



Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

**Überblick über Maßnahmen
und strukturelle Bedingungen
der aktuell in den Ländern
durchgeführten
Präventionsmaßnahmen
zur Verkehrssicherheit
in Bildungseinrichtungen.
Schlussbericht DGUV FP 448**

**Dr. Walter Funk
Tamara Herl
Clemens Kraetsch
Barbara Rögele
Sarah Maier
Bernhard Schrauth**

**ISSN 1616-6884 (Print)
ISSN 1618-6540 (Internet)**

Zitierweise:

Funk, Walter; Herl, Tamara; Kraetsch, Clemens; Rögele, Barbara; Maier, Sarah; Schrauth, Bernhard (2022):
Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen. Schlussbericht DGUV FP 448. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie Heft 2 / 2022. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

Projektassistenz:

Fabian Beug, Maximilian Dehner, Veronika Deyerl, Emilie Dobrovolski, Jannis Fischer, Sebastian Halbgewachs, Hannah Jung, Sandra Panowitz, Anna Sappl, Helen Sarri, Paula Schiller, Dario Schnabel, Theresa Schulte

Redaktion: Diplom-Sozialwirtin (Univ.) Birgit Kurz Marienstraße 2 90402 Nürnberg

© **Jeder Nachdruck, jede Vervielfältigung (gleich welcher Art)
und jede Abschrift – auch auszugsweise – bedürfen
der ausdrücklichen Genehmigung des
Instituts für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
Marienstraße 2 90402 Nürnberg
Telefon 0911 – 23 565 0, Fax 0911 – 23 565 50
<http://www.ifes.uni-erlangen.de>
E-Mail: info@ifes.uni-erlangen.de**

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	5
Abstract	6
1 Problemstellung	7
2 Forschungszweck / -ziel	7
3 Methodik	8
4 Ergebnisse des Gesamtvorhabens	10
4.1 Identifizierung von Risikogruppen verunglückter Schülerinnen und Schüler sowie von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung (AP 1)	11
4.1.1 Identifizierung von Risikogruppen verunglückter Schülerinnen und Schüler	11
4.1.1.1 Ergebnisse der Literaturrecherche	11
4.1.1.2 Ergebnisse der Analyse von Mobilitäts- und Unfalldaten	13
4.1.2 Identifizierung von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung	25
4.2 Recherche und Erarbeitung eines systematischen Überblicks über Präventionsmaßnahmen und -strategien der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen (AP 2)	27
4.2.1 Recherche von Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen	28
4.2.2 Interviews mit Expertinnen und Experten	38
4.2.3 Auswertung der Experteninterviews: Hemmende und förderliche strukturelle Bedingungen für die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen	41
4.2.3.1 Zeitliche Ressourcen	41
4.2.3.2 Stellenwert von MoVe in den Lehrplänen und an Schulen	44
4.2.3.3 Finanzielle Ressourcen / Zusammenarbeit mit externen Partnern	48
4.2.3.4 Schlussfolgerungen aus den Experteninterviews zu den strukturellen Bedingungen	49
4.3 Entwicklung eines Katalogs von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit in Bildungseinrichtungen (AP 3)	50
4.3.1 Methodisches Vorgehen im AP 3	50
4.3.1.1 Definitionen von Qualität	50
4.3.1.2 Vorgehen bei der Entwicklung des Kriterienkatalogs zur Bewertung der Qualität von MoVe-Maßnahmen	52
4.3.1.3 Interviews mit Expertinnen und Experten zu Qualitätskriterien	53

4.3.2	Katalog von Qualitätskriterien	56
4.3.2.1	Muss-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit	57
4.3.2.2	Soll-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit	61
4.3.2.3	Bewertungsverfahren und Bewertungsskala	65
4.4	Überblick über gute Präventionsmaßnahmen und strukturelle Bedingungen (AP 4)	66
4.4.1	Methodisches Vorgehen bei der Bewertung der Qualität von konkreten MoVe-Maßnahmen	66
4.4.2	Darlegung der Bewertung anhand von drei ausgewählten MoVe-Maßnahmen	68
4.4.2.1	Qualitätsbewertung „Mobil mit dem Rad“	69
4.4.2.2	Qualitätsbewertung „Jung+Sicher+Startklar“	73
4.4.2.3	Qualitätsbewertung „KlimaConsult“	77
5	Auflistung der für das Vorhaben relevanten Veröffentlichungen, Schutzrechtsanmeldungen und erteilten Schutzrechte von nicht am Vorhaben beteiligten Forschungsstellen	81
6	Bewertung der Ergebnisse hinsichtlich des Forschungszwecks / -ziels, Schlussfolgerungen	83
7	Aktueller Umsetzungs- und Verwertungsplan	87
	Literatur	88
	Anhang 1: Liste der durchsuchten Websites mit MoVe-Materialienangeboten	93
	Anhang 2: Variablen der Maßnahmendokumentation	99
	Anhang 3: Bewertungsleitfaden: Operationalisierung der Qualitätsdimensionen und Qualitätskriterien	117
	Anhang 4: Ausgefüllte Bewertungs-Formblätter zu den Muss- und Soll-Kriterien für 20 exemplarisch bewertete MoVe-Maßnahmen	131

Kurzfassung

Die Arbeiten im FP 448 waren in vier Arbeitspaketen (APs) organisiert, mit jeweils den folgenden Zielen, Methoden und Ergebnissen:

- AP 1: Zur Identifizierung von Risikogruppen im Straßenverkehr verunglückter Schülerinnen und Schüler (SuS) wurde eine Literaturrecherche durchgeführt und Mobilitäts- und Unfalldaten analysiert. Dabei wurden zu Fuß gehende Kinder im Primarstufenalter, Fahrrad fahrende Sekundarstufenschülerinnen und -schüler sowie Jugendliche bzw. junge Erwachsene mit motorisierten Verkehrsmitteln als Risikogruppen identifiziert.
- AP 1: Die Literatur zur Verkehrserziehung in der Primarstufe thematisiert überwiegend Sicherheitsaspekte, auch unter Einschluss der Gesundheit der SuS. Für die Sekundarstufe lassen sich nur wenige Quellen finden. In den Lehrplänen der Primarstufe wurden vor allem Bezüge zur Sicherheitserziehung gefunden (Schulwegsicherheit als Zufußgehende, Radfahrausbildung). Für die Sekundarstufe wird verstärkt eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität, inkl. der Einbeziehung von Umwelt- und Klimaaspekten, angestrebt.
- AP 2: Zur Erarbeitung eines systematischen Überblicks über die aktuelle schulische Präventionsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit wurden zum einen mehrere hundert Mobilitäts- und Verkehrserziehungs- (MoVe-) Maßnahmen zusammengetragen, gesichtet und grob ausgewertet. Zum anderen wurde in 68 Leitfadeninterviews mit Expertinnen und Experten der schulischen Präventionsarbeit eine große Bandbreite an Themen, unter anderem Hemmnisse bei der Maßnahmenumsetzung sowie förderliche Strukturen, eruiert.
- AP 3: Mittels Literaturanalysen, der geführten Experteninterviews und der Sichtung bestehender Kriterienkataloge wurde ein Katalog von 20 Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen entwickelt.
- AP 4: Durch die Anwendung des in AP 3 erarbeiteten Katalogs an Qualitätskriterien auf 20 im AP 2 dokumentierte MoVe-Maßnahmen wurde das Potenzial des Kriterienkatalogs zur Qualitätsbewertung von schulischen Präventionsmaßnahmen aufgezeigt.

