

# **Verkehrserziehungs- programme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag**

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

**Mensch und Sicherheit Heft M 216**



**bast**



# **Verkehrserziehungs- programme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag**

**Am Beispiel der Moderatorenkurse  
„EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“  
und „RiSk“**

von

Nicola Neumann-Opitz  
Rita Bartz

**Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 216

**bast**

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

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

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

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

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

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

## Impressum

**Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4403001:**  
Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag am Beispiel der Moderatorenkurse „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „Risk“

### Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen  
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach  
Telefon: (0 22 04) 43 - 0  
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

### Redaktion

Stabsstelle Presse und 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) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

ISSN 0943-9315  
ISBN 978-3-86918-105-9

Bergisch Gladbach, März 2011

## Kurzfassung – Abstract

### **Verkehrserziehung in der Lehreraus-/Fortbildung und die Umsetzung im Schulalltag**

Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen findet bislang nicht in dem Maße statt, wie es in den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK) für Verkehrserziehung von 1994 beschrieben ist. Gründe für die eher schleppende Umsetzung sind u. a. das Fehlen eines „Basiswissens“ verkehrserzieherischer Inhalte sowie mangelhafte Kenntnisse hinsichtlich methodischer Möglichkeiten. Mit den Projekten „EVA“ (Bayern), „XpertTalks“ (NRW), „sicherfahren“ (Sachsen) und „RiSk“ (Hessen) besteht für Lehrer erstmals die Möglichkeit, sich in der Ausbildung, im Referendariat und in der Fortbildung systematisch mit dem Thema der besonderen Verkehrsunfallgefährdung junger Fahrer zu befassen. Neben theoretischem Hintergrundwissen werden in diesen Lehrgängen verschiedene Moderationstechniken und Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Dritten erarbeitet.

In diesem Zusammenhang wurde untersucht, wie Lehrer und andere mit der Thematik befasste Personen, die auf die oben beschriebene Weise Kontakt mit Fragen der Verkehrserziehung hatten, diese Programme grundsätzlich einschätzen und ob sie langfristig bereit sind, das Thema im Unterricht der weiterführenden Schulen zu bearbeiten oder ob nach Einkehr des Unterrichtsalltages Fragen der Verkehrserziehung kaum noch berücksichtigt werden. Im Rahmen einer Langzeitstudie wurden Lehrer sowohl unmittelbar nach der Ausbildung als auch einige Jahre später befragt.

Die Befragung der Moderatoren unmittelbar nach der Ausbildung belegt, dass alle vier Programmvarianten insgesamt sehr positiv gesehen werden. Dabei werden insbesondere die neu erlernten methodischen Ansätze (Dilemmaspiel, Reden über Dritte) befürwortet, die auch den Kern des Ansatzes der personalen Kommunikation darstellen. Diese Methoden überzeugten, weil die Jugendlichen selber die gewünschten Ergebnisse erarbeiten und der Moderator nicht moralisieren muss.

Eine zweite Befragung der Moderatoren, die einige Jahre nach der Ausbildung durchgeführt wurde, zeigt, dass die Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ in einem ganz beachtlichen Um-

fang im beruflichen Alltag umgesetzt werden. Die Gründe derjenigen, die selten oder nicht als Moderatoren aktiv wurden, sind eher organisatorischer als inhaltlicher Art.

Anhand der Befragungen konnte zudem nachgewiesen werden, dass unabhängig von den Programmen der fächerübergreifenden Fragestellung der Verkehrserziehung von den Moderatoren eine deutlich höhere Bedeutung beigemessen wird als bei Lehrern sonst üblich.

Die Bedeutung der Programme „EVA“, „sicherfahren“, „RiSk“ und „XpertTalks“ geht zudem über das Thema der Verkehrssicherheit hinaus, da die Programme eine allgemeine Methodenkompetenz vermitteln. Die ausgebildeten Moderatoren übertrugen die Methoden sehr häufig auch auf Themenfelder wie Gewalt, Alkohol und Drogen, Sozialverhalten, Kriminalität etc. Insofern tragen die Veranstaltungen zur Verbesserung der Methodenkompetenz von Lehrern und Polizeibeamten sowie zur grundlegenden Handlungs- und Risikokompetenzförderung Jugendlicher und Heranwachsender bei. Das kommt nicht nur der Verkehrssicherheit zugute.

### **Traffic education in teacher training and advanced training and its implementation in the school routine**

Traffic education at advanced and vocational schools is currently not performed to the extent specified in the recommendations for traffic education issued by the Education Ministers' Conference (KMK) in 1994. The reasons for this rather slow implementation are the lack of „basic knowledge“ concerning traffic education and lack of knowledge concerning suitable training methods. For the first time, the projects „EVA“ (Bavaria), „XpertTalks“ (North-Rhine Westphalia), „Drive Safely“ (Saxony) and „RiSk“ (Hesse) provide teachers with the option of dealing with the special accident risks of young drivers in a systematic manner during the theoretical and practical part of their studies and their continued education. These courses provide basic background knowledge and develop different presentation methods and possibilities in cooperation with third parties.

It was investigated how teachers and other persons who are involved in this issue and were exposed to questions of traffic education in the way described above rated these programmes in principle, on whether they were prepared to deal with this issue in the long run as part of the instruction at advanced schools or whether traffic education is bound to be neglected during the normal school routine. Teachers were questioned immediately after training and a few years later as part of a long-term study.

The survey among presenters immediately after training proved that the overall rating for all four programme versions was very positive. The newly taught methods (dilemma game, talking about third parties), which formed the core of the new approach to personal communication, found particular approval. These methods were convincing, because the adolescents developed the desired results on their own and the presenter did not have to sound patronising.

The second survey among the presenters was performed several years after training and showed that the programmes „EVA”, „Drive Safely” and „XpertTalks” had been integrated into the professional routine to a considerable degree. Teachers who never or rarely acted as presenters tended to give organisational rather than content-related reasons.

The surveys showed that presenters assigned a much higher importance to interdisciplinary issues in traffic education than teachers normally do. This effect was independent of the programmes.

The importance of the programmes „EVA”, „Drive Safely”, „RiSk” and „XpertTalks” exceeds the scope of traffic safety, as the programmes provide skills in a general method. The presenters trained often transferred these methods to other areas such as violence, drugs, social behaviour, crime, etc. The programmes therefore increase the knowledge of methods among teachers and police officers as well as the basic development of life and risk-handling skills among adolescents. This provides benefits beyond the scope of traffic safety.

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	7	<b>5</b>	<b>Erfahrungen mit den Moderationsprogrammen im Berufsalltag</b> .....	26
<b>2</b>	<b>Programmbeschreibung</b> .....	7	5.1	Ziel der Befragung .....	26
2.1	Zur Entstehung der Programme .....	7	5.2	Vorgehen bei der Befragung .....	27
2.2	Begründungen und Zielsetzungen ....	9	5.3	Personenbezogene Daten .....	28
2.3	Initiatoren .....	9	5.4	Beurteilung der Ausbildung aus heutiger Sicht .....	28
2.4	Konzept- und Umsetzungsstrukturen .....	10	5.5	Gründe für bisherige Passivität .....	33
2.5	Moderatorenausbildung .....	11	5.6	Zielgruppen der Moderationen .....	33
2.6	Finanzierung und Sponsoring .....	13	5.7	Erfahrungen mit den unterschiedlichen Methoden .....	33
2.7	Implementation und Etablierung .....	14	5.8	Die Zusammenarbeit mit Fahrlehrern und Schulleitung .....	35
<b>3</b>	<b>Ergebnisse der Moderatorenbefragungen</b> .....	15	5.9	Eignung der Veranstaltung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahrer .....	36
3.1	Die Voraussetzungen der Befragung .....	15	5.10	Anregungen der Moderatoren zur verbesserten Umsetzung der Programme .....	36
3.2	Zum Moderatorenkurs .....	16	5.11	Übertragung der Methoden auf andere Zusammenhänge, Bereiche oder Themenfelder .....	38
3.3	Zum theoretischen Teil der Moderatorenkurse .....	16	5.12	Allgemeines zur Verkehrserziehung ...	38
3.4	Zum praktischen Teil der Moderatorenkurse .....	19	5.13	Zusammenfassung .....	39
3.5	Fahrlehrer, Polizeibeamte und das beobachtete Fahren .....	21	<b>Literatur</b> .....		40
3.6	Fragen zur Verkehrserziehung .....	22			
3.7	Fazit .....	22	<b>Anhänge</b>		
<b>4</b>	<b>Ergebnisse der Befragungen von Berufsschülern</b> .....	22	1.	Fragebogen Moderatorenbefragung „EVA“	
4.1	Die Voraussetzungen der Befragung .....	22	2.	Fragebogen Moderatorenbefragung DVA („sicherfahren“)	
4.2	Die Einstellungen der Berufsschüler zum Fahren .....	23	3.	Fragebogen Moderatorenbefragung „XpertTalks“	
4.3	Wie fanden Sie die heutige Veranstaltung? .....	25	4.	Fragebogen Moderatorenbefragung „RiSk“	
4.4	Zusammenfassung .....	26	5.	Fragebogen Moderatorenbefragung nach der Ausbildung „EVA“	

6. Fragebogen Moderatorenbefragung nach der Ausbildung „sicherfahren“
7. Fragebogen Moderatorenbefragung nach der Ausbildung „XpertTalks“
8. Sonderauswertung Moderatorenkurs „EVA“, Teilnehmerbefragung
9. Sonderauswertung Moderatorenkurs DVA („sicherfahren“), Teilnehmerbefragung
10. Sonderauswertung Moderatorenkurs „XpertTalks“, Teilnehmerbefragung
11. Sonderauswertung Moderatorenkurs „RiSk“, Teilnehmerbefragung

Diese Anhänge befinden sich auf der beiliegenden CD.

## 1 Einleitung

Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen findet bislang nicht in dem Maße statt, wie es in den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz (KMK) für Verkehrserziehung von 1994 beschrieben ist. Gründe für die eher schleppende Umsetzung sind u. a. das Fehlen eines „Basiswissens“ verkehrserzieherischer Inhalte sowie mangelhafte Kenntnisse hinsichtlich methodischer Möglichkeiten, denn Inhalte der Verkehrserziehung wurden in der Lehrerbildung bislang fast völlig ausgeschlossen (WEISHAUPT, 2004).

Mit den Projekten „EVA“ (Bayern), „XpertTalks“ (NRW), „sicherfahren“ (Sachsen) und „RiSk“ (Hessen) besteht für Lehrer erstmals die Möglichkeit, sich in der Ausbildung, im Referendariat und in der Fortbildung systematisch mit dem Thema der besonderen Verkehrsunfallgefährdung junger Fahrer zu befassen. Neben theoretischem Hintergrundwissen werden in den verschiedenen Lehrgängen verschiedene Moderationstechniken und Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Dritten erarbeitet.

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, ob Lehrer und andere mit der Thematik befasste Personen, die auf die oben beschriebene Weise Kontakt mit Fragen der Verkehrserziehung hatten, auch langfristig bereit sind, das Thema im Unterricht der weiterführenden Schulen zu bearbeiten, oder ob nach Einkehr des Unterrichtsalltages Fragen der Verkehrserziehung kaum noch berücksichtigt werden.

Im Rahmen einer Langzeitstudie wurden Lehrer sowohl unmittelbar nach der Ausbildung als auch einige Jahre später zu ihrer Bereitschaft, die vermittelten Inhalte der Verkehrserziehung im Unterricht aufzugreifen, befragt. Dabei war für das Projekt von Vorteil, dass einerseits zu der Fragestellung der Verkehrssicherheit junger Fahrer unterschiedliche Aus- und Fortbildungskonzepte für Lehrer entwickelt und umgesetzt wurden, andererseits Konzeption und Durchführung der Aus- und Fortbildungen stets von HOPPE/TEKAAT (Projektnehmer der Bundesanstalt für Straßenwesen) übernommen wurden (mit Ausnahme des Programms „RiSk“), sodass die Wirkungen der jeweiligen Konzeptvarianten miteinander in Beziehung gesetzt werden können. Neben den Inhalten sollten Umfang und Erfahrungen der Lehrer mit Verkehrserziehung erfasst werden. Darüber hinaus wurde der Frage nachgegangen, ob diese Lehrer die erlernten

Moderationstechniken auch in anderen präventionsrelevanten Zusammenhängen einsetzen.

Der vorliegende Bericht beschreibt zunächst die verschiedenen Konzepte der Moderationsprogramme „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“ (Kapitel 2). Neben den unterschiedlichen Entstehungsprozessen werden die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Ansätze vorgestellt sowie Finanzierungs- und Implementationsstrukturen thematisiert. In Kapitel 3 wird dargestellt, wie die ausgebildeten Moderatoren (Referendare, Lehrer, Fachberater und Polizeibeamte) die Ausbildung beurteilen und ob sie beabsichtigen, die Inhalte in den Berufsalltag einzubinden.

Die Moderatorenaus- und -fortbildungen der Programme beinhalten die Durchführung einer Veranstaltung unter „Normalbedingungen“ (zumeist in einer Berufsschule) mit Schülern aus der Zielgruppe der besonders unfallgefährdeten jungen Fahrer. Ziel einer weiteren Befragung war die Bewertung der Veranstaltungen durch Berufsschüler. Diesbezügliche Ergebnisse liegen allerdings nur für die Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ vor. Sie sind in Kapitel 4 dokumentiert.

Abschließend werden in Kapitel 5 die Ergebnisse zur Umsetzung der Maßnahmen im späteren Unterrichtsalltag sowie fördernde und hemmende Faktoren aufgezeigt und die langfristige Bedeutung der Aus- und Fortbildungsmaßnahmen diskutiert.

## 2 Programmbeschreibung

### 2.1 Zur Entstehung der Programme

- „EVA“, Ernst nehmende Verkehrssicherheitsarbeit,
- „sicherfahren“, Programm zur Verkehrssicherheit mit jungen Fahrern und Mitfahrern,
- „XpertTalks“, Expertengespräche mit jungen Fahrern und Mitfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- „RiSk“, Risiken im Straßenverkehr kommunizieren.

Die Jahr für Jahr festzustellende überproportional hohe Verkehrsunfallbeteiligung junger Fahrer und

Mitfahrer begründet die kontinuierliche Konzentration der Verkehrssicherheitsarbeit auf diese Zielgruppe. Dabei – so die Ergebnisse der Verkehrsunfallforschung – sind nicht alle Fahranfänger gleichermaßen verkehrsunfallgefährdet, sondern Unterschiede nach soziodemografischen Merkmalen, Lebens- und Freizeitstilen etc. zu verzeichnen. Diesbezüglich erscheint es sinnvoll und notwendig, die Verkehrssicherheitsmaßnahmen den Zielgruppen entsprechend zu differenzieren. Für eine rd. 37%ige Teilgruppe besonders unfallgefährdeter Fahranfänger (so genannte action- und kicksuchende Typen, vgl. SCHULZE, 1999) kommen vorrangig personalkommunikative Interventionen (ggf. ergänzt um konkrete Handlungsübungen) in Betracht, mit denen sie am ehesten zu (selbst-)verantwortlichem und risikominimiertem Verkehrsverhalten motiviert werden können.

Dementsprechend kommt ein von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) finanziertes Forschungsprojekt zur „Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer“ (HOPPE/TEKAAT, 2005) zu dem Ergebnis, dass in verschiedenen Präventionsbereichen (u. a. auch Delinquenz- und Gesundheitsprophylaxe, Drogen- und Gewaltprävention) ähnliche bzw. übereinstimmende Zielsetzungen (soziale und Risikokompetenzförderung) und methodische Ansätze zu verzeichnen sind. Allein die unterschiedlichen thematischen Bezüge legitimieren eine Konkurrenz um finanzielle und zeitliche Ressourcen. Daher scheint ein Großteil der begründeten Präventionsanliegen zu „versanden“, weil die Einrichtungen, in denen die Zielgruppen erreicht werden können (Schulen, Vereine etc.), durch die Vielzahl der Anliegen und zur Verfügung gestellten Materialien „überfordert“ sind. So bleibt es zumeist bei sporadischen Interventionen, deren Realisierung von Sensibilität, Betroffenheit und/oder Engagement einzelner Akteure (Schulleiter, Pädagogen, Trainer usw.) abhängt. Dies – so ist zu vermuten – scheint ein Grund dafür zu sein, dass die Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung gerade für die Altersgruppe 18- bis 24-jähriger Fahranfänger und speziell für die besonders verkehrsunfallgefährdeten Zielgruppen nach wie vor ein rudimentäres Dasein fristet.

Vor diesem Hintergrund entwickelten HOPPE/TEKAAT (Planungsgesellschaft Verkehr Köln) in Zusammenarbeit mit dem Polizeipräsidium Oberfranken, Bayreuth, ein Konzept zur personalkommunikativen Förderung der „Risikokommunikation“ und untersuchten dessen praktische Erprobung.

Dabei wurden in beruflichen Schulen sowie bei der Bundeswehr (als Einrichtungen, in denen die besonders verkehrsunfallgefährdete Zielgruppe ideal repräsentiert ist) kleine Teilnehmergruppen durch (innerhalb des Projektes) ausgebildete Moderatoren angeleitet, in Gruppendiskussionen sozial verträgliche „Ausstiegsmöglichkeiten“ bei eskalierenden Risikoprozessen (ohne Ansehensverlust in der sozialen Bezugsgruppe) zu entdecken.

Die insgesamt positiven Projekterfahrungen sowie die Überlegungen zur qualifizierten Verstetigung des Ansatzes begründeten den administrativen Rückhalt bei den Bayerischen Staatsministerien des Innern sowie für Unterricht und Kultus. Das Bayerische Staatsministerium für Unterricht und Kultus bzw. die nachgeordnete Behörde „Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung“ an der Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung, Dillingen/Donau, erwog zudem, die ohnehin angestrebte Förderung moderativer Lehr- und Lernmethoden an beruflichen Schulen durch die entsprechende Ausbildung von Berufsschullehrerinnen zu forcieren.

Auf dieser Basis wurde 2002 das bayernweite Verkehrssicherheitsprogramm „EVA“ – ernst nehmende Verkehrssicherheitsarbeit – konzipiert und mittlerweile schrittweise umgesetzt. Seither durchlaufen alle angehenden Lehrerinnen und Lehrer an gewerblich-technischen Berufsschulen im Zuge ihres Referendariats auch eine zweitägige Ausbildung in der Methodik zielgruppenadäquater Moderation. Aktuell wird über die Weiterführung beraten.

Mit gleichen Begründungskontexten wurden daraus mittlerweile drei weitere, ähnlich strukturierte Verkehrssicherheitsprogramme entwickelt und sukzessive umgesetzt:

- „sicherfahren“  
Programm zur Verkehrssicherheit mit jungen Fahrern und Mitfahrern, Sachsen, seit 2004,<sup>1</sup>
- „XpertTalks“
- Expertengespräche mit jungen Fahrern und Mitfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, Nordrhein-Westfalen, seit 2004, sowie

<sup>1</sup> Das Konzept führt auf ein Vorläuferprojekt namens „DVA – Diskursive Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrern und Mitfahrern“ zurück, das 2003 konzipiert und umgesetzt wurde.

- „RiSk”  
Risiken im Straßenverkehr kommunizieren, Hessen, seit 2005.

In diesem Kapitel werden die Begründungszusammenhänge, Zielsetzungen, Methoden, Beteiligungs- und Durchführungsstrukturen sowie die ersten Erfahrungen aus den bisher erfolgten Programm-Umsetzungen von HOPPE dokumentiert. Für die Programme „EVA”, „sicherfahren” und „XpertTalks” basiert er auf Erfahrungen aus der Beteiligung an Konzeption und Moderatorenausbildung sowie regelmäßigen Kontakten von HOPPE/TEEKAT. Zu dem aus „EVA” abgeleiteten Programm „RiSk” wurde von HOPPE eine Moderatorenausbildung teilnehmend beobachtet und dabei auch Initiatoren, Ausbilder und angehende Moderatoren befragt.

## 2.2 Begründungen und Zielsetzungen

Hierbei sind programmübergreifend weitgehende Übereinstimmungen zu verzeichnen, die sich thesenartig wie folgt zusammenfassen lassen:

- Die verkehrsbiografisch wichtige Phase des Fahrerlaubnisenerwerbs findet neben der Fahrschulausbildung kaum programmatische Unterstützung bei der Förderung und Festigung sozialen Verkehrsverhaltens.
- Ein Großteil der Programme aus den verschiedenen Präventionsbereichen orientiert sich zu meist am „Gießkannenprinzip”. Es fehlen Anspracheformen, mit denen die Zielgruppen besonders (unfall-)gefährdeter Jugendlicher bzw. junger Erwachsener psychologisch erreicht werden können.
- Die Vielzahl von Materialien und Umsetzungsansinnen verschiedenster Präventionsinstitutionen bedingt eine latente Überfrachtung der Einrichtungen, in denen die Jugendlichen erreicht werden können. Das sind in erster Linie die Schulen.
- Es macht wenig Sinn, ausschließlich externe Präventionsexperten mit Moderationsaufgaben zu betrauen, die sich allein durch den thematischen Bezug unterscheiden. Stattdessen sollten diejenigen mit geeigneten Ansprachemethoden vertraut gemacht werden, die ohnehin alltäglich mit den Zielgruppen arbeiten, also vorrangig Lehrerinnen und Lehrer.
- Dazu zählt auch, die Moderatoren nicht mit Materialien zu überfrachten, die sich allein in ihren Wissensbezügen unterscheiden. Für qualifizierte Moderatoren sind solche Materialien ohnehin kaum relevant. Ihre Aufgabe konzentriert sich vielmehr darauf, kommunikative Rahmenbedingungen zu schaffen, in denen die Teilnehmer selbst und voneinander Alternativen zu den gewohnten und allzu oft unkontrolliert eskalierenden Risikosituationen entdecken.
- In diesem Verständnis bietet der Straßenverkehr nur einen, wenngleich universellen und vielfältig relevanten lebensweltlichen Bezug, der es ermöglicht, zielgruppengenau eskalierende Risikoprozesse und alternative Handlungsoptionen diskursiv zu erarbeiten.
- Die ersten, noch aus dem o. g. BAST-Forschungsprojekt resultierenden Überlegungen konzentrierten sich explizit auf die Zielgruppe „...junger Fahrerinnen und Fahrer”. Schon bei der Konzeption des Programms der ernst nehmenden Verkehrssicherheitsarbeit erfolgte jedoch die begründete Ausweitung auch auf die Mitfahrerinnen, da sie zumeist vielfältig in das Interaktionsgefüge eskalierender Risikoprozesse eingebunden sind.
- Übergeordnetes Ziel ist die Förderung von Handlungs- und Risikokompetenzen, deren Wirkungen sowohl bei der Verkehrsteilnahme als auch in anderen lebensweltlichen Bezügen (Umgang mit Drogen, Konfrontation mit Gewalt etc.) zu erwarten sind.
- Prozesse zur Förderung sozialer Kompetenzen gestalten sich komplex und langwierig. Von singulären Interventionen sind kaum nachhaltige Wirkungen zu erwarten. Umso wichtiger ist es, dass mit Moderationsverfahren vertraute Bezugspersonen ihre Methoden-Kompetenz sukzessive in die Alltagspraxis einfließen lassen. So würde die angestrebte Förderung moderativer Lehr- und Lernmethoden schrittweise Platz greifen.

