

# **Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas**

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 54**

**bast**

# **Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas**

von

Nicola Neumann-Opitz

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 54**

**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, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Am Alten Hafen 113 – 115, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 4 60 93 – 95, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BASSt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

## Impressum

### **Bericht zum Forschungsprojekt 93444:**

Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas

### **Herausgeber:**

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon (0 22 04) 43 - 0  
Telefax (0 22 04) 43 - 6 74

### **Redaktion:**

Referat Öffentlichkeitsarbeit

### **Druck und Verlag:**

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven  
Telefon (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax (04 71) 4 27 65

ISSN 0943-9315

ISBN 3-89429-678-X

Bergisch Gladbach, März 1996

## Kurzfassung · Abstract · Résumé

### Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas

Verkehrserziehung findet in allen Ländern Europas statt. Was allerdings in den einzelnen Ländern getan wird, wer mit Fragen der Verkehrserziehung befaßt ist und in welchem Umfang dies geschieht, darüber lagen bislang nur vereinzelt Informationen vor. Ziel des Projektes war es, einen Überblick über Maßnahmen zu geben, die in Deutschland und bei den europäischen Nachbarländern durchgeführt werden.

Auswertbare Antworten liegen aus 15 Ländern vor. Insgesamt 32 Organisationen beschrieben 46 verschiedenen Maßnahmen. Die beschriebenen Verkehrserziehungsmaßnahmen, die außerhalb des schulischen Unterrichtes stattfinden, wurden systematisch miteinander verglichen.

Auf der Grundlage der ausgewerteten Fragebogen konnten eine Vielzahl von Anregungen, die z. T. Modifikationen bereits bestehender Maßnahmen betreffen, für die deutsche Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich der außerschulischen Verkehrserziehung abgeleitet werden.

Es ist davon auszugehen, daß es enge Beziehungen zwischen dem, was staatliche Institutionen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung leisten, und dem, was private Träger durchführen, gibt. Außerschulische Projekte, wie sie in Großbritannien, Österreich und Spanien derzeit verfolgt werden, hätten einen subsidiären Effekt, der nicht zu unterschätzen wäre.

Da die außerschulische Verkehrserziehung in der Regel aus privatem Engagement heraus durchgeführt wird, lassen sich kaum alle Maßnahmen erfassen. Die im Rahmen des vorliegenden Projektes zusammengetragene Sammlung ist daher unvollständig. Es ist beabsichtigt, die Übersicht in Folgestudien auf den jeweils aktuellen Stand zu bringen.

### Out-of-school Traffic Education in all European Countries

Traffic education takes place in all European countries. However, the information as to what is

done in each of these countries, the organisations dealing with traffic education issues and the scope of the efforts taking place has been only occasional thus far. This project therefore has aimed at providing a survey of the measures taken in Germany and at our European neighbours.

Answers that could be evaluated have been received from 15 countries. A total of 32 organisations have described 46 different measures. The out-of-school traffic education measures described have been systematically compared.

Based on the replies to the questionnaire that have been evaluated, a large number of suggestions--partly for the modification of measures already existing--could be derived for the out-of-school traffic education efforts taking place in the context of road safety work in Germany.

Close relationships between what has been achieved by public institutions in the area of traffic education and road safety publicity and that accomplished in this area on the private sector can be assumed. Out-of-school projects, such as those currently undertaken in Austria, Great Britain, and Spain could have a subsidiary effect that should not be underestimated.

Since out-of-school traffic education efforts are generally taken based on private initiative, it is very difficult to obtain a complete survey of all such measures. The compilation of measures enabled by this project, therefore, cannot be regarded as complete. Follow-up studies are planned to update the survey as required.

### Education routière hors l'enseignement scolaire dans les pays d'Europe

Tous les pays d'Europe connaissent une forme d'éducation routière. Cependant, les informations ont été rares jusqu'à présent sur le contenu, les organismes responsables et l'ampleur de l'éducation routière. L'objectif du présent projet était de donner un aperçu sur les mesures effectuées en Allemagne et dans les pays européens voisins.

Nous disposons de réponses propres au dépouillement de 15 pays. A total, 32 organisations ont

décrit 46 mesures différentes. Les mesures d'éducation routière mentionnées qui ont lieu hors l'enseignement scolaire sont systématiquement comparées l'une à l'autre.

Les questionnaires dépouillés ont permis de déduire nombre de suggestions - en partie des modifications de mesures déjà existantes - pour le travail de sécurité routière hors l'enseignement scolaire en Allemagne.

On suppose qu'il y a des relations étroites entre le travail des institutions publiques et des organismes privés dans le domaine de l'éducation et de l'information routières. Des projets hors l'éducation scolaire, tels qu'ils sont actuellement pratiqués en Grande Bretagne, en Autriche et en Espagne, auraient un effet subsidiaire non pas négligeable.

Vu que l'éducation routière hors l'enseignement scolaire est en règle générale effectuée sur initiative privée, il est difficile de saisir la totalité des mesures. La compilation présentée dans le cadre de ce projet est donc incomplète. Une mise à jour est envisagée pour chaque étude consécutive.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlaß des Projektes</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Ziele des Projektes</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Methodisches Vorgehen</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Auswertung</b>	<b>8</b>
4.1	Beantwortete Fragebogen	8
4.2	Ergebnisse	9
4.2.1	Maßnahmenkonzepte	9
4.2.2	Zielsetzungen	9
4.2.3	Inhalte der Maßnahmen	12
4.2.4	Durchführungsorte	19
4.2.5	Finanzierung	20
4.2.6	Gesellschaftlicher Hintergrund, Unterstützung der Aktivitäten	20
4.2.7	Akzeptanz, Resonanz, Erfahrungen	21
4.2.8	Nicht ausgewertete Daten	22
<b>5</b>	<b>Ausblick</b>	<b>23</b>
	<b>Literatur</b>	<b>24</b>
<b>Anhang</b>		<b>25</b>
	Kurzbeschreibung jeder Maßnahme	26
	Fragebogen	50



## 1 Anlaß des Projektes

Verkehrserziehung findet in allen Ländern Europas statt. Was allerdings in den einzelnen Ländern getan wird, wer mit Fragen der Verkehrserziehung befaßt ist und in welchem Umfang dies geschieht, darüber liegen bislang nur vereinzelt Informationen vor. Die *Prévention Routière Internationale* (PRI) hat beispielsweise vor einigen Jahren den Versuch unternommen, neuere Informationen über Verkehrserziehungsmaßnahmen in einzelnen Ländern zusammenzutragen. Auch eine Arbeitsgruppe der EU hat sich 1994/ 95, neben anderen Fragestellungen, mit diesem Thema befaßt. Beide Arbeiten sind allerdings nicht geeignet, die hier gestellten Fragen ausreichend zu beantworten, wenngleich dort wichtige Informationen gesammelt wurden (vgl. Arbeitspapiere der Deutschen Verkehrswacht (DVW), 1991, WP2, 1995).

## 2 Ziele des Projektes

Ziel des Projektes war es, einen Überblick über Maßnahmen, die in Deutschland und den europäischen Nachbarländern durchgeführt werden, zu bekommen und dadurch Anregungen für die eigene Arbeit im Bereich der außerschulischen Verkehrserziehung zu erhalten.

Im Rahmen des vorliegenden Projektes wurden deshalb systematisch Verkehrserziehungsmaßnahmen, die außerhalb des schulischen Unterrichtes stattfinden, zusammenzutragen und, soweit es möglich war, miteinander verglichen.

## 3 Methodisches Vorgehen

In einem ersten Schritt wurde definiert, was unter dem Begriff der außerschulischen Verkehrserziehung zu verstehen ist und welche Maßnahmen Gegenstand der vorliegenden Arbeit sein sollten und welche nicht: Dabei wurde von folgenden Definitionen ausgegangen:

Als Verkehrserziehungsmaßnahmen wurden Aktivitäten definiert, durch die Kinder (bis 15 Jahre) an ein als erwünscht betrachtetes Verhalten im Straßenverkehr herangeführt werden sollen. Diese Aktivitäten finden im direkten personalen Kontakt statt (face to face). Maßnahmen, die sich ausschließlich über Massenmedien (wie Broschüren, Plakate, Videos, TV-Beiträge) an Kinder wenden, werden hierunter nicht verstanden.

Die Maßnahmen zur Verkehrserziehung können vielfältigste Ziele und Inhalte umfassen: Regelvermittlung (z.B. Kennen von Verkehrszeichen) und das Prägen von Einstellungen (z.B. Bereitschaft zur Regelbeachtung) können ebenso Ziel einer Maßnahme sein wie das Einüben bestimmter Verhaltensweisen (z.B. Überqueren einer Fahrbahn). Eine Maßnahme kann sich auf die reine Unfallverhütung und Verkehrsbewältigung beziehen, sie kann aber auch soziale, ökologische oder ökonomische Fragestellungen verfolgen wie z.B. gegenseitige Rücksichtnahme, respektieren von Schwächeren im Straßenverkehr. Sie kann auch Fragestellungen betreffen, die eine verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme durch bewußte Verkehrsmittelwahl behandeln oder die Vor- und Nachteile des motorisierten Straßenverkehrs erörtern. Auch die verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme der Kinder sollten berücksichtigt werden (Kinder als Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer, Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs, Jugendliche als Mofafahrer oder Zweiradfahrer).

Die Aktivitäten können einerseits direkt an Kinder gerichtet sein, sie können sich darüber hinaus auch an Erzieher, Eltern und Lehrer wenden, die in die Lage versetzt werden, mit Kindern selbständig Verkehrserziehung zu betreiben. Im Rahmen dieser Erziehungsmaßnahmen können Medien verschiedenster Art eingesetzt werden. Allein die Weitergabe oder der Einsatz von Medien (Broschüren, Filme, Spiele etc.) mit Beiträgen zum Thema Verkehrserziehung fallen nicht unter dem hier verstandenen Begriff von Verkehrserziehung.

Als außerschulische Maßnahmen werden solche Aktivitäten definiert, die von Organisationen, Institutionen, Vereinen, Personen, o.ä. getragen werden, die in organisatorischer, personeller, inhaltlicher und finanzieller Hinsicht vom System der öffentlichen und privaten Schulen weitgehend unabhängig sind. Dies schließt jedoch nicht aus, daß die Maßnahme auf dem Gelände, mit Genehmigung und in Absprache mit der Schule stattfinden kann und Lehrer unterstützende Funktion bei Durchführung der Maßnahme einnehmen können oder daß ganze Schulklassen außerhalb des Schulbetriebes an dieser Maßnahme teilnehmen.

Es wurde ein Fragebogen (s. Anhang) erstellt, anhand dessen Maßnahmen der außerschulischen Verkehrserziehung beschrieben werden sollten. Der Fragebogen enthielt Fragen zur Pädagogik, Organisation, Finanzierung, Akzeptanz/ Resonanz, Geschichte der jeweiligen außerschulischen Verkehrserziehungsmaßnahme.

Da außerschulische Aktivitäten im Bereich der Verkehrserziehung erfahrungsgemäß eher privat als staatlich organisiert werden, mußte ein Weg gefunden werden, diese privaten Träger mit der Umfrage zu erreichen. Es wurden daher mit dem Allgemeinen-Deutschen-Automobil-Club (ADAC) und der DVW zusammengearbeitet. Beide Organisationen pflegen internationale Kontakte und tauschen sich regelmäßig mit den Schwesterorganisationen im Ausland aus. Ein Kontakt über die Polizei kam nicht zustande. Beide Organisationen (ADAC und DVW) stellten Adressenlisten der europäischen Nachbarorganisationen zur Verfügung. Mit Verweis auf die Herkunft der Adressen wurden die Verkehrswachten und Automobilclubs angeschrieben mit der Bitte, den Fragebogen zu beantworten oder den Fragebogen an zuständige Organisationen weiterzuleiten, bzw. uns entsprechende Adressen mitzuteilen.

Die o.g. Definition von außerschulischer Verkehrserziehung wurde mit dem Fragebogen versandt und war somit allen Antwortenden bekannt. Insgesamt 48 Institutionen wurden zwischen September und Oktober 1994 angeschrieben. Weitere 30 Institutionen erhielten auf Empfehlungen der zuerst angeschriebenen Adressaten ebenfalls einen Fragebogen mit der Bitte um Beantwortung.

## 4 Auswertung

### 4.1 Beantwortete Fragebogen

Beantwortete Fragebogen erhielten wir aus 15 Ländern. Insgesamt 32 Organisationen beschrieben 58 Maßnahmen, davon entsprachen 5 Beschreibungen eindeutig nicht unserer Definition von „außerschulischer Verkehrserziehung“. Es handelte sich in diesen Fällen um schulische Veranstaltungen (z.B. Radfahrausbildung in den Jugendverkehrsschulen), Schulungsprogramme für ältere Verkehrsteilnehmer oder um einen TV-Verkehrssicherheitsfilm für Kinder. Insbesondere seitens deutscher Organisationen wurden einige Maßnahmen mehrfach beschrieben. Dies ist darauf zurückzuführen, daß bestimmte Aktivitäten durch Dachorganisationen entwickelt und konzep-

tionell betreut werden (z.B. entwickelte und betreute der ADAC das Jugend-Fahrrad-Turnier, „Wer ist Meister auf zwei Rädern?“ und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) das Programm „Kind und Verkehr“, die Umsetzung erfolgt meistens durch basisnähere Einheiten (Kreisverkehrswachten oder Ortsclubs). Folglich wurde das Fahrradturnier des ADAC 6 mal und das Programm „Kind und Verkehr“ 4 mal von deutschen und einmal von einer österreichischen Organisation beschrieben. Das Programm wurde den deutschen Angaben zugeordnet, da es in Deutschland entwickelt wurde. Werden die Mehrfachnennungen abgezogen, wurden insgesamt 46 verschiedene Maßnahmen beschrieben (vgl. Tab. 1). Auf die einzelnen Länder entfallen folgende Anzahl der beschriebenen Maßnahmen:

• Österreich	6
• Schweiz	2
• Tschechische Republik	3
• Kroatien	2
• Deutschland	12
• Spanien	4
• Frankreich	4
• England	2
• Luxemburg	1
• Lettland	1
• Niederlande	1
• Portugal	2
• Polen	1
• Finnland	4
• Türkei	1

Umfang und Qualität der Antworten in den Fragebögen waren sehr unterschiedlich: Manche Beschreibungen gaben einen umfassenden Einblick über die beschriebene Aktion, andere Fragebogen wurden sehr oberflächlich und lückenhaft bearbeitet, so daß über diese Maßnahmen kaum aussagekräftige Angaben vorliegen. Dennoch kann insgesamt betrachtet auf dieser Grundlage ein Einblick in die Bandbreite und der Vielfältigkeit außerschulischer Maßnahmen in der Verkehrserziehung gegeben werden. Schon bei der ersten Durchsicht wurde klar, daß zwar eine Vielzahl von Maßnahmen benannt wurden, daß es sich hierbei aber in der Regel nicht um unbekannte Aktionen handelte. Häufig wurden Maßnahmen beschrieben, die in der Szene bekannt sind, die aber durch geringe Veränderungen in einem neuen Licht erscheinen. Dies ist für die vorliegende Arbeit von besonderem Interesse, denn durch kleine Veränderungen vor bekannten Maßnahmen kön-

nen bisweilen nicht erreichte Zielgruppen angesprochen werden. Eine Kurzfassung aller beschriebenen Maßnahmen befindet sich im Anhang.

## 4.2 Ergebnisse

### 4.2.1 Maßnahmenkonzepte

Die beschriebenen Maßnahmen lassen sich in vielfältiger Weise zusammenfassen, etwa streng strukturiert nach Verkehrsteilnahmeart (Fußgänger, Radfahrer, Mitfahrer), Alter der Zielgruppe, Dauer der Einwirkung oder Form der Ansprache. Diese Gliederungsmöglichkeiten würden zwar eine wissenschaftlich einwandfreie Zuordnung gewährleisten, eine vergleichende Beschreibung der Maßnahmen wird hierdurch allerdings erschwert. Daher werden die Programme in verschiedene Maßnahmengruppen gegliedert, deren Einteilung nicht nach streng wissenschaftlichen Kriterien erfolgte, sondern auf der Grundlage praktischer Erwägungen. Sie ist nicht trennscharf, so daß einige Maßnahmen mehreren Bereichen zugeordnet werden konnten. Ziel war es, die verschiedenen Maßnahmen miteinander in Beziehung zu setzen, zu vergleichen und Anregungen für die deutsche Verkehrssicherheitsarbeit abzuleiten. Dies war auf der Basis des gewählten Verfahrens möglich. Die erste Gruppe von Maßnahmen wird mit dem Oberbegriff „den Umgang mit einem Verkehrsmittel erlernen“ beschrieben. Maßnahmen, die unter diese Kategorie fallen, befassen sich mit der Handhabung und dem praktischen Umgang mit dem Fahrrad, dem Mofa oder dem Pkw. Zu nennen sind hier:

- Fahrradausbildungen,
- Fahrrad-Turniere/ Tests,
- Fahrradprogramm für jugendliche Radfahrer,
- (Mini)-Mofa-Ausbildung, Mofa Tests,
- Junior Drivers Club

Das zweite Maßnahmenbündel erstreckt sich auf Aufgaben, die inhaltlich etwas „mit der Schule zu tun haben“ aber dennoch keine schulischen Veranstaltungen sind:

- Schulwegplanung und Schulwegtraining für Kinder vor der Einschulung
- Einsatz von Schülerlotsen
- Trip Trap

Der dritte Bereich deckt Maßnahmen ab, die über die „Ausbildung Dritter“ (Multiplikatoren, Moderatoren, Umsetzer) die Zielgruppe zu erreichen suchen oder die Verkehrssicherheit von Kindern erhöhen wollen.

- Fortbildung für Eltern von Kleinkindern
- Ausbildung von Moderatoren
- Ausbildung von Jugendlichen, die mit Gleichaltrigen/ Behinderten arbeiten
- Die kindliche Umgebung verkehrssicher machen

Die vierte Gruppe umfaßt Maßnahmen mit „Aktionscharakter“. Darunter werden Maßnahmen verstanden, die als Verkehrssicherheitsaktionen zwar regelmäßig wiederholt werden, zunächst aber für sich selbst stehen. Ziel ist eine Sensibilisierung für eine bestimmte Fragestellung, wobei der Zielgruppe Verkehrssicherheitsinhalte mittels Unterhaltung nahegebracht werden soll.

- Aktion in Discos zum Thema Alkohol
- Ferienprogramme mit der Polizei und Verkehrswachten
- Mal- und andere Wettbewerbe
- Kinder lernen was ein Bremsweg ist
- Puppentheater
- Spielfeste
- Sicherheitstage
- Einsatz eines Infobuses bei Festen
- Top Rider

### 4.2.2 Die Zielsetzungen

Es ist in mehrfacher Hinsicht interessant, die Zielsetzungen von Verkehrserziehungsmaßnahmen zu erfassen:

Erstens können anhand der Beschreibungen Rückschlüsse über die pädagogischen Ansätze und/oder die Erfahrungen und Kenntnisse im Bereich der verkehrserzieherischen Arbeit mit Kindern gezogen werden. (Z.B. ist in den letzten zwanzig Jahren in der deutschen Verkehrserziehung ein Wandel von einer vorwiegend kognitiv, auf Wissensvermittlung ausgerichteten Verkehrserziehung, hin zu einer affektiven und handlungsorientierten Verkehrserziehung zu beobachten.) Zweitens wird die Vielzahl verschiedener Ebenen und Dimensionen offengelegt, die die verkehrserzieherische Arbeit umfaßt. Darüber hinaus läßt die Differenziertheit der Beschreibung Rückschlüsse auf die Überprüfbarkeit der Maßnahme zu.

