

**Evaluation der
Zielgruppenprogramme
„Kind und Verkehr“
(DVR, DVW) und „Kinder
im Straßenverkehr“
(DVW) – Phase II**

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 308

bast

Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II

von

Walter Funk
Désirée Bender
Thomas Rossnagel

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

unter Mitarbeit von

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

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 308

bast

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

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

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

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

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

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

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

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 81.0013
Evaluation der Zielgruppenprogramme
„Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und
„Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II

Fachbetreuung

Hardy Holte

Referat

Grundlagen des Verkehrs- und Mobilitätsverhaltens

Herausgeber

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

Redaktion

Stabsstelle Presse und Kommunikation

Druck und Verlag

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

ISSN 0943-9315

ISBN 978-3-95606-557-6

Bergisch Gladbach, Januar 2021

Kurzfassung - Abstract

Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II

Die vorliegende Evaluation untersucht im ersten Teil die Wirkung der Umsetzung des Formats „Elternveranstaltung“ durch speziell geschulte Moderatoren im Programm „Kind und Verkehr“ (KuV) des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und seiner Mitgliedsverbände. Hierzu wurden in einem Prüf- / Kontrollgruppendesign 3.854 Elternteile bis zu drei Mal befragt. Außerdem liegt zu 254 Elternveranstaltungen ein „Datenblatt Veranstaltung“ und von 261 teilnehmenden Kindergärten ein „Datenblatt Einrichtung“ vor. An der separaten Moderatorenbefragung nahmen 339 Ehrenamtliche teil.

Im Zuge der Wirkungsevaluation wird deutlich, dass KuV vornehmlich interessierte Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung und ohne Migrationshintergrund erreicht („Mittelschichtbias“), die sich schon vor der Veranstaltung positiv zu Aspekten der Verkehrserziehung äußern („Deckeneffekte“).

Zusammenfassend lässt sich aufgrund der Befunde eine hinreichend erfolgreiche Ansprache von Eltern von Vorschulkindern im Sinne der Sensibilisierung und Unterstützung, mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit ihrer Kinder bescheinigen. Die Befunde der Wirkungsevaluation von KuV sprechen deshalb für die weitere Förderung des Zielgruppenprogramms durch das BMVI, mit der Maßgabe der Verbreiterung der Basis der erreichten Zielgruppeneltern.

Im zweiten Teil des Berichts wird die Wirkung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) der Deutschen Verkehrswacht (DVW) untersucht, in dem eigens ausgebildete Moderatoren Beratungsgespräche für Erzieherinnen in Kitas anbieten. Insgesamt beteiligten sich 69 Kitas bis zu drei Mal an Panelbefragungen und 385 an einer einmaligen retrospektiven Befragung. An der KiS-Moderatorenbefragung nahmen 265 Ehrenamtliche teil.

Zusammenfassend kann je eine Zielsetzung von KiS als uneingeschränkt (Kontinuierliche Betreuung), als größtenteils (Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit) und als mit Einschränkungen erreicht (Beratung, Unterstützung und Qualifizierung) bezeichnet werden. Diese Befunde der Wirkungsevaluation sprechen für die weitere Förderung von KiS durch das BMVI.

Die Umsetzungstreue von KuV und KiS ist, nach Angaben von Moderatoren und Zielgruppen, weitgehend gewährleistet. Ansatzpunkte zur Optimierung von KuV und KiS werden aufgezeigt.

Evaluation of the target group programmes "Child and Traffic" (DVR, DVW) and "Children in Road Traffic" (DVW) - Phase II

The first part of this evaluation examines the effect of the implementation of the "parent event" format by specially trained moderators in the "Child and Traffic" (KuV) programme of the German Road Safety Council (DVR) and its member associations. For this purpose, 3,854 parents were interviewed up to three times in a test / control group design. In addition, there is also data for an "Event data sheet" for 254 parent events and a "Facility data sheet" for 261 participating kindergartens. 339 volunteers took part in the separate moderator survey.

In the course of the impact evaluation it becomes clear that KuV primarily reaches interested parents with a comparatively higher school education and without a migration background ("middle class bias"), who already express themselves positively on aspects of traffic education before the event ("ceiling effects").

In summary, the findings show that parents of preschool children have been sufficiently successfully addressed in terms of sensitisation and support with the aim of increasing their children's road safety. The findings of the impact evaluation of KuV therefore speak in favour of further funding of the target group programme by the BMVI, with the requirement of broadening the base of the target group parents reached.

The second part of the report examines the impact of the "Children in Road Traffic" (KiS) programme of the German Traffic Watch (DVW), in which specially trained moderators offer counselling sessions for nursery school teachers. A total of 69 day-care centres participated in panel surveys up to three times and 385 in a one-off retrospective survey. 265 volunteers took part in the KiS moderator survey.

In summary, one objective of KiS can be described as unrestrictedly achieved (continuous support), one as largely achieved (anchoring of road safety

work) and one as achieved with restrictions (consultation, support and qualification). These findings of the impact evaluation speak in favour of the further funding of KiS by the BMVI.

According to moderators and target groups, the compliance with the implementation rules of KuV and KiS is largely guaranteed. Starting points for the optimization of KuV and KiS are shown.

Inhalt

Abkürzungen	11	2.4.4	Auswertungen der Befragung der KuV-Moderatoren	35
1 Ausgangssituation, Erkenntnisinteresse der Evaluationen und Anlage des Berichts	13	2.4.5	Zusammenfassung der Auswertestrategie	35
1.1 Ausgangssituation der Evaluation	13	3 Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen	37	
1.2 Einführende Information über die Zielgruppenprogramme	13	3.1 Untersuchungsgruppe und frühere Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit	37	
1.2.1 Allgemeine Programmbeschreibung „Kind und Verkehr“	13	3.2 Soziodemographie	38	
1.2.2 Allgemeine Programmbeschreibung „Kinder im Straßenverkehr“	14	3.2.1 Soziodemographische Charakteristika der befragten Personen (Zielpersonen) ..	38	
1.3 Erkenntnisinteresse und Ziele der Evaluationen	15	3.2.2 Soziodemographische Charakteristika der Kinder der Zielpersonen	43	
1.3.1 „Kind und Verkehr“: Befunde der Evaluationsphase I	15	3.2.3 Zusammenfassung der Selektivität hinsichtlich soziodemographischer Merkmale der Befragten und ihrer Kinder	45	
1.3.2 „Kinder im Straßenverkehr“: Befunde der Evaluationsphase I	16	3.2.4 Beachtung der soziodemographischen Charakteristika bei der Datenanalyse	46	
1.3.3 Evaluationsphase II	17	3.3 Selektivität bezüglich Erziehungsstil und Normorientierung	48	
1.4 Anlage des Berichts	18	3.3.1 Selektivität bezüglich des Erziehungsstils	48	
TEIL I:		3.3.2 Selektivität bezüglich Normorientierung	50	
EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KIND UND VERKEHR“	19	3.4 Selektivität auf der Ebene der Einrichtung	51	
2 Anlage und Durchführung der KuV-Befragungsstudien	21	3.4.1 Strukturmerkmale der Einrichtung	51	
2.1 Erhebungsdesign „Kind und Verkehr“	21	3.4.2 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Einrichtung	53	
2.1.1 Durchgeführte Befragungen	21	3.4.3 Aspekte zur KuV-Elternveranstaltung	55	
2.1.2 Untersuchungsgruppen der Elternbefragungen	22	3.5 Tieferegehende Analysen zur Selektivität hinsichtlich eines Mittelschichtbias	56	
2.2 Erhebungsunterlagen	23	4 KuV-Ziel: Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder	59	
2.2.1 Fragenprogramm der Elternbefragungen	23	4.1 Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung	59	
2.2.2 Fragenprogramm des „Datenblatt Veranstaltung“	25	4.1.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	59	
2.2.3 Fragenprogramm des Datenblatt Einrichtung“	27	4.1.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung	59	
2.2.4 Fragenprogramm der KuV-Moderatorenbefragung	27	4.1.3 Veränderung der Einschätzung zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)	60	
2.3 Feldphase der KuV-Befragungen	27	4.1.4 Veränderung der Einschätzung zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	61	
2.3.1 Kontaktierung der KuV-Moderatoren	27			
2.3.2 Befragungen im Rahmen der KuV-Elternveranstaltung	29			
2.3.3 Befragung der KuV-Moderatoren	31			
2.4 Anmerkungen zur Datenanalyse	31			
2.4.1 Auswertungen zum Zeitpunkt t_0	32			
2.4.2 Auswertungen zum Zeitpunkt t_1	34			
2.4.3 Auswertungen zum Zeitpunkt t_2	34			

4.2	Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern	63	5.1.4	Subjektiv wahrgenommene Veränderung der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen	86
4.2.1	Häufigkeitsverteilungen zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	63	5.2	Fußgängerverhalten zusammen mit Kindern	87
4.2.2	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern	64	5.2.1	Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	87
4.2.3	Veränderung der Zustimmung zu Aussagen zur Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)	65	5.2.2	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für das Verhalten als Fußgänger mit Kind	89
4.2.4	Veränderung der Zustimmung zu Aussagen zur Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	68	5.2.3	Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1) ..	93
4.3	Einschätzung der entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern	71	5.2.4	Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	93
4.3.1	Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	72	5.2.5	Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind	96
4.3.2	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Einschätzung der entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern	72	5.3	Beaufsichtigung des Spielbereichs	98
4.3.3	Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)	74	5.3.1	Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	98
4.3.4	Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	76	5.3.2	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Beaufsichtigung des Spielbereichs	100
4.4	Subjektiv wahrgenommene Veränderung von Einstellungen zur Verkehrserziehung und der Einschätzung der kindlicher Fähigkeiten	79	5.3.3	Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)	101
5	KuV-Ziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“	83	5.3.4	Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	102
5.1	Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen	83	5.3.5	Subjektiv wahrgenommene Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs ..	102
5.1.1	Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	83	5.4	Mitnahme von Kindern im Pkw	104
5.1.2	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen	83	5.4.1	Häufigkeit der Mitnahme von Kindern im Pkw	104
5.1.3	Veränderung der Häufigkeit der Verkehrssituationen zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)	84	5.4.2	Häufigkeitsverteilung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)	105
			5.4.3	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Mitnahme von Kindern im Pkw	106
			5.4.4	Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)	106

5.4.5	Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2).....	107	8	Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“	137
5.4.6	Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw	108	8.1	Berücksichtigung relevanter Themen	137
5.5	Verhalten mit Spielfahrzeugen	109	8.2	Moderation als Kommunikationsform	140
5.5.1	Genutzte Spielfahrzeuge	110	8.3	Rahmenbedingungen der Veranstaltungen	143
5.5.2	Häufigkeitsverteilung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0).....	111	8.4	Allgemeines Lob und Kritik an der Veranstaltung.....	147
5.5.3	Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für das Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen.....	112	9	Kind und Verkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung	149
5.5.4	Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1).....	113	9.1	Beschreibung der in KuV tätigen Moderatoren.....	149
5.5.5	Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2).....	113	9.2	Beurteilung des Programms durch die Moderatoren.....	157
5.5.6	Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen	116	9.2.1	Beurteilung der Programmmaterialien ..	157
6	KuV-Ziel „Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung“	117	9.2.2	Beurteilung von Programminhalt und -aufbau	160
6.1	Beurteilung der Elternveranstaltung.....	117	9.2.3	Gewinnung von Einrichtungen und Erreichung von Eltern.....	162
6.2	Allgemeine Veränderungen in der Verkehrserziehung	119	9.2.4	Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit	172
6.2.1	Kurzfristige Veränderungen in der Verkehrserziehung.....	119	9.3	Zufriedenheit der KuV-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen.....	175
6.2.2	Allgemeine langfristige Veränderungen in der Verkehrserziehung.....	120	TEIL II:		
6.3	Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ und „Verkehrserziehung“ und Austausch darüber	122	EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS		
6.4	Beurteilung des KuV-Informationsmaterials.....	123	„KINDER IM STRAßENVERKEHR“	183	
7	Informationsverhalten von Eltern, Eignung des Formats und (Nicht-) Teilnahmegründe	127	10	Anlage und Durchführung der KiS-Befragungsstudien	185
7.1	Informationsverhalten zu Erziehungsthemen.....	127	10.1	Erhebungsdesign „Kinder im Straßenverkehr“	185
7.2	Informationsverhalten zur Verkehrserziehung.....	128	10.1.1	Erzieherinnen-Befragung	185
7.3	Beurteilung der Eignung von Elternveranstaltungen.....	131	10.1.2	Moderatoren-Befragung	186
7.4	Gründe für die Teilnahme oder Nichtteilnahme an der KuV-Veranstaltung	133	10.1.3	Erhebungsdesign der Kontrollgruppe....	186
			10.2	Erhebungsunterlagen „Kinder im Straßenverkehr“	187
			10.2.1	KiS-Erzieherinnenbefragung vor dem Beratungsgespräch (t_0)	187
			10.2.2	KiS-Erzieherinnenbefragung zur Umsetzungstreue beim Beratungsgespräch (t_1)	187
			10.2.3	KiS-Erzieherinnenbefragung zur Nachhaltigkeit des Beratungsgesprächs (t_2)..	187
			10.2.4	KiS-Erzieherinnenbefragung: kombinierte retrospektive Befragung	188
			10.2.5	KiS-Moderatorenbefragung	188
			10.3	Feldphase der KiS-Befragungen.....	188
			10.3.1	Kontaktierung der KiS-Moderatoren und Kindertagesstätten mit Beratungsgespräch.....	188
			10.3.2	Panelbefragung der Erzieherinnen.....	190

10.3.3	Kombinierte, retrospektive Befragung der Erzieherinnen.....	190	16	Kinder im Straßenverkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung ..	247
10.3.4	Befragung der KiS-Moderatoren.....	190	16.1	Beschreibung der in KiS tätigen Moderatoren.....	247
10.4	Anmerkungen zur Datenanalyse.....	190	16.2	Beurteilung des Programms durch die Moderatoren.....	253
10.4.1	Vergleich der Struktur- und Personenmerkmale von Prüf- und Kontrollgruppe	191	16.2.1	Beurteilung der KiS-Arbeitshilfe für Moderatoren.....	253
10.4.2	Vergleich des Stellenwerts und der Umsetzungspraxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Prüf- und Kontrollgruppe.....	192	16.2.2	Beurteilung von Inhalt und Aufbau von KiS.....	254
10.4.3	Weitere Auswertungen der Erzieherinnenbefragung.....	193	16.2.3	Gewinnung von Einrichtungen für Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage.....	257
10.4.4	Auswertung der Befragung der KiS-Moderatoren und -Umsetzer.....	193	16.2.4	Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit.....	262
10.4.5	Zusammenfassung der Auswertungsstrategie.....	193	16.3	Zufriedenheit der KiS-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen.....	265
11	KiS: Strukturmerkmale der Einrichtungen und Personenmerkmale der Befragten.....	195	TEIL III:		
11.1	Strukturmerkmale der Einrichtungen.....	195	FAZIT UND ANSATZPUNKTE ZUR OPTIMIERUNG DER ZIELGRUPPENPROGRAMME KuV UND KiS.....		
11.2	Personenmerkmale der Befragten.....	199	273		
12	KiS-Ziel: Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten.....	203	17	Fazit zur Erreichung der Zielsetzungen von KuV und KiS.....	275
12.1	Stellenwert der Verkehrserziehung.....	203	17.1	Zusammenfassung der Befunde der Evaluation von KuV.....	275
12.2	Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung.....	205	17.2	Gesamtfazit der Wirksamkeit von KuV.....	286
12.3	Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung.....	211	17.3	Zusammenfassung der Evaluation der Befunde von KiS.....	289
12.4	Verkehrspädagogische Aktivitäten.....	216	17.4	Gesamtfazit der Wirksamkeit von KiS.....	295
12.5	Ausstattungsmerkmale.....	219	17.5	Kritische Würdigung des methodischen Vorgehens der Evaluation.....	296
12.6	Kooperationspartner.....	223	18	Ansatzpunkte zur Optimierung der Zielgruppenprogramme.....	299
13	KiS-Ziel: Kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten.....	227	18.1	Ansatzpunkte zur Optimierung des Programms „Kind und Verkehr“.....	299
13.1	Betreuungsintensität durch die KiS-Moderatoren.....	227	18.2	Ansatzpunkte zur Optimierung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ ..	305
13.2	Folgeveranstaltungen.....	229	Literatur.....	309	
14	KiS-Ziel: Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte.....	233	ANHÄNGE		
14.1	Informationsbedarf der Einrichtungen und Teilnahmegründe.....	233	Anhang I:		
14.2	Aspekte der formativen Evaluation.....	234	Tabellenverzeichnis.....		
14.3	Teamkompetenz und Fortbildungen.....	237	313		
15	Umsetzungstreue im Programm „Kinder im Straßenverkehr“.....	241	Anhang II:		
15.1	Behandelte Themen und Informationsmaterialien.....	241	Abbildungsverzeichnis.....		
15.2	Umsetzung der Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage.....	242	329		
			Anhang III:		
			KuV-Basisbefragung der Eltern: Evaluations-Set für den Moderator.....		
			335		
			Anhang III-1: Erste Information für Moderatoren		

Anhang III-2: Beiliegendes Schreiben für Moderatoren	Anhang X-2: Datenschutzinformation für Erzieherinnen
Anhang III-3: Checkliste für Moderatoren	Anhang X-3: Fragebogen für Erzieherinnen
Anhang III-4: Datenblatt Veranstaltung	Anhang XI:
Anhang III-5: Information für Einrichtung	KiS-Erzieherinnenbefragung: formative Evaluation des Beratungsgesprächs527
Anhang III-6: Aushang für Einrichtung	Anhang XII:
Anhang III-7: Datenblatt Einrichtung	KiS-Erzieherinnenbefragung: kombinierte retrospektive Befragung531
Anhang IV:	Anhang XIII:
KuV-Basisbefragung der Eltern: Anschreiben, Datenschutzinformation und Eltern-Basis-Fragebogen 347	Detailanalysen (Regressionsanalysen, Effektstärken etc.) zur KiS-Erzieherinnen- und -Moderatorenbefragung539
Anhang IV-1: Anschreiben für Eltern	Anhang XIII zu Kapitel 11541
Anhang IV-2: Datenschutzinformation für Eltern	Anhang XIII zu Kapitel 12542
Anhang IV-3: Eltern-Basis-Fragebogen	Anhang XIII zu Kapitel 13550
Anhang V:	Anhang XIII zu Kapitel 14550
KuV-Elternbefragung: Fragebogen der ersten Nachbefragung 357	Anhang XIII zu Kapitel 15553
Anhang V-1: Fragebogen für Prüfgruppe	Anhang XIII zu Kapitel 16557
Anhang V-2: Fragebogen für Kontrollgruppe	
Anhang VI:	
KuV-Elternbefragung: Fragebogen der zweiten Nachbefragung 367	
Anhang VI-1: Fragebogen für Prüfgruppe	
Anhang VI-2: Fragebogen für Kontrollgruppe	
Anhang VII:	
KuV- / KiS-Moderatorenbefragung: Fragebogen 379	
Anhang VIII:	
Detailanalysen (Regressionsanalysen, Effektstärken etc.) zur KuV-Eltern- und -Moderatorenbefragung 401	
Anhang VIII zu Kapitel 3 403	
Anhang VIII zu Kapitel 4 407	
Anhang VIII zu Kapitel 5 414	
Anhang VIII zu Kapitel 6 433	
Anhang VIII zu Kapitel 7 434	
Anhang VIII zu Kapitel 8 436	
Anhang VIII zu Kapitel 9 444	
Anhang IX:	
KiS-Erzieherinnenbefragung vor dem Beratungsgespräch: Materialien für den Moderator 511	
Anhang IX-1: Erste Information Moderatoren	
Anhang IX-2: Zweite Information Moderatoren	
Anhang X:	
KiS-Erzieherinnenbefragung vor dem Beratungsgespräch: Anschreiben, Datenschutzinformation und Fragebogen 517	
Anhang X-1: Anschreiben für Erzieherinnen	

Die Anhänge III bis XIII sind im elektronischen BAST-Archiv ELBA unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de> abrufbar.

Abkürzungen

ACE	Auto Club Europa
ADAC	Allgemeine Deutsche Automobilclub
AjF	Aktion junge Fahrer
Allg.	Allgemein
ARCD	Auto- und Reiseclub Deutschland
BG	Beratungsgespräch
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BVF	Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DVW	Deutsche Verkehrswacht
et al.	et alii
etc.	et cetera
f / ff	folgende
FE	Fahrerlaubnis
Ins.	Insgesamt
KG	Kontrollgruppe
KiS	Kinder im Straßenverkehr
Kita	Kindertageseinrichtung
KuV	Kind und Verkehr
LVW	Landesverkehrswacht
MB	Mobilitätsbildung
MW	Mittelwert
n	Anzahl der Befragten in der Stichprobe
n.s.	nicht signifikant
ÖVW	Örtliche Verkehrswacht
PDF	portable document file
PG	Prüfgruppe
Retro	retrospektive Befragung der Erzieherinnen
RG	Residualgruppe
sig.	signifikant
sog.	so genannt(e)
t_0 / W_0	Befragungszeitpunkt: Basisbefragung

t_1 / W_1	Befragungszeitpunkt: Erste Nachbefragung
t_2 / W_2	Befragungszeitpunkt: Zweite Nachbefragung
Tab.	Tabelle
u. U.	unter Umständen
v. a.	vor allem
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VE	Verkehrserziehung
vgl.	vergleiche
VA	Veranstaltung
VS	Verkehrssicherheit
vs.	versus
VST	Verkehrssicherheitstag
z. B.	zum Beispiel

Mathematische Zeichen

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

1 Ausgangssituation, Erkenntnisinteresse der Evaluationen und Anlage des Berichts

1.1 Ausgangssituation der Evaluation

Die Verkehrsunfallprävention für Kinder unter 15 Jahren ist eine Erfolgsgeschichte: Seit Jahren sinkt die Zahl der im Straßenverkehr zu Schaden kommenden Kinder. Verkehrserziehung hat daran – neben weiteren Einflussfaktoren, wie Fahrzeugsicherheit oder Notfallmedizin – maßgeblichen Anteil. Nach wie vor verunglückte jedoch im Jahr 2016 durchschnittlich alle 18 Minuten ein Kind unter 15 Jahren im Straßenverkehr, im Jahresverlauf waren dies insgesamt 28.547 Kinder (vgl. DESTA-TIS 2017a: 5).

Die in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik als „Kinder“ bezeichneten unter 15-Jährigen lassen sich unterteilen in Babys und Kleinkinder, Kinder im Kindergartenalter und Schulkinder. Bereits die Anlehnung der Bezeichnung der Alterskategorien an Institutionen der Kinderbetreuung, -bildung und -erziehung verweist auf die Relevanz dieser Institutioneneinbindung für die Ansprache relevanter Akteure (Eltern, Fachkräfte in Kindertageseinrichtungen, Lehrer¹) für die Verkehrssicherheit von Kindern.

Im Fokus des vorliegenden Schlussberichts stehen die Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (KuV) und „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS). Beide vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Programme sollten im Rahmen eines zweistufigen Prozesses evaluiert werden. KuV und KiS zielen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern im Kindergartenalter und nutzen den organisatorischen Kontext des Kindergartens zur Ansprache der Akteure

- Eltern (KuV-Elternveranstaltung),
- Fachkräfte in Kindertageseinrichtungen (KiS) bzw.
- Kinder selbst (KuV-Direktansprache, KiS-Verkehrssicherheitstag).

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

1.2 Einführende Information über die Zielgruppenprogramme

1.2.1 Allgemeine Programmbeschreibung „Kind und Verkehr“²

Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und seiner Mitgliedsverbände wendet sich – inzwischen seit über 35 Jahren – an Eltern und weitere Bezugspersonen von Kindern im Kindergartenalter sowie Erzieherinnen in Kindertagesstätten. Es verfolgt das zentrale Programmziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Vorschulkindern (vgl. DVW 2015a; DVR 2014). Zur Umsetzung des Programms stehen speziell geschulte Moderatoren für die Durchführung von Elternveranstaltungen in Kindertageseinrichtungen zum Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ zur Verfügung. Dabei bekommen die Eltern Informationen und Tipps für die Verkehrserziehung ihrer Kinder. So werden insbesondere zielgerichtete und praktische Übungen für unterschiedliche Aspekte einer sicheren Verkehrsteilnahme von Vorschulkindern vermittelt und das elterliche Vorbild hervorgehoben (vgl. DVW 2015a).

In seiner über 35-jährigen Laufzeit war das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ bereits mehrfach Objekt wissenschaftlicher Evaluationen (vgl. LIMBOURG, GERBER 1979; GRUNER, REHBERG, RICHTER 1994). Zuletzt wurde das Programm „Kind und Verkehr“ um die Jahrtausendwende umfassend evaluiert (vgl. PROJEKTGRUPPE 2000). Dabei wurden hinsichtlich des zukünftigen Aufbaus des Zielgruppenprogramms Änderungen auf den Vermittlungsebenen der personalen Kommunikation (Elternveranstaltungen), der medialen Information (Broschüren, Filme etc.) und der Programmpromotion empfohlen. Änderungsvorhaben umfassten die Ziele und Inhalte der Elternbildung, die Veranstaltungsformen und -methoden, die eingesetzten Medien sowie die Auswahl, Aus- und Fortbildung der Moderatoren und Referenten.

Auch die gegenwärtige Ausgestaltung des Zielgruppenprogramms basiert auf den Empfehlungen der letzten Evaluation aus dem Jahr 2000. Die ca. eineinhalbstündigen Elternveranstaltungen werden flexibel aus unterschiedlichen Modulen zusammengesetzt. Das Programm besteht aus 17 Themenmodulen: Zwei sog. „Grundlagenmodule“ zu lern- und entwicklungspsychologischen Grundla-

² Dieser Abschnitt ist eine gekürzte und überarbeitete Fassung von Abschnitt 7.1 aus FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016).

gen, vier sog. „Kernmodulen“ (Gefahren / Grenzen im Wohnumfeld, Kinder als Mitfahrer, Kinder zu Fuß unterwegs, Kinder mit Spielfahrzeugen wie z. B. Roller, Fahrrad, Skateboard) und elf sog. „Ergänzungsmodulen“.

Seit 2007 wird „Kind und Verkehr“ um Angebote erweitert, die – in Zusammenarbeit mit dem pädagogischen Personal – Vorschulkinder in der Einrichtung direkt ansprechen („Direktansprache – Projektbegleitung“; vgl. DVR 2014). In diesen Direktansprachen werden Übungen bzw. Spiele zu Themen wie „Ein Auto kommt, tut, tut“, „Mein Platz im Auto ist hinten“, „Rotes Licht und Grün“ etc. umgesetzt (vgl. GÜNTHER 2016: 37ff).

Finanziert wird die Programmentwicklung, die Medienentwicklung und -produktion sowie die Ausbildung und Aufwandsentschädigung für Moderatoren vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist unter anderem für die inhaltliche Entwicklung, Erstellung von Programmmaterialien, die Koordination der Umsetzung, die Auswahl sowie Aus- und Fortbildung der Moderatoren und die Beantragung der Fördermittel beim BMVI verantwortlich. Die unter dem Dach des DVR für die Umsetzung von „Kind und Verkehr“ kooperierenden Verbände sind für die Rekrutierung und Betreuung der Moderatoren zuständig (vgl. DVR 2015).³ Außerdem gehört zu den Aufgaben der beteiligten Verbände die Verwaltung und der Versand der benötigten Medien sowie die Abrechnung der Aufwandsentschädigungen für die Moderatoren (vgl. DVR 2015).

Im Jahr 2015 wurden in 2.521 Elternveranstaltungen knapp 32.000 Eltern erreicht. Außerdem wurden 866 Akquisitions- und Beratungsgespräche sowie 523 Veranstaltungen mit Kindern durchgeführt (vgl. GÜNTHER 2016: 27).

³ Als sog. „Umsetzer“ des Programms „Kind und Verkehr“ engagieren sich der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC), die Deutsche Verkehrswacht (DVW), der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD), der Auto Club Europa (ACE), die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD). Die Moderatoren sind jeweils Mitglied in einem der Umsetzerverbände.

Ohne die tatkräftige Unterstützung der Programmverantwortlichen beim DVR und den Umsetzerverbänden sowie das Engagement der KuV-Moderatoren wäre diese Evaluation nicht möglich gewesen. Ihnen allen sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

1.2.2 Allgemeine Programmbeschreibung „Kinder im Straßenverkehr“⁴

Das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) wird von der Deutschen Verkehrswacht zur Verkehrssicherheitsarbeit in Kindertagesstätten angeboten. Es richtet sich an Fachkräfte in Kindertageseinrichtungen und soll die Verkehrssicherheit von Vorschulkindern zwischen drei und sechs Jahren durch die fachliche Unterstützung des pädagogischen Personals fördern (vgl. DVW 2015b). Die detaillierten Ziele von KiS sind (vgl. DVW 2015a; DVW 2012)

- die Unterstützung der Entwicklung von verkehrssicherheitsbezogenen Kompetenzen von Kindern,
- die Motivation, Beratung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte zur Vorbereitung der Verkehrsteilnahme von Kindern,
- die Förderung der Umsetzung moderner Verkehrserziehung in Kindertageseinrichtungen und Weitergabe entsprechender Anregungen,
- die Implementation der Verkehrserziehung als fester und regelmäßiger Bestandteil der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten und
- die Etablierung einer kontinuierlichen Zusammenarbeit zwischen dem KiS-Moderator und den pädagogischen Fachkräften.

Hierzu bieten speziell ausgebildete KiS-Moderatoren für die Erzieherinnen Beratungsgespräche in den Einrichtungen an.⁵ Die Fachkräfte erhalten dabei eine intensive Beratung zur Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Kindertagesstätten. Außerdem vermitteln die Moderatoren Wissen zu verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten der Entwicklungspsychologie von Kindern sowie entwicklungsfördernde Spiele und Übungen. Ziel dieses Beratungsgesprächs ist zum einen die spätere Durchführung einer Verkehrssicherheitswoche oder eines Verkehrssicherheits- / Aktionstages und zum anderen die Etablierung einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen der Einrichtung und dem DVW-Moderator, um die Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätte fest zu verankern (vgl. DVW 2015b).

⁴ Dieser Abschnitt ist eine gekürzte und überarbeitete Fassung von Abschnitt 8.1 aus FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016).

⁵ Für die engagierte Unterstützung der KiS-Evaluation durch den Projektreferenten der DVW und das Engagement der KiS-Moderatoren sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

1.3 Erkenntnisinteresse und Ziele der Evaluationen

Die Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (KuV) und „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) ist in zwei Phasen unterteilt.

Das Ziel der Evaluationsphase I war die Klärung der Frage, „... inwieweit die in beiden Zielgruppenprogrammen gewählten Anspracheformen weiterhin zeitgemäß sind“.⁶ Hierzu erfolgte eine Analyse der inhaltlichen Grundlagen sowie der strukturellen und organisatorischen Voraussetzungen der Programme entlang der Indikatoren „Zielgruppe“, „Zielsetzung“, „Inhalte“, „Moderation als Kommunikationsform“ und „Prozess / Struktur“. Die Ergebnisse dieser Evaluationsphase sind in FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) niedergelegt und werden nachfolgend kurz zusammengefasst. Außerdem wurde in Phase I für KuV und KiS jeweils ein Evaluationsdesign vorgeschlagen.

1.3.1 „Kind und Verkehr“: Befunde der Evaluationsphase I

Für das Programm „Kind und Verkehr“ kommen FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) zu dem Schluss, dass es grundsätzlich aufgrund seiner Zielsetzung, der anzusprechenden Zielgruppen, der Inhalte und der Kommunikationsform als ein konzeptionell schlüssiges und durchdachtes Zielgruppenprogramm bewertet werden kann. Die Programmstruktur entspricht im Wesentlichen den wissenschaftlichen Kriterien einer geeigneten Zielgruppenansprache. Dennoch konnten im Zuge der Bewertung einzelne zu optimierende Aspekte identifiziert werden, die sich vor allem auf den Indikator „Prozess / Struktur“ beziehen. Aufgrund dieses Befundes scheint es ratsam, das vorhandene Konzept beizubehalten und hinsichtlich einiger Gesichtspunkte, die im Zuge der Bewertung der einzelnen Indikatoren identifiziert werden konnten, zu optimieren.

Programmspezifische Verbesserungspotenziale lassen sich nach FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 136ff) hinsichtlich der folgenden Aspekte erkennen:

Materialien:

- Die rechtlichen Verweise im KuV-Moderatorenhandbuch sollten an die aktuellen Gesetzes-

formulierungen angepasst werden (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 90f, Tab. 9-3a und 9-3b).

- Die Ausführungen zur Entwicklungspsychologie im KuV-Moderatorenhandbuch sollten in Abgleich mit dem aktuellen Stand der Forschung vervollständigt bzw. in Bezug auf einzelne Aspekte überarbeitet werden (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 87f, Tab. 9-1a und 9-1b).

Struktur und Prozess: Institutionalisierte Feedbackkanäle:

- Für die KuV-Elternveranstaltungen könnte ein Fragebogen zur formativen Evaluation erstellt und nach der jeweiligen Veranstaltung an die Zielgruppe ausgehändigt werden.⁷ Dieser Feedbackbogen sollte Fragen zur Beurteilung des Moderators und der Veranstaltung / des Gesprächs insgesamt enthalten. Darüber hinaus sollten die Feedbackbögen kontinuierlich, zeitnah und systematisch ausgewertet werden, um so den Moderatoren und den Verbänden Rückmeldung geben zu können.
- Auch für die KuV-Moderatoren selbst sollte ein Feedbackkanal eingerichtet werden. Dies könnte zum einen in Form eines veranstaltungsspezifischen Feedbacks erfolgen, das mit den Abrechnungsformularen eingereicht wird. Der Durchführungsbericht für Elternveranstaltungen, der bisher vor allem lediglich Eckdaten der Veranstaltung abfragt, könnte hierzu um inhaltliche Aspekte wie die Bewertung der Veranstaltung oder Verbesserungsvorschläge erweitert werden.
- Weiterhin ist denkbar, die Ehrenamtlichen regelmäßig zu ihrer Moderatorentätigkeit insgesamt zu befragen. Hierbei geht es weniger um die Eindrücke spezifischer Veranstaltungen bzw. Gespräche, sondern vielmehr darum, zu erfassen, wie die Moderatoren ihr Engagement insgesamt wahrnehmen, wie sie die Programmmaterialien bewerten und wie gut sie sich durch die Umsetzerverbände betreut fühlen.

Moderatorenbetreuung:

- Optimierungspotenzial lässt sich außerdem für die Betreuung der KuV-Moderatoren durch die Verbände ableiten. In Phase I entstand der Eindruck, dass die Moderatorenbetreuung im KuV-Programm momentan abhängig vom je-

⁶ Vgl. Projektausschreibung FE 81.0009 / 2015 durch die BAST.

⁷ Alternativ zur Papierversion eines solchen Feedbacks könnte den Eltern auch ein entsprechendes Online-Formular im Internet angeboten werden.

weiligen Verband sehr unterschiedlich ausfallen kann. Durch eine optimierte Moderatorenbetreuung könnte die subjektiv wahrgenommene Wertschätzung des Moderatorenengagements verbessert und gleichzeitig der verlässliche Informationsfluss zu den Moderatoren institutionalisiert werden.

- Potenzial bietet sich darüber hinaus in Bezug auf die an die Moderatoren gerichteten „KuV-Briefe“ des DVR an. Diese sollten regelmäßig, z. B. in viertel- oder halbjährigem Abstand, erscheinen und könnten evtl. direkt an die Moderatoren verschickt werden. Auch könnte der DVR auf seiner Homepage – analog zur DVW – oder einer eigenen KuV-Homepage einen internen Bereich für die KuV-Moderatoren einrichten, in dem beispielsweise zuständige Ansprechpartner für Fragen aufgelistet sind, Informationsmaterialien und Hilfestellungen für KuV zur Verfügung gestellt werden oder ein Austausch zwischen den Moderatoren ermöglicht wird.
- Da die Voraussetzungen für die KuV-Fortbildung (Durchführung von 15 Elternveranstaltungen in drei Jahren) für einige Moderatoren – unter anderem aufgrund einer erschwerten Ansprache der Eltern – schwer zu erfüllen sind und dies zur Frustration und eventuell sogar zur Inaktivität der Moderatoren führen kann, sollte diskutiert werden, inwieweit diese Regelung angemessen ist. In diesem Zusammenhang könnten außerdem in einer einmaligen „Qualifizierungsoffensive“ alle an einer Fortbildung interessierten Moderatoren – die weniger als die bisher geforderte Anzahl von Veranstaltungen vorweisen, aber noch zu definierende Standards erfüllen – im Laufe eines Jahres in den verschiedenen Regionen der Bundesrepublik für die Direktansprachen qualifiziert werden.

Erweitertes Führungszeugnis:

- In Bezug auf Qualitätssicherungsaspekte wird im Schlussbericht zur Evaluationsphase I außerdem thematisiert, dass für die Moderatoren, die in KuV Direktansprachen mit den Kindern durchführen, bisher nicht vorausgesetzt wird, ein erweitertes Führungszeugnis vorzulegen. Es besteht zwar keine gesetzliche Pflicht, dass von ausnahmslos allen in Einrichtungen ehrenamtlich engagierten Personen ein erweitertes Führungszeugnis vorgelegt werden muss. Allerdings sollte ein solches Führungszeugnis als Teil eines umfassenden Präventions- und Qualitätssicherungskonzeptes gesehen werden. Aufgrund dessen wird die Vorlage eines erweiterten Führungszeugnisses von KuV-Modera-

toren, die Direktansprachen durchführen, ange-regt.

Programmsteuerung:

- Für KuV kann angedacht werden, die vorhandene Moderatoren-Datenbank dahingehend aufzubereiten, dass sie nicht nur zu Dokumentationszwecken, sondern auch zur aktiven und zeitnahen Programmsteuerung dienen kann. Außerdem sollte der Zeitverzug zwischen den stattgefundenen KuV-Veranstaltungen und der wissenschaftlichen Auswertung deutlich verringert werden.

Internetauftritt:

- Das Programm KuV ist für die Zielgruppe im Internet bisher schwer zu finden. Angesichts der Tatsache, dass Erwachsene sich heute häufig über das Internet informieren, sollte eine Sammlung von KuV-Informationen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit von Kindern auf leicht zu findenden, programmspezifischen Webseiten diskutiert werden. Zusätzlich könnte eine eigene Webseite auch als Instrument der Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden, mit dem z. B. Werbung für das Elternbildungsprogramm gemacht wird.

1.3.2 „Kinder im Straßenverkehr“: Befunde der Evaluationsphase I

Auch das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ bewerten FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016) insgesamt als konzeptionell schlüssig. Die Zielsetzungen und Zielgruppen sind klar definiert und dem Setting der Verkehrserziehung in Kindertagesstätten angemessen. Die Inhalte und ihre Vermittlung in Form eines ausgebildeten und beratenden Moderators scheinen in diesem Zusammenhang ebenfalls passend. Aus wissenschaftlicher Perspektive ist die zugrunde liegende Programmstruktur dazu geeignet, die Zielgruppe adäquat anzusprechen, wenngleich im Zuge der Bewertung auch Punkte zur konzeptionellen Verbesserung identifiziert wurden.

Zur Optimierung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ werden in FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 136ff) die folgenden Aspekte diskutiert:

Materialien:

- Die Ausführungen zur Entwicklungspsychologie in der KiS-Arbeitshilfe für Moderatoren sollten in Abgleich mit dem aktuellen Stand der Forschung vervollständigt bzw. in Bezug auf ein-

zelne Aspekte überarbeitet werden (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 87f, Tab. 9-1a und 9-1b).

Struktur und Prozess: Institutionalisierte Feedbackkanäle:

- Auch für die KiS-Beratungsgespräche könnte ein Fragebogen zur formativen Evaluation erstellt und nach der jeweiligen Veranstaltung an die Zielgruppe ausgehändigt werden.⁸ Dieser Feedbackbogen sollte Fragen zur Beurteilung des Moderators und der Veranstaltung / des Gesprächs insgesamt enthalten. Darüber hinaus sollten auch diese Feedbackbögen kontinuierlich, zeitnah und systematisch ausgewertet werden, um so den Moderatoren und den regionalen Gliederungen Rückmeldung geben zu können.
- Für die KiS-Moderatoren selbst sollte ein Feedbackkanal zur Verkehrswacht eingerichtet werden. Dies könnte z. B. in Form eines veranstaltungsspezifischen Feedbacks erfolgen, das mit den Abrechnungsformularen eingereicht wird. Auch hierbei sollten vor allem inhaltliche Aspekte, wie beispielsweise die Gesprächsatmosphäre oder eventuell aufgetretene Probleme abgefragt werden.
- Schließlich sollten auch die KiS-Moderatoren regelmäßig zu ihren Umsetzungserfahrungen befragt werden.

Programmsteuerung:

- Für das KiS-Programm sollten detailliertere Auswertungen der KiS-Veranstaltungen ermöglicht und regelmäßig vorgenommen werden. Hierbei ist zu prüfen, inwiefern die Protokolle der Beratungsgespräche so verändert werden können, dass mit vertretbarem Aufwand eine Auswertung der Ist-Situation der beratenen Kindertagesstätten vorgenommen werden kann.

Internetauftritt:

- Das Zielgruppenprogramm KiS ist im Internet bisher nur schwer zu finden. Zwar sind grundsätzlich viele Informationen zur Verkehrserziehung oder Mobilitätsbildung von Kindergartenkindern z. B. auf der Homepage der DVW sowohl für Eltern als auch für Erzieherinnen bereits online verfügbar. Es fehlt jedoch an einer konzentrierten Verfügbarkeit dieser Informationen z. B. in Form eines eigenständigen Inter-

netauftritts des Zielgruppenprogramms. Vor dem Hintergrund des heutigen Informationsverhaltens Erwachsener, sollte eine solche Sammlung von Informationen auf leicht zu findenden, programmspezifischen Webseiten diskutiert werden. Zusätzlich könnte eine eigene Webseite auch für KiS als Instrument der Öffentlichkeitsarbeit genutzt werden, mit dem z. B. Werbung für das Zielgruppenprogramm gemacht wird. Für das Programm KiS scheint der Aspekt eines eigenen Internetauftritts auch deshalb besonders relevant, weil es keine eigenen Informationsmaterialien zur Weitergabe an die Erzieherinnen vorhält.

1.3.3 Evaluationsphase II

In der zweiten Phase der Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ und „Kinder im Straßenverkehr“ soll untersucht werden, ob die in den Programmen definierten Zielsetzungen erreicht werden (Wirkungsanalyse) und inwiefern die Programmteilnehmer bestimmte Charakteristika aufweisen (Selektivität der Teilnehmer).

Die Ziele der beiden untersuchten Programme wurden von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 94ff) herausgearbeitet. Für KuV lassen sich die folgenden Ziele benennen:

- Unterstützung der Eltern bei der Verkehrserziehung,
- Sensibilisierung der Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern,
- Reduzierung der Unfallgefährdung und der Verkehrsunfälle von Kindern.

Für KiS lassen sich als Ziele zusammenfassen:

- Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in die pädagogische Arbeit der Kindertagesstätten,
- kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten,
- Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte sowie
- Unterstützung der Kinder bei der Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen.

Zur Umsetzung der Wirkungsanalyse werden

- die in Phase I erarbeiteten Forschungsdesigns aufgegriffen und inhaltlich sowie hinsichtlich des Prozederes optimiert sowie

⁸ Selbstverständlich könnte den Fachkräften in den Einrichtungen auch angeboten werden, ein solches Feedback über ein kurzes Online-Formular im Internet zu geben.

- für die Teilnehmer und die Moderatoren Fragebogen erarbeitet, die aus der jeweiligen Akteursperspektive eine Bewertung der Wirkung der Zielgruppenprogramme KuV und KiS zulassen.

1.4 Anlage des Berichts

Der vorliegende Schlussbericht informiert über die Anlage und Durchführung der beiden Befragungsstudien sowie die mannigfaltigen Befunde aus den unterschiedlichen Erhebungen. Nach der einleitenden Vorstellung der Ausgangssituation und der Ziele der Evaluation in den Phasen I und II in diesem Kapitel gliedert sich der weitere Bericht in drei Teile:

- Teil I beschäftigt sich mit der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“.

In diesem Berichtsteil wird in Kapitel 2 die Anlage und Durchführung der Befragungsstudien zur Evaluation der KuV-Elternveranstaltungen erläutert. Kapitel 3 beschäftigt sich mit der möglichen Selektivität der Teilnehmer an den KuV-Elternveranstaltungen. Im vierten Kapitel wird die Wirkung der KuV-Teilnahme auf das Programmziel der Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder exploriert. Kapitel 5 wendet sich dem KuV-Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern zu und schätzt die diesbezügliche Wirksamkeit von KuV ab. Als drittes Programmziel wird die Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung in Kapitel 6 untersucht. Im siebten Kapitel steht das Informationsverhalten von Eltern, die Eignung des Formats „Elternveranstaltung“ und die Teilnahme- bzw. Nichtteilnahmegründe der Eltern im Mittelpunkt. Kapitel 8 widmet sich der Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“ und Kapitel 9 den Rahmenbedingungen der Programmumsetzung.

- Teil II des Schlussberichts beschäftigt sich mit der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“.

Erneut wird in Kapitel 10 zunächst die Anlage und die Durchführung der Befragungsstudie zur Evaluation von KiS vorgestellt. Kapitel 11 stellt die Strukturmerkmale der beratenen Einrichtungen und die Personenmerkmale der befragten Erzieherinnen vor. In Kapitel 12 wird die Wirksamkeit von KiS hinsichtlich seines Ziels der Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in die pädagogische Arbeit der Kindertagesstätten untersucht. Der Outcome von KiS hinsichtlich des Programmziels der kontinuierlichen Be-

treuung der Kindertagesstätten steht in Kapitel 13 im Mittelpunkt. Kapitel 14 beschäftigt sich mit der Wirksamkeit von KiS hinsichtlich der Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte. Auch hinsichtlich KiS werden die Umsetzungstreue der Moderatoren (Kapitel 15) und die Rahmenbedingungen der Programmumsetzung (Kapitel 16) näher in den Blick genommen.

- In Teil III des Schlussberichts werden in Kapitel 17 die detailreichen Befunde aus den Evaluationen der Zielgruppenprogramme zusammengefasst. Anschließend wird ein zusammenfassendes Fazit zur Wirksamkeit der Programme gezogen. Kapitel 18 stellt abschließend Ansatzpunkte zur Optimierung der beiden Zielgruppenprogramme vor.

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

TEIL I

EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KIND UND VERKEHR“

2 Anlage und Durchführung der KuV-Befragungsstudien

2.1 Erhebungsdesign „Kind und Verkehr“

2.1.1 Durchgeführte Befragungen

Als Ergebnis ihrer eingehenden inhaltlichen, strukturellen und organisatorischen Analyse des Programms „Kind und Verkehr“ in Phase I der Evaluation schlagen FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 112ff) zur Wirkungsevaluation dieses Zielgruppenprogramms ein sog. quasi-experimentelles Prüf-/Kontrollgruppendesign mit Messwiederholungen vor.⁹ Dieses wurde in Absprache mit dem Auftraggeber und dem BMVI in Phase II der Evaluation leicht abgewandelt umgesetzt und wird nachfolgend noch einmal kurz zusammengefasst. Als charakteristisch für dieses Design sollen die folgenden konkreten Umsetzungsaspekte bei der empirischen Evaluation von KuV hervorgehoben werden:

- Bei einem ersten Feldzugang wurde allen Eltern, die zur KuV-Elternveranstaltung eingeladen wurden, über die gastgebenden Kindertageseinrichtungen noch vor der Veranstaltung ein sog. „Basis-Fragebogen“ mit der Bitte um Ausfüllung und Rückgabe in der Einrichtung zugestellt. Der Zeitpunkt dieser sog. „Basisbefragung“ wird im weiteren Verlauf dieses Berichts durch das Kürzel W_0 (Welle 0) bzw. t_0 (Zeitpunkt 0) angesprochen.
- Die Eltern oder die Kinder wurden dazu angehalten, die ausgefüllten Fragebogen der „Basisbefragung“ im Vorfeld der Veranstaltung wieder mit in die Einrichtung bringen, wo diese bis zur Elternveranstaltung gesammelt wurden.
- Am Ende der KuV-Elternveranstaltung sollte der Moderator ein kurzes „Datenblatt Veranstaltung“ ausfüllen, auf dem er über die Veranstaltung selbst Auskunft gibt.
- Die gastgebende Einrichtung wurde gebeten, ihrerseits ein kurzes „Datenblatt Einrichtung“ ausfüllen.
- Nach der Veranstaltung sollten dann die in die Kindertagesstätte zurückgelaufenen „Basis-Fragebogen“ der Eltern, das „Datenblatt Veranstaltung“ und das „Datenblatt Einrichtung“ zu-

sammen postalisch an den Forschungsnehmer zurückgesendet werden.

- Etwa zwei Wochen nach der Elternveranstaltung wurden jene Eltern, die in der Basisbefragung ihre E-Mail-Adresse angegeben hatten, per E-Mail kontaktiert und um die Teilnahme an einer ersten kurzen Nachbefragung zur KuV-Elternveranstaltung gebeten. Den Teilnehmern wurden dabei zur Beurteilung der Veranstaltung Fragen zur formativen Evaluation vorgelegt. Diese Befragung fand – im Gegensatz zur papiergestützten Basisbefragung – ausschließlich online statt. Der Zeitpunkt dieser Nachbefragung wird im Folgenden auch als W_1 (Welle 1) bzw. t_1 (Zeitpunkt 1) bezeichnet.
- Etwa zwei Monate nach der KuV-Veranstaltung wurden die Eltern erneut per E-Mail zu einer zweiten und letzten Nachbefragung eingeladen. Auch für diese Befragung wurde als Erhebungsinstrument ein Online-Fragebogen verwendet. In den folgenden Ausführungen wird auf die zweite Nachbefragung auch mithilfe der Kürzel W_2 (Welle 2) bzw. t_2 (Zeitpunkt 2) verwiesen.

Das Evaluationsdesign für die KuV-Elternveranstaltung wird in Bild 2-1 veranschaulicht. Es erlaubt sowohl die Auswertung im Querschnitt („durchschnittliche Ergebnisse zu einem bestimmten Befragungszeitpunkt“) als auch die längsschnittliche Betrachtung der Befragten im Rahmen eines sog. „Panels“.

Mit diesem Erhebungsdesign werden explizit mehrere Ebenen möglicher Einflüsse auf die Wirksamkeit des Elternbildungsprogramms in den Blick genommen:

- Die Einstellungen und Verhaltensweisen der befragten Eltern lassen sich auf der Individual-ebene der einzelnen Befragten oder ihrer Familien verorten („Mikroebene“).
- Die Aggregatebene der Veranstaltung bzw. Einrichtung wird hinsichtlich verschiedener Aspekte durch den Input des Moderators („Datenblatt Veranstaltung“) und der Einrichtung („Datenblatt Einrichtung“) abgedeckt.

Zusätzlich zu den bereits beschriebenen Schritten der Datenerhebung wurde außerdem eine Befragung der bei KuV tätigen Moderatoren durchgeführt. Diese ergänzt das durch die übrigen Erhebungsinstrumente gewonnene Bild des Zielgruppenprogramms um die Sicht derjenigen Personen, die das Programm in der Praxis umsetzen.

⁹ Zur ausführlichen Erläuterung der unterschiedlichen Aspekte dieses Designs vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 112ff).

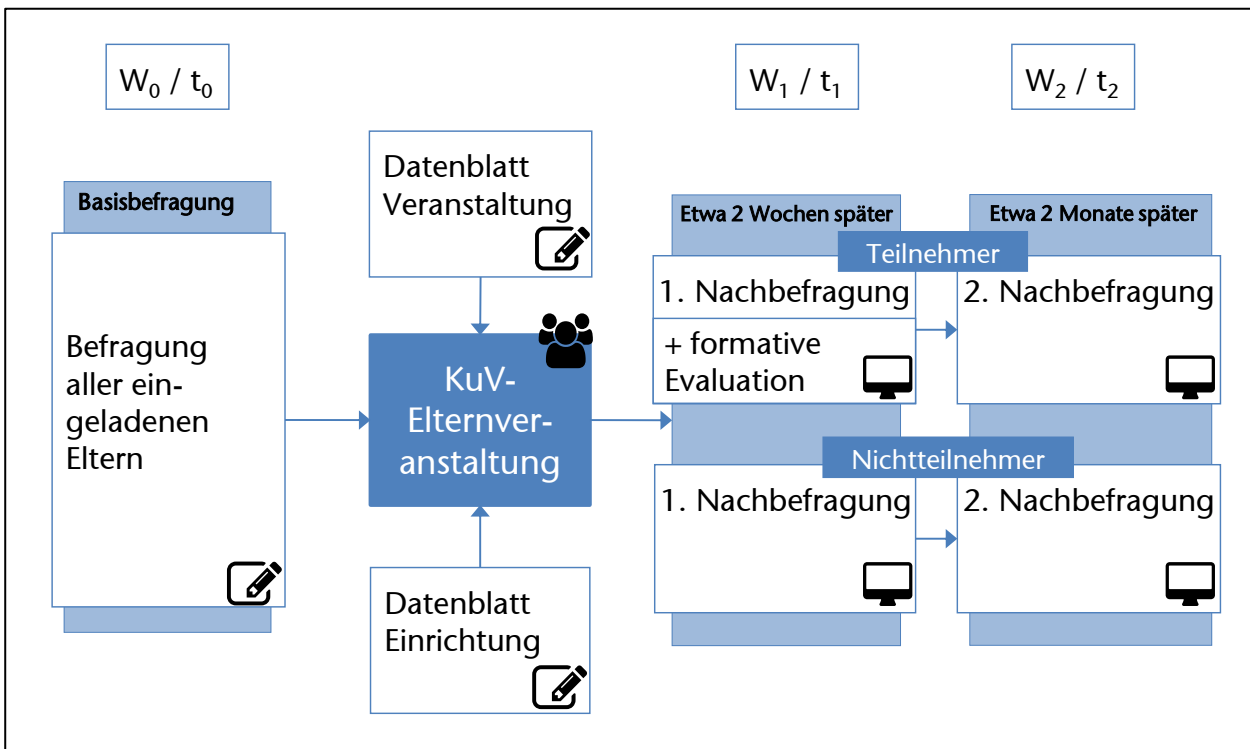


Bild 2-1: Evaluationsdesign für die KuV-Elternveranstaltung

2.1.2 Untersuchungsgruppen der Elternbefragungen

Bei der Elternbefragung wird eine Differenzierung der befragten Personen in die folgenden Substichgruppen vorgenommen, die in diesem Bericht als „Untersuchungsgruppen“ bezeichnet werden:

➤ Untersuchungsgruppe 1: „Prüfgruppe“ (PG)

Die im weiteren Verlauf dieses Berichts als „Prüfgruppe“ bezeichneten Befragten setzen sich aus denjenigen Personen zusammen, aus deren Haushalt im Anschluss an die Basisbefragung auch tatsächlich eine Person an der KuV-Elternveranstaltung teilgenommen hat.

➤ Untersuchungsgruppe 2: „Kontrollgruppe“ (KG)

In der im Folgenden als „Kontrollgruppe“ betitelten Subgruppe sind diejenigen Befragten enthalten, aus deren Haushalten keine Person der Einladung zur KuV-Elternveranstaltung gefolgt ist. Diese bilden die zentrale Vergleichsgruppe für die Gegenüberstellung mit der Prüfgruppe. Durch diesen Vergleich können signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe gegebenenfalls dem Besuch der KuV-Elternveranstaltung zugeschrieben werden (vgl. Abschnitt 2.4).

➤ Untersuchungsgruppe 3: „Residualgruppe“ (RG)

Die nachfolgend als „Residualgruppe“ adressierte Substichprobe der Befragten umfasst alle Personen aus der Basisbefragung W₀, die weder der Prüf- noch der Kontrollgruppe zugeordnet werden können. Die Zuordnung zu einer der drei Untersuchungsgruppen erfolgt hauptsächlich auf Basis der Angabe der Befragten, ob eine Person aus ihrem Haushalt an der KuV-Elternveranstaltung teilgenommen hat. Da die Basisbefragung bereits vor der geplanten Veranstaltung durchgeführt wurde, wird die Gruppenzugehörigkeit der Befragten somit erst zum Zeitpunkt der ersten Nachbefragung (W₁) ersichtlich. Befragte, die ausschließlich an der Basisbefragung teilgenommen haben, können demnach in der Regel nicht zur Prüf- oder Kontrollgruppe zugeordnet werden.¹⁰

¹⁰ Die einzige Ausnahme bilden hierbei Befragte, für die ersichtlich war, dass die KuV-Veranstaltung, zu der sie eingeladen wurden, nicht stattgefunden hatte. Diese Personen wurden der Kontrollgruppe zugewiesen.

2.2 Erhebungsunterlagen

Für die Umsetzung des im vorhergehenden Abschnitt beschriebenen Forschungsdesigns wurden vom Forschungsnehmer verschiedene Erhebungsinstrumente entwickelt, die nachfolgend kurz beschrieben werden sollen.

Für die Vermittlung des Kontaktes zu den zur KuV-Veranstaltung eingeladenen Eltern war die Mithilfe der KuV-Moderatoren notwendig. Sie sollten

- die Einrichtung, in der die Elternveranstaltung geplant war, zur Mitarbeit motivieren und mit entsprechendem Informationsmaterial versorgen,
- in der Einrichtung die Erhebungsunterlagen für die Basisbefragung der Eltern noch vor der KuV-Veranstaltung abgeben,
- in der Elternveranstaltung für die Befragungsteilnahme werben und
- am Ende der Veranstaltung die in der Einrichtung gesammelten, zurückgelaufenen Eltern-Basisfragebogen zusammen mit dem „Datenblatt Veranstaltung“ des Moderators und dem „Datenblatt Einrichtung“ der Kindertagesstätte an den Forschungsnehmer zurückschicken.

Hierzu erhielten die KuV-Moderatoren vom Forschungsnehmer für jede geplante Veranstaltung ein sog. „Evaluations-Set“ (vgl. Anhang III) mit

- einem informierenden Begleitschreiben,
- einer Checkliste,
- einem Erhebungsbogen „Datenblatt Veranstaltung“ und
- fünf Ersatz-Erhebungsunterlagen für Eltern, die zur Veranstaltung mitgenommen werden sollten. Falls Teilnehmer den Fragebogen im Vorfeld der Veranstaltung noch nicht ausgefüllt hatten, dies aber gerne noch tun wollten, war dies auch noch zu Beginn der Veranstaltung möglich.

Für die gastgebenden Einrichtungen war im „Evaluations-Set“

- ein Informationsschreiben zum wissenschaftlichen Hintergrund der Evaluation,
- ein Aushang zur Information der Eltern,
- das „Datenblatt Einrichtung“, das die Kindergärten selbst ausfüllen sollten, und
- ein Rücksendeumschlag zum Sammeln der zurückgelaufenen Elternfragebogen

enthalten. Die Unterlagen für die Einrichtung und die Umschläge für alle zur Veranstaltung eingeladenen Eltern wurden dem pädagogischen Personal entweder vom Moderator ausgehändigt oder vom Forschungsnehmer direkt an die Einrichtung geschickt, wenn die Moderatoren angaben, die Einrichtung vor der Veranstaltung nicht mehr zu besuchen.¹¹

Schließlich war in jedem „Evaluations-Set“ auch noch eine der Anzahl der zur Veranstaltung eingeladenen Personen entsprechende Menge an Erhebungsunterlagen für die Eltern enthalten. Diese umfassten jeweils ein Anschreiben, ein Informationsblatt zum Datenschutz sowie den eigentlichen KuV-Basisfragebogen (vgl. Anhang IV). Bild 2-2 fasst die Bestandteile des „Evaluations-Sets“ nochmals anschaulich zusammen.

Für die erste und zweite Nachbefragung der zu KuV eingeladenen Eltern sowie die Befragung der bei KuV tätigen Moderatoren wurde jeweils ein Online-Fragebogen als Erhebungsinstrument herangezogen. Erhebungsunterlagen in Papierform liegen für diese Befragungen demnach nicht vor.

2.2.1 Fragenprogramm der Elternbefragungen¹²

Die Fragebogen zur Evaluierung des Programms „Kind und Verkehr“ sollen verschiedene Aspekte abbilden:

- Das Erreichen der Zielsetzungen von KuV,
- die Selektivität der Teilnehmer und
- das Informationsverhalten der Eltern, zur Einschätzung der Einsatzmöglichkeiten von KuV.

Die dabei untersuchten Zielsetzungen umfassen die Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung, die Sensibilisierung der Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder und die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern (vgl. Abschnitt 1.3.3). Die Zielsetzung „Reduktion der Unfallzahlen“ wird in dieser Evaluation nicht berücksichtigt, da der Versuch, die Reduzierung von Unfällen auf eine singuläre Maßnahme zurückzuführen, nicht zielführend erscheint (vgl. HOLTE, PFAFFEROTH 2015: 106 sowie die Argumentation in FUNK, HIE-

¹¹ Um die Einrichtungen zur Unterstützung der Evaluation zu motivieren, wurden unter ihnen Amazon-Einkaufsgutscheine als Incentives verlost.

¹² Auch den bis zu drei Mal befragten Eltern, die zu einer KuV-Veranstaltung eingeladen waren, sei an dieser Stelle herzlich für ihr Engagement bei der Beantwortung der Fragebogen gedankt.

SINGER, JÖRG 2016: 109f). Eine Synopse der Fragenprogramme der Elternbefragungen findet sich in Tab. 2-1.

Fragenprogramm der Basisbefragung (t_0)

In der Basisbefragung wurden den Eltern zunächst soziodemographische Fragen mit Bezug zu dem

Kind, für das sie zur KuV-Veranstaltung eingeladen worden waren, vorgelegt. Hier sind insbesondere Alter und Geschlecht des Kindes, das Verwandtschaftsverhältnis des Befragten zum Kind sowie das Wohnumfeld des Kindes inklusive der dortigen Verkehrsdichte zu nennen.

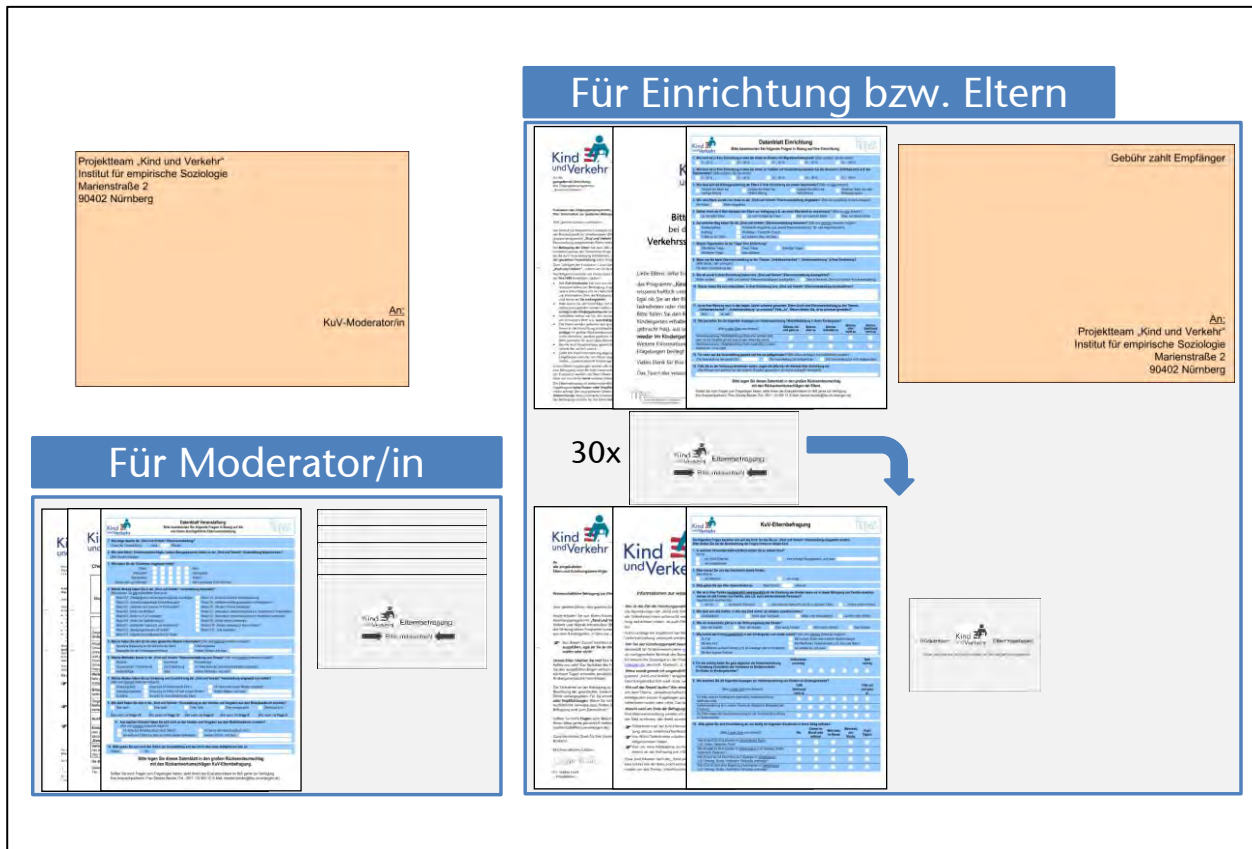


Bild 2-2: Evaluations-Set für jede geplante KuV-Elternveranstaltung

Im weiteren Verlauf des Fragebogens wurden die Eltern dann zunächst mit Fragen zu ihren verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen angesprochen. Hierzu zählen der Erziehungsstil der Befragten und ihre Einstellung zur Verkehrserziehung ebenso, wie das Verhalten als Fußgänger, das Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Auto und Fragen nach der Nutzung und dem Umgang mit Spielfahrzeugen.¹³ Schließlich wurden den Probanden noch Fragen zu Normorientierung und Gefahrensensibilisierung vorgelegt.

Im nächsten Teil der Basisbefragung wurde das Informationsverhalten der Eltern in den Blick genommen. Hier finden sich außerdem Fragen zu Eignung und Ausgestaltung der Elternveranstaltung sowie eine Frage zur Teilnahmeabsicht und die Angabe, ob die Befragten bereits früher an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ teilgenommen haben.

Zuletzt wurden soziodemographische Angaben zum Befragten selbst abgefragt. Dabei wurde auf die Merkmale Alter und Geschlecht, den Migrationshintergrund, den höchsten Schulabschluss und die Haushaltszusammensetzung eingegangen.

¹³ Die inhaltlichen Bereiche der Fragen beziehen sich auf die in den letzten Jahren jeweils am häufigsten umgesetzten KuV-Module (vgl. GÜNTHER 2016: 15). Dabei handelt es sich zudem um die Grundlagen- und Kernmodule des Programms.

Der Fragebogen wurde vor dem Einsatz im Feld von vier Eltern teils einem Pretest unterzogen, in- folgedessen einzelne Fragen optimiert wurden.¹⁴

Fragenprogramm der ersten Nachbefragung (t₁)

Die erste Nachbefragung der Eltern (vgl. Anhang V), die zur KuV-Elternveranstaltung eingeladen wurden, erfüllt mehrere Zwecke:

- Zu allererst werden die Befragten hier der Prüf- oder Kontrollgruppe zugewiesen. Personen, die selbst an der Veranstaltung teilgenommen haben und Befragte, die zwar nicht selbst die Elternveranstaltung besucht haben, aus deren Familie aber eine andere Person daran teilgenommen hat, zählen zur Prüfgruppe.¹⁵ Personen aus Familien, von denen niemand an KuV teilgenommen hat, bilden die Kontrollgruppe.
- Außerdem kann die Selektivität des Zielgruppenprogramms untersucht werden, indem die Angabe zur Teilnahme oder Nichtteilnahme mit den Angaben aus der Basisbefragung verknüpft wird.
- Des Weiteren werden Gründe für die Teilnahme bzw. Nichtteilnahme an der Elternveranstaltung erhoben. Diese Angaben sollen helfen, Verbesserungspotenziale in den Einsatzmöglichkeiten des Programms zu eruieren und Ursachen für die sinkenden Umsetzungszahlen von KuV zu explorieren.
- Schließlich soll mit dieser Befragung zur Beurteilung des Programms der kurzfristige Output, also etwaige kurzfristige Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensabsichten der Eltern als mögliche Folge des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung, abgebildet werden.

Zu Beginn des Fragebogens wird zudem geprüft, ob es sich bei der antwortenden Person um dieselbe Person handelt, die auch die Basisbefragung beantwortet hat. Hierzu werden erneut einige (wenige) soziodemographische Angaben von den Befragten eingeholt. Zur Messung von kurzfristigen intertemporalen Veränderungen werden im weiteren Verlauf des Fragebogens dann einige Frage-

stellungen zu den verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten wiederholt, die auch bereits in der Basisbefragung erhoben worden waren. Außerdem wird erfragt, ob sich die Eltern seit der Veranstaltung erneut über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ informiert haben und ob in der Familie ein Austausch über die in der Veranstaltung behandelten Themen stattgefunden hat (Prüfgruppe). Schließlich folgt die formative Evaluation der KuV-Elternveranstaltung.

Fragenprogramm der zweiten Nachbefragung (t₂)

Die zweite Nachbefragung (vgl. Anhang VI) dient dazu, langfristige Outcome-Parameter zu messen. Die Eltern werden dazu etwa zwei Monate nach der geplanten Elternveranstaltung eingeladen. Angesprochen werden dabei alle Personen, die in der Basisbefragung ihre E-Mail-Adresse angegeben haben, unabhängig davon, ob sie bereits an der ersten Nachbefragung teilgenommen haben.

Ebenso wie die erste Nachbefragung beginnt auch die zweite Nachbefragung der KuV-Zielgruppe mit der Identifikation der antwortenden Person und der Abfrage ihrer zentralen soziodemographischen Merkmale, sofern es sich nicht um die gleiche Person wie in der Basisbefragung handelt. Auch die Wiederholung von Fragestellungen zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen findet sich hier wieder. Diese Fragen werden außerdem ergänzt durch die offene Abfrage subjektiv erlebter Verhaltens- oder Einstellungsänderungen zu den einzelnen Themenblöcken, die sich im Fall der Prüfgruppe auf die Zeit nach der Veranstaltung und im Fall der Kontrollgruppe auf den Zeitraum der letzten zwei Monate beziehen. Für Nichtteilnehmer an der ersten Nachbefragung werden außerdem die Fragen zur formativen Evaluation der KuV-Elternveranstaltung nachgeholt.

2.2.2 Fragenprogramm des „Datenblatt Veranstaltung“

Die Moderatoren wurden gebeten, für jede KuV-Veranstaltung separat ein „Datenblatt Veranstaltung“ auszufüllen. Die dadurch erhaltenen Informationen dienen zum einen dazu, die Angaben der Eltern in Bezug zur Veranstaltung zu setzen und zum anderen dazu, die Umsetzungstreue des Moderators zu untersuchen (vgl. Anhang III-4).

¹⁴ Dabei wurden ein Standard-Pretest mit Elementen eines kognitiven Pretests, d. h. beispielsweise Nachfragen zum Verständnis einzelner Fragen und zu Gründen zum Antwortverhalten, kombiniert (vgl. LENZNER, NEUERT, OTTO 2015: 2f).

¹⁵ Dabei wird – nach Rücksprache mit dem Auftraggeber – angenommen, dass sich die KuV-Teilnahme nicht individuell auf das Erziehungsverhalten auswirkt, sondern auf der Familienebene, da innerhalb der Familie über den Besuch der Elternveranstaltung gesprochen wird.

Inhaltliche Fragestellung	Basis- befragung	Prüfgruppe		Kontrollgruppe	
		1. Nach- befragung	2. Nach- befragung	1. Nach- befragung	2. Nach- befragung
Soziodemographie des Kindes					
Verwandtschaftsverhältnis zum Kind			*2)		*2)
Geschlecht und Alter des Kindes					
Erziehungsverantwortung					
Wohnumfeld und Verkehrsdichte					
Verkehrsmittel für den Kindergartenweg					
Einstellungen und Verhaltensweisen					
Erziehungsstil					
Einstellung zur Verkehrserziehung					
Mobilitätsverhalten					
Verhalten als Fußgänger					
Verhalten im Spielbereich					
Verhalten beim Autofahren					
Nutzung von Spielfahrzeugen					
Verhalten bei der Nutzung von Spielfahrzeugen					
Normorientierung					
Gefahrensensibilisierung					
Informierungsverhalten					
Allgemeines Informierungsverhalten					
Informierung Verkehrssicherheit – Häufigkeit	*1)	*1)	*1)	*1)	*1)
Informierung Verkehrssicherheit – Informierungswege, Anlass, Alternativen					
Elternveranstaltung – Eignung					
Ausgestaltung der Elternveranstaltung					
Planung der KuV-Teilnahme					
Bisherige Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit					
Soziodemographie der Befragten					
Geschlecht und Alter des Befragten			*2)		*2)
Staatsangehörigkeit und Sprache in der Familie					
Schulabschluss					
Haushaltszusammensetzung					
Formative Evaluation von KuV					
Gründe für die (Nicht-)Teilnahme			*3)		*3)
Infomaterialien (Erhalt, Nutzung und Bewertung)			*3)		*3)
Beurteilung der Veranstaltung			*3)		
Behandelte Themen			*3)		
Lob und Kritik zur Veranstaltung					
Veränderungen in der Verkehrserziehung					
Allgemeine Veränderung			*4)	*4)	*4)
Veränderung Einstellungen			*4)		*4)
Veränderung Mobilitätsverhalten			*4)		*4)
Veränderung Fußgängerverhalten			*4)		*4)
Veränderung Spielbereiche			*4)		*4)
Veränderung Verhalten beim Autofahren			*4)		*4)
Veränderung Umgang Spielfahrzeuge			*4)		*4)

*1) In Basisbefragung: in den letzten 12 Monaten; in Nachbefragungen: seit der Elternveranstaltung;

*2) Nur, wenn nicht die gleiche Person wie in erster Befragung antwortet.

*3) Nur, wenn Person nicht an 1. Nachbefragung teilgenommen hat.

*4) Prüfgruppe: durch die KuV-Veranstaltung; Kontrollgruppe: in den letzten 2 Monaten;

Tab. 2-1: Synopsis des Fragenprogramms in den KuV-Elternbefragungen

Hierzu erfasst das „Datenblatt Veranstaltung“ zum einen die Dauer der Veranstaltung, die Anzahl der teilnehmenden Eltern sowie eine Einschätzung der Teilnehmer durch den Moderator. Zum anderen wird zur Abschätzung der Umsetzungstreue des Moderators auf die behandelten Module, eingesetzte Methoden und Medien sowie auf die Orientierung an den Inhalten und Vorgaben des Moderatorenhandbuchs eingegangen.

2.2.3 Fragenprogramm des „Datenblatt Einrichtung“

Im „Datenblatt Einrichtung“ wird auf die Selektivität auf der Ebene der Einrichtung eingegangen, indem es relevante Eigenschaften der Kindertagesstätte, in der die KuV-Elternveranstaltung stattfindet, abfragt. Konkret bezieht sich das Fragenprogramm auf den Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund bzw. den Anteil der Familien mit Verständnisproblemen bei der deutschen Sprache und den Bildungshintergrund der Elternschaft. Weiterhin wird erfragt, wie viele Eltern zur KuV-Veranstaltung eingeladen wurden, ob die Einrichtung über E-Mail-Adressen der Eltern verfügt und wie die Veranstaltung beworben wurde. Als Merkmale der Einrichtung werden der Träger, der Zeitpunkt der letzten Elternveranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“, die Anzahl der bisher durchgeführten KuV-Veranstaltungen sowie die Gründe für deren Durchführung berücksichtigt.

Das verwendete Datenblatt kann in Anhang III-7 eingesehen werden.¹⁶

2.2.4 Fragenprogramm der KuV-Moderatorenbefragung

Zur Evaluation der Wirksamkeit des Zielgruppenprogramms wurde schließlich ein Fragebogen für Moderatoren von KuV und KiS entwickelt (vgl. Anhang VII). Dieser umfasst Fragen zu beiden Zielgruppenprogrammen, da die Moderatoren in beiden Programmen aktiv sein können.¹⁷

¹⁶ Für die Organisation des Feldzugangs über die Einrichtungen und das Ausfüllen des „Datenblatt Einrichtung“ sei auch den Fachkräften in den beteiligten Kindertageseinrichtungen herzlich gedankt.

¹⁷ Diese Befragung wird zudem mit der Befragung der ehrenamtlichen Umsetzer im Zielgruppenprogramm „Aktion junge Fahrer“ kombiniert. Informationen zu diesem Teil des Fragebogens finden sich im Schlussbericht zum BAST-Projekt FE 81.0014/2016 „Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II (vgl. FUNK, ROSSNAGEL, BENDER 2018).

Die KuV-Moderatorenbefragung sollte alle Personen ansprechen, die in den letzten fünf Jahren mindestens eine KuV-Veranstaltung durchgeführt haben.¹⁸ Ziel ist es zum einen, zu erfahren, wie das Programm umgesetzt wird (Umsetzungstreue). Zum anderen soll das Programm und dessen Materialien von den Personen, die damit arbeiten, beurteilt werden. Des Weiteren wird darauf eingegangen, wie zufrieden die Moderatoren mit der Betreuung durch ihren Umsetzerverband und der ehrenamtlichen Tätigkeit sind.

Zur Testung der Praxistauglichkeit und zur Optimierung des Moderatoren-Fragebogens wurde ein Pretest mit zwei Moderatoren durchgeführt.

2.3 Feldphase der KuV-Befragungen

2.3.1 Kontaktierung der KuV-Moderatoren

Die KuV-Umsetzerverbände und der DVR bezeichnen alle Moderatoren, die in den letzten fünf Jahren eine KuV-Veranstaltung durchgeführt haben, als „aktiv“. Laut DVR handelt es sich dabei um 529 Personen.¹⁹ Auf Basis der zwischen dem Forschungsnehmer und den KuV-Umsetzerverbänden getroffenen Vereinbarung zur Auftragsdatenverarbeitung und zum Datenschutz, wurden die Moderatoren-Kontaktdaten dem Forschungsnehmer als EXCEL-Datei zur Verfügung gestellt. Tab. 2-2 gibt einen Überblick über die von den einzelnen Umsetzerverbänden erhaltenen Kontakt Datensätze. Zwischen der vom DVR genannten Anzahl von 529 aktiven KuV-Moderatoren und der dem Forschungsnehmer übermittelten Moderatorenanzahl verbleibt eine größere Differenz.

Nach dem Erhalt der Kontaktdaten wurden die Moderatoren zunächst postalisch mit einem Informationsschreiben über die Evaluation kontaktiert (vgl. Anhang III-1). In diesem Schreiben wurden die Ehrenamtlichen ausführlich über den geplanten Ablauf der Untersuchung unterrichtet, mit der Bitte um Unterstützung des Vorhabens. Sie wurden außerdem darauf hingewiesen, dass sie in den nächsten Tagen per E-Mail oder Telefon kontaktiert werden, damit Informationen über geplante „Kind und Verkehr“-Elternveranstaltungen ausgetauscht werden können.

¹⁸ Die zugrunde gelegte Zeitspanne entspricht der Definition sog. „aktiver“ Moderatoren durch die KuV-Umsetzerverbände und den DVR.

¹⁹ Persönliche Mitteilung des Projektreferenten am 02.03.2017.

Umsetzerverband	Datum der Zuleitung der Moderatoren-Kontakt-daten	Anzahl der Moderatoren-Kontakt-daten
ACE	09.03.2017	16
DVW	11.03.2017	233
ARCD	13.03.2017	6
VCD	14.03.2017	5
ADAC	27.03.2017	173
BVF	11.04.2017	20
Insgesamt	–	453

Tab. 2-2: Anzahl der vorliegenden Moderatoren-Kontakt-daten

Wenige Tage nach dem postalischen Versand wurde eine E-Mail mit einem ausfüllbaren PDF-Dokument im Anhang zur Meldung geplanter KuV-Veranstaltungen an die Moderatoren gesendet, von denen eine E-Mail-Adresse vorliegt. Die anderen Moderatoren wurden zeitnah telefonisch kontaktiert. Die Moderatoren meldeten dem Forschungsnehmer geplante Veranstaltungen mittels des PDF-Dokuments, per E-Mail oder Telefon bzw. schickten die ausgefüllte Tabelle per Fax oder Post zurück. Zu Moderatoren, die sich nicht von selbst beim Forschungsnehmer zurückmeldeten, wurden im Projektverlauf mehrfach telefonisch oder per E-Mail Kontaktversuche unternommen. Um die Anzahl der gemeldeten Veranstaltungen und der Rückmeldungen von Moderatoren insgesamt zu erhöhen, wurden die Umsetzerverbände Ende April außerdem gebeten, ihre Moderatoren noch ein weiteres Mal zur Beteiligung an der Evaluation zu motivieren.

Der vergleichsweise größte Anteil der vom DVR und den Umsetzerverbänden gelisteten Moderatoren (28,9 %, 131 Personen) ist zurzeit aktiv und hat dem Forschungsnehmer mindestens eine Veranstaltung im Erhebungszeitraum gemeldet (vgl. Tab. 2-3). 28 Personen, die zwar nach eigener Auskunft aktiv sind, haben, z. B. aus zeitlichen Gründen, keine Veranstaltungen mitgeteilt. Weitere 13 Personen haben die Beteiligung an der wissenschaftlichen Untersuchung explizit verweigert und dem Forschungsnehmer keine Veranstaltungstermine mitgeteilt. Viele Moderatoren haben im Erhebungszeitraum keine Veranstaltungen geplant (80 Personen, 17,6 %), sondern führen diese z. B. nur im Herbst, also zu Beginn des Kindergartenjahres, oder sehr früh im Jahr durch.

Status Kontakt	Anzahl der Moderatoren	Anteil der Moderatoren
	n	%
Aktiver Moderator – Veranstaltung(en) gemeldet	131	28,9
Aktiver Moderator – keine Veranstaltung gemeldet	28	6,2
Teilnahme verweigert	13	2,9
Im Erhebungszeitraum keine Veranstaltung	80	17,6
Derzeit inaktiv	90	19,9
Nicht mehr für KuV aktiv	77	17,0
Verstorben	1	0,2
Nicht erreichbar	33	7,3
Insgesamt	453	100,0

Tab. 2-3: Klassifizierung der KuV-Moderatoren – Selbstauskünfte

Ein weiterer großer Anteil der Moderatoren ist zurzeit nicht aktiv (90 Personen, 19,9 %) oder hat die Tätigkeit als Moderator bereits ganz aufgegeben (n = 77; 17,0 %). Insgesamt standen also mehr als ein Drittel (36,9 %) der eigentlich als „aktiv“ bezeichneten KuV-Moderatoren dem Zielgruppenprogramm und der Evaluation nicht zur Verfügung. Weitere 33 Moderatoren werden als „nicht erreichbar“ klassifiziert. Der Grund dafür kann sein, dass keine E-Mail-Adresse und Telefonnummer²⁰ vorliegen und die Person sich auf den Informationsbrief nicht zurückgemeldet hat bzw. vorhandene Kontaktdaten nicht richtig sind oder die Person über diese auch nach bis zu fünf telefonischen Kontaktversuchen und einer Erinnerungsmail nicht erreicht werden konnte.

Insgesamt können damit – auf Grundlage des Kontakts mit den Moderatoren selbst – lediglich 172 Personen²¹ oder 38,0 % der eigentlich sog. „aktiven“ KuV-Moderatoren als im Erhebungszeitraum tatsächlich aktiv bezeichnet werden. Im gesamten Jahr 2017 wollen nach Selbstauskunft der Moderatoren 252 Personen²² – das entspricht 55,6 % der

²⁰ Wenn vom Umsetzerverband keine Telefonnummer übermittelt wurde, wurde versucht, diese über die Datenbank des DVR und das öffentliche Telefonbuch herauszufinden.

²¹ Diese Gruppe setzt sich zusammen aus 131 Moderatoren, die mindestens eine Elternveranstaltung gemeldet haben, 28 aktiven Moderatoren, die keine Veranstaltung gemeldet haben, und 13 Verweigerern. Dabei ist bei den Verweigerern noch nicht einmal sicher davon auszugehen, dass sie tatsächlich im Erhebungszeitraum aktiv waren.

²² Zu den 172 bereits identifizierten Moderatoren lassen sich 80 Personen ohne Elternveranstaltung im Erhebungszeitraum addieren.

sog. „aktiven“ Moderatoren – tatsächlich eine KuV-Elternveranstaltung anbieten.²³

2.3.2 Befragungen im Rahmen der KuV-Elternveranstaltung

Im Folgenden werden die Rücklaufzahlen für die Evaluation der KuV-Elternveranstaltungen berichtet. Dabei werden die Ebene der Veranstaltungen bzw. Kindertagesstätten und die Individualebene der Eltern unterschieden.

Ebene der Veranstaltungen bzw. Kindertagesstätten

Insgesamt wurden vom Forschungsnehmer im Zeitraum von März bis einschließlich August 2017 442 Veranstaltungen mit Befragungsunterlagen für Eltern beschickt. Pro Moderator, der mindestens eine Veranstaltung gemeldet hat (n = 131), ergeben sich im Durchschnitt also 3,4 Veranstaltungen. Pro Veranstaltung werden im Durchschnitt 32 Eltern zur Befragung eingeladen.

Im Hinblick auf Umsetzungszahlen aus den Vorjahren wurden dem Forschungsnehmer wesentlich weniger Veranstaltungstermine für die Evaluation mitgeteilt, als zu erwarten gewesen wäre (vgl. Tab. 2-4). Obwohl 131 der 172 im Erhebungszeitraum aktiven Moderatoren tatsächlich mindestens eine Veranstaltung gemeldet haben, wurden in den Monaten April²⁴ bis August 2017 nur etwa ein Drittel der Veranstaltungen aus dem vergleichbaren Zeitraum der Vorjahre (2014 bis 2016) gemeldet.²⁵ Im Vergleich zu den im Jahr 2017 tatsächlich abgerechneten Veranstaltungszahlen wird Folgendes deutlich:

- Die Umsetzungszahlen in den Monaten April bis August sind im Vergleich zu den Vorjahren tatsächlich merklich, um etwa ein Viertel, gesunken.

- Dem Forschungsnehmer wurde nur weniger als die Hälfte der Veranstaltungen, die zwischen April bis August 2017 tatsächlich stattfanden, gemeldet. Besonders deutlich ist die Differenz im Monat April, also zu Beginn der Erhebungsphase.²⁶

Monat	Jahr				Evaluation 2017
	2014	2015	2016	2017	
März	474	450	303	396	26
April	392	402	466	217	65
Mai	513	346	311	393	213
Juni	317	314	322	205	106
Juli	182	137	108	116	32
August	52	48	40	34	5
Datum unklar ^a	/	/	/	/	44
Veranstaltungen insgesamt	/	/	/	/	491
Veranstaltungen April – August	1.404	1.199	1.207	965	421

^a Es gibt Moderatoren, die beispielsweise mitgeteilt haben, dass sie planen, noch einige Veranstaltungen durchzuführen, für die es jedoch noch kein genaues Datum gab.

Tab. 2-4: Monatliche Verteilung der KuV-Elternveranstaltungen 2014 bis 2017

Von den beschickten Veranstaltungen hat der Forschungsnehmer 318 Sets an Elternfragebogen (71,9 %) zurück erhalten. Mögliche Gründe für den relativ hohen Ausfall werden in FUNK, BENDER, ROSSNAGEL (2017: 11f) enumeriert.

Für jede Veranstaltung wurde die teilnehmende Einrichtung und jeder Moderator gebeten, ein „Datenblatt Einrichtung“ bzw. ein „Datenblatt Veranstaltung“ auszufüllen und mit den Elternfragebogen an den Forschungsnehmer zurückzuschicken. In vielen Fällen lag der Rücksendung der Elternfragebogen jedoch nur ein oder gar kein Datenblatt bei. Somit liegen dem Forschungsnehmer nur von 57,5 % (n = 254) der Veranstaltungen ein „Datenblatt Veranstaltung“ und von 59,0 % (n = 261) ein „Datenblatt Einrichtung“ vor.²⁷

²³ Diese Zahl kommt nahe an die von GÜNTHER (2016: 22) für das Jahr 2015 errechneten 270 aktiven KuV-Moderatoren heran.

²⁴ Der Monat März wird in den Vergleichszeitraum nicht mit einbezogen, da die Feldphase erst Mitte März startete.

²⁵ Zu bedenken ist außerdem, dass es sich bei den Zahlen aus den Vorjahren um abgerechnete Elternveranstaltungen handelt. Unter den für die Evaluation gemeldeten Veranstaltungen jedoch auch jene mit eingerechnet sind, die dem Forschungsnehmer zwar mitgeteilt und die auch beschickt wurden, letztendlich aber abgesagt werden mussten und daher nicht abgerechnet werden.

²⁶ Über die Gründe für diese Zurückhaltung der Moderatoren soll an dieser Stelle nicht weiter spekuliert werden.

²⁷ In manchen Fällen schickten Moderatoren ein „Datenblatt Veranstaltung“ nach, das allerdings nur teilweise den Elternfragebogen zugeordnet werden konnte. In 15 Fällen war keine solche Zuordnung möglich.

Individualebene der Eltern

Im Erhebungszeitraum (März bis August 2017) wurden insgesamt 14.212 Befragungsunterlagen für Eltern an die KuV-Moderatoren bzw. direkt an die Kindertagesstätten versendet. Davon hat der Forschungsnehmer 3.954 ausgefüllte Fragebogen zurück erhalten. Von diesen Fragebogen werden insgesamt 100 Fälle aus unterschiedlichen Gründen von den Analysen ausgeschlossen:

- In 77 Fällen wurden von einer Familie für mehrere Kinder Fragebogen ausgefüllt, da z. B. zwei Kinder den gleichen Kindergarten besuchen und die Eltern für beide zur Veranstaltung eingeladen wurden. In diesem Fall wurde der Fall des älteren Kindes im Zielgruppenalter für die Analyse verwendet und der Fall des jüngeren Kindes ausgeschlossen.
- In 17 Fällen war das Kind des Befragten 8 Jahre alt oder älter und befand sich außerhalb des Zielgruppenalters von „Kind und Verkehr“.
- Sechs weitere Fälle wurden aus unterschiedlichen Gründen ausgeschlossen.²⁸

Von den 14.212 verschickten Erhebungsunterlagen können somit 3.854 für die Analyse herangezogen werden. Dies entspricht – konservativ geschätzt (bezogen auf alle vom Forschungsnehmer an die Moderatoren bzw. Einrichtungen versendeten Eltern-Fragebogen) – einer Rücklaufquote in der KuV-Basisbefragung von etwa 27,1 % (vgl. Tab. 2-5).

Rechnet man die 124 Veranstaltungen, die zwar mit Fragebogen beschickt wurden, von denen aber keine Fragebogen an den Forschungsnehmer zurückgelaufen sind und bei denen Eltern möglicherweise niemals einen Fragebogen erhalten haben, mit näherungsweise 32 Personen pro Veranstaltung heraus, so errechnet sich eine realistischere geschätzte Bruttostichprobe von 10.244 versendeten Fragebogen. Daraus resultiert eine Rücklaufquote von 37,6 %. Vor dem Hintergrund der vom Forschungsnehmer erwarteten Rücklaufquote von 40 % kann also festgehalten werden, dass die Beteiligung der Eltern weitgehend den Erwartungen entsprochen hat.

²⁸ Dabei handelt es sich in drei Fällen um nur teilweise bzw. erkennbar nicht ernsthaft ausgefüllte Fragebogen, deren Angaben nicht verwertbar sind. In zwei Fällen wurden zwei Fragebogen für das gleiche Kind ausgefüllt und in einem Fall hat eine Person zweimal mit größerem zeitlichem Abstand an der Basisbefragung teilgenommen. Dies kam dadurch zustande, dass die erste Veranstaltung, im Rahmen derer die Person zur Befragung eingeladen wurde, abgesagt wurde, wodurch der Befragte später im Jahr nochmals zu einer Veranstaltung eingeladen wurde.

Nach der Basisbefragung lagen dem Forschungsnehmer von 2.213 Eltern die E-Mail-Adressen vor. D. h. über die Hälfte der befragten Eltern (57,4 %) hatte ihre Bereitschaft erklärt, zu weiteren Befragungen kontaktiert zu werden, und wollte an der Verlosung der ausgelobten Incentives (Amazon-Einkaufsgutscheine) teilnehmen. Von diesen Eltern mit E-Mail-Adressen wurden 2.015 zur ersten Folgebefragung eingeladen.²⁹

In Tab. 2-5 sind außerdem auch die Rücklaufquoten für die Folgebefragungen zu finden. Die erste Folgebefragung wurde von 1.129 Personen ausgefüllt. Davon stammen 678 Personen aus der Prüfgruppe, 451 aus der Kontrollgruppe. Damit errechnet sich – konservativ, mit Bezug auf die 3.854 Absolventen der Basisbefragung – eine Rücklaufquote von 29,3 %. Die Ausschöpfungsquote der 2.015 zur ersten Folgebefragung eingeladenen Personen, liegt bei 56,0 %. D. h., über die Hälfte der Personen, die eine gültige E-Mail-Adresse angegeben hatte, hat auch tatsächlich an der ersten Folgebefragung teilgenommen.

An der ersten und zweiten Folgebefragung haben insgesamt 843 Personen teilgenommen (davon 510 aus der Prüfgruppe und 333 aus der Kontrollgruppe). Bezogen auf die Teilnehmer aus der ersten Folgebefragung errechnen sich ein Rücklauf von 74,7 % und eine Panelmortalität von 25,3 %.³⁰

Zusätzlich haben noch 268 weitere Personen an der zweiten Folgebefragung teilgenommen, obwohl sie nicht an der ersten Folgebefragung teilgenommen hatten. Dies kommt dadurch zustande, dass zum einen generell alle Personen, von denen eine E-Mail-Adresse vorliegt, sowohl zur ersten als auch zur zweiten Folgebefragung eingeladen wurden. Zum anderen kann es vorkommen, dass Fragebogen der Basisbefragung erst mehr als sechs bis acht Wochen nach dem eigentlichen Termin der Elternveranstaltung beim Forschungsnehmer eintrafen. Die entsprechenden Eltern wurden dann nur zur zweiten Folgebefragung eingeladen. Von diesen Personen kann also keine Aussage über kurzfristige Veränderungen im Verhalten und hinsichtlich Einstellungen getroffen werden, jedoch

²⁹ Nicht alle Personen, von denen eine E-Mail-Adresse vorliegt, konnten zur ersten Folgebefragung eingeladen werden. Das liegt z. B. daran, dass die angegebene E-Mail-Adresse ungültig war, oder die Fragebogen der Basisbefragung erst so spät nach der Elternveranstaltung beim Forschungsnehmer eintrafen, dass die erste Nachbefragung ausfallen musste.

³⁰ Ursprünglich wurde angenommen, dass etwa 70 % der Eltern, die die Fragen der ersten Folgebefragung beantworteten, nicht mehr an der zweiten Folgebefragung teilnehmen. Damit ist die tatsächliche Panelmortalität deutlich geringer als vom Forschungsnehmer ursprünglich kalkuliert wurde.

über langfristige Outcome-Parameter. Außerdem werden die Fragen zur formativen Evaluation der Veranstaltung auch in der zweiten Folgebefragung

gestellt, wenn die Person nicht an der ersten Folgebefragung teilgenommen hat.

	Brutto-Stichprobenumfang	Rücklauf Papier-Fragebogen	Stichprobenumfang nach der Basisbefragung t_0	Panelmortalität / Rücklauf	Stichprobenumfang nach erster Nachbefragung t_1	Panelmortalität / Rücklauf	Stichprobenumfang nach zweiter Nachbefragung t_2
Insgesamt	14.212	27,1 %	3.854	70,7 % / 29,3 %	1.129	25,3 % / 74,7 %	843 ^b / 1.111 ^c
Prüfgruppe			a		678	24,8 % / 75,2 %	510 ^b / 652 ^c
Kontrollgruppe			a		451	26,2 % / 73,8 %	333 ^b / 459 ^c

^a Da erst nach der ersten Folgebefragung bekannt ist, welche Personen der Prüf- und welche der Kontrollgruppe angehören, kann hier kein Stichprobenumfang berichtet werden.

^b Teilnehmer an erster und zweiter Folgebefragung, Rücklaufquote bezieht sich auf diese Teilnehmerzahl.

^c Teilnehmer an zweiter Folgebefragung insgesamt, also inklusive Personen, die nicht an der ersten Folgebefragung teilgenommen haben.

Tab. 2-5: Stichprobenumfänge und Rücklaufquoten für die KuV-Elternbefragung

Insgesamt haben damit 1.111 Eltern die zweite Folgebefragung beantwortet. Bezogen auf alle zur zweiten Folgebefragung eingeladenen Personen ($n = 2.132$) errechnet sich eine Ausschöpfungsquote von 52,1 %. In der Prüfgruppe finden sich nach der zweiten Nachbefragung 652 Personen, in der Kontrollgruppe 459 Personen.

zu bewerten. Unter den befragten Personen befinden sich zum Großteil (66,1 %) im Jahr 2017 aktive Moderatoren. 18,6 % der Befragten pausierten im Jahr 2017 mit ihrer Tätigkeit und 15,3 % geben an, nicht mehr im Programm aktiv zu sein.

2.3.3 Befragung der KuV-Moderatoren

Die Befragung der Moderatoren des Zielgruppenprogrammes „Kind und Verkehr“ wurde mit der Befragung der Moderatoren und Umsetzer von „Kinder im Straßenverkehr“ und „Aktion junge Fahrer“ kombiniert. Die Feldphase dieser Online-Befragung dauerte vom 18.08.2017 bis zum 07.12.2017.

Die Grundgesamtheit der KuV-Moderatoren bilden dabei die 453 Ehrenamtlichen, die nach Aussage der Umsetzerverbände in den letzten fünf Jahren aktiv waren und von denen Kontaktdaten vorliegen. Bei der Einladung zur Befragung sind neun Ausfälle zu verzeichnen.³¹ Insgesamt konnten 339 Befragungen der Moderatoren des Programms KuV realisiert werden. Dies entspricht einer Rücklaufquote von 76,4 %. Damit ist die Beteiligung der Moderatoren an dieser Befragung als sehr positiv

2.4 Anmerkungen zur Datenanalyse

Die Analyse der Befragungsergebnisse der zu KuV eingeladenen Eltern sowie der beteiligten Moderatoren und Einrichtungen bildet das Herzstück der vorliegenden Evaluation. Dabei kommen sowohl Instrumente der deskriptiven als auch der schließenden bzw. Inferenzstatistik zum Einsatz. Während erstere hauptsächlich zur Illustration der gewonnenen Daten herangezogen wird, sollen mithilfe der Inferenzstatistik Zusammenhänge zwischen verschiedenen Befragungsergebnissen auf ihre statistische Verallgemeinerbarkeit hin überprüft werden (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 627f). Dazu werden die erhobenen Merkmale der Befragten in sog. „abhängige“ und sog. „unabhängige“ Variablen unterteilt. Erstere umfassen hierbei die verkehrssicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen der befragten Eltern. Als sog. „unabhängige Variablen“ fließen solche Merkmale in die Analysen mit ein, denen ein Zusammenhang mit den sog. „abhängigen“ Variablen unterstellt wird. Ziel der vorgenommenen Analysen ist es dann, zu ergründen, inwiefern sich die Ausprägungen der „abhängigen“ Variablen systematisch zwischen verschiedenen Gruppen von Befragten, die

³¹ Dies sind zum einen Personen, von denen keine gültige E-Mail-Adresse und Postanschrift vorliegt. Zum anderen aber auch solche Personen, die zwar für das Programm ausgebildet wurden, aber nie eine Elternveranstaltung durchgeführt haben und somit nicht als in den letzten fünf Jahren aktive Moderatoren gelten können.

unterschiedliche Ausprägungen der „unabhängigen“ Variablen aufweisen, unterscheiden.

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

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

- Für den Chi-Quadrat-Unabhängigkeitstest wird Cramers V berechnet (vgl. FIELD 2009: 698; DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird für Werte $< 0,2$ von einem sehr kleinen, im Wertebereich $0,2 \leq V < 0,5$ von einem kleinen Effekt, bei Effektstärken im Bereich $0,5 \leq V < 0,7$ von einem mittleren und ab einem Wert von Cramers $V \geq 0,7$ von einem großen Effekt gesprochen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 210).
- Für t-Tests (sowohl für verbundene als auch für unverbundene Stichproben), Mann-Whitney-U-Tests, Wilcoxon-Tests für verbundene Stichproben und den Kruskal-Wallis-Test wird Cohens d berechnet (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird ein Wert von $0,2 \leq d < 0,5$ als kleiner Effekt bezeichnet. Bei einem Wert von $0,5 \leq d < 0,8$ wird von einem mittleren und bei $d \geq 0,8$ von einem großen Effekt gesprochen. Liegt die Effektstärke unter $0,2$ wird dies als sehr kleiner Effekt interpretiert (vgl. Cohen 1988: 25f).
- Bei einer einfaktoriellen Varianzanalyse wird das Maß Eta-Quadrat (η^2) verwendet (vgl. FIELD 2009: 389), wobei bei einem Wert im Bereich $0,01 \leq \eta^2 < 0,06$ von einem kleinen, im Bereich $0,06 \leq \eta^2 < 0,14$ von einem mittleren und ab einem Wert von $0,14$ von einem großen Effekt gesprochen wird (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 820).
- Für logistische Regressionen wird für die Beurteilung der Effektstärke einzelner Einflussgrößen das Odds Ratio herangezogen (vgl. FIELD 2009: 294). Angelehnt an CHEN, COHEN, CHEN (2010, zitiert nach DÖRING, BORTZ 2016: 820) wird dabei ein Odds Ratio von $\geq 2,0$ und $< 3,0$ bzw. $> 0,33$ und $\leq 0,5$ als kleiner Effekt, ein Odds Ratio im Bereich von $3,0$ bis unter $7,0$ bzw. $0,33$ bis über $0,14$ als mittlerer Effekt und ein Odds Ratio von $\geq 7,0$ bzw. $\leq 0,14$ als großer Effekt interpretiert.

➤ Für lineare Regressionen werden standardisierte Regressionskoeffizienten als Maß der Effektstärke herangezogen (vgl. DÖRING, BORTZ 817; FIELD 2009: 239).

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

2.4.1 Auswertungen zum Zeitpunkt t_0

Auswertung der Basisbefragung der zu KuV eingeladenen Eltern: Selektivitätsanalyse

Als erster Schritt der Datenanalyse wird im vorliegenden Bericht eine Selektivitätsanalyse der zu den KuV-Veranstaltungen eingeladenen Personen vorgenommen (vgl. Kapitel 3). Hierbei werden die in der Basisbefragung erhobenen soziodemographischen Merkmale der Befragten dahingehend analysiert, ob diese sich zwischen den einzelnen Untersuchungsgruppen (Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe) statistisch signifikant voneinander unterscheiden. Die soziodemographischen Merkmale der Befragten stellen hier also die abhängige Variable dar und die Zugehörigkeit der Eltern zu ihrer jeweiligen Untersuchungsgruppe wird als unabhängige Variable herangezogen.

Im Falle nominalskalierter abhängiger Variablen wird für die Selektivitätsanalyse der Chi-Quadrat-Test verwendet.³² Handelt es sich bei der abhängigen Variable um ein ordinalskaliertes oder ein metrisches, aber nicht annähernd normalverteiltes Merkmal, wird die Rangvarianzanalyse nach Kruskal und Wallis zum Vergleich der Untersuchungsgruppen herangezogen. Weist die abhängige Variable dagegen ein metrisches Skalenniveau auf und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden³³, dient eine einfaktorielle Vari-

³² Bei der Verwendung des Chi-Quadrat-Tests wird sich bezüglich der Approximationsbedingungen an WITTENBERG, CRAMER, VICARI (2014: 207) orientiert: Alle erwarteten Häufigkeiten müssen größer oder gleich 1 sein und in maximal 20 % der Tabellenzellen dürfen die erwarteten Häufigkeiten kleiner 5 sein. Sind die Bedingungen nicht erfüllt, wird, soweit möglich, die betreffende Variable sinnvoll zusammengefasst oder keine Signifikanzprüfung vorgenommen.

³³ Als „rule of thumb“ wird eine Variable im Folgenden dann als annähernd normalverteilt betrachtet, wenn ihre Schiefe und Kurtosis jeweils im Wertebereich zwischen $-1,96$ und $+1,96$ liegen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 159).

anzalyse zur Beurteilung der Signifikanz der beobachteten Gruppenunterschiede.

Die vergleichende Analyse der soziodemographischen Merkmale der Befragten zwischen den Untersuchungsgruppen hat zum Ziel, Aussagen über die Selektivität des zu evaluierenden Zielgruppenprogramms auf der Ebene der zu KuV eingeladenen Personen zu treffen. Außerdem gibt die Selektivitätsanalyse Hinweise darauf, welche soziodemographischen Merkmale der Befragten beim Vergleich der einzelnen Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen berücksichtigt werden sollten.

Auswertung der Basisbefragung der zu KuV eingeladenen Eltern: Vergleich der Untersuchungsgruppen und Subgruppenanalyse

Aufbauend auf der zuvor diskutierten Selektivitätsanalyse wird für die Ergebnisse der Basisbefragung der zu KuV eingeladenen Eltern außerdem eine vergleichende Betrachtung der Untersuchungsgruppen sowie eine Analyse der Subgruppenunterschiede in der Stichprobe aller Befragten zum Zeitpunkt t_0 vorgenommen.

Dazu werden Regressionsmodelle berechnet, die als abhängige Variablen die Angaben der Befragten zu ihren verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zum Befragungszeitpunkt t_0 enthalten. Als unabhängige Variable geht in die Regressionsmodelle zum einen die Zugehörigkeit zur Prüf-, Kontroll- oder Residualgruppe ein. Dabei wird die Zugehörigkeit zur Prüfgruppe als Referenzkategorie herangezogen, um Unterschiede der beiden anderen Gruppen zur Prüfgruppe in einem einzigen Modell abbilden zu können (vgl. FIELD 2009: 253f). Als weitere unabhängige Variablen, sog. „Kontrollvariablen“, dienen zum anderen solche soziodemographischen Merkmale der Befragten, die sich im Zuge der Selektivitätsanalyse als zwischen den Untersuchungsgruppen statistisch signifikant verschieden erwiesen haben und / oder denen ein bedeutsamer Zusammenhang mit den berichteten, verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten unterstellt werden kann.

Dieses Vorgehen erbringt als Resultat der Regressionsanalysen sog. „bereinigte“ Effekte sowohl der Gruppenzugehörigkeit als auch der soziodemographischen Merkmale der Befragten, da bei der Berechnung des Regressionskoeffizienten einer unabhängigen Variable sämtliche weiteren, im Modell enthaltenen, unabhängigen Variablen konstant

gehalten werden (vgl. FIELD 2009: 237ff).³⁴ D. h. ein in den Regressionsanalysen gemessener und als statistisch signifikant klassifizierter Effekt der Gruppenzugehörigkeit besteht unabhängig von den im Modell berücksichtigten soziodemographischen Merkmalen der Befragten. Umgekehrt sind auch etwaige signifikante Subgruppenunterschiede zwischen den Elternteilen (z. B. hinsichtlich ihres Geschlechts) als unabhängig von der Zugehörigkeit zu Prüf-, Kontroll- oder Residualgruppe zu sehen.

Die Wahl des passenden Regressionsmodells hängt von den Verteilungseigenschaften der abhängigen Variable ab: Besitzt diese ein metrisches Skalenniveau und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so werden für den Vergleich der Untersuchungsgruppen und der Subgruppen der Befragten lineare Regressionsmodelle berechnet (vgl. z. B. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 455ff). Metrische abhängige Variablen, die der Anforderung einer annähernden Normalverteilung nicht genügen, werden zunächst transformiert (vgl. TABACHNICK, FIDELL 1996: 83, 85), um die gewünschte Verteilung der abhängigen Variable herzustellen. Kann die abhängige Variable auch nach erfolgter Transformation nicht als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so wird diese dichotomisiert und anstelle eines linearen ein logistisches Regressionsmodell (vgl. FIELD 2009: 264ff) berechnet, um die Signifikanz der Einflüsse von Gruppenzugehörigkeit und soziodemographischer Merkmale auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zu beurteilen. Können auch mithilfe eines logistischen Regressionsmodells aufgrund einer zu geringen Varianz (vgl. PEDUZZI et al.: 1996; VITTINGHOFF, MCCULLOCH: 2006) keine unverzerrten Schätzwerte berechnet werden, so wird auf bivariate Testverfahren zurückgegriffen. Im letzteren Fall findet ein Mann-Whitney-U-Test Anwendung (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI: 196).

Auswertung des „Datenblatt Veranstaltung“

Als Ergänzung zu den Angaben der Elternteile, die zu einer KuV-Veranstaltung eingeladen wurden, werden die Angaben aus dem „Datenblatt Veranstaltung“ berücksichtigt. Hierbei werden deskriptive Analysen der im „Datenblatt Veranstaltung“ enthaltenen Fragenkomplexe vorgenommen. Im Rahmen

³⁴ Die in den Regressionsanalysen als unabhängige Variablen verwendeten Merkmale der Befragten werden hier und im Folgenden auch als „Einflussgrößen“ oder „Prädiktoren“ bezeichnet.

dieser Untersuchungen werden insbesondere Häufigkeitsverteilungen errechnet sowie gegebenenfalls Maße der zentralen Tendenz dargestellt.

Auswertung des „Datenblatt Einrichtung“

Um auch die Angaben der Einrichtungen, in denen die KuV-Elternveranstaltungen stattgefunden haben, angemessen abzubilden, werden die Inhalte des „Datenblatt Einrichtung“ ebenfalls einer deskriptiven Analyse unterzogen. Wie im Fall des „Datenblatt Veranstaltung“ handelt es sich auch hierbei um die Darstellung von Häufigkeitsverteilungen sowie Maßen der zentralen Tendenz.

2.4.2 Auswertungen zum Zeitpunkt t_1

Die statistische Datenauswertung der ersten Nachbefragung der zu KuV eingeladenen Eltern hat zum Ziel, etwaige, durch die Teilnahme an der Elternveranstaltung hervorgerufene, kurzfristige Veränderungen der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zu identifizieren.

Um dies zu leisten, werden zunächst separat für Prüf- und Kontrollgruppe³⁵ die zentralen Maße der zu beiden Befragungszeitpunkten aktiven Panelteilnehmer auf eine statistisch signifikante Veränderung zwischen den Erhebungszeitpunkten W_0 und W_1 hin überprüft. Hierzu werden bivariate statistische Testverfahren für verbundene Stichproben verwendet. Im Einzelnen wird für ordinalskalierte sowie metrische, aber nicht annähernd normalverteilte abhängige Variablen der Wilcoxon-Test für verbundene Stichproben herangezogen. Im Falle metrischer abhängiger Variablen, die eine annähernde Normalverteilung aufweisen, kommt der t-Test für verbundene Stichproben zum Einsatz. Anhand dieses Vorgehens kann festgestellt werden, ob in einer der Untersuchungsgruppen eine statistisch signifikante Veränderung der abhängigen Variable zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung stattgefunden hat.

Für die Beurteilung der Programmwirksamkeit ist darüber hinaus von Bedeutung, ob etwaige Veränderungen in den Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten zwischen W_0 und W_1 für Prüf- und Kontrollgruppe in unterschiedlich starker Ausprägung auftreten. Um dies zu ergründen, wird zu-

³⁵ Da zum Zeitpunkt W_1 eine Angabe der Befragten dazu vorliegt, ob ein Mitglied ihres Haushalts die KuV-Elternveranstaltung besucht hat, können alle Teilnehmer an der ersten Nachbefragung der Prüf- oder Kontrollgruppe zugeordnet werden.

nächst für jeden Befragten die Differenz seiner Merkmalsausprägungen zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung berechnet und der Durchschnitt dieser intraindividuellen Veränderungen berichtet. In einem zweiten Schritt wird dann mithilfe von Regressionsanalysen untersucht, ob sich die intraindividuellen Differenzen von Prüf- und Kontrollgruppe statistisch signifikant voneinander unterscheiden.³⁶ Dabei werden, wie bereits im Fall der Regressionsanalysen zum Zeitpunkt t_0 , relevante soziodemographische Merkmale der Befragten in die Modelle mit einbezogen, um signifikante Ergebnisse des Vergleichs von Prüf- und Kontrollgruppe um die Einflüsse weiterer Subgruppenmerkmale zu bereinigen und diese somit plausibel auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung zurückführen zu können.³⁷

Beim Vergleich der Entwicklungen von Prüf- und Kontrollgruppe zwischen t_0 und t_1 wird zudem berücksichtigt, ob zwischen den Untersuchungsgruppen signifikante Unterschiede hinsichtlich ihres Ausgangsniveaus in der abhängigen Variable bestehen. Hierzu wird im Fall eines statistisch signifikanten Testergebnisses des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs zum Zeitpunkt t_0 die Ausprägung der abhängigen Variable aus der Basisbefragung als Kontrollvariable in das Regressionsmodell aufgenommen.

2.4.3 Auswertungen zum Zeitpunkt t_2

Die Analyse der Befragungsergebnisse der zweiten Nachbefragung der zu KuV eingeladenen Elternteile erfolgt analog zur Auswertungsstrategie zum Zeitpunkt t_1 : Auch hier werden zunächst die intraindividuellen Differenzen der Befragten zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten t_0 und t_2 berechnet und diese anschließend auf ihre statistische Signifikanz sowohl innerhalb als auch zwischen den Untersuchungsgruppen hin überprüft. Im Unterschied zu den Ergebnissen der Datenauswertung der ersten Nachbefragung, die Aussagen über die kurzfristigen Programmwirkungen erlauben, können die Ergebnisse der Auswertungen des Befragungszeitpunktes t_2 zur Einschätzung

³⁶ Die Wahl des passenden Regressionsmodells und die Behandlung der abhängigen Variablen erfolgt hierbei analog zu dem Verfahren, das bereits bei der Analyse der Untersuchungsgruppenunterschiede zum Zeitpunkt t_0 Anwendung findet.

³⁷ Dieses mehrstufige Verfahren wird gegenüber varianzanalytischen Auswertungsmethoden favorisiert, da letztere hohe Anforderungen an die Verteilungseigenschaften der abhängigen Variablen stellen, die in der vorliegenden Erhebung oftmals nicht gegeben sind.

des langfristigen Outcome von KuV herangezogen werden.

2.4.4 Auswertung der Befragung der KuV-Moderatoren

Die Analyse der Befragung der KuV-Moderatoren beschränkt sich größtenteils auf eine deskriptive Darstellung der Befragungsergebnisse mithilfe von Häufigkeitsverteilungen sowie gegebenenfalls Maßen der zentralen Tendenz. Werden Zusammenhänge oder Unterschiede statistisch geprüft, werden dabei – analog zum Vorgehen bei der Selektivitätsanalyse – bivariate Testverfahren für unabhängige Stichproben verwendet (vgl. Abschnitt 2.4.1).

2.4.5 Zusammenfassung der Auswertungsstrategie

Zusammenfassend lässt sich die Auswertungsstrategie im Rahmen der Evaluation von KuV folgendermaßen beschreiben: Zunächst erfolgt ein Vergleich der Untersuchungsgruppen hinsichtlich deren relevanter soziodemographischer Merkmale (Selektivitätsanalyse). Anhand dieser Analysen lässt sich eine Aussage darüber treffen, inwiefern sich die Gruppe der Teilnehmer an den KuV-Elternveranstaltungen (Prüfgruppe) hinsichtlich ihrer Zusammensetzung von den beiden anderen Untersuchungsgruppen (Kontrollgruppe und Residualgruppe) unterscheidet. Anschließend wird ein Vergleich der Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen zum Zeitpunkt t_0 vorgenommen. Dabei werden auch die zuvor identifizierten, relevanten soziodemographischen Merkmale der Befragten berücksichtigt. Somit können etwaige unterschiedliche Ausgangsniveaus zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe sowie zwischen den weiteren Subgruppen der zu KuV eingeladenen Eltern hinsichtlich ihrer Ausprägungen der abhängigen Variablen festgestellt werden. Die Analysen der Elternbefragung zum Zeitpunkt t_0 werden zudem auch um die Ergebnisse der Befragungen von Moderatoren („Datenblatt Veranstaltung“) und Einrichtungen („Datenblatt Einrichtung“) ergänzt.

Im nächsten Schritt werden dann die kurzfristigen Veränderungen von Prüf- und Kontrollgruppe anhand der Differenz ihrer Merkmalsausprägungen in den abhängigen Variablen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 näher beleuchtet und diese ebenfalls einer vergleichenden Betrachtung unterzogen.

Schließlich wird analog zum Vorgehen bei der Untersuchung der kurzfristigen Veränderungen auch die Entwicklung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 in den Blick genommen. Anhand dieses Vorgehens können auch die langfristigen Entwicklungen der Untersuchungsgruppen beurteilt und gegebenenfalls auf die Teilnahme an der Elternveranstaltung zurückgeführt werden.

Außerdem wird auf die formative Evaluation der KuV-Veranstaltungen und die Befragung der bei KuV tätigen Moderatoren eingegangen, um das gewonnene Bild des Zielgruppenprogramms zu vervollständigen und weitere Ansatzpunkte zur Ableitung von Handlungsempfehlungen zu identifizieren.

3 Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen

Zur Zielgruppe von KuV gehören unter anderem Eltern und weitere Bezugspersonen von Kindergartenkindern. Ein Ziel von Phase II des Evaluationsprojekts ist es, zu klären, ob es sich bei den Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung um eine selektive Gruppe handelt und ob die Zielgruppe der „weiteren Bezugspersonen“ erreicht wird (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 94). Um dies zu beurteilen wird im Folgenden zunächst auf die Aufteilung der Befragungsteilnehmer in die Untersuchungsgruppen und eine frühere Teilnahme an KuV eingegangen. Im Anschluss werden soziodemographische Merkmale von Kindern und Eltern betrachtet, und ob sich die Gruppe der KuV-Teilnehmer von der Gruppe der Nichtteilnehmer³⁸ unterscheidet. Sodann werden die Untersuchungsgruppen auf Unterschiede hinsichtlich ihres Erziehungsstils und ihrer Normorientierung untersucht. Zuletzt wird außerdem auf die Selektivität auf der Ebene der Einrichtung eingegangen, indem verschiedene Merkmale der an KuV teilnehmenden Einrichtungen betrachtet werden.

3.1 Untersuchungsgruppe und frühere Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit

Etwas weniger als die Hälfte der Antwortenden in der Basisbefragung lassen sich entweder der Prüf- oder Kontrollgruppe zuordnen (vgl. Tab. 3-1). 879 Personen, und somit 22,8 % der Befragten, haben an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen (Prüfgruppe). Von 820 Befragten (21,3 %) ist bekannt, dass diese nicht an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben (Kontrollgruppe). Für den größeren Anteil der zum Zeitpunkt t_0 Befragten (55,9 %, Residualgruppe) lässt sich allerdings nicht feststellen, ob sie die Elternveranstaltung besucht haben oder nicht, da sie später nicht an einer der Folgebefragungen teilgenommen haben und auch keine eindeutige Information über einen möglichen Veranstaltungsausfall vorliegt.³⁹

Untersuchungsgruppen	n	%
Prüfgruppe	879	22,8
Kontrollgruppe	820	21,3
Residualgruppe	2.155	55,9
Gesamt	3.854	100,0

Tab. 3-1: Untersuchungsgruppen

Die Anteile der Befragten, die noch nie an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ teilgenommen haben und denen, die bereits früher an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben, sind zwischen den Untersuchungsgruppen signifikant verschieden (vgl. Tab. 3-2).⁴⁰ In der Kontrollgruppe geben mehr als drei Viertel der Befragten (76,7 %) an, noch nicht an einer solchen Veranstaltung teilgenommen zu haben, in der Prüfgruppe sind es hingegen nur etwas mehr als zwei Drittel (67,3 %) und auch in der Residualgruppe beträgt der entsprechende Anteil 68,7 %.

Entsprechend unterschiedlich hoch fallen die Anteile der Befragten aus, die – z. B. wegen eines Geschwisterkindes – bereits an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben: In der Prüfgruppe sind dies mehr als ein Fünftel der Befragten (22,4 %), in der Kontrollgruppe lediglich weniger als jeder Zehnte (9,8 %). Andere Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit von Kindern bzw. Verkehrserziehung wurden dagegen in der Kontrollgruppe bereits tendenziell häufiger besucht als in der Prüfgruppe (15,3 % versus 12,0 %). Die entsprechenden Anteile in der Residualgruppe ähneln der Verteilung in der Prüfgruppe: 19,2 % dieser Befragten haben bereits an KuV und 13,2 % haben an einer anderen Veranstaltung zum Thema teilgenommen.

Diese Information ist insofern wichtig, als die Befragten, die schon vor der in dieser Evaluation betrachteten KuV-Elternveranstaltung bereits an KuV oder einer anderen Veranstaltung zur Verkehrssicherheit von Kindern teilgenommen haben, bereits ein einschlägiges Treatment erhalten haben. Es ist somit möglich, dass sich diese Personen bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung von Personen ohne entsprechenden Hintergrund hinsichtlich verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen unterscheiden und diese sich aufgrund des (neuerlichen) Besuchs einer KuV-Elternveranstaltung auch weniger stark verändern. Daher wird dieser Aspekt bei der multivariaten Be-

³⁸ Wird hier und im Folgenden von „Nichtteilnehmern“ oder „Personen / Befragten, die nicht an KuV teilnehmen“ gesprochen, sind damit Angehörige der Kontrollgruppe gemeint.

³⁹ Zur Definition der Untersuchungsgruppen vgl. Abschnitt 2.1.2.

⁴⁰ Für den signifikanten Zusammenhang ist eine lediglich sehr kleine Effektstärke zu finden (vgl. Tab. A3-V in Anhang VIII).

trachtung von verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen im späteren Verlauf der Berichterstattung als Kontrollvariable mit einbezogen.

Frühere Teilnahme an Veranstaltungen zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Ja, an einer KuV-Elternveranstaltung	22,4	9,8	19,2	17,7
Ja, an einer anderen Veranstaltung	12,0	15,3	13,2	13,5
Nein	67,3	76,7	68,7	70,3
Insgesamt	101,7	101,8	101,2	101,5
Anzahl (n)	814	868	2.108	3.790

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-2: Alle Untersuchungsgruppen: Frühere Teilnahme an Veranstaltungen zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 29)

Zusammenfassung

Die 3.854 Personen der Basisbefragung setzen sich zusammen aus 879 Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung (Prüfgruppe, 22,8 %), 820 Nichtteilnehmern (Kontrollgruppe, 21,3 %) und 2.155 einmal vor der Elternveranstaltung Befragten, die sich nicht an weiteren Befragungen im Nachgang zur Veranstaltung beteiligten und von denen deshalb auch nicht bekannt ist, ob sie an der Veranstaltung teilgenommen haben (Residualgruppe, 55,9 %).

Während etwa ein Drittel der Befragten aus der Prüf- und der Residualgruppe bereits vor der evaluierten KuV-Veranstaltung an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ teilgenommen hatte, beträgt der entsprechende Anteil in der Kontrollgruppe nur etwa ein Viertel.

3.2 Soziodemographie

Der vorliegende Abschnitt beschäftigt sich mit den soziodemographischen Merkmalen der befragten Eltern (Zielpersonen) und ihrer Kinder, für die sie zur KuV-Elternveranstaltung eingeladen wurden

(Zielkinder). Unterschieden werden dabei für Eltern die folgenden Merkmale:

- Verwandtschaftsverhältnis zum Kind,
- Erziehungsverantwortung für das Kind,
- Alter und Geschlecht,
- Staatsangehörigkeit,
- in der Familie gesprochene Sprache,
- höchster Schulabschluss und
- Haushaltszusammensetzung.

Für die Kinder der Zielpersonen werden die folgenden Merkmale betrachtet:

- Alter und Geschlecht,
- Wohnumfeld,
- Autoverkehr in der Wohnumgebung sowie
- Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zum Kindergarten und zurück.

Um festzustellen, ob die Gruppe der Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung hinsichtlich dieser Merkmale selektiv ist, wird neben der Betrachtung der Merkmale insgesamt auch zwischen den Untersuchungsgruppen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe unterschieden. Besonderes Augenmerk wird dabei auf den Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe gelegt.

3.2.1 Soziodemographische Charakteristika der befragten Personen (Zielpersonen)

Unter den befragten Personen befinden sich insgesamt und über die Untersuchungsgruppen hinweg zum überwiegenden Großteil Elternteile der Zielkinder (Insgesamt: 98,7 %; vgl. Tab. 3-3).⁴¹ In 0,7 % der Fälle wurde ein Großelternanteil befragt und 0,6 % der Befragten geben an, eine „sonstige Bezugsperson“ des Kindes zu sein ($n = 22$).⁴² Die Unterschiede in den Anteilen sind zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe signifikant.⁴³ Aller-

⁴¹ Da nahezu ausschließlich Eltern befragt wurden, wird im Folgenden häufig nur von „Eltern“ gesprochen. Damit sind alle befragten Personen gemeint, einschließlich Großeltern und sonstigen Bezugspersonen.

⁴² Von diesen 22 Personen treffen 10 auch eine Aussage darüber, in welchem Verwandtschaftsverhältnis sie zum Kind stehen. In 6 Fällen handelt es sich um die Tante des Kindes, in 4 Fällen um eine das Kind betreuende Person (z. B. Tagesmutter).

⁴³ In diesem Fall sowie für alle nachfolgenden in Abschnitt 3.2 signifikanten Zusammenhänge sind nur sehr kleine Effektstärken festzustellen (vgl. Tab. A3-V in Anhang VIII).

dings zeigt sich, dass sich die meisten Nicht-Elternteile in der Residualgruppe befinden und später nicht an den weiteren Befragungen teilgenommen haben. Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe sind dahingegen kaum Unterschiede erkennbar.

Verwandtschaftsverhältnis des Befragten zum Kind	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
(Stief-)Elternteil	99,8	99,7	98,0	98,7
Großelternanteil	0,1	0,3	1,0	0,7
Sonstige Bezugsperson	0,1	0,0	1,0	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	875	819	2.137	3.831

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-3: Alle Untersuchungsgruppen: Verwandtschaftsverhältnis des Befragten zum Kind; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 1)

Erziehungsverantwortung	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Befragter selbst	30,8	31,2	33,3	32,3
Befragter und Partner zu gleichen Teilen	68,6	68,2	64,9	66,4
Partner	0,4	0,6	1,2	0,9
Eine andere Person	0,2	0,1	0,6	0,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	873	813	2.134	3.820

Tab. 3-4: Alle Untersuchungsgruppen: Erziehungsverantwortung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 4)⁴⁴

Um das verkehrssicherheitsrelevante Verhalten der Eltern in Bezug zur Umgangshäufigkeit mit dem Zielkind zu setzen, wurde gefragt, wer in der Familie die Hauptverantwortung für die Erziehung des Kindes trägt. Es zeigt sich, dass dies am häufigsten die befragte Person selbst – entweder alleine oder gemeinsam mit ihrem Partner – ist (PG und KG: je 99,4 %; RG: 98,2 %; vgl. Tab. 3-4). Es kann somit davon ausgegangen werden, dass die Befragten auch tatsächlich regelmäßig mit dem Kind interagieren und dabei auch potentiell an der Verkehrserziehung beteiligt sind. Für dieses Merk-

⁴⁴ Evtl. Abweichungen in der Spaltenprozentuierung von der Spaltensumme 100,0 % sind hier und nachfolgend auf Rundungsfehler zurückzuführen.

mal sind keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen festzustellen.⁴⁵

Bezüglich des Geschlechts der befragten Eltern zeigen sich statistisch signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 3-5). Insgesamt ist der Großteil der Befragten weiblich (86,8 %). In der Kontrollgruppe befinden sich dabei weniger Männer als in der Prüf- und der Residualgruppe. Der Befund, dass in der Prüfgruppe mehr Männer zu finden sind als in der Kontrollgruppe, erscheint kontraintuitiv, da Männer eher weniger geneigt zu sein scheinen, an Elternveranstaltungen teilzunehmen (vgl. NEUMANN, SMOLKA 2016: 48, KLEPP et al. 2008: 108) und männliche Befragte in Panel-Befragungen zum Thema Verkehrssicherheit in der Regel eher unterrepräsentiert sind (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2016). Die Erklärung dafür lässt sich im Studiendesign finden. Denn der Großteil der befragten Männer (57,5 % von insgesamt $n = 503$) gehört der Residualgruppe an, hat also nur an der Basisbefragung teilgenommen. Weiterhin darf unterstellt werden, dass es sich bei den Männern, die der Prüf- oder Kontrollgruppe zugeordnet werden können, um eine selektive Gruppe handelt. Es wird angenommen, dass Männer, die an mindestens einer weiteren Befragung teilnehmen, vermutlich eine größere intrinsische Motivation aufweisen, beispielsweise weil sie sich für das Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ interessieren. Mit diesem Interesse geht dann nicht nur die Teilnahme an der Elternveranstaltung einher, sondern auch die Teilnahme an der Befragung.

Geschlecht des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Männlich	14,9	10,6	13,6	13,2
Weiblich	85,1	89,4	86,4	86,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	872	817	2.124	3.813

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-5: Alle Untersuchungsgruppen: Geschlecht des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 30)

Auch hinsichtlich des Alters sind die Untersuchungsgruppen statistisch signifikant voneinander verschieden (vgl. Tab. 3-6). Personen, die an der KuV-Elternveranstaltung teilnehmen (Prüfgruppe) sind mit etwa 37 Jahren im Durchschnitt etwa ein Jahr älter als Personen aus der Kontroll- und Resi-

⁴⁵ Die Signifikanzprüfung wurde ohne die schwach besetzte Kategorie „eine andere Person“ durchgeführt.

dualgruppe. Dies spiegelt sich auch in der prozentualen Verteilung des kategorisierten Alters wider: Über alle Untersuchungsgruppen hinweg sind die meisten Befragten zwischen 35 bis unter 40 Jahre alt, wobei der entsprechende Anteil zwischen 39,5 % (PG) und 31,6 % (RG) schwankt. Befragte der Kontroll- und Residualgruppe sind im Vergleich zur Prüfgruppe häufiger jünger. In den beiden höchsten Altersgruppen sind die Differenzen zwischen den Untersuchungsgruppen wiederum geringer.

Alter des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Bis unter 30 Jahre	6,0	11,6	13,7	11,6
30 bis unter 35 Jahre	22,4	24,6	26,3	25,1
35 bis unter 40 Jahre	39,5	35,7	31,6	34,3
40 bis unter 45 Jahre	23,4	20,8	20,4	21,2
45 Jahre und älter	8,7	7,2	7,9	7,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	817	869	2.093	3.779
Median / Mittelwert	37,0 / 37,4	36,0 / 36,3	36,0 / 36,2	36,0 / 36,5

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-6: Alle Untersuchungsgruppen: Alter des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 31)

Der Migrationshintergrund der Familie wird anhand von zwei Merkmalen gemessen. Zum einen die Staatsangehörigkeit des Befragten und zum anderen die in der Familie am häufigsten gesprochene Sprache. Für beide Merkmale gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen: Während in der Prüfgruppe nur 6,1 % und in der Kontrollgruppe 10,4 % der Befragten (auch) eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit haben, sind es unter den Befragten der Residualgruppe 15,1 % (vgl. Tab. 3-7).

Unter den Personen, die an der KuV-Elternveranstaltung teilnehmen, spricht etwa jeder zehnte Befragte neben Deutsch noch eine andere Sprache oder nur eine andere Sprache. In der Residualgruppe ist dies dagegen bei fast einem Viertel der Befragten der Fall. Unter den Befragten, die nicht an einer Elternveranstaltung teilgenommen haben, sprechen 14,4 % (auch) eine andere Sprache in der Familie (vgl. Tab. 3-8).

Staatsangehörigkeit des Befragten	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Deutsch	95,4	91,0	86,4	89,4
Andere	6,1	10,4	15,1	12,1
Insgesamt	101,5	101,4	101,5	101,5
Anzahl (n)	819	873	2.129	3.821

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-7: Alle Untersuchungsgruppen: Staatsangehörigkeit des Befragten (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 32)

Sprache in der Familie	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Deutsch	97,7	96,0	92,8	94,6
Andere	9,3	14,4	23,5	18,4
Insgesamt	107,0	110,4	116,3	112,9
Anzahl (n)	818	875	2.132	3.825

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-8: Alle Untersuchungsgruppen: Sprache in der Familie (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 33)

Sprache in der Familie - kategorisiert	Antworten		Befragte
	n	%	%
Westeuropäische Sprache	170	24,5	26,4
Russisch und ehemalige GUS-Staaten	125	18,0	19,4
Andere osteuropäische Sprache	155	22,3	24,1
Türkisch	154	22,2	23,9
Arabische / persische Sprache	49	7,1	7,6
Asiatische Sprache	31	4,5	4,8
Afrikanische Sprache	11	11,6	1,7
Insgesamt	692	100,0	107,8

Mehrfachantworten: 692 Antworten von 644 Befragten;

Tab. 3-9: Alle Untersuchungsgruppen: Sprache in der Familie – kategorisiert (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 33)

Falls die Befragten eine „andere“ Sprache in der Familie sprechen, wurde außerdem auch offen abgefragt, um welche andere Sprache es sich dabei handelt (vgl. Tab. 3-9). Am häufigsten vertreten sind dabei westeuropäische Sprachen, wie z. B.

französisch oder spanisch (26,4 %), russisch und Sprachen aus ehemaligen GUS-Staaten (19,4 %), andere osteuropäische Sprachen (z. B. polnisch, rumänisch, 24,1 %) sowie türkisch (23,9 %). Weniger häufig genannt werden arabisch bzw. persisch (7,6 %), asiatische (4,8 %) und afrikanische (1,7 %) Sprachen.

Für die weiteren Auswertungen werden die beiden Aspekte Staatsangehörigkeit und Sprache in der Familie zusammengefasst: Wird angegeben, dass der Befragte eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit hat oder hauptsächlich eine andere Sprache als Deutsch in der Familie gesprochen wird, so wird dies als Indikator für einen Migrationshintergrund in der Familie aufgefasst. Tab. 3-10 zeigt die entsprechende Verteilung der Variable Migrationshintergrund in den einzelnen Untersuchungsgruppen. Auch hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der Verteilung einer anderen Sprache in der Familie. Dabei befindet sich etwa ein Viertel an Familien mit Migrationshintergrund in der Residualgruppe (25,7 %) und immerhin noch 16,9 % der Familien in der Kontrollgruppe. In der Prüfgruppe lässt sich dagegen nur bei etwas mehr als jeder zehnten Familie (11,1 %) ein Migrationshintergrund feststellen.

Sowohl die Anteile der in der Basisbefragung Befragten mit einer nicht-deutschen Staatsangehörigkeit als auch einer nicht-deutschen Sprache sind in der Kontrollgruppe höher als in der Prüfgruppe, und in der Residualgruppe am höchsten. Dieser Befund legt nahe, dass zum einen Sprachschwierigkeiten die Teilnahme an den mehrfachen Befragungen des Evaluationsprojektes erschwert haben (RG versus PG und KG). Zum anderen lässt sich eine Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen zuungunsten von Eltern mit Migrationshintergrund feststellen.

Migrationshintergrund der Familie	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Nein	88,9	83,1	74,3	79,5
Ja	11,1	16,9	25,7	20,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	817	872	2.122	3.811

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-10: Alle Untersuchungsgruppen: Migrationshintergrund der Familie; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 32, Frage 33)

Ein weiteres wichtiges Merkmal bezüglich der Selektivität der KuV-Teilnehmer ist der höchste Schulabschluss der Eltern. Hier zeigen sich erneut

statistisch signifikante Differenzen zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 3-11). So steigt der Anteil der Befragten mit Hauptschulabschluss in der Basisbefragung von der Prüf- über die Kontroll- bis zur Residualgruppe stark an. Auch Befragte mit Mittlerer Reife sind in der Kontrollgruppe leicht und in der Residualgruppe deutlich stärker vertreten als in der Prüfgruppe. Besonders deutlich werden die Unterschiede beim (Fach-)Abitur: Während der Großteil der Personen, die an der KuV-Elternveranstaltung teilgenommen hat, diesen Abschluss aufweist (ca. 64 %) und in der Kontrollgruppe mit etwa 58 % auch der überwiegende Anteil der Befragten diesen Schulabschluss besitzt, haben Befragte der Residualgruppe nur zu etwa 43 % – und damit zu rund einem Drittel weniger als die Befragten der Prüfgruppe – das (Fach-)Abitur. 41 Personen (1,1 %) geben an, einen anderen als die genannten Schulabschlüsse zu besitzen.⁴⁶ Die Befunde zum höchsten Schulabschluss der Befragten legen nahe, dass sich Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung stärker zur Teilnahme an KuV angesprochen fühlen, als Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung.

Höchster erreichter Schulabschluss	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Kein Abschluss	0,9	1,3	2,4	1,8
Hauptschulabschluss	5,4	9,2	15,4	11,8
Mittlere Reife	29,2	30,7	38,2	34,5
(Fach-)Abitur	64,1	57,7	42,8	50,8
Sonstiger Abschluss	0,5	1,2	1,3	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	819	862	2.108	3.789

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-11: Alle Untersuchungsgruppen: Höchster erreichter Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 34)

Einschließlich des Befragten leben im Durchschnitt etwa 4 Personen in den Haushalten der befragten Eltern ($\bar{x} = 3,9$; $\check{x} = 4,0$). Bezüglich der Haushaltszusammensetzung gibt es für fast alle abgefragten Personengruppen⁴⁷ signifikante Häufigkeitsunter-

⁴⁶ Darunter geben 30 Personen einen beruflichen Abschluss an, der nicht eindeutig einem bestimmten schulischen Abschluss zugeordnet werden kann. 4 Personen geben einen Förderschulabschluss an, 2 Personen einen ausländischen Abschluss und 5 Personen treffen keine Aussage über den Titel des anderen Schulabschlusses.

⁴⁷ Abgefragt wurden das Vorhandensein und die Anzahl von Schulkindern, Kindern im Kindergartenalter, jüngeren Kindern, einem Partner und anderen Personen.

schiede zwischen den Untersuchungsgruppen. In der Residualgruppe finden sich die vergleichsweise meisten Eltern mit Schulkindern. In Haushalten von Befragten, von denen bekannt ist, dass sie nicht an einer KuV-Elternveranstaltung teilgenommen haben (Kontrollgruppe), lebt häufiger mindestens ein Schulkind als in Haushalten der Prüfgruppe (40,7 % versus 32,7 %, vgl. Tab. 3-12). Zwar könnte dies darauf hindeuten, dass diese Eltern bereits zur Kindergartenzeit ihres jetzigen Schulkindes die Möglichkeit hatten, eine KuV-Veranstaltung zu besuchen. Allerdings untermauern die Befunde in Tab. 3-2 diese Annahme nicht.

Anzahl der Schulkinder im Haushalt des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Kein Schulkind	67,3	59,4	55,9	59,2
Ein Schulkind	27,7	32,5	33,8	32,2
Zwei Schulkinder oder mehr	5,0	8,2	10,3	8,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	819	869	2.107	3.795

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-12: Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der Schulkinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)

Hinsichtlich der Anzahl von Kindergartenkindern im Haushalt des Befragten sind ebenfalls statistisch signifikante Unterschiede zu finden (vgl. Tab. 3-13). In der Prüfgruppe leben mit 29,3 % häufiger zwei oder mehr Kindergartenkinder im Haushalt als in der Kontroll- und Residualgruppe (16,7 % bzw. 20,3 %). Dies ist plausibel, da denkbar ist, dass die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ mehr Relevanz besitzen, wenn gleich mehrere Kinder im Zielgruppenalter vorhanden sind. In der Residualgruppe kommt es häufiger vor, dass kein Kindergartenkind im Haushalt des Befragten lebt. Dies steht im Einklang mit dem Befund, dass Angehörige der Residualgruppe häufiger kein Elternteil sind und häufiger nicht für die Erziehung des Kindes hauptverantwortlich sind, als Personen von denen bekannt ist, ob sie an KuV teilnehmen (PG und KG). Somit ist auch denkbar, dass das Kindergartenkind nicht bei diesen Personen im Haushalt lebt.

Anzahl der Kindergartenkinder im Haushalt des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Kein Kindergartenkind	3,6	4,5	8,0	6,2
Ein Kindergartenkind	67,2	78,8	71,7	72,4
Zwei Kindergartenkinder oder mehr	29,3	16,7	20,3	21,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	816	867	2.101	3.784

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-13: Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der Kindergartenkinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)

Das Vorhandensein von und die Anzahl der jüngeren Kinder im Haushalt unterscheidet sich nicht signifikant zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 3-14). In etwa drei von vier Fällen lebt im Haushalt des Befragten kein Kind, das jünger als ein Kindergartenkind ist. In etwa 21 % (KG) bis 25 % (PG) der Fälle lebt ein jüngeres Kind im Haushalt. Zwei oder mehr jüngere Kinder leben nur selten in den Haushalten der Befragten.

Anzahl der jüngeren Kinder im Haushalt des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Kein jüngeres Kind	73,1	77,3	77,0	76,2
Ein jüngeres Kind	25,3	21,3	21,8	22,5
Zwei jüngere Kinder oder mehr	1,6	1,4	1,2	1,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	818	869	2.116	3.803

Tab. 3-14: Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der jüngeren Kinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)

Ob ein Partner im Haushalt lebt oder nicht, unterscheidet sich signifikant zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 3-15). Während in der Prüf- und Kontrollgruppe nahezu gleich häufig ein Partner vorhanden ist (88,0 % bzw. 87,5 %), lebt bei Befragten in der Residualgruppe seltener ein Partner im Haushalt (83,5 %). Der Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppe liefert jedoch keinen Beleg dafür, dass Alleinerziehende (Befragte ohne Partner im Haushalt) systematisch seltener eine KuV-Elternveranstaltung besuchen.

Partner im Haushalt des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Nein	12,0	12,5	16,5	14,6
Ja	88,0	87,5	83,5	85,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	819	871	2.127	3.817

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-15: Alle Untersuchungsgruppen: Partner im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)

Um das gesamte Spektrum an Haushaltsmitgliedern zu erfassen, wurde außerdem nach dem Vorhandensein und der Anzahl von anderen im Haushalt lebenden Personen gefragt. Insgesamt lebt nur selten mindestens eine andere Person im Haushalt, die nicht zu den genannten Kindern oder dem Partner gezählt wird (vgl. Tab. 3-16). Der entsprechende Anteil beträgt zwischen 4,0 % in der Kontrollgruppe und bis zu 7,0 % in der Residualgruppe. Auch hierbei gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass es sich bei diesen „anderen Personen“ um potenzielle Betreuungspersonen für Kleinkinder, also z. B. ältere Geschwister, die nicht mehr unter Schulkinder gezählt werden, oder Großelternanteile, handeln könnte. Dies würde es den Eltern erleichtern, an einer KuV-Veranstaltung teilzunehmen.

Anzahl der anderen Personen im Haushalt des Befragten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Keine andere Person	94,1	96,0	93,0	93,9
Eine andere Person	3,4	1,5	3,4	3,0
Mehrere andere Personen	2,4	2,5	3,6	3,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	818	870	2.123	3.811

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-16: Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der anderen Personen im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)

3.2.2 Soziodemographische Charakteristika der Kinder der Zielpersonen

Die Kinder, für die die Eltern zur KuV-Veranstaltung eingeladen wurden, sind zu ca. 52 % Jungen und zu ca. 48 % Mädchen (vgl. Tab. 3-17). Das Geschlecht des Kindes unterscheidet sich nicht signifikant zwischen den Untersuchungsgruppen.

Geschlecht des Kindes	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Männlich	52,2	52,1	51,2	51,6
Weiblich	47,8	47,9	48,8	48,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	812	869	2.118	3.799

Tab. 3-17: Alle Untersuchungsgruppen: Geschlecht des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)

Bezüglich des Alters des Kindes gibt es jedoch signifikante Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe (vgl. Tab. 3-18). Die Kinder der Befragten, die keine KuV-Elternveranstaltung besuchen, sind mit 4,5 Jahren im Durchschnitt jünger als die der Teilnehmer an der Veranstaltung (4,9 Jahre) und die Kinder von Eltern, von denen unbekannt ist, ob sie an KuV teilgenommen haben (4,8 Jahre). Eine genauere Betrachtung der Häufigkeiten der verschiedenen Altersstufen zeigt, dass in der Kontrollgruppe mit 23,9 % deutlich weniger Eltern von sechsjährigen Kindern vertreten sind, als in der Prüf- (38,5 %) und der Residualgruppe (36,3 %). Unter den Angehörigen der Kontrollgruppe gibt es hingegen im Vergleich mit der Prüfgruppe mehr Eltern von zwei- bis vierjährigen Kindern (42,8 % versus 28,2 %). Im Zusammenhang damit, dass auch die Eltern in der Kontrollgruppe jünger sind als in der Prüfgruppe, ist dieser Befund plausibel. Außerdem sind die primäre Zielgruppe von KuV Eltern von Vorschulkindern. Diese werden erreicht: Die Kinder der KuV-Teilnehmer (Prüfgruppe) sind im Durchschnitt etwa 5 Jahre alt.

Alter des Kindes	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
1 Jahr	1,6	1,4	1,2	1,3
2 Jahre	2,9	4,3	5,1	4,5
3 Jahre	12,3	17,4	11,0	12,7
4 Jahre	13,0	21,1	16,8	16,9
5 Jahre	31,2	31,4	28,1	29,5
6 Jahre	38,5	23,9	36,3	33,9
7 Jahre	0,5	0,6	1,6	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	818	869	2.131	3.818
Median / Mittelwert	5,0 / 4,9	5,0 / 4,5	5,0 / 4,8	5,0 / 4,8

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-18: Alle Untersuchungsgruppen: Alter des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 3)

Wohnumfeld des Kindes	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Großstädtisch	15,9	15,2	15,0	15,3
Vorort einer Großstadt	11,3	15,3	9,2	11,0
Mittel- oder kleinstädtisch	32,6	34,4	33,6	33,5
Ländlich oder dörflich	40,3	35,1	42,2	40,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	807	867	2.109	3.783

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-19: Alle Untersuchungsgruppen: Wohnumfeld des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 5)

Auch hinsichtlich des Wohnumfeldes des Kindes gibt es signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 3-19). Am häufigsten ist das Wohnumfeld des Kindes über alle Untersuchungsgruppen hinweg „ländlich oder dörflich“ geprägt. Der entsprechende Anteil liegt dabei in der Kontrollgruppe bei 35,1 %, in der Prüfgruppe bei 40,3 % und in der Residualgruppe bei 42,2 %. Relativ stabil bei etwa 15 % bis 16 % ist der Anteil der Befragten, die das Wohnumfeld des Kindes als „großstädtisch“ bezeichnen. Ebenso gibt es relativ wenige Differenzen bei der Kategorie „mittel- oder kleinstädtisch“, mit einem Anteil von etwa einem Drittel. Deutlichere Unterschiede gibt es hingegen bei der Charakterisierung des Wohnumfeldes als „Vorort einer Großstadt“: Der entsprechende Anteil der Befragten der Kontrollgruppe liegt mit 15,3 % vier Prozentpunkte über dem entsprechenden Anteil in der Prüfgruppe und etwa sechs Prozentpunkte über dem Anteil in der Residualgruppe.

Verkehrsdichte in der Wohnumgebung des Kindes	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Kein Verkehr	0,1	1,2	0,7	0,7
Sehr wenig Verkehr	13,4	10,0	12,6	12,2
Eher wenig Verkehr	44,4	43,3	43,1	43,4
Eher viel Verkehr	32,9	35,5	31,8	32,9
Sehr viel Verkehr	9,2	10,0	11,8	10,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	815	867	2.122	3.804

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-20: Alle Untersuchungsgruppen: Verkehrsdichte in der Wohnumgebung des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 6)

Auch für die Verkehrsdichte in der Wohnumgebung des Kindes zeigen sich signifikante Unterschiede

zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe (vgl. Tab. 3-20). Insgesamt und über die Gruppen hinweg leben die Kinder der befragten Eltern häufiger in Gebieten mit sehr oder eher wenig Verkehr (PG: 57,8 %; KG: 54,3 %; RG: 55,7 %). Eher viel oder sehr viel Verkehr gibt es am häufigsten im Wohnumfeld von Kindern, deren Eltern der Kontrollgruppe zuzuordnen sind (KG: 45,5 % versus PG: 42,1 % bzw. RG: 43,6 %). Außerdem gibt es in der Kontrollgruppe vergleichsweise am häufigsten keinen Verkehr (1,2 %). Dieser Befund ist insofern interessant, als intuitiv angenommen werden könnte, dass vor allem Eltern, deren Kinder in einem Umfeld mit vergleichsweise hoher Verkehrsdichte leben, eher die Notwendigkeit sehen, sich über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zu informieren.⁴⁸ KuV-Elternveranstaltungen werden aber häufiger von Eltern besucht, die die Wohnumgebung ihres Kindes als eher weniger verkehrsbelastet charakterisieren.

Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Mit dem Auto	73,3	73,0	69,3	71,0
Zu Fuß	46,1	43,5	48,8	47,0
Mit Spielfahrzeugen	19,8	17,9	18,1	18,4
Als Mitfahrer auf dem Fahrrad	7,6	9,2	5,2	6,6
Mit dem eigenen Fahrrad	31,1	24,3	23,4	25,3
Mit ÖPNV	6,6	4,6	4,9	5,2
Sonstiges	1,0	0,8	1,3	1,1
Insgesamt	185,5	173,3	171,0	174,6
Anzahl (n)	820	879	2.150	3.849

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-21: Alle Untersuchungsgruppen: Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 7)

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel, um das Kind in den Kindergarten und wieder nach Hause zu bringen, ist das Auto (PG: 73,3 %, KG: 73,0 %, RG: 69,3 %, vgl. Tab. 3-21). Die Unterschiede in den Nutzungsanteilen sind zwischen den Untersuchungsgruppen zwar signifikant, der

⁴⁸ Allerdings ist prinzipiell auch denkbar, dass gerade diese Eltern sich bereits häufiger im Alltag mit diesem Thema auseinandersetzen müssen und daher einen Besuch der KuV-Elternveranstaltung als entbehrlich ansehen.

Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe ist jedoch nur gering. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten bringt das Kind auch zu Fuß in den Kindergarten und auch hier gibt es signifikante Unterschiede: Der entsprechende Anteil liegt in der Kontrollgruppe mit 43,5 % am niedrigsten, in der Prüfgruppe sind es 46,1 % und in der Residualgruppe 48,8 %. Mit Spielfahrzeugen, z. B. einem Treroller oder Laufrad, kommt etwa ein Fünftel der Kinder in den Kindergarten. Hierbei gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen. Als Mitfahrer auf dem Fahrrad kommen die Kinder im Vergleich seltener in den Kindergarten, wobei hier signifikante Unterschiede bestehen: Während nur 5,2 % der Eltern aus der Residualgruppe diese Verkehrsbeteiligungsart nennen, sind es in der Prüfgruppe 7,6 % und in der Kontrollgruppe 9,2 %. Häufiger wird hingegen das eigene Fahrrad des Kindes als Verkehrsmittel genannt. Auch in diesem Fall ist der Anteil in der Residualgruppe mit 23,4 % im Vergleich am niedrigsten, in der Kontrollgruppe liegt er bei 24,3 % und in der Prüfgruppe am höchsten mit 31,1 %. Die Unterschiede bezüglich des eigenen Fahrrads sind signifikant. Nicht signifikant sind die Unterschiede bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln für den Weg zum Kindergarten und zurück. Diese werden nur selten für Kindergartenwege genutzt (ca. 5 % (RG) bis ca. 7 % (PG)). Lediglich 1,1 % (n = 43) der Befragten geben an, ein anderes Verkehrsmittel für die Kindergartenwege zu nutzen.⁴⁹

3.2.3 Zusammenfassung der Selektivität hinsichtlich soziodemographischer Merkmale der Befragten und ihrer Kinder

Für die Betrachtung der Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen ist vor allem relevant, ob es hinsichtlich der untersuchten soziodemographischen Merkmale signifikante Unterschiede zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe gibt. Tab. 3-22 fasst daher zum einen zusammen, ob sich die bis hierhin Behandelten Variablen zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe unterscheiden und zum anderen wird abgebildet, ob dieser Unterschied auch zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe besteht.

Befragte der Prüf- und der Kontrollgruppe unterscheiden sich signifikant hinsichtlich folgender Selektivitätsmerkmale:

⁴⁹ Unter den weiteren genannten Verkehrsmitteln wird in 21 Fällen der Kinderwagen als Hauptverkehrsmittel benannt, in 20 Fällen ein Kindergartenbus und in zwei Fällen ist das Kind Mitfahrer auf einem motorisierten Zweirad.

Merkmal	Signifikante Zusammenhänge	
	PG vs. KG vs. RG	PG vs. KG
Verwandtschaftsverhältnis	Ja	Nein
Erziehungsverantwortung	Nein	Nein
Geschlecht Befragter	Ja	Ja
Alter Befragter	Ja	Ja
Staatsangehörigkeit Befragter		
Deutsch	Ja	Ja
Nicht deutsch	Ja	Ja
Hauptsprache in der Familie		
Deutsch	Ja	Nein
Andere	Ja	Ja
Migrationshintergrund	Ja	Ja
Höchster Schulabschluss	Ja	Ja
Haushaltszusammensetzung		
Anzahl Schulkinder	Ja	Ja
Anzahl Kindergartenkinder	Ja	Ja
Anzahl jüngere Kinder	Nein	Nein
Vorhandensein Partner	Ja	Nein
Anzahl andere Personen	Ja	Ja
Geschlecht Kind	Nein	Nein
Alter Kind	Ja	Ja
Wohnumfeld	Ja	Ja
Autoverkehr in der Wohnumgebung	Ja	Ja
Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten		
Mit dem Auto	Ja	Nein
Zu Fuß	Ja	Nein
Mit Spielfahrzeugen	Nein	Nein
Als Mitfahrer auf dem Fahrrad	Ja	Nein
Mit dem eigenen Fahrrad	Ja	Ja
Mit ÖPNV	Nein	Nein
Sonstiges	Nein	Nein

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 3-22: Zusammenfassung der signifikanten Zusammenhänge mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit

- Geschlecht des Befragten: Unter den KuV-Teilnehmern befinden sich mehr Männer als unter den Nichtteilnehmern.
- Alter des Befragten: Teilnehmer an der Elternveranstaltung sind im Durchschnitt etwa ein Jahr älter.
- Staatsangehörigkeit – Deutsch: Teilnehmer haben häufiger die deutsche Staatsangehörigkeit.

- Staatsangehörigkeit – Nicht deutsch: Teilnehmer haben weniger häufig (zusätzlich) eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit.
- Hauptsprache in der Familie – Andere: Teilnehmer sprechen weniger häufig (zusätzlich) eine andere Sprache als Deutsch.
- Höchster Schulabschluss: Teilnehmer haben häufiger einen höheren Schulabschluss.
- Haushaltszusammensetzung – Anzahl Schulkinder: In Haushalten von Teilnehmern lebt seltener mindestens ein Schulkind.
- Haushaltszusammensetzung – Anzahl Kindergartenkinder: In Haushalten von Teilnehmern leben häufiger zwei oder mehr Kindergartenkinder.
- Haushaltszusammensetzung – Anzahl andere Personen: In Haushalten von Teilnehmern leben häufiger noch andere Personen.
- Alter des Kindes: Die Kinder von Teilnehmern sind durchschnittlich älter.
- Wohnumfeld: Kinder von Teilnehmern leben häufiger im ländlichen oder dörflichen Umfeld und weniger häufig im Vorort einer Großstadt.
- Autoverkehr in der Wohnumgebung: In der Wohnumgebung der Kinder von Teilnehmern ist die Verkehrsdichte geringer.
- Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten – mit dem eigenen Fahrrad: Kinder von Teilnehmern kommen häufiger mit dem eigenen Fahrrad in den Kindergarten.

Es gibt außerdem Merkmale, bei denen es zwar signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen, aber nicht zwischen Prüf- und Kontrollgruppe, gibt. Das bedeutet, dass Angehörige der Residualgruppe, also Personen, die nicht an Folgebefragungen teilgenommen haben und von denen nicht bekannt ist, ob sie eine KuV-Elternveranstaltung besucht haben, sich zwar von der Prüf- und der Kontrollgruppe hinsichtlich dieser Merkmale signifikant unterscheiden. Teilnehmer und Nichtteilnehmer der KuV-Veranstaltung sind sich aber in der Verteilung relativ ähnlich. Dies ist der Fall für die folgenden Merkmale:

- Verwandtschaftsverhältnis zum Kind,
- Hauptsprache in der Familie – deutsch,
- Haushaltszusammensetzung – Vorhandensein eines Partners,
- Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten – Mit dem Auto; zu Fuß; als Mitfahrer auf dem Fahrrad.

Keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen lassen sich für die folgenden Merkmale feststellen:

- Erziehungsverantwortung,
- Haushaltszusammensetzung – Anzahl der jüngeren Kinder,
- Geschlecht des Kindes,
- Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten – Mit Spielfahrzeugen; mit ÖPNV; auf Sonstige Art.