## 2.3 Initiatoren

In jeweiliger Zusammenarbeit mit dem o. g. BAST-Forschungsnehmer ging die Initiative zu den Programmen „EVA”, „sicherfahren” und „XpertTalks” von der Polizei aus.

Gleichwohl wäre der Umfang bisheriger Implementierungen ohne die ressortübergreifende Zusammenarbeit unterschiedlicher Administrationen kaum denkbar. Treffender ist hier von administrativen Akteuren zu sprechen. Unbesehen der jeweils notwendigen Entscheidungssicherung auf höheren administrativen Ebenen handelt es sich beim Programm „EVA“ um Polizeihauptkommissar Peter HÜBNER, Polizeipräsidium Oberfranken, und Institutsrektor Markus Wörle, damaliger Leiter von Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung an der Akademie für Lehrerfortbildung und Personalführung in Dillingen/Donau.

Infolge kollegialen Austauschs zwischen den Polizeipräsidiolen Oberfranken, Bayreuth, und Chemnitz, Sachsen, adaptierte Polizeidirektor Roland Pyka vom Polizeipräsidium Chemnitz das Programm „EVA“, entwickelte daraus Anfang 2004 den programmatischen Vorläufer zu „sicherfahren“ und explorierte zusammen mit dem eingangs genannten BAST-Forschungsnehmer erste Ausbildungen und Umsetzungen. Der parallel existierende Kontakt zwischen Herrn Wörle und Frau Lioba Triquart, Referentin beim Sächsischen Staatsministerium für Kultus förderte zugleich den programmatischen Bezug zur Implementation moderativer Lehr- und Lernmethoden an beruflichen Schulen. In Kooperation zwischen den sächsischen Staatsministerien für Kultus, des Innern sowie für Wirtschaft und Arbeit werden seit Ende 2004 Programm-Moderatoren ausgebildet.

In gleich strukturierter Zusammenarbeit initiierte das Polizeipräsidium Dortmund, Nordrhein-Westfalen, die „XpertTalks“. Polizeikommissar Frank Wolff vom Kommissariat Vorbeugung beim Polizeipräsidium Dortmund besuchte zunächst die offizielle Auftaktveranstaltung zu „EVA“ in Ebrach, Bayern, sowie eine Moderatoren-Ausbildung in Sachsen und konzipierte dann in Zusammenarbeit mit dem BAST-Forschungsnehmer das Programm „XpertTalks“. Herr Wolff stellte den Kontakt zu der für die regionale Referendarausbildung zuständigen Bezirksregierung Arnsherg, Helge Schinzel, zu einzelnen Ausbildungsbetrieben sowie zu Dr. Wolfgang Marschner von der Maschinenbau- und Metall-Berufsgenossenschaft, Düsseldorf, her, sodass seit Herbst 2004 im Raum Dortmund Programm-Moderatoren ausgebildet werden und Umsetzungen stattfinden.

Mit finanzieller Förderung durch das Innenministerium des Landes NRW führte der o. g. BAST-For-

schungsnehmer in Zusammenarbeit mit insgesamt elf Polizeibehörden 2008/2009 landesweit entsprechende Moderatorenausbildungen durch. Deren Ergebnisse sind in der vorliegenden Untersuchung allerdings nicht berücksichtigt.

Das Programm „RiSk“ geht auf das Engagement des 2007 pensionierten Studiendirektors Hartmut Klute, Amt für Lehrerfortbildung, Gießen, Hessen, (ehemals Hessisches Landesinstitut für Pädagogik) zurück. Er vertrat seit den 1980er Jahren personal-kommunikative Konzepte in der Verkehrserziehung, um so auch die psychosozialen Motive des Risikoverhaltens berücksichtigen zu können. Bestätigt durch die Veröffentlichung erster Erfahrungen mit dem Programm „EVA“ (vgl. HÜBNER, 2002), gewann er 2003 die Hessischen Studienseminare (für berufliche Schulen) zur gemeinsamen Initiative eines „EVA“-ähnlichen Programms, besuchte 2004 eine „EVA“-Moderatoren-Ausbildung in Bayern und entwickelte daraus in Zusammenarbeit mit den Studienseminaren ein modifiziertes Konzept, das zur Finanzierungssicherung in einen landesweiten, von mehreren Sponsoren geförderten Partnerverbund namens „Unsere Klasse im Verkehr“ eingebunden ist.

## 2.4 Konzept- und Umsetzungsstrukturen

Die Konzepte für „EVA“, „sicherfahren“ und „RiSk“ sehen eine insgesamt ca. 180 Minuten dauernde Durchführung an beruflichen Schulen vor. Minimal ist jeweils eine Schulklasse (in zwei Teilgruppen) beteiligt, auch im Rahmen von Projekttagen werden o. g. Programme durchgeführt, bei denen seriell mehrere Klassen an dem Programm teilnehmen.

Jeweils die ersten 90 Minuten dienen einer durch die ausgebildeten Moderatoren angeleiteten Gruppendiskussion. Die anschließende Handlungsübung beinhaltet das so genannte beobachtete Fahren. In passiver Begleitung eines Fahrlehrers fahren je drei Teilnehmer insgesamt 60 Minuten unter Normalbedingungen im Straßenverkehr. Nach jeweils 20 Minuten erfolgen Fahrerwechsel. Als „verantwortliche Fahrzeugführer“ müssen die Fahrer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis sein. Teilnehmer ohne Fahrerlaubnis fungieren ausschließlich als beobachtende Mitfahrer, sodass sich die Fahrzeiten der Fahrerlaubnisinhaber entsprechend verlängern.

Fahrlehrer und Mitfahrer sind angewiesen, ihre Beobachtungen auf vorgefertigten Bögen zu notieren. Die Fragen richten sich auf „ungewohnte“ Aspekte sozialen Verkehrsverhaltens (z. B.: „Wie reagierte der Fahrer auf Fehler anderer Verkehrsteilnehmer?“). Nach einer anschließenden kurzen Rückmeldung durch die Fahrlehrer kommen die Teilnehmer noch einmal in den ursprünglichen Teilnehmergruppen zu einer (wiederum durch den Moderator angeleiteten) Schlussdiskussion zusammen. Als Experten für Fachfragen nehmen daran auch jeweils ein Fahrlehrer (bei „EVA“ und „sicherfahren“ auch je ein Polizeibeamter) teil.

Da die Finanzierung der beteiligten Fahrlehrer die vorherige Akquisition entsprechender Geldmittel bedingt, deren Verfügbarkeit somit zum Entscheidungskriterium für die Durchführung gerät, wurde das beobachtende Fahren bei den „XpertTalks“ lediglich als optionaler Bestandteil ausgewiesen. Die Grundstruktur reduziert sich insofern auf die etwa 90-minütige Gruppendiskussion; sollten Geldmittel zur Finanzierung der Fahrschulen verfügbar sein, so können bzw. sollen auch das beobachtende Fahren und die Schlussdiskussion durchgeführt werden.

Alle Programme sind konzeptionell so angelegt, dass ihre Durchführung auf Initiative einer der beteiligten Einrichtungen und Personen stattfinden kann. Bei den Programmen „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ fungieren die örtliche Polizei oder die veranstaltende Schule als Koordinationsstelle. Das Programm „RiSk“ wird zurzeit von den Initiatoren und den beteiligten Studienseminaren koordiniert. Später können sich interessierte Schulen direkt an die Programmpartner wenden. Gleichermaßen kann die Umsetzungsinitiative von den Programmpartnern direkt an die Schulen herangetragen werden.

Schulen oder Moderatoren können hier die Programm-Durchführung anfragen. Dort werden mit den Schulen (Leitungen sowie Verkehrserziehungs- und/oder Sicherheitsbeauftragte), Moderatoren und (außer bei den „XpertTalks“) Fahrlehrerverband (bzw. dessen örtlichem Koordinator) Termine und Geldmittelverfügbarkeit (zur Finanzierung der Fahrlehrer-Vergütungen) abgestimmt. Da die Moderatoren bei „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ zunächst nicht in eigenen Klassen moderieren sollen, kommen für sie ggf. geringfügige Reisekosten (zur nächstgelegenen Schule) und Aufwandsentschädigungen hinzu. Die gleichzeitige Funktion von leistungsbenotender Instanz und ver-

traulichem Moderator wäre programmatisch dysfunktional. Gleichwohl wird mit der impliziten Förderung moderativer Lehr-/Lernmethoden angestrebt, die erlangte Methoden-Kompetenz auch in anderen schulischen Kontexten anzuwenden. Pädagogen, die diesen Lehrstil ohnehin praktizieren, können selbstverständlich programmkonform auch in eigenen Klassen agieren.

In allen Programmen agieren die Moderatoren freiwillig.

Da sich alle Programme noch in der Implementierungsphase befinden, sind zentrale Erfassungen durchgeführter Programm-Umsetzungen noch nicht etabliert. Bekannt ist, dass in 2004 bayernweit ca. 60 und in 2005 ca. 90 „EVA“-Veranstaltungen durchgeführt wurden, an denen insgesamt rd. 3.200 Schüler der Zielgruppen besonders verkehrsunfallgefährdeter junger Fahrer und Mitfahrer teilgenommen haben.

Das Programm „sicherfahren“ (bzw. dessen Vorläuferprojekt „DVA“) wurde ab 2003 an drei Bundeswehrstandorten insgesamt 6-mal mit rd. 600 Rekruten und an zwei beruflichen Schulen mit insgesamt rd. 100 Zielgruppenjugendlichen umgesetzt.

Nach der ersten Moderatorenausbildung im November 2004 fanden noch innerhalb desselben Jahres sieben „XpertTalks“-Veranstaltungen mit 184 Teilnehmern statt. 2005 waren es 128 Veranstaltungen mit insgesamt 1.232 Teilnehmern. Davon waren in 89 Fällen Polizeibeamte als Programm-Moderatoren tätig. Bei 24 Veranstaltungen agierten Polizeibeamte zusammen mit betrieblichen Ausbildern und in 24 Fällen agierten betriebliche Ausbilder und/oder Berufsschulreferendare bzw. etablierte Lehrerinnen oder Lehrer beruflicher Schulen.

Ob der erst in 2005 begonnenen Moderatorenausbildungen konnten an „RiSk“-Veranstaltungen (die im Rahmen des Referendariats stattfanden) bis Ende 2005 auch insgesamt „nur“ ca. 350 Berufsschüler teilnehmen. So genannte „RiSk“-Thementage werden in organisatorischer Verantwortung der Studienseminare als Bestandteile der Lehrerausbildung durchgeführt

## 2.5 Moderatorenausbildung

Alle vier Programme erfordern die vorherige Ausbildung geeigneter Moderatoren. Da die Programm-

umsetzungen in erster Linie an beruflichen Schulen stattfinden sollen, konzentriert sich auch die Moderatorenausbildung vorrangig auf die dort tätigen Lehrerinnen und Lehrer.

Aufgrund der erwartbaren Zielgruppennähe (Verständnis, Empathie etc.) richtet sich „EVA“ ausschließlich an Referendare. Anfängliche Überlegungen, auch Polizeibeamte aus der Verkehrsunfallprävention einzubeziehen, scheiterten (ob des so genannten Strafverfolgungszwangs bei selbst berichteten Straftaten der Schüler) am Veto des Bayerischen Staatsministeriums des Innern. Aufgrund ihrer Koordinierungsfunktionen bei der Programmdurchführung und der Teilnahme an den Schlussdiskussionen nehmen allerdings auch Polizeibeamte an der Moderatorenausbildung teil. Auf eine Ausbildungsbeteiligung von Fahrlehrern wird verzichtet, weil der Bayerische Fahrlehrerverband die ausschließliche Beteiligung von Fahrlehrern zugesagt, die qua ASF-/ASP-Befähigung<sup>2</sup> mit dem beobachtenden Fahren vertraut sind.

Mit Sondergenehmigung des Bayerischen Staatsministeriums für Kultus unterliegt die Moderatorenausbildung der Referendare dem Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung. In zweitägigen Kursen wurden von 2003 bis 2008 alle Berufsschulreferendare aus den gewerblich-technischen Bereichen (bis Ende 2005 insgesamt 316 Personen) im Rahmen ihrer Referendarausbildung mit den theoretischen und empirischen Programmbegründungen, insbesondere aber mit zielgruppenadäquaten Moderationstechniken, vertraut gemacht.<sup>3</sup> Insofern bestand Teilnahmepflicht. Gleichwohl berichteten die beteiligten Studienseminarleiter einhellig Akzeptanz bei ihren Referendaren hinsichtlich des Programms und der gelernten Methoden. Bei insgesamt hohen eigenaktiven Anteilen beinhaltet jeweils der zweite Tag eine praktische Erprobung mit Berufsschülern unter (zeitlich reduzierten) Realbedingungen (Gruppendiskussion, beobachtendes Fahren, Schlussdiskussion). Bewusst geht es dabei nicht um die Demonstration vermeintlich idealer Moderationen, sondern um die Erfahrung eigener Moderations-Kompetenz. Jeweils zwei zeitgleich stattfindende Co-Moderatio-

nen werden von den verbleibenden Referendaren beobachtet und abschließend gemeinsam ausgewertet. Unter Leitung von Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung ist der eingangs genannte BAST-Forschungsnehmer mit der Moderatorenausbildung betraut. Temporär referieren programmatisch involvierte Polizeibeamte sowie vom Landesverband Bayerischer Fahrlehrer e. V. delegierte Fahrlehrer ihre Projektparts. Analog zu den Seminarstandorten, an denen die Referendare zu Lehrerinnen und Lehrern an beruflichen Schulen ausgebildet werden, fanden die Moderatorenausbildungen dezentral in Nordbayern, Niederbayern und Schwaben statt.

Die Moderatorenausbildung im Programm „sicherfahren“ entspricht im Wesentlichen der von „EVA“. Gleichwohl bildete der BAST-Forschungsnehmer hier bislang statt angehender ausschließlich etablierte Berufsschullehrer (sowie Polizeibeamte aus der Verkehrsunfallprävention) zu Programm-Moderatoren aus. Ihre Ausbildungsteilnahme ist freiwillig, obgleich sie von ihren Dienststellen delegiert werden. Im Sinne einer inhaltlich kongruenten Programmdurchführung sind zudem auch Fahrlehrer bei der Moderatorenausbildung zugegen. Aufgrund der Überlegungen des Sächsischen Staatsministeriums für Kultus, das Programm zunächst im südwestlichen Teil Sachsens zu implementieren, fanden die bisherigen fünf Moderatorenausbildungen (mit insgesamt 32 Lehrerinnen und Lehrern beruflicher Schulen, 15 Polizeibeamten und 14 Fahrlehrern) im landeseigenen Ausbildungszentrum Bobritzsch statt.

Die Moderatorenausbildung von „RiSk“ richtet sich vorwiegend an Berufsschulreferendare, die an den ausgeschriebenen (Fortbildungs-)Seminaren freiwillig teilnehmen. Um die langfristige Verankerung in den Ausbildungsmodulen der Studienseminare zu sichern, werden auch Seminar Ausbilder einbezogen. Aufgrund der bayerischen Erwägungen zum Strafverfolgungszwang wurde auch bei „RiSk“ auf die Moderatorenausbildung von Polizeibeamten verzichtet. Die jenseits der originären Programmumsetzung angestrebte Übernahme moderativer Lehr- und Lernverfahren in die alltägliche Unterrichtspraxis würde eine kontinuierliche Beteiligung der Polizei ohnehin ausschließen. Die Moderatorenausbildung ist auf vier Tage angelegt, wobei der vierte Tag auch hier die praktische Erprobung unter Realbedingungen beinhaltet. In Abstimmung mit den Studienseminaren Kassel, Gießen und Frankfurt wurden die bisherigen beiden Moderatorenaus-

<sup>2</sup> Berechtigung zur Durchführung von Aufbauseminaren für Fahranfänger bzw. verkehrsauffälliger Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe sowie allgemein auffällige Kraftfahrer.

<sup>3</sup> Aktuell wird über eine Weiterführung beraten.

bildungen unter Leitung des Hessischen Amtes für Lehrerbildung von zwei freien Mitarbeitern und einem Referenten der Berufsgenossenschaft für Nahrungsmittel und Gaststätten in Weilburg durchgeführt. Teilgenommen haben insgesamt 26 Lehrkräfte, sieben Ausbilder der Studienseminare und zwei Fachberater für Verkehrserziehung.

Bei „XpertTalks“ wurde bewusst eine Ausweitung der Professionen auszubildender Moderatoren vorgenommen. Neben den primär beteiligten Berufsschulreferendaren richtet sich die Moderatorenausbildung auch an etablierte Lehrerinnen und Lehrer beruflicher Schulen, Polizeibeamte aus verschiedenen Präventionsbereichen sowie betriebliche Berufsausbilder. Sie alle sind mit den Zielgruppen besonders verkehrsunfallgefährdeter Jugendlicher befasst, ihnen allen kommen moderative Verfahren im berufspraktischen Umgang mit den Zielgruppen zugute, sie alle partizipieren von einer effizienteren präventiven Ansprache. Die Teilnahme an den ausgeschriebenen Moderatoren-Ausbildungen ist freiwillig. Das Dilemma etwaigen Strafverfolgungszwangs der Polizei bei selbst berichteten Straftaten wurde hier nicht gesehen. Wollte man dem folgen, so die Überlegung, wäre polizeiliche Prävention mit Jugendlichen per se auf Vorträge reduziert. Zudem werden die späteren Durchführungsteilnehmer zu Veranstaltungsbeginn über den Strafverfolgungszwang „rechtlich belehrt“. Schließlich ermöglicht die Methodik des „Redens über Dritte“, dass sich die Teilnehmer im Rahmen der Programmdurchführung nicht selbst beschuldigen. Die jeweils zweitägigen, von den BAST-Forschungsnehmern durchgeführten Moderatorenausbildungen entsprechen (einschließlich des zweiten Praxistages, aber ohne das beobachtende Fahren und die Schlussdiskussion) weitgehend denen von „EVA“ und „sicherfahren“. Um die Ausbildungskosten gering zu halten, finden die Moderatorenausbildungen in örtlichen Berufsbildungszentren oder Ausbildungsbetrieben statt. Bis Ende 2005 nahmen insgesamt 22 Referendare, 10 etablierte Berufsschullehrer, 33 Polizeibeamte, 12 betriebliche Ausbilder sowie 16 Referenten der Berufsgenossenschaften teil.

Dem Grundsatz „Training statt Material“ folgend wurden für die Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ einfach strukturierte, kurze Moderationshinweise bzw. Reminder hergestellt, anhand derer die Moderatoren Ausbildung und Praxis nachvollziehen können. Für das „RiSk“-Programm liegen erweiterte Schulungstexte vor.

## 2.6 Finanzierung und Sponsoring

Sowohl die Moderatorenausbildung als späterhin auch die jeweiligen Programmdurchführungen kosten Geld. Bei „EVA“, „sicherfahren“ und „RiSk“ obliegt die bisherige Ausbildungsfinanzierung einem der jeweils beteiligten Ministerien. Allerdings fließen den dort verwalteten Töpfen für die Programme „EVA“ und „RiSk“ auch Finanzmittel gemeinnütziger Kooperationspartner (Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Verkehrswachten usw.) und anderer Sponsoren zu.

Abgesehen von der begrenzten finanziellen Förderung von insgesamt elf NRW-weit durchgeführten „XpertTalks“-Ausbildungen ist in diesem Programm die vorherige Akquisition entsprechender Geldmittel Dritter notwendig. Finanziert waren bislang in erster Linie verschiedene Berufsgenossenschaften. Weil die Moderatorenausbildungen vor Ort in Betrieben oder beruflichen Schulen durchgeführt werden, reduzieren sich die Kosten auf Referentenhonorare und Verpflegung.

Bei den Umsetzungskosten geht es (außer bei den „XpertTalks“) in erster Linie um die Fahrlehrer-Vergütungen für die Durchführung des beobachtenden Fahrens. Diese wurden in der konzeptionellen Phase jeweils zwischen den involvierten Ministerien und den einzelnen Fahrlehrerverbänden ausgehandelt.

Die Mittel werden durch unterschiedliche Sponsoren aufgebracht. Dabei handelt es sich wiederum um Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Verkehrswachten usw. Das Programm „EVA“ sieht vor, dass die Mittel vor Ort durch die Schulen akquiriert werden. Die Beobachtung, dass die meisten Umsetzungen in den Regionen stattfinden, in denen sich die Polizei um Initiierung, Mittelakquisition und Koordinierung kümmert, lässt es sinnvoll erscheinen, wie in Sachsen („sicherfahren“) und Hessen („RiSk“), ein zentral verwaltetes Konto zu führen, aus dem entsprechende Mittelabflüsse beantragt werden. Abgesehen davon wurden im Zuge von „EVA“-Umsetzungen in Schweinfurt auch Teilnahmebeiträge in Höhe von 5,00 € je Schüler erhoben, von denen wohl keine Beeinträchtigung der Akzeptanz ausging.

Sofern Reisekosten und Spesen für moderierende Lehrerinnen und Lehrer anfallen, werden sie aus Mitteln der Lehrerfortbildung („EVA“), über Dienstreisekosten („sicherfahren“) oder zuvor akquirierte

Projektmittel („XpertTalks“, „RiSk“) finanziert. Dabei ist grundsätzlich zu erwägen, dass die örtliche Mittel-Akquisition auch zur Förderung eigenverantwortlichen Handelns der Akteure und somit zur Nachhaltigkeit beitragen können.

Der optionale Ausweis des beobachtenden Fahrens im Rahmen von „XpertTalks“ ermöglichte es, bislang auf eine entsprechende Kontoführung zu verzichten. Gleichwohl scheint es für alle vier Programme geboten zu sein, dauerhaft tragfähige Akquisitions- und Finanzierungsstrukturen zu entwickeln, sodass sich Koordinatoren und Moderatoren ausschließlich auf die Durchführung der Programme konzentrieren können.

## 2.7 Implementation und Etablierung

Die mit allen vier Programmen angestrebte Neuorientierung einer zielgruppenadäquaten Verkehrssicherheitsansprache besonders verkehrsunfallgefährdeter junger Fahrer und Mitfahrer gerät schrittweise zu dezentralen Umsetzungen vor Ort. Die ersten praktischen Erfahrungen lassen auf einen erfolgversprechenden Ansatz schließen; dies auch oder gerade deshalb, weil ein Großteil der ausgebildeten Moderatoren entdeckt, dass sie ihre Auszubildenden auch in anderen Kontexten sozialen Verhaltens so effizient psychologisch erreichen, d. h. zu risikokompetentem Verhalten motivieren können.