Lfd. Nr.	Land	Name der mitgeteilten Aktion
1	A / Österreich	Aktion „Hallo Auto“
2	A	Kinder Verkehrs Club
3	A	Puppenmobil
4	A	Rad-Helm-Spiele-Fest
5	A	TripTrap
6	A	Top Rider
	A	Kind und Verkehr
7	CH / Schweiz	Sicherheitstage in Schulen
8	CH	bfu-Infobus
9	CRO / Croatien	„Sicher im Verkehr“, Fußgänger, Radfahrer, Mopedfahrschulung
10	CRO	"Beeil dich, aber nimm Dich in Acht", Schulungsprogramm für 7jährige
11	CZ / Tsch. Republik	Programm der Verkehrserziehung für die Automobilclubs
12	CZ	Verkehrserziehung auf Kinderverkehrsplätzen
13	CZ	Verkehrserziehungswettbewerb
14	D / Deutschland	ADAC/AOK Jugend-Fahrrad-Turnier, „Wer ist Meister auf zwei Rädern?“
15	D	Videoproduktion, Alkoholtest für Discofans
16	D	Mobiler Verkehrsgarten zu gegebenen Anlässen wie z.B. Dorffeste
17	D	Kind und Verkehr, Ausbildungsprogramm für Eltern
18	D	Schülerlotsen
19	D	"Mein Schulweg", richtiges Verhalten im Verkehr
20	D	Verkehrserziehung im Vorschulalter und in den ersten Klassen
21	D	Ferienprogramm, „Zwei Wochen mit Verkehrswacht und Polizei“
22	D	Fit, Fahrrad im Trend
23	D	Zentraler Malwettbewerb
24	D	Vorschulparlamente, Mercedes Förderwerk
25	D	Elternbildung Schuleingangsbereich; „Kinder unterwegs“ (Kind und Verkehr)
26	E / Spanien	Ausbildung von Freizeit-Animateuren
27	E	Ausbildung junger/ jugendlicher Moderatoren
28	E	Ausbildungskurse zum Thema Verkehrssicherheit für Jugendliche
29	E	Kurse für Verkehrserziehung für außerschulische Erzieher
30	F / Frankreich	Verkehrserziehung in der Schulumgebung „Die Wege der Verkehrserziehung“
31	F	Fahrrad- und Mofa-Test
32	F	Entdeckung der Sicherheit mit dem Minimofa
33	F	Wettbewerb der Zweiräder „Die letzte Herausforderung“
34	GB / England	Junior Fahrer Club
35	GB	Verkehrserziehung im Vorschulalter allgemein
36	L / Luxemburg	Geschicklichkeitsübungen für junge Radfahrer
37	LV / Lettland	Wettbewerb der jungen Verkehrsteilnehmer
38	NL / Niederlande	Moped-Kurs
39	P / Portugal	Verkehrserziehung von Kindern
40	P	Ausbildung von Eltern
41	PL / Polen	Sommerschule im Verkehr, "Wie kann man sicher zur Schule kommen?"
42	SF / Finnland	Sicher im Verkehr bewegen
43	SF	„Die Wege der Kinder verkehrssicher machen“, Kartografierung von gefährlichen Stellen
44	SF	Verkehrssicherheitsbuch für Eltern und Kinder
45	SF	Dokumentation von Veranstaltungen und Wettbewerben für verschiedene Organisationen
46	T / Türkei	Verkehrserziehungsparks für Kinder

Tab. 1: Mitgeteilte Maßnahmen aus den einzelnen Ländern

Zielsetzungen von Verkehrserziehungsmaßnahmen lassen sich in vielfältiger Form darstellen. Entsprechend der klassischen Einteilung, wie sie bereits von HEINRICH und HOHENADEL (1981) angewandt wurde (TYLER-Matrix), werden die genannten Ziele den Bereichen Wissen, Verstehen, Affekte, Psychomotorik und Anwenden zugeordnet. Die Kategorie „Sonstiges“ stellt eine Sammelkategorie für alle Angaben dar, die o.g. Bereichen nicht zugeordnet werden konnten. Dabei erleichtern die in der Tabelle 2 aufgeführten Verben die Zuordnung der genannten Maßnahmeziele zu einem der Bereiche. Zu bedenken ist allerdings, daß die Angaben nicht immer trennscharf sind, so daß manche Angaben mehreren Bereichen zugeordnet werden könnten. In jedem Fall erleichtert die Zuordnung die Übersichtlichkeit und die Interpretation der Ergebnisse.

Wie bereits vorhergehende Studien zeigten, ist die Beschreibung der Ziele einer Maßnahme nicht ganz einfach. Insbesondere Organisatoren, die pädagogisches Arbeiten nicht gewohnt sind oder normalerweise mit anderen Fachgebieten befaßt sind, haben häufig Schwierigkeiten bei der Beschreibung dessen, was sie erreichen wollen. Darüber hinaus fehlt ihnen häufig die Einsicht darüber, daß nur bei einer sehr konkreten feingliedrigen Zieldefinition nach Durchführung der Maßnahme eine Kontrolle des Erreichten erfolgen kann.

Ziel	erkennbar an den Verben:
<b>Wissen</b>	wissen, kennen, angeben, benennen, nennen, aufzählen
<b>Verstehen</b>	verstehen, erkennen, beschreiben, begründen, erklären, unterscheiden, einsehen, bewerten, beurteilen, sich auseinandersetzen usw.
<b>Affekte</b>	anerkennen, ablehnen, Befriedigung empfinden, bereit sein, für wertvoll halten, für wichtig halten, verleiten lassen, interessiert sein, beurteilen, bewerten, bejahen
<b>Psychomotorik</b>	beherrschen können, geschickt sein, Fertigkeiten haben
<b>Anwenden</b>	anwenden können, gebrauchen, bewältigen, zeichnen, beschreiben (vgl. aber "Verstehen"), durchführen, reagieren

Tab. 2: Beschreibung von Maßnahmezielen

Die genannten Ziele der Programme wurden den Bereichen Wissen, Verstehen, Affekte, Psychomotorik und Anwenden zugeordnet. Anhand dieser Aufstellung wird deutlich, daß die Maßnahmeziele am häufigsten auf der Wissensebene beschrieben werden (12 mal). Der Erwerb von Verkehrsregeln steht dabei im Vordergrund. (Vermittlung von Verkehrswissen, Wissen über Verkehrsregeln, Erlernen von Verhaltensregeln im Straßenverkehr durch malen und zeichnen.) Hieran wird deutlich, daß insgesamt gesehen, der Stellenwert der Kenntnis von Verkehrsregeln bei der Verhütung von Kinderverkehrsunfällen als recht hoch eingeschätzt wird. Diese Einschätzung kann aus wissenschaftlicher Sicht heute nicht mehr geteilt werden. Vielmehr zeigten Untersuchungen, daß allein durch Kenntnis von Verkehrsregeln keine Unfälle verhütet werden: Kinder, die eine größere Anzahl von Verkehrsregeln kennen, verunglückten nicht seltener als Kinder, die wenig Verkehrsregeln kennen (vgl. HEINRICH u.a. 1976). Dieser Erkenntnis Rechnung tragend, gaben etwa die Hälfte dieser Befragten zusätzlich weitere Ziele an, die in erster Linie den Bereichen „Psychomotorik“ und „Anwendung“ zugeordnet werden können. Mit dem Jugend-Fahrrad-Turnier des ADAC wird beispielsweise einerseits die kognitive Zielebene bei der Überprüfung der Fahrräder auf Verkehrssicherheit angesprochen, andererseits werden Ziele auf der (psycho-) motorischen Ebene verfolgt. Sie bestehen darin, sichere Fahrtechniken und Verhaltensweisen zu vermitteln und einzuüben. Wie bereits bei Erhebungen verwandter Fragestellungen bemerkt (Marketing von Verkehrssicherheit, 1993), ist auch hier festzustellen, daß insbesondere deutsche Maßnahmeträger Zielsetzungen auf dieser Wissensebene bevorzugen.

Der Kategorie „Verstehen“ wurden weniger Ziele zugeordnet (10 mal) als der Kategorie „Wissen“. Ziele in dieser Kategorie beinhalten Beschreibungen, in denen es um die kognitive Verarbeitung von Wissensinhalten geht, das heißt um Ziele, die über die reine Reproduktion hinausgehen. Bemerkenswert ist, daß die hier zugeordneten Ziele konkreter beschrieben sind als die, die dem Bereich Wissen zugeordnet wurden. Zu nennen sind hier beispielhaft „Sich mit dem Problem Anhalteweg auseinandersetzen“, „Eltern sollen befähigt werden, ihre Kinder auf den Verkehr vorzubereiten“, „Die Kinder sollen die spez. Aspekte des Fahrens (Mofa) und die Risiken, denen Fußgänger und Radfahrer ausgesetzt sind, verstehen lernen“.

„Problembewußtsein der Eltern schärfen, Eltern sollen richtiges Verhalten erkennen“.

Wie aus diesen Beispielen bereits deutlich wird, beziehen sich viele der unter dem Oberbegriff „Verstehen“ zugeordneten Ziele auf sogenannte Moderatorenprogramme. Während bei der Ansprache der Kinder offenbar eher angenommen wird, daß die Vermittlung von Wissen ausreicht, beabsichtigt man bei der Arbeit mit Erwachsenen über die reine Wissensvermittlung hinauszugehen, um Verständnis hervorzurufen.

Affektive Zielsetzungen wurden nur 8 mal genannt. Dies verwundert allerdings nicht, denn die Umsetzung affektiver Ziele gestaltet sich in der Regel schwieriger als die Umsetzung kognitiver Ziele. Auch die Überprüfung affektiver Ziele ist schwieriger; „Motivierung“, „Sensibilisierung“ oder „soziale Verantwortlichkeit“ sind nun mal nicht so leicht abzufragen wie Regelkenntnis oder Wissen über Verhaltensvorschriften. Beispiele für affektive Ziele sind: „Kinder sollen zum Tragen von Helmen motiviert werden“, „Sensibilisierung für die Alkoholproblematik“, „soziale Verantwortlichkeit“, „die Schüler vorzubereiten, ein verantwortungsvolles Verhalten im Verkehr anzunehmen“, „Gefahren erleben“.

Von den genannten 9 Zielen, die dem Bereich der Psychomotorik zugeordnet wurden, bezogen sich die Mehrzahl auf den Umgang mit dem Fahrrad. Seltener wurde das Verhalten als Fußgänger, Mofa-Fahrer oder Pkw-Fahrer angesprochen. Diese Ebene der Verhaltensbeeinflussung ist in der verkehrserzieherischen Arbeit besonders wichtig, da es letztlich um das Einüben konkreter Verhaltensweisen geht. Zu nennen sind „Einübung sicherer Fahrtechniken und Verhaltensweisen“, „Beherrschen des Fahrrades“, „adäquates Verhalten als Fußgänger“, „Verhalten als Rad- und Mitfahrer üben“.

Bei "Anwenden" geht es darum, ob Wissens und Verstehensinhalte in einer geeigneten Situation zur Lösung eines Problems benutzt werden. Gemeint sind hier insbesondere reale Verkehrssituationen. Insgesamt wurden 7 mal Ziele genannt, die dieser Kategorie zugeordnet wurden: Z.B.: „Erwerb von Sicherheitsgewohnheiten für die Verkehrsteilnahme“, „Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Erwachsenen“, „Anwendung der Verkehrszeichen“, „Anwenden der Fertigkeiten beim Überqueren der Straße“. Wie diese Beispiele verdeutlichen, können die Ziele einer Maßnahme

auf sehr unterschiedlich detailliertem Niveau beschrieben werden. Die Beschreibung des oben genannten Zieles „Erwerb von Sicherheitsgewohnheiten für die Verkehrsteilnahme“ ist sehr undifferenziert und allgemein. Aufgrund dieser Zielsetzung ist kaum eine effiziente Umsetzung möglich. Auch eine Zielkontrolle kann aufgrund dieser Beschreibung kaum erfolgen, denn es bleibt beispielsweise offen, um welche Sicherheitsgewohnheiten es sich bei welcher Gelegenheit und bei welcher Art der Verkehrsteilnahme handeln soll.

Demgegenüber ist die Zielnennung „Anwendung der Verkehrszeichen, Anwenden der Fertigkeiten beim Überqueren der Straße“ wesentlich konkreter. Dieses Ziel ist überprüfbar; es kann prinzipiell relativ leicht festgestellt werden, ob den Vorgaben bestimmter Zeichen entsprechend gehandelt oder ob bestimmte Fertigkeiten bei Überquerung einer Fahrbahn angewandt werden oder nicht. Werden alle genannten Maßnahmeziele daraufhin analysiert, ob sie hoch, mittel oder gering differenziert sind, läßt sich feststellen, daß etwa die Hälfte aller genannten Ziele sehr allgemein formuliert und gering differenziert sind. Jeweils etwa ein Viertel der Zielbeschreibungen sind mittel bzw. hoch differenziert, d.h. sie sind dazu geeignet, die Ergebnisse zu überprüfen.

#### 4.2.3 Inhalte der Maßnahmen

In dem versandten Fragebogen wurde darum gebeten, Inhalt und Ablauf der Maßnahme zu beschreiben. Dies erfolgte, wie auch bei der Beantwortung anderer Fragen erwähnt, in unterschiedlich detaillierter und aussagekräftiger Form. So war manchen Antworten kaum zu entnehmen, was im Rahmen der beschriebenen Maßnahme eigentlich geschieht; auf Nachfragen kamen nur zum Teil aussagekräftigere Antworten zustande.

Eingangs wurden bereits vier verschiedene Maßnahmegruppen unterschieden.

1. Umgang mit einem Verkehrsmittel erlernen
2. Enge Anbindung an die Schule
3. Ausbildung Dritter
4. Verkehrserziehungsaktionen

Anhand dieser Einteilung werden auf die Maßnahmen im folgenden eingegangen.

Maßnahmegruppe 1: Umgang mit einem Verkehrsmittel erlernen

Die meisten Maßnahmen, die im Rahmen der Befragung genannt wurden, befassen sich mit der Handhabung und dem Umgang mit einem Fahrrad. Seltener wird das Thema „Mofa“ behandelt. Seitens einer britischen Organisation wurde darüber hinaus der Umgang mit einem PKW als Verkehrserziehungsmaßnahme beschrieben.

#### Fahrrad:

Den Umgang mit einem Fahrrad können Kinder in D, P, PL und der T in einer Art Schonraum erlernen. Dieser Schonraum nennt sich in D Jugendverkehrsschule (JVS), in der T, P und PL Verkehrsgarten. Das Prinzip besteht darin, außerhalb der Verkehrsrealität, aber in einer der Verkehrswirklichkeit nachgebildeten Umgebung ungezwungen und ohne Gefährdung Verhaltensweisen einzuüben und zu routinisieren.

In D ist der Besuch der JVS fester Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung, in dieser Rolle wurde er in dieser Befragung nicht berücksichtigt. Aber nicht alle Kinder bestehen die Radfahrprüfung während der schulischen Ausbildung in der JVS. Außerdem haben manche Kinder, etwa aus gesundheitlichen Gründen, keine Gelegenheit die Radfahrausbildung in der JVS abzuschließen. Daher gibt es die Möglichkeit im Rahmen eines Ferienprogramms, die Radfahrausbildung in Theorie und Praxis in der JVS nachzuholen. Dieses Programm bietet die Landesverkehrswacht Bremen in Zusammenarbeit mit der Polizei an. Neben der Fahrradausbildung werden die Fahrräder auf Verkehrssicherheit hin kontrolliert, auch der Besuch einer Polizeistation oder die Mitfahrt auf einem Streifenboot der Wasserschutzpolizei werden angeboten. Neben Inhalten der Verkehrssicherheit werden Fragen des Umweltschutzes thematisiert.

Im Rahmen der vorschulischen Verkehrserziehung können deutsche JVS auch von Kindern aus Kindergärten besucht werden. Eine weitere Nutzung besteht darin, die mobile JVS bei Anlässen wie Dorffesten etc. einzusetzen.

Auch in der T nutzt man Verkehrsgärten nicht nur während der Schulzeit. Sowohl die stationären als auch die mobilen Verkehrsgärten stehen quasi „rund um die Uhr“ zum Üben zur Verfügung. Das heißt, die Verkehrsgärten werden vormittags im Rahmen des Schulbetriebes genutzt; nachmittags, an den Wochenenden und in den Schulferien können private Vereine, Kindergärten oder Eltern in den Verkehrsgärten das sichere Verhalten mit den Kindern trainieren.

In PL und P finden in Verkehrsgärten ebenfalls Gespräche und Übungen statt. In Polen nennt sich die Veranstaltung „Sommerschule“. Es wird vermutet, daß, ebenso wie in Bremen, in den Sommerferien Fahrradkurse in den Verkehrsgärten durchgeführt werden. Wie der Ablauf allerdings im Detail geschieht, konnte nicht näher in Erfahrung gebracht werden.

Der Umgang mit dem Fahrrad wird nicht nur in Jugendverkehrsschulen oder Verkehrsgärten geübt. In vielen Ländern macht man sich den Wetteifer von Kindern zunutze; es werden Wettkämpfe durchgeführt.

In D wurde das bekannteste Turnier vom ADAC entwickelt: Es nennt sich „Wer ist Meister auf zwei Rädern?“

Die zu bewältigenden Fahraufgaben werden zunächst an 8 Stationen geübt. Dann finden Wertungsfahrten statt. Die Kinder mit den wenigsten Minuspunkten sind die Besten. Fragen aus dem Bereich des Verkehrswissens werden nur bei Punktgleichheit gestellt. Dieses Turnier findet zunächst auf Ortsebene statt. Die Weiterqualifikation reicht allerdings bis zum Europa-Turnier.

In F wird ebenfalls ein Fahrradturnier durchgeführt. Es nennt sich „Die letzte Herausforderung und „Coupé auf Zweirädern“. Dieses Fahrradturnier besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. In einer schriftlichen Befragung müssen zunächst Fragen zum Risikobewußtsein und der Bewältigung von Verkehrsrisiken beantwortet werden. Der praktische Teil besteht aus Handhabungs- und Verkehrsübungen.

In LV gibt es ein wesentlich umfassenderes, landesweites Turnier. Es besteht aus fünf verschiedenen theoretischen bzw. praktischen Themenbereichen:

1. Beherrschen der Straßenverkehrsordnung
2. Kenntnisse über die technische Ausstattung des Fahrrades
3. Kenntnisse über die Erste Hilfe
4. Praktisches Radfahren, Streifen mit Hindernissen
5. Fahrradralley (Beherrschen von Verkehrszeichen).

Um eine erste Auswahl zu treffen, werden regionale Wettbewerbe veranstaltet; die Sieger erhalten einen Teilnahmechein für den Wettbewerb der ganzen Republik. Über diese Veranstaltungen wird

in den Medien (Presse, Radio, Fernsehen) ausführlich informiert.

Auch in PL und der CZ werden Fahrradwettbewerbe durchgeführt. Inhalt und Form der Veranstaltungen wurden leider nicht beschrieben.

Neben diesen Maßnahmen werden in L, F und CRO Ausbildungsprogramme für Radfahrer angeboten. Die Ausbildung in L ist ausschließlich praktischer Art (Slalomfahren, Fahren durch einen Engpaß etc.). In CRO wird darüber hinaus ein theoretischer Ausbildungsteil durchgeführt. Beide Maßnahmen schließen mit einer Prüfung ab. In L erhalten die Kinder nach Bewertung des letzten Durchgangs kleine Belohnungen.