Hinsichtlich der Selektivität der Teilnehmer an der KuV-Veranstaltung, lässt sich feststellen, dass die Zielgruppe der sonstigen Bezugspersonen von KuV nur schlecht erreicht wird: Beim Großteil der KuV-Teilnehmer handelt es sich um Eltern.⁵⁰ Einschlägige soziodemographische Merkmale – wie Alter und Geschlecht der Teilnehmer, Haushaltszusammensetzung, Schulbildung und Migrationshintergrund – weisen einen Zusammenhang mit der Teilnahme an einer KuV-Veranstaltung auf. Letztlich bestätigt sich somit der Eindruck von einem sog. „Mittelschichtbias“ des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund, wie er von den Moderatoren in Experteninterviews in Phase I der Evaluation berichtet wurde (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 66).

3.2.4 Beachtung der soziodemographischen Charakteristika bei der Datenanalyse

Bei den Analysen verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0), deren intertemporalen Veränderungen und diesbezüglicher Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen sollen nachfolgend soziodemographische Merkmale kontrolliert werden, die sich zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe unterscheiden. Zusätzlich wird das Geschlecht des Kindes in die Analyse miteinbezogen, da von diesem ein Einfluss auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen der El-

⁵⁰ Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass dieser Befund unter anderem auch durch die Art, wie die Befragung konzipiert wurde, bedingt wird. In der Einladung zur Befragung wurde zwar um „Eltern und Erziehungsberechtigte“ als Teilnehmer geworben. Es ist jedoch möglich, dass weitere Bezugspersonen sich dadurch nicht angesprochen fühlten und sich deshalb nicht an der Befragung beteiligt haben, obwohl sie gegebenenfalls an der KuV-Veranstaltung teilgenommen haben. Der größte Teil der befragten sonstigen Bezugspersonen ist in der Residualgruppe zu finden und hat nicht an der Folgebefragung teilgenommen.

tern vermutet wird.⁵¹ Daher werden bei der multivariaten Betrachtung die Merkmale

- Alter und Geschlecht des Kindes,
- Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes,
- Geschlecht des Befragten,
- höchster Schulabschluss,
- Migrationshintergrund und
- die frühere Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit

berücksichtigt.⁵²

Außerdem werden situativ noch Einflussgrößen in die Regressionsmodelle mit einbezogen, die einen direkten Bezug zur abhängigen Variable aufweisen (im Fall des Verhaltens mit Spielfahrzeugen z. B. die Anzahl der Spielfahrzeuge im Haushalt des Kindes). Die Verkehrsdichte in der Wohnumgebung des Kindes und der höchste Schulabschluss werden in den multivariaten Modellen in dichotomisierter Form abgebildet, also zu zwei Kategorien zusammengefasst. Für den Schulabschluss werden die Kategorien „(Fach-)Abitur“ versus „kein (Fach-)Abitur“ gebildet.⁵³ Diese Kategorisierung wird so gewählt, um Personen mit vergleichsweise „höherer“ und vergleichsweise „niedrigerer“ Schulbildung im Sinne eines „Mittelschichtbias“ zu unterscheiden. Die Verkehrsdichte in der Wohnumgebung wird zu den Ausprägungen „eher viel / sehr viel Verkehr“ und „eher wenig / sehr wenig / kein Verkehr“ zusammengefasst. Das Vorliegen eines Migrationshintergrundes wird dann unterstellt, wenn entweder eine andere als die deutsche Staatsangehörigkeit vorliegt oder in der Familie hauptsächlich eine andere Sprache als deutsch gesprochen wird. Die frühere Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit umfasst sowohl KuV-Elternveranstaltungen als auch andere einschlägige Veranstaltungen.

⁵¹ Verschiedene Studien zeigen, dass sich das Verhalten von Eltern mit ihren Kindern im Straßenverkehr auch je nach dem Geschlecht des Kindes unterscheiden kann (z. B. PFEFFER, FAGBEMI, STENNET 2010: 8; MORRONGIELLO, BARTON 2009: 1043). Daher wird das Geschlecht des Kindes bei der Betrachtung verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen als Kontrollvariable miteinbezogen, obwohl es diesbezüglich keinen signifikanten Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen gibt.

⁵² Da diese Merkmale untereinander keine bivariaten Korrelationen aufweisen, deren Betrag den Wert 0,1 übersteigt, können sie gemeinsam für die multivariaten Modellschätzungen herangezogen werden.

⁵³ „Sonstige“ Abschlüsse werden hierbei nicht berücksichtigt, da sie keiner der beiden Kategorien zugeordnet werden können.

Das Wohnumfeld wird nicht explizit berücksichtigt, da dieses signifikant mit der Verkehrsdichte in der Wohnumgebung zusammenhängt. Außerdem ist es wahrscheinlich, dass sich z. B. das Verhalten als Fußgänger eher an der Stärke der Verkehrsdichte als an der Dichte der Bebauung orientiert. Ebenfalls nicht miteinbezogen werden die Haushaltszusammensetzung, das Hauptverkehrsmittel des Kindes auf Kindergartenwegen und das Alter des Befragten. Für diese Merkmale wird kein nennenswerter Einfluss auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen vermutet. Zusätzlich hängt das Alter des Befragten signifikant mit dem Alter des Kindes zusammen. Das Verwandtschaftsverhältnis wird nicht als Kontrollvariable berücksichtigt, da die Fallzahlen für die Gruppe der anderen Bezugspersonen zu gering sind.⁵⁴

Zusammenfassung

Die Elternbefragung erreicht nahezu ausschließlich Eltern bzw. Personen mit Erziehungsverantwortung für das Zielkind. 85 % der KuV-Teilnehmer sind weiblich, nur etwa jeder siebte Teilnehmer ist männlich.

Personen, die an der KuV-Elternveranstaltung teilnehmen (Prüfgruppe) sind mit etwa 37 Jahren im Durchschnitt etwa ein Jahr älter als Personen aus der Kontroll- und Residualgruppe.

Zum einen scheinen Sprachschwierigkeiten die Teilnahme an den mehrfachen Befragungen des Evaluationsprojektes erschwert zu haben (Residualgruppe versus Prüf- und Kontrollgruppe). Zum anderen lässt sich eine deutliche Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen zuungunsten von Eltern mit Migrationshintergrund feststellen.

Der Prüf- / Kontrollgruppenvergleich zum höchsten Schulabschluss der Befragten legt nahe, dass sich Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung stärker zur Teilnahme an KuV angesprochen fühlen, als Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung.

Der Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppe liefert keinen Beleg dafür, dass Alleinerziehende (Befragte ohne Partner im Haushalt) systematisch seltener eine KuV-Elternveranstaltung besuchen.

Die primäre Zielgruppe von KuV sind Eltern von Vorschulkindern. Diese werden erreicht: Die Kinder

⁵⁴ Insgesamt liegen nur 26 Fälle von Großelternanteilen und 22 Fälle von sonstigen Bezugspersonen vor.

der KuV-Teilnehmer (Prüfgruppe) sind im Durchschnitt etwa 5 Jahre alt.

Die Zielgruppe der Eltern bzw. Kinder stammt vorwiegend aus einem ländlichen / dörflichen bzw. mittel- / kleinstädtischen Wohnumfeld, das zudem im Selbstreport der Eltern als eher weniger verkehrsbelastet charakterisiert wird.

Zusammenfassend lässt sich hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale der befragten Eltern eine Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen – unter anderem hinsichtlich des höchsten Schulabschlusses und des Migrationshintergrundes – feststellen, die mit einem sog. „Mittelschichtsbias“ hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund in Verbindung gebracht werden kann.

3.3 Selektivität bezüglich Erziehungsstil und Normorientierung

Ob eine Person an der KuV-Elternveranstaltung teilnimmt oder nicht, kann nicht nur durch soziodemographische Faktoren und damit verbundene Ressourcen beeinflusst werden, sondern auch durch Einstellungen, die Personen von der Veranstaltungsteilnahme abhalten können. Um einen Einblick zu gewinnen, ob dies bei KuV der Fall ist, wurden die Eltern zum Zeitpunkt t_0 , also vor der Elternveranstaltung, zu ihren Einstellungen zu verschiedenen Aspekten des Erziehungsstils und der Normorientierung gefragt. Dabei konnten die Befragten auf einer sechsstufigen Skala mit den verbalisierten Endpunkten „Stimme überhaupt nicht zu“ und „Stimme voll und ganz zu“ ihre jeweilige Einstellung zum Ausdruck bringen. Im Folgenden wird überprüft, ob zum Zeitpunkt der Basisbefragung diesbezüglich signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen und verschiedenen relevanten Subgruppen festzustellen sind.

3.3.1 Selektivität bezüglich des Erziehungsstils

Um den Erziehungsstil der Eltern abschätzen zu können, wurden den Befragten vier Items zu den Aspekten „Festlegen klarer Regeln und Grenzen“, „Erklärung der Gründe für die Regeleinhaltung“, „Unterstützung des Kindes“ und „Vorbildliches Verhalten“ vorgelegt. Bei der Betrachtung der Häufigkeiten und der Maße der zentralen Tendenz zum Zeitpunkt der Basisbefragung zeigt sich, dass der überwiegende Teil der Befragten für jedes Item und über alle Untersuchungsgruppen hinweg die höchste oder zweithöchste Zustimmung ausdrückt (vgl. Tab. 3-23). Unterschiede zwischen den Un-

tersuchungsgruppen deuten sich lediglich für das Festlegen von klaren Regeln und Grenzen sowie das vorbildliche Verhalten an: Hier ist die Zustimmung der Prüfgruppe im Durchschnitt geringfügig niedriger als in der Kontroll- und Residualgruppe.

Die multivariate Betrachtung der Items zeigt, dass es für drei der vier Items keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen gibt (vgl. Tab. 3-24). Allein hinsichtlich des Vorbildverhaltens verdeutlichen sich die Befunde des bivariaten Vergleichs: Personen, die die Elternveranstaltung nicht besuchen oder von denen nicht bekannt ist, ob sie diese besuchen, stimmen der Aussage, sich so zu verhalten, wie sie es auch von ihrem Kind erwarten – unabhängig von verschiedenen soziodemographischen Merkmalen – systematisch stärker zu als Personen, die später an der Elternveranstaltung teilnehmen.⁵⁵

Folgende weitere signifikante Einflussfaktoren auf verschiedene Aspekte des Erziehungsstils lassen sich festhalten:

- Je älter die Kinder des Befragten sind, desto seltener wird angegeben, klare Regeln und Grenzen festzulegen, und desto häufiger wird angegeben, dem Kind zu erklären, warum es bestimmte Regeln einhalten muss.
- Ist die Verkehrsdichte im Wohnumfeld sehr hoch oder eher hoch, wird der Aussage, das Kind zu unterstützen, wenn es Hilfe benötigt, häufiger zugestimmt als wenn wenig oder kein Verkehr herrscht.
- Väter drücken für alle Items eine geringere Zustimmung aus als Mütter.
- Personen mit (Fach-)Abitur als höchstem Schulabschluss stimmen weniger zu, dem Kind Gründe für die Regeleinhaltung zu erklären, das Kind zu unterstützen, wenn es Hilfe benötigt und sich immer so zu verhalten, wie es auch vom Kind erwartet wird, als Personen mit einem vergleichsweise niedrigeren Schulabschluss.
- Eltern aus Familien mit Migrationshintergrund äußern weniger Zustimmung für das Festlegen von klaren Regeln und Grenzen, aber mehr für die Erklärung von Gründen für die Regeleinhaltung, die Unterstützung des Kindes und des vorbildlichen Verhaltens, als Befragte ohne Migrationshintergrund.

⁵⁵ Es handelt sich hierbei jedoch um einen Einfluss mit einer sehr geringen Effektstärke (vgl. Tab. A3-24 in Anhang VIII). Dies gilt ebenso für die nachfolgend als signifikant berichteten Einflüsse auf den Erziehungsstil.

Erziehungsstil	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu		
		Zeilen-%							
Festlegen klarer Regeln und Grenzen	PG	813	0,5	1,2	1,5	7,0	41,3	48,5	5,0 / 5,3
	KG	876	0,8	1,1	2,5	7,0	34,2	54,3	6,0 / 5,4
	RG	2.129	1,0	0,9	2,4	8,2	31,8	55,7	6,0 / 5,4
	Insg.	3.818	0,8	1,0	2,2	7,7	34,4	53,8	6,0 / 5,4
Erklärung der Gründe für die Regelerhaltung	PG	817	0,7	0,6	1,2	6,4	33,2	57,9	6,0 / 5,4
	KG	878	0,6	1,4	2,1	7,3	31,4	57,3	6,0 / 5,4
	RG	2.136	0,9	0,8	2,3	6,5	29,3	60,1	6,0 / 5,4
	Insg.	3.831	0,8	0,9	2,0	6,7	30,6	59,0	6,0 / 5,4
Unterstützung des Kindes	PG	816	1,0	0,5	0,6	3,1	20,5	74,4	6,0 / 5,7
	KG	874	0,9	0,8	0,3	3,0	18,2	76,8	6,0 / 5,7
	RG	2.138	1,1	0,2	0,7	2,6	17,0	78,3	6,0 / 5,7
	Insg.	3.828	1,0	0,4	0,6	2,8	18,0	77,1	6,0 / 5,7
Vorbildliches Verhalten	PG	803	0,2	1,1	4,0	21,3	48,4	24,9	5,0 / 4,9
	KG	868	0,3	1,5	3,6	18,8	42,2	33,6	5,0 / 5,0
	RG	2.086	1,6	1,3	4,5	16,8	37,6	38,1	5,0 / 5,0
	Insg.	3.757	1,0	1,3	4,2	18,2	41,0	34,2	5,0 / 5,0

Tab. 3-23: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Erziehungsstil; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Erziehungsstil			
	Festlegen klarer Regeln und Grenzen	Erklärung der Gründe für die Regelerhaltung	Unterstützung des Kindes	Vorbildliches Verhalten
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	-	+	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	+	-	+	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	-	+	-
Alter des Kindes	-	+	-	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	-	-
Migrationshintergrund	-	+	+	+
Frühere Veranstaltungsteilnahme	+	+	-	+
n	3.518	3.524	3.522	3.463

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Festlegen klarer Regeln und Grenzen“: Angehörige der Kontrollgruppe stimmen der vorgelegten Aussage häufiger zu als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto seltener wird der vorgelegten Aussage zugestimmt. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 3-24: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Erziehungsstil; Befragungszeitpunkt t_0

- Eine frühere Teilnahme an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ steht mit einer höheren Zustimmung zur Aussage „Ich lege für mein Kind klare Regeln und Grenzen fest“ im Zusammenhang.

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass eine Selektivität der KuV-Teilnehmer dahingehend besteht, dass Personen, die nicht an einer Elternveranstaltung teilnehmen, schon vor der Veranstaltung stärker zustimmen, sich immer so zu verhalten, wie sie es auch von ihrem Kind erwarten. Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung sehen sich also ex ante weniger stark als Rollenmodell bzw. Vorbild für ihre Kinder als Nichtteilnehmer.

3.3.2 Selektivität bezüglich Normorientierung

Weitere Einstellungen, von denen ein Einfluss auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung vorstellbar ist, betreffen die Normorientierung der Eltern. Diese wurde anhand der Zustimmung zu den folgenden drei Items abgefragt:

- „Verkehrsregeln sind notwendig für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr“,
- „Bestimmte Verkehrsregeln (wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) empfinde ich als Einschränkung meiner persönlichen Freiheit“ und
- „Ich sehe Verkehrsregeln für mich eher als eine Empfehlung“.

Normorientierung	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu		
Zeilen-%									
Notwendigkeit von Verkehrsregeln	PG	817	0,1	0	0	0,2	3,4	96,2	6,0 / 6,0
	KG	877	0	0	0,1	0,2	4,2	95,4	6,0 / 6,0
	RG	2.134	0,2	0	0,0	0,8	4,4	94,6	6,0 / 5,9
	Insg.	3.828	0,1	0	0,1	0,5	4,2	95,1	6,0 / 5,9
Einschränkung der persönlichen Freiheit	PG	814	65,0	17,9	4,2	3,6	4,5	4,8	1,0 / 1,8
	KG	873	68,8	14,4	3,4	4,1	4,6	4,6	1,0 / 1,8
	RG	2.090	63,3	13,8	4,2	3,6	5,4	9,7	1,0 / 2,0
	Insg.	3.777	64,9	14,8	4,0	3,7	5,0	7,5	1,0 / 1,9
Wahrnehmung als Empfehlung	PG	810	72,8	13,3	3,8	1,6	2,7	5,7	1,0 / 1,7
	KG	869	70,7	13,3	2,1	2,2	3,6	8,2	1,0 / 1,8
	RG	2.063	61,8	13,1	3,7	3,3	4,5	13,7	1,0 / 2,2
	Insg.	3.742	66,2	13,2	3,3	2,7	3,9	10,7	1,0 / 2,0

Tab. 3-25: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 18)

Auch hier zeigen sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung unter den befragten Eltern starke Boden- und Deckeneffekte (vgl. Tab. 3-25). Fast alle Befragten stimmen der Notwendigkeit von Verkehrsregeln voll und ganz zu. Als Einschränkung der persönlichen Freiheit und nur als Empfehlung nehmen die Befragten Verkehrsregeln nur selten wahr.

Zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe sind im bivariaten Vergleich keine augenscheinlichen Unterschiede erkennbar, lediglich die Residualgruppe scheint ein davon abweichendes Antwortverhalten zu zeigen.

Diese abweichende Einstellung der Residualgruppe bestätigt sich in der multivariaten Betrachtung der Items als signifikant (vgl. Tab. 3-26). Einmal befragte Personen, von denen nicht bekannt ist, ob sie später an der KuV-Elternveranstaltung teilgenommen haben, stimmen der Notwendigkeit von Verkehrsregeln signifikant weniger stark zu. Gleichzeitig betonen sie die Wahrnehmung von Verkehrsregeln als Einschränkung ihrer persönlichen Freiheit und die Interpretation von Verkehrsregeln als Empfehlung signifikant stärker als die Prüfgruppe der Veranstaltungsteilnehmer.⁵⁶ Alter

⁵⁶ Auch für die signifikanten Einflüsse auf die Normorientierung finden sich überwiegend lediglich sehr kleine Effekte

und Geschlecht des Kindes und eine frühere Veranstaltungsteilnahme beeinflussen die Normorientierung nicht signifikant. Eine höhere Verkehrsdichte im Wohnumfeld führt dazu, Verkehrsregeln eher für einen sicheren und geordneten Straßenverkehr notwendig zu halten, als wenn das Kind des Befragten in einem Umfeld mit weniger Verkehr lebt. Männer bringen im Vergleich zu Frauen weniger häufig zum Ausdruck, Verkehrsregeln für notwendig zu halten, dafür aber häufiger, Verkehrsregeln als Einschränkung und eher als Empfehlung zu sehen. Als Einschränkung der persönlichen Freiheit und als Empfehlung werden Verkehrsregeln außerdem weniger stark von Personen mit (Fach-)Abitur und stärker von Personen mit Migrationshintergrund wahrgenommen.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Normorientierung im Sinne der Akzeptanz von Verkehrsregeln Zusammenhang damit aufweist, ob eine Person an der KuV-Elternveranstaltung teilnimmt oder nicht, wohl aber damit zusammenhängt, ob sie bereit ist, mehr als eine Befragung zum Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ auszufüllen.

Zusammenfassung

Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung sehen sich weniger stark als Rollenmodell bzw. Vorbild für ihre Kinder als Nichtteilnehmer. Zwischen der Normorientierung der Eltern, im Sinne der Akzeptanz von Verkehrsregeln, und der Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung lässt sich kein signifikanter Zusammenhang feststellen.

3.4 Selektivität auf der Ebene der Einrichtung

Die Entscheidung über die Planung einer KuV-Elternveranstaltung wird zumeist vom Kindergarten getroffen, in dem diese stattfinden soll. Zur Klärung der Frage, ob hinsichtlich der zu KuV eingeladenen und gegebenenfalls teilnehmenden Eltern eine Selektivität auf der Ebene der Einrichtung besteht, wurden auf dem „Datenblatt Einrichtung“ einige Informationen über die an KuV teilnehmenden Kindertagesstätten erhoben. Dabei wird auf Strukturmerkmale des Kindergartens eingegangen, auf allgemeine Aspekte zum Thema Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Kindergarten und auf weitere Aspekte zur betrachteten KuV-Veranstaltung.

(vgl. Tab. A3-26 in Anhang VIII). Ein kleiner Effekt kann nur für den Einfluss des Geschlechts auf die Einschätzung zur Notwendigkeit von Verkehrsregeln festgestellt werden.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Normorientierung		
	Notwendigkeit von Verkehrsregeln	Einschränkung persönlicher Freiheit	Wahrnehmung als Empfehlung
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	–	–	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	–	+	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	+	–	+
Alter des Kindes	–	+	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	–	+	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	–	–	–
Migrationshintergrund	+	+	+
Frühere Veranstaltungsteilnahme	–	+	+
n	3.521	3.749	3.446

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Notwendigkeit von Verkehrsregeln“: Angehörige der Kontrollgruppe stimmen der vorgelegten Aussage seltener zu als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist allerdings nicht statistisch signifikant. Je älter ein Kind ist, desto seltener wird der vorgelegten Aussage zugestimmt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 3-26: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0

3.4.1 Strukturmerkmale der Einrichtung

Der überwiegende Teil der an KuV teilnehmenden Kindergärten hat nur einen vergleichsweise geringen Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund (vgl. Bild 3-1). Nichtsdestotrotz hat mehr als ein Fünftel der an KuV teilnehmenden Einrichtungen einen Anteil von Kindern mit Migrationshintergrund von über 41 %.

Darüber hinaus berichten drei von vier Einrichtungen von einem vergleichsweise geringen Anteil (unter 20 %) an Eltern mit Verständnisproblemen der deutschen Schriftsprache (vgl. Bild 3-2). In etwa 12 % der Einrichtungen haben 21 % bis 40 % der Eltern Deutsch-Probleme. In 6,2 % der Einrichtung haben etwa die Hälfte der Eltern (41 % bis 60 %) Verständnisprobleme. Einen weit überwie-

genden Anteil an Eltern mit Problemen beim Verständnis der deutschen Sprache geben nur 5,4 % der Einrichtungen an.

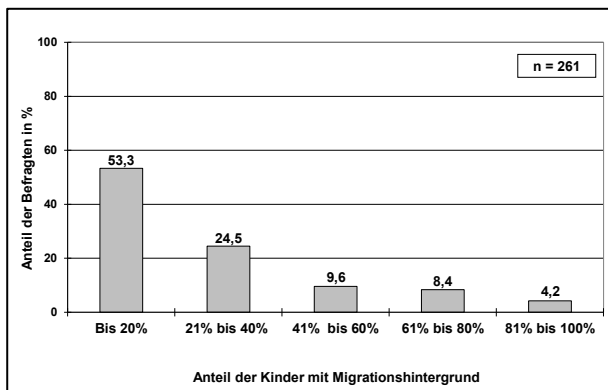


Bild 3-1: Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund; Datenblatt Einrichtung (Frage 1)

Fast die Hälfte der an KuV teilnehmenden Einrichtung verzeichnet zum Großteil Eltern mit mittlerer Bildung (vgl. Bild 3-3).⁵⁷ In einem weiteren Fünftel (21,1 %) haben die Eltern zum Großteil eine hohe Bildung. Ein Viertel der Einrichtungen äußert, dass es einen ähnlichen Anteil von allen Bildungsgruppen gibt. Nur 7,7 % der Einrichtungen geben an, dass die Eltern zum Großteil einen niedrigen Bildungshintergrund haben.

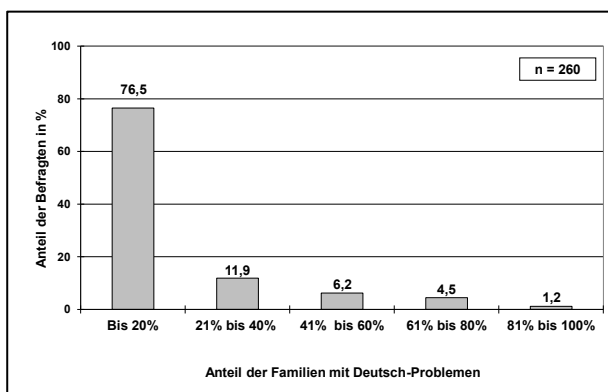


Bild 3-2: Anteil der Familien mit Deutsch-Problemen; Datenblatt Einrichtung (Frage 2)

Die bei KuV teilnehmenden Einrichtungen gehören am häufigsten einem kirchlichen Träger an (40,6 %, vgl. Bild 3-4). Knapp ein Drittel der Einrichtungen hat einen öffentlichen Träger und etwa

ein Fünftel einen freien Träger. Elterninitiativen tragen lediglich ca. 6 % der Einrichtungen.

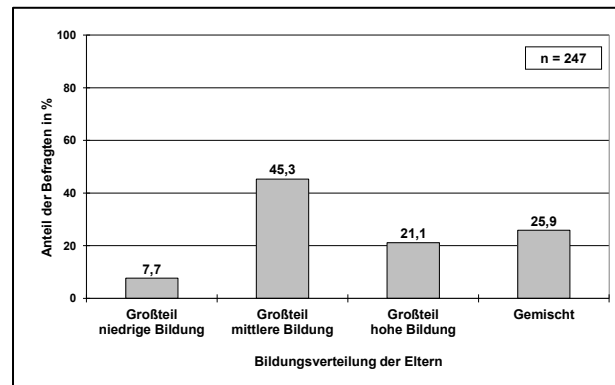


Bild 3-3: Bildungsverteilung der Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 3)

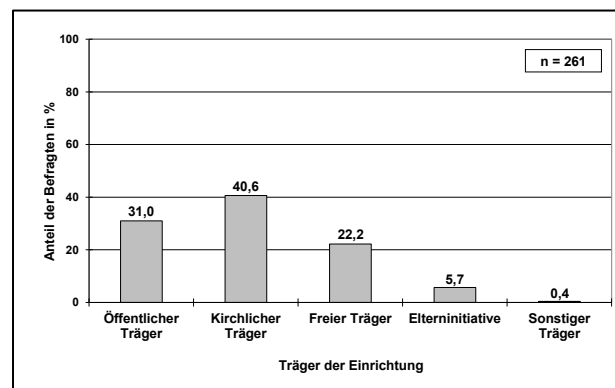


Bild 3-4: Träger der Einrichtung; Datenblatt Einrichtung (Frage 7)

Um abzuschätzen, ob die an KuV teilnehmenden Einrichtungen selektiv sind, wird zur externen Validierung die bundesweite, repräsentative Kindergartenbefragung zur Unfallprävention von SCHRAUTH (2018) herangezogen. In diesem Vergleich zeigt sich, dass die an KuV teilnehmenden Einrichtungen häufiger einen größeren Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund und Eltern mit Sprachverständnisproblemen angeben. Die Verteilung der Kinder mit Migrationshintergrund in den an KuV teilnehmenden Einrichtungen weicht signifikant von der bei SCHRAUTH (2018) gefundenen Verteilung ab. Für den Anteil der Eltern mit Sprachverständnisproblemen gibt es keine signifikanten Unterschiede.

Hinsichtlich der Bildungsverteilung wird in der externen Validierung deutlich, dass in den KuV-Einrichtungen tendenziell weniger häufig vorwiegend Eltern mit hoher Bildung vertreten sind als in der Vergleichsuntersuchung. Häufiger gibt es bei KuV hingegen Einrichtungen mit einer gemischten Bil-

⁵⁷ In der Abfrage wurde sich hierbei nicht konkret auf Schulbildung, sondern das Bildungsniveau allgemein bezogen.

ungsverteilung oder vorwiegend niedrig gebildeten Eltern. Hinsichtlich der Bildungsverteilung der Eltern gibt es keine signifikanten Unterschiede

zwischen der Stichprobe der KuV-Evaluation und SCHRAUTH (2018).

Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung		n	1	2	3	4	5	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme teilweise zu	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%						
Verkehrserziehung findet spontan statt	KuV-Einrichtungen	231	12,1	8,2	23,4	26,4	29,9	4,0 / 3,5
	FUNK et al. (2013)	642	8,7	12,6	20,1	28,8	29,8	4,0 / 3,6
Verkehrserziehung findet regelmäßig statt	KuV-Einrichtungen	255	5,9	11,8	18,8	19,2	44,3	4,0 / 3,8
	FUNK et al. (2013)	651	4,6	17,8	18,4	18,3	40,9	4,0 / 3,7

Tab. 3-27: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu Aussagen zur Verkehrserziehung; Datenblatt Einrichtung (Frage 12)

Des Weiteren haben die Kindergärten in der Vergleichsuntersuchung von SCHRAUTH (2018) tendenziell seltener einen kirchlichen Träger und sind häufiger eine Elterninitiative. Ein Blick in die amtliche Statistik zeigt, dass – im Vergleich mit der Stichprobe der KuV-Evaluation – im Jahr 2015 in Deutschland mit jeweils 33,1 % mehr Einrichtungen einen öffentlichen und weniger einen kirchlichen Träger haben (vgl. MEINER-TEUBNER, KOPP, SCHILLING 2016: 145). In der Gesamtschau ist auf der Ebene der Einrichtung im Vergleich mit verfügbaren externen Daten kein Mittelschichtbias erkennbar.⁵⁸

3.4.2 Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Einrichtung

Um abzuschätzen, inwiefern Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in den an KuV teilnehmenden Einrichtungen verankert ist, wurde gefragt, wie diese in der Einrichtung betrieben wird, wann die letzte Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“ in der Einrichtung war und wie häufig dort bereits eine KuV-Veranstaltung stattgefunden hat.

Die Zustimmung zu den Aussagen „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung findet eher spontan statt, wenn es die Situation gerade erlaubt oder notwendig macht“ und „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung findet regelmäßig in einem bestimmten Turnus statt“ kann mit der Kindergarten-Befragungstudie von FUNK et al. (2013) verglichen werden, in der die gleichen Items abgefragt wurden. Hierbei zeigt sich, dass sich die Zustimmung zu der spontanen Verkehrserziehung zwischen den beiden Studien kaum unterscheidet (vgl. Tab. 3-27). Für die regelmäßige Verkehrserziehung ist der Unterschied etwas deutlicher: Bei an KuV teilnehmenden Einrichtungen liegt der Anteil der beiden am stärksten zustimmenden Antwortkategorien bei 63,5 %, in der Vergleichsuntersuchung bei 59,2 %. Dementsprechend ist die Ablehnung der Aussage in der Vergleichsgruppe mit 22,4 % höher als unter den KuV-Einrichtungen (17,7 %). Die Unterschiede zwischen den an KuV teilnehmenden Einrichtungen und der Vergleichsgruppe sind jedoch nicht statistisch signifikant.

Ob eine gewisse Regelmäßigkeit in der Verkehrserziehung herrscht, wird auch daran deutlich, wann die letzte Elternveranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“ stattgefunden hat. 18,3 % der Einrichtungen geben an, dass dies noch im Jahr 2017 der Fall war (vgl. Bild 3-5). Über die Hälfte der Einrichtungen berichtet, dass dies circa ein Jahr her ist. Vor etwa zwei bis vier Jahren fand die letzte Elternveranstaltung bei 15,1 % der Einrichtungen statt. Länger als fünf Jahre ist die letzte einschlägige Veranstaltung nur bei 11,3 % der Einrichtungen her.

⁵⁸ Eine mögliche Erklärung für den signifikant höheren Anteil an KuV-Einrichtungen mit mehr Kindern mit Migrationshintergrund ist im Kontext der Träger der Einrichtungen zu sehen. In Einrichtungen mit einem kirchlichen Träger wird häufiger ein höherer Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund berichtet als in Einrichtungen, die eine Elterninitiative als Träger haben (vgl. SCHRAUTH 2018: 167). Unter den an KuV teilnehmenden Einrichtungen sind jedoch im Vergleich zu SCHRAUTH (2018) die kirchlichen Einrichtungen tendenziell über- und die Elterninitiativen unterrepräsentiert.

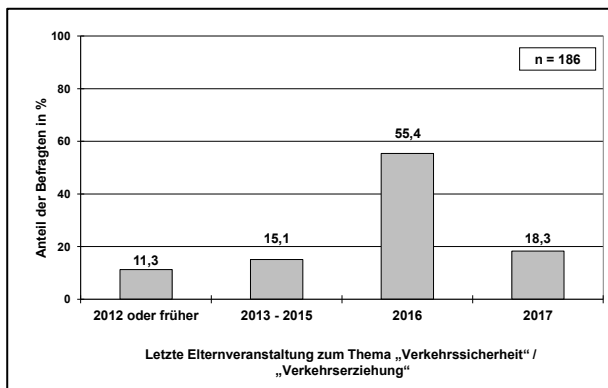


Bild 3-5: Letzte Elternveranstaltung zum Thema „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“; Datenblatt Einrichtung (Frage 8)

Erste KuV-Veranstaltung	%
Nicht genannt	73,2
Genannt	26,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	231

Tab. 3-28: Erste KuV-Veranstaltung; Datenblatt Einrichtung (Frage 9)

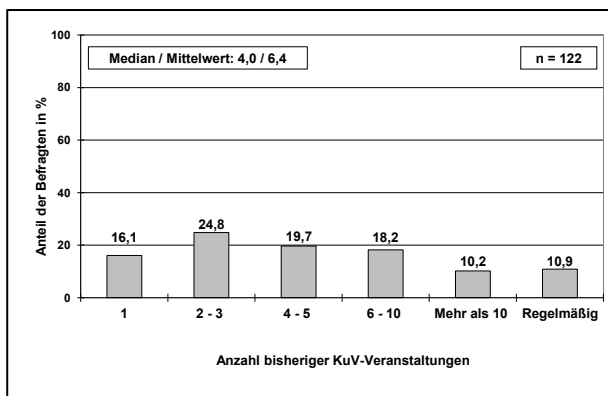


Bild 3-6: Anzahl bisherige KuV-Veranstaltungen; Datenblatt Einrichtung (Frage 9)

Für etwa ein Viertel der Einrichtungen handelt es sich bei der untersuchten KuV-Elternveranstaltung um die erste in ihrer Einrichtung (vgl. Tab. 3-28). Von den Einrichtungen, bei denen dies nicht der Fall ist, wurden im Durchschnitt bisher 6,4 KuV-Veranstaltungen durchgeführt (vgl. Bild 3-6).⁵⁹ 16,1 % der Einrichtungen haben bereits eine KuV-Elternveranstaltung ausgerichtet. Etwa 25 % der

⁵⁹ Der Median ist mit 4 Veranstaltungen geringer als der Mittelwert, was darauf hindeutet, dass Ausreißer den Mittelwert nach oben verzerren. Werden diese ausgeschlossen, liegt die durchschnittliche bisherige Veranstaltungszahl bei 5,0.

Einrichtungen berichten, bisher zwei bis drei Veranstaltungen durchgeführt zu haben. Jeweils knapp ein Fünftel der Einrichtungen hat bereits vier bis fünf oder sechs bis zehn KuV-Veranstaltungen ausgerichtet. Jede zehnte Einrichtung gibt sogar an, bereits mehr als zehn KuV-Elternveranstaltungen durchgeführt zu haben. Weitere ca. 11 % nennen keine genaue Anzahl, sondern nur, dass die Veranstaltung regelmäßig, also z. B. jährlich oder alle zwei Jahre durchgeführt wird.

Insgesamt lässt sich also feststellen, dass der Großteil der betrachteten Einrichtungen die KuV-Veranstaltung als feste Institution im Kindergartenjahr sieht und das Angebot der Elternveranstaltung regelmäßig in Anspruch nimmt. Die angegebenen Gründe dafür, eine KuV-Veranstaltung durchzuführen, sind dabei vielfältig (vgl. Tab. 3-29). Ein Drittel der Einrichtungen nennt die Sensibilisierung der Eltern, bzw. die Eltern in die Verantwortung zu nehmen, als Hauptmotivator. Etwas weniger als ein Viertel der Einrichtungen gibt an, dass sie das Thema allgemein für wichtig halten. Interessanterweise äußern 11,3 % der Einrichtungen, durch KuV die Kinder sensibilisieren zu wollen bzw. diesen etwas beizubringen und auf den Schulweg vorbereiten zu wollen. Dies ist insofern unplausibel, als die Einrichtungen explizit nach dem Grund für die Elternveranstaltung und nicht etwa für die KuV-Direktansprache / Projektbegleitung gefragt wurden.⁶⁰ Seltener genannt wurden als Grund für die Elternveranstaltung weiterhin der Vorschlag bzw. das Interesse von Eltern (n = 20, 8,1 %), die örtliche Verkehrssituation (n = 17, 6,9 %), dass das Thema Verkehrserziehung in der Einrichtung aktuell thematisiert wird (n = 17, 6,9 %), einschlägige Defizite in den Familien beobachtet wurden (n = 16, 6,5 %), die Veranstaltung Teil des Jahresprogramms der Kita ist (n = 15, 6,0 %), die Kita selbst daran Interesse hat (n = 12, 4,8 %), dadurch die Sicherheit des Kindes gefördert werden soll (n = 10, 4,0 %), die Einrichtung gute Erfahrungen mit KuV gemacht hat (n = 10, 4,0 %) oder man schlichtweg auf das Angebot des Moderators reagiert hat (n = 9, 3,6). Weitere 30 Einzelnennungen werden in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.⁶¹

⁶⁰ Denkbar wäre allerdings, dass in der Einrichtung eine KuV-Elternveranstaltung zusammen mit einer KuV-Direktansprache / Projektbegleitung oder einem anderen Programm für Kinder angeboten wurde. Zur Kombination von KuV mit anderen Programmen vgl. Abschnitt 8.3.

⁶¹ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A3-29 dokumentiert.

Grund für KuV-Veranstaltung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sensibilisierung Eltern / Eltern in Verantwortung nehmen	84	25,8	33,9
Allgemein wichtiges Thema	58	17,8	23,4
Kinder sensibilisieren / etwas beibringen / auf Schulweg vorbereiten	28	8,6	11,3
Vorschlag / Interesse Eltern	20	6,1	8,1
Örtliche Verkehrssituation	17	5,2	6,9
Verkehrserziehung ist aktuelles Thema	17	5,2	6,9
Defizite in Familien bemerkt	16	4,9	6,5
Veranstaltung ist Teil des Jahresprogramms	15	4,6	6,0
Interesse der Kita	12	3,7	4,8
Sicherheit des Kindes fördern	10	3,1	4,0
Gute Erfahrung mit KuV	10	3,1	4,0
Reaktion auf Angebot	9	2,8	3,6
Sonstiges	30	9,2	12,1
Insgesamt	326	100,0	133,5

Mehrfachantworten: 326 Antworten von 248 Befragten;

Tab. 3-29: Grund für KuV-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 10)

3.4.3 Aspekte zur KuV-Elternveranstaltung

Zur KuV-Veranstaltung wurden von den Einrichtungen am häufigsten 21 bis 50 Eltern eingeladen (39,0 %, vgl. Bild 3-7). Etwa ein Drittel der Einrichtungen hat weniger als 20 Eltern zur Veranstaltung angesprochen. In einer von vier Einrichtungen erreichte die Einladung zwischen 51 und 100 Eltern. Mehr als 100 Eltern wurden mit 3,1 % nur selten angesprochen. Der Median der Anzahl der eingeladenen Eltern liegt bei 32 Personen. Dieses Maß der zentralen Tendenz deckt sich damit auch mit den im Mittel pro Veranstaltung zur Befragung eingeladenen Eltern (vgl. Abschnitt 2.3.2).

Beworben wurde die untersuchte KuV-Elternveranstaltung von den Einrichtungen vor allem durch einen Aushang und / oder einen Einladungsbrief (vgl. Tab. 3-30). Die persönliche Ansprache von Eltern wird von etwa der Hälfte der Einrichtungen genutzt. Seltenerere Anspracheformen sind die Einladung per E-Mail (6,5 %) oder über eine WhatsApp- bzw. Facebook-Gruppe (1,9 %). 4,2 % der Einrichtungen geben an, die Veranstaltung auf einem anderen Weg zu bewerben.⁶² Durchschnitt-

lich werden von den Einrichtungen zwei Werbungswege genutzt.

Dass die Einladung per E-Mail nur selten von den Einrichtungen genutzt wird, ist insofern plausibel, als der Großteil der Einrichtungen angibt, von keinen oder nur von manchen Eltern eine E-Mail-Adresse zur Verfügung zu haben (71,6 %; vgl. Bild 3-8). Nur etwa 12 % der Einrichtungen kennt von allen Eltern und 16,2 % vom Großteil der Eltern die E-Mail-Adressen.

Zusammenfassung

Mehr als die Hälfte der antwortenden Einrichtungen, in denen eine KuV-Elternveranstaltung stattfindet, berichtet einen Anteil von Kindern mit Migrationshintergrund von bis zu 20 %. Etwa ein Fünftel der an KuV teilnehmenden Einrichtungen gibt einen entsprechenden Anteil von über 41 % an. Drei Viertel der Einrichtungen berichten von einem vergleichsweise geringen Anteil (unter 20 %) an Eltern mit Verständnisproblemen der deutschen Schriftsprache. Fast die Hälfte der KuV-Einrichtungen verzeichnet zum Großteil Eltern mit mittlerer Bildung. In einem weiteren Fünftel (21,1 %) verfügen die Eltern zum Großteil über eine hohe Bildung.

Bei der Trägerschaft der zu KuV befragten Einrichtungen handelt es sich mit rund 40 % meist um kirchliche Träger. Öffentliche sind mit zehn Prozentpunkten weniger vertreten und etwa ein Fünftel der Einrichtungen hat einen freien Träger.

Um abzuschätzen, ob die an KuV teilnehmenden Einrichtungen selektiv sind, werden als Vergleich eine bundesweite, repräsentative Kindergartenbefragung zur Unfallprävention sowie die amtliche Statistik herangezogen. Ein Mittelschichtbias auf der Ebene der Einrichtungen ist im Vergleich mit aktuellen externen Daten nicht zu erkennen.

Hinsichtlich der generellen Verankerung von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Kindertagesstätte unterscheiden sich die für die KuV-Evaluation befragten Einrichtungen nicht von einer Vergleichsstudie von FUNK et al. (2013).

Bei der Mehrheit der Einrichtungen findet KuV regelmäßig statt. Für etwa ein Viertel der Einrichtungen handelt es sich bei der untersuchten KuV-Elternveranstaltung um die erste in diesem Kindergarten. In den Einrichtungen, bei denen dies nicht der Fall ist, wurden im Durchschnitt bisher 6,4 KuV-Elternveranstaltungen durchgeführt.

⁶² Darunter befinden sich Einzelnennungen, wie z. B. die Bewerbung durch einen Elternbrief, Jahreskalender oder einer Terminseite im Internet.

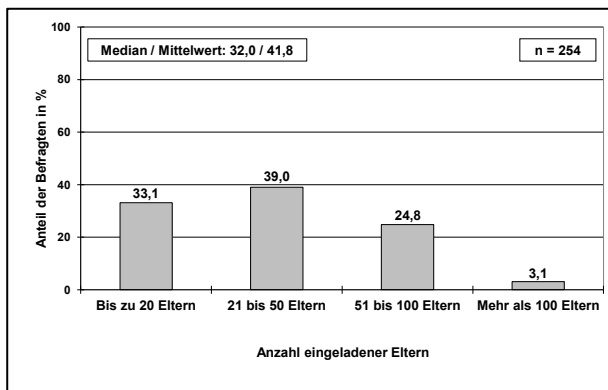


Bild 3-7: Anzahl eingeladener Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 4)

Bewerbung der Veranstaltung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Aushang	205	35,8	78,5
Einladungsbrief	201	35,1	77,0
Persönliche Ansprache	133	23,3	51,0
E-Mail an die Eltern	17	3,0	6,5
WhatsApp- / Facebook-Gruppe	5	0,9	1,9
Auf anderem Weg	11	1,9	4,2
Insgesamt	572	100,0	219,2

Mehrfachantworten: 572 Antworten von 261 Befragten;

Tab. 3-30: Bewerbung der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 6)

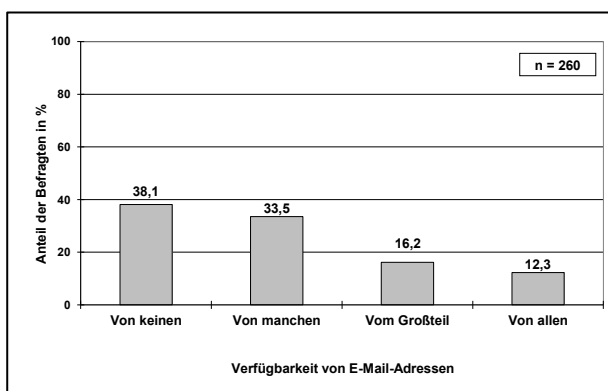


Bild 3-8: Verfügbarkeit von E-Mail-Adressen; Datenblatt Einrichtung (Frage 5)

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der Großteil der betrachteten Einrichtungen die KuV-Veranstaltung als feste Institution im Kindergartenjahr sieht und das Angebot der Elternveranstaltung regelmäßig in Anspruch nimmt. Als Gründe für die Durchführung einer KuV-Elternveranstaltung nennen die Erzieherinnen vor allem die Sensibilisie-

rung der Eltern und die Wichtigkeit der Themen „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“.

Beworben wurden die untersuchten KuV-Elternveranstaltungen von den Einrichtungen vor allem durch einen Aushang und / oder einen Einladungsbrief. Der Median der Anzahl der von der Einrichtung zur KuV-Veranstaltung eingeladenen Eltern liegt bei 32 Personen, der Mittelwert beträgt rund 42 Personen. Das Maß der zentralen Tendenz gemessen am Median deckt sich auch mit der Anzahl der im Rahmen der Evaluation im Mittel pro Veranstaltung zur Befragung eingeladenen Eltern.

3.5 Tiefergehende Analysen zur Selektivität hinsichtlich eines Mittelschichtbias

Die Befunde in Abschnitt 3.2 legen nahe, dass für das Programm „Kind und Verkehr“ ein Mittelschichtbias hinsichtlich der Schulbildung und des Migrationshintergrundes vorliegt. Dabei lässt sich erkennen, dass Personen mit vergleichsweise höherer Schulbildung und ohne Migrationshintergrund eher an KuV teilnehmen, als Personen mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung bzw. mit Migrationshintergrund. Um diesen Aspekt weiter zu ergründen, werden im folgenden Abschnitt tiefergehende Analysen vorgestellt, die zum einen

- die Verteilung der Schulabschlüsse in der Stichprobe mit der entsprechenden Verteilung in der Gesamtbevölkerung vergleichen und zum anderen
- die Angaben zur Verteilung des Migrationshintergrundes in den Familien der Kindergartenkinder aus der Perspektive der Einrichtungen den Angaben der befragten Eltern gegenüberstellen.

In der Evaluationsstichprobe für KuV sind vier von fünf Eltern (80,6 %) 30 bis unter 45 Jahre alt (vgl. Tab. 3-6). Zur externen Validierung der Verteilung des höchsten Schulabschlusses in der Evaluationsstichprobe wird auf Daten zum Bildungsstand der gleichaltrigen Bevölkerung zurückgegriffen (vgl. DESTATIS 2017b: 38).⁶³ Vergleicht man die Verteilung der schulischen Bildungsabschlüsse in der Stichprobe der KuV-Evaluation mit den amtlichen Daten der 30- bis 45-jährigen Bevölkerung im

⁶³ Dabei muss jedoch beachtet werden, dass nicht alle Erwachsenen dieses Alters Eltern von Kindergartenkindern sind. Gleichwohl erscheint diese Bevölkerungsgruppe zur externen Validierung am besten geeignet.

Jahr 2015, so kann Folgendes festgehalten werden (vgl. Tab. 3-31):

- Insgesamt sind die Ausprägungen „Kein Abschluss“ und „Hauptschulabschluss“ in der Stichprobe der vorliegenden Evaluation unterrepräsentiert. Dagegen enthält sie anteilig etwas mehr Personen mit Mittlerer Reife und deutlich mehr Eltern mit (Fach-)Abitur, als in der Gesamtbevölkerung der 30- bis 45-Jährigen vorzufinden ist. Somit ergibt sich eine signifikante Abweichung der Verteilung der Schulbildung unter den Befragten von der entsprechenden Verteilung in der gleichaltrigen Gesamtbevölkerung.
- Die größte Abweichung von den DESTATIS-Daten findet sich im Fall des (Fach-)Abiturs in der Prüfgruppe der KuV-Teilnehmer. In dieser Substichprobe sind sämtliche weiteren Abschlüsse, zu denen amtliche Daten vorliegen, – teils deutlich – unterrepräsentiert. Auch hier bedingt die abweichende Verteilung der Evaluationsstichprobe ein statistisch signifikantes Testergebnis in der externen Validierung.
- In der Kontrollgruppe ergeben sich hinsichtlich sämtlicher Schulabschlüsse geringere Abweichungen von der amtlichen Statistik des Jahres 2015 als im Fall der Prüfgruppe. Dennoch unterscheiden sich auch die Nichtteilnehmer an KuV statistisch signifikant von der 30- bis 45-jährigen Gesamtbevölkerung hinsichtlich des höchsten Schulabschlusses.
- Personen, von denen nicht bekannt ist, ob sie an der Elternveranstaltung teilgenommen haben, weisen schließlich die größte Ähnlichkeit mit den externen Daten zum höchsten Schulabschluss auf, wenngleich noch immer ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Verteilungen besteht. Im Unterschied zur Prüf- und Kontrollgruppe zeigt sich in der Residualgruppe eine leichte Überrepräsentierung der Mittleren Reife im Vergleich mit der Gesamtbevölkerung.

Höchster erreichter Schulabschluss	n	Kein Abschluss	Hauptschulabschluss	Realschule / Mittlere Reife	(Fach-)Abitur
		Zeilen-%			
30- bis 45-jährige Bevölkerung 2015 ^a	9.967.000	4,1	21,2	33,6	41,1
PG	815	0,9	5,4	29,3	64,4
KG	852	1,3	9,3	31,1	58,3
RG	2.081	2,4	15,6	38,7	43,3
KuV-Stichprobe gesamt	3.748	1,8	11,9	34,9	51,3

^a Quelle: DESTATIS (2017b);

Grau schattierte Zellen zeigen eine signifikante Abweichung der Untersuchungsgruppen von den Anteilen der 30- bis 45-jährigen Gesamtbevölkerung 2015 an.

Tab. 3-31: Vergleich der Schulbildung in der KuV-Stichprobe mit der 30- bis 45-jährigen Bevölkerung in Deutschland 2015

Insgesamt lässt sich also feststellen, dass die Stichprobe der KuV-Evaluation eine Abweichung zu allen 30- bis 45-Jährigen in Richtung eines höheren Schulabschlusses aufweist, die für die Prüfgruppe am deutlichsten zutage tritt. Besonders augenfällig ist dabei der Unterschied beim Hauptschulabschluss und dem (Fach-)Abitur: Während in der Gruppe der 30- bis 45-Jährigen etwa jeder Fünfte einen Hauptschulabschluss hat, ist dies unter den Prüfgruppenangehörigen nur bei etwa jedem Zwanzigsten der Fall. Auch in der Vergleichsgruppe in der Gesamtbevölkerung kommt zwar das (Fach-)Abitur am häufigsten vor, jedoch haben hier nur 41,1 % der Personen im interessierenden Alter einen solchen Abschluss, wohingegen in der Prüfgruppe dies bei fast zwei Drittel der Befragten der Fall ist. Dies verdeutlicht wiederum, dass KuV

vermehrt Personen mit vergleichsweise höherer Schulbildung anspricht als Personen mit vergleichsweise niedriger Schulbildung.⁶⁴

Um die Angaben der Eltern zum Migrationshintergrund zu validieren, sollen diesen die Angaben der Einrichtungen zum Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund gegenübergestellt werden (vgl. Tab. 3-32). Hierzu wurden die subjektiven Einschätzungen der Erzieherinnen aus dem „Datenblatt Einrichtung“ einer Transformation unterzogen, bei der der geschätzte Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund jeweils mit der Mitte des angege-

⁶⁴ Vgl. zur Frage von unterschiedlichen Informationsquellen zum Thema „Verkehrserziehung“ / „Verkehrssicherheit von Kindern“ in Abhängigkeit von der Schulbildung Abschnitt 7.2.

benen Intervalls gleichgesetzt wird.⁶⁵ Auf dieser Basis kann dann der sich auf der Ebene der Eltern ergebende Mittelwert zum Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund geschätzt werden. Diesem Schätzwert werden die Angaben der Eltern zum Vorliegen eines Migrationshintergrundes aus den einzelnen Untersuchungsgruppen sowie in der Gesamtstichprobe der KuV-Elternbefragung gegenübergestellt.

Dabei zeigt sich, dass nach den Angaben des „Datenblatt Einrichtung“ eigentlich ein höherer Anteil an Eltern mit Migrationshintergrund in der Stichprobe der Elternbefragung vorliegen müsste, als dies tatsächlich der Fall ist. Statt – wie nach der Schätzung aufgrund der Angaben der Einrichtungen zu erwarten – einem Viertel der Eltern, erreicht die Basisbefragung lediglich ein Fünftel Eltern mit Migrationshintergrund. Die Gesamtstichprobe der Elternbefragung weicht signifikant vom eigentlich erwartbaren Anteil an Befragten mit Migrationshintergrund ab. Einzig die – vom Umfang her – große Residualgruppe unterscheidet sich hinsichtlich des betrachteten Merkmals nicht signifikant vom angegebenen Durchschnittswert der Einrichtungen in Höhe von 26,1 %. In Prüf- und Kontrollgruppe liegt der Anteil der Eltern mit Migrationshintergrund dagegen deutlich und statistisch signifikant unter demjenigen, den die Einrichtungen berichten.

teil auf Basis der Angabe der Einrichtungen als Indikator für einen Mittelschichtbias des Programms hinsichtlich des Migrationshintergrunds interpretiert werden.

Die Selektivität der KuV-Teilnehmer („Mittelschichtbias“), die sich im Vergleich der Untersuchungsgruppen bereits zeigt, wird also durch den Vergleich mit der Gesamtbevölkerung hinsichtlich des Schulabschlusses bzw. den Angaben der Einrichtungen in Bezug auf den Migrationshintergrund bekräftigt.

Anteil der Kinder / Eltern mit Migrationshintergrund	n	%
Datenblatt Einrichtung	3.105	26,1
PG	817	11,1
KG	872	16,9
RG	2.122	25,7
Elternbefragung gesamt	3.811	20,5

Grau schattierte Zellen zeigen eine signifikante Abweichung vom berichteten Anteil an Familien mit Migrationshintergrund des „Datenblatt Einrichtung“ (1. Zeile) an.

Tab. 3-32: Alle Untersuchungsgruppen zum Zeitpunkt t_0 und Datenblatt Einrichtung: Anteil der Kinder / Eltern mit Migrationshintergrund (Datenblatt Einrichtung: Frage 1, Elternbefragung t_0 : Frage 32, Frage 33)

Zwar muss hierzu angemerkt werden, dass die Schätzung der Anteile durch die Einrichtungen in Intervallen von je 20 Prozentpunkten lediglich eine grobe Vergleichsbasis für die vorgenommene Analyse liefert. Dennoch kann die starke Abweichung des Anteils in der Prüfgruppe vom geschätzten An-

⁶⁵ Die Angabe „21 bis 40 %“ wurde zum Wert 30 % umgewandelt, die Angabe „41 bis 60 %“ zum Wert 50 % etc.

4 KuV-Ziel: Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder

Eines der Ziele der KuV-Elternveranstaltung ist die Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder. Um die diesbezügliche Wirksamkeit von KuV zu prüfen, werden nachfolgend Einstellungen der Eltern zur Verkehrserziehung und die Sensibilisierung der Eltern für die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindern im Straßenverkehr exploriert.

4.1 Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung

Bei der Abfrage der Einstellungen zum Thema „Verkehrserziehung“ wurde den Befragten zunächst die allgemeine Frage vorgelegt, für wie wichtig sie Verkehrserziehung für Kinder im Kindergartenalter halten. Hierbei konnten die Befragten eine von sechs Antwortoptionen auswählen, bei der die niedrigste Kategorie „1“ mit der Beschriftung „Vollkommen unwichtig“ versehen war und der höchste Skalenwert „6“ die Einschätzung „Sehr wichtig“ repräsentierte.

4.1.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Bei der Betrachtung der Angaben der Befragten zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zum Zeitpunkt t_0 stellt sich heraus, dass dieser in allen Untersuchungsgruppen eine hohe Relevanz bescheinigt wird (vgl. Tab. 4-1): Die untersten drei Antwortkategorien, die eine geringe Wichtigkeit von Verkehrserziehung signalisieren, vereinen in allen drei Untersuchungsgruppen jeweils weniger als zwei Prozent der Antworten auf sich. Umgekehrt bringen in Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe jeweils (annähernd) neun von zehn Befragten die höchstmögliche Wichtigkeit der Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zum Ausdruck.⁶⁶

⁶⁶ Dies ist ein Beispiel für einen sog. „Deckeneffekt“. Mit „Boden-“, bzw. „Deckeneffekt“ wird der Umstand bezeichnet, dass ein Großteil der Befragten für ein Item eine sehr hohe oder sehr niedrige Zustimmung ausdrückt (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 251). Die Befragten können somit bei einer späteren Befragung ihre Zustimmung oder Ablehnung nicht weiter steigern und es können kaum entsprechende Veränderungen gemessen werden.

4.1.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung

Bei der Selektivitätsanalyse (vgl. Abschnitt 3.2.3) zeigt sich, dass sich Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe zum Zeitpunkt t_0 signifikant hinsichtlich relevanter soziodemographischer Merkmale unterscheiden. In der weiteren Berichterstattung soll im nächsten Schritt jeweils festgestellt werden, ob die verschiedenen Einschätzungen der Eltern zu Einstellungs- und Verhaltensfragen, mit dieser unterschiedlichen Gruppenzusammensetzung einhergehen, oder ob sich die Untersuchungsgruppen auch unabhängig von ihren soziodemographischen Merkmalen bereits vor der KuV-Elternveranstaltung systematisch hinsichtlich ihrer verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen unterscheiden. Dazu werden – hier und nachfolgend – die Merkmale Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund und frühere Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit beim Vergleich der Untersuchungsgruppen mittels statistischer Regressionsanalysen kontrolliert.⁶⁷ Diese Merkmale weisen zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe signifikante Unterschiede auf bzw. von diesen wird ein Einfluss auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen der Befragten vermutet.

Obwohl sich die eingeschätzte Wichtigkeit von Verkehrserziehung durch die Befragten bereits zum Zeitpunkt t_0 in allen Untersuchungsgruppen auf einem hohen Niveau bewegt, können trotzdem hinsichtlich dieser Einschätzung signifikante Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe festgestellt werden (vgl. Tab. 4-2): Sowohl die Kontrollgruppe als auch die Residualgruppe schätzt die Wichtigkeit von Verkehrserziehung für Kindergartenkinder in der Basisbefragung signifikant geringer ein als Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung. Es handelt sich dabei allerdings um sehr kleine bzw. inhaltlich nicht bedeutsame Effekte (Odds Ratio > 0,5 vgl. Tab. A4-2 in Anhang VIII).

⁶⁷ Für eine genauere Beschreibung des Vorgehens bei der Regressionsanalyse siehe Abschnitt 2.4. Die ausführlichen Regressionsergebnisse für die hier und nachfolgend im Berichtstext präsentierten Ergebniszusammenfassungen werden in Anhang VIII dokumentiert.

Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Vollkommen unwichtig					Sehr wichtig	
		Zeilen-%							
Angеgebene Wichtigkeit	PG	819	0	0,1	0,1	0,7	7,7	91,3	6,0 / 5,9
	KG	876	0,2	0,1	0	2,5	10,3	86,9	6,0 / 5,8
	RG	2.140	0,5	0,2	0,5	1,7	8,9	88,2	6,0 / 5,8
	Insg.	3.835	0,3	0,2	0,3	1,7	9,0	88,6	6,0 / 5,9

Tab. 4-1: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	–
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	–
Geschlecht des Kindes: Männlich	+
Alter des Kindes	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	–
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	–
Migrationshintergrund	–
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+
n	3.639

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel: Angehörige der Kontrollgruppe schätzen die Wichtigkeit von Verkehrserziehung geringer ein als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Je älter ein Kind ist, desto höher wird die Wichtigkeit von Verkehrserziehung eingeschätzt. Dieser Einfluss auf die Elterneinschätzung erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 4-2: Zusammenfassung der Regressionsanalyse zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_0

Hinsichtlich der Differenzierung der Befragten anhand relevanter soziodemographischer Merkmale zeigen sich weitere signifikante Unterschiede:

- So kann ein Zusammenhang der eingeschätzten Wichtigkeit mit der Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes berichtet werden: Bei einer (eher) hohen Verkehrsdichte wird die allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung höher eingeschätzt als von Befragten, in deren Wohnumfeld (eher) wenig bzw. kein Verkehr vorherrscht.
- Außerdem schätzen die befragten Väter die Wichtigkeit von Verkehrserziehung zum Zeitpunkt t_0 geringer ein als Mütter.
- Schließlich ist auch ein Zusammenhang der geäußerten Wichtigkeitseinschätzung mit dem Schulabschluss der Befragten festzustellen: Personen mit (Fach-)Abitur messen der Verkehrserziehung eine signifikant geringere Bedeutung bei als Elternteile mit einem Schulabschluss bis

4.1.3 Veränderung der Einschätzung zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)

Betrachtet man die Entwicklung der Einschätzung zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 , so stellt sich heraus, dass sowohl in der Prüfgruppe als auch in der Kontrollgruppe signifikante Veränderungen hinsichtlich dieses Items auftreten (vgl. Tab. 4-3). Dabei ist in beiden Untersuchungsgruppen eine Abnahme der vorgenommenen Einschätzung zu verzeichnen. D. h. die Befragten geben zum Zeitpunkt t_1 durchschnittlich eine geringere allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung an als noch zum Zeitpunkt t_0 .⁶⁸

⁶⁸ Hinsichtlich der Veränderungen zwischen t_0 und t_1 können für beide Untersuchungsgruppen nur kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. 4-3).

Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₁ ^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Angেgebene Wichtigkeit	PG	659	6,0 / 5,9	6,0 / 5,8	0,0 / -0,1	0,2	n.s.
	KG	438	6,0 / 5,9	6,0 / 5,8	0,0 / -0,1	0,3	

^a Antwortkategorien: 1 = „Vollkommen unwichtig“, 6 = „Sehr wichtig“; die Kategorien 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

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

^c Mann-Whitney-U-Test; abhängige Variable: Veränderung der Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen W₀ und W₁; unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₁ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 4-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

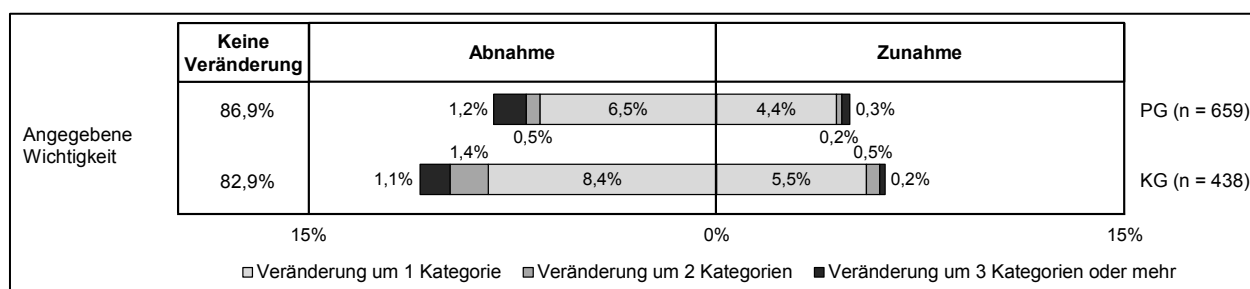


Bild 4-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

Dies lässt sich auch an der nach Skalenpunkten differenzierten Betrachtung der Häufigkeitsverteilung der aufgetretenen Veränderungen ablesen (vgl. Bild 4-1): Während 8,2 % (PG) bzw. 10,9 % (KG) der Befragten die allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung für Kindergartenkinder in der ersten Nachbefragung geringer einschätzen als in der Basisbefragung, nehmen lediglich 4,9 % (PG) bzw. 6,2 % der Befragten eine Korrektur ihrer Einschätzung in Richtung einer höheren Wichtigkeit vor. Hier lässt sich ein Zusammenhang mit dem bereits zuvor beschriebenen, hohen Niveau an Zustimmung in der Basisbefragung („Deckeneffekt“) vermuten, das eine weitere Erhöhung der geäußerten Zustimmung im Zeitverlauf erschwert.

Auf Grundlage der ähnlichen Entwicklungen in den Untersuchungsgruppen zwischen den Befragungszeitpunkten t₀ und t₁ lässt sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Zugehörig-

keit zur Prüfgruppe und einer kurzfristig auftretenden Veränderung der vorgenommenen Einschätzungen feststellen (vgl. Tab. 4-3). Damit kann festgehalten werden, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung keinen kurzfristigen Einfluss auf die Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung ausübt.

4.1.4 Veränderung der Einschätzung zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t₀) und zweiter Nachbefragung (t₂)

Als weiterer Analyseschritt zur Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung durch die Befragten wird nun die längerfristige Entwicklung dieses Merkmals zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung in den Blick genommen.

Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Angেgebene Wichtigkeit	PG	639	6,0 / 5,9	6,0 / 5,8	0,0 / -0,1	0,2	n.s.
	KG	450	6,0 / 5,8	6,0 / 5,8	0,0 / -0,1	0,2	

^a Antwortkategorien: 1 = „Vollkommen unwichtig“, 6 = „Sehr wichtig“; die Kategorien 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

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

^c Mann-Whitney-U-Test; abhängige Variable: Veränderung der Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen W₀ und W₂; unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe;

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

Tab. 4-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

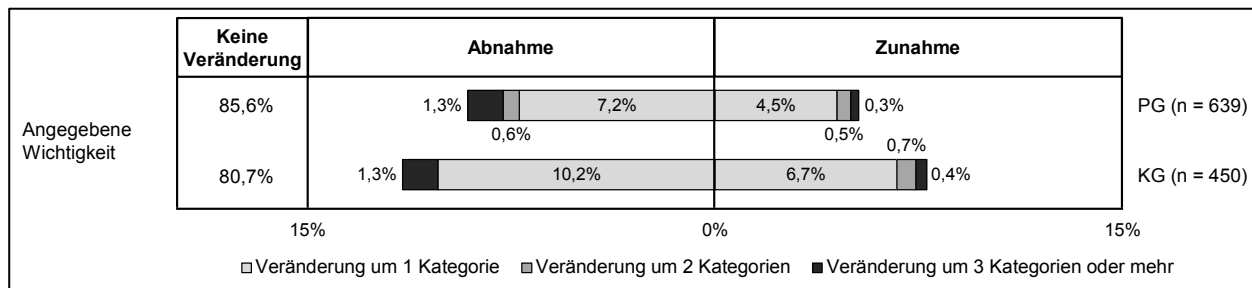


Bild 4-2: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

Dabei zeigt sich, dass ausschließlich in der Prüfgruppe eine signifikante Veränderung der eingeschätzten Wichtigkeit zwischen t₀ und t₂ beobachtet werden kann (vgl. Tab. 4-4): Es tritt eine signifikante Abnahme der Einschätzung der Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den beiden Befragungszeitpunkten auf.⁶⁹ Zwar kann auch in der Kontrollgruppe eine tendenzielle Abnahme der vorgenommenen Wichtigkeitseinschätzungen festgestellt werden, diese erweist sich jedoch als statistisch nicht signifikant

Aus Bild 4-2 lässt sich zudem ablesen, dass die Differenz zwischen abnehmenden (9,1 %) und zunehmenden (5,3 %) Einschätzungen mit 3,8 Prozentpunkten in der Prüfgruppe etwas höher ausfällt als innerhalb der Kontrollgruppe. In letzterer stehen 11,5 % der Befragten, die die Verkehrserziehung zum Zeitpunkt t₂ weniger wichtig einschätzen als zum Zeitpunkt t₀, 7,8 % der Panelteilnehmer gegenüber, deren Einschätzung zur Wichtigkeit von Verkehrserziehung sich langfristig erhöht, so

dass sich eine Differenz dieser beiden Werte von 3,7 Prozentpunkten errechnet.

Es zeigt sich kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Gruppen hinsichtlich ihrer Entwicklung im betrachteten Item zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂ (vgl. Tab. 4-4). Der Teilnahme an KuV kann auf Basis dieser Berechnungen also keine langfristige Wirkung auf die Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung durch die Befragten bescheinigt werden.

Zusammenfassung

Spätere Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung (Prüfgruppe) schätzen bereits in der Basisbefragung (t₀) Verkehrserziehung allgemein als wichtiger ein als Nichtteilnehmer (Kontrollgruppe). Der Besuch der KuV-Elternveranstaltung hat weder einen kurzfristigen (t₁) noch einen langfristigen (t₂) Einfluss auf die Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung.

⁶⁹ Auch hierbei handelt es sich um einen kleinen Effekt (vgl. Tab. 4-4).

4.2 Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern

Um das Bild der Befragten hinsichtlich ihrer Einstellungen zur Verkehrserziehung zu vervollständigen, wurden ihnen im Anschluss an die zuvor behandelte Frage nach der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung noch mehrere, inhaltlich konkretisierte Aussagen mit Bezug zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern vorgelegt und

die entsprechende Zustimmung dazu abgefragt. Hierbei entspricht der Wert „1“ der Aussage „Trifft überhaupt nicht zu“ und der Wert „6“ wird mit der Aussage „Trifft voll und ganz zu“ gleichgesetzt. Die Werte „2“ bis „5“ stellen Abstufungen dieser Extreme dar. Die Fragen orientieren sich dabei unter anderem an den Inhalten des KuV-Moduls G1, in dem es um pädagogische und lernpsychologische Grundlagen der Verkehrserziehung geht.

Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern	n	1	2	3	4	5	6	Median / MW	
		Trifft überhaupt nicht zu					Trifft voll und ganz zu		
Zeilen-%									
Ich finde, dass im Kindergarten regelmäßig Verkehrserziehung stattfinden sollte.	PG	815	0,2	0,9	1,2	9,2	20,9	67,6	6,0 / 5,5
	KG	871	0,8	0,8	3,1	11,7	21,4	62,2	6,0 / 5,4
	RG	2.130	0,6	0,9	3,3	12,3	21,1	61,9	6,0 / 5,4
	Insg.	3.816	0,6	0,8	2,8	11,5	21,1	63,2	6,0 / 5,4
Verkehrserziehung ist im unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung.	PG	816	0,5	2,5	4,8	18,9	32,7	40,7	5,0 / 5,0
	KG	870	0,9	2,9	7,6	20,7	28,6	39,3	5,0 / 4,9
	RG	2.121	1,2	2,2	7,7	22,1	29,0	37,8	5,0 / 4,9
	Insg.	3.807	1,0	2,4	7,1	21,1	29,7	38,8	5,0 / 4,9
Die Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihres Kindes im Straßenverkehr.	PG	818	0,1	0,2	0,9	4,8	19,4	74,6	6,0 / 5,7
	KG	871	0	0,6	1,0	4,4	18,9	75,1	6,0 / 5,7
	RG	2.128	0,4	0,3	1,1	4,7	19,1	74,4	6,0 / 5,7
	Insg.	3.817	0,2	0,4	1,0	4,6	19,2	74,6	6,0 / 5,7
Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Straßenverkehr	PG	807	0,1	0	0,2	1,5	18,1	80,0	6,0 / 5,8
	KG	871	0	0,2	0,6	3,6	18,0	77,6	6,0 / 5,7
	RG	2.114	0,2	0,1	0,5	2,4	19,5	77,2	6,0 / 5,7
	Insg.	3.792	0,2	0,1	0,5	2,5	18,9	77,9	6,0 / 5,7
Ich lobe mein Kind, wenn es sich im Straßenverkehr richtig verhält.	PG	808	0,1	0,1	0,6	2,5	17,1	79,6	6,0 / 5,8
	KG	867	0,1	0,1	0,8	3,3	15,7	79,9	6,0 / 5,7
	RG	2.107	0,5	0,2	0,5	2,5	16,1	80,3	6,0 / 5,7
	Insg.	3.782	0,3	0,2	0,6	2,7	16,2	80,0	6,0 / 5,7

Tab. 4-5: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu den Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 10)

4.2.1 Häufigkeitsverteilungen zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Betrachtet man die Verteilungen der vorgenommenen Angaben auf der sechsstufigen Antwortskala, wird ersichtlich, dass diese pro Item durchaus unterschiedlich ausfallen (vgl. Tab. 4-5). Dabei zeigen sich vor allem Unterschiede hinsichtlich der Verteilung der Antworten auf die obersten vier Antwortkategorien. Die drei untersten Skalenpunkte, die eine geringe Zustimmung zu den vorgelegten Aussagen signalisieren, sind dagegen bei allen

Items nur schwach besetzt. Die größte Ablehnung findet sich für das Item zur Verkehrserziehung als alltäglichen Bestandteil mit 10,5 % der Befragten, die sich in den Antwortkategorien „1“, „2“ und „3“ verorten.

Weiterhin können die Befragten gut anhand des Anteils der Personen differenziert werden, die die höchste Antwortalternative gewählt haben und damit ihre volle Zustimmung zu den vorgelegten Aussagen zum Ausdruck bringen: Diese umfasst im Fall des Items „Ich finde, dass im Kindergarten

regelmäßig Verkehrserziehung stattfinden sollte“ in allen Untersuchungsgruppen etwas mehr als sechs von zehn Befragten. Die Aussage „Verkehrserziehung ist in unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung“ erfährt dagegen in Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe lediglich von etwa vierzig Prozent der Befragten die höchstmögliche Zustimmung. Beinahe exakt drei Viertel der Befragten sind in allen Untersuchungsgruppen uneinge-

schränkt der Meinung, dass Eltern die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr tragen. Den Aussagen „Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Straßenverkehr“ und „Ich lobe mein Kind, wenn es sich im Straßenverkehr richtig verhält“ schließen sich jeweils etwa vier von fünf Befragten in den einzelnen Untersuchungsgruppen vollumfänglich an.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern				
	Regelmäßiges Stattfinden im Kindergarten	Alltäglicher Bestandteil der Erziehung	Hauptverant- wortung der Eltern	Erklärung sicheren Verhaltens	Lob bei richtigem Verhalten
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	–	–	–	–	–
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	–	–	–	–	–
Geschlecht des Kindes: Männlich	–	–	–	–	–
Alter des Kindes	+	–	–	+	–
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	–	–	–	–	–
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	–	–	–
Migrationshintergrund	–	–	+	+	+
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	+	+	+
n	3.507	3.509	3.512	3.484	3.479

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Regelmäßiges Stattfinden im Kindergarten“: Angehörige der Kontrollgruppe stimmen der vorgelegten Aussage seltener zu als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Je älter ein Kind ist, desto eher wird der vorgelegten Aussage zugestimmt. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 4-6: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern; Befragungszeitpunkt t_0

4.2.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern

Unterzieht man die Zustimmung zu den vorgelegten Aussagen zur Verkehrserziehung einer differenzierten Betrachtung nach Untersuchungsgruppe und soziodemographischen Merkmalen, so lassen sich folgende Befunde festhalten (vgl. Tab. 4-6):

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich lediglich bei einem von fünf Items zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern statistisch signifikant. Allerdings bezieht sich dieses Item ausdrücklich auf das regelmäßige Stattfinden von Verkehrserziehung im Kindergarten. Dieser Aussage wird

von späteren Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung signifikant stärker zugestimmt als von der Kontrollgruppe.

Zu den soziodemographischen Merkmalen der Befragten ist Folgendes anzumerken:

Personen, deren Kinder in Wohnumfeldern mit hoher Verkehrsdichte leben, äußern zu drei der fünf vorgelegten Aussagen eine signifikant höhere Zustimmung als Befragte, deren Kinder nur einer geringen Verkehrsdichte ausgesetzt sind. Dies deutet darauf hin, dass Eltern, deren Kinder einer höheren Verkehrsdichte ausgesetzt sind, möglicherweise auch ein höheres Problembewusstsein haben und damit verbunden der Verkehrserziehung eine höhere Relevanz zuweisen. Männliche Elternteile weisen zudem in vier von fünf Items eine signifikant geringere Zustimmung zu den Items auf als

ihre weiblichen Pendants. D. h. die befragten Väter stehen der Verkehrserziehung reservierter gegenüber und praktizieren diese auch seltener (Erklären, Loben) als Mütter. Hinsichtlich des Schulabschlusses und des Migrationshintergrundes der Befragten lässt sich kein einheitliches Bild zeichnen: Hier treten in den einzelnen Items sowohl signifikant höhere als auch signifikant geringere Zustimmungswerte zwischen den einzelnen Subgruppen der Befragten auf. Personen, die bereits früher eine Veranstaltung zur Verkehrssicherheit von Kindern besucht haben, heben sich außerdem in zwei von fünf Items mit einer höheren Zustimmung zu den vorgelegten Aussagen von den übrigen Befragten ab. Eine frühere Teilnahme an einer Verkehrssicherheitsveranstaltung scheint die Eltern zumindest hinsichtlich der Wichtigkeit einer regelmäßigen Beschulung mit Verkehrserziehungsinhalten in der Kindertagesstätte und auch hinsichtlich der Verankerung von Verkehrserziehung in der eigenen Erziehungsarbeit, zu sensibilisieren.⁷⁰

4.2.3 Veränderung der Zustimmung zu Aussagen zur Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)

Im nächsten Analyseschritt werden die kurzfristigen Veränderungen der Zustimmung zu den Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_1 in den Blick genommen.

Dabei zeigt sich, dass für alle Items mit Ausnahme der Aussage „Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihres Kindes im Straßenverkehr“ signifikante Veränderungen in mindestens einer der Untersuchungsgruppen auftreten (vgl. Tab. 4-7).⁷¹

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Ich finde, dass im Kindergarten regelmäßig Verkehrserziehung stattfinden sollte“

Die Zustimmung zu der Aussage, Verkehrserziehung sollte im Kindergarten regelmäßig stattfinden, fällt sowohl in der Prüfgruppe als auch in der Kontrollgruppe zum Befragungszeitpunkt t_1 signifikant

höher aus als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung (vgl. Tab. 4-7).

Insbesondere Erhöhungen der Zustimmungswerte um zwei Skalenpunkte oder mehr treten dabei häufiger auf als entsprechende Abnahmen (vgl. Bild 4-3). In der Prüfgruppe lässt sich für ein Drittel der Panelteilnehmer eine Veränderung ihrer Zustimmung zu der vorgelegten Aussage zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung feststellen. Angehörige der Kontrollgruppe weichen zum Zeitpunkt t_1 sogar in mehr als vier von zehn Fällen in ihrer Zustimmung vom Ausgangswert in der Basisbefragung ab.

Die in beiden Untersuchungsgruppen beobachteten Zunahmen der Zustimmungswerte zwischen t_0 und t_1 unterscheiden sich in ihrem Ausmaß nicht signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe, so dass die entsprechende Entwicklung in der Prüfgruppe nicht plausibel mit dem Besuch der KuV-Elternveranstaltung begründet werden kann (vgl. Tab. 4-7).

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Verkehrserziehung ist in unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung“

Auch für die Aussage, Verkehrserziehung sei ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung in den Familien der Befragten, zeigt sich zum Befragungszeitpunkt t_1 eine höhere Zustimmung sowohl der Prüf- als auch der Kontrollgruppe als noch in der Basisbefragung (vgl. Tab. 4-7). Die Zunahme in der Kontrollgruppe fällt dabei mit durchschnittlich +0,4 Skalenpunkten etwas höher aus als jene in der Prüfgruppe (+0,2 Skalenpunkte).

Insbesondere derjenige Anteil der Panelteilnehmer, der seine Zustimmung zwischen den beiden Erhebungen um eine Kategorie nach oben korrigiert, übertrifft in der Kontrollgruppe mit 25,0 % der Befragten den entsprechenden Wert in der Prüfgruppe (19,1 %) deutlich. Abnahmen in der Zustimmung um eine Ausprägung der abhängigen Variable treten hingegen unter den KuV-Teilnehmern mit 15,1 % häufiger auf als in der Kontrollgruppe mit 11,0 % der Befragten (vgl. Bild 4-3).

⁷⁰ Bei allen gefundenen Einflüssen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und der soziodemographischen Merkmale handelt es sich um kleine oder sehr kleine Effekte (vgl. Tab. A4-6 in Anhang VIII).

⁷¹ Bei allen signifikanten Veränderungen zwischen t_0 und t_1 werden kleine Effekte festgestellt (vgl. Tab. 4-7).

Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₁ ^c
			Median / MW ^b			Cohens d	
Verkehrserziehung sollte im Kindergarten regelmäßig stattfinden ^d	PG	662	6,0 / 5,5	6,0 / 5,6	0,0 / 0,1	0,2	n.s.
	KG	436	6,0 / 5,4	6,0 / 5,5	0,0 / 0,1	0,2	
Verkehrserziehung ist ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung	PG	664	5,0	5,3	0,2	0,2	sig.
	KG	436	5,0	5,4	0,0 / 0,4	0,4	
Eltern sind Hauptverantwortliche für die Sicherheit ihres Kindes	PG	665	6,0 / 5,7	6,0 / 5,6	0,0 / -0,0	0,1	n.s.
	KG	438	6,0 / 5,7	6,0 / 5,6	0,0 / -0,0	0,1	
Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Verkehr	PG	653	6,0 / 5,8	6,0 / 5,8	0,0 / -0,0	0,2	sig.
	KG	431	6,0 / 5,7	6,0 / 5,8	0,0 / 0,1	0,3	
Ich lobe mein Kind bei richtigem Verhalten im Straßenverkehr	PG	656	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / -0,1	0,3	n.s.
	KG	432	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / -0,0	0,1	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen W₀ und W₁; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme;

^d Da für dieses Item zum Zeitpunkt t₀ signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe bestehen, wird das Ausgangsniveau der abhängigen Variable als zusätzliche Kontrollvariable berücksichtigt;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₁ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 4-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

Der Vergleich der Entwicklungen in den beiden Untersuchungsgruppen erbringt auf Basis der dargelegten Befunde zwar ein statistisch signifikantes Ergebnis (vgl. Tab. 4-7). Da die Erhöhung der Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe dabei diejenige in der Prüfgruppe übertrifft, kann allerdings keine Wirkung der KuV-Elternveranstaltung im Sinne der Zielsetzungen von KuV auf diese zeitliche Entwicklung unterstellt werden. Vielmehr deutet sich an, dass KuV eine „dämpfende“ Wirkung auf die Erhöhung der Zustimmung zum Zeitpunkt t₁ hat. Eine Erklärung dafür kann z. B. sein, dass die Teilnehmer in der Veranstaltung neue Informationen zur altersgerechten Ausgestaltung der Verkehrserziehung im Alltag erfahren. Dabei ist denkbar, dass von den Teilnehmern daher nach der Veranstaltung eine realistischere Einschätzung ihrer eigenen Verkehrserziehungsarbeit erfolgt, als von Nichtteilnehmern.⁷²

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Die Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihres Kindes im Straßenverkehr“

Das Zutreffen der Aussage, dass Eltern die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr tragen, wird bereits zum Befragungszeitpunkt t₀ in beiden Untersuchungsgruppen vergleichsweise stark zum Ausdruck gebracht.

Hinsichtlich dieses Items lässt sich weiterhin keine signifikante Veränderung der Zustimmungswerte zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁ für eine der Untersuchungsgruppen feststellen (vgl. Tab. 4-7). Vielmehr ist in beiden betrachteten Gruppen eine tendenzielle Abnahme des Zutreffens zu beobachten. Dies lässt sich auch daran ablesen, dass Zu- und Abnahmen der geäußerten Zustimmung zum hier behandelten Item in beiden Gruppen etwa gleich häufig auftreten (vgl. Bild 4-3).

⁷² Auch wenn es zwar einen statistisch signifikanten Einfluss der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit auf die intertemporale Veränderung gibt, ist dieser inhaltlich wenig bedeut-

sam, da es sich um eine sehr kleine Effektstärke handelt (vgl. Tab. A4-7 in Anhang VIII).

Die relativ geringe quantitative Veränderung der Antworten zwischen t_0 und t_1 , die zudem in Prüf- und Kontrollgruppe in dieselbe Richtung weist, bedingt keinen verallgemeinerbaren Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich der kurzfristigen Entwicklung ihrer Zustimmung zur

vorgelegten Aussage (vgl. Tab. 4-7). Damit kann auch nicht plausibel unterstellt werden, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung die Einstellung der Befragten hinsichtlich der Verortung der Hauptverantwortung für die Sicherheit ihres Kindes im Straßenverkehr kurzfristig beeinflusst hat.

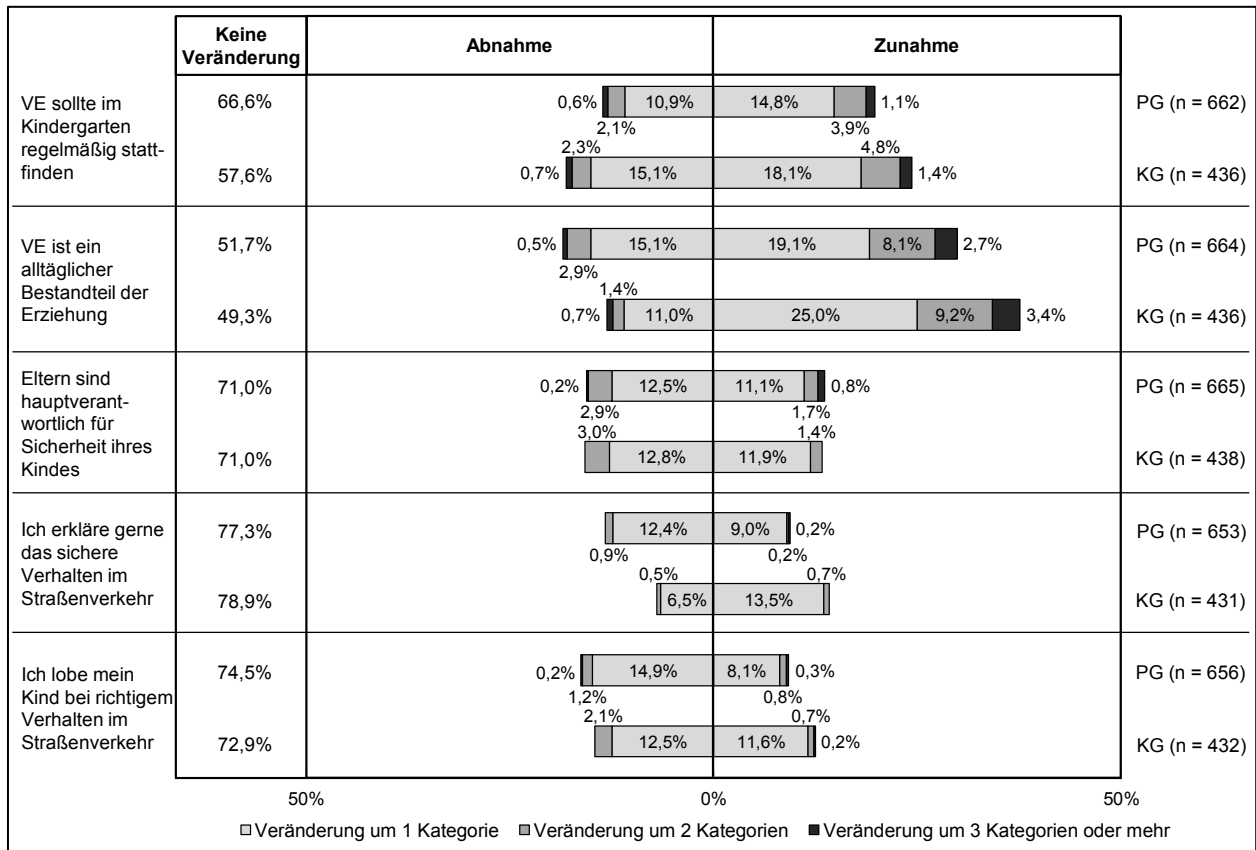


Bild 4-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Straßenverkehr“

Die Betrachtung der kurzfristigen zeitlichen Entwicklung hinsichtlich der Zustimmung der Befragten zu der Aussage, dem eigenen Kind das sichere Verhalten im Straßenverkehr gerne zu erklären, erbringt folgende Befunde:

In beiden Untersuchungsgruppen ist eine signifikante Veränderung des betrachteten Merkmals zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung festzustellen (vgl. Tab. 4-7). Allerdings erhöht sich die Zustimmung zur vorgelegten Aussage lediglich in der Kontrollgruppe signifikant, während in der Prüfgruppe eine leichte Abnahme der durchschnittlich geäußerten Zustimmung zwischen t_0 und t_1 auftritt.

Die aufgezeigte Entwicklung bestätigt sich auch bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilung der Befragten hinsichtlich ihrer Veränderung zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung (vgl. Bild 4-3): In der Prüfgruppe der Panelteilnehmer stehen 9,4 % der Befragten, die in der Nachbefragung eine höhere Zustimmung äußern als in der Basisbefragung, 13,3 % gegenüber, die ihre Zustimmung zwischen t_0 und t_1 um mindestens eine Kategorie nach unten korrigieren. Dagegen sind in der Kontrollgruppe mit 14,2 % mehr als doppelt so viele Personen mit zunehmenden Zustimmungswerten zu verzeichnen als Befragte, die in der ersten Nachbefragung eine geringere Zustimmung äußern als in der Basisbefragung (7,0 %).

Zwar ergibt sich ein signifikanter Zusammenhang zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit

und der Veränderung des hier betrachteten Merkmals zwischen t_0 und t_1 (vgl. Tab. 4-7). Eine signifikante Veränderung hin zu einer umfänglicheren Zustimmung tritt jedoch ausschließlich in der Kontrollgruppe auf. Diesbezüglich scheint die KuV-Teilnahme die Eltern eher zu ernüchtern.⁷³

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Ich lobe mein Kind, wenn es sich im Straßenverkehr richtig verhält“

Dass die Befragten ihr Kind bei richtigem Verhalten im Straßenverkehr loben, wird in der ersten Nachbefragung in beiden Untersuchungsgruppen seltener berichtet als in der Basisbefragung (vgl. Tab. 4-7). Die beobachtete Abnahme der geäußerten Zustimmungen erweist sich dabei nur in der Prüfgruppe als statistisch signifikant.

In Übereinstimmung mit diesem Befund können auch die Differenzen der Anteile von Zu- und Abnahmen in den beiden Untersuchungsgruppen angeführt werden (vgl. Bild 4-3). Während in der Prüfgruppe der Anteil der Reduktionen der Zustimmungswerte denjenigen der Zunahmen um 7,1 Prozentpunkte übersteigt, beträgt der entsprechende Wert in der Kontrollgruppe lediglich 2,1 Prozentpunkte.

Nichtsdestotrotz errechnet sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe und der Entwicklung des hier betrachteten Items zwischen t_0 und t_1 (vgl. Tab. 4-7). Die stärkere Abnahme der Zustimmungswerte in der Prüfgruppe steht somit nicht im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlichen Besuch der KuV-Elternveranstaltung.

4.2.4 Veränderung der Zustimmung zu Aussagen zur Verkehrserziehung zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)

Die Analyse der Veränderungen in den Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihrer Zustimmung zu Aussagen mit Bezug zur Verkehrssicherheit zwischen den Befragungszeitpunkten t_0 und t_2 bildet den letzten Schritt der in Abschnitt 4.2 vorgestellten Untersuchungen.

Im Vergleich von Basisbefragung und zweiter Nachbefragung treten in drei der fünf erhobenen Items signifikante langfristige Veränderungen im

Antwortverhalten der Befragten auf (vgl. Tab. 4-8).⁷⁴

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Ich finde, dass im Kindergarten regelmäßig Verkehrserziehung stattfinden sollte“

Das regelmäßige Stattfinden von Verkehrserziehung im Kindergarten weist in beiden Untersuchungsgruppen eine signifikant höhere durchschnittliche Zustimmung zum Befragungszeitpunkt t_2 auf (vgl. Tab. 4-8).

In beiden Untersuchungsgruppen übersteigen die Anteile der zunehmenden Zustimmungen jene der Abnahmen, wobei es in der Kontrollgruppe etwas mehr Zunahmen um eine oder zwei Kategorien gibt als in der Prüfgruppe (vgl. Bild 4-4).

Allerdings kann aus diesen Befunden kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer Entwicklung zwischen den beiden Zeitpunkten abgeleitet werden (vgl. Tab. 4-8). Damit kann kein Nachweis dafür erbracht werden, dass die KuV-Teilnahme sich auf die Einstellung der Befragten zum regelmäßigen Stattfinden von Verkehrserziehung im Kindergarten auswirkt.

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Verkehrserziehung ist in unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung“

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Betrachtung der langfristigen Entwicklung der durchschnittlichen Zustimmungswerte zu der Aussage, Verkehrserziehung sei in der Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung: Auch hier tritt in beiden Untersuchungsgruppen eine Erhöhung der geäußerten Zustimmungen zwischen t_0 und t_2 auf (vgl. Tab. 4-8). Allerdings können diese Veränderungen mit einer durchschnittlichen Zunahme von +0,3 Skalenpunkten sowohl in der Prüf- als auch in der Kontrollgruppe als statistisch signifikant ausgewiesen werden.

In beiden Untersuchungsgruppen korrigieren etwa drei von zehn Panelteilnehmern ihre geäußerte Zustimmung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung um mindestens eine Kategorie nach oben (vgl. Bild 4-4).

Dabei scheint es sich jedoch um einen allgemeinen Trend unter den Befragten zu handeln, der im Fall der Prüfgruppe nicht auf die Teilnahme an der

⁷³ Auch hier ist die Effektstärke des Einflusses der Teilnahme an der Veranstaltung sehr klein (vgl. Tab. A4-7 in Anhang VIII).

⁷⁴ Für die signifikanten Veränderungen zwischen t_0 und t_2 errechnen sich kleine Effektstärken (vgl. Tab. 4-8).

KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann: Da in beiden Untersuchungsgruppen zwischen t_0 und t_2 eine Zunahme der Zustimmung zur vorgelegten Aussage in einem ähnlichen quantita-

tiven Ausmaß stattfindet, unterscheidet sich die langfristige Entwicklung des hier behandelten Merkmals nicht signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 4-8).

Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern ^a	n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_2 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_2	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W_0 und W_2 ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Verkehrserziehung sollte im Kindergarten regelmäßig stattfinden ^d	PG	642	6,0 / 5,5	5,6	0,0 / 0,1	n.s.
	KG	453	5,4	6,0 / 5,5	0,0 / 0,1	
Verkehrserziehung ist ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung	PG	641	5,0	5,3	0,3	n.s.
	KG	453	5,0	5,3	0,3	
Eltern sind Hauptverantwortliche für die Sicherheit ihres Kindes	PG	643	6,0 / 5,7	6,0 / 5,6	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	452	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / 0,0	
Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Verkehr	PG	635	6,0 / 5,8	6,0 / 5,8	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	449	6,0 / 5,7	6,0 / 5,8	0,0 / 0,0	
Ich lobe mein Kind bei richtigem Verhalten im Straßenverkehr	PG	635	6,0 / 5,8	6,0 / 5,6	0,0 / -0,1	n.s.
	KG	446	6,0 / 5,7	6,0 / 5,7	0,0 / -0,0	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen W_0 und W_2 ; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme;

^d Da für dieses Item zum Zeitpunkt t_0 signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe bestehen, wird das Ausgangsniveau der abhängigen Variable als zusätzliche Kontrollvariable berücksichtigt;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_2 bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 4-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Veränderung der Zustimmung zu der Aussage „Die Eltern tragen die Hauptverantwortung für die Sicherheit ihres Kindes im Straßenverkehr“

Das Zuschreiben der Hauptverantwortung der Eltern für die Sicherheit des Kindes im Straßenverkehr unterliegt in keiner der beiden Untersuchungsgruppen einer signifikanten langfristigen Veränderung (vgl. Tab. 4-8). Es kann lediglich die Tendenz einer abnehmenden Zustimmung in der Prüfgruppe bzw. einer zunehmenden Zustimmung in der Kontrollgruppe zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 berichtet werden.

Dabei treten zudem hauptsächlich Veränderungen der geäußerten Zustimmung im Umfang eines Skalenpunktes auf (vgl. Bild 4-4).

Trotz der unterschiedlichen Richtung der langfristigen Entwicklung in den beiden Untersuchungsgruppen errechnet sich kein signifikanter Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe und der Veränderung der Zustimmung zur Verortung der Hauptverantwortung für die Sicherheit des Kindes im Straßenverkehr zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung (vgl. Tab. 4-8). Damit kann auch im Fall dieser Aussage kein Zusammenhang des Besuches der KuV-Elternveranstaltung mit der langfristigen Entwicklung der Einstellungen der Befragten festgehalten werden.

zum Zeitpunkt der Basisbefragung (vgl. Bild 4-4). In der Kontrollgruppe beträgt der entsprechende Anteil dagegen lediglich 13,9 %, so dass hier ein geringeres Übergewicht der Abnahmen gegenüber den Zunahmen im betrachteten Item zustande kommt.

Trotz des signifikanten Testergebnisses für die Prüfgruppe in Richtung einer Abnahme der geäußerten Zustimmung errechnet sich kein statistisch signifikanter Gruppenunterschied in der langfristigen Entwicklung des hier betrachteten Items (vgl. Tab. 4-8). Es kann also kein Zusammenhang zwischen dem Besuch der KuV-Veranstaltung und einem vermehrten Loben des Kindes bei richtigem Verhalten im Straßenverkehr unterstellt werden.

Zusammenfassung

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich in der Basisbefragung (t_0) lediglich hinsichtlich eines von fünf Items zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern signifikant voneinander. Allerdings bezieht sich dieses Item ausdrücklich auf das regelmäßige Stattfinden von Verkehrserziehung im Kindergarten. Ihm wird von späteren Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung signifikant stärker zugestimmt als von der Kontrollgruppe. D. h., Eltern, denen mehr an regelmäßiger Verkehrserziehung im Kindergarten liegt, besuchen auch eher die KuV-Elternveranstaltung.

Hinsichtlich ihrer Zustimmung zu Aussagen mit Bezug zur Verkehrserziehung lässt sich zwischen t_0 und t_1 keine kurzfristig erhöhte Sensibilität der KuV-Teilnehmer feststellen, die auf den Besuch der Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann: Bei drei der fünf vorgelegten Items unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe nicht signifikant hinsichtlich ihrer Entwicklung zwischen t_0 und t_1 . Für die beiden Items „Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Straßenverkehr“ und „Verkehrserziehung ist in unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung“ lässt sich zwar ein kurzfristiger, statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen berichten. Allerdings erhöhen sich für diese Merkmale die Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe jeweils signifikant stärker als in der Prüfgruppe. Somit kann auch hier keine Wirkung des untersuchten Zielgruppenprogramms auf die Gruppe der Veranstaltungsteilnehmer festgehalten werden, der in die erwartete Richtung einer Verbesserung der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen weist.

Auf Basis der vorgenommenen Analysen kann zudem der Schluss gezogen werden, dass sich der Besuch der KuV-Elternveranstaltung auch längerfristig, zwischen t_0 und t_2 , nicht auf die gemessenen Einstellungen der Befragten zu Themen der Verkehrserziehung auswirkt: So kann lediglich für zwei der fünf betrachteten Items eine signifikante Erhöhung der durchschnittlichen Zustimmung in der Prüfgruppe zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung berichtet werden. Allerdings lassen sich diese Effekte ähnlich stark auch in der Kontrollgruppe nachweisen, so dass kein plausibler Zusammenhang dieses Befundes mit dem Besuch der KuV-Veranstaltung durch die Prüfgruppe unterstellt werden kann.

4.3 Einschätzung der entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern

Befunde in der Literatur legen nahe, dass Eltern einzelne verkehrssicherheitsrelevante Fähigkeiten ihrer Kinder überschätzen und gleichzeitig ihr Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, unterschätzen (vgl. MORRONGIELLO, CORBETT 2015; SCHWEBEL, BOUNDS 2003). Um zu beurteilen, inwiefern Bezugspersonen von Kindern durch die KuV-Veranstaltung für die tatsächlichen Fähigkeiten von Kindergartenkindern im Straßenverkehr sensibilisiert werden, und die potentiellen Gefahren, die aufgrund entwicklungsbedingter Einschränkungen von Kindern entstehen, wurden den Eltern drei Fragen zur Einschätzung der Schwierigkeit unterschiedlicher Verkehrssituationen für Kindergartenkinder vorgelegt. Dabei handelte es sich um die

- „Einschätzung der Geschwindigkeit und Entfernung heranfahrender Autos“,
- „Beachtung des Straßenverkehrs, wenn das Kind im Verkehrsraum spielt“ und
- „Beherrschung eines Spielfahrzeugs (wie Lauf- oder Roller), hinsichtlich Geschwindigkeit, Lenken oder Reaktion auf Hindernisse“

Auf der sechsstufigen Antwortskala sind nur die beiden Endpunkte mit „Überhaupt nicht schwierig“ und „Sehr schwierig“ verbalisiert. In der KuV-Veranstaltung sollen die Eltern bei der Behandlung von Modul G2, bei dem es um entwicklungsbedingte Einschränkungen der Verkehrstüchtigkeit von Kindern geht, für diese Thematik sensibilisiert werden.

Schwierigkeitseinschätzung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Überhaupt nicht schwierig					Sehr schwierig	
		Zeilen-%							
Entfernungs- und Geschwindigkeitseinschätzung heranfahrender Pkw	PG	817	0,5	0,4	1,3	2,0	0,4	85,4	6,0 / 5,8
	KG	875	0,2	1,0	1,9	3,5	9,7	83,5	6,0 / 5,7
	RG	2.097	2,0	1,2	1,8	4,9	12,8	77,3	6,0 / 5,6
	Insg.	3.789	1,2	1,0	1,7	4,0	11,6	80,5	6,0 / 5,7
Beachtung Verkehr beim Spielen	PG	815	1,1	1,3	3,1	12,8	23,7	58,0	6,0 / 5,3
	KG	873	1,3	1,0	3,4	13,4	23,9	56,9	6,0 / 5,3
	RG	2.095	3,0	2,5	4,8	13,1	25,1	51,6	6,0 / 5,1
	Insg.	3.783	2,2	1,9	4,1	13,1	24,5	54,2	6,0 / 5,2
Beherrschung von Spielfahrzeugen	PG	814	3,2	6,9	13,1	28,1	27,9	20,8	4,0 / 4,3
	KG	871	4,2	7,8	14,1	28,6	26,4	18,8	4,0 / 4,2
	RG	2.084	5,7	9,9	12,8	23,9	23,9	23,8	4,0 / 4,2
	Insg.	3.769	4,8	8,8	13,2	25,9	24,4	22,0	4,0 / 4,2

Tab. 4-9: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 19)

4.3.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Ein erster Blick auf die Häufigkeiten der drei Items zeigt, dass die Eltern die jeweiligen Situationen für Kindergartenkinder als unterschiedlich schwierig beurteilen (vgl. Tab. 4-9). Am schwierigsten wird im Durchschnitt die Einschätzung der Entfernung und der Geschwindigkeit heranfahrender Autos angesehen ($\bar{x} = 5,7$; $\tilde{x} = 6,0$).⁷⁵ Vier von fünf Befragten geben an, dies für „sehr schwierig“ zu halten, weitere 11,6 % wählen den nächstniedrigen Skalenwert „5“. Als am wenigsten schwierig wird dagegen die Beherrschung von Spielfahrzeugen eingeschätzt ($\bar{x} = 4,2$; $\tilde{x} = 4,0$). Lediglich etwas mehr als ein Fünftel der Befragten hält dies für „sehr schwierig“ für Kindergartenkinder. Das Item „Beachtung des Straßenverkehrs, wenn das Kind im Verkehrsraum spielt“ nimmt in der Schwierigkeitseinschätzung den mittleren Platz ein ($\bar{x} = 5,2$; $\tilde{x} = 6,0$). Jedoch beurteilt auch hier der Großteil der Befragten die Situation als (sehr) schwierig für Kindergartenkinder. Knapp vier von fünf Befragten wählen hierbei die höchste oder zweithöchste

Antwortkategorie. Im Vergleich der Untersuchungsgruppen ist zu erkennen, dass die Kontrollgruppe und die Residualgruppe alle Situationen als weniger schwierig einschätzen als die Prüfgruppe. Ob es hierbei einen signifikanten Zusammenhang gibt, der auch unter Kontrolle relevanter soziodemographischer Merkmale bestehen bleibt, wird im nächsten Schritt überprüft.

4.3.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Einschätzung der entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern

In Tab. 4-10 sind die Ergebnisse der Regressionsanalysen zur Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zum Befragungszeitpunkt t_0 zusammengefasst. Dabei zeigt sich, dass kein signifikanter Einfluss der Zugehörigkeit zur Kontrollgruppe auf die vorgenommenen Schwierigkeitseinschätzungen festgestellt werden kann. Das bedeutet, dass sich Prüf- und Kontrollgruppe vor der Elternveranstaltung in Bezug auf ihre Fähigkeitseinschätzungen von Kindergartenkindern nicht signifikant voneinander unterscheiden. Die Gruppe der Personen, von denen nicht bekannt ist, ob sie der Prüf- oder Kontrollgruppe angehören (Residualgruppe), schätzt Situationen mit heranfahrenden Pkw als

⁷⁵ Bei der Einschätzung von Entfernung und Geschwindigkeit von heranfahrenden Pkw, z. B. hinsichtlich der Lückenwahl bei Straßenquerungen, handelt es sich um einen komplexen Vorgang mit multiplen Anforderungen (z. B. visuell, auditiv, kognitiv). Kinder können dies im Kindergartenalter nur schwer leisten, auch Erwachsenen fällt dies häufig noch schwer (vgl. z. B. OXLEY et al. 2007; O'NEAL et al. 2018). Es ist also nachvollziehbar, dass dies von den Eltern schon vor der Veranstaltung als am schwierigsten eingeschätzt wird.

signifikant weniger schwierig für Kinder im Kindergartenalter ein, als Personen in der Prüfgruppe.

Bezüglich der weiteren Einflussgrößen ist in Tab. 4-10 zu erkennen, dass sich das Alter des Kindes, für das die Eltern zur Veranstaltung eingeladen wurden, bei allen abgefragten Items signifikant auf die vorgenommene Schwierigkeitseinschätzung auswirkt: Mit zunehmendem Alter des eigenen Kindes werden die infrage stehenden Situationen als weniger schwierig eingeschätzt.⁷⁶ Dies ist insofern nachvollziehbar, als die Befragten ihr eigenes Kind als Referenz für die Beantwortung der vorgelegten Fragen heranziehen, wenngleich im Fragebogen die Ausfüllanweisung angegeben war, hierbei allgemein an Kinder im Kindergartenalter zu denken.

Der Migrationshintergrund der Familie weist für zwei der Items einen signifikanten Einfluss auf: Die Situationen „Einschätzung heranfahrender Pkw“ und „Beachtung des Verkehrs während des Spielens im Verkehrsraum“ werden von Eltern mit Migrationshintergrund signifikant als weniger schwierig eingeschätzt als von Eltern ohne Migrationshintergrund.

Sowohl wenn der Befragte männlich ist, als auch wenn es sich beim Kind des Befragten um einen Jungen handelt, wird die Situation „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Autos“ als signifikant weniger schwierig eingeschätzt, als von Frauen bzw. Eltern von Mädchen.

Das Geschlecht des Kindes hat außerdem einen signifikanten Effekt auf die Einschätzung der Schwierigkeit der Beherrschung von Spielfahrzeugen: Wenn es sich bei dem Kind um einen Jungen handelt, wird auch diese Situation als weniger schwierig für Kindergartenkinder eingeschätzt.

Hinsichtlich der Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes lässt sich festhalten, dass dieses zum Zeitpunkt t_0 einen signifikanten Zusammenhang mit der eingeschätzten Schwierigkeit des Beachtens des Verkehrs beim Spielen aufweist: Eltern, deren Kinder in einem Wohnumfeld mit (eher) hoher Verkehrsdichte aufwachsen, schätzen diese Situation plausibler Weise als schwieriger ein als Eltern in Wohnumfeldern mit (eher) wenig oder keinem Verkehr.

Befragte, deren höchster Schulabschluss das (Fach-)Abitur ist, heben sich in zwei der drei betrachteten Items durch eine signifikant höhere Schwierigkeitseinschätzung in der Basisbefragung

von Personen mit vergleichsweise geringerer Schulbildung ab: Die Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw wird von ersteren ebenso als schwieriger eingeschätzt wie die Beachtung des Verkehrs beim Spielen.

Schließlich ist im Fall einer früheren Teilnahme an Veranstaltungen zur Verkehrssicherheit für alle vorgelegten Situationen eine signifikant erhöhte Schwierigkeitseinschätzung der Befragten festzustellen. D. h. Eltern, die bereits früher eine Verkehrssicherheitsveranstaltung besucht haben, erweisen sich schon vor der KuV-Elternveranstaltung als stärker hinsichtlich der Einschätzung der Schwierigkeit von Verkehrssituationen durch Kindergartenkinder sensibilisiert.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Schwierigkeitseinschätzung		
	Einschätzung heranfahrender Pkw	Beachtung Verkehr beim Spielen	Beherrschung Spielfahrzeuge
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	-	-	-
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	-	-	-
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	-	-
Alter des Kindes	-	-	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	+	-
Migrationshintergrund	-	-	-
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	+
n	3.493	3.488	3.476

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Beherrschung von Spielfahrzeugen“: Angehörige der Kontrollgruppe schätzen die Situation weniger schwierig ein als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto weniger schwierig wird die Situation eingeschätzt. Dieser Einfluss auf die Elterneinschätzung erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 4-10: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder; Befragungszeitpunkt t_0

⁷⁶ Bei allen gefundenen Effekten können nur kleine oder sehr kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. A4-10 in Anhang VIII).

4.3.3 Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)

Im nächsten Schritt wird überprüft, ob es nach der Elternveranstaltung zu kurzfristigen intertemporalen Veränderungen hinsichtlich der vorgenommenen Schwierigkeitseinschätzungen der Befragten kommt.

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Einschätzung heranfahrender Pkw“

Für das Item „Einschätzung heranfahrender Pkw“ tritt zwischen der Basisbefragung vor der KuV-Elternveranstaltung und der ersten Nachbefragung wenige Wochen später sowohl für die Prüf- als auch für die Kontrollgruppe eine Abnahme der Schwierigkeitseinschätzung auf, welche zwar nur geringfügig, für die Prüfgruppe aber statistisch signifikant ist (vgl. Tab. 4-11).⁷⁷ D. h. in der Zweitbefragung schätzen die Eltern die diesbezügliche Schwierigkeit etwas geringer ein.

Bei genauerer Betrachtung der intraindividuellen Veränderungen zeigt sich, dass ca. 78 % (PG) bzw. ca. 80 % (KG) der Befragten ihre entsprechende Einschätzung nach der Elternveranstaltung nicht verändern (vgl. Bild 4-5). In der Prüfgruppe schätzen außerdem etwa 13 % der Befragten die Situation nach dem Besuch der KuV-Elternveranstaltung als weniger schwierig ein als zuvor. In den meisten Fällen (9,7 %) handelt es sich dabei um eine Abnahme der Schwierigkeitseinschätzung um lediglich eine Kategorie. Zu einer erhöhten Schwierigkeitseinschätzung kommt es für etwa 9 % der Prüfgruppenangehörigen; auch hier tritt im Großteil der betrachteten Fälle (6,3 %) eine Zunahme im Umfang eines Skalenpunktes auf. Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei näherer Betrachtung der Kontrollgruppe: Etwas mehr als jeder zehnte Befragte (11,7 %) schätzt die Schwierigkeit der Einschätzung heranfahrender Pkw für Kindergartenkinder zum Zeitpunkt W_1 geringer ein als zum Zeitpunkt W_0 ; die Mehrzahl der Befragten (8,1 %) korrigiert ihre Einschätzung dabei lediglich um eine Kategorie. Eine Zunahme der vorgenommenen Schwierigkeitseinschätzung lässt sich dagegen nur für etwas weniger als jeden zehnten Kontrollgruppenangehörigen (8,6 %) berichten. Auch hier dominieren Veränderungen um eine Ausprägung der abhängigen Variable.

Die Entwicklung zwischen den Befragungszeitpunkten W_0 und W_1 unterscheidet sich nicht signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe, so dass der zuvor berichtete Befund einer statistisch signifikanten Abnahme der Schwierigkeitseinschätzung in der Prüfgruppe nicht plausibel auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann (vgl. Tab. 4-11).

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“

Für das Item „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ zeigt sich in der Prüfgruppe eine signifikante Zunahme der Schwierigkeitseinschätzung zwischen t_0 und t_1 (vgl. Tab. 4-11) – allerdings handelt es sich um einen kleinen Effekt (Cohens $d = 0,3$). In der Kontrollgruppe tritt dagegen tendenziell eine Abnahme der Schwierigkeitseinschätzung zwischen den beiden Befragungszeitpunkten auf.

Die intraindividuellen Veränderungen zwischen W_0 und W_1 fallen im Vergleich zum vorher betrachteten Item (Einschätzung heranfahrender Pkw) etwas höher aus (vgl. Bild 4-5): In der Prüfgruppe korrigiert ein Viertel aller Panelteilnehmer seine Schwierigkeitseinschätzung zum Zeitpunkt t_1 im Vergleich zum Zeitpunkt t_0 um mindestens eine Kategorie nach oben. Umgekehrt schätzen 17,4 % der Prüfgruppenangehörigen die Beachtung des Verkehrs beim Spielen nach der Elternveranstaltung als weniger schwierig ein als zuvor. In der Kontrollgruppe übersteigt der Anteil der Befragten, die die Schwierigkeit der vorgelegten Verkehrssituation in der ersten Nachbefragung als weniger schwierig einschätzen als zum Zeitpunkt der Basisbefragung (23,2 %), dagegen den Anteil der Personen, deren Schwierigkeitseinschätzung sich zwischen den beiden Befragungen erhöht (20,3 %).

Der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der Entwicklung der vorgenommenen Einschätzungen zwischen t_0 und t_1 erbringt ein statistisch signifikantes Ergebnis (vgl. Tab. 4-11). Damit kann im Falle der Beachtung des Verkehrs beim Spielen plausibel ein kurzfristiger sensibilisierender Effekt der Elternveranstaltung auf die Wahrnehmung der kindlichen Fähigkeiten durch die teilnehmenden Eltern unterstellt werden.⁷⁸

⁷⁷ Gemessen an Cohens d handelt es sich dabei jedoch um einen sehr kleinen Effekt.

⁷⁸ Allerdings handelt es sich hierbei um einen sehr kleinen Effekt. Die Chance, dass KuV-Teilnehmer die Situation nach der Elternveranstaltung im Vergleich zu vorher als schwieriger einschätzen, ist 1,4-fach so groß wie die Chance der Nichtteilnehmer (vgl. Tab. A4-11 in Anhang VIII).

Schwierigkeitseinschätzung ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₁ ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Einschätzung heranfahrender Pkw	PG	647	6,0 / 5,8	6,0 / 5,8	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	418	6,0 / 5,8	6,0 / 5,7	0,0 / -0,0	
Beachtung Verkehr beim Spielen	PG	646	6,0 / 5,3	6,0 / 5,5	0,0 / 0,1	sig.
	KG	419	6,0 / 5,4	6,0 / 5,4	0,0 / -0,0	
Beherrschung von Spielfahrzeugen	PG	644	4,3	4,7	0,4	sig.
	KG	417	4,2	4,5	0,2	

^a Antwortkategorien: 1 = „Überhaupt nicht schwierig“, 6 = „Sehr schwierig“; die Kategorien 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen W₀ und W₁; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₁ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 4-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

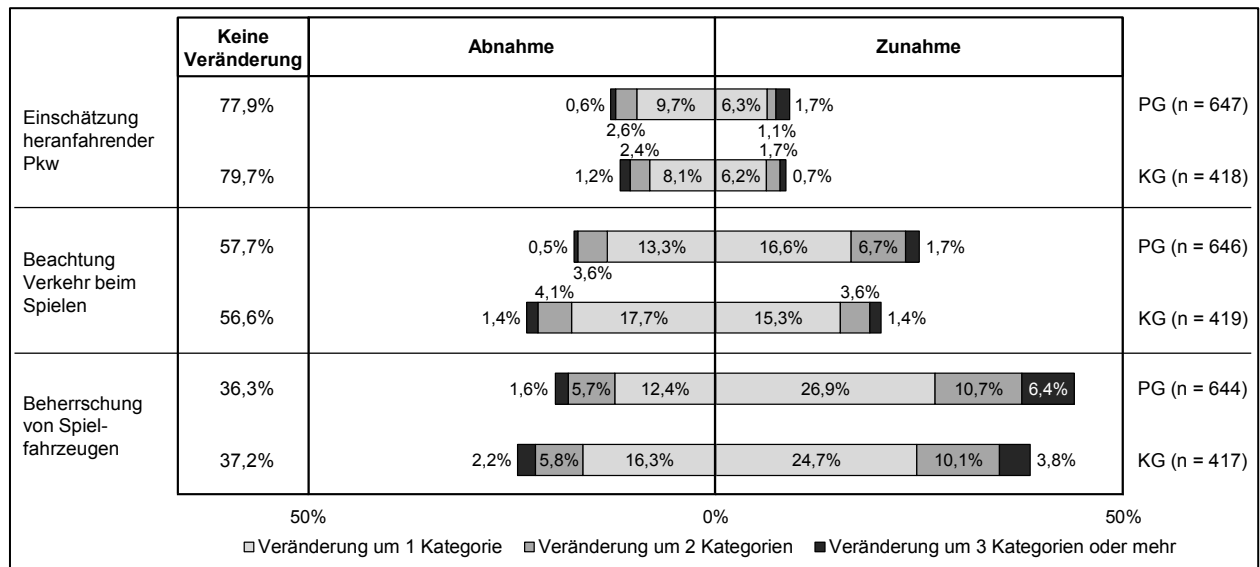


Bild 4-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Beherrschung von Spielfahrzeugen“

Das Item zur Schwierigkeitseinschätzung bezüglich der Beherrschung von Spielfahrzeugen weist – wie aufgrund der Ergebnisse zum Zeitpunkt t₀ zu erwarten war – die größte Veränderung zwischen t₀ und t₁ auf. Dieser Befund erweist sich sowohl für die Prüf- als auch für die Kontrollgruppe als statis-

tisch signifikant (vgl. Tab. 4-11). Für beide Gruppen handelt es sich dabei um einen kleinen Effekt. Die Befragten schätzen das Beherrschen von Spielfahrzeugen durch Kindergartenkinder demnach zum Zeitpunkt t₁ durchschnittlich als schwieriger ein als zum Zeitpunkt t₀. Die Mittelwerte der intraindividuellen Veränderungen betragen dabei für die Prüfgruppe +0,4 und für die Kontrollgruppe +0,2 Skalenpunkte.

Lediglich 36 % (PG) bzw. 37 % (KG) der Befragten weisen keine Veränderung ihrer Einschätzungen zwischen den Zeitpunkten W_0 und W_1 auf. Die festgestellten Veränderungen weisen in Prüf- und Kontrollgruppe überwiegend in Richtung einer Zunahme der Schwierigkeitseinschätzung (vgl. Bild 4-5): Etwa 27 % der Eltern aus der Prüfgruppe erhöhen ihre entsprechende Einschätzung um einen Skalenpunkt, weitere 10,7 % um zwei und 6,4 % sogar um drei oder mehr Kategorien. Die Zunahme in der Kontrollgruppe fällt geringer aus als in der Prüfgruppe, vor allem Erhöhungen um drei Kategorien oder mehr sind hier mit 3,8 % deutlich seltener zu beobachten als in der Prüfgruppe (6,4 %).

Die Entwicklung der Schwierigkeitseinschätzungen zwischen W_0 und W_1 unterscheidet sich signifikant zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 4-11). Somit kann unterstellt werden, dass die verstärkte Sensibilisierung der Prüfgruppe für die Schwierigkeiten ihrer Kinder hinsichtlich der Beherrschung von Spielfahrzeugen im Zusammenhang mit dem zwischenzeitlichen Besuch der KuV-Elternveranstaltung zu sehen ist.⁷⁹

4.3.4 Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)

Tab. 4-12 stellt die Veränderungen der Schwierigkeitseinschätzungen der vorgelegten Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen t_0 und t_2 dar. Wie bereits im Fall der Veränderungen zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung lässt sich für jedes Item in mindestens einer der Untersuchungsgruppen eine signifikante Veränderung nachweisen.

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Einschätzung heranfahrender Pkw“

Für die Verkehrssituation „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw“ tritt sowohl in der Prüf- als auch in der Kontrollgruppe eine signifikante Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung durch die Eltern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 auf (vgl. Tab. 4-12): Zum Zeitpunkt t_2 schätzen Angehörige beider Gruppen diese Situation als signifikant weniger schwierig ein als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung. Der Veränderung in der Prüfgruppe kann jedoch gemessen an der Effektstärke kaum inhaltliche Bedeutung beigemessen werden (Cohens $d = 0,1$),

⁷⁹ Zu beachten ist, dass es sich auch hierbei um einen sehr kleinen Effekt handelt (vgl. Tab. A4-11, Anhang VIII).

wohingegen bei der Kontrollgruppe ein kleiner Effekt vorliegt (Cohens $d = 0,3$).

Die genauere Betrachtung der aufgetretenen Veränderungen in Prüf- und Kontrollgruppe verdeutlicht die bereits anhand der zentralen Tendenzen ablesbare, stärkere Abnahme der Schwierigkeitseinschätzungen für dieses Item in der Kontrollgruppe (vgl. Bild 4-6): Reduktionen um eine Kategorie sind in dieser Untersuchungsgruppe ebenso wie Abnahmen um zwei Skalenpunkte oder mehr anteilig häufiger zu beobachten als unter den Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung. Umgekehrt treten Zunahmen der Schwierigkeitseinschätzung zwischen t_0 und t_2 in der Kontrollgruppe unabhängig von ihrem Umfang seltener auf als in der Prüfgruppe.

In beiden Gruppen ist im intraindividuellen Durchschnitt eine Abnahme der vorgenommenen Schwierigkeitseinschätzungen zu verzeichnen. Diese erweisen sich zwar als statistisch signifikant, sind aber quantitativ nur schwach ausgeprägt. Auf Basis dieser Befunde errechnet sich kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer Veränderung bezüglich der Schwierigkeitseinschätzung der hier behandelten Verkehrssituation zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung (vgl. Tab. 4-12).

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“

Die Einschätzung der Schwierigkeit für Kindergartenkinder, den Verkehr während des Spielens im Auge zu behalten, verändert sich zwischen t_0 und t_2 lediglich für die Prüfgruppe in statistisch signifikantem Ausmaß (vgl. Tab. 4-12). Im Vergleich zur Kontrollgruppe, in der ebenfalls eine – wenn auch nur tendenzielle – Zunahme der Schwierigkeitseinschätzung zu verzeichnen ist, kann die durchschnittliche intraindividuelle Veränderung der KuV-Teilnehmer mit +0,2 Skalenpunkten als wesentlich stärker ausgeprägt bezeichnet werden. Dies zeigt sich auch bei der Betrachtung der Effektstärke. Während für die Kontrollgruppe ein Cohens $d = 0,1$ vorliegt, errechnet sich bei der Prüfgruppe ein kleiner Effekt (Cohens $d = 0,3$).

Dies lässt sich auch an der Häufigkeitsverteilung der nach ihrem Ausmaß unterteilten Veränderungen in Prüf- und Kontrollgruppe ablesen (vgl. Bild 4-6): Während in der Prüfgruppe mehr als ein Viertel der Befragten (27,8 %) seine Schwierigkeitseinschätzung zum Zeitpunkt t_2 im Vergleich zur Basisbefragung erhöht, trifft dies in der Kontrollgrup-

pe lediglich auf etwa einen von fünf Befragten zu (20,6 %). Unter denjenigen Personen, aus deren Haushalten keine Person an der KuV-Veranstaltung teilgenommen hat, ist dagegen mit 21,8 % der

Panelteilnehmer ein höherer Anteil an Befragten zu verzeichnen, für die eine Abnahme der Schwierigkeitseinschätzung zwischen t_0 und t_2 festgestellt werden kann, als in der Prüfgruppe (17,9 %).

Schwierigkeitseinschätzung ^a		n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_2 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_2	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung Cohens d	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W_0 und W_2 ^c
			Median / MW ^b				
Einschätzung heranfahrender Pkw	PG	616	6,0 / 5,8	6,0 / 5,8	0,0 / -0,0	0,1	n.s.
	KG	432	6,0 / 5,8	6,0 / 5,7	0,0 / -0,1	0,3	
Beachtung Verkehr beim Spielen	PG	612	6,0 / 5,3	6,0 / 5,5	0,0 / 0,2	0,3	sig.
	KG	432	6,0 / 5,4	6,0 / 5,4	0,0 / 0,0	0,1	
Beherrschung von Spielfahrzeugen	PG	614	4,4	4,7	0,3	0,2	sig.
	KG	430	4,2	4,4	0,2	0,1	

^a Antwortkategorien: 1 = „Überhaupt nicht schwierig“, 6 = „Sehr schwierig“; die Kategorien 2 bis 5 stellen Abstufungen dieser Extreme dar;

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen W_0 und W_2 ; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_2 bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 4-12: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

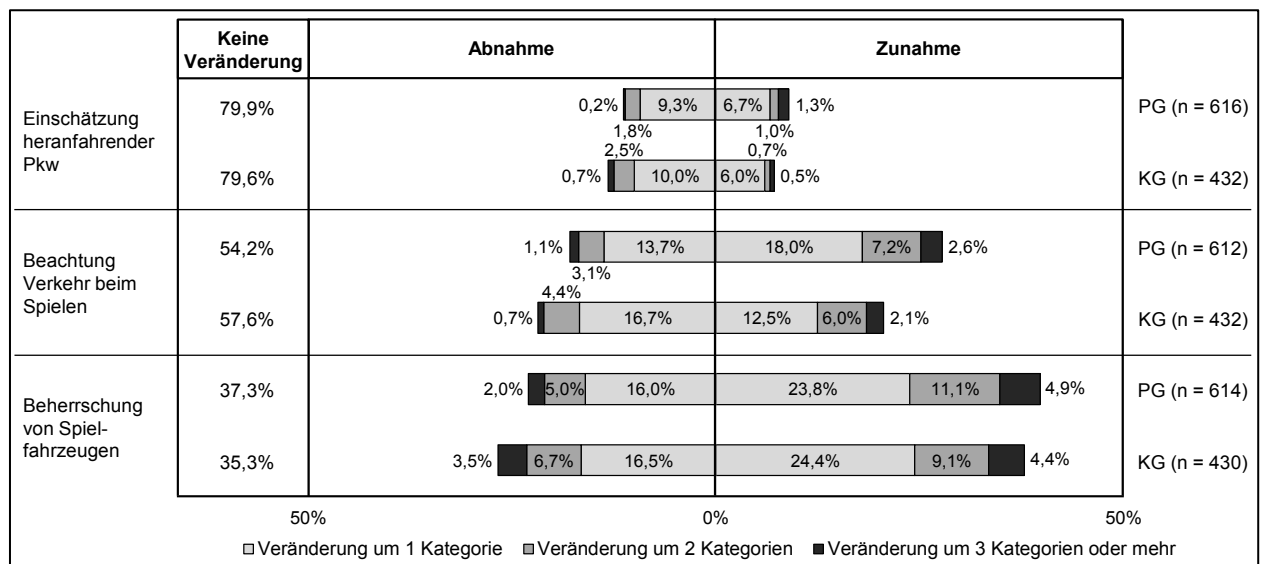


Bild 4-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Auf Basis der beschriebenen Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der langfristigen Entwicklung ihrer Schwierigkeitseinschätzungen errechnet sich ein statistisch verall-

gemeinerbarer Zusammenhang zwischen der Zugehörigkeit zu einer der Untersuchungsgruppen und der Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung zwischen t_0 und t_2 (vgl. Tab. 4-12). Die aufge-

treten langfristige Erhöhung der Schwierigkeitseinschätzung in der Prüfgruppe kann somit plausibel auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden.⁸⁰

Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung des Items „Beherrschung von Spielfahrzeugen“

Im Gegensatz zur langfristigen Entwicklung der Verkehrssituationen „Einschätzung heranfahrender Pkw“ und „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ ist im Fall der Schwierigkeitseinschätzung der Verkehrssituation „Beherrschung von Spielfahrzeugen“ in beiden betrachteten Untersuchungsgruppen eine statistisch signifikante Zunahme der eingeschätzten Schwierigkeit zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2 zu beobachten, die zudem in der Prüfgruppe etwas stärker ausgeprägt ist als in der Kontrollgruppe (vgl. Tab. 4-12). Für die Prüfgruppe liegt dabei ein kleiner und für die Kontrollgruppe ein sehr kleiner Effekt vor.

Dies äußert sich auch in einem geringeren Anteil an Befragten unter den KuV-Teilnehmern, die ihre Schwierigkeitseinschätzung zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung im Vergleich zur Basisbefragung nach unten korrigieren (23,0 %), als unter den Angehörigen der Kontrollgruppe (26,7 %) (vgl. Bild 4-6).

Die unterschiedliche Entwicklung der Untersuchungsgruppen erweist sich dabei, unter Kontrolle der relevanten soziodemographischen Merkmale der Befragten, als statistisch signifikant (vgl. Tab. 4-12). Es kann also davon ausgegangen werden, dass durch die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung langfristig eine erhöhte Sensibilisierung der Befragten für die Schwierigkeiten der Beherrschung von Spielfahrzeugen durch Kindergartenkinder erreicht werden konnte.⁸¹

Zusammenfassung

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich vor der Elternveranstaltung in Bezug auf ihre Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder nicht signifikant voneinander.

Für die KuV-Zielsetzung der Sensibilisierung von Eltern für die Gefährdung ihrer Kinder im Straßenverkehr lässt sich kurzfristig (zwischen t_0 und t_1) größtenteils eine Erreichung dieses Zieles nachweisen. Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung schätzen die Situationen „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ und „Beherrschung von Spielfahrzeugen“ für Kindergartenkinder – verglichen mit ihrer Einschätzung vor der Veranstaltung – etwa zwei Wochen danach und im Vergleich mit der Kontrollgruppe signifikant stärker als schwieriger ein. Für die verbleibende Situation, die „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw“ lässt sich mithilfe der dargestellten Analysen keine Sensibilisierung der Eltern im Sinne einer Veränderung hin zu einer Einschätzung als „schwieriger“ feststellen, die auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann. Zu bedenken ist bezüglich dieses Items jedoch, dass die Schwierigkeitseinschätzung der Eltern hier bereits zum Zeitpunkt t_0 vergleichsweise am stärksten ausgeprägt war. Somit wäre eine tatsächliche Veränderung – selbst wenn diese stattfände – durch eine erneute Erfragung der Schwierigkeitseinschätzung, aufgrund des beschriebenen „Deckeneffektes“ in der Basisbefragung, nur schwer zu erfassen.

Für die längerfristige Wirkung der KuV-Teilnahme (Vergleich zwischen t_0 und t_2) lässt sich hinsichtlich der Sensibilisierung der Eltern für die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern und damit einhergehenden Gefahrenpotentialen im Straßenverkehr Folgendes festhalten: Die hinsichtlich zwei der drei vorgelegten Verkehrssituationen im Vergleich zur Kontrollgruppe signifikant stärkere Erhöhung der Schwierigkeitseinschätzungen durch die Prüfgruppe deutet auf eine langfristig wirkende Sensibilisierung der KuV-Teilnehmer für die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern hin. Für die „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ und die „Beherrschung von Spielfahrzeugen“ kann dem Programm somit eine langfristige Zielerreichung attestiert werden. Einzig im Fall des Items „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw“ lässt sich auch in der zweiten Nachbefragung kein signifikanter Effekt des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung belegen.

⁸⁰ Wie auch bei der kurzfristigen Veränderung handelt es sich hierbei um einen sehr kleinen Effekt. (vgl. Tab. A4-12 in Anhang VIII).

⁸¹ Zu beachten ist, dass es sich auch bei dem Zusammenhang der Veränderung mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit um einen sehr kleinen Effekt handelt (vgl. Tab. A4-12, Anhang VIII).

4.4 Subjektiv wahrgenommene Veränderung von Einstellungen zur Verkehrserziehung und der Einschätzung kindlicher Fähigkeiten

Neben dem quantitativen Zugang zur Messung von Einstellungs- und Verhaltensänderungen mithilfe von Prä- und Post-Tests, nutzte der Fragebogen auch die Möglichkeit, die Befragten zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung (t_2) offen danach zu fragen, ob – und wenn ja, was – sich durch die „KuV“-Veranstaltung (Prüfgruppe) bzw. in den letzten zwei Monaten (Kontrollgruppe) an ihren Einstellungen zur Verkehrserziehung bzw. der Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Situationen für Kindergartenkinder etwas geändert hat. Die Befunde dieser subjektiv wahrgenommenen und selbstberichteten Veränderungen werden im Folgenden dargestellt.

Allgemeine Wichtigkeit und spezifische Items zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern

Knapp ein Fünftel der KuV-Teilnehmer (Prüfgruppe) berichten Veränderungen in ihren Einstellungen zur Verkehrserziehung aufgrund der Teilnahme an der Elternveranstaltung (vgl. Tab. 4-13). In der Kontrollgruppe sind es hingegen nur 3,1 % der Befragten, die eine solche Veränderung mitteilen. Der Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe ist bei einer kleinen Effektstärke statistisch signifikant (vgl. Tab. A4-V in Anhang VIII).

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Einstellungen zur Verkehrserziehung	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	19,8	3,1	12,9
Veränderung nicht genannt	80,2	96,9	87,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	647	456	1.103

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 4-13: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Einstellungen zur Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 12, KG: Frage 11)

Wird die Art der berichteten Veränderung genauer betrachtet, so zeigt sich, dass sich die Nennungen vor allem darauf beziehen, dass den Befragten die Wichtigkeit des Themas bewusster geworden ist (Prüfgruppe: $n = 75$; 92,6 %; Kontrollgruppe: $n =$

12; 92,3 %; vgl. Tab. 4-14). Unter diese Kategorie fallen z. B. Äußerungen, die sich darauf beziehen, dass das Thema im Alltag präsenter ist, mehr darauf geachtet wird oder den Eltern die Bedeutung der Verkehrserziehung und ihre Rolle dabei deutlicher wird. Vereinzelt wurde genannt, dass das Kind jetzt bei richtigem Verhalten mehr gelobt wird, um positives Verhalten zu bestärken (Prüfgruppe: $n = 2$; 2,5 %; Kontrollgruppe: $n = 1$; 7,7 %). Weitere vier Nennungen, die sich auf unterschiedliche Aspekte verkehrssicherheitsrelevanter Einstellungen beziehen, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.⁸²

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Einstellung zur Verkehrserziehung	Befragte		
	PG	KG	Gesamt
	%		
Wichtigkeit bewusster geworden	92,6	92,3	92,6
Mehr loben	2,5	7,7	3,2
Sonstiges	4,9	0	4,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,1
Anzahl (n)	81	13	94

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 4-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Einstellungen zur Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 12, KG: Frage 11)

Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kinder und Sensibilisierung für Fähigkeiten

Bei der Betrachtung der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen hinsichtlich der Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kinder im Kindergartenalter werden die Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe noch deutlicher (vgl. Tab. 4-15). Während in der Prüfgruppe etwa 3 von 10 Befragten eine Veränderung berichten, nennt dies in der Kontrollgruppe nur etwa einer von 100 Befragten. Der Unterschied ist dabei statistisch signifikant.⁸³

⁸² Eine Signifikanzprüfung wird aufgrund geringer Zellenbesetzungen nicht unternommen.

⁸³ Auch hier liegt eine kleine Effektstärke vor (vgl. Tab. A4-V in Anhang VIII).

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Schwierigkeitseinschätzung	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	29,4	1,4	17,8
Veränderung nicht genannt	70,6	98,6	82,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	613	432	1.045

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 4-15: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 26, KG: Frage 25)

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Schwierigkeitseinschätzung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Allgemeine Sensibilisierung für altersbedingte Einschränkungen	48	23,8	30,4
Erhöhte Gefahrensensibilität	39	19,3	24,7
Bewusstsein für die Wahrnehmung des Kindes	26	12,9	16,5
Verkehr aus Kindersicht betrachten	24	11,9	15,2
Einschätzung des Straßenverkehrs allgemein für Kinder als schwieriger wahrgenommen	19	9,4	12,0
Einschätzung Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw als schwieriger wahrgenommen	18	8,9	11,4
Verständnis für Verhalten des Kindes	14	6,9	8,9
Beherrschung der Spielfahrzeuge als schwieriger wahrgenommen	5	2,5	3,2
Sonstiges	9	4,5	5,7
Insgesamt	202	100,0	127,6

Mehrfachantworten: 202 Antworten von 158 Befragten;

Tab. 4-16: Prüfgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 26)

Unter den von der Prüfgruppe hierbei genannten Veränderungen befinden sich am häufigsten solche, die sich auf eine allgemeine Sensibilisierung für die altersbedingten Einschränkungen der Kinder beziehen ($n = 48$; 30,4 %, vgl. Tab. 4-16) und auf eine erhöhte Gefahrensensibilisierung ($n = 39$; 24,7 %).⁸⁴ Außerdem stellen 16,5 % ($n = 26$) der

KuV-Teilnehmer, die eine Veränderung genannt haben, in ihren frei formulierten Texten darauf ab, dass sie sich nun der spezifischen Wahrnehmung und Wahrnehmungseinschränkungen ihrer Kinder bewusst sind. Zudem wird häufiger angegeben, dass die Eltern nun den Verkehr häufiger aus der Sicht der Kinder betrachten, also beispielsweise auf Augenhöhe des Kindes gehen, um Einsicht in das Blickfeld von Kindern zu erlangen ($n = 24$; 15,2 %). Des Weiteren werden Veränderungen genannt, die unter den Kategorien „Einschätzung des Straßenverkehrs allgemein für Kinder als schwieriger wahrgenommen“ ($n = 19$; 12,0 %), „Einschätzung Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw als schwieriger wahrgenommen“ ($n = 18$; 11,4 %), „Verständnis für das Verhalten des Kindes“ ($n = 14$; 8,9 %) „Beherrschung der Spielfahrzeuge als schwieriger wahrgenommen“ ($n = 5$; 3,2 %) und „Sonstiges“ ($n = 9$; 5,7 %) zusammengefasst werden können.

Zusammenfassung

Neben rein quantitativen Prä- / Posttest-Fragen ohne expliziten Bezug zu KuV wurde den Eltern etwa zwei Monate nach dem KuV-Veranstaltungsbesuch auch die Möglichkeit gegeben, ihre subjektive Wahrnehmung zu möglichen Veränderungen ihrer Verkehrserziehung aufgrund des KuV-Besuchs in Freitexten (qualitativ) zum Ausdruck zu bringen.

Hinsichtlich der Einschätzung der Wichtigkeit von Verkehrserziehung für Kinder im Kindergartenalter und spezifischer Aspekte der Verkehrserziehung für Kinder dieses Alters, machen Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung in ihrer subjektiven Wahrnehmung häufiger als Nichtteilnehmer Veränderungen im Sinne einer Sensibilisierung für Verkehrserziehung aus, die sie auf den Besuch der KuV-Veranstaltung zurückführen.

Auch hinsichtlich der von den Eltern subjektiv wahrgenommenen Veränderungen ihrer Einschätzung von verkehrssicherheitsrelevanten Fähigkeiten von Kindern, berichtet die Prüfgruppe von einer Sensibilisierung durch die KuV-Elternveranstaltung, die im Einklang mit den Zielsetzungen von KuV steht. Dagegen berichtet die Kontrollgruppe nur selten von Veränderungen zwischen der Basisbefragung und der Befragung etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung.

Aus den selbstberichteten Aussagen lässt sich ableiten, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung insofern einen Eindruck hinterlassen hat, als das Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ bei den teilnehmenden Eltern

⁸⁴ Da in der Kontrollgruppe nur vier Nennungen erfolgt sind, wird keine Gegenüberstellung von Prüf- und Kontrollgruppe vorgenommen.

auch längere Zeit nach der Veranstaltung noch präsent ist und sie durch den Besuch der KuV-Elternveranstaltung nachhaltig für das Thema „Verkehrserziehung“ und die entwicklungsbedingten Einschränkungen ihrer Kinder sowie die Gefahren, die damit verbunden sind, sensibilisiert wurden.

5 KuV-Ziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“

Eine weitere Zielsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern. In den Elternveranstaltungen soll dies dadurch erreicht werden, dass den Eltern vermittelt wird, wie sie sich mit ihrem Kind verkehrssicher verhalten können, z. B. beim Überqueren einer Straße, wenn das Kind im Verkehrsraum oder im verkehrsfreien Raum spielt, wenn Kinder im Pkw mitgenommen werden oder bezogen auf die Spielfahrzeuge der Kinder. Diese Themen werden in den Kernmodulen K1 „Gefahren und Grenzen im Wohnumfeld“, K2 „Kinder als Mitfahrer“, K3 „Kinder zu Fuß unterwegs“ und K4 „Kinder mit Spielfahrzeugen“ behandelt.

Inwieweit die Zielsetzung „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“ durch die Elternveranstaltung erreicht wird, soll mittels Selbstreports der Eltern im vorliegenden Kapitel überprüft werden. Dazu werden zum einen intertemporale Veränderungsmessungen anhand der Prä- / Post-Messungen durchgeführt. Zum anderen werden die durch die Eltern mittels Freitexten selbstberichteten, subjektiv wahrgenommenen Veränderungen betrachtet.

5.1 Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen

Einleitend wird in diesem Zusammenhang untersucht, wie häufig bestimmte Verkehrssituationen im Alltag auftreten. Dabei wird darauf eingegangen, wie häufig das Kind im verkehrsfreien Raum und im Verkehrsraum spielt, wie häufig der Befragte mit dem Kind im Straßenverkehr als Fußgänger unterwegs ist und wie häufig das Kind alleine, ohne Begleitung Erwachsener, im Straßenverkehr unterwegs ist.

5.1.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Zum Zeitpunkt der Basisbefragung spielen die Kinder der zu KuV eingeladenen Eltern zu über 90 % mehrmals pro Woche oder (fast) täglich im verkehrsfreien Raum, also z. B. im Garten, auf dem Spielplatz oder im Park (vgl. Tab. 5-1).

Im Verkehrsraum (z. B. Gehweg, Straße, Hofeinfahrt oder Parkplatz) spielen die Kinder dagegen seltener: Jeweils ein Fünftel der Befragten gibt an,

dass das Kind dies „nie“, „einmal im Monat oder seltener“ oder „mehrmals im Monat“ macht. Mehrmals pro Woche spielen Kinder von etwa einem Viertel der Befragten im Verkehrsraum, (fast) täglich lediglich die Kinder von etwa jedem sechsten Befragten.

Über die Hälfte der befragten Eltern sind zum Zeitpunkt t_0 (fast) täglich mit ihren Kindern als Fußgänger im Verkehrsraum unterwegs. Ein weiteres Drittel quantifiziert diese Aktivität mit „mehrmals pro Woche“. Bis zu mehrmals im Monat ist nur etwa jeder zehnte Befragte mit dem Kind als Fußgänger im Straßenverkehr unterwegs.

Ohne Begleitung Erwachsener sind die Zielkinder (vgl. Abschnitt 3.2.2) nur selten im Verkehrsraum unterwegs. Etwas weniger als ein Fünftel der Befragten gibt an, dass dies mehrmals pro Woche oder häufiger der Fall ist, der überwiegende Anteil der Eltern bringt jedoch zum Ausdruck, dass die Zielkinder „nie“ ohne Begleitung Erwachsener im Verkehrsraum unterwegs sind.

Im bivariaten Vergleich der Häufigkeiten zwischen den Untersuchungsgruppen sind kaum Unterschiede in der Häufigkeit des Auftretens der verschiedenen Situationen zu erkennen. Ob sich diese im multivariaten Modell als signifikant erweisen und ob es signifikante Unterschiede zwischen relevanten Subgruppen der Befragten gibt, wird im nächsten Schritt überprüft.

5.1.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen

Im multivariaten Regressionsmodell zeigt sich, dass es in der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen zwischen Prüf- und Kontrollgruppe keine signifikanten Unterschiede gibt. Lediglich Angehörige der Residualgruppe sind signifikant seltener mit ihrem Kind im Verkehrsraum als Fußgänger unterwegs, als Befragte aus der Prüfgruppe.

Bei der Betrachtung der Subgruppenunterschiede wird deutlich, dass Kinder seltener im verkehrsfreien Raum spielen, wenn die Verkehrsdichte im Wohnumfeld sehr oder eher hoch ist, der Befragte männlich ist oder die Familie einen Migrationshintergrund hat. Häufiger spielt es dort, wenn die befragten Personen als höchsten Schulabschluss das (Fach-)Abitur angeben oder bereits früher einmal an einer Veranstaltung zu den Themen zur Verkehrssicherheit teilgenommen haben.

Häufigkeit von Verkehrssituationen		n	1	2	3	4	5	Median / MW
			Nie	Einmal im Monat oder seltener	Mehrmals im Monat	Mehrmals pro Woche	(Fast) täglich	
		Zeilen-%						
Kind spielt im verkehrsfreien Raum	PG	815	0,1	0,5	4,3	28,8	65,7	5,0 / 4,6
	KG	877	0,2	0,8	5,0	28,4	65,6	5,0 / 4,6
	RG	2.132	0,6	0,8	6,7	28,5	63,5	5,0 / 4,5
	Insg.	3.824	0,4	0,8	5,8	28,6	64,5	5,0 / 4,6
Kind spielt im Verkehrsraum	PG	812	17,1	20,1	20,9	25,5	16,4	3,0 / 3,0
	KG	872	21,8	22,2	16,9	22,5	16,6	3,0 / 2,9
	RG	2.121	23,0	16,4	17,8	25,1	17,7	3,0 / 3,0
	Insg.	3.805	21,4	18,5	18,3	24,6	17,2	3,0 / 3,0
Befragter ist mit Kind als Fußgänger im Verkehrsraum unterwegs	PG	818	0,1	1,0	8,3	33,3	57,3	5,0 / 4,5
	KG	877	0	1,6	11,4	34,9	52,1	5,0 / 4,4
	RG	2.126	0,8	1,8	12,0	32,8	52,5	5,0 / 4,3
	Insg.	3.821	0,5	1,6	11,1	33,4	53,5	5,0 / 4,4
Kind ist ohne Begleitung im Verkehrsraum unterwegs	PG	819	50,2	16,4	13,7	12,2	7,6	1,0 / 2,1
	KG	875	61,4	11,5	10,6	10,5	5,9	1,0 / 1,9
	RG	2.126	57,5	12,1	9,7	12,4	8,3	1,0 / 2,0
	Insg.	3.820	56,8	12,9	10,8	11,9	7,6	1,0 / 2,0

Tab. 5-1: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Häufigkeit von Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 11)

Dass das Kind im Verkehrsraum spielt oder ohne Begleitung Erwachsener im Verkehrsraum unterwegs ist, kommt umso häufiger vor, je älter das Kind ist und wenn das befragte Elternteil bereits an einer Verkehrssicherheitsveranstaltung teilgenommen hat. Seltener werden Kinder diesen Verkehrssituationen ausgesetzt, wenn die Verkehrsdichte im Wohnumfeld groß ist und wenn die Familie einen Migrationshintergrund hat.

Darauf, wie häufig der Befragte zusammen mit dem Kind als Fußgänger im Verkehrsraum unterwegs ist, haben die Verkehrsdichte im Wohnumfeld, der höchste Schulabschluss und der Migrationshintergrund der Familie einen signifikanten Einfluss. Je höher die Verkehrsdichte im Wohnumfeld ist und wenn der Befragte ein (Fach-)Abitur als höchsten Schulabschluss hat, sind Elternteil und Kind häufiger gemeinsam als Fußgänger unterwegs. Hat die Familie einen Migrationshintergrund, so kommt dies seltener vor.⁸⁵

5.1.3 Veränderung der Häufigkeit der Verkehrssituationen zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)

Zwischen der Basisbefragung vor der Elternveranstaltung und der zweiten Nachbefragung etwa zwei Monate nach der Veranstaltung gibt es für drei der vier Items signifikante Veränderungen in der Prüf- und in der Kontrollgruppe (vgl. Tab. 5-3).⁸⁶ Lediglich für die Situation „Kind spielt im verkehrsfreien Raum“ ist dies nicht der Fall. Alle anderen Items indizieren ein häufigeres Auftreten der jeweiligen Verkehrssituationen sowohl in der Prüf- als auch in der Kontrollgruppe.⁸⁷

Die Zunahmen und Abnahmen, die für die einzelnen Items zu verzeichnen sind, umfassen jeweils meist nur eine Kategorie (vgl. Bild 5-1). Lediglich für die Situation „Kind ist ohne Begleitung im Verkehrsraum unterwegs“ gibt es deutlich stärkere Veränderungen, auch um drei Kategorien oder mehr.

⁸⁵ Bei allen gefundenen Einflüssen können nur kleine oder sehr kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. A5-2 in Anhang VIII).

⁸⁶ Das Auftreten dieser Verkehrssituationen wurde in der ersten Nachbefragung nicht erhoben.

⁸⁷ Gemessen an der Effektstärke handelt es sich hierbei jedoch lediglich um kleine Effekte.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Häufigkeit von Verkehrssituationen			
	Kind spielt im verkehrsfreien Raum	Kind spielt im Verkehrsraum	Befragter ist mit Kind als Fußgänger im Verkehrsraum unterwegs	Kind ist ohne Begleitung im Verkehrsraum unterwegs
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	-	-	-	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	-	+	-	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	-	-	-
Alter des Kindes	-	+	-	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	-	-	+	-
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	-	+
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	+	-	+	+
Migrationshintergrund	-	-	-	-
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	+	+
n	3.513	3.497	3.512	3.511

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Kind spielt im verkehrsfreien Raum“: Angehörige der Kontrollgruppe geben das Auftreten dieser Situation seltener an als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto seltener wird das Auftreten der Situation angegeben. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-2: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit von Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_0

Häufigkeit von Verkehrssituationen ^a	n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_2 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_2	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W_0 und W_2 ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Kind spielt im verkehrsfreien Raum	PG	633	5,0 / 4,6	5,0 / 4,6	0,0 / -0,0	n.s.
	KG	451	5,0 / 4,6	5,0 / 4,6	0,0 / -0,0	
Kind spielt im Verkehrsraum	PG	634	3,0 / 3,0	3,0 / 3,2	0,0 / 0,2	n.s.
	KG	449	3,0 / 3,0	3,0 / 3,1	0,0 / 0,2	
Befragter ist mit Kind als Fußgänger im Verkehrsraum unterwegs	PG	636	5,0 / 4,5	5,0 / 4,6	0,0 / 0,1	n.s.
	KG	451	5,0 / 4,4	5,0 / 4,5	0,0 / 0,1	
Kind ist ohne Begleitung im Verkehrsraum unterwegs	PG	635	1,0 / 2,1	2,0 / 2,5	0,0 / 0,4	n.s.
	KG	450	1,0 / 2,0	2,0 / 2,2	0,0 / 0,2	

^a Antwortkategorien: 1 = „Nie“, 2 = „Einmal im Monat oder seltener“, 3 = „Mehrere Male im Monat“, 4 = „Mehrere Male pro Woche“, 5 = „(Fast) täglich“;

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der angegebenen Häufigkeit des Auftretens von Alltagssituationen zwischen W_0 und W_2 ; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_2 bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 5-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Häufigkeit von Verkehrssituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

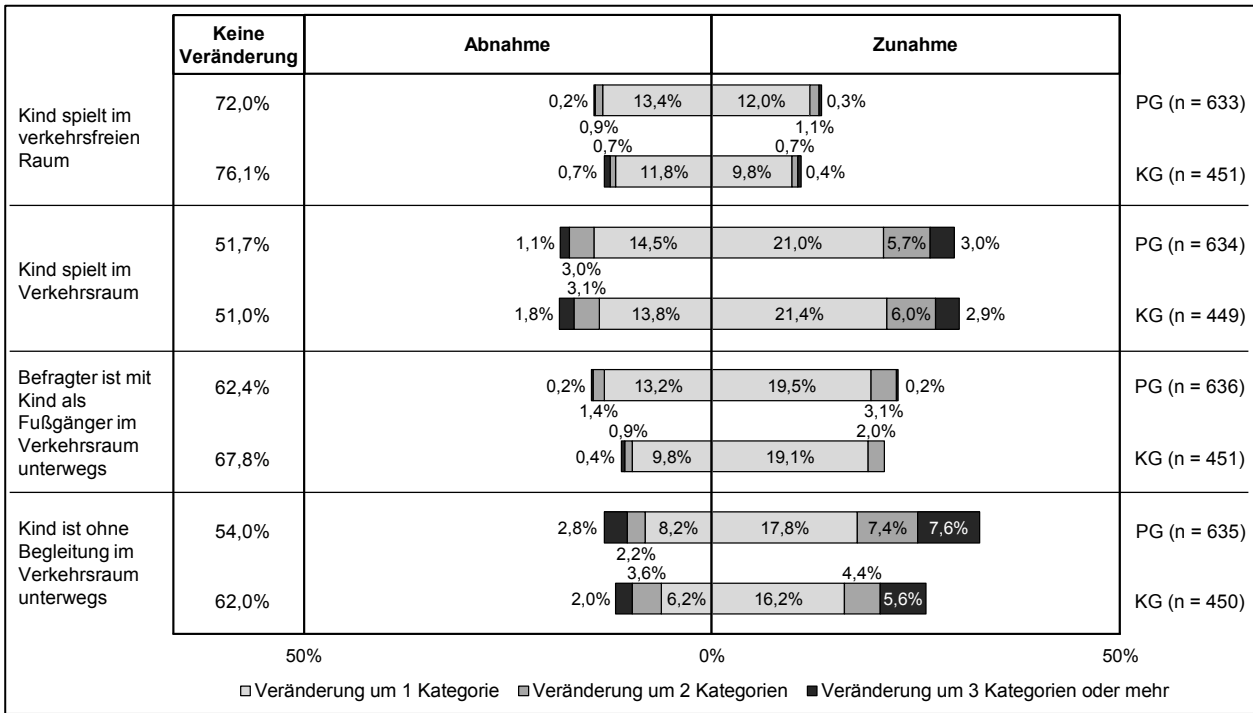


Bild 5-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung von Verkehrssituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Da es bei der Höhe der Veränderung zwischen Prüf- und Kontrollgruppe keine signifikanten Unterschiede gibt, können diese Erhöhungen nicht auf den Besuch der Elternveranstaltung zurückgeführt werden (vgl. Tab. 5-3).

5.1.4 Subjektiv wahrgenommene Veränderung der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen

Hinsichtlich der subjektiv wahrgenommen und von den Eltern in Freitexten berichteten Veränderungen der betrachteten Verkehrssituationen, die ausdrücklich auf die Teilnahme an der KuV-Veranstaltung zurückzuführen sind, gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe (vgl. Tab. 5-4). Insgesamt geben nur ca. 5 % der Befragten eine Veränderung an, dies entspricht einer Anzahl von 56 Personen.

Ebenso sind bei der Art der genannten Veränderung kaum Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe erkennbar (vgl. Tab. 5-5).⁸⁸ Am häufigsten wird berichtet, dass das Kind jetzt häufiger alleine unterwegs ist, z. B. weil es jetzt zur Schule geht oder den Schulweg trainiert (n = 25; 69,4 %).

Von fünf Personen wird angegeben, dass sie jetzt häufiger mit dem Kind zusammen unterwegs sind, z. B. um das Verhalten zu üben. Unter die sonstigen Veränderungen, die die Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen betreffen, fallen seltene Äußerungen wie beispielsweise, dass das Kind jetzt weniger im Verkehrsraum spielen darf oder mehr im Garten spielt.

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	5,3	4,8	5,1
Veränderung nicht genannt	94,7	95,2	94,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	636	454	1.090

Tab. 5-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 14, KG: Frage 13)

⁸⁸ Eine Signifikanzprüfung wird aufgrund geringer Zellenbesetzungen nicht unternommen.

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen	Befragte		
	PG	KG	Gesamt
	%		
Kind ist häufiger alleine unterwegs	72,2	66,7	69,4
Kind ist häufiger in Begleitung unterwegs	16,7	11,1	13,9
Sonstiges	11,1	22,2	16,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	18	18	36

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 14, KG: Frage 13)

Zusammenfassung

Hinsichtlich der Häufigkeit des Auftretens von vier unterschiedlichen Verkehrssituationen, die typisch für Kinder sind, zeigen sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe.

Zwischen der Basisbefragung vor der Elternveranstaltung und der zweiten Nachbefragung etwa zwei Monate nach der Veranstaltung treten für drei der vier erhobenen Verkehrssituationen signifikante Veränderungen in der Prüf- und in der Kontrollgruppe auf. Da hinsichtlich der Höhe der Veränderungen zwischen Prüf- und Kontrollgruppe jedoch keine signifikanten Unterschiede festzustellen sind, können diese nicht plausibel auf den Besuch der Elternveranstaltung zurückgeführt werden.

Auch in der subjektiven Wahrnehmung der Eltern werden bezüglich der betrachteten Verkehrssituationen keine Veränderungen aufgrund der KuV-Teilnahme berichtet.

5.2 Fußgängerverhalten zusammen mit Kindern

Eine Batterie von zehn Items, denen auf einer siebenstufigen Skala von 1 = „Nie“ bis 7 = „Immer“ zugestimmt werden konnte, beleuchtet wichtige Aspekte des Verhaltens von Eltern zusammen mit Kindern als Fußgänger in Form von Selbstreports. Die einzelnen Verkehrssituationen wurden dabei mit Bezug auf das Modul K3 „Kinder zu Fuß unterwegs“ formuliert.