	„EVA“	„sicherfahren“	„XpertTalks“	„RiSk“
Begründungen	- Zielgruppenspezifische Programme zur Förderung sozialen Verkehrsverhaltens besonders unfallgefährdeter junger Fahrer/Mitfahrer fehlen - Schulen werden mit Präventionsmaterialien überfrachtet			
Zielsetzungen	- Förderung sozialer Handlungs- und Risikokompetenzen - Förderung moderativer Lehr- und Lernmethoden - Verstetigung schulischer Verkehrs- und Sicherheitserziehung			
Initiatoren	Polizeipräsidium Oberfranken, Seminar Bayern für Verkehrs- und Sicherheitserziehung	Polizeipräsidium Chemnitz Sächsisches Staatsministerium für Kultus	Polizeipräsidium Dortmund	Hessisches Landesinstitut für Pädagogik, Amt für Lehrerfortbildung
	Forschungsnehmer der Bundesanstalt für Straßenwesen			
Laufzeit	seit 2002	seit 2004	seit 2004	seit 2005
Umsetzungsorte	Berufliche Schulen	Berufliche Schulen	Berufliche Schulen, Betriebe	Berufliche Schulen
Umsetzungszeit	ca. 180 Min.	ca. 180 Min.	ca. 90-180 Min.	ca. 180 Min.
Programmelemente	Gruppendiskussion, beobachtendes Fahren, Schlussdiskussion		Gruppendiskussion optional: beobachtendes Fahren, Schlussdiskussion	Gruppendiskussion, beobachtendes Fahren, Schlussdiskussion
Moderatoren	Berufsschulreferendare	Berufsschullehrer Polizeibeamte	Berufsschullehrer/-referendare, Polizeibeamte	Berufsschulreferendare
Teilnehmergruppe	min. 1 Schulklasse (= 2 Teilgruppen)	min. 1 Schulklasse	min. 1 Schulklasse oder Azubi-Gruppe	min. 1 Schulklasse
Veranst. und Teilnehmer	Veranst.: ca. 150 Teiln.: ca. 3.750	Veranst.: 2 Teiln.: 100	Veranst.: 135 Teiln.: 1.416	Veranst.: k. A. Teiln.: ca. 350
Koordination	Polizei, Sicherheitsbeauftragte der Schulen	Polizei, Sicherheitsbeauftragte der Schulen, Pädagogen	Polizei, Pädagogen, betriebl. Ausbilder	Studienseminare
Dauer der Mod.-Ausb.	2 Tage			4 Tage
Ausgebildete Moderatoren	316 Referendare	32 Päd., 15 Polizisten, 14 Fahrlehrer	22 Ref., 10 Päd., 33 Pol., 12 betriebl. Ausb., 16 BG-Refer.	26 Päd.; 2 VE-Berater, 7 Sem.-Ausb.
Ausb.-Teilnehmer	verpflichtend	freiwillig	freiwillig	freiwillig
Schulungsunterlagen	Moderationshinweise/Reminder			Text-Sammlung
Finanzierung der Moderatorenausbildung	Ministerien und Kooperations-Partner		Berufsgenossenschaft, Koop.-Partner	Ministerien, Koop.-Partner.
Finanzierung der Moderatoren	Fortbildungsmittel (Reisek., ger. Aufwandsentsch.)	Reisekosten	noch nicht vorgesehen	Koop.-Partner (Reisek., Spesen)
Finanzierung des beob. Fahrens	Unfallkassen, Berufsgenoss., Koop.-Partner	Wirtschafts-Ministerium (vorläufig)	Unfallkassen, Berufsgenossenschaften, Koop.-Partner	

**Tab. 1:** Strukturmerkmale der vier personalkommunikativen Programme zur Förderung der Verkehrssicherheit besonders unfallgefährdeter junger Fahrer und Mitfahrer (Stand 2005)

Zur Qualitätssicherung stehen in den Programmen „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ erste Erfahrungstreffen aktiver Moderatoren zur Diskussion. Dabei wird es auch um die Reputationsförderung für die Beteiligten gehen. Denn neben der eingangs genannten Überfrachtung mit unzähligen Präventionsprogrammen, scheint der geringe Stellenwert, den die schulische Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahren und Mitfahren ausweist, u. a. auch das insgesamt geringe Beteiligungsinteresse an der Verkehrssicherheitsarbeit zu begründen.

### 3 Ergebnisse der Moderatorenbefragungen

Kapitel 2 beschreibt die Moderatorenprogramme „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“ hinsichtlich ihrer Konzeptionen und Zielsetzungen. In den Moderatorenbefragungen, die 2004 und 2005 unmittelbar im Anschluss an die verschiedenen Seminare durchgeführt wurden, untersuchte die BAST, wie diese Zielsetzungen bei den Moderatoren „ankamen“, ob die ausgebildeten Moderatoren den Inhalten der Seminare zustimmen und ob sie in der Lage sind, die erlernten theoretischen Ansätze in der Praxis anzuwenden. Aus den Ergebnissen dieser Erhebungen sind wichtige Hinweise zur Optimierung der Programme abzuleiten. Zudem dienen die Angaben der ausgebildeten Moderatoren dazu, die Akzeptanz der Programme abzuschätzen. Nur wenn die Moderatoren selbst von diesen Ansätzen überzeugt sind, ist davon auszugehen, dass die vermittelten Ausbildungsinhalte ihren Niederschlag im späteren Unterrichtsalltag finden. Wenn die Ausbildungen also insgesamt abgelehnt oder nur eingeschränkt tauglich für den späteren Unterricht eingeschätzt werden, ist auch nicht von einer Übernahme der erlernten Praktiken im beruflichen Kontext auszugehen. Zwar kann auch bei einer hohen Akzeptanz nicht zwingend die Umsetzung im Unterrichtsalltag unterstellt werden, eine hierfür grundlegende Voraussetzung wäre allerdings gegeben.

#### 3.1 Die Voraussetzungen der Befragung

Grundlage der Befragungen waren 14 Veranstaltungen. Sechs wurden im Rahmen von „EVA“ in Bayern zwischen November 2004 und Januar 2005 durchgeführt, vier Veranstaltungen fanden in Dort-

Modell	beantwortete Fragebögen
„EVA“	72
„XpertTalks“	71
„sicherfahren“	37
„RiSk“	17
Insgesamt	197

Tab. 2: Anzahl der beantworteten Fragebögen nach Modell

mund im Rahmen von „XpertTalks“ zwischen November 2004 und April 2005 statt, eine „RiSk“-Veranstaltung im November 2005 in Hessen. Die Durchführung der drei Ausbildungsseminare zum Programm „sicherfahren“ in Sachsen erfolgte zwischen Dezember 2004 und November 2005.

Nach Abschluss der Lehrgänge wurden Fragebögen an die Teilnehmer der Lehrgänge verteilt, mit der Bitte diese sorgfältig zu beantworten. Die Rückgabe erfolgte über die Seminarleiter, denen die Fragebögen in einem geschlossenen Umschlag übergeben wurden. An den Befragungen beteiligten sich insgesamt 197 Personen.

Drei Viertel der Befragten waren männlich, ein Viertel weiblich, wobei in den Programmen „RiSk“ (94 %) und „sicherfahren“ (100 %) ganz überwiegend männliche Moderatoren ausgebildet wurden.

Etwa ein Viertel der Seminarteilnehmer war jünger als 30 Jahre, 35 % zwischen 30 und 40 Jahre. Somit war die Mehrheit der Seminarteilnehmer (ca. 60 %) unter 41 Jahre alt. Knapp 30 % waren zwischen 40 und 50 Jahre alt, 13 % waren über 50 Jahre. Entsprechend diesem Altersdurchschnitt verfügte ca. ein Viertel der Befragten (noch) nicht über Unterrichtserfahrung, bei der Mehrheit der übrigen Lehrgangsteilnehmer lag die Dauer der Unterrichtserfahrung zum Zeitpunkt der Schulung unter zehn Jahren.

Da in dem Programm „EVA“ ausschließlich Berufsschulreferendare ausgebildet wurden, ist dort der Altersdurchschnitt niedriger. Etwa die Hälfte der Befragten war zum Zeitpunkt der Befragung unter 30 Jahre und verfügte noch nicht über Berufserfahrung. Demgegenüber lag der Altersdurchschnitt bei „XpertTalks“ bei 57 % der Befragten über 40 Jahre. Die Zielgruppe ist entsprechend berufserfahren.

Die Befragten werden überwiegend in den Berufsschulen in den Bereichen „Bau, Elektro, Metall“ (44 %) bzw. „Landwirtschaft, Nahrung, Gesundheit, Sozialwesen“ unterrichten bzw. arbeiten bereits dort.

### 3.2 Zum Moderatorenkurs

Der Fragebogen war so aufgebaut, dass Fragen

- zum Moderatorenkurs insgesamt,
- zum theoretischen Teil des Moderatorenkurses,
- zum praktischen Teil des Moderatorenkurses und
- zum Thema Verkehrserziehung allgemein

beantwortet werden sollten. Die Darstellung der Ergebnisse folgt dieser Struktur.

Zunächst wurden die Seminarteilnehmer gebeten, die Ausbildung „... ganz allgemein im Hinblick auf Verkehrserziehung“ anhand eines Polaritätsprofils zu beurteilen. Hierzu dienten die Begriffspaare

- praxisnah/praxisfern,
- motivierend/demotivierend,
- vollständig/lückenhaft,

Beurteilungspole		Mittelwerte
verständlich	unverständlich	1,7
innovativ	herkömmlich	1,8
geeignet	ungeeignet	1,8
praxisnah	praxisfern	1,8
angemessen	unangemessen	1,8
motivierend	demotivierend	1,8
vollständig	lückenhaft	2,3

Tab. 3: Wie beurteilen Sie die Ausbildung ganz allgemein im Hinblick auf Verkehrserziehung? n = 197

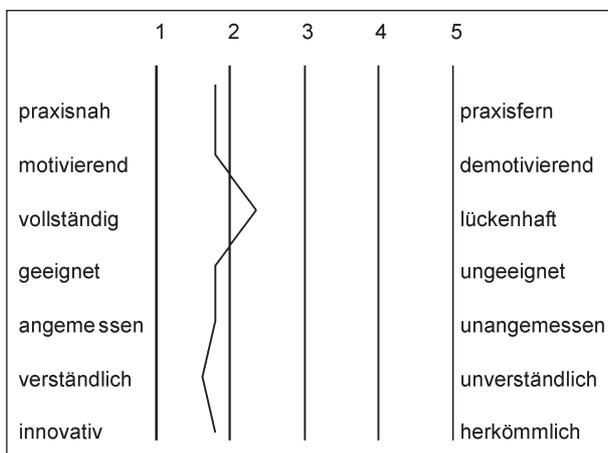


Bild 1: Wie beurteilen Sie die Ausbildung ganz allgemein im Hinblick auf Verkehrserziehung? n = 197, Mittelwerte

- geeignet/ungeeignet,
- angemessen/unangemessen,
- verständlich/unverständlich,
- innovativ/herkömmlich.

Die Ausbildung wurde von den Befragten positiv beurteilt. Auf der fünfstufigen Skala lagen die Mittelwerte zwischen 1,7 und 2,3, wobei die häufigste Bewertung bei einem Mittelwert von 1,8 lag. Lediglich hinsichtlich des Begriffspaares „vollständig/lückenhaft“ war ca. ein Drittel der Befragten zurückhaltender, in dem sie eher zur mittleren Kategorie und damit zu dem eher neutralen Bereich tendierten. Angesichts des umfangreichen Themengebietes, welches im Rahmen eines solchen Seminars kaum umfassend bearbeitet werden kann, ist diese Antwort der Seminarteilnehmer schlüssig.

### 3.3 Zum theoretischen Teil der Moderatorenkurse

Über die Zielgruppe der jungen Fahrer und deren Verhalten im Verkehr ist in den letzten Jahren eine Vielzahl von Veröffentlichungen erschienen. Die im Seminar gegebenen Informationen beschränkten sich auf das Wesentliche. Im Rahmen der Befragungen wurde daher erfasst, ob die Informationen, die die Seminarteilnehmer in der Veranstaltung über die Zielgruppe der besonders gefährdeten jungen Fahrer erhielten, aus Sicht der Befragten ausreichend waren. Auf der vierstufigen Skala („... die Informationen waren zu umfangreich/eher umfangreich/eher knapp/zu knapp“) gab die überwiegende Mehrheit (81 %) an, dass die Informationen über die Zielgruppe „eher umfangreich“ waren. Etwa 7 % der Befragten meinten, es seien zu viele Informationen über die Zielgruppe gegeben worden. 12 % hielten die Informationen über die Zielgruppe für „eher knapp“.

Der folgende Fragenkomplex befasste sich mit methodischen Fragen. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass in den Seminaren der Ansatz der personalkommunikativen Intervention vermittelt wurde, in den die verschiedenen Methoden einfließen. Wichtig war nicht die theoretische Unterscheidung der methodischen Ansätze, sondern die Motivation der Teilnehmer, in der Sache aktiv zu werden. Daher wurde bewusst das Dilemmaspiel als zentrale Methode in den Mittelpunkt gestellt und an-

dere Elemente wie „das Reden über Dritte“ eingeflochten, ohne sie als eigenständige Methoden zu behandeln. Die verschiedenen abgefragten Methoden sind daher im Sinne der empirischen Operationalisierung zu verstehen und zu interpretieren.

Im Fragebogen ging es darum festzustellen, welche der in den Kursen angesprochenen Methoden den Teilnehmern bereits bekannt waren und ob sie sich nach dem Theorieteil des Seminars in der Lage sahen, die Methoden praktisch anzuwenden. Sie sollten auch die Frage beantworten, für wie geeignet sie die verschiedenen methodischen Ansätze zur zielgruppenspezifischen Verbesserung der Verkehrssicherheit hielten. Die vermittelten Methoden waren hinsichtlich der Kernelemente des Ansatzes (Dilemmaspiel, Reden über Dritte, Gruppendiskussion) bei allen Programmen gleich. Darüber hinaus wurden in den verschiedenen Programmen weitere methodische Ansätze behandelt.

Es ging um folgende Methoden bzw. methodische Ansätze:

- Dilemmaspiel,
- Gruppendiskussion,
- Rollenspiel (nicht bei „RiSk“),

- Reden über Dritte (nicht bei „RiSk“),
- Blitzlicht (nur bei „EVA“),
- Kartenabfrage (nur bei „EVA“),
- Zurufliste (nur bei „EVA“),
- Brainstorming (nur bei „EVA“),
- Partnerinterview (nicht bei „RiSk“),
- Grundlagen der Gesprächsführung (nur bei „RiSk“),
- Moderationstechniken (nur bei „RiSk“),
- Informationen zu Risikoverhalten und Unfällen (nur bei „RiSk“).

Wie nicht anders zu erwarten, sind „Brainstorming“, „Gruppendiskussion“, „Rollenspiel“ und „Partnerinterview“ unter den Befragten geläufige Methoden. Auch das „Blitzlicht“ ist den meisten Seminarteilnehmern gut bekannt. Etwa die Hälfte der Befragten kannte die Methoden „Reden über Dritte“, „Kartenabfrage“ und „Zurufliste“. Recht neu war das so genannte Dilemmaspiel. Mit dieser Methode waren vor der Ausbildung nur 17 % der Befragten vertraut (vgl. Tabelle 4).

Methoden/Aspekte	n	Methoden war bekannt %	Praktische Anwendung nach 1. Tag Mittelwerte	Eignung für Verkehrserziehung Mittelwerte
Dilemmaspiel	197	17	2,0	1,3
Gruppendiskussion	195	90	1,6	1,4
Rollenspiel (nicht erfasst bei „RiSk“)	170	87	2,0	2,1
Reden über Dritte (nicht erfasst bei „RiSk“)	177	53	1,7	1,5
Partnerinterview (nicht bei „RiSk“)	175	93	1,5	2,0
Blitzlicht (nur bei „EVA“)	72	79	1,7	2,1
Kartenabfrage (nur bei „EVA“)	72	47	2,3	2,6
Zurufliste (nur bei „EVA“)	72	45	2,3	2,5
Brainstorming (nur bei „EVA“)	72	100	1,6	2,5
Ansprechen der Gefühlsebene (bei „EVA“ nicht explizit erfragt)	121	72	1,7	1,7
Grundlagen der Gesprächsführung (nur bei „RiSk“)	17	23	1,5	1,8
Moderationstechniken (nur bei „RiSk“)	17	24	1,4	1,6
Informationen zu Risikoverhalten und Unfällen (nur bei „RiSk“)	17	24	2,1	2,1

**Tab. 4:** Waren Ihnen die im Kurs aufgezeigten Methoden/Aspekte vorher bekannt? Sahen Sie sich in der Lage, am Ende des theoretischen Unterrichtes die Methoden/Aspekte praktisch anzuwenden? Für wie geeignet halten Sie die aufgezeigten Methoden, um mit der Zielgruppe über das Thema Verkehrssicherheit zu sprechen?

Zur persönlichen Einschätzung, die Methoden am Ende des theoretischen Teils auch praktisch anwenden zu können, diente folgende Skala: ja, gut/ja, zum Teil/ja, aber nicht gut/weiß ich nicht. Wie in Tabelle 4 und in Bild 2 abzulesen ist, traute sich die Mehrheit der Teilnehmer zu, nach den verschiedenen Methoden eine entsprechende Moderation durchzuführen.

„Partnerinterview“, „Brainstorming“, „Blitzlicht“, „Reden über Dritte“ und „Gruppendiskussion“ erhielten bei der Beurteilung der Umsetzung die besten Mittelwerte. Die Verteilung der Daten auf die einzelnen Antwortkategorien zeigt allerdings auch, dass sich die Seminarteilnehmer nach dem theoretischen Teil der Seminare bei der Anwendung mancher Methoden noch nicht sehr sicher waren.

Hinsichtlich des Dilemmaspiels sind 28 % der Befragten der Ansicht, diese Methode gut anwenden zu können. 43 % der Befragten antworteten, dass die Methode des Dilemmaspiels „ja, zum Teil“ angewandt werden könne. 26 % der Befragten hatten noch deutliche Unsicherheiten.

Bei der Gruppendiskussion glaubte die Hälfte der Seminarteilnehmer, die Methode gut anwenden zu können; 37 % zeigten leichte Unsicherheiten.

Das Rollenspiel als eine der bekanntesten Methoden wurde hinsichtlich der Anwendung von über einem Drittel der Befragten als unproblematisch gesehen. Aber immerhin 30 % der Befragten vermuteten bei der Anwendung Umsetzungsprobleme.

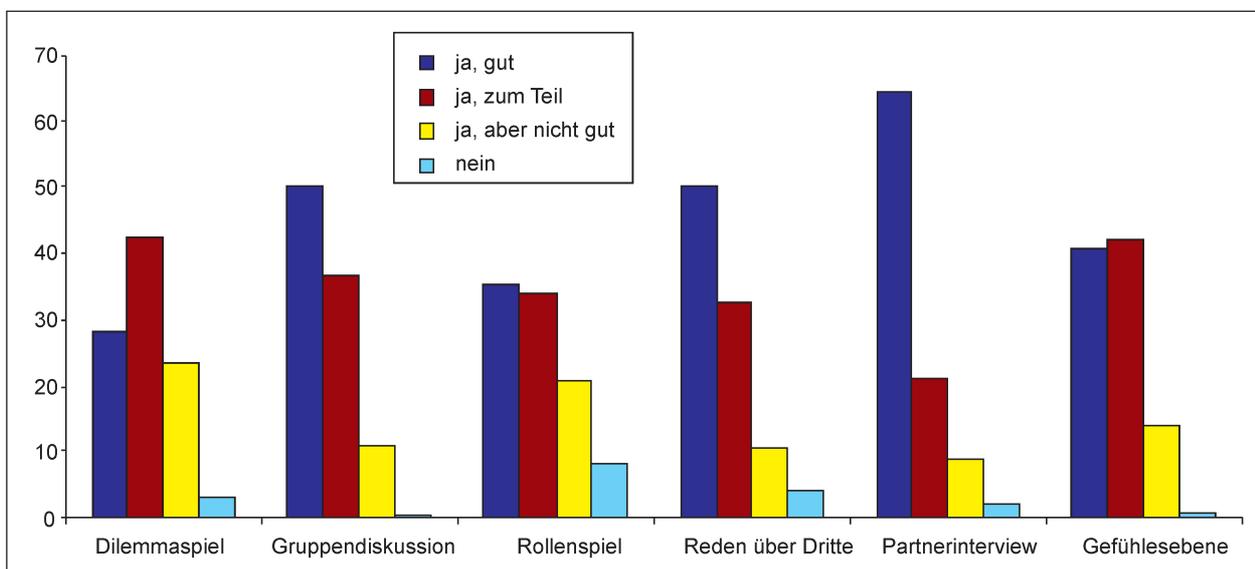
Solche Umsetzungsprobleme sahen die Befragten beim „Reden über Dritte“ nur zu etwa 15 %.

Hinsichtlich der Einschätzung über die Eignung verschiedener Methoden, um mit der Zielgruppe über das Thema der Verkehrssicherheit zu sprechen, wurde sehr differenziert geantwortet. Die Mittelwerte auf der vierstufigen Skala (sehr gut/gut/eher schlecht/sehr schlecht) lagen zwischen 1,3 und 2,6 (vgl. Tabelle 4).

Am besten geeignet sind nach Ansicht der Befragten das Dilemmaspiel, die Gruppendiskussionen und das Reden über Dritte. Diese Methoden stellen auch den Kern des Ansatzes der personalen Kommunikation dar. Die anderen Methoden erhielten im Durchschnitt weniger Zustimmung. Insbesondere die Kartenabfrage, die Zurufliste und das Brainstorming sahen die Befragten als weniger geeignet an, um mit jugendlichen Themen der Verkehrssicherheit zu behandeln.

In den „RiSk“-Veranstaltungen wurden die theoretischen Inhalte nicht – wie in den anderen Modellen – an einem Tag erarbeitet. Vielmehr waren für die Vermittlung der theoretischen Inhalte drei Tage vorgesehen. Dies hat sich insofern gelohnt, da die Mehrheit der Befragten glauben, „Grundlagen der Gesprächsführung“ sowie Moderationstechniken gut anwenden zu können. Es ist hier allerdings zu bedenken, dass zu „RiSk“ lediglich eine Veranstaltung ausgewertet wurde.

Der Umfang der Informationen über die jeweiligen Programme wurde von der Mehrheit der Befragten



**Bild 2:** Sahen Sie sich am Ende des ersten Tages in der Lage, die Methode anzuwenden?, n = siehe Tab. 4, Angaben in %

auf der vierstufigen Skala (zu umfangreich/eher umfangreich/eher knapp/zu knapp) als „eher umfangreich“ beschrieben. Knapp 30 % der Befragten beurteilten die Informationen über die Programme als „eher knapp“ bzw. „zu knapp“.

Die Seminarteilnehmer hatten am Ende dieses Fragenkomplexes die Gelegenheit, sich (in offenen Antworten) zum Theorieteil des Seminars zu äußern. Die Rückmeldungen waren im Trend positiv. Es wurde anhand der Anmerkungen aber auch deutlich, dass mehr Zeit für praktische Übungen zur Festigung des Gelernten gewünscht wurde. Um die theoretisch erarbeiteten Methoden den Teilnehmern in ihrer Anwendung zu veranschaulichen, wurde vorgeschlagen, Videos zur Demonstration einzusetzen. Zudem sollten mehr Zeit für Übungen des Gelernten eingeplant und zusätzliches Material mit mehr Informationen (u. a. Beispiele für Dilemata und Infos über die Zielgruppe) zum Programm bereitgestellt werden.