#### Mofa:

Maßnahmen, die den Umgang mit einem Mofa beinhalten, gaben Organisationen aus den NL und F an.

In F handelt es sich um Veranstaltungen von der Dauer eines halben Tages. In einem theoretischen Teil diskutieren 7- bis 10jährige Kinder an Hand von Videos oder Dias über riskante Situationen, die bei der Benutzung mit einem Mini-Mofa entstehen können und über die Sicherheitsausrüstung. In einem praktischen Teil wird der Umgang und die Handhabung des Mini-Mofas geübt. Zur Feststellung der Fahrzeugbeherrschung werden in F mit den 11 bis 15jährigen Fahrrad und Mofatests durchgeführt. Auch diese Maßnahme beinhaltet neben einem praktischen - einen theoretischen Teil, in dem die Beobachtungsgabe und Analysefähigkeit gefördert und die Entscheidungsfähigkeit entwickelt werden soll. Für diesen Unterricht stehen Videos und Dias zur Verfügung. Beide Veranstaltungen dauern etwa einen halben Tag.

Die Mofakurse in den NL richten sich an 15jährige. In den Kursen befassen sich die Jugendlichen mit dem Kauf des Mofas und Zubehör (z.B. Helm, Versicherung, Schutzkleidung). Auch die Handhabung des Mofas, Verkehrsregeln und andere formale Vorschriften werden angesprochen. Darüber hinaus werden soziale Faktoren, wie etwa das Verhalten als Verkehrsteilnehmer im Realverkehr und das Rollenverständnis der Verkehrsteilnehmers, erörtert. Der Kurs wird an 10 Tagen (halbtägig) durchgeführt.

#### Pkw:

Ein Programm, das in Europa einmalig ist, wird in GB angeboten: Der Junior Drivers Club: Eltern und etwa 13- bis 16jährige Jugendliche sind Mitglieder in diesem Club. Den Jugendlichen wird im

Rahmen dieser Maßnahme ein Fahrtraining mit PKW außerhalb des öffentlichen Verkehrs (z.B. auf einem ausgedienten Flughafengelände) angeboten, welches mit den Fahrzeugen der Eltern durchgeführt wird. Ziel dieses Trainings ist die Entwicklung bestimmter Basisfahrtechniken. Videos, Handzettel, Gespräche, Demonstrationen und Quizspiele binden die Teilnehmer derart ein, daß auch Themen wie Alkohol und Fahren, Versicherung und Verkehrskriminalität etc. gestreift werden. Dieser Kurs wird einmal in der Woche (30 Stunden lang) abgehalten.

Maßnahmegruppe 2: Enge Anbindung an die Schule

Das zweite Maßnahmebündel erstreckt sich auf Aufgaben, die direkt etwas „mit der Schule zu tun haben“, aber dennoch keine schulischen Veranstaltungen sind.

Die Polizei in Cottbus (Deutschland) wendet sich mit ihrem Programm an Kinder im Vorschulalter. An insgesamt 3 Veranstaltungstagen werden die Kinder auf ihren künftigen Schulweg vorbereitet. Ein Polizeibeamter führt mit Kindern an mehreren Tagen im Kindergarten einen mehrstündigen Unterricht durch. Inhalt des Unterrichtes sind Gespräche mit den Kindern über Verkehrsregeln und Verkehrszeichen, Übungen und Verkehrsspiele im Schonraum und zum Abschluß Einzel- und Gruppenübungen in der Verkehrsrealität. Die Eltern werden bei diesen Maßnahmen einbezogen, sie werden im Gespräch über Verhaltensweisen von Kindern und ihre Vorbildfunktion informiert.

In F werden Kinder im Alter zwischen 6 und 11 Jahren während der Schulzeit mit Verkehrssicherheitsproblemen vertraut gemacht. Nach einem theoretischen Teil, in dem über ausgewählte Filmsequenzen oder Dias diskutiert wird, fahren die Kinder auf einer etwa fünf Meter breiten Verkehrserziehungs-Strecke, die der Verkehrsrealität nachgebildet wird. Hilfsmittel wie Ketten oder Plastikrohre dienen dazu, die Wegstrecke einzurichten. Ob diese Veranstaltung Teil des schulischen Unterrichtes ist, war nicht eindeutig zu klären.

In SF referieren in den ersten Schulklassen sogenannte „roadservicemen“ über die Art und Weise des richtigen Verhaltens im Verkehr, darüber hinaus regeln sie während der ersten Tage in der Schulumgebung den Verkehr. Zur besseren Sichtbarkeit bei Nacht erhalten die Kinder reflektierende Klebebänder, die sie an der Kleidung anbringen sollen.

Auch in D werden Personen, die den Verkehr regeln, sogenannte Schülerlotsen, eingesetzt. Hierbei handelt es sich allerdings nicht um Erwachsene, sondern um ältere Schüler, die eine entsprechende Ausbildung erhalten haben.

Zur Erfassung von gefährlichen Straßenabschnitten auf dem Schulweg stellt der finnische Automobilclub Unterlagen und Kartenmaterial bereit. Anhand dieses Materials können Eltern und Gemeinden Gefahrenpunkte auf den Schulwegen identifizieren und ggf. beseitigen bzw. mit den Kindern das Verhalten an diesen Stellen einüben.

Zwecks Verbesserung der Sicherheit von Kindern auf dem Schulweg wird in Österreich zur Zeit vom Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) ein Programm mit dem Namen „Trip Trap“ durchgeführt. In diesem Programm geht es darum, Grundschulern (1. bis 3. Klasse) gefährliche Stellen auf dem Schulweg aufzuzeigen und Pkw-Fahrer für die Frequenz bestimmter Stellen zu sensibilisieren. Praktisch wird in folgender Weise vorgegangen: Die Kinder markieren mittels Fußspuren aus Kreide ihren Schulweg. Während dieser Aktion werden gefährliche Stellen identifiziert und besprochen. Pkw-Fahrern wird an der Anzahl der Spuren deutlich, daß bestimmte Wege von Schulkindern besonders häufig begangen werden und daher einer besonderen Aufmerksamkeit bedürfen.

Eine Maßnahme, die gewissermaßen im Schnittpunkt der unter Punkt zwei und drei genannten Konzepte liegt, ist ein deutsches Programm, das vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat entwickelt wurde: Es handelt sich hierbei um einen Elternabend, zu dem der Klassenlehrer einlädt um über das Thema „Schulweg“ zu sprechen. Ein eigens hierfür erstellter Film „Jan unterwegs“ dient als Einstieg. Inhaltliche und methodische Hinweise kann der Lehrer einem Begleitheft entnehmen. Die Themen, die behandelt werden sollen, sind: Schulwege, sichere Spielbereiche, Gefährdung von Kindern durch emotionale Belastungen, Streß, Sicht Hindernisse an Ampeln und Zebrastrifen, beim Radfahren.

#### Maßnahmegruppe 3: Ausbildung Dritter

Das dritte Maßnahmekonzept beruht auf der Idee, über die „Ausbildung Dritter“ (Multiplikatoren, Moderatoren und Umsetzer) die Zielgruppe zu erreichen bzw. die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen. Beschreibungen entsprech. Maßnahmen

stammen aus sieben Ländern: A, CZ, D, E, GB, P und SF.

Das bekannteste Moderatorenprogramm, das in D und A durchgeführt wird, nennt sich „Kind und Verkehr“.

Dieses Programm umfaßt zwei verschiedene Bausteine: „Kinder als Fußgänger“, „Kinder als Radfahrer“ sowie Veranstaltungen für ausländische Eltern.

Die Veranstaltungen sind folgendermaßen aufgebaut: Personen mit einer spezifischen Ausbildung im Bereich der Verkehrserziehung, sogenannte Moderatoren, diskutieren mit Eltern von Vorschulkindern über die entwicklungspsychologischen Voraussetzungen von Kindern bei der Verkehrsteilnahme als Fußgänger bzw. Radfahrer. Die Festlegung sicherer Spielbereiche, die Erarbeitung von aufeinander aufbauenden Übungen, die Eltern mit ihren Kindern durchführen sollen, sowie die Mitnahme von Kindern im Pkw (Sicherungspflicht) werden in dem erstgenannten Baustein angesprochen. In den Veranstaltungen „Kinder als Radfahrer“ sind folgende Fragen von Relevanz: „In welchem Alter sollte mit dem Radfahren begonnen werden?“ „Wo können Kinder sicher radfahren?“ „Welche Fahrräder sind geeignet?“ „Wann fährt ein Kind auf einem Fahrrad verkehrssicher?“ „Nutzung von Fahrradhelmen“, Mitnahme auf dem Fahrrad der Eltern.“

Elternabende für türkische Eltern werden meist von türkischen Moderatoren in türkischer Sprache angeboten und entsprechen den Fußgängerveranstaltungen. Anhand von Filmen, Elternbroschüren, Moderationsplakaten oder einem Übungskalender werden die Themen veranschaulicht.

Die Veranstaltungen werden normalerweise als Elternabende in Kindergärten, Krabbelgruppen oder ähnlichem durchgeführt und dauern etwa 1½ Stunden. Die türkischen Veranstaltungen finden üblicherweise im Kreise türkischer Familien, in Moscheen oder türkischen Vereinen statt, sie dauern in der Regel etwas länger.

Auch in GB erhalten Eltern Informationsmaterial und ein praktisches Training zur Verkehrserziehung, so daß sie befähigt werden, mit ihren Kindern ein strukturiertes Verkehrserziehungstraining zu absolvieren. Angeboten wird dieses Training durch die „safety officers“, die von der Gemeinde eingesetzt werden. Die „safety officers“ sind für

verkehrserzieherische Maßnahmen aller Altersgruppen zuständig.

In P und F wenden sich ähnliche Maßnahmen nicht nur an Eltern, auch Lehrern werden Unterrichtshilfen bereitgestellt, die ihnen die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen erleichtern.

In E wird angestrebt, Personen, die Multiplikatorenfunktion übernehmen können, auszubilden. Insgesamt werden vier verschiedene Moderatorenprogramme beschrieben:

Das erste Moderatorenprogramm wendet sich an sogenannte Freizeitanimateure. Pädagogen, technische Berater aber auch Journalisten erhalten eine theoretische und praktische Ausbildung zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Behinderten in deren Freizeit.

Ein weiteres Programm, das sich ebenfalls an Behinderte und deren Freizeitgestaltung wendet, ist die Ausbildung junger Menschen, die in der Behindertenarbeit tätig sind, gerichtet. Auch hier werden in einem etwa 40stündigen theoretischen und praktischen Kurs Möglichkeiten der Verkehrssicherheitsarbeit aufgezeigt.

Das dritte Moderatorenprogramm wendet sich an Jugendliche, die in der Jugendarbeit tätig sind. Nach dem Grundsatz, daß Gleichaltrige die Probleme untereinander kennen und bei der Vermittlung bestimmter Botschaften glaubwürdiger erscheinen, werden Jugendliche ausgebildet, die ihre Kenntnisse über Verkehrssicherheit später in der Jugendarbeit an geeigneter Stelle ihren Altersgenossen vermitteln.

Bei dem vierten Moderatorenprogramm aus Spanien handelt es sich um die Ausbildung von Personen, die an außerschulischer Verkehrserziehung interessiert sind. Per Fern-Uni werden pädagogische Fragestellungen unter juristischen und praktischen Gesichtspunkten behandelt. Die Themen werden per Fragebogen abgefragt und korrigiert. Die Ausbildung enthält auch einen praktischen Teil, er besteht darin, ein Verkehrserziehungsprojekt selbst durchzuführen.

Auch in der CZ werden Ausbildungsprogramme für Fortbilder in örtlichen Automobilclubs und Jugendheimen durchgeführt. Um welche Inhalte es dabei geht war den Fragebögen nicht zu entnehmen.

Eine weitere Maßnahme sind die Kinder-Verkehrs-Clubs. Hier werden regelmäßig Informationen an

die Zielgruppen versandt. Sie existieren u.a. in den skandinavischen Ländern, Österreich, Deutschland und Großbritannien. Ab dem dritten Lebensjahr erhalten Kinder, die Mitglieder im Kinder-Verkehrs-Club sind, alle 6 Monate ein Buch. Dieses Buch richtet sich einerseits mit Spielvorschlägen an die Kinder selbst, andererseits wendet es sich mit Informationen, Spiel und konkreten Übungs- und Trainingsvorschlägen an die Eltern. Die Vorschläge sind auf das jeweilige Alter abgestimmt.

Die Vorschulparlamente in D widmen sich der Verkehrssicherheit von Kindern. Diese in Städten existierenden kleinen Gruppen (in der Regel interessierte Eltern) führen eine Vielzahl von Maßnahmen durch: Einerseits werden „Eltern-, Erzieherinnen-, und Kind-Seminare“ zum Beispiel zum Thema „sensomotorischer Übungspfad“ angeboten. Andererseits wird mit der Einrichtung von Info-Ständen in Fußgängerzonen oder bei publikumswirksamen Veranstaltungen aktiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben.

Ein derzeit aktuelles Thema ist die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen. Jedes Vorschulparlament arbeitet eigenständig und autonom. Die Arbeitsschwerpunkte sind daher sehr verschieden und ändern sich laufend.

Maßnahmegruppe 4: Verkehrserziehungs-Aktionen

Das vierte Konzept umfaßt solche Maßnahmen, die „Aktionscharakter“ haben. Dabei kann zwischen Maßnahmen unterschieden werden, bei der die Zielgruppe selber aktiv wird und solchen Maßnahmen, bei denen die Zielgruppe eine eher passive Rolle einnimmt.

Zu den eher „passiven“ Maßnahmen gehört zum Beispiel die Puppenbühne: Die Darstellung von Verhaltensweisen im Straßenverkehr auf der Puppenbühne, wie sie von A beschrieben wurde, kann mittlerweile als klassische Maßnahme bezeichnet werden. In spielerischer Form werden in verschiedenen Darbietungen auf der Puppenbühne die grundlegenden Verkehrsregeln, eingebettet in entsprechenden Handlungen, erklärt (Ampelfarben, Verkehrszeichen). Außerdem werden die Kinder von den Puppenspielern zum Mitmachen aufgefordert. Die Betreiber des Puppenmobil (in A ist es der Automobilclub, in D die Polizei) gehen davon aus, daß sich durch diese aktive Teilnahme am Geschehen das Gelernte noch mehr einprägt.

In der CH wird bei Festen und Veranstaltungen ein sogenannter Infobus eingesetzt. Je nach Art der Veranstaltung ist dieser Infobus ein mehr oder weniger wichtiger Bestandteil einer Veranstaltung. Bei schulischen Veranstaltungen kann er beispielsweise als fester Teil eines Workshops eingesetzt werden. In dem Bus werden verschiedene Materialien, PC-Spiele und Videos zu unterschiedlichen Themen angeboten. Kompetente Gesprächspartner stehen in dem Bus zu Gesprächen zur Verfügung. Oft werden kleine Wettbewerbe durchgeführt (mit Preisen).

In unterschiedlicher Form kann ein Video des ADAC über die Wirkung von Alkoholgenuß auf die Fahrtüchtigkeit eingesetzt werden. Es zeigt Jugendliche, die vor und nach dem Konsum von Alkohol Fahrproben unternehmen, und die nach dem Alkoholkonsum eine erheblich eingeschränkte Fahrtüchtigkeit aufweisen. Das Video ist für den Einsatz in Discos vorgesehen, mit und ohne Ton abspielbar und verständlich, und soll zum Nachdenken anregen. Darüber hinaus kann es als Gesprächsgrundlage in Schulen oder bei ähnlichen Gelegenheiten eingesetzt werden.

Maßnahmen, bei denen die Kinder selber aktiv werden und Erfahrungen sammeln können, sind zum Beispiel Spielefeste, Sicherheitstage und Aktionen.

In A finden regelmäßig Spielefeste statt, die der österreichische Automobilclub organisiert. Diese Spielefeste stehen zur Zeit unter dem Motto „Fahrradhelm“. An Info-Ständen werden Informationen über Fahrradhelme und verkehrssichere Fahrräder weitergegeben; Fahrradhelme können dort auch käuflich erworben werden. In sogenannten Malecken können Kinder Fahrradhelme zeichnen und gestalten. Daneben werden Spiele mit dem Fahrrad (z.B. ein Hindernisparcour) angeboten und verschiedene altersspezifische Wettbewerbe zum Thema „Fahrrad-Helm“ durchgeführt.

In der CH veranstaltet die bfu sogenannte Sicherheitstage in Schulen. Die Schülerinnen und Schüler der 5. bis 9. Klasse werden mit einem Film ins Tagesthema eingeführt. In Gruppenarbeiten werden Gefahrenquellen in den Bereichen Straße, Haushalt, Sport, Werken usw. mit Polaroidkameras fotografiert und anschließend zu einem Plakat gestaltet. Die Plakate werden am Ende der Veranstaltung in der Klasse präsentiert.

Ein breitangelegtes Programm zum Thema Radfahren wurde von der DVW entwickelt. Es nennt

sich „Fit“ und umfaßt mehrere Angebote: Mobile und stationäre Fahrradwerkstätten, ein- und mehrtägige Fahrradtouren und Aktionstage. Dieses Programm richtet sich an Jugendgruppen, in denen Jugendliche im Alter von 10 bis 18 Jahren organisiert sind.

Zwei Aktionen, die in A durchgeführt werden, haben demgegenüber einen regelrechten Erlebnischarakter. Die Österreicher nennen den Ansatz „spielerisches Lernen durch Erleben“. Das erste Programm richtet sich an Schüler der dritten und vierten Klasse und nennt sich „Hallo Auto“. Es geht dabei darum, zu erfahren und zu verstehen, was ein Bremsweg ist. Dafür werden verschiedene Übungen durchgeführt: Kinder erfahren und erproben ihren eigenen "Bremsweg" beim Laufen und erarbeiten, was ein Bremsweg, ein Reaktionsweg und ein Anhalteweg ist. Dann schätzen sie den Anhalteweg eines PKW und dürfen selbst (ein eigens mit Bremsen am Beifahrersitz ausgerüstetes Auto) bremsen und spüren, daß selbst bei bestem Willen der Anhalteweg lang ist. Dazu erhalten die Kinder begleitende Informationen. Der deutsche ADAC bietet eine ähnliche Maßnahme zwischenzeitlich auch an.

In die gleiche Richtung weist ein weiteres Projekt, das in Österreich sehr erfolgreich ist. „Top Rider“ wendet sich an 10- bis 15jährige. Auch hierbei geht es darum, verschiedene Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen, zu verstehen und zu erfahren. Folgende Inhalte werden in diesen Veranstaltungen behandelt: "Toter Winkel" (vom Lenkerplatz eines Busses aus beobachten Kinder selbst den "Toten Winkel") und Bremswege/ Gurtbenutzung (Fahrradbremisübungen verdeutlichen Länge des Bremsweges, eine Vollbremsung aus 130 km/h demonstriert die Notwendigkeit der Benutzung des Gurtes, Bremswege werden geschätzt und selbst mit dem Testfahrzeug erprobt).