5.2.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Insgesamt lässt sich zum Zeitpunkt t_0 feststellen, dass sich bei vielen Items zum Fußgängerverhalten Deckeneffekte zeigen (vgl. Tab. 5-6). Dabei wird die Nutzung von Querungshilfen, das Stehenbleiben am Bordstein und das an Ampeln nur bei „Grün“ über die Straße Gehen von annähernd allen Befragten mit über 95 % (fast) immer (Kategorien „6“ und „7“) berichtet. Eine Angabe der zweithöchsten oder höchsten Kategorie durch über 80 % der Befragten lässt sich für die folgenden Items beobachten:

- Das Kind an der fahrbahntfernten Seite laufen lassen;
- Vor dem Überqueren der Straße mehrmals nach links und rechts schauen;
- Gerades Überqueren von Straßen;
- Erklären des Verhaltens als Fußgänger;
- Das Kind an die Hand nehmen.

Etwas geringer ist die berichtete Häufigkeit für das Item zum Überqueren der Straße im Gehen und nicht im Laufen. Trotzdem geben auch hier noch annähernd die Hälfte der Befragten an, dies „immer“ so zu machen.

Die geringste Häufigkeit wird berichtet, für das Planen des Weges derart, dass Straßen nur an Kreuzungen überquert werden, an denen es auch eine Fußgängerampel gibt.⁸⁹ In der Prüf- und der Kontrollgruppe geben etwa ein Fünftel der Befragten an, dies immer zu tun, in der Residualgruppe sind es mit etwa einem Drittel mehr Befragte.

Insgesamt vermitteln die Eltern als Fußgänger mit ihren Kindern ein Bild, bei dem bereits vor der KuV-Veranstaltung ein sehr stark verkehrssicheres Verhalten nahegelegt wird. Für die intertemporale Betrachtung folgt daraus, dass es aufgrund von Deckeneffekten nur für einzelne Items überhaupt ein Optimierungspotential aufgrund eines Anstoßes, wie z. B. den Besuch von KuV, gibt. D. h., nur bei einzelnen Aspekten als Fußgänger gibt es überhaupt die Möglichkeit, eine intertemporale Veränderung hin zu einer häufigeren Umsetzung messen zu können.

⁸⁹ Dieses Item ist missverständlich formuliert. Man könnte es auch so auffassen, dass Straßen generell nur an Kreuzungen überquert werden sollten. Intendiert war dagegen eine Aussage wie: Wenn eine Straßenüberquerung an Kreuzungen vorgenommen wird, dann nur an solchen mit einer Fußgängerampel.

Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind		n	1	2	3	4	5	6	7	Median / MW
			Nie	Zeilen-%						
Nutzung von Querungshilfen (Zebrastreifen, Ampel, Verkehrsinsel)	PG	819	0	0,1	0,1	0,1	2,8	12,3	84,5	7,0 / 6,8
	KG	873	0	0	0,2	0,5	1,6	11,6	86,1	7,0 / 6,8
	RG	2.106	0,5	0,1	0,2	0,9	2,9	12,3	83,1	7,0 / 6,8
	Insg.	3.798	0,3	0,1	0,2	0,6	2,6	12,1	84,1	7,0 / 6,8
Erklären des Verhaltens als Fußgänger	PG	816	0,1	0	0,2	3,1	14,7	33,6	48,3	6,0 / 6,3
	KG	876	0,1	0,1	0,6	3,9	12,2	28,7	54,5	7,0 / 6,3
	RG	2.112	0,2	0,0	0,4	4,5	12,5	25,0	57,4	7,0 / 6,3
	Insg.	3.804	0,2	0,1	0,4	4,1	12,9	27,7	54,8	7,0 / 6,3
Stehenbleiben am Bordstein	PG	815	0,1	0,2	0,6	0,6	3,4	13,1	81,8	7,0 / 6,7
	KG	876	0,2	0	0,5	1,0	2,3	9,9	86,1	7,0 / 6,8
	RG	2.094	0,4	0,2	0,2	1,0	2,7	10,8	84,7	7,0 / 6,8
	Insg.	3.785	0,3	0,2	0,4	0,9	2,8	11,1	84,4	7,0 / 6,8
Kind an die Hand nehmen	PG	813	0,4	2,5	4,6	13,5	16,5	21,6	41,0	6,0 / 5,7
	KG	875	0,5	2,3	1,9	8,5	13,1	18,1	55,7	7,0 / 6,1
	RG	2.104	1,1	2,0	2,9	7,8	11,5	17,3	57,3	7,0 / 6,1
	Insg.	3.792	0,8	2,2	3,0	9,2	12,9	18,4	53,4	7,0 / 6,0
Kind geht von der Fahrbahn entfernt	PG	815	0,2	0,6	1,3	5,2	12,5	27,9	52,3	7,0 / 6,2
	KG	876	0	0,1	0,7	3,0	9,5	25,3	61,4	7,0 / 6,4
	RG	2.108	0,3	0,2	0,7	3,0	8,1	22,7	65,1	7,0 / 6,5
	Insg.	3.799	0,2	0,3	0,8	3,4	9,3	24,4	61,5	7,0 / 6,4
Vor Querung mehrmals nach links und rechts schauen	PG	814	0	0	0,4	1,4	7,9	24,9	65,5	7,0 / 6,5
	KG	875	0,1	0,1	0,1	1,0	7,0	20,3	71,3	7,0 / 6,6
	RG	2.113	0,1	0,2	0,3	1,2	5,2	21,6	71,4	7,0 / 6,6
	Insg.	3.802	0,1	0,1	0,3	1,2	6,2	22,0	70,1	7,0 / 6,6
Gerades Überqueren von Straßen	PG	816	0,1	0	0,6	3,6	10,7	30,8	54,3	7,0 / 6,3
	KG	871	0,1	0,1	1,0	2,9	9,4	30,7	55,8	7,0 / 6,4
	RG	2.094	0,8	0,2	0,8	3,9	9,3	26,2	58,9	7,0 / 6,4
	Insg.	3.781	0,5	0,1	0,8	3,6	9,6	28,2	57,2	7,0 / 6,4
An Ampeln nur bei „Grün“ über die Straße gehen	PG	815	0,1	0	0	0	0,2	3,1	96,6	7,0 / 7,0
	KG	873	0	0	0	0	0,2	2,4	97,4	7,0 / 7,0
	RG	2.108	0,1	0	0,0	0,0	0,4	3,2	94,1	7,0 / 7,0
	Insg.	3.796	0,1	0	0,0	0,0	0,3	3,0	96,5	7,0 / 7,0
Gehendes Überqueren von Straßen	PG	811	0,1	0,2	1,1	6,4	15,0	30,3	46,7	6,0 / 6,1
	KG	874	0,3	0,1	1,3	6,3	15,4	30,1	46,5	6,0 / 6,1
	RG	2.093	0,6	0,2	1,2	5,0	12,8	29,5	50,7	7,0 / 6,2
	Insg.	3.778	0,4	0,2	1,2	5,6	13,9	29,8	48,9	6,0 / 6,2
Überquerung an Kreuzungen nur an Fußgängerampeln	PG	810	6,2	4,9	6,3	19,6	22,0	19,3	21,7	5,0 / 4,9
	KG	874	6,4	2,9	8,1	18,3	20,0	20,6	23,7	5,0 / 5,0
	RG	2.065	4,6	2,3	6,0	15,6	19,9	19,6	32,0	6,0 / 5,3
	Insg.	3.749	5,3	3,0	6,6	17,1	20,4	19,8	27,8	5,0 / 5,2

Tab. 5-6: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit einem Kind; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 12)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind				
	Nutzung von Zebrastreifen, Ampeln und Verkehrsinseln	Erklären des Verhaltens als Fußgänger	Stehenbleiben am Bordstein	Kind an die Hand nehmen	Kind geht von der Fahrbahn entfernt
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	+	+	+	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	-	+	+	+	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	+	+	-	-
Alter des Kindes	-	+	-	-	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	-	-	-
Migrationshintergrund	-	+	-	+	+
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	+	+	+
Häufigkeit: Zu Fuß mit dem Kind unterwegs	+	+	+	-	-
n	3.477	3.481	3.470	3.476	3.482

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Nutzung von Zebrastreifen, Ampeln und Verkehrsinseln“: Angehörige der Kontrollgruppe geben das beschriebene Verhalten häufiger an als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto seltener wird das beschriebene Verhalten angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-7a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind (Teil 1 von 2); Befragungszeitpunkt t_0

Im bivariaten Vergleich der Häufigkeiten zum Zeitpunkt der Basisbefragung in den Untersuchungsgruppen lassen sich nur geringe Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe feststellen (vgl. Tab. 5-6).

5.2.2 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für das Verhalten als Fußgänger mit Kind

Ob es zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und den Verhaltensweisen als Fußgänger unter Kontrolle relevanter soziodemographischer Merkmale schon vor der Elternveranstaltung einen signifikanten Zusammenhang gibt, soll im Folgenden überprüft werden. Ebenso wird darauf eingegangen, ob signifikante Subgruppenunterschiede hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger bestehen.

Die Kontrollgruppe berichtet die Umsetzung aller in den Items beschriebenen Situationen häufiger als die Prüfgruppe (vgl. Tab. 5-7a und Tab. 5-7b). Die

Unterschiede sind allerdings nur für die Items „Das Kind an die Hand nehmen“ und „Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ signifikant. Die Residualgruppe berichtet signifikant häufiger als die Prüfgruppe, das Kind an die Hand zu nehmen, darauf zu achten, dass das Kind von der Fahrbahn entfernt geht, und den Weg so zu planen, dass Kreuzungen nur an Fußgängerampeln überquert werden. Die Einflüsse sind jedoch inhaltlich wenig bedeutsam, da die Effektstärken sehr klein sind (vgl. Tab. A5-7a und A5-7b in Anhang VIII).

Das Geschlecht des Kindes hat in keinem Fall einen signifikanten Einfluss auf das selbstberichtete Verhalten der Eltern als Fußgänger mit ihrem Kind.

Je älter ein Kind ist, desto signifikant häufiger wird ihm das Verhalten als Fußgänger erklärt und eine Straße wird gehend statt rennend überquert. Signifikant weniger wird dagegen das Kind mit steigendem Alter an die Hand genommen und darauf geachtet, dass das Kind an der straßenentfernten Seite des Gehwegs läuft.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind				
	Mehrmals nach links und rechts schauen	Gerades Überqueren von Straßen	An Ampeln nur bei „Grün“ über die Straße gehen	Gehendes Überqueren von Straßen	Überqueren nur an Fußgängerampel
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	+	+	+	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	+	+	-	+	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	+	+	+	+
Alter des Kindes	+	-	+	+	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+	-	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	-	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	-	-	-
Migrationshintergrund	+	+	-	+	+
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	-	+	+
Häufigkeit: Zu Fuß mit dem Kind unterwegs	-	+	-	+	-
n	3.479	3.469	3.476	3.463	3.433

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Mehrmals nach links und rechts schauen“: Angehörige der Kontrollgruppe geben das beschriebene Verhalten häufiger an als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto häufiger wird das beschriebene Verhalten angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-7b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind (Teil 2 von 2); Befragungszeitpunkt t_0

Ist die Verkehrsdichte im Wohnumfeld höher, so wird dem Kind signifikant häufiger das Verhalten im Straßenverkehr erklärt, das Kind an die Hand genommen, darauf geachtet, dass das Kind von der Fahrbahn entfernt geht, und der Weg so geplant, dass die Straße vor allem an Kreuzungen mit Fußgängerampeln überquert wird.

Väter berichten durchgängig eine geringere Häufigkeit der genannten Verkehrssituationen als Fußgänger. Signifikant geringer als unter Müttern ist die Häufigkeitsnennung für die Items „Nutzung von Querungshilfen“, „Stehenbleiben am Bordstein“, „Kind geht von der Fahrbahn entfernt“, „Mehrmals nach links und rechts schauen“, „an Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ und „Gehendes Überqueren von Straßen“.

Auffällig ist, dass mit dem Besitz des (Fach-)Abiturs für fast alle Items – außer „an Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ – eine signifikant geringere berichtete Häufigkeit einhergeht als für Personen mit einem niedrigeren Schulabschluss.⁹⁰

Hat die Familie einen Migrationshintergrund, so wird signifikant häufiger berichtet, dem Kind das Verhalten als Fußgänger zu erklären, das Kind an die Hand zu nehmen, darauf zu achten, dass das Kind an der fahrbahntfernten Seite geht, mehrmals nach links und rechts zu schauen und den Weg so zu planen, dass Fußgängerampeln genutzt werden.

Eine frühere Teilnahme an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ wirkt sich in Form der häufigeren Umsetzung der Verhaltensweisen „Gerades Überqueren von Straßen“, „Gehendes Überqueren von Straßen“ und „Überquerung nur an Fußgängerampeln“ aus.

Wie oft man mit dem Kind zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs ist (vgl. Abschnitt 5.1), wirkt sich lediglich darauf signifikant aus, wie häufig man das Kind an die Hand nimmt. Je häufiger die Eltern mit dem Kind unterwegs sind, umso seltener wird das Kind an die Hand genommen.⁹¹

⁹⁰ Dies ist insofern interessant, als Befragte mit (Fach-)Abitur häufiger mit dem Kind zu Fuß unterwegs sind als ihre Pendanten mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung.

⁹¹ Bei allen gefundenen signifikanten Effekten der soziodemographischen Einflussvariablen handelt es sich um kleine oder sehr kleine Effekte (vgl. Tab. A5-7a und A5-7b in Anhang VIII).

Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₁ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₁	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₁
			Median / MW ^b			Cohens d	
Nutzung von Querungshilfen	PG	661	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,4	n.s. ^d
	KG	430	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,4	
Erklären des Verhaltens als Fußgänger	PG	659	6,3	6,3	0,0	0,0	n.s. ^c
	KG	432	6,3	6,0 / 6,3	0,0 / 0,0	0,1	
Stehenbleiben am Bordstein	PG	657	7,0 / 6,8	7,0 / 6,6	0,0 / -0,1	0,4	n.s. ^c
	KG	433	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,2	
Kind an die Hand nehmen	PG	657	5,7	5,8	0,0	0,0	n.s. ^{ce}
	KG	431	6,0	6,1	0,1	0,1	
Kind geht von der Fahrbahn entfernt	PG	656	7,0 / 6,2	7,0 / 6,3	0,0 / 0,1	0,1	n.s. ^{ce}
	KG	431	7,0 / 6,4	7,0 / 6,4	0,0 / 0,0	0,0	
Mehrere Male nach links und rechts schauen	PG	657	7,0 / 6,5	7,0 / 6,5	0,0 / -0,0	0,1	n.s. ^c
	KG	430	7,0 / 6,6	7,0 / 6,5	0,0 / -0,1	0,1	
Gerades Überqueren von Straßen	PG	658	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,1	0,1	n.s. ^c
	KG	433	6,3	6,2	0,0 / -0,1	0,1	
An Ampeln nur bei „Grün“ über die Straße gehen	PG	657	7,0 / 7,0	7,0 / 6,9	0,0 / -0,0	0,1	n.s. ^d
	KG	431	7,0 / 7,0	7,0 / 6,9	0,0 / -0,0	0,2	
Gehendes Überqueren von Straßen	PG	653	6,2	6,2	0,0	0,0	n.s. ^c
	KG	424	6,1	6,1	-0,0	0,0	
Überquerung nur an Fußgängerampeln	PG	654	5,0	5,0	0,1	0,1	sig. ^c
	KG	430	4,8	5,1	0,3	0,2	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zum Verhalten als Fußgänger zwischen W₀ und W₁; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme, angegebene Häufigkeit, mit dem Kind zu Fuß unterwegs zu sein;

^d Aufgrund der geringen Anzahl an Veränderungen zwischen W₀ und W₁ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleiches mit bivariaten Verfahren überprüft.

^e Da für dieses Item zum Zeitpunkt t₀ signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe bestehen, wird das Ausgangsniveau der abhängigen Variable als zusätzliche Kontrollvariable berücksichtigt;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W₀ und W₁ bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 5-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₁

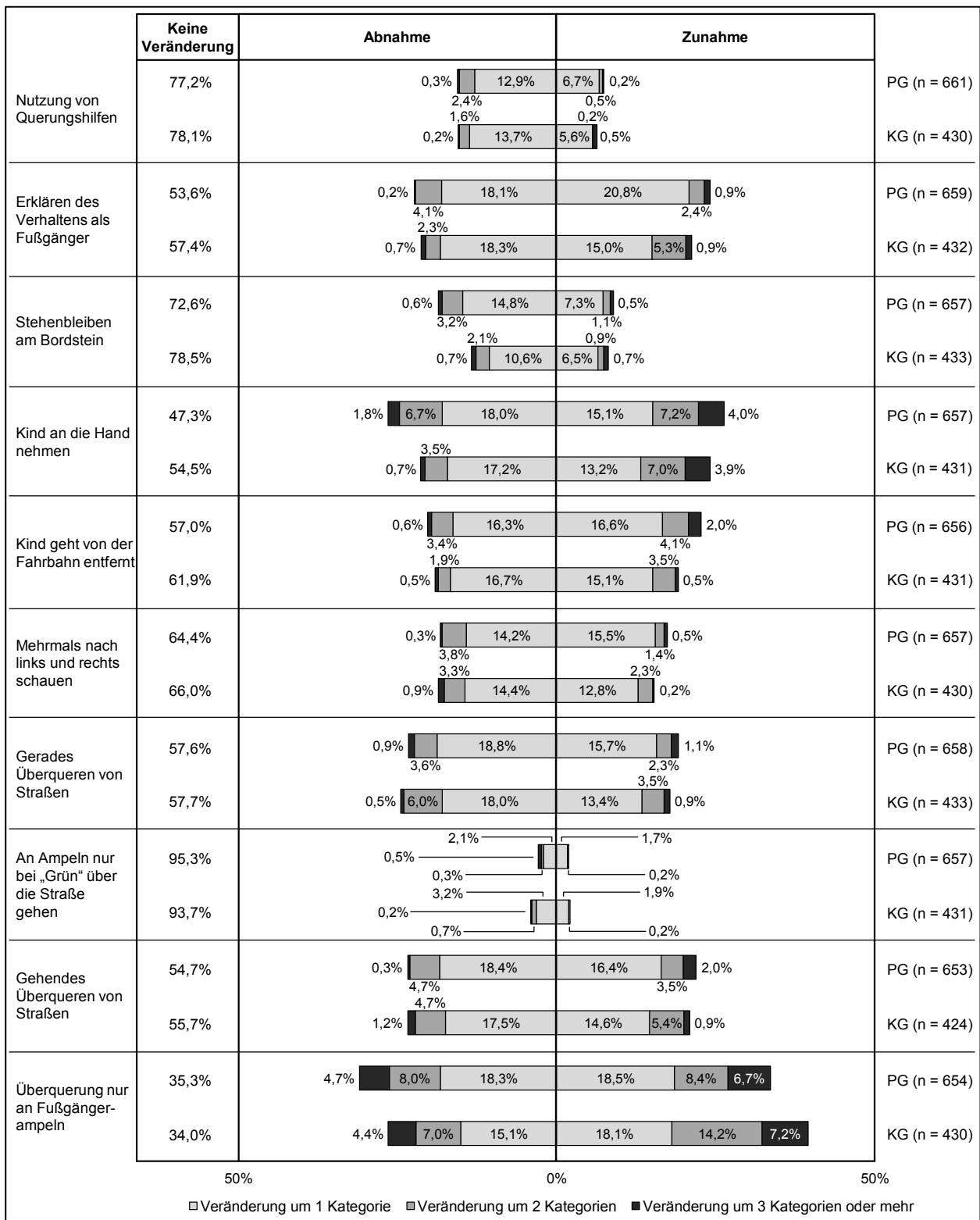


Bild 5-2: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

5.2.3 Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)

Insgesamt kann auf Basis der Veränderungsmessung dem Programm „Kind und Verkehr“ keine kurzfristige Wirkung im Sinne eines Einflusses auf ein stärker verkehrssicheres Verhalten von Eltern zusammen mit Kindern als Fußgänger bescheinigt werden (vgl. Tab. 5-8). Die weitgehende kurzfristige Stabilität der bereits zur Basisbefragung meist hohen bis sehr hohen selbstberichteten Verhaltenshäufigkeiten zeigt sich in Bild 5-2: Bei acht von 10 Items verändern sich über die Hälfte der Befragten nicht, am größten ist die Stabilität bei dem Item „An Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ mit 94 % in der Kontrollgruppe bzw. 95 % in der Prüfgruppe. Die meisten Veränderungen zeigen sich bei der Überquerung von Straßen an Kreuzungen mit Fußgängerampeln, gefolgt von dem Verhaltensaspekt, das Kind an die Hand zu nehmen. Gibt es signifikante kurzfristige intertemporale Veränderungen in der Prüfgruppe, so sind diese mit einer geringfügig abnehmenden Häufigkeit der selbstberichteten Verhaltenssituationen verbunden.⁹² Außerdem sind diese kurzfristigen Veränderungen mit einer Ausnahme nicht signifikant verschieden von der entsprechenden Veränderung in der Kontrollgruppe. Das bedeutet, dass diese nicht auf eine Teilnahme an der Elternveranstaltung zurückzuführen sind (vgl. Tab. 5-8).

Nur für das Item zur Planung des Weges derart, dass nur Fußgängerampeln zur Straßenüberquerung an Kreuzungen verwendet werden, gibt es bezüglich der Veränderung signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe. Diesbezüglich zeigt sich für beide Gruppen eine Zunahme der selbstberichteten Häufigkeit, die zwar in der Kontrollgruppe signifikant ist, in der Prüfgruppe jedoch nicht. Das heißt, dass sich hier die Kontrollgruppe stärker positiv entwickelt als die Prüfgruppe. Es muss also davon ausgegangen werden, dass sich die Teilnahme an der Elternveranstaltung nicht uneingeschränkt positiv auf dieses Verhalten auswirkt, sondern eher einen gedämpften positiven Effekt hat. Inhaltlich bedeutsam scheint der Effekt jedoch nur wenig zu sein, da die gefundene Effektstärke des Modells sehr klein ist (vgl. Tab. A5-8-reg-b in Anhang VIII).

⁹² Für die hier und nachfolgend berichteten signifikanten Veränderungen des Fußgängerverhaltens zwischen t_0 und t_1 zeigen sich lediglich sehr kleine oder sehr kleine Effektstärken (vgl. Tab. 5-8).

5.2.4 Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)

Auch langfristig lässt sich anhand der Veränderungsmessung meist keine Wirkung von KuV im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern als Fußgänger bescheinigen (vgl. Tab. 5-9).

Für das Item „An Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ findet sich in beiden Gruppen eine Veränderung hin zu einer seltener berichteten Häufigkeit zum Zeitpunkt t_2 (vgl. Tab. 5-9). Für die Prüfgruppe ist diese tendenziell zu sehen, für die Kontrollgruppe jedoch signifikant.⁹³ Allerdings liegt die Stabilität bei diesem Item bei über 95 %, d. h. dass nur maximal 5 % der Befragten überhaupt ihre Einschätzung in der zweiten Nachbefragung im Vergleich zur Basisbefragung verändert haben (vgl. Bild 5-3). Der Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe ist statistisch signifikant, kann jedoch aufgrund der geringen Anzahl an Veränderungen zwischen t_0 und t_2 nur bivariat, d. h. ohne Berücksichtigung des Sets an Kontrollvariablen, getestet werden (vgl. Tab. 5-9). Deshalb kann der Unterschied in den Veränderungen zwar mit der KuV-Elternveranstaltung in Verbindung gebracht, aber nicht zwangsläufig auf deren Besuch zurückgeführt werden. Darüber hinaus kann für den Unterschied in der Veränderung zwischen Prüf- und Kontrollgruppe nur ein sehr kleiner Effekt festgestellt werden (vgl. Tab. A5-9-eff, Anhang VIII).

Für die Items „Nutzung von Querungshilfen“ und „Stehenbleiben am Bordstein“ gibt es des Weiteren signifikante Veränderungen in Prüf- und / oder Kontrollgruppe, hin zu einer geringeren Häufigkeit der genannten Situationen (vgl. Tab. 5-9). Jedoch verändert auch hier der Großteil der Eltern – etwa drei von vier – seine Einschätzung zwischen den betrachteten Zeitpunkten nicht (vgl. Bild 5-3). Die Veränderungen sind zwischen den beiden Untersuchungsgruppen nicht signifikant verschieden (vgl. Tab. 5-9). Daher lassen sich diese Entwicklungen nicht auf den Besuch der KuV-Elternveranstaltung zurückführen.

⁹³ Für die hier und nachfolgend berichteten signifikanten Veränderungen des Fußgängerverhaltens zwischen t_0 und t_2 zeigen sich lediglich sehr kleine (Gehendes Überqueren von Straßen) oder kleine (alle weiteren signifikanten Veränderungen) Effektstärken (vgl. Tab. A5-9).

Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind ^a		n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Paneteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂
			Median / MW ^b			Cohens d	
Nutzung von Querungshilfen	PG	629	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,5	n.s. ^d
	KG	446	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,4	
Erklären des Verhaltens als Fußgänger	PG	626	6,0 / 6,3	6,2	-0,0	0,0	n.s. ^c
	KG	447	7,0 / 6,3	6,0 / 6,3	0,0 / 0,0	0,1	
Stehenbleiben am Bordstein	PG	623	7,0 / 6,7	7,0 / 6,7	0,0 / -0,0	0,1	n.s. ^c
	KG	449	7,0 / 6,8	7,0 / 6,7	0,0 / -0,1	0,3	
Kind an die Hand nehmen	PG	624	5,7	5,8	0,1	0,1	n.s. ^{ce}
	KG	448	7,0 / 6,0	6,0 / 6,0	0,0 / -0,0	0,0	
Kind geht von der Fahrbahn entfernt	PG	623	7,0 / 6,2	6,3	0,0 / 0,1	0,2	sig. ^{ce}
	KG	448	7,0 / 6,4	7,0 / 6,4	0,0 / 0,0	0,0	
Mehrmals nach links und rechts schauen	PG	625	7,0 / 6,5	7,0 / 6,6	0,0 / 0,0	0,1	sig. ^c
	KG	448	7,0 / 6,6	7,0 / 6,6	0,0 / -0,0	0,1	
Gerades Überqueren von Straßen	PG	624	6,3	6,3	-0,0	0,0	n.s. ^c
	KG	447	6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,0	0,1	
An Ampeln nur bei „Grün“ über die Straße gehen	PG	624	7,0 / 7,0	7,0 / 7,0	0,0 / -0,0	0,1	sig. ^d
	KG	447	7,0 / 7,0	7,0 / 6,9	0,0 / -0,0	0,3	
Gehendes Überqueren von Straßen	PG	619	6,1	6,2	0,1	0,1	n.s. ^c
	KG	445	6,1	6,2	0,1	0,1	
Überquerung nur an Fußgängerampeln	PG	621	4,9	5,1	0,2	0,1	n.s. ^c
	KG	447	4,8	5,2	0,4	0,3	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung der Angaben zum Verhalten als Fußgänger zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme, angegebene Häufigkeit, mit dem Kind zu Fuß unterwegs zu sein;

^d Aufgrund der geringen Anzahl an Veränderungen zwischen W₀ und W₂ wurde die Signifikanz des Prüf- / Kontrollgruppenvergleiches mit bivariaten Verfahren überprüft;

^e Da für dieses Item zum Zeitpunkt t₀ signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe bestehen, wird das Ausgangsniveau der abhängigen Variable als zusätzliche Kontrollvariable berücksichtigt;

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

Tab. 5-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

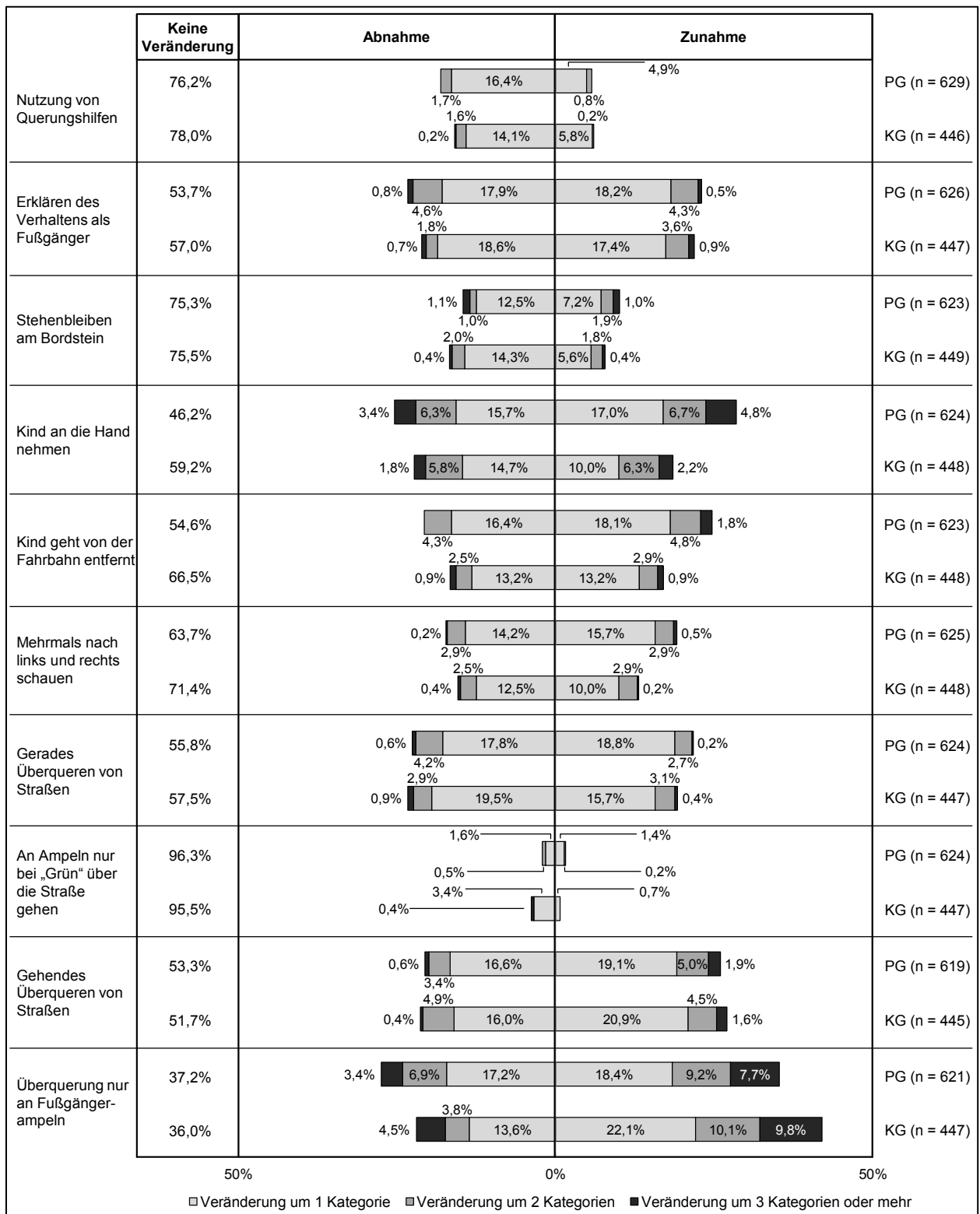


Bild 5-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2

Eine signifikante Veränderung hin zu häufigerem Gehen beim Überqueren der Straße und der häufigeren Planung des Weges so, dass nur Kreuzungen zum Queren verwendet werden, an denen es Fußgängerampeln gibt, lässt sich für die Prüfgruppe zwar finden. Allerdings verändert sich in Bezug auf diese Items auch die Kontrollgruppe – und das in einem ähnlichen Umfang wie die Prüfgruppe und bezogen auf das Queren von Kreuzungen an Fußgängerampeln, auch statistisch signifikant (vgl. Tab. 5-9). Die Betrachtung der kategorisierten Veränderung zeigt, dass sich der Großteil der Befragten bezüglich dieser Items überhaupt nicht, oder nur um eine Kategorie verändert. Darüber hinaus sind die Veränderungen in Prüf- und Kontrollgruppe so ähnlich, dass sie sich nicht statistisch unterscheiden und dem KuV-Besuch diesbezüglich keine langfristige Wirkung attestiert werden kann.

Für die Items „Erklären des Verhaltens als Fußgänger“, „Kind an die Hand nehmen“ und „Gerades Überqueren von Straßen“ zeigt sich in der langfristigen Betrachtung weder in der Prüf- noch in der Kontrollgruppe eine nennenswerte Veränderung und diese unterscheidet sich auch nicht zwischen den beiden Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 5-9 und Bild 5-3).

Auch hinsichtlich der beiden Items „Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ und „Mehrere Male nach links und rechts schauen“ zeigen sich im Zeitvergleich keine signifikanten und starken Veränderungen für die Prüf- und die Kontrollgruppe (vgl. Tab. 5-9 und Bild 5-3). Allerdings verändert die Prüfgruppe ihr selbstberichtetes Verhalten signifikant stärker als die Kontrollgruppe und indiziert zum Zeitpunkt t_2 ein verkehrssichereres Verhalten als Fußgänger mit Kindern. Beide Verbesserungen können auf der Basis der statistischen Analyse mit dem KuV-Besuch in Verbindung gebracht werden (vgl. Tab. 5-9). Zu beachten ist, dass es bei den gefundenen Einflüssen der KuV-Teilnahme nur sehr geringe Effektstärken festgestellt werden können (vgl. Tab. A5-9-reg, Anhang VIII).

5.2.5 Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens als Fußgänger mit Kind

Neben den durch Mittelwertdifferenzen und multivariate Modelle quantitativ gemessenen Veränderungen können zum Befragungszeitpunkt t_2 außerdem auch subjektiv wahrgenommene, als Freitext berichtete Veränderungen im elterlichen Verhalten als Fußgänger zusammen mit dem Kind betrachtet werden. Während Eltern der Prüfgruppe dies explizit mit Bezug auf die KuV-Veranstaltung gefragt

wurden, lag der Bezug in der Kontrollgruppe pauschal auf den letzten zwei Monaten. Hier zeigt sich, dass Befragte in der Prüfgruppe deutlich häufiger von einer Veränderung im Verhalten als Fußgänger mit Kind berichten als Angehörige der Kontrollgruppe (vgl. Tab. 5-10). Während nur ca. 6 % der Befragten der Kontrollgruppe angeben, das Verhalten als Fußgänger mit Kind längerfristig verändert zu haben, sind dies in der Prüfgruppe etwas mehr als ein Viertel der Befragten. Dieser Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen ist signifikant. Gemessen an Cramers V lässt sich hierbei ein kleiner Effekt feststellen ($V = 0,3$, vgl. Tab. A5-V, Anhang VIII).

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	25,5	5,8	17,3
Veränderung nicht genannt	74,5	94,2	82,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	628	446	1.074

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 5-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 16, KG: Frage 15)

Von den 186 Befragten, die angegeben haben, dass sie ihr Verhalten als Fußgänger mit Kind verändert hätten, haben auch 153 Personen eine Angabe dazu gemacht, was sie geändert haben. Am häufigsten wird dabei von etwa einem Fünftel dieser Personen genannt, die Aufmerksamkeit und das Bewusstsein im Straßenverkehr erhöht zu haben ($n = 27$, vgl. Tab. 5-11). Unter „Sonstiges Querungsverhalten“ werden Veränderungen gefasst, die Aspekte des Verhaltens beim Überqueren von Straßen beschreiben. Hierunter fällt beispielsweise, dass der Weg so geplant wird, dass verstärkt Kreuzungen mit Ampeln verwendet werden oder dass nicht die Straße überquert wird, wenn Autofahrer durch Gestikulieren zum Überqueren auffordern, sondern erst, wenn die Straße wirklich frei ist. Unter „Besser schauen vor Überquerung der Straße“, welches ebenfalls von knapp einem Fünftel der Befragten in der Prüfgruppe, die eine subjektiv wahrgenommene Veränderung berichten ($n = 24$), beschrieben wird, fällt auch der Aspekt, dass z. B. dem Kind nicht mehr gesagt wird, es solle nach links und rechts schauen, sondern „in beide Richtungen“, da den Eltern in der KuV-Elternveranstaltung erklärt wurde, dass viele Kinder links und rechts in diesem Alter noch nicht si-

cher unterscheiden können und daher mit einer solchen Anweisung möglicherweise überfordert sind.

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind	Befragte		
	PG	KG	Gesamt
	%		
Mehr Aufmerksamkeit im Straßenverkehr	20,9	16,7	20,3
Sonstiges Querungsverhalten	20,2	8,3	18,3
Besser schauen vor Überquerung der Straße	18,6	12,5	17,6
Mehr erklären	14,7	12,5	14,4
Stehenbleiben vor Überquerung	13,2	4,2	11,8
Straße gerade überqueren	9,3	12,5	9,8
Gehen statt rennen	7,0	16,7	8,5
Verkehrsregeln genauer beachten	8,5	0	7,2
Bewusstes Zeitnehmen	6,2	4,2	5,9
Kind läuft auf straßenentfernter Seite	6,2	0	5,2
Sonstiges	8,5	16,7	9,8
Insgesamt	133,3	104,3	128,8
Anzahl (n)	129	24	153

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 16, KG: Frage 15)

Etwa 15 % der Befragten der Prüfgruppe, die von einer Veränderung berichten ($n = 19$), geben außerdem an, dem Kind im Straßenverkehr mehr zu erklären. Ca. 13 % ($n = 17$) erklären, tatsächlich stehen zu bleiben oder länger stehen zu bleiben, bevor die Straße überquert wird; einige Eltern geben außerdem an, den Begriff „Stopstein“ für den Bordstein eingeführt zu haben, um den Kind zu verdeutlichen, wo es vor der Überquerung stehen bleiben muss. Von insgesamt weniger als jedem zehnten Befragten, der eine Veränderung berichtet, werden außerdem Verhaltensänderungen genannt, die unter die folgenden Kategorien fallen: „Straße gerade überqueren“ ($n = 12$), „Gehen statt rennen“ ($n = 9$), „Verkehrsregeln genauer beachten“ ($n = 11$), „Bewusstes Zeitnehmen“ ($n = 8$) – also z. B. das Kind entscheiden lassen, wann die Straße überquert werden kann, auch wenn das etwas länger dauert –, „Kind läuft auf der straßenentfernten Seite“ ($n = 8$) und sonstige Änderungen,

die sich auf das Fußgängerverhalten ($n = 11$) beziehen.⁹⁴

Zusammenfassung

In der Basisbefragung berichtet die Kontrollgruppe die Umsetzung aller in den Items beschriebenen Situationen als Fußgänger zusammen mit einem Kind häufiger als die Prüfgruppe. Die Unterschiede sind allerdings nur für die Items „Das Kind an die Hand nehmen“ und „Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ signifikant.

Durch die Änderungsmessungen anhand eines Prä- und zweier Posttests, können hinsichtlich der Items zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit einem Kind im Straßenverkehr, vereinzelte Wirkungen des KuV-Besuchs festgestellt werden. Kurzfristig kann auf Basis der Veränderungsmessung dem Programm „Kind und Verkehr“ dabei keine Wirkung im Sinne eines Einflusses auf ein verkehrssichereres Verhalten von Eltern mit Kindern als Fußgänger bescheinigt werden. Langfristig lassen sich für zwei Verhaltensweisen („Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ und „Mehrere nach links und rechts schauen“) im Vergleich zur Kontrollgruppe Verbesserungen im verkehrssicheren Verhalten als Fußgänger mit Kindern nachweisen. Hinsichtlich „An Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ bleibt das berichtete Verhalten in der Prüfgruppe über die Zeit stabil, während es sich in der Kontrollgruppe etwas verschlechtert. Alle diese Effekte lassen sich mit dem KuV-Besuch der Prüfgruppe in Verbindung bringen.

Zudem zeigt sich in den qualitativ erhobenen Selbstreports der Eltern, dass die Teilnahme an einer KuV-Elternveranstaltung in der subjektiven Wahrnehmung der Befragten durchaus etwas bewirkt. Etwa ein Viertel der Teilnehmer an einer KuV-Veranstaltung gibt an, etwas in ihrem Verhalten als Fußgänger zusammen mit ihrem Kind verändert zu haben. Diese subjektiv wahrgenommene Wirkung des Veranstaltungsbesuchs kann als Erfolg von KuV gewertet werden.

⁹⁴ Eine Signifikanzprüfung des Zusammenhangs zwischen der KuV-Teilnahme und der Art der Veränderung wird aufgrund geringer Zellenbesetzungen nicht unternommen.

5.3 Beaufsichtigung des Spielbereichs

Bezugnehmend auf das KuV-Modul K1 „Gefahren und Grenzen im Wohnumfeld“ wurden die Eltern für fünf Items zur Häufigkeit der Umsetzung verschiedener Aspekte der Grenzsetzung und Kontrolle bezüglich des Spielbereichs ihres Kindes gefragt. Jeweils zwei Items beziehen sich dabei auf das Aufzeigen und die Kontrolle von Spielbereichsgrenzen im verkehrsfreien Raum und im Verkehrsraum. Das fünfte Item bezieht sich auf die Überprüfung des Spielbereichs im Verkehrsraum auf mögliche Gefahren hin.

5.3.1 Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Die Betrachtung der Items zum Verhalten im Spielbereich zum Zeitpunkt t_0 , also noch vor der Elternveranstaltung, zeigt, dass die Eltern für alle abgefragten Aspekte bereits eine sehr hohe Durchführungshäufigkeit berichten (vgl. Tab. 5-12). Insgesamt liegt der Median für jedes Item bei der Kategorie „immer“. Das heißt, dass mindestens 50 % der Befragten angeben, immer die Grenzen im Spielbereich aufzuzeigen und deren Einhaltung zu kontrollieren, sowohl im verkehrsfreien Raum als auch im Verkehrsraum, und den Spielbereich im Verkehrsraum immer auf Gefahren hin zu überprüfen. Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen sind dabei kaum erkennbar. Lediglich bezüglich des Items „Kontrolle der Grenzeinhaltung im verkehrsfreien Raum“ ist der Median der Prüfgruppe geringer als in der Kontroll- und Residualgruppe.

Beaufsichtigung des Spielbereichs		n	1	2	3	4	5	6	7	Median / MW
			Nie	Zeilen-%						
Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzeigen	PG	813	0,9	1,5	2,3	6,3	10,7	24,2	54,1	7,0 / 6,1
	KG	874	1,3	1,7	2,6	5,3	9,6	22,0	57,6	7,0 / 6,2
	RG	2.120	1,2	0,9	1,9	4,9	9,6	20,4	61,1	7,0 / 6,3
	Insg.	3.807	1,1	1,2	2,2	5,3	9,9	21,6	58,8	7,0 / 6,2
Kontrolle der Grenzeinhaltung im verkehrsfreien Raum	PG	813	0,5	1,7	1,5	6,3	10,8	30,4	48,8	6,0 / 6,1
	KG	874	0,9	1,1	2,2	3,9	10,2	26,8	54,9	7,0 / 6,2
	RG	2.118	0,9	0,7	1,6	5,1	9,7	23,2	58,8	7,0 / 6,3
	Insg.	3.805	0,8	1,0	1,7	5,1	10,1	25,5	55,8	7,0 / 6,2
Grenzen im Verkehrsraum aufzeigen	PG	675	0,4	0,6	0,9	1,3	5,6	25,0	66,1	7,0 / 6,5
	KG	684	0,9	0,9	1,0	2,5	3,7	19,2	71,9	7,0 / 6,5
	RG	1.634	0,6	0,2	1,0	2,4	5,3	19,6	70,8	7,0 / 6,5
	Insg.	2.993	0,6	0,5	1,0	2,2	5,0	20,7	70,0	7,0 / 6,5
Kontrolle der Grenzeinhaltung im Verkehrsraum	PG	677	0,4	0,7	0,9	2,1	6,6	29,0	60,3	7,0 / 6,4
	KG	683	0,7	0,6	0,7	2,3	6,1	22,1	67,3	7,0 / 6,5
	RG	1.637	0,4	0,4	0,8	2,9	6,0	21,1	68,3	7,0 / 6,5
	Insg.	2.997	0,5	0,5	0,8	2,6	6,2	23,1	66,3	7,0 / 6,5
Überprüfung des Spielbereichs auf mögliche Gefahren	PG	677	0,7	0,6	0,6	3,0	8,0	28,2	58,9	7,0 / 6,4
	KG	685	0,6	1,5	1,0	3,6	6,3	24,2	62,8	7,0 / 6,4
	RG	1.630	0,7	0,4	1,2	2,3	7,3	23,9	64,3	7,0 / 6,4
	Insg.	2.992	0,7	0,7	1,0	2,7	7,2	24,9	62,7	7,0 / 6,4

Tab. 5-12: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Beaufsichtigung des Spielbereichs				
	Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzeigen	Kontrolle der Grenzeinhaltung verkehrsfreier Raum	Grenzen im Verkehrsraum aufzeigen	Kontrolle der Grenzeinhaltung im Verkehrsraum	Überprüfung des Spielbereichs auf Gefahren
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	+	+	+	-
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	+	+	-	+	+
Geschlecht des Kindes: Männlich	+	+	+	+	+
Alter des Kindes	+	-	-	-	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-	-	-	-
Schulabschluss	-	-	-	-	-
Migrationshintergrund	+	+	+	+	+
Frühere Veranstaltungsteilnahme	+	+	+	-	-
Häufigkeit des Spielens draußen	+	-	-	-	-
n	3.487	3.485	2.742	2.746	2.741

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzeigen“: Angehörige der Kontrollgruppe berichten das beschriebene Verhalten häufiger als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto häufiger wird das beschriebene Verhalten berichtet. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-13: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_0

Beaufsichtigung des Spielbereichs ^a	n	Zentrale Maße in W_0 für die in W_1 aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W_1	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W_0 und W_1 ^c
		Median / MW ^b			Cohens d	
Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzeigen	PG	649	7,0 / 6,1	7,0 / 6,2	0,0 / 0,0	n.s.
	KG	422	7,0 / 6,1	7,0 / 6,1	0,0 / 0,0	
Kontrolle der Grenzeinhaltung im verkehrsfreien Raum	PG	648	6,0 / 6,1	6,0 / 6,2	0,0 / 0,0	n.s.
	KG	421	7,0 / 6,2	7,0 / 6,3	0,0 / 0,1	
Grenzen im Verkehrsraum aufzeigen	PG	534	7,0 / 6,5	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	n.s.
	KG	340	7,0 / 6,5	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	
Kontrolle der Grenzeinhaltung im Verkehrsraum	PG	536	7,0 / 6,4	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	n.s.
	KG	339	7,0 / 6,5	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	
Überprüfung des Spielbereichs auf mögliche Gefahren	PG	535	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,1	n.s.
	KG	339	7,0 / 6,3	7,0 / 6,3	0,0 / 0,0	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung des angegebenen Verhaltens beim Spielen draußen zwischen W_0 und W_1 ; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme, angegebene Häufigkeit des Spielens draußen;

Grauschattierungen zeigen signifikante Unterschiede zwischen W_0 und W_1 bzw. zwischen Prüf- und Kontrollgruppe an.

Tab. 5-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1

keit angegeben, als wenn kein Migrationshintergrund vorliegt.

- Hat eine Person bereits vor der betrachteten KuV-Elternveranstaltung eine Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ besucht, so bringt sie häufiger zum Ausdruck, die Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzuzeigen.
- Wie oft ein Kind im Verkehrsraum spielt, hat einen Einfluss drauf, wie häufig die Einhaltung

der Grenzen des Spielbereichs im Verkehrsraum kontrolliert wird und wie oft dieser auf Gefahren überprüft wird. Spielt das Kind häufiger im Verkehrsraum, wird beides weniger häufig umgesetzt.

Das Geschlecht des Kindes hat keinen signifikanten Einfluss auf das Verhalten der Eltern im Spielbereich.

Beaufsichtigung des Spielbereichs ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c	
		Median / MW ^b			Cohens d		
Grenzen im verkehrsfreien Raum aufzeigen	PG	619	7,0 / 6,1	6,0 / 6,1	0,0 / -0,1	0,1	sig.
	KG	442	7,0 / 6,2	6,0 / 6,0	0,0 / -0,2	0,3	
Kontrolle der Grenzeinhaltung im verkehrsfreien Raum	PG	618	6,0 / 6,1	6,0 / 6,0	0,0 / -0,1	0,1	n.s.
	KG	442	7,0 / 6,2	6,0 / 6,1	0,0 / -0,1	0,2	
Grenzen im Verkehrsraum aufzeigen	PG	487	7,0 / 6,5	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	0,2	sig.
	KG	337	7,0 / 6,6	7,0 / 6,4	0,0 / -0,1	0,4	
Kontrolle der Grenzeinhaltung im Verkehrsraum	PG	486	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,1	0,2	n.s.
	KG	337	7,0 / 6,5	7,0 / 6,3	0,0 / -0,2	0,4	
Überprüfung des Spielbereichs auf mögliche Gefahren	PG	485	7,0 / 6,4	6,0 / 6,2	0,0 / -0,1	0,3	n.s.
	KG	336	7,0 / 6,4	7,0 / 6,3	0,0 / -0,1	0,1	

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

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

^c Regressionsanalysen; abhängige Variable: Veränderung des angegebenen Verhaltens beim Spielen draußen zwischen W₀ und W₂; zentrale unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe; Kontrollvariablen: Alter und Geschlecht des Kindes, Verkehrsdichte im Wohnumfeld des Kindes, Geschlecht des Befragten, Schulabschluss, Migrationshintergrund, frühere VS-Veranstaltungsteilnahme, angegebene Häufigkeit des Spielens draußen;

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

Tab. 5-15: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

5.3.3 Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen Basisbefragung (t₀) und erster Nachbefragung (t₁)

Zusammenfassend lässt sich dem Programm KuV keine kurzfristige Wirkung auf die Beaufsichtigung des Spielbereichs bescheinigen (vgl. Tab. 5-14). Gibt es signifikante Veränderungen zwischen dem Zeitpunkt der Basisbefragung und der ersten Nachbefragung ca. zwei Wochen nach der KuV-Veranstaltung, so sind diese mit einer geringeren Häufigkeit in Bezug auf Grenzsetzung und Kontrolle des Spielbereichs im Verkehrsraum verbun-

den.⁹⁶ Bei der Betrachtung der kategorisierten Veränderungen lässt sich feststellen, dass über die Hälfte der Befragten ein stabiles Antwortverhalten zeigt und Zu- bzw. Abnahmen meist nur um eine Kategorie erfolgen (vgl. Bild 5-4). Allerdings sind die gefundenen Veränderungen nicht auf die Teilnahme auf der Elternveranstaltung zurückzuführen, da sich Prüf- und Kontrollgruppe gleichermaßen bzw. nicht signifikant verschieden voneinander verändern (vgl. Tab. 5-14).

⁹⁶ Für alle signifikanten Veränderungen hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen t₀ und t₁ lassen sich kleine Effektstärken feststellen (vgl. Tab. A5-17-eff, Anhang VI).

Tab. 5-16):⁹⁹ In der Prüfgruppe berichtet jeder achte Befragte von einer verkehrssicherheitsrelevanten Veränderung in der Beaufsichtigung des Spielbereichs. In der Kontrollgruppe ist dies – allgemein in den letzten zwei Monaten – bei nur 3,2 % der Befragten der Fall.

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	12,3	3,2	17,3
Veränderung nicht genannt	87,7	96,8	82,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	617	437	1.074

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 5-16: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 18, KG: Frage 17)

Von den 90 Befragten, die von einer Änderung im Verhalten berichteten, beschreiben 59 Personen genauer, was sie am Verhalten geändert haben. Dabei wird am häufigsten berichtet, jetzt mehr Grenzen und Regeln zu setzen (vgl. Tab. 5-17). In der Prüfgruppe nennt dies knapp die Hälfte der Befragten, die überhaupt eine Änderung angegeben haben ($n = 23$). In der Kontrollgruppe nennt dies hingegen lediglich knapp ein Viertel der Antwortenden ($n = 3$).¹⁰⁰ Im Gegensatz dazu steht die am zweithäufigsten genannte Kategorie, dass der Spielbereich weniger kontrolliert bzw. dem Kind mehr Vertrauen bezüglich der Einhaltung der Grenzen eingeräumt wird. Allerdings wird diese Kategorie in der Kontrollgruppe im Vergleich der Anteile deutlich häufiger genannt ($n = 6$; 54,5 %), als in der Prüfgruppe ($n = 9$; 18,8 %). Während jeder sechste Teilnehmer an KuV, der von einer Veränderung berichtet, angibt, das Kind jetzt mehr über Gefahrenquellen aufzuklären ($n = 8$), findet dies in der Kontrollgruppe keine Erwähnung. Aus den Nennungen der Eltern lassen sich zwei weitere inhaltliche Kategorien bilden: Zum einen wird von einer allgemein größeren Aufmerksamkeit berichtet, wenn das Kind draußen spielt. Zum anderen wird zum Ausdruck gebracht, dass der Spielbe-

⁹⁹ Gemessen an Cramers V lässt sich jedoch nur ein sehr kleiner Effekt für den Zusammenhang zwischen der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen und der KuV-Teilnahme feststellen (vgl. Tab. A5-V in Anhang VIII).

¹⁰⁰ Eine Signifikanzprüfung des Zusammenhangs zwischen der KuV-Teilnahme und der Art der Veränderung wird aufgrund geringer Zellenbesetzungen nicht unternommen.

reich häufiger überprüft wird. Alle weiteren Nennungen, die Veränderungen bezüglich der Beaufsichtigung des Spielbereichs beschreiben, werden in der Kategorie Sonstiges zusammengefasst.

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs	Befragte		
	PG	KG	Gesamt
	%		
Mehr Grenzen und Regeln	47,9	27,3	44,1
Weniger Kontrolle / mehr Vertrauen	18,8	54,5	25,4
Mehr Aufklären über Gefahrenquellen	16,7	0	13,6
Größere Aufmerksamkeit	10,4	9,1	10,2
Spielbereich mehr überprüfen	8,3	0	6,8
Sonstiges	8,3	9,1	8,5
Insgesamt	111,4	100,0	107,6
Anzahl (n)	48	11	59

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-17: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 18, KG: Frage 17)

Zusammenfassung

Die Betrachtung der Items zur Beaufsichtigung des Verhaltens im Spielbereich zum Zeitpunkt t_0 , also noch vor der Elternveranstaltung, zeigt, dass die Eltern für alle abgefragten Aspekte bereits eine sehr hohe Durchführungshäufigkeit berichten. Wie der bivariate Vergleich der Untersuchungsgruppen hinsichtlich des Verhaltens im Spielbereich bereits erwarten lässt, zeigen sich auch multivariat diesbezüglich keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe.

Kurzfristig können mittels Prä- / Posttests keine Wirkungen des Programms „Kind und Verkehr“ hinsichtlich des Aufzeigens und der Kontrolle der Einhaltung der Grenzen im verkehrsfreien Raum und im Verkehrsraum sowie der Überprüfung des Spielbereichs auf Gefahren festgestellt werden. Langfristig zeigt sich eine Art präventive Wirkung von KuV dahingehend, dass Teilnehmer an der Elternveranstaltung weniger häufig eine verringerte Grenzsetzung des Spielbereichs berichten als Nichtteilnehmer.

In den subjektiv berichteten Veränderungen der Eltern kommt zum Ausdruck, dass in der Prüfgruppe vergleichsweise mehr Personen angeben, ihre Beaufsichtigung des Spielbereichs geändert zu ha-

ben. Während KuV-Teilnehmer von mehr Grenzsetzungen und Regeln hinsichtlich des Spielbereichs berichten, zeigt sich ein verkehrsunsichere-

res Aufsichtsverhalten dahingehend, dass der Spielbereich seltener kontrolliert wird, im Vergleich häufiger bei der Kontrollgruppe.

Mitnahme von Kindern im Pkw		n	1	2	3	4	5	Median / MW
			Nie	Einmal im Monat oder seltener	Mehrmals im Monat	Mehrmals pro Woche	(Fast) täglich	
		Zeilen-%						
Häufigkeit	PG	818	4,0	9,0	15,9	20,4	50,6	5,0 / 4,1
	KG	875	7,5	9,4	14,2	17,7	51,2	5,0 / 4,0
	RG	2.123	8,9	8,8	14,9	19,3	48,0	4,0 / 3,9
	Insg.	3.816	7,6	9,0	15,0	19,2	49,3	4,0 / 3,9

Tab. 5-18: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14)

5.4 Mitnahme von Kindern im Pkw

Im folgenden Abschnitt soll das Verhalten der befragten Elternteile bei der Mitnahme von Kindern im Pkw näher beleuchtet werden. Dazu werden zwei der in der vorliegenden Evaluation erhobenen Fragestellungen analysiert: Zunächst wird auf die Häufigkeit der Mitnahme von Kindern im Pkw eingegangen. Im Anschluss wird die Zustimmung der Befragten zu verkehrssicherheitsrelevanten Aussagen mit Bezug zur richtigen Sicherung von Kindern im Pkw in den Blick genommen.

5.4.1 Häufigkeit der Mitnahme von Kindern im Pkw

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Betrachtet man zunächst die zum Zeitpunkt der Basisbefragung berichteten Häufigkeiten zur Mitnahme von Kindern im Pkw, lässt sich Folgendes feststellen (vgl. Tab. 5-18): In allen Untersuchungsgruppen gibt etwa die Hälfte der Befragten an, (fast) täglich Kinder in ihren Pkw zu transportieren. Der Anteil der Elternteile, bei denen eine solche Situation laut eigener Aussage „nie“ auftritt, umfasst in der Prüfgruppe weniger als jeden zwanzigsten und in der Kontroll- und der Residualgruppe jeweils weniger als jeden zehnten Befragten.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Mitnahme von Kindern im Pkw
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	–
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	–
Geschlecht des Kindes: Männlich	+
Alter des Kindes	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	–
Geschlecht des Befragten: Männlich	+
Schulabschluss	+
Migrationshintergrund	–
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	–
n	3.510

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel: Angehörige der Kontrollgruppe geben eine geringere Häufigkeit der Mitnahme von Kindern im Pkw an, als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter des Kindes wird die Mitnahme von Kindern im Pkw häufiger angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-19: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0

Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw		n	1	2	3	4	5	6	7	Median / MW
			Nie	Zeilen-%						
Sicherung in einem passenden Sitz	PG	787	0	0,1	0,3	0,3	0,8	4,8	93,8	7,0 / 6,9
	KG	805	0	0	0	0,2	0,7	3,7	95,3	7,0 / 6,9
	RG	1.943	0,1	0	0,2	0,3	1,0	4,3	94,1	7,0 / 6,9
	Insg.	3.535	0,0	0,0	0,1	0,3	0,9	4,3	94,3	7,0 / 6,9
Sicherung während der gesamten Fahrt	PG	786	0	0,1	0,1	0,1	0,3	1,9	97,5	7,0 / 7,0
	KG	806	0	0	0	0	0	1,9	98,1	7,0 / 7,0
	RG	1.933	0	0,1	0	0,2	0,5	2,6	96,7	7,0 / 7,0
	Insg.	3.525	0	0,1	0,0	0,1	0,3	2,3	97,2	7,0 / 7,0

Tab. 5-20: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 15)

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Die differenzierte Betrachtung der Befragten zum Zeitpunkt t_0 weist keinen statistisch signifikanten Unterschied zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe aus (vgl. Tab. 5-19). Diese geben in der Basisbefragung also etwa gleich häufig an, Kinder im Pkw mitzunehmen.

Allerdings zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen einigen, anhand ihrer soziodemographischen Merkmale unterschiedenen Subgruppen der Befragten.¹⁰¹ So erfolgt eine Mitnahme von Kindern im Pkw signifikant seltener, wenn das betrachtete Kind in einem Wohnumfeld mit (eher) hoher Verkehrsdichte aufwächst, als im Fall eines Wohnumfeldes mit wenig oder keinem Verkehr. Eltern mit (Fach-)Abitur transportieren zudem signifikant häufiger Kinder in ihren Pkw als Personen mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife. Unter Personen mit Migrationshintergrund wird das beschriebene Verhalten dagegen seltener berichtet als unter Befragten ohne Migrationshintergrund.

5.4.2 Häufigkeitsverteilung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Im Anschluss an die Frage, wie oft die zu KuV eingeladenen Elternteile Kinder in ihren Pkw transportieren, wurden den Befragten noch zwei Aussagen mit Bezug zur Kindersicherung bei der Mitnahme von Kindern im Pkw vorgelegt:

- „Wenn ich ein Kind im Auto mitnehme, sichere ich es in einem Sitz, der für das Alter und Gewicht des Kindes passend ist“ und
- „Wenn ich ein Kind im Auto mitnehme, Sorge ich dafür, dass das Kind während der gesamten Fahrt gesichert bleibt“.

Die Befragten konnten anhand einer siebenstufigen Skala mit den Endpunkten „Nie“ und „Immer“ angeben, wie häufig sie das beschriebene Verhalten praktizieren.

Betrachtet man die Häufigkeitsverteilung der beiden Items zum Zeitpunkt t_0 , wird deutlich, dass eine angemessene Kindersicherung für beinahe alle befragten Elternteile selbstverständlich erscheint (vgl. Tab. 5-20): In allen Untersuchungsgruppen umfasst der Anteil der Befragten, die berichten, das beschriebene Verhalten „Immer“ auszuführen, für beide Items mehr als neun von zehn Befragten. Diese Tendenz ist für die Sicherung während der gesamten Fahrt noch etwas stärker ausgeprägt als für die Sicherung in einem passenden Sitz, so dass sich für das erstgenannte Item kaum ein Befragter findet, der hierzu nicht die Antwortkategorie „Immer“ wählt. Die Häufigkeitsverteilung beider Items zeichnet sich also durch einen starken Deckeneffekt aus, der kaum Spielraum für weitere Verbesserungen lässt.

¹⁰¹ Für die berichteten statistisch signifikanten Unterschiede ist nur eine sehr kleine Effektstärke festzustellen (vgl. Tab. A5-19 in Anhang VIII).

5.4.3 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für die Mitnahme von Kindern im Pkw

In Übereinstimmung mit dem vorgenannten Befund lassen sich zum Zeitpunkt t_0 keine signifikanten Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung berichten (vgl. Tab. 5-21). Die anhand der relevanten soziodemographischen Merkmale unterschiedenen Subgruppen der Befragten weisen dagegen vereinzelt ein signifikant unterschiedliches Antwortverhalten zur Kindersicherung bei der Mitnahme im Pkw auf.¹⁰² So berichten Eltern mit zunehmender Häufigkeit der Mitnahme von Kindern im Pkw öfter, diese in einem passenden Sitz zu sichern. Männliche Befragte und Eltern mit Migrationshintergrund geben seltener als ihre jeweiligen Pendanten an, dafür zu sorgen, dass das Kind während der gesamten Fahrt gesichert bleibt. Schließlich achten Befragte, deren Kinder einer hohen Verkehrsdichte im Wohnumfeld ausgesetzt sind, verstärkt darauf, dass ihr Kind im Pkw während der gesamten Fahrt gesichert bleibt.

5.4.4 Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)

Die Entwicklung der Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihrer Angaben zum Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1 lässt sich wie folgt charakterisieren: Auf Basis der sehr hohen Zustimmungswerte in der Basisbefragung ergeben sich quantitativ nur geringfügige Veränderungen zwischen den Messzeitpunkten, die sich für keine der Gruppen als statistisch signifikant erweisen (vgl. Tab. 5-22). Die Tendenz der Entwicklungen weist dabei für das erste Item in Richtung einer Abnahme und für die Sicherung des Kindes während der gesamten Fahrt in Richtung einer häufigeren Angabe des beschriebenen Verhaltens zum Zeitpunkt t_1 .

Wie aufgrund der Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt t_0 zu erwarten war, nehmen in beiden Items weniger als zehn Prozent der Befragten eine Änderung ihrer Angaben in der ersten Nachbefragung vor (vgl. Bild 5-6).

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw	
	Sicherung in einem passenden Sitz	Sicherung während der gesamten Fahrt
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	+
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	-	-
Geschlecht des Kindes: Männlich	-	-
Alter des Kindes	-	-
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	-	-
Schulabschluss	-	-
Migrationshintergrund	-	-
Frühere Veranstaltungsteilnahme	-	-
Häufigkeit: Mitnahme von Kindern im Pkw	+	+
n	3.251	3.242

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Lesebeispiel zum Item „Sicherung in einem passenden Sitz“: Angehörige der Kontrollgruppe geben das beschriebene Verhalten häufiger an, als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter des Kindes wird das beschriebene Verhalten seltener angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-21: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0

Da zudem die Tendenz der Entwicklungen in beiden Untersuchungsgruppen für die zwei Häufigkeitsangaben jeweils in dieselbe Richtung weist, errechnet sich kein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und der Veränderung des selbstberichteten Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen t_0 und t_1 (vgl. Tab. 5-22). Kurzfristig kann also keine Wirkung des KuV-Programms auf das selbstberichtete Verhalten der Eltern bei der Kindersicherung unterstellt werden.

¹⁰² Auch die hier berichteten statistisch signifikanten Unterschiede zeigen eine nur sehr kleine Effektstärke (vgl. Tab. A5-21 in Anhang VIII).

Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw ^a	n	Zentrale Maße in W ₀ für die in W ₂ aktiven Panelteilnehmer	Zentrale Maße in W ₂	Zentrale Maße der intraindividuellen Veränderungen	Effektstärke der Veränderung	PG- / KG-Vergleich der Veränderung zwischen W ₀ und W ₂ ^c	
		Median / MW ^b			Cohens d		
Sicherung in einem passenden Sitz	PG	592	7,0 / 6,9	7,0 / 6,9	0,0 / -0,0	0,1	n.s.
	KG	407	7,0 / 6,9	7,0 / 6,9	0,0 / -0,0	0,0	
Sicherung während der gesamten Fahrt	PG	591	7,0 / 7,0	7,0 / 7,0	0,0 / -0,0	0,1	n.s.
	KG	405	7,0 / 7,0	7,0 / 7,0	0,0 / -0,0	0,1	

- ^a Antwortkategorien: 1 = „Nie“, 7 = „Immer“; die Kategorien 2 bis 6 stellen Abstufungen dieser Extreme dar;
- ^b Ausschließlich der Mittelwert (MW) wird angegeben, wenn die Verteilung der Variablen annähernd normalverteilt ist;
- ^c Mann-Whitney-U-Tests; abhängige Variable: Veränderung des angegebenen Verhaltens bei Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen W₀ und W₂; unabhängige Variable: Zugehörigkeit zur Prüfgruppe;

Tab. 5-23: Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

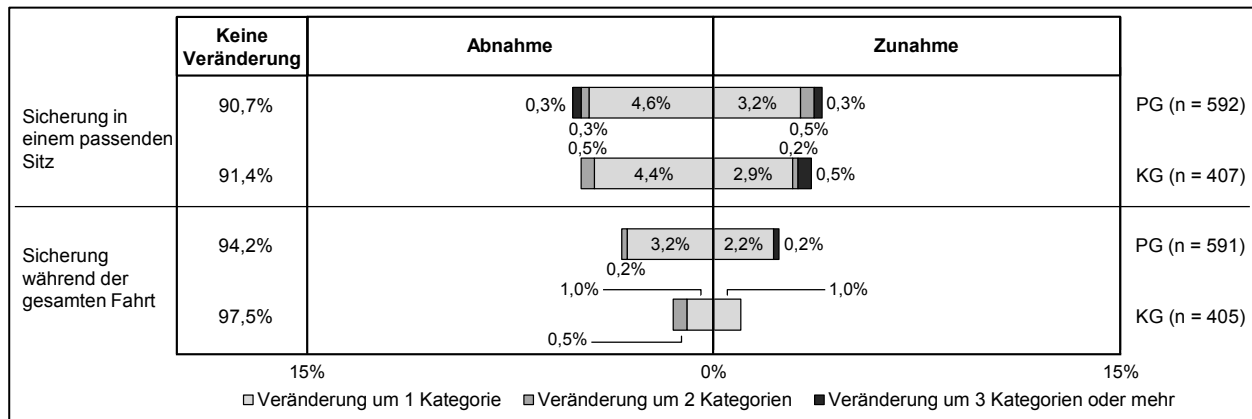


Bild 5-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t₀ und t₂

5.4.6 Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw

Werden die subjektiv wahrgenommenen Veränderungen des Kindersicherungsverhaltens betrachtet, die in Form von Freitexten unter explizitem Bezug zum Besuch der KuV-Veranstaltung berichtet wurden, so zeigt sich, dass entsprechende Veränderungen zwar insgesamt nur selten genannt werden (5,0 %; n = 51), es jedoch statistisch signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe gibt (vgl. Tab. 5-24).¹⁰³ In der Prüfgruppe berichten immerhin etwa 8 von 100 Befragten eine Änderung

(n = 46), wohingegen dies in der Kontrollgruppe nur etwa einer von 100 macht (n = 5).

Am häufigsten wird dabei in der Prüfgruppe zum Ausdruck gebracht, dass verstärkt auf die richtige Einstellung von Sicherheitssystemen (z. B. Kindersitz oder Sicherheitsgurt) geachtet wird (n = 12; 34,3 %, vgl. Tab. 5-25).¹⁰⁴ Am zweithäufigsten wird genannt, jetzt passende Kindersitze zu verwenden oder neue gekauft zu haben (n = 9; 25,7 %). Fünf an KuV teilnehmende Personen berichten, allgemein die Sicherheitsmaßnahmen erhöht zu haben, indem z. B. zusätzliche Kindersitze für nur manchmal mitfahrende Kinder im Auto deponiert werden oder, dass das Kind auch dann angeschnallt wird, wenn nur kurz über den Hof gefahren wird. Drei

¹⁰³ Gemessen an der Effektstärke ist dieser Zusammenhang zwischen den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen und der KuV-Teilnahme jedoch nur sehr klein (vgl. Tab. A5-V in Anhang VIII).

¹⁰⁴ Da in der Kontrollgruppe nur drei Nennungen erfolgt sind, wird keine Gegenüberstellung von Prüf- und Kontrollgruppe vorgenommen.

Befragte der Prüfgruppe geben an, dass konsequent darauf geachtet wird, dass das Kind im Auto hinten sitzt. Alle übrigen Nennungen, die sich auf das Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw beziehen, werden unter Sonstiges zusammengefasst.

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	7,7	1,2	5,0
Veränderung nicht genannt	92,3	98,8	95,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	594	418	1.012

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 5-24: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 21, KG: Frage 20)

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw	Antworten		Befragte
	n	%	%
Achten auf richtige Einstellung	12	33,3	34,3
Anwenden passender Kindersitze	9	25,0	25,7
Allg. Sicherheitsmaßnahmen verstärkt	5	13,9	14,3
Kinder müssen hinten sitzen	3	8,3	8,6
Sonstiges	7	19,4	20,0
Insgesamt	36	100,0	102,9

Mehrfachantworten: 36 Antworten von 35 Befragten;

Tab. 5-25: Prüfgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 21)

Zusammenfassung

Vor der KuV-Veranstaltung geben alle Untersuchungsgruppen etwa gleich häufig an, Kinder im Pkw mitzunehmen. Diesbezüglich zeigt sich kein verallgemeinerbarer Unterschied zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe.

Bei der Betrachtung der Prä- / Post-Messungen lässt sich festhalten, dass anhand der abgefragten Items weder kurz- noch langfristige Verhaltensänderungen der Besucher der KuV-Elternveranstaltung festgestellt werden können, die auf die KuV-Teilnahme zurückzuführen sind. Dies begründet

sich vor allem mit dem bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung stark ausgeprägten sicherheitsbewussten Verhalten der Befragten, das kaum Raum für Veränderungen hin zu verkehrssicheren Verhaltensweisen bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zum Zeitpunkt der ersten bzw. zweiten Nachbefragung bietet.

Subjektiv wahrgenommene, die Verkehrssicherheit der Kinder verbessernde Veränderungen werden dennoch von knapp 8 % der Eltern, die an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben, berichtet. Nichtteilnehmer an KuV erwähnen entsprechende Veränderungen nur vereinzelt.

5.5 Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen

Hinsichtlich der von den Kindern genutzten Spielfahrzeuge wurden den Befragten zwei Fragen vorgelegt: Zunächst sollten die Eltern angeben, welche Spielfahrzeuge das Kind, für das sie zur Veranstaltung eingeladen wurden, nutzt. Anschließend wurde dann die Zustimmung der Befragten zu mehreren Aussagen mit Bezug auf die Spielfahrzeuge ihrer Kinder erhoben.

Genutzte Spielfahrzeuge des Kindes	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Fahrrad (ohne Stützräder)	77,9	65,2	67,8	69,4
Tretroller	63,3	56,8	52,2	55,6
LaufRAD	45,6	50,0	42,2	44,7
Bobbycar, Rutschauto	36,5	37,1	32,6	34,5
Rollschuhe, Inlineskates	25,5	18,2	22,9	22,4
Dreirad	15,3	19,3	14,5	15,7
Fahrrad (mit Stützrädern)	9,2	14,9	16,2	14,4
Pedalo, Rollbrett	3,6	4,0	4,2	4,0
Sonstiges	11,6	10,3	9,9	10,3
Insgesamt	288,5	275,8	262,5	271,1
Anzahl (n)	813	866	2.109	3.788

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 5-26: Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Spielfahrzeuge des Kindes (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)

Anzahl genutzter Spielfahrzeuge		n	1	2	3	4	5	Median / MW
			Ein Spielfahrzeug	Zwei Spielfahrzeuge	Drei Spielfahrzeuge	Vier Spielfahrzeuge	Fünf Spielfahrzeuge oder mehr	
		Zeilen-%						
Anzahl	PG	813	10,3	30,9	31,7	17,7	9,3	3,0 / 2,8
	KG	866	12,2	33,6	30,1	16,2	7,9	3,0 / 2,7
	RG	2.109	16,5	34,7	28,8	12,4	7,6	2,0 / 2,6
	Insg.	3.788	14,2	33,6	29,8	14,4	8,0	3,0 / 2,7

Tab. 5-27: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	–
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	–
Geschlecht des Kindes: Männlich	–
Alter des Kindes	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	–
Geschlecht des Befragten: Männlich	–
Schulabschluss	+
Migrationshintergrund	–
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+
n	3.481

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel: Angehörige der Kontrollgruppe geben eine geringere Anzahl an Spielfahrzeugen an, als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Mit zunehmendem Alter des Kindes wird eine größere Anzahl an Spielfahrzeugen angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-28: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge; Befragungszeitpunkt t_0

5.5.1 Genutzte Spielfahrzeuge

Häufigkeitsverteilung zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Betrachtet man zunächst die von den Eltern im Rahmen eines Mehrfachantwortsets berichteten Spielfahrzeuge ihrer Kinder, kann Folgendes festgehalten werden (vgl. Tab. 5-26): Am weitesten verbreitet ist nach den Aussagen der Befragten die Nutzung von Fahrrädern ohne Stützräder, Tretrol-

lern und Laufrädern. Die Nutzung dieser Spielfahrzeuge wird in allen Untersuchungsgruppen von mindestens vier von zehn Befragten angegeben. Bobbycars / Rutschautos, Rollschuhe / Inlineskates, Dreiräder und Fahrräder mit Stützrädern werden dagegen lediglich von etwa einem Zehntel bis etwa einem Drittel der Befragten genannt. Am seltensten werden in allen Untersuchungsgruppen von weniger als fünf Prozent der Eltern Pedalos und Rollbretter erwähnt. Etwa einer von zehn Befragten nennt außerdem andere als die in den vorgegebenen Kategorien abgefragten Spielfahrzeuge. Die Untersuchungsgruppen unterscheiden sich im bivariaten Vergleich hinsichtlich der Nutzung fast aller abgefragten Spielfahrzeuge signifikant voneinander.¹⁰⁵ Dabei verwenden die Kinder der Prüfgruppeneltern vergleichsweise am häufigsten ein Fahrrad (ohne Stützräder), einen Tretroller oder Rollschuhe / Inlineskates, mithin Spielfahrzeuge, mit denen auch weitere Strecken zurückgelegt werden können bzw. die sich auch für die erste elternunabhängige Mobilität eignen.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Die durchschnittlich geringere Nutzung von Spielfahrzeugen in der Residualgruppe – gemessen an der genutzten Anzahl – bestätigt sich auch in der multivariaten Betrachtung (vgl. Tab. 5-28).¹⁰⁶ Zwischen Prüf- und Kontrollgruppe kann dagegen kein verallgemeinerbarer Unterschied hinsichtlich der

¹⁰⁵ Auch wenn die Unterschiede statistisch signifikant, also überzufällig sind, sind sie inhaltlich kaum bedeutsam (Cramers $V < 0,1$, vgl. Tab. A5-V in Anhang VIII).

¹⁰⁶ Für diesen und die nachfolgenden signifikanten Einflüsse bezüglich der Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge finden sich nur sehr kleine Effektstärken (vgl. Tab A5-29 in Anhang VIII).

Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge zum Zeitpunkt der Basisbefragung nachgewiesen werden.

Weiterhin zeigen sich auch Unterschiede zwischen den Befragten im Zusammenhang mit ihren relevanten soziodemographischen Merkmalen: Bei hoher Verkehrsdichte im Wohnumfeld, unter männ-

lichen Befragten sowie für Familien mit Migrationshintergrund errechnet sich eine signifikant geringere Anzahl an genutzten Spielfahrzeugen als in den entsprechenden Vergleichsgruppen.

Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Trifft überhaupt nicht zu	Zeilen-%					
Regelmäßige Überprüfung	PG	817	1,1	3,2	5,8	22,2	29,6	38,2	5,0 / 4,9
	KG	872	1,0	3,7	5,2	22,0	26,3	41,9	5,0 / 4,9
	RG	2.120	1,5	2,5	5,8	19,2	27,8	43,2	5,0 / 5,0
	Insg.	3.809	1,3	2,9	5,6	20,5	27,9	41,8	5,0 / 5,0
Zeigen der sicheren Benutzung	PG	816	0	0,4	1,0	5,4	21,8	71,4	6,0 / 5,6
	KG	873	0	0,3	1,3	4,2	20,7	73,4	6,0 / 5,7
	RG	2.121	0,5	0,5	1,1	4,2	21,1	72,6	6,0 / 5,6
	Insg.	3.810	0,3	0,4	1,1	4,5	21,2	72,5	6,0 / 5,6
Verwendung von Sicherheitsbekleidung	PG	815	1,0	0,4	1,0	5,2	18,0	74,5	6,0 / 5,6
	KG	872	0,2	1,5	2,6	6,0	17,5	72,1	6,0 / 5,6
	RG	2.118	1,3	0,8	2,1	5,2	16,8	73,7	6,0 / 5,6
	Insg.	3.805	1,0	0,9	2,0	5,4	17,2	73,5	6,0 / 5,6

Tab. 5-29: Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 17)

5.5.2 Häufigkeitsverteilung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0)

Der Umgang der Eltern mit den Spielfahrzeugen ihrer Kinder wurde zu allen Erhebungszeitpunkten anhand einer Fragenbatterie mit drei Items thematisiert. Die Befragten sollten hierbei das Zutreffen der beschriebenen Situationen mithilfe einer sechsstufigen Antwortskala einordnen, bei der der Wert „1“ die Aussage „Trifft überhaupt nicht zu“ repräsentiert und der Wert „6“ mit der Beschriftung „Trifft voll und ganz zu“ versehen war. Mit den Ausprägungen „2“ bis „5“ konnten die zu KuV eingeladenen Eltern eine Abstufung ihrer Einschätzungen vornehmen. Im Einzelnen wurde erfragt,

- ob die Eltern die Spielfahrzeuge ihrer Kinder regelmäßig auf ihre sichere Benutzbarkeit hin überprüfen,
- ob das Kind bei der Benutzung der Spielfahrzeuge von seinen Bezugspersonen angeleitet wird und

- ob die Befragten dafür Sorge tragen, dass das Kind beim Umgang mit Spielfahrzeugen die dafür empfohlene Sicherheitsbekleidung verwendet.

Bei der Betrachtung des erstgenannten Aspektes zum Befragungszeitpunkt t_0 zeigt sich, dass in allen Untersuchungsgruppen jeweils nur etwa einer von 100 Befragten die Antwortkategorie „Trifft überhaupt nicht zu“ gewählt hat (vgl. Tab. 5-29). Etwa vier von zehn Eltern geben dagegen an, die regelmäßige Überprüfung der Spielfahrzeuge ihrer Kinder treffe „voll und ganz“ auf sie zu.

Die Demonstration der sicheren Benutzung sowie die Verwendung von Sicherheitsbekleidung wird sogar von beinahe drei Viertel der Befragten aus Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe als „voll und ganz“ zutreffend bezeichnet, während in diesen beiden Items die Ausprägungen des Nichtzutreffens (Kategorien „1“, „2“ und „3“) jeweils weniger als jeden zwanzigsten Befragten umfassen.

5.5.3 Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse zum Zeitpunkt der Basisbefragung (t_0) für das Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen

Anhand der multivariaten Betrachtung der Selbstreports aus der Basisbefragung kann abgeleitet werden, dass sich die Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihres Verhaltens im Umgang mit den Spielfahrzeugen ihrer Kinder zum Zeitpunkt t_0 nicht signifikant voneinander unterscheiden (vgl. Tab. 5-30).

Allerdings zeigen sich einige signifikante Zusammenhänge des berichteten Verhaltens mit den soziodemographischen Merkmalen der Befragten:¹⁰⁷

- Mit zunehmendem Alter des Kindes tragen die Eltern häufiger dafür Sorge, dass ihr Kind die empfohlene Sicherheitsbekleidung verwendet.
- Kinder in Wohnumfeldern mit hoher Verkehrsdichte erfahren durchschnittlich öfter eine regelmäßige Überprüfung ihrer Spielfahrzeuge als solche in Wohnumfeldern mit wenig oder keinem Verkehr, und werden von ihren Bezugspersonen häufiger im Umgang mit ihren Spielfahrzeugen angeleitet.
- Männliche Befragte berichten seltener, ihrem Kind die sichere Benutzung von Spielfahrzeugen zu zeigen, und achten weniger auf die Verwendung der empfohlenen Sicherheitsbekleidung als weibliche Befragte.
- Personen, die eine Zugangsberechtigung für die (Fach-)Hochschule erworben haben, zeichnen sich im Vergleich zu Personen mit einem vergleichsweise niedrigeren Schulabschluss durch eine geringere selbstberichtete Häufigkeit der regelmäßigen Überprüfung und Demonstration der sicheren Benutzung von Spielfahrzeugen aus.
- Eltern mit Migrationshintergrund geben an, die Spielfahrzeuge ihrer Kinder öfter zu überprüfen, sorgen aber seltener für das Tragen der empfohlenen Sicherheitsbekleidung, als Befragte ohne Migrationshintergrund.
- Ein früherer Besuch von Veranstaltungen zu Themen der „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ geht mit einer häufigeren regelmäßigen Überprüfung sowie der häufigeren

ren Verwendung von Sicherheitsbekleidung einher.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen		
	Regelmäßige Überprüfung	Zeigen der sicheren Benutzung	Verwendung von Sicherheitsbekleidung
Gruppenzugehörigkeit: Kontrollgruppe ^a	+	+	-
Gruppenzugehörigkeit: Residualgruppe ^a	+	+	-
Geschlecht des Kindes: Männlich	+	+	-
Alter des Kindes	+	+	+
Verkehrsdichte im Wohnumfeld	+	+	+
Geschlecht des Befragten: Männlich	+	-	-
Schulabschluss: (Fach-)Abitur	-	-	-
Migrationshintergrund	+	-	-
Frühere VS-Veranstaltungsteilnahme	+	+	+
Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge	-	+	+
n	3.461	3.462	3.458

^a Referenzkategorie: Prüfgruppe

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Regelmäßige Überprüfung“: Angehörige der Kontrollgruppe äußern eine höhere Zustimmung zur vorgelegten Aussage als Angehörige der Prüfgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je älter ein Kind ist, desto stärker wird der vorgelegten Aussage zugestimmt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 5-30: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_0

¹⁰⁷ Die berichteten statistisch signifikanten Unterschiede zeigen eine nur sehr kleine Effektstärke (vgl. Tab. A5-30 in Anhang VIII).

5.5.4 Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen Basisbefragung (t_0) und erster Nachbefragung (t_1)¹⁰⁸

Der Vergleich der Angaben der Panelteilnehmer zu ihrem Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen Basisbefragung und erster Nachbefragung offenbart lediglich für eines der vorgelegten Items signifikante Veränderungen zwischen den Messzeitpunkten (vgl. Tab. 5-31): Zum Zeitpunkt t_1 geben sowohl Angehörige der Prüfgruppe als auch Nichtteilnehmer an der Elternveranstaltung signifikant häufiger an, die Spielfahrzeuge ihrer Kinder regelmäßig auf ihre sichere Benutzbarkeit hin zu überprüfen. Für die Prüfgruppe zeigt sich dabei eine kleine Effektstärke (Cohens $d = 0,2$), für die Kontrollgruppe dahingegen lediglich eine sehr kleine (Cohens $d = 0,1$).

Diese Entwicklung ist in der Prüfgruppe, in der etwa ein Drittel der Befragten zum Zeitpunkt der ersten Nachbefragung eine höhere Antwortkategorie wählt als in der Basisbefragung (vgl. Bild 5-8), etwas stärker ausgeprägt als in der Kontrollgruppe.

Allerdings unterscheiden sich die zeitlichen Entwicklungen in beiden Untersuchungsgruppen nicht signifikant voneinander (vgl. Tab. 5-31). Somit kann keine verstärkte Sensibilisierung der an KuV teilnehmenden Eltern für die Wichtigkeit der regelmäßigen Überprüfung von Spielfahrzeugen nachgewiesen werden.

Für die beiden anderen Items ist innerhalb der Prüfgruppe einmal eine abnehmende und einmal eine zunehmende Tendenz der Ausprägungen der abhängigen Variablen zwischen t_0 und t_1 zu erkennen. In der Kontrollgruppe ist die Tendenz in der Entwicklung jeweils abnehmend. Jedoch erweist sich keine dieser Tendenzen als statistisch signifikant (vgl. Tab. 5-31).

Weiterhin umfasst der Anteil derjenigen Befragten, die ihre Angabe nicht kurzfristig korrigieren, im Fall der Items zum Zeigen der sicheren Benutzung sowie zur Verwendung von Sicherheitsbekleidung mit

jeweils etwa sieben von zehn Befragten in allen Untersuchungsgruppen deutlich mehr Personen als im Fall der zuvor betrachteten Fragestellung (vgl. Bild 5-8).

Schließlich unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe in diesen Items auch nicht signifikant hinsichtlich ihrer Entwicklung zwischen t_0 und t_1 , so dass für diese kein Effekt der KuV-Elternveranstaltung auf das Verhalten der Befragten unterstellt werden kann (vgl. Tab. 5-31).

5.5.5 Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen Basisbefragung (t_0) und zweiter Nachbefragung (t_2)

Im Vergleich der Befragungszeitpunkte t_0 und t_2 lassen sich folgende Befunde berichten: Die regelmäßige Überprüfung von Spielfahrzeugen wird in der Prüfgruppe etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung signifikant häufiger praktiziert als noch zum Zeitpunkt der Basisbefragung (vgl. Tab. 5-32). Das Zeigen der sicheren Benutzung unterliegt in beiden Untersuchungsgruppen einer langfristig abnehmenden Tendenz, die sich für die Kontrollgruppe als statistisch signifikant erweist.¹⁰⁹ Hinsichtlich der Verwendung empfohlener Sicherheitsbekleidung tritt in keiner der Untersuchungsgruppen eine signifikante Veränderung zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung auf.

Wie bereits bei der kurzfristigen Betrachtung, erweist sich das Item zur regelmäßigen Überprüfung von Spielfahrzeugen im Vergleich zu den beiden anderen Fragestellungen als am stärksten änderungssensitiv (vgl. Bild 5-9): Während hier etwa die Hälfte der Befragten zum Zeitpunkt t_2 eine vom Zeitpunkt t_0 abweichende Angabe verzeichnet, trifft dies für die Demonstration der sicheren Benutzung sowie für die Verwendung von Sicherheitsbekleidung lediglich auf höchstens ein Drittel der befragten Elternteile zu.

¹⁰⁸ Im Gegensatz zu den KuV-Modulen „Gefahrenstellen“, „Kinder als Mitfahrer“ / „Kindersitze“ und „Kinder zu Fuß unterwegs“, die – nach Angaben der Moderatoren – mit jeweils mehr als vier Fünftel der befragten Eltern bearbeitet wurden, hat das Modul „Spielfahrzeuge“ lediglich etwas mehr als ein Drittel (36,4 %) der befragten Eltern erreicht (vgl. Abschnitt 8.1). Die nachfolgenden Auswertungen zur zeitlichen Veränderung von Sicherheitsaspekten von Spielfahrzeugen beziehen sich deshalb in der Prüfgruppe nur auf die Substichprobe der Eltern, denen dieses Modul auch tatsächlich präsentiert wurde. Alle anderen Eltern der Prüfgruppe werden in diesen Berechnungen nicht berücksichtigt.

¹⁰⁹ Für beide signifikanten Veränderungen hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen t_0 und t_2 lassen sich kleine Effektstärken feststellen (vgl. Tab. 5-34).

5.5.6 Subjektiv wahrgenommene Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen

Auch in den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen der Eltern, die sie selbst mit dem Besuch der KuV-Veranstaltung in Zusammenhang bringen, schlugen sich nur wenige Veränderungen hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen nieder ($n = 31$; 5,1 %, vgl. Tab. 5-33).¹¹⁰ Allerdings ist der Anteil der berichteten Veränderungen in der Prüfgruppe (13,9 %) signifikant größer als in der Kontrollgruppe (1,6 %).¹¹¹ Dieser Befund legt nahe, dass KuV-Teilnehmer, mit denen das Modul „Spielfahrzeuge“ umgesetzt wurde, in ihrer eigenen Wahrnehmung sehr wohl eine entsprechende Verhaltensänderung hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Unfallprävention bei der Nutzung von Spielfahrzeugen aufgrund des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung bei sich ausmachen.

Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	13,9	1,6	5,1
Veränderung nicht genannt	86,1	98,4	94,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	173	436	609

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 5-33: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 24, KG: Frage 23)

Der Großteil der genannten Veränderungen ($n = 10$; 52,6 %, vgl. Tab. 5-34) bezieht sich auf Sicherheitsausrüstung. Häufig wird angegeben, dass diese nun verstärkt getragen wird oder neu erworben wurde. Außerdem geben sieben Eltern (36,8 %) an, die Spielfahrzeuge ihrer Kinder nun häufiger zu überprüfen. Zwei weitere Nennungen werden unter der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.

¹¹⁰ Auch in diesen Berechnungen sind nur Eltern der Prüfgruppe berücksichtigt, mit denen auch tatsächlich das Modul „Spielfahrzeuge“ umgesetzt wurde.

¹¹¹ Gemessen an Cramers V handelt es sich bei dem Zusammenhang zwischen den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen und der KuV-Teilnahme um einen kleinen Effekt (vgl. Tab. A5-V in Anhang VIII).

Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen	Befragte
	PG ^a
	%
Achten auf / Tragen und Kauf von Sicherheitsausrüstung	52,6
Verstärkte Überprüfung der Spielfahrzeuge	36,8
Sonstiges	10,5
Insgesamt	100,1
Anzahl (n)	19

^a Da in der Kontrollgruppe nur sechs Nennungen erfolgt sind, wird keine Gegenüberstellung von PG und KG vorgenommen;

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 5-34: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 24, KG: Frage 23)

Zusammenfassung

Die Untersuchungsgruppen unterscheiden sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung im bivariaten Vergleich hinsichtlich der Nutzung fast aller abgefragten Arten von Spielfahrzeugen signifikant voneinander. In der Prüf- und der Kontrollgruppe geben zum Zeitpunkt der Basisbefragung jeweils mehr als die Hälfte der Befragten nicht mehr als drei genutzte Spielfahrzeuge an. Bezüglich der Anzahl von Spielfahrzeugen kann kein verallgemeinerbarer Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen nachgewiesen werden.

Bezüglich des Verhaltens mit Spielfahrzeugen zeigt sich kurzfristig keine Wirkung des Potentials von KuV, wenn hierzu eine Prä- / Post-Messung herangezogen wird. Die langfristige Zunahme der Überprüfung der Sicherheit von Spielfahrzeugen ist bei Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung dagegen stärker ausgeprägt als bei den Nichtteilnehmern. Dieser Unterschied kann auf den Besuch der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden.

In den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen zeigt sich kaum eine Verhaltensänderung. Allerdings nimmt dennoch die Prüfgruppe mit Bezug auf die KuV-Elternveranstaltung in ihrer subjektiven Einschätzung signifikant häufiger eine Veränderung hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Unfallprävention bei der Nutzung von Spielfahrzeugen wahr als Eltern der Kontrollgruppe.

6 KuV-Ziel „Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung“

Eine weitere Zielsetzung von „Kind und Verkehr“ ist die Unterstützung der Eltern bei der Verkehrserziehung ihrer Kinder. Inwieweit dieses Ziel erreicht wird, wird geprüft mittels

- der Beurteilung der Veranstaltung durch die Eltern,
- der Angaben zu Veränderungen durch KuV in der Verkehrserziehung allgemein,
- der Beschäftigung der Eltern mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ nach der Veranstaltung und dem Austausch darüber sowie
- der Beurteilung des zu KuV erhaltenen Informationsmaterials.

6.1 Beurteilung der Elternveranstaltung

Um die Wirksamkeit der KuV-Elternveranstaltung zu beurteilen wurden die Eltern der Prüfgruppe zu unterschiedlichen Aspekten gefragt, wie hilfreich die Veranstaltung für sie war.¹¹² Dabei wurde die Zustimmung auf einer sechsstufigen Skala mit den Endpunkten „Stimme überhaupt nicht zu“ und „Stimme voll und ganz zu“ für die folgenden Items abgefragt:

- „Ich habe in der Veranstaltung Neues zu den Themen ‚Verkehrssicherheit von Kindern‘ / ‚Verkehrserziehung‘ gelernt.“
- „Ich habe viele Anregungen für die sichere Verkehrsteilnahme meines Kindes (zu Fuß, mit dem Fahrrad, im Auto) erhalten.“
- „Die Vorschläge des Moderators lassen sich gut in die Praxis umsetzen.“
- „Ich würde anderen Eltern empfehlen, an der ‚Kind und Verkehr‘-Veranstaltung teilzunehmen.“
- „Insgesamt hat die Veranstaltung meinen Erwartungen entsprochen.“

Bei der Betrachtung der Häufigkeiten zeigt sich, dass die Befragten den verschiedenen Wirkungsaspekten insgesamt meist „voll und ganz“ zustimmen (vgl. Tab. 6-1). Bei drei der fünf Items bringt jeweils über die Hälfte der Befragten die höchste Zustimmung zum Ausdruck. Für die beiden Aspekte „Neues gelernt“ und „viele Anregungen zur Verkehrserziehung erhalten“ liegt der Anteil der vollen Zustimmung mit ca. 47 % und 49 % nur knapp darunter. Für diese Items sind auch die drei Antwortkategorien, die eine Ablehnung der Aussagen zum Ausdruck bringen, mit 9,0 % bzw. 7,6 % am häufigsten vertreten.

Haben Eltern angegeben, dass die Veranstaltung nicht ihren Erwartungen entsprochen hat, so wurde im Anschluss offen gefragt, warum dies nicht der Fall ist. Darauf geben 23 Personen eine Antwort. Der mit zehn Nennungen am häufigsten angeführte Grund ist, dass die Veranstaltung für den Befragten nicht informativ war. Weitere fünf Personen geben an, mit dem Moderator bzw. der Moderation unzufrieden gewesen zu sein. Jeweils drei Eltern führen an, falsche Vorstellungen von einer solchen Veranstaltung gehabt zu haben bzw. dass die Länge der Veranstaltung unpassend war. Zwei weitere Nennungen beziehen sich zum einen darauf, dass nicht auf ein gewünschtes Thema eingegangen wurde und zum anderen darauf, dass die anderen Eltern zu wenig Zeit hatten.

Ein Blick in Tab. 6-1 zeigt ferner, dass die Veranstaltung positiver bewertet wird, wenn die Teilnehmer die entsprechenden Fragen bereits etwa zwei Wochen und nicht erst zwei Monate nach der Veranstaltung beantworten. Für die Aspekte etwas Neues gelernt zu haben und die Veranstaltung weiterzuempfehlen sind diese Unterschiede statistisch signifikant¹¹³ und für die anderen Aspekte gilt dieser Zusammenhang nur tendenziell.

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch bei der pauschalen Bewertung der Elternveranstaltung anhand von Schulnoten (vgl. Tab. 6-2). Etwas weniger als die Hälfte der Befragten bewertet die Veranstaltung mit der Note „sehr gut“, ebenfalls fast die Hälfte der Befragten mit „gut“. Nur wenige Befragte vergeben die Note „befriedigend“ oder schlechter. Insgesamt resultiert aus der Elternbewertung der KuV-Veranstaltung ein „Notendurchschnitt“ von 1,6. Die Unterschiede nach dem Befragungszeitpunkt sind statistisch nicht signifikant.

¹¹² Regulär wurden die entsprechenden Fragen zum Zeitpunkt t_1 , also in der ersten Nachbefragung gestellt. Hat eine Person jedoch nicht an der ersten, aber an der zweiten Nachbefragung teilgenommen, wurde die Vorlage der Fragen hier nachgeholt.

¹¹³ Gemessen an der Effektstärke handelt es sich dabei um kleine Effekte.

Bewertung der KuV-Elternveranstaltung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Neues gelernt	t ₁	627	1,4	1,3	5,4	15,9	27,8	48,2	5,0 / 5,1
	t ₂	128	1,6	1,6	10,2	20,3	26,6	39,8	5,0 / 4,9
	Gesamt	755	1,5	1,3	6,2	16,7	27,5	46,8	5,0 / 5,1
Viele Anregungen zur Verkehrserziehung erhalten	t ₁	633	0,6	2,1	4,6	13,9	28,4	50,4	6,0 / 5,2
	t ₂	128	0	1,6	7,8	14,1	34,4	42,2	5,0 / 5,1
	Gesamt	761	0,5	2,0	5,1	13,9	29,4	49,0	5,0 / 5,2
Gute Umsetzbarkeit in die Praxis	t ₁	632	0,3	0,5	1,6	7,8	28,2	61,7	6,0 / 5,5
	t ₂	128	0	0	3,9	8,6	35,2	52,3	6,0 / 5,4
	Gesamt	760	0,3	0,4	2,0	7,9	29,3	60,1	6,0 / 6,5
Würde Veranstaltung weiterempfehlen	t ₁	632	0,5	0,5	2,2	5,1	15,7	76,1	6,0 / 5,6
	t ₂	128	0	0,8	3,1	7,0	21,9	67,2	6,0 / 5,5
	Gesamt	760	0,4	0,5	2,4	5,4	16,7	74,6	6,0 / 5,6
Veranstaltung hat Erwartungen entsprochen	t ₁	632	0,6	0,6	2,4	8,5	24,4	63,4	6,0 / 5,5
	t ₂	127	0	4,7	2,4	7,1	26,0	59,8	6,0 / 5,3
	Gesamt	759	0,5	1,3	2,4	8,3	24,6	62,8	6,0 / 5,4

Tab. 6-1: Prüfgruppe: Bewertung der KuV-Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (t₁: Frage 28, t₂: Frage 35)

Schulnote KuV-Elternveranstaltung	Befragungszeitpunkt		
	t ₁	t ₂	Gesamt
	%		
Sehr gut	46,3	43,8	45,9
Gut	47,4	47,7	47,5
Befriedigend	5,0	6,3	5,2
Ausreichend	0,9	1,6	1,0
Mangelhaft	0,3	0	0,3
Ungenügend	0	0,8	0,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	637	128	765
Median / Mittelwert	2,0 / 1,6	2,0 / 1,7	2,0 / 1,6

Tab. 6-2: Prüfgruppe: Schulnote KuV-Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (t₁: Frage 30, t₂: Frage 37)

Etwa zwei Monate nach der besuchten KuV-Elternveranstaltung wurden die Eltern auch gefragt, wie hilfreich die besuchte KuV-Elternveranstaltung für die Verkehrserziehung des eigenen Kindes gewesen ist. Über ein Drittel der Befragten (36,3 %) beurteilt die Veranstaltung dabei als „sehr hilfreich“, über die Hälfte (53,7 %) als „hilfreich“ (vgl. Tab. 6-3). Damit geben neun von zehn Befragten (90,0 %) eine ausgesprochen positive Beurteilung der Un-

terstützung ihrer eigenen Verkehrserziehung durch KuV ab.

KuV-Elternveranstaltung hilfreich	%
Sehr hilfreich	36,3
Hilfreich	53,7
Teils / teils	8,5
Wenig hilfreich	1,5
Gar nicht hilfreich	0,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	615

Tab. 6-3: Prüfgruppe: Beurteilung, wie hilfreich die KuV-Elternveranstaltung für die eigene Verkehrserziehung ist; Befragungszeitpunkt t₂ (Frage 40)

Personen, die angeben, dass dies nur zum Teil oder weniger der Fall ist, wurden im Anschluss gefragt, warum die Veranstaltung nicht hilfreich gewesen ist. Hierzu liegen die Antworten von 39 Personen vor (vgl. Tab. 6-4). Am häufigsten wird dabei geantwortet, dass die Befragten bei der Veranstaltung keine für sie neue Information erhalten haben (n = 27, 73,0 %). Von sieben Befragten wird außerdem vorgebracht, dass sie die erhaltenen Informationen für ungenügend befunden haben, da z. B. Fragen offen geblieben oder gewünschte

Themen nicht behandelt worden sind. Weitere fünf Einzelnennungen lassen sich keiner Kategorie zuordnen.

Grund für Veranstaltung nicht hilfreich	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine neuen Informationen erhalten	27	69,2	73,0
Keine ausreichenden Informationen erhalten	7	17,9	18,9
Sonstiges	5	12,8	13,5
Insgesamt	39	100,0	105,4

Mehrfachantworten: 39 Antworten von 37 Befragten;

Tab. 6-4: Prüfgruppe: Grund für Beurteilung: Veranstaltung war nicht hilfreich (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 41)

Zusammenfassung

Den Moderatoren und dem Programm KuV gelingt es offensichtlich, den Großteil der teilnehmenden Eltern derart anzusprechen, dass sie zum Ausdruck bringen, etwas Neues gelernt zu haben sowie konkrete und in der Praxis gut umsetzbare Anregungen zur Verkehrserziehung erhalten zu haben. Außerdem werden die Erwartungen der Teilnehmer weitgehend erfüllt und sie empfehlen die Veranstaltungsteilnahme weiter. Insgesamt bewerten die Eltern die KuV-Veranstaltung mit einem „Notendurchschnitt“ von 1,6. Neun von zehn Befragten geben eine ausgesprochen positive Beurteilung der Unterstützung ihrer eigenen Verkehrserziehung durch KuV ab, indem sie diese als (sehr) hilfreich bezeichnen – nur in Einzelfällen kommt es zu einer negativen Beurteilung.

6.2 Allgemeine Veränderungen in der Verkehrserziehung

Um abzuschätzen, inwiefern die Eltern durch KuV bei der Verkehrserziehung unterstützt werden können, wird im Folgenden betrachtet, welche kurzfristigen Veränderungen in der Verkehrserziehung die Prüfgruppe berichtet. Außerdem wird überprüft, von welchen langfristigen Veränderungen bei der Verkehrserziehung die Eltern berichten, abgesehen von Änderungen in verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen, auf die bereits zuvor eingegangen wurde (vgl. die Kapitel 4 und 5).

6.2.1 Kurzfristige Veränderungen in der Verkehrserziehung

Damit festgestellt werden kann, welchen kurzfristigen Einfluss der Besuch der Elternveranstaltung auf die Teilnehmer hat, wurden die Befragten der Prüfgruppe nur zwei Wochen nach der Veranstaltung gefragt, ob sie aufgrund des Veranstaltungsbesuchs bereits etwas an ihrer Verkehrserziehung geändert haben oder dies noch tun möchten. Dabei gibt über die Hälfte der befragten KuV-Teilnehmer an, bereits kurzfristig aufgrund der Elternveranstaltung etwas an ihrer Verkehrserziehung verändert zu haben (vgl. Tab. 6-5). Weitere 8,8 % äußern, dass sie noch nichts verändert haben, aber dies noch vorhaben. Knapp über ein Drittel der Befragten (37,1 %) gibt an, nichts verändert zu haben und das auch nicht zu planen.

Bei der Mehrheit der Teilnehmer induziert der Besuch der KuV-Elternveranstaltung also eine Änderung in der Verkehrserziehung. Damit wird KuV für die Eltern verhaltensrelevant.

Veränderung der Verkehrserziehung umgesetzt oder geplant	%
Veränderung umgesetzt	54,1
Veränderung geplant	8,8
Veränderung weder umgesetzt noch geplant	37,1
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	647

Tab. 6-5: Prüfgruppe: kurzfristig umgesetzte und geplante Veränderungen der eigenen Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 20)

Die Art der umgesetzten und geplanten kurzfristigen Veränderungen, die von den Eltern in Form von Freitexten selbst berichtet wurden, wird in Tab. 6-6 genauer dargestellt. Unter den umgesetzten Veränderungen wird mit 30,9 % ($n = 97$) am häufigsten der Aspekt des Fußgängerverhaltens zusammen mit dem Kind angesprochen. Aufgrund der Elternveranstaltung häufiger über den Verkehr zu sprechen und mehr zu erklären, gibt ein Viertel der Personen an, die eine Veränderung berichtet haben ($n = 81$). Knapp 13 % berichten jeweils von einer Sensibilisierung für die Fähigkeiten des Kindes und von einer erhöhten Aufmerksamkeit im Straßenverkehr. 11,1 % ($n = 35$) haben die Selbstständigkeit des Kindes im Verkehr gefördert. Jeweils 32 Personen (10,2 %) achten zwei Wochen nach der Veranstaltung stärker auf die richtige Anwendung und Einstellung von Sicherheitsausrüs-

tung (z. B. Sitz des Fahrradhelms überprüfen, Kindersitz austauschen, auf Gurtstraffung achten) und üben häufiger Verkehrssituationen mit dem Kind. Die weiteren aufgelisteten Aspekte werden jeweils lediglich von unter 10 % der Befragten genannt.

Art der kurzfristigen Veränderung	Umgesetzt	Geplant
	%	
Fußgängerverhalten	30,9	19,4
Allgemein mehr erklären / über den Verkehr sprechen	25,8	19,4
Sensibilisierung für Fähigkeiten des Kindes	13,4	0
Erhöhte Aufmerksamkeit / Bewusstsein im Verkehr	13,1	19,4
Selbstständigkeit des Kindes fördern	11,1	9,7
Richtige Anwendung / Einstellung von Sicherheitsausrüstung	10,2	9,7
Verkehrssituationen mit Kind üben	10,2	12,9
Achten auf richtige Verhaltensweise des Kindes	9,6	3,2
Verhalten beim Fahrradfahren / mit Spielfahrzeugen	6,7	3,2
Vorbildfunktion bewusster wahrnehmen	6,4	0
Bewusstes Zeitnehmen im Straßenverkehr	4,5	6,5
Gefahren und Grenzen im Wohnumfeld beachten	3,5	9,7
Erklärungsweise geändert	3,5	3,2
Allgemeine Verhaltensänderung	3,5	6,5
Allgemein intensivere Beschäftigung mit dem Thema	3,5	0
Kind bei richtigem Verhalten loben	2,9	0
Sonstiges	4,1	12,9
Insgesamt	162,9	135,7
Anzahl (n)	314	31

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 6-6: Prüfgruppe: Kurzfristig umgesetzte und geplante Veränderungen in der eigenen Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 21, Frage 22)

Geplante Veränderungen werden nur von 31 Personen genauer benannt. Am häufigsten wird dabei von jeweils sechs Personen (19,4 %) das Fußgängerverhalten, das Sprechen über den Verkehr sowie eine erhöhte Aufmerksamkeit im Straßenverkehr genannt (vgl. Tab. 6-6).

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung nach den Angaben der Selbstreports der Befragten

beim überwiegenden Teil der Teilnehmer bereits kurzfristig einen Einfluss auf deren Erziehungsverhalten oder ihre Einstellungen hat.

6.2.2 Allgemeine langfristige Veränderungen in der Verkehrserziehung

Auch langfristig gab es anhand der subjektiv wahrgenommenen und qualitativ berichteten Veränderungen der Eltern bereits häufiger Wirkungen der Programmteilnahme auf verkehrssicherheitsrelevante Einstellungen und Verhaltensweisen zu verzeichnen (vgl. die Abschnitte 4.4, 5.1.4, 5.2.5, 5.3.5, 5.4.6 und 5.5.5). Welche langfristigen Veränderungen darüber hinaus generell von den Eltern berichtet werden, wird im Folgenden dargestellt.

Da auch die Eltern, die nicht an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben, etwa zwei Monate nach der Basisbefragung danach gefragt wurden, was sie an ihrem Verkehrserziehungsverhalten geändert haben, ist es hier möglich, einen Vergleich zwischen den Untersuchungsgruppen zu ziehen. Dabei wird deutlich, dass die Prüfgruppe, deren Frage nach einer potenziellen Verhaltensänderung explizit auf die KuV-Teilnahme bezogen war, signifikant häufiger von einer allgemeinen Veränderung des Verkehrserziehungsverhaltens berichtet (vgl. Tab. 6-7).¹¹⁴ Während über ein Drittel der Befragten der Prüfgruppe eine solche Veränderung mitteilt, sind es bei der Kontrollgruppe nur 7,6 %.

Subjektiv wahrgenommene allgemeine Veränderung der Verkehrserziehung	PG	KG	Gesamt
	%		
Veränderung genannt	36,4	7,6	24,4
Veränderung nicht genannt	63,6	92,4	75,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	613	437	1.050

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene allgemeine Veränderung der Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 27, KG: Frage 26)

Mit frei formulierten Texten sollten die Eltern anschließend zum Ausdruck bringen, was sich zwi-

¹¹⁴ Bei den hier und nachfolgend getesteten signifikanten Zusammenhängen lassen sich hauptsächlich sehr kleine und zum Teil kleine Effekte feststellen (vgl. Tab. A6-V, Anhang VIII).

schenzeitlich an ihrer Verkehrserziehung geändert hat. Mit ca. 29 % wird dabei am häufigsten genannt, dass in der Familie jetzt öfter über den Verkehr gesprochen und allgemein mehr dazu erklärt wird (vgl. Tab. 6-8). Ähnlich häufig wird berichtet, dass zum Zeitpunkt t_2 eine erhöhte Aufmerksamkeit und ein erhöhtes Problembewusstsein im Verkehr herrscht. 18,0 % der Aussagen von Personen, die eine Änderung nennen, lassen sich in die Kategorie „Selbstständigkeit des Kindes fördern“ einordnen. Damit ist gemeint, dass das Kind dazu angehalten wird, auch selbst den Verkehr einzuschätzen, wobei häufiger betont wird, dass dies nur unter Aufsicht der Eltern geschieht. Von 27 Personen (15,9 %) wird berichtet, dass sie mit dem Kind gemeinsam bestimmte Verkehrssituationen üben. Jeder zehnte Befragte, der eine Änderung angibt, ist sich seiner eigenen Vorbildfunktion bewusster geworden. Eine Reihe weiterer Aspekte der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen in der Verkehrserziehung werden seltener genannt und können Tab. 6-8 entnommen werden.

Die Verteilung auf die verschiedenen Antwortkategorien ist zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zum Teil recht ähnlich, es gibt jedoch auch größere Unterschiede: Von der Kontrollgruppe wird häufiger genannt, die Selbstständigkeit des Kindes zu fördern, von der Prüfgruppe wird dahingegen deutlich häufiger von einer erhöhten Aufmerksamkeit im Verkehr berichtet.¹¹⁵ Die Kategorie „Neues Wissen angeeignet“ wird interessanter Weise nur von der Prüfgruppe genannt.

Insgesamt kann also auch langfristig davon ausgegangen werden, dass durch KuV eine Unterstützung der Eltern bei der Verkehrserziehung insofern stattfindet, als mehr als ein Drittel der teilnehmenden Eltern etwas an ihrem Erziehungsverhalten ändern (Outcome), wodurch die Verkehrssicherheit ihrer Kinder erhöht wird (Impact).

Art der subjektiv wahrgenommenen allgemeinen Veränderung der Verkehrserziehung	Befragte		
	PG	KG	Gesamt
	%		
Allgemein mehr erklären / über den Verkehr sprechen	29,7	22,6	28,8
Erhöhte Aufmerksamkeit / Bewusstsein im Verkehr	29,2	16,1	27,5
Selbstständigkeit des Kindes fördern	15,8	32,3	18,0
Verkehrssituationen mit Kind üben ^a	16,3	12,9	15,9
Vorbildfunktion bewusster wahrnehmen ^a	11,4	6,5	10,7
Erklärungsweise geändert ^a	6,4	3,2	6,0
Verhalten beim Fahrradfahren ^a	5,9	3,2	5,6
Neues Wissen angeeignet ^a	4,5	0	3,9
Konsequenterere Verkehrserziehung ^a	3,0	3,2	3,0
Sonstiges ^a	8,4	22,6	10,3
Insgesamt	130,6	122,6	129,6
Anzahl (n)	202	31	233

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen allgemeinen Veränderung der Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 27, KG: Frage 26)

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung nach den Angaben der Selbstreports der Befragten beim überwiegenden Teil der Teilnehmer bereits kurzfristig einen Einfluss auf deren Erziehungsverhalten oder ihre Einstellungen hat. Langfristig verursacht die KuV-Elternveranstaltung bei etwa einem Drittel der Teilnehmer allgemeine Änderungen in der Verkehrserziehung, durch die die Verkehrssicherheit ihrer Kinder erhöht wird. Bei der Mehrheit der Teilnehmer induziert der Besuch der KuV-Elternveranstaltung also eine Änderung in der Verkehrserziehung. Damit wird KuV für die Eltern verhaltensrelevant.

¹¹⁵ Vor dem Hintergrund der in der Elternveranstaltung vermittelten Informationen zu den entwicklungspsychologischen Grenzen von Kindern im Kindergartenalter erscheint diese unterschiedliche Schwerpunktsetzung durchaus plausibel. Die „Selbstständigkeit des Kindes fördern“ ist zudem der einzige Aspekt, der zwischen Prüf- und Kontrollgruppe signifikant unterschiedlich häufig vorgebracht wird. Für alle weiteren Kategorien finden sich keine signifikanten Unterschiede bzw. die Signifikanz kann aufgrund zu niedriger Zellenbesetzungen nicht getestet werden.

6.3 Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ und „Verkehrserziehung“ und Austausch darüber

Um zu prüfen, inwiefern das in der Elternveranstaltung angesprochene Thema für die Besucher auch nach der Veranstaltung noch weiter relevant bleibt, wurde den KuV-Teilnehmern etwa zwei Wochen nach der Elternveranstaltung die Frage gestellt, wie häufig sie sich seit der Veranstaltung ausdrücklich mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ beschäftigt haben. Dabei wird deutlich, dass sich seit der Veranstaltung nur ein sehr geringer Anteil der Eltern (6,1 %) bis zu diesem Zeitpunkt gar nicht mit dem Thema beschäftigt hat (vgl. Tab. 6-9). Jeweils etwa ein Fünftel der Befragten hat dies ein, zwei oder drei Mal getan. 7,4 % äußern, sich viermal mit der angesprochenen Thematik auseinandergesetzt zu haben und am häufigsten wird von knapp drei von zehn Befragten mitgeteilt, sich sogar fünf Mal oder mehr damit beschäftigt zu haben. Im Mittel haben sich die Teilnehmer an KuV zwei Wochen nach der Elternveranstaltung drei Mal mit den dort angesprochenen Themen beschäftigt ($\bar{x} = 2,9$; $\bar{x} = 3,0$).

Auch zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung wurden die Eltern gefragt, wie häufig sie sich seit der Veranstaltung ausdrücklich mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ beschäftigt haben. Dabei geben die KuV-Teilnehmer im Vergleich zum Befragungszeitpunkt t_1 häufiger an, sich überhaupt nicht mit den infrage stehenden Themen beschäftigt zu haben. Im Durchschnitt berichten die Eltern nun, sich zwei (Median) bzw. drei Mal (Mittelwert) mit dieser Thematik auseinandergesetzt zu haben.

Tieferegehende Analysen zeigen, dass ein Zuwachs an Beschäftigung mit den infrage stehenden Themen zwischen den beiden Zeitpunkten t_1 und t_2 nicht festzustellen ist.¹¹⁶ Die Befunde legen vielmehr nahe, dass es sich bei der Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ eher um eine kurzfristige Programmwirkung und weniger um einen nachhaltigen Effekt handelt, der eine anhaltende Beschäftigung mit den infrage stehenden Themen voraussetzen würde. Die un-

mittelbar nach dem Veranstaltungsbesuch nachweisbare stärkere Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zeigt sich jedoch auch Wochen später noch: In der zweiten Nachbefragung zum Zeitpunkt t_2 wird deutlich, dass sich die Prüfgruppe signifikant häufiger mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ beschäftigt hat als die Kontrollgruppe ($\bar{x} = 2,7$ versus $\bar{x} = 2,1$).¹¹⁷

Häufigkeit der Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“	t_1	t_2		
	PG	PG	KG	Gesamt
	%			
Gar nicht	6,1	20,6	10,4	14,6
1 Mal	17,8	23,0	15,6	18,7
2 Mal	22,3	21,3	26,2	24,2
3 Mal	18,2	12,8	17,9	15,8
4 Mal	7,4	5,3	5,1	5,2
5 Mal oder häufiger	28,1	16,9	24,8	21,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	636	431	608	1.039
Median / Mittelwert	3,0 / 2,9	2,0 / 2,7	2,0 / 2,1	2,0 / 2,4

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 6-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 18, PG t_2 : Frage 28, KG t_2 : Frage 27)

Um über die allgemeine Beschäftigung mit dem Thema hinaus auch etwas über die Reichweite von KuV zu erfahren, wurden Teilnehmer an der Elternveranstaltung außerdem gefragt, wie häufig sie sich seit der Veranstaltung mit anderen Personen über die dort angesprochenen Themen ausgetauscht haben. Zu den Zeitpunkten t_1 und t_2 zeigt sich dabei eine ähnliche Häufigkeitsverteilung, ebenso liegen die Durchschnittswerte bei beiden Befragungszeitpunkten bei einem zweimaligen Austausch mit anderen Personen (vgl. Tab. 6-10). D. h. auch die Kommunikation über KuV findet eher zeitlich kurz nach der Elternveranstaltung statt. Hinsichtlich des Zuwachses an Austausch zwischen den Befragungszeitpunkten zeigt sich in tiefergehenden Analysen – ähnlich wie bei der zuvor behandelten Beschäftigung mit dem Thema – häufig eine Stabilität in der Angabe oder eine Abnahme. Einen höheren Wert in der zweiten als in der

¹¹⁶ Während etwas mehr als ein Drittel der Befragten zwei Monate nach der Elternveranstaltung den gleichen Häufigkeitswert angibt wie bereits etwa zwei Wochen danach, hat ein weiteres Drittel seine Beschäftigungsintensität mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ längerfristig verringert und nur etwa ein Viertel zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung eine stärkere Beschäftigung mit dem Thema angegeben.

¹¹⁷ Bei dem gefundenen statistisch signifikanten Unterschied handelt es sich um einen kleinen Effekt (Cohens $d = 0,3$).

ersten Nachbefragung geben wiederum etwas mehr als ein Viertel der befragten KuV-Teilnehmer an.

Häufigkeit Austausch über Themen KuV-Veranstaltung	t ₁	t ₂
	%	
Gar nicht	9,1	10,8
1 Mal	20,8	21,3
2 Mal	28,4	26,5
3 Mal	19,5	17,8
4 Mal	7,2	7,5
5 Mal oder häufiger	15,0	16,5
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	640	601
Median / Mittelwert	2,0 / 2,4	2,0 / 2,4

Tab. 6-10: Prüfgruppe: Häufigkeit Austausch über Themen der KuV-Veranstaltung; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (t₁: Frage 19, t₂: Frage 29)

Zusammenfassung

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die Teilnehmer an der Elternveranstaltung im Nachgang weiter mit den dort vermittelten Themen beschäftigen. Im Mittel geschieht dies etwa drei Mal in den ersten beiden Wochen nach der KuV-Veranstaltung. Längerfristig beschäftigen sich Besucher der Elternveranstaltung häufiger mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung“ als die Kontrollgruppe.

Außerdem tauschen sich die Prüfgruppenangehörigen im Mittel auch zwei Mal mit anderen Personen über die infrage stehenden Themen aus. Allerdings geschieht dies augenscheinlich vor allem direkt nach der Elternveranstaltung: Zwei Monate nach der Veranstaltung haben sich die Befragten zumeist nicht häufiger damit auseinander gesetzt oder darüber ausgetauscht als bereits zwei Wochen danach.

6.4 Beurteilung des KuV-Informationsmaterials

Um zu beurteilen, ob die Zielsetzung der Unterstützung der Eltern bei der Verkehrserziehung erreicht wird, wird abschließend die Nutzung und Bewertung der im Rahmen von KuV verteilten Informationsmaterialien für teilnehmende und nicht-teilnehmende Eltern durch die jeweilige Zielgruppe betrachtet.

Bezüglich des Erhalts von Informationsmaterialien zeigt sich zwischen Prüf- und Kontrollgruppe ein deutlicher und statistisch signifikanter Unterschied. Während in der Prüfgruppe 90,6 % der Befragten angeben, Informationsmaterialien erhalten zu haben, sind es in der Kontrollgruppe nur weniger als die Hälfte (46,6 %, vgl. Tab. 6-11). In der Kontrollgruppe gibt außerdem etwa ein Fünftel der Befragten (21,8 %) an, nicht mehr zu wissen, ob Informationsmaterialien empfangen wurden. In der Prüfgruppe liegt der entsprechende Anteil bei nur 4,6 %.¹¹⁸

Erhalt von Informationsmaterialien	PG	KG	Gesamt
	%		
Ja	90,6	46,6	72,7
Nein	4,8	31,6	15,7
Ich weiß es nicht	4,6	21,8	11,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	777	532	1.309

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Erhalt von KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (PG t₁: Frage 23, PG t₂: Frage 30, KG t₁: Frage 17, KG t₂: Frage 28)

Personen, die angegeben haben, Informationsmaterialien erhalten zu haben, wurden weiterhin gefragt, wie häufig sie sich diese zwischenzeitlich angesehen haben. Diese Frage wurde sowohl zum Zeitpunkt der ersten, als auch der zweiten Nachbefragung gestellt. Zum Zeitpunkt t₁ zeigen sich hierbei signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 6-12): Befragte der Prüfgruppe (14,7 %) haben sich doppelt so häufig wie Befragte der Kontrollgruppe (7,1 %) die Informationsmaterialien noch gar nicht angesehen. Dies lässt sich dadurch erklären, dass die Angehörigen der Prüfgruppe erst vor zwei Wochen die Elternveranstaltung besucht, dabei viele Informationen face-to-face erhalten haben und daher möglicherweise noch keine Notwendigkeit sehen, das vor kurzem Erlebte noch einmal nachzulesen. Dennoch hat der Großteil der Befragten der Prüfgruppe die Informationsmaterialien auch bereits zwei Wochen nach der Elternveranstaltung schon mindestens einmal genutzt (85,3 %). Zum Zeitpunkt t₂ gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den

¹¹⁸ Tiefergehende Datenanalysen zeigen, dass diese Kategorie häufiger dann genannt wird, wenn es sich um Befragte handelt, die die KuV-Veranstaltung nicht selbst besucht haben, sondern bei denen ein anderes Mitglied der Familie teilgenommen hat.

Untersuchungsgruppen mehr. Neun von zehn Eltern aus der Prüfgruppe und nur unwesentlich weniger Kontrollgruppenangehörige haben die zu

KuV verteilten Informationsmaterialien mittlerweile genutzt.

Häufigkeit der Nutzung der Informationsmaterialien	Befragungszeitpunkt t ₁			Befragungszeitpunkt t ₂		
	PG	KG	Gesamt	PG	KG	Gesamt
	%			%		
Noch gar nicht	14,7	7,1	12,8	10,8	12,8	11,3
1-2 mal	79,2	88,9	81,6	80,3	81,0	80,5
3 mal oder öfter	6,1	4,0	5,6	9,0	6,2	8,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	590	198	788	558	195	753

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-12: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der Nutzung der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (PG t₁: Frage 24, PG t₂: Frage 31, KG t₁: Frage 18, KG t₂: Frage 29)

Beurteilung der Informationsmaterialien ^a	Befragungszeitpunkt t ₁			Befragungszeitpunkt t ₂		
	PG	KG	Gesamt	PG	KG	Gesamt
	%			%		
Sehr hilfreich	16,2	11,6	15,0	15,3	10,1	14,0
Hilfreich	67,1	61,9	65,7	66,7	66,9	66,8
Teils / teils	16,0	24,3	18,2	16,9	20,7	17,9
Wenig hilfreich	0,6	2,2	1,0	1,0	1,8	1,2
Gar nicht hilfreich	0,2	0	0,1	0	0,6	0,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	501	181	682	496	169	665

^a Für die Signifikanzprüfung wurden die Kategorien „Gar nicht hilfreich“ und „wenig hilfreich“ zusammengefasst.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-13: Prüf- und Kontrollgruppe: Beurteilung der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (PG t₁: Frage 25, PG t₂: Frage 32, KG t₁: Frage 19, KG t₂: Frage 30)

Grund für: Informationsmaterialien sind nicht hilfreich	t ₁			t ₂		
	PG	KG	Gesamt	PG	KG	Gesamt
	%			%		
Treffen nicht auf eigene Situation zu	41,9	30,4	37,5	43,8	48,6	45,2
Zu ausführlich	24,3	15,2	20,8	18,8	11,4	16,5
Nicht ansprechend gestaltet	21,6	17,4	20,0	16,3	11,4	14,8
Zu oberflächlich	12,2	26,1	17,5	13,8	17,1	14,8
Schwer verständlich ^a	0	2,2	0,8	1,3	2,9	1,7
Sonstiges	23,0	19,6	21,7	30,0	28,6	29,6
Insgesamt	123,0	110,9	118,3	124,0	120,0	122,6
Anzahl (n)	46	74	120	80	35	115

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 6-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Grund für die Beurteilung der KuV-Informationsmaterialien als „nicht hilfreich“ (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (PG t₁: Frage 26, PG t₂: Frage 33, KG t₁: Frage 20, KG t₂: Frage 31)

Hat eine Person angegeben, die Informationsmaterialien mindestens einmal genutzt zu haben, wurde im Anschluss gefragt, als wie hilfreich sie diese beurteilt. Auch hier zeigen sich zum Zeitpunkt t_1 signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe, die sich dahingehend äußern, dass die Prüfgruppe die Informationsmaterialien positiver bewertet als die Kontrollgruppe (vgl. Tab. 6-13). Während in der Prüfgruppe 83,3 % der Eltern die erhaltenen Materialien als (sehr) hilfreich beurteilen, liegt der entsprechende Anteil in der Kontrollgruppe bei 73,5 %. Doch auch dieser Wert ist durchaus positiv zu beurteilen: Etwa drei von vier Befragten bewerten das Informationsmaterial einer Elternveranstaltung, die sie nicht besucht haben, als (sehr) hilfreich. Zum Zeitpunkt t_2 schwächen sich die Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe ab, der Anteil der positiven Bewertungen bleibt in der Prüfgruppe in etwa gleich (82,0 %), in der Kontrollgruppe steigt er leicht an (77,0 %).

Wenn bei der Frage zur Beurteilung der Informationsmaterialien die Bewertung „Teils / teils“ oder schlechter abgegeben wurde, wurde die betreffende Person gefragt, warum sie diese nicht hilfreich finden. Dabei wurden fünf Antwortmöglichkeiten vorgegeben und es bestand die Möglichkeit, frei zu formulieren, warum das erhaltene Material nicht hilfreich ist. Am häufigsten wird dabei über die Untersuchungsgruppen und Erhebungszeitpunkte hinweg vorgebracht, dass die Informationsmaterialien nicht auf die eigene Situation zutreffen (t_1 : 37,5 %; t_2 : 45,2 %; vgl. Tab. 6-14). Von etwa einem Fünftel der Befragten, das eine negative Beurteilung der Informationsmaterialien abgegeben hat, wird zum Zeitpunkt t_1 jeweils genannt, dass diese zu ausführlich, nicht ansprechend gestaltet oder zu oberflächlich sind. Als schwer verständlich beurteilen nur wenige Befragten die Informationsmaterialien, in der Kontrollgruppe liegt der Anteil bei 2,2 %, in der Prüfgruppe wird dieser Aspekt nicht genannt.

Zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung werden die Kategorien „zu ausführlich“, „nicht ansprechend gestaltet“ und „zu oberflächlich“ weniger häufig vorgebracht, als zum Zeitpunkt t_1 . Zu keinem der beiden Zeitpunkte gibt es hinsichtlich der genannten Gründe signifikante Unterschiede zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe. Unter den Nennungen der „sonstigen“ Gründe für die negative Beurteilung findet sich am häufigsten, dass die enthaltenen Informationen dem Befragten bereits be-

kannt sind (t_1 : $n = 20$ von insgesamt $n = 23$ Nennungen; t_2 : $n = 18$ von insgesamt $n = 32$ Nennungen). Weitere Einzelnennungen finden sich z. B. dazu, dass die Materialien veraltet oder nicht kindgerecht sind oder die persönliche Vermittlung der Informationen den Personen generell besser gefallen würde.

Um abzuschätzen, inwiefern die zu KuV eingeladenen Personen als Multiplikatoren für die Inhalte von KuV zu sehen sind und ob dadurch noch weitere Personen hinsichtlich der Verkehrserziehung unterstützt werden, wurde außerdem gefragt, an wie viele andere Bezugspersonen des Kindes die Informationsmaterialien weitergegeben worden sind. Zu beiden Erhebungszeitpunkten hat über die Hälfte der befragten Personen an, die Informationsmaterialien an mindestens eine weitere Bezugsperson weitergegeben (vgl. Tab. 6-15). Zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung waren die Informationsmaterialien an mehr Personen weiter verteilt worden, als zum Zeitpunkt t_1 . Dies erscheint insofern plausibel, als mehr Zeit vergangen ist und daher eine weitere Verbreitung möglich war. Der Anteil der Personen, die die Informationsmaterialien an keine weitere Person weitergegeben haben, sinkt besonders in der Prüfgruppe zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten deutlich, von etwa 40 % auf 32 %.

Am häufigsten wurden die Informationsmaterialien dabei zu etwa 40 % an eine Person weitergegeben. Etwa 13 % der Befragten geben an, sie an zwei Personen weitergereicht zu haben. An drei oder mehr Personen wurden die Materialien selten weitergegeben (t_1 : 4,9 %; t_2 : 7,9 %).

Zum Zeitpunkt t_2 gibt es signifikante Unterschiede zwischen der Prüf- und der Kontrollgruppe. In der Kontrollgruppe wurden die Informationsmaterialien etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung seltener an andere Bezugspersonen weitergegeben als in der Prüfgruppe.

Der Mittelwert der Personenanzahl, an die Informationsmaterial von KuV weitergegeben worden war, liegt für die Prüfgruppe zum Zeitpunkt der ersten Nachbefragung bei $\bar{x} = 0,9$ ($\bar{x} = 1,0$) und zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung bei $\bar{x} = 1,0$ ($\bar{x} = 1,0$). Für die Kontrollgruppe errechnen sich die Werte $\bar{x} = 0,7$ ($\bar{x} = 1,0$) und $\bar{x} = 0,8$ ($\bar{x} = 1,0$). Insgesamt erreichen die KuV-Materialien sowohl unter Teilnehmern als auch unter Nichtteilnehmern durchschnittlich etwa zwei Personen.

Personenanzahl Weitergabe Informationsmaterialien	t ₁			t ₂		
	PG	KG	Gesamt	PG	KG	Gesamt
	%			%		
0 Personen	40,2	46,4	41,8	32,0	48,2	36,1
1 Person	39,9	35,7	38,8	44,2	31,9	41,1
2 Personen	12,6	13,8	12,9	13,5	12,0	13,1
3 Personen oder mehr	5,5	3,1	4,9	8,6	5,8	7,9
Ich weiß es nicht	1,9	1,0	1,7	1,6	2,1	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	587	196	738	556	191	747

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 6-15: Prüf- und Kontrollgruppe: Personenanzahl bei Weitergabe der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (PG t₁: Frage 27, PG t₂: Frage 34, KG t₁: Frage 21, KG t₂: Frage 32)

Zusammenfassung

Im Rahmen von KuV haben neun von zehn Teilnehmern und etwas weniger als die Hälfte der Nichtteilnehmer Informationsmaterialien erhalten. Diese werden vom überwiegenden Teil der Eltern auch angesehen, wobei kurz nach der Elternveranstaltung eher Nichtteilnehmer die Broschüren häufiger genutzt haben als Teilnehmer. Von den Nutzern des Informationsmaterials wird dieses überwiegend positiv beurteilt. Dennoch bringt etwa ein Fünftel der Befragten zum Ausdruck, die Informationsmaterialien als nur zum Teil oder weniger hilfreich zu finden. Als Grund dafür wird hauptsächlich angeführt, dass die Informationsmaterialien nicht auf die eigene Situation zutreffen. Hier deutet sich Optimierungsbedarf an. Die zu KuV eingeladenen Personen reichen die erhaltenen Informationsmaterialien im Mittel an eine andere Person weiter. Insgesamt erreichen die KuV-Materialien sowohl unter Teilnehmern als auch unter Nichtteilnehmern durchschnittlich etwa zwei Personen. Dabei gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und der Anzahl der Personen, an die die Informationsmaterialien weitergegeben werden: Von Nichtteilnehmern wurden die Broschüren zwei Monate nach der Elternveranstaltung häufiger an keine Person weitergegeben, als von Teilnehmern.

7 Informationsverhalten von Eltern, Eignung des Formats und (Nicht-)Teilnahmegründe

In den folgenden Ausführungen wird eruiert, welche Kommunikationskanäle die Befragten zur Information über verkehrssicherheitsrelevante Inhalte nutzen. Dabei wird zunächst auf das Informationsverhalten zu allgemeinen Erziehungsthemen und im Anschluss daran auf die genutzten Informationsquellen, -anlässe und mögliche weitere Informationswege zu Themen der Verkehrserziehung eingegangen. Die entsprechenden Fragen wurden den Befragten in der Basisbefragung, also noch vor dem Besuch der KuV-Elternveranstaltung durch die Prüfgruppe, vorgelegt.

Anschließend wird darauf eingegangen, für wie geeignet die Eltern das Format einer Elternveranstaltung zur Informierung über Verkehrserziehungsthemen halten. Zuletzt wird betrachtet, welche Gründe die Eltern für die Teilnahme oder die Nichtteilnahme an KuV nennen. Ziel der Analyse ist es, Hinweise zu den Einsatzmöglichkeiten von KuV, z. B. bezogen auf Umsetzungsweise und Rahmenbedingungen, zu eruiieren.

7.1 Informationsverhalten zu Erziehungsthemen

Nimmt man das Informationsverhalten der Eltern zu allgemeinen Erziehungsthemen in den Blick, so lassen sich die folgenden Befunde festhalten: Um sich über Erziehungsthemen zu informieren werden von den Befragten am häufigsten Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder geführt (vgl. Tab. 7-1). Im Durchschnitt aller Untersuchungsgruppen wird dieses Informationsverhalten von etwa acht von zehn Befragten angegeben. Gespräche in der Familie werden von etwa drei Viertel der befragten Eltern zum Austausch über Erziehungsthemen herangezogen. Auch den Besuch von Informationsveranstaltungen nennt etwa die Hälfte der Befragten als Informationskanal. Gespräche mit Experten, Informationsseiten im Internet und Erziehungsratgeber, -zeitschriften oder -newsletter dienen für etwa vier von zehn Elternteilen als Informationsquelle über Verkehrserziehung. Als weniger bedeutsam sind in diesem Zusammenhang soziale Medien einzustufen, die lediglich unter 17,4 % der Befragten Erwähnung als Informationsquelle finden. Weiterhin geben 8,0 % aller befragten Personen an, sich nicht spezifisch über Erziehungsthemen zu informieren und 2,4 % nennen in diesem

Zusammenhang andere als die in den vorgegebenen Kategorien abgebildeten Medien.

Genutzte Informationsquellen zu Erziehungsthemen	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder	89,4	85,6	79,0	82,8
Gespräche in der Familie	76,7	73,2	74,2	74,5
Informationsveranstaltungen	67,2	46,8	46,5	51,0
Gespräche mit Experten	46,9	39,6	39,2	40,9
Informationsseiten im Internet	45,6	41,1	35,0	38,7
Erziehungsratgeber, -zeitschriften, -newsletter	44,9	36,3	33,0	36,3
Soziale Medien	17,4	17,7	17,3	17,4
Keine spezielle Informierung	5,1	9,7	8,3	8,0
Sonstiges	2,6	3,5	1,8	2,4
Insgesamt	395,8	353,5	334,3	351,9
Anzahl (n)	818	874	2.124	3.816

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-1: Alle Untersuchungsgruppen: Informationsquellen zu Erziehungsthemen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 20)

Mit Ausnahme von Gesprächen in der Familie und sozialen Medien werden sämtliche Informationsquellen von den einzelnen Untersuchungsgruppen mit signifikant unterschiedlicher Häufigkeit genannt.¹¹⁹ Besonders auffällig ist dies im Fall des Besuchs von Informationsveranstaltungen, die in der Prüfgruppe von zwei Drittel der Befragten erwähnt werden, in Kontroll- und Residualgruppe jedoch jeweils nur von weniger als der Hälfte der Befragten. Auch die weiteren, hier unterschiedenen Medien werden von den Angehörigen der Prüfgruppe signifikant häufiger genutzt als von den Befragten der Kontroll- und Residualgruppe. Umgekehrt bringt die Prüfgruppe vergleichsweise am

¹¹⁹ Für diesen Zusammenhang und alle weiteren in diesem Kapitel als signifikant berichteten Zusammenhänge finden sich nahezu ausschließlich sehr kleine Effektstärken (vgl. Tab. A7-Va, Tab. A7-Vb, Tab. A7-Vc und Tab. A7-Vd in Anhang VIII). Die Ausnahme bildet der Zusammenhang zwischen der Planung der Teilnahme an der Elternveranstaltung mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit. Hier liegt ein kleiner Effekt vor (vgl. Tab. A7-Vc in Anhang VIII).

seltensten zum Ausdruck, sich nicht speziell über Erziehungsthemen zu informieren.

Zusammenfassung

Alles in allem deutet sich hinsichtlich des Informationsverhaltens der Eltern schon in der Basisbefragung ein Zusammenhang mit dem späteren Besuch der KuV-Elternveranstaltung an: Spätere KuV-Teilnehmer zeigen schon zu diesem Zeitpunkt eine höhere Affinität, sowohl zum Besuch von Informationsveranstaltungen als auch zur Nutzung anderer Informationskanäle zu Erziehungsthemen, als Angehörige der späteren Kontroll- und Residualgruppe.

7.2 Informationsverhalten zur Verkehrserziehung

Als einleitende Frage zur Information über Verkehrserziehung wurde unter den Eltern erhoben, ob sie sich in den letzten zwölf Monaten explizit über das Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ informiert haben.

Dabei zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den einzelnen Untersuchungsgruppen, wobei Eltern der Prüfgruppe sich bereits in der Vergangenheit vergleichsweise am häufigsten über Verkehrserziehung informiert haben (vgl. Tab. 7-2): Insbesondere ist auffällig, dass der Anteil derjenigen Befragten, die sich in den letzten zwölf Monaten nicht über Themen der Verkehrserziehung informiert haben, unter den Nichtteilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung etwa um zehn Prozentpunkte höher ausfällt als in der Prüfgruppe.

Informierung über Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung in den letzten 12 Monaten	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Gar nicht	42,3	52,4	46,6	47,0
Ein bis zwei Mal	44,7	35,4	39,3	39,6
Drei Mal oder öfter	13,0	12,2	14,1	13,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	814	870	2.091	3.775

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-2: Alle Untersuchungsgruppen: Information über Verkehrserziehung in den letzten 12 Monaten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 21)

Falls ein Befragter angegeben hat, sich in den letzten zwölf Monaten ausdrücklich über Verkehrserziehung informiert zu haben, wurde ihm in der Basisbefragung anschließend noch die Frage vorgelegt, welche Informationsquellen er dafür genutzt hat. Die Reihung der einzelnen Antwortoptionen nach der Häufigkeit ihrer Angabe (vgl. Tab. 7-3) entspricht dabei fast derjenigen, die sich bereits bei der Frage nach der Information über allgemeine Erziehungsthemen gezeigt hat. Einzige Ausnahme dabei ist, dass die Nutzung von Informationsseiten im Internet zur Informierung über das Spezialgebiet „Verkehrserziehung“ häufiger genannt wird, als Gespräche mit Experten und der Besuch von Informationsveranstaltungen. Erneut wird sich laut den befragten Müttern und Vätern zumeist im Gespräch mit Eltern gleichaltriger Kinder oder in der Familie informiert. Auch Informationsseiten im Internet, Gespräche mit Experten, Informationsveranstaltungen und Erziehungsratgeber, -zeitschriften oder -newsletter werden von etwa einem Viertel bis zu einem Drittel der Befragten als Informationsquellen genutzt. Soziale Medien spielen mit 13,0 % der Nennungen dagegen erneut eher eine untergeordnete Rolle.

Genutzte Informationsquellen zu Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder	70,4	65,1	63,0	65,1
Gespräche in der Familie	45,9	47,1	53,1	50,1
Informationsseiten im Internet	36,6	36,8	31,0	33,5
Gespräche mit Experten	32,3	30,5	29,4	30,3
Informationsveranstaltungen	32,6	22,9	27,3	27,7
Erziehungsratgeber, -zeitschriften, -newsletter	25,4	26,1	24,8	25,2
Soziale Medien	12,1	11,7	13,8	13,0
Sonstiges	2,5	4,1	3,2	3,2
Insgesamt	257,8	244,3	245,6	248,2
Anzahl (n)	473	410	1.131	2.014

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-3: Alle Untersuchungsgruppen: Information über Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)

Signifikante Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe bestehen für die drei am häufigsten genannten Informationsquellen sowie Informationsveranstaltungen. Auffällig ist hierbei einmal mehr die verstärkte Neigung der Prüfgruppe zum Besuch von Informationsveranstaltungen. Interessant ist der vergleichsweise höchste Anteil an Personen der Residualgruppe, die sich durch Gespräche in der Familie über Verkehrserziehung informieren. Dieses Antwortverhalten kann als Indikator für die subjektive Einschätzung gelten, eine spezielle Veranstaltung zu diesem Thema nicht zu benötigen.

Nachfolgend soll in Bezug auf das Informationsverhalten der Befragten auch die Argumentation zum sog. „Mittelschichtbias“ aus Abschnitt 3.5 aufgegriffen werden. Dies erfolgt deshalb an dieser Stelle, da es für das Zielgruppenprogramm KuV als relevant erscheint, sämtliche sozialen Gruppen mit dem Angebot der Elternveranstaltungen gut zu erreichen.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Wahl der Informationsquellen zu „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ differenziert nach Befragten mit (Fach-)Abitur und solchen mit einem Schulabschluss bis einschließlich der Mittleren Reife, so kann Folgendes festgehalten werden (vgl. Tab. 7-4): Eltern mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss informieren sich zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ eher über Gespräche in der Familie und soziale Medien, während Personen mit vergleichsweise höherer Schulbildung hierzu eher Gespräche mit Experten und / oder Infoveranstaltungen heranziehen. Die Stärke der gemessenen Zusammenhänge erweist sich dabei mit einem Cramers V von jeweils 0,1 als sehr gering.

Stellt man zusätzlich noch einen Vergleich von Personen mit und ohne Migrationshintergrund in Bezug auf ihr Informierungsverhalten zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ an (vgl. Tab. 7-5), offenbart sich eine vermehrte Nutzung von Gesprächen mit Eltern gleichaltriger Kinder und Experten, dem Besuch von Infoveranstaltungen und hinsichtlich sonstiger Informationsquellen unter den Elternteilen, die keinen Migrationshintergrund aufweisen. Befragte mit Migrationshintergrund greifen dagegen vermehrt auf Informationsseiten im Internet und soziale Medien zurück. Sämtliche signifikanten Zusammenhänge zeichnen sich hierbei durch sehr kleine Effektstärken (Cramers V = 0,1 oder kleiner) aus.

Genutzte Informationsquellen zu Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung	Bis Mittlere Reife	(Fach-)Abitur	Gesamt
Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder	65,8	64,5	65,2
Gespräche in der Familie	56,2	43,5	49,8
Informationsseiten im Internet	31,9	35,4	33,7
Gespräche mit Experten	26,0	34,8	30,4
Infoveranstaltungen	23,6	31,5	27,6
Erziehungsratgeber, Zeitschriften, Newsletter	24,6	26,1	25,4
Soziale Medien	15,1	10,3	12,7
Sonstiges	3,2	3,3	3,3
Insgesamt	246,4	249,4	248,1
Anzahl (n)	977	987	1.964

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 7-4: Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Informationsquellen zur Verkehrssicherheit – nach dem höchsten Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)

Genutzte Informationsquellen zur Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung	Kein Migrationshintergrund	Migrationshintergrund	Gesamt
Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder	67,1	58,4	65,0
Gespräche in der Familie	48,9	53,9	50,1
Informationsseiten im Internet	31,5	41,0	33,8
Gespräche mit Experten	31,6	26,2	30,3
Infoveranstaltungen	29,5	22,0	27,7
Erziehungsratgeber, Zeitschriften, Newsletter	25,6	24,1	25,2
Soziale Medien	11,1	19,5	13,1
Sonstiges	3,7	1,7	3,3
Insgesamt	219,0	246,8	248,5
Anzahl (n)	1.521	473	1.994

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 7-5: Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Informationsquellen zur Verkehrssicherheit – nach dem höchsten Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass Eltern mit einer vergleichsweise geringeren Schulbildung und solche mit Migrationshintergrund eher zur Nutzung informeller Informationsquellen neigen (face-to-face: Familie, technisch vermittelt: soziale Medien, Internet). Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung informieren sich dagegen häufiger auf formalen Veranstaltungen oder bei Experten.

Die Befunde zum Informationsverhalten hinsichtlich der Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ sprechen für das Vorliegen eines Mittelschichtbias unter den KuV-Teilnehmern hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund.

Anlass zur Informierung über Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Eigenes Interesse	69,3	69,8	66,3	67,8
Interesse / Fragen des Kindes	43,0	38,9	41,8	41,5
Verkehrssituation im Wohnumfeld	36,9	38,4	41,0	39,5
Gespräche mit anderen Eltern	27,0	27,0	30,2	28,8
Angebote an interessanten Materialien / Medien zum Thema	16,2	10,0	11,6	12,3
Konkreter Verkehrsunfall	3,9	5,8	4,4	4,6
Sonstiges	19,2	19,5	12,5	15,5
Insgesamt	215,5	209,4	207,8	209,9
Anzahl (n)	463	411	1.108	1.982

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-6: Alle Untersuchungsgruppen: Anlass zur Informierung über Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 23)

Als dominierender Anlass, sich über „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zu informieren, wird in allen Untersuchungsgruppen das eigene Interesse am Thema genannt (vgl. Tab. 7-6). Etwa vier von zehn Eltern nennen Fragen bzw. das Interesse des Kindes sowie die Verkehrssituation im Wohnumfeld als Anlässe für die Informationssuche. Bei etwa drei von zehn Befragten spielen außerdem Gespräche mit anderen Eltern eine Rolle. Angebote an interessanten Materialien / Medien zum Thema haben etwas mehr als zehn Prozent der Befragten veranlasst, sich über

Verkehrssicherheitsthemen zu informieren. Ein konkreter Verkehrsunfall wird dagegen nur äußerst selten als Anlass genannt.

Befragte der Prüfgruppe erwähnen in diesem Zusammenhang signifikant häufiger das Angebot interessanter Materialien. Signifikante Unterschiede zeigen sich darüber hinaus bei „sonstigen“ Materialien / Medien zum Thema.

Von Interesse für die Zielgruppenerreichung von KuV ist neben den bisher behandelten Fragenkomplexen auch, welche weiteren Möglichkeiten – außer einer Elternveranstaltung – die Eltern nutzen würden, um sich über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ bzw. „Verkehrserziehung“ zu informieren.

Potenzielle Nutzung weiterer Informationsquellen zur Verkehrserziehung (außer Elternveranstaltung)	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Veranstaltung für Kinder und Eltern gemeinsam	87,3	78,5	74,0	77,9
Gedruckte Ratgeber, Broschüren	45,8	43,2	36,1	39,8
Öffentlicher Aktionstag	46,8	37,7	37,0	39,3
Vortrag eines Experten besuchen	48,0	33,8	34,7	37,4
Filme zu Verkehrssicherheit	36,2	31,6	34,3	34,1
Informationsseiten im Internet	25,7	22,8	18,8	21,2
Einzelgespräch mit einem Experten	16,4	12,5	12,0	13,1
Video-Anleitung im Internet	11,9	11,5	11,2	11,4
Online-Kommunikation	4,2	5,5	4,4	4,6
Eine sonstige Form	1,4	0,7	1,0	1,0
Insgesamt	322,7	277,8	263,5	279,8
Anzahl (n)	843	810	2.047	3.700

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-7: Alle Untersuchungsgruppen: Potenzielle Nutzung weiterer Informationsquellen zur Verkehrserziehung (außer Elternveranstaltung) (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 27)

Dabei zeigt sich, dass sich beinahe acht von zehn Befragten vorstellen können, eine Informationsveranstaltung für Eltern und Kinder gemeinsam zu

besuchen (vgl. Tab. 7-7).¹²⁰ Der Anteil der Personen, die ein solches Format als weitere Informationsmöglichkeit in Erwägung zieht, ist dabei etwa jeweils doppelt so hoch wie die Anteile der Nennungen in den – in der Rangreihe der Antworten folgenden – einzelnen Optionen „Gedruckte Ratgeber, Broschüren“, „Öffentlicher Aktionstag“, „Vortrag eines Experten besuchen“ und „Filme zur Verkehrssicherheit“ sowie etwa viermal so hoch wie derjenige in der Kategorie „Informationsseiten im Internet“. Einzelgespräche mit Experten, Video-Anleitungen im Internet, Online-Kommunikation und sonstige Formen der Informationsbeschaffung werden jeweils nur von kleinen Teilen der Befragten als mögliche Informationsquellen genannt.

Signifikante Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen lassen sich für sechs der zehn vorgegebenen Antwortoptionen feststellen. Hierbei zeigen sich Angehörige der Prüfgruppe hinsichtlich aller sechs potenziellen Informationswege als am aufgeschlossensten. Insbesondere sind sie zu einem größeren Anteil als die Befragten der Kontroll- und Residualgruppe bereit, Vorträge von Experten oder öffentliche Aktionstage zu besuchen. Auch diese Befunde unterstreichen die Selektivität der für die spätere KuV-Teilnahme erreichten Eltern.

Zusammenfassung

Eltern in der Prüfgruppe haben sich bereits in der Vergangenheit vergleichsweise am häufigsten über Verkehrserziehung informiert. Auffällig ist hierbei einmal mehr die verstärkte Neigung der Prüfgruppe zum Besuch von Informationsveranstaltungen.

Als dominierender Anlass, sich über „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zu informieren, wird in allen Untersuchungsgruppen das eigene Interesse am Thema genannt. Befragte der Prüfgruppe erwähnen in diesem Zusammenhang vergleichsweise häufiger das Angebot interessanter Materialien, als Befragte der Kontroll- und Residualgruppe.

Hinsichtlich weiterer Möglichkeiten der Informationsgewinnung zum Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zeigt sich, dass sich beinahe acht von zehn Befragten vorstellen können, eine Informationsveranstaltung für Eltern und Kinder gemeinsam zu besuchen. Die Angehörigen der Prüfgruppe zeigen sich durchweg als am

aufgeschlossensten für weitere potenzielle Informationswege. Insbesondere sind sie zu einem größeren Anteil als die Befragten der Kontroll- und Residualgruppe bereit, Veranstaltungen gemeinsam für Kinder und Eltern, Vorträge von Experten oder öffentliche Aktionstage zu besuchen. Auch diese Befunde unterstreichen die Selektivität der für die spätere KuV-Teilnahme erreichten Eltern.

7.3 Beurteilung der Eignung von Elternveranstaltungen

Die Teilnehmer an der Basisbefragung wurden ebenfalls darum gebeten, eine Einschätzung dazu abzugeben, ob sich eine Elternveranstaltung prinzipiell dafür eignet, um über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ bzw. „Verkehrserziehung“ zu informieren.

Ein weit überwiegender Teil der Befragten in allen Untersuchungsgruppen bejaht diese Fragestellung (vgl. Tab. 7-8). Dabei unterscheiden sich die Untersuchungsgruppen signifikant voneinander: Während in der Prüfgruppe fast alle Eltern (97,3 %) dem Format Elternveranstaltung positiv gegenüber stehen, umfassen die entsprechenden Anteile auch in der Kontroll- und Residualgruppe jeweils mehr als neun von zehn Befragten.

Personen, die eine Elternveranstaltung nicht für geeignet halten, wurden danach gefragt, warum dies der Fall ist.¹²¹ Als häufigster Grund wird dabei von etwas weniger als der Hälfte der Befragten, die dazu eine Angabe gemacht haben, vorgebracht, dass sie die dort angebotenen Informationen nicht benötigen (n = 96, vgl. Tab. 7-9). Etwa 14 % geben an, die Uhrzeit, zu der die Veranstaltung stattfinden soll, nicht passend zu finden. 16 Personen (8,1 %) fänden eine Veranstaltung für Kinder anstatt für Eltern sinnvoller, 14 Elternteile (7,1 %) geben an, sich die relevanten Informationen aus einer anderen Quelle zu holen und 12 Befragte (6,1 %) fänden es besser, eine Veranstaltung gemeinsam mit Kindern durchzuführen. Von je zehn oder weniger Personen wird außerdem genannt, kein Interesse am Thema zu haben, bereits eine Elternveranstaltung zur Verkehrserziehung besucht zu haben und den Zeitpunkt für die Elternveranstaltung unpassend zu finden. Unter die zuletzt genannte Kategorie fallen vor allem Äußerungen, die sich darauf beziehen, dass das eigene Kind noch zu jung ist oder Verkehrserziehung so-

¹²⁰ Dabei muss konzediert werden, dass die Eltern zum Zeitpunkt der Basisbefragung bereits zur KuV-Elternveranstaltung eingeladen worden waren und damit prinzipiell offen gegenüber Präsenzveranstaltungen sind.

¹²¹ Da den Eltern zum Erhebungszeitpunkt die Einladung zur KuV-Veranstaltung bereits vorlag, darf unterstellt werden, dass die Beantwortung dieser Frage vor deren Hintergrund erfolgte.

wieso in der Schule stattfindet. Weitere 26 Personen machen sonstige Angaben, die sich keiner der bisher genannten Kategorien zuordnen lassen.⁴ Zwischen den Untersuchungsgruppen lassen sich keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich ihrer geäußerten Gründe für die Nicht-Eignung des Formats „Elternveranstaltung“ berichten bzw. es erfolgte zum Teil aufgrund geringer Zellenbesetzungen keine Signifikanzprüfung.

Eignung des Formats Elternveranstaltung	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Ja	97,3	90,3	90,0	91,7
Nein	2,7	9,7	10,0	8,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	811	865	2.079	3.755

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-8: Alle Untersuchungsgruppen: Eignung des Formats Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24)

Um zu überprüfen, ob der Besuch der KuV-Elternveranstaltung einen Einfluss auf die Einstellung zur Geeignetheit einer Elternveranstaltung zur Information über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ hat, wurde den KuV-Teilnehmern diese Frage im Rahmen der formativen Evaluation zum Zeitpunkt t_1 bzw. t_2 erneut vorgelegt. Wie bereits in Tab. 7-8 deutlich wird, wurde die KuV-Veranstaltung nahezu ausschließlich von Befragten besucht, die diese Form der Information schon vor Besuch der Elternveranstaltung für geeignet gehalten haben. Jedoch haben alle 18 Teilnehmer, die in der Basisbefragung angeben, eine Elternveranstaltung für ungeeignet zu halten, ihre Meinung nach der Veranstaltungsteilnahme geändert (vgl. Tab. 7-10). Die sieben Personen, die nach dem Besuch von KuV angeben, eine Elternveranstaltung für ungeeignet zu halten, waren zuvor der Meinung, dass diese eine passende Art und Weise der Information darstellt. Zum Grund für die pessimistische Einschätzung wird nur von vier Befragten eine Angabe gemacht, drei davon beziehen sich darauf, dass auch Kinder berücksichtigt werden sollten und eine, dass zu einer solchen Veranstaltung sowieso nur die Personen kommen, die schon viel Vorwissen haben und Verkehrserziehung praktizieren.

⁴ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A7-9 dokumentiert.