Die Befunde des FP 448 können von den Unfallversicherungsträgern in vielfältiger Weise praktisch umgesetzt werden:

- Qualitätsgesicherte MoVe-Maßnahmen oder -Materialien der Unfallversicherungsträger können verstärkt zum Einsatz in Bildungseinrichtungen beworben werden.
- Die Qualitätskriterien können in Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen der Unfallversicherungsträger einfließen.
- Das Beratungshandeln der Unfallversicherungsträger hinsichtlich schulischer Präventionsmaßnahmen kann auf die Befunde des Forschungsvorhabens hin ausgerichtet werden.
- Die Übertragbarkeit bzw. Adaptierbarkeit des vorgelegten Kriterienkatalogs auf andere Präventionsfelder, in denen die Unfallversicherungsträger aktiv sind, kann geprüft werden.
- Die politische Verbandsarbeit kann auf die Stärkung förderlicher struktureller Rahmenbedingungen der Wegeunfallprävention im Bildungsbereich ausgerichtet werden.

Abstract

The work in FP 448 was organized in four work packages (WPs), each with the following objectives, methods and results:

- WP 1: A literature review was conducted and mobility and accident data were analysed to identify risk groups of pupils involved in road traffic accidents. In this context, children of primary school age as pedestrians, secondary school students as cyclists, and adolescents and young adults using motorized vehicles were identified as risk groups.
- WP 1: The literature on traffic education at the primary school level mainly deals with safety aspects, including the health of the pupils. Only a few sources can be found for the secondary school level. In the curricula of the primary school level, mainly references to safety education were found (safety on the way to school as pedestrians, bicycle training). For the secondary school level, a holistic view of mobility, including the inclusion of environmental and climate aspects, is increasingly sought.
- WP 2: In order to develop a systematic overview of the current prevention work in schools on the topic of road safety, several hundred mobility and road safety education (MoVe) measures were compiled, reviewed and roughly evaluated. Secondly, a wide range of topics, including obstacles to the implementation of measures and supportive structures, were identified in 68 guideline interviews with experts in school-based prevention work.
- WP 3: A catalogue of 20 quality criteria for the evaluation of prevention measures and structural conditions in the field of road safety in educational institutions was developed by means of literature analyses, expert interviews and a review of existing criteria catalogues.
- WP 4: By applying the catalogue of quality criteria developed in WP 3 to 20 MoVe measures documented in WP 2, the potential of the criteria catalogue for the quality assessment of school-based prevention measures was demonstrated.

The findings of FP 448 can be implemented by the accident insurance institutions and German Social Accident Insurance (DGUV) in a variety of practical ways:

- Quality-assured traffic safety measures or materials from the German accident insurance institutions can be promoted more intensively for use in educational institutions.
- The quality criteria can be incorporated into the accident insurance institutions' training and qualification measures.
- The accident insurance institutions' consultancy activities with regard to preventive measures in schools can be aligned with the findings of the research project.
- The transferability or adaptability of the presented catalogue of criteria to other prevention fields in which accident insurance institutions are active can be examined.
- The political work of German accident insurance institutions can be directed towards strengthening the structural conditions conducive to the prevention of commuting accidents in the field of education.

1 Problemstellung

Die Verkehrsunfallprävention für Kinder ist eine Erfolgsgeschichte: Seit Jahrzehnten sinken im Trend die absoluten und relativen Zahlen der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Kinder (vgl. DESTATIS 2021a: 35ff). Die Verkehrserziehung hat daran – neben vielen anderen Einflussfaktoren, wie Fahrzeugsicherheit oder Notfallmedizin – einen maßgeblichen Anteil. Trotzdem verunglückte im Jahr 2020 durchschnittlich alle 23 Minuten ein Kind im Straßenverkehr, insgesamt knapp 22.500 Kinder (vgl. DESTATIS 2021a: 4).

Auch unter Jugendlichen und jungen Erwachsenen zeigt sich eine im Zeitverlauf abnehmende Zahl von im Straßenverkehr Verunglückten. Allerdings verweist die Anzahl von 15.960 verunglückten 15- bis 17-Jährigen (vgl. DESTATIS 2021b: 4) und 50.210 verunglückten 18- bis 24-Jährigen im Jahr 2020 (vgl. DESTATIS 2021c: 5) auf deren nach wie vor besonders hohes Unfallrisiko im Straßenverkehr.

Auch die einschlägigen Daten der gesetzlichen Unfallversicherung geben keine Entwarnung: Sie dokumentieren knapp 71.764 Schulwegunfälle im Jahr 2020, wobei es sich bei über 40.000 um Straßenverkehrsunfälle handelte (vgl. DGUV 2021: 5). Dieser Zustand kann eine Gesellschaft, die sich im Straßenverkehr der Vision Zero verschrieben hat (vgl. DVR 2012; DGUV Ohne Jahr), nicht untätig bleiben lassen.

Die Schüler-Unfallversicherung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) umfasst Versicherte in Kindertageseinrichtungen / Kindertagespflege, allgemein- und berufsbildenden Schulen und Hochschulen. Ihre Wegeunfälle sind Arbeitsunfällen versicherungstechnisch gleichgestellt. Das hier berichtete Forschungsprojekt konzentrierte sich – vor dem skizzierten Hintergrund der Unfallverwicklung von Kindern im Straßenverkehr – auf das Straßenverkehrsunfallgeschehen von Schülerinnen und Schülern, von der Grundschule, über die Sekundarstufe bis einschließlich der Berufsschule. Diese Zielgruppe umfasst einen Altersrange von etwa sechs bis etwa 25 Jahren mit entsprechend unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen, Charakteristika ihrer Verkehrsunfallbeteiligungen und Ansprachemöglichkeiten im Rahmen der Verkehrssicherheitskommunikation.

2 Forschungszweck / -ziel

Aufgrund der im vorangehenden Kapitel kurz skizzierten Unfallproblematik von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr, der dabei festzustellenden Relevanz von Wegeunfällen insbesondere für Kinder und Jugendliche in allgemein- und berufsbildenden Schulen, der versicherungsrechtlichen Zuständigkeit der DGUV für Wegeunfälle im Schulsektor und dem bereits bestehenden Präventionsengagement der DGUV hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Bildungsbereich beantragte das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) bei der DGUV das Forschungsvorhaben, über das hier abschließend berichtet wird (DGUV-FP 448). Mit ihm sollten im Rahmen von vier Arbeitspaketen (APs) die folgenden Ziele erreicht werden:

- AP 1: Die Identifizierung von Risikogruppen im Straßenverkehr verunglückter Schülerinnen und Schüler (SuS) sowie von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung (Meilenstein 1, vgl. Abschnitt 4.1).

- AP 2: Die Erstellung eines systematischen Überblicks über die aktuelle schulische Präventionsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit. Dabei sollten Präventionsmaßnahmen und -strategien der Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen identifiziert und mittels eines im Projektverlauf zu entwickelnden Formulars hinsichtlich einer Vielzahl von Kriterien katalogisiert und dokumentiert werden. Ausdrücklich sollten dabei die strukturellen Bedingungen auf der Ebene der Bildungsadministration und -organisation berücksichtigt werden (Meilenstein 2, vgl. Abschnitt 4.2). Im Zuge der Projektbearbeitung ergaben sich in diesem Zusammenhang auch Hinweise zur Identifikation von Defiziten, Lücken oder Hemmnissen bei der Maßnahmenumsetzung einerseits sowie einschlägiger förderlicher Faktoren und Strukturen andererseits.
- AP 3: Die Entwicklung eines Kataloges von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und zielführenden strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit in Bildungseinrichtungen (Meilenstein 3, vgl. Abschnitt 4.3).
- AP 4: Die Evaluation im AP 2 zusammengetragener Maßnahmen / struktureller Bedingungen durch die beispielhafte Anwendung des als Meilenstein 3 erarbeiteten Kriterienkatalogs auf ausgewählte Mobilitäts- und Verkehrserziehungs- (MoVe-) Maßnahmen (Meilenstein 4, vgl. Abschnitt 4.4).

Die DGUV förderte das FP 448 für den Zeitraum April 2020 bis Juni 2022 (27 Monate). In seiner Gesamtheit soll das hier berichtete Forschungsprojekt einen Beitrag zur Optimierung der Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in schulischen Bildungseinrichtungen leisten.