Zum Abschluß soll noch eine klassische Verkehrserziehungsmaßnahme beschrieben werden: Es handelt sich um einen Malwettbewerb, bei dem es um die Erstellung eines Kalenders geht. Der Innenminister des Landes Brandenburg ruft hierzu die 6- bis 12jährigen auf. Jedes Jahr wird eine andere Themenstellung gewählt: 1993 war das Thema "Sicherer Schulweg", 1994 "Gefahren im Straßenverkehr". Die Ausführungen können als Tuschezeichnungen, Bleistiftzeichnungen, Collagen oder Klebetechnik eingereicht werden. Die zentrale Erfassung der Zeichnungen erfolgt durch die Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Diese

wählen die 3 besten Zeichnungen der Landkreise aus und senden sie weiter zur Auswertung auf Landesebene. Die zentrale Auswertung erfolgt durch eine Kommission. Sie besteht aus Mitarbeitern der Polizei, des Kultusministeriums, der öffentlichen Versicherung und der Landesverkehrswacht. Prämiert werden die 12 besten Zeichnungen. Hiervon wird ein Jahreskalender gefertigt. Über den Wettbewerb wird in Presse, Funk und Fernsehen ausführlich berichtet.

Zusammengefaßt sind folgende interessante Ansätze festzuhalten:

Jugendverkehrsschulen sind in weit vielfältigerer Form nutzbar, als dies in der Regel zur Zeit in Deutschland geschieht. Die Nutzbarkeit der Jugendverkehrsschulen könnte beispielsweise zeitlich erheblich ausgedehnt werden, so daß sie auch nachmittags, an Wochenenden, Feiertagen und in Ferienzeiten verschiedenen Gruppen, aber auch Privatpersonen zum Üben zur Verfügung stehen. Die mobilen Jugendverkehrsschulen könnten als Attraktion auf öffentlichen Veranstaltungen eingesetzt werden.

Das Erlernen des Radfahrens bzw. die Verbesserung der Fertigkeiten sollte nicht nur in der Schule stattfinden, sondern könnte auch in den Ferien, als Freizeitangebot ggf. mit Zusatzprogramm, erfolgen.

Fahrradwettbewerbe sollten regelmäßig und medienwirksam bis auf Bundes- oder sogar auf Europaebene durchgeführt werden, um das Thema „Sicheres Radfahren“ regelmäßig wiederbeleben zu können. Dabei sollte über eine Erweiterung der Wettbewerbsinhalte nachgedacht werden. Ein Theorieteil könnte beispielsweise Fragen zum Thema Fahrradhelm und Fahrzeugwartung enthalten und der Praxisteil könnte auch Aufgaben zum ÖPNV oder zum Thema Umweltschutz umfassen.

Der Umgang mit einem Mini-Mofa wird in F bereits im Grundschulalter erlernt. Vor- und Nachteile eines solchen Vorgehens sind durchaus diskussionswürdig.

Das Gleiche gilt für den Erwerb grundlegender Pkw-Fahrfertigkeiten im Alter ab 13 Jahre. Im GB werden derartige Konzepte verfolgt und sind sehr erfolgreich. Abgesehen davon, daß das Fahren ohne Führerschein durch derartige Angebote eingeschränkt wird, wurden bei Schülern, die daran teilnahmen, bessere Ergebnisse beim Bestehen der Fahrprüfung ermittelt.

Verkehrserziehungsmaßnahmen sollten anschaulich, erlebnisorientiert und medienwirksam sein. Beispiele für Aktionen dieser Art kommen zur Zeit aus Österreich. Sowohl die Aktion „Trip Trap“, als auch „Hallo Auto“ und „Top Rider“ gehen von einem Konzept aus, daß von dem Prinzip des Verstehens durch Anschauung getragen ist. Dabei wird den Kindern eine aktive Rolle zugestanden, bei der Kinder ernst genommen werden, Spaß und „Aktion“ haben.

Bislang werden in D wenig kreative Moderatorenkonzepte im Bereich der Verkehrserziehung verfolgt. Aus E sind Konzepte bekannt, bei denen Jugendliche ausgebildet werden, die Gleichaltrige fortbilden. Es ist davon auszugehen, daß dieser Personenkreis bei den Jugendlichen eine besonders hohe Glaubwürdigkeit besitzt. Darüber hinaus werden sogenannte Freizeitanimateure ausgebildet. Diese Freizeitanimateure werden im Bereich der Behindertenarbeit eingesetzt. Vorstellbar ist aber auch der Einsatz von Freizeitanimateuren in der allgemeinen Jugendarbeit. Hierbei wären Konzepte vorstellbar, die unter Punkt 5. genannten Prinzipien verfolgen.

In GB sind „safetyofficers“ bei den Gemeinden angestellt. Sie sind im Bereich der Verkehrserziehung für die Verbreitung von Informationen, Durchführung von Aktionen, Elternabenden u.ä. verantwortlich.

Auch solche Konzepte sollten auf ihre Anwendbarkeit in D überprüft werden. Es hat zumindest den Vorteil, daß Eltern einer Stadt genau wissen, wo sie Hilfe zu diesem Thema erhalten können, quasi ein ständiger Ansprechpartner auf dem Gebiet der Verkehrserziehung.

Ein weiterer Ansatz sollte in D nochmals auf seine Anwendbarkeit hin geprüft werden: Verkehrserziehung vermittelt durch die Fern-Uni. Dieser in Deutschland früher verfolgte Ansatz bietet solchen Personengruppen den Einstieg in das Thema, die für Moderatorenfortbildungen an Wochenenden keine Zeit oder Lust haben, aber dennoch beruflich oder privat auf diesem Gebiet arbeiten wollen und könnten. Auch hierzu liegen Erfahrungen aus Spanien vor.

Zudem sollten Ansätze aus der Schweiz, die die Themen Sicherheit in der „Schule“, „im Haushalt“ und „im Verkehr“ verbinden, stärker als bisher verfolgt werden.

#### 4.2.4 Durchführungsorte

Im vorhergehenden Kapitel wurde bereits bei einigen Maßnahmebeschreibungen darauf eingegangen, wo sie durchgeführt werden. Obwohl es sich bei den Beschreibungen ausdrücklich um außerschulische Maßnahmen handelte, fällt auf, daß die Schule bzw. der Schulhof der meist genannte Ort auch für die außerschulische Verkehrserziehung ist. Für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter sind die Kindergärten, Kindertagesstätten bzw. die Horte häufig genannte Orte.

Dies erstaunt wenig, denn Kindergärten und Schulen sind nach wie vor die Orte, an denen Kinder regelmäßig und mit geringen Einschränkungen in ihrer Gesamtheit erreichbar sind. Aufgrund der Einsicht, daß Verkehrserziehung ein Thema darstellt, mit dem sich insbesondere Kinder, die sich erstmals alleine im Straßenverkehr bewegen, auseinandersetzen müssen, sind Träger von Kindergärten, Schulträger und Lehrer in der Regel gerne bereit, sich für entsprechende, von außen herangetragene Veranstaltungen zu öffnen. Darüber hinaus bietet der Schulhof in der Regel die Möglichkeit, auf einem abgeschlossenen Gelände verschiedene Geräte aufzustellen und Übungen durchzuführen. So verlockend und positiv diese Entwicklung ist, sie hat auch Nachteile: Denn zumindest in D besteht für Lehrer die Pflicht, eine bestimmte Anzahl von Unterrichtsstunden dem Fach Verkehrserziehung zu widmen. Die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen durch außerschulische Organisatoren könnte bei Lehrkräften die Wirkung haben, daß die regulären Verkehrserziehungsveranstaltungen dafür eingespart werden.

Neben der Schule bieten befestigte Plätze, wie Markt- und Parkplätze aber auch „die Straße selbst“ Möglichkeiten für Maßnahmen der Verkehrserziehung, wobei die Durchführung im Realverkehr, dem Ort auf den vorbereitet werden soll, eher die Ausnahme darstellt. Recht erstaunlich ist, daß Freizeiteinrichtungen, in denen sich Kinder regelmäßig aufhalten, verhältnismäßig selten genannt wurden. Vereine und Camps wurden jeweils von nur drei befragten Organisationen genannt. Der Veranstaltungsort „kirchliche Einrichtungen, Moscheen“ wurde nur im Zusammenhang mit Moderatorenausbildung, nicht aber als Organisations- bzw. Durchführungsort für Maßnahmen selbst genannt. Dieses Ergebnis verwundert, weil bisher offenbar versäumt wurde, systematisch die Orte daraufhin zu analysieren, wo sich Kinder in

ihrer Freizeit regelmäßig aufhalten. Es wurden beispielsweise kein einziges mal Kinderspielplatz, öffentlicher Park, Schwimmbad, Phantasialand, Zoo, Spielstraße, Fußgängerzone oder ähnliches genannt.

Das Freizeitheim oder Jugendheim wird bislang offenbar nur in Spanien als Gelegenheit, das Thema Verkehrserziehung zu behandeln, gesehen.

Völlig außen vor ist das systematische Prüfen der Möglichkeiten, die in Deutschland durch die Vereine gegeben sind. Auch an die Gründung eigener Vereine zu diesem Thema scheint bisher, abgesehen vom Kinderverkehrsclub, der ausschließlich auf postalischer Basis verkehrt, nicht ausreichend gedacht worden zu sein. Nur die Vorschulparlamente weisen in diese Richtung. Im Zusammenhang mit Sponsorship genannte Durchführungsorte sind Firmen, Handelsketten, Autohäuser und Tankstellen. Auch in diesem Bereich ließe sich an weitere Veranstaltungsgelegenheiten denken. Man könnte zum Beispiel einen Club „Die Sicherheitsdedektive“ gründen.

2	Wohnung
7	Kindergärten, Kindertagesstätte, Hort
10	Schulen
8	Schulhöfe
2	Sporthallen, Sportanlagen
2	Heime
8	JVS, Verkehrsgärten
4	auf befestigten Plätzen, (Markt-/ Parkplätzen)
4	öffentlichen Straßen
1	auf geschlossenen Plätzen (z.B. ehemaliger Flugplatz)
1	Kinderwohlfahrtskliniken
1	Polizei, Wasserschutzpolizei
2	kirchliche Einrichtungen, Moscheen
3	Sportvereine, Vereine, türkische Vereine
3	Camps, Trainingslager, im Gelände
1	Disco
1	in den Räumen der DVW
2	Fahrschulen
1	Firmen
1	Handelsketten
1	Autohäuser, Tankstellen

Tab. 3: Orte der Verkehrserziehung

Die hier aufgeführten Orte beschreiben nicht nur die Räumlichkeiten, in denen die Maßnahmen mit den Kindern durchgeführt werden, sondern umfassen auch Treffpunkte für Moderatorenveranstaltungen.

tungen. Auch hier fällt auf, daß wesentliche Örtlichkeiten nicht vorkommen: Volkshochschulen, Verwaltungseinrichtungen wie Rathäuser oder Sozialämter, Krankenhäuser, Frauenhäuser, Gemeindeeinrichtungen, Arzthäuser, Theater, Banken und Sparkassen etc. Auch hier gäbe es eine Vielzahl weiterer Möglichkeiten.

#### 4.2.5 Finanzierung

Die Finanzierung der beschriebenen außerschulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen erfolgt, wie aus Tab. 5 ersichtlich, am häufigsten durch staatliche Einrichtungen. Dabei sind an erster Stelle Ministerien und Kommunen bzw. Gemeinden zu nennen. In Einzelfällen wurden darüber hinaus Kreisverwaltung, Arbeitsamt, Jugendamt und Polizei genannt.

Hieran wird deutlich, daß die Finanzierung entsprechender Maßnahmen durch eine Vielzahl von Verwaltungsstellen erfolgen kann. Deutlich wird auch, daß beispielsweise Gesundheitsministerien und Ämter, die sich aufgrund ihrer Zuständigkeit (Unfallverhütung) eigentlich beteiligen müßten, bislang aus der Finanzierung heraushalten. Verkehrswachten und ähnliche Einrichtungen, die ihre originäre Aufgabe in der Förderung von Verkehrssicherheit sehen, tragen ebenfalls einen erheblichen Teil der finanziellen Kosten. An dritter Stelle wurden Automobilclubs genannt. Dies ist neben erheblichem Engagement sicher auch darauf zurückzuführen, daß mit dieser Befragung Automobilclubs explizit angesprochen wurden. Darüber hinaus wurden kaum weitere Organisationen z.B. Kirchen, Sportbund oder Kinderschutzbund genannt.

Auch die Finanzierung durch die Industrie ist bislang eher als zurückhaltend zu beschreiben. Lediglich drei Automobilfirmen und ein Bierbrauer engagieren sich laut Befragung finanziell an einigen Maßnahmen.

Auf die Möglichkeit einer finanziellen Beteiligung sollten in erster Linie solche Firmen angesprochen werden, die mit „Straßenverkehr“ im engeren und weitesten Sinne ihr Geld verdienen: z.B. Fahrrad- und Fahrradhelmersteller, Straßenbauunternehmen, Schilderhersteller, TÜV und DEKRA, Verlage. Auch die Industrie, die von den Folgekosten von Unfällen lebt, sollte stärker betei-

iligt werden: Pharmaindustrie, Ärzte, Werkstätten etc. Besonders bedauerlich erscheint die Zurückhaltung von Versicherungen. An dieser Stelle

kann nicht außer acht gelassen werden, daß die Befragung keinesfalls repräsentativ ist. Darüber hinaus ist zu bedenken, daß Versicherungen und Industrie sich vielfach indirekt, etwa durch Förderung der Verkehrswachten, an Verkehrserziehungsmaßnahmen beteiligen, dennoch erscheint dieses Engagement ausbaufähig.

18	Staatliche Einrichtungen
5	Ministerium (Wohnen und Verkehr/ Schulwesen/ Verkehr)
5	Kommune, Gemeinde
3	collectivites locales
1	Kreisverwaltung
1	Arbeitsamt
1	Jugendamt
2	Polizei
16	Verkehrswacht (DWW/ DVR Deutschland, Liikeneturva Finnland, PRI Frankreich, ARBÖ/KfV Österreich, PRP Portugal, bfu Schweiz, HAK Croatien)
8	Automobilclub
1	Krankenkasse
2	Unfallversicherungsanstalt
2	Kirche
1	Brauerbund
3	Automobilfirmen VW, Honda, Mercedes
1	Eltern
2	Clubgebühren der Teilnehmer

Tab. 4: Finanzierung der Verkehrserziehungsmaßnahmen

#### 4.2.6 Gesellschaftlicher Hintergrund, Unterstützung der Aktivitäten

Die Befragung bezog sich nicht nur auf Aspekte, die die außerschulischen Maßnahmen direkt betreffen, sondern beinhaltete auch Angaben zum gesellschaftlichen Hintergrund [„Werden Ihre Aktivitäten in irgendeiner Weise unterstützt?“ (Schirmherrschaft, Unterstützung in den Medien o.ä.)].

In Tab. 5 sind diejenigen Organisationen aufgeführt, die die Maßnahmen unterstützen. In der Regel wurden hier mehrere Antworten gegeben. Es wird deutlich, daß - wie bei der finanziellen Unterstützung - auch hier staatlichen Einrichtungen eine wichtige Rolle zukommt. Dabei sind es in der Regel Behörden bzw. Ämter, die auf regionaler Ebene tätig sind (wie Kommune, Gemeinde, Oberbürgermeister, Jugendamt, Straßenverkehrsamt, Schulamt, Polizei, Feuerwehr, Schule/Schulleiter, Amtsgericht). Relativ selten werden

die Maßnahmen von privaten Vereinen unterstützt. Die Kirchen beispielsweise wurden kein einziges mal genannt. Auch die Unterstützung durch kommerzielle Träger ist als eher gering einzuschätzen; sie wurden insgesamt nur 7 mal angegeben.

Eine tragende Rolle kommt der Öffentlichkeitsarbeit zu. Wie aus der Befragung hervorgeht, arbeiten sehr viele Organisationen mit den Medien zusammen. Insbesondere regionale Tageszeitungen werden regelmäßig über die Maßnahmen informiert und berichten über die Arbeit. Dennoch scheint auch dieses Gebiet vielfach ausbaufähig. Die Angabe, daß insgesamt neun Maßnahmen keinerlei Unterstützung durch Dritte erhalten, zeigt, daß verschiedene Organisationen über entsprechende Möglichkeiten aufgeklärt werden sollten.

19	<b>Staatliche Einrichtungen</b>
3	Ministerium (Wirtschaftsministerium, Innen- und Kulturministerium, Verteidigungsministerium)
5	Kommune, Gemeinde
1	Schirmherr: Oberbürgermeister
1	Jugendamt
1	Straßenverkehrsamt
1	Schulamt
4	Polizei
1	Feuerwehr
2	Schule (Schulleiter)
1	Amtsgericht
20	Presse, Medien (z.B. Regionalzeitung)
2	Verbandszeitungen ADAC/ AOK
2	Verkehrswacht/ Verkehrssicherheitsrat
2	Automobilclub
1	Sportverbände
3	Versicherung
7	Sponsoren, Firmen (ortsansässige Firmen stellen z.T. Preise bereit)
1	Meinungsführer und VIPs
1	durch Gremium
9	keine Unterstützung

Tab. 5: Gesellschaftlicher Hintergrund, Unterstützung der Aktivitäten

#### 4.2.7 Akzeptanz, Resonanz, Erfahrungen

Die Befragung beschäftigte sich nicht nur mit inhaltlichen und organisatorischen Aspekten der außerschulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen, sondern erfaßte auch Erfahrungen mit dem jeweiligen Programm. Wie nicht anders zu erwarten, gaben nahezu alle Befragten an, daß die Erfahrungen äußerst positiv und die Akzeptanz bei den Zielgruppen ausgesprochen hoch sei. Dies galt sowohl für die Reaktion der Zielgruppe „Kinder“, als auch für Eltern, Lehrer und Kindergärtnerinnen. Selten wurde eingestanden, daß Einzelne „verhaltene Zustimmung“ oder gar Ablehnung zeigten. Neben den angesprochenen

Zielgruppen reagierten nach Auskunft der befragten Organisatoren auch die Medien äußerst positiv. Aus den Niederlanden war zu erfahren, daß die Zustimmung soweit ging, daß eine Versicherungsgesellschaft Jugendlichen nach der Teilnahme an einem mehrtägigen Mofakurs 25% Rabatt gewährte.

Negative Erfahrungen oder Schwierigkeit waren selten inhaltlicher Art, sondern wurden eher im organisatorischen und logistischen Bereich gesehen. Die Befragten wiesen darauf hin, daß die Maßnahmen im Detail und systematisch geplant sein müßten, wenn sie Erfolg haben wollten. Ganz banal ist beispielsweise die Erkenntnis, daß Veranstaltungen bei Regenwetter nicht im Freien stattfinden können, organisatorisch ist diese Situation aber nicht ganz einfach in den Griff zu bekommen. Die Veranstalter sollten für diese Fälle frühzeitig über alternative Austragungsorte bzw. alternative Angebote nachdenken.

Ein Erfahrungsaustausch über entsprechende Ansätze wäre sicher hilfreich. Dies gilt auch für die Frage, wie erfolgreiche Maßnahmen weiter verbreitet werden können, denn logistische Schwierigkeiten tauchen häufig schon bei so einfach erscheinenden Problemen wie der Verteilung von Material auf.

Weitere Probleme, die immer wieder genannt wurden: Bei der Ansprache von Eltern werden in erster Linie engagierte Eltern erreicht und weniger die sozial Schwachen. Darüber hinaus wurde darauf verwiesen, daß es nicht ganz einfach ist, das Engagement der Personengruppen aufrechtzuerhalten, die über einen längeren Zeitraum aktiv sein sollen. Auch weisen insbesondere die spanischen Organisatoren darauf hin, bei der Programmplanung, Durchführung und der Auswahl der Inhalte den Bezug zur Wirklichkeit nicht zu verlieren.