Gründe für Nicht-Eignung Elternveranstaltung	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Informationen nicht benötigt	37,5	46,2	51,7	48,7
Uhrzeit nicht passend	25,0	9,2	14,7	13,7
Veranstaltung nur für Kinder sinnvoller	6,3	13,8	5,2	8,1
Informationen aus anderer Quelle ^a	6,3	9,2	6,0	7,1
Veranstaltung gemeinsam mit Kindern sinnvoller ^a	0	7,7	6,0	6,1
Kein Interesse am Thema ^a	6,3	3,1	6,0	5,1
Bereits an Elternveranstaltung teilgenommen ^a	0	3,1	4,3	3,6
Unpassender Zeitpunkt ^a	6,3	1,5	3,4	3,0
Sonstiges ^a	18,8	13,8	12,1	13,2
Insgesamt	106,5	107,6	109,4	108,6
Anzahl (n)	16	65	116	197

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 7-9: Alle Untersuchungsgruppen: Gründe für die Nicht-Eignung einer Elternveranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24)

Elternveranstaltung geeignet	t_0 : geeignet	t_0 : nicht geeignet	Gesamt
	%		
Ja	99,1	100,0	99,0
Nein	0,9	0	0,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	742	18	768

Tab. 7-10: Prüfgruppe: Elternveranstaltung geeignet – nach Angabe dazu zum Zeitpunkt t_0 , Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 31, t_2 : Frage 38)

Die Anteile derjenigen Eltern, die sich eine Kinderbetreuung während einer solchen Elternveranstaltung wünschen, sind in Prüf- und Kontrollgruppe nahezu gleich hoch und nicht statistisch signifikant verschieden (vgl. Tab. 7-11). Die Residualgruppe stellt mit 69,4 % den vergleichsweise höchsten Anteil an Eltern, die einen Bedarf an Kinderbetreuung während der Elternveranstaltung äußern.

Hinsichtlich der geeigneten Tageszeit für die Abhaltung einer KuV-Elternveranstaltung zeigen sich quantitativ nur geringe Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe (vgl. Tab. 7-12). Den beliebtesten Zeitpunkt für eine Elternveranstaltung stellt der Spätnachmittagstermin dar. Die Verteilung der übrigen, bevorzugten Tageszeiten gliedert sich derart, dass im Tagesverlauf spätere Termine jeweils gegenüber früheren Terminen präferiert werden.

Bedarf an Kinderbetreuung während der Elternveranstaltung	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Ja	67,0	67,2	69,4	68,3
Nein	33,0	32,8	30,6	31,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	773	760	1.841	3.374

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-11: Alle Untersuchungsgruppen: Bedarf an Kinderbetreuung während der Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25)

Für zwei der fünf vorgelegten Antwortoptionen kann eine zwischen den Untersuchungsgruppen signifikant unterschiedliche Verteilung nachgewiesen werden: Demnach favorisieren Angehörige der Prüfgruppe eher spätnachmittags oder abends stattfindende Veranstaltungen, als dies den Befragten der Kontroll- und Residualgruppe bescheinigt werden kann.

Zusammenfassung

Ein weit überwiegender Teil der Befragten in allen Untersuchungsgruppen hält eine Elternveranstaltung prinzipiell für geeignet, um sich über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ bzw. „Verkehrserziehung“ zu informieren. Knapp die Hälfte der Befragten, die eine Elternveranstaltung ungeeignet finden, bringen zum Ausdruck, dass sie Informationen über Verkehrssicherheitsthemen nicht benötigen würden. Etwa zwei Drittel der Eltern in Prüf- und Kontrollgruppe wünschen sich während einer solchen Elternveranstaltung das Angebot einer Kinderbetreuung. Den beliebtesten Zeitpunkt für eine Elternveranstaltung stellen Spätnachmittagstermine dar. Die Verteilung der weiteren bevorzugten Tageszeiten für eine Elternveranstaltung gliedert sich derart, dass im Tagesverlauf spätere Termine jeweils gegenüber früheren Terminen präferiert werden.

Bevorzugte Tageszeiten einer Elternveranstaltung	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Spätnachmittags (Beginn ab 17 Uhr)	58,6	58,4	52,2	55,1
Abends (Beginn ab 20 Uhr)	57,0	48,7	43,5	47,8
Nachmittags (Beginn ab 13 Uhr)	20,8	20,2	20,3	20,4
Vormittags (Beginn ab 10 Uhr)	10,4	12,6	13,5	12,6
Morgens (Beginn ab 8 Uhr)	7,7	9,8	8,9	8,8
Insgesamt	154,5	149,7	138,4	144,7
Anzahl (n)	786	795	1.905	3.486

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-12: Alle Untersuchungsgruppen: Bevorzugte Tageszeiten einer Elternveranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 26)

7.4 Gründe für die Teilnahme oder Nichtteilnahme an der KuV-Veranstaltung

Um darüber hinaus abzuschätzen, in welchen Punkten es hinsichtlich der Umsetzung von KuV Optimierungsmöglichkeiten gibt, wird im Folgenden untersucht, warum Eltern an einer KuV-Veranstaltung teilnehmen oder – für die Beantwortung der Fragestellung noch bedeutsamer – warum sie nicht daran teilnehmen.

Dazu wird zunächst betrachtet, wie viele Personen zum Zeitpunkt der Basisbefragung planen, an der „Kind und Verkehr“-Elternveranstaltung teilzunehmen. Hierbei zeigt sich, dass der Großteil der Personen, die letztlich tatsächlich an der Veranstaltung teilnehmen, dies auch bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung plant (84,0 %, vgl. Tab. 7-13). Nur etwa 5 % der späteren KuV-Teilnehmer gibt zum Zeitpunkt der Basisbefragung explizit an, dies nicht zu planen. Die Angehörigen der Kontrollgruppe teilen sich zum Zeitpunkt t_0 zu je einem Drittel auf die drei Antwortkategorien auf. Etwa die Hälfte der Residualgruppe plant zum Zeitpunkt der Basisbefragung, an der Veranstaltung teilzunehmen, ca. jeder Fünfte plant dies nicht und ungefähr ein Drittel ist sich dessen noch unklar.

Planung Teilnahme Elternveranstaltung	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Ja	84,0	33,1	49,8	53,3
Nein	4,9	30,5	17,6	17,9
Ich weiß es nicht	11,2	36,4	32,6	28,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	804	865	2.077	3.746

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-13: Alle Untersuchungsgruppen: Planung Teilnahme Elternveranstaltung ; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 28)

Gründe für Planung Nichtteilnahme	Befragte			
	PG	KG	RG	Gesamt
	%			
Zeitgründe	25,0	61,2	60,3	58,6
Keine Kinderbetreuung	6,3	14,7	10,8	12,2
Bereits an einer Veranstaltung teilgenommen	43,8	6,5	10,8	10,9
Teilnahme nicht notwendig, da bereits gut informiert	3,1	9,1	8,7	8,5
Kein Angebot bekannt	9,4	3,4	3,6	3,9
Kein Interesse	6,3	3,9	3,2	3,7
Sonstiges	6,3	4,3	5,4	5,0
Insgesamt	100,0	103,1	102,8	102,8
Anzahl (n)	32	232	277	550

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-14: Alle Untersuchungsgruppen: Gründe für Planung Nichtteilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 28)

Um unabhängig von der späteren Veranstaltungs- und Befragungsteilnahme eruieren zu können, warum jemand nicht an KuV teilnehmen will, wurde im Zuge der Frage nach der Teilnahmeplanung auch gefragt, aus welchen Gründen eine Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung nicht geplant wird. Insgesamt wird dabei von über der Hälfte der Angesprochenen angegeben, dass sie am geplanten Termin keine Zeit haben ($n = 317$; vgl. Tab. 7-14). Dieser Grund wird von Befragten der Kontroll- und der Residualgruppe mehr als doppelt so oft wie von Eltern der Prüfgruppe vorgebracht. 12,2 % der Befragten ohne Teilnahmeabsicht gehen zum Zeitpunkt der Basisbefragung davon aus, dass sie keine Kinderbetreuung organisieren können. Von insgesamt 10,9 % ($n = 59$) der Befragten wird be-

richtet, dass sie bereits an einer solchen Veranstaltung teilgenommen haben. Der Anteil dieser Nennung ist unter Personen, die später der Prüfgruppe zugeordnet werden, mit großem Abstand am höchsten. Für die beiden Gründe „Zeit“ und „bereits Veranstaltung besucht“ gibt es signifikante Unterschiede zwischen den später gebildeten Untersuchungsgruppen. Alle weiteren aufgelisteten Gründe werden mehr oder weniger deutlich seltener genannt.

In der ersten Nachbefragung wird dann explizit nach der tatsächlichen Teilnahme an der Veranstaltung und nach den Gründen für oder gegen eine Teilnahme gefragt. Dabei werden zahlreiche mögliche Gründe vorgegeben und eine „Sonstiges“-Kategorie für alle weiteren Nennungen bereitgestellt.

In Tab. 7-15 wird die Häufigkeitsverteilung der nach der Durchführung der Elternveranstaltung von der Kontrollgruppe genannten Gründe für eine Nichtteilnahme dargestellt. Dabei wird auch danach unterschieden, ob zum Zeitpunkt der Basisbefragung geplant war, an der Veranstaltung teilzunehmen. Insgesamt und über die beiden unterschiedenen Gruppen hinweg wird dazu als häufigster Grund genannt, dass die Befragten am geplanten Termin keine Zeit hatten. Von den Befragten, die auch nicht geplant hatten, an der Veranstaltung teilzunehmen, wird dieser Grund signifikant häufiger vorgebracht, als unter denjenigen, die eigentlich an der Elternveranstaltung teilnehmen wollten. Die Tatsache, dass keine Kinderbetreuung organisiert werden konnte, führte bei 28,0 % der Kontrollgruppenangehörigen dazu, dass die Veranstaltung nicht besucht werden konnte. Hier gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen Personen, die geplant hatten an der Veranstaltung teilzunehmen und denen, die es nicht geplant hatten. Für etwa 14 % der Kontrollgruppenangehörigen war der Grund für die Nichtteilnahme, dass die geplante Veranstaltung ausgefallen ist. Unter den Personen, die geplant hatten an der Veranstaltung teilzunehmen, ist der Anteil derjenigen, die dies als Grund nennen, deutlich und statistisch signifikant höher. Das ist plausibel, da diese Eltern eigentlich die Veranstaltung besuchen wollten, ihnen dies aber aus externen Gründen verwehrt wurde. Von den Personen, die eine Teilnahme nicht geplant hatten oder dies zum Zeitpunkt der Basisbefragung noch nicht wussten, wird tendenziell häufiger genannt, bereits eine Veranstaltung besucht zu haben. Signifikant häufiger bringen Befragte, die keine Teilnahme geplant hatten, zum Ausdruck, dass sie eine andere Informationsart vorziehen und, dass sie bereits ausreichend informiert sind. Andere aufgelistete Gründe

gegen eine Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung werden nur in Einzelfällen mitgeteilt. Die Häufigkeit der Kategorie „Sonstiges“ unterscheidet sich statistisch signifikant zwischen Personen, die eine Teilnahme an der Veranstaltung geplant hatten und jenen, bei denen dies nicht der Fall war: Personen, die geplant hatten, an der Veranstaltung teilzunehmen, geben häufiger einen sonstigen Grund an, z. B. dass die Teilnahme durch eigene Krankheit oder die Krankheit des Kindes verhindert wurde.

Nichtteilnahmegründe	Teilnahme geplant	Teilnahme nicht geplant / weiß nicht	Gesamt
	%	%	%
Keine Zeit	35,1	51,1	46,1
Keine Kinderbetreuung gefunden	26,8	28,6	28,0
Veranstaltung ausgefallen	26,2	8,0	13,7
Vorherige KuV-Teilnahme	8,3	11,0	10,2
Andere vorgezogene Informationsart	6,0	11,5	9,8
Bereits ausreichend informiert	1,8	13,5	9,8
Termin vergessen	4,2	2,7	3,2
Nicht wissen, was einen bei Veranstaltung erwartet ^a	0	1,6	1,1
Unnötig hohe Intensität der Auseinandersetzung mit dem Thema ^a	0	1,6	1,1
Veranstaltungsort nicht erreichbar ^a	0,6	0,5	0,6
Generell kein Besuch von Elternveranstaltungen ^a	0	0,5	0,4
Veranstaltungsort nicht geeignet ^a	0	0,5	0,4
Befürchtete Verständnisprobleme ^a	0	0,5	0,2
Kein Interesse am Thema ^a	0	0,3	0,2
Sonstige	13,1	4,9	7,5
Insgesamt	122,1	136,8	132,3
Anzahl (n)	168	364	532

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-15: Kontrollgruppe: Gründe für die Nichtteilnahme – nach ursprünglicher Planung zur Teilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 4)

Teilnahmegründe	Teilnahme geplant	Teilnahme nicht geplant / weiß nicht	Gesamt
	%	%	%
Persönliches Interesse	82,6	73,8	81,2
Persönliche Aktualität	62,7	53,2	61,2
Vorbereitung auf Schulweg	56,2	54,0	55,9
Einholen von konkreten Informationen zu Fähigkeiten des Kindes	54,4	36,5	51,6
Angesprochen durch ausgebildete Person	44,7	27,0	41,9
Verkehrsreiche Wohngegend	24,1	24,6	24,2
Konkrete Fragen	16,6	10,3	15,6
Austausch mit anderen Eltern	13,8	10,3	13,2
Interesse an schriftlichen Informationen	6,7	3,2	6,2
Andere Eltern treffen	1,8	5,6	2,4
Verkehrsunfall in Vergangenheit ^a	1,0	1,6	1,1
Sonstige ^a	2,5	2,4	2,5
Insgesamt	367,9	304,5	358,5
Anzahl (n)	667	126	793

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 7-16: Prüfgruppe: Teilnahmegründe – nach ursprüngliche Planung der Teilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 6)

Warum Personen an KuV teilgenommen haben, wird in Tab. 7-16 festgehalten. Insgesamt wird dabei mit ca. 81 % am häufigsten genannt, dass sich die KuV-Teilnehmer für das Thema interessieren. Über die Hälfte der Prüfgruppenangehörigen gibt außerdem an, die Veranstaltung besucht zu haben, weil das Thema für sie gerade aktuell ist, um das Kind auf den Schulweg vorzubereiten und um konkrete Informationen über die Fähigkeiten des Kindes im Straßenverkehr einzuholen. Weitere 42 % werden dadurch angesprochen, dass eine ausgebildete Person die Veranstaltung leitet. Etwa ein Viertel der KuV-Teilnehmer gibt an, die Veranstaltung besucht zu haben, weil es im Wohnumfeld viel Verkehr gibt. Für 13 % war der Austausch mit anderen Eltern ein Grund, um an der KuV-Elternveranstaltung teilzunehmen. Die restlichen aufgelisteten Gründe werden von jeweils weniger als 10 % der Teilnehmer genannt.

Im Vergleich der Personen, die die Teilnahme an der Veranstaltung schon zum Zeitpunkt der Basisbefragung geplant hatten, fällt auf, dass diese beinahe alle Gründe häufiger nennen als Personen, die ursprünglich nicht geplant hatten teilzunehmen, oder dies in der Basisbefragung noch nicht wussten. Signifikant ist dieser Unterschied für die Kategorien „Interesse“, „persönliche Aktualität“, „Einholen von konkreten Informationen zu Fähigkeiten des Kindes“ und „Angesprochen durch eine ausgebildete Person“. Lediglich bei dem Motivationsgrund „andere Eltern treffen“ liegt der Anteil an Befragten, die sich erst spät oder spontan zur Teilnahme entschlossen haben, tendenziell höher als bei denjenigen, die dies geplant hatten. Diese Unterschiede deuten darauf hin, dass bei den Personen, die schon zum Zeitpunkt der Basisbefragung planen, an der Veranstaltung teilzunehmen, eine größere intrinsische Motivation vorliegt, als bei Personen, die sich relativ spontan für eine Teilnahme entschieden haben.

Zusammenfassung

Bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung vor der Elternveranstaltung planen über 80 % der späteren Teilnehmer, die KuV-Veranstaltung zu besuchen.

Als Hauptgründe für eine spätere Nichtteilnahme werden *ex ante*, also im Vorfeld der Elternveranstaltung, Zeitgründe, fehlende Kinderbetreuung und ein bereits früher erfolgter KuV-Besuch genannt. Auch *ex post* wird die fehlende Zeit von knapp der Hälfte der Kontrollgruppenangehörigen als Grund für die Nichtteilnahme vorgebracht. Fast drei von zehn Nichtteilnehmern verweisen auf eine fehlende Kinderbetreuung. An dritter Stelle der Rangreihe der Gründe für die Nichtteilnahme an der Elternveranstaltung steht der Ausfall der Veranstaltung.

Die Gründe für die Nichtteilnahme an der Veranstaltung lassen sich von den Moderatoren oder der Konzeption des Zielgruppenprogramms kaum beeinflussen. Der häufig genannte Zeitmangel der Befragten kann einerseits auf tatsächlichen Stress hinweisen, andererseits aber auch lediglich eine lapidare Ausrede sein. Fehlende Kinderbetreuung im Rahmen des Programms anzubieten gestaltet sich insofern schwierig, als die Moderatoren dabei auf die Unterstützung der Einrichtung angewiesen wären, welche dies aus nachvollziehbaren Gründen (z. B. Personalmangel, unbezahlte Überstunden) häufig ebenfalls nicht leisten können.

Die von Teilnehmern an der Elternveranstaltung *ex post*, also nach der Durchführung der Elternveranstaltung, genannten Teilnahmegründe sind vor al-

lem durch persönliches Interesse, persönliche Aktualität der Vorbereitung auf den Schulweg des Kindes, dem Einholen von Informationen zu entwicklungsbezogenen Fähigkeiten von Kindern und durch die Ansprache durch eine ausgebildete Person geprägt. Bei Eltern, die schon zum Zeitpunkt der Basisbefragung planen, an der Veranstaltung teilzunehmen, zeigt sich eine größere intrinsische Motivation als bei Personen, die sich relativ spontan für eine Teilnahme entscheiden.

Die Befunde bezüglich der KuV-Elternveranstaltung sind mit Studienergebnissen zur Familienbildung vergleichbar: Personen, die solche Angebote nicht oder nur selten nutzen, geben als Hauptgrund ebenfalls an, keinen Bedarf an einem solchen Angebot oder zu wenig Zeit zu haben (vgl. NEUMANN, SMOLKA 2016: 53).

8 Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“

In Phase I der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ wurde festgestellt, dass verkehrssicherheitsrelevante Inhalte in der Konzeption des Programms enthalten sind. Ob die relevanten Themen jedoch adäquat berücksichtigt, angemessen kommuniziert und Problemlösungen ausreichend dargestellt werden, ist abhängig von der Umsetzungstreue des Moderators (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 134). Um zu überprüfen, inwieweit das Programm konzeptgetreu umgesetzt wird, werden verschiedene Perspektiven berücksichtigt:

- Die Eltern, die an der Veranstaltung teilgenommen haben, bewerten die Umsetzungstreue und die Kompetenz des Moderators anhand verschiedener Fragen in den Folgebefragungen („formative Evaluation“).
- Die Moderatoren geben zu einzelnen durchgeführten Veranstaltungen Einblick in die Art und Weise der Umsetzung („Datenblatt Veranstaltung“).
- Darüber hinaus bietet die Moderatorenbefragung Informationen über die Umsetzungsweise des Programms auch von Moderatoren, die im Untersuchungszeitraum keine Veranstaltung durchgeführt haben.

8.1 Berücksichtigung relevanter Themen

Ein zentraler Aspekt bezüglich der Umsetzungstreue ist, ob die relevanten Themen, die in der Konzeption enthalten sind, auch tatsächlich in der Elternveranstaltung angesprochen werden und somit zur Zielgruppe gelangen. In den Durchführungsbestimmungen des DVR ist festgehalten, dass in einer Veranstaltung mindestens ein Grundlagenthema (Modul G1 und G2), das Kernthema K1 zu Gefahrenstellen im Wohnumfeld und zwei weitere Kernthemen (K2 – K4) umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus ist es möglich bis zu zwei Module mit Ergänzungsthemen (E1 – E11) zu behandeln (vgl. DVR 2009: 136).

In Tab. 8-1 werden die – in den Veranstaltungen, die in die Evaluation einfließen – behandelten Module aus verschiedenen Perspektiven dargestellt: In der zweiten und dritten Spalte findet sich die Umsetzungshäufigkeit auf der Ebene der Eltern, d. h. wie viel Prozent der Eltern mit dem jeweiligen Thema erreicht wurden. In der zweiten Spalte wird

dies aus Sicht der Eltern berichtet, in der dritten Spalte anhand der Angaben der Moderatoren. Die vierte Spalte beinhaltet die Ebene der Veranstaltung, also wie häufig bei einer Veranstaltung ein entsprechendes Modul umgesetzt wurde.¹²³ Die vier Themen, die aus Sicht der Eltern am häufigsten behandelt wurden, beinhalten die pädagogischen und lernpsychologischen Grundlagen (G1, 93,2 %), Kinder zu Fuß unterwegs (K3, 89,9 %), die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindern im Straßenverkehr (G2, 82,7 %) und das Thema Gefahrenstellen im Wohnumfeld (K1, 79,8 %). Laut den Moderatoren wurden dagegen die meisten Eltern mit den Modulen G2 (98,6 %), K1 (93,6 %), K3 (87,1 %) und K2 (83,2 %) erreicht. Eine Diskrepanz zwischen den Angaben von Eltern und Moderatoren kann verschiedene Ursachen haben:

- Es ist möglich, dass die behandelten Module so umgesetzt wurden, dass die relevanten Inhalte die Eltern nicht erreichten und sie deshalb andere Themen nennen, als der Moderator eigentlich vermitteln wollte. Dies würde auf eine mangelnde Umsetzungstreue hindeuten.
- Eine andere denkbare Ursache ist eher methodischer Art: Da den Eltern die Modulbezeichnungen nicht bekannt sind, wurde nach in der Veranstaltung behandelten Themen gefragt. Dabei wurden die Module nicht mit ihrem Titel sondern nach deren Inhalt beschrieben. Dabei wird nicht unterschieden, wie intensiv ein Thema behandelt wurde. Es ist also möglich, dass hier von den Eltern auch Themen benannt werden, die aus Sicht des Moderators nur kurz angesprochen, aber nicht im Rahmen eines KuV-Moduls umgesetzt wurden.¹²⁴

Da die Eltern im Durchschnitt etwa zehn Themen benennen und nahezu alle Themen von den Eltern häufiger als von den Moderatoren genannt werden, erscheint die zuletzt genannte mögliche Ursache wahrscheinlicher. Weniger von den Eltern als von den Moderatoren genannt wurden die Module K2 (Kinder als Mitfahrer) und E2 (Bewegungsmangel). Für „Kinder als Mitfahrer“ lässt sich dies dadurch erklären, dass von den Eltern das Thema „Praktischer Gebrauch von Kindersitzen“ wesentlich häufiger genannt wurde, als von den Moderatoren (54,6 % versus 19,2 %). Da Kindersitze auch

¹²³ Die Anteile in Spalte drei und vier weichen voneinander ab, weil nicht bei jeder Veranstaltung gleich viele Eltern beschult wurden.

¹²⁴ Zudem wurde das Modul G1 im Elternfragebogen in die Themen „Grundlagen der Verkehrserziehung“ und „Lernmethoden für Kinder“ aufgeteilt und für die Auswertung wieder zusammengefasst.

bei der Umsetzung von Modul K2 ein Thema sind, gibt es hier also eine Vermischung. Ebenso ist es möglich, dass die Inhalte der Module E2 und E3 nicht trennscharf genug sind, um von den Eltern als unterschiedliche Themen wahrgenommen zu werden. Im Modul E2 geht es um Bewegungsmangel und die daraus resultierende Unfallgefahr und in Modul E3 um Unfallprävention allgemein. Letzteres wird von den Eltern wiederum deutlich häufiger als behandeltes Thema benannt, als es von den Moderatoren als umgesetzt berichtet wird (43,6 % versus 4,9 %).

Behandelte Module / angesprochene Themen	Ebene Eltern		Ebene Veranstaltung ^c
	Eltern ^a	Moderator ^b	
	%		
G1: Lernen	93,2	80,4	82,4
G2: Entwicklung	82,7	98,6	96,2
K1: Gefahrenstellen	79,8	93,6	90,0
K2: Kinder als Mitfahrer	74,1	83,2	85,4
K3: Kinder zu Fuß unterwegs	89,9	87,1	81,6
K4: Spielfahrzeuge	64,0	36,4	38,1
E1: Kindersitze	54,6	19,2	18,4
E2: Bewegungsmangel	29,2	33,0	28,5
E3: Allgemeine Unfallprävention	43,6	4,9	6,7
E4: Kinderfreundliche Verkehrsplanung	37,2	5,8	5,4
E5: Verkehrserziehungsangebote	37,6	15,4	15,5
E6: Mit dem Rad unterwegs	63,9	49,8	47,3
E7: Stadt	40,6	12,9	15,5
E8: Land	42,8	6,0	5,4
E9: Allein unterwegs	60,3	41,9	43,1
E10: Mit Bus und Bahn	16,9	5,7	5,4
E11: Und außerdem	1,1	4,4	4,6
Insgesamt	1.040,6	761,2	669,5
Anzahl (n)	753	637	239

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

^a Befragungszeitpunkt t_1 (gegebenenfalls t_2);

^b Datenblatt Veranstaltung – bezogen auf Eltern

^c Datenblatt Veranstaltung – bezogen auf Veranstaltung

Tab. 8-1: Angesprochene Themen und behandelte Module (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 , Datenblatt Veranstaltung (PG t_1 : Frage 32, PG t_2 : Frage 39, Datenblatt Veranstaltung: Frage 4)

Wird die Verteilung der Module auf die Veranstaltungen (vgl. Tab. 8-1 Spalte 4) mit der Verteilung der abgerechneten Module, basierend auf den Angaben aus in den letzten Jahren (vgl. GÜNTHER 2016: 15) verglichen, so wird deutlich, dass diese zum Teil stark abweicht:

- Wesentlich häufiger als in den Vorjahren wurde in den Veranstaltungen der Evaluationsstichprobe das Modul E6 („Mit dem Rad unterwegs“) umgesetzt: Im Untersuchungszeitraum war dies bei fast der Hälfte der Veranstaltungen Thema, in den Jahren 2010 bis 2015 wurde es durchschnittlich nur bei einem Drittel der Veranstaltungen behandelt.
- Ähnlich verhält es sich bei dem Modul E9 („Kinder alleine unterwegs“). Während dies in den Vorjahren bei durchschnittlich 31,5 % der Veranstaltungen thematisiert wurde, waren es im Untersuchungszeitraum 43,1 % der Veranstaltungen, bei denen dies umgesetzt wurde.
- Das Kernmodul K4 (Spielfahrzeuge) wurde hingegen im Untersuchungszeitraum (38,1 %) nicht so häufig behandelt wie in den Vorjahren (durchschnittlich 42,5 %). Damit wird dieses Kernthema zudem seltener in den Veranstaltungen thematisiert, als die beiden oben genannten Ergänzungsthemen E6 und E9.
- Die Umsetzung der Module G1, G2, K1, K2 und K3 wird für die untersuchten Veranstaltungen zum Teil deutlich häufiger angegeben, als in den Vorjahren.
- Auffällig seltener umgesetzt werden im Untersuchungszeitraum außerdem die Module E1 („Praktischer Gebrauch von Kindersitzen“), E3 („Allgemeine Unfallprävention für Kinder“) und E4 („Kinderfreundliche Verkehrsplanung“).

Ob diese Abweichung der Umsetzung im Vergleich zu den Vorjahren darin ihre Ursache findet, dass sich die Umsetzungsrealität tatsächlich geändert hat oder ob möglicherweise nur eine selektive Stichprobe an Veranstaltungen untersucht wurde, muss zum Zeitpunkt der Berichtslegung offen bleiben. Die Angaben der umgesetzten Module zu abgerechneten Veranstaltungen für das Jahr 2017 wurden bislang nicht ausgewertet.

Welche Inhalte in der Veranstaltung behandelt werden, soll nach dem Moderatorenhandbuch danach ausgewählt werden, wie die Bedürfnisse und Interessen der Eltern gelagert sind. Daher soll dies in Absprache mit den Eltern selbst oder der Einrichtung als Veranstalter geschehen (vgl. DVR 2009: 134). Bei vielen Veranstaltung wird die Auswahl der Themen vom Moderator auch in dieser

Art und Weise umgesetzt (vgl. Tab. 8-2): Für die Hälfte der Veranstaltung, gibt der Moderator an, die Module in Absprache mit der Kindertageseinrichtung auszuwählen und in 38,5 % der Fälle wird sich an Wünsche der Eltern angepasst, häufig auch spontan. Für den überwiegenden Anteil der Veranstaltungen – beinahe 80 % – bringt der Moderator jedoch außerdem zum Ausdruck, die Module aufgrund von Erfahrungswerten auszuwählen. Tiefergehende Analysen zeigen, dass für etwa ein Viertel aller betrachteten Veranstaltungen, nur diese Kategorie angegeben wird ($n = 60$). Dies kann insofern kritisch gesehen werden, als sich dabei auch eine gewisse Routine einschleichen kann, die nicht unbedingt für jede Elterngruppe zielführend ist. Unter den anderen Gründen finden sich hauptsächlich Nennungen, die sich darauf beziehen, die Module aufgrund der Orientierung an Vorgaben des Umsetzerverbandes oder des Modulhandbuchs ausgewählt zu haben ($n = 11$). Weitere Angaben beinhalten, dass sich z. B. an die Situation des Kindergartens angepasst wurde oder die Modulauswahl in Vorbereitung auf den Fußgängerführerschein für die Kinder getroffen wurde.

Grund für Modulauswahl	Antworten		Befragte
	n	%	%
Erfahrungswerte	189	44,1	79,1
Absprache mit der Kindertageseinrichtung	126	29,4	52,7
(spontane) Anpassung an die Wünsche der Eltern	92	21,4	38,5
Andere Gründe	22	5,1	9,2
Insgesamt	429	100,0	179,5

Mehrfachantworten: 429 Antworten von 239 Befragten;

Tab. 8-2: Grund für Modulauswahl (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 5)

Um die Umsetzungstreue weiter abzuschätzen, wurden die Moderatoren gefragt, inwieweit sie sich bei der Umsetzung der Veranstaltung, also bei der Auswahl der Module, der Medien und der Methoden, an den Inhalten und Vorgaben aus dem Moderatorenhandbuch orientieren. Für den Großteil der Veranstaltungen gibt der Moderator an, sich sehr stark oder eher stark an diesen Vorgaben zu orientieren (69,0 %; vgl. Bild 8-1). Bei etwa einem Fünftel der Veranstaltungen wurde sich zumindest zum Teil an das Moderatorenhandbuch angelehnt. In nur 9 % der Fälle wurde dieses weniger stark oder überhaupt nicht als Orientierung genutzt.

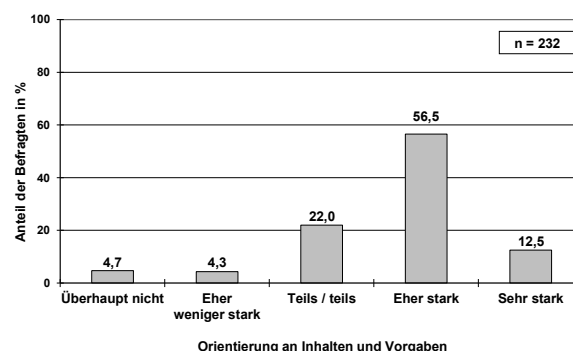


Bild 8-1: Orientierung an Inhalten und Vorgaben; Datenblatt Veranstaltung (Frage 8)

Gründe für die Nichtbeachtung der Inhalte und Vorgaben	Antworten		Befragte
	n	%	%
Erfahrung: Funktioniert anders besser	45	57,7	64,3
Moderatorenhandbuch nicht im Besitz	9	11,5	12,9
Moderatorenhandbuch nicht hilfreich	0	0	0
Keine Kenntnis von Moderatorenhandbuch	0	0	0
Andere Gründe	24	30,8	34,3
Insgesamt	78	100,0	111,4

Mehrfachantworten: 78 Antworten von 70 Befragten;

Tab. 8-3: Gründe für die Nichtbeachtung der Inhalte und Vorgaben (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 9)

Wurde geäußert, sich nur zum Teil oder weniger an den Vorgaben zu orientieren, wurde nachgefragt, warum dies der Fall ist. Von den meisten Moderatoren wurde daraufhin zum Ausdruck gebracht, dass der Ablauf einer Elternveranstaltung ihrer Erfahrung nach auf eine andere Art und Weise besser funktioniert ($n = 45$; 64,3 %; vgl. Tab. 8-3). Neun Moderatoren äußern, dass sie das Moderatorenhandbuch nicht besitzen. Dies ist ein ungewöhnlicher Umstand, da das Moderatorenhandbuch im Rahmen der Moderatorenausbildung ausgehändigt wird. Nie genannt wurden hingegen die vorgeschlagenen Antwortkategorien „Ich finde das Moderatorenhandbuch nicht hilfreich“ oder „Ich kenne das Moderatorenhandbuch nicht“. Etwa ein Drittel der Befragten äußert andere Gründe, darunter am häufigsten, dass sie sich flexibel an die jeweiligen Gegebenheit angepasst haben ($n = 13$).

Bei den übrigen Nennungen handelt es sich um nichtzuordenbare Einzelnennungen.¹²⁵

Zusammenfassung

Insgesamt lässt sich bezüglich der Berücksichtigung relevanter Themen feststellen, dass diese in der Umsetzung überwiegend gewährleistet ist. Die grundlegenden Module und diejenigen, welche die vorwiegenden Lebensbereiche der Kinder abdecken – nämlich die Verkehrsbeteiligung als Fußgänger, Mitfahrer im Auto und Gefahren im Wohnumfeld – werden bei bis zu ca. 96 % der Veranstaltungen umgesetzt.

Die Auswahl der Themen der Veranstaltung erfolgt außerdem zum Großteil wie vorgesehen in Absprache mit den Eltern und der Einrichtung. Dennoch werden bei einem Viertel der Veranstaltungen die Themen nur aufgrund der Erfahrungswerte des Moderators ausgewählt. In diesem Punkt sollten die Moderatoren dahingehend sensibilisiert werden, ihre Erfahrungswerte immer wieder mit der konkreten Situation der Eltern oder der Einrichtung abzugleichen.

8.2 Moderation als Kommunikationsform

In der Konzeption des Programms „Kind und Verkehr“ ist vorgesehen, die relevanten Inhalte mithilfe einer Moderation und damit mit spezifischen Methoden und Medien zu kommunizieren. Um abzuschätzen, inwieweit hier eine Umsetzungstreue vorliegt, wurden die Moderatoren für jede Veranstaltung gefragt, welche Methoden und Medien sie dabei eingesetzt haben.

Am häufigsten werden, bei über der Hälfte der Veranstaltungen, das Kurzreferat und die Zuruf-Sammlung als Methode eingesetzt (vgl. Tab. 8-4). Darüber hinaus finden bei etwa einem Drittel der Veranstaltungen häufiger die Methode „Blitzlicht“, die Gruppenarbeit oder ein Spiel Anwendung. Für ein Viertel der Veranstaltung geben die Moderatoren an, die Punktabfrage zu nutzen. Bei weiteren 15,5 % wird die Methode „Kartenabfrage“ eingesetzt. Nur in wenigen Fällen (4,2 %) wird keine der genannten Methoden verwendet. Andere Metho-

den werden vom Moderator bei einem Fünftel der Veranstaltungen erwähnt.¹²⁶

Eingesetzte Methoden	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kurzreferat	139	20,6	58,2
Zuruf-Sammlung	130	19,3	54,4
Blitzlicht	92	13,6	38,5
Gruppenarbeit	88	13,0	36,8
Spiel	73	10,8	30,5
Punktabfrage	59	8,7	24,7
Kartenabfrage	37	5,5	15,5
Keine der genannten Methoden	10	1,5	4,2
Andere Methoden	47	7,0	19,7
Insgesamt	239	100,0	282,4

Mehrfachantworten: 675 Antworten von 239 Befragten;

Tab. 8-4: Eingesetzte Methoden (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 6)

In den Durchführungsbestimmungen des DVR ist festgehalten, dass teilnehmenden Eltern im Zuge der Veranstaltung die Informationsbroschüre „Kinder im Straßenverkehr“ auszuhändigen ist (vgl. DVR 2009: 136). Bei 80,8 % der Veranstaltungen ist dies auch der Fall (vgl. Tab. 8-5). Im Rahmen von 15,5 % der untersuchten Veranstaltungen wurde zudem die Broschüre für Eltern mit sehr jungen Kindern („sicher unterwegs“) verteilt und in 14,2 % der Fälle auch die Kurzinformation für nichtteilnehmende Eltern. Zur Bewerbung wurden für den Großteil der Veranstaltungen wie vorgesehen das Ankündigungsplakat (71,1 %) und das Einladungsblatt (69,9 %) verwendet. Die Kurzfilme kamen nur relativ selten, bei ca. 15 % der Veranstaltungen, zum Einsatz. Selten wurden keine der benannten Medien verwendet (5,0 %), bei etwa einem Fünftel der Veranstaltungen werden andere Medien angewendet.¹²⁷

¹²⁶ Darunter befinden sich am häufigsten praktische Übungen (n = 14), der Einbezug von Kindern (n = 9), das Zeigen einer Präsentation (n = 8) und das Leiten von Diskussions- oder Gesprächsgruppen (n = 6). Weitere n = 11 Nennungen sind nicht zuzuordnen und beziehen sich zum Teil auch auf den Einsatz von Medien.

¹²⁷ Darunter werden genannt: Die Verwendung eigener Einladungsblätter (n = 26), ein Vortrag bzw. Präsentation (n = 11), die Aushändigung anderer Broschüren (teilweise selbst gestaltet) (n = 8), die Verwendung von Bildern (n = 5) und anderen Werbewegen (n = 4).

¹²⁵ Die Einzelnennungen der „anderen Gründe“ für die Nichtbeachtung der Inhalte und Vorgaben werden in Anhang VIII, Tab. A8-3 dokumentiert.

Medien zur Einladung und Durchführung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Broschüre für teilnehmende Eltern	193	27,6	80,8
Broschüre für Eltern mit sehr jungen Kindern	37	5,3	15,5
Kurzinfo für nicht-teilnehmende Eltern	34	4,9	14,2
Ankündigungsplakat	170	24,3	71,1
Einladungsblatt	167	23,9	69,9
Kurzfilme	36	5,1	15,1
Ich habe keine dieser Medien eingesetzt	12	1,7	5,0
Andere Medien	51	7,3	21,3
Insgesamt	700	100,0	292,9

Mehrfachantworten: 700 Antworten von 239 Befragten;

Tab. 8-5: Medien zur Einladung und Durchführung (Mehrfachantworten), Datenblatt Veranstaltung (Frage 7)

Anhand der formativen Evaluation der Veranstaltung in der Elternbefragung wird die Sicht der Eltern auf die Moderation als Kommunikationsform und die konkrete Umsetzung durch den Moderator überprüft. In Tab. 8-6 wird deutlich, dass die Teilnehmer diese überwiegend sehr positiv bewerten. Jeweils über 85 % der Eltern bewerten den Moderator und die Veranstaltung mit der zweithöchsten oder höchsten Kategorie der Zustimmungsabstufung hinsichtlich Kompetenz, Vorbereitung und Organisation, das Eingehen auf Wortmeldungen, die umfassende Beantwortung von Fragen, die respektvolle Behandlung der Teilnehmer, die interessante Gestaltung der Veranstaltung, die anschauliche Vermittlung der Inhalte und den Veranstaltungsort.

Geringfügig weniger Zustimmung gibt es für die Aussage „Der Moderator hat zu Fragen motiviert“. Dennoch äußert auch hier etwa die Hälfte der Befragten eine volle Zustimmung, weitere 27 % geben die zweitstärkste Zustimmungskategorie an. Weniger als die Hälfte der Eltern stimmen voll und ganz zu, dass ihnen die verwendeten Methoden gefallen haben. Der Anteil der drei nicht-zustimmenden Antwortkategorien ist bei diesem Aspekt mit 15,3 % am höchsten.

In das bisher gezeichnete Bild passt auch, dass umgekehrt mehr als 85 % der Befragten die Aussagen ablehnen, dass der Moderator undeutlich gesprochen hätte und, dass die Ziele der Veranstaltung nur schwer erkennbar gewesen wären.

Der Vergleich der Angaben zur Bewertung der Veranstaltung nach den Befragungszeitpunkten zeigt,

dass Eltern, die ihre Bewertung etwa zwei Monate nach der Veranstaltung abgegeben haben, im Durchschnitt zu einer negativeren Bewertung neigen. Die Abweichung von der Einschätzung zum Zeitpunkt t_1 , also kurz nach der Veranstaltung, ist jedoch stets nur sehr gering und beträgt maximal 0,3 Skalenpunkte. Für das Item mit dieser höchsten Abweichung – „Verwendete Methoden gefallen“ – ist der Unterschied statistisch signifikant, für alle übrigen Aspekte nicht.¹²⁸

Zusammenfassung

Die Kommunikation in der Elternveranstaltung erfolgt angemessen und Problemlösungen werden ausreichend dargestellt: Die Moderatoren nutzen ein breites Spektrum von Moderationsmethoden und Medien, was von den Eltern weit überwiegend positiv aufgenommen wird. Die Eltern bewerten die Moderatoren in der quantitativen formativen Evaluation sehr positiv.

¹²⁸ Für den signifikanten Unterschied der Bewertung zwischen den Befragungszeitpunkt lässt sich ein kleiner Effekt feststellen (Cohens $d = 0,2$).

Bewertung der Elternveranstaltung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Moderator kompetent	t ₁	637	0,2	0,9	0,8	5,2	17,3	75,7	6,0 / 5,7
	t ₂	130	0,0	1,5	0,0	9,2	12,3	76,9	6,0 / 5,6
	Insg.	767	0,1	1,0	0,7	5,9	16,4	75,9	6,0 / 5,7
Moderator vorbereitet	t ₁	637	0,3	0,8	0,2	4,9	18,4	75,5	6,0 / 5,7
	t ₂	130	0,0	0,8	0,8	7,7	18,5	72,3	6,0 / 5,6
	Insg.	767	0,3	0,8	0,3	5,3	18,4	75,0	6,0 / 5,7
Moderator undeutlich gesprochen	t ₁	636	81,4	7,9	0,9	1,4	2,2	6,1	1,0 / 1,5
	t ₂	130	76,2	10,8	1,5	2,3	3,1	6,2	1,0 / 1,6
	Insg.	766	80,5	8,4	1,0	1,6	2,3	6,1	1,0 / 1,6
Moderator motiviert zu Fragen	t ₁	635	0,5	1,1	3,3	14,3	27,9	52,9	6,0 / 5,3
	t ₂	130	0,8	0,0	6,9	16,9	24,6	50,8	6,0 / 5,2
	Insg.	765	0,5	0,9	3,9	14,8	27,3	52,5	6,0 / 5,3
Moderator geht auf Wortmeldungen ein	t ₁	635	0,0	0,2	1,1	3,0	15,9	79,8	6,0 / 5,7
	t ₂	130	0,0	0,0	1,5	3,8	20,0	74,6	6,0 / 5,7
	Insg.	765	0,0	0,1	1,2	3,1	16,6	79,0	6,0 / 5,7
Moderator beantwortet Fragen umfassend	t ₁	636	0,2	0,2	1,1	5,0	18,7	74,8	6,0 / 5,7
	t ₂	128	0,0	0,8	2,3	5,5	18,0	73,4	6,0 / 5,6
	Insg.	764	0,1	0,3	1,3	5,1	18,6	74,6	6,0 / 5,7
Moderator respektvoll	t ₁	637	0,2	0,3	0,2	2,2	8,2	89,0	6,0 / 5,9
	t ₂	130	0,8	0,0	0,0	3,8	8,5	86,9	6,0 / 5,8
	Insg.	767	0,3	0,3	0,1	2,5	8,2	88,7	6,0 / 5,8
Moderator gestaltet Veranstaltung interessant	t ₁	636	0,3	0,9	1,6	8,8	18,1	70,3	6,0 / 5,5
	t ₂	129	0,0	0,8	4,7	10,1	20,2	64,3	6,0 / 5,4
	Insg.	765	0,3	0,9	2,1	9,0	18,4	69,3	6,0 / 5,5
Ziele der Veranstaltung schwer erkennbar	t ₁	633	73,3	12,0	2,7	4,1	4,3	3,6	1,0 / 1,7
	t ₂	128	71,9	15,6	0,0	3,9	4,7	3,9	1,0 / 1,7
	Insg.	761	73,1	12,6	2,2	4,1	4,3	3,7	1,0 / 1,7
Inhalte anschaulich vermittelt	t ₁	632	0,8	1,1	2,8	6,6	20,1	68,5	6,0 / 5,5
	t ₂	128	2,3	3,1	3,9	10,2	16,4	64,1	6,0 / 5,3
	Insg.	760	1,1	1,4	3,0	7,2	19,5	67,8	6,0 / 5,5
Verwendete Methoden gefallen	t ₁	633	1,9	4,4	7,6	18,2	23,2	44,7	5,0 / 4,9
	t ₂	127	0,0	8,7	13,4	21,3	22,8	33,9	5,0 / 4,6
	Insg.	760	1,6	5,1	8,6	18,7	23,2	42,9	5,0 / 4,9
Veranstaltungsort gut geeignet	t ₁	634	0,5	1,1	2,8	8,2	22,9	64,5	6,0 / 5,5
	t ₂	128	0,0	0,8	6,3	10,9	24,2	57,8	6,0 / 5,3
	Insg.	762	0,4	1,0	3,4	8,7	23,1	63,4	6,0 / 5,4

Tab. 8-6: Prüfguppe: Bewertung der Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t₁ und t₂ (t₁: Frage 28, t₂: Frage 35)

8.3 Rahmenbedingungen der Veranstaltungen

Um mehr über die Umsetzungsrealität des Programms „Kind und Verkehr“ zu erfahren, wurden sowohl im „Datenblatt Veranstaltung“ als auch in der Moderatorenbefragung einige Fragen zu den Rahmenbedingungen der durchgeführten Veranstaltungen gestellt. Diese werden im Folgenden näher beleuchtet.

In den Durchführungsbestimmungen zum Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ ist festgehalten, dass eine KuV-Veranstaltung mindestens 90 Minuten dauern muss und mindestens acht Teilnehmer haben sollte – eine Teilnehmerzahl von 25 sollte dabei nicht überschritten werden (vgl. DVR 2009: 136). Bezüglich der Dauer wird die Vorgabe in nahezu allen Veranstaltungen erfüllt (vgl. Bild 8-2). Bei nur 1,7 % der Veranstaltungen (n = 4) wird von einer geringeren Dauer als 90 Minuten berichtet. Der Großteil der Veranstaltungen dauert zwischen 90 und 120 Minuten, der Mittelwert liegt dabei bei 98,3 Minuten und der Median bei 90,0 Minuten.¹²⁹ Länger als zwei Stunden dauern KuV-Elternveranstaltungen ebenfalls nur sehr selten (2,1 %). Im Vergleich mit der Analyse der abgerechneten Veranstaltungen im Jahr 2015 zeigt sich, dass die evaluierten Veranstaltungen im Durchschnitt etwa 10 Minuten kürzer dauern (vgl. GÜNTHER 2016: 8).

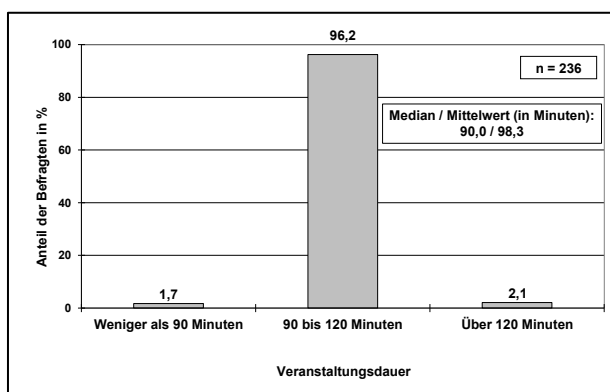


Bild 8-2: Veranstaltungsdauer; Datenblatt Veranstaltung (Frage 1)

Auch die Teilnehmerzahl wird in den untersuchten Veranstaltungen überwiegend erreicht (vgl. Bild 8-3). Etwa ein Drittel der Veranstaltungen wurde

von bis zu 10 Teilnehmern besucht. Für knapp 40 % der Veranstaltungen geben die Moderatoren an, mit 11 bis 15 Personen gearbeitet zu haben. Über 20 Teilnehmer werden nur selten mitgeteilt (6,5 %). Im Durchschnitt wurden pro Veranstaltung 13 Personen erreicht, die Hälfte der Veranstaltungen fand mit bis zu 12 Teilnehmern statt. Damit ist die Zahl der Teilnehmenden pro Veranstaltung im Vergleich zum Jahr 2015 relativ stabil geblieben: Damals nahmen im Durchschnitt 12,7 Personen an einer KuV-Elternveranstaltung teil (vgl. GÜNTHER 2016: 18).

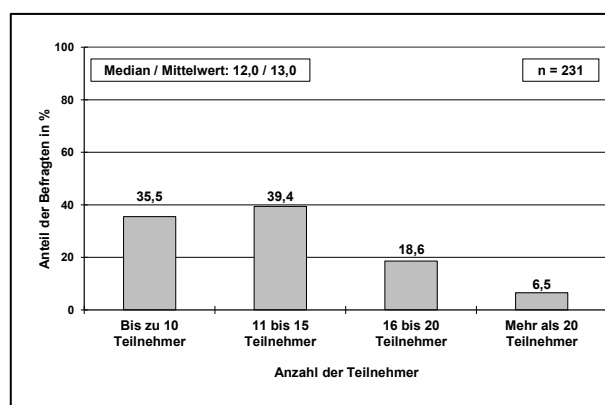


Bild 8-3: Anzahl der Teilnehmer; Datenblatt Veranstaltung (Frage 2)

Die Moderatoren sehen sich bei den Veranstaltungen einem durchschnittlich eher aktiven, interessierten, eher wohlwollendem und nur zum Teil bereits informierten Publikum gegenüber (vgl. Bild 8-4). Hinsichtlich des Grades der Informiertheit spiegelt sich in den Angaben der Moderatoren zu den einzelnen Veranstaltungen das Bild wider, dass manche Eltern bereits eine Veranstaltung zur Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung besucht (vgl. Abschnitt 3.1) bzw. sich in den letzten zwölf Monaten darüber informiert haben (vgl. Abschnitt 7.2).

Tab. 8-7 vergleicht die Bundesländer, in denen im Untersuchungszeitraum Veranstaltungen stattgefunden haben, mit Angaben der im Jahr 2017 aktiven Moderatoren dazu, in welchen Bundesländern sie Veranstaltungen umsetzen.¹³⁰ Dabei zeigt sich, dass die meisten der evaluierten Veranstaltungen in den Bundesländern Nordrhein-Westfalen (37,2 %), Hessen (19,0 %) und Bayern (17,4 %) stattgefunden haben. Dies deckt sich weitgehend

¹²⁹ Nicht auszuschließen ist bei der Beantwortung dieser Frage ein Effekt der sozialen Erwünschtheit, da angenommen werden kann, dass sich die Moderatoren der Vorgabe durch den DVR bewusst sind.

¹³⁰ Die Spalte „Veranstaltungen“ bezieht sich auf Angaben, die mit dem gleichnamigen Datenblatt auf der Ebene der Veranstaltungen erhoben wurden, die Spalte „2017 aktive Moderatoren“ bezieht sich auf die Ebene der Moderatoren und stammt aus der Moderatorenbefragung.

mit den Bundesländern mit den meisten Veranstaltungen im Jahr 2015, wobei damals in Bayern mehr Veranstaltungen umgesetzt wurden als in Hessen (vgl. GÜNTHER 2016: 9). In der Evaluationsstichprobe befinden sich keine Veranstaltungen aus den Bundesländern Bremen, Saarland und Sachsen-Anhalt. Obwohl in Bayern der größte Anteil der Moderatoren aktiv ist (26,5 %), wurden dort nicht die meisten Veranstaltungen erhoben. Dies deutet darauf hin, dass es in Bayern zwar ei-

ne größere Anzahl an Moderatoren gibt, die aber im Einzelfall durchschnittlich weniger aktiv sind oder weniger Veranstaltung im Untersuchungszeitraum an den Forschungsnehmer gemeldet haben. Anders ist die Situation beispielsweise in Hessen oder Nordrhein-Westfalen. Obwohl hier nur 9,3 % bzw. 22,3 % der Moderatoren aktiv sind, stammen 19,0 % bzw. 37,2 % der untersuchten Veranstaltungen aus diesen Bundesländern.

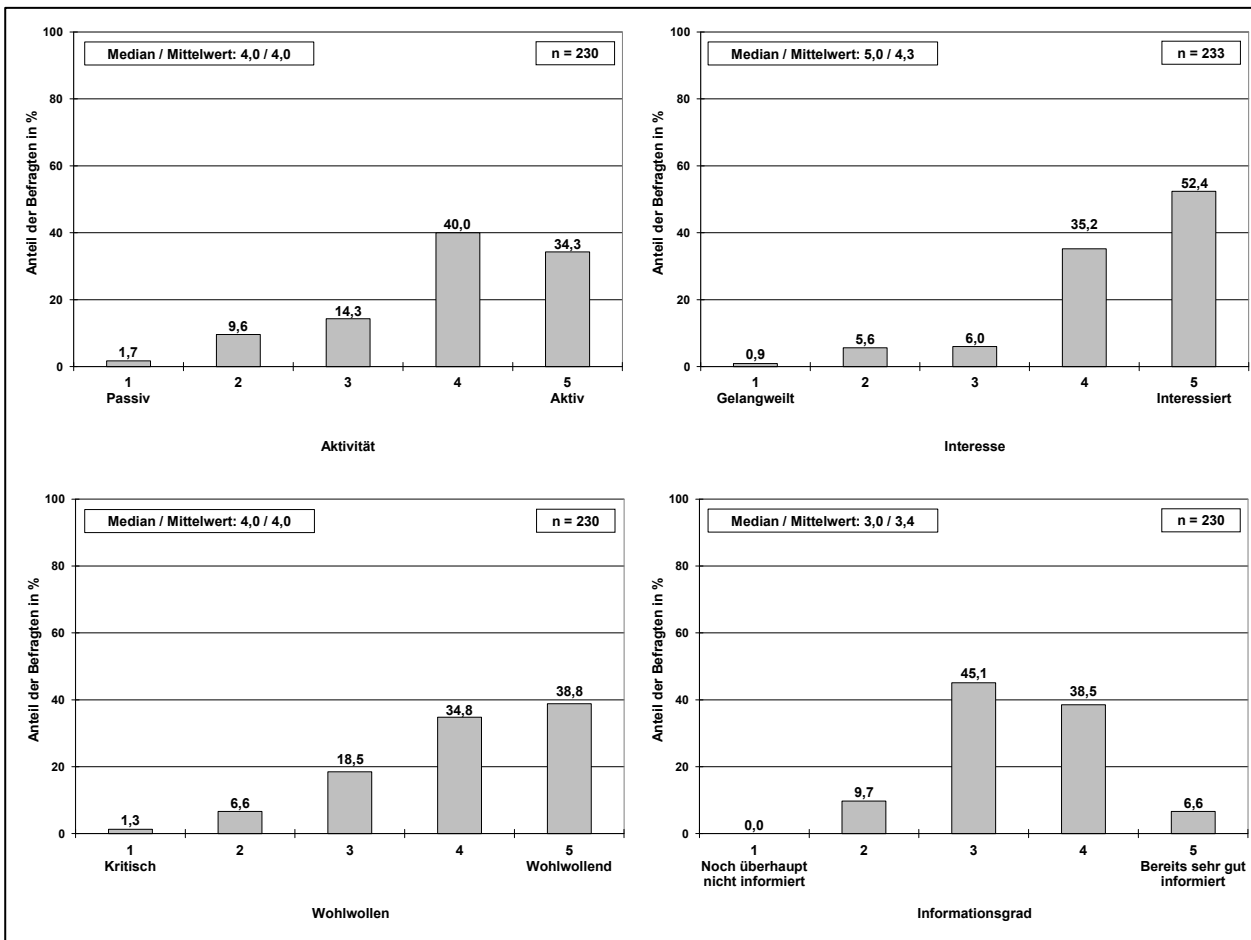


Bild 8-4: Teilnehmerverhalten; Datenblatt Veranstaltung (Frage 3)

In der Moderatorenbefragung wurden die im Jahr 2017 aktiven und pausierenden Moderatoren gefragt, an welchen Orten sie ihre Veranstaltungen üblicherweise umsetzen. Fast alle Moderatoren (98,2 %) wählen dabei erwartungsgemäß den Kindergarten bzw. die Kindertagesstätte als Veranstaltungsort (vgl. Tab. 8-8). Hier lassen sich Eltern über die pädagogischen Fachkräfte am leichtesten erreichen. Weiterhin setzt jeder zehnte Befragte Veranstaltungen in Eltern-Kind-Zentren um. Jeweils 8,4 % der Moderatoren geben ein Gemeindezentrum oder eine Grundschule als üblichen Veranstaltungsort an. 4,4 % der Moderatoren füh-

ren die Veranstaltungen auch an sonstigen Orten durch (z. B. in Räumen einer Jugendverkehrsschule oder in Flüchtlingsunterkünften).

Als Tageszeit der Umsetzung wählt der Großteil der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden Moderatoren den Abend (69,7 %, vgl. Tab. 8-9). Etwa die Hälfte der Moderatoren führt Veranstaltungen am späten Nachmittag und etwas mehr als ein Drittel auch am Nachmittag durch. Seltener werden Veranstaltungen am Vormittag (12,8 %) oder morgens (7,7 %) erwähnt.

Bundesland	Veranstaltungen	2017 aktive Moderatoren ^a
	%	
Baden Württemberg	6,2	13,0
Bayern	17,4	26,5
Berlin	4,1	1,9
Brandenburg	0,4	1,4
Bremen	0	1,4
Hamburg	0,8	2,3
Hessen	19,0	9,3
Mecklenburg-Vorpommern	0,8	1,4
Niedersachsen	4,1	12,6
Nordrhein-Westfalen	37,2	22,3
Rheinland-Pfalz	4,5	3,3
Saarland	0	0
Sachsen	0,8	0,9
Sachsen-Anhalt	0	1,4
Schleswig-Holstein	1,2	3,7
Thüringen	3,3	5,6
Insgesamt	100,0	107,0
Anzahl (n)	242	215

^a Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 8-7: Bundesland der Veranstaltung und 2017 aktive Moderatoren; Datenblatt Veranstaltung (Frage 10) und Moderatorenbefragung (Frage 191)

Veranstaltungsort	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kindergarten / Kindertagesstätte	270	76,1	98,2
Eltern-Kind-Zentrum	27	7,6	9,8
Gemeindezentrum	23	6,5	8,4
Grundschule	23	6,5	8,4
Sonstiges	12	3,4	4,4
Insgesamt	356	100,0	129,1

Mehrfachantworten: 355 Antworten von 275 Befragten;

Tab. 8-8: Veranstaltungsort für die Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 45)

Warum eine bestimmte Tageszeit gewählt wird, liegt nach den Angaben der meisten Moderatoren (82,5 %) daran, dass die Einrichtungen sich dies so wünschen (vgl. Tab. 8-10). Tiefergehende Analysen zeigen, dass dies für jede kategorisiert abgefragte Tageszeit gilt. Weitere knapp 60 % der Moderatoren führen Veranstaltungen außerdem zu der angegebenen Zeit durch, weil dies von Eltern so gewünscht wird. Als weitere Gründe für die Um-

setzung der Veranstaltung zur genannten Tageszeit wird von jeweils etwa einem Fünftel der Befragten angeführt, dass sie selbst diese Zeit für am sinnvollsten halten oder aus beruflichen Gründen zu keiner anderen Zeit verfügbar sind. Weitere sonstige Gründe werden von 5,5 % der Befragten angegeben.

Tageszeit	Antworten		Befragte
	n	%	%
Abends (Beginn ab 20 Uhr)	191	40,0	69,7
Spätnachmittags (Beginn ab 17 Uhr)	134	28,0	48,9
Nachmittags (Beginn ab 13 Uhr)	97	20,3	35,4
Vormittags (Beginn ab 10 Uhr)	35	7,3	12,8
Morgens (Beginn ab 8 Uhr)	21	4,4	7,7
Insgesamt	478	100,0	174,5

Mehrfachantworten: 478 Antworten von 274 Befragten;

Tab. 8-9: Tageszeit der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 46)

Als Zielgruppe definiert KuV vornehmlich Eltern und weitere Bezugspersonen von Vorschulkindern (vgl. DVR 2016, 2015, 2012a, 2012b, 2011; DVW 2016). Diese Zielgruppe wird in der tatsächlichen Umsetzung aus Sicht der Moderatoren auch erreicht: 85,4 % der Moderatoren geben an, explizit Bezugspersonen von Vorschulkindern als Zielgruppe zu haben, drei von vier Befragten beschränken sich nicht nur auf die Eltern von Vorschulkindern, sondern laden die Eltern von allen Kindergartenkindern ein (vgl. Tab. 8-11). Eltern und weitere Betreuungspersonen von jüngeren Kindern in der Krippe benennt nur etwas weniger als ein Fünftel der Befragten als Zielgruppe. Eine „Sonstige Zielgruppe“ wird nur selten genannt (n = 10; 3,6 %). Hierbei werden häufiger unspezifische Angaben wie „Eltern“ gemacht oder Eltern von Schulkindern als Zielgruppe benannt.

Etwa 30 % der befragten Moderatoren, die im Jahr 2017 aktiv sind oder ihre Tätigkeit pausieren, gibt an, die KuV-Elternveranstaltung mit anderen Programmen zu kombinieren (vgl. Tab. 8-12).

Grund für die Tageszeit	Antworten		Befragte
	n	%	%
Von der Einrichtung gewünscht	226	44,6	82,5
Von den Eltern gewünscht	162	32,0	59,1
Am sinnvollsten	54	10,7	19,7
Eigene berufliche Gründe	50	9,9	18,2
Sonstiges	15	3,0	5,5
Insgesamt	508	100,0	184,7

Mehrfachantworten: 507 Antworten von 274 Befragten;

Tab. 8-10: Grund für die Tageszeit der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 47)

Zielgruppe	Antworten		Befragte
	n	%	%
Bezugspersonen von Vorschulkindern	234	47,0	85,4
Bezugspersonen von allen anderen Kindergartenkindern	204	41,0	74,5
Bezugspersonen von Krippenkindern	50	10,0	18,2
Sonstige Zielgruppe	10	2,0	3,6
Insgesamt	498	100,0	181,8

Mehrfachantworten: 498 Antworten von 274 Befragten;

Tab. 8-11: Zielgruppe der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 48)

Kombination von KuV mit anderen Programmen	%
Ja	29,7
Nein	70,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	276

Tab. 8-12: Kombination von KuV mit anderen Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 49)

Bei der Frage danach, um welche Programme es sich dabei handelt, werden vornehmlich Programme angeführt, die die Kinder der Eltern als Zielgruppe haben (vgl. Tab 8-13). Häufig wird, kombiniert mit der Elternveranstaltung, mit den Kindern ein Schulwegtraining durchgeführt bzw. ein Fußgängerführerschein erworben (37,5 %; n = 24). 31,3 % der Moderatoren (n = 20), die eine Angabe zur Kombination der Elternveranstaltung machen, führen zusätzlich Themenbausteine oder Projekte der Direktansprache von KuV durch. 17,2 % (n = 11) kombinieren die Elternveranstaltung mit dem

Programm KiS.¹³¹ In sieben Fällen werden allgemein Übungen mit Kindern durchgeführt, ein spezielles Programm wird dabei nicht erwähnt. Die Kombination mit dem Elterninformationsprogramm „Sicher im Auto“ (ADAC) wird von fünf Moderatoren angeführt, jeweils drei Personen geben an, die ADAC-Programme „Achtung Auto“ und „Aufgepasst mit ADACUS!“ mit der Elternveranstaltung zu kombinieren. Weitere sieben Personen geben in Einzelnennungen weitere Programme bzw. Konzeptionen an. Einige Moderatoren gehen damit bereits auf Wünsche von Eltern ein, dass es auch Veranstaltungen für Kinder im Zusammenhang mit der Elternveranstaltung gibt bzw. Kinder und Eltern gemeinsam beschult werden sollten (vgl. die Abschnitte 7.2 und 7.3).

Die Frage nach der Art und Weise der Kombination von KuV mit anderen Programmen / Projekten wird von den Moderatoren vielfältig beantwortet. Einige nehmen dabei Bezug auf die kombinierten Inhalte und andere auf den Ablauf der Kombination. Hinsichtlich des Ablaufs der Kombination gibt es wiederum diverse Möglichkeiten: Beispielsweise werden die Programmenteile parallel mit Kindern und Eltern oder nacheinander am selben Tag durchgeführt. Die Einzelnennungen zu dieser Frage sind in Tab. A8-13 in Anhang VIII dokumentiert.

Kombination von KuV mit Programmen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Schulwegtraining / Fußgängerführerschein	24	30,0	37,5
Projektbegleitung / Direktansprache	20	25,0	31,3
„Kinder im Straßenverkehr“ (DVW)	11	13,8	17,2
Übungen mit Kindern	7	8,8	10,9
„Sicher im Auto“ (ADAC)	5	6,3	7,8
„Achtung Auto“ (ADAC)	3	3,8	4,7
„Aufgepasst mit ADACUS!“ (ADAC)	3	3,8	4,7
Sonstiges	7	8,8	10,9
Insgesamt	80	100,0	125,0

Mehrfachantworten: 80 Antworten von 64 Befragten;

Tab. 8-13: Kombination von KuV mit Programmen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 50)

¹³¹ Vgl. hierzu Teil II dieses Berichts.

Zusammenfassung

Auch in den Rahmenbedingungen entspricht die Umsetzung der KuV-Elternveranstaltungen hinsichtlich Veranstaltungsdauer, Teilnehmerzahl, Zielgruppe etc. insgesamt den Vorgaben und Empfehlungen des DVR.

8.4 Allgemeines Lob und Kritik an der Veranstaltung

Um die Analyse zur Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“ abzurunden, wird im Folgenden darauf eingegangen, was den Eltern etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung besonders positiv in Erinnerung geblieben ist und was negativ.

Zu der Frage, was ihnen rückblickend an der Elternveranstaltung besonders gut gefallen hat, haben insgesamt 360 Eltern, also mit 58,6 % über die Hälfte der Befragten, eine Angabe gemacht.¹³² Am häufigsten wird dabei von jeweils 18,9 % allgemein die Art der Erklärung bzw. die Moderation und die praxisnahe und anschauliche Erklärung des Moderators gelobt (vgl. Tab. 8-14). 17,5 % bewerten es als positiv, in der Veranstaltung neue Informationen erhalten zu haben. Von 12,8 % wird das spielerische / praktische Lernen für gut befunden. Dies erscheint zunächst verwunderlich, da es sich um eine Elternveranstaltung handelt. Allerdings zeigen tiefergehende Analysen, dass diese Kategorie vor allem von den Eltern genannt wird, die eine Veranstaltung besucht haben, bei der Kinder anwesend waren.¹³³ Weiterhin loben je 12,5 % der Befragten die eine Angabe zu positiven Aspekten gemacht haben, den Moderator allgemein sowie den Umstand, dass sie für die Fähigkeiten ihrer Kinder sensibilisiert wurden. Jeder Zehnte befindet außerdem die Art der Informationsvermittlung für gut. Mit unter 10 % von vergleichsweise wenigen Personen als positiv benannt, werden außerdem allgemein die Inhalte und Themen der Veranstaltung (n = 31; 8,6 %), die Sensibilisierung für das Thema Verkehrserziehung und Gefahren (n = 27; 7,5 %), die Arbeit in Gruppen bzw. die Diskussion und der Austausch (n = 22; 6,1 %), die Art der Veranstaltung (n = 19; 5,3 %), die Kompetenz des Moderators (n = 15; 4,2 %), dass der Moderator auf die Teilnehmer eingegangen ist (n = 15; 4,2 %), die

Atmosphäre der Veranstaltung (n = 14; 3,9 %) sowie die Organisation bzw. Struktur der Veranstaltung (n = 11; 3,1 %). Acht Personen geben unspezifisch an, alles gut gefunden zu haben und zwei, dass ihnen nichts besonders gut gefallen hat. Weitere 32 Nennungen, die nicht zu den vorher beschriebenen Kategorien zuordenbar sind, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹³⁴

Positive Aspekte	Antworten		Befragte
	n	%	%
Allg. Art der Erklärung / Moderation	68	12,0	18,9
Praxisnahe / anschauliche Erklärung und Beispiele	68	12,0	18,9
Erhalt neuer Informationen	63	11,1	17,5
Spielerisches / praktisches Lernen	46	8,1	12,8
Allg. Lob Moderator	45	7,9	12,5
Sensibilisierung für Fähigkeiten des Kindes	45	7,9	12,5
Allgemeine Art der Informationsvermittlung	36	6,3	10,0
Allg. Inhalte / Themen der Veranstaltung	31	5,5	8,6
Sensibilisierung für Thema Verkehrserziehung und Gefahren	27	4,8	7,5
Arbeit in Gruppen / Diskussion / Austausch	22	3,9	6,1
Art der Veranstaltung	19	3,4	5,3
Kompetenz Moderator	15	2,6	4,2
Moderator ist auf Teilnehmer eingegangen	15	2,6	4,2
Atmosphäre der Veranstaltung	14	2,5	3,9
Organisation / Struktur der Veranstaltung	11	1,9	3,1
Alles	8	1,4	2,2
Nichts	2	0,4	0,6
Sonstiges	32	5,6	8,9
Insgesamt	567	100,0	157,5

Mehrfachantworten: 567 Antworten von 360 Befragten;

Tab. 8-14: Prüfgruppe: Positive Aspekte der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 42)

Auf die Frage, was ihnen rückblickend auf die Veranstaltung nicht gut gefallen hat, machen nur 17,3 % der Befragten, also 106 Personen eine Angabe.¹³⁵ Die meisten Antworten beziehen sich da-

¹³² Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf diese 360 Befragten.

¹³³ Die Information, ob Kinder bei der Veranstaltung anwesend waren, wird aus den Angaben der Eltern zu positiven Aspekten der Veranstaltung herausgelesen.

¹³⁴ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A8-14 dokumentiert.

¹³⁵ 69 Personen, die zwar eine Nennung machen, aber angeben „Nichts“ negativ zu finden, werden hier nicht einbe-

bei darauf, dass die Teilnehmer mit dem Moderator selbst oder der Art und Weise der Moderation unzufrieden waren ($n = 16$; 15,1 %; vgl. Tab. 8-15). 13,2 % ($n = 14$) kritisieren, dass in der Veranstaltung wichtige Informationen fehlten. Für etwa jeden Zehnten ($n = 12$) war die Veranstaltung zu kurz oder hatte zu wenige Teilnehmer ($n = 10$). 7,5 % ($n = 8$) bemängeln veraltetes Material bzw. Medien, wie z. B. Kurzfilme. Jeweils sechs Personen sind unzufrieden mit sonstigen Rahmenbedingungen (z. B. Räumlichkeit, fehlende Kinderbetreuung) oder der Uhrzeit, zu der die Veranstaltung stattfand. Je fünf Personen war die Veranstaltung zu lang oder hat die Methode der Gruppenarbeit nicht gefallen. Vier Personen geben jeweils an, dass ihnen die Stühle zu unbequem waren, es hätte mehr Praxisanteile geben können, dass viele Eltern desinteressiert waren, dass auch jüngere Kinder hätten die Zielgruppe sein sollen und, dass eine Veranstaltung mit Kindern besser gewesen wäre. Drei Personen kritisierten außerdem, in der Veranstaltung keine neuen Informationen erhalten zu haben. Weitere 18 Nennungen werden in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.¹³⁶

Zusammenfassung

Insgesamt kann eine ausgesprochen positive Beurteilung der Elternveranstaltungen durch die Eltern festgehalten werden. Hinsichtlich Lob und Kritik der Eltern überwiegen deutlich die Angaben dazu, was an der Veranstaltung besonders gut gefallen hat, gegenüber jenen, was nicht gut gefallen hat. Besonders gelobt werden die Art und Weise der Erklärung durch den Moderator, die Praxisnähe und Beispiele sowie der Erhalt neuer Informationen.

Innerhalb der negativen Aspekte lässt sich kein zentraler Kritikpunkt erkennen, vielmehr gibt es eine große Bandbreite von Nennungen, die jeweils nicht besonders oft vorgetragen werden. Am häufigsten wird der Moderator selbst oder seine Art und Weise des Vortragens kritisiert. Dies ist ein Umstand, dem jedoch nicht mithilfe einer zentralen Wirkungsevaluation entgegengewirkt werden kann. Vielmehr bräuchte es diesbezüglich direkte Feedbackkanäle von den Teilnehmern an die Moderatoren selbst, damit Moderatoren individuell Schwächen erkennen und daran arbeiten können.

Negative Aspekte	Antworten		Befragte
	n	%	%
Moderator / Moderation	16	13,0	15,1
Wichtige Informationen fehlten	14	11,4	13,2
Zu kurz	12	9,8	11,3
Zu wenige Teilnehmer	10	8,1	9,4
Veraltetes Material	8	6,5	7,5
Sonstige Rahmenbedingungen	6	4,9	5,7
Uhrzeit	6	4,9	5,7
Zu lang	5	4,1	4,7
Gruppenarbeiten	5	4,1	4,7
Unbequeme Stühle	4	3,3	3,8
Mehr Praxisanteil	4	3,3	3,8
Desinteresse der Eltern	4	3,3	3,8
Auch jüngere Kinder sollten Zielgruppe sein	4	3,3	3,8
Veranstaltung mit Kindern wäre besser	4	3,3	3,8
Keine neuen Informationen	3	2,4	2,8
Sonstiges	18	14,6	17,0
Insgesamt	123	100,0	116,0

Mehrfachantworten: 123 Antworten von 106 Befragten;

Tab. 8-15: Prüfgruppe: Negative Aspekte der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 43)

rechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 106 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

¹³⁶ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A8-15 dokumentiert.

9 Kind und Verkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

In diesem Kapitel werden die Rahmenbedingungen der Umsetzung des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ detailliert betrachtet. Dazu werden zunächst die in KuV tätigen Moderatoren beschrieben. Im Anschluss wird das Programm selbst hinsichtlich verschiedener Aspekte durch die Moderatoren bewertet. Dabei geht es um die Beurteilung der Programmmaterialien, des Programminhalts und -aufbaus, um die Gewinnung von Eltern und Einrichtungen sowie um eine globale Bewertung des Programms. Zuletzt wird die Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen, die durch den Umsetzerverband vorgegeben werden, beleuchtet.

9.1 Beschreibung der in KuV tätigen Moderatoren

Um sich ein Bild von den im Programm „Kind und Verkehr“ tätigen Ehrenamtlichen zu machen, erfolgt zunächst eine Charakterisierung der Moderatoren. Hierzu wird auf die Datenbasis der KuV-Moderatorenbefragung (vgl. Abschnitt 2.3.3) zurückgegriffen.

Im Jahr 2017 definiert sich der Großteil der befragten Moderatoren (66,1 %) selbst als aktiv, hat also Elternveranstaltungen oder Projektbegleitungen / Direktansprachen im Programm KuV umgesetzt (vgl. Tab. 9-1). Als pausierend bezeichnen sich 18,6 % der Moderatoren. Das heißt, diese Personen haben zwar im Jahr 2017 keine Veranstaltungen oder Direktansprachen durchgeführt, planen aber, ihre Tätigkeit zukünftig wieder aufzunehmen. 15,3 % der Befragten geben an, überhaupt nicht mehr in KuV aktiv zu sein.

Aktivität in KuV im Jahr 2017	%
Aktiv	66,1
Pause	18,6
Inaktiv	15,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	339

Tab. 9-1: Alle KuV-Moderatoren: Aktivität im Jahr 2017; Moderatorenbefragung (Frage 2)

Bei der Umsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ engagieren sich sechs Verbände: Der Allgemeine Deutsche Automobilclub (ADAC), der Autoclub Europa (ACE), der Auto- und Reiseclub Deutschland (ARCD), die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), die Deutsche Verkehrswacht (DVW) und der Verkehrsclub Deutschland (VCD). In Tab. 9-2 wird deutlich, dass über die Hälfte der befragten Moderatoren von der DVW gestellt wird. Die zweitgrößte Gruppe bilden mit 38,3 % die Moderatoren des ADAC. Verglichen mit den Anteilen der Moderatoren, von denen Kontaktdaten vorlagen und die laut der Umsetzerverbände aktiv sind (vgl. Tab. 2-2, Abschnitt 2.3.1), zeigt sich, dass sich die Struktur der Umsetzerverbände unter den Moderatoren, die an der Befragung teilgenommen haben, in angemessener Weise widerspiegelt.

Umsetzerverband	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt	Laut Umsetzerverband aktiv
	%				
ADAC	35,7	39,7	48,9	38,3	38,2
ACE	4,1	3,2	2,2	3,6	3,5
ARCD	1,8	0	2,2	1,5	1,3
BVF	0	3,2	8,9	1,8	4,4
DVW	57,0	50,8	42,2	53,8	51,4
VCD	1,4	3,2	0	1,5	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	104,4	100,5	100,0
Anzahl (n)	221	63	45	329	543

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-2: Alle KuV-Moderatoren: Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 39)

Die beiden Verbände, die die meisten Moderatoren für die Umsetzung von KuV stellen, sind regional untergliedert in rechtlich selbstständige Regionalclubs bzw. Landesverkehrswachten. Daher werden diese in Tab. 9-3 und Tab. 9-4 weiter differenziert. Die befragten Moderatoren des ADAC stammen zu jeweils etwa einem Viertel aus den Regionalclubs Nordrhein und Südbayern (vgl. Tab. 9-3). Die übrigen Regionalclubs sind – außer Sachsen und dem Saarland, von denen keine Ehrenamtlichen an der Befragung teilgenommen haben – mit zwischen 1,0 % und 7,7 % in der Moderatorenbefragung vertreten. Von den befragten DVW-Moderatoren stammen die meisten aus Verkehrswachten in Bayern (19,1 %), Nordrhein-Westfalen (15,8 %), Baden-Württemberg (15,1 %), Niedersachsen (13,8 %) und Hessen (12,5 %) (vgl. Tab. 9-4). Aus

den übrigen Bundesländern stammen jeweils unter 10 % der Moderatoren der DVW. In der Stichprobe der Moderatorenbefragung gibt es keine DVW-Moderatoren, die KuV-Veranstaltungen in Hamburg und dem Saarland umsetzen.

Umsetzer ADAC: Regionalclub	%
Berlin-Brandenburg	1,0
Hansa	5,8
Hessen-Thüringen	3,8
Mittelrhein	1,0
Niedersachsen Sachsen-Anhalt	3,8
Nordbaden	7,7
Nordbayern	5,8
Nordrhein	25,0
Pfalz	1,9
Saarland	0
Sachsen	0
Schleswig-Holstein	1,9
Ostwestfalen-Lippe	1,0
Südbaden	5,8
Südbayern	23,1
Weser-Ems	2,9
Westfalen	5,8
Württemberg	3,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	104

Tab. 9-3: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, Umsetzerverband ADAC: Regionalclubs; Moderatorenbefragung (Frage 40)

Viele im Jahr 2017 aktive Moderatoren sind schon langjährig im Einsatz (vgl. Tab. 9-5). 32,9 % der aktiven Moderatoren haben schon vor dem Jahr 2000 ihre erste KuV-Veranstaltung umgesetzt. Zwischen 2000 und 2009 sowie 2010 und 2014 wurden jeweils etwa ein Viertel der aktiven Moderatoren erstmalig tätig. In den letzten zwei Jahren oder erst 2017 haben 15,3 % der aktiven Moderatoren ihre Tätigkeit begonnen.

Unter den pausierenden Moderatoren befindet sich der größte Anteil derjenigen, die angeben, schon vor 1990 erstmals aktiv geworden zu sein. Jeweils etwa ein Viertel der Moderatoren, die ihre Tätigkeit unterbrochen haben, hat die erste KuV-Veranstaltung zwischen 1990 und 1999, 2000 und 2009 bzw. 2010 und 2014 durchgeführt. Nur wenige Moderatoren (8,2 %) wurden erst nach 2015 aktiv und pausieren ihre Tätigkeit im Jahr 2017.

Umsetzer DVW: Bundesland	%
Baden-Württemberg	15,1
Bayern	19,1
Berlin	1,3
Brandenburg	2,0
Bremen	0,7
Hamburg	0
Hessen	12,5
Mecklenburg-Vorpommern	1,3
Niedersachsen	13,8
Nordrhein-Westfalen	15,8
Rheinland-Pfalz	4,6
Saarland	0
Sachsen	1,3
Sachsen-Anhalt	1,3
Schleswig-Holstein	2,6
Thüringen	9,2
Insgesamt	100,7
Anzahl (n)	152

Tab. 9-4: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, Umsetzerverband DVW: Bundesland; Moderatorenbefragung (Frage 191)

Unter den nicht mehr aktiven Moderatoren waren 41,3 % schon vor dem Jahr 2000 aktiv. Hervorstechend ist der Anteil von 37,0 % der inaktiven Moderatoren, die erst zwischen 2010 und 2014 erstmalig aktiv waren. Erst seit 2015 aktiv und im Jahr 2017 bereits wieder inaktiv wurden 6,5 % der nicht mehr aktiven Moderatoren.

Erstmals in KuV aktiv	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Vor 1990	11,6	18,0	10,9	12,7
1990 bis 1999	21,3	24,6	30,4	23,2
2000 bis 2009	26,4	26,2	15,2	24,8
2010 bis 2014	25,5	23,0	37,0	26,6
2015 bis 2017	15,3	8,2	6,5	12,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	216	61	46	324

Tab. 9-5: Alle KuV-Moderatoren: Erstmals in KuV aktiv; Moderatorenbefragung (Frage 38)

Die Betrachtung des Jahres der letzten KuV-Veranstaltung macht deutlich, dass sich in der Stichprobe nicht nur Personen befinden, die in den letzten fünf Jahren zuletzt als Moderator aktiv waren

(vgl. Tab. 9-6). Insgesamt geben 3,9 % der Befragten an, im Jahr 2011 oder früher die letzte KuV-Veranstaltung umgesetzt zu haben. Unter den Personen, die derzeit pausieren und ihre Moderatorentätigkeit zukünftig wieder aufnehmen wollen, sind 1,7 % vor über fünf Jahren zuletzt aktiv gewesen. 35,6 % dieser Personen haben die Moderatorentätigkeit zwischen 2012 und 2015 vorübergehend aufgegeben. 62,7 % der pausierenden Moderatoren haben die letzte KuV-Veranstaltung im vorherigen oder laufenden Jahr durchgeführt. Von den Ehrenamtlichen, die ihre Tätigkeit komplett eingestellt haben, hat über die Hälfte die letzte Veranstaltung zwischen 2012 und 2015 durchgeführt. 6,8 % sind seit über fünf Jahren nicht mehr aktiv und 40,9 % haben sich 2016 oder 2017 entschieden, ihre Moderatorentätigkeit zu beenden. Mittlerweile inaktive Moderatoren haben durchschnittlich vor längerer Zeit zum letzten Mal eine KuV-Veranstaltung durchgeführt (\bar{x} = 2014, \tilde{x} = 2015) als gegenwärtig pausierende (\bar{x} = 2015, \tilde{x} = 2016).

Letzte KuV-Veranstaltung	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%		
2000 bis 2011	1,7	6,8	3,9
2012 bis 2015	35,6	52,3	42,7
2016 / 2017	62,7	40,9	53,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	59	44	103

Tab. 9-6: Pausierende und nicht mehr aktive KuV-Moderatoren: Letzte KuV-Veranstaltung; Moderatorenbefragung (Frage 4)

Betrachtet man die Dauer der (bisherigen) Aktivität¹³⁷, so zeigen sich zwischen den aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven KuV-Moderatoren kaum Unterschiede (vgl. Tab. 9-7). Insgesamt ist etwa einer von sechs Ehrenamtlichen bis zu zwei Jahre oder drei bis fünf Jahre aktiv bzw. aktiv gewesen. Zwischen sechs und zehn Jahren sowie zwischen elf und 20 Jahren setzen bzw. setzten jeweils etwa ein Fünftel der Moderatoren Veranstaltungen um. Über 20 Jahre aktiv sind bzw. waren etwa drei von zehn Moderatoren. Betrachtet man die durchschnittliche (bisherige) Verweildauer als Moderator in KuV so wird deutlich, dass derzeit pausierende Moderatoren bisher

¹³⁷ Für aktive Moderatoren beziehen sich die folgenden Befunde auf das Jahr 2017, für pausierende oder mittlerweile inaktive Moderatoren auf das Jahr, in dem die letzte Elternveranstaltung durchgeführt wurde.

am längsten und nicht mehr aktive vergleichsweise am kürzesten aktiv waren. Die Unterschiede zwischen den aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren sind allerdings statistisch nicht signifikant.

Dauer der Aktivität	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
0 - 2 Jahre	15,3	17,5	22,7	16,7
3 - 5 Jahre	15,3	14,0	15,9	15,1
6 - 10 Jahre	22,2	15,8	15,9	20,2
11 - 20 Jahre	19,0	17,5	22,7	19,2
Über 20 Jahre	28,2	35,1	22,7	28,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	216	57	44	317
Median / Mittelwert (in Jahren)	9,0 / 13,3	12,0 / 14,1	7,5 / 11,7	10,0 / 13,2

Tab. 9-7: Alle KuV-Moderatoren: Dauer der Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 38, Frage 4)

Personen, die angeben, nicht mehr aktiv zu sein oder ihre Tätigkeit zu pausieren, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Die Gründe dafür werden in Tab. 9-8 dargestellt. Dabei sticht kein genannter Grund besonders hervor. Knapp 40 % der Moderatoren äußern, wegen mangelnden Interesses der Einrichtungen an KuV nicht mehr aktiv zu sein. Dieser Grund ist unter pausierenden Moderatoren weiter verbreitet als unter denjenigen, die ihre Tätigkeit komplett aufgegeben haben. Private und berufliche Gründe spielen für 37,3 % bzw. 34,5 % der Moderatoren eine Rolle, von den überhaupt nicht mehr aktiven Moderatoren werden diese Gründe häufiger angeführt, als von den pausierenden. Das mangelnde Interesse der Eltern am Programm benennt etwa ein Drittel der hierzu Befragten als Grund, wobei es kaum Unterschiede zwischen pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren gibt. Die Unzufriedenheit mit dem Umsetzerverband wird mit 4,5 % nur selten als Ursache für die Aufgabe der Moderatorentätigkeit genannt, nicht mehr aktive nennen dies jedoch etwas häufiger als pausierende Moderatoren. Unter den zu 14,5 % geäußerten sonstigen Gründen für die Aufgabe ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit benennen die Moderatoren vor allem die Gesundheit und das Alter. Die Unterschiede zwischen pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren hinsichtlich der Gründe für die Aussetzung bzw. Beendigung ihres ehrenamtlichen Engagements sind zwischen den

beiden Gruppen nicht statistisch signifikant verschieden.

Grund für Pause / Inaktivität	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%		
Mangelndes Interesse von Einrichtungen	43,5	33,3	39,1
Private Gründe	33,9	41,7	37,3
Berufliche Gründe	30,6	39,6	34,5
Mangelndes Interesse von Eltern	32,3	33,3	32,7
Unzufriedenheit mit Umsetzerverband ^a	3,2	6,3	4,5
Sonstige Gründe	12,9	16,7	14,5
Insgesamt	156,4	170,9	162,7
Anzahl (n)	62	48	110

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-8: Pausierende und nicht mehr aktive KuV-Moderatoren: Gründe für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten) ; Moderatorenbefragung (Frage 3)

Hinsichtlich der Frage, wie lange die Moderatoren planen, noch im Programm aktiv zu bleiben, gibt es statistisch signifikante Unterschiede zwischen den im Jahr 2017 aktiven und derzeit pausierenden Moderatoren (vgl. Tab. 9-9).¹³⁸ Von den Befragten, die im Jahr 2017 Veranstaltungen umgesetzt haben, geben über drei Viertel an, noch längere Zeit im Programm aktiv bleiben zu wollen. Ein Ende der Aktivität in den nächsten ein bis zwei Jahren planen lediglich 6,5 % der aktiven Moderatoren, 16,2 % können sich diesbezüglich nicht festlegen.

Von den im Jahr 2017 pausierenden Moderatoren planen 17,2 % ihre Tätigkeit in den nächsten Jahren zu beenden, nur weniger als die Hälfte will noch länger aktiv bleiben. Knapp 40 % der Moderatoren, die ihre Tätigkeit unterbrochen haben, wissen nicht wie lange sie noch aktiv bleiben wollen. Für die Zukunft des Programms bedeutet dies, dass es nach derzeitigem Stand wahrscheinlich ist, dass ein nennenswerter Anteil der Moderatoren – zwischen 8,8 % und knapp 30,0 % der derzeit Aktiven und Pausierenden – in naher Zukunft sein Engagement beenden will. Mit einer weiterhin

¹³⁸ Für diesen und nachfolgend berichtete signifikante Zusammenhänge verschiedener Merkmale mit dem Aktivitätsstatus lassen sich lediglich kleine und sehr kleine Effekte feststellen (vgl. Tab. A9-V in Anhang VIII).

stabilen Beteiligung kann nur von etwa 70 % der aktiven und pausierenden Moderatoren gerechnet werden. Um zu gewährleisten, dass weiterhin viele Eltern mit dem Programm „Kind und Verkehr“ erreicht werden können, gilt es entsprechende Gegenmaßnahmen zu ergreifen.

Planung der weiteren KuV-Aktivität	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Nächste 1-2 Jahre beenden	6,5	17,2	8,8
Längere Zeit aktiv bleiben	77,3	43,1	70,1
Ich weiß es nicht	16,2	39,7	21,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	216	58	274

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 9-9: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Planung der weiteren KuV-Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 180)

Bei den Gründen für die Planung eines baldigen Endes der Moderatorentätigkeit führen drei von vier hierzu Befragten private Gründe an (n = 18; vgl. Tab. 9-10). Etwa ein Fünftel nennt berufliche Gründe als Ursache (n = 5), nur zwei Befragte sind unzufrieden mit ihrer Tätigkeit und lediglich ein KuV-Moderator unzufrieden mit dem Programm. Sonstige Gründe nennen elf Personen (45,8 %), vornehmlich wird dabei das zunehmende Alter als expliziter Grund für die geplante Beendigung der KuV-Moderatorentätigkeit angeführt.

Grund für geplante baldige Beendigung der KuV-Aktivität	Antworten		Befragte
	n	%	%
Private Gründe	18	48,6	75,0
Berufliche Gründe	5	13,5	20,8
Unzufriedenheit mit der Tätigkeit	2	5,4	8,3
Unzufriedenheit mit dem Programm	1	2,7	4,2
Sonstiges	11	29,7	45,8
Insgesamt	37	100,0	154,2

Mehrfachantworten: 37 Antworten von 24 Befragten;

Tab. 9-10: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für geplante baldige Beendigung der KuV-Aktivität (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 181)

Das Programm „Kind und Verkehr“ gliedert sich in die zwei Teilbereiche Elternveranstaltungen und

Direktansprachen / Projektbegleitung. Die im Jahr 2017 aktiven und pausierenden Ehrenamtlichen wurden im Rahmen der Moderatorenbefragung gefragt, in welchen Bereichen sie aktiv sind. Hierbei zeigen sich zwischen den beiden Gruppen statistisch signifikante Unterschiede (vgl. Tab. 9-11). Während unter den aktiven Moderatoren etwa zwei Drittel nur Elternveranstaltungen anbieten und ein Drittel beide Programmteile durchführt, setzen unter den pausierenden Moderatoren drei Viertel nur Elternveranstaltungen um. Ausschließlich Direktansprachen werden nur in seltenen Fällen umgesetzt.¹³⁹

Tätigkeitsbereich KuV	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Nur Elternveranstaltung	65,2	74,2	67,1
Elternveranstaltung und Direktansprache	33,9	17,7	30,4
Nur Direktansprache	0,9	8,1	2,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	221	62	283

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 9-11: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Tätigkeitsbereich; Moderatorenbefragung (Frage 41)

Moderatoren, die angeben, keine Direktansprachen durchzuführen, wurden gefragt, ob sie bereits an einer Fortbildung dazu teilgenommen haben. Etwa ein Drittel sowohl der aktiven als auch der pausierenden Moderatoren, die keine Direktansprache durchführen, haben eine solche Fortbildungsveranstaltung besucht (vgl. Tab. 9-12). Damit wäre ein Drittel derjenigen Moderatoren, die nach eigenen Angaben keine Direktansprachen umsetzen, nach ihrer Ausbildung und den Formalien des Programms prinzipiell dazu berechtigt.¹⁴⁰ Circa 57 % der Moderatoren, die nur Elternveranstaltungen durchführen, sind noch nicht fortgebildet worden und etwa 8 % (aktive Moderatoren: 7,0 %; pausierende Moderatoren: 11,6 %) äußern, keine Kenntnis von dem Bereich „Direktansprache / Projektbegleitung“ von KuV zu haben.

¹³⁹ An Moderatoren, die angeben, nur Direktansprachen durchzuführen, wurden die weiteren Fragen zur Beurteilung des Programms und der Rahmenbedingungen zum Großteil nicht gestellt (vgl. Anhang VII).

¹⁴⁰ Selbstverständlich ist neben der formalen Berechtigung auch die persönliche Eignung der Moderatoren für den direkten Umgang mit Kindern ausschlaggebend. Zu diesem Eignungskriterium liegen der Evaluation keine Kenntnisse vor.

Teilnahme an Fortbildung	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Ja	32,5	32,6	34,6
Nein	57,7	55,8	57,3
Keine Kenntnis darüber	7,0	11,6	8,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	142	43	185

Tab. 9-12: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, die nur Elternveranstaltungen durchführen: Teilnahme an Fortbildung; Moderatorenbefragung (Frage 71)

Im Anschluss daran wurden Personen, die nur Elternveranstaltungen durchführen und noch nicht für Direktansprachen ausgebildet wurden, gefragt, ob sie an einer Fortbildung Interesse hätten. Dies bejahen über 60 % dieser Befragten (vgl. Tab. 9-13). Personen, die kein Interesse an der Fortbildung haben, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Eine Angabe dazu machen 34 Personen. Vornehmlich wird dabei von 13 Personen die mangelnde Zeit als Grund genannt. Außerdem wird von mehreren Befragten angebracht, dass sie planen, ihre Tätigkeit zu reduzieren bzw. aufzugeben (n = 8) oder, dass sie keinen Bedarf an einer Fortbildung haben (n = 5). Weitere zehn Einzelnennungen können keiner Kategorie zugeordnet werden.

Interesse Fortbildung	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Ja	63,1	60,9	62,6
Nein	36,9	39,1	37,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	84	23	107

Tab. 9-13: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Interesse Fortbildung; Moderatorenbefragung (Frage 72)

Die Gründe für den bisher ausstehenden Besuch einer Fortbildung liegen meist im Fehlen der vom DVR geforderten Mindestanzahl an Veranstaltungen, die vor einer Fortbildung durchgeführt worden sein müssen (57,8 %), oder im bisherigen Ausbleiben einer entsprechenden Einladung zur Fortbildung (48,4 %, vgl. Tab. 9-14).¹⁴¹ Als weiterer

¹⁴¹ Wie tiefergehende Analysen zeigen, berichten Moderatoren, die noch keine Einladung erhalten haben, zu 54,8 % auch, die hierzu geforderte Mindestanzahl an Veranstaltungen noch nicht erreicht zu haben. 45,2 % der Moderatoren

Grund wird genannt, dass der Befragte keine Zeit dafür hatte (18,8 %). Unter den sonstigen Gründen finden sich vorwiegend Nennungen, die sich darauf beziehen, dass die angebotene Fortbildung aufgrund der weiten Entfernung zum Schulungsort nicht besucht werden konnte.

Grund für fehlende Fortbildung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mindestanzahl Veranstaltungen nicht erreicht	37	40,7	57,8
Keine Einladung	31	34,1	48,4
Keine Zeit	12	13,2	18,8
Sonstiges	9	9,9	14,1
Ich weiß es nicht	2	2,2	3,1
Insgesamt	91	100,0	142,2

Mehrfachantworten: 91 Antworten von 64 Befragten;

Tab. 9-14: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für fehlende Fortbildung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 73)

Die Ehrenamtlichen im Programm „Kind und Verkehr“ sind zum überwiegenden Teil erwerbstätig, üben ihre Moderatorentätigkeit also neben dem Beruf aus (aktiv: 70,7 %, pausierend: 58,6 %, nicht mehr aktiv: 66,7 %; vgl. Tab. 9-15). Insgesamt etwa 28 % der Moderatoren sind bereits aus dem Erwerbsleben ausgeschieden, sind also verrentet oder pensioniert. Dieser Anteil schwankt stark zwischen aktiven (24,2 %), nicht mehr aktiven (31,1 %) und pausierenden Moderatoren (41,4 %). Nicht erwerbstätig zu sein oder einen sonstigen Erwerbstatus zu besitzen, geben nur wenige Moderatoren an. Die Unterschiede zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren sind statistisch nicht signifikant.¹⁴²

Über die Hälfte der befragten KuV-Moderatoren ist oder war als Polizist erwerbstätig (vgl. Tab. 9-16). Häufig wird dabei auch explizit die Tätigkeit als Verkehrspolizist angegeben. Darüber hinaus sind oder waren etwa ein Sechstel der Moderatoren in der Verwaltung oder Büroberufen tätig, etwa 13 % hat einen pädagogischen Beruf, wie z. B. Lehrer oder Erzieher. Circa 6 % sind Fahrlehrer und etwa 5 % haben auf andere Weise beruflich mit dem Thema Verkehr zu tun. Die Angaben von weiteren 7,5 % der Befragten können keiner bisher genannten Kategorie zugeordnet werden. Die Unterschiede

ohne Einladung geben jedoch keinen Hinweis auf fehlende Veranstaltungen.

¹⁴² Die Signifikanzprüfung erfolgt ohne die Kategorien „Nicht erwerbstätig“ und „Sonstiges“.

de zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren sind statistisch nicht signifikant bzw. können aufgrund teilweise zu geringer Zellenbesetzungen in den erwarteten Häufigkeiten nicht auf Signifikanz getestet werden.

Beruflicher Status	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Erwerbstätig	70,7	58,6	66,7	67,9
Nicht erwerbstätig	1,9	0	2,2	1,6
Verrentet / pensioniert	24,2	41,4	31,1	28,3
Sonstiges	3,3	0	0	2,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	215	58	45	318

Tab. 9-15: Alle KuV-Moderatoren: Beruflicher Status; Moderatorenbefragung (Frage 192)

Berufsbezeichnung	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Polizei	53,4	58,9	48,8	53,8
Verwaltung / Büro	17,5	7,1	23,3	16,4
Pädagogische Berufe	13,6	12,5	9,3	12,8
Fahrlehrer ^a	4,9	8,9	7,0	5,9
Bezug zu Verkehr ^a	4,4	5,4	7,0	4,9
Sonstiges ^a	8,3	7,1	4,7	7,5
Insgesamt	102,1	100,0	100,0	101,3
Anzahl (n)	206	56	43	305

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-16: Alle KuV-Moderatoren: Berufsbezeichnung; Moderatorenbefragung (Frage 193)

Etwas mehr als ein Viertel der Moderatoren setzt KuV zumindest teilweise während einer dienstlichen Tätigkeit um (vgl. Tab. 9-17). Am geringsten ist dieser Anteil unter den aktiven, am höchsten unter den pausierenden Moderatoren.¹⁴³ Die ge-

¹⁴³ Bei Befragten, die angeben, das Programm mindestens teilweise im Rahmen ihrer Dienstzeit umzusetzen, handelt es sich vorrangig um Polizisten, vereinzelt wird dies auch von Fahrlehrern und Personen berichtet, die in einem Verwaltungs- / Büroberuf, einem pädagogischen Beruf oder einem Beruf, der mit Verkehr zu tun hat, arbeiten.

fundenen Unterschiede sind statistisch nicht signifikant.

Umsetzung im dienstlichen Rahmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Ja	8,6	14,3	17,0	10,9
Teils / Teils	15,4	23,8	12,8	16,6
Nein	76,0	61,9	70,2	72,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	221	63	47	331

Tab. 9-17: Alle KuV-Moderatoren: Ausübung KuV-Moderatorentätigkeit im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit; Moderatorenbefragung (Frage 42)

Der Großteil der KuV-Moderatoren ist auch in weiteren Zielgruppenprogrammen mit Bezug zur Verkehrssicherheit ehrenamtlich engagiert (vgl. Tab. 9-18). Unter den aktiven Moderatoren geben 72,1 %, unter den pausierenden 76,7 % und unter den nicht mehr aktiven 65,3 % der Befragten an, in weiteren Programmen engagiert zu sein. Die Unterschiede zwischen den drei Gruppen sind statistisch nicht signifikant.

Die Befunde geben zudem einen Hinweis darauf, dass nicht mehr in KuV aktive Moderatoren der Verkehrssicherheitsarbeit nicht vollständig verloren gehen. Zwei Drittel dieser Moderatoren engagieren sich in KiS oder in einem Verkehrssicherheitsprogramm für andere Zielgruppen.

Aktivität in weiteren Programmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Ja	71,2	76,7	65,3	71,3
Nein	28,8	23,3	34,7	28,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	222	60	49	331

Tab. 9-18: Alle KuV-Moderatoren: Aktivität in weiteren Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 191)

Die meisten der KuV-Moderatoren (58,4 %), die auch noch in weiteren Zielgruppenprogrammen zum Thema Verkehrssicherheit aktiv sind, engagieren sich im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) (vgl. Tab 9-19). 41,2 % der in mehreren Programmen aktiven Moderatoren beschäftigen sich mit der Zielgruppe Senioren. Etwa ein Drittel der in weiteren Programmen aktiven KuV-Moderatoren

engagiert sich außerdem im Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF, vgl. FUNK, ROSSNAGEL, BENDER 2018). Andere Programme für die Zielgruppe Kinder werden von 12,4 % der Moderatoren und für die Zielgruppe Jugendliche von 3,0 % umgesetzt. 13,3 % der anderweitig noch aktiven Moderatoren sind in Programmen, die wie KuV Eltern zur Zielgruppe haben, und 11,2 % sind in einem Programm für Radfahrer aktiv. 15,5 % engagieren sich in einem Programm mit einer sonstigen Zielgruppe. Im Vergleich nach dem Aktivitätsstatus der KuV-Moderatoren zeigt sich, dass aktive Moderatoren insgesamt mehr Programme nennen als pausierende oder nicht mehr aktive Moderatoren. Unter den pausierenden Moderatoren ist tendenziell ein größerer Anteil in Zielgruppenprogrammen für Kinder (außer KiS) und für Eltern tätig als unter den aktiven Moderatoren.

Aktivität weitere Programme	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
KiS	64,1	50,0	41,9	58,4
Zielgruppe Senioren	44,9	45,7	16,1	41,2
AjF	35,9	8,7	32,3	30,0
Zielgruppe Eltern	12,8	19,6	6,5	13,3
Andere Programme mit Zielgruppe Kinder	10,3	17,4	16,1	12,4
Zielgruppe Radfahrer	15,4	4,3	0	11,2
Andere Programme mit Zielgruppe Jugendliche ^a	3,2	2,2	3,2	3,0
Sonstige Zielgruppe	16,7	17,4	6,5	15,5
Insgesamt	232,3	165,3	122,6	185,0
Anzahl (n)	156	46	31	233

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-19: Alle KuV-Moderatoren: Aktivität andere Programme: Art des Programms (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 190)

Die Unterschiede zwischen den betrachteten Moderatorengruppen sind für die Programme KiS und Aktion junge Fahrer (AjF), Senioren- und Radfahrerprogramme statistisch signifikant, für die weiteren Aktivitäten findet sich keine Signifikanz.

Die Moderatoren sind insgesamt im Durchschnitt etwa 56 Jahre alt (vgl. Tab. 9-20). Über den Aktivitätsstatus hinweg ist die am stärksten besetzte Alterskategorie jene der 51- bis 60-Jährigen. Pausierende Moderatoren sind mit durchschnittlich 58 Jahren ($\bar{x} = 59,0$) tendenziell älter als aktive Moderatoren und nicht mehr aktive Befragte sind im Durchschnitt tendenziell am jüngsten ($\bar{x} = 54,9$, $\bar{x} = 55,5$). Statistisch signifikante Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen sind nicht zu finden.

Alter	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Bis 40	5,7	8,6	15,9	7,7
41 bis 50	19,0	13,8	13,6	17,3
51 bis 60	44,5	36,2	38,6	42,2
61 bis 70	26,1	27,6	22,7	25,9
Über 70	4,7	13,8	9,1	7,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	221	58	44	313
Median / Mittelwert	56,0 / 55,9	59,0 / 57,8	55,5 / 54,9	56,0 / 56,1

Tab. 9-20: Alle KuV-Moderatoren: Alter; Moderatorenbefragung (Frage 194)

Im Programm „Kind und Verkehr“ sind zum Großteil Männer als Moderatoren tätig (vgl. Tab. 9-21). Der größte Anteil an Frauen findet sich mit 34,1 % unter den nicht mehr in KuV aktiven Personen.

Geschlecht	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Männlich	74,5	77,6	65,9	73,9
Weiblich	25,5	22,4	34,1	26,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	216	58	44	318

Tab. 9-21: Alle KuV-Moderatoren: Geschlecht; Moderatorenbefragung (Frage 195)

Zusammenfassung

Die Struktur der Umsetzerverbände spiegelt sich in der Stichprobe der befragten Moderatoren in angemessener Weise wider. Zwei Drittel der befragten Moderatoren hat im Jahr 2017 eine KuV-Veranstaltung durchgeführt. Mittlerweile inaktive Moderatoren waren im Mittel vor längerer Zeit zum

letzten Mal aktiv (2015) als gegenwärtig pausierende (2016). Von den befragten Moderatoren engagieren sich die zurzeit Pausierenden mit im Mittel zwölf Jahren am längsten in KuV. Aktive Moderatoren sind seit im Mittel neun Jahren tätig. Die Verweildauer in KuV ist unter den nicht mehr aktiven Moderatoren am kürzesten (7,5 Jahre; alle Angaben beziehen sich auf Mediane).

Aktuell pausierende oder mittlerweile inaktive Moderatoren begründen ihre (vorübergehende) Inaktivität vor allem mit dem subjektiv wahrgenommenen mangelnden Interesse von Einrichtungen. Private und berufliche Gründe sowie ein subjektiv wahrgenommenes mangelndes Interesse der Eltern werden fast genauso oft erwähnt.

Ein nennenswerter Anteil der Moderatoren – zwischen 8,8 % und knapp 30,0 % der derzeit Aktiven und Pausierenden – will in naher Zukunft sein Engagement in KuV beenden. Mit einer weiterhin stabilen Beteiligung kann nur von etwa 70 % der aktiven und pausierenden Moderatoren gerechnet werden. Drei Viertel der Befragten, die zeitnah ihre KuV-Moderatorentätigkeit beenden wollen, beabsichtigen dies aus privaten Gründen. Die Unzufriedenheit mit der Tätigkeit oder dem Programm spielt so gut wie keine Rolle.

Etwa zwei Drittel der befragten Moderatoren setzt ausschließlich Elternveranstaltungen um, drei von zehn KuV-Moderatoren veranstalten daneben auch Direktansprachen. Ein Drittel der Moderatoren, die keine Direktansprache durchführen, wären aufgrund ihrer Fortbildungsteilnahme dazu berechtigt. Über 60 % der noch nicht fortgebildeten Moderatoren sind an einer Fortbildung interessiert. Am häufigsten steht die fehlende Mindestanzahl an Veranstaltungen der Teilnahme an einer Fortbildung entgegen.

Die Ehrenamtlichen im Programm „Kind und Verkehr“ sind zum überwiegenden Teil erwerbstätig, üben ihre Moderatorentätigkeit also neben dem Beruf aus. Über die Hälfte der Moderatoren hat einen beruflichen Hintergrund als (Verkehrs-)Polizist. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten übt die Moderatorentätigkeit zumindest zum Teil dienstlich aus.

Der Großteil der KuV-Moderatoren (71,9 %) ist auch in weiteren Zielgruppenprogrammen zur Verkehrssicherheit engagiert. Dabei werden vor allem die beiden DVW-Programme „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS, vgl. Teil II dieses Berichts) und „Aktion junge Fahrer“ (AjF, vgl. FUNK, ROSSNAGEL, BENDER 2018) sowie Programme für die Zielgruppe der Senioren genannt.

Die befragten KuV-Moderatoren sind im Durchschnitt 56 Jahre alt und zu etwa drei Viertel männlich.

9.2 Beurteilung des Programms durch die Moderatoren

In der Beurteilung des Programms werden zwei Perspektiven eingenommen. Zum einen wird gefragt, wie hilfreich die vom DVR bereitgestellten Materialien für den Moderator selbst sind. Zum anderen sollen die Moderatoren beurteilen, inwiefern das Programm geeignet ist, die Zielgruppe anzusprechen und welche Schwierigkeiten dabei aus ihrer Sicht auftreten. Außerdem wird darauf eingegangen, wie gut Eltern tatsächlich mit dem Programm erreicht werden können und welche Strategien zur leichteren Erreichung der Zielgruppe die Moderatoren anwenden oder für möglich halten. Zuletzt erfolgt eine globale Bewertung des Programms.

9.2.1 Beurteilung der Programmmaterialien

Der erste Kontakt der Eltern mit KuV wird über die Einladung, mit der die Eltern angesprochen werden, hergestellt. Der DVR stellt den Moderatoren dafür die Vorlage eines Einladungsblatts zur Verfügung, das auf die jeweilige Veranstaltung angepasst werden kann. Diese Einladungsblätter werden von ca. 62 % der Moderatoren¹⁴⁴ immer für die Bewerbung der Veranstaltung genutzt (vgl. Tab. 9-22).

KuV-Bewerbung mit Einladungsblättern	%
Ja, immer	62,1
Nein, nicht immer	37,9
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	272

Tab. 9-22: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: KuV-Bewerbung mit Einladungsblättern; Moderatorenbefragung (Frage 52)

Moderatoren, die nicht immer die Einladungsblätter des DVR nutzen, gehen folgendermaßen vor, um ihre Veranstaltung zu bewerben: In 36,8 % der Fäl-

¹⁴⁴ Hier und nachfolgend beziehen sich die angegebenen Häufigkeiten und Prozentzahlen – soweit nicht explizit anders dargestellt – auf im Jahr 2017 aktive und pausierende Moderatoren.

le (n = 28) übernimmt die Einrichtung die Einladung der Eltern, z. B. mit von Kindern gestalteten Einladungsblättern (vgl. Tab. 9-23). Etwa ein Fünftel der Moderatoren (n = 17), das nicht die vom DVR zur Verfügung gestellten Einladungsblätter verwendet, bewirbt die Veranstaltung mit selbst entworfenen Einladungsblättern. 17,1 % (n = 13) wählen eine persönliche Ansprache der Eltern, 15,8 % (n = 12) verwenden Aushänge, 5,3 % (n = 4) laden per E-Mail ein und 3,9 % (n = 3) per Telefon. Weitere elf Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.

Andere Art der KuV-Bewerbung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Einrichtung lädt ein	28	31,8	36,8
Eigene Einladungsblätter	17	19,3	22,4
Persönliche Ansprache	13	14,8	17,1
Aushänge	12	13,6	15,8
E-Mail	4	4,5	5,3
Telefonische Einladung	3	3,4	3,9
Sonstige	11	12,5	14,5
Insgesamt	88	100	115,8

Mehrfachantworten: 88 Antworten von 76 Befragten;

Tab. 9-23: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Andere Art der KuV-Bewerbung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 52)

Als Grund für die andere Bewerbung von KuV wird vor allem angeführt, dass die eigene Art der Werbung effektiver ist (45,3 %) und den Moderatoren die zur Verfügung gestellten Einladungsblätter zu unpersönlich sind (38,9 %; vgl. Tab. 9-24). In 16,8 % der Fälle, hat die Einrichtung eine eigene Einladung entworfen, welche verwendet wird.¹⁴⁵ 14,7 % der Moderatoren, die auf andere Art als mit dem DVR-Einladungsblatt für die KuV-Veranstaltung werben, finden die Einladungsblätter nicht ansprechend gestaltet und 9,5 % stören sich an Formulierungen auf den Einladungsblättern. In 7,4 % der Fälle geben die Moderatoren an, dass die Einrichtungen die Werbung mit den Einladungsblättern nicht wünschen. Für 6,3 % der Moderatoren ist die Bestellung der Einladungsblätter zu aufwendig, weitere 6,3 % geben an, die Einladungsblätter nicht zu kennen. Sonstige Gründe werden von 18,9 % der Moderatoren genannt. Darunter findet sich vorwiegend die Angabe, dass bei der Beschaffung der Einladungsblätter logistische

¹⁴⁵ Diese Kategorie war im Fragebogen nicht vorgesehen, wurde aber bei der Angabe zu sonstigen Gründen so häufig genannt, dass sie als reguläre Kategorie aufgeführt wird.

Probleme bestehen und weitere Einzelnennungen diverser Gründe.

Grund für andere KuV-Bewerbung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Eigene Art effektiver	43	27,6	45,3
Zu unpersönlich	37	23,7	38,9
Einrichtung hat eigene Einladung	16	10,3	16,8
Nicht ansprechend gestaltet	14	9,0	14,7
Formulierungen auf Einladungsblättern gefallen nicht	9	5,8	9,5
Einrichtung ist gegen Einladungsblätter	7	4,5	7,4
Bestellung der Einladungsblätter zu aufwendig	6	3,8	6,3
Einladungsblätter nicht bekannt	6	3,8	6,3
Sonstiges	18	11,5	18,9
Insgesamt	156	100,0	164,2

Mehrfachantworten: 156 Antworten von 95 Befragten;

Tab. 9-24: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für andere KuV-Bewerbung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 53)

Nur jeder fünfte Moderator (21,4 %) stimmt der Eignetheit der DVR-Medien für die Ansprache von Eltern „voll und ganz“ zu, weitere 41,3 % stimmen ihr „eher“ zu. Etwa ein Viertel der befragten aktiven und pausierenden Moderatoren hält die vom DVR bereitgestellten Medien zu KuV – im Fragebogen wurde beispielhaft auf die Einladungsschreiben und die Kurzfilme verwiesen – nur teilweise für die Ansprache von Eltern geeignet (vgl. Bild 9-1). Weitere 9,6 % lehnen die Aussage, dass die Medien geeignet sind, ab und 1,8 % geben an, die DVR-Medien nicht zu kennen.

Zu der nachfolgenden Frage, warum die Medien nicht für geeignet gehalten werden, um Eltern anzusprechen, machen 62 Moderatoren eine Aussage (vgl. Tab 9-25). Vorwiegend wird dabei als Grund genannt, dass die Aufmachung der Medien nicht ansprechend und / oder zeitgemäß sei (17,7 %, n = 11). 16,1 % (n = 10) geben an, ihre eigenen Medien für besser zu halten.¹⁴⁶ Von den Antwortenden finden 14,5 % (n = 9) die Medien allgemein nicht zeitgemäß, spezifizieren dabei aber nicht genau, ob damit die Aufmachung oder technische Aspekte gemeint sind. Ebenfalls neun

Personen ist die Verwendung der Medien zu aufwändig, beispielsweise weil für das Zeigen von Filmen Equipment nötig ist, welches in der Einrichtung zumeist nicht vorhanden ist. Weitere acht (12,9 %) halten die Medien technisch für nicht mehr zeitgemäß und sind der Meinung, dass diese beispielsweise im Internet oder auf einem USB-Stick zur Verfügung stehen sollten. Jeweils sieben Personen (11,3 %) empfinden die Medien als für die Eltern situationsfremd oder als unpersönlich. Je vier Befragte sind der Meinung, dass die Inhalte der Medien aktualisiert werden sollten und dass Sprachbarrieren das Problem bei der Ansprache der Eltern durch Medien sind. Ausdrücklich als ungeeignet halten drei Personen die Filme, weitere zehn Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.

Das Moderatorenhandbuch wird von ca. 84 % der aktiven und pausierenden Moderatoren als hilfreich beurteilt (vgl. Bild 9-1). Etwa 14 % stimmen der Aussage, dass das Moderatorenhandbuch hilfreich ist, nur teilweise oder nicht zu. Weitere 1,2 % geben an, das Moderatorenhandbuch nicht zu kennen. Ein Grund für die negative Bewertung des Moderatorenhandbuches wird von 20 Personen angeführt, darunter am häufigsten, dass sie es aufgrund der eigenen Erfahrung nicht benötigen. Außerdem geben mehrere Personen an, dass dieses nicht aktuell bzw. zeitgemäß oder zu allgemein gehalten ist.

Um genauer zu beleuchten, inwiefern das Moderatorenhandbuch von den aktiven und pausierenden Moderatoren verwendet wird, wurde abgefragt, welche Themenbereiche darin im Einzelnen für die Arbeit im Programm genutzt werden. Dabei zeigt sich, dass beinahe alle angesprochenen Bereiche auch vom überwiegenden Teil der Moderatoren verwendet werden (vgl. Bild 9-2). Seltener finden die Hinweise zur Vereinbarung von Rahmenbedingungen und die beiden Checklisten „Alles dabei?“ und „Wie ist es gelaufen?“ in der Arbeit Anwendung. Doch auch hier gibt noch fast die Hälfte der Moderatoren an, diese Qualitätssicherungs- und Selbstevaluationsinstrumente zu nutzen. Insgesamt kann also festgehalten werden, dass die Inhalte des Moderatorenhandbuchs für die Moderatoren relevant sind und von diesen weitgehend genutzt werden.

¹⁴⁶ Die Einzelnennungen zur Frage nach den Gründen, warum die Medien für nicht geeignet zur Ansprache der Eltern gehalten werden, sind in Tab. A9-25 in Anhang VIII dokumentiert.

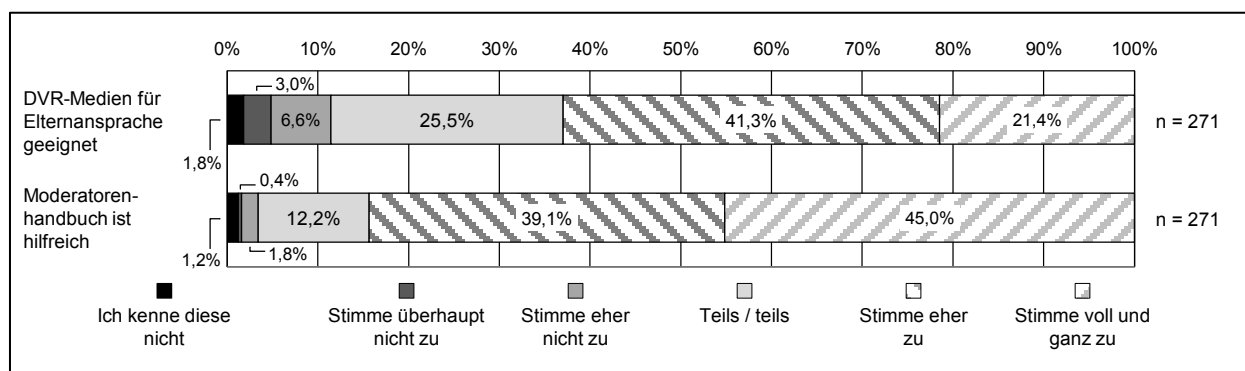


Bild 9-1: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Beurteilung Medien und Material KuV; Moderatorenbefragung (Frage 54)

Gründe: DVR-Medien nicht geeignet für Ansprache	Antworten		Befragte
	n	%	%
Aufmachung nicht ansprechend / zeitgemäß	11	13,4	17,7
Eigene Medien besser	10	12,2	16,1
Allgemein nicht zeitgemäß	9	11,0	14,5
Verwendung zu aufwändig	9	11,0	14,5
Technisch nicht zeitgemäß	8	9,8	12,9
Situationsfremd	7	8,5	11,3
Unpersönlich	7	8,5	11,3
Inhalte sollten aktualisiert werden	4	4,9	6,5
Sprachbarrieren	4	4,9	6,5
Filme sind ungeeignet	3	3,7	4,8
Sonstiges	10	12,2	16,1
Insgesamt	82	100,0	132,3

Mehrfachantworten: 82 Antworten von 62 Befragten;

Tab. 9-25: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe: DVR-Medien nicht geeignet für Ansprache (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 59)

Über fehlende Aspekte im Moderatorenhandbuch berichten 14,2 % der befragten Moderatoren (vgl. Bild 9-3). Etwa sechs von zehn Befragten geben an, dass es keine Themen gibt, die für ihre Arbeit wichtig wären, aber im Moderatorenhandbuch nicht angesprochen werden. Circa ein Viertel der Moderatoren ist sich bei der Beantwortung dieser Frage unschlüssig.

Dazu, welche Themen ihnen im Moderatorenhandbuch fehlen, machen 35 Personen Angaben. Dabei wird von mehreren Personen genannt, dass sie sich mehr bzw. aktuelle Informationen zu folgenden Aspekten wünschen: Rechtliches, ausführlichere Behandlung des Themas Fahrradmobilität und Kindersitz, Inhalte zu den Themen Ansprache

von Menschen mit Migrationshintergrund, Methoden zur Sensibilisierung von Eltern und was Eltern tun können, wenn das Kind von Fremden angesprochen wird. Die meisten Angaben zu dieser Frage sind jedoch Einzelnennungen.¹⁴⁷

Zusammenfassung

Mehr als sechs von zehn Moderatoren nutzen immer die vom DVR zur Verfügung gestellten Einladungsblätter für ihre KuV-Veranstaltungen. Ansonsten geht die Einladung häufiger von der Einrichtung aus oder die Moderatoren nutzen eigene Einladungsschreiben. Als Grund für die andere Bewerbung von KuV wird vor allem angeführt, dass die eigene Art der Werbung effektiver ist und den Befragten die zur Verfügung gestellten Einladungsblätter zu unpersönlich sind.

Nur jeder fünfte Moderator stimmt der Geeignetheit der DVR-Medien „voll und ganz“ zu, weitere 41,3 % stimmen ihr „eher“ zu. Die genannten Gründe, warum diese Medien als nicht geeignet angesehen werden, streuen stark. Am häufigsten wird von den Moderatoren vorgebracht, dass die Aufmachung nicht ansprechend bzw. zeitgemäß ist.

Das Moderatorenhandbuch wird von ca. 84 % der aktiven und pausierenden Moderatoren als hilfreich beurteilt. Die Inhalte des Moderatorenhandbuchs sind für die Moderatoren relevant und werden von diesen weitgehend genutzt. Nur 14,2 % der Moderatoren bemängeln fehlende Aspekte im Moderatorenhandbuch. Von 35 Personen liegen dazu Themenvorschläge vor, wobei es sich meist um Einzelnennungen handelt.

¹⁴⁷ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden im Anhang VIII, Tab. A9-Modfehlend dokumentiert.

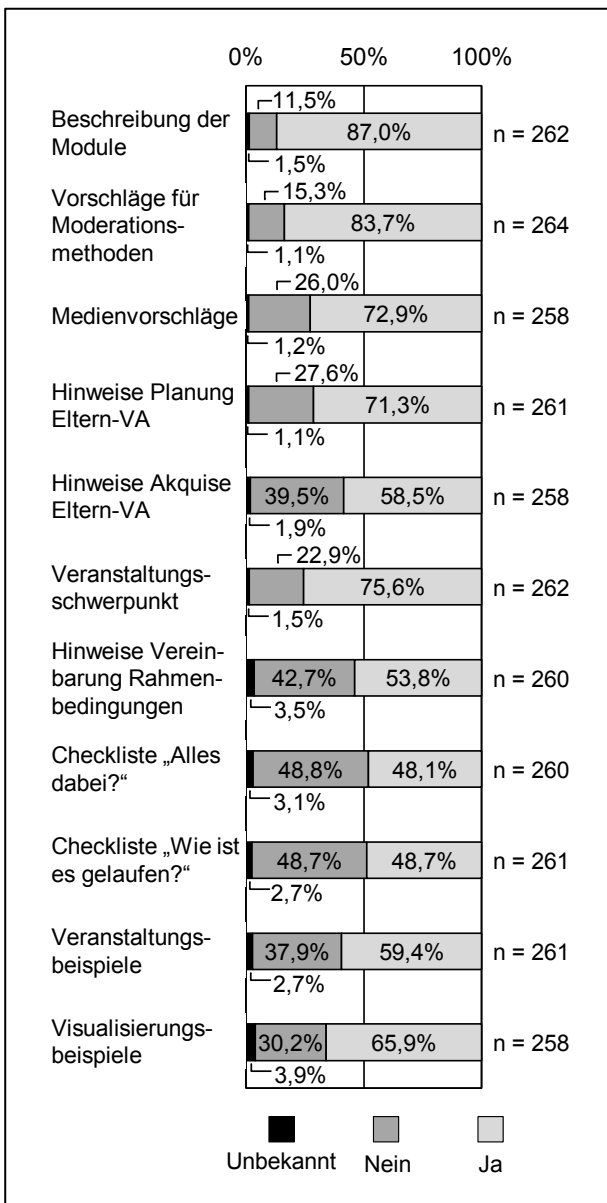


Bild 9-2: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Nutzung der Themenbereiche im Moderatorenhandbuch; Moderatorenbefragung (Frage 61)

9.2.2 Beurteilung von Programminhalt und -aufbau

Inhalt und Aufbau des Programms „Kind und Verkehr“ werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren als positiv bewertet. Die Aussagen „Die Inhalte von ‚Kind und Verkehr‘ sind für die Eltern hilfreich“ und „Die persönliche Ansprache der Eltern, um sie über Verkehrserziehung / Verkehrs-

sicherheit ihrer Kinder zu informieren, halte ich für richtig“ erhalten von über 90 % der aktiven und pausierenden Moderatoren Zustimmung (vgl. Bild 9-4). Etwa 85 % der Moderatoren sind auch der Meinung, dass die Inhalte von KuV zur Lebenssituation von Familien passen und mehr als drei Viertel der Moderatoren (78 %) halten den modularen Aufbau von KuV für sinnvoll.

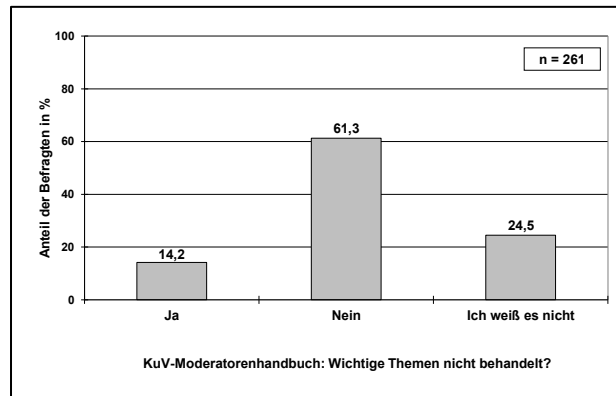


Bild 9-3: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: KuV-Moderatorenhandbuch: Wichtige Themen nicht behandelt?; Moderatorenbefragung (Frage 62)

Personen, die den jeweiligen oben beschriebenen Aussagen nur teilweise oder weniger zustimmen, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Von den acht Moderatoren, die angeben, die persönliche Ansprache nur teilweise oder eher nicht für richtig zu halten, gab niemand eine inhaltliche Begründung für diese Antwort an.

Zur Frage, warum die Inhalte von KuV als nicht hilfreich für Eltern beurteilt werden, liegen lediglich fünf Einzelnennungen vor, z. B. dass das Programm nicht zeitgemäß oder zu theoretisch sei bzw. nur Eltern kämen, die die Informationen nicht benötigten.

18 Personen machen eine Angabe dazu, warum sie meinen, dass das Programm nicht zur Lebenssituation von Familien passt. Dabei wird von jeweils mehreren Personen benannt, dass die Inhalte zu allgemein gehalten seien bzw. sich nicht auf konkrete Situationen vor Ort beziehen ließen, das Programm nicht zeitgemäß sei, Eltern sich aufgrund zeitlicher Probleme nicht mit dem Programm beschäftigen könnten und sich der Familienalltag und die Elternrolle geändert habe.

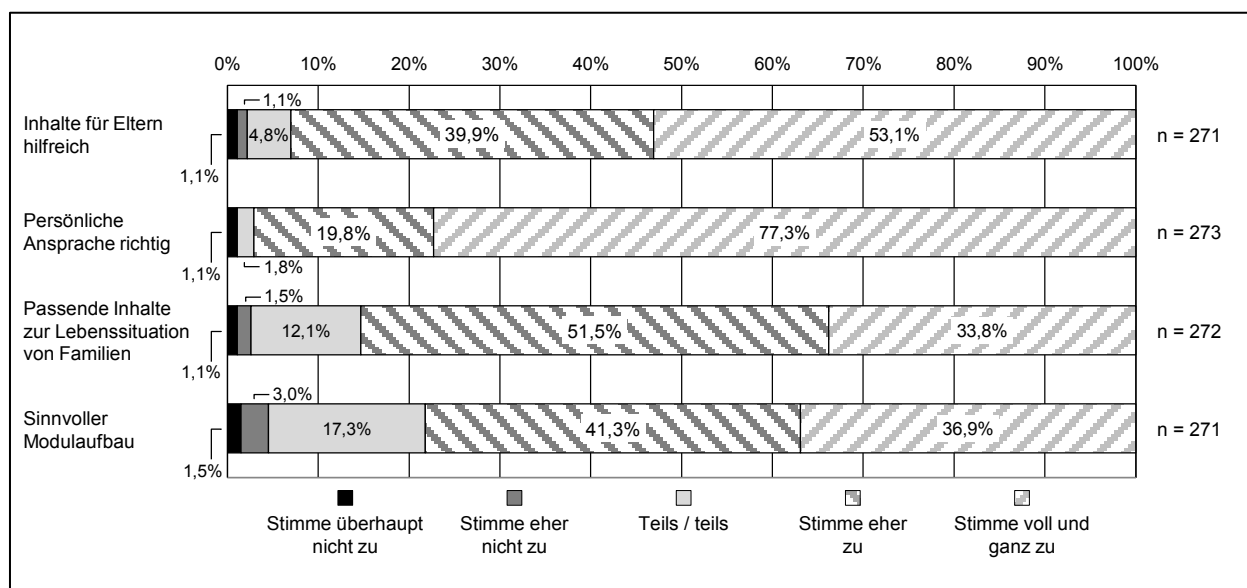


Bild 9-4: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Beurteilung KuV; Moderatorenbefragung (Frage 54)

Der Aussage, dass der modulare Aufbau von KuV sinnvoll ist, wird von etwa einem Fünftel der Befragten nur teilweise oder nicht zugestimmt. Der Großteil dieser Moderatoren ist der Meinung, dass das System in dieser Art und Weise starr und unflexibel bzw. einengend sei (63,9 %, n = 23; vgl. Tab. 9-26). Weitere zehn Personen geben an, dass sich Eltern oft nur ein bestimmtes Thema, oder andere Themen als in den Grund- und Kernmodulen vorgegeben, wünschten und darauf dann nicht flexibel eingegangen werden könne. Zwei Personen äußern außerdem, dass die Zeit in der Veranstaltung nicht ausreiche, um die verpflichtenden Themen zu behandeln. Weitere sieben Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹⁴⁸

Grund Modulsystem eher negativ bewertet	Antworten		Befragte
	n	%	%
Unflexibel / starr	23	54,8	63,9
Abweichende Elternwünsche	10	23,8	27,8
Zeitlich eng bemessen	2	4,8	5,6
Sonstiges	7	16,7	19,4
Insgesamt	42	100,0	116,7

Mehrfachantworten: 42 Antworten von 36 Befragten;

Tab. 9-26: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für eher negative Bewertung des Modulsystems (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 55)

¹⁴⁸ Die Gründe für die eher negative Beurteilung des Modulsystems werden in Anhang VIII, Tab. A9-26 dokumentiert.

Etwa sechs von zehn Moderatoren sehen keine Themen, die in den Modulen nicht behandelt werden, aber für Eltern wichtig wären (vgl. Bild 9-5). Weniger als ein Fünftel der Moderatoren (18,5 %) macht solche Themen aus und mehr als ein Fünftel (22,0 %) weiß auf diese Frage keine Antwort.

41 Personen machen auch eine Angabe dazu, welche Themen für Eltern relevant wären.¹⁴⁹ Zum Teil werden dabei Aspekte genannt, die jedoch bereits in bestehenden Modulen aufgegriffen werden, wie z. B. über Rückhaltesysteme, Fahrradmobilität, Spielfahrzeuge, Bewegungsförderung oder Vorbildverhalten von Eltern. Von mehreren Moderatoren wird angeregt, rechtliche Aspekte, wie etwa die Aufsichtspflicht, in Modulen zu behandeln, das Thema Schulweg explizit anzusprechen oder auf das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ einzugehen. Mehrere weitere Aspekte werden lediglich von einzelnen Moderatoren benannt.

Eine Überarbeitung von bestimmten Modulen halten etwa 13 % der Moderatoren für notwendig, nur jeder Zwanzigste (4,6 %) hält einzelne Module für unnötig (vgl. Tab. 9-27).¹⁵⁰ Der Großteil der befrag-

¹⁴⁹ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-relThemen dokumentiert.

¹⁵⁰ Unter den unnötigen Modulen werden von mehreren Moderatoren vor allem die Module zur allgemeinen Unfallprävention (E3) und zur kinderfreundlichen Verkehrsplanung (E4) genannt. Mehr als einmal werden außerdem Modul E10 (Kinder unterwegs mit Bus und Bahn), E8 (Besondere Verkehrssituationen in ländlichen Gemeinden) und E7 (Besondere Verkehrssituationen in der Stadt) angegeben.

Eine Überarbeitung wird von mehreren Moderatoren für die Module E1 (Kindersitze; n = 6), K2 (Kinder als Mitfahrer; n = 5) K1 (Gefahren und Grenzen im Wohnumfeld; n = 3), K4

ten aktiven und pausierenden Moderatoren (59,1 %), teilt diese Meinung nicht, etwa ein Viertel ist sich diesbezüglich unschlüssig.

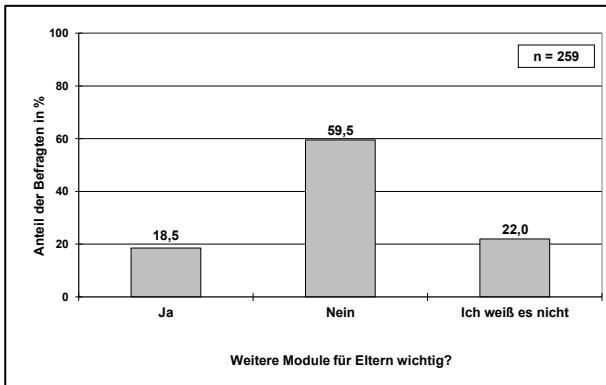


Bild 9-5: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Weitere Module für Eltern wichtig?; Moderatorenbefragung (Frage 63)

Module überarbeiten / Module unwichtig	Antworten		Befragte
	n	%	%
Nein	153	58,2	59,1
Überarbeitung	34	12,9	13,1
Unwichtig	12	4,6	4,6
Ich weiß es nicht	64	24,3	24,7
Insgesamt	263	100,0	101,5

Mehrfachantworten: 263 Antworten von 259 Befragten;

Tab. 9-27: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Module überarbeiten / Module unwichtig (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 64)

Zusammenfassung

Inhalt und Aufbau des Programms „Kind und Verkehr“ werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren als positiv bewertet. Am kritischsten wird – von etwa einem Fünftel der Moderatoren – in diesem Zusammenhang noch der modulare Aufbau von KuV gesehen. Allerdings liegen nur von 36 Befragten Angaben zu den Gründen vor. Darunter wird am häufigsten (n = 23) bemängelt, dass das Modulsystem zu unflexibel / starr ist.

Etwa sechs von zehn Moderatoren sehen keine Themen, die in den Modulen nicht behandelt werden, aber für Eltern wichtig wären. Weniger als ein Fünftel der Moderatoren macht solche Themen

(Spielfahrzeuge; n = 3), E6 (Mit dem Fahrrad unterwegs; n = 3) und E4 (Kinderfreundliche Verkehrsplanung; n = 2) für notwendig erachtet. Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-27 dokumentiert.

aus und mehr als ein Fünftel weiß auf diese Frage keine Antwort. Die von 41 Personen vorgeschlagenen weiteren Themen finden sich jedoch zum Teil schon in den vorhandenen Modulen. Eine Überarbeitung von bestimmten Modulen halten etwa 13 % der Moderatoren für nötig, nur jeder Zwanzigste hält einzelne Module für unnötig.

9.2.3 Gewinnung von Einrichtungen und Erreichung von Eltern

Ein zentraler Aspekt für die Umsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ ist, ob und wie Einrichtungen und Eltern für Veranstaltungen gewonnen werden können.

Im Durchschnitt wurden im Jahr 2017 von den Moderatoren bis zum Befragungszeitpunkt, gemessen am Median, vier Veranstaltungen bzw., gemessen am Mittelwert, etwa sieben Veranstaltungen durchgeführt (vgl. Bild 9-6).¹⁵¹ Jeweils etwa ein Fünftel der im Jahr 2017 aktiven Moderatoren hat dabei bisher keine, eine bis zwei bzw. drei bis fünf Veranstaltungen umgesetzt. 18,1 % haben zwischen sechs und zehn Veranstaltungen, 13,4 % haben elf bis 20 und etwa 8 % der aktiven Moderatoren haben mehr als 20 Veranstaltungen durchgeführt.

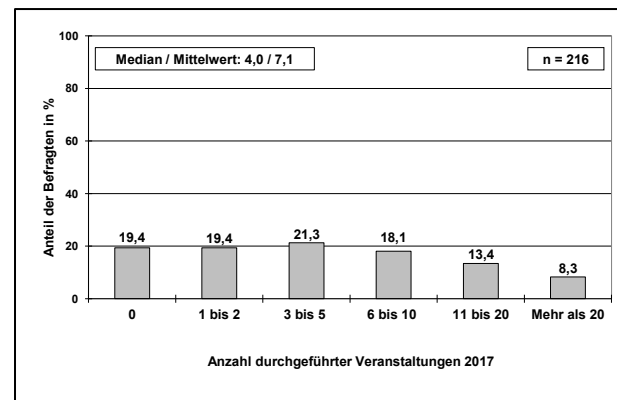


Bild 9-6: Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl durchgeführter Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43)

Darüber hinaus werden im Jahr 2017 im Durchschnitt weitere $\bar{x} = 2,3$ bzw. $\tilde{x} = 1,0$ Veranstaltungen geplant (vgl. Bild 9-7). 43,0 % der Moderatoren gehen dabei davon aus, keine weitere KuV-Veranstaltung durchzuführen, 36,0 % planen noch

¹⁵¹ Die größere Differenz zwischen Median und Mittelwert deutet darauf hin, dass wenige Moderatoren besonders viele Veranstaltungen durchgeführt haben und dadurch den Mittelwert nach oben verzerren.

eine bis drei Veranstaltungen und etwa ein Fünftel noch mehr als drei Veranstaltungen.

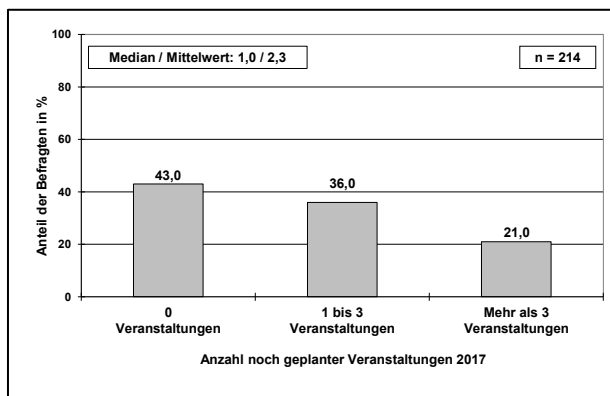


Bild 9-7: Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl noch geplanter Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43)

Bei etwas mehr als der Hälfte der aktiven Moderatoren ist im Jahr 2017 noch keine Veranstaltung abgesagt worden oder ausgefallen (vgl. Bild 9-8). Bei mehr als 12 % der Moderatoren konnten jeweils eine oder zwei geplante Veranstaltungen nicht stattfinden, für je ein Zehntel der Moderatoren waren es sogar drei bzw. mehr Veranstaltungen, die ausgefallen sind.

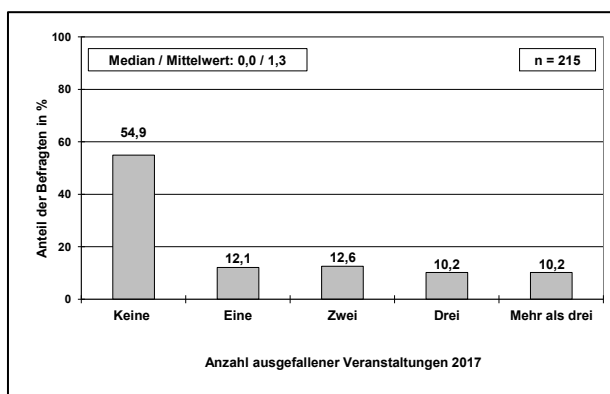


Bild 9-8: Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl ausgefallener Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43)

Nach einem Grund für möglicherweise ausgefallene Veranstaltungen wurden auch Personen gefragt, die im Jahr 2017 keine Veranstaltungen umgesetzt haben, sondern ihre Tätigkeit derzeit pausieren.¹⁵² Ist bereits einmal eine Veranstaltung

ausgefallen, werden die Hauptgründe für das Nichtzustandekommen von geplanten Veranstaltungen bei den Eltern gesehen (vgl. Tab. 9-28): Aufgrund mangelnden Interesses von Eltern wurde bei 86,6 % der Befragten und aufgrund mangelnder Zeit der Eltern bei der Hälfte der Moderatoren bereits einmal eine Veranstaltung abgesagt. Etwa ein Fünftel der Moderatoren berichtet, dass geplante Veranstaltungen nicht durchgeführt wurden, weil in der Einrichtung Personalmangel herrschte und ein Sechstel der Moderatoren führt den Ausfall darauf zurück, dass die Einrichtung zu wenig Werbung für die Veranstaltung gemacht hat. Etwa ein Zehntel der Befragten gibt einen sonstigen Grund für den Ausfall von Veranstaltungen an, darunter vor allem die eigene Krankheit oder die Krankheit von Kindern.

Gründe für Ausfall von Veranstaltungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mangelndes Interesse der Eltern	187	46,5	86,6
Mangelnde Zeit der Eltern	110	27,4	50,9
Personalmangel in der Einrichtung	46	11,4	21,3
Mangelnde Werbung durch die Einrichtung	36	9,0	16,7
Sonstiges	22	5,5	10,2
Ich weiß es nicht	1	0,2	0,5
Insgesamt	402	100,0	186,1

Mehrfachantworten: 402 Antworten von 216 Befragten;

Tab. 9-28: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für Ausfall von Veranstaltungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 44)

Um mehr über die Akquise von Veranstaltungen zu erfahren, wurden aktive und pausierende Moderatoren gefragt, auf welchem Weg sie Einrichtungen für das Programm „Kind und Verkehr“ gewinnen. Bei 79,0 % der Moderatoren ergeben sich Veranstaltungen aus einer bestehenden Kooperation heraus (vgl. Tab. 9-29). Etwa 70 % der Moderatoren sprechen gezielt einzelne Kindergärten in ihrer Umgebung an und etwa 30 % verwenden Rundschreiben oder -mails, um auf KuV aufmerksam zu machen. Unter sonstigen Wegen, Einrichtungen für KuV zu gewinnen, werden vorwiegend persönliche Kontakte, die Anfrage von Kindergärten selbst oder die Empfehlung durch andere Einrichtungen genannt.¹⁵³

¹⁵² 18,5 % der Moderatoren, die angeben, dass bei ihnen noch nie eine Veranstaltung ausgefallen ist, werden in der nachfolgenden Tabelle nicht berücksichtigt.

¹⁵³ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-29 dokumentiert.

Gewinnung von Einrichtungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Bestehende Kooperation	215	41,7	79,0
Ansprache einzelner Kindergärten in Umgebung	191	37,1	70,2
Rundschreiben / -mail	81	15,7	29,8
Sonstiges	28	5,4	10,3
Insgesamt	517	100,0	189,3

Mehrfachantworten: 515 Antworten von 272 Befragten;

Tab. 9-29: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gewinnung von Einrichtungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 51)

Einblick in die Schwierigkeiten der Umsetzung des Programms gibt Bild 9-9. Etwa ein Drittel der Moderatoren äußert sich dahingehend, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für das Programm „Kind und Verkehr“ zu gewinnen und knapp die Hälfte stimmt zu, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten meint, dass es schwierig ist, Eltern mit dem Programm zu erreichen, und über die Hälfte stimmt zu, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Nur ein Drittel der Moderatoren ist der Meinung, dass mit dem Programm auch Personen mit niedriger Bildung und Migrationshintergrund gut erreicht werden können. Die seit einigen Jahren sinkenden Umsetzungszahlen des Programms (vgl. GÜNTHER 2016: 5) und die Selektivität von KuV hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund (vgl. Abschnitt 3.2) spiegeln sich also auch in der Wahrnehmung der Moderatoren wider.

Um herauszufinden, ob es möglicherweise Ansatzpunkte gibt, Kindertagesstätten leichter für KuV zu gewinnen und Eltern besser damit zu erreichen, wurden Moderatoren, die angeben, dass die Gewinnung von Kitas oder die Erreichung von Eltern „teilweise“, „eher“ oder „voll und ganz“ schwierig ist bzw. in den letzten Jahren schwieriger geworden ist, nach Gründen, die ihrer Meinung nach zu diesem Umstand bzw. dieser Entwicklung beitragen, gefragt. Im Vergleich der Gründe wird am häufigsten als ausschlaggebend angesehen, dass Kita-Mitarbeiter bei der Teilnahme an KuV Überstunden machen müssen (vgl. Bild 9-10). Auch ein häufiger Personalwechsel und fehlende Zeit in den Kitas für Verkehrserziehungsprogramme wird jeweils von einem Viertel der hier antwortenden Moderatoren als ausschlaggebend angesehen. Bei diesen drei Gründen sind auch hohe Anteile von Moderatoren zu finden, die diesen Grund zwar für zutreffend, aber nicht für ausschlaggebend halten. Bezüglich der Aussage, dass der Stellenwert der Verkehrserziehung in der

Kita geringer geworden ist, sind sich die Moderatoren vergleichsweise uneinig: Etwa ein Drittel sieht dies jeweils nicht als Grund oder als zutreffend, aber nicht ausschlaggebend. Etwa ein Fünftel der Antwortenden wiederum sieht dies als ausschlaggebend für die schwierige Gewinnung von Kitas. Eher nicht als Grund für die schwierige Erreichung der Kindergärten sehen die Moderatoren, dass Einrichtungen skeptisch gegenüber ihnen unbekanntem Moderatoren seien oder dass es ein Überangebot an Verkehrserziehungsprogrammen in Kindertagesstätten gäbe.

Die Moderatoren hatten die Möglichkeit, weitere, ihrer Meinung nach relevante Gründe für die schwierige Gewinnung von Kindergärten zu nennen. Dies wurde von 56 Personen getan, am häufigsten wird dabei genannt, dass die Einrichtungen durch ein Überangebot anderer Elternveranstaltungen, die nichts mit Verkehrssicherheit zu tun haben, überlastet seien ($n = 21$, vgl. Tab. 9-30). Weiterhin wird häufiger angegeben, dass die Einrichtungen eine mangelnde Elternbeteiligung befürchteten und daher nicht am Programm teilnehmen ($n = 18$). Von vier Personen wird aufgeführt, dass den Kindergärten andere Themen wichtiger wären, als die Verkehrserziehung. Weitere 15 Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹⁵⁴

Um Perspektiven zu entwerfen, welche Maßnahmen dabei helfen könnten, Einrichtungen leichter für KuV zu gewinnen, wurden die Moderatoren nach Ideen gefragt, was hierzu geeignet sein könnte, oder welche Maßnahme sie bereits umsetzen. Etwa die Hälfte der Moderatoren ist diesbezüglich ratlos, 36,0 % berichten von der Umsetzung von Maßnahmen und 23,6 % haben Ideen für geeignete Maßnahmen (vgl. Tab. 9-31).

¹⁵⁴ Die Einzelnennungen der anderen Gründe für die schwierige Gewinnung von Kindergärten werden in Tab. A9-30 in Anhang VIII dokumentiert.

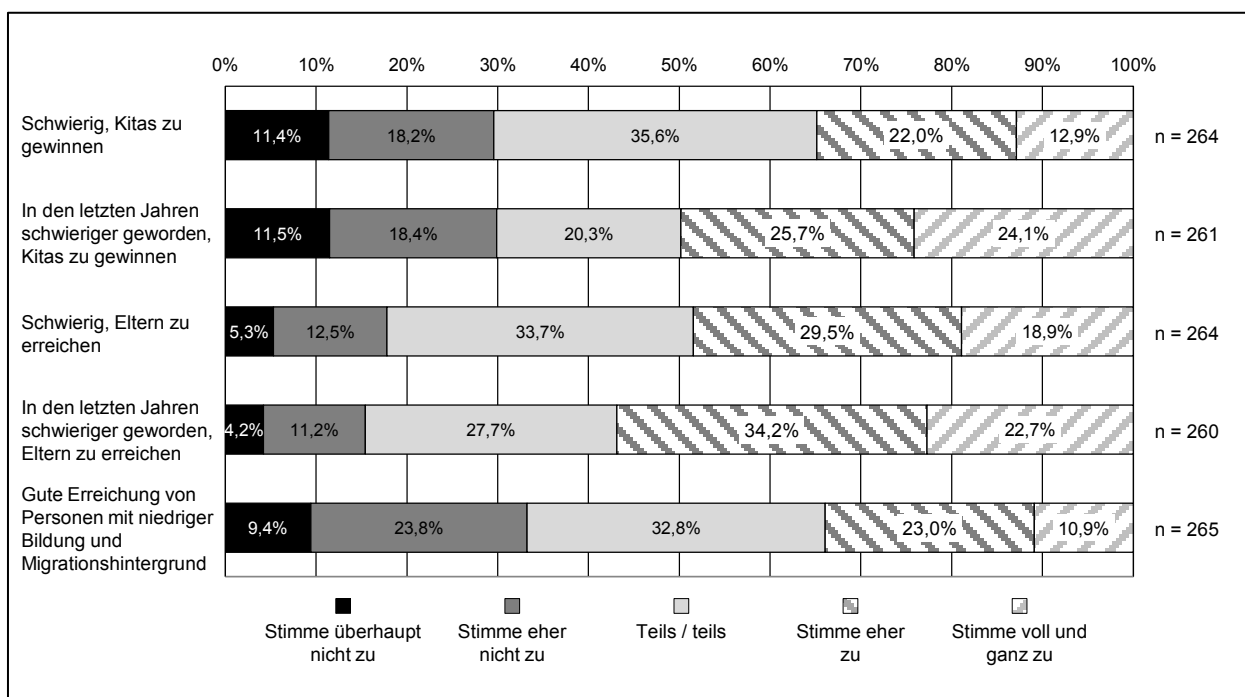


Bild 9-9: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Schwierigkeit bei der Gewinnung von Einrichtungen und Eltern; Moderatorenbefragung (Frage 65)

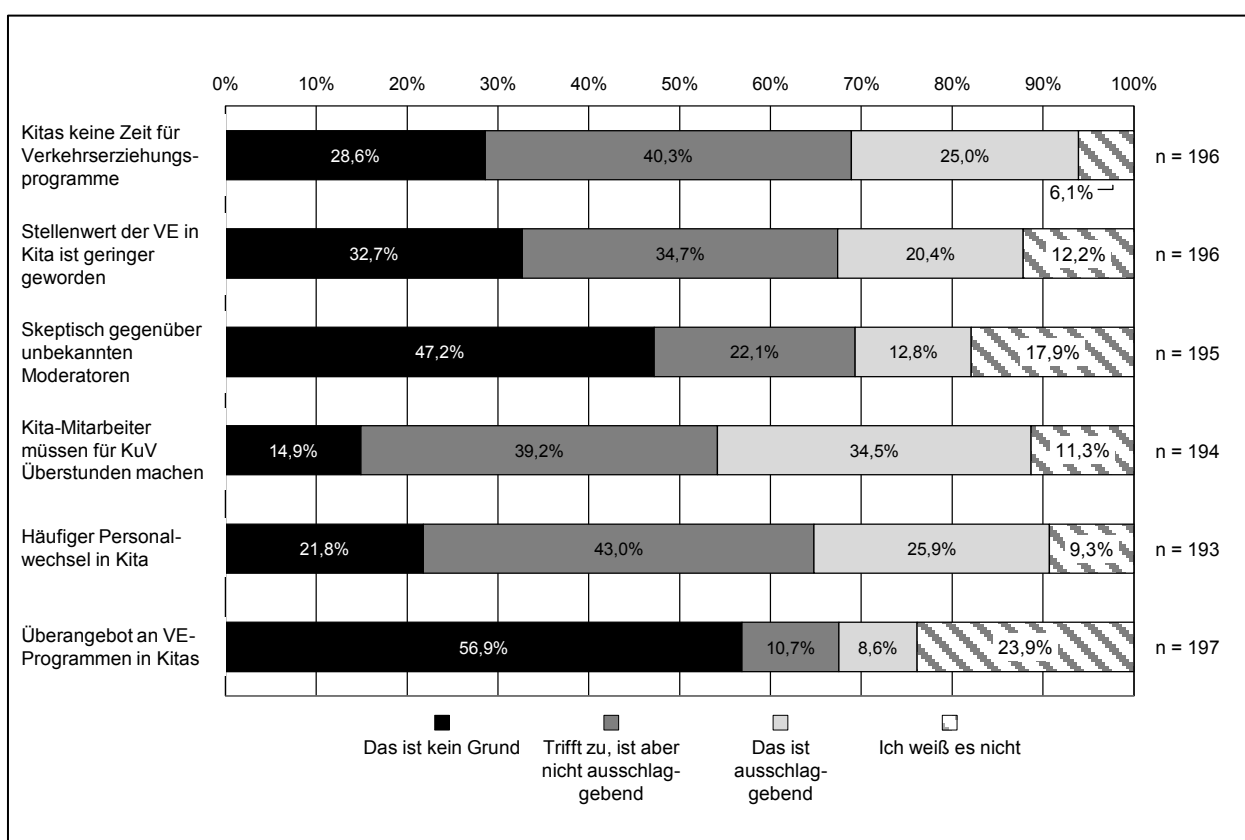


Bild 9-10: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für schwere Erreichbarkeit von Kindertagesstätten; Moderatorenbefragung (Frage 66)

Andere Gründe für Schwierigkeit bei der Gewinnung von Einrichtungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Überangebot anderer Elternveranstaltungen	21	36,2	37,5
Mangelnde Elternbeteiligung befürchtet	18	31,0	32,1
Andere Themen wichtiger	4	6,9	7,1
Sonstiges	15	25,9	26,8
Insgesamt	58	100,0	103,6

Mehrfachantworten: 58 Antworten von 56 Befragten;

Tab. 9-30: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Andere Gründe für Schwierigkeit bei der Gewinnung von Einrichtungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 66)

Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas	Antworten		Befragte
	n	%	%
Setze Maßnahmen um	93	33,3	36,0
Habe Ideen für Maßnahmen	61	21,9	23,6
Dazu fällt mir nichts ein	125	44,8	48,4
Insgesamt	280	100,0	108,1

Mehrfachantworten: 279 Antworten von 258 Befragten;

Tab. 9-31: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68)

Bei den bereits umgesetzten Maßnahmen zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen wird am häufigsten die Kombination von Elternveranstaltungen mit Programmen für Kinder oder Praxisübungen für Kinder berichtet, da hier die Einrichtungen nicht nur einen Nutzen für Eltern sehen, sondern auch gleich für die Kinder (n = 27, 33,3 %; vgl. Tab. 9-32). 17,3 % der hier antwortenden Moderatoren (n = 14) sind der Meinung, dass ein von ihnen geführtes persönliches Gespräch hilft, die Einrichtung leichter für KuV zu gewinnen. Jeweils neun Moderatoren (11,1 %) meinen, dass ein regelmäßiger Kontakt bzw. die Unterstützung der Einrichtung, z. B. bei der Planung der Veranstaltung, hilfreich ist. Weitere sieben Personen (8,6 %) heben hervor, dass der telefonische Kontakt die Gewinnung vereinfacht. Jeweils fünf Moderatoren (6,2 %) kombinieren die Akquise von KuV mit anderen Elternprogrammen oder Veranstaltungen von Eltern (z. B. Elternkaffee) bzw. nutzen Netzwerke, z. B. mit der Polizei, dafür. Vier Befragte (4,9 %) betonen die Wichtigkeit der zeitlichen Flexibilität. Von je drei Moderatoren (3,7 %) wird weiterhin genannt, KuV im Rahmen anderer Veranstaltungen in der Einrichtung vorzustellen, dies bei der Fortbildung von Erzieherinnen zu tun und Ver-

anstaltungen frühzeitig zu planen. Weitere Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst (n = 9, 11,1 %).¹⁵⁵

Umgesetzte Maßnahmen um Kita leichter zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kombination mit Kinderprogrammen / Praxisübungen	27	27,6	33,3
Persönliches Gespräch	14	14,3	17,3
Regelmäßiger Kontakt	9	9,2	11,1
Einrichtung unterstützen	9	9,2	11,1
Telefonischer Kontakt	7	7,1	8,6
Kombination mit anderen Elternprogrammen / -veranstaltungen	5	5,1	6,2
Nutzung Netzwerke	5	5,1	6,2
Zeitliche Flexibilität	4	4,1	4,9
Vorstellung bei anderer Veranstaltung	3	3,1	3,7
Fortbildung Erzieherinnen	3	3,1	3,7
Frühzeitige Planung	3	3,1	3,7
Sonstiges	9	9,2	11,1
Insgesamt	98	100,0	121,0

Mehrfachantworten: 98 Antworten von 81 Befragten;

Tab. 9-32: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68)

Als Idee für Maßnahmen, um Einrichtungen leichter für KuV zu gewinnen, wird vornehmlich die Öffentlichkeitsarbeit für das Programm, wie etwa mediale Werbung, genannt (n = 14, 22,6 %; vgl. Tab. 9-33). Auch hier wird vorgeschlagen, das Programm „Kind und Verkehr“ mit Zielgruppenprogrammen oder Praxisübungen für Kinder zu kombinieren (n = 10, 16,1 %). Acht Moderatoren (12,9 %) schlagen vor, dass angeregt werden sollte, über KuV bereits in der Berufsausbildung von Erzieherinnen zu informieren. Die von einigen bereits umgesetzte persönliche Ansprache wird ebenso von sieben Personen (11,3 %) als Maßnahme vorgeschlagen. Je vier Moderatoren (6,5 %) äußern des Weiteren die Idee, Träger von Kindertagesstätten in die Akquise mit einzubeziehen oder den Kitas kleine Geschenke für die Teilnahme an KuV anzubieten. Vorgeschlagen wird außerdem, wie auch bereits bei den umgesetzten

¹⁵⁵ Für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema und z. B. die Erarbeitung von Best Practice-Beispielen kann es sinnvoll sein, auch hier nicht aufgeführte Einzelnennungen zu betrachten bzw. mit den Moderatoren gemeinsam Ideen zu erörtern (vgl. Tab. A9-32 und Tab. A9-33 in Anhang VIII).