3 Methodik

AP 1: Identifizierung von Risikogruppen verunglückter Schülerinnen und Schüler sowie von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung

Für die Bearbeitung dieses APs wurde ein Mix unterschiedlicher Methoden verwendet:

- Zur Identifizierung von einschlägigen Risikogruppen von SuS wurde eine Recherche in diesbezüglichen deutschsprachigen Literaturdatenbanken (z. B. ERIC, FIS Bildung etc.) und die Auswertung verfügbarer Statistiken zur Mobilität von SuS (Mobilität in Deutschland, MiD) und zu ihren Verkehrsunfällen (Statistisches Bundesamt (DESTATIS)) und Wegeunfallmeldungen (DGUV) durchgeführt.
- Zur Identifizierung von Schwerpunktthemen für die schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung erfolgte neben einer Literaturrecherche auch eine systematische Analyse von Lehrplaninhalten. Außerdem wurden die Bildungsserver des Bundes und der Länder durchforstet, und es wurden die Internetseiten der Unfallkassen gesichtet.

Es wurden also unterschiedliche methodische Zugänge verwendet, um anhand der hierdurch jeweils zu erschließenden Informationen ein aussagekräftiges Gesamtbild zu erhalten. Dieser erste Meilenstein war nach sechs Monaten Projektlaufzeit erreicht.

AP 2: Recherche und Erarbeitung eines systematischen Überblicks über Präventionsmaßnahmen und -strategien der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen

Zur Analyse aktueller Präventionsmaßnahmen in der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit und zur Eruierung struktureller Bedingungen einer wirksamen Wegeunfallprävention wurden in diesem AP die folgenden Arbeitsschritte unternommen:

- Es wurde eine systematische Internetrecherche von Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen durchgeführt. Zur Dokumentation der gefundenen Maßnahmen in einer neu zu erstellenden Datenbank wurde ein Analyseraster zur systematischen und vergleichbaren Erfassung der Präventionsmaßnahmen entworfen.
- Es wurden 68 Experteninterviews mit Akteuren der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit geführt. Hierzu wurden zielgruppenspezifische Interviewleitfäden entwickelt. Die Interviews wurden zusammenfassend transkribiert und anschließend software-gestützt ausgewertet. Sie erwiesen sich als zielführend für die Identifikation von Hemmnissen sowie förderlichen Faktoren und Strukturen bei der Maßnahmenumsetzung.¹

Aufgrund der umfangreichen Such- und Dokumentationsarbeiten der im schulischen Bereich angebotenen MoVe-Materialien sowie des großen Aufwandes zur Anbahnung, Durchführung und Transkription der Interviews mit den Expertinnen und Experten – insbesondere auch hinsichtlich der hemmenden oder förderlichen Faktoren und Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen – waren zur Erreichung des zweiten Meilensteins zwölf statt – wie geplant – lediglich neun Monate nötig. Der zweite Meilenstein wurde deshalb erst nach 18 Monaten Projektlaufzeit erreicht.

AP 3: Entwicklung eines Katalogs von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen

Die Arbeiten zur Entwicklung eines Kriterienkatalogs zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit in Bildungseinrichtungen umfassten

- die Auswertung vorliegender Kriterienkataloge aus den Bereichen betriebliche Mobilität, Schulwegsicherheit oder Kindersicherheit und die Prüfung ihrer Übertragbarkeit auf Präventionsmaßnahmen im Kontext der Schule,
- eine explorierende Internetrecherche zu Qualitätskriterien von Präventionsmaßnahmen und
- die Durchführung weiterer Interviews mit Expertinnen und Experten der Qualitätsentwicklung.

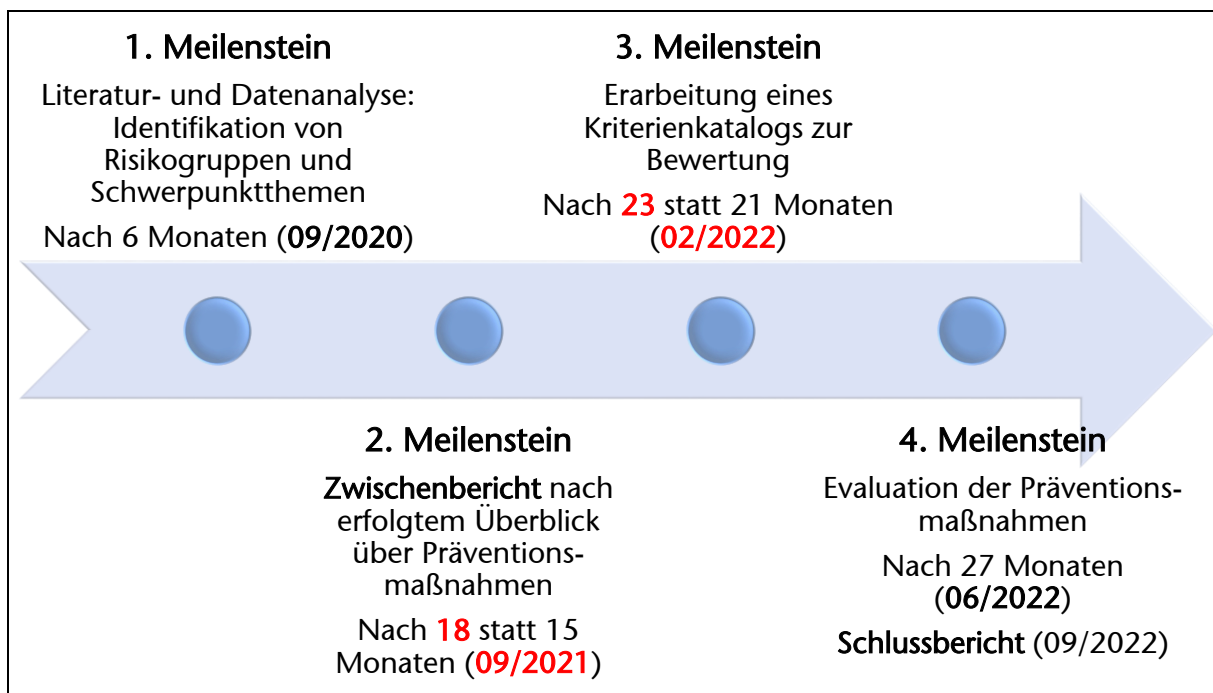
Statt der im Förderantrag vorgesehenen sechs Monate Bearbeitungszeit wurden die Projektarbeiten zur Erreichung des dritten Meilensteins in fünf Monaten durchgeführt.

¹ Im Zuge der Projektbearbeitung zeigte sich, dass die laut Vorhabensbeschreibung erst für das AP 4 vorgesehene Identifikation hemmender und förderlicher Determinanten und Strukturen für die Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen im Kontext der Arbeiten zum AP 2, insbesondere im Zuge der Experteninterviews, deutlich zielführender zu bearbeiten war. Deshalb wurden die entsprechenden Arbeiten in AP 2 gebündelt.

AP 4: Überblick über gute Präventionsmaßnahmen und strukturelle Bedingungen

Die Arbeiten in diesem AP führten die Ergebnisse der vorangegangenen APs zusammen und umfassten im Kern die Bewertung ausgewählter Verkehrssicherheitsmaßnahmen und deren strukturellen Bedingungen (aus AP 2) anhand des erarbeiteten Kriterienkatalogs (aus AP 3).

Statt der im Förderantrag vorgesehenen sechs Monate Bearbeitungszeit wurden die Projektarbeiten zur Erreichung des vierten Meilensteins in vier Monaten durchgeführt. Durch die straffere Projektbearbeitung in den APs 3 und 4 konnten die Projektbearbeitungszeit und die Gesamtförderdauer durch die DGUV deckungsgleich gehalten werden. Grafik 3-1 veranschaulicht den Projektverlauf.