Im übrigen muß sich die Verkehrserziehung (insbesondere in Deutschland) damit auseinandersetzen, daß zunehmend andere, gesellschaftlich wichtige Fragestellungen mit der Verkehrserziehung konkurrieren (z.B. Gesundheitserziehung, Sexualaufklärung, Umwelterziehung).

Recht erstaunlich ist, daß relativ wenige der Befragten über finanzielle Schwierigkeiten klagten.

Bei der Beschreibung des Erreichten sind mehrere Ebenen zu nennen: Nachweisbare Erfolge: Hierzu zählt z.B. der Rückgang der Unfallzahlen. In einem Fall (NL) wurde sogar angegeben, daß bei

der Zielgruppe 50% weniger Unfallbeteiligung registriert wurde. Insgesamt wurde dieses Argument (Rückgang der Unfallzahlen) viermal genannt.

Die Österreicher gaben darüber hinaus an, daß ihre Zielgruppe, nach Teilnahme an ihrer Veranstaltung „Top Rider“, eine höhere Gurtragequote aufweist. Und die Briten können belegen, daß die Mitglieder im Junior Driver Club die Fahrprüfung eher bestehen als andere Jugendliche.

Auf die Verbreitung eines Programms bezogen sich andere Erfolgsmeldungen. So ist es gelungen einige Programme landesweit bzw. flächendeckend (bezogen auf die Region) anzubieten. Auch die Einrichtung von Tauschbörsen für Kindersitze in vielen Städten sind nachweisbare Erfolge.

Andere Organisatoren messen ihre Erfolge daran, daß Multiplikatoren angesprochen werden konnten, die sonst nicht erreichbar waren, oder sie sehen den Erfolg in dem großen Engagement der Zielgruppen. Darüber hinaus wird das Erreichte häufiger damit beschrieben, daß Eltern, Lehrern und Kindergärtnerinnen Kompetenz und Motivation vermittelt wurden.

Eine gut klingende Erfolgsmeldung, die letztlich keinen Aussagewert hat, ist die „Hebung der Verkehrssicherheit“. Während in der Verkehrsaufklärungsarbeit derartige Angaben allerdings die Regel sind, wurden sie im Zusammenhang mit außerschulischer Verkehrserziehung selten genannt.

Die meisten Antworten bezogen sich auf inhaltliche Aspekte. Dabei wiederum stand die Sensibilisierung/ Bewußtmachung für Verkehrssicherheit/ Verkehrserziehung im Vordergrund. Beispiele hierfür sind auch die Aussagen „Die Zielgruppen nehmen Gefahrensituationen eher wahr“, „die Schulumgebung wird mehr beachtet als vorher“.

Insbesondere Maßnahmeträger, die sich mit der Rad- bzw. Mofaausbildung befassen, gaben an, Verhalten verbessert zu haben in dem Sinne, daß Bewegungsabläufe besser beherrscht und Bewältigungsstrategien, wie etwa Orientierungstechniken, erlernt wurden. Auch einen positiven Einfluß auf späteres Verhalten und eine insgesamt „bessere Moral“ sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Dem Bereich „Kommunikation im Straßenverkehr“ können Antworten auf die Frage „Was haben Sie erreicht?“ zugeordnet werden, die die Verbesserung der Kontakte zwischen den Verkehrsteilneh-

mern und gegenseitige Vorbildwirkung beschreiben.

Die Arbeit in der außerschulischen Verkehrserziehung verfolgt offenbar auch Ziele, die sich nicht direkt auf Verkehrssicherheit beziehen, so wurde angegeben, daß allgemein die „Jugendpflege“ verbessert und durch Verkehrserziehungsmaßnahmen eine Vertrauensbasis zwischen Kindern und der Polizei geschaffen werden konnte.

Die oben genannten Erfolge sind in der Mehrzahl nicht das Ergebnis von Untersuchungen, sondern basieren auf Vermutungen. Von den insgesamt 45 beschriebenen außerschulischen Maßnahmen liegen nur zu einem kleinen Teil Akzeptanzstudien vor. In der Regel geht es in diesen Studien auch nicht um die Frage, ob eine Maßnahme einen positiven Einfluß auf die Verkehrssicherheit hat, sondern darum wie sie bei der Zielgruppe ankommt.

Auf die Frage „Was möchten Sie ändern?“ antworteten nur sehr wenige Befragte mit „gar nichts“. Meist besteht die Absicht, die Programme inhaltlich und organisatorisch auszudehnen (z.B. Vergrößerung des Angebotes durch die Einrichtung weiterer Verkehrsgärten, zeitliche Ausdehnung, mehr Veranstaltungen, höhere Zielgruppenerreichung). Erweiterungen beziehen sich auch auf eine inhaltliche Ausweitung durch Berücksichtigung zusätzlicher Themen und eine Ausdehnung auf zusätzliche Altersgruppen.

In Ländern, in denen es bislang keine schulische Verkehrserziehung gibt, besteht das Interesse an einer Aufnahme dieser Inhalte in die schulischen Richtlinien.

Wünsche nach einer Verbesserung der finanziellen Situation oder zusätzlichen hauptamtlichen Mitarbeitern wurden recht selten genannt. Demgegenüber sahen eine Vielzahl von Befragten die Notwendigkeit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und stärkeren Zusammenarbeit mit den Medien. Es besteht das Bedürfnis, in Radio und TV sowohl auf regionaler, als auch auf überregionaler Ebene präsent zu sein. In F besteht der Wunsch nach Einrichtung eines Verkehrserziehungszentrums.

#### 4.2.8 Nicht ausgewertete Daten

Der versandte Fragebogen enthielt eine Vielzahl weiterer Fragen. U.a. wurde nach der Anzahl der Personen, die mit Verkehrserziehungsmaßnahmen in Kontakt gekommen sind, gefragt. Es war

geplant, die Unfalldaten der Länder, die sich an der Umfrage beteiligt haben, mit der Anzahl der Personen, die mit Verkehrserziehungsmaßnahmen in Kontakt gekommen sind, in Beziehung zu setzen. Dies war aufgrund der unvollständigen Angaben der Befragten leider nicht möglich.

Auch die Antworten zu den geschichtlichen Hintergründen der jeweiligen Maßnahme war derart lückenhaft, daß sie nicht auszuwerten waren. Trotz dieser Informationslücken ist die Ableitung von Anregungen für die deutsche Verkehrssicherheit möglich.

## 5 Ausblick

Dieses Projekt „Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas“ ist ein erster Versuch Maßnahmekonzepte der außerschulischen Verkehrserziehung in Deutschland und benachbarten europäischen Ländern zusammenzutragen, gegenüberzustellen und miteinander zu vergleichen. Da die außerschulische Verkehrserziehung in der Regel aus privatem Engagement heraus durchgeführt wird, ist es sehr schwer, alle Maßnahmen zu erfassen. Die im Rahmen des vorliegenden Projektes zusammengetragene Sammlung ist daher unvollständig. Sie sollte allerdings vervollständigt und künftig fortgeführt werden. Dafür gibt es mehrere Gründe.

Trotz dieser bislang unvollständigen Grundlage wird deutlich, daß sich bereits auf dieser Basis eine Vielzahl von Anregungen für die deutsche Verkehrssicherheitsarbeit im Bereich der außerschulischen Verkehrserziehung ableiten lassen.

Insbesondere in Zeiten knapper werdender finanzieller Mittel sollte man gegenseitig Informationen austauschen. Dies dient einerseits dazu, bewährte Konzepte weiter zu verbreiten. Andererseits hat dieser Informationsaustausch den Sinn, Fehler und negative Erfahrungen aus anderen Ländern zu vermeiden. Darüber hinaus regt er an, mit bekannten Konzepten zu experimentieren und sie zu modifizieren. Dies ist vor dem Hintergrund, daß außerschulische Verkehrserziehung in der Regel von privaten Organisationen finanziert wird, von besonderem Interesse.

Private Investoren sind nämlich dann gerne bereit, eine Maßnahmen zu unterstützen, wenn auf einem Gebiet bereits Erfahrungen gesammelt werden konnten und der Erfolg sehr wahrscheinlich ist.

Außerschulische Konzepte und Maßnahmen sind nicht als isolierte Aktivitäten zu betrachten, die getrennt vom staatlichen Maßnahmen und dessen Aktivitäten, auf den Gebieten der Verkehrserziehung und -aufklärung, existierten. Schulische und außerschulische Verkehrserziehung hängen eng zusammen; beispielsweise sind in vielen Ländern sogar aus ehemals außerschulischen Aktivitäten allmählich schulische geworden. In Deutschland läßt sich dieser Prozeß der Integration am Beispiel der Jugendverkehrsschulen aufzeigen.

Schulische und außerschulische Aktivitäten können sich im Idealfall nicht nur ergänzen, sondern auch gegenseitig verstärken. Andererseits kann es aber auch sein, daß sie sich gegenseitig behindern oder gar in ihrer Wirkung negativ beeinflussen. Hiervon ist dann auszugehen, wenn unterschiedliche oder gegensätzliche Zielvorstellungen verfolgt werden.

Darüber hinaus gibt es aber noch weitaus engere Beziehungen zwischen dem, was staatliche Institutionen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung leisten, und dem, was private Träger durchführen. Außerschulische Projekte, wie sie in Großbritannien, Österreich und Spanien derzeit verfolgt werden, hätten gegenüber Kampagnen wie "Rücksicht kommt an" (Bundesverkehrsministerium) einen subsidiären Effekt, der nicht zu unterschätzen wäre. Wenn Jugendliche, bevor sie den Führerschein erwerben können, eigene physische Erfahrungen mit dem Lenken eines Fahrzeugs machen, kann sich das auf ihre gesamte Verkehrsteilnahme auch als Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer auswirken.

Dasselbe gilt für Programme, in denen Jugendliche als "Moderatoren" für Gleichaltrige eingesetzt werden. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen seit einiger Zeit, daß diese "Alterspartnerschaft" wirksamer ist als eine Ansprache von Jugendlichen durch Erwachsene. Aus wissenschaftlichen Erkenntnissen und den in einigen Ländern Europas gemachten Erfahrungen könnte die staatliche Organisation von Zielgruppenprogrammen und Kampagnen nützliche und wertvolle Hinweise erhalten.

Dies geschieht bislang nicht in hinreichendem Maße, weil es Untersuchungen der vorliegenden Art nicht gibt. Von privaten Trägern können auch künftig solche "Begleituntersuchungen" nicht erwartet und nicht finanziert werden. Ein Sponsor

unterstützt sein Projekt, er macht aber keine ländervergleichende Zusammenstellungen und Auswertungen. Sponsoren haben hieran auch weitaus weniger Interesse als staatliche Stellen: Vor allem staatliche Instanzen müßten aus ihrem eigenen Interesse heraus, das gesamte Umfeld der außerschulischen Aktivitäten laufend beobachten und auswerten.

## Literatur

Bericht der Arbeitsgruppe 2 (WP 2) an das Generaldirektorat für Verkehr (DG VII) der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Brüssel 1995

Deutsche Verkehrswacht, Vorschulische und schulische Verkehrserziehung, Meckenheim 1991 unveröffentlicht

HEINRICH, H.Ch. und LANGOSCH, I.: Einfluß der Informiertheit auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr. In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Herg.) Unfall und Sicherheitsforschung, 4, Köln, 1976, 1, 312

HEINRICH, H. CH. und HOHENADEL, D.: Lehrziele in der schulischen Verkehrserziehung. Bestandsaufnahme und Klassifikation, BAST, Köln 1981

Marketing of Traffic Safety, Road Transport Research, OECD, Paris 1993

Verkehrserziehung, Fernuniversität Hagen, Fachbereich Erziehungs- und Sozialwissenschaften, Hagen 1979

## **Anhang**

**Kurzbeschreibungen aller genannten Maßnahmen**

**Fragebogen**

## Kurzbeschreibungen aller genannten Maßnahmen

### 1. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)

**Name der Maßnahme:**

Aktion "Hallo Auto"

**Ziel:**

Kennenlernen des Problems: "Anhalteweg" zur sicheren Bewältigung von Entscheidungssituationen.

**Zielgruppe:**

Schüler der 3. und 4. Klassen (Volksschule).

**Inhalt:**

Kinder schätzen/ erfahren/ erproben ihren "Bremsweg" beim Rennen. Erarbeiten von "Bremsweg + Reaktionsweg = Anhalteweg". Kinder schätzen den Anhalteweg beim Auto. Kinder dürfen selbst ein (mit Bremsen am Beifahrersitz ausgerüstetes Auto) bremsen und spüren, daß selbst bei bestem Willen der Anhalteweg lang ist. Begleitende Informationen in allen Phasen, Prinzip des Unterrichtes: Spielerisches Lernen durch Erleben.

**Organisation:**

Die gesamte Maßnahme wird von einer zentralen Stelle für die Bundesländer nahezu flächendeckend in Zusammenarbeit mit den Volksschulen organisiert. Es werden zwei Begleitpersonen pro Klasse (max. 25 Schüler) benötigt. Die Dauer beträgt 1/2 - 1 Std.

### 2. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV); Institut für Verkehrserziehung,

**Name der Maßnahme:**

Kinder-Verkehrs-Club (KVC)

**Ziel:**

Durch das Clubprogramm Eltern (Mitglieder) zu befähigen, ihre Kinder auf das eigenständige verkehrssichere Verhalten vorzubereiten.

**Zielgruppe:**

Eltern bzw. Erziehungsberechtigte von 3 - 6jährigen Kindern.

**Inhalt:**

Das Clubprogramm wird verschickt. Inhalt des Clubprogramms: 6 altersadäquate Bilderbücher und ein Begleitheft für Kindergärtnerinnen. Dem Kind werden Verkehrsspiele zur Förderung von Akzeptanz, Motivation und Verständnis angeboten. Den Eltern werden Anregungen zum Erklären, Vorlesen, Spielen als Vorbereitung für die Verkehrswirklichkeit sowie konkrete Anweisungen zum Training in der Verkehrswirklichkeit gegeben.

**Organisation:**

Die Betreuung der Clubmitglieder wird durch eigene Referenten sichergestellt. Von ihrem 3. Geburtstag an, erhalten Clubmitglieder alle 6 Monate ein Bilderbuch (insgesamt 6 Bilderbücher). Die darin enthaltenen Informationen, Spiel- und Übungsvorschläge sind auf das jeweilige Alter des Kindes abgestimmt. Die Organisation beschränkt sich auf den Versand der jeweilig altersgemäßen Bilderbücher und sonstiger Clubunterlagen (Ausweis, Rundschreiben ...) Erhebung eines Mitgliedsbeitrages. Die Maßnahme kann sowohl Zuhause (Wohnung) als auch in der Verkehrsrealität stattfinden. Sie soll regelmäßig durchgeführt werden.

### 3. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

ARBÖ

**Name der Maßnahme:**

Puppentheater "Puppenmobil"

**Ziel:**

Spielerische Darstellung der Verkehrsregeln.

**Zielgruppe:**

5 - 8jährige Kinder

**Inhalt:**

In spielerischer Form werden in verschiedenen Darbietungen der Puppenbühne „Harlekin“ die grundlegenden Verkehrsregeln, eingebettet in entsprechende Handlungen erklärt (Ampelfarben, Verkehrszeichen etc.). Außerdem werden die Kinder von den Puppenspielern zum Mitmachen aufgefordert. Durch diese aktive Teilnahme am Geschehen prägt sich das Gelernte noch mehr ein.

**Organisation:**

Die Maßnahme findet in Kindergärten, Schulen und div. Veranstaltungen während der Schulzeit (pro Aufführung 45 Minuten) statt. Die Maßnahme wird regelmäßig durchgeführt. Bisher fanden 2.100 Aufführungen statt.

### 4. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

SICHER LEBEN, Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Name der Maßnahme:**

Rad-Helm-Spiele-Fest

**Ziel:**

Kinder zum Tragen von Radhelmen motivieren und somit Kopfverletzungen zu reduzieren.

**Zielgruppe:**

4 - 10jährige Kinder

**Inhalt:**

Malecke: Kinder zeichnen und gestalten Kinderhelme; Spiele mit dem Fahrrad: u.a. Hindernisparcours; Quiz: Altersspezifische Quizblätter zum Thema Helm (Fragen beantworten, Suchbildrätsel etc.).

**Organisation:**

Das Rad-Helm-Spiele-Fest wird den Gemeinden angeboten. 2 Betreuer mit Ausrüstung werden bereitgestellt, 3 - 4 Personen sind vom jew. Veranstalter bereitzustellen. Das Rad-Helm-Spiele-Fest findet auf Schulhöfen, Bezirksfesten etc. statt. Zu der Ausrüstung der Betreuer gehört ein Infostand, an dem Informationen über Helme, und das sichere Kinderfahrrad angeboten werden. Auch der Kauf von verbilligten Helmen ist hier möglich.

Das Rad-Helm-Spiele-Fest wird von Mai - Oktober, ganz- oder halbtags durchgeführt. Zur Unterstützung der Betreuer werden 3 - 4 Helfer für den Auf- und Abbau sowie für die Beaufsichtigung der Kinder benötigt.

## 5. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)

**Name der Maßnahme:**

Trip Trap, Schulwegaktion

**Ziel:**

Gefahrenlehre, Erkennen von Gefahrenstellen

**Zielgruppe:**

Schüler der ersten bis dritten Klasse

**Inhalt:**

Die Schüler markieren ihre Fußspuren auf ihrem Schulwege mit Kreide. Bei dieser Aktion werden die Problemstellen des Schulweges (gefährliche Übergänge, parkende Fahrzeuge etc.) besprochen. Die Schüler erfahren dabei, an welchen Stellen des Schulweges sie sich besonders vorsichtig verhalten müssen. Die Pkw-Fahrer sehen anhand der Fußspuren, daß manche Wege stark von Schülern frequentiert werden und an diesen Stellen besonders defensiv gefahren werden sollte. Der Unterricht wird im Schulunterricht vor- und nachbereitet.

**Organisation:**

Die Aktion wird unter Aufsicht der Polizei durchgeführt. Fünf Helfer des ÖAMTC sind ebenso wie die Lehrer anwesend.

## 6. A/ Österreich

**Maßnahmeträger:**

Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC)

**Name der Maßnahme:**

Top Rider

**Ziel:**

Gefahrenlehre für Radfahrer

**Zielgruppe:**

10 - 15jährige Kinder

**Inhalt:**

Bremswege auf unterschiedlichem Untergrund mit dem Fahrrad erfahren, LKW-Bremswege beobachten (eine Radfahrerpuppe wird bei dieser Aktion überfahren). Der Bereich des „Toten Winkels“ wird aus dem Führerhaus des LKW heraus beobachtet, eine ganze Schulklasse verschwindet im „Toten Winkel“. Eigene Bremsversuche werden bei geringer Geschwindigkeit ohne Gurt unternommen. Die Notwendigkeit des Tragens eines Sicherheitsgurtes wird hierbei verdeutlicht.

**Organisation:**

Das Programm wird den Schulen in den Fahrtechnikzentren des ÖAMTC angeboten und von Instruktorinnen durchgeführt.

## 7. CH/ Schweiz

### Maßnahmeträger:

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

### Name der Maßnahme:

Sicherheitstage in Schulen (5. - 9. Klasse)

### Ziel:

Schülerinnen und Schüler für Gefahrenquellen im Bereich Straße, Sport, Haushalt und Freizeit zu sensibilisieren

### Zielgruppe:

Schülerinnen und Schüler der obligatorischen Schulen (5. - 9. Klasse).