Maßnahmen genannt, Netzwerke bzw. Kooperationen zu nutzen und die Einrichtungen zu unterstützen (jeweils $n = 3$, 4,8 %). Weitere Einzelnennungen ($n = 16$, 25,8 %) werden in der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.¹⁵⁶

Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Öffentlichkeitsarbeit / Werbung	14	20,3	22,6
Kombination mit Kinderprogrammen / Praxisübungen	10	14,5	16,1
Information in Berufsausbildung	8	11,6	12,9
Persönliche Ansprache	7	10,1	11,3
Träger miteinbeziehen	4	5,8	6,5
Geschenke	4	5,8	6,5
Netzwerke / Kooperationen nutzen	3	4,3	4,8
Einrichtungen unterstützen	3	4,3	4,8
Sonstiges	16	23,2	25,8
Insgesamt	69	100,0	111,3

Mehrfachantworten: 69 Antworten von 62 Befragten;

Tab. 9-33: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68)

Hinsichtlich der schwierigen bzw. schwieriger gewordenen Erreichbarkeit der Eltern durch KuV sind sich die Moderatoren über die ausschlaggebenden Gründe weitgehend einig: Demnach haben Eltern allgemein ein geringes Interesse an Elternabenden bzw. Elternveranstaltungen dieser Art, haben zu wenig Zeit, erkennen nicht den Nutzen, den sie vom Besuch einer KuV-Veranstaltung haben können, und haben allgemein ein geringes Interesse an den Themen „Verkehrserziehung“ / „Verkehrssicherheit von Kindern“ (vgl. Bild 9-11). Dass sich Eltern anderweitig über das Thema informieren, wird von etwa 31 % der Moderatoren als zutreffend, aber nicht ausschlaggebend für ihre schwere Erreichbarkeit gesehen. Auffallend ist, dass etwa ein Drittel der Moderatoren diesbezüglich keine inhaltliche Antwort geben kann.

36 Personen, machen von der Möglichkeit Gebrauch, weitere Gründe für die schwere Erreichbarkeit von Eltern anzugeben (vgl. Tab. 9-34). Dabei wird häufig vorgebracht, dass die Eltern kein ausreichendes Verantwortungsgefühl bzw. Gefah-

renbewusstsein haben ($n = 13$) und dass es auch für die Eltern ein Überangebot an Veranstaltungen gibt ($n = 11$). Von sieben Moderatoren wird außerdem genannt, dass Eltern oft durch die Berufstätigkeit verhindert sind oder keine Zeit haben. Weitere elf Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹⁵⁷

Um die von den Moderatoren benannten Hauptgründe für die schwierige bzw. schwieriger gewordene Ansprache von Eltern in ein Gesamtbild einzuordnen, werden weitere Perspektiven miteinbezogen. Die an KuV teilnehmenden Einrichtungen wurden im Rahmen des „Datenblatt Einrichtung“ gefragt, ob sie der Meinung sind, dass es in den letzten Jahren schwerer geworden ist, Eltern durch eine Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“ zu erreichen und falls ja, warum dies der Fall ist. Die Einrichtungen scheinen mit 57,7 % Zustimmung überwiegend die Einschätzung der Moderatoren zu teilen, dass Eltern zunehmend schwieriger mit einschlägigen Elternveranstaltungen erreicht werden können (vgl. Tab. 9-35). Auch von den Einrichtungen wird die mangelnde Zeit der Eltern überwiegend als Grund für ihre schwierige Erreichbarkeit gesehen (54,9 %; vgl. Tab. 9-36). An zweiter Stelle steht aus Sicht der Fachkräfte mit je 17,3 % ($n = 23$) das geringe Interesse der Eltern am Thema und, dass Eltern allgemein schwer mit Elternveranstaltungen zu erreichen sind. Auch die Einrichtungen sehen das mangelnde Verantwortungsgefühl der Eltern, indem sie berichten, dass diese keine Notwendigkeit für die Teilnahme an der Veranstaltung sehen ($n = 19$). Weitere Einrichtungen geben an, dass die Eltern bereits über das Thema informiert sind ($n = 6$), und dass es allgemein zu viele Veranstaltungen für Eltern gibt ($n = 5$). Weitere zehn Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.

¹⁵⁶ Die Einzelnennungen zu den Ideen für Maßnahmen, um Einrichtungen leichter für KuV zu gewinnen, werden in Tab. A9-33 in Anhang VIII dokumentiert.

¹⁵⁷ Die Einzelnennungen der anderen Gründe für die schwierige Gewinnung von Kindergärten werden in Tab. A9-34 in Anhang VIII dokumentiert.

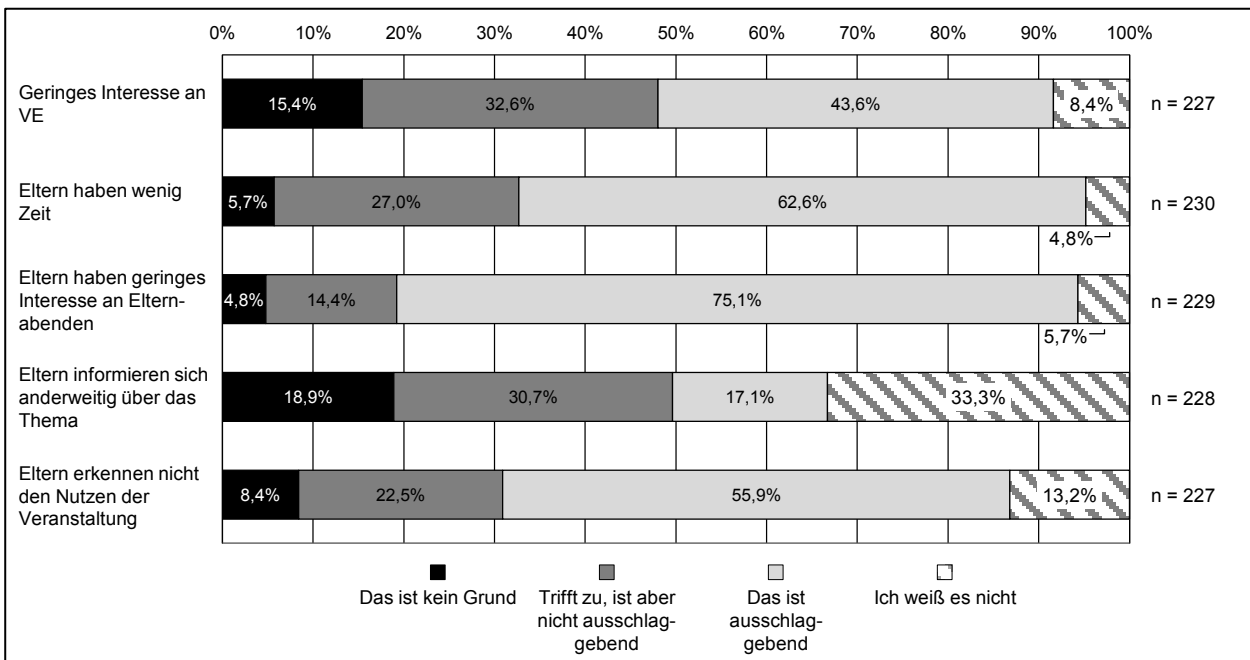


Bild 9-11: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für schwere Erreichbarkeit von Eltern; Moderatorenbefragung (Frage 67)

Andere Gründe für schwere Erreichbarkeit von Eltern	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mangelndes Verantwortungsgefühl / Gefahrenbewusstsein	13	31,0	36,1
Überangebot an Veranstaltungen	11	26,2	30,6
Berufstätig / keine Zeit	7	16,7	19,4
Sonstiges	11	26,2	30,6
Insgesamt	42	100,0	116,7

Mehrfachantworten: 42 Antworten von 36 Befragten;

Tab. 9-34: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Andere Gründe für schwere Erreichbarkeit von Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 67)

Erschwerte Erreichbarkeit der Eltern	%
Nein	42,3
Ja	57,7
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	248

Tab. 9-35: An KuV teilnehmende Einrichtungen: Erschwerte Erreichbarkeit der Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 11)

Gründe für erschwerte Erreichbarkeit der Eltern	Antworten		Befragte
	n	%	%
Keine / wenig Zeit	73	45,9	54,9
Kein Interesse an VE	23	14,5	17,3
Eltern sind allgemein schwierig zu erreichen	23	14,5	17,3
Keine Notwendigkeit gesehen	19	11,9	14,3
Bereits informiert	6	3,8	4,5
Zu viele Veranstaltungen	5	3,1	3,8
Sonstiges	10	6,3	7,5
Insgesamt	159	100,0	119,5

Mehrfachantworten: 159 Antworten von 133 Befragten;

Tab. 9-36: An KuV teilnehmende Einrichtungen: Gründe für erschwerte Erreichbarkeit der Eltern (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 11)

In Abschnitt 7.2 wird des Weiteren die Perspektive der Eltern zum Informationsverhalten deutlich. In Verbindung mit der hier betrachteten Problematik lässt sich feststellen, dass sich etwa die Hälfte der befragten Eltern, egal ob Teilnehmer an der KuV-Veranstaltung oder nicht, durchaus über das Thema Verkehrserziehung informiert und als Hauptgrund dafür auch das eigene Interesse nennt. Als Informationswege werden hierbei jedoch viele weitere Wege genannt, Informationsveranstaltungen spielen dabei eher eine untergeordnete Rolle. Der Großteil der befragten Eltern der Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe hält jedoch eine Elternveran-

staltung für geeignet, um über das Thema Verkehrserziehung informiert zu werden (vgl. Abschnitt 7.3). Insgesamt widerspricht dies also der Ansicht der Moderatoren, dass Eltern generell kein Interesse an Veranstaltungen dieser Art hätten.¹⁵⁸ Zudem nutzen Eltern (auch) weitere Wege zur Informierung, was von den Moderatoren weniger erkannt wird (vgl. Bild 9-11).

Auch bezüglich der Erreichung von Eltern – sowohl allgemein als auch speziell bezogen auf schwer erreichbare Eltern – wurden die Moderatoren gefragt, welche Maßnahmen sie bereits umsetzen oder für geeignet halten, um Eltern besser zu erreichen. Bezogen auf Eltern allgemein setzen etwa 28 % der Moderatoren bereits eigene Maßnahmen um, etwa ein Viertel hat Ideen für geeignete Maßnahmen und etwas mehr als die Hälfte der Befragten gibt an, dass ihnen dazu nichts einfällt (vgl. Tab. 9-37).

Maßnahmen zur Erreichung von Eltern	Antworten		Befragte
	n	%	%
Umsetzung von Maßnahmen	72	26,8	28,2
Ideen für Maßnahmen	64	23,8	25,1
Dazu fällt mir nichts ein.	133	49,4	52,2
Insgesamt	270	100,0	105,5

Mehrfachantworten: 269 Antworten von 255 Befragten;

Tab. 9-37: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen zur Erreichung von Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69)

Als umgesetzte Maßnahmen, um Eltern allgemein besser zu erreichen, berichten die meisten Moderatoren davon, Kinder in die Veranstaltung zu integrieren ($n = 18$, 29,0 %; vgl. Tab. 9-38). Jeweils sieben Befragte (11,3 %) äußern außerdem, Eltern direkt anzusprechen und einzuladen oder die Einrichtung bzw. den Elternbeirat in die Einladung miteinzubeziehen. Sechs Moderatoren (9,7 %) geben an, das Interesse von Eltern zu wecken, indem sie sich auf eine konkrete örtliche Situation beziehen. Von je vier Personen (6,5 %) wird zum Ausdruck gebracht, Eltern mit Informationsmaterial, vor und nach der Veranstaltung (z. B. vorab Plakate, Flyer), zu locken oder die Eltern über ihre Kinder

¹⁵⁸ Allerdings muss dabei auch berücksichtigt werden, dass durch die Beteiligung an der Befragung bereits eine gewisse Sensibilisierung für das Thema „Verkehrserziehung“ / „Verkehrssicherheit von Kindern“ zum Ausdruck gebracht werden kann.

zur Veranstaltung einzuladen. Weitere 18 Einzelnennungen (29,0 %) werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.

Umgesetzte Maßnahmen um Eltern allgemein besser zu erreichen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Einbeziehung der Kinder	18	28,1	29,0
Eltern direkt ansprechen	7	10,9	11,3
Einrichtung / Elternbeirat einbeziehen	7	10,9	11,3
Bezug auf örtliche Situation	6	9,4	9,7
Informationsmaterial	4	6,3	6,5
Kinder laden ein	4	6,3	6,5
Sonstiges	18	28,1	29,0
Insgesamt	64	100,0	103,2

Mehrfachantworten: 64 Antworten von 62 Befragten;

Tab. 9-38: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen, um Eltern allgemein besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69)

Als entsprechende Ideen äußern die Moderatoren, wie auch bei der leichteren Gewinnung von Einrichtungen, dass mehr Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erfolgen sollte ($n = 30$, 43,5 %; vgl. Tab. 9-39). Jeweils sechs Befragte schlagen vor, Kinder in die Veranstaltung einzubeziehen oder das Programm bei Eltern im Rahmen von anderen Veranstaltungen zu bewerben. Drei Personen regen an, KuV verpflichtend zu machen, wobei offen bleibt, von wem diese Pflicht an die Eltern herangetragen werden sollte. Auch hier finden sich viele weitere Einzelnennungen, die in der Darstellung der Befunde unter „Sonstiges“ gefasst werden ($n = 25$, 36,2 %).¹⁵⁹

Schwer erreichbare Eltern stellen die Moderatoren vor große Probleme. Zwar äußern zahlreiche Moderatoren hierzu Ideen (22,1 %) oder beschreiben bereits umgesetzte Maßnahmen (17,0 %; vgl. Tab. 9-40). Zwei Drittel der Befragten (65,6 %) bringt jedoch zum Ausdruck, dazu keine Idee zu haben.

¹⁵⁹ Auch hier kann es für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema und z. B. der Erarbeitung von Best Practice-Beispielen sinnvoll sein, auch im Text nicht aufgeführte Einzelnennungen zu betrachten bzw. mit den Moderatoren gemeinsam Ideen zu erörtern (vgl. Tab. A9-38 und Tab. A9-39 in Anhang VIII).

Ideen für Maßnahmen, um Eltern allgemein besser zu erreichen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Öffentlichkeitsarbeit / Werbung	30	42,9	43,5
Einbezug Kinder	6	8,6	8,7
Werbung im Rahmen anderer Veranstaltungen	6	8,6	8,7
Pflichtveranstaltung	3	4,3	4,3
Sonstiges	25	35,7	36,2
Insgesamt	70	100,0	101,4

Mehrfachantworten: 70 Antworten von 69 Befragten;

Tab. 9-39: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen, um Eltern allgemein besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69)

Maßnahmen Erreichung schwer erreichbarer Eltern	Antworten		Befragte
	n	%	%
Umsetzung von Maßnahmen	43	16,2	17,0
Ideen für Maßnahmen	56	21,1	22,1
Dazu fällt mir nichts ein.	166	62,6	65,6
Insgesamt	266	100,0	104,7

Mehrfachantworten: 265 Antworten von 253 Befragten;

Tab. 9-40: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen Erreichung schwer erreichbarer Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70)

Unter den bereits umgesetzten einschlägigen Maßnahmen findet sich vor allem der Einsatz von Dolmetschern, sowohl professionellen als auch anwesenden fremdsprachigen Eltern oder Erzieherinnen ($n = 13$, 31,0 %; vgl. Tab. 9-41). Weitere sieben Moderatoren (16,7 %) geben an, praktische Übungen umzusetzen, bei denen es weniger auf Sprache und mehr auf Zeigen bzw. Vormachen ankommt. Eine persönliche, individuelle Ansprache wählen sechs Befragte (14,3 %). Jeweils fünf Personen (11,9 %) berichten, sich dabei Hilfe von Behörden oder anderen Institutionen zu holen oder Material in mehreren Sprachen anzubieten. Vier Moderatoren (9,5 %) führen bei Bedarf auch zusätzliche Veranstaltungen durch. Weitere elf Einzelnennungen werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.¹⁶⁰

¹⁶⁰ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-41 dokumentiert.

Umgesetzte Maßnahmen, um schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Einsatz von Dolmetschern	13	25,5	31,0
Praktische Übungen	7	13,7	16,7
Persönliche Ansprache	6	11,8	14,3
Hilfe von Behörde / anderer Institution	5	9,8	11,9
Material in anderer Sprache	5	9,8	11,9
Zusätzliche Veranstaltungen	4	7,8	9,5
Sonstiges	11	21,6	26,2
Insgesamt	51	100,0	121,4

Mehrfachantworten: 51 Antworten von 42 Befragten;

Tab. 9-41: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen, schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70)

Ideen für Maßnahmen, um schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Mehrsprachige Materialien	13	18,6	23,6
Einsatz Dolmetscher	11	15,7	20,0
Persönliche Ansprache	8	11,4	14,5
Gezielte Werbung	6	8,6	10,9
Fremdsprachige Moderatoren	5	7,1	9,1
Praktische Übungen	5	7,1	9,1
Orte mit Zielgruppe aufsuchen	4	5,7	7,3
Zusätzliche Veranstaltungen	4	5,7	7,3
Pflichtveranstaltung	3	4,3	5,5
Sonstiges	11	15,7	20,0
Insgesamt	70	100,0	127,3

Mehrfachantworten: 70 Antworten von 55 Befragten;

Tab. 9-42: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen, um schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70)

Unter den Ideen für Maßnahmen finden sich auch bereits von (anderen) Moderatoren schon umgesetzte Maßnahmen, wie z. B. der Einsatz von mehrsprachigen Materialien und Dolmetschern¹⁶¹, die persönliche Ansprache, und das Durchführen von praktischen Übungen oder die Umsetzung von zusätzlichen Veranstaltungen (vgl. Tab. 9-42). Weiterhin wird vorgeschlagen, gezielte Werbung für diese Zielgruppen zu machen ($n = 6$, 10,9 %), Orte aufzusuchen, an denen die Zielgruppe ver-

¹⁶¹ Erwähnenswert ist, dass in diesem Zusammenhang häufiger auch die Frage der Finanzierung von Dolmetschern im Rahmen der ehrenamtlichen Umsetzung aufgeworfen wurde.

mehrt anzutreffen ist ($n = 4$, 7,3 %) oder vermehrt fremdsprachige Moderatoren auszubilden ($n = 5$, 9,1 %). Wie auch bezüglich der generellen besseren Erreichung von Eltern wird vorgeschlagen, die Teilnahme an der KuV-Veranstaltung verpflichtend zu machen ($n = 3$, 5,5 %). Auch hier finden sich weitere Einzelnennungen, die unter „Sonstiges“ zusammengefasst werden.¹⁶²

Zusammenfassung

Im Durchschnitt haben die Moderatoren im Jahr 2017 bis zum Befragungszeitpunkt vier Veranstaltungen durchgeführt und planen für den Rest des Jahres noch ein bis zwei Elternveranstaltungen. Bei etwas mehr als der Hälfte der aktiven Moderatoren ist im Jahr 2017 noch keine Veranstaltung abgesagt worden oder ausgefallen. Die Hauptgründe für das Nichtzustandekommen von geplanten Veranstaltungen werden bei den Eltern gesehen (mangelndes Interesse und mangelnde Zeit).

KuV-Veranstaltungen ergeben sich vor allem aufgrund bereits bestehender Kontakte und der gezielten Ansprache von Kindergärten in der Umgebung. Die seit einigen Jahren sinkenden Umsetzungszahlen des Programms und die Selektivität von KuV hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund spiegeln sich auch in der Wahrnehmung der Moderatoren wider.

Als ausschlaggebende Gründe für die Schwierigkeit, Kindertagesstätten für KuV zu gewinnen, gelten, dass Kita-Mitarbeiterinnen für KuV Überstunden machen müssen, ein häufiger Personalwechsel in den Kitas stattfindet und die Einrichtungen keine Zeit für Verkehrserziehungsprogramme mehr haben. Ein Fünftel der Moderatoren, die bei der Gewinnung von Kitas Schwierigkeiten sehen, macht auch einen geringer gewordenen Stellenwert von Verkehrserziehung in den Einrichtungen aus.

Mehr als die Hälfte der Befragten setzt bereits Maßnahmen um oder hat entsprechende Ideen, um Kitas leichter für KuV zu gewinnen. Bei den bereits umgesetzten Maßnahmen zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen wird am häufigsten die Kombination von Elternveranstaltungen mit Programmen für Kinder oder Praxisübungen für Kinder berichtet. Als Idee für Maßnahmen, um Einrichtungen leichter für KuV zu gewinnen, wird vornehmlich die Öffentlichkeitsarbeit für das Programm, wie etwa mediale Werbung, genannt.

Hinsichtlich der schwierigen bzw. schwieriger gewordenen Erreichbarkeit der Eltern durch KuV sind sich die Moderatoren über die ausschlaggebenden Gründe weitgehend einig: Demnach hätten Eltern allgemein ein geringes Interesse an Elternabenden bzw. Elternveranstaltungen dieser Art, hätten zu wenig Zeit, würden den Nutzen nicht erkennen, den sie vom Besuch einer KuV-Veranstaltung haben könnten, und hätten allgemein ein geringes Interesse an den Themen „Verkehrserziehung“ / „Verkehrssicherheit von Kindern“. Auch die befragten Kindertagesstätten, in denen eine KuV-Elternveranstaltung stattgefunden hat, teilen die Einschätzung der Moderatoren, dass es in den letzten Jahren schwerer geworden sei, Eltern für eine Veranstaltung zur „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“ zu gewinnen.

Knapp weniger als die Hälfte der Moderatoren setzt bereits Maßnahmen um, oder hat Ideen, wie Eltern besser erreicht werden können. Die meisten Moderatoren, die bereits entsprechend aktiv sind, berichten davon, Kinder in die Veranstaltung mit einzubeziehen. Als entsprechende Ideen äußern die Moderatoren, wie auch bei der leichteren Gewinnung von Einrichtungen, vor allem, dass mehr Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erfolgen sollte.

Schwer erreichbare Eltern stellen die Moderatoren vor große Probleme. Zwar haben zahlreiche Moderatoren hierzu Ideen oder beschreiben bereits umgesetzte Maßnahmen. Zwei Drittel der Befragten äußern jedoch, dazu keine Idee zu haben. Unter den bereits umgesetzten einschlägigen Maßnahmen findet sich vor allem der Einsatz von Dolmetschern, sowohl professionellen als auch anwesenden fremdsprachigen Eltern oder Erzieherinnen. Unter den Ideen für Maßnahmen finden sich auch bereits von (anderen) Moderatoren schon umgesetzte Maßnahmen.

Insgesamt zeigt sich, dass Moderatoren in der Umsetzung häufiger mit Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Einrichtungen oder der Erreichung der Zielgruppe Eltern allgemein und speziell bezogen auf schwer erreichbare Gruppen, wie Personen mit niedriger Bildung oder Migrationshintergrund, zu kämpfen haben. Jedoch wurden mit der Zeit vielfältige Strategien entwickelt, um damit umzugehen und es gibt auch kreative Lösungsansätze, weitere Maßnahmen umzusetzen.

¹⁶² Vgl. hierzu Tab. A9-42 in Anhang VIII.

9.2.4 Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit

Um die Sicht der Moderatoren auf das Programm „Kind und Verkehr“ zusammenfassend abzubilden, wurden die Ehrenamtlichen mittels der Möglichkeit, Freitextantworten zu formulieren, um ihre Einschätzung dazu gebeten, was sie am Programm besonders gelungen, nicht gelungen und was sie für verbesserungswürdig halten.

Am Programm KuV besonders gelungen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Inhalt und Aufbau des Programms	51,3	47,1	42,9	49,5
Art der Veranstaltung ^a	11,7	2,9	14,3	10,6
Erreichung Zielgruppe ^a	13,0	2,9	7,1	10,6
Informationsbroschüren ^a	7,1	14,7	17,9	9,7
Medien allg. ^a	3,9	14,7	3,6	5,6
Insgesamt gut ^a	4,5	11,8	0	5,1
Moderatorenhandbuch ^a	5,2	8,8	0	5,1
Moderatoren-ausbildung ^a	4,5	5,9	3,6	4,6
Sonstiges	21,4	11,8	21,4	19,9
Insgesamt	122,6	120,6	110,8	120,8
Anzahl (n)	154	34	28	216

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-43: Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV besonders gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 74)

Besonders gelungen findet etwa die Hälfte der Moderatoren, die diese Frage beantworteten, den Inhalt und den Aufbau von KuV (vgl. Tab. 9-43). Etwa ein Zehntel der Befragten lobt jeweils die Art der Veranstaltung, in deren Rahmen KuV umgesetzt wird, dass die Zielgruppe gut erreicht wird und die Informationsbroschüren für Eltern. Für gut befunden werden – im Rahmen dieser Frage – von jeweils etwa 5 % der Moderatoren die Medien allgemein, das Programm insgesamt, das Moderatorenhandbuch und die Moderatorenausbildung. Aspekte, die nur von weniger als zehn Moderatoren genannt wurden, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst (19,9 %). Darunter befinden sich

Nennungen die sich auf die Praxisnähe des Programms, das Projekthandbuch, die Kurzfilme, den Programmteil Direktansprache / Projektbegleitung, die Mitarbeit der Eltern, die Materialien allgemein, die Betreuung durch den Umsetzerverband bzw. den DVR und das hohe fachliche Niveau des Programms allgemein beziehen.¹⁶³ Im Vergleich der aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren fällt auf, dass die am zweit- und dritthäufigsten genannten Kategorien tendenziell eher von aktiven oder nicht mehr aktiven und weniger von pausierenden Moderatoren genannt werden. Dagegen findet sich Lob für Medien und Materialien eher von pausierenden oder auch von nicht mehr aktiven Moderatoren. Die gefundenen Unterschiede sind statistisch nicht signifikant bzw. deren Signifikanz kann aufgrund teilweise geringer Zellenbesetzungen nicht getestet werden.

Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, machen nur etwa 30 % der Moderatoren, also 100 Personen eine Angabe.¹⁶⁴ Bei den Nennungen kristallisiert sich kein zentraler Kritikpunkt heraus, vielmehr gibt es eine größere Anzahl an Aspekten, die von jeweils nicht vielen Moderatoren genannt werden (vgl. Tab. 9-44). Am häufigsten wird – von etwa einem Fünftel der Moderatoren, die eine Angabe zu dieser Frage machen – für nicht gelungen befunden, dass die Medien des Programms nicht gut oder veraltet seien. Rund jeweils ein Zehntel der Befragten kritisiert die Art und Weise der Abrechnung von Veranstaltungen, die Vorgaben dazu, welche Module verpflichtend umgesetzt werden müssen, die Kurzfilme und die Veranstaltungsvorgaben (z. B. Dauer, Teilnehmerzahl). Etwa die Hälfte der Nennungen sammelt sich in Kategorien, die von jeweils weniger als zehn Moderatoren genannt werden. Darunter befinden sich die Themen Zeitaufwand bzw. Aufwandsentschädigung, die Problematik, Eltern zu motivieren, allgemein Schwierigkeiten bei der Umsetzung, das Modulsystem allgemein, dass es im Programm unwichtige, veraltete oder zu theoretische Inhalte gäbe, und dass die Beschaffung von Medien häufiger Probleme bereiten würde. Außerdem gibt es weitere 15 Einzelnennungen.¹⁶⁵ Im Vergleich der aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Moderatoren ist auffällig, dass die Vorgaben zur Modulbehand-

¹⁶³ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-43 dokumentiert.

¹⁶⁴ 29 Personen, die sich dazu äußern, aber explizit angeben, „Nichts“ nicht gelungen zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 100 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

¹⁶⁵ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-44 dokumentiert.

lung von pausierenden Moderatoren anteilmäßig deutlich häufiger kritisiert werden, als von aktiven oder nicht mehr aktiven Moderatoren. Signifikante Unterschiede finden sich zwischen den betrachteten Gruppen hinsichtlich der Kritikpunkte nicht bzw. können aufgrund der teilweise geringen Zellenbesetzungen nicht getestet werden.

Am Programm KuV nicht gelingen	Aktiv	Pausie- rend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Medien nicht gut / veraltet ^a	17,6	21,4	33,3	21,0
Abrechnung ^a	11,8	14,3	11,1	12,0
Vorgaben Modulbehand- lung ^a	8,8	28,6	5,6	11,0
Filme nicht gut / veraltet ^a	14,7	7,1	0	11,0
Veranstal- tungs- vorgaben ^a	10,3	0	22,2	11,0
Sonstiges	42,6	57,1	61,1	48,0
Insgesamt	105,8	128,5	133,3	114,0
Anzahl (n)	68	14	18	100

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-44: Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV nicht gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 75)

Eine Meinung dazu, was am Programm „Kind und Verkehr“ verbessert werden sollte, äußern 38,6 % der Befragten, also 131 Personen.¹⁶⁶ Wie bereits bei den nicht gelungenen Aspekten am häufigsten genannt, werden die Medien des Programms entsprechend auch am häufigsten für verbesserungswürdig gehalten (vgl. Tab. 9-45). 18,3 % der KuV-Moderatoren wünschen sich, in der Gestaltung der Umsetzung mehr Flexibilität, was sich ebenfalls mit den kritisierten Aspekten zu Vorgaben zu Modulen und der Veranstaltung deckt. Etwa ein Zehntel der Befragten, die sich zu dieser Frage äußern, sieht Verbesserungsmöglichkeiten bei der Werbung für das Programm. Insbesondere wird hier häufiger erwähnt, dass diese durch den Umsetzerverband bzw. den DVR erfolgen sollte, wodurch die Moderatoren bei der Akquise von Veranstaltung und

¹⁶⁶ 22 Personen, die sich dazu äußern, aber explizit angeben, am Programm alles gut zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 131 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

Veranstaltungsteilnehmer unterstützt werden können. Wie bei den Kritikpunkten sammeln sich auch die Verbesserungsvorschläge von etwas über der Hälfte der Befragten in nur seltener genannten Kategorien. Geäußert wird von den Moderatoren hierbei, dass es einen stärkeren Praxisbezug im Programm geben sollte, der Prozess der Abrechnung und die Aufwandsentschädigung verbesserungswürdig ist, dass Informationen zu aktuellen Themen der Verkehrssicherheit von den Umsetzern wünschenswert wären, die Fortbildung verbessert werden sollte, das Programm auch an Menschen mit Migrationshintergrund besser angepasst werden sollte, weitere Themen hinzugefügt bzw. Inhalte aktualisiert werden sollten und Eltern in der Gesellschaft ihre Verantwortung für die Verkehrserziehung klar gemacht werden sollte. Darüber hinaus gibt es 30 weitere Einzelnennungen.¹⁶⁷ Pausierende Moderatoren sprechen in Bezug auf Verbesserungsmöglichkeiten tendenziell vergleichsweise häufiger die Themen flexiblere Gestaltung und Medien an, als aktive und nicht mehr aktive Moderatoren. Eine Signifikanz von Unterschieden kann nicht belegt bzw. aufgrund geringer Fallzahlen nicht getestet werden.

Am Programm KuV zu verbessern	Aktiv	Pausie- rend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Medien	29,8	36,4	20,0	29,8
Flexiblere Gestaltung ^a	16,0	27,3	20,0	18,3
Werbung / Unterstützung Umsetzer ^a	10,6	13,6	0	9,9
Sonstiges	54,3	31,8	66,7	51,9
Insgesamt	110,7	109,1	106,7	109,9
Anzahl (n)	94	22	15	131

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-45: Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV zu verbessern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 76)

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KuV-Moderatoren jedoch mit seiner Tätigkeit im Programm zufrieden (vgl. Bild 9-12). Die Kategorien „eher zufrieden“ und „voll und ganz zufrieden“ werden von 84,5 % der Mode-

¹⁶⁷ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A9-45 dokumentiert.

ratoren gewählt. Teilweise zufrieden zeigen sich weitere 12,2 % der Befragten, als „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ zufrieden bezeichnen sich insgesamt lediglich 3,3 %.

Die große Zufriedenheit der aktiven Moderatoren mit dem Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ ist zwar erfreulich, aber auch durchaus erwartbar. Schließlich baut das Programm auf die Ehrenamtlichkeit und Freiwilligkeit des Engagements seiner Moderatoren, die ihre Mitwirkung – z. B. bei Unzufriedenheit – jederzeit, ohne negative Konsequenzen befürchten zu müssen, einstellen können.

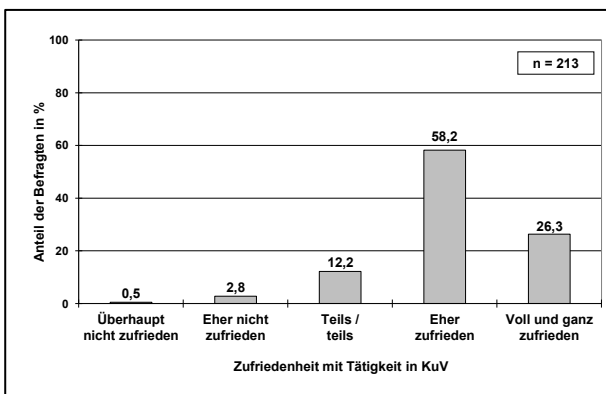


Bild 9-12: Aktive KuV-Moderatoren: Zufriedenheit mit Tätigkeit in KuV; Moderatorenbefragung (Frage 177)

Etwa 70 % der aktiven Moderatoren bezeichnen sich als durch die Moderatorentätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet (vgl. Bild 9-13). Etwas mehr als ein Fünftel empfinden ihr Engagement als teilweise und 6,4 % als „eher“ oder „sehr“ belastend. Auch für die von den KuV-Moderatoren vorgetragene Einschätzung ihrer Belastung durch ihr freiwilliges Engagement lässt sich vermuten, dass sich belastet fühlende Ehrenamtliche im Sinne einer Auslese eher wieder aus dem Programm verabschieden und die verbleibenden Moderatoren – vergleichbar einem sog. „Healthy Worker-Effekt“ (vgl. BAILLARGEON 2001) – entsprechend unbelastet fühlen.

Um abschätzen zu können, ob die von Moderatoren empfundene Belastung reduziert werden könnte, wurden Personen, die sich mindestens als teilweise belastet bezeichnen, gefragt, inwiefern sie bei ihrer Tätigkeit unterstützt werden können, um die Belastung als Moderator zu verringern. Hierzu liegt nur von 26 Personen eine Antwort vor. Dabei wird von mehreren KuV-Moderatoren beispielsweise genannt, sich Hilfe bei der Akquise, weniger Bürokratie oder zusätzliche Ehrenamtliche zu wünschen. Von sechs Befragten wird aber auch ange-

geben, dass eine Reduktion der Belastung nicht möglich sei.¹⁶⁸ Da es für die subjektiv wahrgenommene Belastung durch die Tätigkeit sehr individuelle Gründe geben kann, ist es mittels einer umfassenden Befragung der Moderatoren unmöglich, pauschal entsprechende Ansatzpunkte für Gegenmaßnahmen zu identifizieren.

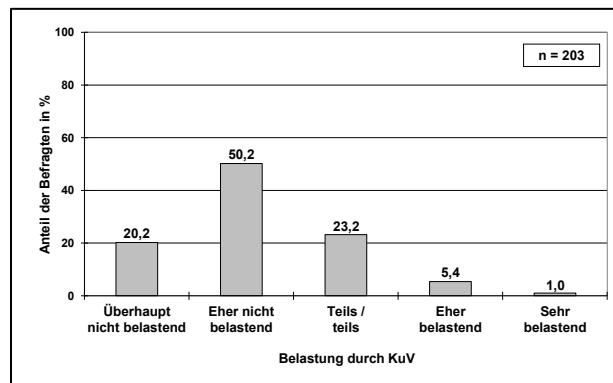


Bild 9-13: Aktive KuV-Moderatoren: Belastung durch KuV; Moderatorenbefragung (Frage 178)

Zusammenfassung

Besonders gelungen findet etwa die Hälfte der hierzu antwortenden Moderatoren den Inhalt und den Aufbau von KuV. Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, machen nur etwa 30 % der Moderatoren eine Angabe. Am häufigsten werden – von etwa einem Fünftel der sich hierzu äussernden Moderatoren – veraltete Medien kritisiert. Eine Meinung dazu, was am Programm „Kind und Verkehr“ verbessert werden sollte, äußern 38,6 % der Befragten. Wie bereits bei den nicht gelungenen Programmaspekten am häufigsten genannt, werden die KuV-Medien entsprechend auch am häufigsten für verbesserungswürdig gehalten.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KuV-Moderatoren (84,5 %) mit ihrer Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa 70 % der aktiven Moderatoren bezeichnen sich als durch die Moderatorentätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Etwas mehr als ein Fünftel empfinden ihr Engagement jedoch „teilweise“ und 6,4 % sogar als „eher“ oder „sehr“ belastend.

¹⁶⁸ Die von den sich mindestens teilweise belastet fühlenden KuV-Moderatoren geäußerten Möglichkeiten zur Reduktion der Belastung werden in Anhang VIII, Tab. A9-Belast dokumentiert.

9.3 Zufriedenheit der KuV-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen

Um einen Einblick in die Zufriedenheit der Moderatoren mit den Rahmenbedingungen der Programmumsetzung zu bekommen, wurden die Moderatoren gefragt, wie zufrieden sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern, der Unterstützung bei der Vorbereitung einer KuV-Veranstaltung, der Art und Weise der Dokumentation und Abrechnung einer Veranstaltung sowie der Höhe der Aufwandsentschädigung sind. Die Befragten konnten dabei auf einer fünfstufigen Skala eine Abstufung zwischen den Kategorien „voll und ganz zufrieden“, „eher zufrieden“, „teils / teils“, „eher nicht zufrieden“ und „überhaupt nicht zufrieden“ vornehmen. Hat eine Person angegeben, mit einem Aspekt nur zum Teil oder weniger zufrieden zu sein, wurde sie im Anschluss gefragt, warum dies der Fall ist.

Der Großteil der Moderatoren – jeweils ca. 70 % oder mehr – bringt zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband, der Vorbereitung, Dokumentation und Abrechnung einer Veranstaltung „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein (vgl. Bild 9-14). Hinsichtlich der Höhe der Aufwandsentschädigung herrscht eine geringere Zufriedenheit. Hierzu gibt lediglich knapp über die Hälfte der Moderatoren (53,5 %) eine mehr oder weniger Zufriedenheit indizierende Antwort, jeweils etwa ein Fünftel ist nur zum Teil oder „eher nicht“ zufrieden und fast jeder zehnte Befragte moniert, mit der Aufwandsentschädigung „überhaupt nicht“ zufrieden zu sein.

Gründe für ihre Unzufriedenheit mit der Kommunikation äußern 30 Moderatoren. In 16 Fällen geht es dabei darum, dass kaum Kommunikation stattfände bzw. der Moderator wenig Unterstützung erhalte und kein Interesse seitens des Umsetzerverbandes wahrnimmt. Organisatorische Gründe bzw. die schwere Erreichbarkeit von Ansprechpartnern spielen für sieben Befragte eine Rolle für die schlechtere Bewertung. Weiterhin gibt es sieben nicht zuordenbare Einzelnennungen.¹⁶⁹

Hinsichtlich der Unterstützung im Rahmen der Vorbereitung einer Veranstaltung begründen 43 Personen ihre Unzufriedenheit. Hier spielen vor allem Lieferschwierigkeiten von Materialien (n = 15)

¹⁶⁹ Die von den mit der Kommunikation unzufriedenen Moderatoren geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A9-Rahmen-Komm dokumentiert.

und, dass Moderatoren diesbezüglich keine Unterstützung wahrnehmen (n = 13), eine Rolle.¹⁷⁰

Warum sie mit der Art und Weise der Dokumentation von Veranstaltungen unzufrieden sind, erläutern 49 Personen. Die meisten Äußerungen beziehen sich dabei darauf, dass diese zu aufwändig und zeitintensiv sei (n = 36). Außerdem wird kritisiert, dass die Art und Weise, wie die Dokumentation erbracht werden muss (Durchschlagssystem), nicht mehr zeitgemäß sei (n = 5).¹⁷¹

Gründe für die geringe Zufriedenheit mit der Abrechnung geben 64 Befragte an. Auch hier wird vor allem bemängelt, dass diese sehr aufwändig und umständlich sei (n = 31). Beanstandet wird außerdem, dass die Abrechnung erst spät bearbeitet werde und eine Auszahlung der Aufwandsentschädigung lange auf sich warten ließe (n = 14). Wie bei der Dokumentation wird des Weiteren kritisiert, dass auch die Art und Weise der Abrechnung nicht zeitgemäß sei. Weitere Gründe werden von den Moderatoren jeweils weniger als zehnmals genannt.¹⁷²

Da die Moderatoren mit der Höhe der Aufwandsentschädigung am wenigsten zufrieden sind, werden hierzu erwartungsgemäß auch die meisten Begründungen (n = 99) geliefert. Als Hauptgrund wird dabei bemängelt, dass die Höhe der Entschädigung in keinem Verhältnis zum benötigten Zeitaufwand stehe (n = 60). Häufig fielen, über die Dauer der Veranstaltung hinaus, lange Vorbereitungs- oder Fahrtzeiten an. Außerdem wird vorgebracht, dass keine Möglichkeit bestehe, die gefahrenen Kilometer abzurechnen. Diese werden als Aufwand gesehen, der – je nachdem ob der Moderator in einer Stadt oder einem Flächenlandkreis tätig ist – sehr unterschiedlich sein könne (n = 38). Des Weiteren sind elf Moderatoren der Meinung, dass die Pauschale allgemein zu gering sei und acht Personen geben an, dass die Aufwandsentschädigung seit vielen Jahren nicht erhöht und damit auch keine Inflation berücksichtigt werde.

¹⁷⁰ Die von den mit der Vorbereitung einer Veranstaltung unzufriedenen Moderatoren geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A9-Rahmen-Vorb dokumentiert.

¹⁷¹ Die von den mit der Dokumentation der Veranstaltungen unzufriedenen Moderatoren geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A9-Rahmen-Doku dokumentiert.

¹⁷² Die von den mit der Abrechnung von Veranstaltungen unzufriedenen Moderatoren geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A9-Rahmen-Abre dokumentiert.

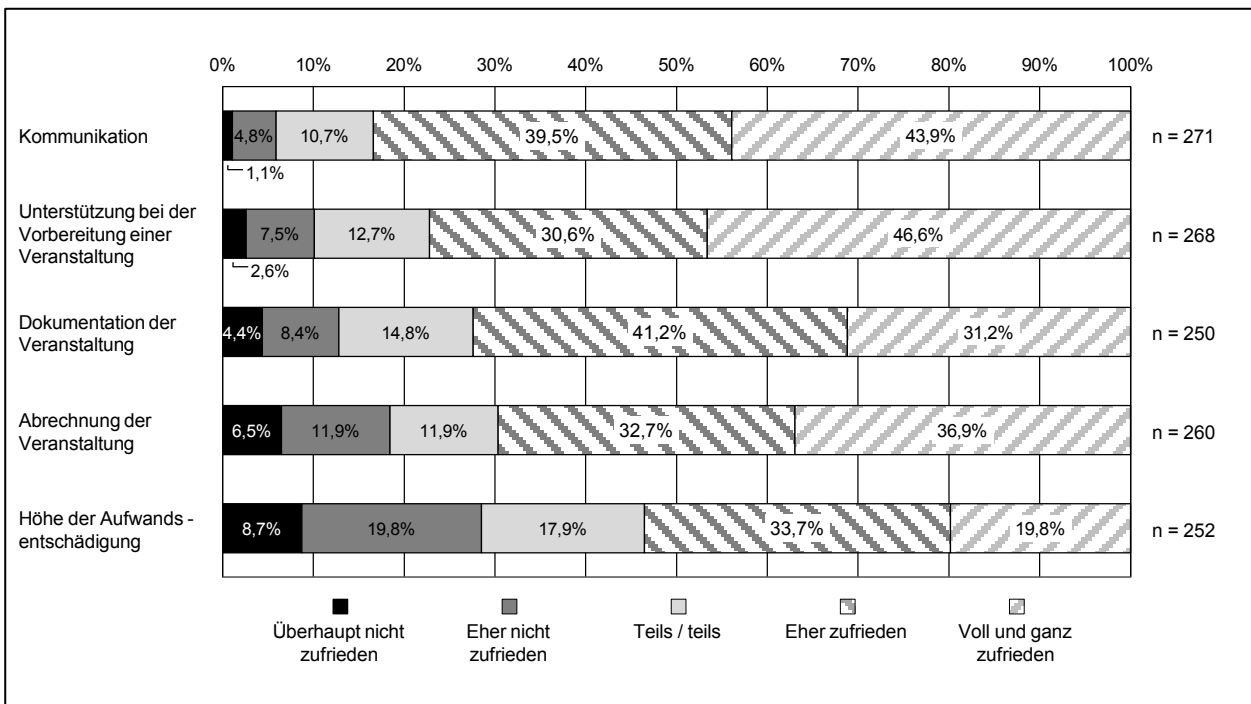


Bild 9-14: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; Moderatorenbefragung (Frage 121)

Weitere Gründe werden nur selten bzw. in Einzelfällen genannt.¹⁷³

Im Rahmen der Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen bei der Umsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ ist außerdem relevant, ob sich die Moderatoren eine stärkere Vernetzung mit anderen Personen wünschen, die ebenfalls im Programm tätig sind. Eine solche gibt es zwar vereinzelt regional, aber nicht von den Umsetzerverbänden institutionell vorgesehen oder über Umsetzerverbände hinweg. Wie in Tab. 9-46 dargestellt, wünschen sich etwa 41 % der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KuV-Moderatoren mehr Kontakt zu anderen Moderatoren bzw. Ehrenamtlichen. Etwa ein Drittel der Moderatoren wünscht sich dies nicht und 27,8 % sind sich diesbezüglich unsicher. Hinsichtlich des Wunsches nach mehr Vernetzung zeigt sich ein signifikanter Zusammenhang mit dem Aktivitätsstatus. Unterschiede werden vor allem hinsichtlich der Kategorien „Nein“ und „Ich weiß es nicht“ deutlich. Während aktive Moderatoren eine Vernetzung vergleichsweise häufiger explizit ablehnen, sind sich pausierende diesbezüglich eher unsicher.

Wunsch nach mehr Vernetzung	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Ja	40,8	40,4	40,7
Nein	34,7	19,3	31,5
Ich weiß es nicht	24,4	40,4	27,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	213	57	270

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 9-46: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Wunsch nach mehr Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)

Moderatoren, die sich eine stärkere Vernetzung wünschen, wurden anschließend gefragt, wie diese ihrer Meinung nach gestaltet sein sollte. Hierbei werden am häufigsten (30,6 %) Austausch- bzw. Informationstreffen unter Moderatoren genannt (vgl. Tab. 9-47). Etwas weniger als ein Fünftel der Moderatoren, die eine stärkere Vernetzung wünschen, schlägt dafür regionale Treffen oder Fortbildungen bzw. Seminare oder Workshops vor. Eine Online-Plattform halten etwa 15 % der hierzu Befragten für geeignet, eine Liste von Moderatoren aus der Region würden ca. 13 % bevorzugen. Wei-

¹⁷³ Die von den mit der Höhe der Aufwandsentschädigung unzufriedenen Moderatoren geäußerten Gründe werden in Anhang VIII, Tab. A9-Rahmen-Aufw dokumentiert.

tere Ideen werden nur von wenigen Befragten generiert.¹⁷⁴

Art der gewünschten Vernetzung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Austausch- / Informations-treffen	30	28,8	30,6
Regionale Treffen	19	18,3	19,4
Fortbildung / Seminare / Workshops	18	17,3	18,4
Online-Plattform	15	14,4	15,3
Regionale Liste	13	12,5	13,3
Sonstige	9	8,7	9,2
Insgesamt	104	100,0	106,1

Mehrfachantworten: 104 Antworten von 98 Befragten;

Tab. 9-47: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Art der gewünschten Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)

Bei der genaueren Frage nach dem Vorhandensein eines Ansprechpartners und gegebenenfalls der Kontaktierung bzw. dem Wunsch nach einem Ansprechpartner wurde unterschieden, welchem Umsetzerverband die Moderatoren angehören. Da bei der Verkehrswacht die drei Organisationsebenen der örtlichen, der Landes- und der Deutschen Verkehrswacht eine Rolle spielen, wurden für die Moderatoren der DVW separate Fragen zum Thema Ansprechpartner gestellt.

Von den aktiven und pausierenden Moderatoren von ACE, ADAC, ARCD, BVF und VCD wird in nahezu allen Fällen ein Ansprechpartner im Umsetzerverband wahrgenommen (vgl. Tab. 9-48). Lediglich jeweils 3,3 % der Nicht-DVW-Moderatoren berichten, keinen Ansprechpartner zu haben, oder nicht zu wissen ob es einen solchen gibt. Von diesen acht Personen geben in der Folgefrage fünf an, sich einen Ansprechpartner zu wünschen, eine weitere wünscht sich keinen und zwei sind sich unsicher.

Um abzuschätzen, inwiefern zwischen Moderator und Ansprechpartner Kontakt besteht, wurden Nicht-DVW-Moderatoren, die einen Ansprechpartner haben, gefragt, ob sie mit diesem im letzten Jahr Kontakt hatten. Etwas mehr als ein Drittel der Nicht-DVW-Moderatoren, die einen Ansprechpartner haben, hatte zu diesem in den letzten zwölf Monaten keinen Kontakt (vgl. Tab. 9-49). Ein weiteres Drittel hat seinen Ansprechpartner im letzten Jahr bezüglich Abrechnungsfragen kontaktiert, je-

weils etwa ein Viertel wegen inhaltlicher Fragen zum Programm oder Fragen zur Organisation von Veranstaltungen. Etwa ein Fünftel der Nicht-DVW-Moderatoren nahm mit ihrem Ansprechpartner Kontakt auf, um Kritik oder Verbesserungsvorschläge zu äußern. Weitere 15,9 % haben den Ansprechpartner aus sonstigen Gründen kontaktiert. Dabei wird vorrangig angegeben, sich bezüglich der Themen Materialbeschaffung, Akquise oder Fortbildung an den Ansprechpartner gewendet zu haben. Einige Moderatoren hatten außerdem im Rahmen eines regelmäßig stattfindenden Moderatoren-treffs Kontakt mit ihrem Ansprechpartner.

Vorhandensein Ansprechpartner im Umsetzerverband	%
Ja	93,4
Nein	3,3
Ich weiß es nicht	3,3
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	122

Tab. 9-48: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Vorhandensein Ansprechpartner im Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 127)

Kontakt mit Ansprechpartner in den letzten 12 Monaten	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kein Kontakt	39	22,0	34,5
Abrechnungsfragen	37	20,9	32,7
Inhaltliche Fragen zum Programm	31	17,5	27,4
Fragen zur Organisation der Veranstaltungen	29	16,4	25,7
Kritik, Verbesserungsvorschläge	23	13,0	20,4
Sonstiges	18	10,2	15,9
Insgesamt	177	100,0	160,2

Mehrfachantworten: 177 Antworten von 113 Befragten;

Tab. 9-49: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Kontakt mit Ansprechpartnern in den letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 129)

Um abzuschätzen, ob sich Moderatoren auch an andere Ansprechpartner außerhalb des Verbands wenden, wurden Nicht-DVW-Moderatoren, die keinen Ansprechpartner angeben oder diesen in den letzten zwölf Monaten nicht kontaktiert haben, gefragt, an wen sie sich bei Fragen zu ihrer Moderatoren-tätigkeit wenden. Die hier antwortenden 38

¹⁷⁴ Die Einzelnennungen der Art der gewünschten Vernetzung werden in Anhang VIII, Tab. A9-47 dokumentiert.

Moderatoren wenden sich in diesem Fall überwiegend an ihren eigenen Verband, nur vereinzelt wenden sich Moderatoren direkt an den DVR oder an Moderatorenkollegen.

Insgesamt beurteilen die im Jahr 2017 aktiven oder pausierenden Moderatoren, die nicht der DVW angehören, die Betreuung durch ihren Umsetzerverband als sehr gut. Annähernd vergeben neun von zehn Befragten die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“ (vgl. Tab. 9-50). Mit der Note drei („Befriedigend“) bewerten 7,4 % der Moderatoren die Betreuung, eine vier („Ausreichend“) oder fünf („Mangelhaft“) wird zusammen von lediglich 4 % angegeben.¹⁷⁵ Mit der schlechtesten Note beurteilt kein Moderator die Betreuung durch seinen Umsetzerverband.

Bewertung der Betreuung durch den Umsetzerverband	Kontakt im letzten Jahr	Kein Kontakt im letzten Jahr	Gesamt
	%		
1 - Sehr Gut	58,1	42,6	52,1
2 - Gut	35,1	38,3	36,4
3 - Befriedigend	6,8	8,5	7,4
4 - Ausreichend	0	6,4	2,5
5 - Mangelhaft	0	4,3	1,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	47	74	121
Median / Mittelwert	1,0 / 1,5	2,0 / 1,9	1,0 / 1,6

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 9-50: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Bewertung der Betreuung durch den Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 131)

Im Vergleich der Personen, die im letzten Jahr mit ihrem Ansprechpartner Kontakt hatten und denjenigen ohne solchen Kontakt zeigt sich, dass die Betreuung von Moderatoren, die in den letzten zwölf Monaten keinen Kontakt zum Umsetzerverband hatten, deutlich und statistisch signifikant schlechter bewertet wird.¹⁷⁶ Während von Personen, die Kontakt zum Ansprechpartner hatten, nur die Notenstufen eins bis drei vergeben werden, werden von Befragten ohne Kontakt die Noten „Sehr gut“ bis „Mangelhaft“ ausgeschöpft. Fraglich

¹⁷⁵ Dabei zeigen sich zwischen den (regionalen Gliederungen der) Umsetzerverbände(n) durchaus Unterschiede in der Bewertung der Betreuung durch die Moderatoren, auf die im Rahmen dieses Evaluationsberichtes jedoch nicht eingegangen wird.

¹⁷⁶ Es handelt sich hierbei um einen kleinen Effekt (Cohens $d = 0,4$).

ist hier, in welche Richtung die Kausalität weist: Ob die betreffenden Personen keinen Kontakt aufgenommen haben, weil sie sich früher schlecht betreut fühlten oder ob aus mangelnder Kenntnis der Betreuung eine schlechtere Bewertung abgegeben wurde, bleibt unklar.

Bei den aktiven und pausierenden Moderatoren der Deutschen Verkehrswacht wurde zunächst gefragt, an welche Organisationsebene sie sich wenden, wenn sie Fragen zu ihrer Moderatorentätigkeit haben. Der Großteil der DVW-Moderatoren in KuV (66,2 %) wendet sich diesbezüglich an die Landesverkehrswacht (vgl. Tab. 9-51). An die eigene örtliche bzw. regionale Verkehrswacht wenden sich etwa 46 % der DVW-Moderatoren. Etwas mehr als ein Drittel wendet sich direkt an die DVW und etwa ein Fünftel an den DVR. Ein sonstiger Ansprechpartner außerhalb dieser Institutionen wird nur vereinzelt genannt.

Wer ist Ansprechpartner	Antworten		Befragte
	n	%	
Landesverkehrswacht	98	38,1	66,2
Örtliche / regionale Verkehrswacht	68	26,5	45,9
Deutsche Verkehrswacht	54	21,0	36,5
Deutscher Verkehrssicherheitsrat	32	12,5	21,6
Sonstige	5	1,9	3,4
Insgesamt	257	100,0	173,6

Mehrfachantworten: 257 Antworten von 148 Befragten;

Tab. 9-51: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 132)

Geben DVW-Moderatoren nicht an, sich an eine der Gliederungsebenen der Verkehrswacht (örtlich / regional (ÖVW), Landesverkehrswacht (LVW), Deutsche Verkehrswacht (DVW)) zu wenden, werden sie gefragt, ob sie auf der jeweiligen Organisationsebene grundsätzlich einen Ansprechpartner haben. Dies bejahen für die örtliche Verkehrswacht und die DVW jeweils etwa 43 % und für die Landesverkehrswacht die Hälfte der entsprechenden Befragten (vgl. Tab. 9-52). In der örtlichen / regionalen Verkehrswacht haben etwas mehr als die Hälfte der Befragten, die sich bei Rückfragen nicht an die örtliche Verkehrswacht wenden, entsprechend ihrer subjektiven Wahrnehmung auch keinen Ansprechpartner zur Verfügung.¹⁷⁷ Auf der Ebene der Landesverkehrswacht

¹⁷⁷ Dies ist insofern nicht verwunderlich, als es gerade in kleinen Verkehrswachten häufig nur eine Person gibt, die das

meinen etwas weniger als ein Viertel der Befragten, die sich im Bedarfsfall nicht an die Landesverkehrswacht wenden, keinen Ansprechpartner zu haben, und etwas mehr als einem Viertel ist dies unbekannt. Besonders interessant ist, dass etwa ein Viertel der Moderatoren, die sich mit Fragen nicht an die DVW wenden, der Meinung sind, dort keinen Ansprechpartner zu haben und ein weiteres Drittel dies nicht weiß. Fast 60 % dieser DVW-Moderatoren, die sich im Bedarfsfall nicht an die DVW wenden, ist also kein Ansprechpartner für KuV auf nationaler Ebene (DVW) bekannt. Tiefergehende Analyse zeigen, dass von allen aktiven und pausierenden KuV-Moderatoren der DVW, die zu diesem Thema eine Angabe machen, 36,7 % nicht wissen, dass es auf der Ebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt.

Vorhandensein Ansprechpartner	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Ja	42,5	50,0	42,7
Nein	56,3	23,1	25,0
Ich weiß es nicht	1,3	26,9	32,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	80	52	96

Tab. 9-52: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW, die sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (Frage 136, Frage 138, Frage 140)

DVW-Moderatoren die keinen Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht oder der Landesverkehrswacht erwähnen, wurden gefragt, ob sie sich einen solchen Ansprechpartner wünschen. Dies bejahen für die örtliche Verkehrswacht 31,0 % dieser Personen und für die Landesverkehrswacht 42,3 % (vgl. Tab. 9-53). Einen Ansprechpartner für unnötig halten in der örtlichen Verkehrswacht etwas mehr als die Hälfte der Befragten, die auf dieser Ebene keinen Ansprechpartner hat¹⁷⁸, ein Sechstel ist sich diesbezüglich unsicher. Auf der Ebene der Landesverkehrswacht wünscht sich mehr als ein Viertel der KuV-Moderatoren ohne Ansprechpartner auch keinen solchen und etwas weniger als ein Drittel der Befragten

Programm umsetzt und dafür selbst Experte ist. Darüber hinaus gibt es dementsprechend dann keinen weiteren Ansprechpartner auf örtlicher Ebene.

¹⁷⁸ Auch dieser Befund erscheint vor dem Hintergrund lokaler Zuständigkeiten plausibel.

weiß nicht, ob sie auf dieser Gliederungsebene einen Ansprechpartner benötigen.

Wunsch nach Ansprechpartner	ÖVW	LVW
	%	
Ja	31,0	42,3
Nein	52,4	26,9
Ich weiß es nicht	16,7	30,8
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	42	26

Tab. 9-53: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW ohne Ansprechpartner: Wunsch nach Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (Frage 137, Frage 139)

KuV-Moderatoren, die angeben, sich bei Fragen zur Tätigkeit an die jeweilige Ebene örtliche Verkehrswacht, Landesverkehrswacht oder Deutsche Verkehrswacht zu wenden, wurden im Anschluss gefragt, ob und zu welchen Themen sie ihre dortigen Ansprechpersonen in den letzten zwölf Monaten kontaktiert haben. Die Befunde dazu werden in Tab. 9-54 festgehalten.

Kontakt zu Ansprechpartner in den letzten 12 Monaten	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Kein Kontakt	33,3	52,1	45,3
Abrechnungsfragen	54,5	38,5	32,1
Fragen zur Organisation von Veranstaltungen	27,3	18,8	17,0
Inhaltliche Fragen zum Programm	18,2	22,9	18,9
Kritik, Verbesserungsvorschläge	15,2	17,7	13,2
Sonstiges	4,5	9,4	15,1
Insgesamt	153,0	159,4	141,5
Anzahl (n)	66	96	53

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 9-54: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Kontakt zu Ansprechpartner in den letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 133, Frage 134, Frage 135)

Den Ansprechpartner auf der örtlichen Ebene haben ein Drittel der DVW-Moderatoren, die sich (auch) an die ÖVW wenden, in den letzten zwölf Monaten nicht kontaktiert. Etwas mehr als die Hälfte nahm bezüglich Abrechnungsfragen und etwas mehr als ein Viertel bezüglich Fragen zur Organi-

sation von Veranstaltungen mit dem Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht Kontakt auf. 18,2 % besprachen im letzten Jahr mit ihm inhaltliche Fragen zum Programm und 15,2 % äußerten ihm gegenüber Kritik oder Verbesserungsvorschläge. Zu sonstigen Themen wurde der örtliche Ansprechpartner nur selten kontaktiert.

Die zuständige Landesverkehrswacht wurde von etwas mehr als der Hälfte der Moderatoren, die sich (auch) an diese Organisationsebene wenden, im letzten Jahr nicht kontaktiert. Etwa 39 % haben den Ansprechpartner der LVW bezüglich Abrechnungsfragen kontaktiert, circa 19 % bei Fragen zur

Organisation von Veranstaltungen, 22,9 % bei inhaltlichen Fragen zum Programm und 17,7 % für Kritik oder Verbesserungsvorschläge.

Wurde mit dem Ansprechpartner in der DVW in den letzten zwölf Monaten Kontakt aufgenommen, so ging es bei etwa einem Drittel der Moderatoren, die sich (auch) an die DVW wenden, um Abrechnungsfragen. Jeweils etwas weniger als ein Fünftel wendete sich bezüglich Fragen zur Organisation oder inhaltlichen Fragen an die DVW. 13,2 % brachten dort Kritik oder Verbesserungsvorschläge an und etwa 45 % nahmen im vergangenen Jahr überhaupt keinen Kontakt zur DVW auf.

Bewertung der Betreuung			n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
				Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend	
			Zeilen-%							
ÖVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	109	42,2	27,5	12,8	6,4	6,4	4,6	2,0 / 2,2
		Ja	37	62,2	32,4	0,0	5,4	0,0	0,0	1,0 / 1,5
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	98	40,8	28,6	12,2	7,1	6,1	5,1	2,0 / 2,2
		Ja	44	61,4	27,3	4,5	4,5	2,3	0	1,0 / 1,6
	Gesamt			146	47,3	28,8	9,6	6,2	4,8	3,4
LVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	105	20,0	44,8	20,0	9,5	4,8	1,0	2,0 / 2,4
		Ja	38	34,2	39,5	13,2	2,6	7,9	2,6	2,0 / 2,2
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	80	20,0	36,3	22,5	11,3	7,5	2,5	2,0 / 2,6
		Ja	59	30,5	50,8	11,9	3,4	3,4	0	2,0 / 2,0
	Gesamt			143	23,8	43,4	18,2	7,7	5,6	1,4
DVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	106	15,1	43,2	22,6	9,4	9,4	0,0	2,0 / 2,6
		Ja	38	18,4	44,7	15,8	13,2	5,3	2,6	2,0 / 2,5
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	112	13,4	42,9	19,6	12,5	10,7	0,9	2,0 / 2,7
		Ja	29	27,6	44,8	24,1	3,4	0	0	2,0 / 2,0
	Gesamt			144	16,0	43,8	20,8	10,4	8,3	0,7

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 9-55: Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; Moderatorenbefragung (Frage 141)

Zur abschließenden Beurteilung der Betreuung durch den Umsetzerverband wurden im Jahr 2017 aktive und pausierende Moderatoren der DVW darum gebeten, die Betreuung durch die örtliche Verkehrswacht, die Landesverkehrswacht und die Deutsche Verkehrswacht anhand von Schulnoten zu bewerten. Am besten wird dabei die Betreuung durch die örtliche / regionale Verkehrswacht bewertet (vgl. Tab. 9-55): Etwa drei Viertel (76,1 %) der DVW-Moderatoren vergeben hier die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“, etwa ein Zehntel die Note „Befriedigend“, etwa 5 % „Mangelhaft“ und 3,4 % „Ungenügend“.

Die Betreuung durch die Landesverkehrswacht wird ebenfalls überwiegend positiv bewertet, hier vergeben zwei Drittel der DVW-Moderatoren (67,1 %) die Noten eins oder zwei. Etwas weniger als ein Fünftel vergibt die Note „Befriedigend“, schlechtere Noten werden von unter 10 % der Befragten vergeben.

Über die Hälfte der DVW-Moderatoren (59,8 %) bewertet auch die Betreuung durch die DVW als (sehr) gut. Etwa ein Fünftel vergibt auch hier die Note „Befriedigend“ und etwa ein Zehntel die Note „Ausreichend“. Als „Mangelhaft“ wird die Betreuung durch die DVW von 8,3 % ihrer KuV-Moderatoren

bewertet, die Note sechs wird nur sehr selten vergeben.

Interessant ist hierbei, dass Personen, die selbst Vorsitzender einer örtlichen Verkehrswacht oder einer Landesverkehrswacht sind, die Betreuung durch die örtliche Verkehrswacht signifikant besser bewerten, als Befragte, die keine Vorsitzenden sind. Außerdem wird deutlich, dass auch DVW-Moderatoren, die keinen Kontakt zum Ansprechpartner auf der jeweiligen Ebene hatten, die Betreuung auf allen Organisationsebenen signifikant schlechter bewerten, als Personen, die den Ansprechpartner kontaktiert haben. Für diese signifikanten Unterschiede sind mittlere Effekte festzustellen (Cohens d zwischen 0,5 und 0,6).

Zusammenfassung

Der Großteil der Moderatoren – jeweils ca. 70 % oder mehr – bringt zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Umsetzerverband, der Unterstützung bei der Vorbereitung, Dokumentation und Abrechnung einer Veranstaltung „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Hinsichtlich der Höhe der Aufwandsentschädigung äußert jedoch nur etwas mehr als die Hälfte der Befragten Zufriedenheit. Etwas weniger als ein Fünftel ist diesbezüglich teilweise zufrieden und unter knapp drei von zehn Moderatoren herrscht Unzufriedenheit.

Etwa 41 % der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KuV-Moderatoren wünschen sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen.

Hinsichtlich der Beurteilung der innerverbandlichen Kommunikation wird aus verbandsorganisatorischen Gründen zwischen den Moderatoren der DVW und den Moderatoren anderer Umsetzerverbände unterschieden:

- Für die aktiven und pausierenden Moderatoren von ACE, ADAC, ARCD, BVF und VCD wird in nahezu allen Fällen ein Ansprechpartner im Umsetzerverband wahrgenommen. Etwas mehr als ein Drittel der Nicht-DVW-Moderatoren, die einen Ansprechpartner haben, hatten zu diesem in den letzten zwölf Monaten keinen Kontakt. Im Kontaktfall ging es meist um Abrechnungsfragen. Insgesamt beurteilen die im Jahr 2017 aktiven oder pausierenden Moderatoren, die nicht der DVW angehören, die Betreuung durch ihren Umsetzerverband als sehr gut. Annähernd neun von zehn Befragten vergeben die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“. Hatte ein Moderator im letzten Jahr keinen Kontakt zur Ansprechperson, so wird die Betreuung im Durch-

schnitt signifikant schlechter bewertet, als wenn Kontakt bestand.

- Der Großteil der DVW-Moderatoren gibt an, sich bei Fragen zu ihrer Moderatorentätigkeit an die Landesverkehrswacht zu wenden. Von allen KuV-Moderatoren der DVW weiß etwa ein Drittel nicht, dass es auf der Organisationsebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt. Wenn DVW-Moderatoren ihre Ansprechpartner auf der örtlichen, Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen. Die DVW-Moderatoren beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird besser beurteilt als jene auf der Landesebene, und diese wiederum etwas positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen ohne Kontakt zur Ansprechperson auf der jeweiligen Organisationsebene in den letzten zwölf Monaten, bewerten dabei die Betreuung schlechter als Personen mit entsprechendem Kontakt.

TEIL II

EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KINDER IM STRAßENVERKEHR“

10 Anlage und Durchführung der KiS-Befragungsstudie

Das Zielgruppenprogramm „Kinder im Straßenverkehr“ wird einleitend in Abschnitt 1.2.2 dieses Berichts beschrieben. In Teil II des vorliegenden Berichts wird die Wirksamkeit dieses Programms anhand von Befragungsstudien überprüft. Bereits in Phase I der Evaluation wurde begründet, warum sich die Wirkungsevaluation von KiS auf die Beratungsgespräche beschränken sollte (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 119). Nachfolgend werden das Erhebungsdesign, die Erhebungsunterlagen, die Feldphase und das Vorgehen bei der Datenanalyse bei der empirischen Überprüfung der Wirksamkeit von KiS beschrieben.

10.1 Erhebungsdesign „Kinder im Straßenverkehr“

10.1.1 Erzieherinnen-Befragung

Für die Wirkungsevaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“ schlagen FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 117ff) – aufbauend auf ihre inhaltliche, strukturelle und organisatorische Analyse von KiS – ein Prüf- / Kontrollgruppendesign mit Messwiederholung vor.¹⁷⁹ Dieses wurde in Absprache mit dem Auftraggeber und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) leicht abgewandelt und wird nachfolgend noch einmal kurz zusammengefasst:

- Da nicht bekannt war, wie viele KiS-Beratungsgespräche sog. Erstberatungen, und wie viele sog. Folgeberatungen sind, stützt sich die Evaluation der KiS-Beratungsgespräche auf alle durchgeführten Beratungsgespräche.
- Alle Kindertagesstätten, mit denen in den Monaten April bis Juli 2017 ein KiS-Beratungsgespräch vereinbart wurde, bilden die Prüfgruppe der Evaluation. Sie erhielten vom DVW-Moderator eine E-Mail des Forschungsnehmers weitergeleitet, in der die Evaluation vorgestellt und die Einrichtungen zu einer Online-Befragung noch vor dem Beratungsgespräch eingeladen wurden.¹⁸⁰ Inhaltlich steht dabei die gegenwärtige Ausgestaltung der Verkehrser-

ziehung / Mobilitätsbildung in der Kindertagesstätte im Mittelpunkt. Der Zeitpunkt dieser Basisbefragung wird im weiteren Verlauf des Berichts mit dem Kürzel W_0 (Welle 0) bzw. t_0 (Zeitpunkt 0) versehen.

- Ergänzend und abweichend von den Vorschlägen aus Phase I der KiS-Evaluation wurden die Erzieherinnen etwa ein bis zwei Wochen nach dem Beratungsgespräch erneut per E-Mail kontaktiert und um eine Einschätzung des Beratungsgesprächs gebeten. Dabei stand die sog. „Umsetzungstreue“ im konkreten Vorgehen der KiS-Moderatoren im Mittelpunkt. Der Zeitpunkt dieser Nachbefragung wird im Folgenden auch als W_1 (Welle 1) bzw. t_1 (Zeitpunkt 1) bezeichnet.
- Etwa drei Monate nach dem Beratungsgespräch erfolgte eine abschließende Kontaktaufnahme mit der Einrichtung. In einem letzten Fragebogen wurde erneut die aktuelle Ausgestaltung der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Kindertagesstätte erfragt. In den folgenden Ausführungen wird auf die zweite Nachbefragung auch mithilfe der Kürzel W_2 (Welle 2) bzw. t_2 (Zeitpunkt 2) verwiesen.
- Als Kontrollgruppe der KiS-Wirkungsevaluation dient die Datenbasis der Kindergartenbefragung von FUNK et al. (2013). Das Erhebungsdesign dieser Studie wird in Abschnitt 10.1.3 vorgestellt.

Im Verlauf der Evaluation zeigte sich außerdem eine Entwicklung, die weitere Auswirkungen auf das Forschungsdesign der KiS-Evaluation hatte: Von den KiS-Moderatoren erreichte den Forschungsnehmer bei der telefonischen Kontaktierung häufiger die Information, dass sie ihre KiS-Beratungsgespräche für dieses Kindergartenjahr bereits geführt hätten. Diese fänden üblicherweise zum Jahresbeginn statt, damit später im Jahr entsprechende Verkehrssicherheitstage beantragt werden könnten.

Wenn man das Paneldesign als Königsweg der Wirkungsevaluation beschreiben wollte, wäre die komplementäre „Nur-Nachher“-Befragung der Einrichtungen, die mithilfe des Panels nicht erreicht werden konnten, das zweitbeste, aber in der empirischen Sozialforschung am weitesten verbreitete Design.

¹⁷⁹ Zur ausführlichen Erläuterung der unterschiedlichen Aspekte dieses Designs vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 117ff).

¹⁸⁰ Anhang IX dokumentiert die Information des Moderators über das Vorgehen bei der Gewinnung der Einrichtungen für die Befragungsteilnahme.

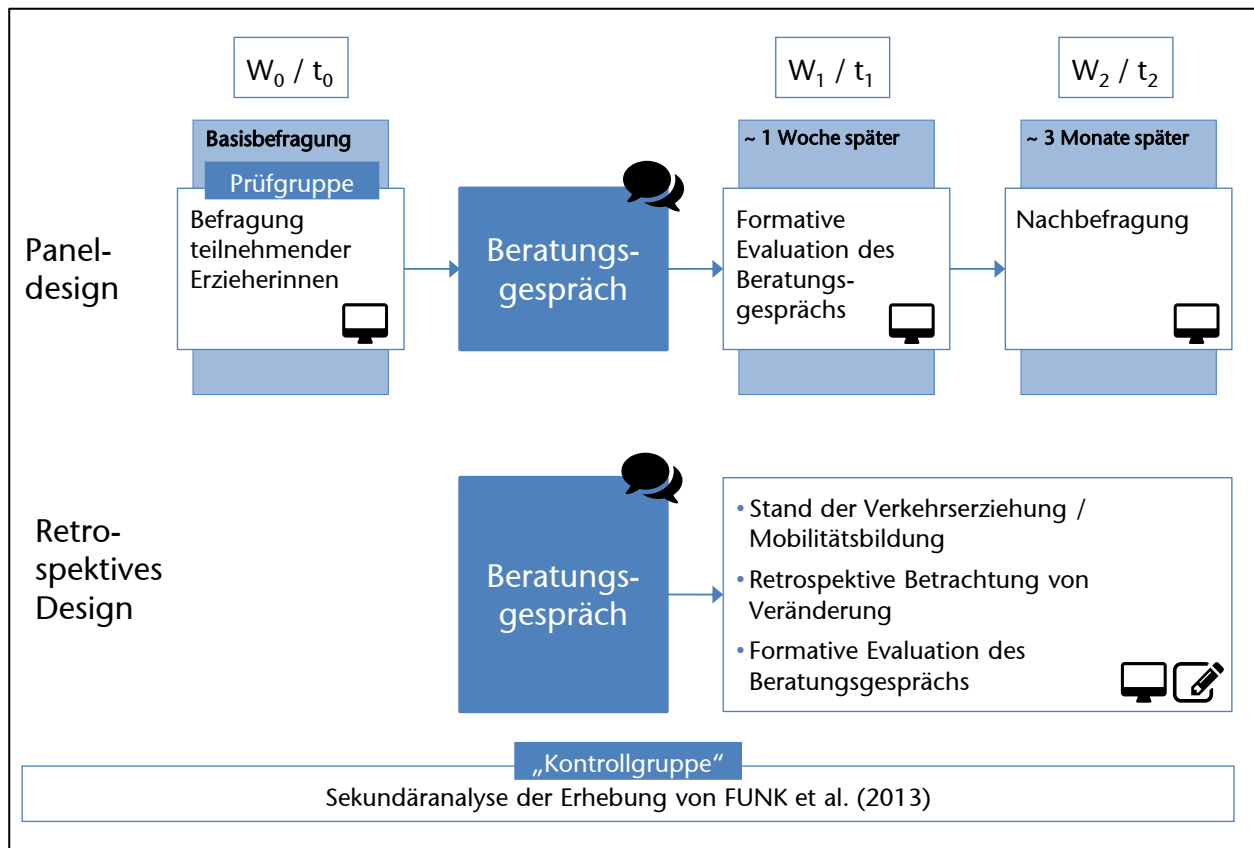


Bild 10-1: Evaluationsdesign für die KiS-Beratungsgespräche

Die KiS-Evaluation setzte damit also für möglichst alle Beratungsgespräche ab Ende März 2017 einen Panel-Ansatz um. Für alle bereits stattgefundenen Beratungsgespräche in Kindergärten, die mit dem ursprünglich vorgesehenen Design nicht erreicht werden konnten, wird ein Querschnitt mit retrospektiver Einschätzung der Wirkung des KiS-Beratungsgesprächs umgesetzt.¹⁸¹

Das sich daraus letztlich ergebende Evaluationsdesign für die KiS-Beratungsgespräche wird in Bild 10-1 dargestellt. Die Auswertungsstrategie, mithilfe derer die Wirkungsevaluation mit dem beschriebenen Design durchgeführt wird, wird in Abschnitt 10.4 beschrieben.

10.1.2 Moderatoren-Befragung

Um weiter auf die Umsetzungstreue im Programm KiS einzugehen und auch die Meinung der Moderatoren zum Programm und den Rahmenbedingungen der Umsetzung abzufragen, wurde außer-

dem in den Monaten August bis Anfang Dezember 2017 eine Befragung der Moderatoren und Umsetzer durchgeführt. Diese wurde mit der Befragung der Moderatoren der Programms „Kind und Verkehr“ und der Umsetzer von „Aktion junge Fahrer“¹⁸² kombiniert.

10.1.3 Erhebungsdesign der Kontrollgruppe

Als Kontrollgruppe der KiS-Wirkungsevaluation dient die Stichprobe der Kindergartenbefragung zur Praxis der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung von FUNK et al. (2013). In dieser Studie wurden 685 Kindertagesstätten zu vielen Aspekten der Umsetzung der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in ihrer Einrichtung befragt. Einrichtungen, die dabei von der Teilnahme an KiS berichten, werden aus der Kontrollgruppe ausgeschlossen. In der Stichprobe der Kontrollgruppe verbleiben somit 550 Einrichtungen / Erzieherinnen. Viele der von FUNK et al. (2013) verwendeten Fragenformulierungen finden erneut Eingang in die aktuelle Be-

¹⁸¹ In das retrospektive Design wurden alle Beratungsgespräche einbezogen, die bis Anfang Juli 2017 abgerechnet wurden und die noch nicht am Panel teilgenommen hatten.

¹⁸² Zur Evaluation von AjF vgl. FUNK, ROSSNAGEL, BENDER (2018).

fragung der durch KiS beratenen Kindertagesstätten und ermöglichen hierdurch einen Vergleich der aktuellen Prüfgruppe (Treatment: KiS-Beratung) mit einer wenige Jahre alten Kontrollgruppe (kein Treatment / keine KiS-Beratung).

10.2 Erhebungsunterlagen „Kinder im Straßenverkehr“

10.2.1 KiS-Erzieherinnenbefragung vor dem Beratungsgespräch (t₀)¹⁸³

Die Erzieherinnen der Einrichtungen, mit denen ein Beratungsgespräch im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ vereinbart wurde, bekamen entweder vom KiS-Moderator oder vom Forschungsnehmer eine E-Mail zugesendet, in der sie zu einer Befragung zur Situation der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung noch vor dem Beratungsgespräch eingeladen wurden.¹⁸⁴ Um die Einrichtungen zur Teilnahme an der Befragung zu motivieren, wurden unter diesen Amazon-Einkaufsgutscheine als Incentives verlost.

Die Befragung wurde online durchgeführt. Die den Befragten dabei zur Kenntnis gebrachten Datenschutzaspekte sind in Anhang X-2 dokumentiert. Die Papierversion des Fragebogens ist diesem Bericht als Anhang X-3 beigelegt. Der Fragebogenaufbau gliedert sich grob in vier Teile. Im ersten Abschnitt werden allgemeine Charakteristika der Einrichtung abgefragt. Abschnitt zwei behandelt unterschiedliche Aspekte der Verkehrserziehung in der Einrichtung. Abschnitt drei beinhaltet Fragen zum Interesse an Verkehrserziehung. Im letzten Abschnitt werden einige soziodemographische Merkmale der Befragten erhoben. Das Fragenprogramm der ersten und letzten Erzieherinnenbefragung wird zum Teil der Kindergartenbefragung von FUNK et al. (2013) entnommen.¹⁸⁵

¹⁸³ Den Fachkräften in den bis zu drei Mal befragten Einrichtungen, die an KiS teilgenommen haben, sei an dieser Stelle herzlich für ihre Mitwirkung bei der Befragung gedankt.

¹⁸⁴ Der Mailtext wird in Anhang X-1 dokumentiert.

¹⁸⁵ Da die Fragebogeninhalte bereits in der Untersuchung von FUNK et al. (2013: 36) einem Pretest unterzogen wurden, wurde im vorliegenden Evaluationsprojekt auf einen erneuten Pretest verzichtet.

10.2.2 KiS-Erzieherinnenbefragung zur Umsetzungstreue beim Beratungsgespräch (t₁)

Etwa ein bis zwei Wochen nach dem Beratungsgespräch wurden die Erzieherinnen per E-Mail angeschrieben und zur Teilnahme an einer kurzen Online-Befragung eingeladen, bei der im Sinne einer formativen Evaluation die Umsetzungstreue der Durchführung des Beratungsgesprächs im Mittelpunkt stand. Die Papierversion dieses Fragebogens findet sich in Anhang XI. Der Fragebogen umfasst grob die folgenden Fragenkomplexe:

➤ Durchführung des Beratungsgesprächs

Eingangs wird zunächst sichergestellt, dass das Beratungsgespräch auch stattgefunden hat, und gefragt, ob gegebenenfalls ein Ersatztermin vereinbart worden ist bzw. sich weiter um einen solchen Termin bemüht wird. Auch die Dauer des realisierten Beratungsgesprächs wird hier protokolliert.

➤ Eindruck vom Beratungsgespräch

Der Hauptteil dieses Fragebogens befasst sich mit den unmittelbaren Eindrücken der Erzieherin vom KiS-Moderator. Hierzu werden in zwei Fragenbatterien Einzelaspekte der Durchführung des Gesprächs beurteilt. Die Durchführungsabsicht für eine Verkehrssicherheitswoche oder einen Verkehrssicherheitstag wird ebenso erfragt, wie das generelle Interesse an einer längerfristigen Zusammenarbeit mit der DVW und der generellen Zufriedenheit mit der Durchführung und den Ergebnissen des Beratungsgesprächs.

10.2.3 KiS-Erzieherinnenbefragung zur Nachhaltigkeit des Beratungsgesprächs (t₂)

Die Erzieherinnen wurden etwa drei Monate nach dem KiS-Beratungsgespräch zu einer Befragung zur Nachhaltigkeit dieses Gesprächs eingeladen. Zum einen beinhaltet der entsprechende Fragebogen Fragenbatterien aus der Basisbefragung, damit Veränderungen direkt gemessen werden können. Zum anderen werden auch offene Fragen dahingehend gestellt, was der Kindergarten aufgrund des Beratungsgesprächs hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale, der verkehrspädagogischen Aktivitäten und der Kooperation mit anderen Einrichtungen oder Akteuren aus der Verkehrssicherheitsarbeit geändert hat oder was noch geplant ist, zu verändern. Außerdem wird gefragt, ob sich die Einschätzung der Wichtigkeit der Lernziele von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung verän-

dert hat. Des Weiteren wird auf eine subjektive Einschätzung der Veränderung der Kompetenz des Teams durch das Beratungsgespräch eingegangen.

Hinsichtlich der Beurteilung von KiS werden Personen, die nicht an der ersten Folgebefragung teilgenommen haben, auch die Fragen aus der kurzen Nachbefragung gestellt. Ergänzt werden diese Fragen durch eine Einschätzung der Zufriedenheit mit dem Verkehrssicherheitstag, sofern ein solcher durchgeführt wurde. Außerdem wird erhoben, ob die Einrichtungen beim KiS-Beratungsgespräch Informationsmaterialien erhalten haben, und wenn ja, welche.

10.2.4 KiS-Erzieherinnenbefragung: kombinierte retrospektive Befragung

Wie in Abschnitt 10.1.1 erläutert, wurde das Erhebungsdesign für KiS dahingehend geändert, dass Einrichtungen, mit denen das Beratungsgespräch vor Beginn des Erhebungszeitraums geführt wurde, zu einer einmaligen retrospektiven Befragung eingeladen wurden. Diese kombiniert die Befragungen des ursprünglich geplanten Erhebungsdesigns (vgl. Anhang XII). Tab. 10-2 gibt einen Überblick über die für die Evaluation von „Kinder im Straßenverkehr“ verwendeten Erhebungsinstrumente und Fragenkomplexe.

10.2.5 KiS-Moderatorenbefragung

Ebenso wie bei der Evaluation des Programms „Kind und Verkehr“ soll auch bei der Evaluation von „Kinder im Straßenverkehr“ nicht nur die Zielgruppe der Erzieherinnen befragt werden, sondern auch die Moderatoren, die die Beratungen in den Einrichtungen durchführen. Die KiS-Moderatorenbefragung sprach alle in den letzten fünf Jahren aktiven KiS-Moderatoren an und fand parallel zur KuV-Moderatorenbefragung überwiegend online statt. Das Fragenprogramm umfasste dabei Fragen zur Umsetzung der Beratungsgespräche und der Verkehrssicherheitstage (Umsetzungstreue), die Beurteilung des Programms durch die Moderatoren sowie die Bewertung der Rahmenbedingungen der Umsetzung. Zur Testung der Praxistauglichkeit und zur Optimierung des Moderatoren-Fragebogens wurde ein Pretest mit zwei Moderatoren durchgeführt. Der Fragebogen für diese Erhebung ist in Anhang VII dokumentiert.

10.3 Feldphase der KiS-Befragungen

Auch hinsichtlich der Verwendung der KiS-Moderatordaten wurde mit der DVW eine Vereinbarung zur Auftragsdatenverarbeitung und zum Datenschutz getroffen. Daraufhin wurden dem Forschungsnehmer die Kontaktdaten von 283 KiS-Moderatoren¹⁸⁶ aus den letzten fünf Jahren mitgeteilt.

10.3.1 Kontaktierung der KiS-Moderatoren und Kindertagesstätten mit Beratungsgespräch

Alle KiS-Moderatoren wurden mit einem Informationsbrief beschickt, der das Prozedere des geplanten Feldzugangs erläuterte und die Moderatoren um ihre Mithilfe bat (vgl. Anhang IX-1). Zum Start der Feldphase der Evaluation von KiS wurde den Moderatoren am 03.04.2017 eine Einladungsvorlage für Kindergärten zum Besuch eines Online-Fragebogens als E-Mailanhang zugeschickt, mit der Bitte, diesen Anhang an die Kindergärten, mit denen ein Beratungsgespräch geführt werden sollte, weiterzuleiten. Außerdem wurde versucht, so viele Moderatoren wie möglich persönlich telefonisch zu kontaktieren.

Als sich zeitnah nach dem Beginn der Feldphase herausstellte, dass das ursprünglich geplante Forschungsdesign von KiS nicht ausreichen würde, um genügend Einrichtungen zu befragen (vgl. Abschnitt 10.1.1), wurden die Moderatoren am 27.04.2017 darum gebeten, dem Forschungsnehmer die Kontaktdaten der Einrichtungen, mit denen zu Beginn des Jahres und vor Beginn der Erhebungsphase bereits Beratungsgespräche geführt worden waren, mitzuteilen. Zusätzlich erhielt der Forschungsnehmer am 28.04.2017 von der DVW eine Liste von allen bis zu diesem Zeitpunkt abgerechneten KiS-Beratungsgesprächen.

Da die Resonanz der Moderatoren auf die Aufforderung, die Kontaktdaten der beratenen Kindertagesstätten mitzuteilen, nicht sehr groß war, wurden die E-Mail-Adressen der Einrichtungen, für die ein Beratungsgespräch abgerechnet wurde, selbst recherchiert. Am 03.07.2017 wurde dem Forschungsnehmer eine aktualisierte Liste von abgerechneten Beratungsgesprächen übermittelt, damit auch erst später abgerechnete Beratungen evaluiert werden konnten.

¹⁸⁶ Von diesen wurden 33 im Jahr 2016 neu ausgebildet und von der DVW daher nicht als „in den letzten 5 Jahren aktiv“ bezeichnet.

Inhaltliche Fragestellung	Basis- befragung	Kurz- befragung	2. Nach- befragung	Retro- spektive Befragung	Kontroll- gruppe (vgl. FUNK et al. 2013)
Strukturelle Merkmale des Kindergartens					
Anzahl der Kinder im Kindergarten					
Anzahl des pädagogischen Personals					
Träger des Kindergartens					
Bundesland					
Umfeld des Kindergartens					
Verkehrsaufkommen in der Umgebung des Kindergartens					
Ausstattungsmerkmale Verkehrserziehung					
Mobilitätsverhalten der Kindergartenkinder					*2)
Einstellungen und Verhaltensweisen zur Verkehrserziehung					
Allgemeine Einstellung zur Verkehrserziehung					
Kooperation in der Verkehrserziehung					
Häufigkeit der Verkehrserziehung					
Verkehrspädagogische Aktivitäten					
Wichtigkeit Lernziele					
Qualifikation des Kindergartens in Bezug auf Verkehrserziehung / Interesse an Verkehrserziehung					
Kompetenz des Teams					*2)
Interesse an / Teilnahme an Fortbildung					
Informationswege zur Verkehrserziehung					
Grund für KiS-Beratung					
Interesse an längerfristiger Kooperation mit Verkehrswacht					
Anzahl bisheriger Gespräche mit Verkehrswacht					
Datum letztes Beratungsgespräch	*3)			*3)	
Kontakt zwischen Beratungsgesprächen					
Angaben zur befragten Person					
Ausbildung und Berufserfahrung					
Funktion in Einrichtung					
Alter und Geschlecht					
Formative Evaluation von KiS					
Dauer des Gesprächs			*4)		
Beurteilung des Beratungsgesprächs und des Moderators			*4)		
Themen des Beratungsgesprächs			*4)		
Einfluss auf Qualität und Umfang der Verkehrserziehung			*4)		
Planung von Verkehrssicherheitswoche und -tag					
Zufriedenheit mit Verkehrssicherheitswoche und -tag					
Globale Zufriedenheit			*4)		
Erhalt von Informationsmaterialien					
Veränderungen in der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung					
(geplante) Veränderung von Ausstattungsmerkmalen					
(geplante) Veränderung der Häufigkeit der Verkehrserziehung	*1) *5)	*5)	*5)	*5)	
(geplante) Veränderung der Häufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten	*1) *5)	*5)	*5)	*5)	
Veränderung der Wichtigkeit der Lernziele	*1)				
(geplante) Veränderung der Kooperation					
Veränderung der Kompetenz des Teams					

*1) Nur, wenn es sich nicht um ein Erstgespräch handelt.

*2) Frageformulierung geändert.

*3) In Basisbefragung nach Monat und Jahr gefragt, in retrospektiver Befragung klassiert gefragt.

*4) Nur, wenn Person nicht an der Kurzbefragung teilgenommen hat.

*5) Abweichende Frageformulierung in Basisbefragung.

Tab. 10-1: Synopse des Fragenprogramms in den KiS-Befragungen für Erzieherinnen

Da KiS-Moderatoren in der Evaluation sowohl bei der Kontaktierung von Erzieherinnen bzw. Einrichtungen als auch in der eigenen Moderatorenbefragung eine zentrale Rolle spielen, ist ein Blick auf die Anzahl der im Zielgruppenprogramm gelisteten KiS-Moderatoren hilfreich:

- Umsetzungsberechtigte Moderatoren: 340,
- Davon aktiv in den letzten 5 Jahren: 252,
- Davon aktiv in den letzten 3 Jahren: 232,
- Davon aktiv im Jahr 2016: 193.¹⁸⁷

10.3.2 Panelbefragung der Erzieherinnen

Bei der Panelbefragung von Erzieherinnen zur Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“ ist nicht bekannt, wie häufig die Einladung zur Befragung durch die KiS-Moderatoren tatsächlich an die Einrichtungen weitergeleitet wurde. Deshalb kann keine Aussage über den Umfang der Brutto-Stichprobe getroffen werden. Insgesamt haben 69 Personen den Fragebogen der Basisbefragung beendet und werden in die Analysen einbezogen.

Von den 69 Beendern des Fragebogens haben 46 Erzieherinnen eine E-Mail-Adresse für die Folgebefragung angegeben. Der Fragebogen der kurzen Nachbefragung zur formativen Evaluation etwa ein bis zwei Wochen nach dem Beratungsgespräch wurde von 22 Personen beendet. Zwischen der Basisbefragung und der ersten Folgebefragung errechnen sich also eine Rücklaufquote von 31,9 % und eine Panelmortalität von 68,1 %. Die Ausschöpfungsquote von Erzieherinnen, die eine E-Mail-Adresse angegeben haben, ist mit 47,8 % positiv zu bewerten.

An der zweiten Folgebefragung haben 24 Fachkräfte teilgenommen. Bezogen auf die Basisbefragung errechnet sich also ein Rücklauf von 34,8 %.

10.3.3 Kombinierte, retrospektive Befragung der Erzieherinnen

Zur kombinierten, retrospektiven Befragung wurden insgesamt 1.539 Kindergärten eingeladen.¹⁸⁸ Insgesamt haben an der retrospektiven Befragung 385 Einrichtungen teilgenommen. Dies ergibt eine

¹⁸⁷ Persönliche Mitteilungen durch den Projektreferenten per E-Mail am 29.03.2017.

¹⁸⁸ Davon wurden 1.342 Kindergärten zur Online-Befragung und 197 zur postalischen Befragung eingeladen, wenn von diesen keine E-Mail-Adresse recherchiert werden konnte.

Rücklaufquote von 25,0 %. Damit wird unter Berücksichtigung beider Forschungsdesignansätze der geplante Stichprobenumfang von 330 Einrichtungen in der Prüfgruppe übertroffen.

10.3.4 Befragung der KiS-Moderatoren

Für die KiS-Moderatorenbefragung umfasst die Grundgesamtheit 270 Moderatoren¹⁸⁹, die nach Aussage der DVW in den letzten fünf Jahren aktiv waren und von denen Kontaktdaten vorliegen. Außerdem gibt es eine unbekannte Größe an Personen, die zwar keine ausgebildeten Moderatoren sind, aber an KiS-Verkehrssicherheitstagen mitwirken und sich selbst somit auch als im Programm KiS aktive Personen zählen. Bei der Einladung zur Befragung sind drei Ausfälle zu verzeichnen.¹⁹⁰ Insgesamt konnten 265 Umsetzer des Programms KiS befragt werden. Davon geben 207 Personen an, auch Beratungsgespräche mit Einrichtungen durchzuführen bzw. durchgeführt zu haben, also als Moderatoren tätig (gewesen) zu sein. Damit errechnet sich für Moderatoren eine ausgesprochen positiv zu bewertende Rücklaufquote von 77,5 %.¹⁹¹ 45 befragte Umsetzer sind keine ausgebildeten Moderatoren, sondern wirken bzw. wirkten ausschließlich an Verkehrssicherheitstagen mit. Von 13 Personen ist unbekannt, ob sie Moderatoren sind oder nur an Verkehrssicherheitstagen mitwirken.¹⁹² Unter den befragten Ehrenamtlichen befinden sich zum Großteil (78,5 %) im Jahr 2017 aktive Personen. 8,3 % der Befragten pausieren im Jahr 2017 mit ihrer Tätigkeit und 13,2 % geben an, nicht mehr im Programm aktiv zu sein.

10.4 Anmerkungen zur Datenanalyse

Die Analyse der Befragungsergebnisse der im Rahmen der KiS-Evaluation durchgeführten Erhe-

¹⁸⁹ 13 Moderatoren, die längere Zeit nicht in KiS und auch nicht in den anderen untersuchten Zielgruppenprogrammen (KuV und AjF) aktiv waren, wurden nicht zur Moderatorenbefragung eingeladen.

¹⁹⁰ Dies sind zum einen Personen, von denen keine gültige E-Mail-Adresse und Postanschrift vorliegt. Zum anderen aber auch solche Personen, die zwar für das Programm ausgebildet wurden, aber bisher noch nicht im Programm aktiv waren und somit nicht als in den letzten 5 Jahren aktive Moderatoren gelten können.

¹⁹¹ Die Quote bezieht sich auf die Grundgesamtheit der 270 Moderatoren abzüglich der drei Ausfälle.

¹⁹² Dies ist dann unbekannt, wenn beispielsweise der Befragte die Beantwortung des Fragebogens abgebrochen hat, bevor die zur Unterscheidung relevanten Fragen gestellt werden konnten.

bungen gliedert sich in mehrere Unterschritte, die im Folgenden kurz beschrieben werden sollen.

Bei der Datenauswertung kommen sowohl Instrumente der deskriptiven (beschreibenden) als auch der schließenden bzw. Inferenzstatistik zum Einsatz. Während erstere hauptsächlich zur Illustration der gewonnenen Daten herangezogen wird, sollen mithilfe der Inferenzstatistik Zusammenhänge zwischen verschiedenen Befragungsergebnissen auf ihre statistische Verallgemeinerbarkeit hin überprüft werden (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 627f). Dazu werden die erhobenen Merkmale der Befragten in sog. „abhängige“ und sog. „unabhängige“ Variablen unterteilt. Erstere umfassen hierbei insbesondere den Stellenwert der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung und deren Umsetzungspraxis. Als sog. „unabhängige Variablen“ fließen solche Merkmale in die Analysen mit ein, denen ein Zusammenhang mit den sog. „abhängigen“ Variablen unterstellt wird. Ziel der vorgenommenen Analysen ist es dann, zu ergründen, inwiefern sich die Ausprägungen der „abhängigen“ Variablen systematisch zwischen verschiedenen Gruppen von Befragten,¹⁹³ die unterschiedliche Ausprägungen der „unabhängigen“ Variablen aufweisen, unterscheiden.

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

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

- Für den Chi-Quadrat-Unabhängigkeitstest wird Cramers V berechnet (vgl. FIELD 2009: 698; DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird für Werte $< 0,2$ von einem sehr kleinen, im Wertebereich $0,2 \leq V < 0,5$ von einem kleinen Effekt, bei Effektstärken im Bereich $0,5 \leq V < 0,7$ von einem mittleren und ab einem Wert von Cramers $V \geq 0,7$ von einem großen Effekt gesprochen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 210).
- Für t-Tests für unverbundene Stichproben und Mann-Whitney-U-Tests wird Cohens d berechnet (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 817). Hierbei wird ein Wert von $0,2 \leq d < 0,5$ als kleiner Ef-

fekt bezeichnet. Bei einem Wert von $0,5 \leq d < 0,8$ wird von einem mittleren und bei $d \geq 0,8$ von einem großen Effekt gesprochen. Liegt die Effektstärke unter 0,2 wird dies als sehr kleiner Effekt interpretiert (vgl. Cohen 1988: 25f).

- Für logistische Regressionen wird für die Beurteilung der Effektstärke einzelner Einflussgrößen das Odds Ratio herangezogen (vgl. FIELD 2009: 294). Angelehnt an CHEN, COHEN, CHEN (2010, zitiert nach DÖRING, BORTZ 2016: 820) wird dabei ein Odds Ratio von $\geq 2,0$ und $< 3,0$ bzw. $\leq 0,5$ und $> 0,33$ als kleiner Effekt, ein Odds Ratio von im Bereich 3,0 bis unter 7,0 bzw. 0,33 bis über 0,14 als mittlerer Effekt und ein Odds Ratio von $\geq 7,0$ bzw. $\leq 0,14$ als großer Effekt interpretiert.
- Für lineare Regressionen werden standardisierte Regressionskoeffizienten als Maß der Effektstärke herangezogen (vgl. DÖRING, BORTZ 817; FIELD 2009: 239).
- Außerdem wird zur Beurteilung des Gesamtmodells bei linearen und logistischen Regressionen Cohens f^2 verwendet (vgl. DÖRING, BORTZ 2016: 821). Bei diesem spiegelt ein Wert von $0,02 \leq f^2 < 0,15$ einen schwachen Effekt, ein Wert von $0,15 \leq f^2 < 0,35$ einen mittleren und ein Wert von $f^2 \geq 0,35$ einen großen Effekt wider (vgl. COHEN 1988: 447f.)

10.4.1 Vergleich der Struktur- und Personenmerkmale von Prüf- und Kontrollgruppe

Als erster Schritt der Datenauswertung in der vorliegenden Evaluation erfolgt ein Vergleich der Prüfgruppe¹⁹⁴ mit der „Kontrollgruppe“ der im Rahmen von FUNK et al. (2013) befragten Kindertagesstätten hinsichtlich der Strukturmerkmale der Einrichtungen in beiden Untersuchungsgruppen. Dabei stellen die erhobenen Strukturmerkmale der Einrichtungen die abhängigen Variablen dar und die Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe wird als unabhängige Variable herangezogen. Ziel dieser Analyse ist es, etwaige strukturelle Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zu identifizieren, um diese dann in den weiteren Auswertungen berücksichtigen zu können.¹⁹⁵

¹⁹³ Da für jeden Kindergarten eine Auskunft gebende Mitarbeiterin den Fragebogen beantwortet hat, wird nachfolgend synonym von Befragten als Personen und befragten Einrichtungen gesprochen.

¹⁹⁴ Die Prüfgruppe umfasst dabei sowohl retrospektiv Befragte als auch Teilnehmer der Panelbefragung. Um welchen Befragungszeitpunkt es sich bei den Panelbefragten handelt, ist bei den Analysen jeweils ausgewiesen.

¹⁹⁵ Die Befragten in der Prüfgruppe werden im Folgenden, sofern nicht explizit ein anderes Vorgehen deutlich gemacht

Im Falle nominalskaliert abhängiger Variablen wird für den Vergleich der Strukturmerkmale der Chi-Quadrat-Test verwendet.¹⁹⁶ Handelt es sich bei der abhängigen Variable um ein ordinalskaliertes oder ein metrisches, aber nicht annähernd normalverteiltes Merkmal, wird der Mann-Whitney-U-Test zum Vergleich der Untersuchungsgruppen herangezogen. Weist die abhängige Variable dagegen ein metrisches Skalenniveau auf und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden¹⁹⁷, so dient der t-Test für unabhängige Stichproben zur Beurteilung der Signifikanz der beobachteten Gruppenunterschiede.

Die Auswertung der Angaben der Befragten zu ihren soziodemographischen Merkmalen erfolgt analog zum Vergleich der Strukturmerkmale der Einrichtungen anhand bivariater statistischer Testverfahren. Allerdings werden die soziodemographischen Merkmale der Erzieherinnen in den folgenden Auswertungen nicht weiter berücksichtigt, da hier eine vergleichende Betrachtung der Einrichtungen vorgenommen wird und somit die Eigenschaften der befragten Personen nicht von unmittelbarem Interesse sind.

10.4.2 Vergleich des Stellenwerts und der Umsetzungspraxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in Prüf- und Kontrollgruppe

Für die vergleichende Betrachtung der verkehrssicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen von Prüf- und Kontrollgruppe werden in der vorliegenden Evaluation multivariate statistische Testverfahren angewendet.

Im Einzelnen werden Regressionsmodelle berechnet, die als abhängige Variablen die Angaben der Befragten zum Stellenwert und zur Umsetzungspraxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Einrichtung enthalten. Als unabhängige

Variable geht in die Regressionsmodelle zum einen die Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe ein. Als weitere unabhängige Variablen, sog. „Kontrollvariablen“, dienen zum anderen solche Strukturmerkmale der befragten Einrichtungen, die sich im Zuge des Vergleichs der Untersuchungsgruppen hinsichtlich dieser Merkmale als zwischen Prüf- und Kontrollgruppe statistisch signifikant verschieden erweisen und / oder denen ein bedeutsamer Zusammenhang mit dem berichteten Stellenwert sowie der Umsetzungspraxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung der Einrichtung unterstellt werden kann.

Dieses Vorgehen erbringt als Resultat der Regressionsanalysen sog. „bereinigte“ Effekte sowohl der Gruppenzugehörigkeit als auch der Strukturmerkmale der Einrichtungen, da bei der Berechnung des Regressionskoeffizienten einer unabhängigen Variable sämtliche weiteren, im Modell enthaltenen, unabhängigen Variablen konstant gehalten werden (vgl. FIELD 2009: 237ff).¹⁹⁸ D. h. ein in den Regressionsanalysen gemessener und als statistisch signifikant klassifizierter Effekt der Gruppenzugehörigkeit besteht unabhängig von den im Modell berücksichtigten Strukturmerkmalen der befragten Einrichtungen. Umgekehrt sind auch etwaige signifikante Subgruppenunterschiede zwischen den Einrichtungen (z. B. hinsichtlich ihrer Trägerorganisation) als unabhängig von der Zugehörigkeit zu Prüf- oder Kontrollgruppe zu sehen.

Die Wahl des passenden Regressionsmodells hängt von den Verteilungseigenschaften der abhängigen Variable ab: Besitzt diese ein metrisches Skalenniveau und kann zudem als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so werden für den Vergleich der Untersuchungsgruppen und der Subgruppen der Befragten lineare Regressionsmodelle berechnet (vgl. z. B. SCHNELL, HILL, ESSER 2005: 455ff). Metrische abhängige Variablen, die der Anforderung einer annähernden Normalverteilung nicht genügen, werden zunächst transformiert (vgl. TABACHNICK, FIDELL 1996: 83, 85), um die gewünschte Verteilung der abhängigen Variable herzustellen. Kann die abhängige Variable auch nach erfolgter Transformation nicht als annähernd normalverteilt betrachtet werden, so wird diese dichotomisiert und anstelle eines linearen ein logistisches Regressionsmodell (vgl. FIELD 2009: 264ff) berechnet, um die Signifikanz der Einflüsse von Gruppenzugehörigkeit und struktureller Merkmale der Einrichtung auf die verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltenswei-

wird, nicht zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv befragten Einrichtungen differenziert.

¹⁹⁶ Bei der Verwendung des Chi-Quadrat-Tests wird sich bezüglich der Approximationsbedingungen an WITTENBERG, CRAMER, VICARI (2014: 207) orientiert: Alle erwarteten Häufigkeiten müssen größer oder gleich 1 sein und in maximal 20 % der Tabellenzellen dürfen die erwarteten Häufigkeiten kleiner 5 sein. Sind die Bedingungen nicht erfüllt, wird, soweit möglich, die betreffende Variable sinnvoll zusammengefasst oder keine Signifikanzprüfung vorgenommen.

¹⁹⁷ Als „rule of thumb“ wird eine Variable im Folgenden dann als annähernd normalverteilt betrachtet, wenn ihre Schiefe und Kurtosis jeweils im Wertebereich zwischen -1,96 und +1,96 liegen (vgl. WITTENBERG, CRAMER, VICARI 2014: 159).

¹⁹⁸ Die in den Regressionsanalysen als unabhängige Variablen verwendeten Merkmale werden hier und im Folgenden auch als „Einflussgrößen“ oder „Prädiktoren“ bezeichnet.

sen der Befragten zu beurteilen. Können auch mithilfe eines logistischen Regressionsmodells aufgrund einer zu geringen Varianz (vgl. PEDUZZI et al. 1996; VITTINGHOFF, MCCULLOCH 2006) keine unverzerrten Schätzwerte berechnet werden, so wird auf bivariate Testverfahren analog zum Vorgehen bei der Untersuchung der Strukturmerkmale der betrachteten Einrichtungen zurückgegriffen.

10.4.3 Weitere Auswertungen der Erzieherinnenbefragung

Im Rahmen der vorliegenden Evaluation wurden auch zahlreiche Frageninhalte erhoben, die im Zuge von FUNK et al. (2013) nicht erfragt wurden (z. B. weil sie sich explizit auf das zu evaluierende Zielgruppenprogramm beziehen) und somit nur für die Prüfgruppe der an KiS teilnehmenden Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Da weiterhin die gesonderte Auswertung der im Panel befragten Einrichtungen aufgrund der geringen Anzahl an Befragten (vgl. Abschnitt 10.3.2) keine substanziellen Rückschlüsse erlaubt, werden Frageninhalte, die lediglich für die Prüfgruppe zur Verfügung stehen, zumeist univariat ausgewertet und dargestellt. Die Ausnahme bilden hierbei die Angaben der Befragten zur formativen Evaluation des Beratungsgesprächs. Variablen, die zu dieser einen Bezug aufweisen, werden nach Panelteilnehmern und retrospektiv befragten Einrichtungen differenziert dargestellt und auf statistisch signifikante Gruppenunterschiede zwischen den beiden Befragungsmodalitäten hin überprüft.¹⁹⁹ Hintergrund dieses Vorgehens ist die Überlegung, dass die Beurteilung von KiS durch die Befragten möglicherweise einen Zusammenhang mit dem Zeitabstand zwischen Beratungsgespräch und Befragungszeitpunkt aufweist. So ist zu vermuten, dass im Rahmen der Panelerhebung kurz nach der Beratung befragte Erzieherinnen sich wesentlich besser an das Gespräch erinnern können als solche, deren retrospektive Befragung einen größeren zeitlichen Abstand zum erfolgten „Treatment“ aufweist. Außerdem ist nicht auszuschließen, dass Teilnehmer an der Panelbefragung im Vergleich zu Teilnehmern an der retrospektiven Befragung eine von den Moderatoren getroffene Auswahl besonders engagierter Einrichtungen umfassen und damit ein positiv verzerrtes Antwortverhalten zeigen können.

10.4.4 Auswertung der Befragung der KiS-Moderatoren und -Umsetzer

Die Analyse der Befragung der KiS-Moderatoren beschränkt sich größtenteils auf eine deskriptive Darstellung der Befragungsergebnisse mithilfe von Häufigkeitsverteilungen sowie gegebenenfalls Maßen der zentralen Tendenz. Werden Zusammenhänge oder Unterschiede statistisch geprüft, werden dabei – analog zum Vorgehen bei der Betrachtung von Personen- und Strukturmerkmalen – bivariate Testverfahren für unabhängige Stichproben verwendet (vgl. Abschnitt 10.4.1).

10.4.5 Zusammenfassung der Auswertungsstrategie

Zusammenfassend kann die Auswertungsstrategie im Rahmen der KiS-Evaluation folgendermaßen beschrieben werden:

Zunächst erfolgt ein Vergleich der betrachteten Einrichtungen hinsichtlich ihrer relevanten strukturellen Merkmale sowie ein Vergleich der Personenmerkmale der Befragten zwischen Prüf- und Kontrollgruppe. Im Anschluss daran wird mittels multivariater Testverfahren ergründet, ob sich die Einrichtungen in den beiden Untersuchungsgruppen in Bezug auf den Stellenwert und die Umsetzungspraxis von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung signifikant voneinander unterscheiden. Hierbei werden sämtliche Merkmale, denen ein bedeutsamer Einfluss auf die abhängigen Variablen unterstellt werden kann und / oder die sich als zwischen Prüf- und Kontrollgruppe statistisch signifikant verschieden erwiesen haben, konstant gehalten.

Außerdem erfolgt eine deskriptive Auswertung der Angaben zur formativen Evaluation in der Prüfgruppe. Schließlich werden auch die Aussagen der KiS-Moderatoren und -Umsetzer zur Beurteilung der Wirksamkeit des betrachteten Zielgruppenprogramms herangezogen.

¹⁹⁹ Das Vorgehen bei der Überprüfung der statistischen Signifikanz der Gruppenunterschiede entspricht dabei demjenigen bei der Analyse der Struktur- und Personenmerkmale.

11 KiS: Strukturmerkmale der Einrichtungen und Personenmerkmale der Befragten

In diesem Kapitel wird der Frage nachgegangen, ob sich die befragten Einrichtungen in Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich ihrer strukturellen Merkmale signifikant voneinander unterscheiden. Darüber hinaus wird ergründet, ob auch die soziodemographischen Angaben der befragten Fachkräfte zwischen den Untersuchungsgruppen signifikant differieren.

Ziel der vorgenommenen Analysen ist es dabei, Hinweise auf relevante Gruppenunterschiede zu finden, die beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich des Stellenwerts und der Umsetzung der Verkehrserziehung in der Einrichtung berücksichtigt werden sollten.

Anzahl der Kinder in der Einrichtung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Bis zu 25 Kinder	6,6	15,3	11,4
26 bis 50 Kinder	25,9	26,7	26,3
51 bis 75 Kinder	33,3	26,9	29,8
75 bis 100 Kinder	20,0	19,8	19,9
Mehr als 100 Kinder	14,3	11,4	12,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	441	536	977
Median / Mittelwert	63,0 / 69,6	60,0 / 63,3	62,0 / 66,2

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Kinder in der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 4)

11.1 Strukturmerkmale der Einrichtungen

Ein erstes Merkmal, das hierbei eine Rolle spielt, ist die Anzahl der Kinder, die die Einrichtungen der Befragten besuchen. Bei der Betrachtung dieser Variable zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen in der Form, dass die Prüfgruppe eine höhere durchschnittliche Anzahl an Kindern aufweist ($\bar{x} = 69,6$, $\tilde{x} = 63,0$) als die Kontrollgruppe ($\bar{x} = 63,3$, $\tilde{x} = 60,0$).²⁰⁰ Dies

lässt sich auch gut an der kategorisierten Darstellung dieses Merkmals ablesen: Während in der Kontrollgruppe ein höherer Anteil an Befragten in Einrichtungen mit bis zu 25 Kindern tätig ist, verorten sich die Erzieherinnen der Prüfgruppe häufiger in sehr großen Einrichtungen, die von mehr als 100 Kindern besucht werden (vgl. Tab. 11-1).

Ebenfalls im Zusammenhang mit der Größe einer Einrichtung steht die Anzahl an Beschäftigten in den Kindertagesstätten. Diese sind, unterteilt nach Teilzeit- und Vollzeitstellen, kategorisiert in Tab. 11-2 dargestellt.

Es zeigt sich, dass sich die Prüfgruppe durch eine signifikant höhere Anzahl an Beschäftigten ($\bar{x} = 11,3$, $\tilde{x} = 10,0$) von der Kontrollgruppe ($\bar{x} = 8,4$, $\tilde{x} = 8,0$) abhebt. Dieser Befund zur Gesamtzahl der beschäftigten Erzieherinnen beruht vor allem auf einer signifikant höheren Anzahl an Personen, die in Teilzeit 30 Stunden pro Woche oder mehr in den Einrichtungen arbeiten, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat. Es handelt sich hierbei um mittlere Effekte (vgl. Tab. A11-2 in Anhang XIII). In der Prüfgruppe lässt sich außerdem eine höhere durchschnittliche Anzahl an Vollzeit-Beschäftigten beobachten, die sich allerdings als statistisch nicht signifikant von derjenigen in der Kontrollgruppe verschieden erweist.

Hinsichtlich der Trägerschaft der Einrichtungen in der Stichprobe der vorliegenden Evaluation lässt sich ebenfalls ein statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen berichten (vgl. Tab. 11-3): So geben die Befragten der Prüfgruppe deutlich häufiger an, in einer Einrichtung mit öffentlichem Träger tätig zu sein, als dies für Angehörige der Kontrollgruppe der Fall ist. Letztere verorten sich dagegen zu einem größeren Anteil in Kindertagesstätten, die von einem kirchlichen oder freien Träger oder einer Elterninitiative getragen werden.

Die regionale Verteilung der Einrichtungen in der Stichprobe bedingt ebenfalls einen statistisch signifikanten Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen (vgl. Tab. 11-4): Auffällig ist hierbei vor allem der hohe Anteil an Befragten aus dem Bundesland Bayern in der Kontrollgruppe sowie die höhere Anzahl an Befragten aus den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den Einrichtungen, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat.

²⁰⁰ Soweit nicht anders ausgewiesen, handelt es sich bei den signifikanten Zusammenhängen zwischen den betrachteten Merkmalen und der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit in

diesem Kapitel um kleine oder sehr kleine Effekte. Alle Effektstärken sind in Tab. A11-V in Anhang XIII zu finden.

Anzahl der Beschäftigten		n	Keine Person	1 Person	2 bis 3 Personen	4 bis 5 Personen	6 bis 10 Personen	Mehr als 10 Personen	Median / MW ^a
Vollzeit	PG	408	15,4	13,5	21,8	18,4	23,5	7,4	3,0 / 4,2
	KG	544	17,8	14,3	25,0	17,5	21,7	3,7	3,0 / 3,6
	Insg.	952	16,8	14,0	23,6	17,9	22,5	5,3	3,0 / 3,9
Teilzeit: 30 Stunden pro Woche und mehr	PG	418	12,2	16,3	25,8	14,8	21,5	9,3	3,0 / 4,6
	KG	544	30,1	21,1	27,4	10,5	7,4	3,5	1,0 / 2,3
	Insg.	962	22,3	19,0	26,7	12,4	13,5	6,0	2,0 / 3,3
Teilzeit: 20 bis unter 30 Stunden pro Woche	PG	383	24,5	23,8	28,2	15,9	6,3	1,3	2,0 / 2,2
	KG	545	26,4	21,3	32,7	12,3	6,6	0,7	2,0 / 2,1
	Insg.	928	25,6	22,3	30,8	13,8	6,5	1,0	2,0 / 2,1
Teilzeit: Weniger als 20 Stunden pro Woche	PG	363	59,0	20,9	16,0	3,3	0,6	0,3	0,0 / 0,8
	KG	544	56,8	26,8	13,2	2,6	0,6	0,0	0,0 / 0,7
	Insg.	907	57,7	24,5	14,3	2,9	0,6	0,1	0,0 / 0,8
Insgesamt	PG	367	0,0	0,3	3,0	9,3	40,1	47,3	10,0 / 1,3
	KG	545	3,3	0,2	11,0	16,3	38,3	30,8	8,0 / 8,4
	Insg.	912	2,0	0,2	7,8	13,5	39,0	37,5	9,0 / 9,6

^a Die Maße der zentralen Tendenz beziehen sich auf die unkategorisierten Variablen.

Tab. 11-2: Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Beschäftigten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₀ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 5)

Träger der Einrichtung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Öffentlicher Träger	46,5	28,4	36,5
Kirchlicher Träger	33,6	43,2	38,9
Freier Träger	17,2	21,1	19,4
Elterninitiative	2,7	7,3	5,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	447	549	996

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-3: Prüf- und Kontrollgruppe: Träger der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₀ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 6)

Der letztgenannte Befund zeigt sich auch bei der Unterteilung der regionalen Verortung der Einrichtungen nach alten und neuen Bundesländern (vgl. Tab. 11-5): In der Prüfgruppe fällt der Anteil der Einrichtungen aus den neuen Bundesländern an der Gesamtstichprobe mit beinahe einem Drittel der Befragten wesentlich höher aus als in der Kontrollgruppe, wo lediglich etwas mehr als jeder zehnte Befragte seine Einrichtung auf dem Gebiet der ehemaligen DDR verortet. Dementsprechend

zeigt sich ein signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen.²⁰¹

Die Siedlungsstruktur im Umfeld der Einrichtung ist kategorisiert in Tab. 11-6 dargestellt. Bei der Betrachtung dieses Merkmals wird ersichtlich, dass verglichen mit der Prüfgruppe ein höherer Anteil der Einrichtungen in der Kontrollgruppe in Großstädten oder Vororten von Großstädten zu verorten ist. Der Anteil an Einrichtungen in mittel- oder kleinstädtischer Umgebung ist dagegen in Einrichtungen, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, höher ausgeprägt als unter den Befragten aus FUNK et al. (2013). Die beschriebenen Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe erweisen sich als statistisch signifikant.

In Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur steht auch die Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtungen. Diese wurde unter den Befragten anhand der Verwendung einer vierstufigen Antwortskala mit den Ausprägungen „Sehr gering“, „Eher gering“, „Eher hoch“ und „Sehr hoch“ erhoben. Die Häufigkeitsverteilungen der Angaben der Erzieherinnen unterscheiden sich hinsichtlich dieses Merkmals

²⁰¹ Hier zeigt sich auch ein Zusammenhang mit der Trägerschaft der betrachteten Einrichtung: Kindertagesstätten in den alten Bundesländern unterliegen lediglich zu 32,0 % einem öffentlichem Träger, während dies in den neuen Bundesländern für 53,0 % der Einrichtungen der Fall ist.

signifikant zwischen Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 11-7): Besonders auffällig ist hierbei die Differenz zwischen den Anteilen der Befragten in den Untersuchungsgruppen, die die Verkehrsdichte im Umfeld ihrer Einrichtung als „Eher hoch“ bezeichnen. Dieser übertrifft in der Prüfgruppe mit 46,2 % den entsprechenden Anteil in der Kontrollgruppe (34,0 %) um etwa zwölf Prozentpunkte.

Bundesland	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Baden-Württemberg	7,2	7,8	7,5
Bayern	13,9	27,5	21,3
Berlin	0,4	2,8	1,7
Brandenburg	2,5	3,3	2,9
Bremen	0,0	1,7	0,9
Hamburg	0,2	1,9	1,1
Hessen	7,8	6,7	7,2
Mecklenburg-Vorpommern	2,0	1,1	1,5
Niedersachsen	10,3	10,4	10,3
Nordrhein-Westfalen	17,7	19,7	18,8
Rheinland-Pfalz	5,8	4,1	4,9
Saarland	0,0	0,7	0,4
Sachsen	5,6	2,6	4,0
Sachsen-Anhalt	13,4	3,0	7,7
Schleswig-Holstein	3,8	3,5	3,7
Thüringen	9,4	3,3	6,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	447	539	986

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-4: Prüf- und Kontrollgruppe: Bundesland; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 7)

Bei der Angabe zum Hauptverkehrsmittel der Kinder für ihren Weg zum Kindergarten konnten die Befragten zwischen der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger, mit Spielfahrzeugen, mit dem Fahrrad, mit dem Auto oder mit dem ÖPNV differenzieren.²⁰² Außerdem bestand die Möglichkeit, ein anderes als die vorgegebenen Verkehrsmittel anzugeben. Die Antwortskala umfasst sechs Abstufungen, wobei der Wert „1“ einen sehr geringen und der Wert „6“ einen sehr hohen Anteil der Kinder repräsentiert, die hauptsächlich mit dem entspre-

chenden Verkehrsmittel zum Kindergarten kommen.

Regionale Verortung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Alte Bundesländer	67,1	86,6	77,8
Neue Bundesländer	32,9	13,4	22,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	447	539	986

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-5: Prüf- und Kontrollgruppe: Regionale Verortung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte

Siedlungsstruktur im Umfeld der Einrichtung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Großstädtisch	7,9	9,5	8,8
Vorort einer Großstadt	5,6	12,9	9,7
Mittel- oder kleinstädtisch	33,9	27,3	30,3
Ländlich oder dörflich	52,6	50,3	51,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	445	549	994

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Siedlungsstruktur im Umfeld der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 8)

Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Sehr gering	6,3	9,4	8,0
Eher gering	41,4	45,7	43,7
Eher hoch	46,2	34,0	39,5
Sehr hoch	6,1	10,9	8,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	444	530	974

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-7: Prüf- und Kontrollgruppe: Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 9)

²⁰² Die weitere Antwortkategorie „Mit dem Laufrad, Roller oder anderen Spielfahrzeugen“ steht hierbei ausschließlich für die Prüfgruppe zur Verfügung.

Hauptverkehrsmittel der Kinder zum Kindergarten		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			(Fast) Keine					(Fast) Alle	
		Zeilen-%							
Zu Fuß	PG	427	16,4	30,9	30,7	14,8	6,1	1,2	3,0 / 2,7
	KG	503	36,6	32,8	19,3	7,8	3,0	0,6	2,0 / 2,1
	Insg.	930	27,3	31,9	24,5	11,0	4,4	0,9	2,0 / 2,4
Mit Laufrad, Roller oder anderen Spielfahrzeugen	PG	398	16,3	46,0	24,9	9,0	3,0	0,8	2,0 / 2,4
	KG	–	–	–	–	–	–	–	–
	Insg.	398	16,3	46,0	24,9	9,0	3,0	0,8	2,0 / 2,4
Als Fahrer / Mitfahrer eines Fahrrades	PG	387	18,1	40,6	19,6	12,1	5,7	3,9	2,0 / 2,6
	KG	503	79,9	13,9	3,4	1,2	1,2	0,4	1,0 / 1,3
	Insg.	890	53,0	25,5	10,4	6,0	3,1	1,9	1,0 / 1,9
Als Mitfahrer im Auto	PG	406	1,7	3,0	8,1	12,6	38,2	36,5	5,0 / 4,9
	KG	502	7,4	11,6	23,3	19,5	26,7	11,6	4,0 / 3,8
	Insg.	908	4,8	7,7	16,5	16,4	31,8	22,7	5,0 / 4,3
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ^b	PG	349	73,6	14,3	4,9	4,3	2,3	0,6	1,0 / 1,5
	KG	505	91,7	6,7	1,2	0,0	0,2	0,2	1,0 / 1,1
	Insg.	854	84,3	9,8	2,7	1,8	1,1	0,4	1,0 / 1,3
Auf sonstige Art und Weise ^a	PG	142	73,2	12,7	6,3	2,1	2,1	3,5	1,0 / 1,6
	KG	505	98,2	0,8	0,4	0,2	0,0	0,4	1,0 / 1,0
	Insg.	647	92,7	3,4	1,7	0,6	0,5	1,1	1,0 / 1,2

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

^b Für die Signifikanzprüfung wurden die Kategorien „5“ und „6“ zusammengefasst.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptverkehrsmittel der Kinder zum Kindergarten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 11)

Bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilungen der Befragten in den einzelnen Items zeigen sich signifikante Unterschiede zwischen den Angaben der Prüf- und Kontrollgruppe für alle Verkehrsbeteiligungsarten (außer „Auf sonstige Art und Weise“), die in beiden Gruppen erhoben wurden (vgl. Tab. 11-8).²⁰³ Interessant ist hierbei, dass die Prüfgruppe die Verwendung sämtlicher Verkehrsmittel signifikant als weiter verbreitet einschätzt als die Kontrollgruppe.²⁰⁴

Nichtsdestotrotz kann festgehalten werden, dass die Reihung der Verkehrsmittel zwischen beiden Untersuchungsgruppen – auf unterschiedlichem Niveau – bis auf eine Ausnahme übereinstimmt. Demnach kommen in der Prüfgruppe die meisten Kinder als Mitfahrer mit dem Pkw zum Kindergarten, gefolgt von den Verkehrsbeteiligungsarten zu Fuß, mit dem Fahrrad, auf sonstige Art und Weise und mit dem ÖPNV. In der Kontrollgruppe sind lediglich die beiden letztgenannten Antwortmöglichkeiten in der Reihenfolge ihrer angegebenen Nutzungshäufigkeit vertauscht.

In den bisherigen Ausführungen in diesem Abschnitt hat sich gezeigt, dass sich Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich vieler struktureller Merkmale der Einrichtungen, in denen die befragten Erzieherinnen tätig sind, signifikant voneinander unterscheiden. Nun soll der Frage nachgegangen werden, für welche dieser Aspekte eine Berücksichtigung beim Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe

²⁰³ Für das Item Als Mitfahrer eines Fahrrades liegt ein mittlerer Effekt vor, für alle übrigen ein kleiner Effekt (vgl. Tab. A11-V in Anhang XIII).

²⁰⁴ Dieser Befund resultiert aus der unterschiedlichen Erhebung dieser Information in Prüf- und Kontrollgruppe: Während Erzieherinnen, in deren Einrichtung ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, um eine Schätzung des Anteils der Kinder mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln für ihren Kindergartenweg gebeten wurden, liegt für die Befragten aus FUNK et al. (2013) hierzu eine Angabe in absoluten Zahlen, die zudem noch in Sommer und Winter unterteilt waren, vor. Für die Darstellung in Tab. 11-8 wurden die Angaben zu Sommer und Winter gemittelt und die absoluten Angaben der Kontrollgruppe ins Verhältnis zur Summe über

alle Items gesetzt und so in die entsprechende Kategorie eingeordnet.

hinsichtlich ihrer berichteten Einstellungen und Verhaltensweisen notwendig erscheint.

Da die Anzahl der Kinder sowie die Anzahl der Beschäftigten in einer Einrichtung indirekt auf dessen Größe verweisen, erscheint eine Berücksichtigung dieser Merkmale, z. B. bei der Untersuchung der Häufigkeit der Umsetzung verschiedener verkehrspädagogischer Aktivitäten, angezeigt. Vor dem Hintergrund der hohen bivariaten Korrelation von Kinder- und Beschäftigtenzahl (Korr. = 0,8) kann jedoch nur eine dieser Größen als Indikator für die Größe der Einrichtung in die Modellierungen mit einbezogen werden. Hierzu wird die Anzahl der Kinder, die die betrachtete Kindertagesstätte besuchen, herangezogen. Um zusätzlich die Arbeitsbelastung der Mitarbeiter als Kontrollvariable berücksichtigen zu können²⁰⁵, wird die Anzahl der betreuten Kinder außerdem zur Beschäftigtenzahl ins Verhältnis gesetzt²⁰⁶ und der so gebildete Personalschlüssel wird ebenfalls als Kontrollvariable für die multivariaten Prüf- / Kontrollgruppenvergleiche verwendet.

Auch die Trägerschaft einer Kindertagesstätte hat sich in der Vergangenheit als bedeutsam für die Art und Weise der (verkehrs-)pädagogischen Arbeit einer Einrichtung herausgestellt (vgl. FUNK et al. 2013: 28) und soll daher ebenfalls als Kontrollvariable für den multivariaten Vergleich der Untersuchungsgruppen berücksichtigt werden. Dazu wird eine dichotomisierte Variante des genannten Merkmals herangezogen, wobei eine Unterscheidung zwischen öffentlichen und nicht-öffentlichen Trägern vorgenommen wird.

Von der regionalen Verortung einer Einrichtung in den alten oder neuen Bundesländern wird kein substanzieller Einfluss auf die in der Einrichtung vorherrschende Umsetzung der Verkehrserziehung erwartet. Die Siedlungsstruktur spielt hierfür dagegen eher eine Rolle. Als noch relevanter erscheint aufgrund des direkteren Bezugs zur Verkehrssicherheit jedoch das Verkehrsaufkommen im Umfeld der Einrichtung, weshalb von den raumbezogenen Variablen ausschließlich dieses Merkmal für die Bereinigung des Prüf- / Kontrollgruppenvergleichs herangezogen wird. Die Befragten werden dabei nach einer (eher) geringen oder (eher) ho-

hen Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung differenziert.

Das Hauptverkehrsmittel der Kinder zum Kindergarten wird aufgrund der eingeschränkten Vergleichbarkeit dieses Merkmals zwischen Prüf- und Kontrollgruppe nicht als Kontrollvariable für den Vergleich der Untersuchungsgruppen herangezogen.

Auf Basis dieser Überlegungen verbleiben die Anzahl der Kinder (absolut und pro Beschäftigtem), die Art der Trägerschaft sowie die Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung als relevante Größen, deren Einfluss bei den vergleichenden Datenanalysen der Untersuchungsgruppen berücksichtigt wird.²⁰⁷

Zusammenfassung

Die Prüfgruppe der durch KiS beratenen Kindertagesstätten zeichnet sich im Vergleich zur Kontrollgruppe sowohl durch eine höhere Anzahl an Kindern, die die befragten Einrichtungen besuchen, als auch durch eine höhere Anzahl an Beschäftigten in den betrachteten Kindertagesstätten aus. Einrichtungen, in denen kein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, befinden sich wesentlich öfter in nicht-öffentlicher Trägerschaft als die Einrichtungen der Prüfgruppe. Letztere befinden sich zudem zu einem größeren Anteil in den neuen Bundesländern und in eher ländlichen Gebieten, berichten jedoch durchschnittlich eine höhere Verkehrsdichte als die Befragten der Kontrollgruppe.

11.2 Personenmerkmale der Befragten

Neben den zuvor behandelten, strukturellen Merkmalen der betrachteten Einrichtungen, werden in diesem Abschnitt die soziodemographischen Angaben der Befragten kurz thematisiert. Da die Wirkung von KiS jedoch auf der Ebene der Einrichtungen zu verorten ist und in den weiterführenden Analysen eine vergleichende Untersuchung von Merkmalen der Kindertagesstätten und nicht der Befragten vorgenommen wird, werden die in diesem Abschnitt behandelten individuellen Personenmerkmale im Gegensatz zu den zuvor diskutierten Strukturmerkmalen nicht als Kontrollvariablen für den Vergleich von Stellenwert und Umsetzung von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung der Untersuchungsgruppen in Betracht gezogen.

²⁰⁵ Dieses Merkmal hat sich in früheren Untersuchungen als bedeutsam für die Differenzierung von Kindertagesstätten erwiesen (vgl. FUNK et al. 2013: 52, 56, 61).

²⁰⁶ Dabei werden Teilzeitbeschäftigte mit 30 Stunden oder mehr pro Woche mit dem Faktor 0,75 gewichtet, Teilzeitbeschäftigte mit einer Stundenzahl von 20 bis unter 30 Stunden mit dem Faktor 0,5 und Teilzeitbeschäftigte mit einer Stundenzahl von weniger als 20 Stunden pro Woche mit dem Faktor 0,25.

²⁰⁷ Zwischen diesen Merkmalen treten keine bivariaten Korrelationen auf, deren Betrag den Wert 0,2 übersteigt, so dass diese gemeinsam als Prädiktoren in den errechneten Modellen verwendet werden können.

Dennoch können die Personenmerkmale dazu genutzt werden, das bis hierhin skizzierte Bild von Prüf- und Kontrollgruppe weiter zu vervollständigen.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang zunächst das Geschlecht der Befragten (vgl. Tab. 11-9), zeigt sich, dass sich beide Untersuchungsgruppen nahezu vollständig aus weiblichen Personen zusammensetzen. Männer bilden mit einem Anteil von 2,6 % (PG) bzw. 2,8 % (KG) die Ausnahme. Dieser Befund überrascht vor dem Hintergrund, dass die Erwerbstätigkeit in Kindertagesstätten nach wie vor ein weiblich dominiertes Berufsfeld darstellt (vgl. MEINER-TEUBNER, KOPP, SCHILLING 2016: 116f), nicht. Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich hinsichtlich ihres beinahe exakt identischen Geschlechterverhältnisses nicht statistisch signifikant voneinander.

Geschlecht der Befragten	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Weiblich	97,4	97,2	97,3
Männlich	2,6	2,8	2,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	390	543	933

Tab. 11-9: Prüf- und Kontrollgruppe: Geschlecht der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 52)

Ein statistisch signifikanter Zusammenhang zeigt sich dagegen zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und dem Lebensalter der Befragten: Das durchschnittliche Alter in der Prüfgruppe beträgt $\bar{x} = 49,4$ Jahre und übertrifft damit dasjenige in der Kontrollgruppe mit $\bar{x} = 45,4$ Jahren deutlich. Das lässt sich auch an der kategorisierten Darstellung des Alters der Befragten ablesen (vgl. Tab. 11-10): Während in der Kontrollgruppe die Kategorien der jüngeren Fachkräfte stärker besetzt sind als in der Prüfgruppe, verzeichnet letztere höhere Anteile an Befragten, die das 50. Lebensjahr bereits überschritten haben.

Im Zusammenhang mit dem Lebensalter der Erzieherinnen steht auch deren bisherige Beschäftigungsdauer in Kindertagesstätten (vgl. Tab. 11-11): Die Befragten verzeichnen hinsichtlich dieses Merkmals ein beachtliches durchschnittliches Dienstalder von $\bar{x} = 23,8$ Jahren (PG) bzw. $\bar{x} = 20,1$ Jahren (KG). Dieser Befund erscheint plausibel: Das höhere Lebensalter der Befragten in der Prüfgruppe spiegelt sich auch in einer höheren durch-

schnittlichen Beschäftigungsdauer im Vergleich zur Kontrollgruppe wider. Der beobachtete Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen erweist sich zudem als statistisch signifikant.

Alter der Befragten	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Bis 30 Jahre	5,3	8,5	7,1
31 bis 40 Jahre	11,1	19,0	15,7
41 bis 50 Jahre	29,7	39,4	35,3
51 bis 60 Jahre	46,3	31,7	37,9
61 Jahre und älter	7,6	1,3	4,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	380	520	900
Median / Mittelwert in Jahren	51,0 / 49,4	46,0 / 45,4	49,0 / 47,1

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Alter der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 53)

Beschäftigungsdauer der Befragten	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Bis zu 10 Jahre	18,6	20,4	19,6
11 bis 20 Jahre	21,6	32,9	28,1
21 bis 30 Jahre	27,3	31,8	29,9
31 bis 40 Jahre	27,1	14,4	19,7
41 Jahre und mehr	5,4	0,6	2,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	388	529	917
Median / Mittelwert	25,0 / 23,8	20,0 / 20,1	22,0 / 21,6

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Beschäftigungsdauer der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 49)

Zuletzt soll noch beleuchtet werden, über welche beruflichen Qualifikationen die Personen in Prüf- und Kontrollgruppe verfügen und welche Funktion sie in ihrer Einrichtung ausüben. Die Betrachtung des erstgenannten Merkmals erbringt dabei folgende Befunde (vgl. Tab. 11-12):

Der Großteil der Fachkräfte (87,6 %) hat eine Berufsausbildung zur Erzieherin absolviert. Nicht ganz ein Zehntel der Befragten kann jeweils eine Ausbildung zur Kindergärtnerin oder ein Studium

der Sozialpädagogik bzw. der sozialen Arbeit vorweisen. Ein Studium der Pädagogik oder eine Ausbildung zur Kinder- oder zur Heilerziehungspflegerin werden dagegen von weniger als jedem zwanzigsten Befragten als Berufsausbildung angegeben. Zudem finden sich in beiden Untersuchungsgruppen mit jeweils annähernd zwanzig Prozent relativ viele Personen, die über eine andere als die bisher genannten Ausbildungen verfügen.²⁰⁸

Ausbildungsstand	Befragte		
	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Erzieherin	85,6	89,0	87,6
Kindergärtnerin	11,6	6,0	8,4
Sozialpädagogik / Soziale Arbeit	8,1	8,4	8,3
Pädagogik	4,5	4,8	4,7
Kinderpflegerin	4,5	4,2	4,4
Heilerziehungspflegerin	1,0	0,9	1,0
Sonstige	16,9	18,3	17,7
Insgesamt	132,2	131,6	132,0
Anzahl (n)	396	546	942

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-12: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsstand (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 50)

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich lediglich hinsichtlich des Anteils der Befragten, die eine Ausbildung zur Kindergärtnerin abgeschlossen haben, signifikant voneinander: Während dies in der Prüfgruppe etwas mehr als jede zehnte Person angibt, beträgt der entsprechende Anteil in der Kontrollgruppe lediglich 6,0 %.²⁰⁹

²⁰⁸ Unter „Sonstigen“ Ausbildungen wird am häufigsten die des Fachwirtes genannt. Außerdem wird häufiger eine Ausbildung zum Heilpädagogen aufgeführt. Darüber hinaus haben einige Befragte ein Studium (außer Pädagogik), eine Ausbildung im Sozialmanagement oder eine Leitungsqualifikation absolviert.

²⁰⁹ Eine Erklärung für diesen signifikanten Zusammenhang liefert die regionale Verortung: Die Prüfgruppe stammt signifikant häufiger aus den neuen Bundesländern als die Kontrollgruppe (vgl. Tab. 11-5). Tiefergehende Analysen zeigen, dass ebenso Personen, die eine Ausbildung zur Kindergärtnerin haben, signifikant häufiger in einer Einrichtung auf dem Gebiet der ehemaligen DDR tätig sind. Befragte aus den neuen Bundesländern nennen diese Ausbildung zu

Die verschiedenen Funktionen, die eine Person in ihrer Einrichtung einnehmen kann, treten in der vorliegenden Stichprobe mit unterschiedlichen Häufigkeiten auf (vgl. Tab. 11-13): Mehr als neun von zehn Befragten in Prüf- und Kontrollgruppe haben die Leitung ihrer Kindertagesstätte inne oder üben diese stellvertretend aus. Etwa ein Viertel der Befragten verortet sich außerdem (auch) auf der Ebene der Gruppenleitung oder deren Stellvertretung. Nur etwa eine von zwanzig befragten Erzieherinnen übernimmt keine Leitungsfunktion in ihrer Einrichtung. Sonstige Funktionen werden so gut wie nicht genannt.

Der einzige statistisch signifikante Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen findet sich im Fall der Gruppenleitungen bzw. deren Stellvertretung: Diese sind in der Kontrollgruppe mit 29,1 % deutlich stärker vertreten als in der Prüfgruppe (18,4 %).

Funktion in der Einrichtung	Befragte		
	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Einrichtungsleitung (oder Stellvertretung)	90,4	91,9	91,3
Gruppenleitung (oder Stellvertretung)	18,4	29,1	24,6
Mitarbeiterin ohne Leitungsfunktion	6,0	4,8	5,3
Sonstiges	0,3	0,9	0,6
Insgesamt	115,1	126,7	121,8
Anzahl (n)	397	546	943

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 11-13: Prüf- und Kontrollgruppe: Funktion in der Einrichtung (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 51)

Zusammenfassung

In der Stichprobe der vorliegenden Evaluation befinden sich nahezu ausschließlich weibliche Befragte. Diese sind durchschnittlich 49,4 Jahre (PG) bzw. 45,4 Jahre (KG) alt und können auf eine durchschnittliche Berufserfahrung von 23,8 Jahren (PG) bzw. 20,1 Jahren (KG) zurückblicken. Der weit überwiegende Teil der Fachkräfte hat eine Ausbildung zur Erzieherin und / oder zur Kinder-

31,3 % in den neuen Bundesländern, in den alten Bundesländern äußern dies jedoch nur 2,2 %.

gärtnerin abgeschlossen und übt eine Leitungsfunktion in der betrachteten Einrichtung aus.

12 KiS-Ziel: Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten

In diesem Kapitel soll ergründet werden, inwieweit die Zielsetzung von KiS, die Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der beratenen Kindertagesstätten zu verankern, erreicht wird. Dazu werden Frageninhalte aus der KiS-Evaluation analysiert, die einen Vergleich mit den im Rahmen von FUNK et al. (2013) befragten Kindertagesstätten erlauben. Darüber hinaus werden die subjektiv wahrgenommenen, selbstberichteten Veränderungen der Befragten der Prüfgruppe einer näheren Untersuchung unterzogen.

12.1 Stellenwert der Verkehrserziehung

Die Einstellungen der befragten Erzieherinnen zu Themen der Verkehrserziehung wurden in Form von Zustimmungswerten zu den folgenden vier Aussagen mit Bezug zum Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit im Alltag der Einrichtungen erhoben:

- „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung ist ein fest in unserer pädagogischen Konzeption verankertes Thema“,
- „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung findet eher spontan statt, wenn es die Situation gerade erlaubt oder notwendig macht“,
- „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung findet regelmäßig in einem bestimmten Turnus statt“ und
- „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung wird in unserer Einrichtung nicht betrieben“

Die Befragten konnten ihre Zustimmung zu diesen Items jeweils anhand einer fünfstufigen Antwortskala ausdrücken, deren unterste Antwortkategorie die Aussage „Stimme überhaupt nicht zu“ ausdrückt und deren oberste Ausprägung mit der Antwort „Stimme voll und ganz zu“ gleichgesetzt wird. Die Skalenpunkte „2“ bis „4“ dienen zur Abstufung der genannten Extreme.

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

Betrachtet man die Häufigkeitsverteilung der Zustimmungswerte in Prüf- und Kontrollgruppe (vgl. Tab. 12-1), kann zunächst festgehalten werden, dass die gelegentlich in der Literatur behauptete Randständigkeit der Verkehrserziehung im Kindergarten (vgl. GORGES 2006: 2) in den Daten nicht nachzuvollziehen ist.

Die Aussage, Verkehrserziehung sei fest im pädagogischen Konzept der Einrichtung verankert, wird von etwa vier von zehn Befragten in beiden Untersuchungsgruppen mit der höchstmöglichen Zustimmung bedacht. Das Gleiche gilt auch für das Item zum regelmäßigen Stattfinden von Verkehrserziehung in der Einrichtung. Ein Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe zeigt sich hinsichtlich des spontanen Stattfindens von Verkehrserziehung: Diese wird von Befragten der Kontrollgruppe zu einem wesentlich höheren Anteil (29,7 %) vollumfänglich bescheinigt als in der Prüfgruppe (17,2 %). Dementsprechend errechnen sich hier auch etwas größere Differenzen zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich ihrer Maße der zentralen Tendenz als bei den beiden zuvor behandelten Items. Die Aussage, Verkehrserziehung würde in der Einrichtung nicht betrieben, lehnen jeweils mehr als acht von zehn Befragten in Prüf- und Kontrollgruppe entschieden ab, indem sie die geringstmögliche Zustimmung zu diesem Item äußern. Insgesamt zeigen Einrichtungen, die ein KiS-Beratungsgespräch durchgeführt haben, eine stärkere Affinität zur Berücksichtigung von Verkehrserziehung in ihrer pädagogischen Arbeit: In den Items, die eine solche Verankerung ausdrücken, übersteigen die Anteile der Befragten in den beiden höchsten Antwortkategorien in der Prüfgruppe jeweils diejenigen in der Kontrollgruppe. Umgekehrt stimmen den Aussagen, Verkehrserziehung finde spontan statt bzw. werde nicht betrieben, jeweils höhere Anteile in der Prüfgruppe als in der Kontrollgruppe „überhaupt nicht“ zu.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Die bereits beim Vergleich der Häufigkeitsverteilungen von Prüf- und Kontrollgruppe skizzierten Tendenzen bestätigen sich auch in der multivariaten Betrachtung des Stellenwerts der Verkehrserziehung (vgl. Tab. 12-2):

Stellenwert der Verkehrserziehung	n	1	2	3	4	5	Median / MW	
		Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Stimme teilweise zu	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu		
		Zeilen-%						
Verkehrserziehung ist fest verankert	PG	388	1,0	7,7	19,3	26,3	45,6	4,0 / 4,1
	KG	539	1,3	10,8	24,1	22,8	41,0	4,0 / 3,9
	Insg.	927	1,2	9,5	22,1	24,3	42,9	4,0 / 4,0
Verkehrserziehung findet eher spontan statt	PG	360	11,7	18,1	21,4	31,7	17,2	3,0 / 3,3
	KG	522	8,6	12,3	21,1	28,4	29,7	4,0 / 3,6
	Insg.	882	9,9	14,6	21,2	29,7	24,6	4,0 / 3,5
Verkehrserziehung findet regelmäßig statt	PG	377	3,7	8,2	15,4	28,1	44,6	4,0 / 4,0
	KG	529	3,4	17,2	18,5	19,5	41,4	4,0 / 3,8
	Insg.	906	3,5	13,5	17,2	23,1	42,7	4,0 / 3,9
Verkehrserziehung wird nicht betrieben	PG	333	89,2	7,2	2,4	0,9	0,3	1,0 / 1,2
	KG	493	84,8	8,1	5,1	1,2	0,8	1,0 / 1,3
	Insg.	826	86,6	7,7	4,0	1,1	0,6	1,0 / 1,2

Tab. 12-1: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Stellenwert der Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 12)

Einrichtungen, die an einem KiS-Beratungsgespräch teilgenommen haben, stimmen der Aussage „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung findet regelmäßig in einem bestimmten Turnus statt“ signifikant häufiger zu, als Angehörige der Kontrollgruppe.²¹⁰ Die von FUNK et al. (2013) befragten Erzieherinnen geben dagegen signifikant häufiger als die Prüfgruppe an, Verkehrserziehung finde in ihrer Einrichtung eher spontan statt. Darüber hinaus weisen auch die Richtungen der Regressionskoeffizienten für die Zustimmung zu den Aussagen „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung ist ein fest in unserer pädagogischen Konzeption verankertes Thema“ und „Verkehrserziehung wird in unserer Einrichtung nicht betrieben“ in die erwartete Richtung einer häufigeren bzw. selteneren Zustimmung durch die Prüfgruppe, wobei diese Effekte sich allerdings als statistisch nicht signifikant erweisen.

Auf Basis dieser Befunde kann davon ausgegangen werden, dass es den Moderatoren von KiS gelingt, durch die Beratung von Kindertagesstätten die Relevanz der Regelmäßigkeit von Verkehrserziehung für die beratenen Einrichtungen herauszustellen und Verkehrserziehung entsprechend in der pädagogischen Arbeit zu verankern.

Hinsichtlich der Strukturmerkmale der betrachteten Einrichtungen lässt sich weiterhin festhalten:

- Die Anzahl der Kinder, die eine Einrichtung besuchen, wirkt sich signifikant auf die Zustimmung zu allen vorgelegten Aussagen aus: Mit steigender Kinderzahl wird eher eine feste Verankerung der Verkehrserziehung bescheinigt und der Aussage zugestimmt, dass diese in einem regelmäßigen Turnus stattfindet. Eine spontane oder fehlende Berücksichtigung verkehrserzieherischer Inhalte wird mit zunehmender Anzahl an Kindern in der Einrichtung dagegen signifikant seltener berichtet.
- Die Anzahl an Kindern pro Vollzeitstelle in einer Kindertagesstätte weist keinen signifikanten Zusammenhang mit den Zustimmungswerten zu den hier untersuchten Aussagen auf.
- In Einrichtungen mit öffentlicher Trägerschaft stellt die Verkehrserziehung seltener ein fest verankertes Thema dar als in solchen, die einem nicht-öffentlichen Träger angehören.
- Schließlich geht eine hohe Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung mit einer höheren Zustimmung zur festen Verankerung von Verkehrserziehung in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätte einher.

²¹⁰ Bei diesem Einfluss und den nachfolgend als statistisch signifikant berichteten Einflüssen können nur kleine oder sehr kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. A12-2 in Anhang XIII).

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verankerung der Verkehrserziehung			
	Verkehrserziehung ist fest verankert	Verkehrserziehung findet eher spontan statt	Verkehrserziehung findet regelmäßig statt	Verkehrserziehung wird nicht betrieben
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	-	+	-
Anzahl Kinder	+	-	+	-
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-	+	+	-
Träger: Öffentlich	-	+	-	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	-	+	-
n	809	778	795	733

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Verkehrserziehung ist fest verankert“: Angehörige der Prüfgruppe geben das Zutreffen dieser Aussage häufiger an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto seltener wird das Zutreffen der Aussage angegeben. Dieser Einfluss auf die angegebene Zustimmung erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-2: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Stellenwert der Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte

Zusammenfassung

Hinsichtlich des Stellenwerts der Verkehrserziehung im Kindergartenprogramm kann KiS insgesamt eine Wirkung auf die beratenen Einrichtungen in der erwarteten Richtung zugesprochen werden: Im Vergleich zur Kontrollgruppe findet in den Kindertagesstätten der Prüfgruppe eher regelmäßig Verkehrserziehung statt und die Einrichtungen stimmen seltener der Aussage zu, Verkehrserziehung finde in ihrer Einrichtung eher spontan statt.

12.2 Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung

Als bedeutsam für die Verankerung von Verkehrserziehung in der pädagogischen Arbeit einer Einrichtung ist es auch einzustufen, als wie relevant verschiedene Lernziele der Verkehrserziehung von den Erzieherinnen eingeschätzt werden. Um dies abzuschätzen, wurden den Befragten im Rahmen der vorliegenden Evaluation 15 Lernziele der Verkehrserziehung vorgelegt und die Einschätzung der Wichtigkeit dieser Lernziele von den Probanden eingeholt. Diese konnten ihre Einschätzung dabei anhand von fünf Kategorien differenzieren, die den Werten „1“ bis „5“ in aufsteigender Reihenfolge der angegebenen Wichtigkeit zugeordnet werden können.

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

Betrachtet man die Verteilungen der Angaben der Befragten auf die vorgegebenen Antwortoptionen, können folgende Befunde festgehalten werden (vgl. Tab. 12-3a und Tab. 12-3b):

Sechs der 15 vorgelegten Lernzielen wird von den befragten Erzieherinnen eine ausgeprägte Wichtigkeit bescheinigt. Dies betrifft im Einzelnen die Items „Entwicklung motorischer Fähigkeiten“, „Unfallgefahren erkennen“, „Verkehrsteilnahme als Fußgänger üben“, „Kindergartenumfeld erkunden“, „Bewegungsfreudige Fortbewegungsarten fördern“ und „Verantwortlichen Umgang im Straßenverkehr lernen“. Mit Ausnahme des zuletzt genannten Items liegt die Beurteilung als „sehr wichtig“ bei 80 % oder mehr. Das Lernziel zum verantwortlichen Umgang im Straßenverkehr beurteilen zwei Drittel der Befragten dies als „sehr wichtig“ und weitere ca. 23 % als „eher wichtig“. Da hier erneut jeweils mehr als die Hälfte der Befragten die höchstmögliche Relevanz („Sehr wichtig“) als Antwortkategorie wählt, kann man hier von sog. „Deckeneffekten“ sprechen.

Mit Ausnahme der Lernziele „Verkehrsteilnahme als Radfahrer üben“ und „Umweltauswirkungen aufzeigen“ schätzen die Erzieherinnen zudem auch sämtliche weiteren Items mehrheitlich als zumindest „Eher wichtig“ ein. Den beiden verbleibenden Lernzielen wird von mehr als der Hälfte der Befragten dagegen lediglich eine „teilweise“ Wichtigkeit bescheinigt.

Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung	n	1	2	3	4	5	Median / MW	
		Gar nicht wichtig	Weniger wichtig	Teilweise wichtig	Eher wichtig	Sehr wichtig		
Zeilen-%								
Entwicklung motorischer Fähigkeiten	PG	373	0,3	1,1	2,7	14,2	81,8	5,0 / 4,8
	KG	547	0,2	0,4	2,4	12,4	84,6	5,0 / 4,8
	Insg.	920	0,2	0,7	2,5	13,2	83,5	5,0 / 4,8
Funktionsweise von Verkehrsmitteln kennen lernen	PG	367	0,5	9,0	25,3	32,4	32,7	4,0 / 3,9
	KG	542	0,4	6,3	29,7	36,9	26,8	4,0 / 3,8
	Insg.	909	0,4	7,4	27,9	35,1	29,2	4,0 / 3,9
Beschaffenheit von Verkehrswegen kennen lernen	PG	366	0,3	2,7	16,7	32,2	48,1	4,0 / 4,3
	KG	539	0,4	3,5	19,1	38,2	38,8	4,0 / 4,1
	Insg.	905	0,3	3,2	18,1	35,8	42,5	4,0 / 4,2
Unfallgefahren erkennen	PG	375	0,3	0,5	4,3	15,2	79,7	5,0 / 4,7
	KG	548	0	0,2	2,4	16,6	80,8	5,0 / 4,8
	Insg.	923	0,1	0,3	3,1	16,0	80,4	5,0 / 4,8
Verkehrsteilnahme als Fußgänger üben	PG	375	0,5	2,7	1,3	10,4	85,1	5,0 / 4,8
	KG	543	0	0	1,8	8,5	89,7	5,0 / 4,9
	Insg.	918	0,2	1,1	1,6	9,3	87,8	5,0 / 4,8
Verkehrsteilnahme als Radfahrer üben	PG	364	12,1	22,8	21,7	19,8	23,6	3,0 / 3,2
	KG	533	11,4	22,9	24,8	21,8	19,1	3,0 / 3,1
	Insg.	897	11,7	22,9	23,5	21,0	21,0	3,0 / 3,2
Verkehrsteilnahme als Pkw-Mitfahrer üben	PG	367	7,6	15,0	20,4	27,0	30,0	4,0 / 3,6
	KG	534	8,4	20,4	23,4	25,7	22,1	3,0 / 3,3
	Insg.	901	8,1	18,2	22,2	26,2	25,3	4,0 / 3,4
Verkehrsteilnahme im ÖPNV üben	PG	363	4,4	11,6	22,6	27,3	34,2	4,0 / 3,8
	KG	534	5,1	11,6	25,5	29,2	28,7	4,0 / 3,7
	Insg.	897	4,8	11,6	24,3	28,4	30,9	4,0 / 3,7
Verkehrsregeln und -zeichen lernen	PG	370	0,3	3,2	17,3	27,3	51,9	5,0 / 4,3
	KG	536	0	2,6	23,9	36,4	37,1	4,0 / 4,1
	Insg.	906	0,1	2,9	21,2	32,7	43,2	4,0 / 4,2
Kindergartenumfeld erkunden	PG	374	0,3	0,3	2,4	10,7	86,4	5,0 / 4,8
	KG	547	0	0	2,2	15,7	82,1	5,0 / 4,8
	Insg.	921	0,1	0,1	2,3	13,7	83,8	5,0 / 4,8

Tab. 12-3a: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)

Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung	n	1	2	3	4	5	Median / MW	
		Gar nicht wichtig	Weniger wichtig	Teilweise wichtig	Eher wichtig	Sehr wichtig		
		Zeilen-%						
Bewegungsfreudige Fortbewegung fördern	PG	371	0,8	1,3	4,9	12,9	80,1	5,0 / 4,7
	KG	542	0,4	0,9	3,0	14,0	81,7	5,0 / 4,8
	Insg.	913	0,5	1,1	3,7	13,6	81,1	5,0 / 4,7
Für Gesundheitsrisiken sensibilisieren	PG	367	4,4	13,9	32,4	31,1	18,3	3,0 / 3,5
	KG	541	1,3	11,5	31,2	33,3	22,7	4,0 / 3,7
	Insg.	908	2,5	12,4	31,7	32,4	20,9	4,0 / 3,6
Umweltauswirkungen aufzeigen	PG	364	3,8	16,8	35,4	27,5	16,5	3,0 / 3,4
	KG	544	1,3	14,2	32,4	34,7	17,5	4,0 / 3,5
	Insg.	908	2,3	15,2	33,6	31,8	17,1	3,0 / 3,5
Verantwortlichen Umgang im Straßenverkehr lernen	PG	372	0,3	2,4	11,3	22,0	64,0	5,0 / 4,5
	KG	548	0,2	1,6	6,4	23,2	68,6	5,0 / 4,6
	Insg.	920	0,2	2,0	8,4	22,7	66,7	5,0 / 4,5
Verhaltensweisen bei Unfällen erlernen	PG	371	3,8	13,7	27,0	25,6	29,9	4,0 / 3,6
	KG	539	1,7	7,8	30,4	35,3	24,9	4,0 / 3,7
	Insg.	910	2,5	10,2	29,0	31,3	26,9	4,0 / 3,7

Tab. 12-3b: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Der multivariate Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der Einschätzung der Wichtigkeit verschiedener Lernziele von Verkehrserziehung erbringt keine einheitliche Befunde (vgl. Tab. 12-4a und Tab. 12-4b):

So schätzen Angehörige der Prüfgruppe im Vergleich zu Befragten der Kontrollgruppe das Thema Verkehrsteilnahme als Mitfahrer im Pkw als signifikant wichtiger, die Sensibilisierung für Gesundheitsrisiken sowie das Aufzeigen von Umweltauswirkungen dagegen als signifikant weniger wichtig ein, als Erzieherinnen, in deren Einrichtung kein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat.²¹¹ Während in den von KiS beratenen Einrichtungen also die unter im Straßenverkehr verunglückten Kindergartenkindern am weitesten verbreitete Verkehrsbeteiligungsart (vgl. DESTATIS 2017a: 14) als deutlich relevanter gesehen wird, scheint die sog. „ökologische Wende“ der Verkehrserziehung, die eine umwelt- und gesundheitsverträgliche Mobilität betont (vgl. LIMBOURG, REITER 2009: 131f), für

weniger wichtig gehalten zu werden.²¹² In der Mehrzahl der unterschiedenen Lernziele von Verkehrserziehung können jedoch keine Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit, und damit letztlich der Teilnahme oder Nichtteilnahme an KiS, auf die Relevanzeinschätzung von Lernzielen der Verkehrserziehung festgestellt werden.

Vor dem Hintergrund, dass nur hinsichtlich eines Lernziels ein signifikanter Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe in der erwarteten Richtung (größere Wichtigkeit) auftritt, kann KiS auf Basis der vorgenommenen multivariaten Betrachtungen kein maßgeblicher Einfluss auf die Relevanzeinschätzungen der Befragten zu den Lernzielen der Verkehrserziehung zugesprochen werden.

Mithilfe der durchgeführten Regressionsanalysen lassen sich jedoch folgende signifikante Unterschiede zwischen den Subgruppen der Befragten mit Bezug zu den strukturellen Merkmalen der Einrichtung festhalten (vgl. Tab. 12-4a und Tab. 12-4b):

- Mit steigender Anzahl an Kindern in einer Einrichtung wird der Entwicklung motorischer Fähigkeiten und dem Erlernen von Verkehrsregeln

²¹¹ Bei diesem Einfluss und den nachfolgend als statistisch signifikant berichteten Einflüssen können erneut nur kleine oder sehr kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. A12-4 in Anhang XIII).

²¹² Zudem stellen die beiden Aspekte, für Gesundheitsrisiken zu sensibilisieren und Umweltauswirkungen aufzeigen, auch keine expliziten Lernziele von KiS. dar.

und -zeichen eine höhere Relevanz zugesprochen.

- Mit zunehmender Personalauslastung geht eine stärker ausgeprägte Wichtigkeitseinschätzung

der Befragten hinsichtlich der Lernziele „Verkehrsteilnahme als Radfahrer üben“ und „Verkehrsteilnahme als Pkw-Mitfahrer üben“ einher.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung							
	Entwicklung motorischer Fähigkeiten	Funktionsweise von Verkehrsmitteln kennen lernen	Beschaffenheit von Verkehrswegen kennen lernen	Unfallgefahren erkennen	Verkehrsteilnahme als Fußgänger üben	Verkehrsteilnahme als Radfahrer üben	Verkehrsteilnahme als Pkw-Mitfahrer üben	Verkehrsteilnahme im ÖPNV üben
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	-	+	-	-	+	+	-
Anzahl Kinder	+	+	+	-	+	+	-	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	+	-	-	-	+	+	+	-
Träger: Öffentlich	+	-	-	-	-	-	-	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	+	+	+	+	+	+
n	807	799	793	809	803	787	790	787

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Entwicklung motorischer Fähigkeiten“: Angehörige der Prüfgruppe schätzen dieses Lernziel als weniger wichtig ein als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto wichtiger wird das Lernziel eingeschätzt. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-4a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₂ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung							
	Verkehrsregeln und -zeichen lernen	Kindergartenumfeld erkunden	Bewegungsfreudige Fortbewegung fördern	Für Gesundheitsrisiken sensibilisieren	Umweltauswirkungen aufzeigen	Verantwortlichen Umgang im Straßenverkehr lernen	Verhaltensweisen bei Unfällen erlernen	
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	-	-	-	-	-	
Anzahl Kinder	+	+	+	+	+	+	+	
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-	-	-	+	+	+	+	
Träger: Öffentlich	+	-	-	-	-	-	-	
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	+	+	+	+	+	
n	795	807	801	796	796	808	797	

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Verkehrsregeln und -zeichen lernen“: Angehörige der Prüfgruppe schätzen dieses Lernziel als wichtiger ein als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto weniger wichtig wird das Lernziel eingeschätzt. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-4b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Wichtigkeit der Lernziele von Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₂ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)

- Einrichtungen in öffentlicher Trägerschaft zeichnen sich im Vergleich zu Einrichtungen nicht-öffentlicher Träger durch eine geringere Relevanzzuschreibung hinsichtlich des Aufzeigens von Umweltauswirkungen aus.
- Befragte aus Einrichtungen in Umfeldern mit hoher Verkehrsdichte heben sich durch eine signifikant höher eingeschätzte Wichtigkeit von acht der fünfzehn vorgelegten Lernziele, von Befragten, deren Einrichtungen in einem Umfeld mit (eher) niedriger Verkehrsdichte liegen, ab. Die räumlichen Rahmenbedingungen der Einrichtungen scheinen also mehrheitlich als sog. „push“-Faktoren für die Einschätzung der Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung zu wirken.

Selbstberichtete subjektiv wahrgenommene Veränderungen zur Wichtigkeit der Lernziele von Verkehrserziehung

Um festzustellen, ob in der Prüfgruppe infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht eine Veränderung der Relevanzwahrnehmung von Lernzielen der Verkehrserziehung eingetreten ist, kann neben der zuvor diskutierten, quantitativen Analyse auch die Selbsteinschätzung der Befragten zum Zeitpunkt der zweiten Nachbefragung bzw. ihrer retrospektiven Befragung herangezogen werden. In Tab. 12-5 sind die diesbezüglichen Aussagen der befragten Erzieherinnen dargestellt.

Hierbei zeigt sich, dass lediglich ein sehr kleiner Teil der Befragten (4,1 %) berichtet, infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht keines der Lernziele von Verkehrserziehung als wichtiger einzuschätzen als zuvor. Etwa sechs von zehn Befragten geben dagegen an, nun „einige“ Lernziele als wichtiger wahrzunehmen und mehr als ein Drittel der Befragten äußert gar eine zunehmende Relevanzeinschätzung für „viele“ Ziele der Verkehrserziehung. Hierbei besteht kein signifikanter Zusammenhang zwischen dem Anteil der Erzieherinnen, die Veränderungen in ihrer Wichtigkeitseinschätzung dokumentieren, und dem verwendeten Forschungsdesign (Panel versus retrospektive Befragung). Der hohe Anteil an Befragten, die eine subjektiv wahrgenommene Veränderung berichten, steht dabei im Widerspruch zum zuvor festgehaltenen Befund der quantitativen Betrachtung, die

keinen maßgeblichen Einfluss des KiS-Beratungsgespräches auf die Relevanzeinstufungen der Prüfgruppe nachweisen konnte.

Veränderung der Einschätzung zur Wichtigkeit von Lernzielen infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Viele Ziele werden als wichtiger wahrgenommen	42,3	36,1	36,5
Einige Ziele werden als wichtiger wahrgenommen	53,8	59,8	59,4
Kein Ziel wird als wichtiger wahrgenommen	3,8	4,1	4,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	26	341	367

Tab. 12-5: Prüfgruppe: Veränderung der Einschätzung zur Wichtigkeit von Verkehrserziehung infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 19)

Zusammenfassung

Insgesamt kann festgehalten werden, dass sich die Erzieherinnen größtenteils der Wichtigkeit verkehrspädagogischer Lernziele in der Kindertagesstätte bewusst sind. Auf Basis der quantitativen Analysen ergibt sich zwar nur ein einzelner signifikanter Effekt in der Prüfgruppe, der plausibler Weise der Teilnahme an KiS zugeschrieben werden kann. Die Befragten äußern in den Selbstreports ihrer subjektiven Wahrnehmung aber zu einem großen Teil, infolge des Kontakts mit den KiS-Moderatoren Veränderungen ihrer Relevanzeinschätzungen vorgenommen zu haben. Vor diesem Hintergrund kann plausibel unterstellt werden, dass durchaus eine Programmwirkung hinsichtlich der Wichtigkeitseinschätzung der Lernziele von Verkehrserziehung besteht, die jedoch aufgrund der verbreitet hohen Wichtigkeitseinschätzungen der meisten Lernziele der Verkehrserziehung (sog. „Deckeneffekt“) quantitativ nur schwer erfassbar ist.

Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Nie	Mindestens jährlich	Mindestens halbjährlich	Mindestens vierteljährlich	Mindestens monatlich	Mindestens wöchentlich	
		Zeilen-%							
Bewegungsspiele	PG	368	3,8	10,6	14,9	22,6	27,2	20,9	4,0 / 4,2
	KG	521	3,1	10,0	11,5	22,3	28,8	24,4	5,0 / 4,4
	Insg.	889	3,4	10,2	12,9	22,4	28,1	22,9	5,0 / 4,3
Spielerische Übungen	PG	378	1,3	3,7	6,9	13,0	29,4	45,8	5,0 / 5,0
	KG	540	0,9	4,1	5,0	12,6	31,9	45,6	5,0 / 5,1
	Insg.	918	1,1	3,9	5,8	12,7	30,8	45,6	5,0 / 5,1
Geschichten lesen, Lieder singen	PG	374	1,3	12,3	18,7	34,0	28,6	5,1	4,0 / 3,9
	KG	535	2,2	15,7	20,9	35,0	24,1	2,1	4,0 / 3,7
	Insg.	909	1,9	14,3	20,0	34,5	26,0	3,3	4,0 / 3,8
Verkehrsregeln vermitteln	PG	377	0,8	10,3	10,1	18,0	31,6	29,2	5,0 / 4,6
	KG	536	1,3	14,6	14,9	19,2	27,4	22,6	5,0 / 4,3
	Insg.	913	1,1	12,8	12,9	18,7	29,1	25,3	5,0 / 4,4
Richtiges Verhalten im Pkw besprechen	PG	374	7,5	25,9	18,2	22,7	18,7	7,0	3,0 / 3,4
	KG	534	16,1	28,3	20,8	20,2	12,2	2,4	3,0 / 2,9
	Insg.	908	12,6	27,3	19,7	21,3	14,9	4,3	3,0 / 3,1
Verkehrszeichen, Ampeln usw. erklären	PG	383	1,3	14,1	10,4	19,6	32,9	21,7	5,0 / 4,3
	KG	541	1,3	12,4	12,8	21,6	31,2	20,7	5,0 / 4,3
	Insg.	924	1,3	13,1	11,8	20,8	31,9	21,1	5,0 / 4,3
Funktionsweisen besprechen	PG	371	14,3	30,7	14,3	17,8	15,9	7,0	3,0 / 3,1
	KG	534	12,0	29,0	20,6	18,0	13,9	6,6	3,0 / 3,1
	Insg.	905	12,9	29,7	18,0	17,9	14,7	6,7	3,0 / 3,1
Verkehrsbeobachtung	PG	378	6,1	10,3	6,9	18,5	29,6	28,6	5,0 / 4,4
	KG	531	5,3	15,1	7,5	17,7	30,5	23,9	5,0 / 4,3
	Insg.	909	5,6	13,1	7,3	18,0	30,1	25,9	5,0 / 4,3
Zufußgehen anleiten	PG	386	2,6	6,2	5,7	14,0	32,4	39,1	5,0 / 4,9
	KG	536	1,3	6,7	5,2	9,9	37,9	39,0	5,0 / 4,9
	Insg.	922	1,8	6,5	5,4	11,6	35,6	39,0	5,0 / 4,9
Schulwegtraining	PG	367	21,5	35,7	13,4	10,9	12,3	6,3	2,0 / 2,8
	KG	526	17,5	32,9	18,3	13,1	10,1	8,2	2,0 / 2,9
	Insg.	893	19,1	34,0	16,2	12,2	11,0	7,4	2,0 / 2,8
Fahrübungen (Lauftrad, Tretrroller)	PG	371	31,0	18,6	8,4	8,4	9,4	24,3	3,0 / 3,2
	KG	528	27,5	9,8	8,3	11,9	11,4	31,1	4,0 / 3,6
	Insg.	899	28,9	13,5	8,3	10,5	10,6	28,3	3,0 / 3,5
Fahrübungen (Fahrrad)	PG	362	62,2	16,3	3,6	5,2	4,4	8,3	1,0 / 2,0
	KG	518	57,1	11,8	6,4	6,0	6,4	12,4	1,0 / 2,3
	Insg.	880	59,2	13,6	5,2	5,7	5,6	10,7	1,0 / 2,2
Spontane Elterngespräche	PG	369	15,4	31,4	19,2	15,2	13,6	5,1	3,0 / 3,0
	KG	521	16,7	26,3	17,9	18,8	14,8	5,6	3,0 / 3,1
	Insg.	890	16,2	28,4	18,4	17,3	14,3	5,4	3,0 / 3,0

Tab. 12-6: Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Umsetzung von Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14)

12.3 Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung

Eng verbunden mit den bisher analysierten Fragestellungen ist auch die Angabe, wie häufig verschiedene Methoden / Inhalte der Verkehrserziehung in den betrachteten Einrichtungen umgesetzt werden. Um dies zu ergründen, wurden den Befragten 14 Aktivitäten mit Bezug zur Verkehrserziehung vorgelegt. Die Erzieherinnen konnten dann jeweils eine Angabe dazu machen, wie häufig diese pädagogischen Maßnahmen in ihrer Einrichtung im Laufe eines Jahres umgesetzt werden. Die Antwortskala umfasste dabei die Ausprägungen „Nie“, „Mindestens einmal pro Jahr“, „Mindestens einmal pro Halbjahr“, „Mindestens einmal pro Vierteljahr“, „Mindestens einmal pro Monat“ und „Mindestens einmal pro Woche“.

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

Die nach Untersuchungsgruppen differenzierte Betrachtung der Häufigkeitsangaben der Befragten zu den vorgelegten Methoden / Inhalten offenbart folgende Befunde (vgl. Tab. 12-6):

Vergleichsweise am häufigsten werden von den Erzieherinnen nach eigener Aussage spielerische Übungen, die Vermittlung von Verkehrsregeln, die Erklärung von Ampeln und anderen Verkehrszeichen, Verkehrsbeobachtungen und das Anleiten des sicheren Zufußgehens praktiziert. Hier gibt jeweils mehr als die Hälfte der Befragten in beiden Untersuchungsgruppen an, die beschriebenen Aktivitäten mindestens einmal pro Monat durchzuführen. Die Durchführung von Bewegungsspielen wird zwar von der Kontrollgruppe und insgesamt ebenso häufig zu Protokoll gegeben, in der Prüfgruppe findet diese Aktivität jedoch im Mittel nur mindestens vierteljährlich statt.

Das Lesen von Geschichten bzw. Singen von Liedern und Fahrübungen mit Laufrad oder Tretroller werden zwar etwas seltener genannt, sind aber mit einer Durchführungshäufigkeit von mindestens vierteljährlich bzw. halbjährlich dennoch offenbar recht weit verbreitet.

Die Besprechung des Verhaltens als Pkw-Mitfahrer sowie der Funktionsweise von Bremsen, Fahrradhelm oder ähnliches und spontane Elterngespräche verortet dagegen jeweils mehr als die Hälfte der Befragten in ihrer Häufigkeit in einem mindestens halbjährlichen Rhythmus ein. Ein Schulwegtraining findet über der Hälfte der Befragten mindestens einmal im Jahr statt. Am seltensten werden Fahrübungen mit dem Fahrrad durchgeführt:

Über die Hälfte der Befragten geben an, diese „nie“ zu praktizieren.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse²¹³

Die Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung in den betrachteten Einrichtungen weist mehrere signifikante Zusammenhänge mit der Zugehörigkeit zur Prüf- oder Kontrollgruppe auf (vgl. Tab. 12-7a und Tab. 12-7b).²¹⁴ Zwar deuten die Zusammenhänge mehrheitlich in Richtung einer häufigeren Umsetzung von Verkehrserziehung in der Prüfgruppe, es besteht jedoch auch ein negativer Einfluss der Prüfgruppenzugehörigkeit auf die Umsetzungshäufigkeit einer der erhobenen Situationen.

Konkret geben die von KiS beratenen Einrichtungen häufiger als Angehörige der Kontrollgruppe an, Geschichten mit Bezug zur Verkehrserziehung zu lesen oder Lieder zu diesem Thema zu singen, Verkehrsregeln zu vermitteln und das richtige Verhalten im Pkw zu besprechen. Kontrollgruppenangehörige nennen dagegen häufiger als Prüfgruppenangehörige die Umsetzung von Fahrübungen mit dem Fahrrad. Vor dem Hintergrund dieser Befunde kann KiS zumindest eine teilweise Wirkung auf die Häufigkeit der Umsetzung von Methoden / Inhalten der Verkehrserziehung in den beratenen Einrichtungen bescheinigt werden.

Die nach strukturellen Merkmalen der jeweiligen Einrichtung unterschiedenen Subgruppen der Befragten differieren signifikant hinsichtlich der folgenden Aspekte (vgl. Tab. 12-7a und Tab. 12-7b):

- Je mehr Kinder eine Einrichtung besuchen, desto seltener werden Verkehrsregeln vermittelt sowie das Verhalten als Pkw-Mitfahrer eingeübt. Mit steigender Kinderzahl findet jedoch vermehrt ein Schulwegtraining in den betrachteten Einrichtungen statt.

²¹³ Für die Durchführung der Regressionsanalysen wurden die Häufigkeitsangaben der Befragten in ein metrisches Format überführt, wobei sich an der Häufigkeit der Umsetzung im Jahr orientiert wird. Die Angabe „Nie“ wurde dabei mit dem Wert 0 gleichgesetzt. Die Angaben „Mindestens jährlich“, „Mindestens halbjährlich“, „Mindestens vierteljährlich“, „Mindestens monatlich“ und „Mindestens wöchentlich“ wurden mit den Ausprägungen 1, 2, 4, 12 und 52 kodiert.

²¹⁴ Bei den nachfolgend als statistisch signifikant berichteten Einflüssen können nur kleine oder sehr kleine Effektstärken festgestellt werden (vgl. Tab. A12-7 in Anhang XIII).

Einflussgröße	Abhängige Variable: Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung						
	Bewegungs- spiele	Spielerische Übungen	Geschichten lesen, Lieder singen	Verkehrs- regeln vermitteln	Richtiges Verhalten im Pkw be- sprechen	Verkehrs- zeichen, Ampeln usw. erklären	Funktions- weisen bespre- chen
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	-	+	+	+	-	-
Anzahl Kinder	-	+	+	-	-	+	-
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-	-	-	-	+	-	-
Träger: Öffentlich	-	-	-	-	-	-	-
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	+	+	+	+	+
n	780	802	794	799	798	806	795

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Bewegungsspiele“: Angehörige der Prüfgruppe geben diese Aktivität seltener an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto seltener wird die Aktivität angegeben. Dieser Einfluss erweist sich ebenfalls als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-7a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung					
	Verkehrs- beobach- tung	Zufußgehen anleiten	Schulweg- training	Fahr- übungen (Lauf- rad, Tretroller)	Fahr- übungen (Fahrrad)	Spontane Eltern- gespräche
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	-	-	+	-	-	-
Anzahl Kinder	-	-	+	-	+	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-	-	+	-	+	-
Träger: Öffentlich	+	+	+	+	+	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	+	+	+	+
n	794	805	781	784	771	781

^a Eingeschränkter Stichprobenumfang: Ausschließlich Personen, die eine sonstige Aktivität angegeben haben;

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Verkehrsbeobachtung“: Angehörige der Prüfgruppe geben diese Aktivität seltener an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto seltener wird die Aktivität angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 12-7b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14)

- Mit zunehmender Anzahl der Kinder pro Vollzeitstelle werden seltener Verkehrsregeln vermittelt, Verkehrszeichen erklärt, Verkehrsbeobachtungen durchgeführt, das sichere Zufußgehen angeleitet und spontane Elterngespräche geführt.
- Es zeigt sich kein Einfluss der Art der Trägerschaft auf die angegebene Umsetzungshäufigkeit der vorgelegten Aktivitäten.
- Eine hohe Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung bewegt die Erzieherinnen dazu, eine Reihe von Methoden / Inhalten öfter umzusetzen, als Beschäftigte in Einrichtungen, deren Umfeld nur eine (eher) geringe Verkehrsdichte aufweist. Im Einzelnen sind hierbei das Lesen von Geschichten bzw. Singen von Liedern mit Bezug zur Verkehrssicherheit, die Erklärung von Verkehrszeichen, Ampeln usw., die Besprechung der Funktionsweise von Bremsen,

Fahradhelmen oder ähnliches, Verkehrsbeobachtungen, das Anleiten des sicheren Zufußgehens sowie Fahrübungen sowohl mit Spielfahrzeugen (z. B. dem Laufrad oder Tretroller) als auch mit dem Fahrrad zu nennen.

Selbstberichtete subjektiv wahrgenommene Veränderungen zur Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung

Ergänzend zu den bisher behandelten Analysen soll im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Umsetzung verkehrserzieherischer Methoden / Inhalte auch auf die selbstberichteten Veränderungen der befragten Erzieherinnen eingegangen werden.

Dieses wurde in den Nachbefragungen des Paneldesigns bzw. im Rahmen der retrospektiven Befragung direkt im Anschluss an die Häufigkeitseinschätzungen zu den verschiedenen Arten der Umsetzung von Verkehrserziehung auch die Frage vorgelegt, ob sich bezüglich der berichteten Häufigkeiten des Engagements in der Verkehrserziehung durch den Kontakt mit der Verkehrswacht Änderungen ergeben haben. Die Verteilung der Befragten auf die hierzu vorgegebenen Antwortkategorien ist in Tab. 12-8 dargestellt.

Erhöhung der Häufigkeit des Engagements in der Verkehrserziehung infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Ja, sehr	42,9	31,0	31,8
Ja, ein wenig	39,3	50,4	49,6
Nein, eher nicht	14,3	17,0	16,8
Nein, gar nicht	3,6	1,6	1,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	28	365	393

Tab. 12-8: Prüfgruppe: Veränderung der Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 15)

Die subjektiv wahrgenommenen Veränderungen kontrastieren die Ergebnisse des quantitativen Vergleichs von Prüf- und Kontrollgruppe: Der Anteil der Befragten, die keine oder eher keine Erhöhung der Häufigkeit ihres Engagements in der Verkehrserziehung zum Ausdruck bringen, umfasst weniger als eine von fünf befragten Personen. Beinahe die Hälfte der Erzieherinnen nennt dagegen eine geringfügige Erhöhung ihrer verkehrsedukatorischen Aktivität und beinahe ein Drittel der Befragten ä-

bert sogar eine deutliche Erhöhung der Häufigkeit des Engagements in der Verkehrserziehung in ihrer Einrichtung.²¹⁵

Unter den befragten Erzieherinnen wurden neben der direkten Frage nach aufgetretenen Veränderungen hinsichtlich der Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung auch zwei Items erhoben, die die Veränderung von Quantität und Qualität der Verkehrserziehung bzw. Mobilitätsbildung in den betrachteten Einrichtungen thematisieren. Um den Umfang der eingetretenen Veränderung zu quantifizieren, konnten die Befragten zwischen sechs Antwortkategorien wählen. Der niedrigste Skalenpunkt steht hierbei für die Aussage, dass sich Quantität bzw. Qualität der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs nicht verändert haben. Mit der höchsten Ausprägung konnten die Befragten zum Ausdruck bringen, dass sich die Quantität bzw. Qualität der Verkehrserziehung infolge des Beratungsgesprächs sehr stark erhöht bzw. verbessert hat. Die Antwortkategorien „2“ bis „5“ dienen zur Abstufung der vorgenommenen Aussage zwischen den beschriebenen Endpunkten der Skala.

Veränderung des Umfangs der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
1 Gleich geblieben	11,1	25,2	24,2
2	22,2	10,1	11,0
3	25,9	23,1	23,4
4	22,2	22,6	22,5
5	18,5	15,1	15,4
6 Sehr stark erhöht	0,0	3,9	3,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	27	337	364

Tab. 12-9: Prüfgruppe: Veränderung des Umfangs der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 35)

Nimmt man zunächst die Aussagen der Befragten zur Veränderung des Umfangs der Verkehrserziehung in ihrer Einrichtung in den Blick (vgl. Tab. 12-9), lassen sich folgende Befunde berichten:

²¹⁵ Eine Signifikanzprüfung des Zusammenhangs zwischen den betrachteten Merkmalen ist hier und nachfolgend in diesem Abschnitt aufgrund geringer Zellenbesetzungen in den erwarteten Häufigkeiten nicht möglich.

Etwas mehr als ein Drittel der Erzieherinnen berichtet keine oder nur eine sehr geringfügige Veränderung (Antwortkategorien „1“ und „2“) der Quantität der Verkehrserziehung in ihrer Einrichtung im Anschluss an das KiS-Beratungsgespräch. Umgekehrt sind somit für zwei Drittel der Befragten subjektiv erlebte Veränderungen aufgetreten. Diese unterteilen sich in 45,9 % der Befragten, die eine mäßige Veränderung (Antwortkategorien „3“ und „4“) berichten, und 19,0 % der Einrichtungen, in denen laut Aussage der Befragten eine substantielle Erhöhung des Umfangs der Verkehrserziehung infolge der KiS-Beratung stattfindet. Die im Rahmen des Paneldesigns befragten Erzieherinnen neigen etwas stärker zur Artikulation subjektiv erlebter Veränderungen, der Unterschied im Antwortverhalten kann allerdings aufgrund zu geringer Zellenbesetzungen nicht auf Signifikanz getestet werden.

Im engen Zusammenhang mit der Veränderung des Umfangs der Verkehrserziehung in den betrachteten Einrichtungen steht auch die Frage, ob Verkehrserziehung infolge der Teilnahme an KiS durch die Erzieherinnen häufiger in Gesprächen mit den Eltern thematisiert wird. Die Angaben der Befragten zu dieser Fragestellung sind in Tab. 12-10 dargestellt. Demnach berichten mehr als vier von zehn befragten Erzieherinnen, in der Tat infolge des Beratungsgesprächs in Gesprächen mit Eltern häufiger auf Themen der Verkehrserziehung einzugehen. Demgegenüber stehen drei von zehn Befragten, die dies verneinen, sowie etwas mehr als ein Viertel der Erzieherinnen, die dies laut eigener Aussage nicht beurteilen können. Offenbar führt KiS also in großen Teilen der Einrichtungen durchaus zu einer Sensibilisierung der Befragten für das Thema Verkehrssicherheit, die diese dann in Form einer Anschlusskommunikation an die Elternschaft weitertransportieren.

Bedeutsam für die Wirksamkeit von KiS ist neben der reinen Häufigkeit, mit der Verkehrserziehung in den beratenen Einrichtungen betrieben wird, jedoch auch die Qualität der in diesem Zusammenhang durchgeführten Aktivitäten (vgl. Tab. 12-11).

Nach Einschätzung der Befragten hat die Beratung durch die KiS-Moderatoren in etwa einem Viertel der Fälle eine deutliche Qualitätsverbesserung der Verkehrserziehung in den betrachteten Einrichtungen zur Folge (Antwortkategorien „5“ und „6“). Weitere 47,4 % der Befragten äußern außerdem eine etwas geringer ausgeprägte Qualitätsverbesserung ihrer Einrichtung (Antwortkategorien „3“ und „4“), so dass lediglich etwas mehr als ein Viertel der Befragten (27,4 %) verbleiben, die keine oder nur eine geringe Erhöhung der Qualität ihrer Ver-

kehrssicherheitsarbeit infolge des KiS-Beratungsgesprächs feststellen.

Häufigere Thematisierung von Verkehrserziehung in Elterngesprächen seit der Teilnahme an KiS	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Ja	46,2	41,0	41,4
Nein	30,8	33,5	33,3
Ich weiß es nicht	23,1	25,4	25,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	26	334	360

Tab. 12-10: Prüfgruppe: Häufigere Thematisierung von Verkehrserziehung in Elterngesprächen seit der Teilnahme an KiS; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 37)

Veränderung der Qualität der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
1 Gleich geblieben	14,8	17,4	17,2
2	11,1	10,2	10,2
3	29,6	22,8	23,3
4	22,2	24,3	24,1
5	22,2	20,1	20,2
6 Sehr stark erhöht	0,0	5,4	5,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	27	334	361

Tab. 12-11: Prüfgruppe: Veränderung der Qualität der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 35)

Im Zuge der formativen Evaluation von KiS wurde außerdem erhoben, ob die Befragten aufgrund der Informationen, die sie durch die Verkehrswacht erhalten haben, Veränderungen hinsichtlich der verkehrssicherheitsbezogenen Aktivitäten, wie z. B. Spielen oder Übungen im Schonraum und Realverkehr, planen oder bereits vorgenommen haben. Die Art der Änderung war hierbei nicht vorgegeben, sondern konnte von den Befragten in einem dazu zur Verfügung gestellten Textfeld festgehalten werden.

Der Anteil der Erzieherinnen, die bereits eine Veränderung hinsichtlich ihrer Aktivitäten in der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung vorgenommen haben oder dies planen, umfasst etwas weniger als die Hälfte der Befragten (vgl. Tab. 12-12). Hier-

bei werden langfristige Veränderungen mit 20,5 % wesentlich häufiger angestrebt als kurzfristige, die lediglich von 9,9 % der Befragten genannt werden. Etwas mehr als jede fünfte Befragte (22,1 %) hat außerdem auf Basis der von der Verkehrswacht erhaltenen Informationen bereits eine Veränderung in ihrer Einrichtung hinsichtlich der dort getätigten Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung vorgenommen.

Veränderungen verkehrssicherheitsbezogener Aktivitäten infolge von Informationen durch die Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Veränderung bereits erfolgt	26,1	21,8	22,1
Kurzfristige Veränderung geplant	17,4	9,3	9,9
Langfristige Veränderung geplant	30,4	19,6	20,5
Keine Veränderung geplant	43,5	55,0	54,1
Insgesamt	117,4	105,7	106,6
Anzahl (n)	23	280	303

Tab. 12-12: Prüfgruppe: Veränderungen verkehrssicherheitsbezogener Aktivitäten infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Erfolgte und geplante Veränderungen bezüglich der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung	Erfolgt	Kurzfristig geplant	Langfristig geplant
	%		
Mehr Spiele / Lieder / Übungen	43,3	30,8	25,0
Allgemein mehr Aktivität	23,9	30,8	33,3
Mehr Übungen / Beobachtungen im Realverkehr	20,9	15,4	23,3
Mehr Ausflüge	19,4	15,4	15,0
Eltern informieren / sensibilisieren	7,5	15,4	13,3
Sonstiges	4,5	0	5,0
Insgesamt	119,4	107,7	115,0
Anzahl (n)	67	26	60

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-13: Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen bezüglich der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Unter denjenigen Befragten, die eine bereits erfolgte oder geplante Änderung berichten, wird am häufigsten die vermehrte Anwendung von Spielen,

Liedern oder Übungen zum Thema Verkehrssicherheit erwähnt (vgl. Tab. 12-13).²¹⁶ Viele Erzieherinnen bringen außerdem zur Sprache, allgemein häufiger Aktivitäten mit Bezug zum Thema Verkehrserziehung umgesetzt zu haben bzw. umsetzen zu wollen, häufiger Übungen oder Beobachtungen im Realverkehr durchgeführt zu haben oder anzustreben und öfter Ausflüge mit den Kindern unternommen zu haben oder unternehmen zu wollen. Einige Befragte erwähnen außerdem eine bereits erfolgte oder geplante Sensibilisierung bzw. Information der Elternschaft.

Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung kann festgehalten werden, dass diese offenbar einen festen Platz im Arbeitsplan der Einrichtungen einnimmt. Die von KiS beratenen Einrichtungen geben häufiger als Angehörige der Kontrollgruppe an, Geschichten mit Bezug zur Verkehrserziehung zu lesen oder Lieder zu diesem Thema zu singen, Verkehrsregeln zu vermitteln und das richtige Verhalten im Pkw zu besprechen. Erzieherinnen der Kontrollgruppe nennen dagegen häufiger als Prüfgruppenangehörige die Umsetzung von Fahrübungen mit dem Fahrrad. Damit kann KiS zumindest eine teilweise Wirkung auf die Häufigkeit der Umsetzung von Methoden / Inhalten der Verkehrserziehung in den beratenen Einrichtungen bescheinigt werden.

Die Selbstreports der subjektiven Wahrnehmung der Erzieherinnen werfen ein durchgehend positives Licht auf das zu untersuchende Zielgruppenprogramm: Mehr als acht von zehn Befragten, von denen Angaben hierzu vorliegen, geben an, infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht die Häufigkeit der des Engagements in der Verkehrserziehung erhöht zu haben. Außerdem schätzen – als direkte Folge des Beratungsgesprächs – fast zwei Drittel der Befragten eine mindestens geringfügige Erhöhung des Umfangs der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Einrichtung ein. Zudem wird das Thema Verkehrserziehung im Anschluss an den Austausch zwischen Einrichtung und Moderator häufiger im Gespräch mit Eltern thematisiert. Darüber hinaus berichten beinahe drei Viertel der Erzieherinnen in der Prüfgruppe, die hier eine Aussage gemacht haben, von einer mindestens gering ausgeprägten Zunahme der Qualität ihrer Ver-

²¹⁶ Bei der Darstellung der zur Sprache gekommenen Themen wird auf die Differenzierung von Panelteilnehmern und retrospektiv befragten Erzieherinnen, aufgrund der geringen Fallzahlen in der erstgenannten Gruppe, verzichtet.

kehrserziehung infolge des Beratungsgesprächs. Schließlich beabsichtigt beinahe die Hälfte der Erzieherinnen, die hierzu eine Aussage gemacht haben, infolge des Beratungsgesprächs Veränderungen in ihrer Einrichtung zu planen oder bereits vorgenommen zu haben. Hierbei kommen oftmals Spiele, Lieder oder Übungen mit Bezug zur Verkehrssicherheit sowie vermehrte Übungen im Realverkehr zur Sprache.

12.4 Verkehrspädagogische Aktivitäten

Eng verwandt mit der Einschätzung, wie oft allgemeine Lerninhalte oder Verhaltensübungen im Rahmen der Verkehrserziehung in einer Kindertagesstätte umgesetzt werden, ist auch die Frage, welche konkreten Aktivitäten im Sinne von einmaligen Aktivitäten oder Projekten mit Eventcharacter im Laufe des Kindergartenjahres bereits in der Einrichtung durchgeführt wurden. Zur Beleuchtung dieser Fragestellung wurden den Befragten acht vorgefertigte Antwortmöglichkeiten vorgelegt, von denen diese beliebig viele auswählen konnten. Außerdem bestand die Möglichkeit, unter der Kategorie „Sonstiges“ andere als die vorgelegten Tätigkeiten zu nennen.

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

Die Analyse der Anteile der Befragten, die die jeweiligen Aktivitäten im laufenden bzw. vergangenen Kindergartenjahr²¹⁷ bereits durchgeführt haben, ergibt folgendes Bild (vgl. Tab. 12-14):

Am häufigsten wird von den Erzieherinnen das Üben der ÖPNV-Nutzung genannt. Etwa drei Viertel der Befragten berichten diese Aktivität für das in Frage stehende Kindergartenjahr. Ein ähnlich hoher Anteil an Befragten meldet den Besuch der Kindertagesstätte durch einen Verkehrserzieher der Polizei. Eine Aktionswoche bzw. ein Aktionstag zur Verkehrssicherheit sowie Ausflüge zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich nennen noch etwa die Hälfte bzw. etwa vier von zehn Befragten als bereits durchgeführte Aktivitäten.

Einen Besuch der Polizeipuppenbühne, eine KuV-Elternveranstaltung oder eine sonstige Elternveranstaltung zum Thema Verkehrssicherheit geben jeweils etwas mehr bzw. etwas weniger als ein

Fünftel der Befragten als verkehrspädagogische Aktivität im jeweiligen Kindergartenjahr an. Etwa einer von zehn Befragten nennt darüber hinaus noch den Besuch anderer Puppenspiele, Theater- oder Musikaufführungen sowie „sonstige“ Tätigkeiten mit Bezug zur Verkehrserziehung.

Verkehrspädagogische Aktivitäten	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Nutzung des ÖPNV üben	71,7	77,6	75,2
Verkehrserzieher der Polizei	64,7	73,6	69,9
Aktionswoche / -tag	63,9	42,0	51,0
Ausflug zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich	30,9	49,3	41,7
Polizeipuppenbühne	22,9	22,4	22,6
KuV-Veranstaltung	30,6	12,0	19,7
Sonst. Elternveranstaltung	14,0	18,9	16,9
Puppenspiel, Theater- oder Musikaufführung	13,5	10,0	11,4
Sonstige	8,1	10,5	9,5
Insgesamt	320,3	316,3	318,0
Anzahl (n)	385	550	935

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-14: Prüf- und Kontrollgruppe: Verkehrspädagogische Aktivitäten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16)

Es zeigen sich mehrere auffällige Gruppenunterschiede bezüglich der Angaben zu den bereits durchgeführten Aktivitäten.²¹⁸ Befragte der Kontrollgruppe nennen häufiger Übungen zur Nutzung des ÖPNV, Besuche eines Verkehrserziehers der Polizei und Ausflüge zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich als die Prüfgruppe. Erzieherinnen, in deren Einrichtung ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, verweisen dagegen häufiger auf die Durchführung von Aktionswochen oder -tagen sowie bereits stattgefundenen KuV-Elternveranstaltungen. Beides sind typischerweise Angebote, die im Rahmen von KiS-Beratungsgesprächen unterbreitet werden (vgl. zu Akti-

²¹⁷ In der Prüfgruppe beziehen sich die Angaben auf das Kindergartenjahr 2016 / 2017, in der Kontrollgruppe auf das Kindergartenjahr 2010 / 2011.

²¹⁸ Für diese und sämtliche weiteren berichteten, bivariat getesteten, signifikanten Zusammenhänge lassen sich – soweit nicht explizit erwähnt – nur sehr kleine oder zum Teil kleine Effektstärken finden (vgl. Tab. A12-Va und A12-Vb in Anhang XIII).

onstagen: Abschnitt 13.2 und zu KuV Abschnitt 16.2.4).

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Die Befunde der bivariaten Betrachtung bestätigen sich größtenteils auch im multivariaten Modell (vgl. Tab. 12-15a und Tab. 12-15b):

Unter Kontrolle der relevanten strukturellen Merkmale der Einrichtung zeigt sich, dass die Einübung der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel in der Kontrollgruppe öfter praktiziert wird als in der Prüfgruppe. Auch der zuvor festgehaltene Befund der vermehrten Durchführung von Ausflügen zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich in der Kontrollgruppe erweist sich in der multivariaten Schätzung als signifikant. Zusätzlich wird der Kontrollgruppe eine höhere Affinität zu Elternveranstaltungen bescheinigt, die nicht dem Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ zugerechnet werden können.²¹⁹

Die Prüfgruppe der durch KiS beratenen Einrichtungen weist – ebenfalls in Kongruenz mit den bivariaten Betrachtungen – im Vergleich mit der Kontrollgruppe eine signifikant vermehrte Angabe von Aktionswochen oder -tagen sowie KuV-Elternveranstaltungen auf. Für den Einfluss der KiS-Teilnahme auf die Durchführung von Aktionswochen oder -tagen kann hierbei von einem kleinen Effekt ausgegangen werden (Odds Ratio = 2,8, vgl. Tab 12-15 in Anhang XIII). Bei der Durchführung von Elternveranstaltungen im Rahmen von „Kind und Verkehr“ handelt es sich um einen mittleren Effekt: Die Chance, eine KuV-Veranstaltung durchzuführen, ist für Einrichtungen, die im Rahmen von KiS beraten worden sind, 3,1-mal so hoch wie für Einrichtungen, die nicht an KiS teilgenommen haben (vgl. Tab 12-15 in Anhang XIII).

Das KiS-Beratungsgespräch führt also nicht zu einer generell vermehrten Durchführung aller verkehrspädagogischen Aktivitäten. Dies ist durchaus plausibel: Da die Durchführung eines Aktionstages im Anschluss an das Beratungsgespräch im Zielgruppenprogramm KiS explizit vorgesehen ist, lässt sich der erstgenannte Befund mit einer erfolgreichen Akquise für einen Aktionstag durch die KiS-Moderatoren im Rahmen des Beratungsgesprächs begründen. Im Fall der KuV-Veranstaltun-

gen kann ein ähnlicher Zusammenhang vermutet werden: Da DVW-Moderatoren oftmals in beiden Programmen – KuV und KiS – aktiv sind (vgl. Abschnitt 9.1), ist es naheliegend, dass sie die beratenen Einrichtungen auch auf KuV aufmerksam machen und in der Einrichtung entsprechende Elternveranstaltungen abhalten, so dass das Übergewicht der Prüfgruppe hinsichtlich dieser Aktivität ebenfalls mit der Bewerbung durch die Moderatoren plausibel in einen Zusammenhang gebracht werden kann.

Kindergärten, in denen keine KiS-Beratungen stattfinden, scheinen dagegen mit der Einübung der ÖPNV-Nutzung und mit Ausflügen zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich alternative verkehrspädagogische Aktionen durchzuführen.

Die nach Subgruppen differenzierte Betrachtung der Befragten in Prüf- und Kontrollgruppe liefert die folgenden, zusätzlichen Erkenntnisse:²²⁰

- Die Anzahl der Kinder in einer Einrichtung weist keinen signifikanten Zusammenhang mit der Anzahl der dort durchgeführten, verkehrspädagogischen Aktivitäten auf.
- Mit steigender Kinderanzahl pro Vollzeitstelle wird seltener die Benutzung des ÖPNV eingeübt. Allerdings geht ein geringerer Betreuungsschlüssel auch mit einer vermehrten Durchführung von Aktionswochen bzw. -tagen einher. Das ist insofern nachvollziehbar, als bei solchen Aktionen zumeist Unterstützung von Externen erfolgt (beispielsweise am KiS-Verkehrssicherheitstag durch die Verkehrswacht).
- Einrichtungen in öffentlicher Trägerschaft erhalten seltener Besuch von Verkehrserziehern der Polizei und machen seltener Ausflüge zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich als Kindertagesstätten in nicht-öffentlicher Trägerschaft.
- Eine (eher) hohe Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung geht mit einer vermehrten Übung der ÖPNV-Nutzung ebenso einher wie mit häufigeren Ausflügen zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich und einem öfter stattfindenden Besuch der Polizeipuppenbühne.

²¹⁹ Für die beschriebenen Einflüsse bezogen auf die Durchführung von Übungen zur Nutzung des ÖPNV, Ausflügen und Elternveranstaltungen, die nicht im Rahmen von KuV veranstaltet werden, können nur kleine bzw. sehr kleine Effektstärken festgestellt werden.

²²⁰ Bei sämtlichen signifikanten Einflüssen der Subgruppenmerkmale finden sich nur sehr kleine Effektstärken (vgl. Tab. 12-15 in Anhang XIII).

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verkehrspädagogischen Aktivitäten				
	Nutzung des ÖPNV üben	Verkehrserzieher der Polizei	Aktionswoche / -tag	Ausflug zu Einrichtungen oder Betrieben aus dem Verkehrsbereich	Polizeipuppenbühne
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	–	–	+	–	–
Anzahl Kinder	–	+	+	+	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	–	+	+	–	–
Träger: Öffentlich	–	–	–	–	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	+	+	+
n	817	817	817	817	817

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Nutzung des ÖPNV üben“: Angehörige der Prüfgruppe geben diese Aktivität seltener an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto seltener wird die Aktivität angegeben. Dieser Effekt erweist sich ebenfalls als statistisch signifikant.

Tab. 12-15a: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur den verkehrspädagogischen Aktivitäten (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16)

Einflussgröße	Abhängige Variable: Verkehrspädagogische Aktivitäten			
	KuV-Veranstaltung	Sonst. Elternveranstaltung	Puppenspiel, Theater- oder Musikaufführung	Sonstige
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	–	+	–
Anzahl Kinder	+	+	+	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	–	–	–	+
Träger: Öffentlich	–	–	–	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	–	+	+	–
n	817	817	817	817

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „KuV-Veranstaltung“: Angehörige der Prüfgruppe geben diese Aktivität häufiger an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto seltener wird die Aktivität angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-15b: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den verkehrspädagogischen Aktivitäten (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16)

Selbstberichtete subjektiv wahrgenommene Veränderungen zur Häufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten

Abschließend zur Untersuchung der Umsetzungshäufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten in den betrachteten Einrichtungen soll erneut auf die selbstberichteten Veränderungen der Befragten eingegangen werden, die diese im Rahmen der Nachbefragungen des Paneldesigns bzw. bei der

retrospektiven Befragung äußern konnten (vgl. Tab. 12-16).

Die Frage, ob sich durch den Kontakt mit der Verkehrswacht die Häufigkeit ihrer verkehrspädagogischen Aktivitäten erhöht hat, verneinen lediglich 1,5 % der Befragten kategorisch. Ein weiteres Fünftel der Erzieherinnen (21,6 %) tendiert ebenfalls zur Verneinung dieser Frage. Umgekehrt berichten mehr als drei Viertel der Befragten von einer Erhöhung der Umsetzungshäufigkeit von Akti-

vitäten oder Projekten mit Bezug zur Verkehrssicherheit aufgrund des Kontaktes mit der Verkehrswacht. Dabei stellen 54,8 % der Erzieherinnen eine geringfügige Erhöhung fest, während 22,1 % der Befragten subjektiv sogar eine deutliche Steigerung der verkehrspädagogischen Aktivitäten erleben. Erneut ist also das Ergebnis der subjektiven Wahrnehmung deutlich positiver als die quantitative Abfrage verkehrspädagogischer Aktivitäten. Allerdings ist dies insofern nachvollziehbar, als einmal pauschal eine subjektive Einschätzung, das andere Mal aber die Umsetzung konkreter Aktivitäten erfragt wurde. Es zeigen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede im Antwortverhalten der retrospektiv Befragten im Vergleich mit den Panelteilnehmern.

Erhöhung der Häufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Ja, sehr	29,6	21,5	22,1
Ja, ein wenig	48,1	55,2	54,8
Nein, eher nicht	22,2	21,5	21,6
Nein, gar nicht	0	1,7	1,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	27	362	389

Tab. 12-16: Prüfgruppe: Erhöhung der Häufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 17)

Zusammenfassung

Von den befragten Kindertagesstätten werden durchschnittlich etwas mehr als drei verkehrspädagogische Maßnahmen im letzten Kindergartenjahr mitgeteilt. Die häufigsten Aktivitäten stellen hierbei die Einübung der ÖPNV-Nutzung sowie Besuche durch Verkehrserzieher der Polizei dar.

Eine vermehrte Durchführung verkehrspädagogischer Aktivitäten im laufenden bzw. vergangenen Kindergartenjahr zeigt sich in der Prüfgruppe im Vergleich zu den Befragten aus FUNK et al. (2013) im Fall des Abhaltens von Aktionswochen bzw. -tagen sowie der Durchführung von KuV-Elternveranstaltungen. Hier kann eine erfolgreiche Bewerbung der genannten Aktivitäten in den beratenen Einrichtungen durch die KiS-Moderatoren vermutet werden.

Die Selbstreports der subjektiven Wahrnehmung der Befragten sprechen zudem in mehr als drei Viertel der Fälle von der Erhöhung der Umset-

zungshäufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht. Vor dem Hintergrund der vorgestellten Befunde kann KiS zumindest eine eingeschränkte Wirkung auf die Anzahl der in einer Einrichtung durchgeführten Maßnahmen der Verkehrserziehung zugesprochen werden.

12.5 Ausstattungsmerkmale

Ein weiteres relevantes Merkmal der Einrichtungen, hinsichtlich der Verankerung von Verkehrssicherheitsarbeit in ihrer pädagogischen Arbeit, stellt deren Ausstattung mit Materialien zur Verkehrserziehung dar. Diese wurde unter den Befragten anhand eines Mehrfachantwortsets mit 18 vorgegebenen Antwortoptionen erhoben, bei der die Erzieherinnen alle ihnen zur Verfügung stehenden Ausstattungsmerkmale der Einrichtung angeben konnten. Außerdem bestand die Möglichkeit, andere als die angeführten Materialien zu benennen.

Ausstattungsmerkmale der Einrichtung: Spielfahrzeuge	Befragte		
	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Bobbycars, Rutschautos	94,1	84,4	88,5
Tretroller	84,5	80,9	82,4
Laufroller	86,5	70,4	77,2
Pedalos, Rollbretter	75,4	78,2	77,0
Fahrräder (ohne Stützräder)	27,5	32,9	30,6
Fahrräder (mit Stützrädern)	9,1	17,6	14,0
Insgesamt	377,1	364,4	369,7
Anzahl (n)	407	550	957

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-17: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Spielfahrzeuge (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

Betrachtet man hierbei zunächst die Ausstattung der Einrichtungen mit verschiedenen Spielfahrzeugen, lässt sich Folgendes festhalten (vgl. Tab. 12-17): Etwa neun von zehn befragten Einrichtungen verfügen über Bobbycars oder Rutschautos. Auch Tretroller, Laufroller und Pedalos bzw. Rollbretter werden von etwas mehr bzw. etwas weniger als acht von zehn Einrichtungen genannt. Fahrräder

ohne Stützräder finden sich in etwas weniger als einem Drittel der Kindergärten, solche mit Stützrädern werden sogar nur von 14,0 % der Befragten als Ausstattungsmerkmal ihrer Einrichtung genannt. Im Durchschnitt berichten die Einrichtungen vom Besitz von drei bis vier verschiedenen Spielfahrzeugen.

In der Prüfgruppe sind Bobbycars bzw. Rutschautos und Laufräder zudem weiter verbreitet als in der Kontrollgruppe. Letztere gibt dagegen häufiger das Vorhandensein von Fahrrädern mit Stützrädern an als Einrichtungen, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat.

Zu den ihnen zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten konnten die Befragten die Ausstattung der Einrichtung mit einem Außengelände sowie mit einer Sport- oder Turnhalle angeben (vgl. Tab. 12-18). Ersteres ist in beinahe allen Einrichtungen in der Stichprobe vorhanden und auch über eine Sport- oder Turnhalle verfügen nach den Angaben der Befragten etwa acht von zehn Kindertagesstätten. Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich nach ihren Angaben zum Vorhandensein eines Außengeländes um etwa sechs Prozentpunkte. Dieses findet in der Prüfgruppe etwas häufiger Erwähnung findet als in der Kontrollgruppe der Befragten aus FUNK et al. (2013).

Ausstattungsmerkmale der Einrichtung: Räumlichkeiten	Befragte		
	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Außengelände zur Nutzung der Fahrzeuge	96,3	89,8	92,6
Sporthalle / Turnhalle	78,9	79,1	79,0
Insgesamt	175,2	168,9	171,6
Anzahl (n)	407	550	957

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-18: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Räumlichkeiten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)

Neben den bisher diskutierten Ausstattungsmerkmalen konnten die befragten Erzieherinnen noch eine Reihe weiterer Materialien als in ihrer Einrichtung vorhanden auswählen (vgl. Tab. 12-19). Darunter sind Kinderbücher zum Thema Straßenverkehr am weitesten verbreitet. Sie stehen in mehr als neun von zehn Einrichtungen zur Verfügung. Etwa 71 % der Befragten nennen außerdem Malbücher oder -hefte zum Thema Straßenverkehr

und 64,9 % melden Verkehrszeichenspielesets oder Verkehrsspielteppiche als Ausstattungsmerkmale ihrer Einrichtung. Mehr als die Hälfte der Erzieherinnen erwähnen zudem das Erzieherinnenhandbuch des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ oder andere Verkehrserziehungsliteratur, Lieder oder Geräuschaufnahmen mit Bezug zur Verkehrserziehung sowie Puzzles zur Verkehrssicherheit. In etwa einem Drittel der Einrichtungen stehen außerdem Verkehrszeichen oder -ampeln für das Freigelände zur Verfügung. Eine Move-It-Box bzw. andere Materialien für Bewegungsspiele finden sich in mehr als einem Viertel der Kindergärten. Vergleichsweise am seltensten werden von den Erzieherinnen die Zeitschrift für Verkehrserziehung²²¹ und Filme oder Videos zum Thema Straßenverkehr genannt.

Ausstattungsmerkmale für die Verkehrserziehung	Befragte		
	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Kinderbücher zum Thema Straßenverkehr	89,9	91,8	91,0
Malbücher, -hefte zum Thema Straßenverkehr	85,7	60,4	71,2
Verkehrszeichenspieleset, Verkehrsspielteppich	70,0	61,1	64,9
Erzieherinnenhandbuch KuV, VE-Literatur	62,2	57,8	59,7
Lieder, Geräuschaufnahmen	57,5	54,2	55,6
Puzzles zur Verkehrssicherheit	58,0	46,9	51,6
Verkehrszeichen, -ampel für Freigelände	43,0	26,2	33,3
Move-It-Box, Materialien für Bewegungsspiele	29,0	24,9	26,6
Zeitschrift für VE	26,3	11,8	18,0
Filme, Videos zum Thema Straßenverkehr	15,7	13,6	14,5
Sonstige Ausstattungsmerkmale	6,1	3,8	4,8
Insgesamt	543,4	452,5	491,2
Anzahl (n)	407	550	957

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-19: Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Sonstige Materialien (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)

²²¹ Ob es sich hierbei tatsächlich um die gleichnamige Zeitschrift oder generell um eine Zeitschrift mit Bezug zum Thema handelt, muss hier offen bleiben.

Insgesamt erwähnen die Befragten der Prüfgruppe eine höhere Anzahl an Ausstattungsmaterialien als die Kontrollgruppe. Als auffällig erweisen sich hierbei Unterschiede zwischen den Untersuchungsgruppen hinsichtlich Malbüchern oder -heften zum Thema Straßenverkehr, Verkehrszeichenspielssets oder Verkehrsspielteppichen, Puzzles zur Verkehrssicherheit, Verkehrszeichen oder -ampeln für das Freigelände und der Zeitschrift für Verkehrserziehung. Diese Materialien werden jeweils von der Prüfgruppe tendenziell häufiger als Ausstattungsmerkmal der Einrichtung genannt als in der Kontrollgruppe.

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

Ergänzend zu den vorgeschalteten, deskriptiven Analysen wird im Folgenden ein multivariater Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich der von diesen genannten Ausstattungsmerkmalen vorgenommen. Dazu wird nicht auf die Ebene der einzelnen Items fokussiert, sondern die Anzahl der genannten Ausstattungsmerkmale, unterteilt nach den Unterkategorien Spielfahrzeuge, Räumlichkeiten und sonstige Materialien, in den Blick genommen. Dieses Merkmal weist für die Prüfgruppe eine Spannweite von zwei bis siebzehn Ausstattungsmerkmalen auf. Der Mittelwert beträgt hierbei $\bar{x} = 11,0$ Ausstattungsmerkmale ($\bar{x} = 3,8$ Spielfahrzeuge, $\bar{x} = 1,8$ Räumlichkeiten und $\bar{x} = 5,4$ sonstige Ausstattungsmerkmale). In der Kontrollgruppe sind durchschnittlich $\bar{x} = 9,9$ Ausstattungsmerkmale vorhanden ($\bar{x} = 3,6$ Spielfahrzeuge, $\bar{x} = 1,7$ Räumlichkeiten und $\bar{x} = 4,5$ sonstige Ausstattungsmerkmale), die Spannweite reicht dabei von einer Anzahl von zwei bis hin zu siebzehn Ausstattungsmerkmalen.

Betrachtet man die Ergebnisse der errechneten Regressionsmodelle (vgl. Tab. 12-20), bestätigen sich die in den bivariaten Analysen gewonnenen Eindrücke: In der Unterkategorie der Spielfahrzeuge, in der teils die Nennungshäufigkeiten der Prüfgruppe höher ausfallen als diejenigen der Kontrollgruppe, in der aber auch gegenteilige Effekte beobachtet werden können, zeigt sich im multivariaten Modell kein signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen. Auch hinsichtlich der ihnen zur Verfügung stehenden Räumlichkeiten, die in beiden Gruppen vom Großteil der Kindertagesstätten als vorhanden angegeben werden, heben sich die Einrichtungen der Prüfgruppe nicht signifikant von den Befragten aus FUNK et al. (2013) ab. Die Prüfgruppe verfügt jedoch über signifikant höhere Ressourcen in Form von sonstigen

Materialien zur Verkehrserziehung.²²² Hier kann ein Zusammenhang mit KiS unterstellt werden: Einrichtungen, die sich einem Beratungsgespräch unterzogen haben, wurden hierdurch möglicherweise besonders für die Bedeutung einschlägiger Materialien zur Durchführung von Verkehrserziehung sensibilisiert und tragen deshalb dafür Sorge, dass sie einen angemessenen Bestand an Materialien zu diesem Thema anbieten können.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Anzahl der Ausstattungsmerkmale		
	Spielfahrzeuge	Räumlichkeiten	Sonstige Materialien
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+	+	+
Anzahl Kinder	+	+	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-	+	-
Träger: Öffentlich	+	+	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+	+	-
n	832	832	832

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel zum Item „Spielfahrzeuge“: Angehörige der Prüfgruppe geben eine größere Anzahl an Spielfahrzeugen an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch nicht signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, als desto geringer wird die Anzahl der Spielfahrzeuge angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch signifikant.

Tab. 12-20: Prüf- und Kontrollgruppe: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der Ausstattungsmerkmale; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)

Bezüglich der strukturellen Merkmale der Einrichtungen zeigen sich mehrere signifikante Unterschiede zwischen den Subgruppen der Befragten:

- Je mehr Kinder eine Einrichtung betreut, über desto mehr Ausstattungsmerkmale verfügt sie. Dies gilt für alle gebildeten Unterkategorien der zur Verfügung stehenden Ressourcen zur Verkehrserziehung.

²²² Für diesen und weitere signifikante Einflüsse auf die Anzahl der Ausstattungsmerkmale können nur kleine bzw. sehr kleine Effektstärken gefunden werden (vgl. Tab. A12-20 in Anhang XIII).

- Mit zunehmender Personalauslastung berichten die Befragten eine signifikant geringere Anzahl an Spielfahrzeugen.
- Einrichtungen in öffentlicher Trägerschaft verfügen über eine höhere Anzahl an Räumlichkeiten als Einrichtungen nicht-öffentlicher Träger.

Es zeigt sich kein Zusammenhang zwischen der Anzahl der Ausstattungsmerkmale in einer Kindertagesstätte und der Verkehrsdichte in deren Umgebung.

Selbstberichtete subjektiv wahrgenommene Veränderungen zu den Ausstattungsmerkmalen der Einrichtungen

In den Selbstberichten der Befragten zu Änderungen hinsichtlich der Ausstattungsmerkmale ihrer Einrichtung, die auf den Kontakt mit der Verkehrswacht im Rahmen von KiS zurückzuführen sind, geben etwas weniger als die Hälfte der Erzieherinnen an, diesbezüglich Veränderungen bereits umgesetzt zu haben oder zu planen (vgl. Tab. 12-21). Über ein Fünftel der Erzieherinnen (21,8 %) berichtet über zeitnah bereits erfolgte Veränderungen in der Ausstattung mit Verkehrssicherheitsmaterialien aufgrund der KiS-Beratung. Prospektiv werden vor allem langfristige Veränderungen in den Blick genommen, die unter 17,4 % der Befragten Erwähnung finden.

Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung infolge von Informationen durch die Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Veränderung bereits erfolgt	20,0	22,0	21,8
Kurzfristige Veränderung geplant	12,0	11,6	11,6
Langfristige Veränderung geplant	16,0	17,5	17,4
Keine Veränderung geplant	56,0	55,6	55,6
Insgesamt	104,0	106,7	106,4
Anzahl (n)	25	268	293

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-21: Prüfgruppe: Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Die Verteilung der kategorisierten Freitextangaben der Befragten offenbart ähnliche Verteilungen für

bereits erfolgte, wie für kurz- und langfristig geplante Veränderungen (vgl. Tab. 12-22):²²³

Als dominierende Kategorie stellt sich hierbei die Anschaffung weiterer Materialien zum Thema Verkehrssicherheit heraus. Auch die Anschaffung weiterer Spielfahrzeuge wird von etwa drei von zehn Befragten geplant oder wurde bereits umgesetzt. Geringere Anteile der Befragten nennen außerdem die Anschaffung von Sicherheitsausrüstung und die Einrichtung eines Parcours bzw. einer Übungsstrecke als geplante oder bereits erfolgte Veränderung in ihrer Einrichtung. Der Ausbau des Außenbereiches spielt für die Erzieherinnen dagegen eine untergeordnete Rolle und wird, wenn überhaupt, dann zumeist langfristig geplant.

Erfolgte und geplante Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung	Erfolgt	Kurzfristig geplant	Langfristig geplant
	%		
Anschaffung weiterer Materialien	54,0	60,0	45,8
Anschaffung weiterer Spielfahrzeuge	27,0	30,0	29,2
Anschaffung von Sicherheitsausrüstung	15,9	6,7	8,3
Parcours / Übungsstrecke einrichten	11,1	16,7	6,3
Ausbau des Außenbereichs	4,8	6,7	14,6
Sonstiges	7,9	10,0	12,5
Insgesamt	120,6	130,0	116,7
Anzahl (n)	63	30	48

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-22: Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Zusammenfassung

Die Prüfgruppe berichtet eine tendenziell höhere Anzahl an Ausstattungsmerkmalen in ihrer Einrichtung als die Kontrollgruppe. Im bivariaten Vergleich zeigt sich, dass Einrichtungen der Prüfgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe nicht nur häufiger Bobbycars / Rutschautos und Laufräder zur Verfügung haben, und ihnen öfter ein Außengelände zur Nutzung dieser Fahrzeuge zur Verfügung steht, sie

²²³ Die Angaben zu den erfolgten oder geplanten Veränderungen in der Prüfgruppe werden aufgrund der geringen Anzahl an Panelteilnehmern, die hierzu eine Aussage gemacht haben, nicht zwischen Panel und retrospektiver Befragung differenziert.

besitzen auch häufiger weitere Materialien für die Verkehrssicherheitsarbeit. In Übereinstimmung dazu zeigt sich im multivariaten Modell eine signifikant höhere Ausstattung der Prüfgruppe mit Materialien für die Verkehrssicherheitsarbeit, die plausibel auf die Teilnahme an KiS zurückgeführt werden kann. Zudem plant beinahe die Hälfte der Prüfgruppenangehörigen nach eigener Aussage im Anschluss an die KiS-Beratung Veränderungen hinsichtlich der Anzahl der Ausstattungsmerkmale in der betrachteten Kindertagesstätte oder nimmt solche Veränderungen vor. Es steht vor dem Hintergrund dieser Befunde zu vermuten, dass die Erzieherinnen, in deren Einrichtung ein Beratungsgespräch stattgefunden hat, den Bestand ihrer Materialien aufgrund der durch die Verkehrswacht vermittelten Informationen aufstocken. Insgesamt kann somit plausibel ein Zusammenhang zwischen der Teilnahme an KiS und der Ausstattung der Einrichtungen mit Materialien zur Verkehrserziehung unterstellt werden.

12.6 Kooperationspartner

Als letztes Merkmal für die Beurteilung der Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in die pädagogische Arbeit der Einrichtungen wird die Kooperation der Kindertagesstätten mit externen Akteuren zum Zwecke der Verkehrserziehung herangezogen. Gegenstand der Untersuchungen ist hierbei ein Mehrfachantwortset aus neun verschiedenen Interessensgruppen, für die die Erzieherinnen jeweils angeben konnten, ob sie mit diesen im letzten bzw. laufenden Kindergartenjahr²²⁴ zusammen gearbeitet haben.

Häufigkeitsverteilung in Prüf- und Kontrollgruppe

In der Häufigkeitsverteilung zu den Kooperationspartnern der Einrichtungen stechen die Verkehrserzieher der Polizei als meistgenannte Akteure deutlich heraus (vgl. Tab. 12-23): Mehr als acht von zehn Befragten geben an, mit diesen im jeweiligen Kindergartenjahr zusammengearbeitet zu haben. Die Eltern der Kindergartenkinder werden zudem von beinahe der Hälfte der Befragten als Kooperationspartner genannt. Weitere substantielle Teile der betrachteten Einrichtungen erwähnen außerdem die Verkehrswachten, öffentliche Verkehrsbetriebe und Grundschulen als Partner für die

Behandlung verkehrserzieherischer Inhalte. Kommunen, Horte sowie Verkehrs- / Automobilclubs treten dagegen in weniger als einem von zehn Fällen als Kooperationspartner in Erscheinung.

Augenfällige Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppen treten bei mehreren der vorgelegten Antwortoptionen auf: So arbeiten Angehörige der Kontrollgruppe anteilig häufiger mit Verkehrserziehern der Polizei und öffentlichen Verkehrsbetrieben zusammen. Umgekehrt nennt die Prüfgruppe öfter Eltern, Verkehrswachten und Kommunen als Kooperationspartner. Ein besonders deutlicher Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen tritt im Fall der Verkehrswachten zutage, die von mehr als drei Viertel der Prüfgruppenangehörigen, aber lediglich 11,7 % der Befragten in der Kontrollgruppe als Kooperationspartner genannt werden. Dieser Befund überrascht insofern nicht, als die Einrichtungen der Prüfgruppe sich ja gerade durch die Teilnahme an KiS – einem Zielgruppenprogramm, das von den örtlichen Gliederungen der Verkehrswacht-Organisation umgesetzt wird – von der Kontrollgruppe unterscheiden.

Kooperationspartner	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
(Verkehrs-)Polizei	75,6	86,9	81,9
Eltern	63,8	36,7	48,6
Verkehrswacht	75,6	11,7	39,8
Öffentliche Verkehrsbetriebe	23,2	32,2	28,3
Grundschule	26,9	25,6	26,2
Kommune	11,2	5,5	8,0
Hort	8,2	5,9	6,9
Verkehrs- / Automobilclub	7,2	5,3	6,1
Sonstige	2,2	3,3	2,8
Insgesamt	293,9	213,1	248,6
Anzahl (n)	401	512	913

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-23: Prüf- und Kontrollgruppe: Kooperationspartner der Kindergärten bei verkehrspädagogischen Aktivitäten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 13)

Fokussiert man die Betrachtung statt auf die einzelnen Akteure auf die Anzahl der aufgezählten Kooperationspartner in Prüf- und Kontrollgruppe, so zeigt sich im bivariaten Vergleich ein deutlicher Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen

²²⁴ Die Angaben der Prüfgruppe beziehen sich auf das Kindergartenjahr 2016 / 2017, die der Kontrollgruppe auf das Jahr 2009 / 2010.

(vgl. Tab. 12-24): Die Befragten in der Prüfgruppe nennen mit durchschnittlich $\bar{x} = 2,9$ Akteuren eine höhere Anzahl an Partnern für die Verkehrserziehung als die Kontrollgruppe mit $\bar{x} = 2,1$ Akteuren. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die KiS-Beratung selbst zumeist bereits eine Zusammenarbeit mit Externen darstellt.

Anzahl der Kooperationspartner	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Kein / Ein Kooperationspartner ^a	15,5	37,2	27,9
Zwei Kooperationspartner	27,1	31,5	29,6
Drei Kooperationspartner	27,1	21,5	23,9
Vier Kooperationspartner	17,2	7,2	11,5
Fünf Kooperationspartner oder mehr	13,1	2,6	7,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	406	543	949
Median / Mittelwert	3,0 / 2,9	2,0 / 2,1	2,0 / 2,4

^a Da nur eine Befragte angibt, keinen Kooperationspartner zu besitzen, wird diese mit Einrichtungen, die einen Kooperationspartner haben, zusammengefasst.

Tab. 12-24: Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Kooperationspartner; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung; Frage 13)

Netto-Effekte der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und Subgruppenanalyse

In der multivariaten Betrachtung der Anzahl der Kooperationspartner unterscheiden sich die Einrichtungen, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, signifikant von denjenigen, in denen dies nicht der Fall war (vgl. Tab. 12-25).²²⁵ Vor diesem Hintergrund muss allerdings das Wirken eines Methodeneffektes festgehalten werden: Kindergärten, die von KiS-Moderatoren beraten worden sind, arbeiten per se mit der Verkehrswacht, also einer externen Organisation, zusammen, während dies in der Kontrollgruppe nicht immer der Fall ist.²²⁶

²²⁵ Für diesen Einfluss und weitere signifikante Einflüsse auf die Anzahl der Kooperationspartner können nur kleine bzw. sehr kleine Effektstärken gefunden werden (vgl. Tab. A12-25 in Anhang XIII).

²²⁶ Das Wirken des beschriebenen Methodeneffektes zeigt sich daran, dass der berichtete Prüf- / Kontrollgruppenunterschied nicht mehr besteht, wenn die Verkehrswacht bei der Bildung der Summe der Kooperationspartner nicht berücksichtigt wird.

Einflussgröße	Abhängige Variable: Anzahl der Kooperationspartner
Gruppenzugehörigkeit: Prüfgruppe	+
Anzahl Kinder	+
Anzahl Kinder pro Vollzeitstelle	-
Träger: Öffentlich	+
Verkehrsdichte: (Eher) hoch	+
n	824

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

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Lesebeispiel: Angehörige der Prüfgruppe geben mehr Kooperationspartner an als Angehörige der Kontrollgruppe. Dieser Effekt ist statistisch signifikant. Je mehr Kinder pro Vollzeitstelle eine Einrichtung besuchen, desto weniger Kooperationspartner werden angegeben. Dieser Einfluss erweist sich als statistisch nicht signifikant.

Tab. 12-25: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der Kooperationspartner; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung; Frage 13)

Ferner erbringt die Regressionsanalyse auch Hinweise auf Unterschiede zwischen strukturell verschiedenen Einrichtungen: So weisen Kindertagesstätten in öffentlicher Trägerschaft eine signifikant höhere Anzahl an Kooperationspartnern auf als solche, die einem nicht-öffentlichen Träger unterliegen. Auch die Anzahl der Kinder, die eine Einrichtung besuchen, geht in signifikantem Ausmaß mit einer höheren Anzahl an Kooperationspartnern einher.

Selbstberichtete subjektiv wahrgenommene Veränderungen zur Anzahl der Kooperationspartner

Ob durch den Kontakt mit der Verkehrswacht im Rahmen von KiS Änderungen in den Einrichtungen dahingehend auftreten, dass diese eine höhere Anzahl an Kooperationen eingehen, wurde im Rahmen der formativen Evaluation sowohl im Pannedesign als auch in der retrospektiven Befragung untersucht.

Hinsichtlich dieses Merkmals gibt lediglich etwa ein Drittel der Befragten an, Veränderungen vorgenommen oder geplant zu haben (vgl. Tab. 12-26). Hierbei zeigen sich deutliche und zum Teil statistisch signifikante Unterschiede zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv befragten Erzieherinnen:

Erstere geben tendenziell häufiger an, langfristig eine Veränderung geplant zu haben. Retrospektiv Befragte haben hingegen signifikant häufiger keine Veränderung geplant als Panelteilnehmer.

Veränderungen der Kooperationen infolge von Informationen durch die Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Veränderung bereits erfolgt ^a	15,4	9,6	10,1
Kurzfristige Veränderung geplant ^a	11,5	6,8	7,2
Langfristige Veränderung geplant ^a	42,3	16,8	19,0
Keine Veränderung geplant	38,5	69,3	66,7
Insgesamt	107,7	102,5	102,9
Anzahl (n)	26	280	306

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 12-26: Prüfgruppe: Veränderungen der Kooperationen infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Erfolgte und geplante Veränderungen der Kooperationen	Erfolgt	Kurzfristig geplant	Langfristig geplant
	%		
Verstärkte Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht	53,6	15,0	33,3
Verstärkte Zusammenarbeit mit anderen Einrichtungen oder Schulen	21,4	10,0	3,7
Verstärkte Zusammenarbeit mit der Polizei	17,9	40,0	27,8
Sonstiges	21,4	45,0	48,1
Insgesamt	114,3	110,0	113,0
Anzahl (n)	28	20	54

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 12-27: Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen der Kooperationen; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)

Unter denjenigen Befragten, die angeben, eine Änderung vorgenommen zu haben oder eine solche anzustreben, findet besonders die verstärkte Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht, anderen Kindertagesstätten und Schulen sowie der Polizei

Erwähnung (vgl. Tab. 12-27). Dabei wird eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht häufiger als bereits erfolgt oder langfristig geplant betrachtet. Eine stärkere Zusammenarbeit mit anderen Kindertageseinrichtungen oder Schulen ist hingegen zumeist bereits erfolgt. Auf eine verstärkte Zusammenarbeit mit der Polizei wird sich vermehrt beim Bericht von lang oder kurzfristig geplanten Veränderungen bezogen.

Zusammenfassung

Erzieherinnen in der Prüfgruppe zeigen sich aktiver hinsichtlich der Zusammenarbeit mit externen Akteuren als die Kontrollgruppe. Sie berichten durchschnittlich eine signifikant höhere Anzahl an Kooperationspartnern als die Befragten aus FUNK et al. (2013). Zu beachten ist bei diesem Befund allerdings der Methodeneffekt, dass an KiS teilnehmende Einrichtungen per se mit der Verkehrswacht als externem Partner kooperieren. In den Selbstreports der subjektiven Wahrnehmung der Prüfgruppe gibt etwa ein Drittel der Einrichtungen, die hierzu Stellung genommen haben, an, Veränderungen hinsichtlich der Kooperation mit Außenstehenden vornehmen zu wollen oder bereits vorgenommen zu haben. Auf Basis dieser Befunde kann plausibel ein positiver Zusammenhang zwischen der KiS-Teilnahme und dem Ausmaß der Kooperation mit anderen Institutionen im Rahmen der Verkehrserziehung hergestellt werden.

13 KiS-Ziel: Kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten

Das Zielgruppenprogramm KiS beabsichtigt eine kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten durch die Mitwirkenden des Programms. Hierbei soll eine Einrichtung jeweils zuerst ein Beratungsgespräch durchlaufen, anschließend können die Erzieherinnen einen Aktionstag oder eine Aktionswoche zum Thema Verkehrssicherheit mit dem Moderator vereinbaren. Außerdem werden die KiS-Moderatoren dazu angehalten, auch zwischen den Beratungsgesprächen, die einmal im Jahr abgerechnet werden können, den Kontakt mit den Einrichtungen aufrecht zu erhalten. In diesem Kapitel soll untersucht werden, inwieweit die beschriebene Zielsetzung einer durchgängigen Betreuung der Kindertagesstätten durch die Mitwirkenden von KiS nach Aussage der befragten Erzieherinnen erreicht wird. Dazu wird zunächst darauf eingegangen, wie viele Beratungsgespräche in den betrachteten Einrichtungen bereits stattgefunden haben, welcher zeitliche Abstand zwischen den einzelnen Gesprächen lag und ob zwischen den Beratungsterminen Kontakt zwischen Einrichtung und Moderator bestand. Anschließend werden Folgeveranstaltungen in Form von Aktionstagen oder -wochen, die im Rahmen von KiS in den Kindertagesstätten abgehalten wurden, näher untersucht.

13.1 Betreuungsintensität durch die KiS-Moderatoren

Bei der Beurteilung der Betreuungsintensität der betrachteten Einrichtungen durch die KiS-Moderatoren ist zunächst von Interesse, ob es sich bei dem Termin, auf den sich die Befragung bezieht, um ein Erstgespräch oder ein Folgegespräch im Rahmen von KiS handelt. Die Betrachtung dieses Merkmals offenbart, dass die Mehrzahl der Kindergärten bereits früher in Kontakt mit ihrem jeweiligen KiS-Moderator standen (vgl. Tab. 13-1): In 61,7 % der befragten Einrichtungen handelt es sich um Folgegespräche. Dementsprechend errechnet sich ein Anteil an Erstgesprächen in Höhe von 38,3 %. Zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten besteht kein signifikanter Unterschied hinsichtlich des betrachteten Merkmals.

Im Falle eines Folgegesprächs wurde den Erzieherinnen die Frage vorgelegt, wie viele KiS-Beratungsgespräche bereits in ihrer Einrichtung stattgefunden haben, einschließlich dem in dieser Untersuchung betrachteten Beratungsgespräch. Der Me-

dian dieses Merkmals beträgt $\bar{x} = 4,0$, d. h. die eine Hälfte der beratenen Einrichtungen hat also bereits bis zu vier Beratungsgespräche durchlaufen, die andere Hälfte ist sogar schon häufiger beraten worden. Die kategorisierte Darstellung der Anzahl erfolgter KiS-Gespräche offenbart zudem, dass mehr als ein Fünftel der Einrichtungen eine Anzahl von sechs bis zehn Beratungsgesprächen angibt und in 7,5 % der Kindertagesstätten sogar schon mehr als zehn KiS-Beratungsgespräche²²⁷ stattgefunden haben (vgl. Tab. 13-2). Beim Vergleich von Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten zeigt sich, dass letztere durchschnittlich eine höhere Anzahl bereits erfolgter Gespräche berichten. Der Unterschied zwischen den beiden Gruppen erweist sich jedoch als statistisch nicht signifikant.

Art des Beratungsgesprächs	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Erstgespräch	47,8	36,5	38,3
Folgegespräch	52,2	63,5	61,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	69	378	447

Tab. 13-1: Prüfgruppe: Art des Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 2)

Bei der Betrachtung des zeitlichen Abstands zwischen den KiS-Beratungsgesprächen zeigt sich, dass diese mehrheitlich einem jährlichen Rhythmus folgen (vgl. Tab. 13-3): Etwas mehr als zwei Drittel der Befragten beziffern den zeitlichen Abstand zum letzten Beratungsgespräch mit etwa einem Jahr. Beinahe ein Viertel der Erzieherinnen äußert zudem, dass seit dem letzten Beratungsgespräch weniger als ein Jahr vergangen sei. Somit verbleiben lediglich 8,6 % der Einrichtungen, in denen zwischen dem beobachteten und dem letzten Beratungsgespräch ein Zeitabstand von mehr als einem Jahr liegt. Zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten zeigt sich kein signifikanter Unterschied hinsichtlich des Zeitabstands zwischen den Beratungsgesprächen.

Mehr als drei Viertel (78,2 %) der Einrichtungen, die im Beobachtungszeitraum ein Folgegespräch im Rahmen von KiS durchgeführt haben, standen

²²⁷ Dabei ist zu bedenken, dass die Einrichtungen unter „Beratungsgespräch“ nicht zwingend das jährliche Beratungsgespräch verstehen, welches von den Moderatoren abgerechnet wird und im Rahmen des Programms so definiert ist. Vielmehr könnten hier auch Kontakte mit dem Moderator unter dem Jahr berücksichtigt worden sein.

zwischen den Gesprächen in Kontakt mit dem KiS-Moderator (vgl. Tab. 13-4). Somit verbleibt etwas mehr als ein Fünftel der Kindertagesstätten, die keinen zwischenzeitlichen Kontakt mit der Verkehrswacht berichten. Panelteilnehmer und Befragte der retrospektiven Erhebung unterscheiden sich in ihren Angaben nicht signifikant voneinander.

Anzahl bereits stattgefundener Beratungsgespräche	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
1 Gespräch	25,8	1,9	5,0
2 Gespräche	9,7	25,0	23,0
3 Gespräche	16,1	21,6	20,9
4 Gespräche	6,5	11,1	10,5
5 Gespräche	22,6	11,1	12,6
6 bis 10 Gespräche	16,1	21,2	20,5
Mehr als 10 Gespräche	3,2	8,2	7,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	31	208	239
Median / Mittelwert	4,5 / 3,0	5,5 / 4,0	4,0 / 5,4

Tab. 13-2: Prüfgruppe: Anzahl bereits stattgefundener Beratungsgespräche; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 26)

Zeitabstand zwischen beobachtetem und letztem Beratungsgespräch	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Weniger als ein Jahr	36,4	22,4	24,2
Etwa ein Jahr	60,6	68,2	67,2
Mehr als ein Jahr	3,0	9,4	8,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	33	223	256

Tab. 13-3: Prüfgruppe: Zeitabstand zwischen beobachtetem und letztem Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 27)

Der letzte inhaltliche Aspekt zur Betreuungsintensität durch die KiS-Moderatoren widmet sich der Frage, von wem gegebenenfalls die Kontaktaufnahme zwischen Moderator und Einrichtung zwischen den Beratungsgesprächen ausging. Nur etwas mehr als jede zehnte Befragte, die hierüber Auskunft gibt, verortet die Initiierung des zwischenzeitlichen Kontaktes dabei ausschließlich oder hauptsächlich aufseiten der Einrichtung (vgl. Tab. 13-5). Beinahe

die Hälfte der Erzieherinnen kann die Kontaktaufnahme nicht eindeutig der Kindertagesstätte oder dem Moderator zuschreiben. Mehr als vier von zehn Einrichtungen werden zwischen den Gesprächen hauptsächlich oder ausschließlich vonseiten der KiS-Moderatoren kontaktiert. Aufgrund der geringen Fallzahl der Panelteilnehmer und einer daraus resultierenden, zu geringen erwarteten Anzahl in einigen Zellen kann kein Signifikanztest zum Vergleich von Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten vorgenommen werden.

Kontakt mit der Verkehrswacht zwischen den Beratungsgesprächen	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Ja	82,4	77,6	78,2
Nein	17,6	22,4	21,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	34	223	257

Tab. 13-4: Prüfgruppe: Kontakt mit der Verkehrswacht zwischen den Beratungsgesprächen; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 28)

Initiierung des Kontaktes zwischen den Beratungsgesprächen	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Nur von der Einrichtung	0	3,5	3,0
Hauptsächlich von der Einrichtung	10,7	8,7	9,0
Teils / teils	32,1	47,1	45,0
Hauptsächlich von der Verkehrswacht	42,9	33,1	34,5
Nur von der Verkehrswacht	14,3	7,6	8,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	28	172	200

Tab. 13-5: Prüfgruppe: Initiierung des Kontaktes zwischen den Beratungsgesprächen; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 29)

Zusammenfassung der Befunde zur Betreuungsintensität durch die KiS-Moderatoren

Die Aussagen der befragten Erzieherinnen zur Betreuungsintensität durch die KiS-Moderatoren lassen eine kontinuierliche wechselseitige Kommunikation zwischen Moderator und Einrichtung erkennen: Diejenigen Kindertagesstätten, in denen im Beobachtungszeitraum ein Folgegespräch im Rahmen von KiS stattgefunden hat, wurden zur

Hälfte bereits öfter als viermal von KiS-Moderatoren beraten. Weiterhin wird der zeitliche Abstand zwischen den Beratungsgesprächen von mehr als neunzig Prozent der Einrichtungen mit einem Jahr oder weniger beziffert. Die Kindertagesstätten durchlaufen also in der Regel mindestens ein Beratungsgespräch pro Jahr. Beinahe acht von zehn Einrichtungen halten zwischen den Beratungsgesprächen Kontakt mit den KiS-Moderatoren und dieser geht zudem in beinahe neun von zehn Fällen teilweise, hauptsächlich oder ausschließlich vom Moderator aus. Diese Befunde sprechen für das weitgehende Erreichen des Ziels der kontinuierlichen Betreuung von Kindertagesstätten durch das Zielgruppenprogramm KiS.

13.2 Folgeveranstaltungen

Die kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten durch die KiS-Moderatoren lässt sich auch daran festmachen, ob diese die Einrichtungen dazu motivieren können, im Anschluss an das Beratungsgespräch einen Aktionstag oder eine Aktionswoche zur Verkehrssicherheit im Rahmen von KiS durchzuführen. Die Aussagen der Befragten zu dieser Thematik werden im folgenden Abschnitt behandelt.

Betrachtet man diesbezüglich zunächst die Angaben der Erzieherinnen zur Durchführung einer Verkehrssicherheitswoche, so lässt sich festhalten, dass die Planung oder Durchführung einer solchen Veranstaltung von lediglich etwa einem Drittel der Befragten angegeben wird (vgl. Tab. 13-6). Dieser relativ geringe Anteil erklärt sich vermutlich durch den hohen zeitlichen und personellen Aufwand, der für die Einrichtungen mit der Durchführung einer Verkehrssicherheitswoche verbunden ist. Vor diesem Hintergrund erscheint eine erfolgreiche Akquirierung der Einrichtungen für eine solche Veranstaltung in einem von drei Fällen als eine durchaus zufriedenstellende Leistung. Es zeigen sich keine signifikanten Unterschiede im Antwortverhalten zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten.

Eine niedrigschwelligere Veranstaltungsform im Vergleich zur Verkehrssicherheitswoche bildet der Verkehrssicherheitstag, der im Rahmen von KiS in den beratenen Einrichtungen abgehalten werden kann. Das zeigt sich auch bei der Verteilung der Befragten auf die vorgelegten Antwortkategorien hinsichtlich der Frage, ob in ihrer Kindertagesstätte ein Verkehrssicherheitstag geplant ist oder bereits durchgeführt wurde (vgl. Tab. 13-7): Mehr als acht von zehn Befragten geben an, eine solche Veranstaltung in Erwägung zu ziehen oder bereits einen

Verkehrssicherheitstag abgehalten zu haben. Retrospektiv befragte Erzieherinnen geben zu einem größeren Anteil an, bereits einen KiS-Verkehrssicherheitstag durchgeführt zu haben, als Panelteilnehmer. Allerdings kann aufgrund geringer Zellbesetzungen nicht auf Signifikanz getestet werden. Die Tatsache, dass in acht von zehn Fällen aus einer KiS-Beratung auch ein KiS-Verkehrssicherheitstag resultiert, kann also als Erfolg der Moderatoren gewertet werden.

Planung einer Verkehrssicherheitswoche	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Verkehrssicherheitswoche veranstaltet	20,0	22,8	22,6
Verkehrssicherheitswoche geplant	24,0	10,0	11,0
Keine Verkehrssicherheitswoche veranstaltet oder geplant	56,0	67,2	66,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	25	329	354

Tab. 13-6: Prüfgruppe: Planung einer Verkehrssicherheitswoche; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 38)

Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Verkehrssicherheitstag veranstaltet	44,0	62,0	60,7
Verkehrssicherheitstag geplant	36,0	18,5	19,8
Kein Verkehrssicherheitstag veranstaltet / geplant	20,0	19,5	19,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	25	329	354

Tab. 13-7: Prüfgruppe: Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 39)

Erzieherinnen, die angegeben haben, dass ein Verkehrssicherheitstag im Rahmen von KiS in ihrer Einrichtung stattgefunden hat, wurden im Rahmen der formativen Evaluation des Zielgruppenprogramms auch nach ihrer Zufriedenheit mit dem Verlauf der Veranstaltung gefragt.

In diesem Zusammenhang lässt sich eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit der Erzieherinnen mit den in ihren Kindertagesstätten durchgeführten

KiS-Verkehrssicherheitstagen berichten (vgl. Tab. 13-8): Sämtliche Panelteilnehmer und mehr als acht von zehn retrospektiv Befragten äußern eine sehr hohe Zufriedenheit mit der genannten Veranstaltung.²²⁸

Zufriedenheit mit dem KiS-Verkehrssicherheitstag	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Gar nicht zufrieden	0,0	0,0	0,0
Wenig zufrieden	0,0	1,5	1,4
Teils / teils	0,0	5,0	4,7
Etwas zufrieden	0,0	8,9	8,5
Sehr zufrieden	100,0	84,7	85,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	11	202	213

Tab. 13-8: Prüfgruppe: Zufriedenheit mit dem KiS-Verkehrssicherheitstag; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 40)

Falls Befragte angegeben haben, nur „teils / teils“ mit der Veranstaltung zufrieden gewesen zu sein oder eine noch schlechtere Antwortkategorie gewählt haben, wurden diese nach den Gründen hierfür gefragt. Da die befragten Erzieherinnen jedoch kaum Unzufriedenheit mit den durchgeführten Verkehrssicherheitstagen berichtet haben, weist diese Frage lediglich 14 Nennungen auf. Diese beziehen sich in sechs Fällen auf fehlende Kompetenzen aufseiten der Verkehrswacht und in drei Fällen auf eine schlechte Organisation des Verkehrssicherheitstages. Die verbleibenden fünf Einzelnennungen können keinem gemeinsamen, inhaltlichen Bezug zugeordnet werden.

Eine breitere Datenbasis liegt hingegen zu den Gründen vor, warum sich die Einrichtungen dafür entschieden haben, einen KiS-Verkehrssicherheitstag zu planen oder durchzuführen (vgl. Tab. 13-9). Vier von zehn Befragten, die hierzu Stellung genommen haben, beziehen sich bei dieser Frage auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit der von ihnen betreuten Kinder. Beinahe drei von zehn Erzieherinnen, von denen eine Aussage vorliegt, äußern weiterhin, dass die Sensibilisierung der Eltern einen Grund dafür darstellt, einen Verkehrssicherheitstag in ihrer Einrichtung durchzuführen. In etwa einem von zehn Fällen kommt außerdem zur

Sprache, dass der Verkehrssicherheitstag ein gutes Angebot der Verkehrswacht darstellt, die Verkehrserziehung Teil des pädagogischen Konzeptes der Einrichtung ist, das Thema Verkehrserziehung allgemein stärker betont werden soll, das spielerische Lernen im Rahmen eines Verkehrssicherheitstages den Kindern Freude bereitet und das Thema für Kindergartenkinder relevant ist. Weitere Gründe werden nur von wenigen Befragten thematisiert.

Gründe für die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages	Antworten		Befragte
	n	%	%
Sicherheit der Kinder erhöhen	96	25,7	40,0
Sensibilisierung der Eltern	65	17,4	27,1
Gutes Angebot	33	8,8	13,8
Teil des pädagogischen Konzepts	31	8,3	12,9
Thema Verkehrserziehung allgemein	30	8,0	12,5
Spielerisches Lernen macht Spaß	24	6,4	10,0
Thema wichtig für Kinder	24	6,4	10,0
Anwesenheit eines externen Experten	14	3,7	5,8
Positive Erfahrungen	12	3,2	5,0
Reaktion auf Angebot der Verkehrswacht	8	2,1	3,3
Thema wichtig für Eltern	8	2,1	3,3
Thema wichtig für Mitarbeiter	8	2,1	3,3
Verkehrssituation in der Nähe der Kita	7	1,9	2,9
Sonstige	14	3,7	5,8
Insgesamt	374	100,0	155,8

Mehrfachantworten: 374 Antworten von 240 Befragten;

Tab. 13-9: Prüfgruppe: Gründe für die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 42)

In diesem Zusammenhang interessiert auch, welche Gründe Kindertagesstätten, die keinen KiS-Verkehrssicherheitstag veranstalten oder planen, zu dieser Entscheidung bewegen. Hier weist lediglich eine Kategorie eine substantielle Anzahl an Nennungen auf (vgl. Tab. 13-10): 21 der 56 getätigten Aussagen beziehen sich darauf, dass in der Einrichtung kein Bedarf bestehe bzw. das Thema Verkehrserziehung bereits ausreichend behandelt werde. Andere Gründe werden jeweils weniger als zehnmal von den Befragten angeführt.

²²⁸ Auf einen Signifikanztest der Häufigkeitsverteilungen von Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten wurde verzichtet, da im Fall der Panelteilnehmer lediglich eine Kategorie gültige Fälle aufweist.

Gründe gegen die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kein Bedarf / Bereits Thema der Einrichtung	21	37,5	39,6
Andere Themen wichtiger	9	16,1	17,0
Noch geplant	7	12,5	13,2
Ungenügende Ressourcen	4	7,1	7,5
Andere externe Gründe (z. B. Räumlichkeiten)	4	7,1	7,5
Kein Interesse	3	5,4	5,7
Angebot nicht bekannt	2	3,6	3,8
Sonstige	6	10,7	11,3
Insgesamt	56	100,0	105,7

Mehrfachantworten: 56 Antworten von 53 Befragten;

Tab. 13-10: Prüfgruppe: Gründe gegen die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 43)

Anzahl bisher durchgeführter KiS-Verkehrssicherheitstage	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Keinen Verkehrssicherheitstag	24,0	16,9	17,5
1 Verkehrssicherheitstag	16,0	28,2	27,3
2 Verkehrssicherheitstage	24,0	10,6	11,7
3 Verkehrssicherheitstage	12,0	12,3	12,3
4-5 Verkehrssicherheitstage	12,0	14,0	13,8
6-10 Verkehrssicherheitstage	8,0	12,0	11,7
Mehr als 10 VS-Tage	4,0	6,0	5,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	25	301	326
Median / Mittelwert	2,0 / 3,9	2,0 / 3,6	2,0 / 3,7

Tab. 13-11: Prüfgruppe: Anzahl bisher durchgeführter KiS-Verkehrssicherheitstage; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 44)

Für die Anzahl der bisher in einer Kindertagesstätte erfolgten Verkehrssicherheitstage errechnet sich ein Median von $\bar{x} = 2,0$. Die Hälfte der betrachteten Einrichtungen hat also bereits mehr als zwei Verkehrssicherheitstage im Rahmen von KiS durchgeführt. Etwa drei von zehn Befragten berichten von einem einzigen Verkehrssicherheitstag, die restlichen Befragten verteilen sich zu jeweils etwa zehn Prozent auf die Mitteilung von zwei, drei, vier oder fünf sowie sechs bis zehn Verkehrssicherheitstagen (vgl. Tab. 13-11). Etwa eine von zwanzig Er-

zieherinnen gibt außerdem an, dass in ihrer Einrichtung bereits mehr als zehn Verkehrssicherheitstage durchgeführt wurden. Bezüglich des hier diskutierten Merkmals zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten.²²⁹

Abschließend soll in diesem Kapitel noch der Frage nachgegangen werden, ob Einrichtungen, die im Beobachtungszeitraum ein Erstgespräch mit einem KiS-Moderator berichtet haben, Interesse an einer längerfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht haben und somit für die kontinuierliche Betreuung im Rahmen von KiS gewonnen werden können. Hierzu liegen insgesamt 127 Angaben der befragten Einrichtungen vor.

Interesse an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht	Panel	Retro-spektiv	Gesamt
	%		
Ja	85,7	75,2	76,4
Nein	0	3,5	3,1
Ich weiß es noch nicht	14,3	21,2	20,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	14	113	127

Tab. 13-12: Prüfgruppe: Interesse an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 45)

Bei der Betrachtung der Interessensbekundungen zu einer langfristigen Zusammenarbeit zeigt sich, dass nur sehr wenige Befragte (3,1 %) eine dauerhafte Kooperation explizit ablehnen. Etwa drei Viertel der Einrichtungen, in denen im Beobachtungszeitraum ein Erstgespräch stattgefunden hat, äußern sich aufgeschlossen hinsichtlich einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht; 20,5 % der Erzieherinnen wollen oder können hierzu keine konkrete Aussage treffen. Die diesbezüglichen Angaben von Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten wurden aufgrund der fehlenden Zellenbesetzung in der „Nein“-Kategorie nicht auf statistische Signifikanz getestet.

²²⁹ Für die Signifikanzprüfung wurde die Anzahl der bisherigen Verkehrssicherheitstage folgendermaßen zusammengefasst: kein Verkehrssicherheitstag, ein bis drei Verkehrssicherheitstage, vier oder mehr Verkehrssicherheitstage.

Zusammenfassung der Befunde zu den Folgeveranstaltungen

Die Befunde zu den Folgeveranstaltungen, die im Rahmen von KiS im Anschluss an ein erfolgtes Beratungsgespräch angeboten werden, können folgendermaßen zusammengefasst werden:

Die Durchführung einer Verkehrssicherheitswoche hat etwa ein Drittel der Befragten schon umgesetzt oder plant, dies zu tun. Wesentlich weiter verbreitet ist das Abhalten eines KiS-Verkehrssicherheitstages: Sechs von zehn Befragten haben eine solche Veranstaltung laut eigener Aussage bereits umgesetzt und ein weiteres Fünftel der Erzieherinnen will dies noch nachholen. Wenn ein KiS-Verkehrssicherheitstag stattgefunden hat, sind mehr als acht von zehn Befragten mit seiner Durchführung „sehr zufrieden“. Dementsprechend finden sich kaum Nennungen zu den Gründen für eine etwaige Unzufriedenheit. Ausschlaggebende Gründe für die Durchführung eines Verkehrssicherheitstages stellen vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit der betreuten Kinder sowie die Sensibilisierung der Eltern dar. Der wichtigste Grund, der von den befragten Erzieherinnen gegen einen KiS-Verkehrssicherheitstag vorgebracht wird, ist die bereits ausreichende Behandlung des Themas „Verkehrssicherheit“ im Kindergarten. Die Hälfte der befragten Einrichtungen hat bereits mehr als zwei Verkehrssicherheitstage im Rahmen von KiS durchgeführt. Kindertagesstätten, in denen im Beobachtungszeitraum ein Erstgespräch stattgefunden hat, sind in etwa acht von zehn Fällen an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht interessiert.

14 KiS-Ziel: Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte

Um zu ergründen, inwieweit die Zielsetzung von KiS, die pädagogischen Fachkräfte in den Kindertagesstätten zu unterstützen und zu qualifizieren, erreicht wird, wird zunächst auf den Informationsbedarf der Einrichtungen und deren Gründe für die Teilnahme an KiS eingegangen. Anschließend werden Aspekte aus der formativen Evaluation von KiS mit Bezug zur Unterstützung und Qualifizierung der Erzieherinnen aufgegriffen. Schließlich wird den Fragen nachgegangen, wie die Befragten die Kompetenz ihres Teams hinsichtlich der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung einschätzen, ob durch die Programmeilnahme Verbesserungen der Teamkompetenz erzielt werden und ob unter den Erzieherinnen ein Bedarf an weiteren Fortbildungen zur Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung besteht.

14.1 Informationsbedarf der Einrichtungen und Teilnahmegründe

Hinweise darauf, ob die gewählte Form der Akquise von Einrichtungen im Rahmen von KiS – die persönliche Ansprache durch einen Experten – für die Erreichung der Zielgruppe zweckmäßig erscheint, geben die Antworten der Befragten zu den von ihnen präferierten Anspracheformen für den Erhalt von Informationen zu Themen der Verkehrserziehung (vgl. Tab. 14-1). Hierbei zeigt sich, dass das von den KiS-Moderatoren praktizierte, persönliche Herantreten an die Erzieherinnen, von mehr als der Hälfte der Befragten als wünschenswert gesehen wird und sich damit in der Reihung der Antwortmöglichkeiten an zweiter Stelle wiederfindet. Etwas mehr als sechs von zehn Befragten nennen hier jedoch die Zusendung von schriftlichen Informationsmaterialien. Diese Form der Ansprache erfreut sich unter den Befragten damit einer etwas höheren Beliebtheit als die bei KiS praktizierte, persönliche Ansprache. Die Bereitstellung von Informationen bzw. Informationsmaterial im Internet erscheint etwas mehr als vierzig Prozent der Befragten als geeigneter Informationsweg, während die Zusendung eines E-Mail-Newsletters lediglich von etwa einem Viertel der Erzieherinnen begrüßt würde. Sonstige Angaben finden sich lediglich in 3,0 % der Fälle.

Gewünschte Anspracheformen zur Verkehrserziehung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Zusendung von schriftlichem Informationsmaterial	225	33,4	61,3
Persönliche Ansprache durch einen Experten	197	29,2	53,7
Bereitstellen von Informationen / Informationsmaterial im Internet	152	22,6	41,4
Zusendung eines E-Mail-Newsletters	89	13,2	24,3
Sonstiges	11	1,6	3,0
Insgesamt	674	100,0	183,7

Mehrfachantworten: 674 Antworten von 367 Befragten;

Tab. 14-1: Prüfgruppe: Gewünschte Anspracheformen zur Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 24)

Gründe für KiS-Erstberatung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Berufliches Interesse	99	41,9	80,5
Persönliches Interesse	39	16,5	31,7
Erfahrung mit verkehrskritischen Situationen	24	10,2	19,5
Empfehlung von Kollegen	24	10,2	19,5
Anregung der Eltern	13	5,5	10,6
Empfehlung in Fachzeitschriften	5	2,1	4,1
Anweisung von Vorgesetzten / Trägern	3	1,3	2,4
Sonstiges	29	12,3	23,6
Insgesamt	236	100,0	191,9

Mehrfachantworten: 236 Antworten von 123 Befragten;

Tab. 14-2: Prüfgruppe: Gründe für KiS-Erstberatung (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 25)

Hinsichtlich der Gründe der Befragten, ein KiS-Erstberatungsgespräch zu vereinbaren, liegen die Antworten von 123 erstberatenden Einrichtungen vor (vgl. Tab. 14-2).²³⁰ Der dominierende Grund für die Programmeilnahme besteht im beruflichen Interesse der Erzieherinnen für das Thema Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung. Auch das persönliche Interesse der Befragten an diesem Thema spielt für drei von zehn Personen eine Rolle bei ih-

²³⁰ Während die Teilnahmegründe in der Basisbefragung des Panels mittels Freitexten erhoben wurden, kamen in der retrospektiven Befragung die vorgegebenen Kategorien zum Einsatz. Die Freitexte wurden entsprechend den Kategorien vercodet.

rer Entscheidung, ein Beratungsgespräch mit einem KiS-Moderator zu absolvieren. Jeweils etwas weniger als zwanzig Prozent der Erzieherinnen verweisen zudem auf frühere Erfahrungen mit kritischen Situationen im Straßenverkehr und Empfehlungen von Kollegen. Auf Anregung der Eltern nimmt lediglich etwa eine von zehn Befragten an einer KiS-Beratung teil. Empfehlungen in Fachzeitschriften und Anweisungen von Vorgesetzten oder Trägern spielen für die Teilnahmeentscheidung keine nennenswerte Rolle.

Zusammenfassung

Die im Rahmen von KiS praktizierte, persönliche Ansprache der Erzieherinnen kann insofern als geeignet für die Akquise und Beratung der Einrichtungen bezeichnet werden, als über die Hälfte der Befragten diese Anspracheform als wünschenswert deklariert. Nichtsdestotrotz erscheint eine Ergänzung dieses Vorgehens durch die Bereitstellung schriftlicher Informationsmaterialien und / oder Informationen und Materialien im Internet diskussionswürdig: Ersteres würden sich etwa sechzig Prozent der Erzieherinnen wünschen, letzteres

wird immerhin noch von vierzig Prozent der Befragten als präferierter Informationsweg angegeben.

Der Großteil der befragten Pädagoginnen nimmt aus beruflichem Interesse eine KiS-Erstberatung in Anspruch, als weitere Gründe werden persönliches Interesse der Befragten, Erfahrungen mit verkehrskritischen Situationen und Empfehlungen von Kollegen genannt.

14.2 Aspekte der formativen Evaluation

Entscheidend für die fachgerechte Unterstützung des pädagogischen Personals ist auch die wahrgenommene Kompetenz des KiS-Moderators aufseiten der Erzieherinnen. Hierzu wurden den Befragten drei Items vorgelegt, zu denen sie ihre Zustimmung mithilfe einer sechststufigen Antwortskala äußern konnten. Dabei steht der Wert „1“ für die Aussage „Stimme überhaupt nicht zu“ und der Wert „6“ wird mit der Aussage „Stimme voll und ganz zu“ gleichgesetzt. Anhand der Werte „2“ bis „5“ konnten die Befragten ihre Zustimmung zwischen den genannten Extremen abstufen.

Bewertung des KiS-Moderators		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Der Moderator ist kompetent	Panel	30	0	0	3,3	0	3,3	93,3	6,0 / 5,8
	Retro	336	1,8	3,0	2,7	2,1	11,8	78,7	6,0 / 5,6
	Insg.	366	1,6	2,7	2,7	1,9	11,4	79,9	6,0 / 5,6
Der Moderator geht auf die Situation der Einrichtung ein	Panel	30	0	0	0	6,7	3,3	90,0	6,0 / 5,8
	Retro	338	1,5	2,4	3,8	5,3	12,7	74,3	6,0 / 5,5
	Insg.	368	1,4	2,2	3,5	5,4	12,0	75,5	6,0 / 5,5
Der Moderator geht auf Fragen ein	Panel	30	0	0	3,3	0	3,3	93,3	6,0 / 5,9
	Retro	336	1,8	3,0	2,4	2,1	11,3	79,5	6,0 / 5,6
	Insg.	366	1,6	2,7	2,5	1,9	10,7	80,6	6,0 / 5,6

Tab. 14-3: Prüfgruppe: Bewertung des KiS-Moderators; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 30)

Die Häufigkeitsverteilung der Zustimmung zu den einzelnen Aussagen offenbart eine weit überwiegend positive Bewertung der KiS-Moderatoren durch die befragten Erzieherinnen (vgl. Tab. 14-3): Sie bescheinigen ihnen global Kompetenz und ein Eingehen auf die konkrete Situation der Einrichtung ebenso, wie das Eingehen auf Fragen. Der Anteil der Befragten in den beiden am stärksten

zustimmenden Kategorien umfasst in jeder Untersuchungsgruppe für sämtliche Items mehr als neun von zehn Personen oder erreicht diesen Wert annähernd. Auffällig ist, dass Panelteilnehmer die KiS-Moderatoren noch etwas wohlwollender beurteilen als retrospektiv Befragte. Ein Vergleich der Maße der zentralen Tendenz ergibt allerdings keine signifikanten Unterschiede.

Beurteilung des Beratungsgesprächs		n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
			Stimme überhaupt nicht zu					Stimme voll und ganz zu	
		Zeilen-%							
Vertrauensvolles Klima	Panel	30	0	0	3,3	3,3	6,7	86,7	6,0 / 5,8
	Retro	339	1,8	3,2	1,5	2,7	13,0	77,9	6,0 / 5,6
	Insg.	369	1,6	3,0	1,6	2,7	12,5	78,6	6,0 / 5,6
Planvoll und strukturiert	Panel	30	0	0	0	3,3	10,0	86,7	6,0 / 5,8
	Retro	339	1,8	2,9	2,1	4,1	18,3	70,8	6,0 / 5,5
	Insg.	369	1,6	2,7	1,9	4,1	17,6	72,1	6,0 / 5,5
Konkrete Vorschläge zur Verkehrserziehung erhalten	Panel	30	3,3	3,3	6,7	13,3	13,3	60,0	6,0 / 5,1
	Retro	336	3,6	4,2	8,9	16,4	22,6	44,3	5,0 / 4,8
	Insg.	366	3,6	4,1	8,7	16,1	21,9	45,6	5,0 / 4,9
Konkrete Vorschläge für verkehrspäd. Aktivitäten erhalten	Panel	30	3,3	0	10,0	16,7	20,0	50,0	5,5 / 5,0
	Retro	335	5,7	5,4	9,3	17,6	22,4	39,7	5,0 / 4,7
	Insg.	365	5,5	4,9	9,3	17,5	22,2	40,5	5,0 / 4,7
Konkrete Ansprechpartner bei örtl. Organisationen genannt	Panel	30	3,3	3,3	6,7	23,3	20,0	43,3	5,0 / 4,8
	Retro	333	6,9	7,2	11,7	11,4	24,3	38,4	5,0 / 4,5
	Insg.	363	6,6	6,9	11,3	12,4	24,0	38,8	5,0 / 4,6
Neues über Verkehrserziehung erfahren	Panel	30	3,3	0	16,7	16,7	20,0	43,3	5,0 / 4,8
	Retro	336	7,4	8,6	10,7	15,8	22,6	34,8	5,0 / 4,4
	Insg.	366	7,1	7,9	11,2	15,8	22,4	35,5	5,0 / 4,5

Tab. 14-4: Prüfgruppe: Beurteilung des Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 31)

Neben der Zustimmung zu Aussagen, die den KiS-Moderator betreffen, konnten die befragten Erzieherinnen im Rahmen der formativen Evaluation auch ihre Zustimmung zu sechs Items äußern, die allgemeine Aspekte des Beratungsgesprächs thematisieren. Zur Einordnung der Angaben der Befragten wurde die bereits im vorhergehenden Abschnitt beschriebene, sechsstufige Likert-Skala verwendet. Die Häufigkeitsverteilung der Zustimmungen zu den vorgelegten Aussagen ist in Tab. 14-4 dargestellt.

Insgesamt lässt sich aus den Angaben der Befragten eine ausnehmend gute Bewertung der erfolgten Beratungsgespräche herauslesen: Den Aussagen, im Beratungsgespräch habe ein vertrauensvolles Klima geherrscht und das Beratungsgespräch sei planvoll und strukturiert abgelaufen, stimmen annähernd acht von zehn bzw. sieben von zehn befragten Erzieherinnen vollumfänglich zu. Umgekehrt umfassen die Anteile der Personen, die ihre Zustimmung hier in der unteren Hälfte der Skala verorten, lediglich etwa jeden zwanzigsten Befragten.

Weiterhin stimmen jeweils etwa vier von zehn Erzieherinnen „voll und ganz“ den Aussagen zu, konkrete Vorschläge zur Verkehrserziehung bzw.

zu verkehrspädagogischen Aktivitäten erhalten zu haben, und dass konkrete Ansprechpartner bei örtlichen Organisationen durch den KiS-Moderator benannt wurden. Mehr als ein Drittel der Befragten stimmt „voll und ganz“ der Aussage zu, im Beratungsgespräch etwas Neues über die Themen „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung“ gelernt zu haben. Nicht zu vernachlässigen ist allerdings auch der Anteil an Einrichtungen, die angeben, keine konkreten Vorschläge vom Moderator erhalten zu haben oder nichts Neues über Verkehrserziehung erfahren zu haben. Die Ablehnung der oben beschriebenen Aussagen, gemessen an den drei niedrigsten Antwortkategorien, liegt hier zwischen 16,4 % („Konkrete Vorschläge zur Verkehrserziehung erhalten“) und 26,2 % („Neues über Verkehrserziehung erfahren“). Wie bereits bei den zuvor behandelten Fragestellungen fallen die Bewertungen der Panelteilnehmer durchgängig etwas höher aus als diejenigen der retrospektiv Befragten. Auch hier ergibt der Vergleich der Maße der zentralen Tendenz ebenfalls keine signifikanten Unterschiede.

Im Anschluss an die zuvor behandelten Zustimmungen zu spezifischen Aspekten des Beratungsgesprächs wurden die Befragten auch darum ge-

beten, eine globale Aussage dazu zu treffen, ob sie das Gespräch mit dem KiS-Moderator als hilfreich für die konkrete Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in ihrer Einrichtung beurteilen. Die diesbezüglichen Aussagen der Erzieherinnen sind in Tab. 14-5 dargestellt. Bei der Betrachtung der Häufigkeitsverteilung auf die vorgelegten Antwortkategorien zeigt sich, dass kein einziger Befragter das Beratungsgespräch als „gar nicht hilfreich“ bewertet. Auch die Kategorie „wenig hilfreich“ vereint lediglich 2,7 % der Nennungen auf sich. Etwas mehr als jede zehnte Erzieherin bescheinigt der Beratung durch den KiS-Moderator eine teilweise Nützlichkeit für die konkrete Verkehrserziehung in der betrachteten Einrichtung. Somit verbleiben Anteile von beinahe drei von zehn Befragten in der Variablenausprägung „Etwas hilfreich“ und mehr als die Hälfte der Erzieherinnen, die angeben, das Beratungsgespräch sei für sie „sehr hilfreich“ gewesen. Im Vergleich von Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten zeigt sich bezüglich dieser Fragestellung kein signifikanter Unterschied.²³¹

Beurteilung der Hilfestellung durch das Beratungsgespräch	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Gar nicht hilfreich	0	0	0
Wenig hilfreich	0	2,9	2,7
Teils / teils	6,7	12,4	11,9
Etwas hilfreich	23,3	29,8	29,3
Sehr hilfreich	70,0	54,9	56,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	30	339	369

Tab. 14-5: Prüfgruppe: Beurteilung der Hilfestellung durch das Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₁ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 32)

Im Fall einer höchstens teilweise erfahrenen Hilfestellung in der zuvor behandelten Fragestellung, wurden die Gründe für diese Angaben nachgefragt. Da sich nur wenige Einrichtungen auf den genannten Skalenpunkten verortet haben, finden sich hier lediglich 38 Nennungen von 35 Befragten. Der Großteil dieser Angaben bemängelt einen geringen Informationsgehalt des erfolgten Beratungsgesprächs (n = 17), weitere Gründe werden

²³¹ Für die Signifikanzprüfung wurde die Kategorie „Wenig hilfreich“ mit „Teils / teils“ aufgrund zu geringer Zellenbesetzung in den erwarteten Häufigkeiten zusammengefasst.

jeweils weniger als zehnmal von den Erzieherinnen angeführt.²³²

Den letzten inhaltlichen Aspekt stellt in diesem Zusammenhang die Zufriedenheit der Befragten mit der Durchführung und den Ergebnissen des Beratungsgesprächs dar. Diese konnten die Erzieherinnen anhand einer sechsstufigen Antwortskala ausdrücken, deren Ausprägungen von „Sehr unzufrieden“ („1“) bis „Sehr zufrieden“ („6“) streuen. Die Kategorien „2“ bis „5“ dienen der Abstufung der Angaben der Befragten zwischen den genannten Polen.

Zufriedenheit mit der Durchführung des KiS-Beratungsgesprächs	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
1 Sehr unzufrieden	3,3	9,4	8,9
2	3,3	3,3	3,3
3	3,3	3,3	3,3
4	0	5,1	4,7
5	10,0	22,1	21,1
6 Sehr zufrieden	80,0	56,8	58,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	30	331	361

Tab. 14-6: Prüfgruppe: Zufriedenheit mit der Durchführung des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₁ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 48)

Zufriedenheit mit den Ergebnissen des KiS-Beratungsgesprächs	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
1 Sehr unzufrieden	3,3	9,4	8,9
2	6,7	2,8	3,1
3	0	4,7	4,3
4	3,3	6,9	6,6
5	13,3	23,1	22,3
6 Sehr zufrieden	73,3	53,1	54,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	30	320	350

Tab. 14-7: Prüfgruppe: Zufriedenheit mit den Ergebnissen des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t₁ und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 48)

²³² Die Einzelnennungen für die Gründe, warum das Beratungsgespräch als eher weniger hilfreich beurteilt wurde, werden in Tab. A14-5 in Anhang XIII dokumentiert.

Die Betrachtung der Zufriedenheit der Erzieherinnen mit der Durchführung des Beratungsgesprächs zeigt, dass sich beinahe acht von zehn Befragten in die beiden höchsten Kategorien einordnen und somit eine (sehr) hohe Zufriedenheit mit dem Ablauf der Beratung signalisieren (vgl. Tab. 14-6). Die Ausprägungen „2“ bis „4“ haben jeweils nur sehr wenige Personen gewählt, um ihre Zufriedenheit mit der Durchführung des Beratungsgesprächs auszudrücken. Bedenklich stimmt jedoch, dass beinahe jeder zehnte Befragte eine hohe Unzufriedenheit mit dem Ablauf der Beratung äußert. Hierbei tun sich insbesondere Teilnehmer an der retrospektiven Befragung mit einem Anteil von 9,4 % hervor. Insgesamt lässt sich allerdings kein verallgemeinerbarer Zusammenhang der Befragungsform mit der angegebenen Zufriedenheit feststellen.²³³

Ein beinahe identisches Bild zeigt sich auch hinsichtlich der Zufriedenheit der befragten Erzieherinnen mit den Ergebnissen der KiS-Beratung (vgl. Tab. 14-7): Der Anteil derjenigen Befragten, die eine der beiden höchsten Ausprägungen der Antwortskala wählen und somit eine (sehr) hohe Zufriedenheit mit den Ergebnissen des Beratungsgesprächs zum Ausdruck bringen, umfasst wiederum beinahe acht von zehn befragten Personen. Allerdings findet sich, wie schon bei der zuvor behandelten Fragestellung, in etwa einem von zehn Fällen auch eine Angabe, die die höchstmögliche Unzufriedenheit mit den Ergebnissen der Beratung durch die KiS-Moderatoren zum Ausdruck bringt. Vor diesem Hintergrund kann festgehalten werden, dass die Beratungsgespräche zwar weit verbreitet als äußerst positiv bewertet werden. Nichtsdestotrotz muss aber auch angeführt werden, dass in einem kleinen Teil der betrachteten Einrichtungen die Erzieherinnen nicht vom Nutzen der KiS-Beratung überzeugt werden konnten.

Zusammenfassung der Befunde zu den Aspekten der formativen Evaluation

Insgesamt gesehen kann auf Grundlage der in diesem Abschnitt behandelten Untersuchungsergebnisse folgendes Fazit gezogen werden:

Sowohl hinsichtlich der Bewertung der Moderatoren als auch in Bezug auf spezifische Aspekte des Beratungsgesprächs nehmen die befragten Erzieherinnen ausnehmend positive Beurteilungen des zu evaluierenden Zielgruppenprogramms vor. Einzig im Zusammenhang mit der Benennung konkre-

ter verkehrspädagogischer Aktivitäten und Ansprechpartner vor Ort sowie insbesondere der Vermittlung neuer Inhalte der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung besteht ein nennenswertes Potential für weitere Verbesserungen der Programmumsetzung, wenngleich auch diese Aspekte vom Großteil der Befragten mit wohlwollenden Bewertungen bedacht werden. Laut eigener Aussage stellen die KiS-Beratungsgespräche eine substantielle Hilfestellung für die betrachteten Einrichtungen dar. Auch hinsichtlich der Zufriedenheit der Befragten mit der Durchführung und den Ergebnissen der Beratungen kann ein weit überwiegend positives Fazit gezogen werden. Nichtsdestotrotz muss in diesem Zusammenhang auch festgehalten werden, dass etwa ein Zehntel der Befragten bei der Beurteilung der Durchführung und Ergebnisse des Beratungsgesprächs insgesamt eine explizite Unzufriedenheit mit KiS zum Ausdruck bringt.

14.3 Teamkompetenz und Fortbildungen

Nachfolgend wird untersucht, inwieweit in der Zielgruppe der Kindertagesstätten ein Bedarf an weiteren Qualifizierungen hinsichtlich der Inhalte der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung besteht. So können Hinweise darauf generiert werden, ob eine intensivere Betreuung der Einrichtungen durch die KiS-Moderatoren angezeigt erscheint.

In diesem Zusammenhang ist zunächst von Interesse, wie die befragten Erzieherinnen die Kompetenz des pädagogischen Personals in ihrer Einrichtung zur Umsetzung der Inhalte und Ziele der Verkehrserziehung beurteilen. Die diesbezüglichen Aussagen von Prüf- und Kontrollgruppe sind in Tab. 14-8 abgetragen.²³⁴ Es zeigt sich ein statistisch signifikanter Unterschied im Antwortverhalten zwischen den Einrichtungen, in denen ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, und den Befragten aus FUNK et al. (2013).²³⁵ So bewerten zwar in beiden Untersuchungsgruppen nur sehr geringe Anteile der Befragten sich selbst bzw. ihr Team als „weniger“ oder „gar nicht“ kompetent. Die Ausprägung „Teils / teils“ wählen jedoch wesentlich

²³³ Für die Signifikanztestung wurden die Kategorien 1-4 sowie 5 und 6 zusammengefasst.

²³⁴ Da die Erhebung der Kompetenz hinsichtlich der Verkehrserziehung in der Prüfgruppe teambezogen, in der Kontrollgruppe jedoch personenbezogen erfolgte, sind die Aussagen der Befragten zu dieser Thematik zwischen den Untersuchungsgruppen nur eingeschränkt vergleichbar. Das Gleiche gilt für die in diesem Abschnitt behandelten Inhalte zum Interesse und der Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung.

²³⁵ Für den signifikanten Zusammenhang zeigt sich eine kleine Effektstärke (vgl. Tab. 14-V in Anhang XIII).

mehr Kontrollgruppenangehörige, während in der Prüfgruppe der Anteil der Befragten, die ihrem Team eine sehr hohe Kompetenz zusprechen, den Anteil der Erzieherinnen aus FUNK et al. (2013), die dies der eigenen Person zugestehen, deutlich übersteigt.

Teamkompetenz in der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung ^a	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Sehr kompetent	41,8	19,7	28,9
Eher kompetent	45,8	52,4	49,7
Teils / teils	11,8	27,5	21,0
Weniger kompetent	0,5	0,4	0,4
Gar nicht kompetent	0	0	0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	373	527	900

^a Für die Signifikanzprüfung werden die Kategorien „Teils / teils“ und „weniger kompetent“ zusammengefasst.

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 14-8: Prüf- und Kontrollgruppe: Teamkompetenz in der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 20)

Erhöhung der Teamkompetenz infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht	Panel	Retrospektiv	Gesamt
	%		
Ja, sehr	26,9	25,1	25,2
Ja, ein wenig	57,7	58,2	58,1
Nein, eher nicht	15,4	15,6	15,6
Nein, gar nicht	0	1,1	1,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	26	275	301

Tab. 14-9: Prüfgruppe: Erhöhung der Teamkompetenz infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 21)

Ein relevanter Indikator für die Wirksamkeit von KiS besteht auch in der Frage, ob es den Moderatoren gelingt, die Inhalte der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung im persönlichen Kontakt so an die Erzieherinnen zu vermitteln, dass sich deren Kompetenz hinsichtlich dieser Thematik erhöht. Um zu untersuchen, ob das der Fall ist, konnten die Befragten der Prüfgruppe zum Zeitpunkt t_2 bzw. im Rahmen der retrospektiven Befragung hierzu etwaige, subjektiv wahrgenommene Veränderungen berichten. Diesbezüglich geben mehr als

acht von zehn befragten Erzieherinnen eine Erhöhung der Teamkompetenz in ihrer Einrichtung an, darunter nimmt mehr als ein Viertel diese zudem als stark ausgeprägt wahr (vgl. Tab. 14-9). Demzufolge kann KiS, auf Basis der Selbstreports der Erzieherinnen, eine Wirksamkeit auf die verkehrsedukatorische Kompetenz des pädagogischen Personals in den betreuten Einrichtungen bescheinigt werden.

Neben der subjektiven Einschätzung der Teamkompetenz kann auch der frühere Besuch sowie das bestehende Interesse an Fortbildungen zur Verkehrserziehung als Maßzahl für den Bedarf an weiteren Qualifizierungen in der Zielgruppe von KiS herangezogen werden.

Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Ja	27,2	19,9	23,0
Nein	72,8	80,1	77,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	408	543	951

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 14-10: Prüf- und Kontrollgruppe: Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung in den letzten fünf Jahren; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 22)

Bei der Betrachtung des erstgenannten Merkmals offenbart sich in der Prüfgruppe für den gewählten Referenzzeitraum der vergangenen fünf Jahre eine höhere Teilnahmequote an Fortbildungen zur Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung (vgl. Tab. 14-10), als dies für die Kontrollgruppe der Fall ist.²³⁶ Nichtsdestotrotz besteht auch unter den an KiS teilnehmenden Einrichtungen noch ein großes Potential für weitere Qualifizierungsmaßnahmen: Nur etwas mehr als ein Viertel der Befragten in der Prüfgruppe gibt an, dass sie oder ein Mitglied ihres Teams innerhalb der letzten fünf Jahre an einer entsprechenden Fortbildung teilgenommen hat. Insbesondere aufgrund des langen Referenzzeitraums sowie des Bezugs auf sämtliche Beschäftig-

²³⁶ Auch hier ist es möglich, dass der gefundene und statistisch signifikante Unterschied aufgrund der konkreten Fragestellung besteht: In der Kontrollgruppe bezieht sich die Frage nur auf die eigene Person, in der Prüfgruppe dahingegen auf das gesamte Team in der Einrichtung. Die Effektstärke für diesen Zusammenhang ist als inhaltlich nicht bedeutsam (Cramers $V = 0,09$) zu interpretieren (vgl. Tab. A14-V in Anhang XIII).

ten in der Einrichtung erscheint dieser Anteil ausbaufähig.

Interesse an Fortbildungen zur Verkehrserziehung	Prüfgruppe	Kontrollgruppe	Gesamt
	%		
Ja	43,7	60,7	53,7
Nein	11,5	34,4	25,0
Kann ich nicht beurteilen	44,8	4,9	21,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	373	535	908

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an;

Tab. 14-11: Prüf- und Kontrollgruppe: Interesse an Fortbildungen zur Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 23)

Dabei steht die Zielgruppe der Erzieherinnen Angeboten zur Fortbildung in der Verkehrserziehung durchaus aufgeschlossen gegenüber (vgl. Tab. 14-11): Lediglich etwas mehr als eine von zehn Befragten der Prüfgruppe äußert ein explizites Desinteresse des Teams an der Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung. Demgegenüber stehen mehr als vierzig Prozent der durch KiS beratenen Einrichtungen, in denen das pädagogische Personal ein solches Angebot begrüßen würde. 44,8 % der Erzieherinnen geben zudem an, dies nicht beurteilen zu können. Der große Unterschied zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich des Anteils der Befragten, der die Antwortkategorie „Das kann ich nicht beurteilen“ gewählt hat, beruht vermutlich auf dem unterschiedlichen Bezug zum Team (PG) bzw. der eigenen Person (KG) in den beiden Untersuchungsgruppen. Die Frage nach dem Interesse an einer Fortbildung wird, bezogen auf die eigene Person in der Kontrollgruppe deutlich bestimmter und positiver beantwortet als in der Prüfgruppe. Wenig überraschend unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe statistisch signifikant hinsichtlich ihres Interesses an Fortbildungen zur Verkehrserziehung. Für diesen Zusammenhang liegt eine kleine Effektstärke vor (vgl. Tab A14-V, Anhang XIII).

Zusammenfassung der Befunde zu Teamkompetenz und Fortbildungen

Die Befragten der Prüfgruppe beurteilen die Kompetenz ihres Teams hinsichtlich der Vermittlung von Zielen und Inhalten der Verkehrserziehung weitgehend positiv und signifikant besser als die Kontrollgruppe. Außerdem berichtet ein Großteil

der Erzieherinnen, in deren Einrichtung ein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, diesbezüglich subjektiv wahrgenommene Verbesserungen infolge der Beratung durch den KiS-Moderator. Etwa jeder vierte Befragte in der Prüfgruppe gibt an, dass ein Mitglied ihres Teams innerhalb der letzten fünf Jahre eine Fortbildung zu den Themen Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung besucht hat. Nur etwas mehr als ein Zehntel der durch KiS beratenen Einrichtungen äußert sich explizit ablehnend zu entsprechenden Fortbildungsangeboten, die restlichen Erzieherinnen berichten zu ähnlichen Teilen Interesse ihres Teams bzw. können dies nicht beurteilen.

15 Umsetzungstreue im Programm „Kinder im Straßenverkehr“

Ein entscheidender Faktor für die Wirksamkeit von KiS stellt die Umsetzungstreue aufseiten der Moderatoren dar. Diese beinhaltet, dass die Mitwir-

kenden am Programm die Vorgaben der Verkehrswacht in ihrer Arbeit berücksichtigen und so sicherstellen, dass die gewünschten Inhalte vermittelt und angemessen umgesetzt werden. Ob den Ehrenamtlichen im Programm KiS eine solche Umsetzungstreue bescheinigt werden kann, soll in diesem Kapitel eruiert werden.

Angesprochene Themen im KiS-Beratungsgespräch		n	Darüber wurde gesprochen	Darüber wurde nicht gesprochen	Das weiß ich nicht mehr
		Zeilen-%			
Kinder als Radfahrer	Panel	23	79,3	10,3	10,3
	Retrospektiv	334	79,0	12,3	8,7
	Insgesamt	363	79,1	12,1	8,8
Kindersicherung im Pkw	Panel	30	90,0	6,7	3,3
	Retrospektiv	334	81,7	10,8	7,5
	Insgesamt	364	82,4	10,4	7,1
Gefährdung durch eingeschränkte Sichtbarkeit	Panel	30	80,0	6,7	13,3
	Retrospektiv	333	82,3	10,8	6,9
	Insgesamt	363	82,1	10,5	7,4
Ablenkung durch Umgebungsreize	Panel	30	90,0	6,7	3,3
	Retrospektiv	331	80,4	9,4	10,3
	Insgesamt	361	81,2	9,1	9,7

Tab. 15-1: Prüfgruppe: Angesprochene Themen im KiS-Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 34)

15.1 Behandelte Themen und Informationsmaterialien

Zu den oben genannten Merkmalen der Umsetzungstreue zählt unter anderem die Frage, ob die als relevant erachteten Themen bei den Beratungsgesprächen mit den Erzieherinnen zur Sprache kommen. Um dies zu ergründen, wurde in den Einrichtungen der Evaluationsstichprobe erhoben, ob die KiS-Schwerpunktthemen „Kinder als Radfahrer“, „Kindersicherung im Pkw“, „Gefährdung durch eingeschränkte Sichtbarkeit“ und „Ablenkung durch Umgebungsreize“ (vgl. DVW 2017a) bei der Interaktion zwischen Erzieherin und KiS-Moderator angesprochen wurden.

Bei der Betrachtung des Antwortverhaltens der Erzieherinnen zu dieser Fragestellung zeigt sich, dass im Rahmen von KiS insgesamt eine gute Abdeckung der genannten Schwerpunktthemen stattfindet (vgl. Tab. 15-1): Für sämtliche erhobenen Themenkomplexe geben etwa acht von zehn Befragten an, diese im Rahmen des Beratungsgesprächs mit dem KiS-Moderator behandelt zu haben. Da weiterhin jeweils etwas weniger als ein Zehntel der Erzieherinnen keine Aussage darüber

treffen konnte, ob über die infrage stehenden Inhalte gesprochen wurde, verbleiben pro Schwerpunktthema etwa einer von zehn Befragten, bei denen im Beratungsgespräch keine Behandlung der jeweils zu transportierenden Inhalte stattgefunden hat. Es zeigen sich keine nennenswerten Unterschiede zwischen Panelteilnehmern und retrospektiv Befragten hinsichtlich ihrer Angaben zu den im Fokus stehenden Gesprächsthemen.²³⁷

Ein weiterer Hinweis auf die Umsetzungstreue des zu evaluierenden Zielgruppenprogramms ergibt sich aus der Frage, ob die Moderatoren im Zuge des Beratungsgesprächs Informationsmaterialien an die Erzieherinnen weitergegeben haben.

Da KiS über keine programmeigenen Informationsmaterialien verfügt, verwundert bei der Betrachtung der Antworten zu diesem Thema zunächst der hohe Anteil von drei Viertel der Erzieherinnen, der angibt, im Zuge des Beratungsgesprächs Informationsmaterialien vom KiS-Modera-

²³⁷ Für die Signifikanzprüfung wurden die Kategorien „Darüber wurde nicht gesprochen“ und „Das weiß ich nicht mehr“ zusammengefasst.

tor erhalten zu haben (vgl. Tab. 15-2).²³⁸ Lediglich etwas mehr als zehn Prozent der Einrichtungen verneinen dies, 15,1 % der Befragten können hierzu keine konkrete Aussage treffen. Zwischen Teilnehmern der Panel- und der retrospektiven Befragung kann kein statistisch signifikanter Unterschied im Antwortverhalten bezüglich des Erhalts von Informationsmaterialien festgestellt werden.²³⁹

Erhalt von Informationsmaterialien	Panel	Retro	Gesamt
	%		
Ja	69,2	74,8	74,4
Nein	3,8	11,0	10,5
Ich weiß es nicht mehr	26,9	14,1	15,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	26	326	352

Tab. 15-2: Prüfgruppe: Erhalt von Informationsmaterialien, Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 46)

Von 169 Erzieherinnen liegen Informationen darüber vor, wie viele und welche Art von Materialien sie vom KiS-Moderator erhalten haben. Laut diesen Angaben werden im Durchschnitt $\bar{x} = 2,2$ Informationsmaterialien an die Einrichtungen weitergereicht. In 32,0 % der Fälle handelt es sich bei mindestens einer dieser Unterlagen um Materialien des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“.²⁴⁰ Obwohl also im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ offiziell keine Informationsmaterialien zur Verfügung stehen, verteilen viele Moderatoren trotzdem Verkehrssicherheitsbroschüren an die Einrichtungen. Damit entsprechen sie auch dem vielfachen Wunsch der Fachkräfte (vgl. Tab. 14-1).

²³⁸ Das Programm KiS hat zwar keine eigenen Informationsmaterialien, die sich auf Themen der Verkehrserziehung beziehen. Allerdings verfügt das Programm über Medien, wie einen Infolyer, Handzettel, Plakate und einen Kalender. Es ist also durchaus möglich, dass die Erzieherinnen auch diese Medien unter „Informationsmaterial“ fassen.

²³⁹ Für die Signifikanzprüfung wurden die Kategorien „Nein“ und „Ich weiß es nicht mehr“ zusammengefasst.

²⁴⁰ Hierbei ist zu bedenken, dass KiS-Moderatoren häufig auch KuV-Veranstaltungen anbieten und durchführen (vgl. Abschnitt 12.4). Es ist also möglich, dass die KuV-Materialien nicht unbedingt im Rahmen des Beratungsgesprächs, sondern im Zuge der Anbahnung einer KuV-Elternveranstaltung oder -Direktansprache durch denselben Moderator übergeben wurden.

Zusammenfassung

Bei der Betrachtung der Aspekte der formativen Evaluation, die einen Bezug zur Umsetzungstreue von KiS aufweisen, zeigt sich, dass insgesamt eine gute Abdeckung der Schwerpunktthemen von KiS im Rahmen des Beratungsgesprächs stattfindet.

In knapp drei Viertel der Einrichtungen werden von den Moderatoren Informationsmaterialien an die Einrichtungen weitergegeben. Da KiS über keine programmeigenen Unterlagen verfügt, handelt es sich hierbei entweder um programmfremde Materialien oder um Medien zu KiS.

15.2 Umsetzung der Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage

Um die Umsetzungstreue im Programm KiS näher zu beleuchten, beantworteten in der Moderatorenbefragung auch die im Programm Tätigen selbst Fragen zur üblichen Ausgestaltung der Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage.

Zunächst wurde im Fragebogen darauf eingegangen, welchen Charakter die Beratungsgespräche üblicherweise haben. Da dies von Gespräch zu Gespräch unterschiedlich sein kann, konnten die Moderatoren auf einer Skala mit den Ausprägungen „(Fast) nie“, „Manchmal“, „Meistens“ und „(Fast) immer“ angeben, wie ihre Gespräche in der Regel gestaltet werden. Angeboten wurden dabei die drei Varianten

- „Es handelt sich um ein formelles Beratungsgespräch mit einem bestimmten Ablaufschema“,
- „Es handelt sich um ein ungezwungenes Gespräch über Verkehrserziehung“ und
- „Der Termin ist vor allem dazu da, um einen Verkehrssicherheitstag zu planen“.

In der Arbeitshilfe für Moderatoren wird festgehalten, inwiefern das Gespräch mit der pädagogischen Fachkraft gegliedert sein sollte. Dabei wird also ein bestimmtes Ablaufschema vorgegeben (vgl. DVW 2012: 38). Die Planung bzw. der Vorschlag der Durchführung eines Verkehrssicherheitstages sollte zwar demnach auf jeden Fall Inhalt des Gesprächs sein, stellt in der Gliederung des Gesprächs jedoch nur einen von fünf im Kerngespräch anzusprechenden Aspekten dar (vgl. DVW 2012: 39).

Die Umsetzungsrealität scheint jedoch von dieser Idealvorstellung deutlich abzuweichen (vgl. Tab. 15-3): Mehr als vier von zehn Befragten geben an, dass es sich bei den Gesprächen nur manchmal oder (fast) nie um eine formelle Beratung nach ei-

nem Ablaufschema handelt. Drei Viertel der Moderatoren charakterisieren die Beratungssituation hingegen meistens oder (fast) immer als ungezwungenes Gespräch über Verkehrserziehung. Etwa 61 % bringen darüber hinaus zum Ausdruck, dass das Gespräch meistens oder fast immer vor allem dazu dient, einen Verkehrssicherheitstag zu planen.

Dass sich bei einer langjährigen Betreuung von Kindergärten eine Beratungsbeziehung entwickelt, in der eher ungezwungene als formelle Gespräche geführt werden, ist nachvollziehbar. Auch kann aufgrund der Evaluationsbefunde keine Aussage über die (zeitliche) Gewichtung der Themen in den Beratungsgesprächen getroffen werden. Allerdings wäre es trotzdem eher kritisch zu sehen, wenn ein Beratungsgespräch, das eine Stunde dauern soll (vgl. DVW 2017b), hauptsächlich der Anbahnung eines Verkehrssicherheitstages dienen würde.

Den KiS-Moderatoren wurde neben den beschriebenen Items außerdem angeboten, in einem freien Textfeld anzugeben, welchen anderen Charakter die Beratungsgespräche üblicherweise haben, falls die drei vorgegebenen Kategorien nicht zutreffen. Davon machten 28 Moderatoren Gebrauch. Hauptsächlich wurde dabei genannt, dass es im Beratungsgespräch vor allem darum gehe, wie die Einrichtung unterstützt werden kann oder, dass allgemein über Themen der Verkehrssicherheit gesprochen werde.

Häufigkeit der Umsetzung	Charakter des Beratungsgesprächs		
	Formal, mit Ablaufschema	Ungezwungenes Gespräch	Vor allem Planung VST
	%		
(Fast) immer	21,3	40,0	30,9
Meistens	35,5	36,9	30,3
Manchmal	24,3	18,8	29,1
(Fast) nie	18,9	4,4	9,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	168	160	165

Tab. 15-3: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Charakter des Beratungsgesprächs; Moderatorenbefragung (Frage 15)

Bezüglich der Dauer des Beratungsgesprächs lässt sich feststellen, dass nach Angabe der Erzieherinnen die Vorgabe einer 60-minütigen Dauer bei etwa der Hälfte der Beratungsgespräche nicht

eingehalten wird (vgl. Tab. 15-4).²⁴¹ 45,1 % der Gespräche dauerten zwischen einer und eineinhalb Stunden und 3,1 % sogar über 90 Minuten. Auch die Maße der zentralen Tendenz lassen darauf schließen, dass die geführten Beratungen in der Regel kürzer als vorgegeben dauern ($\bar{x} = 45,0$; $\bar{x} = 50,2$). Die Panelbefragten berichten tendenziell etwas längere Beratungsdauern als die retrospektiv Befragten, allerdings zeigen sich keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den beiden Gruppen.

Dauer des Beratungsgesprächs	Panel	Retro	Gesamt
	%		
Unter 60 Minuten	38,7	52,9	51,8
60 bis 90 Minuten	61,3	43,7	45,1
Über 90 Minuten	0	3,3	3,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	31	359	390
Median / Mittelwert (in Minuten)	60,0 / 53,2	45,0 / 49,9	45,0 / 50,2

Tab. 15-4: Erzieherinnen: Dauer des Beratungsgesprächs, Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 3)

Bezüglich der Themenbereiche die im Laufe des Beratungsgesprächs angesprochen werden sollen (vgl. DVW 2012: 39), zeigt sich eine größere Umsetzungstreue unter den Moderatoren (vgl. Tab. 15-5). Etwa die Hälfte der Befragten gibt an, „(fast) immer“ eine Ist-Analyse der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Einrichtung durchzuführen, weitere 38,2 % berichten, dies „meistens“ zu tun. Auch die Vermittlung von Grundlagen über Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung und die Vorstellung von Angeboten und Materialien wird von über acht von zehn Befragten „meistens“ oder „(fast) immer“ umgesetzt. Unterstützungsangebote werden von fast allen Moderatoren „meistens“ oder „(fast) immer“ gemacht, etwa 3 % geben an, dies nur „manchmal“ zu tun und kein Befragter antwortet mit „(fast) nie“. Für die Ist-Analyse und die Vermittlung von Grundlagen gibt jeweils etwa ein Zehntel der Moderatoren an, diese manchmal anzusprechen und etwa 1 %, dies nie oder fast nie zu tun. Dies gilt auch für die Vorstellung von DVW-Angeboten und allgemeinen Materialien zur Ver-

²⁴¹ Zu bedenken ist allerdings, dass die Erzieherinnen bei der Beantwortung der Frage möglicherweise nicht an das vom Moderator abgerechnete Beratungsgespräch denken, sondern dass auch andere Besuche des Moderators in der Einrichtung gemeint sein könnten.

kehrserziehung, die durch über die Hälfte der Moderatoren „(fast) immer“ und durch weitere 30,6 % „meistens“ erfolgt.

Häufigkeit der Umsetzung	Aspekte im Beratungsgespräch			
	Analyse VE / MB in Einrichtung	Vermittlung von Grundlagen	Anbietung von Unterstützung	Vorstellung Angebote und Materialien
	%			
(Fast) immer	49,4	44,6	76,7	56,1
Meistens	38,2	43,5	20,0	30,6
Manchmal	11,2	10,7	3,3	12,2
(Fast) nie	1,1	1,1	0	1,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	178	177	180	180

Tab. 15-5: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Aspekte im Beratungsgespräch; Moderatorenbefragung (Frage 16)

Art des Kontaktes	Antworten		Befragte
	n	%	%
Besuche der Einrichtung	113	32,8	62,4
Regelmäßige Telefonate	101	29,4	55,8
Weiterleitung von Infomaterial	70	20,3	38,7
Kein Kontakt außer Beratungsgespräch	9	2,6	5,0
Keine langfristige Betreuung der Einrichtung	7	2,0	3,9
Sonstiges	44	12,8	24,3
Insgesamt	344	100,0	190,1

Mehrfachantworten: 344 Antworten von 181 Befragten;

Tab. 15-6: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Art des Kontaktes (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 17)

Die KiS-Moderatoren werden dazu angehalten, mit den Einrichtungen eine langfristige, kontinuierliche Betreuung aufzubauen. Auf welche Art und Weise dies geschieht, ist in Tab. 15-6 festgehalten. Der Großteil der Moderatoren (62,4 %) besucht die von ihm betreuten Einrichtungen gelegentlich oder führt regelmäßig Telefonate mit der Einrichtung (55,8 %). Etwa 39 % der Moderatoren leiten neue Informationen zum Thema Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung, sofern diese von der DVW oder einer anderen Stelle zur Verfügung gestellt werden, an die Einrichtungen weiter. Nur jeder zwanzigste Moderator gibt an, außerhalb der

Beratungsgespräche keinen Kontakt mit den Einrichtungen zu haben und etwa 4 % betreuen bisher noch keine Einrichtung langfristig. Etwa ein Viertel der Moderatoren bringt zum Ausdruck, die Einrichtungen auf eine sonstige Art und Weise zu betreuen. Dabei wird vorwiegend genannt, dass der Kontakt anhand von Projekten mit Kindern oder Aktionstagen gehalten wird, die Einrichtung per E-Mail kontaktiert wird oder die Einrichtung sich selbst beim Moderator meldet.²⁴²

Die vorliegende Evaluation von KiS bezieht sich vornehmlich auf die Beratungsgespräche im Rahmen des Zielgruppenprogramms. Da jedoch die Verkehrssicherheitstage einen weiteren wichtigen Programmteil ausmachen, wurden den KiS-Moderatoren im Rahmen der Moderatorenbefragung auch einige Fragen zu diesem Programmbaustein gestellt.

Elemente Verkehrssicherheitstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Bewegung und Gleichgewicht	145	17,2	90,1
Fahradhelmdemonstration	137	16,2	85,1
Anderer Demonstration	134	15,9	83,2
Parcours mit Spielfahrzeugen	133	15,8	82,6
Zielgruppenrelevante Verkehrsschilder	120	14,2	74,5
Kindergurtschlitten / Kinderrückhaltesysteme	117	13,9	72,7
Sonstiges	58	6,9	36,0
Insgesamt	844	100,0	524,2

Mehrfachantworten: 844 Antworten von 161 Befragten;

Tab. 15-7: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Elemente Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 20)

Dabei zeigt sich, dass die Mehrzahl der Aktionselemente bzw. Demonstrationen, die im Programm für Verkehrssicherheitstage vorgesehen sind, in den meisten Fällen von den Moderatoren auch bei Verkehrssicherheitstagen eingesetzt werden (vgl. Tab. 15-7). Besonders häufig genannt werden der Parcours „Bewegung und Gleichgewicht“, die Fahrradhelmdemonstration, andere Demonstrationen oder der Parcours mit Spielfahrzeugen. Diese Elemente werden jeweils von über acht von zehn Moderatoren eingesetzt. Etwa drei Viertel der Mo-

²⁴² Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang VIII, Tab. A15-6 dokumentiert.

deratoren bieten außerdem noch eine Station zu zielgruppenrelevanten Verkehrsschildern und den Kindergurtschlitten bzw. Informationen zu Kinderückhaltesystemen an. Etwa ein Drittel der KiS-Moderatoren verwendet darüber hinaus sonstige Elemente, wie z. B. einen Informationsstand, die sog. „Elternbrille“ oder Übungen zum Überqueren von Straßen. Darüber hinaus wird eine Vielzahl von weiteren Bausteinen jeweils nur von wenigen Moderatoren genannt.²⁴³

Organisation Verkehrssicherheitstag	%
An Stationen organisiert	86,1
Hauptsächlich Spiele und Übungen; Kaum / keine Stationen	6,3
Sonstige Weise	7,8
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	158

Tab. 15-8: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Organisation Verkehrssicherheitstag; Moderatorenbefragung (Frage 21)

Im telefonischen Kontakt mit Moderatoren im Verlauf der Evaluation deutete sich an, dass es viele verschiedene Arten gibt, einen solchen Verkehrssicherheitstag im Rahmen von KiS zu organisieren. Daher wurde in der Moderatorenbefragung nachgehakt, wie die Organisation üblicherweise erfolgt. Der überwiegende Teil der KiS-Moderatoren gibt dazu an, verschiedene Aktionselemente, Spiele und Übungen an Stationen zu organisieren, die von den Kindern besucht werden (86,1 %; vgl. Tab. 15-8). Von 6,3 % der Befragten werden hauptsächlich Spiele und Übungen mit den Kindern gemacht und kaum Stationen aufgebaut. Auf sonstige Art und Weise organisieren etwa 8 % der Moderatoren die Verkehrssicherheitstage. Bei den entsprechenden Nennungen dazu kristallisiert sich keine bestimmte Organisationsform heraus, vielmehr gibt es häufig eine Kombination aus Stationen und offenem Spiel bzw. vielfältige andere Organisationsweisen.

Zusammenfassung

Insgesamt kann den Moderatoren eine weitgehende Umsetzungstreue bei der Durchführung von Beratungsgesprächen und Verkehrssicherheitstagen bescheinigt werden.

Problematisch erscheint allerdings, dass die Moderatoren den Charakter der Beratungsgespräche häufig so beschreiben, dass der Termin meistens oder fast immer vor allem dazu genutzt wird, um einen Verkehrssicherheitstag zu planen. Dies kann bzw. soll zwar ein Teil des Beratungsgesprächs sein, die Darlegung von Unterstützungsangeboten ist allerdings nur eines von fünf Themen, die darin angesprochen werden sollten. Andererseits ist der vorgeschlagene Ablaufplan des Beratungsgesprächs nicht in allen Fällen sinnvoll. Beispielsweise müssen allgemeine Angaben über die Einrichtung und eine Ist-Analyse der Verkehrssicherheitsarbeit vornehmlich beim ersten Beratungstermin in einer Einrichtung erhoben werden. Die Informationsvermittlung und die Anregungen zur Umsetzung von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung oder das Anbieten von Unterstützung sind möglicherweise im Gespräch auch nicht immer nötig, wenn zudem in vielen Jahren aufeinanderfolgend immer wieder die gleiche Person der Ansprechpartner in der Einrichtung ist oder auch zwischen den Beratungsgesprächen Kontakt gehalten wird. Der Großteil der Einrichtungen, die in der Stichprobe betrachtet werden, wird nicht zum ersten Mal vom Moderator beraten (vgl. Tab. 13-1) oder führt nicht zum ersten Mal einen Verkehrssicherheitstag durch (vgl. Tab. 13-11).

Des Weiteren unterschreitet die Dauer des Beratungsgesprächs – nach Angabe der Einrichtungen – in etwa der Hälfte der Fälle die Vorgabe von 60 Minuten.

Positiv zu sehen ist, dass relevante Themen sowohl aus Sicht der Einrichtung (vgl. Abschnitt 14.2) als auch aus Sicht der Moderatoren kommuniziert werden. Außerdem halten die Moderatoren angemessenen Kontakt mit den Einrichtungen, betreuen diese kontinuierlich und scheinen Verkehrssicherheitstage auf eine Art und Weise durchzuführen, wie sie in der Konzeption des Programms vorgesehen ist.

²⁴³ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang XIII, Tab. A15-7 dokumentiert.

16 Kinder im Straßenverkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Im diesem Kapitel werden die Rahmenbedingungen der Programmumsetzung des Zielgruppenprogrammes „Kinder im Straßenverkehr“ detailliert betrachtet. Dazu werden zunächst die in KiS tätigen Moderatoren beschrieben. Im Anschluss wird das Programm selbst anhand verschiedener Aspekte von den Moderatoren bewertet. Dabei geht es um die Beurteilung der Programmmaterialien, des Inhalts und Aufbaus des Programms, um die Gewinnung von Einrichtungen für Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage sowie eine globale Bewertung von KiS. Zuletzt wird die Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen, die durch den Umsetzerverband vorgegeben werden, beleuchtet.

16.1 Beschreibung der in KiS tätigen Moderatoren

Zur Charakterisierung der Moderatoren und Umsetzer des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ wird auf die Datenbasis der KiS-Moderatorenbefragung (vgl. Abschnitt 10.2.5) zurückgegriffen. Im Jahr 2017 definiert sich der Großteil der befragten KiS-Umsetzer (78,5 %) selbst als aktiv, hat also Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage im Programm KiS umgesetzt (vgl. Tab. 16-1).

Aktivität in KiS im Jahr 2017	%
Aktiv	78,5
Pause	8,3
Inaktiv	13,2
Insgesamt	100,0
Anzahl (n)	265

Tab. 16-1: KiS-Umsetzer: Aktivität im Jahr 2017; Moderatorenbefragung (Frage 5)

Als pausierend bezeichnen sich 8,3 % der Befragten. Das heißt, diese Personen haben zwar im Jahr 2017 keine Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage durchgeführt, planen aber, ihre Tätigkeit zukünftig wieder aufzunehmen. 13,2 % der befragten Umsetzer geben an, überhaupt nicht mehr aktiv zu sein.

Das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ gliedert sich in die zwei Teilbereiche Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage. Tab. 16-2 verdeut-

licht, wie viele aktive und pausierende Befragte in den jeweiligen Bereichen tätig sind. Hierbei sind zwischen den beiden Gruppen zum Teil deutliche Unterschiede zu erkennen:²⁴⁴ Während Personen, die im Jahr 2017 aktiv sind, überwiegend sowohl Beratungsgespräche als auch Verkehrssicherheitstage durchführen, finden sich unter den Pausierenden größere Anteile, die nur einen der beiden Bereiche umsetzen.

Da nur für die Durchführung von Beratungsgesprächen eine Ausbildung zum Moderator notwendig ist, wird im Folgenden nur von „(KiS-)Moderatoren“ gesprochen, wenn explizit Personen gemeint sind, die (auch) Beratungsgespräche durchführen. Werden zusätzlich Personen befragt, die nur bei Verkehrssicherheitstagen mitwirken, wird der Begriff „(KiS-)Umsetzer“ oder allgemein „Ehrenamtliche“ verwendet.

Tätigkeitsbereich KiS	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Nur Beratungsgespräch	5,9	23,8	7,5
BG und VST	78,5	47,6	75,7
Nur Verkehrssicherheitstag	15,6	28,6	16,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	205	21	226

Tab. 16-2: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Tätigkeitsbereich; Moderatorenbefragung (Frage 12)

Um einen genaueren Einblick zu gewinnen, inwiefern die KiS-Umsetzer bei den Verkehrssicherheitstagen aktiv sind, wurde unter diesen auch erhoben, welche Funktion sie dabei einnehmen. Bei der Betrachtung der Häufigkeiten in Tab. 16-3 wird deutlich, dass viele Umsetzer nicht nur eine Funktion im Rahmen des Verkehrssicherheitstages wahrnehmen. Knapp 80 % der aktiven und pausierenden KiS-Umsetzer sind Mitwirkende bei Akti- onselementen oder Spielen bzw. Übungen. Drei Viertel der Befragten sind außerdem als Koordinatoren des Aktionstages tätig, etwas mehr als die Hälfte fungiert als Antragsteller. 14,4 % sind zudem in einer sonstigen Funktion tätig. Dabei wird häufiger angegeben, als Ersteller der Abrechnung, als Moderator oder Polizist am Verkehrssicherheitstag mitzuwirken.

²⁴⁴ Eine Signifikanzprüfung kann aufgrund zu geringer Zellenbesetzungen nicht durchgeführt werden.

Funktion bei Verkehrssicherheitstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Leitung Aktionselement / Spiel	159	35,1	79,1
Koordinator	151	33,3	75,1
Antragsteller	114	25,2	56,7
Sonstiges	29	6,4	14,4
Insgesamt	453	100,0	225,4

Mehrfachantworten: 453 Antworten von 201 Befragten;

Tab. 16-3: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Funktion bei Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 19)

Werden die beiden Angaben zum Tätigkeitsbereich und zur Funktion beim Verkehrssicherheitstag verknüpft, so zeigt sich, dass mehr als acht von zehn Befragten als ausgebildete Moderatoren des Programms tätig sind. 6,7 % (n = 15) sind keine Moderatoren, fungieren aber als Verantwortliche bei einem Verkehrssicherheitstag – also als Koordinatoren oder Antragsteller. Als Ehrenamtliche beim Verkehrssicherheitstag, ohne Moderator oder Verantwortlicher zu sein, wirken 9,4 % der Befragten (n = 21) mit.

Tätigkeit im Programm KiS	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Moderator	85,2	71,4	83,9
Verantwortlich bei VST	5,9	14,3	6,7
Mitwirkung bei VST	8,9	14,3	9,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	203	21	224

Tab. 16-4: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Tätigkeit im Programm KiS; Moderatorenbefragung (Frage 12, Frage 19)

Erstmals in KiS aktiv	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Vor 2004	3,6	15,0	29,6	7,5
2005 bis 2008	13,5	15,0	3,7	12,5
2009 bis 2013	43,5	30,0	37,0	41,7
2014 bis 2017	39,4	40,0	29,6	38,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	193	20	27	240

Tab. 16-5: Alle KiS-Umsetzer: Erstmals in KiS aktiv; Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 11, nicht mehr aktiv: Frage 182)

Der Großteil der KiS-Umsetzer sind schon seit über fünf Jahren im Programm im Einsatz (61,7 %; vgl. Tab. 16-5). 38,3 % der Befragten haben erst in den letzten Jahren ihre Tätigkeit im Programm aufgenommen. Interessant ist, dass insgesamt 7,5 % der Befragten – und dabei vorwiegend nicht mehr aktive Umsetzer – angeben, schon vor 2004 erstmals im Programm aktiv gewesen zu sein, obwohl nach Angabe der DVW KiS erst in den Jahren 2004 / 2005 entwickelt wurde (vgl. DVW 2015b).