Grafik 3-1: Projektverlauf im DGUV-FP 448

4 Ergebnisse des Gesamtvorhabens

Nachfolgend werden die Ergebnisse der Projektarbeiten ausführlich vorgestellt. Publikationen von Projektergebnissen liegen derzeit noch nicht vor, sind jedoch in der konkreten Vorbereitung bzw. Planung (vgl. Kapitel 7).

4.1 Identifizierung von Risikogruppen verunglückter Schülerinnen und Schüler sowie von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung (AP 1)

4.1.1 Identifizierung von Risikogruppen verunglückter Schülerinnen und Schüler

4.1.1.1 Ergebnisse der Literaturrecherche

Zur Identifizierung von Risikogruppen verunglückter SuS wurde eine Literaturrecherche im Fachportal Pädagogik und auf dem Deutschen Bildungsserver durchgeführt. Dadurch wurden zum einen Datenbanken zu Fachliteratur durchsucht und zum anderen solche zu Online-Materialien und Lehr- / Lernmedien. Die Datenbankrecherche erfolgte mittels des Suchterms „(VERKEHR oder VERKEHRSERZIEHUNG oder VERKEHRSSICHERHEIT oder MOBILITÄT oder MOBILITÄTSEZIEHUNG oder MOBILITÄTSBILDUNG) und SCHULE“. Bezüglich der Aktualität wurden lediglich Treffer ab dem Jahr 2000 berücksichtigt. Insgesamt belief sich die Trefferanzahl auf 1.222. Anhand der Titel und Kurzbeschreibungen / Abstracts wurden die Treffer anschließend gesichtet und hinsichtlich der Relevanz für das AP 1 beurteilt. Auf diese Weise wurden etwa 60 Publikationen als relevant eingestuft und beschafft. Ergänzend dazu wurden Publikationen aus dem Fundus des IfeS berücksichtigt.

Da in der (recherchierten) Literatur zur Primarstufe meist Daten der amtlichen Verkehrsunfallstatistik rezipiert werden, gibt es hinsichtlich der Befunde des AP 1 aus der Literatur und den amtlichen Unfalldaten viele Überlappungen. Mit welchem Verkehrsmittel Kinder und Jugendliche verunglücken, variiert stark mit ihrem Alter. Dabei ist das Alter natürlich nur eine, mit einer hohen Unsicherheit behaftete, Proxy-Variable für die entwicklungspsychologisch in einem bestimmten Alter zu erwartenden Kompetenzen bzw. für die Einbindung der Kinder in altersspezifische institutionalisierte Betreuungs- bzw. Bildungs- und Erziehungseinrichtungen (Kita und Schule) (vgl. SCHMIDT & FUNK 2021; KRÖLING et al. 2021; SCHLAG et al. 2018, 2021). Entwicklungspsychologisch lässt sich zeigen, dass Kinder im Grundschulalter dazu neigen, sich schneller ablenken zu lassen, sich selbst zu überschätzen und erhöhte Risiken einzugehen.

Neben diesen individuellen Charakteristika spielen bei der Verkehrsteilnahme und dem Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, bei Kindern und Jugendlichen auch die Umweltbedingungen eine Rolle. Die Möglichkeiten für Kinder, die für die Verkehrsteilnahme relevanten Bewegungsabläufe zu trainieren, werden u. a. durch ein starkes Verkehrsaufkommen am Wohnort, infrastrukturelle und sozial-ökonomische Faktoren beeinträchtigt (vgl. LIMBOURG 2001: 4f). Negative Auswirkungen haben darüber hinaus die kindliche Freizeitgestaltung mit einem eingeschränkten Bewegungsspektrum und der Zunahme der digitalen Mediennutzung (vgl. HOLTE 2010: 21).

Eine über die Rezeption der amtlichen Unfallstatistik hinausgehende Analyse von Risikogruppen bietet HOLTE (2010) in einer Darstellung von Profilen von im Straßenverkehr verunglückten Kindern und Jugendlichen auf der Grundlage des Kinder- und Jugend-Gesundheitssurveys (KiGGS) des Robert Koch-Instituts aus den Jahren 2003 – 2006. Diese bevölkerungsrepräsentative Umfrage enthält Skalen zum Gesundheitszustand, sozialen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen zwischen 0 und 17 Jahren sowie deren familiäre

und ökonomische Situation. HOLTE (2010) differenziert letztlich vier Cluster, die sich in ihrem Gefährdungspotential unterscheiden:

- Die Gruppen der „Ausgeglichenen“, der „Gebremsten“ und der „Teenager“ fassen wenig bis mäßig gefährdete Kinder und Jugendliche zusammen.
- Die Mitglieder der am stärksten gefährdete Gruppe der „Ungezügelter“ sind im Durchschnitt 11,2 Jahre alt. Dieses Cluster besteht zu einem etwas höheren Anteil aus Jungen (54 %). Der Anteil der SuS an Hauptschulen ist in dieser Gruppe am größten (26,2 %), jener der SuS an Gymnasien mit 10,9 % am niedrigsten. Häufiger sind unter Kindern dieser Gruppe psychische Probleme und Verhaltensauffälligkeiten wie ADHS sowie chronische Erkrankungen und Schlafschwierigkeiten auszumachen, am häufigsten nimmt diese Gruppe auch Medikamente ein. Die Kinder und Jugendlichen verhalten sich öfter unsozial und rücksichtslos und viele von ihnen schauen häufig fern. Der Rauschmittelkonsum ist in diesem Cluster am höchsten. Seine Mitglieder kommen eher aus schwierigen familiären Verhältnissen und ihren Familien steht das niedrigste monatliche Haushaltseinkommen zur Verfügung. Ihre Verkehrsunfallbeteiligung ist zu Fuß, auf dem Fahrrad und mit Kinderfahrzeugen (1,6 %) sowie insgesamt bei der Verkehrsbeteiligung (2,0 %) am höchsten. Die Älteren (11- bis 17-jährige) fahren am häufigsten mit alkoholisierten Fahrern mit. Die Clustermitglieder tragen am seltensten von allen Gruppen beim Zweiradfahren einen Helm (vgl. HOLTE 2010: 40f).

Auch in der Literatur zu Risikogruppen verunglückter SuS im Sekundarstufenalter spielt die Beschreibung von Lebensstilen eine Rolle. Bereits früh identifiziert SCHULZE (1999) fünf Lebensstilgruppen von 18- bis 24-jährigen Fahrerlaubnisbesitzerinnen und -besitzern, die sich nach soziodemografischen Merkmalen, Persönlichkeitsmerkmalen, Alkohol- und Drogenkonsum sowie Verkehrsverhalten differenzieren lassen. Dabei gelten der sog. „kicksuchende Typ“ und der sog. „Action Typ“ als Risikogruppen im Straßenverkehr, die ca. 37 % aller Befragten ausmachen:

- Der „kicksuchende Typ“ lässt sich durch einen Männeranteil von 61 % beschreiben, weist eine hohe Affinität zur aktuellen Jugend- bzw. Subkultur auf, verfügt in dieser Zielgruppe über das höchste Bildungsniveau, weist eine geringe Fahrleistung auf und verfügt über den höchsten Alkohol- und Drogenkonsum sowie hohe Sensation Seeking-Werte.²
- Der „Action Typ“ verfügt mit 84 % über den höchsten Männeranteil und lässt sich durch die höchste Fahrleistung, viele außerhäusliche Aktivitäten und einen hohen Alkohol- und Drogenkonsum beschreiben. Darüber hinaus ist das Auto für ihn mit einem emotionalen Wert besetzt und die Angehörigen dieser Lebensstilgruppe neigen zur Selbstüberschätzung und einem starken Sensation Seeking.