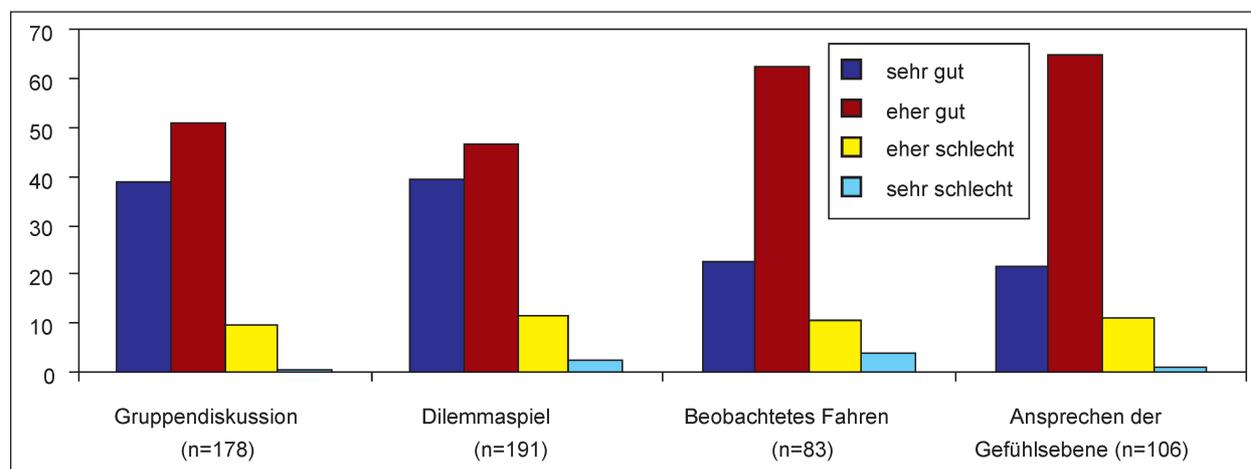
### 3.4 Zum praktischen Teil der Moderatorenkurse

Im zweiten Seminarteil erprobten die Lehrgangsteilnehmer die zuvor besprochenen Methoden im Rahmen einer praktischen Veranstaltung in einer Berufsschule. 43 der 197 Teilnehmer hatten die Gelegenheit, selbst eine Diskussion zu moderieren. Die anderen Seminarteilnehmer waren als Beobachter präsent. Die Schüler gehörten sowohl kaufmännischen als auch metall- oder lebensmittelverarbeitenden Berufszweigen an. Dabei war die Altersspanne der Schüler recht groß; sie lag zwischen 16

und 35 Jahren. Der Großteil der Berufsschüler war zwischen 17 und 21 Jahre alt.

Die Seminarteilnehmer wurden gebeten, „... die praktischen Erfahrungen an diesem Tag mit den folgenden Methoden“ auf einer vierstufigen Skala (sehr gut/eher gut/eher schlecht/sehr schlecht) einzuschätzen. Bei der Auswertung dieser Fragen ist zu berücksichtigen, dass nicht alle Methoden im Rahmen der Diskussionen mit den Berufsschülern angewandt werden; vielmehr konzentriert sich das Konzept auf die Gruppendiskussion, das Dilemmaspiel, das „Ansprechen der Gefühlsebene“ und das „beobachtete Fahren“. Bei der Einschätzung der Daten ist zu berücksichtigen, dass die Seminarteilnehmer der verschiedenen Seminare „EVA“, „RiSk“, „sicherfahren“ und „Xperts-Talks“ etwas variierte Fragen zu beantworten hatten. Beispielsweise hatten „XpertTalks“-Teilnehmer keine Frage zum „beobachteten Fahren“, weil dieses in den Seminaren nicht angeboten wurde. Darüber hinaus enthielt der „EVA“-Fragebogen keine Fragen zum „Ansprechen der Gefühlsebene“.

Die Bewertungen der Methoden Dilemmaspiel, Gruppendiskussion, Ansprechen der Gefühlsebene und beobachtetes Fahren fielen äußerst positiv aus (vgl. Bild 3). Über 85 % der Seminarteilnehmer bewerteten die Erfahrungen mit den genannten Methoden als „sehr gut“ bzw. „eher gut“. Es fällt allerdings auch auf, dass die Erfahrungen mit der Gruppendiskussionen und dem Dilemmaspiel von fast 40 % der Befragten als „sehr gut“ bewertet wurden, während dem beobachteten Fahren und dem Ansprechen der Gefühlsebene nur ca. 20 % vorbehaltlos zustimmten.



**Bild 3:** Wie beurteilen Sie die praktischen Erfahrungen mit folgenden Methoden an diesem Tag? Angaben in %

Die Diskussion über Verkehrssicherheit mit den Schülern verlief nach Einschätzung von 88 % der Seminarteilnehmer gut (29 % sehr gut, 59 % eher gut). Die Quote derjenigen, die eher nicht zufrieden waren, lag bei 12 %.

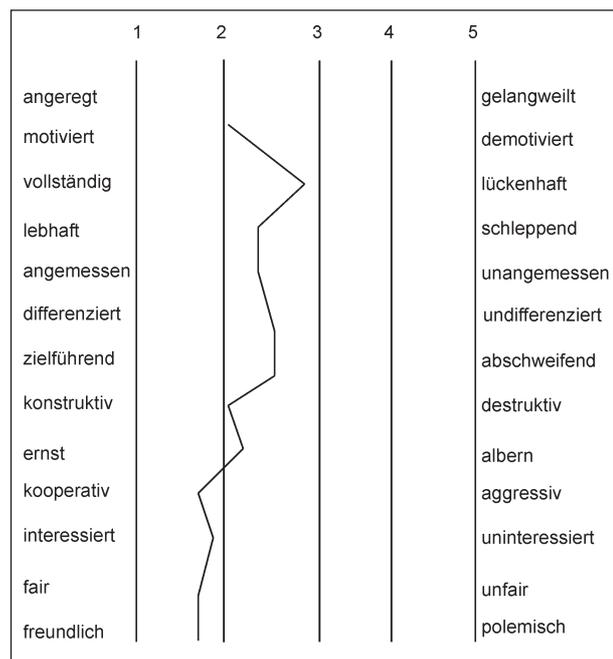
Eine differenziertere Analyse der Schülerdiskussion erlaubt die Auswertung des Polaritätsprofils. Die Seminarteilnehmer gaben auf einer fünfstufigen Skala mittels verschiedener Gegensatzpaare (Items) ihren Eindruck über die Diskussion mit den Schülern wieder: Die Schüler unterhielten sich über Verkehrssicherheit eher ....

	1	2	3	4	5	
angeregt						gelangweilt
motiviert						demotiviert
vollständig						lückenhaft
lebhaft						schleppend
angemessen						unangemessen
differenziert						undifferenziert
zielführend						abschweifend
konstruktiv						destruktiv
ernst						albern
kooperativ						aggressiv
interessiert						uninteressiert
fair						unfair
freundlich						polemisch

Insgesamt wurde auch hier positiv bewertet. Die Mittelwerte lagen zwischen 1,5 und 2,8. Dabei fällt auf, dass solche Gegensatzpaare, die die Atmosphäre der Unterhaltung beschreiben, häufig positiv bis sehr positiv gesehen wurden (fair/unfair, freundlich/unfreundlich, kooperativ/destruktiv). Hinsichtlich der Beurteilung eher inhaltlicher Aspekte (u. a. zielführend/abschweifend, vollständig/lückenhaft, differenziert/undifferenziert) tendierten die Einschätzungen vieler Befragter eher zum neutralen Bereich.

Auch die Bewertungen, die das Interesse der Schüler an der Diskussion zum Thema Verkehrssicherheit widerspiegeln (angeregt/gelangweilt, motiviert/demotiviert, interessiert/uninteressiert), tendieren zu einem Bereich, der zwischen positiv und neutral liegt (vgl. Bild 4).

Um einschätzen zu können, wie der Verlauf der schulischen Veranstaltung von den auszubildenden Moderatoren beurteilt wurde, sollte angegeben werden, ob



**Bild 4:** Polaritätsprofil. – Die Schüler unterhielten sich über Verkehrssicherheit eher ..., n = 197, Mittelwerte

- der Einstieg ins Thema,
- der Verlauf der moderierten Gruppendiskussion und
- das Ergebnis der Diskussion

sehr gut/gut/eher schlecht oder sehr schlecht verlaufen sind. Wie aus Tabelle 5 abzulesen ist, überwiegen auch hier die positiven Eindrücke: Der Einstieg ins Thema verlief nach Einschätzung der Mehrheit der Teilnehmer positiv, etwa die Hälfte beurteilte den Einstieg sogar als sehr gut. Diese Einschätzung relativierte sich mit dem Fortgang der Veranstaltung. „Der Verlauf der moderierten Gruppendiskussion“ wurde von 24 % der Befragten als sehr gut bewertet und von 64 % als eher gut. 12 % der Befragten waren mit dem Verlauf nicht ganz einverstanden und bezeichneten ihn als „eher schlecht“. Mit dem „Ergebnis der Diskussion“ waren 75 % der Befragten zufrieden, 24 % der Teilnehmer schätzten die Ergebnisse allerdings als „eher schlecht“ ein. Auch hinsichtlich der Abschlussdiskussion (Frage nur bei „EVA“ und „sicherfahren“) zeigt sich ein ähnliches Bild: Während knapp ein Fünftel der Befragten mit der Abschlussdiskussion völlig einverstanden war, beurteilten 51 % diese als eher gut, 27 % waren mit dem Verlauf der Abschlussdiskussion nicht einverstanden.

Mittels einer offenen Frage wurde erfasst, für wie geeignet die Seminarteilnehmer die Fortbildung

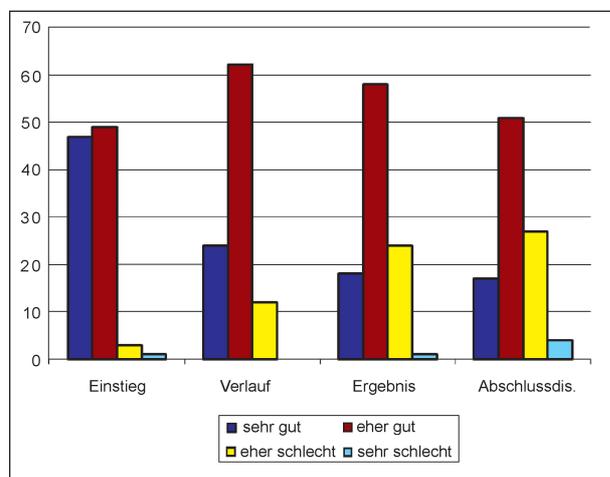
halten, um die Verkehrssicherheit der Jugendlichen zu erhöhen.

Die große Mehrheit der Befragten befürwortete den aufgezeigten methodischen Ansatz. Besonders häufig wurde bemerkt, dass diese Methode deshalb überzeuge, weil die Jugendlichen selber die gewünschten Ergebnisse erarbeiten, der Moderator müsse nicht moralisieren oder den „Zeigefinger heben“. Zudem vermittelte dieser Ansatz nach Ansicht der Befragten den Jugendlichen den Eindruck, „ernst genommen zu werden“. Er rege zum Nachdenken an und treffe genau die Zielgruppe.

Die wenigen kritischen Stimmen wiesen darauf hin, dass es wichtig sei, die richtige Zielgruppe anzusprechen. Zudem gaben einige Befragte an, dass der Erfolg der Methode vom Moderator abhängt. Einige Antworten der „XpertTalks“- , „sicherfahren“- und „EVA“-Moderatoren ließen durchscheinen, dass die Anwendung der erlernten Methoden zunächst einmal geübt werden müsse, um zu den

Wie beurteilen Sie ....	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht
Ihren Einstieg ins Thema	47	49	3	1
den Verlauf der moderierten Gruppendiskussion	24	64	12	
das Ergebnis der Diskussion	18	58	24	1
Abschlussdiskussion	17	51	27	4

**Tab. 5:** Bitte beurteilen Sie den Verlauf der Moderation im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit, n = 197, Angaben in %



**Bild 5:** Bitte beurteilen Sie den Verlauf der Moderation im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit, n = 197, Angaben in %

gewünschten Ergebnissen zu gelangen. Hierzu sei die Ausbildung aber zu kurz und der Anteil der Theorie zu groß.

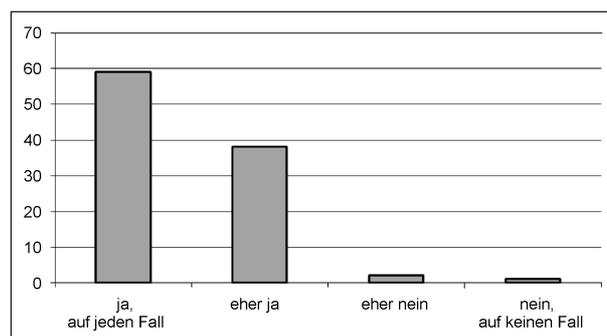
### 3.5 Fahrlehrer, Polizeibeamte und das beobachtete Fahren

Ein weiterer Fragenkomplex befasste sich explizit mit den beteiligten Fahrlehrern und Polizeibeamten und bezog sich auf das beobachtete Fahren sowie deren Beteiligung an der Schlussdiskussion (nicht bei der „Xpert-Talks“-Gruppe).

Zunächst wurde erfasst, wie die Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern eingeschätzt wurde. 82 % der Befragten bezeichneten diese als „sehr gut“ und „eher gut“, 17 % waren mit der Zusammenarbeit nicht zufrieden. Auf die Frage, wie die Rückmeldungen durch die Fahrlehrer beurteilt werden, gaben 71 % der Befragten an, diese seien „gewinnbringend“ gewesen, aber immerhin 29 % bezeichneten die Rückmeldungen der Fahrlehrer als belanglos oder sogar als störend. „Die Anregungen des Fahrlehrers für die Abschlussdiskussion ...“ wurde von als 37 % der Befragten als belanglos oder störend eingeschätzt.

„Die Anregungen des Polizeibeamten für die Abschlussdiskussion ...“ wurde bei „EVA“ und „sicherfahren“ erfasst. Mit 80 % Zustimmung wurden die Anregungen der Polizeibeamten positiver als die der Fahrlehrer gesehen, aber auch hier waren immerhin 20 % der Befragten der Meinung, dass die Beiträge der Polizeibeamten „belanglos“ (wenn nicht sogar störend) gewesen seien.

Die Seminarteilnehmer wurden auch nach „der Diskussion der Schüler untereinander nach der gegenseitigen Beobachtung und der Beurteilung nach der Fahrt im Pkw“ gefragt. Während etwa zwei Drittel



**Bild 6:** Würden Sie die Ausbildung weiterempfehlen?, n=197, Angaben in %

der Befragten diesen Teil als gewinnbringend eingeordnet, gab ca. ein Drittel an, diese Diskussion sei belanglos gewesen.

Insgesamt hinterließ die Ausbildung bei den Seminarteilnehmern einen äußerst positiven Eindruck: 97 % der Befragten würden diese Ausbildung weiterempfehlen. 59 % würden dies sogar „auf jeden Fall“ tun.

### 3.6 Fragen zur Verkehrserziehung

Der letzte Teil der Erhebung bezog sich allgemein auf das Thema Verkehrserziehung in der Schule. Es wurde untersucht, ob grundsätzlich Interesse besteht, das Thema Verkehrssicherheit im Unterricht zu behandeln. 94 % der Befragten äußerten ihr diesbezügliches Interesse. Fast 59 % gaben an, „auf jeden Fall“ das Thema Verkehrssicherheit behandeln zu wollen und dies auch in der in den Seminaren gelernten Weise zu tun.

### 3.7 Fazit

Die Ausbildung wird von den Befragten aller vier Programmvarianten insgesamt sehr positiv gesehen. Dabei werden insbesondere die neu erlernten methodischen Ansätze (Dilemmaspiel, Reden über Dritte) befürwortet, die auch den Kern des Ansatzes der personalen Kommunikation darstellen. Diese Methoden überzeugten, weil die Jugendlichen selber die gewünschten Ergebnisse erarbeiten und der Moderator nicht moralisieren müsse. Zudem vermittelte dieser Ansatz, nach Ansicht der Befragten den Jugendlichen den Eindruck, „ernst genommen zu werden“. Er rege zum Nachdenken an und treffe genau die Zielgruppe. Diese positive Einschätzung der Moderatoren sollte die Veranstalter bei der Fortsetzung ihrer Arbeit bestärken.

Dennoch gibt es auch Hinweise auf Optimierungsmöglichkeiten. Diese liegen zum einen im Bereich der ausgehändigten Informationen (über die Programme selbst, die exemplarisch dargestellten Dilemmata und die Zielgruppe).

Zum anderen wurde festgestellt, dass die positive Bewertung der Veranstaltungen durch die Seminarteilnehmer im Verlauf nachlässt. Während die meisten Befragten mit dem Einstieg ins Thema sehr zufrieden waren, wurden die erarbeiteten Ergebnisse und die Abschlussdiskussion durchaus kritisch gesehen. Dies könnte u. a. darauf zurückzuführen

sein, dass die erlernten Methoden erst geübt werden müssen. Dabei ist zu konstatieren, dass das programmatisch angestrebte „offene Ende“ der Diskussion (von dem die anschließende Fortsetzung der angestoßenen Kommunikationsprozesse zu erwarten ist) durchaus der klassischen didaktischen Struktur einer abschließenden Lernzielsicherung entgegensteht, was die Akteure zunächst einmal verunsichern dürfte. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie die Einbeziehung von Fahrlehrern und Polizeibeamten optimiert werden kann. Beiden Hinweisen aus den Befragungen sind die Verantwortlichen vor Ort bereits nachgegangen und haben die Programme daraufhin modifiziert.

Den Verantwortlichen in den Fortbildungsinstituten und Ministerien wurde eine Sonderauswertung zur Verfügung gestellt, die ausschließlich auf den Daten des eigenen Programms basierte. Diese Sonderauswertungen sind im Anhang einzusehen.

## 4 Ergebnisse der Befragungen von Berufsschülern

Die Moderatorenfortbildungen beinhalten die Durchführung einer Veranstaltung unter „Normalbedingungen“ in einer Berufsschule mit Schülern aus der Zielgruppe besonders unfallgefährdeter junger Fahrer (so genannte action- und kicksuchende Typen, die vorwiegend in gewerblich-technischen Berufen ausgebildet werden).

Die Einschätzung der Programme durch die ausgebildeten Moderatoren wurde in den vorausgegangenen Erhebungen ermittelt. Ziel einer weiteren, an die teilnehmenden Berufsschüler (und Auszubildenden) gerichteten Befragung, war es zu ermitteln, inwieweit die Teilnehmer der angestrebten Zielgruppe zugehörig sind und wie sie die Veranstaltung bewerten. Der Fragebogen wurde zur kontinuierlichen Qualitätssicherung durch HOPPE/TEKAAT (Planungsgesellschaft Verkehr Köln) erarbeitet. Nach den Veranstaltungen wurden die Bögen an die Teilnehmer verteilt, auf freiwilliger Basis ausgefüllt und vor Ort wieder eingesammelt. Die Auswertung erfolgte durch die BAST.

### 4.1 Die Voraussetzungen der Befragung

Grundlage der Befragungen waren insgesamt 11 Veranstaltungen, die zwischen April 2005 und Fe-

Alter	Häufigkeit in %	Häufigkeit absolut
< 17. Jahre	7	36
> = 17 Jahre bis < 18 Jahre	28	131
> = 18 Jahre bis < 19 Jahre	27	127
> = 19 Jahre bis < 20 Jahre	21	99
> = 20 Jahre bis < 25 Jahre	17	84
Gesamt	100	477

Tab. 6: Alter der Befragten

bruar 2006 stattfanden. Zum Zeitpunkt der Befragung lag das Alter der teilnehmenden Berufsschüler zwischen 15 und 48 Jahren. Da die Moderatorenprogramme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ für Berufsschüler zwischen 18 und 24 Jahren vorgesehen sind, wurden die Fragebögen der älteren Berufsschüler nicht in die Auswertung einbezogen. Die ausgefüllten Fragebögen der jüngeren Berufsschüler (< 18 Jahre) wurden berücksichtigt, weil davon auszugehen ist, dass sie ebenso wie die Zielgruppe von den jugendtypischen Problemen betroffen sind oder aber in absehbarer Zeit mit entsprechenden Situationen konfrontiert werden. Grundlage der Auswertung waren 477 beantwortete Fragebögen.

Aufgrund der unterschiedlichen Zeitpunkte, zu denen die Teilnehmerbefragungen in den verschiedenen Programmen erstmalig eingesetzt wurden, verteilen sich die 477 ausgewerteten Fragebögen wie folgt: 299 Befragte nahmen an einer „XpertTalks“- , 158 an einer „sicherfahren“- und 20 an einer „EVA“-Veranstaltung teil. Vor diesem Hintergrund wurden für die vorliegende erste Auswertung keine programm-spezifischen Differenzierungen vorgenommen. Dies wäre Aufgabe späterer, veranstaltungsbezogener Auswertungen.

Zu 58 % waren die Berufsschüler männlichen und zu 42 % weiblichen Geschlechts.

47 % der Befragten besaßen zum Zeitpunkt der Umfrage keinen Führerschein. Die anderen hatten eine Fahrerlaubnis erworben für

- Mofa/Moped (21 %),
- Motorrad (13 %),
- Pkw (46 %).

Über ein eigenes Auto verfügte etwa jeder dritte Berufsschüler (35 %). Wie in Tabelle 7 abzulesen ist,

Alter	Häufigkeit in %	Häufigkeit absolut
< = 1 Jahr	37	62
> 1. Jahr bis < = 2 Jahre	34	57
> = 2 Jahre bis < 3 Jahre	14	23
> = 3 Jahre bis < 4 Jahre	8	13
4 Jahre oder länger	6	10
ohne Angabe	1	1
Gesamt	100	166

Tab. 7: Seit wann besitzen Sie ein eigenes Auto?

besitzen 37 % der Befragten einen eigenen Pkw 1 Jahr oder kürzer, ein weiteres Drittel zwischen einem und zwei Jahren. Damit besitzen mehr als zwei Drittel (71 %) ihren Wagen höchstens zwei Jahre, was auf die Fahrerfahrung einen erheblichen Einfluss hat.

142 Berufsschüler äußerten sich zu ihrer jährlichen Fahrleistung. Diese beträgt bei 40 % 10.000 km oder weniger, 45 % gaben an, bis zu 20.000 km im Jahr zurückzulegen; weitere 13 % legen bis zu 30.000 km zurück.

## 4.2 Die Einstellungen der Berufsschüler zum Fahren

Diejenigen Befragten, die einen eigenen Pkw besitzen bzw. die Möglichkeit haben, einen Pkw zu nutzen, wurden gebeten, einige Fragen zu ihrem Fahrverhalten zu beantworten. Hierzu wurden verschiedene Items zum Fahrverhalten junger Fahrer aus bekannten Skalen zusammengestellt (vgl. hierzu SCHULZE 1999, HOPPE & TEKAAT 2005).