Letztes KiS-Beratungsgespräch	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%		
Nie Beratung durchgeführt	18,2	34,6	27,1
Vor 2012	4,5	7,7	6,3
2012 bis 2015	50,0	26,9	37,5
2016 / 2017	27,3	30,8	29,2
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	22	26	48

Tab. 16-6: Pausierende und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer: Letztes KiS-Beratungsgespräch; Moderatorenbefragung (Frage 7)

Die Betrachtung des Jahres des letzten KiS-Beratungsgesprächs macht deutlich, dass sich in der Stichprobe nicht nur Personen befinden, die in den letzten fünf Jahren zuletzt als Umsetzer aktiv waren (vgl. Tab. 16-6). Betrachtet man die zurzeit pausierenden oder inaktiven Umsetzer, geben insgesamt 6,3 % dieser Befragten an, zuletzt vor dem Jahr 2012 die letzte KiS-Beratung durchgeführt zu haben. Etwas mehr als ein Viertel der pausierenden bzw. nicht mehr aktiven Umsetzer hat (noch) nie Beratungsgespräche durchgeführt, sondern lediglich bei Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt. Die Hälfte der KiS-Umsetzer, die im Jahr 2017 ihre Tätigkeit pausieren, sie aber wieder aufnehmen möchten, hat die Tätigkeit zwischen 2012 und 2015 unterbrochen und etwas mehr als ein Viertel im Jahr 2016 oder 2017. Unter den nicht mehr aktiven Umsetzern haben hingegen mehr Personen die Tätigkeit in den letzten beiden Jahren aufgegeben als zwischen 2012 und 2015. Gemessen am Mittelwert sind pausierende Moderatoren kürzer nicht mehr aktiv als inaktive (\bar{x} = 2015 versus \bar{x} = 2014), wird allerdings der Median zur Betrachtung herangezogen, gibt es zwischen den beiden Gruppen keinen Unterschied (\bar{x} = 2015).

Betrachtet man die Dauer der (bisherigen) Aktivität²⁴⁵, so zeigt sich, dass insgesamt jeweils um die 30 % der Ehrenamtlichen bis zu zwei Jahre, drei bis fünf oder sechs bis zehn Jahre aktiv (gewesen) sind (vgl. Tab. 16-7). Seit über zehn Jahren setzen bzw. setzten die wenigsten Befragten das Programm um. Im Durchschnitt sind die KiS-Umsetzer 5,8 Jahre im Programm aktiv. Betrachtet man die durchschnittliche (bisherige) Verweildauer als Umsetzer in KiS, so wird deutlich, dass nicht mehr aktive Umsetzer am längsten aktiv waren und derzeit Aktive vergleichsweise am kürzesten aktiv sind. Die Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen der Umsetzer sind nicht statistisch signifikant.

Dauer der Aktivität	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
0 - 2 Jahre	26,9	43,8	35,3	28,8
3 - 5 Jahre	30,1	25,0	35,3	30,1
6 - 10 Jahre	32,1	18,8	0	28,8
Über 10 Jahre	10,9	12,5	29,4	12,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	193	16	17	226
Mittelwert / Median (in Jahren)	5,5 / 4,0	6,4 / 3,0	8,3 / 4,0	5,8 / 4,0

Tab. 16-7: Alle KiS-Umsetzer: Dauer der Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 11, Frage 7)

Personen, die angeben, nicht mehr aktiv zu sein oder ihre Tätigkeit zu pausieren, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Die Angaben dazu werden in Tab. 16-8 dargestellt. Dabei sticht kein genannter Grund besonders hervor. Etwa 40 % der Umsetzer äußern, aus privaten Gründen nicht mehr aktiv zu sein. Berufliche Gründe spielen für 31,9 % der Befragten eine Rolle. Das mangelnde Interesse der Einrichtungen am Programm benennt etwa ein Fünftel der hierzu befragten Personen als Grund. Damit dominieren private / berufliche Gründe und Frustration über mangelndes Interesse der Einrichtungen für das Pausieren bzw. die Inaktivität in KiS. Die Unzufriedenheit mit dem Umsetzerverband wird mit 10,6 % (n = 5) nur selten als Ursache für die Aufgabe der Tätigkeit genannt, nicht mehr aktive nennen dies jedoch tendenziell häufiger als pausierende Umsetzer. Unter den zu

23,4 % geäußerten sonstigen Gründen für die Aufgabe ihrer ehrenamtlichen Tätigkeit benennen die Umsetzer vor allem die Gesundheit, das Alter und zeitliche Probleme. Die Unterschiede zwischen pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern hinsichtlich der Gründe für die Aussetzung bzw. Beendigung ihres ehrenamtlichen Engagements sind nicht statistisch signifikant verschieden bzw. können aufgrund zu geringer erwarteter Häufigkeiten nicht auf Signifikanz getestet werden.

Grund für Pause / Inaktivität	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%		
Private Gründe	35,0	44,4	40,4
Berufliche Gründe	35,0	29,6	31,9
Mangelndes Interesse von Einrichtungen ^a	30,0	14,8	21,3
Unzufriedenheit mit Umsetzerverband ^a	5,0	14,5	10,6
Sonstige Gründe ^a	15,0	29,6	23,4
Insgesamt	120,0	132,9	127,7
Anzahl (n)	20	27	47

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-8: Pausierende und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer: Gründe für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 6)

Bezüglich der Dauer der weiteren Aktivität im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ planen etwa acht von zehn Befragten, das Programm noch längere Zeit umzusetzen (vgl. Tab. 16-9). Nur etwa jeder zwanzigste KiS-Umsetzer plant, die Tätigkeit in den nächsten ein bis zwei Jahren zu beenden und ca. 15 % sind sich diesbezüglich unsicher. Unter den derzeit pausierenden Ehrenamtlichen ist dabei die Absicht, die Tätigkeit demnächst beenden zu wollen, oder nicht zu wissen, wie lange man noch aktiv sein möchte, tendenziell weiter verbreitet als unter den aktiven Umsetzern. Ob der Zusammenhang zwischen dem gegenwärtigen Aktivitätsstatus und der Planung der weiteren Aktivität signifikant ist, kann aufgrund der teilweise geringen Zellenbesetzungen nicht getestet werden. Auf die Frage, warum geplant wird, die Tätigkeit in naher Zukunft zu beenden, geben nur elf Befragte eine Antwort. Dabei werden vornehmlich private Gründe oder das Alter angeführt.

²⁴⁵ Für aktive Moderatoren beziehen sich die folgenden Befunde auf das Jahr 2017, für pausierende oder mittlerweile inaktive Moderatoren auf das Jahr, in dem das letzte Beratungsgespräch geführt wurde.

Planung der weiteren KiS-Aktivität	Aktiv	Pausierend	Gesamt
	%		
Nächste 1 bis 2 Jahre beenden	4,2	15,8	5,3
Längere Zeit aktiv bleiben	83,1	42,1	79,3
Ich weiß es nicht	12,7	42,1	15,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	189	19	208

Tab. 16-9: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Planung der weiteren KiS-Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 180)

Der Großteil der KiS-Umsetzer ist auch in weiteren Zielgruppenprogrammen mit Bezug zur Verkehrssicherheit ehrenamtlich tätig (vgl. Tab. 16-10). Unter den aktiven Umsetzern sind 83,9 %, unter den pausierenden 81,0 % und unter den nicht mehr aktiven 91,2 % der Befragten in weiteren Programmen engagiert. Dies legt die Vermutung nahe, dass sich die in KiS nicht mehr Aktiven mittlerweile überwiegend anderen Zielgruppenprogrammen zugewendet haben und der Verkehrssicherheitsarbeit nicht gänzlich verloren gehen. Die Unterschiede zwischen den drei Gruppen sind statistisch nicht signifikant.

Aktivität in weiteren Programmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Ja	83,9	81,0	91,2	84,6
Nein	16,1	19,0	8,8	15,4
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	205	21	34	260

Tab. 16-10: Alle KiS-Umsetzer: Aktivität in weiteren Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 190)

Die meisten der KiS-Umsetzer (61,8 %), die auch noch in weiteren Zielgruppenprogrammen zum Thema Verkehrssicherheit aktiv sind, engagieren sich im Programm „Kind und Verkehr“ (KuV) (vgl. Tab 16-11).²⁴⁶ Etwas mehr als die Hälfte der in mehreren Programmen Engagierten, ist auch bei der „Aktion junge Fahrer“ (AjF) aktiv.²⁴⁷ 34,1 % der in mehreren Programmen aktiven Moderatoren beschäftigen sich mit der Zielgruppe Senioren. Etwa

²⁴⁶ Vgl. zu „Kind und Verkehr“ Teil I dieses Berichtes.

²⁴⁷ Vgl. zur „Aktion junge Fahrer“ FUNK, ROSSNAGEL, BENDER (2018).

jeder achte KiS-Umsetzer, der auch anderweitig aktiv ist, engagiert sich außerdem in Programmen für Radfahrer und jeweils jeder Zwanzigste in einem anderen Zielgruppenprogramm für Eltern (außer KuV) oder Kinder (außer KiS). In anderen Programmen für Jugendliche, abgesehen von AjF, sind die Ehrenamtlichen von KiS nur selten engagiert. Etwa ein Zehntel derjenigen, die auch außerhalb von KiS engagiert sind, beschäftigen sich mit einer sonstigen Zielgruppe.

Aktivität in weiteren Programmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
KuV	59,3	76,5	67,7	61,8
AjF	58,1	23,5	54,8	55,0
Zielgruppe Senioren	36,6	35,3	19,4	34,1
Zielgruppe Radfahrer ^a	18,6	11,8	3,2	15,9
Zielgruppe Eltern ^a	4,1	11,8	9,7	5,5
Andere Programme mit Zielgruppe Kinder ^a	5,2	5,9	3,2	5,0
Andere Programme mit Zielgruppe Jugendliche ^a	2,9	0	0	2,3
Sonstige Zielgruppe ^a	12,2	17,6	3,2	11,4
Insgesamt	197,0	182,4	161,2	190,9
Anzahl (n)	172	17	31	220

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Zusammenhänge an.

Tab. 16-11: Alle KiS-Umsetzer mit Aktivität in weiteren Programmen: Art des Programms (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 190)

Im Vergleich nach dem Aktivitätsstatus der Umsetzer zeigt sich, dass in KiS Aktive insgesamt mehr Programme nennen als Pausierende oder nicht mehr Aktive. Unter den pausierenden und nicht mehr aktiven Personen ist ein größerer Anteil in KuV tätig als unter den aktiven Umsetzern. Die Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen ist für das Programm „Aktion junge Fahrer“ (AjF) statistisch signifikant.²⁴⁸ In KiS pausierende Ehren-

²⁴⁸ Hierbei handelt es sich jedoch nur um einen sehr kleinen Effekt (vgl. Tab. A16-V in Anhang XIII).

amtliche setzen AjF vergleichsweise seltener um als aktive oder nicht mehr aktive KiS-Umsetzer. Für die weiteren Aktivitäten findet sich keine Signifikanz bzw. diese kann aufgrund teilweise zu geringer Zellenbesetzungen nicht getestet werden.

Die Umsetzer im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ sind zum überwiegenden Teil erwerbstätig, üben ihre Tätigkeit also neben dem Beruf aus (aktiv: 58,2 %, pausierend: 68,4 %, nicht mehr aktiv: 53,3 %; vgl. Tab. 16-12). Insgesamt etwa ein Drittel der Ehrenamtlichen sind bereits aus dem Erwerbsleben ausgeschieden, sind also verrentet oder pensioniert. Nur wenige Umsetzer sind nicht erwerbstätig oder geben einen sonstigen Erwerbsstatus an. Die Unterschiede zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven KiS-Umsetzer sind statistisch nicht signifikant.²⁴⁹

Beruflicher Status	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Erwerbstätig	58,2	68,4	53,3	58,4
Nicht erwerbstätig	6,9	0	6,7	6,3
Verrentet / pensioniert	31,7	26,3	40,0	32,4
Sonstiges	3,2	5,3	0	2,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	189	19	30	238

Tab. 16-12: Alle KiS-Umsetzer: Beruflicher Status; Moderatorenbefragung (Frage 192)

Etwa 43 % der KiS-Umsetzer üben derzeit einen Beruf bei der Polizei aus oder haben dies im Erwerbsleben zuletzt getan (vgl. Tab. 6-13). Häufig wird dabei auch explizit die Tätigkeit als Verkehrspolizist genannt. Darüber hinaus sind etwas mehr als ein Fünftel der Ehrenamtlichen in der Verwaltung oder in Büroberufen tätig, etwa ein Zehntel hat einen pädagogischen Beruf wie z. B. Lehrer oder Erzieher. Circa 5 % haben auf andere Weise beruflich mit dem Thema Verkehr zu tun und etwa 3 % sind Fahrlehrer. Die Angaben von weiteren 16,4 % der Befragten können keiner der genannten Kategorien zugeordnet werden. Die Unterschiede zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern sind statistisch nicht signifikant bzw. können aufgrund teilweise zu geringer

²⁴⁹ Die Signifikanzprüfung erfolgt ohne die Kategorien „Nicht erwerbstätig“ und „Sonstiges“.

Zellenbesetzungen nicht auf ihre statistische Signifikanz hin getestet werden.

Berufsbezeichnung	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Polizei	41,7	47,1	48,3	42,9
Verwaltung / Büro	22,8	41,2	10,3	22,6
Pädagogische Berufe ^a	11,1	5,9	10,3	10,6
Bezug zu Verkehr ^a	5,6	0	3,4	4,9
Fahrlehrer ^a	2,8	5,9	3,4	3,1
Sonstiges ^a	16,7	0	24,1	16,4
Insgesamt	100,7	100,0	100,0	100,4
Anzahl (n)	180	17	29	226

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

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-13: Alle KiS-Umsetzer: Berufsbezeichnung; Moderatorenbefragung (Frage 193)

Umsetzung im dienstlichen Rahmen	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Nein	82,8	85,7	82,1	83,0
Teils / Teils	13,2	9,5	10,7	12,6
Ja	3,9	4,8	7,1	4,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	204	21	28	253

Tab. 16-14: Alle KiS-Umsetzer: Ausübung KiS-Tätigkeit im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit; Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 13, nicht mehr aktiv: Frage 184)

Aktive, pausierende und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer wurden gefragt, ob sie das Programm ausschließlich in ihrer Freizeit umsetzen oder (auch) im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit. Über acht von zehn Moderatoren verneinen, das Programm im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit umzusetzen (vgl. Tab. 16-14). Etwa 13 % sind zum Teil im Rahmen ihrer dienstlichen Tätigkeit in KiS aktiv und nur ca. 4 % setzen das Programm vollständig im Rahmen ihres Dienstes um.²⁵⁰ Zwischen den betrachteten Gruppen der Umsetzer zeigen sich

²⁵⁰ Tiefergehende Analysen zeigen, dass es sich dabei überwiegend um aktive und ehemalige Polizisten handelt.

kaum Unterschiede, deren Signifikanz aufgrund zu geringer Zellenbesetzungen nicht geprüft werden kann.

Die befragten KiS-Umsetzer sind am häufigsten in den Bundesländern Bayern (19,0 %) und Nordrhein-Westfalen (16,9 %) tätig (vgl. Tab. 16-15). Außer aus Hamburg und dem Saarland liegen aus allen anderen Bundesländern Antworten aktiver KiS-Umsetzer vor. Deren Anteil schwankt dabei zwischen 0,5 % (n = 1) der aktiven Umsetzer in Bremen und 11,7 % in Niedersachsen.

Bundesland	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Bayern	20,2	15,8	13,3	19,0
Nordrhein-Westfalen	15,4	10,5	30,0	16,9
Niedersachsen	11,7	10,5	3,3	10,5
Baden-Württemberg	8,5	21,1	10,0	9,7
Thüringen	10,1	5,3	3,3	8,9
Hessen	8,0	10,5	6,7	8,0
Sachsen-Anhalt	7,4	5,3	6,7	7,2
Sachsen	5,9	0	3,3	5,1
Schleswig-Holstein	3,2	5,3	10,0	4,2
Brandenburg	3,7	10,5	0	3,8
Rheinland-Pfalz	3,2	10,5	0	3,4
Berlin	2,7	0	3,3	2,5
Mecklenburg-Vorpommern	1,1	0	6,7	1,7
Bremen	0,5	0	0	0,4
Hamburg	0	0	3,3	0,4
Saarland	0	0	3,3	0,4
Insgesamt	101,6	105,3	103,2	102,1
Anzahl (n)	189	19	30	237

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-15: Alle KiS-Umsetzer: Bundesland (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 191)

Die Umsetzer sind insgesamt im Durchschnitt etwa 56 Jahre alt (vgl. Tab. 16-16). Über den Aktivitätsstatus hinweg ist die am stärksten besetzte Alterskategorie jene der 51- bis 60-Jährigen. Pausierende Ehrenamtliche sind mit durchschnittlich 54,2 Jahren ($\bar{x} = 54,5$) tendenziell jünger als aktive und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer. Nicht mehr aktive Befragte sind dagegen im Durchschnitt tendenziell am ältesten ($\bar{x} = 56,0$, $\bar{x} = 57,0$). Statistisch signifi-

kante Unterschiede zwischen den betrachteten Gruppen sind nicht zu finden.

Alter	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Bis 40	10,2	5,6	16,7	10,6
41 bis 50	15,5	22,2	13,3	15,7
51 bis 60	39,0	50,0	30,0	38,7
61 bis 70	32,1	16,7	23,3	29,8
Über 70	3,2	5,6	16,7	5,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	187	18	30	235
Median / Mittelwert	56,0 / 55,5	54,5 / 54,2	57,0 / 56,0	56,0 / 55,5

Tab. 16-16: Alle KiS-Umsetzer: Alter; Moderatorenbefragung (Frage 194)

Im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ sind zum größeren Teil Männer als Umsetzer tätig (vgl. Tab. 16-17). Der größte Frauenanteil findet sich mit 52,6 % unter den in KiS pausierenden Personen. Die Unterschiede zwischen aktiven, pausierenden und nicht mehr aktiven Umsetzern sind statistisch nicht signifikant.

Geschlecht	Aktiv	Pausierend	Nicht mehr aktiv	Gesamt
	%			
Männlich	58,9	47,4	58,1	57,9
Weiblich	41,1	52,6	41,9	42,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	190	19	31	240

Tab. 16-17: Alle KiS-Umsetzer: Geschlecht; Moderatorenbefragung (Frage 195)

Zusammenfassung

In der KiS-Moderatorenbefragung wurden ausgebildete Moderatoren, die KiS-Beratungsgespräche durchführen, und Mitwirkende an Verkehrssicherheitstagen befragt. Mehr als acht von zehn Befragten sind ausgebildete Moderatoren des Programms. Drei Viertel der Befragten engagieren sich in beiden Programmteilen, Beratungsgesprächen und Verkehrssicherheitstagen.

Im Durchschnitt sind die KiS-Umsetzer (Moderatoren und Mitwirkende an Verkehrssicherheitstagen) 5,8 Jahre im Programm aktiv. Dabei zeigt sich,

dass die zurzeit aktiven Ehrenamtlichen vergleichsweise am kürzesten (5,5 Jahre) und die nicht mehr Aktiven am längsten (8,3 Jahre) in KiS tätig sind oder waren. Die Gründe für das Pausieren bzw. die Inaktivität in KiS liegen hauptsächlich im privaten und beruflichen Bereich. Acht von zehn KiS-Umsetzern wollen noch längere Zeit im Programm aktiv bleiben.

Knapp 85 % der befragten KiS-Umsetzer sind auch in weiteren Zielgruppenprogrammen aktiv, darunter am häufigsten in „Kind und Verkehr“ und „Aktion junge Fahrer“. Knapp sechs von zehn KiS-Umsetzern sind erwerbstätig, etwa ein Drittel ist verrentet / pensioniert. 17 % der Befragten setzen KiS teilweise oder ganz während ihrer Dienstzeit um. Dabei handelt es sich überwiegend um aktive bzw. ehemalige Polizisten. Die KiS-Umsetzer sind durchschnittlich 56 Jahre alt. Über die Hälfte der Ehrenamtlichen sind männlich.

16.2 Beurteilung des Programms durch die Moderatoren

In der Beurteilung des Programms werden mehrere Fragestellungen untersucht. Zum einen wird gefragt, wie hilfreich die von der DVW bereitgestellten Materialien (Arbeitshilfe für Moderatoren) für den Moderator selbst sind. Zum anderen sollen die Moderatoren beurteilen, inwiefern das Programm geeignet ist, die Zielgruppe anzusprechen und welche Schwierigkeiten dabei aus ihrer Sicht auftreten. Außerdem wird darauf eingegangen, wie gut Einrichtungen tatsächlich mit dem Programm erreicht werden können und welche Strategien zur leichteren Erreichung der Zielgruppe die Moderatoren anwenden oder für möglich halten. Zuletzt erfolgt eine globale Bewertung der Programme.

16.2.1 Beurteilung der KiS-Arbeitshilfe für Moderatoren

Die Fragen zur Beurteilung der Arbeitshilfe für Moderatoren wurden sowohl Personen gestellt, die Beratungsgespräche durchführen, als auch solchen, die beim Verkehrssicherheitstag eine verantwortliche Rolle (als Antragsteller oder Koordinator) einnehmen. Da die Sicht auf die Arbeitshilfe von der jeweiligen Funktion abhängig sein kann, wird die Auswertung der Beurteilung nach den beiden Gruppen „Moderator“ und „Verantwortlich bei Verkehrssicherheitstag“ getrennt durchgeführt. Auf eine Signifikanzanalyse wird aufgrund der geringen Anzahl der Personen, die ausschließlich bei

Verkehrssicherheitstagen verantwortlich sind, verzichtet.

Der überwiegende Teil der befragten KiS-Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen stimmt der Aussage zu, dass die von der DVW bereitgestellte Arbeitshilfe für Moderatoren für die eigene Arbeit hilfreich ist (insgesamt: 68,5 %; unter Moderatoren: 72,1 %; unter Verantwortlichen: 21,4 %; vgl. Tab. 16-18). Etwas mehr als ein Sechstel der Umsetzer stimmt dieser Aussage nur teilweise zu und circa jeder zwanzigste lehnt sie eher ab. Ein Zehntel der Befragten gibt an, die Arbeitshilfe nicht zu kennen. Unter Verantwortlichen beim Verkehrssicherheitstag wird diese Antwortmöglichkeit nachvollziehbarerweise deutlich häufiger – nämlich von der Hälfte – gewählt als unter Moderatoren (hier lediglich von 6,0 %).

Beurteilung der Arbeitshilfe für Moderatoren als hilfreich	Moderatoren	Verantwortlich bei VST	Gesamt
	%		
Stimme voll und ganz zu	27,3	0	25,4
Stimme eher zu	44,8	21,4	43,1
Teils / teils	16,9	21,4	17,3
Stimme eher nicht zu	4,4	0	4,1
Stimme überhaupt nicht zu	0,5	7,1	1,0
Ich kenne diese nicht.	6,0	50,0	9,1
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	183	14	197

Tab. 16-18: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Beurteilung der Arbeitshilfe für Moderatoren als hilfreich; Moderatorenbefragung (Frage 23)

Personen, die angeben, die Arbeitshilfe nur teilweise oder weniger hilfreich zu finden, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Hierzu liegen 26 Antworten vor. Am häufigsten wird dabei von neun Befragten kritisiert, dass die Arbeitshilfe zu allgemein bzw. zu oberflächlich ist. Vier Personen meinen, dass die eigene Erfahrung für die Arbeit hilfreicher ist und jeweils drei bemängeln fehlende Praxistipps und den geringen Umfang des Inhaltes. Weitere Kritikpunkte werden nur von wenigen Moderatoren angeführt.²⁵¹

Mit weiterem Bezug auf die Arbeitshilfe wurden die Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrs-

²⁵¹ Die Einzelnennungen zu den Gründen der Beurteilung der Arbeitshilfe als nicht hilfreich werden in Tab. A16-18 in Anhang XIII dokumentiert.

cherheitstagen gefragt, ob es Themen gibt, die darin nicht behandelt werden, aber für die eigene Arbeit hilfreich wären. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten bringt zum Ausdruck, dass dies nicht der Fall ist (vgl. Tab. 16-19). Etwa ein Drittel ist sich diesbezüglich unsicher und lediglich etwa ein Zehntel mahnt das Fehlen von Themen an. Im Vergleich der betrachteten Personengruppen fällt auf, dass unter den Verantwortlichen für den Verkehrssicherheitstag, die selbst keine Moderatoren sind, drei Viertel der Befragten angeben, nicht zu wissen, ob es Themen gibt, die in der Arbeitshilfe fehlen. Angesichts des vorherigen Befunds, dass die Hälfte dieser Personen die Arbeitshilfe nicht kennt, ist dies allerdings nicht verwunderlich.

Eine Angabe dazu, welche Themen ihnen in der Arbeitshilfe fehlen, machen lediglich 22 Personen. Etwas weniger als die Hälfte von ihnen nennt dabei verschiedene Themen zur Verkehrssicherheit. Fünf Befragte geben an, dass sie mehr Praxistipps benötigen und vier wünschen sich Inhalte zu organisatorischen Themen.²⁵²

Fehlende Themen in Arbeitshilfe	Moderatoren	Verantwortlich bei VST	Gesamt
	%		
Ja	11,9	7,7	11,6
Nein	58,5	15,4	55,6
Ich weiß es nicht	29,5	76,9	32,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	176	13	189

Tab. 16-19: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Fehlende Themen in Arbeitshilfe; Moderatorenbefragung (Frage 28)

Zusammenfassung

Über zwei Drittel der KiS-Moderatoren finden die von der DVW bereitgestellte Arbeitshilfe hilfreich. Nur etwas mehr als jeder zehnte Befragte vermisst darin relevante Themen.

16.2.2 Beurteilung von Inhalt und Aufbau von KiS

Der Inhalt und der Aufbau des Programms werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren und Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen als positiv bewertet. Die Aussagen „Die persönliche Ansprache der Erzieherinnen, um sie über Verkehrserziehung / Verkehrssicherheit von Kindern zu beraten, halte ich für richtig“ und „Die Inhalte von ‚Kinder im Straßenverkehr‘ sind für die Erzieherinnen hilfreich“ erhielten von über 90 % der aktiven und pausierenden Moderatoren / Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen Zustimmung (vgl. Tab. 16-20). Etwa 87 % der Befragten sind auch der Meinung, dass die Inhalte von KiS zur Situation von Kindergärten / Kindertagesstätten passen.

Personen, die den beschriebenen Aussagen nur teilweise oder weniger zustimmen, wurden gefragt, warum dies der Fall ist. Aus den Antworten zur Ablehnung der Aussage, dass die Inhalte von KiS zur Situation von Kindertageseinrichtungen passen, ist aus einigen Nennungen herauszulesen, dass die Situation von Kindergärten individuell oft sehr verschieden sei, wodurch sich das Programm nicht auf alle Einrichtungen pauschal anwenden ließe. Warum die persönliche Ansprache für nicht richtig befunden wird, wird nur von zwei Personen begründet. Dabei wird zum einen auf den Personal-mangel in den Kitas eingegangen und dabei vorgeschlagen, Fortbildungsveranstaltungen für Fachkräfte auf regionaler Ebene durchzuführen. Die andere Person begründet ihre Angabe damit, dass die Einrichtungen, ihrer eigenen Konzeption folgend, nur teilweise Inhalte von KiS annehmen. Warum die Inhalte nicht hilfreich seien wird von elf Befragten näher ausgeführt. In den Antworten geht es vorwiegend darum, dass die Erzieherinnen häufig schon gut informiert sind oder keine Eigenleistung in Form eigener Projekte leisten können bzw. wollen.

Etwa die Hälfte der KiS-Moderatoren bzw. Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen sehen keine Themen, die im Programm nicht behandelt werden, aber für Erzieherinnen wichtig wären (vgl. Tab. 16-21). Nur weniger als ein Fünftel der Moderatoren (18,3 %) macht solche Themen aus, und etwa ein Drittel weiß auf diese Frage keine Antwort.

²⁵² Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden im Anhang XIII, Tab. A16-19 dokumentiert.

Beurteilung KiS		n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
			Zeilen-%				
Inhalte passen zur Situation von Kitas	Moderatoren	183	1,1	1,1	9,8	41,0	47,0
	Verantwortliche bei VST	14	0	7,1	14,3	35,7	42,9
	Gesamt	197	1,0	1,5	10,2	40,6	46,7
Persönliche Ansprache richtig	Moderatoren	182	1,1	0,5	0	20,9	77,5
	Verantwortliche bei VST	14	0	0	7,1	21,4	71,4
	Gesamt	196	1,0	0,5	0,5	20,9	77,0
Inhalt von KiS für Erzieherinnen hilfreich	Moderatoren	181	0,6	1,1	5,5	30,4	62,4
	Verantwortliche bei VST	14	0	0	14,3	28,6	57,1
	Gesamt	195	0,5	1,0	6,2	30,3	62,1

Tab. 16-20: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Beurteilung KiS; Moderatorenbefragung (Frage 23)

Weitere Themen für Erzieherinnen wichtig	Moderatoren	Verantwortlich bei VST	Gesamt
	%		
Ja	18,5	15,4	18,3
Nein	50,6	15,4	48,2
Ich weiß es nicht	30,9	69,2	33,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	178	13	191

Tab. 16-21: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Weitere wichtige Themen für Erzieherinnen; Moderatorenbefragung (Frage 29)

Themen überarbeiten / Themen unwichtig	Moderatoren	Verantwortlich bei VST	Gesamt
	%		
Nein	60,7	42,9	59,4
Überarbeitung	9,6	14,3	9,9
Unwichtig	1,1	0	1,0
Ich weiß es nicht	28,7	42,9	29,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	178	14	192

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-22: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Themen überarbeiten / Themen unwichtig (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 30)

35 Personen machen auch eine Angabe dazu, welche weiteren Themen für die Erzieherinnen relevant wären. Dabei wird am häufigsten von neun Personen genannt, dass praktische Tipps für Übungen mit Kindern wichtig seien und von sieben, dass das Thema „Einbeziehung von Eltern“ für Erzieherinnen relevant wäre. Weitere Antworten beziehen sich darauf, dass weiteres Informationsmaterial für Erzieherinnen notwendig wäre oder nennen Themen, die nicht primär mit Verkehrssicherheit von Kindern im Zusammenhang stehen.²⁵³

Eine Überarbeitung von Themen hält etwa ein Zehntel der Moderatoren bzw. Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen für nötig und nur einer von Hundert hält bestimmte Themen für unwichtig (vgl. Tab. 16-22).²⁵⁴ Der Großteil der befragten aktiven und pausierenden Umsetzer (59,4 %), teilt diese Meinung nicht, etwas weniger als ein Drittel ist sich diesbezüglich unschlüssig.

An den Forschungsnehmer wurde in Gesprächen mit Moderatoren häufiger herangetragen, dass es bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitstagen verschiedene Problemfelder gibt. Um abzubilden, ob es sich dabei um Einzelfälle handelt oder hier eine generelle Problematik in der Konzeption des Verkehrssicherheitstages vorliegt, wurde dies in der Moderatorenbefragung miteinbezogen. Dabei werden verschiedene Aspekte thematisiert (vgl.

²⁵³ Die Einzelnennungen zu dieser Frage werden in Anhang XIII, Tab. A16-21 dokumentiert.

²⁵⁴ Für unwichtig befunden werden von einem Befragten die Medienhinweise. Die andere Person, die angibt, Themen unwichtig zu befinden, machte dazu keine Angabe. Überarbeitet werden sollte das Programm nach der Angabe von sieben Personen hinsichtlich einer größeren Anzahl von Praxistipps. Bei der Angabe zur nötigen Überarbeitung finden sich außerdem sieben weitere Einzelnennungen, die in Anhang XIII, Tab. A16-22 dokumentiert werden.

Tab. 16-23): das Finden einer ausreichenden Anzahl von Ehrenamtlichen, die Teilnahme von Eltern am Verkehrssicherheitstag, den Verkehrssicherheitstag an die für die Abrechnung erforderlichen Vorgaben anzupassen und Kindergärten dazu zu motivieren, regelmäßig Verkehrssicherheitstage durchzuführen.

Dabei stellt sich heraus, dass das Finden von Ehrenamtlichen für die Umsetzung für die meisten Moderatoren bzw. Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen „manchmal“ ein Problem darstellt. Etwas weniger als ein Drittel meint, dass dies „nie“ ein Problem ist, für etwa ein Viertel ist es „meistens“ oder „(fast) immer“ ein Problem.

Jeweils etwa ein Drittel der Umsetzer gibt an, dass die Teilnahme von Eltern am Aktionstag „(fast) nie“ oder „manchmal“ ein Problem ist. Etwa ein Viertel der Befragten hält dies in den meisten Fällen für

ein Problem, etwas mehr als ein Zehntel meint sogar, dies sei „(fast) immer“ problematisch.

Den Verkehrssicherheitstag an die Vorgaben anzupassen und die Einrichtungen zu regelmäßigen Verkehrssicherheitstagen zu motivieren ist für den Großteil der Moderatoren / Verantwortlichen eher unproblematisch: Etwa acht von zehn Befragten äußern zu beiden Items jeweils, dass dies „(fast) nie“ oder „manchmal“ problematisch ist. „Meistens“ oder „(fast) immer“ wird dies von etwa einem Fünftel der Umsetzer als Problem angesehen.

Im Vergleich der beiden betrachteten Gruppen scheinen Personen, die ausschließlich Verantwortliche bei Verkehrssicherheitstagen sind für alle Aspekte tendenziell häufiger „meistens“ oder „(fast) immer“ Probleme wahrzunehmen diejenigen, die auch als Moderatoren engagiert sind und Beratungsgespräche durchführen.

Häufigkeit der Probleme bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitstagen		n	(Fast) nie	Manchmal	Meistens	(Fast) immer
			Zeilen-%			
Finden von genügend Ehrenamtlichen	Moderatoren	146	32,9	42,5	12,3	12,3
	Verantwortliche bei VST	14	21,4	42,9	21,4	14,3
	Gesamt	160	31,9	42,5	13,1	12,5
Teilnahme der Eltern	Moderatoren	145	35,9	29,0	23,4	11,7
	Verantwortliche bei VST	14	21,4	42,9	28,6	7,1
	Gesamt	159	34,6	30,2	23,9	11,3
VST an Vorgaben anpassen	Moderatoren	146	43,2	37,7	10,3	8,9
	Verantwortliche bei VST	14	35,7	35,7	14,3	14,3
	Gesamt	160	42,5	37,5	10,6	9,4
Kita zu regelmäßigen VST motivieren	Moderatoren	146	49,3	31,5	13,7	5,5
	Verantwortliche bei VST	14	42,9	35,7	21,4	0
	Gesamt	160	48,8	31,9	14,4	5,0

Tab. 16-23: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Probleme bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitstagen; Moderatorenbefragung (Frage 22)

Zusammenfassung

Der Inhalt des Programms und die persönliche Ansprache der Erzieherinnen werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren und Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen als positiv bewertet. Etwa die Hälfte der KiS-Moderatoren bzw. Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen sehen keine Themen, die im Programm nicht behandelt werden, aber für Erzieherinnen wichtig wären. Nur weniger als ein Fünftel der Moderatoren macht solche Themen aus, und etwa ein Drittel weiß auf diese Frage keine Antwort.

Nur jeder zehnte Befragte hält eine Überarbeitung der KiS-Themen für notwendig. Sechs von zehn

Befragten halten explizit keine Überarbeitung von KiS für notwendig und finden keines der im Programm behandelten Themen unwichtig.

Die Antworten zu vier potenziellen Problemen bei der Umsetzung eines Verkehrssicherheitstages indizieren eine überwiegend unproblematische Umsetzung. Vergleichsweise am problematischsten wird noch die Teilnahme von Eltern an Verkehrssicherheitstagen angesehen. Auch die Rekrutierung von Ehrenamtlichen für die Umsetzung des Verkehrssicherheitstages scheint vergleichsweise schwierig.

16.2.3 Gewinnung von Einrichtungen für Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage

Ein zentraler Aspekt bei der Beurteilung der Umsetzung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ ist, ob und wie Einrichtungen für Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage gewonnen werden können.

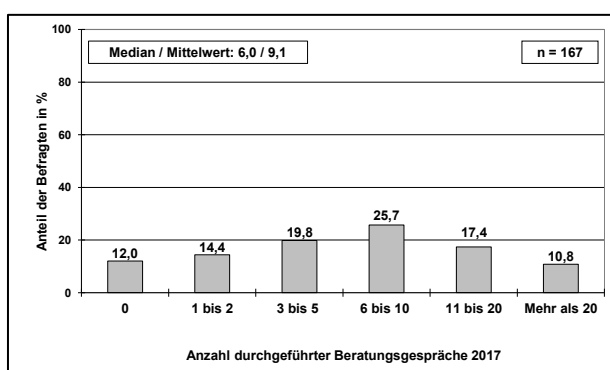


Bild 16-1: Aktive KiS-Moderatoren: Anzahl durchgeführter Beratungsgespräche 2017; Moderatorenbefragung (Frage 14)

Im Durchschnitt wurden von den Moderatoren bis zum Befragungszeitpunkt, gemessen am Median, sechs Beratungsgespräche bzw., gemessen am Mittelwert, etwa neun Beratungsgespräche durchgeführt (vgl. Bild 16-1).²⁵⁵ Nur 12,0 % der KiS-Moderatoren haben bis zum Befragungszeitpunkt noch kein Beratungsgespräch geführt, etwa 14 % haben eines oder zwei, etwa ein Fünftel drei bis fünf und ein Viertel sechs bis zehn Beratungsgespräche geführt. Ein weiteres Fünftel hat bereits zwischen elf und 20 Beratungsgespräche geführt und etwa ein Zehntel sogar mehr als 20 Gespräche.

Darüber hinaus werden im Jahr 2017 im Durchschnitt noch $\bar{x} = 3,4$ bzw. $\tilde{x} = 2,0$ weitere Beratungsgespräche geplant (vgl. Bild 16-2). Etwas mehr als ein Drittel der Moderatoren sieht vor, keine weiteren Beratungsgespräche mehr durchzuführen, ein weiteres Drittel möchte noch ein bis drei Beratungsgespräche und etwa jeweils ein Sechstel vier bis fünf oder mehr als fünf solcher Gespräche umsetzen.

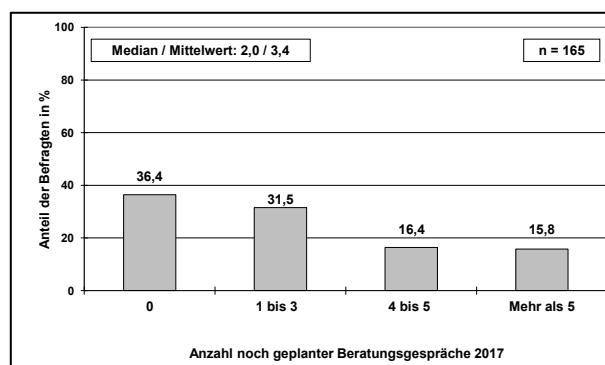


Bild 16-2: Aktive KiS-Moderatoren: Noch geplante Beratungsgespräche 2017; Moderatorenbefragung (Frage 14)

Im Durchschnitt wurden von den Moderatoren bis zum Befragungszeitpunkt, gemessen am Median, vier Verkehrssicherheitstage, bzw. gemessen am Mittelwert etwa sieben solcher Veranstaltungen, durchgeführt (vgl. Bild 16-3).²⁵⁶ Nur etwa ein Zehntel der KiS-Moderatoren haben bis zum Befragungszeitpunkt noch an keinem Verkehrssicherheitstag mitgewirkt, etwas mehr als ein Viertel hat einen oder zwei, und etwas weniger als ein Viertel hat drei bis fünf Verkehrssicherheitstage durchgeführt. 15,0 % der Befragten haben bei der Durchführung von sechs bis zehn Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt, 17,6 % bei elf bis 20, und 7,2 % bei über 20 Verkehrssicherheitstagen mitgewirkt.

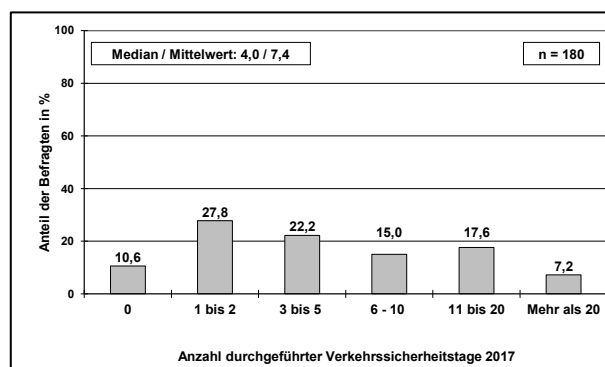


Bild 16-3: Aktive KiS-Umsetzer: Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage 2017; Moderatorenbefragung (Frage 18)

²⁵⁵ Die größere Differenz zwischen Median und Mittelwert deutet darauf hin, dass einige Moderatoren besonders viele Beratungsgespräche durchgeführt haben und dadurch den Mittelwert nach oben verzerren.

²⁵⁶ Die größere Differenz zwischen Median und Mittelwert deutet darauf hin, dass einige Moderatoren besonders viele Verkehrssicherheitstage durchgeführt haben und dadurch den Mittelwert nach oben verzerren.

Nach dem Befragungszeitpunkt im Jahr 2017 werden nicht mehr viele Verkehrssicherheitstage geplant (vgl. Bild 16-4). Über die Hälfte der Befragten gibt an, keinen weiteren Verkehrssicherheitstag mehr zu planen, etwas mehr als ein Drittel will noch bei einem bis drei Verkehrssicherheitstagen mitwirken und knapp ein Zehntel bei vier oder mehr Aktionstagen.

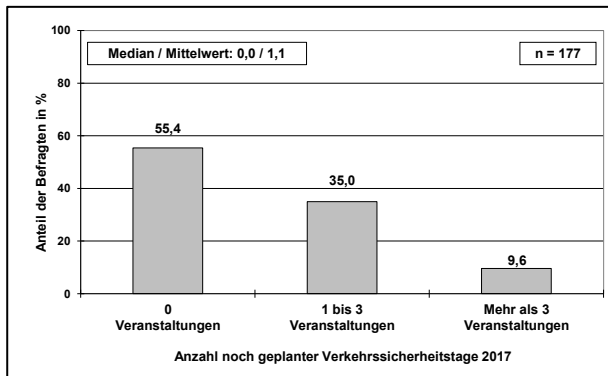


Bild 16-4: Aktive KiS-Umsetzer: Noch geplante Verkehrssicherheitstage 2017; Moderatorenbefragung (Frage 18)

Einblick in die Schwierigkeiten der Umsetzung des Programms gibt Tab. 16-24. Etwa ein Fünftel der befragten aktiven und pausierenden KiS-Moderatoren stimmt „voll und ganz“ oder „eher“ zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für Beratungsgespräche im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen und ein weiteres Fünftel bescheinigt dies teilweise. Knapp ein Viertel der Befragten bestätigt außerdem, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist, 16,3 % stimmen dem teilweise zu.

Über ein Fünftel der aktiven und pausierenden Moderatoren sowie Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen stimmt der Aussage mehr oder weniger zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für einen Verkehrssicherheitstag zu gewinnen. Etwa ebenso viele meinen, dass dies in den letzten Jahren (eher) schwieriger geworden ist.

Um herauszufinden, ob es möglicherweise Ansatzpunkte gibt, Kindertagesstätten leichter für KiS zu gewinnen, wurden Moderatoren und Verantwortliche von Verkehrssicherheitstagen, die angeben, dass die Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage „teilweise“, „eher“ oder „voll und ganz“ schwierig ist bzw. in den letzten Jahren schwieriger geworden ist, nach Gründen, die ihrer Meinung nach zu diesem

Umstand bzw. dieser Entwicklung beitragen, gefragt.²⁵⁷ Im Vergleich der Gründe wird am häufigsten als ausschlaggebend angesehen, dass die Einrichtungen keine Zeit für Verkehrserziehungsprogramme haben und der häufige Personalwechsel in Kindertagesstätten dazu führt, dass oft neue Mitarbeiter vom Programm überzeugt werden müssen (vgl. Bild 16-5). Allerdings sind sich die Befragten bei diesen Gründen auch uneinig: Denn obwohl etwa ein Drittel bzw. etwas mehr als ein Viertel die genannten Gründe als ausschlaggebend beurteilt, sind auch hohe Anteile von Befragten zu finden, die diese zwar für zutreffend, aber nicht für ausschlaggebend oder sogar für keinen relevanten Grund halten. Annähernd die Hälfte der KiS-Umsetzer sieht in einem geringeren Stellenwert der Verkehrserziehung keinen Grund für die Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas. Auch eine Skepsis gegenüber unbekanntem Moderatoren lässt die Hälfte der hierzu Befragten nicht gelten. Und fast drei Viertel der KiS-Moderatoren sehen in einem möglichen Überangebot an Verkehrserziehungsprogrammen in Kitas keinen Grund für die in Frage stehenden Schwierigkeiten.

Die Befragten hatten die Möglichkeit, weitere, ihrer Meinung nach relevante Gründe für die schwierige Gewinnung von Kindergärten zu nennen. Dies wurde von 29 Personen getan. Am häufigsten wird dabei genannt, dass die Einrichtungen durch ein Überangebot an anderen Angeboten überlastet seien (n = 14). Weiterhin wird von fünf KiS-Umsetzern angegeben, dass der Personalmangel in den Einrichtungen ein Problem bei der Gewinnung sei. Darüber hinaus gibt es 15 Einzelnennungen.²⁵⁸ Letztlich können die Moderatoren und Verantwortlichen für Verkehrssicherheitstage mehrheitlich keine ausschlaggebenden Gründe für Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage benennen.

²⁵⁷ Hier und im weiteren Verlauf der Abschnitte 16.2.3 und 16.2.4 werden die beiden Gruppen der als Moderator Tätigen und der Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen in der Darstellung nicht weiter unterschieden, da nur wenige Verantwortliche von Verkehrssicherheitstagen eine Angabe zu den in den genannten Abschnitten behandelten Fragestellungen machten.

²⁵⁸ Die Einzelnennungen der anderen Gründe für die schwierige Gewinnung von Kindergärten werden in Tab. A16-Schwierig in Anhang XIII dokumentiert.

Art der Schwierigkeit bei der Umsetzung		n	Stimme überhaupt nicht zu	Stimme eher nicht zu	Teils / teils	Stimme eher zu	Stimme voll und ganz zu
			Zeilen-%				
Schwierig, Kitas für Beratungsgespräch zu gewinnen		180	36,7	22,2	21,7	14,4	5,0
In den letzten Jahren schwieriger geworden, Kitas für Beratungsgespräch zu gewinnen		178	35,4	24,2	16,3	16,3	7,9
Schwierig, Kitas für VST zu gewinnen	Moderatoren	181	34,8	22,7	21,0	15,5	6,1
	Verantwortliche bei VST	13	38,5	7,7	15,4	38,5	0
	Gesamt	194	35,1	21,6	20,6	17,0	5,7
In den letzten Jahren schwieriger geworden, Kitas für VST zu gewinnen	Moderatoren	178	34,8	26,4	16,3	14,6	7,9
	Verantwortliche bei VST	12	41,7	16,7	8,3	33,3	0
	Gesamt	190	35,3	25,8	15,8	15,8	7,4

Tab. 16-24: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Art der Schwierigkeit bei der Umsetzung; Moderatorenbefragung (Frage 31)

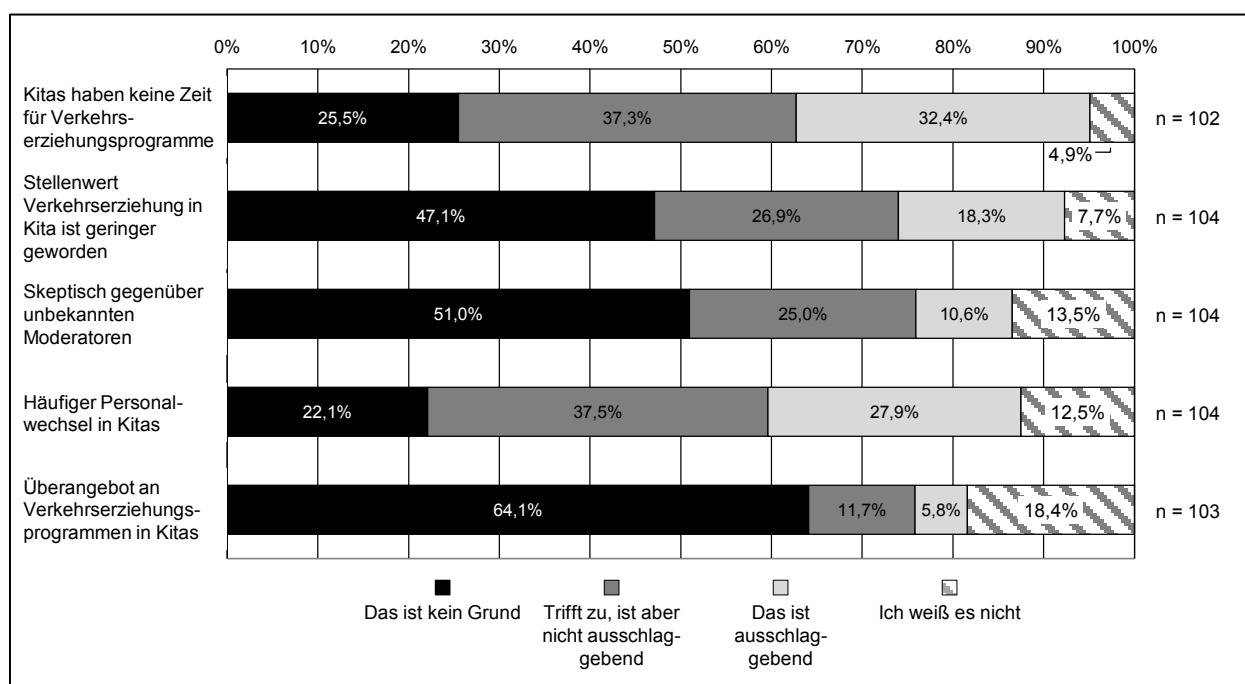


Bild 16-5: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Gründe für Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas; Moderatorenbefragung (Frage 32)

Um Perspektiven dazu zu generieren, welche Maßnahmen helfen können, um Einrichtungen leichter für KiS-Beratungsgespräche zu gewinnen, wurden die Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen gefragt, ob sie entsprechende Ideen haben oder entsprechende Maßnahmen bereits umsetzen. Circa 46 % der Befragten ist diesbezüglich ratlos, 41,1 % berichten von der Umsetzung von Maßnahmen und etwa ein

Fünftel hat Ideen für geeignete Maßnahmen (vgl. Tab. 16-25).

Bei den bereits umgesetzten Maßnahmen zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen wird am häufigsten der regelmäßige Kontakt mit der Einrichtung genannt (n = 17, 24,6 %; vgl. Tab. 16-26). Da hierbei aber bereits einmal ein Beratungsgespräch stattgefunden haben muss, ist dies also eher eine Maßnahme, um Folgeberatungen sicherzustellen. Weiterhin öfter genannt wird von 14

Personen, dass der Einrichtung Unterstützung angeboten wird und von 13 Befragten, dass die persönliche Ansprache von Einrichtungen eine Akquisemaßnahme für das Programm ist. Zehn KiS-Umsetzer geben an, den Einrichtungen das Programm KiS im Rahmen von anderen Veranstaltungen vorzustellen. Weitere Angaben, die von weniger als zehn Befragten genannt wurden, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst (n = 27, 39,1 %).²⁵⁹

Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräch	Antworten		Befragte
	n	%	%
Setze Maßnahmen um	79	37,6	41,1
Habe Ideen für Maßnahmen	42	20,0	21,9
Dazu fällt mir nichts ein	89	42,4	46,4
Insgesamt	210	100,0	109,4

Mehrfachantworten: 210 Antworten von 192 Befragten;

Tab. 16-25: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräch (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 33)

Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Regelmäßiger Kontakt	17	21,0	24,6
Unterstützung anbieten	14	17,3	20,3
Persönliche Ansprache	13	16,0	18,8
Vorstellung bei anderer Veranstaltung	10	12,3	14,5
Sonstiges	27	33,3	39,1
Insgesamt	81	100,0	117,4

Mehrfachantworten: 81 Antworten von 69 Befragten;

Tab. 16-26: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen (Mehrfachantworten) Moderatorenbefragung (Frage 33)

Als Idee für Maßnahmen, um Einrichtungen leichter für KiS zu gewinnen, wird von mehreren Befragten die Unterstützung von Einrichtungen durch das Anbieten von Fortbildungen oder kleinen Geschenken, wie etwa Reflektoren für die Kinder, genannt (n = 9, 24,3 %; vgl. Tab. 16-27). Jeweils fünf KiS-Umsetzer sind der Meinung, dass es helfen

würde, wenn die Beratungen nicht eine bestimmte Dauer haben müssten, und dass Netzwerke wie z. B. der Umsetzerverband, der Träger oder die Polizei genutzt werden sollten. Über die Hälfte der Aspekte, die hierbei angesprochen werden, werden von weniger als fünf Befragten genannt. Die Einzelnennungen werden in Tab. A16-27 in Anhang XIII dokumentiert.

Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Unterstützung Einrichtung / Geschenke	9	23,7	24,3
Keine Vorgabe für Beratungsdauer	5	13,2	13,5
Netzwerke nutzen	5	13,2	13,5
Sonstiges	19	50,0	51,4
Insgesamt	38	100,0	102,7

Mehrfachantworten: 38 Antworten von 37 Befragten;

Tab. 16-27: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 33)

Etwas mehr als ein Drittel der Befragten setzt außerdem bereits Maßnahmen um, die helfen sollen, Kitas für Verkehrssicherheitstage zu gewinnen (vgl. Tab. 16-28). Etwa ein Fünftel äußert außerdem Ideen dazu und etwa der Hälfte fällt zu diesem Thema keine Maßnahme ein.

Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Verkehrssicherheitstag	Antworten		Befragte
	n	%	%
Setze Maßnahmen um	69	33,7	36,3
Habe Ideen für Maßnahmen	42	20,5	22,1
Dazu fällt mir nichts ein	94	45,9	49,5
Insgesamt	205	100,0	107,9

Mehrfachantworten: 205 Antworten von 190 Befragten;

Tab. 16-28: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34)

Als Maßnahme zur Gewinnung von Einrichtungen für Verkehrssicherheitstage wird von den KiS-Umsetzern, die dazu eine Angabe machten, am häufigsten genannt, dass ein für die Einrichtung passender Rahmen geschaffen und auf deren Wünsche eingegangen wird (vgl. Tab. 16-29). Elf

²⁵⁹ Für eine intensivere Beschäftigung mit dem Thema und z. B. der Erarbeitung von Best Practice-Beispielen kann es sinnvoll sein, auch hier nicht aufgeführte seltene Nennungen zu betrachten (vgl. Tab. A16-26 in Anhang XIII).

Moderatoren bzw. Verantwortliche von Verkehrssicherheitstagen setzen auf das Anbieten von Unterstützung und kleine Geschenke, z. B. für die Kinder. In acht Fällen wird angegeben, dass bei der Vorbesprechung beispielsweise Werbung mit Bildern und Erfahrungsberichten von anderen Verkehrssicherheitstagen gemacht wird, oder die Einrichtungen zu solchen Aktionstagen in Nachbarkindergärten eingeladen werden. Fünf Befragte betonen außerdem die Wichtigkeit, dass ein positiver Eindruck beim Beratungsgespräch hinterlassen wird, z. B. durch professionelles Auftreten. Weitere 22 Nennungen, die von weniger als fünf Befragten angegeben wurden, werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.²⁶⁰

Umgesetzte Maßnahmen um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Passenden Rahmen schaffen / auf Wünsche eingehen	17	27,0	29,3
Unterstützung Einrichtung / Geschenke	11	17,5	19,0
Werbung mit Beispielen	8	12,7	13,8
Positiven Eindruck hinterlassen	5	7,9	8,6
Sonstiges	22	34,9	37,9
Insgesamt	63	100,0	108,6

Mehrfachantworten: 63 Antworten von 58 Befragten;

Tab. 16-29: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34)

Ideen für entsprechende Maßnahmen äußern insgesamt 38 KiS-Moderatoren bzw. Verantwortliche an Verkehrssicherheitstagen. Am häufigsten wird auch hier genannt, dass der passende Rahmen für die Einrichtung geschaffen werden muss und die Kita dadurch entlastet wird (vgl. Tab. 16-30). Jeweils vier Personen schlagen vor, Geschenke mitzubringen oder Eltern am Verkehrssicherheitstag miteinzubeziehen. Weitere 15 Einzelnennungen werden zu „Sonstiges“ zusammengefasst.

Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Entlastung Einrichtung / passender Rahmen	16	41,0	42,1
Geschenke	4	10,3	10,5
Einbeziehung Eltern	4	10,3	10,5
Sonstiges	15	38,5	39,5
Insgesamt	39	100,0	102,6

Mehrfachantworten: 39 Antworten von 38 Befragten;

Tab. 16-30: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34)

Zusammenfassung

Die Hälfte der Moderatoren hat bis zum Befragungszeitpunkt im Jahr 2017 sechs Beratungsgespräche durchgeführt und plant noch zwei weitere Beratungsgespräche (Median). Ebenfalls von der Hälfte der Moderatoren wurden in diesem Jahr bis zum Befragungszeitpunkt vier Verkehrssicherheitstage durchgeführt (Median). Für das restliche Jahr 2017 werden nur noch vereinzelt Verkehrssicherheitstage geplant.

Etwa ein Fünftel der befragten aktiven und pausierenden KiS-Moderatoren stimmt „voll und ganz“ oder „eher“ zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für Beratungsgespräche im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen. Knapp ein Viertel der Befragten bestätigt außerdem, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Über ein Fünftel der aktiven und pausierenden Moderatoren sowie Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen stimmt der Aussage (eher) zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für einen Verkehrssicherheitstag zu gewinnen. Etwa ebenso viele meinen, dass dies in den letzten Jahren (eher) schwieriger geworden ist.

Letztlich können die Moderatoren und Verantwortlichen für Verkehrssicherheitstage mehrheitlich keine ausschlaggebenden Gründe für Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage benennen.

Als Maßnahmen für die leichtere Gewinnung von Einrichtungen für Beratungsgespräche wird der regelmäßige Kontakt besonders betont. Für Verkehrssicherheitstage werden die Schaffung eines passenden Rahmens und das Eingehen auf die Wünsche der Einrichtung hervorgehoben.

²⁶⁰ Die Einzelnennungen für umgesetzte Maßnahmen und entsprechende Maßnahmenideen werden in Tab. A16-29 und Tab. A16-30 in Anhang XIII dokumentiert.

16.2.4 Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit

Um die Sicht der Moderatoren auf das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zusammenfassend abzubilden, konnten sie mittels der Abfrage frei formulierter Antworten mitteilen, was sie am Programm besonders gelungen, nicht gelungen und was für verbesserungswürdig halten.

Am Programm KiS besonders gelungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Kindgerecht / lehrreich für Kinder	43	22,2	25,0
Gestaltungsmöglichkeiten	30	15,5	17,4
Konzept insgesamt	28	14,4	16,3
Aktionselemente	19	9,8	11,0
Beratung / Unterstützung der Einrichtung	19	9,8	11,0
Materialien	15	7,7	8,7
Einbeziehung der Eltern	15	7,7	8,7
Verkehrssicherheitstag	12	6,2	7,0
Sonstiges	13	6,7	7,6
Insgesamt	194	100,0	112,8

Mehrfachantworten: 194 Antworten von 172 Befragten;

Tab. 16-31: Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS besonders gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 35, nicht mehr aktiv: Frage 185)

Besonders gelungen findet etwa ein Viertel der KiS-Umsetzer, die eine Angabe zu dieser Frage machen, dass das Programm kindgerecht und lehrreich für Kinder ist (vgl. Tab. 16-31). 17,4 % loben die Gestaltungsmöglichkeiten, die KiS bietet und 16,3 % finden das Programm insgesamt gut. Jeweils etwa einem Zehntel der Befragten (n = 19) gefallen die Aktionselemente, die am Verkehrssicherheitstag angeboten werden, und / oder die Beratung bzw. Unterstützung von Einrichtungen. Von je 15 Personen werden die Materialien des Programms und die Möglichkeit, Eltern einzubeziehen, für gut befunden. Zwölf Befragte loben das Konzept des Verkehrssicherheitstages allgemein. Weitere 13 Nennungen von wenigen bzw. einzelnen KiS-Umsetzern werden unter „Sonstiges“ zusammengefasst.²⁶¹

Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, macht nur etwa ein Drittel der KiS-Umsetzer,

²⁶¹ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang XIII, Tab. A16-31 dokumentiert.

also 83 Personen, eine Angabe.²⁶² Als nicht gelungen werden vor allem Aspekte bewertet, die mit den Rahmenbedingungen zu tun haben: Die vier Kategorien mit den meisten Nennungen beziehen sich auf die Vorgaben / Bürokratie allgemein, die Abrechnung, die Antragstellung und die Budgetplanung bzw. Aufwandsentschädigung (vgl. Tab. 16-32). Sechs Befragte kritisieren die zeitlichen Vorgaben des Programms, etwa dass ein Verkehrssicherheitstag ein Tagesprojekt sein soll. Fünf Personen bemängeln, dass eine Einbeziehung von Eltern im Programm insofern nicht vorgesehen ist, als Eltern oder andere Bezugspersonen nicht selbst geschult werden. Von etwa einem Drittel der Ehrenamtlichen erfolgen Einzelnennungen von Aspekten, die unter „Sonstiges“ zusammengefasst werden.²⁶³

Am Programm KiS nicht gelungen	Antworten		Befragte
	n	%	%
Vorgaben / Bürokratie allg.	25	25,0	30,1
Abrechnung	17	17,0	20,5
Antragstellung	13	13,0	15,7
Budgetplanung / Aufwandsentschädigung	10	10,0	12,0
Zeitliche Bemessung	6	6,0	7,2
Keine Einbeziehung von Eltern	5	5,0	6,0
Sonstiges	24	24,0	28,9
Insgesamt	100	100,0	120,5

Mehrfachantworten: 100 Antworten von 83 Befragten;

Tab. 16-32: Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS nicht gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 36, nicht mehr aktiv: Frage 186)

Eine Meinung dazu, was am Programm „Kinder im Straßenverkehr“ verbessert werden sollte, äußern 46,2 % der Befragten, also 116 Personen.²⁶⁴ Wie bei Aspekten, die als nicht gelungen beurteilt werden, spielen auch bei verbesserungswürdigen Aspekten vor allem Rahmenbedingungen eine Rolle: In einer anderen Reihung, aber dennoch als die vier am häufigsten genannten Kategorien, finden

²⁶² 27 Personen, die sich dazu äußern, aber explizit angeben „Nichts“ nicht gelungen zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 83 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

²⁶³ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang XIII, Tab. A16-32 dokumentiert.

²⁶⁴ 15 Personen, die sich zwar dazu äußern, aber explizit angeben, am Programm alles gut zu finden, werden hier nicht eingerechnet. Nachfolgende Prozentangaben beziehen sich auf die 116 Befragten, die eine inhaltliche Angabe machen.

sich die Vorgaben bzw. Bürokratie allgemein, die Abrechnung, die Budgetplanung bzw. Aufwandsentschädigung und die Antragstellung (vgl. Tab. 16-33). Jeweils acht Personen sind außerdem der Meinung, dass das Informationsmaterial zu KiS überarbeitet bzw. solches erstellt werden, und es mehr Praxistipps für Übungen geben sollte. Wie auch bei den Kritikpunkten wünschen sich fünf Personen eine stärkere Einbeziehung der Eltern. Die Nennung von einem Viertel der KiS-Umsetzer wird unter der Kategorie „Sonstiges“ zusammengefasst.²⁶⁵

Am Programm KiS zu verbessern	Antworten		Befragte
	n	%	%
Vorgaben / Bürokratie allg.	30	21,6	25,9
Abrechnung	28	20,1	24,1
Budgetplanung / Aufwandsentschädigung	18	12,9	15,5
Antragstellung	12	8,6	10,3
Informationsmaterial	8	5,8	6,9
Praxistipps für Übungen	8	5,8	6,9
Einbeziehung der Eltern	5	3,6	4,3
Sonstiges	30	21,6	25,9
Insgesamt	139	100,0	119,8

Mehrfachantworten: 139 Antworten von 116 Befragten;

Tab. 16-33: Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS zu verbessern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 37, nicht mehr aktiv: 187)

Ein Teil der Moderatoren der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ und „Kinder im Straßenverkehr“ ist in beiden Programmen tätig (vgl. Tab. 9-19 und Tab. 16-11). Den 113 Personen, die angeben in beiden Programmen aktiv oder pausierend zu sein, wurden drei Fragen zur Kombination und der vergleichenden Beurteilung dieser Programme gestellt.

Tab. 16-34 zeigt, dass nur etwa 15 % der Moderatoren, die in beiden Programmen aktiv oder pausierend sind, diese nicht in der Umsetzung kombinieren. Drei von vier Moderatoren bieten beim KiS-Beratungsgespräch auch die KuV-Elternveranstaltung oder die KuV-Direktansprache / -Projektbegleitung an. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten übergibt der Einrichtung außerdem beim KiS-Beratungsgespräch das KuV-Projekthandbuch, welches für pädagogische Fachkräfte und Moderatoren vorgesehen ist. Etwa ein Fünftel der

Befragten kombiniert die Programme auf eine andere Art und Weise. Dabei handelt es sich vornehmlich um Einzelnennungen. Beispielsweise werden in einer Einrichtung beide Programme angeboten, die dann entweder zeitlich versetzt oder direkt nacheinander, auch am gleichen Tag, stattfinden.

Kombination KuV und KiS	Antworten		Befragte
	n	%	%
Angebot KuV bei KiS-Beratung	80	48,8	76,2
Übergabe KuV-Projekthandbuch bei KiS-Gespräch	47	28,7	44,8
Keine Kombination	17	10,4	16,2
Sonstige Kombination	20	12,2	19,0
Insgesamt	164	100,0	156,2

Mehrfachantworten: 164 Antworten von 105 Befragten;

Tab. 16-34: Moderatoren, die in KuV und KiS aktiv oder pausierend sind: Kombination KuV und KiS (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 77)

Die in beiden Programmen aktiven oder pausierenden Moderatoren wurden außerdem gefragt, welches der beiden Programme sie für die Verkehrsunfallprävention von Kindern geeigneter halten. Dabei konnten die Moderatoren aus den Antwortmöglichkeiten „KuV“, „KiS“ „Beide Programme haben ihre Stärken und Schwächen“ sowie „Ich weiß es nicht“ mehrere Antworten auswählen. Der Großteil der Befragten – drei von vier – bringt zum Ausdruck, dass beide Programme ihre Stärken und Schwächen haben (vgl. Bild 16-6). Etwa 9 % geben bei der Mehrfachauswahl sowohl KuV als auch KiS an und nur wenige Moderatoren wählen tatsächlich nur eines der beiden Programme aus oder sind sich diesbezüglich unsicher.

Die Angabe, KuV für geeignet(er) zu halten, begründen 19 Personen.²⁶⁶ Dabei wird hauptsächlich geäußert, dass im Rahmen von KuV die geeignetere Zielgruppe erreicht werden kann, z. B. weil die Eltern direkte Bezugspersonen sind und daher besser auf das Kind einwirken können. Zwar sind an KiS-Verkehrssicherheitstagen auch Eltern anwesend, es wird aber von den Moderatoren angebracht, dass im Rahmen von KuV intensiver mit den Eltern gearbeitet werden kann.

²⁶⁵ Die Einzelnennungen der Kategorie „Sonstiges“ zu dieser Frage werden in Anhang XIII, Tab. A16-33 dokumentiert.

²⁶⁶ Darunter auch Personen, die darüber hinaus auch KiS für geeignet halten oder angeben, dass beide Programme ihre Stärken und Schwächen haben.

Weiterhin legen auch 21 Moderatoren einen Grund dar, warum ihrer Meinung nach KiS geeignet(er) für die Verkehrsunfallprävention für Kinder ist. Dabei befindet der Großteil für gut, dass die Zielgruppe der Kinder direkt an den Verkehrssicherheitstagen und indirekt über die Arbeit der Erzieherinnen erreicht wird. Einige äußern außerdem, dass durch KiS Eltern ebenfalls erreicht werden können oder Eltern zum Teil sogar besser angesprochen werden können, da sie ihre Kinder begleiten.²⁶⁷

Insgesamt wird deutlich, dass den Moderatoren eine Kombination der Programme für eine umfassende Verkehrsunfallprävention sinnvoll erscheint, um die Verkehrssicherheit von Kindern sowohl direkt als auch indirekt über die Eltern zu verbessern.

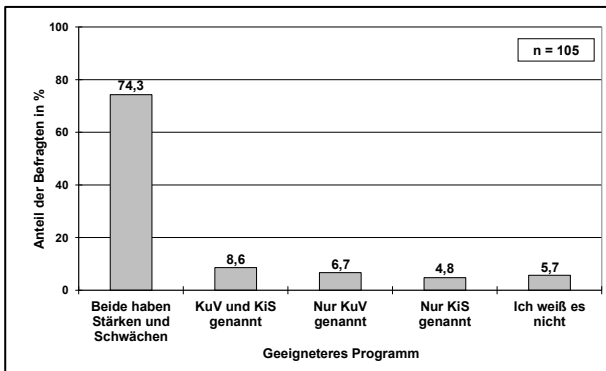


Bild 16-6: Moderatoren, die in KuV und KiS aktiv oder pausierend sind: Geeigneteres Programm; Moderatorenbefragung (Frage 78)

Seit einigen Jahren kann beobachtet werden, dass die Umsetzungszahlen der KuV-Elternveranstaltungen sinken (vgl. GÜNTHER 2016: 5), wohingegen die Zahlen für KiS-Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage steigen (vgl. DVW 2016). Um Ursachen für diese Entwicklung abzuschätzen wurden die Moderatoren, die in beiden Programmen aktiv sind, um ihre Einschätzung gebeten, warum dies der Fall ist. 66 Personen machen dazu eine Angabe, darunter äußern 37 explizit, nicht zu wissen, warum dies der Fall ist. Als Hauptgrund wird in den restlichen Wortmeldungen zum Ausdruck gebracht, dass seitens der Eltern Desinteresse und Zeitmangel bestünde. Außerdem sei es leichter, Einrichtungen für Verkehrserziehungsprogramme zu gewinnen als Eltern. Mehrere Moderatoren benennen außerdem den Miteinbezug von

²⁶⁷ Die Einzelnennungen zur Begründung der besseren Geeignetheit von KuV oder KiS werden in Anhang XIII, Tab. A16-besser dokumentiert.

Kindern bei KiS und den spielerischen Charakter von Verkehrssicherheitstagen als Grund für die gegensätzliche Entwicklung der Umsetzungszahlen. Weiterhin gibt es Einzelnennungen, die nicht in die oben genannten Kategorien einzusortieren sind.²⁶⁸

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KiS-Umsetzer jedoch mit seiner Tätigkeit im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zufrieden (vgl. Bild 16-7). Die Kategorien „eher zufrieden“ und „voll und ganz zufrieden“ werden von 86,1 % der Ehrenamtlichen angegeben. Teilweise zufrieden zeigen sich 9,6 % der Befragten, als „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ zufrieden äußern sich zusammen nur 4,2 %.

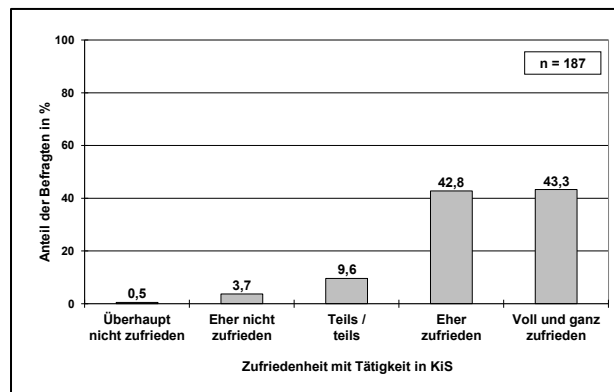


Bild 16-7: Aktive KiS-Umsetzer: Zufriedenheit mit Tätigkeit in KiS; Moderatorenbefragung (Frage 177)

Etwa die Hälfte der aktiven KiS-Umsetzer bezeichnen sich als durch ihre ehrenamtliche Tätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet (vgl. Bild 16-8). Etwa ein Drittel empfindet die Tätigkeit teilweise und 15,8 % als „eher“ oder „sehr“ belastend.

Um abschätzen zu können, ob die von KiS-Umsetzern empfundene Belastung reduziert werden könnte, wurden Personen, die sich als teilweise, eher oder sehr belastet bezeichnen, gefragt, inwiefern sie bei ihrer Tätigkeit unterstützt werden können, so dass sie weniger belastet wären. In Bezug auf KiS liegt dazu von 56 Personen eine Antwort vor. Etwa die Hälfte dieser Personen gibt an, dass die Belastung durch weniger Bürokratie im Rahmen des Programms reduziert werden

²⁶⁸ Die Freitexte zur Begründung der Entwicklung der Umsetzungszahlen werden in Anhang XIII, Tab. A16-Umsetzung dokumentiert.

könnte.²⁶⁹ Von mehreren Befragten wird darüber hinaus beispielsweise genannt, sich zusätzliche Ehrenamtliche, die Bereitstellung von Material, Hilfe bei der Akquise und Helfer bei der Vor- und Nachbereitung zu wünschen. Von drei Befragten wird aber auch angegeben, dass eine Reduktion der Belastung nicht möglich sei. Da es für die subjektiv wahrgenommene Belastung durch die Tätigkeit zudem sehr individuelle Gründe geben kann, ist anhand einer umfassenden Befragung der Moderatoren und Umsetzer schwierig zu fassen, wie diese im Einzelfall reduziert werden könnte.

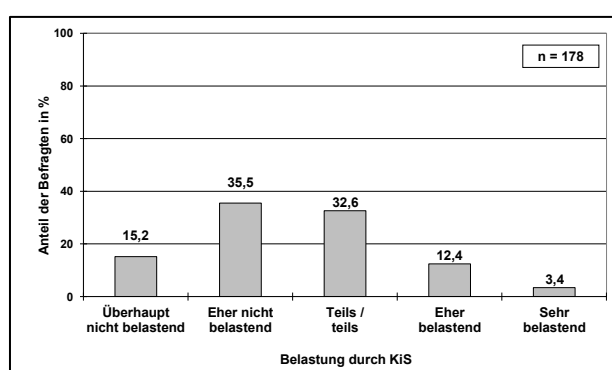


Bild 16-8: Aktive KiS-Umsetzer: Belastung durch KiS; Moderatorenbefragung (Frage 178)

Zusammenfassung

Besonders gelungen findet etwa die Hälfte der hierzu antwortenden KiS-Umsetzer, dass das Programm kindgerecht ist bzw. Kinder bei der Teilnahme etwas lernen und es viele Gestaltungsmöglichkeiten von KiS gibt. Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, machen nur ein Drittel der Moderatoren, also 83 Personen, eine Angabe. Am häufigsten werden dabei Rahmenbedingungen der Umsetzung, also die Antragstellung, Abrechnung, Bürokratie und Vorgaben allgemein sowie die Budgetplanung bzw. Aufwandsentschädigung kritisiert. Eine Meinung dazu, was am Programm „Kinder im Straßenverkehr“ verbessert werden sollte, äußern 46,2 % der Befragten, also 116 Personen. Hierbei werden die vorher bemängelten Rahmenbedingungen von den Befragten erneut aufgegriffen.

Bei der vergleichenden Betrachtung von KuV und KiS durch die Moderatoren wird deutlich, dass den

im Programm Tätigen eine Kombination der Programme für eine umfassende Verkehrsunfallprävention sinnvoll erscheint, um die Verkehrssicherheit von Kindern sowohl direkt als auch indirekt über die Eltern zu verbessern. Von den Moderatoren wird keines der beiden Programme ausdrücklich bevorzugt.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KiS-Umsetzer jedoch mit seiner Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa die Hälfte der aktiven Ehrenamtlichen bezeichnet sich als durch die Tätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Etwa ein Drittel empfindet die Tätigkeit als „teilweise“ und 15,8 % sogar als „eher“ oder „sehr belastend“.

16.3 Zufriedenheit der KiS-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen

Um einen Einblick in die Zufriedenheit der Moderatoren und Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen mit den Rahmenbedingungen der Umsetzung zu bekommen, wurden die betreffenden Personen gefragt, wie zufrieden sie mit der Kommunikation mit Ansprechpartnern, der Unterstützung bei der Vorbereitung und der Beantragung eines KiS-Verkehrssicherheitstages, der Art und Weise der Dokumentation und Abrechnung von Beratungsgesprächen und der Höhe der Aufwandsentschädigung für Beratungsgespräche sind. Die Befragten konnten dabei auf einer fünfstufigen Skala eine Abstufung zwischen den Kategorien „voll und ganz zufrieden“, „eher zufrieden“, „teils / teils“, „eher nicht zufrieden“ und „überhaupt nicht zufrieden“ vornehmen. Hat eine Person angegeben, mit einem Aspekt nur zum Teil oder weniger zufrieden zu sein, wurde sie im Anschluss gefragt, warum dies der Fall ist.

Jeweils rund drei Viertel der Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen bringen zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband, der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen sowie der Dokumentation, Abrechnung und Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein (vgl. Tab. 16-35). Hinsichtlich der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen herrscht eine geringere Zufriedenheit. Hierzu geben 58,0 % der Befragten eine mehr oder weniger hohe Zufriedenheit indizierende Antwort, etwa ein Fünftel ist nur zum Teil, 15,9 % „eher nicht“ und 6,3 % „überhaupt nicht“ zufrieden. Im Vergleich der Moderatoren und Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen zeigt sich, dass sich die Verantwortlichen tendenziell weniger zufrieden zeigt, als

²⁶⁹ Die von den sich mindestens teilweise belastet fühlenden KiS-Umsetzern geäußerten Möglichkeiten zur Reduktion der Belastung werden in Anhang XIII, Tab. A16-Belastung dokumentiert.

Moderatoren, mit Ausnahme der Unterstützung bei der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstages.²⁷⁰ Gründe für ihre Unzufriedenheit mit der Kommunikation äußern 28 Moderatoren bzw. Verantwortliche von Verkehrssicherheitstagen. Dabei kristallisiert sich kein zentraler Grund heraus, vielmehr werden zahlreiche Aspekte von jeweils wenigen Befragten genannt. So geben jeweils sechs Personen an, dass sie überhaupt keinen Ansprechpartner hätten oder dieser nur schwer zu erreichen sei. Vier bemängeln, dass von Seiten des Ansprechpartners kein Verständnis für die Umsetzer herrsche. Jeweils drei kritisieren, dass es keine Beratung gäbe oder Informationen nur schlecht weitergegeben würden. Weiterhin gibt es neun nicht zuordenbare Einzelnennungen.²⁷¹

Hinsichtlich der Unterstützung im Rahmen der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstages begründen 19 Personen ihre Unzufriedenheit. Hier spielt vor allem eine Rolle, dass KiS-Umsetzer diesbezüglich keine Unterstützung wahrnehmen (n = 10) und, dass Probleme bei der Materialbeschaffung bemängelt werden (n = 5).²⁷²

Die Beantragung von Verkehrssicherheitstagen hält der Großteil der Moderatoren bzw. Verantwortlichen, die damit unzufrieden sind, für zu aufwändig bzw. zeitintensiv (n = 26 von insgesamt 54 Personen). Außerdem wird der Prozess der Beantragung als kompliziert und undurchsichtig wahrgenommen (n = 12). Jeweils vier Befragte kritisieren weiterhin, dass die Zeit, in der Anträge bearbeitet werden, zu lange dauere, eine langfristige Planung durch verschiedene Vorgaben kaum möglich sei und es Probleme mit dem Online-System der Beantragung gäbe. Darüber hinaus gibt es zehn Einzelnennungen, die nicht den gebildeten Kategorien zugeordnet werden können.²⁷³

Warum sie mit der Art und Weise der Dokumentation von Beratungsgesprächen unzufrieden sind, erläutern 27 Personen. Die meisten Äußerungen beziehen sich dabei darauf, dass diese zu aufwän-

dig und zeitintensiv sei (n = 15). Außerdem wird kritisiert, dass der Dokumentationsbogen inhaltlich nicht gelungen sei (n = 7).²⁷⁴

Gründe für die geringe Zufriedenheit mit der Abrechnung von Beratungsgesprächen geben 28 Befragte an. Auch hier wird vor allem bemängelt, dass diese sehr aufwändig und umständlich sei (n = 14). Beanstandet wird außerdem, dass die Abrechnung erst spät bearbeitet würde und eine Auszahlung der Aufwandsentschädigung lange dauere (n = 11). Des Weiteren wird kritisiert, dass bestimmte Aspekte nicht abrechenbar seien (n = 3).²⁷⁵

Ein Grund für die geringe Zufriedenheit mit der Höhe der Aufwandsentschädigung für Beratungsgespräche wird von 24 Personen geliefert. Als Hauptgrund wird dabei genannt, dass die Höhe der Entschädigung in keinem angemessenen Verhältnis zum benötigten Zeitaufwand stehe (n = 15). Außerdem wird vorgebracht, dass keine Möglichkeit bestehe, die gefahrenen Kilometer abzurechnen. Diese werden als Aufwand gesehen, der – je nachdem ob der Umsetzer in einer Stadt oder einem Flächenlandkreis tätig ist – sehr unterschiedlich sein kann (n = 8). Darüber hinaus wird von Moderatoren bzw. Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen vorgebracht, dass häufig mehrmalige Gespräche und auch Anfahrten von Einrichtungen im Jahr durchgeführt würden, aber nur ein Gespräch abgerechnet werden könne (n = 5). Weitere Gründe werden nur selten bzw. in Einzelfällen genannt.²⁷⁶

Im Rahmen der Zufriedenheit mit den Rahmenbedingungen bei der Umsetzung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“ ist außerdem relevant, ob sich die Umsetzer eine stärkere Vernetzung mit anderen Personen wünschen, die im Programm tätig sind. Wie in Tab. 16-36 dargestellt, verneinen nur etwa ein Viertel der aktiven und pausierenden KiS-Umsetzer explizit den Wunsch nach mehr Vernetzung. Ein weiteres Viertel ist sich diesbezüglich unsicher und etwas weniger als die Hälfte wäre gerne stärker vernetzt. Im Vergleich von Moderatoren, Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen zeigt sich, dass sich Mo-

²⁷⁰ Diesem Befund sollte allerdings kein allzu starkes Gewicht eingeräumt werden, da sich jeweils nur sehr wenige Verantwortliche von Verkehrssicherheitstagen identifizieren lassen und sich die letzten drei Items ausdrücklich auf Beratungsgespräche beziehen.

²⁷¹ Die von den mit der Kommunikation unzufriedenen KiS-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Komm dokumentiert.

²⁷² Die von den mit der Vorbereitung eines Verkehrssicherheitstags unzufriedenen KiS-Umsetzern monierten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Vorb dokumentiert.

²⁷³ Die von den mit der Beantragung von Verkehrssicherheitstag unzufriedenen KiS-Umsetzern ausformulierten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Antr dokumentiert.

²⁷⁴ Die von den mit der Dokumentation der Beratungsgespräche unzufriedenen KiS-Umsetzern genannten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Doku dokumentiert.

²⁷⁵ Die von den mit der Abrechnung von Beratungsgesprächen unzufriedenen KiS-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Abre dokumentiert.

²⁷⁶ Die von den mit der Höhe der Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen unzufriedenen KiS-Umsetzern geäußerten Gründe werden in Anhang XIII, Tab. A16-35-Aufw dokumentiert.

deratoren tendenziell häufiger eine Vernetzung wünschen als die anderen beiden Gruppen. Mitarbeiter an Verkehrssicherheitstagen geben dahin-

gegen tendenziell häufiger an, es nicht zu wissen bzw. keine Vernetzung für notwendig zu halten.

Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen		n	Voll und ganz zufrieden	Eher zufrieden	Teils / teils	Eher nicht zufrieden	Überhaupt nicht zufrieden
Kommunikation mit Ansprechpartnern im Verband	Moderatoren	170	41,2	33,5	19,4	5,3	0,6
	Verantwortliche bei VST	13	23,1	46,2	23,1	7,7	0
	Gesamt	183	39,9	34,4	19,7	5,5	0,5
Unterstützung bei der Vorbereitung Verkehrssicherheitstag	Moderatoren	166	34,3	42,2	17,5	4,8	1,2
	Verantwortliche bei VST	12	33,3	41,7	25,0	0	0
	Gesamt	178	34,3	42,1	18,0	4,5	1,1
Beantragung Verkehrssicherheitstag	Moderatoren	163	22,1	36,8	19,6	15,3	6,1
	Verantwortliche bei VST	13	15,4	30,8	23,1	23,1	7,7
	Gesamt	176	21,6	36,4	19,9	15,9	6,3
Dokumentation der Beratungsgespräche	Moderatoren	168	31,0	47,0	15,5	6,0	0,6
	Verantwortliche bei VST	13	15,4	30,8	15,4	38,5	0
	Gesamt	181	29,8	45,9	15,5	8,3	0,6
Abrechnung von Beratungsgesprächen	Moderatoren	167	35,3	40,1	13,2	9,6	1,8
	Verantwortliche bei VST	13	15,4	38,5	30,8	15,4	0
	Gesamt	180	33,9	40,0	14,4	10,0	1,7
Höhe der Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen	Moderatoren	170	40,6	38,2	10,0	8,8	2,4
	Verantwortliche bei VST	12	33,3	33,3	16,7	16,7	0
	Gesamt	182	40,1	37,9	10,4	9,3	2,2

Tab. 16-35: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; Moderatorenbefragung (Frage 142)

Wunsch nach mehr Vernetzung	Moderator	Verantwortlich VST	Mitwirkung VST	Gesamt
	%			
Ja	51,2	42,9	26,3	48,3
Nein	24,1	28,6	31,6	25,1
Ich weiß es nicht	24,7	28,6	42,1	26,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	170	14	19	203

Tab. 16-36: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Wunsch nach mehr Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)

KiS-Umsetzer die angeben, sich eine stärkere Vernetzung zu wünschen, wurden anschließend gefragt, wie diese ihrer Meinung nach gestaltet sein sollte. Hierbei werden am häufigsten (42,7 %) Austausch- bzw. Informationstreffen unter Umsetzern genannt (vgl. Tab. 16-37). Etwa jeweils ein

Fünftel der Befragten, die eine stärkere Vernetzung wünschen, schlägt dafür regionale Treffen bzw. Fortbildungen, Seminare oder Workshops vor. Eine Online-Plattform halten etwa 10 % der hierzu Befragten für geeignet. Weitere Ideen werden jeweils nur von wenigen Befragten genannt.²⁷⁷

Die folgenden Befunde beschäftigen sich mit dem Vorhandensein eines Ansprechpartners, gegebenenfalls der Kontaktierung bzw. dem Wunsch nach einem Ansprechpartner und der Bewertung der Betreuung durch den Verband allgemein. Da bei der Verkehrswachtsorganisation die drei Ebenen der örtlichen, der Landes- und der Deutschen Verkehrswacht eine Rolle spielen, wurden die Fragen separat für die jeweilige Ebene gestellt.

Bei den aktiven und pausierenden Moderatoren bzw. Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen wurde zunächst gefragt, an welche Organisa-

²⁷⁷ Die Einzelnennungen der Art der gewünschten Vernetzung werden in Anhang VIII, Tab. A16-37 dokumentiert.

tionsebene sie sich wenden, wenn sie Fragen zu ihrer Tätigkeit haben. Der Großteil der Umsetzer (68,1 %) wendet sich diesbezüglich an die Landesverkehrswacht (vgl. Tab. 16-38). An die eigene örtliche bzw. regionale Verkehrswacht wenden sich 47,0 % der Befragten. Etwa 46 % wenden sich direkt an die DVW. Ein sonstiger Ansprechpartner außerhalb dieser Institutionen wird nur vereinzelt genannt. Im Vergleich der Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen fällt auf, dass sich die Verantwortlichen tendenziell eher an die örtliche / regionale Verkehrswacht, und Moderatoren eher an die Landesverkehrswacht oder die DVW wenden. Dies ist insofern plausibel, als für die Organisation eines Verkehrssicherheitstages die organisatorischen und personellen Ressourcen vor Ort ausgeschöpft werden und damit kein Kontakt zur übergeordneten Ebene aufgenommen wird.

Art der gewünschten Vernetzung	Antworten		Befragte
	n	%	%
Austausch- / Informations-treffen	35	40,0	42,7
Regionale Treffen	18	18,9	20,2
Fortbildung / Seminare / Workshops	16	16,8	18,0
Online-Plattform	9	9,5	10,1
Sonstige	14	14,7	15,7
Insgesamt	95	100,0	106,7

Mehrfachantworten: 95 Antworten von 89 Befragten;

Tab. 16-37: Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Art der gewünschten Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)

Wer ist Ansprechpartner	Moderatoren	Verantwortlich bei VST	Gesamt
	%		
Landesverkehrswacht	69,2	53,8	68,1
Örtliche / regionale Verkehrswacht	45,3	69,2	47,0
Deutsche Verkehrswacht	47,1	30,8	45,9
Sonstige	5,2	15,4	5,9
Insgesamt	166,8	169,2	167,0
Anzahl (n)	172	13	185

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-38: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 149)

Geben die KiS-Umsetzer nicht an, sich an eine der Gliederungsebenen der Verkehrswacht (örtlich / regional (ÖVW), Landesverkehrswacht (LVW), Deutsche Verkehrswacht (DVW)) zu wenden, wurde nachgefragt, ob sie auf der jeweiligen Organisationsebene grundsätzlich einen Ansprechpartner haben. Dies bejaht für alle Ebenen jeweils etwas mehr oder etwas weniger als die Hälfte der Befragten (vgl. Tab. 16-39). In der örtlichen / regionalen Verkehrswacht haben 42,7 % der Ehrenamtlichen, die sich bei Rückfragen nicht an die örtliche Verkehrswacht wenden, auch keinen Ansprechpartner zur Verfügung.²⁷⁸ Hinsichtlich der Landes- und Bundesebene sind sich die Befragten dabei deutlich unsicherer. Auf der Ebene der Landesverkehrswacht hat ein Fünftel der Befragten, die sich im Bedarfsfall nicht an die Landesverkehrswacht wenden, keinen Ansprechpartner, und etwas weniger als einem Drittel ist dies unbekannt. Besonders interessant ist, dass etwas weniger als ein Fünftel der Moderatoren bzw. Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen, die sich mit Fragen nicht an die DVW wenden, der Meinung ist, dort keinen Ansprechpartner zu haben und ein Drittel dies nicht weiß. Etwas mehr als die Hälfte der KiS-Umsetzer, die sich im Bedarfsfall nicht an die DVW wenden, ist also kein Ansprechpartner für KiS auf nationaler Ebene (DVW) bekannt. Von allen aktiven und pausierenden KiS-Ehrenamtlichen, die zu diesem Thema eine Angabe machen, sind es 28,5 %, die nicht wissen, dass es auf der Ebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt.

Vorhandensein Ansprechpartner	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Ja	52,1	50,0	47,5
Nein	42,7	20,0	18,8
Ich weiß es nicht	5,2	30,0	33,7
Insgesamt	100,0	100,0	100,0
Anzahl (n)	96	60	101

Tab. 16-39: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST, die sich nicht mit Fragen an die jeweilige Ebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 153, LVW: Frage 155, DVW: Frage 157)

²⁷⁸ Dies ist insofern nicht verwunderlich, als gerade in kleinen Verkehrswachten die Zuständigkeit für einzelne Zielgruppenprogramme an jeweils einer einzigen Person festgemacht sein kann. Diese Person hat, als Moderator oder Verantwortlicher für Verkehrssicherheitstage, dann keine weitere Ansprechperson vor Ort.

KiS-Umsetzer die keinen Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht oder der Landesverkehrswacht erwähnen, wurden gefragt, ob sie sich einen Ansprechpartner wünschen. Dies bejaht für die örtliche Verkehrswacht ein Viertel dieser Personen und für die Landesverkehrswacht etwas mehr als die Hälfte (vgl. Tab. 16-40). Einen Ansprechpartner für unnötig halten in der örtlichen Verkehrswacht ca. 60 % der Befragten, die auf dieser Ebene keinen Ansprechpartner haben²⁷⁹, 14,0 % sind sich diesbezüglich unsicher. Auf der Ebene der Landesverkehrswacht wünscht sich mehr als ein Viertel der KiS-Umsetzer ohne Ansprechpartner auch keinen solchen und etwas weniger als ein Fünftel der Befragten weiß nicht, ob sie auf dieser Gliederungsebene einen Ansprechpartner benötigen.

Wunsch nach Ansprechpartner	ÖVW	LVW
	%	
Ja	25,6	53,6
Nein	60,5	28,6
Ich weiß es nicht	14,0	17,9
Insgesamt	100,0	100,0
Anzahl (n)	43	28

Tab. 16-40: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST ohne Ansprechpartner: Wunsch nach Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 154, LVW: Frage 156)

KiS-Moderatoren bzw. Verantwortliche an Verkehrssicherheitstagen, die angeben, sich bei Fragen zur Tätigkeit an die jeweilige Ebene örtliche, Landes- oder Deutsche Verkehrswacht zu wenden, wurden im Anschluss gefragt, ob und zu welchen Themen sie ihre dortigen Ansprechpartner in den letzten zwölf Monaten kontaktiert haben. Die Befunde dazu werden in Tab. 16-41 festgehalten.

Den Ansprechpartner auf der örtlichen Ebene haben etwas mehr als ein Fünftel der Umsetzer, die sich grundsätzlich an die ÖVW wenden, in den letzten zwölf Monaten nicht kontaktiert. 61,2 % haben wegen Abrechnungsfragen und etwa die Hälfte wegen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen mit dem Ansprechpartner in der örtlichen / regionalen Verkehrswacht Kontakt aufgenommen. 44,7 % haben im letzten Jahr mit ihm inhaltliche Fragen zum Programm besprochen und 27,1 % äußerten ihm gegenüber Kritik oder Verbesse-

runge vorschläge. Zu sonstigen Themen wurde der örtliche Ansprechpartner nur selten kontaktiert.

Die zuständige Landesverkehrswacht wurde von 17,9 % der Umsetzer, die sich grundsätzlich an diese Organisationsebene wenden, im letzten Jahr nicht kontaktiert. Etwa drei von vier Ehrenamtlichen, die sich überhaupt an die LVW wenden, haben sich aufgrund von Abrechnungsfragen mit ihr in Verbindung gesetzt. Jeweils 35,0 % haben zur LVW wegen Fragen zur Organisation von Veranstaltungen und inhaltlichen Fragen zum Programm Kontakt aufgenommen, und 23,6 % wegen Kritik oder Verbesserungsvorschlägen.

Wurde mit dem Ansprechpartner in der DVW in den letzten zwölf Monaten Kontakt aufgenommen, so ging es bei etwa zwei Drittel der Umsetzer um Abrechnungsfragen. Ein Drittel hat sich wegen Fragen zur Organisation und 29,6 % bei inhaltlichen Fragen an die DVW gewendet. Etwa ein Viertel hat dort Kritik oder Verbesserungsvorschläge vorgebracht und 13,6 % haben im vergangenen Jahr überhaupt keinen Kontakt zur DVW aufgenommen.

Ansprechpartner Kontakt in letzten zwölf Monaten	ÖVW	LVW	DVW
	%		
Kein Kontakt	22,4	17,9	13,6
Abrechnungsfragen	61,2	73,2	67,9
Fragen zur Organisation von Veranstaltungen	50,6	35,0	33,3
Inhaltliche Fragen zum Programm	44,7	35,0	29,6
Kritik, Verbesserungsvorschläge	27,1	23,6	24,7
Sonstiges	5,9	1,6	6,2
Insgesamt	211,8	186,2	175,3
Anzahl (n)	85	123	81

Mehrfachantworten: Prozentsätze und Gesamtwerte beruhen auf den Befragten;

Tab. 16-41: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ansprechpartner Kontakt in letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 150, LVW: Frage 151. DVW: Frage 152)

Zur abschließenden Beurteilung der Betreuung durch den Umsetzerverband wurden im Jahr 2017 aktive und pausierende KiS-Moderatoren bzw. Verantwortliche bei Verkehrssicherheitstagen darum gebeten, die Betreuung durch die örtliche Verkehrswacht, die Landesverkehrswacht und die Deutsche Verkehrswacht anhand von Schulnoten zu bewerten. Signifikant am besten wird dabei die Betreuung durch die örtliche / regionale Verkehrs-

²⁷⁹ Auch dieser Befund erscheint vor dem Hintergrund lokaler Zuständigkeiten plausibel.

wacht bewertet (vgl. Tab. 16-42): Etwa vier von fünf (81,7 %) Befragten vergeben hier die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“, 5,9 % die Note „Befriedigend“, 7,1 % „Ausreichend“, 2,9 % „Mangelhaft“ und 2,4 % „Ungenügend“. Interessant ist hierbei, dass Personen, die selbst Vorsitzende einer örtlichen Verkehrswacht oder einer Landesverkehrswacht sind, die Betreuung durch die örtliche Ver-

kehrswacht tendenziell besser bewerten, als Befragte, die keine Vorsitzenden sind. Ebenso bewerten Personen, die im letzten Jahr Kontakt mit der ÖVW als Ansprechpartner für KiS hatten, die Betreuung etwas besser als Personen, die dies nicht hatten. Ein signifikanter Unterschied lässt sich dabei jedoch nicht feststellen.

Bewertung Betreuung			n	1	2	3	4	5	6	Median / MW
				Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend	Mangelhaft	Ungenügend	
			Zeilen-%							
ÖVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	135	56,3	23,7	6,7	8,1	3,7	1,5	1,0 / 1,8
		Ja	35	68,6	20,0	2,9	2,9	0,0	5,7	1,0 / 1,6
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	100	54,0	24,0	7,0	9,0	2,0	4,0	1,0 / 1,9
		Ja	66	68,2	19,7	4,5	4,5	3,0	0	1,0 / 1,6
	Gesamt			170	58,8	22,9	5,9	7,1	2,9	2,4
LVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	135	33,3	37,0	14,8	7,4	5,9	1,5	2,0 / 2,2
		Ja	38	47,4	31,6	10,5	2,6	2,6	5,3	2,0 / 2,0
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	71	22,5	28,2	25,4	8,5	9,9	5,6	2,0 / 2,7
		Ja	99	45,5	41,4	6,1	5,1	2,0	0	2,0 / 1,8
	Gesamt			173	36,4	35,8	13,9	6,4	5,2	2,3
DVW	Vorsitzender ÖVW / LVW	Nein	132	18,2	43,2	26,5	6,1	4,5	1,5	2,0 / 2,4
		Ja	37	24,3	29,7	24,3	10,8	8,1	2,7	2,0 / 2,6
	Kontakt im letzten Jahr	Nein	97	14,4	27,8	36,1	11,3	7,5	3,1	3,0 / 2,8
		Ja	71	26,8	56,3	12,7	1,4	2,8	0	2,0 / 2,0
	Gesamt			169	19,5	40,2	26,0	7,1	5,3	1,8

Grau schattierte Zellen zeigen signifikante Unterschiede an.

Tab. 16-42: Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; Moderatorenbefragung (Frage 158)

Die Betreuung durch die Landesverkehrswacht wird ebenfalls überwiegend positiv bewertet, hier vergeben 72,2 % der KiS-Umsetzer die Noten eins oder zwei. Jeweils 13,9 % vergeben die Note „Befriedigend“ oder schlechtere Noten. Wie auch auf der örtlichen Ebene zeigt sich hier eine Tendenz zur besseren Bewertung durch Vorsitzende einer örtlichen oder Landesverkehrswacht. Personen, die im letzten Jahr Kontakt mit dem KiS-Ansprechpartner auf Landesebene hatten, bewerten die Betreuung um beinahe eine Notenstufe besser als Personen die im letzten Jahr keinen entsprechenden Kontakt aufgenommen hatten (Durchschnittsnote 1,8 versus 2,7). Dieser Befund erweist sich als statistisch signifikant, hierbei handelt es sich zudem um einen großen Effekt (Cohens $d = 0,8$) Fraglich ist hier, in welche Richtung die Kausalität weist: Ob die betreffenden Personen keinen Kontakt aufgenommen haben, weil sie sich früher

schlecht betreut fühlten, oder ob aus mangelnder Kenntnis der Betreuung eine schlechtere Bewertung abgegeben wurde, bleibt unklar.

Über die Hälfte der KiS-Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen (59,7 %) bewertet auch die Betreuung durch die DVW als (sehr) gut. Etwa ein Viertel vergibt hier die Note „Befriedigend“ und 7,1 % die Note „Ausreichend“. Als „mangelhaft“ wird die Betreuung durch die DVW von 5,3 % der KiS-Umsetzer bewertet, die Note sechs wird nur sehr selten angegeben. Die Betreuung durch die DVW wird von Vorsitzenden einer ÖVW oder LVW tendenziell schlechter bewertet, als von Personen, die keinen Vorsitz innehaben. Unter den Personen, die in den letzten zwölf Monaten Kontakt mit der DVW hatten, zeigt sich hinsichtlich der Bewertung ein ähnliches Bild wie bei der LVW: Auch hier bewerten Personen mit Kontakt die Betreuung besser. Ebenso wie auf der

Ebene der Landesverkehrswacht liegt hier ein statistisch signifikanter Effekt vor, der eine große Effektstärke aufweist (Cohens $d = 0,8$). Insgesamt wird die Betreuung durch die Landesebene signifikant schlechter bewertet als die der örtlichen Ebene und die der Bundesebene erneut signifikant schlechter als die der Landesebene.

Zusammenfassung

Jeweils rund drei Viertel der KiS-Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen bringen zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband, der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen sowie der Dokumentation, Abrechnung und Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Hinsichtlich der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen herrscht unter einem Fünftel der Umsetzer eine mehr oder weniger starke Unzufriedenheit.

Knapp die Hälfte der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KiS-Moderatoren, Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen wünscht sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen, z. B. Austausch- oder Informationstreffen.

Der Großteil der KiS-Moderatoren und Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen wendet sich bei Fragen zu seiner Tätigkeit an die Landesverkehrswacht. Von allen KiS-Umsetzern weiß etwas mehr als ein Viertel nicht, dass es auf der Ebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt. Wenn DVW-Moderatoren ihre Ansprechpartner auf der örtlichen, Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen.

Die KiS-Moderatoren und Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird signifikant besser beurteilt als jene auf der Landesebene, und diese wiederum signifikant signifikant positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen mit Kontakt zur jeweiligen Ebene in den letzten zwölf Monaten bewerten die Betreuung durch die Landesverkehrswacht und die Deutsche Verkehrswacht signifikant besser als Personen ohne Kontakt zu der jeweiligen Organisationsebene.

TEIL III

FAZIT UND ANSATZPUNKTE ZUR OPTIMIERUNG DER ZIELGRUPPEN- PROGRAMME KUV UND KIS

17 Fazit zur Erreichung der Zielsetzungen von KuV und KiS

17.1 Zusammenfassung der Befunde der Evaluation von KuV²⁸⁰

Ausgangssituation (Kapitel 1)

Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und seiner Mitgliedsverbände wendet sich zur Umsetzung des zentralen Programmziels – der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Vorschulkindern – an Eltern und weitere Bezugspersonen von Kindern im Kindergartenalter sowie Erzieherinnen in Kindertagesstätten. Speziell geschulte Moderatoren führen dazu Elternveranstaltungen in Kindertageseinrichtungen durch. Die vorgelegte Evaluation untersucht die Wirkung der Umsetzung des Formats „Elternveranstaltung“ im Programm KuV.

Seit 2007 wird „Kind und Verkehr“ um Angebote erweitert, die – in Zusammenarbeit mit dem pädagogischen Personal – Vorschulkinder in der Einrichtung direkt ansprechen („Direktansprache“ / „Projektbegleitung“). Dieser Teil des Programms wurde nicht evaluiert.

Anlage und Durchführung der KuV-Befragungsstudien (Kapitel 2)

Zur Wirkungsevaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ wurde ein sog. quasi-experimentelles Prüf- / Kontrollgruppendesign mit Messwiederholungen umgesetzt, das insgesamt sechs Befragungen umfasste:

- Eine sog. „Basisbefragung“ aller zu KuV eingeladenen Eltern, kurz vor dem Termin der Elternveranstaltung (Zeitpunkt t_0),
- ein „Datenblatt Veranstaltung“, das der Moderator unmittelbar im Anschluss an die Veranstaltung ausfüllen sollte,
- ein „Datenblatt Einrichtung“, das von einer Mitarbeiterin der gastgebenden Kindertagesstätte ausgefüllt wurde,
- eine erste kurze Nachbefragung der Eltern etwa zwei Wochen nach der KuV-Elternveranstaltung (Output; Zeitpunkt t_1) und

- eine zweite Nachbefragung der Eltern etwa zwei Monate nach der Veranstaltung (Outcome, Impact; Zeitpunkt t_2).
- Das Erhebungsdesign wurde durch eine separate Befragung der im Zielgruppenprogramm tätigen Moderatoren abgerundet.

Insgesamt wurden im Zuge der Befragungen 453 Moderatoren, annähernd 440 Kindergärten und über 10.000 eingeladene Eltern bzw. Familien kontaktiert. In die Datenauswertung gingen zu 318 KuV-Elternveranstaltungen 3.854 Fragebogen der Basisbefragung (Rücklauf geschätzt: knapp unter 40,0 % der zur Befragung eingeladenen Eltern), 1.129 Erhebungsbogen der ersten Nachbefragung (Rücklauf: 56,0 % der zu dieser Befragung eingeladenen Eltern) und 1.111 Fragebogen der zweiten Nachbefragung (Rücklauf: 52,1 % der zu dieser Befragung eingeladenen Eltern) ein. Von 442 untersuchten Veranstaltungen wurde 254 Mal (Rücklauf: 57,5 %) ein „Datenblatt Veranstaltung“ zurückgesendet. 261 Kindergärten (Rücklauf: 59,0 %) füllten das „Datenblatt Einrichtung“ aus. An der separaten Moderatorenbefragung nahmen 339 Ehrenamtliche teil (Rücklauf: 76,4 %).

Bei den Vergleichen von Prüf- und Kontrollgruppe unter den befragten Eltern kommen multivariate Verfahren zum Einsatz. Diese erlauben die Konstanthaltung von Merkmalen der Befragten, denen ein Zusammenhang mit den verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen der (Nicht-)Teilnehmer an KuV unterstellt werden kann. Somit können signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe plausibel auf die Veranstaltungsteilnahme zurückgeführt werden.

Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen (Kapitel 3)

Untersuchungsgruppen und frühere Teilnahme an einer Veranstaltung zur Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung (Abschnitt 3.1)

Die 3.854 Personen der Basisbefragung setzen sich zusammen aus 879 späteren Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung (Prüfgruppe, 22,8 %), 820 späteren Nichtteilnehmern (Kontrollgruppe, 21,3 %) und 2.155 lediglich einmal vor der Elternveranstaltung Befragten, die sich nicht an weiteren Befragungen im Nachgang zur Veranstaltung beteiligten und von denen deshalb auch nicht bekannt ist, ob sie an der Veranstaltung teilgenommen haben (Residualgruppe, 55,9 %).

Während etwa ein Drittel der Befragten aus der Prüf- und der Residualgruppe bereits vor der eva-

²⁸⁰ In diesem Abschnitt werden die zusammenfassenden Textteile aus den Kapiteln 1 bis 9 dieses Berichtes noch einmal zusammengetragen.

luierten KuV-Veranstaltung an einer Veranstaltung zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ teilgenommen hatte, beträgt der entsprechende Anteil in der Kontrollgruppe nur etwa ein Viertel.

Soziodemographie (Abschnitt 3.2)

Die Elternbefragung erreicht nahezu ausschließlich Eltern bzw. Personen mit Erziehungsverantwortung für das Zielkind. 85 % der KuV-Teilnehmer sind weiblich, nur etwa jeder siebte Teilnehmer ist männlich.

Personen, die an der KuV-Elternveranstaltung teilnehmen (Prüfgruppe) sind mit etwa 37 Jahren im Durchschnitt etwa ein Jahr älter als Personen aus der Kontroll- und Residualgruppe.

Zum einen scheinen Sprachschwierigkeiten die Teilnahme an den mehrfachen Befragungen des Evaluationsprojektes erschwert zu haben (Residualgruppe versus Prüf- und Kontrollgruppe). Zum anderen lässt sich eine Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen zuungunsten von Eltern mit Migrationshintergrund feststellen.

Der Prüf- / Kontrollgruppenvergleich zum höchsten Schulabschluss der Befragten legt zudem nahe, dass sich Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung stärker zur Teilnahme an KuV angesprochen fühlen, als Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung.

Der Vergleich zwischen Prüf- und Kontrollgruppe liefert keinen Beleg dafür, dass Alleinerziehende (Befragte ohne Partner im Haushalt) systematisch seltener eine KuV-Elternveranstaltung besuchen.

Die primäre Zielgruppe von KuV sind Eltern von Vorschulkindern. Diese werden erreicht: Die Kinder der KuV-Teilnehmer (Prüfgruppe) sind im Durchschnitt etwa 5 Jahre alt.

Die Zielgruppe der Eltern bzw. Kinder stammt vorwiegend aus einem ländlichen / dörflichen bzw. mittel- / kleinstädtischen Wohnumfeld, das zudem im Selbstreport der Eltern als eher weniger verkehrsbelastet charakterisiert wird.

Zusammenfassend zeigt sich hinsichtlich der soziodemographischen Merkmale der befragten Eltern eine Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen – unter anderem hinsichtlich des höchsten Schulabschlusses und des Migrationshintergrundes –, die mit einem sog. „Mittelschichtsbias“ in Verbindung gebracht werden kann.

Erziehungsstil und Normorientierung (Abschnitt 3.3)

Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung sehen sich weniger stark als Rollenmodell bzw. Vorbild für ihre Kinder als Nichtteilnehmer. Zwischen der Normorientierung der Eltern, im Sinne der Akzeptanz von Verkehrsregeln, und der Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung lässt sich kein signifikanter Zusammenhang feststellen.

Charakteristika der Einrichtung (Abschnitt 3.4)

Mehr als die Hälfte der antwortenden Einrichtungen, in denen eine KuV-Elternveranstaltung stattfindet, berichtet einen Anteil von Kindern mit Migrationshintergrund von bis zu 20 %. Etwa ein Fünftel der an KuV teilnehmenden Einrichtungen gibt einen entsprechenden Anteil von über 41 % an. Drei Viertel der Einrichtungen berichten von einem vergleichsweise geringen Anteil (unter 20 %) an Eltern mit Verständnisproblemen der deutschen Schriftsprache. Fast die Hälfte der KuV-Einrichtungen verzeichnet zum Großteil Eltern mit mittlerer Bildung. In einem weiteren Fünftel (21,1 %) verfügen die Eltern zum Großteil über eine hohe Bildung.

Bei der Trägerschaft der zu KuV befragten Einrichtungen handelt es sich mit rund 40 % meist um kirchliche Träger. Öffentliche sind mit zehn Prozentpunkten weniger vertreten und etwa ein Fünftel der Einrichtungen hat einen freien Träger.

Um abzuschätzen, ob die an KuV teilnehmenden Einrichtungen selektiv sind, werden als Vergleich eine bundesweite, repräsentative Kindergartenbefragung zur Unfallprävention sowie die amtliche Statistik herangezogen. Ein Mittelschichtbias auf der Ebene der Einrichtungen ist im Vergleich mit aktuellen externen Strukturdaten nicht zu erkennen.

Hinsichtlich der generellen Verankerung von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Kindertagesstätte unterscheiden sich die für die KuV-Evaluation befragten Einrichtungen nicht von einer Vergleichsstudie von FUNK et al. (2013).

Bei der Mehrheit der Einrichtungen findet KuV regelmäßig statt. Für etwa ein Viertel der Einrichtungen handelt es sich bei der untersuchten KuV-Elternveranstaltung um die erste in diesem Kindergarten. In den Einrichtungen, bei denen dies nicht der Fall ist, wurden im Durchschnitt bisher 6,4 KuV-Elternveranstaltungen durchgeführt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass der Großteil der betrachteten Einrichtungen die KuV-Veranstaltung als feste Institution im Kindergartenjahr sieht

und das Angebot der Elternveranstaltung regelmäßig in Anspruch nimmt. Als Gründe für die Durchführung einer KuV-Elternveranstaltung nennen die Erzieherinnen vor allem die Sensibilisierung der Eltern und die Wichtigkeit der Themen „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“.

Beworben wurden die untersuchten KuV-Elternveranstaltungen von den Einrichtungen vor allem durch einen Aushang und / oder einen Einladungsbrief. Der Median der Anzahl der von der Einrichtung zur KuV-Veranstaltung eingeladenen Eltern liegt bei 32 Personen, der Mittelwert beträgt rund 42 Personen. Das Maß der zentralen Tendenz, gemessen am Median, deckt sich auch mit der Anzahl der im Rahmen der Evaluation im Mittel pro Veranstaltung zur Befragung eingeladenen Eltern.

Tieferegehende Analysen zur Selektivität hinsichtlich eines Mittelschichtbias (Abschnitt 3.5)

Um den Mittelschichtbias weiter zu fundieren, werden tieferegehende Analysen vorgenommen. Zum einen wird die Verteilung der höchsten Schulabschlüsse in der Stichprobe mit der entsprechenden Verteilung in der Gesamtbevölkerung verglichen. Zum anderen werden die Angaben zur Verteilung des Migrationshintergrundes in den Familien der Kindergartenkinder aus der Perspektive der Einrichtungen den Angaben der befragten Eltern gegenübergestellt.

Die Selektivität der KuV-Teilnehmer („Mittelschichtbias“), die sich im Vergleich der Untersuchungsgruppen bereits zeigt, wird dabei durch den Vergleich mit der Gesamtbevölkerung hinsichtlich des Schulabschlusses bzw. den Angaben der Einrichtungen in Bezug auf den Migrationshintergrund bekräftigt.

KuV-Ziel: Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder (Kapitel 4)

Allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung (Abschnitt 4.1)

Spätere Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung (Prüfgruppe) schätzen bereits in der Basisbefragung (t_0) Verkehrserziehung allgemein als wichtiger ein als spätere Nichtteilnehmer (Kontrollgruppe). Der Besuch der KuV-Elternveranstaltung hat weder einen kurzfristigen (t_1) noch einen langfristigen (t_2) Einfluss auf die Einschätzung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung. Aufgrund der Tatsache, dass bereits vor der Veranstaltung etwa neun von zehn Befragten dem The-

ma Verkehrserziehung eine sehr hohe Wichtigkeit bescheinigen, ist eine potenzielle Veränderung dieser Einschätzung durch eine quantitative Prä- / Postmessung allerdings auch nur schwer nachweisbar.

Aussagen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern (Abschnitt 4.2)

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich in der Basisbefragung (t_0) lediglich hinsichtlich einem von fünf Items zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern signifikant voneinander. Allerdings bezieht sich dieses Item ausdrücklich auf die Erfordernis des regelmäßigen Stattfindens von Verkehrserziehung im Kindergarten. Ihm wird von späteren Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung signifikant stärker zugestimmt als von der Kontrollgruppe. D. h., Eltern, denen mehr an regelmäßiger Verkehrserziehung im Kindergarten liegt, besuchen auch eher die KuV-Elternveranstaltung.

Hinsichtlich ihrer Zustimmung zu Aussagen mit Bezug zur Verkehrserziehung lässt sich zwischen t_0 und t_1 keine kurzfristig erhöhte Sensibilität der KuV-Teilnehmer feststellen, die auf den Besuch der Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann: Bei drei der fünf vorgelegten Items unterscheiden sich Prüf- und Kontrollgruppe nicht signifikant hinsichtlich ihrer Entwicklung zwischen t_0 und t_1 . Für die beiden Items „Ich erkläre meinem Kind gerne das sichere Verhalten im Straßenverkehr“ und „Verkehrserziehung ist in unserer Familie ein alltäglicher Bestandteil der Erziehung“ lässt sich zwar ein kurzfristiger, statistisch signifikanter Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen berichten. Allerdings erhöhen sich für diese Merkmale die Zustimmungswerte in der Kontrollgruppe jeweils signifikant stärker als in der Prüfgruppe. Somit kann auch hier keine Wirkung des untersuchten Zielgruppenprogramms auf die Gruppe der Veranstaltungsteilnehmer festgehalten werden, der in die erwartete Richtung einer Verbesserung der verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen weist.

Auf Basis der vorgenommenen Analysen kann zudem der Schluss gezogen werden, dass sich der Besuch der KuV-Elternveranstaltung auch längerfristig, zwischen t_0 und t_2 , nicht auf die gemessenen Einstellungen der Befragten zu Themen der Verkehrserziehung auswirkt: So kann lediglich für zwei der fünf betrachteten Items eine signifikante Erhöhung der durchschnittlichen Zustimmung in der Prüfgruppe zwischen Basisbefragung und zweiter Nachbefragung berichtet werden. Allerdings lassen sich diese Effekte ähnlich stark auch

in der Kontrollgruppe nachweisen, so dass kein plausibler Zusammenhang dieses Befundes mit dem Besuch der KuV-Veranstaltung durch die Prüfgruppe unterstellt werden kann.

Einschätzung der entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern (Abschnitt 4.3)

Prüf- und Kontrollgruppe unterscheiden sich vor der Elternveranstaltung in Bezug auf ihre Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder nicht signifikant voneinander.

Für die KuV-Zielsetzung der Sensibilisierung von Eltern für die Gefährdung ihrer Kinder im Straßenverkehr lässt sich kurzfristig (zwischen t_0 und t_1) größtenteils eine Erreichung dieses Zieles nachweisen. Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung schätzen die Situationen „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ und „Beherrschung von Spielfahrzeugen“ für Kindergartenkinder – verglichen mit ihrer Einschätzung vor der Veranstaltung – etwa zwei Wochen danach und im Vergleich mit der Kontrollgruppe signifikant stärker als schwieriger ein. Für die verbleibende Situation, die „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw“ lässt sich mithilfe der durchgeführten Analysen keine Sensibilisierung der Eltern im Sinne einer Veränderung hin zu einer Einschätzung als „schwieriger“ feststellen, die auf die Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden kann. Zu bedenken ist bezüglich dieses Items jedoch, dass die Schwierigkeitseinschätzung der Eltern hier bereits zum Zeitpunkt t_0 vergleichsweise am stärksten ausgeprägt war. Somit wäre eine tatsächliche Veränderung – selbst wenn diese stattfände – durch eine erneute Erfragung der Schwierigkeitseinschätzung, aufgrund dieses „Deckeneffektes“ in der Basisbefragung, nur schwer zu erfassen.

Für die längerfristige Wirkung der KuV-Teilnahme (Vergleich zwischen t_0 und t_2) lässt sich hinsichtlich der Sensibilisierung der Eltern für die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern und damit einhergehenden Gefahrenpotentialen im Straßenverkehr Folgendes festhalten: Die hinsichtlich zwei der drei vorgelegten Verkehrssituationen im Vergleich zur Kontrollgruppe signifikant stärkere Erhöhung der Schwierigkeitseinschätzungen durch die Prüfgruppe deutet auf eine langfristig wirkende Sensibilisierung der KuV-Teilnehmer für die entwicklungsbedingten Einschränkungen von Kindergartenkindern hin. Für die „Beachtung des Verkehrs beim Spielen“ und

die „Beherrschung von Spielfahrzeugen“ kann dem Programm somit eine langfristige Zielerreichung attestiert werden. Einzig im Fall des Items „Einschätzung der Entfernung und Geschwindigkeit heranfahrender Pkw“ lässt sich auch in der zweiten Nachbefragung kein signifikanter Effekt des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung belegen.

Subjektiv wahrgenommene Veränderungen zur Verkehrserziehung und der Einschätzung kindlicher Fähigkeiten (Abschnitt 4.4)

Neben rein quantitativen Prä- / Posttest-Fragen ohne expliziten Bezug zu KuV wurde den Eltern etwa zwei Monate nach dem KuV-Veranstaltungsbesuch auch die Möglichkeit gegeben, ihre subjektive Wahrnehmung zu möglichen Veränderungen ihrer Verkehrserziehung aufgrund des KuV-Besuchs in Freitexten (qualitativ) zum Ausdruck zu bringen.

Hinsichtlich der Einschätzung der Wichtigkeit von Verkehrserziehung für Kinder im Kindergartenalter und spezifischer Aspekte der Verkehrserziehung für Kinder dieses Alters, machen Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung in ihrer subjektiven Wahrnehmung häufiger als Nichtteilnehmer Veränderungen im Sinne einer Sensibilisierung für Verkehrserziehung aus, die sie auf den Besuch der KuV-Veranstaltung zurückführen.

Auch hinsichtlich der von den Eltern subjektiv wahrgenommenen Veränderungen ihrer Einschätzung von verkehrssicherheitsrelevanten Fähigkeiten von Kindern, berichtet die Prüfgruppe von einer Sensibilisierung durch die KuV-Elternveranstaltung, die im Einklang mit den Zielsetzungen von KuV steht. Dagegen berichtet die Kontrollgruppe nur selten von Veränderungen zwischen der Basisbefragung und der Befragung etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung.

Aus den selbstberichteten Aussagen lässt sich ableiten, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung insofern einen Eindruck hinterlassen hat, als das Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ bei den teilnehmenden Eltern auch längere Zeit nach der Veranstaltung noch präsent ist und sie durch den Besuch der KuV-Elternveranstaltung nachhaltig für das Thema „Verkehrserziehung“ und die entwicklungsbedingten Einschränkungen ihrer Kinder sowie die Gefahren, die damit verbunden sind, sensibilisiert wurden.

Exkurs: Allgemeine Charakterisierung der Residualgruppe

Bei den Angehörigen der Residualgruppe handelt es sich um Befragte zum Zeitpunkt t_0 , die an keiner Folgebefragung nach der KuV-Elternveranstaltung teilgenommen haben. Im Vergleich zur Prüfgruppe

- bringen Angehörige der Residualgruppe eine geringere allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung zum Ausdruck,
- zeigen bei drei von fünf Items eine geringere Zustimmung zu konkreten Verkehrserziehungsinhalten und
- in einem von drei Items eine geringere Schwierigkeitseinschätzung hinsichtlich der Fertigkeiten von Kindern im Straßenverkehr.

Dieses Antwortverhalten deutet auf eine in dieser Gruppe generell geringere Sensibilität für das Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ hin, die sich dann auch darin ausdrückt, nicht an weiteren Befragungen im Rahmen der Evaluation teilzunehmen.

KuV-Ziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“ (Kapitel 5)

Eine zentrale Zielsetzung von KuV ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern. Dieses Ziel soll erreicht werden, indem Eltern zu einem verkehrssichereren Verhalten mit ihren Kindern angehalten werden. Hinsichtlich der Erreichung dieses Programmziels zeichnen die Befunde folgendes Bild:

Häufigkeit von Verkehrssituationen (Abschnitt 5.1)

Hinsichtlich der Häufigkeit des Auftretens von vier unterschiedlichen Verkehrssituationen, die typisch für Kinder sind, zeigen sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe.

Zwischen der Basisbefragung vor der Elternveranstaltung und der zweiten Nachbefragung etwa zwei Monate nach der Veranstaltung treten für drei der vier erhobenen Verkehrssituationen signifikante Veränderungen in der Prüf- und in der Kontrollgruppe auf. Da hinsichtlich der Höhe der Veränderungen zwischen Prüf- und Kontrollgruppe jedoch keine signifikanten Unterschiede festzustellen sind, können diese nicht plausibel auf den Besuch der Elternveranstaltung zurückgeführt werden.

Auch in der subjektiven Wahrnehmung der Eltern werden bezüglich der betrachteten Verkehrssituationen keine Veränderungen aufgrund der KuV-Teilnahme berichtet.

Fußgängerverhalten zusammen mit Kindern (Abschnitt 5.2)

In der Basisbefragung berichtet die Kontrollgruppe die Umsetzung aller in den Items beschriebenen Situationen als Fußgänger zusammen mit einem Kind häufiger als die Prüfgruppe. Die Unterschiede sind allerdings nur für die Items „Das Kind an die Hand nehmen“ und „Das Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ signifikant.

Durch die Änderungsmessungen anhand eines Prä- und zweier Posttests, können hinsichtlich der Items zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit einem Kind im Straßenverkehr, vereinzelte Wirkungen des KuV-Besuchs festgestellt werden. Kurzfristig kann auf Basis der Veränderungsmessung dem Programm „Kind und Verkehr“ dabei keine Wirkung im Sinne eines Einflusses auf ein verkehrssichereres Verhalten von Eltern mit Kindern als Fußgänger bescheinigt werden. Langfristig lassen sich für zwei Verhaltensweisen („Kind geht von der Fahrbahn entfernt“ und „Mehrere nach links und rechts schauen“) im Vergleich zur Kontrollgruppe signifikant stärkere Verbesserungen im verkehrssichereren Verhalten als Fußgänger mit Kindern nachweisen. Hinsichtlich „An Ampeln nur bei ‚Grün‘ über die Straße gehen“ bleibt das berichtete Verhalten in der Prüfgruppe über die Zeit stabil, während es sich in der Kontrollgruppe tendenziell verschlechtert. Alle diese Effekte lassen sich mit dem KuV-Besuch der Prüfgruppe in Verbindung bringen.

Zudem zeigt sich in den qualitativ erhobenen Selbstreports der Eltern, dass die Teilnahme an einer KuV-Elternveranstaltung in der subjektiven Wahrnehmung der Befragten durchaus etwas bewirkt. Etwa ein Viertel der Teilnehmer an einer KuV-Veranstaltung – und damit signifikant mehr als in der Kontrollgruppe – gibt an, etwas in ihrem Verhalten als Fußgänger zusammen mit ihrem Kind verändert zu haben. Diese subjektiv wahrgenommene Wirkung des Veranstaltungsbesuchs kann als Erfolg von KuV gewertet werden.

Beaufsichtigung des Spielbereichs (Abschnitt 5.3)

Die Betrachtung der Items zur Beaufsichtigung des Verhaltens im Spielbereich zum Zeitpunkt t_0 , also noch vor der Elternveranstaltung, zeigt, dass die

Eltern für alle abgefragten Aspekte bereits eine sehr hohe Durchführungshäufigkeit berichten. Wie der bivariate Vergleich der Untersuchungsgruppen hinsichtlich des Verhaltens im Spielbereich bereits erwarten lässt, zeigen sich multivariat diesbezüglich keine signifikanten Unterschiede zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe.

Kurzfristig können mittels Prä- / Posttests keine Wirkungen des Programms „Kind und Verkehr“ hinsichtlich des Aufzeigens und der Kontrolle der Einhaltung der Grenzen im verkehrsfreien Raum und im Verkehrsraum sowie der Überprüfung des Spielbereichs auf Gefahren festgestellt werden. Langfristig zeigt sich eine Art präventive Wirkung von KuV dahingehend, dass Teilnehmer an der Elternveranstaltung weniger häufig eine verringerte Grenzsetzung des Spielbereichs berichten als Nichtteilnehmer.

In den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen der Eltern kommt zum Ausdruck, dass in der Prüfgruppe vergleichsweise mehr Personen angeben, ihre Beaufsichtigung des Spielbereichs geändert zu haben. Während KuV-Teilnehmer von mehr Grenzsetzungen und Regeln hinsichtlich des Spielbereichs berichten, zeigt sich ein verkehrsunversicherteres Aufsichtsverhalten dahingehend, dass der Spielbereich seltener kontrolliert wird, im Vergleich häufiger bei der Kontrollgruppe.

Mitnahme von Kindern im Pkw (Abschnitt 5.4)

Vor der KuV-Veranstaltung geben alle Untersuchungsgruppen etwa gleich häufig an, Kinder im Pkw mitzunehmen. Diesbezüglich zeigt sich kein statistisch signifikanter Unterschied zwischen Prüf-, Kontroll- und Residualgruppe.

Bei der Betrachtung der Prä- / Post-Messungen lässt sich festhalten, dass anhand der abgefragten Items zur Kindersicherung im Pkw weder kurz- noch langfristige Verhaltensänderungen der Besucher der Elternveranstaltung festgestellt werden können, die auf die KuV-Teilnahme zurückzuführen sind. Dies begründet sich vor allem mit dem bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung stark ausgeprägten sicherheitsbewussten Verhalten der Befragten, das kaum Raum für Veränderungen hin zu verkehrssichereren Verhaltensweisen bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zum Zeitpunkt der ersten bzw. zweiten Nachbefragung bietet.

Subjektiv wahrgenommene, die Verkehrssicherheit der Kinder verbessernde Veränderungen werden dennoch von knapp 8 % der Eltern, die an einer KuV-Veranstaltung teilgenommen haben, berichtet und auf die Veranstaltungsteilnahme zurückge-

führt. Nichtteilnehmer an KuV erwähnen entsprechende Veränderungen nur vereinzelt.

Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen (Abschnitt 5.5)

Die Untersuchungsgruppen unterscheiden sich zum Zeitpunkt der Basisbefragung im bivariaten Vergleich hinsichtlich der Nutzung fast aller abgefragten Arten von Spielfahrzeugen signifikant voneinander. In der Prüf- und der Kontrollgruppe geben zum Zeitpunkt der Basisbefragung jeweils mehr als die Hälfte der Befragten nicht mehr als drei genutzte Spielfahrzeuge an. Bezüglich der Anzahl von Spielfahrzeugen kann kein verallgemeinerbarer Unterschied zwischen den Untersuchungsgruppen nachgewiesen werden.

Bezüglich des Verhaltens mit Spielfahrzeugen zeigt sich kurzfristig keine Wirkung des Potentials von KuV, wenn hierzu eine Prä- / Post-Messung herangezogen wird. Die langfristige Zunahme der Überprüfung der Sicherheit von Spielfahrzeugen ist bei Teilnehmern an der KuV-Elternveranstaltung dagegen stärker ausgeprägt als bei den Nichtteilnehmern. Dieser Unterschied kann auf den Besuch der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden.

In den subjektiv wahrgenommenen Veränderungen zeigt sich kaum eine Verhaltensänderung. Allerdings nimmt dennoch die Prüfgruppe in ihrer subjektiven Einschätzung signifikant häufiger eine Veränderung hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Unfallprävention bei der Nutzung von Spielfahrzeugen aufgrund des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung wahr als Eltern der Kontrollgruppe.

Insgesamt lässt sich für die KuV-Zielsetzung „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“ feststellen, dass die Wirkung des Programms nur schwer mittels quantitativer Prä- / Posttests, die den Einfluss vieler weiterer Variablen konstant halten, messbar ist. Sehr häufig bringen die Eltern bereits vor dem Besuch der KuV-Veranstaltung ein sehr hohes Sicherheitsbewusstsein zum Ausdruck („Deckeneffekt“), das wenig Spielraum für eine quantitative Veränderungsmessung, hin zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit, lässt.

Anhand der subjektiv von den Eltern wahrgenommenen und mittels Freitexten (qualitativ) berichteten und explizit auf den KuV-Veranstaltungsbesuch bezogenen Veränderungen, lässt sich dagegen sehr wohl ein längerfristig wirkender Einfluss des Veranstaltungsbesuchs auf das verkehrssicherheitsrelevante Verhalten der Eltern (Outcome)

behaupten. Diesem kann dann wiederum eine Verkehrssicherheit erhöhende Wirkung für die betroffenen Kinder (Impact) unterstellt werden.

KuV-Ziel „Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung“ (Kapitel 6)

Zusammenfassend betrachtet lässt sich anhand der nachfolgend referierten Befunde festhalten, dass KuV die elterliche Verkehrserziehung nachweislich unterstützt.

Beurteilung der Elternveranstaltung (Abschnitt 6.1)

Den Moderatoren und dem Programm KuV gelingt es offensichtlich, den Großteil der teilnehmenden Eltern derart anzusprechen, dass sie zum Ausdruck bringen, etwas Neues gelernt sowie konkrete und in der Praxis umsetzbare Anregungen zur Verkehrserziehung erhalten zu haben. Außerdem werden die Erwartungen der Teilnehmer weitgehend erfüllt und sie empfehlen die Veranstaltungsteilnahme weiter. Insgesamt bewerten die Eltern die KuV-Veranstaltung mit einem „Notendurchschnitt“ von 1,6. Neun von zehn Befragten geben eine ausgesprochen positive Beurteilung der Unterstützung ihrer eigenen Verkehrserziehung durch KuV ab, indem sie diese als (sehr) hilfreich bezeichnen – nur in Einzelfällen kommt es zu einer negativen Beurteilung.

Allgemeine Veränderungen in der Verkehrserziehung (Abschnitt 6.2)

Weiterhin kann festgehalten werden, dass der Besuch der KuV-Elternveranstaltung nach den Angaben der Selbstreports der Befragten beim überwiegenden Teil der Teilnehmer bereits kurzfristig einen Einfluss auf deren Erziehungsverhalten oder ihre Einstellungen hat. Langfristig verursacht die KuV-Elternveranstaltung bei etwa einem Drittel der Teilnehmer allgemeine Änderungen in der Verkehrserziehung, durch die die Verkehrssicherheit ihrer Kinder erhöht wird. Bei der Mehrheit der Teilnehmer induziert der Besuch der KuV-Elternveranstaltung also eine Änderung in der Verkehrserziehung. Damit wird KuV für die Eltern verhaltensrelevant.

Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ und „Verkehrserziehung“ und Austausch darüber (Abschnitt 6.3)

Insgesamt ist davon auszugehen, dass sich die Teilnehmer an der Elternveranstaltung im Nachgang weiter mit den dort vermittelten Themen beschäftigen. Im Mittel geschieht dies etwa drei Mal in den ersten beiden Wochen nach der KuV-Veranstaltung. Längerfristig beschäftigen sich Besucher der Elternveranstaltung häufiger mit den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung“ als die Kontrollgruppe.

Außerdem tauschen sich die Prüfgruppenangehörigen im Mittel auch zwei Mal mit anderen Personen über die infrage stehenden Themen aus. Allerdings geschieht dies augenscheinlich vor allem direkt nach der Elternveranstaltung: Zwei Monate nach der Veranstaltung haben sich die Befragten zumeist nicht häufiger damit auseinander gesetzt oder darüber ausgetauscht als bereits zwei Wochen danach.

Beurteilung des KuV-Informationsmaterials (Abschnitt 6.4)

Im Rahmen von KuV haben neun von zehn Teilnehmern und etwas weniger als die Hälfte der Nichtteilnehmer Informationsmaterialien erhalten. Diese werden vom überwiegenden Teil der Eltern auch angesehen, wobei kurz nach der Elternveranstaltung Nichtteilnehmer die Broschüren häufiger genutzt haben als Teilnehmer. Von den Nutzern des Informationsmaterials wird dieses überwiegend positiv beurteilt. Dennoch bringt etwa ein Fünftel der Befragten zum Ausdruck, die Informationsmaterialien als nur zum Teil oder weniger hilfreich zu finden. Als Grund dafür wird hauptsächlich genannt, dass die Informationsmaterialien nicht auf die eigene Situation zutreffen. Hier deutet sich Optimierungsbedarf an. Die zu KuV eingeladenen Personen reichen die erhaltenen Informationsmaterialien im Mittel an eine andere Person weiter. Insgesamt erreichen die KuV-Materialien sowohl unter Teilnehmern als auch unter Nichtteilnehmern durchschnittlich etwa zwei Personen. Dabei gibt es einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit und der Anzahl der Personen, an die die Informationsmaterialien weitergegeben werden: Von Nichtteilnehmern wurden die Broschüren zwei Monate nach der Elternveranstaltung häufiger an keine Person weitergegeben, als von Teilnehmern.

Informationsverhalten von Eltern, Eignung des Formats und (Nicht-)Teilnahmegründe (Kapitel 7)

Informationsverhalten der Eltern (Abschnitt 7.1, Abschnitt 7.2)

Alles in allem deutet sich hinsichtlich des Informationsverhaltens der Eltern schon in der Basisbefragung ein Zusammenhang mit dem späteren Besuch der KuV-Elternveranstaltung an: Spätere KuV-Teilnehmer zeigen schon zu diesem Zeitpunkt eine höhere Affinität, sowohl zum Besuch von Informationsveranstaltungen als auch zur Nutzung anderer Informationskanäle zu Erziehungsthemen, als Angehörige der späteren Kontroll- und Residualgruppe.

Eltern in der Prüfgruppe haben sich bereits in der Vergangenheit vergleichsweise am häufigsten über Verkehrserziehung informiert. Auffällig ist hierbei einmal mehr die verstärkte Neigung der Prüfgruppe zum Besuch von Informationsveranstaltungen.

Eltern mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss informieren sich zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ eher über Gespräche in der Familie und soziale Medien, während Personen mit vergleichsweise höherer Schulbildung hierzu eher Gespräche mit Experten und / oder Infoveranstaltungen heranziehen. Eltern ohne Migrationshintergrund nutzen in diesem Zusammenhang vermehrt Gespräche mit Eltern gleichaltriger Kinder und Experten, den Besuch von Infoveranstaltungen und sonstige Informationsquellen. Befragte mit Migrationshintergrund greifen dagegen vermehrt auf Informationsseiten im Internet und soziale Medien zurück. Die Befunde zum Informationsverhalten hinsichtlich der Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ sprechen für das Vorliegen eines Mittelschichtbias unter den KuV-Teilnehmern hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund.

Als dominierender Anlass, sich über „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zu informieren, wird in allen Untersuchungsgruppen das eigene Interesse am Thema genannt. Befragte der Prüfgruppe erwähnen in diesem Zusammenhang tendenziell häufiger das Interesse bzw. Fragen des Kindes und signifikant häufiger das Angebot interessanter Materialien als Befragte der Kontroll- und Residualgruppe.

Hinsichtlich weiterer Möglichkeiten der Informationsgewinnung zum Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zeigt sich, dass sich beinahe acht von zehn Befragten vorstellen können, eine Informationsveranstaltung für Eltern

und Kinder gemeinsam zu besuchen. Die Angehörigen der Prüfgruppe zeigen sich durchweg als am aufgeschlossenen für weitere potenzielle Informationswege. Insbesondere sind sie zu einem größeren Anteil als die Befragten der Kontroll- und Residualgruppe bereit, Veranstaltungen gemeinsam für Kinder und Eltern, Vorträge von Experten oder öffentliche Aktionstage zu besuchen. Auch diese Befunde unterstreichen die Selektivität der für die spätere KuV-Teilnahme erreichten Eltern.

Beurteilung der Eignung von Elternveranstaltungen (Abschnitt 7.3)

Ein weit überwiegender Teil der Befragten in allen Untersuchungsgruppen hält eine Elternveranstaltung prinzipiell für geeignet, um sich über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ bzw. „Verkehrserziehung“ zu informieren. Knapp die Hälfte der Befragten, die eine Elternveranstaltung ungeeignet finden, bringt zum Ausdruck, dass sie Informationen über Verkehrssicherheitsthemen nicht benötigen würden. Etwa zwei Drittel der Eltern in Prüf- und Kontrollgruppe wünschen sich während einer Elternveranstaltung das Angebot einer Kinderbetreuung. Den beliebtesten Zeitpunkt für eine Elternveranstaltung stellen Spätnachmittagstermine dar. Die Verteilung der weiteren bevorzugten Tageszeiten für eine Elternveranstaltung gliedert sich derart, dass im Tagesverlauf spätere Termine jeweils gegenüber früheren Terminen präferiert werden.

(Nicht-)Teilnahmegründe der Eltern (Abschnitt 7.4)

Bereits zum Zeitpunkt der Basisbefragung vor der Elternveranstaltung planen über 80 % der späteren Teilnehmer, die KuV-Veranstaltung zu besuchen.

Als Hauptgründe für eine spätere Nichtteilnahme werden ex ante, also im Vorfeld der Elternveranstaltung, Zeitgründe, fehlende Kinderbetreuung und ein bereits früher erfolgter KuV-Besuch genannt. Auch ex post wird die fehlende Zeit von knapp der Hälfte der Kontrollgruppenangehörigen als Grund für die Nichtteilnahme vorgebracht. Fast drei von zehn Nichtteilnehmern verweisen auf eine fehlende Kinderbetreuung. An dritter Stelle der Rangreihe der Gründe für die Nichtteilnahme an der Elternveranstaltung steht der Ausfall der Veranstaltung.

Die von Teilnehmern an der Elternveranstaltung ex post, also nach der Durchführung der Elternveranstaltung, genannten Teilnahmegründe sind vor allem durch persönliches Interesse, persönliche Ak-

tualität der Vorbereitung auf den Schulweg des Kindes, das Einholen von Informationen zu entwicklungsbezogenen Fähigkeiten von Kindern und durch die Ansprache durch eine ausgebildete Person geprägt. Bei Eltern, die schon zum Zeitpunkt der Basisbefragung planen, an der Veranstaltung teilzunehmen, zeigt sich eine größere intrinsische Motivation als bei Personen, die sich relativ spontan für eine Teilnahme entscheiden.

Die Befunde bezüglich der KuV-Elternveranstaltung sind mit Studienergebnissen zur Familienbildung vergleichbar: Personen, die solche Angebote nicht oder nur selten nutzen, geben als Hauptgrund ebenfalls an, keinen Bedarf an einem solchen Angebot oder zu wenig Zeit zu haben (vgl. NEUMANN, SMOLKA 2016: 53).

Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“ (Kapitel 8)

Berücksichtigung relevanter Themen (Abschnitt 8.1)

Relevante Themen werden bei der Umsetzung im Großen und Ganzen adäquat berücksichtigt. Die grundlegenden Module und diejenigen, welche die vorwiegenden Lebensbereiche der Kinder abdecken – nämlich die Verkehrsbeteiligung als Fußgänger, Mitfahrer im Auto und Gefahren im Wohnumfeld – werden bei bis zu ca. 96 % der Veranstaltungen umgesetzt.

Die Auswahl der Themen der Veranstaltung erfolgt außerdem zum Großteil wie vorgesehen in Absprache mit den Eltern und der Einrichtung. Dennoch werden bei einem Viertel der Veranstaltungen die Themen nur aufgrund der Erfahrungswerte des Moderators ausgewählt. In diesem Punkt sollten die Moderatoren dahingehend sensibilisiert werden, ihre Erfahrungswerte immer wieder mit der konkreten Situation der Eltern oder der Einrichtung abzugleichen.

Moderation als Kommunikationsform (Abschnitt 8.2)

Die Kommunikation in der Elternveranstaltung erfolgt angemessen und Problemlösungen werden ausreichend dargestellt: Die Moderatoren nutzen ein breites Spektrum von Moderationsmethoden und Medien, was von den Eltern weit überwiegend positiv aufgenommen wird. Die Eltern bewerten die Moderatoren in der quantitativen formativen Evaluation positiv.

Rahmenbedingungen der Veranstaltungen (Abschnitt 8.3)

Auch in den Rahmenbedingungen entspricht die Umsetzung der KuV-Elternveranstaltungen hinsichtlich Veranstaltungsdauer, Teilnehmerzahl, Zielgruppe etc. insgesamt den Vorgaben und Empfehlungen des DVR.

Allgemeines Lob und Kritik an der Veranstaltung (Abschnitt 8.4)

Insgesamt kann eine ausgesprochen positive Beurteilung der Elternveranstaltungen durch die Eltern festgehalten werden. Hinsichtlich Lob und Kritik der Eltern überwiegen deutlich die Angaben dazu, was an der Veranstaltung besonders gut gefallen hat, gegenüber jenen dazu, was nicht gut gefallen hat. Besonders gelobt werden die Art und Weise der Erklärung durch den Moderator, die Praxisnähe und Beispiele sowie der Erhalt neuer Informationen. Innerhalb der negativen Aspekte lässt sich kein zentraler Kritikpunkt erkennen, vielmehr gibt es eine große Bandbreite von Nennungen, die jeweils nicht besonders oft vorgetragen werden. Am häufigsten wird der Moderator selbst oder seine Art und Weise des Vortragens kritisiert. Dies ist ein Umstand, dem jedoch nicht mithilfe einer zentralen Wirkungsevaluation entgegengewirkt werden kann. Vielmehr bräuchte es diesbezüglich direkte Feedbackkanäle von den Teilnehmern an die Moderatoren selbst, damit Moderatoren individuelle Schwächen erkennen und daran arbeiten können.

Die referierten Befunde legen die Einschätzung nahe, dass die Umsetzungstreue des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ durch das Verhalten der Moderatoren weitgehend gewährleistet wird.

Kind und Verkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung (Kapitel 9)

Beschreibung der in KuV tätigen Moderatoren (Abschnitt 9.1)

Die Struktur der Umsetzerverbände spiegelt sich in der Stichprobe der befragten Moderatoren in angemessener Weise wider. Zwei Drittel der befragten Moderatoren hat im Jahr 2017 eine KuV-Veranstaltung durchgeführt. Mittlerweile inaktive Moderatoren waren im Mittel vor längerer Zeit zum letzten Mal aktiv (2015) als gegenwärtig pausierende (2016). Von den befragten Moderatoren engagieren sich die zurzeit Pausierenden mit im Mittel zwölf Jahren am längsten in KuV. Aktive Mode-

ratoren sind im Mittel seit neun Jahren tätig. Die Verweildauer in KuV ist unter den nicht mehr aktiven Moderatoren am kürzesten (7,5 Jahre; alle Angaben beziehen sich auf Mediane).

Aktuell pausierende oder mittlerweile inaktive Moderatoren begründen ihre (vorübergehende) Inaktivität vor allem mit dem subjektiv wahrgenommenen mangelnden Interesse von Einrichtungen; private und berufliche Gründe sowie ein subjektiv wahrgenommenes mangelndes Interesse der Eltern werden fast genauso oft erwähnt.

Ein nennenswerter Anteil der Moderatoren – zwischen 8,8 % und knapp 30,0 % der derzeit Aktiven und Pausierenden – will in naher Zukunft sein Engagement in KuV beenden. Mit einer weiterhin stabilen Beteiligung kann nur von etwa 70 % der aktiven und pausierenden Moderatoren gerechnet werden. Drei Viertel der Befragten, die zeitnah ihre KuV-Moderatorentätigkeit beenden wollen, beabsichtigen dies aus privaten Gründen. Die Unzufriedenheit mit der Tätigkeit oder dem Programm spielt hier so gut wie keine Rolle.

Etwa zwei Drittel der befragten Moderatoren setzt ausschließlich Elternveranstaltungen um, drei von zehn KuV-Moderatoren veranstalten daneben auch Direktansprachen. Ein Drittel der Moderatoren, die keine Direktansprache durchführen, wären aufgrund ihrer Fortbildungsteilnahme dazu berechtigt. Über 60 % der noch nicht fortgebildeten Moderatoren sind an einer Fortbildung interessiert. Am häufigsten steht die fehlende Mindestanzahl an Veranstaltungen der Teilnahme an einer Fortbildung entgegen.

Die Ehrenamtlichen im Programm „Kind und Verkehr“ sind zum überwiegenden Teil erwerbstätig, üben ihre Moderatorentätigkeit also neben dem Beruf aus. Über die Hälfte der Moderatoren hat einen beruflichen Hintergrund als (Verkehrs-)Polizist. Etwas mehr als ein Viertel der Befragten übt die Moderatorentätigkeit zumindest zum Teil dienstlich aus.

Der Großteil der KuV-Moderatoren (71,9 %) ist auch in weiteren Zielgruppenprogrammen zur Verkehrssicherheit engagiert. Dabei werden vor allem die beiden DVW-Programme „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS, vgl. Teil II dieses Berichts) und „Aktion junge Fahrer“ (AjF, vgl. FUNK, ROSSNAGEL, BENDER 2018) sowie Programme für die Zielgruppe der Senioren genannt.

Die befragten KuV-Moderatoren sind im Durchschnitt 56 Jahre alt und zu etwa drei Viertel männlich.

Beurteilung der Programmmaterialien (Abschnitt 9.2.1)

Mehr als sechs von zehn Moderatoren nutzen nach eigener Aussage „immer“ die vom DVR zur Verfügung gestellten Einladungsblätter für ihre KuV-Veranstaltungen. Ansonsten geht die Einladung häufiger von der Einrichtung aus oder die Moderatoren nutzen eigene Einladungsschreiben. Als Grund für die andere Bewerbung von KuV wird vor allem angeführt, dass die eigene Art der Werbung effektiver ist und den Befragten die zur Verfügung gestellten Einladungsblätter zu unpersönlich sind.

Nur jeder fünfte Moderator stimmt der Geeignetheit der DVR-Medien „voll und ganz“ zu, weitere 41,3 % stimmen ihr „eher“ zu. Die genannten Gründe, warum diese Medien als nicht geeignet angesehen werden, streuen stark. Am häufigsten wird von den Moderatoren vorgebracht, dass die Aufmachung nicht ansprechend bzw. zeitgemäß sei.

Das Moderatorenhandbuch wird von ca. 84 % der aktiven und pausierenden Moderatoren als hilfreich beurteilt. Die Inhalte des Moderatorenhandbuchs sind für die Moderatoren relevant und werden von diesen weitgehend genutzt. Nur 14,2 % der Moderatoren bemängeln fehlende Aspekte im Moderatorenhandbuch. Von 35 Personen liegen dazu Themenvorschläge vor, wobei es sich meist um Einzelnennungen handelt.

Beurteilung von Programminhalt und -aufbau (Abschnitt 9.2.2)

Inhalt und Aufbau des Programms „Kind und Verkehr“ werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren als positiv bewertet. Am kritischsten wird – von etwa einem Fünftel der Moderatoren – in diesem Zusammenhang der modulare Aufbau von KuV gesehen. Allerdings liegen nur von 36 Befragten Angaben zu den Gründen hierfür vor. Darunter wird am häufigsten (n = 23) bemängelt, dass das Modulsystem zu unflexibel / starr sei.

Etwa sechs von zehn Moderatoren sehen keine Themen, die in den Modulen nicht behandelt werden, aber für Eltern wichtig wären. Weniger als ein Fünftel der Moderatoren macht solche Themen aus und mehr als ein Fünftel weiß auf diese Frage keine Antwort. Die von 41 Personen vorgeschlagenen weiteren Themen finden sich jedoch zum Teil schon in den vorhandenen Modulen. Eine Überarbeitung von bestimmten Modulen halten etwa 13 % der Moderatoren für nötig, nur jeder Zwanzigste hält einzelne Module für unnötig.

Gewinnung von Einrichtungen und Erreichung von Eltern (Abschnitt 9.2.3)

Im Durchschnitt haben die Moderatoren im Jahr 2017 bis zum Befragungszeitpunkt vier Veranstaltungen durchgeführt und planen für den Rest des Jahres noch ein bis zwei Elternveranstaltungen. Bei etwas mehr als der Hälfte der aktiven Moderatoren ist im Jahr 2017 noch keine Veranstaltung abgesagt worden oder ausgefallen. Die Hauptgründe für das Nichtzustandekommen von geplanten Veranstaltungen werden bei den Eltern gesehen (mangelndes Interesse und mangelnde Zeit).

KuV-Veranstaltungen ergeben sich vor allem aufgrund bereits bestehender Kontakte und der gezielten Ansprache von Kindergärten in der Umgebung. Die seit einigen Jahren sinkenden Umsetzungszahlen des Programms und die Selektivität von KuV hinsichtlich Schulbildung und Migrationshintergrund spiegeln sich auch in der Wahrnehmung der Moderatoren wider.

Als ausschlaggebende Gründe für die Schwierigkeit, Kindertagesstätten für KuV zu gewinnen, gelten, dass Kita-Mitarbeiterinnen für KuV Überstunden machen müssen, ein häufiger Personalwechsel in den Kitas stattfindet und die Einrichtungen keine Zeit für Verkehrserziehungsprogramme mehr haben. Ein Fünftel der Moderatoren, die bei der Gewinnung von Kitas Schwierigkeiten sehen, macht auch einen geringer gewordenen Stellenwert von Verkehrserziehung in den Einrichtungen aus.

Mehr als die Hälfte der Befragten setzt bereits Maßnahmen um oder hat entsprechende Ideen, um Kitas leichter für KuV zu gewinnen. Bei den bereits umgesetzten Maßnahmen zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen wird am häufigsten die Kombination von Elternveranstaltungen mit Programmen für Kinder oder Praxisübungen für Kinder berichtet. Als Idee für Maßnahmen, um Einrichtungen leichter für KuV zu gewinnen, wird vornehmlich die Öffentlichkeitsarbeit für das Programm, wie etwa mediale Werbung, genannt.

Hinsichtlich der schwierigen bzw. schwieriger gewordenen Erreichbarkeit der Eltern durch KuV sind sich die Moderatoren über die ausschlaggebenden Gründe weitgehend einig: Demnach hätten Eltern allgemein ein geringes Interesse an Elternabenden bzw. Elternveranstaltungen dieser Art, hätten zu wenig Zeit, würden den Nutzen nicht erkennen, den sie vom Besuch einer KuV-Veranstaltung haben könnten, und hätten allgemein ein geringes Interesse an den Themen „Verkehrserziehung“ / „Verkehrssicherheit von Kindern“. Auch die befragten Kindertagesstätten, in denen eine KuV-Eltern-

veranstaltung stattgefunden hat, teilen die Einschätzung der Moderatoren, dass es in den letzten Jahren schwerer geworden sei, Eltern für eine Veranstaltung zur „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“ zu gewinnen.

Knapp weniger als die Hälfte der Moderatoren setzt bereits Maßnahmen um, oder hat Ideen, wie Eltern besser erreicht werden können. Die meisten Moderatoren, die bereits entsprechend aktiv sind, berichten davon, Kinder in die Veranstaltung mit-einzubeziehen. Als entsprechende Ideen äußern die Moderatoren, wie auch bei der leichteren Gewinnung von Einrichtungen, vor allem, dass mehr Öffentlichkeitsarbeit und Werbung erfolgen sollte.

Schwer erreichbare Eltern stellen die Moderatoren vor große Probleme. Zwar haben zahlreiche Moderatoren hierzu Ideen oder beschreiben bereits umgesetzte Maßnahmen. Zwei Drittel der Befragten äußern jedoch, dazu keine Idee zu haben. Unter den bereits umgesetzten einschlägigen Maßnahmen findet sich vor allem der Einsatz von Dolmetschern, sowohl professionellen als auch anwesenden fremdsprachigen Eltern oder Erzieherinnen. Unter den Ideen für Maßnahmen finden sich auch bereits von (anderen) Moderatoren schon umgesetzte Maßnahmen.

Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit (Abschnitt 9.2.4)

Besonders gelungen findet etwa die Hälfte der hierzu antwortenden Moderatoren den Inhalt und den Aufbau von KuV. Zur Frage, was ihnen am Programm nicht gut gefällt, machen nur etwa 30 % der Moderatoren eine Angabe. Am häufigsten werden – von etwa einem Fünftel der sich hierzu äussernden Moderatoren – veraltete Medien kritisiert. Eine Meinung dazu, was am Programm „Kind und Verkehr“ verbessert werden sollte, äußern 38,6 % der Befragten. Wie bereits bei den nicht gelungenen Programmaspekten, bei denen die KuV-Medien am häufigsten genannt werden, werden diese entsprechend auch am häufigsten für verbesserungswürdig gehalten.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KuV-Moderatoren (84,5 %) mit ihrer Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa 70 % der aktiven Moderatoren bezeichnen sich als durch die Moderatorentätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Etwas mehr als ein Fünftel empfinden ihr Engagement jedoch „teilweise“ und 6,4 % sogar als „eher“ oder „sehr“ belastend.

Zufriedenheit der KuV-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen (Abschnitt 9.3)

Der Großteil der Moderatoren – jeweils ca. 70 % oder mehr – bringt zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Umsetzerverband, der Unterstützung bei der Vorbereitung, Dokumentation und Abrechnung einer Veranstaltung „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Hinsichtlich der Höhe der Aufwandsentschädigung äußert jedoch nur etwas mehr als die Hälfte der Befragten Zufriedenheit. Etwas weniger als ein Fünftel ist diesbezüglich teilweise zufrieden und unter knapp drei von zehn Moderatoren herrscht Unzufriedenheit.

Etwa 41 % der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KuV-Moderatoren wünschen sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen.

Hinsichtlich der Beurteilung der innerverbandlichen Kommunikation wird aus verbandsorganisatorischen Gründen zwischen den Moderatoren der DVW und den Moderatoren anderer Umsetzerverbände unterschieden:

- Für die aktiven und pausierenden Moderatoren von ACE, ADAC, ARCD, BVF und VCD wird in nahezu allen Fällen ein Ansprechpartner im Umsetzerverband wahrgenommen. Etwas mehr als ein Drittel der Nicht-DVW-Moderatoren, die einen Ansprechpartner haben, hatten zu diesem in den letzten zwölf Monaten keinen Kontakt. Im Kontaktfall ging es meist um Abrechnungsfragen. Insgesamt beurteilen die im Jahr 2017 aktiven oder pausierenden Moderatoren, die nicht der DVW angehören, die Betreuung durch ihren Umsetzerverband als sehr gut. Annähernd neun von zehn Befragten vergeben die Noten „Sehr gut“ oder „Gut“. Hatte ein Moderator im letzten Jahr keinen Kontakt zur Ansprechperson, so wird die Betreuung im Durchschnitt signifikant schlechter bewertet, als wenn Kontakt bestand.
- Der Großteil der DVW-Moderatoren gibt an, sich bei Fragen zu ihrer Moderatorentätigkeit an die Landesverkehrswacht zu wenden. Von allen KuV-Moderatoren der DVW weiß etwa ein Drittel nicht, dass es auf der Organisationsebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt. Wenn DVW-Moderatoren ihre Ansprechpartner auf der örtlichen, Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen. Die DVW-Moderatoren beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird besser beurteilt als jene auf der Landes-

ebene, und diese wiederum etwas positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen ohne Kontakt zur Ansprechperson auf der jeweiligen Organisationsebene in den letzten zwölf Monaten, bewerten dabei die Betreuung schlechter als Personen mit entsprechendem Kontakt.