Unter 16-Jährigen aus dem Raum Berlin ermittelt MIENERT (2002) drei Lebensstilgruppen, die sich in den Bereichen „Dominanz und Ausleben“, „Verkehrsbezogene Risikobereitschaft“ und „Akzeptanz von Ge- und Verboten / Einstellung zu Regeln des gesellschaftlichen Zusammenlebens“ unterscheiden. Zu den „potenziellen Risikofahrern“ zählen etwa 13 % der Befragten. Diese Gruppe beurteilt es als überdurchschnittlich wichtig, im Auto Dominanz

² Als Sensation Seeking wird das Streben nach vielfältigen, neuartigen, komplexen und intensiven Empfindungen und Erfahrungen verstanden sowie die Bereitschaft, dafür physische, soziale, rechtliche und finanzielle Risiken einzugehen (vgl. ZUCKERMAN 1994).

und Fahrspaß zu erleben. Sie bezeichnet sich selbst als zum Verkehrrisiko bereit und gibt an, bestimmte Verkehrsregeln nicht einhalten zu wollen.

Im Rahmen der sog. Renault-Studie werden von SINUS SOCIOVISION (2000) unter 16- bis 25-Jährigen insgesamt fünf Typen junger Fahrer unterschieden, die sich unter anderem in ihrem Freizeitverhalten, abweichendem Verhalten, Extramotiven des Fahrens und ihrer Aggressionsneigung unterscheiden. Das höchste Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr weisen dabei die sog. „Unsicheren“ und die sog. „Fun-Orientierten“ auf, die zusammen ca. 30 % der Befragten ausmachen:

- Die „Unsicheren“ lassen sich beschreiben durch eine Mischung aus Unsicherheit und Risiko bzw. Aggressivität, eine geringe Bildung sowie ein geringes Einkommen, Perspektivlosigkeit, ein ausgeprägtes „Loser“-Bewusstsein, eine starke materielle Orientierung und eine enge emotionale Bindung an das Automobil.
- Die „Fun-Orientierten“ weisen eine Mischung aus Selbstüberschätzung und Risikobereitschaft auf, verfügen über den höchsten Männeranteil, eine mittlere Bildung und ein höheres Einkommen. Zudem sind Angehörige dieser Gruppe konsum- und fun-orientiert und weisen einen egozentrierten Lebens- und Fahrstil auf.

Bei einer Untersuchung von Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer ermittelt HOLTE (2012) clusteranalytisch sechs verschiedene Lebensstilgruppen. Dazu werden Merkmale zur Soziodemografie, dem Lebensstil, der Persönlichkeit, dem sozialen Umfeld, der Verkehrssicherheit und zum Verkehrsbezug herangezogen. Aufgrund einer besonders hohen Unfallgefährdung lässt sich der sog. „autozentrierte Typ“ als Risikogruppe beschreiben, zu dem sich 10 % der 17- bis 24-Jährigen zuordnen lassen. Dieser Lebensstiltyp lässt sich beschreiben durch „... die mit Abstand positivste Einstellung zur Geschwindigkeit, die positivste Einstellung zu aggressiven Verhaltensweisen, die positivste Einstellung zum Fahren unter Alkoholeinfluss, das häufigste Fahren unter Alkohol-, Drogen- oder Medikamenteneinfluss und die am stärksten ausgeprägte Handlungskompetenzerwartung“ (HOLTE 2012: 176). Der Männeranteil in dieser Gruppe beträgt 93 %.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in der Literatur eine Vielzahl an verschiedenen Lebensstil-Typologien existiert, die sich zum Bild der „jungen Problemfahrer“ verdichten lassen. Die Hauptmerkmale dieser Risikogruppen sind (vgl. FUNK et al. 2012: 37f):

- hohe Sensation Seeking-Werte,
- häufiger Alkohol- und Drogenkonsum, der zudem verharmlost wird,
- der überwiegende Männeranteil sowie
- vermehrte Extramotive des Fahrens (z. B. Spannungssuche, Selbstdarstellung, Imponiergehabe, Dampfablassen).

4.1.1.2 Ergebnisse der Analyse von Mobilitäts- und Unfalldaten

Für die Identifikation von Risikogruppen verunglückter SuS wurde über eine Literaturanalyse hinaus vor allem auf die Sekundäranalyse einschlägiger Datensätze zurückgegriffen. Hierzu standen folgende Daten zur Verfügung:

- der Datensatz „Mobilität in Deutschland“ (INFAS et al. 2018),
- die Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) und
- die Datensätze zu Wegeunfällen und Schülerunfallrenten der DGUV.

Ziel war es, die in der Literatur benannten Risikogruppen und die aus den Daten empirisch zu bestimmenden Risikogruppen miteinander zu vergleichen.

Mobilität in Deutschland 2017

Die Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ (MiD 2017) ist die derzeit aktuellste bundesweite Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung und zentrale Datengrundlage für die Analyse der Alltagsmobilität in Deutschland (vgl. INFAS et al. 2018). Die Auswertungen der MiD auf Basis von Wegen, auf denen sich ein Unfall potenziell hätte ereignen können, erlaubt es, Eigenschaften der Schulwege von SuS nachzuvollziehen. Für die Datenauswertung im vorliegenden Projekt erfolgte eine Begrenzung der MiD-Daten auf

- SuS sowie Auszubildende im Alter von 6 bis 24 Jahren und auf
- Hin- und Rückwege zu Ausbildungszwecken von Montag bis Freitag.

Insgesamt und ungeachtet der Wegezwecke legen Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in Deutschland an einem durchschnittlichen Tag von Montag bis Freitag 3,0 Wege zurück. Unter der Woche bilden die Wege zur Schule bzw. Ausbildung den häufigsten Wegezweck: 44,8 % der berichteten Wege werden hierfür zurückgelegt. Die übrigen 55,2 % der Wege erfolgen zu anderen Zwecken, darunter zu 32,0 % für Freizeitwecke.

Mobilitätsmerkmale	Alle anderen Wegezwecke	Wege zur Ausbildung
Mittlere Wegeentfernung	9,7 Kilometer	6,5 Kilometer
Mittlere Wedauer	24,1 Minuten	22,8 Minuten
Genutztes Hauptverkehrsmittel		
Zu Fuß	24,0 %	25,8 %
Fahrrad	16,4 %	17,9 %
MIV ¹⁾ Mitfahrer/-in	33,3 %	17,2 %
MIV ¹⁾ Fahrer/-in	14,0 %	4,6 %
ÖPV ²⁾	12,3 %	34,6 %

¹⁾ Motorisierter Individualverkehr ²⁾ Öffentlicher Personenverkehr

Datenquelle: INFAS et al. (2018); Auswertung der MiD 2017 auf Basis der Wege;

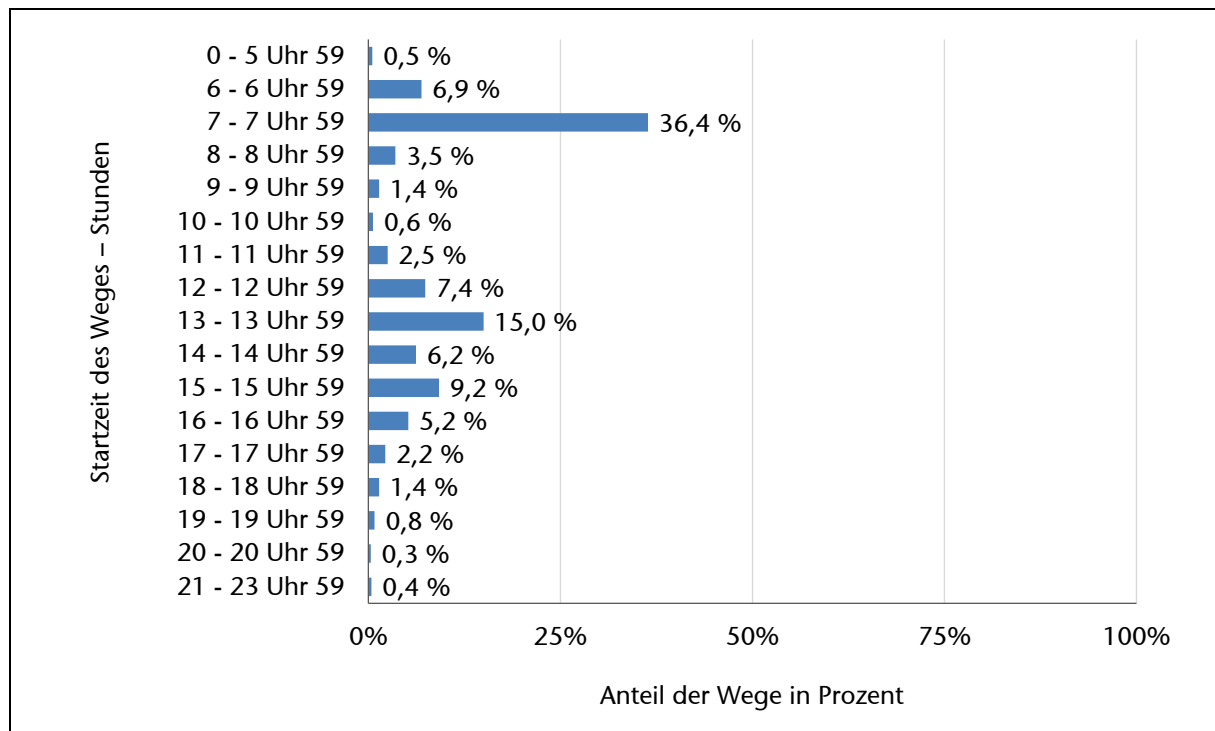
Tabelle 4-1: Mobilitätskennzahlen für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene im Alter von 6 bis 24 Jahren