### Inhalt:

Die Schülerinnen und Schüler, in der jeweiligen Schule, werden mit einem Film ins Tagesthema eingeführt. In Gruppenarbeiten werden Gefahrenquellen aus den Bereichen Straße, Haushalt, Sport, Werken u.s.w. mit Polaroidkameras fotografiert und anschließend zu einem Plakat gestaltet. Die Plakate werden am Ende der Veranstaltung in der Klasse präsentiert.

### Organisation:

Die Sicherheitstage können von den Lehrpersonen direkt mit der entsprechenden Kursleiterin terminiert und vorbesprochen werden. Während den Gruppenarbeiten arbeitet die Kursleiterin am Reaktionstestgerät. Der Verkehrsinstruktor arbeitet mit Schülerinnen und Schülern am Reaktionstestgerät (RT 90). Der Sicherheitsdelegierte kann ebenfalls Aufgaben übernehmen. Die Dauer der Maßnahme beträgt 1 Tag, 5 Stunden oder mindestens 6 Lektionen (1 Schultag).

## 8. CH/ Schweiz

### Maßnahmeträger:

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

### Name der Maßnahme:

bfu-Infobus

### Ziel:

Schülerinnen und Schüler unfallverhütende Maßnahmen aufzeigen, sie für Gefahrenstellen in Sport, Haus, Garten und im Straßenverkehr zu sensibilisieren und zu sicherem Verhalten anregen.

### Zielgruppe:

Die Maßnahme wendet sich je nach Veranstaltung an Schüler, Discobesucher usw.

### Inhalt:

Je nach Art der Veranstaltung wird der Infobus als ein Posten in einem Workshop eingesetzt oder es werden verschiedene Themen in und um den Bus besichtigt, verschiedene PC-Spiele gespielt, Videofilme angesehen und Gespräche geführt. Oft werden kleine Wettbewerbe durchgeführt (mit Preisen).

### Organisation:

Die Interessenten können sich direkt bei dem Betreuer des Infobusses melden oder den Bus über den Chef-Sicherheitsdelegierten bzw. den bfu-Sicherheitsdelegierten der entsprechenden Gemeinde anfordern. Anlässe sind z.B.: Sportveranstaltungen der Gemeinde, Sporttage (Sommer/ Winter) der Schulen, Kinderfeste, Informationswochen, Discoververanstaltungen, Sicherheitstage durch die Polizei (z.B. Zweirad).

## 9. CRO/ Croatiaen

**Maßnahmeträger:**

Hrvatski Autoklub - HAK (Croatian Auto-Club)

**Name der Maßnahme:**

"Beeile dich, aber nimm dich in acht!"

**Ziel:**

Kindern das nötige Wissen und die Sicherheitsgewohnheiten für die Verkehrsteilnahme vermitteln.

**Zielgruppe:**

Kinder unter 7 Jahren

**Inhalt:**

Spielerische Ausbildung auf Kinderfahrrädern und mit Hilfe von anderen Materialien. Die Materialien (Fahrtest und Handbücher) für die oben beschriebene Maßnahme wurden von der HAK veröffentlicht und entwickelt.

**Organisation:**

Zusammenarbeit mit den Kindergärten. Die regionalen/ lokalen Automobilclubs arbeiten mit der Polizei und anderen pädagogischen Organisationen zusammen.

## 10. CRO/ Croatiaen

**Maßnahmeträger:**

Hrvatski Autoklub - HAK (Croatian Auto-Club)

**Name der Maßnahme:**

"Sicher im Verkehr"

**Ziel:**

Kindern das nötige Wissen und die Sicherheitsgewohnheiten für die Verkehrsteilnahme vermitteln.

**Zielgruppe:**

Kinder von 10 - 14 Jahren (Fußgänger, Fahrradfahrer und Mopedfahrer)

**Inhalt:**

Die Ausbildung für Fußgänger beinhaltet: Einüben der Fahrbahnbenutzung, Schulung der Aufmerksamkeit für die Gefahren im Straßenverkehr.

Bei der Ausbildung für Fahrradfahrer werden theoretische und praktische Übungen für das Bestehen der Radfahrprüfung angeboten.

Das gleich gilt für die Ausbildung für Mopedfahrer (für 13- bis 14jährige). Hier wird die theoretische und praktische Mopedprüfung durchgeführt.

**Organisation:**

Durch die regionalen, lokalen Automobilclubs in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Schulen und anderen pädagogischen Maßnahmeträgern.

## 11. CZ/ Tschechische Republik

**Maßnahmeträger:**  
ÚAMK CR

**Name der Maßnahme:**  
Programm der Verkehrserziehung für Automobilclubs, ÚAMK 1991.

**Ziel:**  
Eine systematische außerschulische Verkehrserziehung

**Zielgruppe:**  
Vorschulkinder und 1. - 3. Klasse der Volksschule

**Inhalt:**  
Programm für die Aktivitäten der Ortsautomobilclubs: Es werden Märchen- und Leporellobücher, Ausmalbilder und selbständige Programme angeboten. Leader: Ortsautomobilclubs; Union der Fahrschulen.

**Organisation:**  
Die Organisation erfolgt nach der Projektplanung. Unterstützt wird diese Maßnahme sowohl durch Regions-, Bezirks-, Orts- und Verkehrssicherheitsaktionen als auch durch das ROTE KREUZ der CR sowie Kinder- und Jugendorganisationen.

## 12. CZ/ Tschechische Republik

**Maßnahmeträger:**  
ÚAMK CR

**Name der Maßnahme:**  
Verkehrserziehung auf den Kinderverkehrsspielflächen.

**Ziel:**  
Nutzung der Kinderverkehrsspielflächen, der Häuser für Kinder und Jugend für systematische außerschulische Aktivitäten.

**Zielgruppe:**  
Schulkinder und Jugendliche

**Inhalt:**  
Programm für die Anwendung

**Organisation:**  
Zusammenarbeit mit den Häusern der Kinder und der Jugend - ÚAMK 1993.

**13. CZ/ Tschechische Republik****Maßnahmeträger:**

ÚAMK CR

**Name der Maßnahme:**

Verkehrserziehungswettbewerb AIT/ Eurofinale der Kinder-Radfahrer/ ÚAMK - Benesov 1993.

**Ziel:**

Einschalten der Ortsautomobilclubs in die Radfahrerwettbewerbe und in die Veranstaltungen der Verkehrserziehung der körperlich Behinderten.

**Zielgruppe:**

Schulkinder und Jugendliche

**Inhalt:**

Alljährliches Programm im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktivitäten; 1993 ÚAMK CR ist der Veranstalter des Verkehrswettbewerbes.

**Organisation:**

Mitarbeitende Organisationen: Regions-, Bezirks-, Orts - Verkehrssicherheitsaktiven, ROTES KREUZ der CR, Kinder- und Jugendorganisationen.

**14. D/ Deutschland****Maßnahmeträger:**

ADAC-Zentrale, München

**Name der Maßnahme:**

ADAC/AOK Jugend-Fahrrad-Turnier „Wer ist Meister auf zwei Rädern?“

**Ziel:**

Vermittlung und Einübung sicherer Fahrtechniken und Verhaltensweisen für Kinder: Feststellung und Behebung von Mängeln an den Fahrrädern der Kinder

**Zielgruppe:**

Kinder ab dem 8. Lebensjahr, die schon radfahren

**Inhalt:**

Das Turnier hat 8 Stationen (mit Fahraufgaben) und ist in Form eines Parcours aufgebaut. Geübt wird an den einzelnen Stationen sowie beim Durchfahren des gesamten ca. 200m langen Parcours in einem Stück. Eine/ zwei Wertungsfahrt(en) schließen die „Ausbildung“ ab. Fehler an den einzelnen Aufgaben werden bei den abschließenden Wertungsfahrten mit Minuspunkten bewertet. Die Kinder mit den wenigsten Minuspunkten sind die Besten. Bei Punktgleichheit entscheidet die Zeit, die für die Aufgabe „Slalom“ gemessen wird oder eine zusätzliche Aufgabe aus dem Bereich Verkehrswissen. Dem Turnier geht eine Kontrolle der Fahrräder voraus, bei der ebenfalls Minuspunkte für jeden Mangel vergeben werden.

**Organisation:**

Das Turnier findet als spielerischer Wettbewerb auf Ortsebene/ Schulebene mit weiterführenden Qualifikationen bis zum Europaturnier statt. Durchgeführt wird es von ADAC-Turnierleitern, Polizeibeamten, Lehrern u.a., Unterstützung leisten Eltern und Kinder. Ein Turnier dauert mindestens 2 Stunden. Im Durchschnitt nehmen 70 Kinder an einem Turnier teil.

## 15. D/ Deutschland

**Maßnahmeträger:**

ADAC-Zentrale

**Name der Maßnahme:**

Videoproduktion „Alkoholttest für Discofans“

**Ziel:**

Sensibilisierung für die Alkoholproblematik

**Zielgruppe:**

Jugendliche/ junge Autofahrer/ Discobesucher

**Inhalt:**

Vorführung des o.g. Videofilms. Ggf. anschließend Diskussion. In dem Film werden Jugendliche gezeigt, die Fahrproben vor und nach Alkoholgenuß unternehmen. Eine Version ohne Ton mit Untertiteln für die Disco. Eine Version mit Ton für den Einsatz im Unterricht.

**Organisation:**

Filmvorführung und Diskussion mit einer Person, die in der Regel über eine pädagogische Ausbildung verfügt. Der Film wird gezeigt in Schulen, Fahrschulen, Nachschulungsunterricht der Polizei, Discos, Firmen.

## 16. D/ Deutschland

**Maßnahmeträger:**

Gebietsverkehrswacht Teltow-Fläusing-Nord, Brandenburg

**Name der Maßnahme:**

"Mobiler Verkehrsgarten" zu gegebenen Anlässen wie Dorffesten etc.

**Ziel:**

Verkehrserziehung der Kinder.

**Zielgruppe:**

Kinder bis etwa 12 Jahre.

**Inhalt:**

Übungen, Gespräche.

**Organisation:**

Aufbau einer Radfahrstrecke mit Verkehrszeichen und Ampeln.

## 17. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Name der Maßnahme:

Programm „Kind und Verkehr“, Elternbildung Vorschulbereich;

Elternveranstaltungen (Kinder als Fußgänger, Radfahrer, Veranstaltungen für türkische Eltern)

### Ziel:

Eltern von Vorschulkindern zu befähigen, möglichst früh mit systematischer Verkehrs-erziehung zu beginnen, um ihre Kinder an eine sichere, selbständige Verkehrsteilnahme heranzuführen.

### Zielgruppe:

Eltern von Vorschulkindern

### Inhalt:

#### Veranstaltungstyp „Kinder als Fußgänger“

In einem moderierten Gespräch wird mit Hilfe teilnehmerzentrierter Arbeitsformen zu folgenden Themen gearbeitet: Entwicklungspsychologische Voraussetzung zur Verkehrsteilnahme von Kindern, Festlegung sicherer Spielbereiche und deren systematische Erweiterung, Erarbeitung von aufeinander aufbauenden Übungen, die Eltern mit ihren Kindern durchführen sollen, zusätzlich: Mitnahme im Pkw/ Sicherungspflicht.

Medien: Filme „Kinder haben keine Bremse“ und „So geht's“, Elternbroschüren: „So geht's“ und „Kinder als Mitfahrer“, Moderationsplakat „Wo wohnen Sie?“, (Straßenkategorien).

#### Veranstaltungstyp „Kinder als Radfahrer“

In einem moderierten Gespräch wird mit Hilfe teilnehmerzentrierter Arbeitsformen zu folgenden Themen gearbeitet: Entwicklungsvoraussetzungen für das Radfahren, In welchem Alter mit dem Radfahren beginnen? Wo kann mein Kinder sicher Radfahren? Welches Fahrrad kommt in Frage? Gemeinsam fahren und lernen/ wie sicher ist das Kind auf dem Fahrrad? Fahrradhelme/ Mitnahme auf dem Fahrrad der Eltern, zusätzlich: Mitnahme im Pkw/ Sicherungspflicht.

Medien: Film und Elternbroschüren „Radfahren ist (k)ein Kinderspiel“, „Kinder als Mitfahrer“.

#### Veranstaltungen für türkische Eltern:

In einem moderierten Gespräch in türkischer Sprache arbeiten die Teilnehmer zu den Themen, Gefährdungen von Kindern im Verkehr, entwicklungspsychologische Voraussetzungen von Kindern, systematisches Üben. Eine Überarbeitung

des Bausteins, die die Themen Spielbereichssicherung und Mitfahren im Pkw sowie evtl. Radfahren integrieren soll, ist vorgesehen.

Medien: 2 Videofilme: Ein Film für Moderatoren zur Arbeit mit den Eltern, ein Film als Streumedium für Eltern, türkischer Übungskalender

### Organisation:

Die Moderatoren akquirieren selbst.

## 18. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Polizeipräsidium Potsdam/SB IV, Brandenburg

### Name der Maßnahme:

Schülerlotsen

### Ziel:

Die Schülerlotsen sollen den jüngeren Mitschülern das Überqueren der Fahrbahn vor der Schule und in der Schulumgebung ermöglichen.

### Zielgruppe:

Schüler ab dem 13. Lebensjahr

### Inhalt:

Der Einsatz der Schülerlotsen erfolgt an ungesicherten Stellen, kann gelegentlich aber auch an gesicherten Stellen sinnvoll sein. Schülerlotsen sollen die Verkehrsregelungen kennen und müssen in der Lage sein, verkehrsbezogene Entscheidungen zu treffen.

### Organisation:

Die Einrichtung kann von der Schulpflegschaft, der Straßenverkehrsbehörde oder der örtlichen Verkehrswacht vorgeschlagen werden. Die Ausbildung der Schülerlotsen übernehmen Polizeibeamte.

## 19. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Polizeipräsidium Cottbus, Polizeischutzbereich Spree-Neiße / Sachgebiet Verkehrsunfallbekämpfung

### Name der Maßnahme:

Richtiges Verhalten im Straßenverkehr, „Mein Schulweg“

### Ziel:

Kinder im Vorschulalter auf richtiges und selbständiges Verhalten im Straßenverkehr vorzubereiten, Erarbeitung sicherer Schulwege

### Zielgruppe:

Kinder im Vorschulalter

### Inhalt:

Gespräche zu Verhaltensweisen der Kinder im Straßenverkehr, Vorbildwirkung durch die Eltern, Gespräche zu Verkehrsregeln, welche die Kinder schon kennen, Verkehrszeichen. Übungen im geschützten Bereich, Spielen von Verkehrssituationen, Übungen im Verkehrsraum, Einzel- und Gruppenübungen

### Organisation:

Vorsprechen und Terminabsprache mit den jeweiligen Leitern der Einrichtungen.

## 20. D/ Deutschland

**Maßnahmeträger:**

Verkehrswacht Königs-Wusterhausen, Brandenburg

**Name der Maßnahme:**

Verkehrserziehung im Vorschulalter und in der ersten und zweiten Klasse

**Ziel:**

Frühzeitiges Bekanntmachen der Kinder mit dem Straßenverkehr; vermitteln erster einfacher Grundsätze und Verhaltensregeln für Fußgänger und Radfahrer im Straßenverkehr

**Zielgruppe:**

Kinder im Vorschulalter und in der ersten und zweiten Schulklasse

**Inhalt:**

Gespräche und praktische Übungen in einem abgeschlossenen „Verkehrsgarten“.

**Organisation:**

Vereinbarung von Terminen zwischen den Betreibern des Verkehrsgartens und den Kindergärten, Schulen, Ferienlagern, Schullandheimen usw.

## 21. D/ Deutschland

**Maßnahmeträger:**

Landesverkehrswacht Bremen

**Name der Maßnahme:**

Ferienprogramm "Zwei Wochen mit Verkehrswacht und Polizei"

**Ziel:**

Ablegung der Radfahrprüfung

**Zielgruppe:**

Kinder im Alter von 9 - 12 Jahren. Kinder, die am Ende der vierten Grundschulklasse keine Gelegenheit hatten (z.B. durch Krankheit), die Fahrradprüfung abzulegen, können dies nachholen.

**Inhalt:**

Die Kinder werden in der Jugendverkehrsschule der Verkehrswacht theoretisch und praktisch ausgebildet. Sie besichtigen Einrichtungen der Polizei, machen eine Fahrt auf einem Streifenboot der Wasserschutzpolizei, werden in Umweltschutzfragen unterrichtet, Fahrradkontrolle.

**Organisation:**

Die Maßnahme wird in den Schulen mit Orientierungsstufe und über die örtlichen Medien bekanntgemacht.

## 22. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Deutsche Verkehrswacht (DVW)

### Name der Maßnahme:

Verkehrssicherheitsprogramm „Fit-Fahrrad im Trend“

### Ziel:

Die hohe Unfallquote jugendl. Radfahrer senken. Langfristige Verhaltensmodifikation erreichen, hin zu einem verkehrssicheren und fairen Verhalten.

### Zielgruppe:

10 - 18jährige Jugendliche

### Inhalt:

Aktivitäten „Rund ums Fahrrad“ z.B.:

- Fahrradwerkstätten (mobil/stationär)
- Radtouren (ein-, mehrtägig)
- Aktionstage u.v.m. immer unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrssicherheitsaspektes.

### Organisation:

Jugendgruppen wenden sich an ihren FIT-Berater (derzeit 46), bei welchem sie Unterstützung für ihre Projektarbeit erhalten. Oftmals erhalten die Gruppen Unterstützung von der örtl. Verkehrswacht und ihren Trägern.

## 23. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Technisches Polizeiamt des Landes Sachsen-Anhalt, Zentrale Beratungsstelle der Polizei für Verkehrssicherheit, Dezernat 54.2

### Name der Maßnahme:

Zentraler Malwettbewerb

### Ziel:

Erkennen und Darlegen von Geschehnissen im Straßenverkehr. Erlernen von Verhaltensregeln im Straßenverkehr durch Zeichnen und Malen.

### Zielgruppe:

Kinder im Alter von 6 - 12 Jahren

### Inhalt:

Die Themen sind jedes Jahr verschieden: z.B. 1993 "Sicherer Schulweg", 1994 "Gefahren im Straßenverkehr" in den Ausführungen als Tuschzeichnungen, Bleistiftzeichnungen, Kollagen oder Klebetechnik.

### Organisation:

Zentraler Aufruf durch den Innenminister des Landes. Einbeziehung der Verkehrssicherheitsberater der Polizei auf Landkreisebene. Zentrale Erfassung der Zeichnungen durch die Verkehrssicherheitsberater der Polizei. Auswahl der 3 besten Zeichnungen der Landkreise zur Auswertung auf Landesebene. Die übrigen Zeichnungen werden im Landkreis ausgewertet und prämiert. Zentrale Auswertung durch eine Kommission der Polizei, Kultusministerium, öffentliche Versicherung und Landesverkehrswacht. Prämierung der 12 besten Zeichnungen und Fertigung eines Jahreskalenders von dieser Auswertung des zentralen Malwettbewerbs. Bekanntgabe in Presse, Funk und Fernsehen. Ausgabe des Jahreskalenders über die Verkehrssicherheitsberater der Polizei.

## 24. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger:

Mercedes-Förderungswerk, Dr. Courts KG

### Name der Maßnahme:

Vorschulparlamente: Verkehrssicherheit für Kinder

### Ziel:

Kinder im Vorschulalter besser vor Verkehrsgesfahren zu schützen. Dabei wird nicht vordringlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kinder angestrebt (hier sind enge Grenzen gezogen), sondern eine Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Erwachsenen.