17.2 Gesamtfazit der Wirksamkeit von KuV

Die Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ hinsichtlich seiner Wirksamkeit auf die Einstellungen und das Verhalten der Zielgruppe Eltern mit Kindern im Kindergarten hat eine Vielzahl von Einzelbefunden erbracht, die nachfolgend strukturiert und zusammenfassend bewertet werden sollen.

In den Kapiteln 4, 5 und 6 des vorliegenden Evaluationsberichtes wird die Wirkung von KuV hinsichtlich der Erreichung von drei Programmzielen getestet:

- Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder (Kapitel 4)

Bezüglich dieses KuV-Ziels trifft das Programm auf ein Zielpublikum, das bereits vor der Elternveranstaltung die Wichtigkeit von Verkehrserziehung sehr stark zum Ausdruck bringt. Folglich fällt es der quantitativen Prä- / Posttestung schwer, kurz- und langfristige Wirkungseffekte der Besuchs der KuV-Elternveranstaltung auszumachen (sog. „Deckeneffekt“). Das Gleiche gilt für generelle Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern.

Kurz- und langfristige Effekte des Veranstaltungsbesuchs lassen sich dagegen bei der elterlichen Einschätzung der Fähigkeiten von Kindern hinsichtlich der Beachtung des Verkehrs beim Spielen und der Beherrschung von Spielfahrzeugen ausmachen.

In der subjektiven Einschätzung der Eltern lässt sich durchgehend eine bei KuV-Teilnehmern stärkere Wahrnehmung von Veränderungen im Sinne des Zielgruppenprogramms nachweisen. Dies gilt für die allgemeine Wichtigkeit von Verkehrserziehung, spezifische Aussagen dazu und die Einschätzung der Fähigkeiten von Kindern. Die Fragen nach möglichen Verhaltensänderungen werden bei den Prüfgruppenangehörigen im Fragentext explizit auf die Veranstaltungsteilnahme, in der Kontrollgruppe auf keinen bestimmten Anlass, bezogen. Die selbstberichteten, subjektiv wahrgenommenen Veränderungen lassen sich somit als Wirkungs-

nachweis des Veranstaltungsbesuchs interpretieren.

➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern (Kapitel 5)

Neben der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen, von denen ex ante nicht zu erwarten war, dass sie sich aufgrund des Besuchs einer KuV-Veranstaltung ändern würde, steht in diesem Kapitel die Prüfung der Wirksamkeit von KuV hinsichtlich zentraler inhaltlicher Themenkomplexe im Mittelpunkt, die in unterschiedlichen Programmmodulen explizit angesprochen werden: Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kindern (Modul K3), Beaufsichtigung des Spielbereichs (Modul K1), Mitnahme von Kindern im Pkw (Modul K2) und Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen (Modul K4).

Kurzfristig lässt sich in der quantitativen Analyse hinsichtlich keinem der inhaltlichen Schwerpunkte eine Verhaltensänderung nachweisen, die als Wirkung von KuV interpretiert werden könnte. Längerfristig zeigen sich dagegen durchaus interessante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe hinsichtlich konkreter, von den Eltern selbstberichteter Verhaltensänderungen, die auf den Besuch der KuV-Elternveranstaltung zurückgeführt werden können:

- KuV-Teilnehmer achten bei der Verkehrsteilnahme zusammen mit einem Kind als Fußgänger häufiger als Nichtteilnehmer darauf, dass das Kind nicht direkt am Fahrbahnrand läuft, dass vor der Fahrbahnüberquerung mehrmals nach links und rechts geschaut wird, und dass an Fußgängerampeln die Fahrbahn nur bei „Grün“ überquert wird.
- Hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs wirkt KuV insofern verkehrssicherheitsfördernd, als Teilnehmer die Grenzsetzung des Spielbereichs im verkehrsfreien und im Verkehrsraum im Zeitverlauf stärker beibehalten.
- In der längerfristigen Betrachtung überprüfen Teilnehmer an der KuV-Elternveranstaltung die Spielfahrzeuge ihrer Kinder regelmäßiger als die Nichtteilnehmer.

Die elterlichen Angaben zur Kindersicherung während der Mitfahrt im Pkw sind durch starke „Deckeneffekte“ geprägt, die einer weiteren quantifizierbaren Verbesserung des entsprechenden Elternverhaltens entgegenstehen.

In der subjektiven Wahrnehmung berichten die Eltern der Prüfgruppe hinsichtlich des gemeinsamen Verhaltens als Fußgänger, der Beauf-

sichtigung des Spielbereichs, der Kindersicherung im Pkw und dem Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen häufiger von Verhaltensänderungen, die sie auf die KuV-Teilnahme zurückführen, als Eltern der Kontrollgruppe. In der subjektiven Wahrnehmung der Eltern lässt sich also eine Wirkung von KuV hinsichtlich der infrage stehenden Verhaltensweisen belegen. Diese führen plausibler Weise mittelbar zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern.

➤ Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung (Kapitel 6)

Am Programm KuV teilnehmende Eltern bringen großteils zum Ausdruck, etwas Neues gelernt sowie konkrete und in der Praxis gut umsetzbare Anregungen zur Verkehrserziehung erhalten zu haben. Außerdem werden die Erwartungen der Teilnehmer weitgehend erfüllt und sie empfehlen die Veranstaltungsteilnahme weiter.

Neun von zehn Eltern beurteilen den Veranstaltungsbesuch als (sehr) hilfreich zur Unterstützung ihrer eigenen Verkehrserziehung.

Bei der Mehrheit der Teilnehmer induziert der Besuch der KuV-Elternveranstaltung also eine Änderung in der Verkehrserziehung. Damit wird KuV für die Eltern verhaltensrelevant.

Im Rahmen von KuV haben neun von zehn Teilnehmern und etwas weniger als die Hälfte der Nichtteilnehmer Informationsmaterialien erhalten. Diese werden vom überwiegenden Teil der Eltern auch angesehen. Von den Nutzern des Informationsmaterials wird dieses überwiegend positiv beurteilt.

Diese Befunde lassen sich zu folgender Zusammenfassung kondensieren:

- KuV erreicht weitgehend sein Ziel, Eltern für die Fähigkeiten ihrer Kinder zu sensibilisieren. Subjektiv stärker wahrgenommen wird sowohl die Wichtigkeit von Verkehrserziehung als auch die Sensibilisierung für kindliche Fähigkeiten.
- Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern – vermittelt über entsprechende Verhaltensänderungen der Eltern – erreicht KuV langfristig hinsichtlich einzelner, vom Programm adressierter inhaltlicher Aspekte, für das Fußgängerverhalten, die Beaufsichtigung des Spielbereichs und den Umgang mit Spielfahrzeugen. In allen diesen Bereichen sowie hinsichtlich der Kindersicherung im Pkw machen die Prüfgruppenangehörigen zudem subjektiv wahrgenommene Veränderungen aufgrund des Veranstaltungsbesuchs aus.

- Schließlich fühlen sich die an KuV teilnehmenden Eltern bei ihrer Verkehrserziehung unterstützt.

Zusammenfassend lässt sich aufgrund der Wirkungsevaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ vor diesem Hintergrund eine hinreichend erfolgreiche Ansprache von Eltern von Vorschulkindern im Sinne der Sensibilisierung und Unterstützung, mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit ihrer Kinder bescheinigen. Das einstellungs- und verhaltensändernde Potenzial von KuV zeigt sich dabei trotz verbreiteter „Deckeneffekte“ im Sinne bereits ausgeprägt verkehrssicherer Einstellungen und Verhaltensweisen der Eltern (z. B. hinsichtlich der Wichtigkeit von Verkehrserziehung oder der Kindersicherung im Pkw) und eines „Mittelschichtbias“ hinsichtlich des höchsten Schulabschlusses und des Migrationshintergrundes.

Meist handelt es sich bei den als statistisch signifikant berichteten Einzelbefunden der Wirkungsevaluation lediglich um (sehr) kleine Effekte, die einzeln betrachtet inhaltlich kaum bedeutsam erscheinen. Allerdings muss diese Einschränkung der praktischen Relevanz der gefundenen KuV-Wirkungen vor dem Hintergrund des für die Evaluation angemessenen methodisch-statistischen Zugangs sowie der beschriebenen „Deckeneffekte“ interpretiert werden. Der Nachweis von Programmwirkungen lässt sich dennoch hinsichtlich nahezu allen unterschiedenen Zieldimensionen, zumindest für die langfristige Wirkung und zumindest für hinreichende Teilmengen der das Anliegen von KuV operationalisierenden Fragen / Items im Fragebogen, letztlich führen. Somit erscheint die Ansprache von Eltern im Zuge der Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindergartenkindern auch zukünftig als sinnvoll und zielführend.

Durchgehend positiv fällt das qualitative Urteil der Eltern in Form selbstberichteter, subjektiv wahrgenommener Verhaltensänderungen aufgrund der Teilnahme an der KuV-Elternveranstaltung aus.

Die subjektiv wahrgenommenen Programmwirkungen scheinen auf den ersten Blick teilweise in Kontrast zu fehlenden Wirkungsnachweisen der mittels inhaltlicher Items gemessenen mehrmaligen Befragungen zu stehen. Allerdings können die von den Eltern berichteten Programmwirkungen auch als graduelle, subjektiv wahrgenommene und individuell relevante Veränderungen interpretiert werden, die allerdings seitens der Eltern in der Wiederholungsbefragung keine andere Wahl aus den vorgegebenen Antwortkategorien zu einzelnen Items rechtfertigen und deshalb bei dieser Art der quantitativen Messung keine Veränderung indizie-

ren. Auf den zweiten Blick erscheinen also die bei der Evaluation verwendeten Antwortskalen der einzelnen Items für die Veränderungsmessung möglicherweise als zu grob, die subjektive Wahrnehmung dagegen als deutlich feingliedriger.

Allerdings lassen sich die Befunde der subjektiven Wahrnehmung der KuV-Wirkungen durchaus auch kritisch hinterfragen. Denn das Hauptproblem des Programms und seiner Wirkungsmessung stellt die Selektivität der Besucher der KuV-Elternveranstaltung hinsichtlich Schulbildung, Migrationshintergrund („Mittelschichtbias“) und des Interesses an den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ dar und kann sich durchaus auch in den subjektiv wahrgenommenen Befunden der Evaluation niederschlagen: Große Teile der Befragten gehen mit verkehrssicherheits- und verkehrserziehungsaffinen Einstellungen und Verhaltensweisen in die KuV-Veranstaltung und bringen danach eine überwiegend positive subjektive Wahrnehmung der Wirkung des Veranstaltungsbesuchs zum Ausdruck. Die Evaluationsbefunde lassen sich deshalb durchaus auch so interpretieren, dass die positiven Erwartungen der am Programm teilnehmenden Eltern durch KuV erfüllt und ihre oft bereits stärker verkehrssicherheits- und verkehrserziehungsaffinen Einstellungen und Verhaltensweisen in der Veranstaltung bestätigt bzw. stabilisiert werden. Die Tatsache, dass KuV also keineswegs einem unwissenden Publikum, sondern vorgebildeten Teilnehmern präsentiert wird, die das Programm positiv bewerten und selbst angeben, durch die Teilnahme noch etwas an ihrer Verkehrserziehung zu verbessern, kann also durchaus auch als Bestätigung der hohen Qualität von KuV interpretiert werden.

Eine Abschwächung dieses Effektes wäre durch eine Verringerung der Selektivität, mithin eine Verbreiterung der Teilnehmerbasis, möglich. Die Einbeziehung von weniger verkehrssicherheits- und verkehrserziehungsaffinen Eltern in das Programm KuV verspräche dann auch stärkere und inhaltlich bedeutsamere Effekte in der quantitativen Wirkungsanalyse.

Zur Abschwächung des sog. „Mittelschichtbias“ könnte z. B. eine strukturelle Öffnung des Programms KuV helfen. Hierzu sollte durch die Umsetzerorganisationen Kontakt mit anderen gesellschaftlichen Organisationen aufgenommen werden, die sich im weiten Bereich der sozialen Inklusion von benachteiligten Bevölkerungsgruppen engagieren. Hierdurch könnte versucht werden, KuV stärker in weiteren Settings neben dem Kindergarten zu verorten.

Über die gegenwärtig bereits feststellbaren, die Verkehrssicherheit von Kindern verbessernden Programmwirkungen hinaus, lassen sich weitere Potenziale von KuV aufzeigen, die zusätzlich noch erschlossen werden können (vgl. Abschnitt 18.1).

In der Zusammenschau sprechen die Befunde der Wirkungsevaluation von KuV für die weitere Förderung des Zielgruppenprogramms durch das BMVI. Allerdings sollte diese an die Implementierung von Maßnahmen zur Verringerung des festgestellten „Mittelschichtbias“, und damit mittelbar an die Verbreiterung der Basis der erreichten Zielgruppeneltern, gebunden werden.

17.3 Zusammenfassung der Befunde der Evaluation von KiS²⁸¹

Ausgangssituation der Evaluation (Kapitel 1)

Das Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS) wird von der Deutschen Verkehrswacht zur Verkehrssicherheitsarbeit in Kindertagesstätten angeboten. Es richtet sich an Fachkräfte in Kindertageseinrichtungen und soll die Verkehrssicherheit von Vorschulkindern zwischen drei und sechs Jahren durch die fachliche Unterstützung des pädagogischen Personals fördern.

Hierzu bieten speziell ausgebildete KiS-Moderatoren für die Erzieherinnen Beratungsgespräche in den Einrichtungen an. Ziel dieser Beratungsgespräche ist zum einen die spätere Durchführung einer Verkehrssicherheitswoche oder eines Verkehrssicherheits- / Aktionstages und zum anderen die Etablierung einer langfristigen Zusammenarbeit zwischen der Einrichtung und dem DVW-Moderator, um die Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätte fest zu verankern. Die vorgelegte Evaluation untersucht die Wirkung der Umsetzung des Formats „Beratungsgespräch“ im Programm KiS.

Anlage und Durchführung der KiS-Befragungsstudien (Kapitel 10)

Zur Wirkungsevaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“ wurde mit dem kleineren Teil (n = 69) der in den Monaten April bis Juli 2017 durch KiS beratenen Einrichtungen ein sog. quasi-experimentelles Prüf- / Kontrollgruppensdesign mit Messwiederholungen umgesetzt, das insgesamt drei Befragungen umfasste:

- Die Basisbefragung von Kindertagesstätten, in denen im Erhebungszeitraum ein KiS-Beratungsgespräch stattfinden sollte, noch vor diesem Beratungsgespräch,
- eine erste kurze Nachbefragung etwa ein bis zwei Wochen nach dem Beratungsgespräch und
- eine weitere Nachbefragung etwa drei Monate nach dem Beratungsgespräch.

Mit dem größeren Teil der bereits von Januar bis März 2017 beratenen Kindertagesstätten (n = 385) wurde nach dem Beratungsgespräch lediglich eine retrospektive Befragung durchgeführt, die Fragen aus allen drei Erhebungen des oben ausgeführten Paneldesigns umfasste.

Eine Kontrollgruppe nicht im Jahr 2017 durch KiS beratener Einrichtungen wurde nicht separat erhoben. Vielmehr wurde hierzu auf die Daten und das Fragenprogramm der Kindergartenbefragung von FUNK et al. (2013) zurückgegriffen.

Auch in der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“ wurden die ausgebildeten Moderatoren sowie die Antragsteller und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen in einer separaten Erhebung befragt.

Insgesamt wurden im Zuge dieser Erhebungen mindestens 1.600 Kindergärten kontaktiert, von denen sich 69 bis zu drei Mal im Panel und 385 an der einmaligen retrospektiven Befragung beteiligten (Rücklauf retrospektive Befragung: 25,0 %). An der KiS-Moderatorenbefragung nahmen 265 Ehrenamtliche teil (Rücklauf: 77,5 %).

Bei den Vergleichen von Prüf- und Kontrollgruppe unter den Einrichtungen kommen multivariate Verfahren zum Einsatz. Diese erlauben die Konstanzhaltung von Merkmalen der Einrichtungen, denen ein Zusammenhang mit der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung der Einrichtungen unterstellt werden kann. Somit können signifikante Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe plausibel auf die Programmteilnahme zurückgeführt werden.

Strukturmerkmale der Einrichtungen und Personenmerkmale der Befragten (Kapitel 11)

Strukturmerkmale der Einrichtungen (Abschnitt 11.1)

Die Prüfgruppe der durch KiS beratenen Kindertagesstätten zeichnet sich im Vergleich zur Kontrollgruppe sowohl durch eine höhere Anzahl an Kindern, die die befragten Einrichtungen besuchen, als auch durch eine höhere Anzahl an Beschäftig-

²⁸¹ In diesem Abschnitt werden die zusammenfassenden Textteile aus den Kapiteln 10 bis 16 dieses Berichtes noch einmal zusammengetragen.

ten in den betrachteten Kindertagesstätten aus. Einrichtungen, in denen kein KiS-Beratungsgespräch stattgefunden hat, befinden sich wesentlich öfter in nicht-öffentlicher Trägerschaft als die Einrichtungen der Prüfgruppe. Letztere befinden sich zudem zu einem größeren Anteil in den neuen Bundesländern und in eher ländlichen Gebieten, berichten jedoch durchschnittlich eine höhere Verkehrsdichte als die Befragten der Kontrollgruppe.

Personenmerkmale der Befragten (Abschnitt 11.2)

In der Stichprobe der vorliegenden Evaluation befinden sich nahezu ausschließlich weibliche Befragte. Diese sind durchschnittlich 49,4 Jahre (PG) bzw. 45,4 Jahre (KG) alt und können auf eine durchschnittliche Berufserfahrung von 23,8 Jahren (PG) bzw. 20,1 Jahren (KG) zurückblicken. Der weit überwiegende Teil der Fachkräfte hat eine Ausbildung zur Erzieherin und / oder zur Kindergärtnerin abgeschlossen und übt eine Leitungsfunktion in der betrachteten Einrichtung aus.

Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten (Kapitel 12)

Stellenwert der Verkehrserziehung (Abschnitt 12.1)

Insgesamt kann KiS ein positiver Einfluss auf die Integration von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der alltäglichen Arbeit der Kindertagesstätten bescheinigt werden: In der multivariaten Betrachtung zeigen sich signifikant höhere Zustimmungswerte der Prüfgruppe zu der Aussage, dass eine regelmäßige Berücksichtigung verkehrserzieherischer Inhalte in der Einrichtung erfolgt. Kindertagesstätten, in denen ein Beratungsgespräch stattgefunden hat, äußern zudem eine geringere Zustimmung zu der Aussage, dass verkehrspädagogische Inhalte in ihrer Einrichtung eher spontan umgesetzt werden.

Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Abschnitt 12.2)

Die Erzieherinnen sind sich größtenteils der Bedeutung der Lernziele der Verkehrserziehung für ihre verkehrspädagogische Arbeit bewusst. Auf Basis der quantitativen Analysen ergibt sich zwar nur ein einziger, signifikanter Effekt in der Prüfgruppe, der der Teilnahme an KiS im Einklang mit der Zielsetzung zugeschrieben werden kann. In den Selbstreports ihrer subjektiven Wahrnehmung

äußern die Befragten aber weit überwiegend, infolge des Kontaktes mit den KiS-Moderatoren Veränderungen ihrer Relevanzeinschätzungen vorgenommen zu haben. Vor diesem Hintergrund kann plausibel unterstellt werden, dass durchaus eine Programmwirkung hinsichtlich der interessierenden Merkmale besteht, die jedoch aufgrund der verbreitet hohen Wichtigkeitseinschätzungen der meisten Lernziele der Verkehrserziehung (sog. „Deckeneffekt“) quantitativ nur schwer erfassbar ist.

Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung (Abschnitt 12.3)

Im Zusammenhang mit der Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung kann festgehalten werden, dass diese offenbar einen festen Platz im Arbeitsplan der Einrichtungen einnimmt. Die von KiS beratenen Einrichtungen geben häufiger als Angehörige der Kontrollgruppe an, Geschichten mit Bezug zur Verkehrserziehung zu lesen oder Lieder zu diesem Thema zu singen, Verkehrsregeln zu vermitteln und das richtige Verhalten im Pkw zu besprechen. Erzieherinnen der Kontrollgruppe nennen dagegen häufiger als Prüfgruppenangehörige die Umsetzung von Fahrübungen mit dem Fahrrad. Damit kann KiS zumindest eine teilweise Wirkung auf die Häufigkeit der Umsetzung von Methoden / Inhalten der Verkehrserziehung in den beratenen Einrichtungen bescheinigt werden.

Die Selbstreports der subjektiven Wahrnehmung der Erzieherinnen werfen ein durchgehend positives Licht auf das zu untersuchende Zielgruppenprogramm: Mehr als acht von zehn Befragten, von denen Angaben hierzu vorliegen, geben an, infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht die Häufigkeit des Engagements in der Verkehrserziehung erhöht zu haben. Außerdem verweisen – als direkte Folge des Beratungsgesprächs – fast zwei Drittel der Befragten auf eine mindestens geringfügige Erhöhung des Umfangs der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in der Einrichtung. Zudem wird das Thema Verkehrserziehung im Anschluss an den Austausch zwischen Einrichtung und Moderator häufiger im Gespräch mit Eltern thematisiert. Darüber hinaus berichten beinahe drei Viertel der Erzieherinnen in der Prüfgruppe, die hier eine Aussage gemacht haben, von einer mindestens gering ausgeprägten Zunahme der Qualität ihrer Verkehrserziehung infolge des Beratungsgesprächs. Schließlich beabsichtigt beinahe die Hälfte der Erzieherinnen, die hierzu eine Aussage gemacht haben, infolge des Beratungsgesprächs Veränderungen in ihrer Einrichtung zu planen oder bereits vorgenommen zu haben. Hierbei kommen oftmals

Spiele, Lieder oder Übungen mit Bezug zur Verkehrssicherheit sowie vermehrte Übungen im Realverkehr zur Sprache.

Verkehrspädagogische Aktivitäten (Abschnitt 12.4)

Von den befragten Kindertagesstätten werden durchschnittlich etwas mehr als drei verkehrspädagogische Maßnahmen im letzten Kindergartenjahr mitgeteilt. Die häufigsten Aktivitäten stellen hierbei die Einübung der ÖPNV-Nutzung sowie Besuche durch Verkehrserzieher der Polizei dar.

Eine vermehrte Durchführung verkehrspädagogischer Aktivitäten zeigt sich in der Prüfgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe lediglich hinsichtlich des Abhaltens von Aktionswochen bzw. -tagen und KuV-Elternveranstaltungen. Hier kann eine erfolgreiche Bewerbung der genannten Aktionen in den beratenen Einrichtungen durch die KiS-Moderatoren vermutet werden.

Die subjektive Wahrnehmung der Befragten indiziert in mehr als drei Viertel der Fälle eine Erhöhung der Umsetzungshäufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten infolge eines KiS-Beratungsgesprächs. Vor dem Hintergrund der vorgestellten Befunde kann KiS zumindest eine eingeschränkte Wirkung auf die Anzahl der in einer Einrichtung durchgeführten Maßnahmen der Verkehrserziehung zugesprochen werden.

Ausstattungsmerkmale der Einrichtungen (Abschnitt 12.5)

Die Prüfgruppe berichtet eine tendenziell höhere Anzahl an Ausstattungsmerkmalen in ihrer Einrichtung als die Kontrollgruppe. Im bivariaten Vergleich zeigt sich, dass Einrichtungen der Prüfgruppe im Vergleich zur Kontrollgruppe nicht nur häufiger Bobbycars / Rutschautos und Laufräder zur Verfügung haben, und ihnen öfter ein Außengelände zur Nutzung dieser Fahrzeuge zur Verfügung steht, sie besitzen auch häufiger weitere Materialien für die Verkehrssicherheitsarbeit. In Übereinstimmung dazu zeigt sich im multivariaten Modell eine signifikant vermehrte Ausstattung der Prüfgruppe mit Materialien für die Verkehrssicherheitsarbeit, die plausibel auf die Teilnahme an KiS zurückgeführt werden kann. Zudem plant beinahe die Hälfte der Prüfgruppenangehörigen nach eigener Aussage im Anschluss an die KiS-Beratung Veränderungen hinsichtlich der Anzahl der Ausstattungsmerkmale in der betrachteten Kindertagesstätte oder nimmt solche Veränderungen vor. Es steht vor dem Hintergrund dieser Befunde zu vermuten, dass die Er-

zieherinnen, in deren Einrichtung ein Beratungsgespräch stattgefunden hat, den Bestand ihrer Materialien aufgrund der durch die Verkehrswacht vermittelten Informationen aufstocken. Insgesamt kann somit plausibel ein Zusammenhang zwischen der Teilnahme an KiS und der Ausstattung der Einrichtungen mit Materialien zur Verkehrserziehung unterstellt werden.

Kooperationspartner der Einrichtungen (Abschnitt 12.6)

Den am häufigsten genannten Kooperationspartner stellt in der vorliegenden Stichprobe die Polizei dar, die mit mehr als acht von zehn betrachteten Einrichtungen zusammenarbeitet. Auch Eltern, Verkehrswachten, öffentliche Verkehrsbetriebe und Grundschulen finden als Partner für die Verkehrserziehung in substanziellen Teilen der getätigten Angaben Erwähnung.

Erzieherinnen in der Prüfgruppe zeigen sich aktiver hinsichtlich der Zusammenarbeit mit externen Akteuren als die Kontrollgruppe: Durch KiS beratene Einrichtungen berichten durchschnittlich eine signifikant höhere Anzahl an Kooperationspartnern als die Befragten der Kontrollgruppe. Zu beachten ist bei diesem Befund allerdings der Methodeneffekt, dass an KiS teilnehmende Einrichtungen per se mit der Verkehrswacht als externem Partner kooperieren.

In der subjektiven Wahrnehmung der Prüfgruppe berichtet etwa ein Drittel der Einrichtungen, die hierzu Stellung genommen haben, Veränderungen hinsichtlich der Kooperation mit Außenstehenden vornehmen zu wollen oder bereits vorgenommen zu haben. Die geplanten oder erfolgten Veränderungen beziehen sich dabei oftmals auf die verstärkte Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht, anderen Kindertagesstätten, Schulen oder der Polizei.

Auf Basis dieser Befunde kann plausibel ein positiver Zusammenhang zwischen der KiS-Teilnahme und dem Ausmaß der Kooperation mit anderen Institutionen im Rahmen der Verkehrserziehung hergestellt werden.

Kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten (Kapitel 13)

Betreuungsintensität durch die Moderatoren (Abschnitt 13.1)

Insgesamt kann auf Basis der Kapitel 13 des vorliegenden Berichts diskutierten Befunde eine weitgehende Zielerreichung von KiS hinsichtlich der

kontinuierlichen Betreuung der Kindertagesstätten durch die KiS-Moderatoren bestätigt werden. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass im Großteil der betrachteten Einrichtungen mindestens einmal jährlich ein Beratungsgespräch stattfindet und dass zwischen den Beratungsgesprächen in den meisten Fällen Kontakt zwischen Einrichtung und Moderator besteht, der meist teilweise oder ganz vom KiS-Moderator ausgeht.

Folgeveranstaltungen (Abschnitt 13.2)

Ferner planen etwa acht von zehn beratenen Kindertagesstätten einen Verkehrssicherheitstag als Folgeveranstaltung und ein Drittel der Kindergärten will diesem Thema sogar eine ganze Woche widmen oder hat dies bereits getan. Schließlich zeigen auch Einrichtungen, die ein Erstgespräch absolviert haben, zum weit überwiegenden Teil Interesse an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht. Die genannten Befunde lassen auf eine verbreitet erfolgende, durchgängige oder zumindest in regelmäßigen Abständen stattfindende Betreuung der Kindertagesstätten durch die KiS-Moderatoren schließen.

Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte (Kapitel 14)

Informationsbedarf der Einrichtungen und Teilnahmegründe (Abschnitt 14.1)

Die im Rahmen von KiS praktizierte, persönliche Ansprache der Erzieherinnen kann insofern als geeignet für die Akquise und Beratung der Einrichtungen bezeichnet werden, als etwas mehr als die Hälfte der Fachkräfte diese Anspracheform als wünschenswert deklariert. Nichtsdestotrotz erscheint aufgrund der Präferenzen der befragten Erzieherinnen eine Ergänzung dieses Vorgehens durch die Bereitstellung schriftlicher Informationsmaterialien und Informationen im Internet diskussionswürdig.

Der dominierende Teilnahmegrund an einer KiS-Erstberatung ist das berufliche Interesse der Fachkräfte.

Aspekte der formativen Evaluation (Abschnitt 14.2)

Im Rahmen der formativen Evaluation konnte gezeigt werden, dass die befragten Erzieherinnen sowohl hinsichtlich der Bewertung der Moderatoren als auch in Bezug auf spezifische Aspekte des Beratungsgesprächs sehr positive Beurteilungen

des zu evaluierenden Zielgruppenprogramms vornehmen. Dennoch stimmen der Aussage „Im Beratungsgespräch habe ich Neues über Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung erfahren“ etwas mehr als ein Viertel der Einrichtungen (eher) nicht zu. Auch hinsichtlich des Erhalts von konkreten Tipps vom Moderator zu verschiedenen Themen liegt der Anteil der nicht zustimmenden Antworten deutlich höher als bei der weiteren Beurteilung des Gesprächs und des Moderators. Es besteht also durchaus noch Optimierungsbedarf hinsichtlich der Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte.

Laut eigener Aussage stellen die KiS-Beratungsgespräche eine substantielle Hilfestellung für die betrachteten Einrichtungen dar. Auch hinsichtlich der Zufriedenheit der Befragten mit der Durchführung und den Ergebnissen der Beratungen kann ein überwiegend sehr positives Fazit gezogen werden. Nichtsdestotrotz muss in diesem Zusammenhang auch festgehalten werden, dass etwa ein Zehntel der Befragten bei der Beurteilung der Durchführung und Ergebnisse des Beratungsgesprächs insgesamt ihre Unzufriedenheit mit KiS zum Ausdruck bringt.

Teamkompetenz und Fortbildungen (Abschnitt 14.3)

Die Erzieherinnen der Prüfgruppe beurteilen die Kompetenz ihres Teams hinsichtlich der Vermittlung der Ziele und Inhalte von Verkehrserziehung weitgehend positiv. Weit überwiegend wird mit dem Kontakt mit der Verkehrswacht eine Kompetenzerhöhung des Teams hinsichtlich Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung wahrgenommen.

Weniger als eine von drei Befragten in der Prüfgruppe gibt an, dass ein Mitglied ihres Teams innerhalb der letzten fünf Jahre eine Fortbildung zu den Themen „Verkehrserziehung“ / „Mobilitätsbildung“ besucht hat. Allerdings zeigen die dargelegten Befunde, dass in den befragten Einrichtungen durchaus verbreitet Interesse an entsprechenden Angeboten besteht.

Umsetzungstreue im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (Kapitel 15)

Behandelte Themen und Informationsmaterialien (Abschnitt 15.1)

Bei der Betrachtung der Aspekte der formativen Evaluation, die einen Bezug zur Umsetzungstreue von KiS aufweisen, zeigt sich, dass insgesamt eine

gute Abdeckung der Schwerpunktthemen von KiS im Rahmen des Beratungsgesprächs stattfindet.

In knapp drei Viertel der Einrichtungen werden von den Moderatoren Informationsmaterialien an die Einrichtungen weitergegeben. Da KiS über keine programmeigenen Unterlagen verfügt, handelt es sich hierbei um programmfremde Materialien oder um Medien zu KiS.

Insgesamt kann den Moderatoren eine weitgehende Umsetzungstreue bei der Durchführung von Beratungsgesprächen und Verkehrssicherheitstagen bescheinigt werden.

Umsetzung der Beratungsgespräche und Verkehrssicherheitstage (Abschnitt 15.2)

Problematisch erscheint allerdings, dass die Moderatoren den Charakter der Beratungsgespräche häufig so beschreiben, dass der Termin meistens oder fast immer vor allem dazu genutzt wird, um einen Verkehrssicherheitstag zu planen. Dies kann bzw. soll zwar ein Teil des Beratungsgesprächs sein, die Darlegung von Unterstützungsangeboten ist allerdings nur eines von fünf Themen, die darin angesprochen werden sollten. Andererseits ist der vorgeschlagene Ablaufplan des Beratungsgesprächs nicht in allen Fällen sinnvoll. Beispielsweise müssen allgemeine Angaben über die Einrichtung und eine Ist-Analyse der Verkehrssicherheitsarbeit vornehmlich beim ersten Beratungstermin in einer Einrichtung erhoben werden. Die Informationsvermittlung und die Anregungen zur Umsetzung von Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung oder das Anbieten von Unterstützung sind möglicherweise im Gespräch auch nicht immer nötig, wenn zudem in vielen Jahren aufeinanderfolgend immer wieder die gleiche Person der Ansprechpartner in der Einrichtung ist oder auch zwischen den Beratungsgesprächen Kontakt gehalten wird. Der Großteil der Einrichtungen, die in der Stichprobe betrachtet werden, wird nicht zum ersten Mal vom Moderator beraten oder führt nicht zum ersten Mal einen Verkehrssicherheitstag durch.

Die Dauer des Beratungsgesprächs unterschreitet – nach Angabe der Einrichtungen – in etwa der Hälfte der Fälle die Vorgabe von 60 Minuten.

Positiv zu sehen ist, dass relevante Themen sowohl aus Sicht der Einrichtung als auch aus Sicht der Moderatoren kommuniziert werden. Außerdem halten die Moderatoren angemessenen Kontakt mit den Einrichtungen, betreuen diese kontinuierlich und scheinen Verkehrssicherheitstage auf eine Art und Weise durchzuführen, wie sie in der Konzeption des Programms vorgesehen ist.

Kinder im Straßenverkehr: Moderatorenbefragung zu Rahmenbedingungen der Programmumsetzung (Kapitel 16)

Beschreibung der in KiS tätigen Moderatoren (Abschnitt 16.1)

In der KiS-Moderatorenbefragung wurden ausgebildete Moderatoren, die KiS-Beratungsgespräche durchführen, und Mitwirkende an Verkehrssicherheitstagen befragt. Mehr als acht von zehn Befragten sind ausgebildete Moderatoren des Programms. Drei Viertel der Befragten engagieren sich in beiden Programmteilen, Beratungsgesprächen und Verkehrssicherheitstagen.

Im Durchschnitt sind die KiS-Umsetzer (Moderatoren und Mitwirkende an Verkehrssicherheitstagen) 5,8 Jahre im Programm aktiv. Dabei zeigt sich, dass die zurzeit aktiven Ehrenamtlichen vergleichsweise am kürzesten (5,5 Jahre) und die nicht mehr Aktiven am längsten (8,3 Jahre) in KiS tätig sind oder waren. Die Gründe für das Pausieren bzw. die Inaktivität in KiS liegen hauptsächlich im privaten und beruflichen Bereich. Acht von zehn KiS-Umsetzern wollen noch längere Zeit im Programm aktiv bleiben.

Knapp 85 % der befragten KiS-Umsetzer sind auch in weiteren Zielgruppenprogrammen aktiv, darunter am häufigsten in „Kind und Verkehr“ und „Aktion junge Fahrer“. Knapp sechs von zehn KiS-Umsetzern sind erwerbstätig, etwa ein Drittel ist verrentet / pensioniert. 17 % der Befragten setzen KiS teilweise oder ganz während ihrer Dienstzeit um. Dabei handelt es sich überwiegend um aktive bzw. ehemalige Polizisten. Die KiS-Umsetzer sind durchschnittlich 56 Jahre alt. Über die Hälfte der Ehrenamtlichen sind männlich.

Beurteilung des Programms durch die Moderatoren (Abschnitt 16.2)

Über zwei Drittel der KiS-Moderatoren finden die von der DVW bereitgestellte Arbeitshilfe hilfreich. Nur etwas mehr als jeder zehnte Befragte vermisst darin relevante Themen.

Der Inhalt des Programms und die persönliche Ansprache der Erzieherinnen werden vom weit überwiegenden Teil der Moderatoren und Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen als positiv bewertet. Etwa die Hälfte der KiS-Moderatoren bzw. Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen sehen keine Themen, die im Programm nicht behandelt werden, aber für Erzieherinnen wichtig wären. Nur weniger als ein Fünftel der Moderatoren macht solche Themen aus, und etwa ein Drittel weiß auf diese Frage keine Antwort.

Nur jeder zehnte Befragte hält eine Überarbeitung der KiS-Themen für notwendig. Sechs von zehn Befragten halten explizit keine Überarbeitung von KiS für notwendig und finden keines der im Programm behandelten Themen unwichtig.

Die Antworten zu vier potenziellen Problemen bei der Umsetzung eines Verkehrssicherheitstages indizieren eine überwiegend unproblematische Umsetzung. Vergleichsweise am problematischsten wird noch die Teilnahme von Eltern an Verkehrssicherheitstagen angesehen. Auch die Rekrutierung von Ehrenamtlichen für die Umsetzung des Verkehrssicherheitstages scheint vergleichsweise schwierig.

Die Hälfte der Moderatoren hat bis zum Befragungszeitpunkt im Jahr 2017 sechs Beratungsgespräche durchgeführt und plant noch zwei weitere Beratungsgespräche (Median). Ebenfalls von der Hälfte der Moderatoren wurden in diesem Jahr bis zum Befragungszeitpunkt vier Verkehrssicherheitstage durchgeführt (Median). Für das restliche Jahr 2017 werden nur noch vereinzelt Verkehrssicherheitstage geplant.

Etwa ein Fünftel der befragten aktiven und pausierenden KiS-Moderatoren stimmt „voll und ganz“ oder „eher“ zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für Beratungsgespräche im Programm „Kinder im Straßenverkehr“ zu gewinnen. Knapp ein Viertel der Befragten bestätigt außerdem, dass dies in den letzten Jahren schwieriger geworden ist. Über ein Fünftel der aktiven und pausierenden Moderatoren sowie Verantwortlichen von Verkehrssicherheitstagen stimmt der Aussage (eher) zu, dass es schwierig ist, Kindertagesstätten für einen Verkehrssicherheitstag zu gewinnen. Etwa ebenso viele meinen, dass dies in den letzten Jahren (eher) schwieriger geworden ist.

Letztlich können die Moderatoren und Verantwortlichen für Verkehrssicherheitstage mehrheitlich keine ausschlaggebenden Gründe für Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräche oder Verkehrssicherheitstage benennen.

Als Maßnahmen für die leichtere Gewinnung von Einrichtungen für Beratungsgespräche wird der regelmäßige Kontakt besonders betont. Für Verkehrssicherheitstage werden die Schaffung eines passenden Rahmens und das Eingehen auf die Wünsche der Einrichtung hervorgehoben.

Besonders gelungen findet etwa die Hälfte der hierzu antwortenden KiS-Umsetzer, dass das Programm kindgerecht ist bzw. Kinder bei der Teilnahme etwas lernen und es viele Gestaltungsmöglichkeiten von KiS gibt. Zur Frage, was ihnen am

Programm nicht gut gefällt, macht nur ein Drittel der Moderatoren, also 83 Personen, eine Angabe. Am häufigsten werden dabei Rahmenbedingungen der Umsetzung, also die Antragstellung, Abrechnung, Bürokratie und Vorgaben allgemein sowie die Budgetplanung bzw. Aufwandsentschädigung kritisiert. Eine Meinung dazu, was an KiS verbessert werden sollte, äußern 46,2 % der Befragten, also 116 Personen. Hierbei werden die vorher bemängelten Rahmenbedingungen erneut aufgegriffen.

Bei der vergleichenden Betrachtung von KuV und KiS durch die Moderatoren wird deutlich, dass den im Programm Tätigen eine Kombination der Programme für eine umfassende Verkehrsunfallprävention sinnvoll erscheint, um die Verkehrssicherheit von Kindern sowohl direkt als auch indirekt über die Eltern zu verbessern. Von den Moderatoren wird keines der beiden Programme ausdrücklich bevorzugt.

Insgesamt ist der weit überwiegende Teil der im Jahr 2017 aktiven KiS-Umsetzer jedoch mit seiner Tätigkeit im Programm „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden. Etwa die Hälfte der aktiven Ehrenamtlichen bezeichnet sich als durch die Tätigkeit „überhaupt nicht“ oder „eher nicht“ belastet. Etwa ein Drittel empfindet die Tätigkeit als „teilweise“ und 15,8 % sogar als „eher“ oder „sehr belastend“.

Zufriedenheit der KiS-Moderatoren mit den Rahmenbedingungen (Abschnitt 16.3)

Jeweils rund drei Viertel der KiS-Moderatoren und Verantwortlichen bei Verkehrssicherheitstagen bringen zum Ausdruck, mit der Kommunikation im Verband, der Unterstützung bei der Vorbereitung von Verkehrssicherheitstagen sowie der Dokumentation, Abrechnung und Aufwandsentschädigung von Beratungsgesprächen „eher“ oder „voll und ganz“ zufrieden zu sein. Hinsichtlich der Beantragung von Verkehrssicherheitstagen herrscht unter einem Fünftel der Umsetzer eine mehr oder weniger starke Unzufriedenheit.

Knapp die Hälfte der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KiS-Moderatoren, Verantwortlichen und Mitwirkenden an Verkehrssicherheitstagen wünscht sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen, z. B. Austausch- oder Informationstreffen.

Der Großteil der KiS-Moderatoren und Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen wendet sich bei Fragen zu seiner Tätigkeit an die Landesverkehrswacht. Von allen KiS-Umsetzern weiß etwas mehr als ein Viertel nicht, dass es auf der Ebene

der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm gibt. Wenn DVW-Moderatoren ihre Ansprechpartner auf der örtlichen, Landes- oder Bundesebene kontaktieren, geht es dabei zumeist um Abrechnungsfragen.

Die KiS-Moderatoren und Verantwortlichen an Verkehrssicherheitstagen beurteilen die Betreuung durch ihren Umsetzerverband insgesamt als gut. Die Betreuung durch die örtliche / regionale Ebene wird signifikant besser beurteilt als jene auf der Landesebene, und diese wiederum signifikant signifikant positiver als die Betreuung durch die DVW. Personen mit Kontakt zur jeweiligen Ebene in den letzten zwölf Monaten bewerten die Betreuung durch die Landesverkehrswacht und die Deutsche Verkehrswacht signifikant besser als Personen ohne Kontakt zu der jeweiligen Organisationsebene.

17.4 Gesamtfazit der Wirksamkeit von KiS

In den Kapiteln 12, 13 und 14 des vorliegenden Evaluationsberichtes wird die Wirkung des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“ hinsichtlich der Erreichung von drei Programmzielen getestet:

- Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten (Kapitel 12)

Diesbezüglich kann KiS größtenteils eine Zielerreichung bescheinigt werden: Einrichtungen, die an KiS teilgenommen haben, äußern, durch den Kontakt mit der Verkehrswacht einige Lernziele zur Verkehrssicherheit für wichtiger zu halten, setzen verschiedene Aspekte der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der täglichen Arbeit häufiger um als die Kontrollgruppe, führen häufiger Verkehrssicherheitstage und KuV-Elternveranstaltungen durch, sind hinsichtlich Materialien, die zur Verkehrserziehung genutzt werden (Spiele, Bücher etc.) besser ausgestattet als die Kontrollgruppe und haben durchschnittlich mehr Kooperationspartner für die Verkehrserziehung.

Abgefragt wurden in der Evaluation jedoch zu jedem der genannten Gesichtspunkte viele Unter Aspekte, hinsichtlich derer sich zum Teil ein uneinheitliches Bild bezüglich der Zielerreichung ergibt. Beispielsweise zeigt die erhöhte Wichtigkeitseinschätzung von Lernzielen zur Verkehrserziehung fast ausschließlich in subjektiven Selbstreports Veränderungen, und eine von Kontrollvariablen bereinigte, signifikant erhöhte Häufigkeit verschiedener Teilbereiche der

Verkehrserziehung ist in der Prüfgruppe nur für drei von 13 abgefragten Arten von Verkehrserziehungsübungen festzustellen.

- Kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten (Kapitel 13)

Auch dieses KiS-Ziel wird von den Moderatoren erreicht: Der Großteil der Einrichtungen wurde zum Befragungszeitpunkt nicht zum ersten Mal beraten. Ist dies der Fall, hat der überwiegende Teil der erstberatenen Einrichtungen Interesse an einer langfristigen Kooperation mit der Verkehrswacht. Die Moderatoren halten auch zwischen den jährlichen Beratungsgesprächen größtenteils Kontakt mit den Einrichtungen und führen in den meisten Fällen in der Folge einer Beratung auch einen KiS-Verkehrssicherheitstag durch.

- Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte (Kapitel 14)

Insgesamt findet auch die Erreichung dieser Zielsetzung von KiS im Rahmen der Evaluation ihre Bestätigung, wobei sich hier – verglichen mit den anderen beiden Zielsetzungen – das größte Optimierungspotential andeutet: Der Großteil der an KiS teilnehmenden Einrichtungen empfindet das Beratungsgespräch als hilfreich für die eigene Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in der Einrichtung, ist generell auch zufrieden mit dem Beratungsgespräch und berichtet eine Erhöhung der Kompetenz des Teams infolge des Kontaktes mit der Verkehrswacht.

Dennoch stimmt ein nicht zu vernachlässigender Anteil von bis zu einem Viertel der beratenen Einrichtungen nur „teilweise“, „eher nicht“ oder „überhaupt nicht“ der Aussage zu, im Gespräch etwas Neues über Verkehrserziehung erfahren oder konkrete Vorschläge zur Verkehrserziehung, verkehrspädagogischen Aktivitäten oder Ansprechpartnern bei Organisationen, die Hilfe für die Verkehrserziehung anbieten, erhalten zu haben.

Der Grund für die nur teilweise Erreichung dieses Ziels liegt möglicherweise in der Konzeption des Programms. Denn es ist fraglich, inwiefern die Moderatoren langfristig betreute Einrichtungen jedes Jahr wieder bezüglich der Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ beraten sollten, wenn es möglicherweise gar keine neuen Inhalte dazu gibt.

Nur wenige Einrichtungen, die an KiS teilnehmen äußern explizit, kein Interesse an einer

Fortbildung zum Thema Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung zu haben. Um die Erreichung der Zielsetzung zur Beratung, Unterstützung und Qualifizierung weiter auszubauen, könnte sich in der Thematik Fortbildungsveranstaltungen für Fachkräfte in Kindertagesstätten also möglicherweise ein zielführendes neues Standbein von KiS verbergen.

Bei den als statistisch signifikant berichteten Einzelbefunden handelt es sich zumeist um lediglich (sehr) kleine Effekte, vereinzelt sind auch mittlere Effekte zu finden. Gleichwohl kann zusammenfassend eine der drei Zielsetzungen von KiS als uneingeschränkt erreicht (Kontinuierliche Betreuung), eine als größtenteils erreicht (Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit) und eine als mit Einschränkungen erreicht (Beratung, Unterstützung und Qualifizierung) bezeichnet werden. Diese Befunde der Wirkungsevaluation sprechen für die weitere Förderung des Zielgruppenprogramms durch das BMVI.

Auch für das Programm KiS können weitere Optimierungspotenziale aufgezeigt werden (vgl. Abschnitt 18.2).

17.5 Kritische Würdigung des methodischen Vorgehens der Evaluation

An dieser Stelle der Evaluationsberichterstattung soll noch auf einige methodische Besonderheiten der verwendeten Forschungsdesigns eingegangen werden, die möglicherweise Einfluss auf die vorgestellten Befunde haben können.

Evaluation „Kind und Verkehr“

Die Evaluation von KuV kann in der Gesamtschau als durchaus konservativ bezeichnet werden. Das zugrunde gelegte Evaluationsdesign mit Nachbefragungen zwei bis drei Wochen und noch einmal etwa zwei Monate nach der Elternveranstaltung, sowie die Verwendung angemessener statistischer Modelle, die potenzielle Einflüsse weiterer plausibler Einflüsse auf die Wirkung von KuV in der Prüf- und der Kontrollgruppe konstant halten sollten, legen die Messlatte für quantitativ nachgewiesene (statistisch signifikante) Programmwirkungen entsprechend hoch. Dies ist ein Aspekt zur „Erklärung“ der vergleichsweise wenigen quantitativ nachweisbaren Verhaltensänderungen aufgrund des Veranstaltungsbesuchs.

Auch an dieser Stelle soll zudem noch einmal auf die überwiegend (sehr) kleinen Effektstärken der berichteten Einzelbefunde zur Wirksamkeit von

KuV hingewiesen werden, welche die inhaltliche Bedeutsamkeit der Zusammenhänge und Unterschiede beschreiben. Während der Befund kleiner Effekte im Kontext der Untersuchung und im Zusammenhang mit Einstellungs- und Verhaltensänderungen einen Erfolg darstellen, sind sehr kleine Effekte als inhaltlich wenig bedeutsam zu interpretieren.²⁸²

Ein weiterer Aspekt, der eine Veränderungsmessung erschwert, ist das bereits vor dem Treatment „Elternveranstaltung“ ausgesprochen hohe Niveau der verkehrssicherheitsaffinen Einstellungen und Verhaltensweisen. Bereits in der Basisbefragung zum Zeitpunkt t_0 ließen sich häufig sog. „Deckeneffekte“ nachweisen, d. h. eine Ballung von Elternantworten am oberen (verkehrssicherheitsaffinen) Ende der Antwortskala, die eine weitere Verbesserung des infrage stehenden Verhaltens infolge des Besuchs der KuV-Elternveranstaltung nur sehr schwer quantitativ belegen ließ.

Wie bei jeder Befragungsstudie beeinflusst nicht nur die Formulierung der präsentierten Fragen, sondern auch die Vorgabe der möglichen Antwortkategorien letztendlich die Verteilung der Antworten auf die Ausprägungen der verwendeten Skalen. Die Erhebungsinstrumente der KuV-Evaluation verwenden für die Abfrage von Einstellungen meist sechsstufige und für die Abfrage von Verhaltensaspekten meist siebenstufige Likert-Skalen. Ob jedoch bei der Vorgabe z. B. einer zehnstufigen oder einer – in Anlehnung an Prozentwerte – hundertstufigen Antwortskala einerseits „Deckeneffekte“ vermieden und andererseits Veränderungen über die Zeit reliabler messbar gewesen wären, muss an dieser Stelle offen bleiben.²⁸³

Um solchen Effekten gerecht zu werden, wurde neben der wiederholten Abfrage von Fragebatterien zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen auch auf die offene Abfrage von subjektiv wahrgenommenen Veränderungen zurückgegriffen. Diese erlauben auch die Berücksichtigung von graduellen und individuell relevanten Veränderungen und ergänzen somit die quantitative item-basierte Prä- / Postmessung.

Mehrmals wurden in der Evaluation von KuV im Zeitverlauf auch Änderungen in Einstellungen oder Verhaltensaspekten der Kontrollgruppe festgestellt. Dies kann z. B. daran liegen, dass Nichtteil-

²⁸² Nach McKENNA (2010) sind bei der Wirkung von Verkehrserziehungsmaßnahmen auf Individuen lediglich kleine Effekte zu erwarten.

²⁸³ Die Ausführungen in diesem Absatz gelten auch für die Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kinder im Straßenverkehr“.

nehmer an der KuV-Elternveranstaltung keine Kontrollgruppe darstellen, die nie etwas mit KuV zu tun hatten. Vielmehr lässt sich eine Reihe von Einflüssen identifizieren, die hier wirken können:

- Nichtteilnehmer an den evaluierten KuV-Veranstaltungen können bereits zu einem früheren Zeitpunkt am Programm „Kind und Verkehr“ teilgenommen haben.
- Auch die Nichtteilnehmer an der Elternveranstaltung erhalten KuV-Informationsmaterialien, die durch die gastgebende Einrichtung weitergereicht werden.
- Durch die (mehrmalige) Teilnahme an den Befragungen der Evaluation kann eine Sensibilisierung der Kontrollgruppe durch die bloße Befragungsteilnahme zum Thema „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ nicht ausgeschlossen werden.

Diese Einflüsse könnten die Antworten der Kontrollgruppenangehörigen in Richtung einer größeren Sensibilität für Verkehrssicherheit beeinflussen. Die als statistisch signifikant identifizierten Unterschiede zwischen Prüf- und Kontrollgruppe unterstreichen dann nur noch nachdrücklicher die Wirkung von KuV.

Nicht nur die Besucher der KuV-Elternveranstaltung, sondern auch die Teilnehmer an den (mehrmaligen) Elternbefragungen im Rahmen der Evaluation sind selektiv. Zum einen scheinen Schwierigkeiten mit der deutschen Sprache die Befragungsteilnahme von Eltern mit Migrationshintergrund erschwert zu haben. Zum anderen pflanzt sich natürlich die positive Auslese von an Themen der „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ interessierten Veranstaltungsteilnehmern in der Befragung fort. Es muss also unterstellt werden, dass nicht nur die KuV-Veranstaltung, sondern auch die Evaluation auf eine den infrage stehenden Themen positiv eingestellte Stichprobe zurückgreift. Allerdings schmälert dies nicht die festgestellten Wirkungen von KuV. Vielmehr wurde versucht, diese gegebenenfalls bei einem besonders anspruchsvollen Publikum zu messen.

Evaluation „Kinder im Straßenverkehr“

Das ursprünglich für alle Beratungsgespräche von KiS vorgesehene Paneldesign mit einer Basisbefragung vor und einer formativen Kurzbefragung etwa eine Woche sowie einer ausführlichen Nachbefragung etwa drei Monate nach dem Beratungsgespräch, ließ sich für den Großteil der in die Evaluation eingeflossenen Beratungsgespräche nicht umsetzen (vgl. Abschnitt 10.1.1). Für die Einrich-

tungen, für die das Beratungsgespräch bereits stattgefunden hatte, wurde eine retrospektive Befragung mit den Fragen aus allen drei Erhebungen des Paneldesigns konzipiert. Dies erscheint jedoch insofern gerechtfertigt, als bei KiS tatsächliche Veränderungen im Handeln von Institutionen erfragt werden, und keine individuellen Einstellungs- oder Verhaltensänderungen.

Bei der Bewertung der KiS-Evaluationsbefunde ist gleichwohl zu bedenken, dass bei der Beurteilung der Erreichung der Zielsetzung von KiS hinsichtlich des methodisch-statistischen Vorgehens Kompromisse eingegangen werden mussten und zur Prüfung der inhaltlichen Zusammenhänge weniger konservative Verfahren angewendet werden konnten, als bei der Betrachtung von Einstellungs- und Verhaltensänderungen im Rahmen der Evaluation des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ (vgl. Kapitel 4 und 5). Aufgrund der geringen Fallzahl an Panelteilnehmern musste der Vergleich von Prüf- und Kontrollgruppe im Querschnitt erfolgen, und es konnte keine explizite Veränderungsmessung durchgeführt werden. Die Selbstreports der subjektiv wahrgenommenen Veränderungen der Erzieherinnen sind von diesen Einschränkungen nicht betroffen.

Auch die Evaluationsbefunde von KiS sind überwiegend mit einer (sehr) kleinen Effektstärke behaftet.

18 Ansatzpunkte zur Optimierung der Zielgruppenprogramme

18.1 Ansatzpunkte zur Optimierung des Programms „Kind und Verkehr“

Aus den vielfältigen Befunden der Elternbefragungen, der Datenblätter zur Dokumentation der evaluierten Elternveranstaltung und zur gastgebenden Einrichtung sowie der Moderatorenbefragung lassen sich die nachfolgend referierten Perspektiven für die Optimierung des Zielgruppenprogramms „Kind und Verkehr“ ableiten.

Selektivität der KuV-Teilnehmer

Das Hauptproblem des Programms KuV stellt die Selektivität der Teilnehmer dar. Besonders gut werden Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung und ohne Migrationshintergrund erreicht („Mittelschichtbias“, vgl. Kapitel 3), die sich schon vor der Veranstaltung positiv zu Aspekten der Verkehrserziehung äußern („Deckeneffekte“, vgl. Kapitel 4 und Kapitel 5) und sich als aufgeschlossener für unterschiedliche Veranstaltungsformen zeigen (vgl. Kapitel 7). Daher stellt die Reduzierung der Selektivität die zentrale Maßnahme dar, die umgesetzt werden müsste, damit das Programm „Kind und Verkehr“ sein Potential noch besser entfalten kann. Alle weiteren Maßnahmen sind zwar wünschenswert, bleiben aber weniger zielführend, wenn nicht zugleich Bemühungen unternommen werden, bisher schwer erreichbare Eltern für das Programm KuV zu interessieren. Ohne eine solche Verbreiterung der Basis würden die vorgeschlagenen Optimierungsansätze des Programms wiederum nur Personen erreichen, die sowieso bereits relativ verkehrssicher mit ihrem Kind unterwegs sind.

Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ erfüllt bereits heute viele Voraussetzungen, die gemeinhin von Programmen gefordert werden, die sich (auch) an sozial Schwache oder schwer Erreichbare richten:

- KuV nutzt den sog. „Settingansatz“ und bietet die Elternveranstaltungen im für die Eltern gewohnten räumlichen Umfeld des Kindergartens an.
- KuV ist niederschwellig: Die Teilnahme ist kostenlos, Eltern müssen lediglich zum Veranstaltungsort kommen.

- KuV ist wohnortnah: Der Veranstaltungsort Kindertagesstätte liegt meist nahe an den tatsächlichen Wohnungen der angesprochenen Familien.

Damit hat KuV eigentlich gute Voraussetzungen zum Erreichen statusniedriger Eltern. Trotzdem bestätigt sich für das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ in der Evaluation ein sog. „Mittelschichtbias“ hinsichtlich des Niveaus der Schulbildung und des Migrationshintergrundes der Teilnehmer (vgl. Kapitel 3). Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung oder mit Migrationshintergrund – mithin Eltern mit vergleichsweise niedrigerem Sozialstatus – werden von KuV anscheinend nur schwer erreicht.²⁸⁴

SOOM AMMANN, SALIS GROSS (2011: 31ff) unterscheiden drei Bedeutungsdimensionen von „Erreichbarkeit“:

- Organisatorische Ebene: Zielgruppen werden identifiziert und angesprochen,
- kognitive Ebene: Angebote erreichen das Zielpublikum (Akzeptanz) und
- Verhaltensebene: Angebote verändern das Verhalten (Compliance).

Bei KuV kann die organisatorische Ebene als weitgehend unproblematisch gelten.²⁸⁵ Die Eltern der Kinder im Zielgruppenalter können leicht identifiziert und über das Setting Kindergarten angesprochen werden.

Problematisch erscheint bei KuV vielmehr die kognitive Ebene der Adressierung, also die Frage, warum das Verkehrserziehungsangebot von Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung bzw. einem Migrationshintergrund seltener kognitiv wahrgenommen, sich damit auseinandergesetzt und für sich selbst – im Sinne eines Besuchs der Veranstaltung – als relevant akzeptiert wird (vgl. FUNK, FASSMANN 2013: 13). Dies ist deshalb problematisch, weil empirische Befunde dafür sprechen, dass Kinder aus Familien mit eher niedrigerem Sozialstatus fast doppelt so häufig im Straßenverkehr verunglücken wie Kinder aus Familien mit hohem Sozialstatus (vgl. KAHL, DORTSCHY,

²⁸⁴ Zur Problematik der Begriffe zur Kennzeichnung der sozialen Situation von Personen vgl. FUNK, FASSMANN (2013: 8ff).

²⁸⁵ Der Frage, ob Eltern mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss oder mit Migrationshintergrund ihre Kinder evtl. seltener in den Kindergarten schicken als ihre besser gestellten Pendants, kann an dieser Stelle nicht nachgegangen werden (vgl. hierzu PETERS, SPIESS 2015).

ELLSÄSSER 2007: 723; BÖHM, ELLSÄSSER 2004: 4).²⁸⁶

Um explizit das Ziel der Erhöhung des Anteils erreicher Eltern mit vergleichsweise niedrigerem Schulabschluss oder mit Migrationshintergrund umzusetzen, könnte angedacht werden, KuV vermehrt in Stadtteilen anzubieten, in denen mehr statusniedrigere Familien bzw. Familien mit Migrationshintergrund wohnen.²⁸⁷ In solchen Quartieren könnte auch die Ansprache – Einladungsblatt, Ansprache durch die Einrichtung – zielgruppenadäquat, z. B. durch fremdsprachige Informationen, optimiert werden, um eine bessere Beteiligungsquote dieser Eltern zu erreichen. Dies würde auch dem von den Fachkräften berichteten großen Anteil an Einrichtungen entgegenkommen, in denen sich bei mehr als einem Fünftel der Familien Deutsch-Probleme feststellen lassen (vgl. Abschnitt 3.4.1). Zusätzlich sollte überlegt werden, ob bei Elternveranstaltungen in Quartieren mit einem Mindestanteil statusniedriger Bewohner von der Mindestanzahl teilnehmender Eltern für eine abrechnungsfähige Veranstaltung abgewichen werden könnte.²⁸⁸

Bisher ist KuV so organisiert, dass die Moderatoren einzelne Kindergärten akquirieren. Dieses Akquisemodell sollte stärker um die Ebene der Umsetzerverbände ergänzt werden, die ihrerseits Einrichtungsträger ansprechen könnten. Ziel sollte es sein, KuV bei städtischen Ämtern ebenso wie bei Caritas, Diakonie, Kulturvereinen von Menschen mit Migrationshintergrund etc. vorzustellen und bekannt zu machen. Die Kindergartenträger sollten dazu veranlasst werden, Informationen über KuV an ihre Mitgliedseinrichtungen zu streuen. Die einzelnen Einrichtungen können sich dann direkt an einen Umsetzerverband oder Moderator wenden. Falls ein Moderator eigeninitiativ bei einer solchen Kindertagesstätte anfragt, wäre KuV dort gegebenenfalls nicht mehr unbekannt. Ein solches Engagement der Umsetzerverbände käme auch dem Wunsch der Moderatoren nach Öffentlichkeitsarbeit zur Gewinnung von Einrichtungen und Eltern

(vgl. Abschnitt 9.2.3) bzw. der hierdurch erhofften Unterstützung bei der Akquise (vgl. Abschnitt 9.2.3), entgegen.

FUNK, FASSMANN (2013: 21ff) haben auf die höhere Verunglücktenzahl ausländischer Kinder im Vergleich zu ihren deutschen Pendanten bei Fahrrad- und Fußgängerunfällen hingewiesen. Falls KuV explizit Familien mit Migrationshintergrund besser erreichen will, sollte der Einsatz fremdsprachiger Angebote ausgeweitet werden. Ziel könnte es z. B. sein, in jedem Bundesland mit einem Ausländeranteil von mehr als 5 % einen türkischen, russischen oder arabischen Muttersprachler als Moderator auszubilden, Elterninformationen in einschlägigen Fremdsprachen bereitzustellen und die Abrechnungsmodalitäten (z. B. hinsichtlich Reisekosten) so zu gestalten, dass ein bundeslandweiter Einsatz dieser Muttersprachler in Moschee-, Kulturvereinen etc. möglich ist.

LUDWIGS (2011: 53f) stellt die Bedeutung von Online-Videoportalen für die Ansprache sozial Schwacher und Bildungsferner mit Angeboten der Gesundheitsförderung heraus. Dieser Vertriebsweg könnte sich auch für die Verkehrssicherheitsarbeit mit Familien mit vergleichsweise niedrigerem Schulbildungsniveau und Familien mit Migrationshintergrund anbieten.

Die Befunde zum Informationsverhalten der entsprechenden Eltern in der Evaluationsstichprobe von KuV legen nahe, dass Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung zur Information über die Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ häufiger als Eltern mit vergleichsweise höherer Schulbildung verstärkt die sozialen Medien nutzen (vgl. Tab. 7-4). Eltern mit Migrationshintergrund suchen dazu im Vergleich zu ihren Pendanten ohne Migrationshintergrund häufiger Informationsseiten im Internet auf und nutzen ebenfalls häufiger soziale Medien (vgl. Tab. 7-5). Dieses Informationsverhalten könnte von KuV aufgegriffen werden. Hierzu könnte die Bereitstellung fremdsprachiger „How to“-Filme für Videoportale wie YouTube etc. angedacht werden. Solche Filme könnten Themen, wie die Sicherung des Spielbereichs des Kindes, die richtige Querung mit und ohne Ampel, oder die richtige Kindersicherung im Pkw behandeln. Die Links zu diesen Filmen könnten in fremdsprachigen Elterninformationsblättern verteilt werden, die der Broschüre „Schritt für Schritt – Wie Sie Ihr Kind fit machen für den Straßenverkehr“ für nicht an der KuV-Elternveranstaltung teilnehmende Eltern bzw. den russisch, serbokroatisch und türkisch vorliegenden Faltblättern zum Thema „Kinder im Auto - Sicherheit geht vor“ beigelegt werden.

²⁸⁶ Zur Problematik der Validität von Daten zur Verunfallung von Migranten in Deutschland vgl. FUNK, FASSMANN (2013: 21ff).

²⁸⁷ Einzelne Moderatoren sind in dieser Richtung bereits aktiv. In einem Workshop könnten deren Erfahrungen gesammelt und auf die Möglichkeit einer Verallgemeinerung und Implementierung in das Programm geprüft werden.

²⁸⁸ Hierbei stellt sich natürlich das Problem der Entwicklung eines entsprechenden Kriteriums. Die subjektive Einschätzung des Anteils der Eltern mit Schwierigkeiten mit der deutschen Sprache durch die Einrichtung, könnte sowohl den Einsatz fremdsprachiger Informationsmaterialien als auch die Absenkung der Mindestteilnehmerzahl indizieren.

Die hier vorgelegte Wirkungsevaluation kann bezüglich einer partiellen Neuausrichtung von KuV, z. B. zum Abbau des Mittelschichtbias, auf der Basis der empirischen Befunde lediglich Anregungen geben und Diskussionen anstoßen. Die Ausarbeitung entsprechender Konzepte kann in diesem Rahmen nicht erfolgen. Diese könnte von den Umsetzerverbänden und dem DVR in Strategiediskussionen oder Workshops mit interessierten bzw. bereits einschlägig engagierten Moderatoren entwickelt und erprobt werden.

Ankündigung und Bewerbung der KuV-Elternveranstaltung via E-Mail

Etwa 12 % der Einrichtungen kennt von allen Eltern und 16,2 % vom Großteil der Eltern die E-Mail-Adressen (vgl. Bild 3-8). Für die Zukunft bildet sich hier ein neuer Kommunikationskanal für die Ankündigung und Bewerbung einer KuV-Elternveranstaltung durch die Einrichtung heraus. Im Programm könnten hierzu Einladungs-E-Mails und Informationsanhänge für solche Mails zur Verfügung gestellt werden, die die Einrichtungen an die Eltern verschicken. Dieser Kommunikationsweg würde auch die Integration von fremdsprachigen Anschreiben und Informationen erlauben, z. B. indem am Beginn der Mail mehrsprachig auf die nachfolgenden verschiedensprachigen Informationen im Mailtext hingewiesen wird, die dann sukzessive folgen, oder indem im Mailtext Links zu fremdsprachigen Internetangeboten eingefügt werden.

Mögliche konzeptionelle Erweiterung von KuV

Als mögliche konzeptionelle Erweiterung von KuV sollte die weitere Öffnung des Elternbildungsprogrammes für Familien bzw. Kinder diskutiert werden:

- Über drei Viertel der Eltern erachten eine gemeinsame Veranstaltung zur Verkehrserziehung für Kinder und Eltern als potenzielle weitere Informationsmöglichkeit zur Verkehrserziehung für sinnvoll (vgl. Tab. 7-7).
- Etwa 14 % der Eltern, die eine Elternveranstaltung für nicht geeignet halten, um sich über „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ zu informieren, würden eine Veranstaltung ausschließlich für Kinder oder für Eltern und Kinder gemeinsam für sinnvoll halten (vgl. Tab. 7-9).
- Etwa zwei Drittel der Eltern in Prüf- und Kontrollgruppe wünschen sich während einer El-

ternveranstaltung das Angebot einer Kinderbetreuung (vgl. Tab. 7-11).

- Fast drei von zehn Nichtteilnehmern an den evaluierten KuV-Veranstaltungen verweisen ex post auf eine fehlende Kinderbetreuung als Nichtteilnahmegrund (vgl. Tab. 7-15).
- Einige Moderatoren berichten davon, die KuV-Elternveranstaltungen mit anderen Projekten / Programmen zu kombinieren, darunter auch Programme, die sich an Kinder richten (vgl. Tab. 8-13).
- Ein Drittel der Moderatoren, die bereits Maßnahmen zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen einsetzen, nutzen hierzu eine Kombination aus Eltern-Veranstaltung und einem Programm bzw. Praxisübungen für Kinder (vgl. Tab. 9-38).
- Das Potenzial an Moderatoren, die aufgrund der Absolvierung der KuV-Fortbildung prinzipiell dazu berechtigt sind, Direktansprachen durchzuführen, ist in KuV durchaus gegeben. Es umfasst derzeit etwa ein Drittel der aktiven und pausierenden Moderatoren, die noch keine Projektbegleitungen durchführen (vgl. Tab. 9-12).
- Mehr als sechs von zehn KuV-Moderatoren sind zudem an einer Fortbildung interessiert, welche die Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern im Rahmen von KuV (Direktansprachen) prinzipiell erlauben würde (vgl. Tab. 9-13).

Als möglicher Ansatzpunkt, um mehr Eltern für eine Präsenzveranstaltung zu erreichen, bietet es sich an, Kinder derart in die Veranstaltung miteinzubeziehen, dass z. B. die KuV-Direktansprache und die KuV-Elternveranstaltung kombiniert werden oder zumindest für die Zeitdauer der Elternveranstaltung eine Kinderbetreuung in der Einrichtung angeboten wird. Die letztgenannte Alternative dürfte jedoch häufig auf personell-organisatorische Schwierigkeiten stoßen, wenn die Tageszeit der Veranstaltung außerhalb der regulären Öffnungszeiten der Einrichtung liegt. Deshalb sollte die Bildung von Moderatorentandems angedacht werden, die zeitgleich Kinder und Eltern teilweise getrennt und teilweise zusammen (z. B. zum Thema Eltern und Kinder als Fußgänger) beschulen. Auch Praxisübungen könnten hierzu eingebunden werden. Entsprechende Konzepte müssten entwickelt und erprobt, und auch eine Kombination von KuV mit umsetzereigenen Kinderprogrammen, wie KiS, ADACUS etc., könnte angedacht werden.

Aus Sicht des Forschungsnehmers könnte die Dokumentation möglicherweise bereits umgesetzter „Best practice“-Beispiele für die Kombination mit

anderen Programmen, bzw. innerhalb von KuV mit der Direktansprache, und die Verbreitung solcher innovativer Anspracheformen, z. B. im Rahmen der KuV-Fortbildung, den Moderatoren hilfreiche Anregungen an die Hand geben.

Modulauswahl für die Veranstaltung

Bei einem Viertel der Veranstaltungen werden die Themen nur aufgrund der Erfahrungswerte des Moderators ausgewählt. Diesbezüglich sollten die Moderatoren dahingehend sensibilisiert werden, ihre Erfahrungswerte immer wieder mit der konkreten Situation der Eltern oder der Einrichtung abzugleichen.

Rahmenbedingungen der Elternveranstaltung: Tageszeit der Veranstaltung

Die Moderatoren richten sich bei der tageszeitlichen Terminierung der Veranstaltung meist nach den Wünschen der gastgebenden Einrichtung (vgl. Tab. 8-10) und bieten die KuV-Elternveranstaltung am häufigsten abends an (vgl. Tab. 8-9). Diese Tageszeit muss jedoch nicht unbedingt mit den Präferenzen der Eltern übereinstimmen. Von Nichtteilnehmern an der Elternveranstaltung (Kontrollgruppe) und Personen, von denen die Teilnahme nicht bekannt ist (Residualgruppe), wird deutlich häufiger der späte Nachmittag als Veranstaltungstermin gewünscht. Teilnehmer an der Elternveranstaltung geben hingegen gleich häufig Abend und Spätnachmittag als gewünschte Tageszeit an (vgl. Tab. 7-12). Vor diesem Hintergrund sollte überlegt werden, wie die Moderatoren flexibler auf die in der Evaluation erhobenen Elternwünsche eingehen können, um auch das Potenzial der Nichtteilnehmer besser auszuschöpfen.

Gründe der Nichtteilnahme

Die Gründe für die Nichtteilnahme (vgl. Abschnitt 7.4) an der Veranstaltung lassen sich von den Moderatoren oder der Konzeption des Zielgruppenprogramms kaum beeinflussen. Der häufig genannte Zeitmangel der Befragten kann einerseits auf tatsächlichen Stress hinweisen, andererseits aber auch lediglich eine wohlfeile Ausrede sein. Fehlende Kinderbetreuung im Rahmen des Programms anzubieten gestaltet sich insofern schwierig, als die Moderatoren dabei auf die Unterstützung der Einrichtung angewiesen wären, die dies aus nachvollziehbaren Gründen (z. B. Personalmangel, unbezahlte Überstunden) häufig ebenfalls nicht leisten können. Das Potenzial der Alternative

kombinierter Veranstaltungen für Eltern und Kinder wurde bereits aufgezeigt.

Beurteilung des Informationsmaterials

Hinsichtlich der im Rahmen von KuV verteilten Informationsmaterialien bringt etwa ein Fünftel der Befragten zum Ausdruck, diese nur zum Teil oder weniger hilfreich zu finden (vgl. Tab. 6-13). Als Grund dafür wird hauptsächlich genannt, dass die Informationsmaterialien nicht auf die eigene Situation zutreffen (vgl. Tab. 6-14).

Generell ist es schwer, mit einer einzigen Broschüre die große Bandbreite der Lebenssituationen der von KuV angesprochenen Eltern abzudecken. Derzeit gibt es unterschiedliche Broschüren für kleinere und größere Kinder sowie verschiedene Schwerpunktthemen (z. B. Sicherheit im Auto). Der Forschungsnehmer regt an, darüber zu diskutieren, weitere Informationsbroschüren für verschiedene Lebenssituationen zu entwickeln. Denkbar wären z. B. Broschüren, die sich mit den verschiedenen Situationen in der Stadt und auf dem Land bzw. in verkehrsreichen und -armen Gebieten beschäftigen. Weiterhin könnten auch zu den anderen Kernmodulen bzw. häufig umgesetzten Modulen außer „Kinder als Mitfahrer“ eigene Broschüren entwickelt werden, wie etwa zum Thema Fußgängerverhalten, Verhalten im Spielbereich, im Umgang mit Spielfahrzeugen oder Verhalten als Radfahrer mit Kind.

Zumindest sollte bei der nächsten Überarbeitung der bereits vorliegenden Broschüren darauf geachtet werden, dass

- die familiäre und räumliche Lebenssituation von Familien in einer möglichst großen Bandbreite angesprochen wird,
- die verwendeten Fotografien aktualisiert werden,
- der evtl. Bezug auf Statistiken aktualisiert wird und
- die Bezüge zu rechtlichen Rahmenbedingungen der aktuellen Gesetzeslage entsprechen.

Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Rekrutierung neuer Moderatoren

Ein nennenswerter Anteil der Moderatoren – zwischen 8,8 % und knapp 30,0 % der derzeit Aktiven und Pausierenden – will in naher Zukunft sein Engagement in KuV beenden (vgl. Tab. 9-9). Um zu gewährleisten, dass weiterhin viele Eltern mit dem

Programm „Kind und Verkehr“ erreicht werden können, sollten auch zukünftig Anstrengungen unternommen werden, um bereits aktive Moderatoren zu halten, derzeit inaktive zu reaktivieren und neue Moderatoren zu gewinnen.

Fortbildung der Moderatoren

Tiefgehende Analysen zeigen, dass ein Viertel aller aktiven und pausierenden Moderatoren eine Fortbildung absolviert hat, diese aber nicht zur Umsetzung der Direktansprache nutzt und ein weiteres Viertel bisher nicht fortgebildet wurde, sich dies aber wünscht (vgl. Abschnitt 9.1). Das zeigt, dass der Bedarf an Fortbildungen womöglich individuell besser bestimmt werden sollte, damit nicht Personen, die überhaupt keine Direktansprachen machen möchten, unnötig darin fortgebildet werden und Personen, die Interesse daran haben, außen vor bleiben. Es würde sich im Zuge dessen anbieten, die Vorgabe der Mindestanzahl an Elternveranstaltungen zu überdenken.

Programmmaterialien

Insgesamt lässt sich zur Beurteilung der Programmmaterialien von KuV Folgendes feststellen: Das Moderatorenhandbuch wird vom Großteil der Moderatoren als hilfreich bewertet, und für die Umsetzung auch genutzt. Nur relativ wenige Moderatoren sind der Meinung, dass Themen, die für die eigene Arbeit wichtig wären, im Handbuch fehlen (vgl. Abschnitt 9.2.1). Das Bedürfnis einiger Moderatoren nach weiteren Themen sollte jedoch nicht vernachlässigt werden, auch wenn es sich dabei nur um vergleichsweise wenige Wortmeldungen handelt. Denkbar wäre, anstatt das Moderatorenhandbuch um viele Aspekte zu erweitern, konkrete Hinweise zu geben, wo weitere Informationen zu verschiedenen Themen gefunden werden können und welche Institution dabei Ansprechpartner sein könnte. In Phase I der Evaluation wurde festgestellt, dass Gesetzesverweise im Moderatorenhandbuch teilweise nicht mehr aktuell sind (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 90ff), was auch von einigen Moderatoren selbst kritisiert bzw. in Frage gestellt wurde (vgl. Tab 9-25). Es erscheint jedenfalls angeraten, diese zur Absicherung der Moderatoren zu aktualisieren.

Die Medien, die zur Ansprache von Eltern genutzt werden sollen, wie etwa Einladungsblätter oder Triggerfilme, werden von einem größeren Anteil der aktiven und pausierenden Moderatoren als teilweise nicht geeignet empfunden oder nicht genutzt (vgl. Abschnitt 9.2.1). Hier besteht also Opti-

mierungsbedarf. Eine Überarbeitung von Materialien sollte aufbauend auf den Erfahrungen der in der Umsetzung tätigen Moderatoren erfolgen, da diese häufiger bereits Strategien entwickelt haben, andere Medien zu verwenden und auch direkte Rückmeldung von Eltern erhalten, was diese anspricht und was nicht.

Inhalt und Aufbau des Programms

Etwa ein Fünftel der Moderatoren hält den Aufbau von KuV für eher weniger sinnvoll, vor allem, weil sie das Programm als starr und unflexibel empfinden (vgl. Tab. 9-26). Dabei soll durch den modularen Aufbau des Programms eigentlich genau diesem Eindruck entgegengewirkt werden, indem Veranstaltungsschwerpunkte durch die Kombination verschiedener Module flexibel gewählt werden können. Allerdings ist in den Durchführungsbestimmungen zu „Kind und Verkehr“ festgehalten, dass verpflichtend mindestens ein Grundlagenthema und mindestens zwei Kernthemen behandelt werden müssen (vgl. DVR 2009: 136). Vor dem Hintergrund, dass – zumindest in der Stichprobe der Evaluation – jedoch eines der vier Kernthemen (K4: Spielfahrzeuge) seltener umgesetzt wird als zwei Ergänzungsthemen (E6: Mit dem Rad unterwegs und E9: Allein unterwegs) (vgl. Tab. 8-1), erscheint es angeraten, die Verpflichtungsmaßgabe zu überdenken und gegebenenfalls zu ändern.

Gewinnung von Einrichtungen und Erreichung der Zielgruppe

Eine Reihe von Moderatoren ist bereits heute engagiert in der innovativen Ansprache der Zielgruppe oder der Kombination von KuV mit weiteren Angeboten, speziell für Kinder. Auf dieses Potential und möglicherweise bereits erarbeitete Materialien sollte bei der Optimierung des Programms zurückgegriffen werden. Hierzu könnten regionale Workshops mit engagierten Moderatoren durchgeführt werden, auf denen sich die Praxiserfahrungen und -beispiele aufgreifen und „Best practice“-Beispiele erarbeiten lassen.

Globale Bewertung des Programms und der Moderatorentätigkeit

Werbung / Öffentlichkeitsarbeit

Hinsichtlich der möglichen Verbesserung des Programms KuV, insbesondere zur leichteren Gewinnung von Einrichtungen und Eltern, wird von den Moderatoren die Öffentlichkeitsarbeit für das Pro-

gramm, wie etwa mediale Werbung, erwähnt (vgl. Tab. 9-33 und Tab. 9-39). Dabei wird von den Moderatoren angeregt, dass diese durch den Umsetzerverband bzw. den DVR erfolgen sollte, wodurch die Moderatoren bei der Akquise von Veranstaltungen und Veranstaltungsteilnehmern unterstützt werden könnten. Dieser Aspekt zielt auch auf die Rolle der Umsetzerverbände und des DVR im Bemühen um eine Promotion von KuV.

Aus Sicht des Forschungsnehmers bieten sich dabei vielfältige Möglichkeiten: Beispielsweise könnten auf den Homepages des DVR und der Umsetzerverbände mehr Informationen über das Programm angeboten werden, unter anderem auch mit Bildern von durchgeführten Veranstaltungen, kurzen Erfahrungsberichten von Eltern etc. Außerdem könnten auch die Social Media-Accounts des DVR und der Umsetzerverbände verstärkt für die Bewerbung von KuV eingesetzt werden. Eine stärkere Online-Präsenz von KuV erscheint auch vor dem Hintergrund sinnvoll, dass nach NEUMANN, SMOLKA (2016: 63) fast die Hälfte der Eltern (44,6 %) gerne Online über Angebote zur Familien- und Erziehungsfragen informiert werden möchte. Zur Geeignetheit dieses Kommunikationskanals für Eltern mit vergleichsweise niedrigerer Schulbildung bzw. Migrationshintergrund wurde bereits einführend in diesem Abschnitt eingegangen.

Freiwilligen-Management

Etwas mehr als ein Fünftel der Moderatoren empfindet ihr Engagement teilweise und zusammen 6,4 % als „eher“ oder „sehr“ belastend (vgl. Bild 9-13). Da es sich bei der Tätigkeit als KuV-Moderator um eine freiwillige und zum überwiegenden Teil ehrenamtlich und in der Freizeit durchgeführte Tätigkeit handelt, ist ein Anteil von etwa 30 % aktiven Moderatoren, die sich durch die Tätigkeit mindestens teilweise belastet fühlen, bemerkenswert. Um langfristig Moderatoren zu halten und auch neue zu gewinnen, wäre es sinnvoll, eine Form von Freiwilligen-Management zu entwickeln, das ein zeitnahes Eingehen auf Bedürfnisse und Probleme der Ehrenamtlichen erlaubt (zum Thema Freiwilligen-Management vgl. REIFENHÄUSER, HOFFMANN, KEGEL 2012). Zur Exploration der Gründe für eine evtl. subjektiv wahrgenommene Belastung durch die KuV-Moderatorentätigkeit erscheinen z. B. individuelle Rückmeldegespräche (vgl. REIFENHÄUSER, HOFFMANN, KEGEL 2012: 110) angeraten, die von den Umsetzerverbänden in regelmäßigen Zeitabständen durchgeführt werden sollten.

Vernetzung der Moderatoren

Etwa 41 % der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KuV-Moderatoren wünschen sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen (vgl. Tab. 9-46). Eine solche existiert zwar vereinzelt regional, ist aber innerhalb der Umsetzerverbände oder verbandsübergreifend in KuV nicht institutionell vorgesehen. Eine, wie von FUNK, HIESINGER, JÖRG (2016: 140) angeregte, webbasierte Informations- und Austauschplattform wurde vom DVR mittlerweile eingerichtet. Allerdings wünschen sich eine solche Form der Vernetzung nur 15,3 % der befragten Moderatoren (vgl. Tab. 9-47) Diese technische Lösung sowie regionale Austauschmöglichkeiten – gegebenenfalls verbandsübergreifend – sollten den Moderatoren zur Unterstützung angeboten und entsprechend bekannt gemacht werden.

Kommunikation mit dem Umsetzerverband

Bei der Abfrage der Ansprechpartner berichtete etwas mehr als ein Drittel der Nicht-DVW-Moderatoren, die einen Ansprechpartner haben, in den letzten zwölf Monaten keinen Kontakt zur Ansprechperson gehabt zu haben (vgl. Tab. 9-49). Dies kann zwar einerseits für die große Selbstständigkeit und das reibungslose Funktionieren der Vorbereitung, Durchführung und Dokumentation / Abrechnung einer KuV-Veranstaltung sprechen. Andererseits droht ohne Rückbindung an den Umsetzerverband ein Bindungsverlust, der den Austausch und den Informationsfluss zwischen Umsetzerverband und Moderator gefährden kann. Schließlich ist es auch die Aufgabe der Umsetzerverbände, ihre Moderatoren zu begleiten und zu unterstützen. Vor diesem Hintergrund sollte für die Bindung der Moderatoren an den Umsetzerverband und das Zielgruppenprogramm im Rahmen eines Freiwilligen-Managements auch vorgesehen werden, seitens des Umsetzerverbandes einen standardisierten Feedbackkanal einzurichten und zu jedem Moderator mindestens einmal im Jahr persönlich oder telefonisch Kontakt aufzunehmen. Für die Verstärkung der Kontakthaltung zwischen Moderator und Verband spricht auch die schwere Erreichbarkeit der Moderatoren im Zuge der Evaluation. Nicht wenige Kontaktdaten, die von den Umsetzerverbänden zur Verfügung gestellt wurden, waren nicht aktuell und 7,3 % der Moderatoren waren auch nach bis zu fünf Kontaktversuchen nicht zu erreichen (vgl. Abschnitt 2.3.1).

Von allen KuV-Moderatoren der DVW weiß etwa ein Drittel nicht, dass es auf der Ebene der DVW Ansprechpartner für das Zielgruppenprogramm

gibt. Im Rahmen des bereits in Phase I der Evaluation angeregten Ausbaus einer institutionalisierten Zwei-Wege-Kommunikation zwischen Umsetzerverband und Moderator (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 140) sollten den Ehrenamtlichen noch einmal explizit die Ansprechpartner auf den unterschiedlichen Ebenen der Verkehrswacht-Organisation vorgestellt werden.

Aufwandsentschädigung

Knapp drei von zehn Moderatoren äußern ihre Unzufriedenheit mit der Höhe der Aufwandsentschädigung für KuV-Veranstaltungen. Vor allem hinsichtlich der Tatsache, dass die Moderatoren mit anderen Aspekten der Rahmenbedingungen deutlich zufriedener sind, erscheint dies als recht hoher Anteil (vgl. Bild 9-14). Die von den Unzufriedenen genannten Gründe (Zeitaufwand, gefahrene Kilometer, Inflationsrate) sollten vom Zuwendungsgeber aufgegriffen und im Lichte der finanziellen Rahmenbedingungen des Zielgruppenprogramms abgewogen werden. Als Feedback an die Moderatoren, dass ihr Anliegen ernst genommen wird, empfiehlt sich die Kommunikation der Diskussion einer möglichen Anpassung der Aufwandsentschädigung an die Moderatoren.

Qualitätssicherung und Evaluation

Die mit diesem Bericht zur Wirksamkeit von KuV (Phase II der Evaluation) und dem Bericht zu Struktur und Prozessen von KuV (Phase I der Evaluation, vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016) vorgelegten Befunde der Evaluation von „Kind und Verkehr“ erlauben einen tiefen Einblick in die Stärken und Schwächen dieses Zielgruppenprogramms.

Während eine Befragung durch KuV erreicht und nicht erreichter Eltern mit einem sehr großen finanziellen, personellen und zeitlichen Aufwand verbunden ist, sollte eine Befragung der Moderatoren des Programms in regelmäßigen Zeitabständen, z. B. alle fünf Jahre durchgeführt werden. Dabei gilt es, im Rahmen eines – gegebenenfalls noch zu entwickelnden – Ehrenamtlichen-Managements, die Erfahrungen und Erwartungen der Ehrenamtlichen in Form eines Feedbacks zur Programmsteuerung aufzugreifen. Diese Kommunikation mit den Ehrenamtlichen liefert nicht nur den Umsetzerverbänden wertvolle Informationen zur Optimierung des Zielgruppenprogramms, sondern gibt den Moderatoren auch das Gefühl, ernst genommen zu werden.

Die verhaltene Kritik der Teilnehmer an Elternveranstaltungen bezieht sich nicht auf das Programm insgesamt, sondern vielmehr auf einzelne Moderatoren bzw. konkrete Umsetzungssituationen (vgl. Tab. 8-15). Es wäre daher sinnvoll, zur Verbesserung der Umsetzungsqualität einen Feedbackkanal einzurichten, der direkt von den Eltern an den einzelnen Moderator geht, damit dieser Schwächen in der eigenen Umsetzung erkennen und diese gegebenenfalls entsprechend anpassen kann. Ein entsprechendes Defizit deutete sich bereits in Phase I der Evaluation an (vgl. FUNK, HIESINGER, JÖRG 2016: 57, Bild 7-1).

Ein solches Feedback könnte z. B. mit Hilfe eines kurzen formativen Evaluationsbogens, der zum Abschluss einer Veranstaltung ausgefüllt und in einem großen Briefumschlag vom Moderator eingesammelt wird, erfolgen. Denkbar wäre auch, dies mittels eines einfachen Feedbackbogens im Internet zu gestalten, der durch Eintippen eines kurzen Links oder Einscannen eines QR-Codes auch mit dem Smartphone aufgerufen werden kann.

18.2 Ansatzpunkte zur Optimierung des Programms „Kinder im Straßenverkehr“

Informationsmaterialien

Im Rahmen der Evaluation des Programms KiS zeigt sich, dass Einrichtungen sich wünschen, anhand von schriftlichen Materialien über das Thema Verkehrssicherheit / Verkehrserziehung informiert zu werden, z. B. durch Zusendung oder Bereitstellung im Internet (vgl. Tab. 14-1).

Bei der Zusendung schriftlicher Informationsmaterialien sind die Freiheitsgrade auf der Seite der Erzieherinnen höher als bei der persönlichen Ansprache: Die Fachkräfte können selbst flexibel entscheiden, wann sie sich den Informationen widmen, oder ob sie diese ignorieren wollen. Für den Versender – in diesem Fall die Verkehrswacht – ist dieser Anspracheweg mit hohen Streuverlusten verbunden. Um eine höhere Verbindlichkeit zu schaffen, wäre es also sinnvoll, Informationsmaterialien direkt im Rahmen der Beratung von KiS an die Einrichtungen zu verteilen.

Im Verlauf des Beratungsgesprächs sollen zwar Angebote und Materialien über die Verkehrssicherheitsarbeit mit Vorschulkindern vorgestellt werden, vorgesehen ist aber nicht, weiteres schriftliches Informationsmaterial über die Thematik an die Erzieherinnen auszuhändigen (vgl. DVW

2012). Offensichtlich ist dies jedoch durchaus weit verbreitet (vgl. Tab. 15-2), wobei häufig auch programmfremde Materialien, wie z. B. das KuV-Projekthandbuch, herausgegeben werden. Um dieses Vorgehen der Moderatoren zu legitimieren, wäre gegebenenfalls die Zusammenstellung einer Liste von Informationsmaterialien über unterschiedliche Aspekte der Verkehrssicherheit, die den KiS-Moderatoren von der DVW zur Verfügung gestellt und an die Einrichtungen verteilt werden können, hilfreich. Alternativ könnte prinzipiell auch angedacht werden, programmeigene Materialien zu entwickeln, was allerdings vor dem Hintergrund bereits existierender Informationsbroschüren aus anderen Verkehrserziehungsprogrammen nahezu zwangsläufig zu Redundanzen führen würde.

Folgeberatungen einschränken oder inhaltlich ausbauen

Vor dem Hintergrund der Tatsache, dass Beratungsgespräche von Moderatoren nach eigener Angabe häufig vor allem dazu genutzt werden, um Verkehrssicherheitstage zu planen, und etwa ein Viertel der beratenen Einrichtungen angibt, im Beratungsgespräch nichts oder nicht viel Neues über Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung erfahren zu haben, erscheint es notwendig, das derzeitige Konzept der Beratungsgespräche zu überdenken. Dabei bieten sich verschiedene Möglichkeiten an: Auf der einen Seite könnten Folgeberatungen in ein und derselben Einrichtung in ihrem zeitlichen Umfang oder ihrer Periodizität eingeschränkt oder auf der anderen Seite inhaltlich ausgebaut werden. Relevant bei der Entscheidung ist, welche Strategie durch KiS verfolgt werden soll.

Folgeberatungen können deshalb sinnvoll sein, weil sowohl neue Jahrgangskohorten zu betreuen der Kinder und ihre Eltern mit Verkehrssicherheitstagen bzw. einer Verkehrssicherheitswoche erreicht werden können, als auch Personalwechsel in der Einrichtung nicht selten sind und es deshalb sinnvoll sein kann, die Kooperation mit den Fachkräften zu erneuern. Allerdings könnte diskutiert werden, ob nicht

- z. B. nach der dritten Beratung in aufeinander folgenden Jahren zukünftig jeweils nur noch im Zweijahresturnus erneut beraten werden sollte und dabei die verpflichtende Durchführung eines Beratungsgesprächs im Vorfeld eines Verkehrssicherheitstages entfallen könnte oder
- Verkehrssicherheitstage bzw. -wochen generell nur noch im Zweijahresturnus in der gleichen Einrichtung abgehalten werden sollten.

Die dabei verfolgte Strategie sollte sein, nicht einen begrenzten Kreis von Kindertagesstätten auf einem – in den Folgeberatungen – vergleichsweise hohen Niveau immer weiter mit Informationen zur „Verkehrssicherheit von Kindern“ zu versorgen. Vielmehr könnten die freien Kapazitäten dafür genutzt werden, bisher noch nicht beratene Einrichtungen auf einem wahrscheinlich „niedrigeren“ Niveau ihrer Verkehrssicherheitsarbeit abzuholen und diese in den Folgejahren mit den bewährten KiS-Instrumenten zu optimieren.

In diesem Zusammenhang könnte auch überlegt werden, inwieweit die Zusendung schriftlicher Informationsmaterialien, die Bereitstellung von Informationen im Internet oder die Einrichtung eines alternativ zum Beratungsgespräch versendeten Newsletters, für die beratenen Einrichtungen z. B. nach der dritten persönlichen Beratung in aufeinander folgenden Jahren, die KiS-Beratungsstrategie diversifizieren könnte.

Soll die Strategie von KiS aber sein, einen Stamm an Einrichtungen zu generieren, der über Jahre hinweg weiter qualifiziert wird, wäre es sinnvoll, den Moderatoren ausgearbeitete Themenkonzepte an die Hand zu geben, mit denen ein Beratungstermin gefüllt werden kann. Dabei sollte es sich um ein breit gefächertes Themenspektrum handeln, damit von den Moderatoren individuell abgestimmt werden kann, was für die jeweils betreute Einrichtung relevant ist.

Fortbildung des Teams

Alternativ bzw. ergänzend zur zuvor behandelten Thematik könnte es für KiS zielführend sein, besonderes Augenmerk auf die Fortbildung von pädagogischem Personal zu legen. Denn es zeigt sich, dass lediglich etwas mehr als eine von zehn Befragten der Prüfgruppe ein explizites Desinteresse des Teams an der Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung äußert (vgl. Tab. 14-11). Demgegenüber stehen mehr als vierzig Prozent der durch KiS beratenen Einrichtungen, in denen das pädagogische Personal ein solches Angebot begrüßen würde. Ein gleich großer Anteil der Erzieherinnen gibt zudem an, dies nicht beurteilen zu können.

Vor diesem Hintergrund könnte die Integration entsprechender Fortbildungsmaßnahmen in das Programmportfolio möglicherweise ein Ansatzpunkt für eine Erweiterung der Programminhalte von KiS sein.

Belastung der Moderatoren

Ein relativ hoher Anteil der aktiven Ehrenamtlichen im Programm KiS empfindet sich durch die Tätigkeit als „teilweise“ (ca. 33 %), „eher“ oder sogar „sehr“ belastet (zusammen: 15,8 %, vgl. Bild 16-8). Vor dem Hintergrund, dass die Tätigkeit für KiS von den meisten Personen ehrenamtlich durchgeführt wird, ist dies ein beträchtlicher Anteil. Ziel sollte es daher sein, auf die Bedürfnisse der Moderatoren einzugehen und diesen Möglichkeiten zu bieten, ihre Belastung zu reduzieren, um einen langfristig tätigen Stamm an zufriedenen Ehrenamtlichen zu erhalten. Dabei sollte angedacht werden, ein Konzept für das Management von Freiwilligen zu entwickeln, welches z. B. vorsieht, regelmäßig Rückmeldegespräche mit den Ehrenamtlichen zu führen (vgl. REIFENHÄUSER, HOFFMANN, KEGEL 2012: 110).

Vernetzung der Moderatoren

Etwa die Hälfte der im Jahr 2017 aktiven und pausierenden KiS-Umsetzer wünscht sich eine stärkere Vernetzung mit anderen Moderatoren / Ehrenamtlichen (vgl. Tab. 16-36). Da im Rahmen des Programms KiS regelmäßige Fortbildungsveranstaltungen vorgesehen sind (vgl. DVW 2015c), erscheint es sinnvoll, diese auch zur Vernetzung der Moderatoren und zum Erfahrungsaustausch zu nutzen.

Ansprechpartner auf verschiedenen Organisationsebenen

In der Befragung der KiS-Moderatoren und Umsetzer wurde deutlich, dass etwa einem Viertel der Befragten nicht bekannt ist, einen Ansprechpartner für das Programm KiS auf der Ebene der Deutschen Verkehrswacht zu haben (vgl. Abschnitt 16.3). Dies deutet auf einen Optimierungsbedarf der internen Kommunikation der DVW hin. Wenn KiS-Moderatoren und -Umsetzer auf der örtlichen Ebene keinen weiteren kompetenten Ansprechpartner mehr haben, müssen sie wissen, wer ihnen auf der Landes- oder Bundesebene weiter helfen kann. Im Sinne einer Generierung eines qualifizierten Kreises an Ehrenamtlichen wäre es wichtig, dass diese Gesprächspartner zum Austausch über das Zielgruppenprogramm KiS bekannt sind.

Qualitätssicherung und Evaluation

Auch für das Zielgruppenprogramm „Kinder im Straßenverkehr“ sollte eine in regelmäßigen Abständen durchzuführende Moderatorenbefragung

vorgesehen werden. Dabei gilt es erneut, im Rahmen eines – gegebenenfalls noch zu entwickelnden – Ehrenamtlichen-Managements, die Erfahrungen und Erwartungen der Ehrenamtlichen in Form eines Feedbacks zur Programmsteuerung aufzugreifen. Hierbei lassen sich analoge Vorteile wie bei der bereits vorgeschlagenen Optimierung der Qualitätssicherung und Evaluation bei KuV erwarten.

Literatur

- BAILLARGEON, J. (2001)
Characteristics of the healthy worker effect. In: Occupational Medicine, Vol. 16, No. 2: 359-366.
- BÖHM, A.; ELLSÄSSER, G. (2004)
Einschüler – Gesundheit und soziale Lage. Wünsdorf: Landesgesundheitsamt Brandenburg im LASV.
http://www.brandenburg.de/sixcms/media.php/4055/Gesundheit_von_Einschuelern.pdf, aufgerufen am 14.12.2011]
- CHEN, H.; COHEN, P.; CHEN, S. (2010)
How big is a big odds ratio? Interpreting the magnitudes of odds ratios in epidemiological studies. Communications in Statistics – Simulation and Computation 39(4), 860–864.
- COHEN, J. (1988)
Statistical power analysis for the behavioral sciences 2nd edn.
- DESTATIS (2017a)
Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr. 2016. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- DESTATIS (2017b)
Bildungsstand der Bevölkerung. 2016. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- DÖRING, N.; BORTZ, J. (2016)
Forschungsmethoden und Evaluation in den Sozial- und Humanwissenschaften (5. Auflage). Berlin, Heidelberg: Springer.
- FIELD, A. (2009)
Discovering Statistics Using SPSS. Third Edition. London: SAGE Publications Ltd.
- FUNK, W.; SCHRAUTH, B. (2016)
Fahranfänger 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren. Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit. FE 82.362 / 2009 und FE 82.0585 / 2013. Schlussbericht. Nürnberg: IfeS
- FUNK, W.; FASSMANN, H. (2013)
Schwer erreichbare Zielgruppen - Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 237. Bremen: Fachverlag NW.
- FUNK, W.; BENDER, D.; ROSSNAGEL, T. (2017)
Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0013/2016. Sachstandsbericht zum 31. Juli 2017. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; ROSSNAGEL, T.; BENDER, D. (2018)
Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0014/2016. Schlussbericht zum 30. April 2018. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; HIESINGER, K.; JÖRG, V. (2016)
Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase I. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 81.0009/2015. Schlussbericht zum 15. Juni 2016. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.
- FUNK, W.; HECHT, P.; NEBEL, S.; STUMPF, F. (2013)
Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 238. Bremen: Fachverlag NW.
- GORGES, R. (2006)
Lebenssituation „Straßenverkehr“ – Methodische Hinweise für die Praxis im „Situationsorientierten Ansatz“. In: KRENZ, A. (HRSG.), Methodenkompetenz im Kindergarten. München: Olzog. 1-23
- GRUNER, E.-M.; REHBERG, H.; RICHTER, S. (1994)
Zur Realisierung, Akzeptanz und Wirksamkeit des DVR-Programms ‚Kind und Verkehr‘ in den neuen Bundesländern. Unveröffentlichtes Forschungsprojekt (FP 8711) im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bergisch Gladbach: BAST.
- GÜNTHER, R. (2016)
Aktivitätskenngrößen und deren Veränderung bei Moderatorinnen und Moderatoren des DVR-Programms „Kind und Verkehr“ 2015. Reutlingen: Forschungsgruppe Dr. Günther.
- HOLTE, H.; PFAFFEROTH, I. (2015)
Wirkungsmechanismen und Erfolgsfaktoren von Verkehrssicherheitskampagnen. In: KLIMMT, C.; MAURER, M.; HOLTE, H.; BAUMANN, E. (Hrsg.): Verkehrssicherheitskommunikation. Beiträge der empirischen Forschung zur strategischen Unfallprävention. Wiesbaden: Springer VS, 99-116.

- KAHL, H.; DORTSCHY, R.; ELLSÄSSER, G. (2007)
Verletzungen bei Kindern und Jugendlichen (1-17 Jahre) und Umsetzung von persönlichen Schutzmaßnahmen. In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Band 50, Heft 5 / 6: 718-727.
- KLEPP, D.; BUCHEBNER-FERSTL, S.; CIZEK, B; KAINDL, M. (2008)
Elternbildung in Österreich. Evaluierung der Elternbildungsveranstaltungen 2006. ÖIF-Working-Papers 70. Wien: Österreichisches Institut für Familienforschung an der Universität Wien.
- LENZNER, T.; NEUERT, C.; OTTO, W. (2015)
Kognitives Pretesting. Mannheim: GESIS – Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften (GESIS Survey Guidelines).
- LIMBOURG, M.; REITER, K. (2009)
Vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung. In: KRÜGER, H.-P. (HRSG.): Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Enzyklopädie der Psychologie: Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI: Verkehrspsychologie – Band 2: Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Göttingen, Bern, Toronto, Seattle: Hogrefe, 127-159.
- LIMBOURG, M.; GERBER, W. D. (1979)
Experimentelle Evaluation des Tübinger Elterntrainingsprogramms für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 35. Köln: BASt.
- LUDWIGS, S. (2011)
Potenziale von Web 2.0 und Social Media für die gesundheitliche Aufklärung. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): Web 2.0 und Social Media in der gesundheitlichen Aufklärung. Werkstattgespräche der BZgA mit Hochschulen. Band 16 Gesundheitsförderung Konkret. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.
- McKENNA, F. (2010)
Education in Road Safety. Are we getting it right? Report Number: 10/113. London: RAC Foundation
[http://www.racfoundation.org/assets/rac_foundation/content/downloadables/education_in_road_safety_-_mckenna_-_20080910_-_report.pdf, aufgerufen am 08.10.2010]
- MEINER-TEUBNER, CH.; KOPP, K.; SCHILLING, M. (2016)
Träger von Kindertageseinrichtungen im Spiegel der amtlichen Statistik. Eine Analyse der Strukturen, der Bildungsbeteiligung, des Personals und von Qualitätskriterien. Dortmund: Forschungsverbund DJI / TU Dortmund
- MORRONGIELLO, B. A.; BARTON, B. K. (2009)
Child pedestrian safety: parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. In: Accident Analysis & Prevention, 41(5), 1040-1046.
- MORRONGIELLO, B. A.; CORBETT, M. (2015)
Using a virtual environment to study child pedestrian behaviours: a comparison of parents' expectations and children's street crossing behaviour. In: Injury Prevention Vol. 21, No. 5: 291-295.
- NEUMANN, R.; SMOLKA, A. (2016)
Familienbildung aus Sicht bayerischer Mütter und Väter. Ergebnisse der dritten ifb-Elternbefragung zur Familienbildung. ifb-Materialien 3-2016. Bamberg: Staatsinstitut für Familienforschung an der Universität Bamberg.
- O'NEAL E.; JIANG, Y.; FRANZEN, L.J.; RAHIMIAN, P. YON, J.P.; KEARNEY, J.K.; PLUMERT, J.M. (2018)
Changes in Perception-Action Tuning Over Long Time Scales: How Children and Adults Perceive and Act on Dynamic Affordances When Crossing Roads. In: Journal of Experimental Psychology: Human Perception and Performance, 44(1), 18-26.
- OXLEY, J.A.; CONGIU, M.; WHELAN, M.; D'ELIA, A.; CHARLTON, J. (2007)
The Impacts of Functional Performance, Behaviour and Traffic Exposure on Road-Crossing Judgements of Young Children. In: Annual Proceedings/Association of the Advancement of Automotive Medicine, 51, 81-96.
- PEDUZZI, P.; CONCATO, J.; KEMPER, E.; HOLFORD, T.; FEINSTEIN, A. (1996)
A Simulation Study of the Number of Events per Variable in Logistic Regression Analysis. In: Journal of clinical epidemiology, 49(12), 1373-1379.
- PETER, F.; SPIESS, C. K. (2015)
Kinder mit Migrationshintergrund in Kindertageseinrichtungen und Horten: Unterschiede zwischen den Gruppen nicht vernachlässigen. In: DIW Wochenbericht Nr. 1+2, 12-21.

PFEFFER, K.; FAGBEMI, H. P.; STENNET, S. (2010)

Adult pedestrian behavior when accompanying children on the route to school. In: Traffic injury prevention, 11(2), 188-193.

PROJEKTGRUPPE (2000)

Auf dem Prüfstand: Das Programm „Kind und Verkehr“. Projektgruppenbericht Optimierung des Programms „Kind und Verkehr“. Band 7 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat.

REIFENHÄUSER, C.; HOFFMANN, S. G.; KEGEL, T. (2012).

Freiwilligen-Management. Walhalla Fachverlag.

SCHNELL, R.; HILL, P. B.; ESSER, E. (2005)

Methoden der empirischen Sozialforschung. 7. , völlig überarbeitete und erweiterte Auflage. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag.

SCHRAUTH, B. (2018)

Bundesweite Befragung von Kindertagesstätten „Kindersicherheit und Unfallprävention“. Tabellarischer Ergebnisbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.

SCHWEBEL, D. C.; BOUNDS, M. L. (2003)

The role of parents and temperament on children's estimation of physical ability: Links to unintentional injury prevention. In: Journal of Pediatric Psychology Vol. 28, No. 7: 507-518.

SOOM AMMANN, E.; SALIS GROSS, C. (2011)

Alt und schwer erreichbar. „Best Practice Gesundheitsförderung im Alter“ bei benachteiligten Gruppen. München AVM.

TABACHNIK, B.; FIDELL, L. (1996)

Using Multivariate Statistics. Third Edition. Northridge: California State University.

VITTINGHOFF, E.; MCCULLOCH, C. (2006)

Relaxing the Rule of Ten Events per Variable in Logistic and Cox Regression. In: American Journal of Epidemiology 165 (6): 710-718.

WITTENBERG, R.; CRAMER, H.; VICARI, B. (2014)

Datenanalyse mit IBM SPSS Statistics. Eine syntaxorientierte Einführung. Konstanz, München: UVK.

Verzeichnis der Programmmaterialien

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2009)

Moderatorenhandbuch. 2. Auflage. Rheinbreitbach. Medienhaus Plump GmbH.

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2011)

Durchführungsbestimmungen „Kind und Verkehr“: Direktansprache – Projektbegleitung. Bonn: DVR

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2012a)

Durchführungsbestimmungen „Kind und Verkehr“: Akquisitions- und Beratungsgespräche. Bonn: DVR

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2012b)

Durchführungsbestimmungen „Kind und Verkehr“: Elternveranstaltungen. Bonn: DVR

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2014)

Projektantrag „Kind und Verkehr“. Bonn: DVR.

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2015)

Sachbericht 01/02/14 „Kind und Verkehr“. Bonn: DVR.

[DVR] DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (2016)

(Vorläufiger) Sachbericht 01/02/15 „Kind und Verkehr“. Bonn: DVR

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2012)

Arbeitshilfe für Moderatoren im Programm „Kinder im Straßenverkehr“. 2. Auflage. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015a)

Übersicht über die Bundesprogramme der Deutschen Verkehrswacht e. V. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015b)

Programm „Kinder im Straßenverkehr“ (KiS): Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2015c)

Moderatorenausbildung im Programm „Kinder im Straßenverkehr“. Berlin: DVW

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2016)

Deutsche Verkehrswacht e. V.: Vorläufiger Sachbericht. Projekt Nr. 02/02/15 „Kind und Verkehr“. Berlin: DVW

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017a)
„Kinder im Straßenverkehr“: Schwerpunktthe-
men 2017. Berlin: DVW.

[DVW] DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (2017b)
Abrechnung Beratungsgespräch in Kinderta-
geseinrichtung. Berlin: DVW

Anhang I

Tabellenverzeichnis

Tabellenverzeichnis

TEIL I: EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KIND UND VERKEHR“

2 Anlage und Durchführung der KuV-Befragungsstudien

Tab. 2-1	Synopse des Fragenprogramms in den KuV-Elternbefragungen	26
Tab. 2-2	Anzahl der vorliegenden Moderatoren-Kontaktdaten.....	28
Tab. 2-3	Klassifizierung der KuV-Moderatoren – Selbstauskünfte.....	28
Tab. 2-4	Monatliche Verteilung der KuV-Elternveranstaltungen 2013-2017	29
Tab. 2-5	Stichprobenumfänge und Rücklaufquoten für die KuV-Elternbefragung	31

3 Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen

Tab. 3-1	Untersuchungsgruppen	37
Tab. 3-2	Alle Untersuchungsgruppen: Frühere Teilnahme an Veranstaltungen zu den Themen „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“ (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 29)	38
Tab. 3-3	Alle Untersuchungsgruppen: Verwandtschaftsverhältnis des Befragten zum Kind; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 1)	39
Tab. 3-4	Alle Untersuchungsgruppen: Erziehungsverantwortung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 4).....	39
Tab. 3-5	Alle Untersuchungsgruppen: Geschlecht des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 30).....	39
Tab. 3-6	Alle Untersuchungsgruppen: Alter des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 31).....	40
Tab. 3-7	Alle Untersuchungsgruppen: Staatsangehörigkeit des Befragten (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 32)	40
Tab. 3-8	Alle Untersuchungsgruppen: Sprache in der Familie (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 33)	40
Tab. 3-9	Alle Untersuchungsgruppen: Sprache in der Familie – kategorisiert (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 33)	40
Tab. 3-10	Alle Untersuchungsgruppen: Migrationshintergrund der Familie; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 32, Frage 33)	41
Tab. 3-11	Alle Untersuchungsgruppen: Höchster erreichter Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 34).....	41
Tab. 3-12	Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der Schulkinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)	42
Tab. 3-13	Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der Kindergartenkinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)	42
Tab. 3-14	Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der jüngeren Kinder im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)	42
Tab. 3-15	Alle Untersuchungsgruppen: Partner im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35).....	43
Tab. 3-16	Alle Untersuchungsgruppen: Anzahl der anderen Personen im Haushalt des Befragten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 35)	43
Tab. 3-17	Alle Untersuchungsgruppen: Geschlecht des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 2)....	43
Tab. 3-18	Alle Untersuchungsgruppen: Alter des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 3)	43
Tab. 3-19	Alle Untersuchungsgruppen: Wohnumfeld des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 5)	44
Tab. 3-20	Alle Untersuchungsgruppen: Verkehrsdichte in der Wohnumgebung des Kindes; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 6)	44
Tab. 3-21	Alle Untersuchungsgruppen: Hauptverkehrsmittel des Kindes zum Kindergarten (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 7)	44
Tab. 3-22	Zusammenfassung der signifikanten Zusammenhänge mit der Untersuchungsgruppenzugehörigkeit	45

Tab. 3-23	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Erziehungsstil; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 8)	49
Tab. 3-24	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Erziehungsstil; Befragungszeitpunkt t_0	49
Tab. 3-25	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 18)	50
Tab. 3-26	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Normorientierung; Befragungszeitpunkt t_0	51
Tab. 3-27	Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu Aussagen zur Verkehrserziehung; Datenblatt Einrichtung (Frage 12)	53
Tab. 3-28	Erste KuV-Veranstaltung; Datenblatt Einrichtung (Frage 9)	54
Tab. 3-29	Grund für KuV-Veranstaltung (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 10).....	55
Tab. 3-30	Bewerbung der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 6)	56
Tab. 3-31	Vergleich der Schulbildung in der KuV-Stichprobe mit der 30- bis 40-jährigen Bevölkerung in Deutschland 2015.....	57
Tab. 3-32	Alle Untersuchungsgruppen zum Zeitpunkt t_0 und Datenblatt Einrichtung: Anteil der Kinder / Eltern mit Migrationshintergrund (Datenblatt Einrichtung: Frage 1, Elternbefragung t_0 : Frage 32, Frage 33).....	58

4 KuV-Ziel: Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder

Tab. 4-1	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 9)	60
Tab. 4-2	Zusammenfassung der Regressionsanalyse zur allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_0	60
Tab. 4-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	61
Tab. 4-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	62
Tab. 4-5	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zu den Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 10).....	63
Tab. 4-6	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern; Befragungszeitpunkt t_0	64
Tab. 4-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	66
Tab. 4-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	69
Tab. 4-9	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 19).....	72
Tab. 4-10	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Einschätzung der Schwierigkeit verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder; Befragungszeitpunkt t_0	73
Tab. 4-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	75
Tab. 4-12	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	77
Tab. 4-13	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Einstellungen zur Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 12, KG: Frage 11) 79	

Tab. 4-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Einstellungen zur Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 12, KG: Frage 11).....	79
Tab. 4-15	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 26, KG: Frage 25).....	80
Tab. 4-16	Prüfgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung der Schwierigkeitseinschätzung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 26)	80

5 KuV-Ziel „Erhöhung der Verkehrs-sicherheit von Kindern“

Tab. 5-1	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Häufigkeit von Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 11)	84
Tab. 5-2	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit von Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_0	85
Tab. 5-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Häufigkeit von Verkehrssituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	85
Tab. 5-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 14, KG: Frage 13).....	86
Tab. 5-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit verschiedener Verkehrssituationen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 14, KG: Frage 13)	87
Tab. 5-6	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit einem Kind; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 12)	88
Tab. 5-7a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind (Teil 1 von 2); Befragungszeitpunkt t_0	89
Tab. 5-7b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten als Fußgänger zusammen mit Kind (Teil 2 von 2); Befragungszeitpunkt t_0	90
Tab. 5-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	91
Tab. 5-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	94
Tab. 5-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 16, KG: Frage 15)	96
Tab. 5-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens als Fußgänger mit Kind (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 16, KG: Frage 15).....	97
Tab. 5-12	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 13)	98
Tab. 5-13	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_0	99
Tab. 5-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	99
Tab. 5-15	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	101
Tab. 5-16	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 18, KG: Frage 17) .	103
Tab. 5-17	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich der Beaufsichtigung des Spielbereichs (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 18, KG: Frage 17).....	103
Tab. 5-18	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 14).....	104

Tab. 5-19	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0	104
Tab. 5-20	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 15).....	105
Tab. 5-21	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten bei der Mitnahme von Kindern im Pkw; Befragungszeitpunkt t_0	106
Tab. 5-22	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	107
Tab. 5-23	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	108
Tab. 5-24	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 21, KG: Frage 20).....	109
Tab. 5-25	Prüfgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens bei der Kindersicherung im Pkw (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 21, KG: Frage 20).....	109
Tab. 5-26	Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Spielfahrzeuge des Kindes (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16).....	109
Tab. 5-27	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 16).....	110
Tab. 5-28	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der genutzten Spielfahrzeuge; Befragungszeitpunkt t_0	110
Tab. 5-29	Alle Untersuchungsgruppen: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 17).....	111
Tab. 5-30	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zum Verhalten im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_0	112
Tab. 5-31	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	114
Tab. 5-32	Prüf- und Kontrollgruppe: Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	115
Tab. 5-33	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 24, KG: Frage 23).....	116
Tab. 5-34	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen Veränderung hinsichtlich des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 24, KG: Frage 23).....	116

6 KuV-Ziel „Unterstützung von Eltern bei der Verkehrserziehung“

Tab. 6-1	Prüfgruppe: Bewertung der KuV-Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 28, t_2 : Frage 35).....	118
Tab. 6-2	Prüfgruppe: Schulnote KuV-Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 30, t_2 : Frage 37).....	118
Tab. 6-3	Prüfgruppe: Beurteilung, wie hilfreich KuV-Elternveranstaltung für die eigene Verkehrserziehung ist; Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 40).....	118
Tab. 6-4	Prüfgruppe: Grund für Beurteilung: Veranstaltung war nicht hilfreich (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 41).....	119
Tab. 6-5	Prüfgruppe: kurzfristig umgesetzte und geplante Veränderungen der eigenen Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 20).....	119
Tab. 6-6	Prüfgruppe: Kurzfristig umgesetzte und geplante Veränderungen in der eigenen Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 21, Frage 22).....	120
Tab. 6-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Subjektiv wahrgenommene allgemeine Veränderung der Verkehrserziehung; Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 27, KG: Frage 26).....	120

Tab. 6-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Art der subjektiv wahrgenommenen allgemeinen Veränderung der Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (PG: Frage 27, KG: Frage 26).....	121
Tab. 6-9	Beschäftigung mit „Verkehrssicherheit von Kindern“ / „Verkehrserziehung“; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 18, PG t_2 : Frage 28, KG t_2 : Frage 27)	122
Tab. 6-10	Prüfgruppe: Häufigkeit Austausch über Themen der KuV-Veranstaltung; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 19, t_2 : Frage 29).....	123
Tab. 6-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Erhalt von KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 23, PG t_2 : Frage 30, KG t_1 : Frage 17, KG t_2 : Frage 28)	123
Tab. 6-12	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der Nutzung der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 24, PG t_2 : Frage 31, KG t_1 : Frage 18, KG t_2 : Frage 29)	124
Tab. 6-13	Prüf- und Kontrollgruppe: Beurteilung der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 25, PG t_2 : Frage 32, KG t_1 : Frage 19, KG t_2 : Frage 30)	124
Tab. 6-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Grund für die Beurteilung der KuV-Informationsmaterialien als „nicht hilfreich“ (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 26, PG t_2 : Frage 33, KG t_1 : Frage 20, KG t_2 : Frage 31).....	124
Tab. 6-15	Prüf- und Kontrollgruppe: Personenanzahl bei Weitergabe der KuV-Informationsmaterialien; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (PG t_1 : Frage 27, PG t_2 : Frage 34, KG t_1 : Frage 21, KG t_2 : Frage 32)	126

7 Informationsverhalten von Eltern, Eignung des Formats und (Nicht-)Teilnahmegründe

Tab. 7-1	Alle Untersuchungsgruppen: Informierung über Erziehungsthemen (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 20)	127
Tab. 7-2	Alle Untersuchungsgruppen: Informierung über Verkehrserziehung in den letzten 12 Monaten; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 21)	128
Tab. 7-3	Alle Untersuchungsgruppen: Informierung über Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22)	128
Tab. 7-4	Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Informationsquellen zur Verkehrssicherheit – nach dem höchsten Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22).....	129
Tab. 7-5	Alle Untersuchungsgruppen: Genutzte Informationsquellen zur Verkehrssicherheit – nach dem höchsten Schulabschluss; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 22).....	129
Tab. 7-6	Alle Untersuchungsgruppen: Anlass zur Informierung über Verkehrssicherheit von Kindern / Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 23) ...	130
Tab. 7-7	Alle Untersuchungsgruppen: Potenzielle Nutzung weiterer Informationsquellen zur Verkehrserziehung (außer Elternveranstaltung) (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 27)	130
Tab. 7-8	Alle Untersuchungsgruppen: Eignung des Formats Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24)	132
Tab. 7-9	Alle Untersuchungsgruppen: Gründe für die Nicht-Eignung einer Elternveranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 24)	132
Tab. 7-10	Prüfgruppe: Elternveranstaltung geeignet unterschieden nach Angabe dazu zum Zeitpunkt t_0 , Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 31, t_2 : Frage 38).....	132
Tab. 7-11	Alle Untersuchungsgruppen: Bedarf an Kinderbetreuung während der Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 25).....	133
Tab. 7-12	Alle Untersuchungsgruppen: Bevorzugte Tageszeiten einer Elternveranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 26)	133
Tab. 7-13	Alle Untersuchungsgruppen: Planung Teilnahme Elternveranstaltung ; Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 28)	134
Tab. 7-14	Alle Untersuchungsgruppen: Gründe für Planung Nichtteilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_0 (Frage 28)	134
Tab. 7-15	Kontrollgruppe: Gründe für die Nichtteilnahme – nach ursprünglicher Planung zur Teilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 4)	135

Tab. 7-16	Prüfgruppe: Teilnahmegründe – nach ursprüngliche Planung der Teilnahme (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_1 (Frage 6)	135
-----------	---	-----

8 Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“

Tab. 8-1	Angesprochene Themen und behandelte Module (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 , Datenblatt Veranstaltung (PG t_1 : Frage 32, PG t_2 : Frage 39, Datenblatt Veranstaltung: Frage 4)	138
Tab. 8-2	Grund für Modulauswahl (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 5)	139
Tab. 8-3	Gründe für die Nichtbeachtung der Inhalte und Vorgaben (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 9)	139
Tab. 8-4	Eingesetzte Methoden (Mehrfachantworten); Datenblatt Veranstaltung (Frage 6).....	140
Tab. 8-5	Medien zur Einladung und Durchführung (Mehrfachantworten), Datenblatt Veranstaltung (Frage 7).....	141
Tab. 8-6	Prüfgruppe: Bewertung der Elternveranstaltung; Befragungszeitpunkte t_1 und t_2 (t_1 : Frage 28, t_2 : Frage 35).....	142
Tab. 8-7	Bundesland der Veranstaltung und 2017 aktiven Moderatoren; Datenblatt Veranstaltung (Frage 10) und Moderatorenbefragung (Frage 191).....	145
Tab. 8-8	Veranstaltungsort für die Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 45)	145
Tab. 8-9	Tageszeit der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 46)	145
Tab. 8-10	Grund für die Tageszeit der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 47)	146
Tab. 8-11	Zielgruppe der Umsetzung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 48)	146
Tab. 8-12	Kombination mit anderen Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 49)	146
Tab. 8-13	Kombination Programme (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 50).....	146
Tab. 8-14	Prüfgruppe: Positive Aspekte der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 42).....	147
Tab. 8-15	Prüfgruppe: Negative Aspekte der Veranstaltung (Mehrfachantworten); Befragungszeitpunkt t_2 (Frage 43).....	148

9 Kind und Verkehr: Moderatorenbefragung zu Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Tab. 9-1	Alle KuV-Moderatoren: Aktivität im Jahr 2017; Moderatorenbefragung (Frage 2).....	149
Tab. 9-2	Alle KuV-Moderatoren: Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 39).....	149
Tab. 9-3	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, Umsetzerverband ADAC: Regionalclubs; Moderatorenbefragung (Frage 40)	150
Tab. 9-4	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, Umsetzerverband DVW: Bundesland; Moderatorenbefragung (Frage 191)	150
Tab. 9-5	Alle KuV-Moderatoren: Erstmals in KuV aktiv; Moderatorenbefragung (Frage 38)	150
Tab. 9-6	Pausierende und nicht mehr aktive KuV-Moderatoren: Letzte KuV-Veranstaltung; Moderatorenbefragung (Frage 4)	151
Tab. 9-7	Alle KuV-Moderatoren: Dauer der Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 38, Frage 4)	151
Tab. 9-8	Pausierende und nicht mehr aktive KuV-Moderatoren: Gründe für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten) ; Moderatorenbefragung (Frage 3).....	152
Tab. 9-9	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Planung der weiteren KuV-Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 180)	152
Tab. 9-10	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für geplante baldige Beendigung der KuV-Aktivität (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 181).....	152
Tab. 9-11	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Tätigkeitsbereich; Moderatorenbefragung (Frage 41)	153

Tab. 9-12	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren, die nur Elternveranstaltungen durchführen: Teilnahme an Fortbildung; Moderatorenbefragung (Frage 71).....	153
Tab. 9-13	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Interesse Fortbildung; Moderatorenbefragung (Frage 72)	153
Tab. 9-14	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für fehlende Fortbildung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 73).....	154
Tab. 9-15	Alle KuV-Moderatoren: Beruflicher Status; Moderatorenbefragung (Frage 192).....	154
Tab. 9-16	Alle KuV-Moderatoren: Berufsbezeichnung; Moderatorenbefragung (Frage 193)	154
Tab. 9-17	Alle KuV-Moderatoren: Ausübung KuV-Moderatorentätigkeit im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit; Moderatorenbefragung (Frage 42)	155
Tab. 9-18	Alle KuV-Moderatoren: Aktivität in weiteren Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 191).....	155
Tab. 9-19	Alle KuV-Moderatoren: Aktivität andere Programme: Art des Programms (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 190)	155
Tab. 9-20	Alle KuV-Moderatoren: Alter; Moderatorenbefragung (Frage 194).....	156
Tab. 9-21	Alle KuV-Moderatoren: Geschlecht; Moderatorenbefragung (Frage 195)	156
Tab. 9-22	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: KuV-Bewerbung mit Einladungsblättern; Moderatorenbefragung (Frage 52)	157
Tab. 9-23	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Art der anderen KuV-Bewerbung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 52).....	157
Tab. 9-24	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für andere KuV-Bewerbung (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 53).....	158
Tab. 9-25	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe: DVR-Medien nicht geeignet für Ansprache (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 59)	159
Tab. 9-26	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Grund für eher negative Bewertung des Modulsystems (Mehrfachantworten) ; Moderatorenbefragung (Frage 55)	161
Tab. 9-27	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Module überarbeiten / Module unwichtig (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 64).....	162
Tab. 9-28	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für Ausfall von Veranstaltungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 44).....	163
Tab. 9-29	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gewinnung von Einrichtungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 51).....	164
Tab. 9-30	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Andere Gründe für Schwierigkeit bei der Gewinnung von Einrichtungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 66)	166
Tab. 9-31	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68).....	166
Tab. 9-32	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen um Kita leichter zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68)	166
Tab. 9-33	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 68)	167
Tab. 9-34	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Andere Gründe für schwere Erreichbarkeit von Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 67)	168
Tab. 9-35	An KuV teilnehmende Einrichtungen: Erschwerte Erreichbarkeit der Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 11).....	168
Tab. 9-36	An KuV teilnehmende Einrichtungen: Gründe für erschwerte Erreichbarkeit der Eltern (Mehrfachantworten); Datenblatt Einrichtung (Frage 11).....	168
Tab. 9-37	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen zur Erreichung von Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69).....	169
Tab. 9-38	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen Eltern allgemein besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69).....	169
Tab. 9-39	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen, um Eltern allgemein besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 69).....	170

Tab. 9-40	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Maßnahmen Erreichung schwer erreichbarer Eltern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70).....	170
Tab. 9-41	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Umgesetzte Maßnahmen schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70)	170
Tab. 9-42	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Ideen für Maßnahmen um schwer erreichbare Eltern besser zu erreichen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 70)	170
Tab. 9-43	Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV besonders gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 74)	172
Tab. 9-44	Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV nicht gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 75)	173
Tab. 9-45	Alle KuV-Moderatoren: Am Programm KuV zu verbessern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 76)	173
Tab. 9-46	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Wunsch nach mehr Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)	176
Tab. 9-47	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Art der gewünschten Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)	177
Tab. 9-48	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Vorhandensein Ansprechpartner im Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 127).....	177
Tab. 9-49	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Kontakt mit Ansprechpartnern in den letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 129)	177
Tab. 9-50	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren (ohne DVW-Moderatoren): Bewertung der Betreuung durch den Umsetzerverband; Moderatorenbefragung (Frage 131).....	178
Tab. 9-51	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 132).....	178
Tab. 9-52	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW, die sich nicht mit Fragen an die jeweilige Organisationsebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (Frage 136, Frage 138, Frage 140)	179
Tab. 9-53	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW ohne Ansprechpartner: Wunsch nach Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (Frage 137, Frage 139).....	179
Tab. 9-54	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Ansprechpartner Kontakt in letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 133, Frage 134, Frage 135).....	179
Tab. 9-55	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren der DVW: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; Moderatorenbefragung (Frage 141).....	180

TEIL II: EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KINDER IM STRAßENVERKEHR“

10 Anlage und Durchführung der KiS-Befragungsstudie

Tab. 10-1	Synopse des Fragenprogramms in den KiS-Befragungen für Erzieherinnen	189
-----------	--	-----

11 KiS-Ziel: Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten

Tab. 11-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Kinder in der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 4)	195
Tab. 11-2	Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Beschäftigten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 5)	196
Tab. 11-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Träger der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 6)	196
Tab. 11-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Bundesland; Prüf-gruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 7).....	197

Tab. 11-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Regionale Verortung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte	197
Tab. 11-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Siedlungsstruktur im Umfeld der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 8)	197
Tab. 11-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Verkehrsdichte im Umfeld der Einrichtung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 9)	197
Tab. 11-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Hauptverkehrsmittel der Kinder zum Kindergarten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 11)	198
Tab. 11-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Geschlecht der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 52)	200
Tab. 11-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Alter der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 53)	200
Tab. 11-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Beschäftigungsdauer der Befragten; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 49)	200
Tab. 11-12	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausbildungsstand (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 50)	201
Tab. 11-13	Prüf- und Kontrollgruppe: Funktion in der Einrichtung (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 51)	201

12 KiS-Ziel: Verankerung der Verkehrssicherheitsarbeit in der pädagogischen Arbeit der Kindertagesstätten

Tab. 12-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zum Stellenwert der Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 12)	204
Tab. 12-2	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Verankerung der Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 12)	205
Tab. 12-3a	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)	206
Tab. 12-3b	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)	207
Tab. 12-4a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Wichtigkeit von Lernzielen der Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)	208
Tab. 12-4b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Wichtigkeit der Lernziele von Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 18)	208
Tab. 12-5	Prüfgruppe: Veränderung der Einschätzung zur Wichtigkeit von Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 19)	209
Tab. 12-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeiten und Maße der zentralen Tendenz zur Umsetzung von Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14)	210

Tab. 12-7a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14).....	212
Tab. 12-7b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 14).....	212
Tab. 12-8	Prüfgruppe: Veränderung der Häufigkeit der Umsetzung von Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 15).....	213
Tab. 12-9	Prüfgruppe: Veränderung des Umfangs der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 35)	213
Tab. 12-10	Prüfgruppe: Häufigere Thematisierung von Verkehrserziehung in Elterngesprächen infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 37).....	214
Tab. 12-11	Prüfgruppe: Veränderung der Qualität der Verkehrserziehung infolge des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 35)	214
Tab. 12-12	Prüfgruppe: Veränderungen verkehrssicherheitsbezogener Aktivitäten infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36).....	215
Tab. 12-13	Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen bezüglich der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)	215
Tab. 12-14	Prüf- und Kontrollgruppe: Verkehrspädagogische Aktivitäten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16)	216
Tab. 12-15a	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur den verkehrspädagogischen Aktivitäten (Teil 1 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16).....	218
Tab. 12-15b	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zu den verkehrspädagogischen Aktivitäten (Teil 2 von 2); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 16).....	218
Tab. 12-16	Prüfgruppe: Erhöhung der Häufigkeit verkehrspädagogischer Aktivitäten infolge des Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 17)	219
Tab. 12-17	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Spielfahrzeuge (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)	219
Tab. 12-18	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Räumlichkeiten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)	220
Tab. 12-19	Prüf- und Kontrollgruppe: Ausstattungsmerkmale der Einrichtung – Sonstige Materialien (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10)	220
Tab. 12-20	Prüf- und Kontrollgruppe: Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der Ausstattungsmerkmale; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 10).....	221
Tab. 12-21	Prüfgruppe: Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36).....	222
Tab. 12-22	Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen der Ausstattungsmerkmale der Einrichtung; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)	222

Tab. 12-23	Prüf- und Kontrollgruppe: Kooperationspartner der Kindergärten bei verkehrspädagogischen Aktivitäten (Mehrfachantworten); Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 13)	223
Tab. 12-24	Prüf- und Kontrollgruppe: Anzahl der Kooperationspartner; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 13)	224
Tab. 12-25	Zusammenfassung der Regressionsanalysen zur Anzahl der Kooperationspartner; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 13)	224
Tab. 12-26	Prüfgruppe: Veränderungen der Anzahl der Kooperationspartner infolge von Informationen durch die Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)	225
Tab. 12-27	Prüfgruppe: Erfolgte und geplante Veränderungen zur Anzahl der Kooperationspartner; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 36)	225

13 KiS-Ziel: Kontinuierliche Betreuung der Kindertagesstätten

Tab. 13-1	Prüfgruppe: Art des Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 2)	227
Tab. 13-2	Prüfgruppe: Anzahl bereits stattgefundener Beratungsgespräche; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 26)	228
Tab. 13-3	Prüfgruppe: Zeitabstand zwischen beobachtetem und letztem Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 27)	228
Tab. 13-4	Prüfgruppe: Kontakt mit der Verkehrswacht zwischen den Beratungsgesprächen; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 28)	228
Tab. 13-5	Prüfgruppe: Initiierung des Kontaktes zwischen den Beratungsgesprächen; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 29)	228
Tab. 13-6	Prüfgruppe: Planung einer Verkehrssicherheitswoche; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 38)	229
Tab. 13-7	Prüfgruppe: Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 39)	229
Tab. 13-8	Prüfgruppe: Zufriedenheit mit dem KiS-Verkehrssicherheitstag; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 40)	230
Tab. 13-9	Prüfgruppe: Gründe für die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 42)	230
Tab. 13-10	Prüfgruppe: Gründe gegen die Planung eines KiS-Verkehrssicherheitstages (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 43)	231
Tab. 13-11	Prüfgruppe: Anzahl bisher durchgeführter KiS-Verkehrssicherheitstage; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 44)	231
Tab. 13-12	Prüfgruppe: Interesse an einer langfristigen Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 45)	231

14 KiS-Ziel: Beratung, Unterstützung und Qualifizierung der pädagogischen Fachkräfte

Tab. 14-1	Prüfgruppe: Gewünschte Anspracheformen zur Verkehrserziehung (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 24)	233
-----------	---	-----

Tab. 14-2	Prüfgruppe: Gründe für KiS-Erstberatung (Mehrfachantworten); Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 25)	233
Tab. 14-3	Prüfgruppe: Bewertung des KiS-Moderators; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 30).....	234
Tab. 14-4	Prüfgruppe: Beurteilung des Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 31).....	235
Tab. 14-5	Prüfgruppe: Beurteilung der Hilfestellung durch das Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 32)	236
Tab. 14-6	Prüfgruppe: Zufriedenheit mit der Durchführung des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 48)	236
Tab. 14-7	Prüfgruppe: Zufriedenheit mit den Ergebnissen des KiS-Beratungsgesprächs; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_1 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 48)	236
Tab. 14-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Teamkompetenz in der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 20)	238
Tab. 14-9	Prüfgruppe: Erhöhung der Teamkompetenz infolge des Kontakts mit der Verkehrswacht; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 21)	238
Tab. 14-10	Prüf- und Kontrollgruppe: Teilnahme an Fortbildungen zur Verkehrserziehung in den letzten fünf Jahren; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_0 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 22)	238
Tab. 14-11	Prüf- und Kontrollgruppe: Interesse an Fortbildungen zur Verkehrserziehung; Prüfgruppe: Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 23)	239
15	Umsetzungstreue im Programm „Kinder im Straßenverkehr“	
Tab. 15-1	Prüfgruppe: Angesprochene Themen im KiS-Beratungsgespräch; Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 34)	241
Tab. 15-2	Prüfgruppe: Erhalt von Informationsmaterialien, Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 46).....	242
Tab. 15-3	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Charakter des Beratungsgesprächs; Moderatorenbefragung (Frage 15)	243
Tab. 15-4	Erzieherinnen: Dauer des Beratungsgesprächs, Panelteilnehmer zum Zeitpunkt t_2 und retrospektiv Befragte (Retrospektive Befragung: Frage 3).....	243
Tab. 15-5	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Aspekte im Beratungsgespräch; Moderatorenbefragung (Frage 16)	244
Tab. 15-6	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Art des Kontaktes (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 17)	244
Tab. 15-7	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Elemente Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 20).....	244
Tab. 15-8	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren: Organisation Verkehrssicherheitstag; Moderatorenbefragung (Frage 21)	245
16	Kinder im Straßenverkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung	
Tab. 16-1	KiS-Umsetzer: Aktivität im Jahr 2017; Moderatorenbefragung (Frage 5)	247
Tab. 16-2	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Tätigkeitsbereich; Moderatorenbefragung (Frage 12)	247
Tab. 16-3	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Funktion bei Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten) ; Moderatorenbefragung (Frage 19).....	248
Tab. 16-4	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Tätigkeit im Programm KiS; Moderatorenbefragung (Frage 12, Frage 19)	248

Tab. 16-5	Alle KiS-Umsetzer: Erstmals in KiS aktiv; Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 11, nicht mehr aktiv: Frage 182)	248
Tab. 16-6	Pausierende und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer: Letztes KiS-Beratungsgespräch; Moderatorenbefragung (Frage 7)	248
Tab. 16-7	Alle KiS-Umsetzer: Dauer der Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 11, Frage 7)	249
Tab. 16-8	Pausierende und nicht mehr aktive KiS-Umsetzer: Gründe für Pause / Inaktivität (Mehrfachantworten) ; Moderatorenbefragung (Frage 6).....	249
Tab. 16-9	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Planung der weiteren KiS-Aktivität; Moderatorenbefragung (Frage 180)	250
Tab. 16-10	Alle KiS-Umsetzer: Aktivität in weiteren Programmen; Moderatorenbefragung (Frage 190).....	250
Tab. 16-11	Alle KiS-Umsetzer mit Aktivität in weiteren Programmen: Art des Programms (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 190)	250
Tab. 16-12	Alle KiS-Umsetzer: Beruflicher Status; Moderatorenbefragung (Frage 192)	251
Tab. 16-13	Alle KiS-Umsetzer: Berufsbezeichnung; Moderatorenbefragung (Frage 193)	251
Tab. 16-14	Alle KiS-Umsetzer: Ausübung KiS-Tätigkeit im Rahmen einer dienstlichen Tätigkeit; Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 13, nicht mehr aktiv: Frage 184).....	251
Tab. 16-15	Alle KiS-Umsetzer: Bundesland (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 191).....	252
Tab. 16-16	Alle KiS-Umsetzer: Alter; Moderatorenbefragung (Frage 194)	252
Tab. 16-17	Alle KiS-Umsetzer: Geschlecht; Moderatorenbefragung (Frage 195)	252
Tab. 16-18	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Beurteilung der Arbeitshilfe für Moderatoren als hilfreich; Moderatorenbefragung (Frage 23)	253
Tab. 16-19	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Fehlende Themen in Arbeitshilfe; Moderatorenbefragung (Frage 28).....	254
Tab. 16-20	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Beurteilung KiS ; Moderatorenbefragung (Frage 23)	255
Tab. 16-21	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Weitere wichtige Themen für Erzieherinnen; Moderatorenbefragung (Frage 29).....	255
Tab. 16-22	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Themen über arbeiten / Themen unwichtig (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 30) ...	255
Tab. 16-23	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Probleme bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitstagen; Moderatorenbefragung (Frage 22)....	256
Tab. 16-24	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Art der Schwierigkeit bei der Umsetzung; Moderatorenbefragung (Frage 31)	259
Tab. 16-25	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Beratungsgespräch (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 33)	260
Tab. 16-26	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen (Mehrfachantworten) Moderatorenbefragung (Frage 33).....	260
Tab. 16-27	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Beratungsgespräch zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 33).....	260
Tab. 16-28	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Maßnahmen zur Gewinnung von Kitas für Verkehrssicherheitstag (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34).....	260
Tab. 16-29	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Umgesetzte Maßnahmen, um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34).....	261
Tab. 16-30	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ideen für Maßnahmen, um Kita leichter für Verkehrssicherheitstag zu gewinnen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 34).....	261

Tab. 16-31	Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS besonders gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 35, nicht mehr aktiv: Frage 185).....	262
Tab. 16-32	Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS nicht gelungen (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 36, nicht mehr aktiv: Frage 186).....	262
Tab. 16-33	Alle KiS-Umsetzer: Am Programm KiS zu verbessern (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (aktiv / pausierend: Frage 37, nicht mehr aktiv: 187)	263
Tab. 16-34	Moderatoren, die in KuV und KiS aktiv oder pausierend sind: Kombination KuV und KiS (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 77)	263
Tab. 16-35	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; Moderatorenbefragung (Frage 142).....	267
Tab. 16-36	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Wunsch nach mehr Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)	267
Tab. 16-37	Aktive und pausierende KiS-Umsetzer: Art der gewünschten Vernetzung; Moderatorenbefragung (Frage 176)	268
Tab. 16-38	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Wer ist Ansprechpartner (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (Frage 149).....	268
Tab. 16-39	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST, die sich nicht mit Fragen an die jeweilige Ebene wenden: Vorhandensein Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 153, LVW: Frage 155, DVW: Frage 157)	268
Tab. 16-40	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST ohne Ansprechpartner: Wunsch nach Ansprechpartner; Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 154, LVW: Frage 156).....	269
Tab. 16-41	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Ansprechpartner Kontakt in letzten zwölf Monaten (Mehrfachantworten); Moderatorenbefragung (ÖVW: Frage 150, LVW: Frage 151, DVW: Frage 152).....	269
Tab. 16-42	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Bewertung der Betreuung unterschieden nach dem Vorsitz von örtlicher oder Landesverkehrswacht sowie Kontakt zur Verkehrswacht; Moderatorenbefragung (Frage 158)	270

Anhang II
Abbildungsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

TEIL I: EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KIND UND VERKEHR“

2 Anlage und Durchführung der KuV-Befragungsstudien

Bild 2-1	Evaluationsdesign für die KuV-Elternveranstaltung.....	22
Bild 2-2	Evaluations-Set für jede geplante KuV-Elternveranstaltung.....	24

3 Selektivität der Teilnehmer an KuV-Elternveranstaltungen

Bild 3-1	Anteil der Kinder mit Migrationshintergrund; Datenblatt Einrichtung (Frage 1)	52
Bild 3-2	Anteil der Familien mit Deutsch-Problemen; Datenblatt Einrichtung (Frage 2)	52
Bild 3-3	Bildungsverteilung der Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 3)	52
Bild 3-4	Träger der Einrichtung; Datenblatt Einrichtung (Frage 7).....	52
Bild 3-5	Letzte Elternveranstaltung zum Thema „Verkehrssicherheit“ / „Verkehrserziehung“; Datenblatt Einrichtung (Frage 8).....	54
Bild 3-6	Anzahl bisherige KuV-Veranstaltungen; Datenblatt Einrichtung (Frage 9).....	54
Bild 3-7	Anzahl eingeladener Eltern; Datenblatt Einrichtung (Frage 4)	56
Bild 3-8	Verfügbarkeit von E-Mail-Adressen; Datenblatt Einrichtung (Frage 5).....	56

4 KuV-Ziel: Sensibilisierung von Eltern für die Verkehrssicherheit ihrer Kinder

Bild 4-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	61
Bild 4-2	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der allgemeinen Wichtigkeit von Verkehrserziehung zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	62
Bild 4-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	67
Bild 4-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Einstellungen zur Verkehrserziehung von Kindergartenkindern zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	70
Bild 4-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Schwierigkeits- einschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	75
Bild 4-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Schwierigkeits- einschätzung verschiedener Verkehrssituationen für Kindergartenkinder zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	77

5 KuV-Ziel „Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern“

Bild 5-1	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung von Verkehrssituationen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	86
Bild 5-2	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	92
Bild 5-3	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens als Fußgänger zusammen mit Kind zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	95
Bild 5-4	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	100
Bild 5-5	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung der Beaufsichtigung des Spielbereichs zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	102
Bild 5-6	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	107

Bild 5-7	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens bei der Mitnahme von Kindern im Pkw zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	108
Bild 5-8	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_1	114
Bild 5-9	Prüf- und Kontrollgruppe: Häufigkeit der kategorisierten Veränderung des Verhaltens im Umgang mit Spielfahrzeugen zwischen den Zeitpunkten t_0 und t_2	115

8 Umsetzungstreue im Programm „Kind und Verkehr“

Bild 8-1	Orientierung an Inhalten und Vorgaben; Datenblatt Veranstaltung (Frage 8).....	139
Bild 8-2	Veranstaltungsdauer; Datenblatt Veranstaltung (Frage 1)	143
Bild 8-3	Anzahl der Teilnehmer; Datenblatt Veranstaltung (Frage 2)	143
Bild 8-4	Teilnehmerverhalten; Datenblatt Veranstaltung (Frage 3).....	144

9 Kind und Verkehr: Moderatorenbefragung zu Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Bild 9-1	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Beurteilung Medien und Material KuV; Moderatorenbefragung (Frage 54).....	159
Bild 9-2	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Nutzung der Themenbereiche im Moderatorenhandbuch; Moderatorenbefragung (Frage 61)	160
Bild 9-3	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: KuV-Moderatorenhandbuch: Wichtige Themen nicht behandelt?; Moderatorenbefragung (Frage 62).....	160
Bild 9-4	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Beurteilung KuV; Moderatorenbefragung (Frage 54).....	161
Bild 9-5	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Weitere Module für Eltern wichtig?; Moderatorenbefragung (Frage 63).....	162
Bild 9-6	Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl durchgeführter Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43).....	162
Bild 9-7	Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl noch geplanter Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43).....	163
Bild 9-8	Aktive KuV-Moderatoren: Anzahl ausgefallener Veranstaltungen 2017; Moderatorenbefragung (Frage 43).....	163
Bild 9-9	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Schwierigkeit bei der Gewinnung von Einrichtungen und Eltern; Moderatorenbefragung (Frage 65)	165
Bild 9-10	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für schwere Erreichbarkeit von Kindertagesstätten; Moderatorenbefragung (Frage 66)	165
Bild 9-11	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Gründe für schwere Erreichbarkeit von Eltern; Moderatorenbefragung (Frage 67)	168
Bild 9-12	Aktive KuV-Moderatoren: Zufriedenheit mit Tätigkeit in KuV; Moderatorenbefragung (Frage 177).....	174
Bild 9-13	Aktive KuV-Moderatoren: Belastung durch KuV; Moderatorenbefragung (Frage 178)	174
Bild 9-14	Aktive und pausierende KuV-Moderatoren: Zufriedenheit mit Rahmenbedingungen; Moderatorenbefragung (Frage 121).....	176

TEIL II: EVALUATION DES ZIELGRUPPENPROGRAMMS „KINDER IM STRAßENVERKEHR“
10 Anlage und Durchführung der KiS-Befragungsstudie

Bild 10-1	Evaluationsdesign für die KiS-Beratungsgespräche.....	186
-----------	---	-----

16 Kinder im Straßenverkehr: Rahmenbedingungen der Programmumsetzung

Bild 16-1	Aktive KiS-Moderatoren: Anzahl durchgeführter Beratungsgespräche 2017; Moderatorenbefragung (Frage 14).....	257
Bild 16-2	Aktive KiS-Moderatoren: Anzahl noch geplanter Beratungsgespräche 2017; Moderatorenbefragung (Frage 14).....	257
Bild 16-3	Aktive KiS-Umsetzer: Anzahl durchgeführter Verkehrssicherheitstage 2017; Moderatorenbefragung (Frage 18).....	257
Bild 16-4	Aktive KiS-Umsetzer: Anzahl noch geplanter Verkehrssicherheitstage 2017; Moderatorenbefragung (Frage 18).....	258
Bild 16-5	Aktive und pausierende KiS-Moderatoren und Verantwortliche bei VST: Gründe für Schwierigkeiten bei der Gewinnung von Kitas; Moderatorenbefragung (Frage 32)	259
Bild 16-6	Moderatoren, die in KuV und KiS aktiv oder pausierend sind: Geeigneteres Programm; Moderatorenbefragung (Frage 78).....	264
Bild 16-7	Aktive KiS-Umsetzer: Zufriedenheit mit Tätigkeit in KiS; Moderatorenbefragung (Frage 177).....	264
Bild 16-8	Aktive KiS-Umsetzer: Belastung durch KiS; Moderatorenbefragung (Frage 178)	265

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

2016

M 264: **Verkehrssicherheit von Radfahrern – Analyse sicherheitsrelevanter Motive, Einstellungen und Verhaltensweisen**

von Below € 17,50

M 265: **Legalbewährung verkehrsauffälliger Kraftfahrer nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis**

Kühne, Hundertmark € 15,00

M 266: **Die Wirkung von Verkehrssicherheitsbotschaften im Fahrsimulator – eine Machbarkeitsstudie**

Wandtner

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 267: **Wahrnehmungspsychologische Analyse der Radfahreraufgabe**

Platho, Paulenz, Kolrep € 16,50

M 268: **Revision zur optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung**

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 20,50

M 269: **Ansätze zur Optimierung der Fahrschul Ausbildung in Deutschland**

Sturzbecher, Luniak, Mörl € 21,50

M 270: **Alternative Antriebstechnologien – Marktdurchdringung und Konsequenzen**

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Ullitzsch

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

2017

M 271: **Evaluation der Kampagnenfortsetzung 2013/2014 „Runter vom Gas!“**

Klimmt, Geber, Maurer, Oschatz, Süßlow € 14,50

M 272: **Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen 2015**

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Zlocki € 15,00

M 273: **Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – Grundlagen und Umsetzungsmöglichkeiten in der Fahranfängervorbereitung**

TÜV | DEKRA arge tp 21 € 22,00

M 273b: **Traffic perception and hazard avoidance – Foundations and possibilities for implementation in novice driver preparation**

Bredow, Brünken, Dressler, Friedel, Genschow, Kaufmann, Malone, Mörl, Rüdell, Schubert, Sturzbecher, Teichert, Wagner, Weißer

Dieser Bericht ist die englische Fassung von M 273 und liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 274: **Fahrschulüberwachung in Deutschland – Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen**

Sturzbecher, Bredow

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 275: **Reform der Fahrlehrerausbildung**

Teil 1: **Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland**

Teil 2: **Kompetenzorientierte Neugestaltung der Qualifizierung von Inhabern/verantwortlichen Leitern von Ausbildungsfahrschulen und Ausbildungsfahrlehrern**

Brünken, Leutner, Sturzbecher

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 276: **Zeitreihenmodelle mit meteorologischen Variablen zur Prognose von Unfallzahlen**

Martensen, Diependaele € 14,50

2018

M 277: **Unfallgeschehen schwerer Güterkraftfahrzeuge**

Panwinkler € 18,50

M 278: **Alternative Antriebstechnologien: Marktdurchdringung und Konsequenzen für die Straßenverkehrssicherheit**

Schleh, Bierbach, Piasecki, Pöppel-Decker, Schönebeck

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 279: **Psychologische Aspekte des Einsatzes von Lang-Lkw – Zweite Erhebungsphase**

Glaser, Glaser, Schmid, Waschulewski

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 280: **Entwicklung der Fahr- und Verkehrskompetenz mit zunehmender Fahrerfahrung**

Jürgensohn, Böhm, Gardas, Stephani € 19,50

M 281: **Rad-Schulwegpläne in Baden-Württemberg – Begleit-evaluation zu deren Erstellung mithilfe des WebGIS-Tools**

Neumann-Opitz € 16,50

M 282: **Fahrverhaltensbeobachtung mit Senioren im Fahrsimulator der BAST Machbarkeitsstudie**

Schumacher, Schubert € 15,50

M 283: **Demografischer Wandel – Kenntnisstand und Maßnahmenempfehlungen zur Sicherung der Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer**

Schubert, Gräemann, Bartmann € 18,50

M 284: **Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren – Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“**

Funk, Schrauth € 15,50

M 285: **Seniorinnen und Senioren im Straßenverkehr – Bedarfsanalysen im Kontext von Lebenslagen, Lebensstilen und verkehrssicherheitsrelevanten Erwartungen**

Holte € 20,50

M 286: **Evaluation des Modellversuchs AM 15**

Teil 1: **Verkehrsbewährungsstudie**

Kühne, Dombrowski

Teil 2: **Befragungsstudie**

Funk, Schrauth, Roßnagel € 29,00

M 287: **Konzept für eine regelmäßige Erhebung der Nutzungshäufigkeit von Smartphones bei Pkw-Fahrern**

Kathmann, Scotti, Huemer, Mennecke, Vollrath

Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 288: **Anforderungen an die Evaluation der Kurse zur Wiederherstellung der Kräfteignung gemäß § 70 FeV**

Klipp, Brieler, Frenzel, Kühne, Hundertmark, Kollbach, Labitzke, Uhle, Albrecht, Bucharth € 14,50

2019

M 289: Entwicklung und Überprüfung eines Instruments zur kontinuierlichen Erfassung des Verkehrsklimas

Schade, Rößger, Schlag, Follmer, Eggs
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 290: Leistungen des Rettungsdienstes 2016/17 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2016 und 2017

Schmiedel, Behrendt € 18,50

M 291: Versorgung psychischer Unfallfolgen

Auerbach, Surges € 15,50

M 292: Einfluss gleichaltriger Bezugspersonen (Peers) auf das Mobilitäts- und Fahrverhalten junger Fahrerinnen und Fahrer

Baumann, Geber, Klimmt, Czerwinski € 18,00

M 293: Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniswerb – Abschlussbericht

Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ € 17,50

2020

M 294: Förderung eigenständiger Mobilität von Erwachsenen mit geistiger Behinderung

Markowetz, Wolf, Schwaferts, Luginer, Mayer, Rosin, Buchberger
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 295: Marktdurchdringung von Fahrzeugsicherheitssystemen in Pkw 2017

Gruschwitz, Hölscher, Raudszus, Schulz € 14,50

M 296: Leichte Sprache in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Schrauth, Zielinski, Mederer
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 297: Häufigkeit von Ablenkung beim Autofahren

Kreußlein, Schleinitz, Krems € 17,50

M 298: Zahlungsbereitschaft für Verkehrssicherheit

Obermeyer, Hirte, Korneli, Schade, Friebe € 18,00

M 299: Systematische Untersuchung sicherheitsrelevanten Fußgängerverhaltens

Schüller, Niestegge, Roßmerkel, Schade, Rößger, Rehberg, Maier € 24,50

M 300: Nutzungshäufigkeit von Smartphones durch Pkw-Fahrer Erhebung 2019

Kathmann, Johannsen, von Heel, Hermes, Vollrath, Huemer € 18,00

M 301: Motorräder – Mobilitätsstrukturen und Expositionsgrößen

Bäumer, Hautzinger, Pfeiffer € 16,00

M 302: Zielgruppengerechte Ansprache in der Verkehrssicherheitskommunikation über Influencer in den sozialen Medien

Duckwitz, Funk, Schliebs, Hermanns € 22,00

M 303: Kognitive Störungen und Verkehrssicherheit

Surges
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 305: Re-Evaluation des Alkoholverbots für Fahranfängerinnen und Fahranfänger

Evers, Straßgüt € 15,50

AKTUALISIERTE NEUAUFLAGE VON:

M 115: Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahrernung – gültig ab 31.12.2019

Gräcman, Albrecht € 17,50

2021

M 304: Zum Unfallgeschehen von Motorrädern

Pöppel-Decker
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 306: Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr

Schmidt, Funk, Duderstadt, Schreiter, Sinner, Bahlmann
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 307: Evaluation des Zielgruppenprogramms „Aktion junge Fahrer“ (DVW) – Phase II

Funk, Rossnagel, Bender, Barth, Bochert, Detert, Erhardt, Hellwagner, Hummel, Karg, Kondrasch, Schubert, Zens
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

M 308: Evaluation der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ (DVR, DVW) und „Kinder im Straßenverkehr“ (DVW) – Phase II

Funk, Bender, Rossnagel, Barth, Bochert, Detert, Erhardt, Hellwagner, Hummel, Karg, Kondrasch, Schubert, Zensen
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/> heruntergeladen werden.

Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG
Zweite Schlachtpforte 7 · 28195 Bremen
Tel. +(0)421/3 69 03-53 · Fax +(0)421/3 69 03-48

Alternativ können Sie alle lieferbaren Titel auch auf unserer Webseite finden und bestellen.

www.schuenemann-verlag.de

Alle Berichte, die nur in digitaler Form erscheinen, können wir auf Wunsch als »Book on Demand« für Sie herstellen.