In den Fragen wurde eine größere Bandbreite von Fahrmotiven und Einstellungen zum Fahren erfasst:

- zur Einschätzung des eigenen Fahrkönnens (Verkehrsunfälle sind kein Thema für mich, weil ich mein Auto im Griff habe. Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich fahren kann. Es gefällt mir, Situationen zu bewältigen, die hohes Fahrkönnen erfordern. Bei unsicheren Verkehrssituationen fahre ich vorsichtig),
- zum Umgang mit dem Fahrzeug im sozialen Bezug (Wenn man mit mehreren Autos unterwegs ist, geht es auch darum, wer schneller und besser fährt. Man bekommt von anderen mehr

	n	Mittelwert	trifft nicht zu	trifft weniger zu	trifft eher zu	trifft genau zu
1. Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich fahren kann.	211	2,2	15,6	55,0	22,7	6,6
2. Bei unsicheren Verkehrssituationen fahre ich vorsichtig.	212	3,4	0,5	7,5	40,1	51,9
3. Verkehrsunfälle sind kein Thema für mich, weil ich mein Auto im Griff habe.	207	2,5	15,0	26,6	47,8	10,6
4. Ohne ein bisschen Nervenkitzel ist Auto fahren langweilig.	212	1,9	42,5	33,0	19,8	4,7
5. Wenn man mit mehreren Autos unterwegs ist, geht es auch darum, wer schneller und besser fährt.	212	1,6	54,7	29,2	12,7	3,3
6. Man bekommt von anderen mehr Anerkennung, wenn man ein schnelles Auto hat.	211	2,1	31,8	31,3	28,9	8,1
7. Wenn ich müde werde beim Fahren, helfe ich mir mit Frischluft, Kaffee, Cola usw.	212	2,5	20,3	23,6	37,3	18,9
8. Wenn Mitfahrer mir sagen, dass ich zu schnell fahre, dann fahre ich langsamer.	210	3,1	4,3	17,1	41,0	37,6
9. Es gefällt mir Situationen zu bewältigen, die hohes Fahrkönnen erfordern.	211	2,6	13,3	33,2	37,0	16,6
10. Wenn mich jemand überholen will, dann zeige ich ihm auch schon mal seine Grenzen.	211	1,7	44,5	40,3	10,4	4,7
11. Beim Fahren reagiere ich auch schon mal Stress ab.	212	1,9	41,0	37,7	15,6	5,7
12. Ich kann auch nach ein paar Gläsern Alkohol noch fahren.	211	1,4	72,0	15,2	9,5	3,3

Tab. 8: Was bedeutet Autofahren für Sie persönlich?

Anerkennung, wenn man ein schnelles Auto hat. Wenn Mitfahrer mir sagen, dass ich zu schnell fahre, dann fahre ich langsamer. Wenn mich jemand überholen will, dann zeige ich ihm auch schon mal seine Grenzen),

- zur Einschätzung der Fahrtüchtigkeit (Ich kann auch nach ein paar Gläsern Alkohol noch fahren. Wenn ich müde werde beim Fahren, helfe ich mir mit Frischluft, Kaffee, Cola usw.),
- zu Extramotiven (Beim Fahren reagiere ich auch schon mal Stress ab. Ohne ein bisschen Nervenkitzel ist Auto fahren langweilig).

Wichtig ist es zu beachten, dass es sich bei dem Fragenkatalog nicht um ein differenziertes empirisches Instrument handelt, sondern „nur“ eine erste Einschätzung zu den teilnehmenden Jugendlichen/Heranwachsenden abgestrebt wurde. Eine qualifizierte Teilnehmerbefragung hätte die zeitlichen Möglichkeiten im Rahmen der Veranstaltungsdurchführung überfordert.

In Tabelle 8 sind die Ergebnisse der Antworten zusammengefasst. Etwa 30 % der rund 200 Schüler, die diese Fragen beantworteten, stimmten den Aussagen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 „eher“ oder

„genau zu“ bzw. lehnten die Aussagen der Fragen 2 und 8 ab, was bedeutet, dass 30 % der Befragten den eher sicherheitsabträglichen Aussagen der Skala zustimmten und 70 % der Befragten diese Aussagen eher ablehnten.

Die Fragen zu dem Thema „Was bedeutet Autofahren für Sie persönlich?“ lassen sich faktorenanalytisch auswerten. Eine ausreichend hohe Reliabilität (Cronbachs Alpha) von  $> .77$  wurde beim ersten Faktor ermittelt, nachdem Item 2 weggelassen wurde. Folgende 7 Items gehören zu diesem Faktor (Tabelle 9).

Der Faktor beschreibt im Wesentlichen solche Items, bei denen Fahrspaß und Selbstdarstellung eine Rolle spielen. Ein durchschnittlicher Mittelwert von 1,8 belegt, dass die Mehrheit der Befragten diesen Aussagen nicht zustimmt. Eine Gruppe von etwa 20 % der Befragten steht jedoch hinter diesen verkehrssicherheitsabträglichen Einstellungen.

Bei der Interpretation ist zu beachten, dass die Befragung aus pragmatischen Gründen allein jeweils am Ende der Veranstaltung durchgeführt wurde, sodass eine Verzerrung der Ergebnisse zu unters. Diese resultiert zum einen aus der Veranstaltungsteilnahme, von der durchaus die angestrebte Initie-

	Mittelwert	trifft nicht zu/ trifft weniger zu	trifft eher zu/ trifft genau zu
Auf freier Strecke probiere ich gerne aus, wie gut ich fahren kann.	2,2	70,7	29,3
Ohne ein bisschen Nervenkitzel ist Auto fahren langweilig.	1,9	75,5	24,5
Wenn man mit mehreren Autos unterwegs ist, geht es auch darum, wer schneller und besser fährt.	1,6	84,0	16,0
Man bekommt von anderen mehr Anerkennung, wenn man ein schnelles Auto hat.	2,1	63,0	37,0
Wenn mich jemand überholen will, dann zeige ich ihm auch schon mal seine Grenzen.	1,7	84,9	15,1
Beim Fahren reagiere ich auch schon mal Stress ab.	1,9	78,7	21,3
Ich kann auch nach ein paar Gläsern Alkohol noch fahren.	1,4	87,2	12,8

Tab. 9: Faktor 1 aus der Skala – Was bedeutet Autofahren für Sie persönlich?

zung eines Reflexionsprozesses zu erwarten ist. Zum anderen ist gleichermaßen von kongruenten Antworten im Sinne sozialer Erwünschtheit auszugehen.

### 4.3 Wie fanden Sie die heutige Veranstaltung?

Um zu erfahren, wie die Berufsschüler die Diskussionsveranstaltung einschätzen, enthält der Fragebogen eine weitere Skala (trifft nicht zu, trifft weniger zu, trifft eher zu, trifft genau zu). Die Auswertung erfolgte in zweierlei Hinsicht. Zur Einschätzung der Akzeptanz wurden zum einen Einzelmittelwerte gebildet. Dabei nimmt die Zustimmung mit der Höhe der Mittelwerte zu. Kleinere Mittelwerte stehen für ein geringeres Maß an Zustimmung. Zum anderen wird in Tabelle 10 aufgeführt, wie häufig welche Kategorie angekreuzt wurde.

Wie in der o. g. Tabelle abzulesen ist, erhalten Aussagen, die die Veranstaltung selbst betreffen, die größte Zustimmung („Der Moderator hat das Thema gut rübergebracht“, Mittelwert 3,4, und „Solche Veranstaltungen sollten hier öfter stattfinden“, Mittelwert 3,2). Auch der Aussage „Ich habe mich aktiv an der Diskussion beteiligt“ wird von mehr als zwei Dritteln der Befragten zugestimmt.

Das Bewusstsein darüber, dass man andere durch eigenes unverantwortliches Verhalten in sehr unangenehme Situationen bringen kann, ist ein zentrales Thema der Veranstaltung. Die Antwort auf die Frage „Die Diskussion regt an, sich auch mal zu fragen, wie sich andere in bestimmten Situationen fühlen“ wurde von ca. drei Viertel der Befragten befürwortet. Die Antworten der Befragten zeigen, dass

diese Botschaft offensichtlich ankommt. In eine ähnliche Richtung weist die Zustimmung zu der Aussage „Endlich wurde mal gesagt, dass nicht alles so cool und easy ist, was man auf der Straße erlebt“ (Mittelwert 2,9).

Hinsichtlich der Frage, wie künftig mit den diskutierten Problemen umgegangen wird und ob die Befragten sich nun anders verhalten werden, sind die Antworten nicht einheitlich. Zwar stimmten 66 % den Aussagen eher oder ganz zu „Ich werde wohl mal ausprobieren, mich in kritischen Situationen anders als gewohnt zu verhalten“ und „Die Diskussion hat mich nachdenklich gemacht.“ Das Drittel, das dieser Aussage nicht zustimmte, scheint also (noch) keine Bereitschaft zur Verhaltensänderung zu zeigen. Das kann zweierlei bedeuten: Erstens, dass sich diese Schüler vorher schon richtig verhalten haben oder aber, dass sie trotz der geführten Diskussion weiterhin bestimmte Risiken in Kauf nehmen werden.

56 % der Befragten stimmten der Aussage zu „Ich habe erfahren, wie man sich in kritischen Situationen auch anders als gewohnt verhalten kann“. Immerhin mehr als die Hälfte der Teilnehmer hat zumindest in der Theorie etwas dazugelernt. Daraus auf unmittelbare Verhaltensänderungen schließen zu wollen wäre naiv. Gleichwohl deuten die Antworten darauf hin, dass die Veranstaltungen dazu beitragen, die Problematik zu überdenken.

„Neue Meinungen“ haben nur etwa 40 % der Jugendlichen in der Diskussion erfahren. Die Tatsache, dass 57 % der Teilnehmer nicht der Meinung sind, dass „es gut war, über die eigenen Gefühle zu reden“, erstaunt wenig, da es für einen Teil der Jugendlichen schwierig ist, offen über eigene Gefühle zu reden.

	Mittelwert	trifft nicht zu	trifft weniger zu	trifft eher zu	trifft genau zu
Die Diskussion hat mich nachdenklich gemacht.	2,7	6	29	52	14
Der Moderator hat das Thema gut rübergebracht.	3,4		6	45	48
Ich habe Meinungen kennen gelernt, die bisher nicht kannte.	2,3	19	39	29	13
Ich habe erfahren, wie man sich in kritischen Situationen auch anders als gewohnt verhalten kann.	2,6	10	33	38	18
Es war gut, auch über die eigenen Gefühle zu reden.	2,3	23	34	31	12
Solche Veranstaltungen sollten hier öfter stattfinden.	3,2	4	12	42	42
Die Diskussion regt an, sich auch mal zu fragen, wie sich andere in bestimmten Situationen fühlen.	3,0	3	15	51	30
Über die Veranstaltung werden wir wohl noch im Freundeskreis reden.	2,5	16	32	36	17
Endlich wurde mal gesagt, dass nicht alles so cool und easy ist, was man auf der Straße erlebt.	2,9	10	19	41	31
Ich habe mich aktiv an der Diskussion beteiligt.	2,9	9	25	38	29
Ich werde wohl mal ausprobieren, mich in kritischen Situationen anders als gewohnt zu verhalten.	2,7	9	26	48	18

Tab. 10: Wie fanden Sie die heutige Veranstaltung?

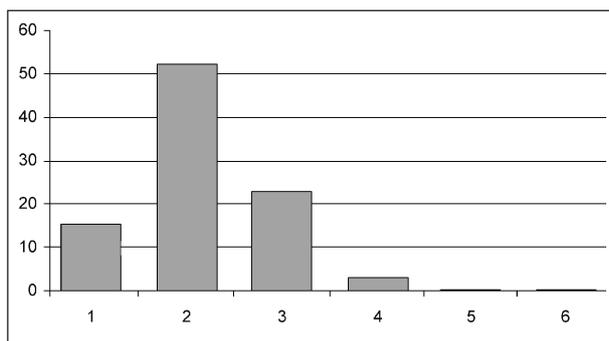


Bild 7: Bewertung der Veranstaltung

Insgesamt sind die Veranstaltungen offensichtlich gut bei den Schülern angekommen. Nach Schulnoten bewertet, erhalten sie die Note 2,1. Rund 70 % der Befragten vergaben die Noten sehr gut/gut; 23 % befriedigend. Weniger oder nicht zufrieden waren lediglich 4 %.

#### 4.4 Zusammenfassung

Die inhaltliche Vermittlung eines sicherheitsförderlichen Verkehrsverhaltens und die methodische Ansprache der jugendlichen und heranwachsenden Teilnehmer in Form der „EVA“- „sicherfahren“- „XpertTalks“- „RiSk“-Veranstaltungen sind positiv zu bewerten. Aus den grob überschlägig ermittelten Einstellungen der Teilnehmer zum Autofahren kann geschlossen werden, dass an den Veranstaltungen 20 bis 30 % der Berufsschüler der originären Zielgruppe mit sicherheitsabträglichem Verhalten teil-

nahmen. Zudem befindet sich unter den übrigen Teilnehmern eine größere Gruppe von Schülern und Schülerinnen, die von dieser Problematik mittelbar betroffen ist, da sie mit den entsprechenden Verhaltensweisen (in ihren sozialen Bezugsgruppen) konfrontiert werden.

Anhand der Aussagen der Teilnehmer wird deutlich, dass sie verschiedene Zusammenhänge nach der Veranstaltung in einem anderen Licht sehen und auch eher bereit sind, sich künftig weniger risikoorientiert zu verhalten.

Aus Sicht der teilnehmenden Jugendlichen und Heranwachsenden werden die Veranstaltungen äußerst positiv bewertet. Nur 4 % waren eher unzufrieden.

## 5 Erfahrungen mit den Moderationsprogrammen im Berufsalltag

### 5.1 Ziel der Befragung

Im Rahmen der Programme „EVA“, „XpertTalks“ und „sicherfahren“ wurden je nach Ansatz Referendare, Polizeibeamte, Fachberater für Verkehrserziehung und/oder betriebliche Ausbilder in der Methodik personalkommunikativer Interventionen ausgebildet. Die Ausbildung stieß auf eine hohe Zustimmung, sowohl was den theoretischen als

auch den praktischen Teil der Ausbildung betraf (vgl. Kapitel 3 und 4). Eine hohe Akzeptanz der Programme unmittelbar nach der Ausbildung und der Vorsatz, die erlernten Methoden im berufspraktischen Alltag einzusetzen, garantieren jedoch nicht deren tatsächlichen Gebrauch. Allein die Alltagsarrangements sowie die gewohnten Verhaltensmuster lassen die neu erlernten Strategien u. U. schnell in Vergessenheit geraten.

Dabei ist insbesondere bei dem Programm „EVA“ (sowie bei „RiSk“) zu berücksichtigen, dass zwischen der Methoden-Ausbildung und dem berufspraktischen Einsatz in der Schule häufig zwei oder mehr Jahre lagen, in denen die damaligen Referendare beruflich erst einmal „Fuß fassen“ mussten. Hinsichtlich der Ausbildungen der Fachberater und der Polizeibeamten in NRW und Sachsen stellt sich die Situation etwas anders dar. Hier lagen – zumindest theoretisch – die Voraussetzungen dafür vor, die neuen Methoden zeitnah im Unterrichtsalltag einsetzen zu können. Aber in allen drei Programmen wird es Personen geben, die keine Anregungen aus den Seminaren in den Unterrichtsalltag übernahmen. Hier ist es wichtig zu erfahren, welche Gründe ursächlich sind.

Mit Hilfe einer schriftlichen Befragung der Lehrgangsteilnehmer der Veranstaltungen „EVA“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ und „RiSk“ sollten daher verschiedene Aspekte der Ausbildung im Sinne einer Längsschnittstudie verfolgt werden. Zu dem Programm „RiSk“ wurden seitens der Verantwortlichen keine Ansprechpartner benannt. Daher liegen zur Umsetzung des Programms „RiSk“ keine Informationen vor.

Inhaltlich wurde in den Moderatorenbefragungen zunächst um die Beurteilung der Ausbildung im zeitlichen Abstand hinsichtlich der Eignung zur Bearbeitung des Themas Verkehrssicherheit gebeten, dabei sollten insbesondere die methodischen Ansätze in Bezug auf den Einsatz im Berufsalltag beurteilt werden.

Der Schwerpunkt der Befragung bezog sich auf die Umsetzung der Seminarinhalte im Berufsalltag. Es wurde erhoben, ob und in welcher Rolle (als Organisator, Moderator oder Co-Moderator) die Befragten bislang aktiv waren, welche Ausbildungsinhalte tatsächlich umgesetzt wurden und welche nicht, wie die verschiedenen methodischen Ansätze bei den jugendlichen und heranwachsenden Teilnehmern ankamen und ob die Moderatoren mit sich

selber zufrieden waren. Zudem war es wichtig zu erfahren, ob es Faktoren gab, die die Anwendung erschwerten oder sogar verhinderten, und in welcher Weise die Programme optimiert werden könnten. Darüber hinaus wurde erfragt, aus welchen Gründen ggf. keine entsprechenden Aktivitäten erfolgt. Zusätzlich wurde der Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern nachgegangen.

Die verschiedenen methodischen Ansätze sind nicht nur bei der Bearbeitung des Themas „Verkehrssicherheit“ sinnvoll zu nutzen, sie können bei vielfältigen anderen Fragestellungen eingebracht werden. Auch dieser Aspekt wurde untersucht.

Ergänzend wurden grundlegende soziodemografische Daten wie Beruf, Alter, Berufserfahrung, Geschlecht etc. erhoben.

## 5.2 Vorgehen bei der Befragung

Hinsichtlich der Programme „EVA“ und „XpertTalks“ war es schwierig, die ausgebildeten Seminarteilnehmer für eine weitere Befragung – zum Teil Jahre nach der Ausbildung – ein zweites Mal zu erreichen. Die im Rahmen des Programms „EVA“ ausgebildeten Referendare wurden zwischenzeitlich bayernweit in verschiedensten Berufsschulen angestellt. Aus diesem Grund wurden seitens des ALP-Dillingen die Anschriften aller Berufsschulen zur Verfügung gestellt. Diese wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen angeschrieben, mit der Bitte zu prüfen, ob ein an der jeweiligen Schule angestellter Lehrer eine „EVA“-Ausbildung absolviert hatte.

Beim Programm „XpertTalks“ ergaben sich Probleme hinsichtlich der Erreichbarkeit der ausgebildeten Polizeibeamten und Lehrer, weil die Dienstan-schriften aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht weitergegeben werden durften. Der Versuch, die Beamten über Internet zu erreichen, schlug fehl; auf die E-Mails wurde nahezu nicht reagiert. Es stellt sich die Frage, wie eine höhere Rücklaufquote hätte erreicht werden können. In jedem Fall wäre es sinnvoll gewesen, schon bei der Erstbefragung solche Anschriften der Seminarteilnehmer zu erfassen, über die man die Zielgruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit ein zweites Mal hätte erreichen können. Im Fall der Referendare hätten es zur Weiterleitung der Unterlagen ggf. die Eltern sein können. Im Fall der Polizeibeamten wäre es möglicherweise sinnvoll gewesen, die Privatanschriften für eine Fol-

gebefragung zu erbitten. Doch aus datenschutzrechtlichen Gesichtspunkten ist auch dieses Vorgehen nicht unproblematisch.

Nachteil solcher Vorgehensweisen ist zudem, dass allein durch die Ankündigung einer Folgebefragung nach einem längeren Zeitraum ggf. ein verändertes Antwortverhalten der Befragten ausgelöst wird. Bei einer ähnlich strukturierten Fragestellung und ähnlichen Zielgruppen würde man in jedem Fall die vorliegenden Erfahrungen berücksichtigen und abwägen müssen, welches Vorgehen das zielführendere ist.

Die Erhebungen fanden zwischen März und Juni 2008 statt.

Je nach Programm wurde unterschiedlich vorgegangen:

1. In Bayern wurden alle Berufsschulen angeschrieben mit der Bitte um Meldung von an der Schule tätigen „EVA“-Moderatoren.
2. In NRW (Dortmund) erfolgte die Verteilung von 100 Fragebogen durch die Polizei selber.
3. In Sachsen wurden alle 28 ausgebildeten Fachberater angeschrieben.

Insgesamt 107 Fragebögen lagen für die Auswertung vor. 59 Befragte hatten sich zu Moderatoren des Programms „EVA“ ausbilden lassen, 21 hatten die Ausbildung zu einem „XpertTalks“-Moderator absolviert und 27 Personen zu einem Moderator des Programms „sicherfahren“.

	Rücklauf n
„EVA“	59
„XpertTalks“	21
„sicherfahren“	27
Summe	107

Tab. 11: Rücklauf Fragebögen

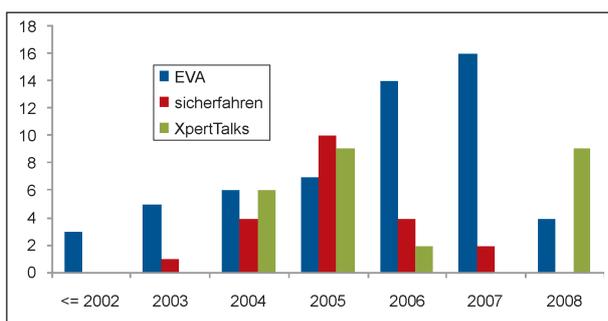


Bild 8: Ausbildungsjahr der befragten Moderatoren (n = 107)

Die Ausbildung der Moderatoren erfolgte zwischen 2000 und 2008. Die im Jahr 2008 im Rahmen von „EVA“ ausgebildeten Moderatoren hatten bis zum Befragungszeitpunkt keine Gelegenheit, entsprechende Erfahrungen in der Praxis zu sammeln, da sie sich zum Befragungszeitpunkt noch in der Ausbildung befanden. Daher wurden diese Fragebögen nicht in die Auswertung einbezogen.

Basis der folgenden Auswertung sind daher zusammen 103 Fragebögen („EVA“, n = 55; „sicherfahren“, n = 21; „XpertTalks“, n = 26). Insgesamt ist von einer guten Vergleichbarkeit der Ergebnisse auszugehen, da in allen Fällen die Aus-/Fortbildung in persona durch die eingangs genannten BAST-Forschungsnehmer durchgeführt wurde.

### 5.3 Personenbezogene Daten

Die an der Befragung beteiligten Personen waren zu 79 % männlichen und zu 21 % weiblichen Geschlechts. Dieser Anteil von befragten Männern und Frauen ist in den drei Programmen differenziert zu betrachten. Zur „EVA“-Ausbildung beantworteten zu 72,7 % Männer und zu 27 % Frauen die Fragebögen, der Anteil lag bei „XpertTalks“ mit 74 % zu 26 % in einer ähnlichen Größenordnung. Das heißt: Etwa ein Viertel der Befragten waren Frauen. Demgegenüber wurde bei „sicherfahren“ der Fragebogen ausschließlich von männlichen Befragten beantwortet. Diese Verteilungen lagen bereits in der Befragung 2005 vor.