In Tabelle 4-1 lässt sich erkennen, dass Wege zur Schule im Durchschnitt eine geringere Entfernung und eine geringere Dauer aufweisen als andere Wegezwecke der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Auch hinsichtlich des für die Wege genutzten Hauptverkehrsmittels gibt es Unterschiede. Während sich die Anteile für den Fuß- und Radverkehr

weitgehend ähneln, sind SuS auf dem Weg zur Ausbildungsstätte erkennbar seltener als (Mit-)Fahrerinnen oder (Mit-)Fahrer im MIV und viel häufiger mit dem ÖPV unterwegs als bei anderen Wegezwecken.³ Insgesamt lassen sich die Wege von SuS zur Schule bzw. Auszubildenden zur Ausbildungsstätte wie folgt zusammenfassen:

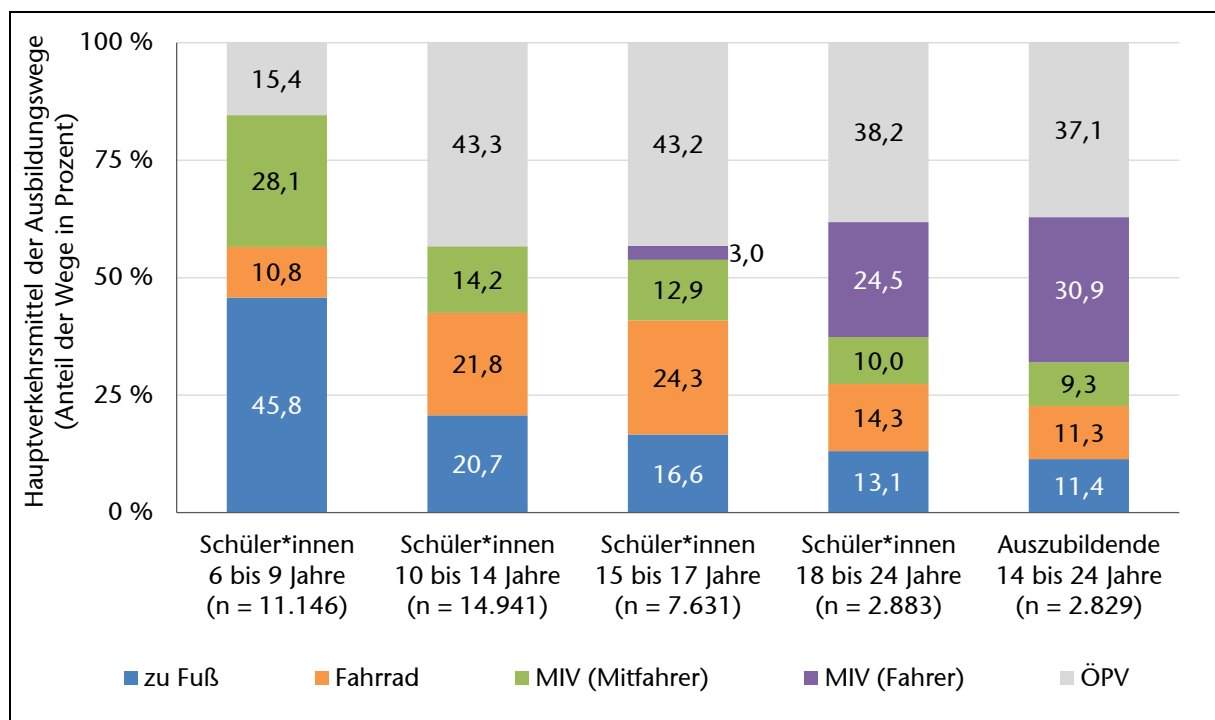
- Die Wege zur Schul- bzw. Ausbildungsstätte haben einen hohen Anteil an der Alltagsmobilität von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen.
- Schülerinnen, Schüler und Auszubildende sind an den Wochentagen von Montag bis Freitag, morgens und am Mittag bzw. Nachmittag zu bestimmten Stoßzeiten unterwegs (vgl. Grafik 4-1). Für den Hinweg zur Schule bzw. zur Ausbildungsstätte lässt sich klar die Stunde zwischen 7 und 8 Uhr als Stoßzeit identifizieren. Der Zeitpunkt des Rückwegs streut dagegen stärker und zeigt zwischen 13 und 14 Uhr seine häufigste Ausprägung.
- Bei der Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Schule bzw. zur Ausbildungsstätte unterscheiden sich die Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach dem Alter (vgl. Grafik 4-2). Dabei dominiert das Zufußgehen im Primarstufenalter und nimmt nach dem Wechsel auf eine – häufig weiter entfernte – weiterführende Schulart deutlich, und mit steigendem Alter weiter ab. Der ÖPV spielt bei allen Schul- und Ausbildungswegen ab dem Sekundarstufenalter eine wichtige Rolle. Dies gilt auch für die Nutzung des Fahrrads unter 10- bis 17-Jährigen. Die Anteile der Mitfahrenden im MIV sind im Primarstufenalter deutlich am höchsten und sinken stark mit dem Übergang auf eine weiterführende Schule und mit zunehmendem Alter. Umgekehrt ist anschaulich die Nutzung des MIV als Fahrer ab dem Alter von 18 Jahren nachvollziehbar.

³ Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Definition des Hauptverkehrsmittels den Weg zur Haltestelle beinhaltet, der auch zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden kann.



Datenquelle: INFAS et al. (2018); Auswertung der MiD 2017 auf Basis der Wege;

Grafik 4-1: Startzeit der Schulhin- und -rückwege



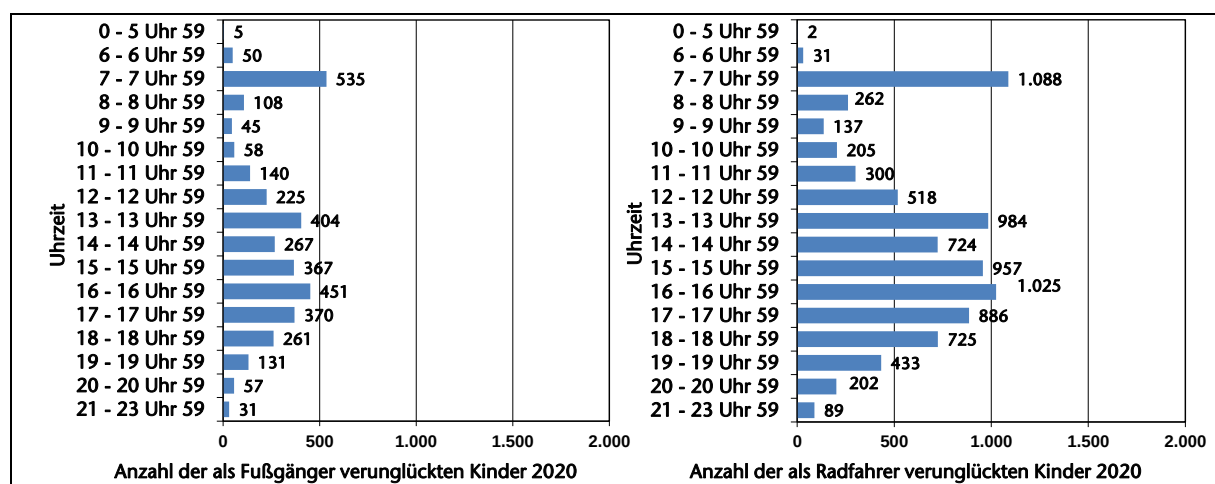
Datenquelle: INFAS et al. (2018), Auswertung der MiD 2017 auf Basis der Wege;