### Zielgruppe:

Eltern mit Kindern im Vorschulalter und andere Bezugspersonen dieser Kinder

### Inhalt:

Es handelt sich u.a. um Eltern-Erzieherinnen-Kind-Seminare, um die Einrichtung von Info-Ständen in Fußgängerzonen oder bei publikumswirksamen Veranstaltungen, um den Einsatz eines sensomotorischen Übungspfades in Kindergärten, um Informationsaktionen zu Kinderückhaltesystemen und vieles andere mehr.

### Organisation:

Die Maßnahmen werden durch die Vorschulparlamente selbst oder, soweit es sich um Zentralmaßnahmen für die ganze Bundesrepublik handelt, durch das Mercedes-Förderungswerk „Verkehrssicherheit für Kinder“ organisiert. Die Zentrale hält für alle Vorschulparlamente Materialien bereit und liefert auch logistische Hilfe. In vielen Fällen arbeiten die Vorschulparlamente vollkommen selbständig.

## 25. D/ Deutschland

### Maßnahmeträger

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)

### Name der Maßnahme:

Schuleingangsbereich „Kinder unterwegs“, Elternbildung

### Ziel:

Aufklärung von Eltern, deren Kinder in die erste Klasse gehen über die, mit dem Schuleingangsalter verbundenen spezifischen Gefährdungen im Verkehr und deren Vermeidung.

### Zielgruppe:

Eltern von Erstkläßlern

### Inhalt:

Moderierter Elternabend durch den Lehrer mit Hilfe des Films „Jan unterwegs“. Zur Durchführung erhält der Lehrer Hilfestellungen in Form eines Begleitheftes, das inhaltliche u. methodische Hinweise gibt. Themen: Schulwege, sichere Spielbereiche, Gefährdung von Kindern durch emotionale Belastungen, Streß, Sicht Hindernisse an Ampeln und Zebrastreifen, beim Radfahren. Was können Eltern tun? Der Film liefert Anregungen zur Diskussion, indem der „typische Tagesablauf“ eines Erstkläßlers dargestellt wird (1. Teil) und informiert, was Eltern tun können (2. Teil). Zur Nachbereitung zu Hause wird die Elternbroschüre „Kinder unterwegs“ ausgegeben.

### Organisation:

Die Medien wurden vom DVR mit Unterstützung des BMV entwickelt und produziert und sollen jährlich an eine zentrale Stelle pro Bundesland verschickt werden. In den Bundesländern werden die Medien bundesweit an Grundschulen und Sonderschulen mit 1. Klasse weiterverteilt. In den Schulen obliegt die Elterninformation und die Verteilung der Medien den Klassenlehrern/innen der Erstkläßler.

## 26. E/ SPANIEN

**Maßnahmeträger:**

Ande-Juventud (Convenio) - D.G.T.

**Name der Maßnahme:**

Ausbildung von Freizeit-Animatoren

**Ziel:**

Ausbildung von Animatoren der Gemeinde Madrid zur Gestaltung von Freizeit.

**Zielgruppe:**

Freizeit-Animatoren

**Inhalt:**

Theoretischer und praktischer Ausbildungskurs. Beratung bei Verkehrserziehungsmaßnahmen, die mit psychisch Behinderten in der Freizeit durchgeführt werden. Stiftung von Material für die Bibliothek.

**Organisation:**

Die Organisation erfolgt durch Dirección General de Tráfico, Comunidad Autónoma de Madrid und die Schule der Animation und der Erziehung der Jugend.

## 27. E/ SPANIEN

**Maßnahmeträger:**

Ande-Juventud (Convenio) - D.G.T.

**Name der Maßnahme:**

Ausbildung von jugendlichen Animatoren

**Ziel:**

Ausbildung von jugendlichen Animatoren, die beauftragt sind mit Behinderten in Verkehrssicherheitsangelegenheiten zu arbeiten.

**Zielgruppe:**

Jugendliche, die mit Behinderten arbeiten.

**Inhalt:**

40stündiger Theorie- und Praxiskurs. Technische Beratung bei Verkehrserziehungsmaßnahmen, die sich an psychisch Behinderte und deren Freizeitgestaltung richten. Stiftung von Material für die Bibliothek.

**Organisation:**

Dirección General de Tráfico - Ande Juventud

## 28. E/ SPANIEN

### Maßnahmeträger:

Ande-Juventud (Convenio) - D.G.T.

### Name der Maßnahme:

Ausbildung von jugendlichen Animatoren

### Ziel:

Freiwillige Jugendliche ausbilden, die auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit arbeiten. Diese Jugendlichen sollen später als Ausbilder in Kontakt mit Jugendlichen ähnlichen Alters treten.

### Zielgruppe:

Freiwillige Jugendliche, die sich ausbilden lassen wollen und auf diesem Gebiet beeinflussend agieren wollen.

### Inhalt:

Es wird ein Ausbildungskurs abgehalten bzw. angeboten, der speziell ausgearbeitet worden ist. Er richtet sich an freiwillige Jugendliche, die später die Kontaktebenen nutzen, welche den beiden Unterzeichnern des Vertrages zur Verfügung stehen, und die gemäß ihrer eigenen Spielräume handeln. Sie beteiligten sich aktiv an der Sensibilisierung der Probleme, die Jugendliche mit der Verkehrssicherheit haben.

### Organisation:

Ausarbeitung des Programms D.G.T., Umsetzung CES, 36 Stunden der Ausbildung, Oktober bis Dezember (1994/1995)

## 29. E/ SPANIEN

### Maßnahmeträger:

Ande-Juventud (Convenio) - D.G.T.

### Name der Maßnahme:

„Außerschulische Verkehrserziehung“ an der Fernuniversität

### Ziel:

Personen auszubilden, die die Möglichkeit besitzen, Verkehrserziehung im außerschulischen Bereich durchzuführen.

### Zielgruppe:

Beamte der örtlichen Polizeibehörden, Freizeit-Moderatoren und Personen, die sich für das Thema interessieren; Elternvereine.

### Inhalt:

Mit Hilfe eines Textbuches werden pädagogische Fragen im Rahmen des Programms unter juristischen und praktischen Gesichtspunkten behandelt. Es handelt sich um ein System des Fernunterrichtes. Die Betreuung des Unterrichts erfolgt über einen Fragebogen, welchen die Studenten an die Fernuni zurücksenden, und die dort von den Professoren des Kurses korrigiert und den Studenten wieder zurückgeschickt werden. Der praktische Teil besteht in der Umsetzung eines Verkehrserziehungsprojektes (Interventionsprojektes in dem Bereich der Verkehrserziehung) mit Hilfe der didaktischen Materialien der D.G.T.

### Organisation:

Kursmatrikulation und Materialverteilung, Universitätsstiftung der Wirtschaft.

Fernstudium. Wöchentliches Tutorium am Telefon; in jedem Kurs ist eine Präsenzveranstaltung. Dauer des Kurses insgesamt 8 Monate, 1 mal pro Kurs eine Präsenzveranstaltung mit Prüfung.

### 30. F/ Frankreich

**Maßnahmeträger:**

La Prévention Routière

**Name der Maßnahme:**

Verkehrserziehung in der Schulumgebung „Die Wege der Verkehrserziehung“

**Ziel:**

Die Kinder vorzubereiten, ein verantwortliches Verhalten im Verkehr anzunehmen.

**Zielgruppe:**

Schüler im Alter von 6 - 11 Jahren

**Inhalt:**

Die Kinder werden in geschützter Umgebung mit Verkehrsproblemen vertraut gemacht. Nach einem theoretischen Teil (Kommentare zu Filmsequenzen oder Dias) fahren die Kinder auf einer Straße, die der Realität weitestmöglich angenähert ist (Wegbreite von 5 m ). Kegel mit Ketten oder Plastikrohre dienen dazu, die Wegstrecke auf dem Schulhof einzurichten.

**Organisation:**

Ein jährlicher Übungskalender wurde durch unseren Bezirksdirektor zusammen mit den Lehrern und den Polizeikräften aufgestellt.

### 31. F/ Frankreich

**Maßnahmeträger:**

La Prévention Routière

**Name der Maßnahme:**

Fahrrad- und Mofa-Test

**Ziel:**

Beherrschung von Fahrrad und Mofa zu perfektionieren

**Zielgruppe:**

Schüler im Alter von 11 - 15 Jahren

**Inhalt:**

Theoretischer Teil: Mit Hilfe von Videos und Dias die Beobachtungsgabe, Analysierfähigkeit und Entscheidungsfähigkeit von Schülern zu entwickeln. Praktischer Teil: Spezifische Handhabungsübungen für Fahrrad und Mofa. Material: Kegel, Holzbretter, gabarit de largeur

**Organisation:**

Ein jährlicher Übungskalender wurde durch unseren Abteilungsdirektor zusammen mit den Lehrern und den Polizeikräften aufgestellt.

### 32. F/ Frankreich

**Maßnahmeträger:**

La Prévention Routière

**Name der Maßnahme:**

Entdeckung der Sicherheit durch das Mini-Mofa.

**Ziel:**

Kindern die spezifischen Aspekte des Fahrens mit motorisierten Zweirädern bewußtmachen, sowie Verhaltensweisen als Fußgänger oder Fahrradfahrer angesichts der Risiken im Verkehr aufzeigen.

**Zielgruppe:**

Schüler im Alter von 7 - 10 Jahren

**Inhalt:**

Der theoretischer Teil beinhaltet Diskussionen mit den Schülern über riskante Situationen (Video oder Dias) sowie über die Sicherheitsausrüstung. Der praktische Teil besteht aus dem Umgang mit den Mini-Mofas und Handhabungsübungen. Material: Aufblasbare Sicherheitsstrukturen, Kegel, Bretter, spezifisches Material.

**Organisation:**

Ein jährlicher Übungskalender wurde durch unseren Abteilungsdirektor zusammen mit den Lehrern und den Polizeikräften aufgestellt.

### 33. F/ Frankreich

**Maßnahmeträger:**

La Prévention Routière

**Name der Maßnahme:**

Wettbewerb „Letzte Herausforderung“ und „Coupe der Zweiräder“

**Ziel:**

Bei den Jugendlichen und ihren Moderatoren einen Wettstreit hervorzurufen. Verkehrserziehungsmaßnahmen bekanntmachen und ihren Wert zur Geltung bringen.

**Zielgruppe:**

Schüler im Alter von 10 - 11 Jahren

**Inhalt:**

Die Maßnahme spielt sich in zwei Abschnitten ab:

1. Eine schriftliche Befragung über riskante Situationen:
  - a) Welches ist das Risiko?
  - b) Was würden Sie in dieser Situation machen?
2. Eine praktische Prüfung, die beinhaltet:
  - a) Handhabungsübungen,
  - b) Verkehrsübungen.

Material: Kegel mit Ketten oder Plastikrohre dienen dazu, die Wegstrecke auf dem Schulhof einzurichten.

**Organisation:**

Jedes Jahr wird in jedem Komitee ein Finale organisiert, an dem die 30 besten Schüler der vorgehenden Wettbewerbe ausgesucht werden.

## 34. GB/ England

**Maßnahmeträger:**  
RAC Motoring Services

**Name der Maßnahme:**  
Junior Drivers Club

**Ziel:**  
Das Fahrkönnen, die soziale Verantwortlichkeit, Grundlagen des Autobesitzes, den Gebrauch des Autos, Wissen über rechtliche Zusammenhänge und die Versicherung zu schulen.

**Zielgruppe:**  
Jugendliche zwischen 13 und 16 Jahren

**Inhalt:**  
Die Eltern stellen ein Fahrzeug bereit. Die Jugendlichen fahren auf nichtöffentlichen Plätzen (z.B. ausgedienten Flugfeldern), um die Fahrtechnik zu entwickeln. Videos, Handzettel, Gespräche, Demonstrationen und Quizspiele verwickeln die Teilnehmer derart, daß auch Themen wie Alkohol und Fahren, Versicherung und Verkehrskriminalität etc. gestreift werden.

**Organisation:**  
Die Eltern bilden zusammen mit den Schülern ein Komitee, um einen Zeitplan aufzustellen. Das Training umfaßt 30 Stunden. Es wird in Zusammenarbeit mit einem Fahrlehrer durchgeführt.

## 35. GB/ England

**Maßnahmeträger:**  
Department of Transport

**Name der Maßnahme:**  
Außerschulische Verkehrserziehung

**Ziel:**  
Die allg. Aufmerksamkeit von Erwachsenen, Eltern und Kindern darauf zu richten, daß die Sicherheitsprobleme mit dem Heranwachsen der Kinder zunehmen. Das Training hat das Ziel sicheres Verhalten zu kennen, (Hand heraushalten, Wissen wo sichere Orte im Straßenverkehr sind.) Frühzeitige Erziehung soll die Aufmerksamkeit für das Thema kultivieren/ soll durch alle Stufen der Erziehung gehen.

**Zielgruppe:**  
Kindergärtner/innen, Spielgruppenleiter/innen, Eltern, Sozial- und Gesundheitsarbeiter

**Inhalt:**  
Die „Royal Society for the Prevention of Accidents (ROSPA= Tufty Clubs) verteilt Material, auf deren Grundlage Eltern ein Training mit ihren Kindern durchführen können. Durch Traffic Clubs (in den Gemeinden) werden Eltern trainiert, um mit ihren Kindern zu üben. Es werden viele Materialien angeboten: Videos, Bücher zum ergänzen, Puzzles etc.

**Organisation**  
Lokale Autoritäten bilden Multiplikatoren aus. Multiplikatoren und Traffic Clubs bilden die Eltern aus.

## 36. L/ Luxemburg

### Maßnahmeträger:

A.S.B.L.

### Name der Maßnahme:

Geschicklichkeitsübungen für junge Radfahrer

### Ziel:

Im Schonraum lernen, das Fahrrad sicher zu beherrschen auch in schwierigen Situationen

### Zielgruppe:

Kinder im Alter von 8 - 15 Jahren

### Inhalt:

Es werden Radfahrübungen (wie Slalomfahren, Spurbrettfahren, Engpaß durchfahren) angeboten. Die Teilnehmer üben zunächst mehrere Durchgänge. Der letzte Durchgang wird bewertet. Als Anreiz gibt es kleine Belohnungen.

### Organisation:

Die Sécurité Routière stellt den Veranstaltern den Gerätesatz, sowie Aufstellplan, Bewertungsblätter und Startnummern zur Verfügung. Besprechung der einzelnen Hindernisse.

## 37. LV/ Lettland

### Maßnahmeträger:

Direktion für Straßenverkehrssicherheit

### Name der Maßnahme:

Wettbewerb der jungen Verkehrsteilnehmer

### Ziel:

Erwecken des Interesses der Kinder am Erlernen der Straßenverkehrsordnung, der Grundsätze der Ersten Hilfe, der technischen Ausstattung des Fahrrades sowie praktische Übungen zum Radfahren.

### Zielgruppe:

Kinder zwischen 10 und 13 Jahre

### Inhalt:

Die Maßnahme ist ein Komplex aus fünf einzelnen Wettbewerben:

1. Beherrschen der Straßenverkehrsordnung
2. Kenntnisse über die technische Ausstattung des Fahrrades
3. Kenntnisse über die Erste Hilfe
4. Praktisches Radfahren - Streifen mit Hindernissen
5. Fahrradrallye (Beherrschen von Verkehrszeichen)

Als erster Schritt werden regionale Wettbewerbe durchgeführt; die Sieger erhalten einen Teilnahmechein für den Wettbewerb der ganzen Republik; über diese Veranstaltung (vorher und danach) wird in den Medien (Presse, Radio, Fernsehen) informiert.

### Organisation:

Die Maßnahme wird mit Unterstützung der Mitarbeiter der Direktion für Straßenverkehrssicherheit und des Bildungsministeriums durchgeführt.

### 38. NL/ Niederlande

**Maßnahmeträger:**

Veilig Verkeer Nederland (VVN)

**Name der Maßnahme:**

Moped-Kurs: Sicher Fahren

**Ziel:**

Mofafahrer theoretisch und praktisch ausbilden bevor sie eigenverantwortlich am Verkehr teilnehmen

**Zielgruppe:**

15jährige Mofafahrer

**Inhalt:**

In den Kursen befassen sich die Jugendlichen mit dem Kauf des Mofas und Zubehör (z.B. Helm, Versicherung, Schutzkleidung). Auch die Handhabung der Maschine, Verkehrsregeln und andere formale Vorschriften werden angesprochen. Darüber hinaus werden soziale Faktoren wie etwa das Verhalten als Verkehrsteilnehmer im Realverkehr und das Rollenverständnis der Verkehrsteilnehmer erörtert.

**Organisation:**

Die Stadtverwaltung sendet an 15jährige Jugendliche einen Brief, in dem auf die Zweckmäßigkeit eines Mofa-Kurses hingewiesen wird. Der örtliche VVN arbeitet mit der Polizei und den Schulen zusammen. Die Kurse (10 Tage, halbtägig) werden von einem Fahrlehrer durchgeführt.

### 39. P/ Portugal

**Maßnahmeträger:**

Prevencao Rodoviária Portuguesa

**Name der Maßnahme:**

Verkehrserziehung von Kindern

**Ziel:**

Kinder vertraut machen mit Verkehrsregeln und adäquates Verhalten als Mitfahrer, Fußgänger, Fahrradfahrer und Mofafahrer, üben gemäß ihrem Alter und Bildungsstand.

**Zielgruppe:**

Kinder im Alter von 4 - 15 Jahren

**Inhalt:**

Der Inhalt setzt sich zusammen aus einem theoretischen Teil. Dieser besteht aus Gesprächen und Übungen, in denen Dias, Folien und Videos zur Anwendung kommen. Der praktische Teil besteht aus Übungen, die hauptsächlich in Verkehrsschulen stattfinden.

**Organisation:**

Hauptsächlich Gespräche, in denen Dias, Folien und Videos zur Anwendung kommen.

## 40. P/ Portugal

**Maßnahmeträger:**

Prevencao Rodoviária Portugesa

**Name der Maßnahme:**

Ausbildung von Eltern und Lehrern

**Ziel:**

Eltern und Lehrer motivieren, Verkehrserziehung mit ihren Kindern/Schülern durchzuführen.

**Zielgruppe:**

Eltern und Lehrer

**Inhalt:**

Den Eltern und Lehrern werden Unterrichtshilfen gegeben, um ihnen die Durchführung von Erziehungsmaßnahmen mit ihren Kindern zu erleichtern.

**Organisation:**

Hauptsächlich Gespräche, in denen Dias, Folien und Videos zur Anwendung kommen.

## 41. PL/ Polen

**Maßnahmeträger:**

Komenda Wojewódzka Policji w Krakowie

**Name der Maßnahme:**

Sommerschule des Straßenverkehrs „Wie kann man sicher zur Schule kommen?“

**Ziel:**

Wissen über Verkehrsregeln, Fahrradfahren und Erwerb der Fahrradlizenz

**Zielgruppe:**

Vorschulkinder, Schüler und Jugendliche.

**Inhalt:**

Regelkenntnisse, "Skills" beim Überqueren der Straßen in verschiedenen Situationen. Berichte, Gespräche, Wettbewerbe, Geschicklichkeitsübungen auf der Straße, Informationen. Ausführliche Reportagen in der Presse.

**Organisation:**

Massenmedien, Information über die Aktivität. 4 Polizisten erarbeiten Broschüren, Fragen, Parcours etc.