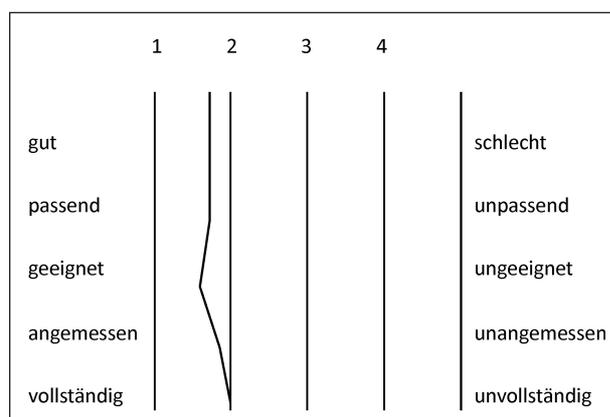
71 % der Befragten waren zum Zeitpunkt der Befragung Lehrer, 25 % Polizeibeamte und 4 % betriebliche Ausbilder („sicherfahren“: 57 % Lehrer, 24 % Polizeibeamte, „XpertTalks“: 11 % Lehrer, 70 % Polizeibeamte, „EVA“: 100 % Lehrer).

### 5.4 Beurteilung der Ausbildung aus heutiger Sicht

Eingangs wurden die ausgebildeten Moderatoren gebeten, die Ausbildung ganz „allgemein in Hinblick auf Verkehrserziehung“ anhand eines Polaritätsprofils zu beurteilen. Folgende Gegensatzpaare waren auf einer vierstufigen Skala vorgegeben: gut/schlecht, passend/unpassend, geeignet/ungeeignet, angemessen/unangemessen, vollständig/unvollständig. Anhand Tabelle 12 und Bild 9 ist zu erkennen, dass alle fünf Items mit Mittelwerten zwischen 1,69 (geeignet/ungeeignet) und 2,08 (voll-

	insgesamt	„EVA“	„sicherfahren“	„XpertTalks“
gut/schlecht	1,75	1,76	1,76	1,67
passend/unpassend	1,73	1,69	1,81	1,74
geeignet/ungeeignet	1,69	1,66	1,90	1,58
angemessen/unangemessen	1,83	1,88	1,85	1,69
vollständig/unvollständig	2,08	2,21	2,19	1,73

**Tab. 12:** „Wie beurteilen Sie aus heutiger Sicht die Ausbildung ganz allgemein in Hinblick auf Verkehrserziehung?“ auf einer vierstufigen Skala. Mittelwerte, n = 103



**Bild 9:** „Wie beurteilen Sie aus heutiger Sicht die Ausbildung ganz allgemein in Hinblick auf Verkehrserziehung?“ auf einer vierstufigen Skala (je geringer der Wert, desto positiver), Mittelwerte in %, n = 103

ständig/unvollständig) im positiven Bereich liegen. Die Ausbildung wird somit allgemein als sehr geeignet (Mittelwert 1,69), passend (Mittelwert 1,73) und gut (Mittelwert 1,75) beurteilt. Zudem ist die Ausbildung nach Aussage der Befragten angemessen (Mittelwert 1,83). Auch im Hinblick auf die Vollständigkeit der Ausbildungsinhalte liegen die Einschätzungen mit einem Mittelwert von 2,08 im positiven Bereich, jedoch näher am neutralen Wert von 2,5. Die Betrachtung der Daten hinsichtlich der einzelnen Programme zeigt, dass alle Programme tendenziell ähnlich beurteilt werden, wobei die „XpertTalks“-Moderatoren mit Mittelwerten zwischen 1,58 (geeignet) und 1,74 (passend) insgesamt besonders zufrieden mit ihrem Programm „XpertTalks“ sind.

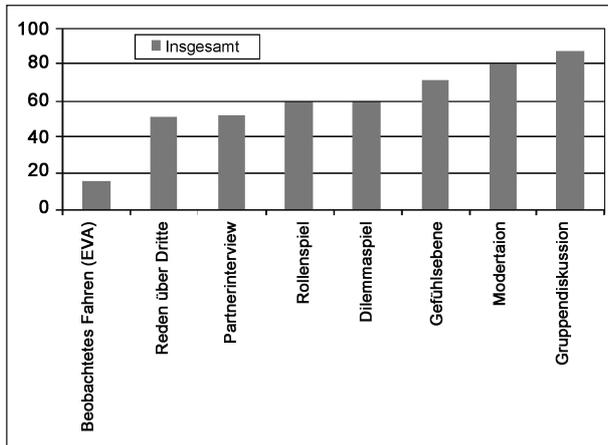
Eine wesentliche Aufgabe der Ausbildungen besteht darin, die Moderatoren mit unterschiedlichen methodischen Ansätzen vertraut zu machen und deren praktische Anwendung in konkreten Unterrichtssituationen zu erproben. Im Einzelnen geht es um die Methoden Dilemmaspiel, Gruppendiskussion, Rollenspiel, Reden über Dritte, Moderation, Partnerinterview, Ansprechen der Gefühlsebene und das beobachtete Fahren.

Unmittelbar nach der Ausbildung bewerteten die Moderatoren die Methoden Dilemmaspiel, Gruppendiskussion, Ansprechen der Gefühlsebene und das beobachtete Fahren äußerst positiv. Über 85 % der Seminarteilnehmer bewerteten die Erfahrungen mit den genannten Methoden als „sehr gut“ bzw. „eher gut“. Es fiel allerdings auch auf, dass die Erfahrungen mit der Gruppendiskussion und dem Dilemmaspiel von fast 40 % der Befragten als „sehr gut“ bewertet wurden, während unmittelbar nach der Ausbildung im Jahr 2005 dem beobachteten Fahren und dem Ansprechen der Gefühlsebene nur ca. 20 % vorbehaltlos zustimmten. Die Diskussion über Verkehrssicherheit mit den Schülern verlief damals nach Einschätzung von 88 % der Seminarteilnehmer gut (29 % sehr gut, 59 % eher gut). Die Quote derjenigen, die eher nicht zufrieden waren, lag bei 12 %.

Interessant ist nun, welche Erfahrungen mit diesen Methoden im Alltag gemacht wurden und ob die in der Ausbildung aufgezeigten Methoden aus heutiger Sicht in den beruflichen Alltag einzubeziehen sind. Es wurde daher gefragt: „Sind die in der Ausbildung aufgezeigten Methoden aus heutiger Sicht sinnvoll in den Berufsalltag einzubeziehen?“ Als Antwortmöglichkeiten waren nicht nur Zustimmung („Ja“) oder Ablehnung („Nein“) vorgegeben, sondern es bestand auch die Möglichkeit der Antwort „Ja, aber ich nutze sie nicht“. Diese Antwortmöglichkeit erlaubt eine Abschätzung, ob eine Methode zwar als geeignet eingeschätzt wird, aber (aus welchen Gründen auch immer) nicht eingesetzt wird.

Anhand Bild 10 ist erkennbar, dass die bekannten Methoden wie Gruppendiskussionen (87,4 %) und Moderation (80,6 %) nach wie vor die höchste Zustimmung finden. Auch das Ansprechen der Gefühlsebene wird von 71,8 % als sinnvoll in den Berufsalltag einbeziehbar bezeichnet. Methoden, die eine, wenn auch geringe, Umorganisation des üblichen Unterrichts erfordern, wie etwa das Dilemmaspiel, Rollenspiele und Partnerinterviews, werden

mit 52 %-60 % seltener als „...in den Berufsalltag einbeziehbar“ benannt. Die nur im bayrischen Fragebogen enthaltene Frage zum beobachteten Fahren wurde von 16 % der „EVA“-Moderatoren positiv beantwortet. Diese eher zurückhaltende Bewertung ist ggf. auf den hohen Abstimmungsaufwand mit



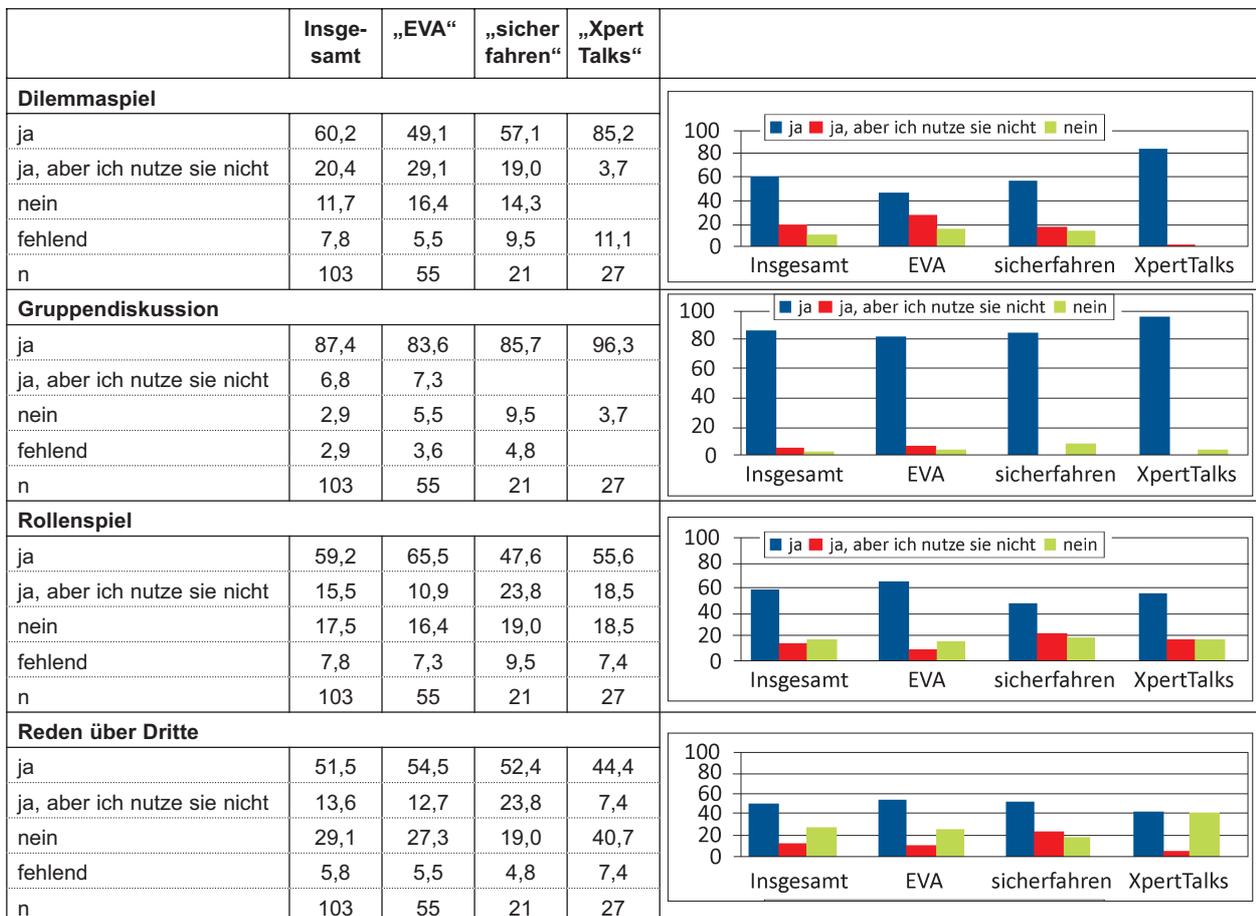
**Bild 10:** „Sind die in der Ausbildung aufgezeigten Methoden aus heutiger Sicht sinnvoll in den Berufsalltag einzubeziehen?“ Antwort: „Ja“ in %, n = 103

Dritten sowie subjektiv unklare Finanzierungsstrukturen zurückzuführen.

Eine detaillierte Analyse der Angaben zu den einzelnen Methoden zeigt Folgendes: Die uneingeschränkte Zustimmung „Ja, die „Gruppendiskussion ist sinnvoll in den Berufsalltag einzubeziehen“ ist bei den Teilnehmern „XpertTalks“ mit 96,3 % besonders hoch. Auch 90,9 % der „EVA“-Moderatoren werteten die Methode als für den Unterricht geeignet, jedoch 7,3 % davon setzten sie dennoch nicht ein. Rund 10 % der Moderatoren des Programms „sicherfahren“ gaben an, die Gruppendiskussion sei nicht sinnvoll einzubeziehen.

Anhand von Bild 11 wird deutlich, dass die Angaben zur Methode „Moderation“ den Angaben zur Gruppendiskussion auf geringfügig geringerem Niveau ähneln. Die Ablehnung dieser Methode ist mit durchschnittlich 10 % allerdings etwas höher.

Bei der Methode „Ansprechen der Gefühlsebene“ zeigen sich zwischen den Programmen deutliche Unterschiede. Die „XpertTalks“-Teilnehmer gaben



**Bild 11:** Sind die in der Ausbildung aufgezeigten Methoden/Aspekte aus heutiger Sicht sinnvoll in den Berufsalltag einzubeziehen? Ja/Ja, aber ich nutze sie nicht/nein, Angaben in %, n = 103

zu 92,6 % an, dass die Methode sinnvoll einbeziehbar sei, während es bei „EVA“ und „sicherfahren“ rund zwei Drittel waren (etwa 20 % weniger). Zwischen 9 % und 14 % dieser Gruppen gaben aber auch an, dass die Methode zwar grundsätzlich sinnvoll einsetzbar sei, dass sie dennoch nicht genutzt werde.

Auch der Einsatz des „Dilemmaspiels“ wird von den „XpertTalks“-Moderatoren mit 85-prozentiger uneingeschränkter Zustimmung am positivsten beurteilt. Erheblich zurückhaltender sind die Teilnehmer von „EVA“ und „sicherfahren“. Auf die Frage des sinnvollen Einsatzes der Methode Dilemmaspiel im Berufsalltag wird von nur 49 % („EVA“) bzw. 57 % („sicherfahren“) mit „ja“ zugestimmt. 29 % der „EVA“-Moderatoren und 19 % der „sicherfahren“-Moderatoren gaben zwar an, die Methode für sinnvoll zu halten, sie aber nicht einzusetzen. Hier erhebt sich die Frage, aus welchen Gründen, trotz grundsätzlicher Zustimmung, die Umsetzung nicht

erfolgt. Zwischen 12 % und 17 % der Befragten lehnen die Methode als nicht sinnvoll einsetzbar ab.

Das Rollenspiel wird von „EVA“-Moderatoren im Rahmen der Verkehrserziehung am häufigsten als einbeziehbar im Schulunterricht bezeichnet (65 %), während „XpertTalks“- und „sicherfahren“-Moderatoren mit 56 % bzw. 48 % etwas zurückhaltender urteilen. Etwa jeder vierte befragte Moderator bezeichnete den Einsatz des Rollenspiels als nicht sinnvoll.

Die Methode des „Redens über Dritte“ soll den Schülern die Diskussion über problematische Verhaltensweisen Einzelner erleichtern. Etwa die Hälfte aller Moderatoren setzte die Methode ein. Erstaunlich ist, dass 40 % der „XpertTalks“-Moderatoren die Methode ablehnen. Bei „EVA“-Moderatoren stößt die Methode auf etwa 30-prozentige Ablehnung, bei „sicherfahren“ liegt der Anteil bei rund 20 %.

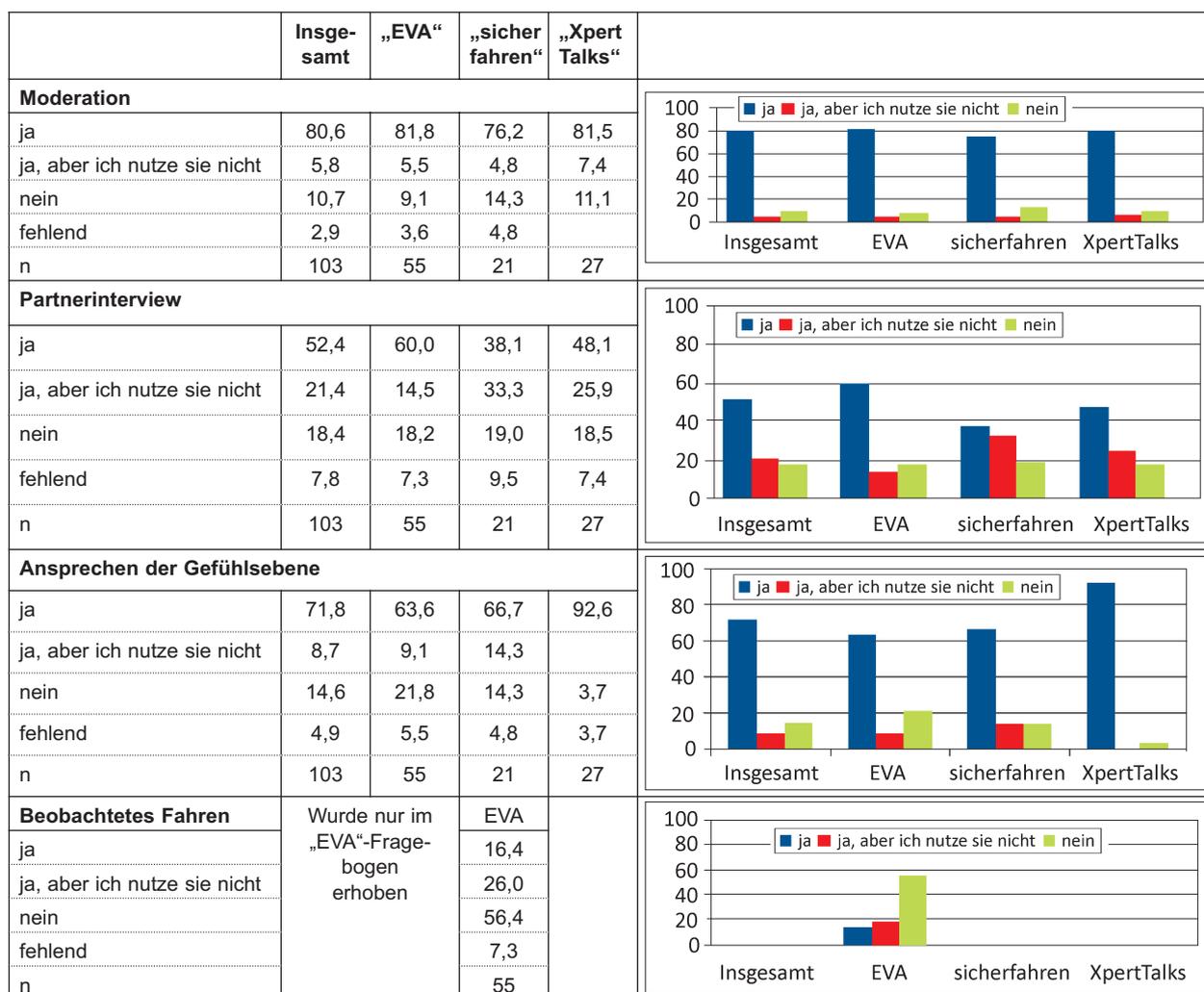


Bild 11: Fortsetzung

Vom „Partnerinterview“ sind die „EVA“-Moderatoren mit 60 % besonders überzeugt. Etwa 20 % der Befragten gaben an, die Methode sei nicht sinnvoll in den Berufsalltag einbeziehbar.

Zum sinnvollen Einbezug des „Beobachteten Fahrens“ wurden leider nur „EVA“-Moderatoren befragt. Nur 16 % gaben an, die Methode sei sinnvoll einbeziehbar. Weitere 20 % meinten die Methode sei zwar sinnvoll einbeziehbar, sie nutzen sie aber nicht. 56 % können sich nicht vorstellen die Methode im Berufsalltag einzusetzen. Die hier beschriebenen methodischen Ansätze sind allgemein zur Bearbeitung verschiedenster Fragestellungen einsetzbar. Daher wurde der Anteil derjenigen Moderatoren erhoben, der nach der Ausbildung tatsächlich mit einer Veranstaltung „EVA“, „sicherfahren“ oder „XpertTalks“ befasst war – er lag bei rund 60 %. Diese recht hohe Quote ist vor dem Hintergrund zu betrachten, dass der Fragebogen tendenziell eher von aktiven Moderatoren ausgefüllt wurde. Es ist davon auszugehen, dass Moderatoren, die nach der Ausbildung mit den Programmen nicht weiter befasst waren, den Fragebogen seltener beantwortet haben. Hinsichtlich der Umsetzungsquote unterscheiden sich die Programme stark: Sie liegt bei „EVA“ bei 46 % (n = 25), bei „sicherfahren“ bei 67 % (n = 14) und bei „XpertTalks“ bei 82 % (n = 22). Dabei sind die Moderatoren zu etwa gleichen Anteilen (rund 30 %) als Organisator, Allein-Moderator oder Co-Moderator aufgetreten. Die Daten zeigen, dass „EVA“- und „XpertTalks“-

Moderatoren in der Rolle als Organisator und Alleinmoderator häufiger eigeninitiativ tätig wurden, während „sicherfahren“-Moderatoren häufiger auf Anfrage agierten.

Wenn Moderatoren aktiv wurden, führten sie in der Regel mehrere Veranstaltungen durch. Die Anzahl der Veranstaltungen, die einzelne Moderatoren durchführten, war ganz beträchtlich. So wurden von einem Organisator bis zu 149 Veranstaltungen initiiert. Das belegt das herausragende Interesse Einzelner und deren Bedeutung für diese Arbeit. Weiterhin lässt sich zeigen, dass 34 Allein-Moderatoren insgesamt 350 Veranstaltungen moderierten.

Auffällig sind die Unterschiede nach Programmen. Während „EVA“- und „sicherfahren“-Moderatoren eher weniger Veranstaltungen moderierten (zwischen einer und höchstens zehn), sind es bei den „XpertTalks“-Moderatoren erheblich mehr. Eine Erklärung könnten die unterschiedlichen Zielgruppen der Ausbildung sein. Während Lehrer die Veranstaltungen neben dem üblichen Unterricht einfügen, ist davon auszugehen, dass Polizeibeamte, die in der Prävention tätig sind, wesentlich häufiger hierzu Gelegenheit haben. Zudem erfordert der „XpertTalks“-Ansatz aufgrund der unkomplizierten Umsetzung weniger organisatorische Vorbereitung. Diese Hypothese ist allerdings zu verifizieren; sie könnte jedoch für die weitere Umsetzung der Programme von Bedeutung sein.

	als Organisator	davon	eigeninitiativ	auf Anfrage
insgesamt	29,1 % (30)		26,1 % (27)	7,8 % (8)
„EVA“	18,2 % (10)		16,4 % (9)	1,8 % (1)
„sicherfahren“	19,0 % (4)		14,3 % (3)	14,3 % (3)
„XpertTalks“	59,3 % (16)		55,6 % (15)	14,8 % (4)
	als Allein-Moderator	davon	eigeninitiativ	auf Anfrage
insgesamt	33,0 % (34)		27,2 % (28)	10,7 % (11)
„EVA“	16,4 % (9)		10,9 % (6)	5,5 % (3)
„sicherfahren“	33,3 % (7)		19,0 % (4)	28,6 % (6)
„XpertTalks“	66,7 % (18)		33,3 % (18)	7,4 % (2)
	als Co-Moderator	davon	eigeninitiativ	auf Anfrage
insgesamt	28,2 % (29)		13,6 % (14)	16,5 % (17)
„EVA“	20,0 % (11)		7,3 % (4)	14,5 % (8)
sicherfahren“	42,9 % (9)		4,8 % (1)	42,9 % (9)
„XpertTalks“	33,3 % (9)		33,3 % (9)	---

Tab. 13: Wie oft haben Sie nach der Ausbildung eine Veranstaltung durchgeführt?

## 5.5 Gründe für bisherige Passivität

Die Gründe derjenigen, die selten oder nicht als Moderatoren aktiv wurden, sind vielfältig: Am häufigsten wurde die offene Frage dahingehend beantwortet (n = 29), dass die ausgebildeten Moderatoren nicht angefragt wurden. Den Kommentaren ist zu entnehmen, dass die Befragten zur Durchführung einer Veranstaltung durchaus bereit gewesen wären. Hier wird deutlich, dass das grundsätzliche Interesse nicht genutzt wurde ggf. ein Abstimmungsproblem zwischen Moderatoren und Organistoren besteht.

Ein weiterer Grund, der die Seminarteilnehmer davon abhielt, entsprechende Kurse zu moderieren, war die hohe Belastung durch die täglichen Aufgaben, hierdurch bedingt blieb keine Zeit für Zusatzprogramme. Eine junge Lehrerin fasste ihre Situation folgendermaßen zusammen: „Als Berufsanfängerin habe ich andere Sorgen: Wohnung, Geld, Partner, Familie, Schule, Beurteilungen, Klausuren, Korrekturen, Konferenzen ...“

Einzelne Lehrer wurden zudem bei Anfragen von ihrer Schulleitung nicht freigestellt bzw. konnten in der Zeit nicht vertreten werden, sodass das Programm zurückgestellt werden musste. Andere beschrieben das Verfahren als zu kompliziert bzw. als zu aufwändig. Inhaltliche Unsicherheiten, die von der Durchführung abhielten, bestanden bei drei Teilnehmern.

Von den Programmen grundsätzlich nicht überzeugt waren sechs Teilnehmer.

Entsprechende Argumente hielten die ausgebildeten Moderatoren davon ab, selber Seminare zu organisieren. Zeitmangel und die hohe Belastung durch andere Aufgaben wurden am häufigsten angegeben. Zudem fühlte sich ein Teil der Moderatoren nicht selber für die Organisation der Kurse verantwortlich, da dies die Aufgabe anderer sei. Auch dieser Hinweis weist in Richtung „Abstimmungsprobleme“.

## 5.6 Zielgruppen der Moderationen

Wie bereits erwähnt, führten insgesamt 62 Moderatoren Veranstaltungen durch. Zielgruppen waren – entsprechend der Zielsetzung – überwiegend Berufsschüler der Fachrichtungen Holz, Metall, Elektro und Kfz. Aber auch die Fachrichtungen mit ähnlichen Zielsetzungen (Bau, Maler, Schreiner) waren

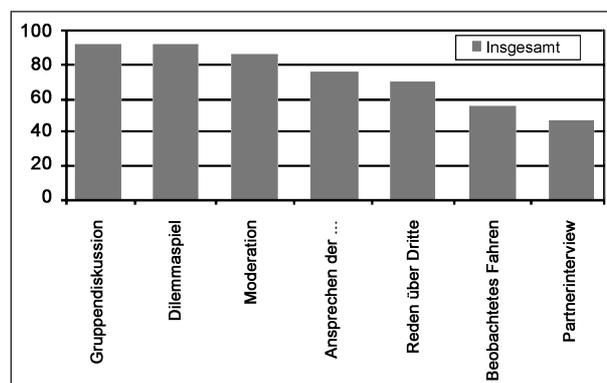
häufiger vertreten. Die Bandbreite der unterrichteten Berufsschüler umfasste darüber hinaus die Fachrichtungen Landwirtschaft, Metzger, Bäcker und Köche ebenso wie (relativ häufig genannt) Handel und Verwaltungsberufe.

Aber nicht nur an Berufsschulen wurden „EVA“, „sicherfahren“- und „XpertTalks“-Veranstaltungen durchgeführt. Auch Schüler von Haupt-, Real-, Förderschulen und Gymnasien sowie bei „XpertTalks“ auch Auszubildende in Betrieben kamen in den Genuss entsprechender Veranstaltungen.

Darüber hinaus wurden Schüler in bislang nicht ausdrücklich genannten Lebensbezügen angesprochen, so beispielsweise bei Seminaren zur Arbeitsförderung, in Fahrschulen oder in einem Fall sogar bei einem Jugendgerichtsseminar.

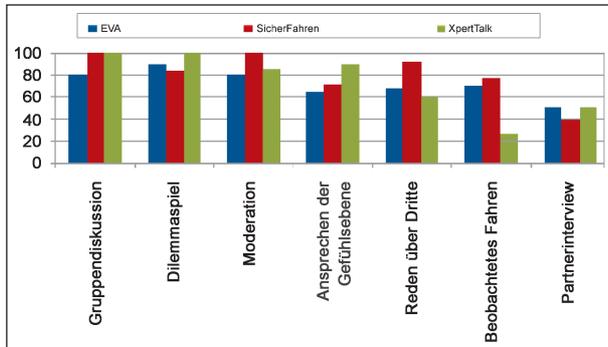
## 5.7 Erfahrungen mit den unterschiedlichen Methoden

Die Erfahrungen beim Einsatz der verschiedenen, im Seminar erlernten Methoden waren positiv. So wird an Bild 12 deutlich, dass Gruppendiskussion, Dilemmaspiel und Moderation mit Werten von bis zu 93 % Zustimmung (Erfahrungen waren sehr gut/eher gut) ganz offensichtlich geeignet sind, die Fragestellung zu bearbeiten. Geringfügig niedriger liegt die Zustimmung mit 77 % beim „Ansprechen der Gefühlsebene“ und mit 71 % dem „Reden über Dritte“ (Erfahrungen waren sehr gut/eher gut). Das beobachtete Fahren ist in den Programmen „EVA“ und „sicherfahren“ obligatorischer Bestandteil. Dennoch äußerten sich auch „XpertTalks“-Moderatoren hierzu. Die Zustimmung (sehr gute/eher gute Erfahrungen) lag bei insgesamt 56 %. Dieser Wert ist als äußerst positiv zu betrachten, denn von

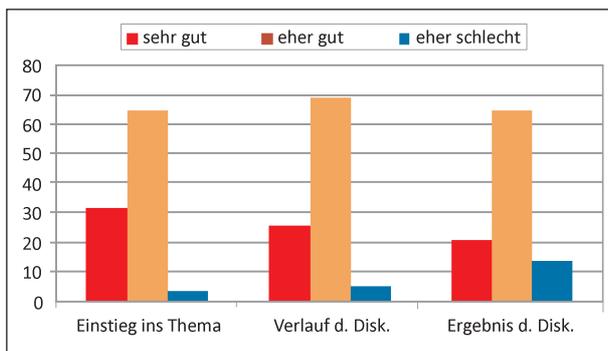


**Bild 12:** Welche Erfahrungen haben Sie mit den Methoden gemacht? Angaben sehr gute/gute Erfahrungen in %, n = 62

insgesamt 32 Moderatoren, die Erfahrungen mit der Methode hatten, wurden diese von nur 3 als eher schlecht/sehr schlecht beschrieben.



**Bild 13:** Welche Erfahrungen haben Sie mit den Methoden gemacht? Angaben sehr gute/gute Erfahrungen, nach Programm in %, n = 62



**Bild 14:** „Bitte beurteilen Sie den Verlauf der Moderation im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit“, Angaben in %, n = 57

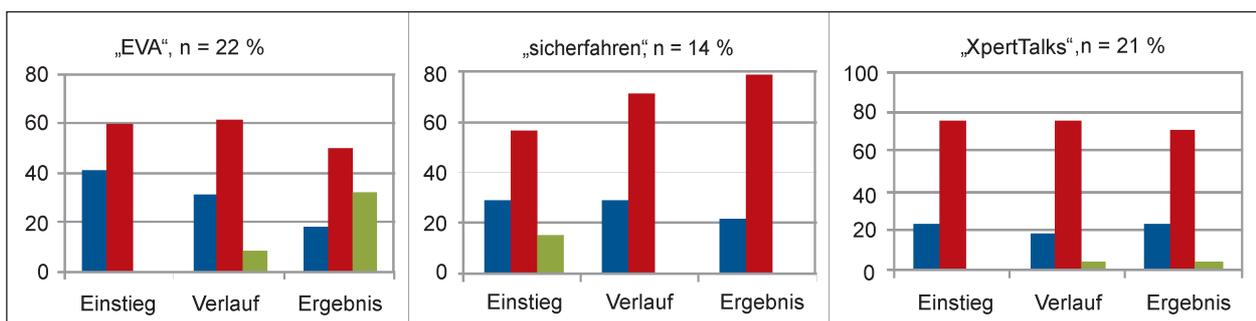
**Verlauf der Veranstaltung**

Um einschätzen zu können, ob die Veranstaltungen im vorgesehenen Sinne abgelaufen sind, sollten die Moderatoren angegeben, ob

- der Einstieg ins Thema,
- der Verlauf der moderierten Gruppendiskussion und
- das Ergebnis der Diskussion

sehr gut/gut/eher schlecht oder sehr schlecht verlaufen sind. Wie aus Bild 14 abzulesen ist, überwiegen auch hier die positiven Eindrücke: Der Einstieg ins Thema verlief nach Einschätzung von 97 % der Teilnehmer positiv, etwa ein Drittel der Befragten beurteilte den Einstieg sogar als sehr gut. Diese Einschätzung verändert sich mit dem Fortgang der Veranstaltung geringfügig. „Der Verlauf der moderierten Gruppendiskussion“ wurde von 26 % der Befragten als sehr gut bewertet und von 69 % als eher gut. 5 % der Befragten waren mit dem Verlauf nicht ganz einverstanden und bezeichneten ihn als „eher schlecht“. Mit dem „Ergebnis der Diskussion“ waren 86 % der Befragten zufrieden, 14 % der Teilnehmer schätzten die Ergebnisse allerdings als „eher schlecht“ ein. Die Kategorie „sehr schlecht“ wurde in keinem Fall genutzt.

Diese Einschätzungen unterscheiden sich je nach Programm nur geringfügig. Während die „EVA“-Moderatoren mit dem Einstieg besonders zufrieden



**Bild 14:** „Bitte beurteilen Sie den Verlauf der Moderation im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit“, nach Programmen, Angaben in %

Wie beurteilen Sie ...	sehr gut	eher gut	eher schlecht	sehr schlecht
Ihren Einstieg ins Thema	47	49	3	1
den Verlauf der moderierten Gruppendiskussion	24	64	12	
das Ergebnis der Diskussion	18	58	24	1
Abschlussdiskussion	17	51	27	4

**Tab. 14:** Befragung 2005: „Bitte beurteilen Sie den Verlauf der Moderation im Hinblick auf das Thema Verkehrssicherheit“, n = 197, Angaben in %

waren (41 % der Einstieg in die Moderation war „sehr gut“, 59 % „gut“), zeigen sich 32 % der bayrischen Moderatoren mit dem Ergebnis der Diskussion weniger zufrieden. 14 % der Moderatoren des Programms „sicherfahren“ waren demgegenüber mit dem Einstieg nicht ganz zufrieden, während das Ergebnisse der Diskussion von allen Moderatoren positiv („sehr gut“ oder „eher gut“) beurteilt wurde.

Vergleicht man diese Angaben mit den Aussagen unmittelbar nach der Moderatorenausbildung (Kapitel 3), dann wird deutlich, dass die Erfahrungen im Berufsalltag positiver waren als die ersten Erfahrungen in der Ausbildung (vgl. Bild 5).

## 5.8 Die Zusammenarbeit mit Fahrlehrern und Schulleitung

Bei „EVA“ und „sicherfahren“ ist das „beobachtete Fahren“ fester Bestandteil der Programme, demgegenüber wird dieser Programmbaustein bei „XpertTalks“ nicht obligatorisch angeboten; er kann aber bei Interesse und verfügbaren Finanzmitteln durchgeführt werden. Die Organisation dieses Bausteins ist nicht ganz einfach, so haben sich die Moderatoren häufig um die Finanzierung zu kümmern, zudem sind Abstimmungsprozesse zwischen Moderatoren, beteiligten Fahrlehrern und Schulleitung nötig. Daher wurde im Rahmen dieser Befragung erhoben, ob das begleitete Fahren durchgeführt und welche Erfahrungen damit im Berufsalltag gesammelt wurden.

Die Antworten zeigen, dass das beobachtete Fahren in den Programmen, in denen es fester Bestandteil ist („EVA“, „sicherfahren“), auch ganz überwiegend durchgeführt wurde. Im „EVA“-Programm hat lediglich ein Moderator (von 25) das Programm ohne diesen Baustein durchgeführt, bei

„sicherfahren“ waren es drei Moderatoren von 14 die diesen Baustein nicht angeboten haben. Von „XpertTalks“ haben drei Moderatoren das begleitete Fahren angeboten, sodass insgesamt 38 Aussagen zu dieser Programmvariante ausgewertet werden können.

Die Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern wurde überwiegend positiv beurteilt: 60 % der Befragten gaben an, dass die Zusammenarbeit sehr gut gewesen sei, 23 % wählten die Kategorie „gut“. 17 % (n = 6) bezeichneten die Zusammenarbeit als „eher schlecht“. Die Kategorie „sehr schlecht“ wurde nicht gewählt.

Die Analyse nach Programmen zeigt, dass es überwiegend „EVA“-Moderatoren waren, die mit der Zusammenarbeit der Fahrlehrer nicht zufrieden waren (5 von insgesamt 22).

Die gegenseitige Fahrt-Beobachtung und -Beurteilung durch die Schüler verliefen überwiegend positiv (31 % sehr gut, 57 % gut). 12 % beurteilten diese Beobachtungen als eher schlecht. Und auch die Rückmeldungen durch die Fahrlehrer wurden von 80 % derjenigen Befragten, die Erfahrungen mit dem beobachteten Fahren gemacht haben, als sehr gut (31 %) oder eher gut (49 %) bewertet. Ein Viertel der „EVA“-Moderatoren war eher unzufrieden.

Es stellt sich die Frage, wie die eher negativen Beurteilungen von rund 20 % der befragten Moderatoren bei der „Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern“, „der Fahrt-Beobachtung und -Beurteilung durch die Schüler“ und „den Rückmeldungen durch die Fahrlehrer“ einzustufen ist. Immerhin ist damit jeder Fünfte mit diesem Baustein eher nicht zufrieden.

Auch die Zusammenarbeit mit den Schulleitungen war zu beurteilen. Diese wurde von einer Minder-

Schulleitung empfand „EVA“ als lästig	I
Probleme bei der Finanzierung	III
schlechte Organisation durch die Schule	II
falsche Klassenstufe	II
zu hoher Organisationsaufwand	I
Fahrlehrer hielten sich nicht an Absprachen, griffen in das Geschehen ein	II
Fahrlehrerverband wirkte kontraproduktiv, direkte Zusammenarbeit mit Fahrlehrern war positiv	I
Diskussion war schnell erschöpft	I
Schüler wurden geblitzt	I

Tab. 15: „Soweit Sie Schwierigkeiten bei der Durchführung einer Veranstaltung hatten, erläutern Sie bitte welcher Art sie waren“

heit von 5 Personen (von insgesamt 52) kritisch gesehen. 90 % der Moderatoren waren mit der Kooperation zwischen Schulleitung und Moderator zufrieden (52 % sehr gut, 39 % eher gut).

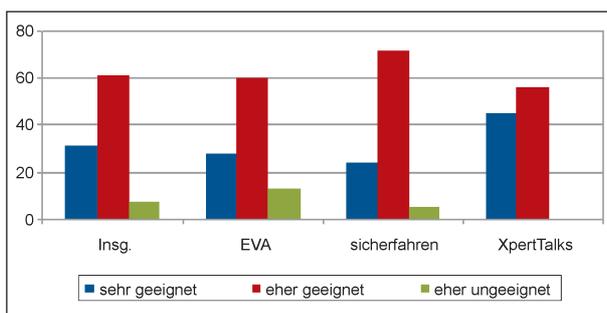
Soweit es Schwierigkeiten bei der Durchführung von Veranstaltungen gab, handelte es sich um sehr verschiedene Probleme, die einzelne Moderatoren beschrieben. Drei Moderatoren äußerten sich zu Problemen bei der Finanzierung, zwei bemängelten eine schlechte Organisation durch die Schule. Ebenfalls zwei Moderatoren beklagten, dass sich die Fahrlehrer nicht an Verabredungen hielten und in das Geschehen eingriffen. Zwei Moderatoren wurde eine falsche Klassenstufe zugewiesen, so dass die Veranstaltung nicht wirklich sinnvoll war.

Insgesamt zeigen die Angaben, dass es immer mal wieder Probleme gibt, diese lassen sich jedoch nicht zu Schwerpunkten zusammenfassen.

### 5.9 Eignung der Veranstaltung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit junger Fahrer

Anhand von Bild 16 wird deutlich, dass rund 30 % der Moderatoren die Veranstaltung für sehr geeignet halten, um die Verkehrssicherheit junger Fahrer zu verbessern. Bei „sicherfahren“ lag der Anteil etwas niedriger, bei „XpertTalks“ mit 44 % erheblich höher. Als eher ungeeignet bezeichnen 8 % der Befragten, meist „EVA“-Moderatoren, die Maßnahme.

Ein großer Anteil der Befragten gab demzufolge im Fragebogen an, „die Ausbildung für geeignet zu halten, um die Verkehrssicherheit junger Fahrer zu verbessern“. Es ist daher davon auszugehen, dass die Ausbildung auch weiterempfohlen wird. Die Antworten auf die entsprechende Frage „Haben Sie die Ausbildung weiterempfohlen?“ bestätigt dies mit



**Bild 16:** Für wie geeignet halten Sie die Veranstaltung aus Ihrer Erfahrung um die VS junger Fahrer zu verbessern? n = 93

71 %. Eine differenzierte Auswertung nach Programmen zeigt unterschiedliche Gewichtungen. Während (nur) 56 % der „EVA“-Moderatoren angaben, die Ausbildung weiterempfohlen zu haben, waren es bei „sicherfahren“ 67 % und bei „Xpert-Talks“ sogar 100 %. Wie es zu diesem unterschiedlichen Empfehlungsverhalten kommt, kann nur vermutet werden. Eine Ursache könnte sein, dass die Umsetzung des Programms „EVA“ mit den vielen organisatorischen Abstimmungsprozessen ein Hinderungsgrund war. Es ist aber auch möglich, dass die „EVA“-Moderatoren keinen Anlass sahen, die Ausbildung weiterzuempfehlen, weil sie ohnehin Bestandteil des Referendariats war. Dennoch ist auch hier eine „Weiterempfehlungsquote“ von 56 % als positiv einzuschätzen.

### 5.10 Anregungen der Moderatoren zur verbesserten Umsetzung der Programme

Die Frage, wie die Umsetzung der Veranstaltungen im eigenen Berufsfeld verbessert werden kann, beantworteten die befragten Moderatoren in vielfältiger Weise. Am häufigsten wurde gefordert, dass die Programme einer klareren Regelung hinsichtlich der organisatorischen Zuständigkeiten und der finanziellen Ausstattung bedürfen. So sei es wichtig, die Moderatoren gezielt einzusetzen und nicht allein auf deren Eigeninitiative zu warten. Auf diese Weise könnten mehr Veranstaltungen als bisher angeboten werden. Auch die bislang unbefriedigende Art der Finanzierung der Veranstaltungen solle in einer anderen Form geregelt werden. Zudem sei es wichtig, den Moderatoren Entlastungsstunden bzw. einen Zeitausgleich für die Durchführung von Veranstaltungen einzuräumen, da auf Dauer nicht erwartet werden könne, dass Lehrer in ihrer Freizeit diese Moderatortätigkeit durchführen.

Der Stellenwert der Programme könne zudem durch verschiedene Maßnahmen erhöht werden. So sei es nötig, die Schulleitungen besser zu informieren und die Programme in der Öffentlichkeit bekannter zu machen. Darüber hinaus sei eine gewisse Kontinuität zu erwarten, wenn die Programme in die Lehrpläne aufgenommen, ggf. sogar verpflichtend eingeführt würden. In der Ausbildung von Polizei und Lehrern sollen die Programme zudem fester Bestandteil werden.

Hinsichtlich der Ausstattung mit Material regten die Befragten an, Einstiegsbeispiele für die Moderato-

ren und Arbeitsmaterial für die Hand der Schüler bereitzustellen. Zudem sei es nötig, die Dilemma-Idee weiter auszuarbeiten, da diese im Unterricht schnell ausgeschöpft sei.

Eine kontinuierliche Motivation der Moderatoren könne durch eine – wie auch immer gestaltete – Erinnerung an das Konzept erfolgen. Ggf. sei ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch aller Moderatoren oder zwischen einzelnen Schulen hilfreich. Re-

gelmäßige Treffen könnten zumindest eine Art „Wir-Gefühl“ zwischen Moderatoren und Fahrlehrern bewirken.

Sinnvoll könne auch die Einbeziehung weiterer Institutionen, wie etwa der Verkehrswacht, sein. Diese könnten unterstützend in organisatorischer, finanzieller oder personeller Hinsicht wirken. Auch die inhaltliche Verknüpfung mit einem praktischen Übungsteil in so genannten Fahrsicherheitszentren

<b>Organisation</b>	
Das Angebot mit klarer Regelung der Zuständigkeiten und der Finanzierung	II
Bessere finanzielle Ausstattung	II
Entlastungsstunden für Moderatoren bzw. Zeit-Anrechnung	II
Mehr Veranstaltungen organisieren	II
Verteilung der Moderatoren anders organisieren	I
<b>Ausbildung</b>	
Mehr Lehrer ausbilden	I
Programm in Ausbildung von Lehrern und Polizei bekannt machen, ggf. Pflichtseminar	III
<b>Betreuung Moderatoren</b>	
Moderatoren an Konzept immer wieder erinnern	I
„Wir-Gefühl“ bei Moderatoren und Fahrlehrern stärken	
Erfahrungen austauschen, Kooperationen zwischen Schulen	II
<b>Material</b>	
Bessere Materialien, Einstiegsbeispiele	III
Material für Schüler bereitstellen	I
Dilemma-Idee weiter ausbauen, da schnell ausgeschöpft	II
<b>Information</b>	
Programm bekannt machen	I
Schulleitungen besser informieren	III
Mehr Informationen über Programm verbreiten	II
In die Lehrpläne aufnehmen	I
Verpflichtend einführen	I
Stellenwert des Programms in den Schulen erhöhen	II
<b>Weitere Organisationen einbeziehen</b>	
Weitere Einrichtungen zur Durchführung der Veranstaltungen einbeziehen, z. B. Verkehrswachten	III
<b>Verknüpfung mit anderen Themen</b>	
Thema Gewalt einbeziehen	I
Praktische Übungsteile in Fahrsicherheitszentren einbeziehen	I
Verknüpfung mit anderen Programmen	I

Tab. 16: „Wie lauten Ihre Empfehlungen, um die Umsetzung von „EVA“, „sicherfahren“, „XpertTalks“ in Ihrem Bereich zu verbessern?“

oder die Anbindung an andere Programme bzw. mit anderen Themenfeldern – wie der Gewaltprävention – sei in Erwägung zu ziehen.