## 42. SF/ Finnland

**Maßnahmeträger:**

Automobil- und Reiseclub Finnland

**Name der Maßnahme:**

Beweg dich sicher im Verkehr.

**Ziel:**

Den Schulweg sicherer machen.

**Zielgruppe:**

Jüngere Schulkinder

**Inhalt:**

Unsere "roadservicemen" referieren darüber, wie man sich sicher im Verkehr bewegt. Andere regeln den Verkehr während der ersten Schultage. Die Kinder erhalten reflektierende Klebebänder, so daß sie im Dunkeln gesehen werden können.

**Organisation:**

Sporadisch auf freiwilliger Basis.

## 43. SF/ Finnland

**Maßnahmeträger:**

Liikenneturva - Central Organization for Traffic Safety in Finland

**Name der Maßnahme:**

Make child's road safe - Kartographierung von gefährlichen Verkehrsplätzen.

**Ziel:**

Die Verkehrsumgebung für Kinder sicherer machen; die Kinder lernen, sich richtig im Verkehr zu bewegen; Material für die Verkehrserziehung erarbeiten

**Zielgruppe:**

Gemeinden, Eltern

**Inhalt:**

Ratschläge, Karten

**Organisation:**

Liikenneturva schickt Ratschläge und Material, die Gemeinden organisieren die lokalen Maßnahmen.

#### 44. F/ Finnland

**Maßnahmeträger:**

Liikenneturva - Central Organization for Traffic Safety in Finland

**Name der Maßnahme:**

Kulkunen - Verkehrsbuch für Kinder und ihre Eltern.

**Ziel:**

Die Verkehrssicherheit für Kinder verbessern, Basisinformationen über Kinder im Verkehr geben.

**Zielgruppe:**

Eltern von 4jährigen Kindern

**Inhalt:**

Das Buch besteht aus Information und Ratschlägen für Eltern:

- Verkehrssicherheit für Kinder (Basiswissen)
- Entwicklung der Kinder
- Kinder als Mitfahrer und Fußgänger
- Kind und Verkehrsumgebung
- Wie man Kindern Verkehrsangelegenheiten nahebringt
- Aufgaben für Kinder

**Organisation:**

Liikenneturva sendet das Buch jedes Jahr an die Gemeinden entsprechend der Anzahl von 4jährigen Kindern.

#### 45. SF/ Finnland

**Maßnahmeträger:**

Liikenneturva - Central Organization for Traffic Safety in Finland

**Name der Maßnahme:**

Dokumentationen und Material für Wettbewerbe für verschiedene Kinder- und Jugendorganisationen (Gemeinden, Sportorganisationen, Pfadfinder etc.).

**Ziel:**

Die Verkehrssicherheit der Kinder in verschiedenen Arten und auf verschiedenen Wegen zu verbessern.

**Zielgruppe:**

Kinder und Jugendliche

**Inhalt:**

Ratschläge für das Unterrichten  
Aufgaben (Übungen)  
Wettbewerbe (Fragen)

**Organisation:**

Liikenneturva sendet das Material an die Organisationen, die dieses dann weiterleiten.

## 46. T/ Türkei

**Maßnahmeträger:**

Stadtverwaltung Ankara

**Name der Maßnahme:**

Kinderverkehrsgärten

**Ziel:**

Ziel ist die Vermittlung von Verkehrswissen, sich im Verkehr den Regeln entsprechend zu verhalten, Schulwegsicherheit.

**Zielgruppe:**

Vorschulkinder und Schüler

**Inhalt:**

Es gibt ein Gesetz, daß besagt, daß Verkehrserziehung durchgeführt werden muß. In den Verkehrsgärten wird Wissen vermittelt, es wird unterrichtet, sich im Verkehr den Regeln entsprechend zu verhalten. Auch das Thema Schulwegsicherheit (Wissen) wird behandelt, so daß sich Kinder verkehrsgerecht verhalten können.

**Organisation:**

Es gibt stationäre und mobile Verkehrsgärten. Eine Kommission überwacht und betreut die Organisation. Der Verkehrsgarten ist das ganze Jahr (auch in den Ferien ) jeden Tag in Betrieb, je Klasse etwa 2 Stunden.

## Fragebogen

## Fragen zur AUSSERSCHULISCHEN VERKEHRSERZIEHUNG

Bitte beschreiben Sie alle Maßnahmen zur außerschulischen Verkehrserziehung, die in den letzten drei Jahren von Ihrer Organisation durchgeführt wurden. Jede Maßnahme sollte so beschrieben werden, daß die in den Fragen enthaltenen Informationen erfaßt werden. Falls Sie mehrere Maßnahmen durchgeführt haben, möchten wir Sie bitten, sie getrennt zu beschreiben. Falls Sie über diese Fragen hinaus Anmerkungen, Ergänzungen oder Kritik haben, zögern Sie nicht, diese ebenfalls aufzuschreiben.

Name:.....

Institution .....

.....

Anschrift:.....

.....

.....

Land:.....

Name der Maßnahme: .....

.....

.....

## 1. Pädagogik

1. Was ist das Ziel der Maßnahme?		
2. Welcher Personenkreis führt die Maßnahme durch?		
Ist dieser Personenkreis Mitglied Ihrer Organisation?	ja:	nein:
Hat die Person eine bestimmte Ausbildung?		nein:
Wenn ja, welche?		
Wieviel Personen Ihrer Organisation werden benötigt?		
3. An wen wendet sich die Maßnahme?		
4. Was wird getan? (Spiele, Übungen, Gespräche...). Bitte beschreiben Sie Inhalte, Ablauf, Medien:		

## 2. Organisation

1. Wie wird die Maßnahme organisiert?		
2. Wo findet die Maßnahme statt? (z.B. Straße, Wohnung, Schule)		
3. Wann findet die Maßnahme statt? (Tageszeit, Sommer/ Winter)		
4. Werden Helfer benötigt, wenn ja, wobei?		nein:
Wer hilft?		
Wieviel Helfer?		
5. Dauer der Maßnahme	Zeitraum insgesamt:	je Einzelmaßnahme (Minuten):
6. Wie häufig wird/ wurde die Maßnahme durchgeführt?		
Bitte ankreuzen:		
Einmalig:	regelmäßig:	sporadisch:
7. Wie lang ist der Kontakt zur der/n Zielperson/en insgesamt?		
8. Wieviel Personen der Zielgruppe wurden pro Maßnahme erreicht?		
9. Stellen Sie für die Maßnahme Medien oder Geräte / Bauteile bereit?		nein:
Welche?	Für wen sind sie erstellt?	In welchem Umfang?

### 3. Finanzierung

1. Wer finanziert die Maßnahme?
2. Was kostet ein Einsatz in US-Dollar? (Personal-, Reise-, Sachkosten? )

### 4. Gesellschaftlicher Hintergrund

Werden Ihre Aktivitäten in irgendeiner Weise unterstützt? (Schirmherrschaft, Unterstützung in den Medien, o.ä.)	nein:
--	-------

### 5. Akzeptanz, Resonanz, Erfahrungen

1. Was waren die positiven, negativen Erfahrungen?
2. Wie reagiert die Zielgruppe auf die Maßnahme? Wie reagierten Eltern, Lehrer, andere?
3. Was haben Sie erreicht?
4. Was möchten Sie ändern? (z.B. an organisatorischem, Medien, Ausbildung usw.)

5. Gibt es zu dieser Maßnahme Umfragen, Untersuchungen o.ä.?  
Bitte beschreiben Sie diese kurz, was sind die Ergebnisse?

nein:

## 6. Kooperationen

1. Kooperieren Sie in diesem Bereich mit anderen Organisationen?  
Wenn ja, mit wem und wie?

nein:

2. Bieten auch andere Organisationen solche Maßnahmen an?  
Wenn ja, wer?

nein:

## 7. Geschichte

1. Woraus hat sich diese Maßnahme entwickelt?

2. Steht die Maßnahme für sich oder ist sie Teil eines Gesamtkonzeptes?

Steht für sich:

3. Seit wann gibt es solche Maßnahmen?

4. Wird an der Weiterentwicklung gearbeitet? (Mit welcher Zielsetzung?)

## 8. Gesetzliche und rechtliche Grundlage

Sind mit dieser Maßnahme gesetzliche oder rechtliche Verknüpfungen verbunden? (z.B. Durch Absolvierung eines Radtrainings ist die frühere Teilnahme als Radfahrer am Straßenverkehr möglich.)	nein:
--	-------

## 9. Zukunft

Welche Maßnahme zur Verkehrserziehung würden Sie gerne durchführen, wenn Sie in finanzieller, organisatorischer und personeller Hinsicht mehr Spielraum hätten?
---

## 10. Weitere Organisationen

Gibt es neben Ihrer Organisation andere Institutionen/ Organisationen o.ä., die Maßnahmen zur außerschulischen Verkehrserziehung in Ihrem Land anbieten? Bitte genaue Adresse angeben und möglichen Ansprechpartner benennen.	
Institution:	Institution:
Anschrift:	Anschrift:
Ansprechpartner:	Ansprechpartner:

## 11. Weitere Anmerkungen

--

Für die Beantwortung der Fragen bedanken wir uns sehr herzlich.

Schriftenreihe

## Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

- M 1: **Verkehrssicherheitsaktivitäten auf lokaler Ebene**  
von D. Wagner und P. G. Jansen  
124 Seiten, 1993 DM 29,00
- M 2: **Identifikation und Ursachenuntersuchung von innerörtlichen Unfallstellen**  
von L. Neumann, B. Schaaf und H. Sperber  
136 Seiten, 1993 DM 30,50
- M 3: **Sicherheit von Fußgängern außerorts bei eingeschränkten Sichtverhältnissen**  
von G. Ruwenstroth, E. C. Kuller und F. Radder  
92 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 4: **Sichtabstand bei Fahrten in der Dunkelheit**  
von A. Bartmann, D. Reiffenrath, A. M. Jacobs, H. Leder, M. Walkowiak und A. Szymkowiak  
96 Seiten, 1993 DM 26,00
- M 5: **Straßenverkehrsunfälle von Gefahrgut-tankfahrzeugen 1989 bis 1991**  
von M. Pöppel und M. Kühnen  
64 Seiten, 1993 kostenlos
- M 6: **Möglichkeit/Realisierbarkeit eines Sicherheitsinformationssystems**  
von E. Hörnstein  
64 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 7: **Sicherheitsanalyse im Straßengüterverkehr**  
von J. Grandel, F. Berg und W. Niewöhner  
300 Seiten, 1993 DM 52,50
- M 8: **Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Traumapatienten**  
von B. Bouillion  
40 Seiten, 1993 DM 23,00
- M 9: **Faktor Mensch im Straßenverkehr**  
Referate des Symposions '92 der BAST und Verleihung des Verkehrssicherheitspreises 1992 des Bundesministers für Verkehr am 3. Dezember 1992 in Bergisch Gladbach  
80 Seiten, 1993 DM 24,50
- M 10: **Verkehrssicherheit im vereinten Deutschland**  
von E. Brühning, M. A. Kühnen und S. Berns  
68 Seiten, 1993 DM 23,50
- M 11: **Marketing für Verkehrssicherheit in der Praxis**  
von einer Expertengruppe der OECD, Paris  
76 Seiten, 2. Auflage, 1994 DM 25,00
- M 12: **Ausbildungssystem für Fahrlehrer**  
von der Arbeitsgruppe „Fahrschulen, Fahrlehrer“, Bonn  
24 Seiten, 2. Auflage, 1993 DM 18,00
- M 13: **Dunkelziffer bei Unfällen mit Personenschaden**  
von H. Hautzinger, H. Dürholt, E. Hörnstein und B. Tassaux-Becker  
72 Seiten, 1993 DM 25,50
- M 14: **Kommunikation im Rettungsdienst**  
von R. Schmiedel und M. Unterkofler  
176 Seiten, 1993 DM 37,50
- M 15: **Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe**  
von V. Garms-Homolová, D. Schaeffer und M. Goll  
20 Seiten, 1993 DM 18,50
- M 16: **Auswirkungen des Stufenführerscheins**  
von B. v. Hebenstreit, Ch. Ostermaier, H. D. Utzelmann, G. Kajan, D. M. DeVol, W. Schweflinghaus, D. Wobben und H. J. Voss  
176 Seiten, 1 Aufschlagseite, 1993 DM 37,50
- M 17: **Zur Sicherheit von Reiseomnibussen**  
von A. Schepers  
52 Seiten, 1993 DM 22,50
- M 18: **Methadonsubstitution und Verkehrssicherheit**  
von G. Berghaus, M. Staak, R. Glazinski und K. Höher  
36 Seiten, 1993 DM 20,50
- M 19: **Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen**  
von H. Ch. Heinrich  
68 Seiten, 1993 DM 24,00
- M 20: **Fahrleistungserhebung 1990**  
von H. Hautzinger, D. Heidemann und B. Krämer  
32 Seiten, 1993 DM 19,50
- M 21: **Fahrerverhaltensbeobachtung im Raum Berlin**  
von K. Reker, E. Buss und F. Zwiulich  
204 Seiten, 1993 DM 39,50
- M 22: **Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung**  
von H. Ch. Heinrich und A. Seliger  
416 Seiten, 1993 DM 65,00

- M23: **Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland**  
von Ch. Seipel  
36 Seiten, 1994 DM 20,50
- M24: **Psychische Erste Hilfe für Laien**  
von R. Bourauel  
44 Seiten, 1994 DM 21,50
- M25: **Verkehrsunfallfolgen schwerstverletzter Unfallopfer**  
von S. Busch  
204 Seiten, 1994 DM 39,50
- M26: **Nachalarmierung von Notärzten im Rettungsdienst**  
von Th. Puhon  
36 Seiten, 1994 DM 20,50
- M27: **Psychologische Untersuchungen am Unfallort**  
von B. Pund und W.-R. Nickel  
112 Seiten, 1994 DM 30,00
- M28: **Erfahrungsaustausch über Länder-Verkehrssicherheitsprogramme**  
Referate der Arbeitstagung der Bundesanstalt für Straßenwesen am 1. Dezember 1993 in Berlin  
64 Seiten, 1994 DM 24,00
- M29: **Drogen- und Medikamentennachweis bei verkehrsauffälligen Kraftfahrern**  
von M. R. Möller  
32 Seiten, 1994 DM 19,50
- M30: **Fahrleistung und Unfallrisiko von Kraftfahrzeugen**  
von H. Hautzinger, D. Heidemann, B. Krämer und B. Tassaux-Becker  
340 Seiten, 1994 DM 57,50
- M31: **Neuere Entwicklungen und Erkenntnisse in der Fahrereignungsbegutachtung**  
von M. Weinand  
76 Seiten, 1994 DM 24,50
- M32: **Leistungen des Rettungsdienstes 1992/93**  
von W. Siegenger und Th. Rödelstab  
96 Seiten, 1994 DM 27,50
- M33: **Kenngroßen subjektiver Sicherheitsbewertung**  
von H. Holte  
168 Seiten, 1994 DM 36,50
- M34: **Deutsch-polnisches Seminar über Straßenverkehrssicherheit**  
Referate des Seminars 1993 der Bundesanstalt für Straßenwesen am 26. und 27. Oktober 1993 in Görlitz  
176 Seiten, 1994 kostenlos
- M35: **Massenunfälle**  
Presseseminar des Bundesministeriums für Verkehr am 14. und 15. September 1994 in Kassel  
72 Seiten, 1995 DM 25,00
- M36: **Mobilität der ostdeutschen Bevölkerung**  
Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre – Band 1  
von H. Hautzinger und B. Tassaux-Becker  
128 Seiten, 1995 DM 31,50
- M37: **Sicher fahren in Europa**  
Referate des 2. ADAC/BAST-Symposiums am 7. und 8. Juni 1994 in Baden-Baden  
184 Seiten, 1995 DM 38,50
- M38: **Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer**  
von M. A. Kühnen und M. Pöppel-Decker  
76 Seiten, 1995 DM 24,50
- M39: **Unfälle beim Transport gefährlicher Güter in Verpackungen 1987 bis 1992**  
von M. Pöppel-Decker  
60 Seiten, 1995 DM 23,50
- M40: **Sicherheit im Reisebusverkehr**  
von B. Färber, H. Ch. Heinrich, G. Hundhausen, G. Hütter, H. Kamm, G. Mörl und W. Winkler  
124 Seiten, 1995 DM 31,00
- M41: **Drogen und Verkehrssicherheit**  
Symposium der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Instituts für Rechtsmedizin der Universität Köln vom 19. November 1994 in Bergisch Gladbach  
84 Seiten, 1995 DM 27,50
- M42: **Disco-Busse**  
Sicherheitsbeitrag spezieller nächtlicher Beförderungsangebote  
von R. Hoppe und A. Tekaas  
212 Seiten, 1995 DM 43,00
- M43: **Biomechanik der Seitenkollision**  
Validierung der Verletzungskriterien TTI und VC als Verletzungsprädiktoren  
von R. Mattern, W. Härdle und D. Kallieris  
136 Seiten, 1995 DM 33,50

- 
- M 44: **Curriculum für die Fahrlehrerausbildung**  
von B. Heilig, W. Knörzer und E. Pommerenke  
192 Seiten, 1995 DM 41,00
- M 45: **Telefonieren am Steuer**  
von St. Becker, M. Brockmann, E. Bruckmayr, O.  
Hofmann, R. Krause, A. Mertens, R. Niu und J.  
Sonntag  
188 Seiten, 1995 DM 38,50
- M 46: **Fahrzeugwerbung, Testberichte und  
Verkehrssicherheit**  
von M. Wachtel, K.-P. Ulbrich, St. Schepper,  
G. Richter und J. Fischer  
160 Seiten, 1995 DM 36,50
- M 47: **Kongreßbericht 1995 der Deutschen  
Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V.**  
216 Seiten, 1995 DM 44,00
- M 48: **Delegierte Belohnung und intensivierete  
Verkehrsüberwachung im Vergleich**  
Eine empirische Untersuchung zur Beeinflussung  
des Geschwindigkeitsverhaltens  
von E. Machemer, B. Runde, U. Wolf, D. Büttner  
und M. Tücke  
104 Seiten, 1995 DM 30,00
- M 49: **Fahrausbildung in Europa**  
Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern  
von N. Neumann-Opitz und H. Ch. Heinrich  
184 Seiten, 1995 DM 40,00
- M 50: **Eignung von Pkw-Fahrsimulatoren für  
Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**  
von G. v. Bressensdorf, B. Heilig, H. Ch. Heinrich,  
H. Kamm, W. D. Käßler und M. Weinand  
88 Seiten, 1995 DM 26,50
- M 51: **Unfallgeschehen auf Autobahnen –  
Strukturuntersuchung**  
von M. A. Kühnen, E. Brühning, A. Schepers und  
M. Schmid  
120 Seiten, 1995 DM 32,00
- M 52: **Junge Fahrer und Fahrerinnen**  
Referate der Ersten Interdisziplinären Fachkonfe-  
renz am 12. bis 14. Dezember 1994 in Köln  
468 Seiten, 1995 DM 72,00
- M 53: **Methodik zur Beurteilung der Ausbil-  
dungslehrgänge in Erster Hilfe**  
von K. Clemens, S. Zolper, B. Kuschinsky und  
B. Koch  
136 Seiten, 1996 DM 33,00
- M 54: **Außerschulische Verkehrserziehung in  
Ländern Europas**  
von N. Neumann-Opitz  
60 Seiten, 1996 DM 24,00
- 
- Zu beziehen durch:  
Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, Telefax (04 71) 4 27 65