Insgesamt zeigen die Optimierungsanregungen der Moderatoren sowohl im Hinblick auf Zweckmäßigkeit als auch im Hinblick auf Umsetzbarkeit zahlreiche Möglichkeiten auf, die Programme weiterzuentwickeln.

### 5.11 Übertragung der Methoden auf andere Zusammenhänge, Bereiche oder Themenfelder

Ein weiterer Themenkomplex befasste sich mit der Frage, ob die im Programm vermittelten Methoden auch in anderen Zusammenhängen, Bereichen oder Themenfeldern angewandt wurden.

Etwa die Hälfte der Befragten gab an, die Methoden in andere Bereiche übertragen zu haben. Die Angaben hierzu sind vielfältig und zeigen, dass die Ausbildung nicht nur im Hinblick auf Fragen der Verkehrssicherheit von Bedeutung ist, sondern auch in Bezug auf eine allgemeine Präventionskompetenz der Lehrer, Polizeibeamten und betrieblichen Ausbilder. So wandten die ausgebildeten Moderatoren die Methoden sehr häufig in den Präventionsfeldern Gewalt, Alkohol und Drogen, Sozialverhalten und Kriminalität an.

Zudem wurden die Methoden auch in den beruflichen Alltag übertragen. So wird nicht nur allgemein angegeben, die Methoden in „vielen schulischen Zusammenhängen und Fächern einzusetzen“, sondern Fächer wie Pädagogik, Psychologie, Deutsch, Sozialkunde oder Themenfelder wie der Umwelterziehung werden explizit genannt.

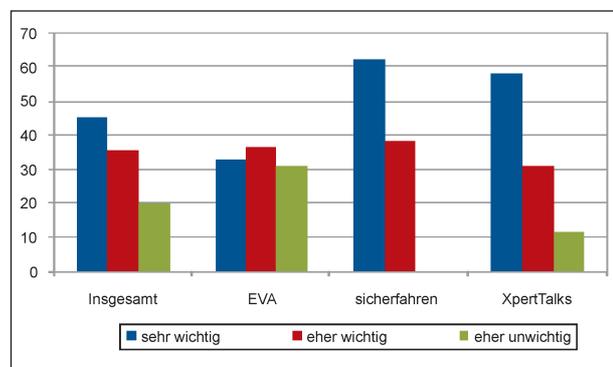
Einige Moderatoren brachten es auf folgenden Nenner: „Wenn die Methoden einmal als geeigneter Zugang akzeptiert und für gut befunden werden, denn werden sie laufend in allen möglichen Zusammenhängen eingesetzt.“ Diese Einstellung spiegelt auch die Häufigkeitsangaben zur Frage der Methodenanwendung vieler Moderatoren wider: Begriffe wie „oft“, „häufig“, „laufend“, „immer wieder“ wurden in diesem Zusammenhang benutzt.

### 5.12 Allgemeines zur Verkehrserziehung

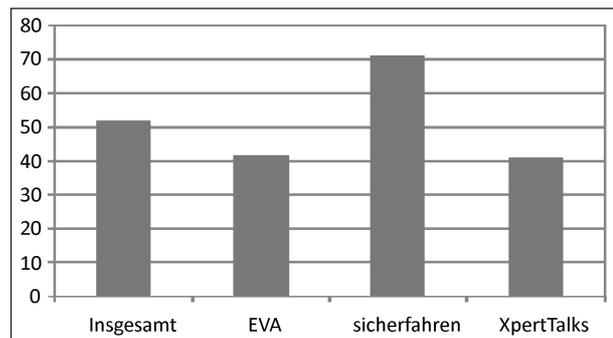
Abschließend ging es um die Frage, welche Bedeutung die Moderatoren der Verkehrssicherheit im beruflichen Kontext beimessen und ob das Thema „Verkehrssicherheit“ unabhängig von den Programmen „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ im schulischen Unterricht eine Rolle spielt.

Anhand von Bild 17 wird deutlich, dass die ausgebildeten Moderatoren der Verkehrserziehung eine ausgesprochen große Bedeutung beimessen. 45 % gaben an, die Verkehrserziehung sei „sehr wichtig“, 35 % nutzten die Kategorie „eher wichtig“. Werden diese Angaben, mit den von WEISHAUPT (2004) erhobenen Daten verglichen, zeigt sich der Unterschied zu nicht ausgebildeten Lehrern: Diese messen der Verkehrserziehung eine wesentlich geringere Bedeutung bei (nur 18 % nutzten bei einer ähnlichen Frage die Kategorie „Verkehrserziehung ist ... sehr wichtig“).

Anhand von Bild 17 wird zudem verdeutlicht, dass diejenigen Lehrer, die als Fachberater für Verkehrs-



**Bild 17:** Welche Bedeutung messen Sie der Verkehrserziehung in Ihrem beruflichen Kontext bei? Angaben in %, n = 102



**Bild 18:** Haben Sie in Ihrem beruflichen Kontext in den letzten zwei Jahren Verkehrssicherheitsthemen behandelt, ohne sich der Methoden („EVA“, „sicherfahren“, „XpertTalks“) zu bedienen? Angabe: „ja“, in %, n = 49

erziehung tätig sind (hier die „sicherfahren“-Moderatoren), diesem fächerübergreifenden Bildungsinhalt die höchste Bedeutung beimessen. Demgegenüber ist der Anteil von denjenigen Moderatoren, die die Bedeutung geringer einschätzen, bei den Berufsanfängern („EVA“) am höchsten.

Etwa die Hälfte der befragten Moderatoren hat unabhängig von den Programmen verkehrserzieherische Fragestellungen im Unterricht thematisiert. Auch hier wird deutlich, dass die Fachberater („sicherfahren“) mit über 70 % deutlich häufiger weitere Inhalte der Verkehrserziehung aufgreifen als andere Moderatoren. Zudem konnte den Angaben der Befragten entnommen werden, dass diejenigen, die verkehrserzieherische Inhalte aufgreifen, die entsprechenden Inhalte regelmäßig und häufig in den schulischen Unterricht einbringen.

Abschließend wurde errechnet, dass insgesamt 76 % der Moderatoren Themen der Verkehrserziehung im Unterricht behandelt haben (Moderatorenveranstaltungen und/oder andere Fragestellungen der Verkehrserziehung). Diese Quote ist ein weiterer Beleg für den Erfolg der Maßnahmen.

### 5.13 Zusammenfassung

Bei der vorliegenden Untersuchung handelt es sich um eine Längsschnittstudie, die das Ziel hat zu ermitteln, ob und in welcher Weise Moderatoren einige Jahre nach der Ausbildung ihre Erfahrungen mit den Programmen „EVA“, „sicherfahren“, „Xpert-Talks“ und „RiSk“ in den beruflichen Alltag einfließen lassen. Die Möglichkeiten der Behörden und Mitarbeiter (hier des Fortbildungsinstitutes ALP in Bayern, der Polizei Dortmund und des beauftragten Mitarbeiters in Hessen), den Kontakt zu den ausgebildeten Moderatoren nach einigen Jahren (2008) wieder herzustellen, wurde in diesem Projekt überschätzt. Zu dem Programm „RiSk“ wurden für die Folgebefragung keine Daten bereitgestellt, sodass zu diesem Programm keine Abschätzung zur Langzeitwirkung gemacht werden kann. Dies ist bedauerlich, weil der „RiSk“-Ansatz eine längere Ausbildungszeit der Moderatoren vorsieht und es für die Gestaltung von entsprechenden Fortbildungsseminaren insgesamt von Nutzen gewesen wäre zu beobachten, ob und in welcher Weise sich diese intensivere Ausbildungszeit langfristig auswirkt. Hinsichtlich der Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „XpertTalks“ ist es trotz der Schwierigkeiten gelungen, Moderatoren einige Jahre nach der Ausbil-

dung zu befragen, sodass Aussagen zur Umsetzung der Programme getroffen werden können. Es muss jedoch berücksichtigt werden, dass es sich bei denjenigen, die die Fragebögen beantwortet haben, ggf. um eine Positivauswahl handelt, da unter Umständen diejenigen Moderatoren, die nicht aktiv geworden sind, seltener auf die Befragung geantwortet haben.

Die Programme „EVA“, „sicherfahren“ und „Xpert-Talks“ wurden in einem ganz beachtlichen Umfang im beruflichen Alltag umgesetzt. Die Umsetzungsquote war bei denjenigen Programmansätzen am größten, die aufgrund der fortgebildeten Zielgruppen (Fachberater für Verkehrserziehung oder aktive Verkehrssicherheitsberater der Polizei) sowie des geringen Vorbereitungsaufwandes eine unmittelbare Umsetzung erlaubten. „EVA“, wendet sich schon in der Ausbildung (hier Referendar-Ausbildung) mit der Fragestellung der Verkehrserziehung an angehende Lehrer. Dieser Ansatz hat den Vorteil, dass bereits in der Ausbildung neue Moderationstechniken eingeführt und erprobt werden, sodass sie bei Einstieg in den Beruf zur Verfügung stehen. Andererseits besteht die Gefahr, dass durch die Vielzahl der lebenslaufbedingten Einflüsse, wie Einstieg in den Beruf, Umzug etc., die erlernten Techniken und Zusammenhänge eher in Vergessenheit geraten als bei den anderen Programmkonzeptionen. Dieses Problem betrifft jedoch die meisten Ausbildungsinhalte. Gerade vor diesem Hintergrund ist die Umsetzungsquote bei „EVA“ von 46 % als sehr zufrieden stellend einzustufen. Es wäre sinnvoll, die ausgebildeten Moderatoren nach einiger Zeit nochmals zu kontaktieren, ggf. sogar „Auffrischkurse“ anzubieten, um die Umsetzungsquote weiter zu erhöhen.

Mit dem Verlauf der durchgeführten Veranstaltungen ist die ganz überwiegende Mehrzahl der Befragten sehr zufrieden. Dabei zeigt sich, dass die Moderatoren im Berufsalltag durch die Routine mehr Sicherheit bei der Durchführung der Veranstaltungen erwerben. Auch die erlernten Methoden werden gerne und erfolgreich eingesetzt, und selbst die in der Vergangenheit häufig kritisierte Zusammenarbeit mit den Fahrlehrern hat die Mehrheit der Befragten (83 %) als positiv beschrieben. Dennoch zeigen Detailanalysen, dass insbesondere in dem Programm „EVA“ noch Optimierungsmöglichkeiten zu finden sind.

Die Gründe derjenigen, die selten oder nicht als Moderatoren aktiv wurden, sind eher organisatori-

scher als inhaltlicher Art. Zeitmangel und die hohe Belastung durch andere Aufgaben wurden häufig angegeben. Darüber hinaus wären viele Moderatoren durchaus bereit gewesen, Veranstaltungen durchzuführen, wenn sie angefordert worden wären. Hier wird deutlich, dass Abstimmungsprobleme zwischen Moderatoren und Organisatoren bestehen. Auch Aussagen, die das Verfahren als zu kompliziert bzw. als zu aufwändig beschreiben, legen nahe, Organisation und Struktur der Angebote im Hinblick auf diese Aussagen zu prüfen.

Anhand der Befragungen konnte zudem nachgewiesen werden, dass unabhängig von den Programmen der fächerübergreifenden Fragestellung der Verkehrserziehung von den Moderatoren eine deutlich höhere Bedeutung beigemessen wird als bei Lehrern sonst üblich (45 % Verkehrserziehung ist „sehr wichtig“). Werden diese Angaben, mit den von WEISHAUPT (2004) erhobenen Daten verglichen, zeigt sich der Unterschied zu nicht ausgebildeten Lehrern. Diese messen der Verkehrserziehung eine wesentlich geringere Bedeutung bei (nur 18 % nutzten bei einer ähnlichen Frage die Kategorie „Verkehrserziehung ist ... sehr wichtig“). Weiterhin wurde aufgezeigt, dass diejenigen, die verkehrserzieherische Inhalte aufgreifen, die entsprechenden Inhalte regelmäßig und häufig in den schulischen Unterricht einbringen.

Die Programme „EVA“, „sicherfahren“, „RiSk“ und „XpertTalks“ sind jedoch nicht nur im Hinblick auf Fragen der Verkehrssicherheit von Bedeutung, vielmehr wird in diesen Programmen eine allgemeine Methodenkompetenz vermittelt. So übertrugen die ausgebildeten Moderatoren die Methoden sehr häufig auch auf Themenfelder wie Gewalt, Alkohol und Drogen, Sozialverhalten, Kriminalität und vieles mehr. Insofern sind die Veranstaltungen nicht nur als Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verstehen, sondern tragen allgemein zur Verbesserung der Methodenkompetenz von Lehrern und Polizeibeamten sowie zur grundlegenden Handlungs- und Risikokompetenzförderung Jugendlicher und Heranwachsender bei.

Nach Aussagen von HOPPE/TEKAAT (Planungsgesellschaft Verkehr Köln) finden in unregelmäßigen Abständen weitere Moderatoren-Ausbildungen in den genannten Programmen statt. Einer dauerhaften Etablierung stehen jedoch nach wie vor präventionsfeld-spezifische Ansätze entgegen, die sich aus den unterschiedlichen Anlässen legitimieren. Die hier referierten Untersuchungsergebnisse

lassen darauf schließen, dass eine ressortübergreifende Methodenausbildung verschiedener Präventionsakteure sehr gut geeignet ist, sie zu einer zielgruppenadäquaten Kompetenzförderung junger Menschen zu motivieren. Das käme nicht nur der Verkehrssicherheit zugute.

## Literatur

- HOPPE, R. & TEKAAT, A. (2005): Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 165, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- HOPPE, R. (2006): Redet mit ihnen – Plädoyer für die personalkommunikative Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrern und Mitfahrern, Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 2/06, S. 4-9, 27-28
- HÜBNER, P. (2002): „EVA“ – Ernst nehmende Verkehrssicherheitsarbeit. In: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 143, S. 54- 56, Bremerhaven, Wirtschaftsverlag NW
- NEUMANN-OPITZ, N. (2006): „EVA“, „RiSk“, „XpertTalks“, „sicherfahren“ – Wie kommen diese Kurse bei Lehrern an? Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 4/06, S. 28-35
- SCHULZE, H. (1999): Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer; Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 103, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- WEISHAUPT, H., BERGER, M., SAUL, B., SCHIMUNEK, F.-P., GRIMM, K., PLESSMANN, S. & ZÜGENRÜCKER, I. (2004): Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 157. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

## Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt  
für Straßenwesen

## Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

**2004**

- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters  
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t  
Assing € 14,00
- M 157: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe  
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr  
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50
- M 159: Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht  
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung – Erfahrungen und Perspektiven  
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: Sicher fahren in Europa – 5. Symposium € 19,00
- M 162: Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme  
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland  
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: Kinder im Straßenverkehr  
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

**2005**

- M 165: Förderung der Verkehrssicherheit durch differenzierte Ansprache junger Fahrerinnen und Fahrer  
Hoppe, Tekaath, Woltring € 18,50
- M 166: Förderung des Helmtragens Rad fahrender Kinder und Jugendlicher – Analyse der Einflussfaktoren der Fahrradhelmnutzung und ihrer altersbezogenen Veränderung  
Schreckenberger, Schlittmeier, Ziesenis € 16,00
- M 167: Fahrausbildung für Behinderte  
Zawatzky, Dorsch, Langfeldt, Lempp, Mischau € 19,00
- M 168: Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung – Ein Reformvorschlag für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung  
Bönninger, Sturzbecher € 22,00
- M 169: Risikoanalyse von Massunfällen bei Nebel  
Debus, Heller, Wille, Dütschke, Normann, Placke, Wallentowitz, Neunzig, Benmimoun € 17,00
- M 170: Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen  
Stiensmeier-Pelster € 15,00
- M 171: Kongressbericht 2005 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. – 33. Jahrestagung € 29,50
- M 172: Das Unfallgeschehen bei Nacht  
Lerner, Albrecht, Evers € 17,50

- M 173: Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ € 15,00
- M 174: Verhaltensbezogene Ursachen schwerer Lkw-Unfälle  
Evers, Auerbach € 13,50

**2006**

- M 175: Untersuchungen zur Entdeckung der Drogenfahrt in Deutschland  
Iwersen-Bergmann, Kauert € 18,50
- M 176: Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland  
Funk, Faßmann, Zimmermann, unter Mitarbeit von Wasilewski, Eilenberger € 15,00
- M 177: Mobile Verkehrserziehung junger Fahranfänger  
Krampe, Großmann € 15,50
- M 178: Fehlerhafte Nutzung von Kinderschutzsystemen in Pkw  
Fastenmeier, Lehnig € 15,00
- M 179: Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention  
Kleinert, Hartmann-Tews, Combrink, Allmer, Jüngling, Lobinger € 17,50
- M 180: Wirksamkeit des Ausbildungspraktikums für Fahrlehreranfänger  
Friedrich, Brünken, Debus, Leutner, Müller € 17,00
- M 181: Rennspiele am Computer: Implikationen für die Verkehrssicherheitsarbeit – Zum Einfluss von Computerspielen mit Fahrzeugbezug auf das Fahrverhalten junger Fahrer  
Vorderer, Klimmt € 23,00
- M 182: Cannabis und Verkehrssicherheit – Mangelnde Fahreignung nach Cannabiskonsum: Leistungsdefizite, psychologische Indikatoren und analytischer Nachweis  
Müller, Topic, Huston, Strohbeck-Kühner, Lutz, Skopp, Aderjan € 23,50
- M 183: Hindernisse für grenzüberschreitende Rettungseinsätze  
Pohl-Meuthen, Schäfer, Gerigk, Moecke, Schlechtriemen € 17,50

**2007**

- M 184: Verkehrssicherheitsbotschaften für Senioren – Nutzung der Kommunikationspotenziale im allgemeinmedizinischen Behandlungsalltag  
Kocherscheid, Rietz, Poppelreuter, Riest, Müller, Rudinger, Engin € 18,50
- M 185: 1<sup>st</sup> FERSI Scientific Road Safety Research-Conference  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden € 24,00
- M 186: Assessment of Road Safety Measures  
Erstellt im Rahmen des EU-Projektes ROSEBUD (Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making) € 16,00
- M 187: Fahrerlaubnisbesitz in Deutschland  
Kalinowska, Kloas, Kuhfeld € 15,50
- M 188: Leistungen des Rettungsdienstes 2004/05 – Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2004 und 2005  
Schmiedel, Behrendt € 15,50

**2008**

- M 189: Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer – Handbuch für Ärzte  
Henning € 15,00

M 190: Potenziale zur Verringerung des Unfallgeschehens an Haltestellen des ÖPNV/ÖPSV  
Baier, Benthaus, Klemms, Schäfer, Maier, Enke, Schüller € 16,00

M 191: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" – Referate des Symposiums vom 13. Oktober 2006 in Baden-Baden  
Dieser Bericht liegt nur in digitaler Form vor und kann kostenpflichtig unter [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de) heruntergeladen werden. € 24,00

M 192: Kinderunfallatlas  
Neumann-Opitz, Bartz, Leipzig € 14,50

M 193: Alterstypisches Verkehrsrisiko  
Schade, Heinzmann € 14,50

M 194: Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe  
Debus, Leutner, Brünken, Skottke, Biermann € 14,50

M 195: Kongressbericht 2007 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM e.V.) – zugleich 50-jähriges Jubiläum der Fachgesellschaft DGVM – 34. Jahrestag € 28,00

M 196: Psychologische Rehabilitations- und Therapiemaßnahmen für verkehrsauffällige Kraftfahrer  
Follmann, Heinrich, Corvo, Mühlensiep, Zimmermann, Klipp, Bornewasser, Glitsch, Dünkel € 18,50

M 197: Aus- und Weiterbildung von Lkw- und Busfahrern zur Verbesserung der Verkehrssicherheit  
Frühauf, Roth, Schyulla € 15,50

M 198: Fahreignung neurologischer Patienten – Untersuchung am Beispiel der hepatischen Enzephalopathie  
Knoche € 15,00

## 2009

M 199: Maßnahmen zur Verbesserung der visuellen Orientierungsleistung bei Fahranfängern  
Müsseler, Debus, Huestegge, Anders, Skottke € 13,50

M 200: Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland  
Lefering € 13,50

M 201: Bedeutung der Fahrpraxis für den Kompetenzerwerb beim Fahrenlernen  
Grattenthaler, Krüger, Schoch € 20,00

M 202: Computergestützte Medien und Fahrsimulatoren in Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrerlaubnisprüfung  
Weiß, Bannert, Petzoldt, Krens € 16,00

M 203: Testverfahren zur psychometrischen Leistungsprüfung der Fahreignung  
Poschadel, Falkenstein, Pappachan, Poll, Willmes von Hinckeldey € 16,50

M 204: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern  
Evers € 21,00

M 205: Das Verkehrsquiz – Evaluationsinstrumente zur Erreichung von Standards in der Verkehrs-/Mobilitätserziehung der Sekundarstufe  
Heidemann, Hufgard, Sindern, Riek, Rudinger € 16,50

## 2010

M 206: Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher  
Holte € 18,50

M 207: ADAC/BAST-Symposium "Sicher fahren in Europa" nur als CD erhältlich € 24,00

M 208: Volkswirtschaftliche Kosten durch Straßenverkehrsunfälle in Deutschland  
Baum, Kranz, Westerkamp € 18,00

M 209: Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik  
Heinrich, Pöppel-Decker, Schönebeck, Ulitzsch € 17,50

M 210: Entwicklung und Evaluation eines Screening-Tests zur Erfassung der Fahrkompetenz älterer Kraftfahrer (SCREEMO)  
Engin, Kocherscheid, Feldmann, Rudinger € 20,50

M 211: Alkoholverbot für Fahranfänger  
Holte, Assing, Pöppel-Decker, Schönebeck € 14,50

M 212: Verhaltensanweisungen bei Notsituationen in Straßentunneln  
Färber, Färber € 19,00

M 213: Begleitetes Fahren ab 17 Jahre – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs  
Funk, Grüninger, Dittrich, Goßler, Hornung, Kreßner, Libal, Limberger, Riedel, Schaller, Schilling, Svetlova € 33,00

## 2011

M 214: Evaluation der Freiwilligen Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF) – Wirksamkeitsuntersuchung  
Sindern, Rudinger € 15,50

M 215: Praktische Fahrerlaubnisprüfung – Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten – Methodische Grundlagen und Möglichkeiten der Weiterentwicklung  
Sturzbecher, Bönninger, Rüdell et al. € 23,50

M 216: Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag – Am Beispiel der Moderatorienkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk"  
Neumann-Opitz, Bartz € 14,50

---

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW  
Verlag für neue Wissenschaft GmbH  
Postfach 10 11 10  
D-27511 Bremerhaven  
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0  
Telefax: (04 71) 9 45 44 77  
Email: [vertrieb@nw-verlag.de](mailto:vertrieb@nw-verlag.de)  
Internet: [www.nw-verlag.de](http://www.nw-verlag.de)

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.