Grafik 4-2: Für Schul- und Ausbildungswege genutztes Hauptverkehrsmittel

Amtliche Verkehrsunfallstatistik

Nach der amtlichen Verkehrsunfallstatistik verunglückten im Jahr 2020 22.462 Kinder bis zum Alter von 14 Jahren im Straßenverkehr, von denen 48 als Folge des Unfalls verstarben. Bezogen auf 100.000 Altersgleiche verunglückten 2020 197 Kinder. Vier Kinder je eine Million altersgleicher Einwohnerinnen und Einwohner wurden im Straßenverkehr getötet (vgl. DESTATIS 2021a: 4). Im Zeitverlauf lässt sich zwar ein deutlicher Rückgang der im Straßenverkehr verletzten und insbesondere der bei Verkehrsunfällen getöteten Kinder feststellen (vgl. DESTATIS 2021a: 5, 35ff). Die aktuellen Zahlen verdeutlichen jedoch, dass eine Verkehrssicherheitskommunikation zur Prävention von Kinderunfällen im Straßenverkehr nach wie vor ihre Berechtigung hat.

Tageszeitliche Schwerpunkte der Kinderunfälle als zu Fuß Gehende (vgl. FUNK 2012) und Radfahrende (vgl. FUNK 2010) lassen sich am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr, als Wegeunfall auf dem Hinweg zum Kindergarten oder zur Schule, und am Nachmittag zwischen 13 und 14 Uhr auf dem Rückweg bzw. zwischen 15 und 18 Uhr ausmachen (vgl. DESTATIS 2021a: 10 sowie Grafik 4-3).



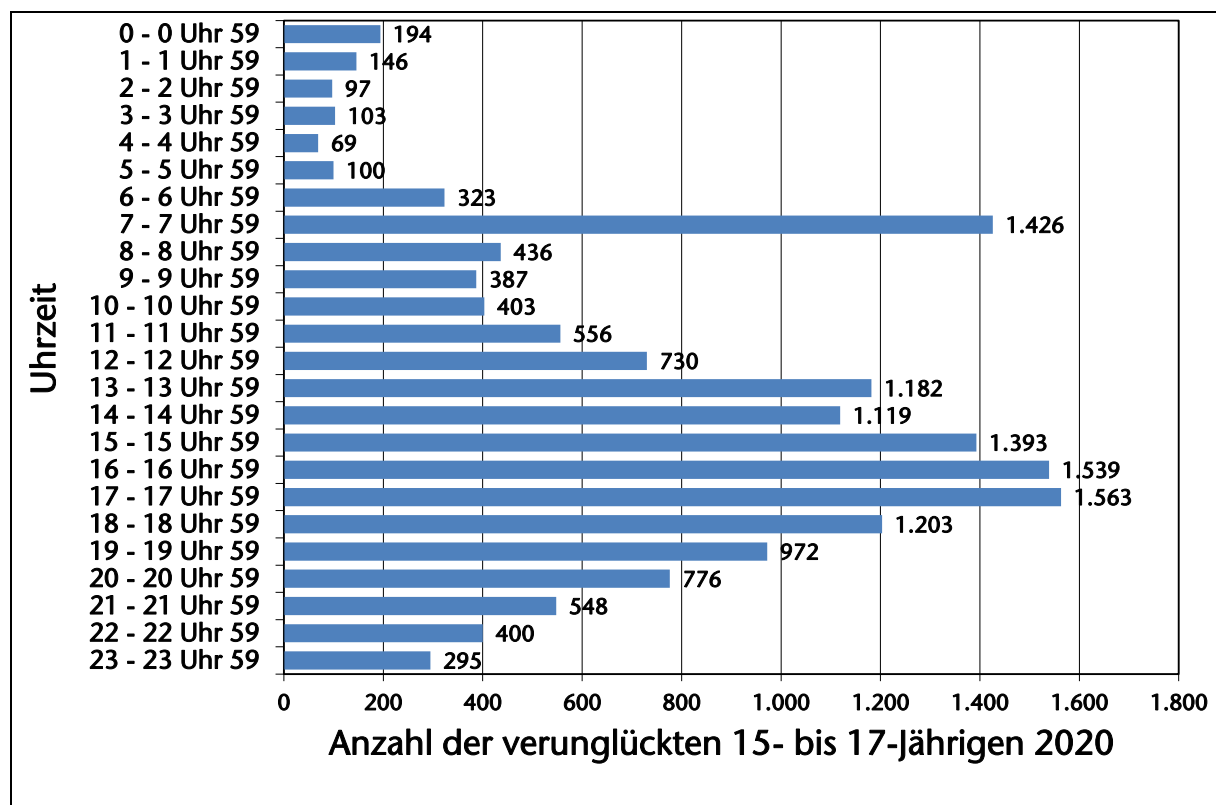
Quelle: DESTATIS (2021a: 34);

Grafik 4-3: Verunglückte Kinder im Alter von 6 bis unter 15 Jahren, 2020 – nach der Tageszeit

Ab dem Alter von 14 Jahren beginnt die motorisierte Mobilität der Jugendlichen und jungen Heranwachsenden. 15- bis 24-Jährige sind nach wie vor besonders häufig in Verkehrsunfälle verwickelt:

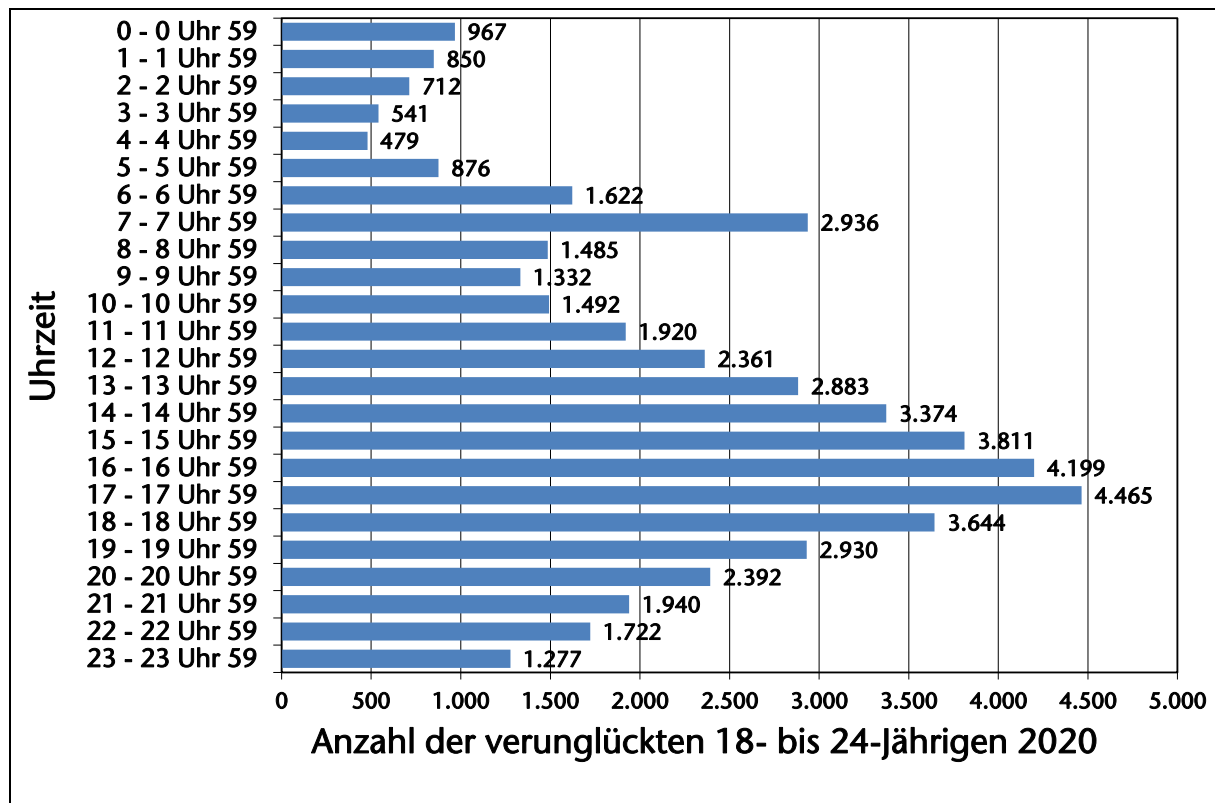
- So verunglückten im Jahr 2020 in Deutschland 15.960 15- bis 17-Jährige bei Verkehrsunfällen, 64 davon starben. Je 100.000 Altersgleiche sind das 698 Verunglückte, je 1 Million Altersgleicher errechnen sich 28 getötete Jugendliche (vgl. DESTATIS 2021b: 4). Im Tagesverlauf zeigt sich eine morgendliche Unfallschwerpunkt zwischen 7 und 8 Uhr, als Wegeunfall auf dem Weg zur Schule oder zur Berufsausbildung. Ein weiterer Schwerpunkt mit Verunglückten lässt sich am Nachmittag zwischen 15 und 18 Uhr nachweisen (vgl. DESTATIS 2021b: 8 sowie Grafik 4-4).

- Eine besondere Risikogruppe stellen die 18- bis 24-Jährigen dar, denn sie haben immer noch „... das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr“ (DESTATIS 2021c: 5). Das Statistische Bundesamt bezeichnet diesen Lebenszyklusabschnitt deshalb auch als „... die sieben risikoreichsten Jahre“ (DESTATIS 2021c: 5). In Zahlen ausgedrückt verunglückten im Jahr 2020 50.210 18- bis 24-Jährige, davon 326 tödlich. Bezogen auf 100.000 Altersgleiche errechnen sich 802 Verunglückte und bezogen auf 1 Million Altersgleiche 52 Getötete (vgl. DESTATIS 2021c: 5).
- 63,4 % der Verunglückten 18- bis 24-Jährigen kommen als Pkw-Insassen zu Schaden, davon etwa drei Viertel als Fahrerinnen und Fahrer (74,8 %) und ein Viertel (25,2 %) als Mitfahrerinnen und -fahrer (vgl. DESTATIS 2021c: 8). Dies rechtfertigt die Konzentration der Verkehrssicherheitskommunikation mit dieser Altersgruppe auf deren Verkehrsteilnahme mit einem Pkw.
- Auch unter 18- bis 24-Jährigen lässt sich ein tageszeitlicher Höhepunkt des Unfallgeschehens zwischen 7 und 8 Uhr am Morgen, plausibler Weise als Wegeunfall im Sinne der DGUV, ausmachen. Nach einem deutlichen Rückgang in den nachfolgenden Stunden, steigt die Anzahl der Unfälle ab zwischen 11 und 12 Uhr bis zwischen 17 und 18 Uhr auf ein Tagesmaximum an (vgl. Grafik 4-5).



Quelle: DESTATIS (2021b: 30);

Grafik 4-4: Verunglückte Jugendliche 2020 – nach der Tageszeit

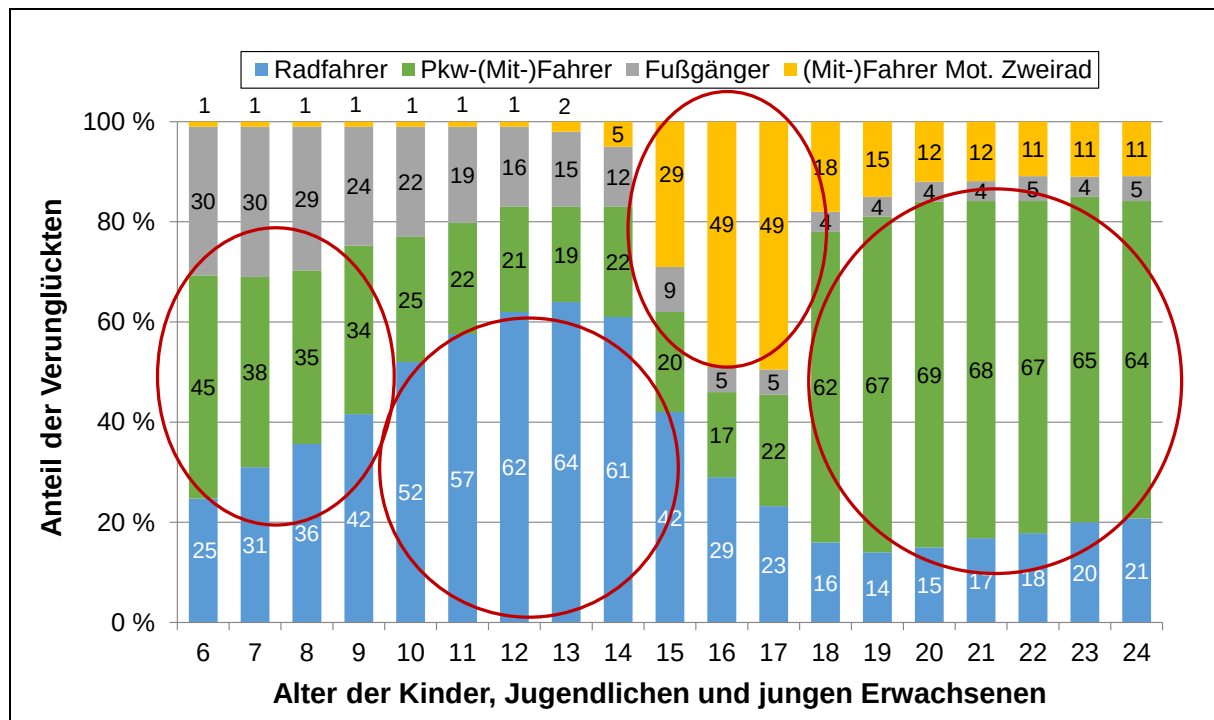


Quelle: DESTATIS (2021c: 35);

Grafik 4-5: Verunglückte junge Erwachsene 2020 – nach der Tageszeit

In der amtlichen Unfallstatistik lassen sich anhand der Verteilung der nach dem verwendeten Verkehrsmittel differenzierten einzelnen Altersjahrgänge der verunglückten Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen, vier Gruppen identifizieren, die als besonders unfallgefährdet erscheinen (vgl. Grafik 4-6):

- 6 bis 9 Jahre (Grundschule): als Pkw-Mitfahrende,
- 10 bis 14 Jahre (Sekundarstufe I): als Radfahrende,
- 15 bis 17 Jahre: als motorisierte Zweirad(mit)fahrende und
- 18+ Jahre: als Pkw-(Mit-)Fahrende.



Quelle: DESTATIS (2021d: 239);

Grafik 4-6: Risikogruppen im Straßenverkehr verunglückter Kinder, Jugendlicher und junger Erwachsener 2020 – nach der Verkehrsbeteiligungsart

DGUV-Unfallstatistik

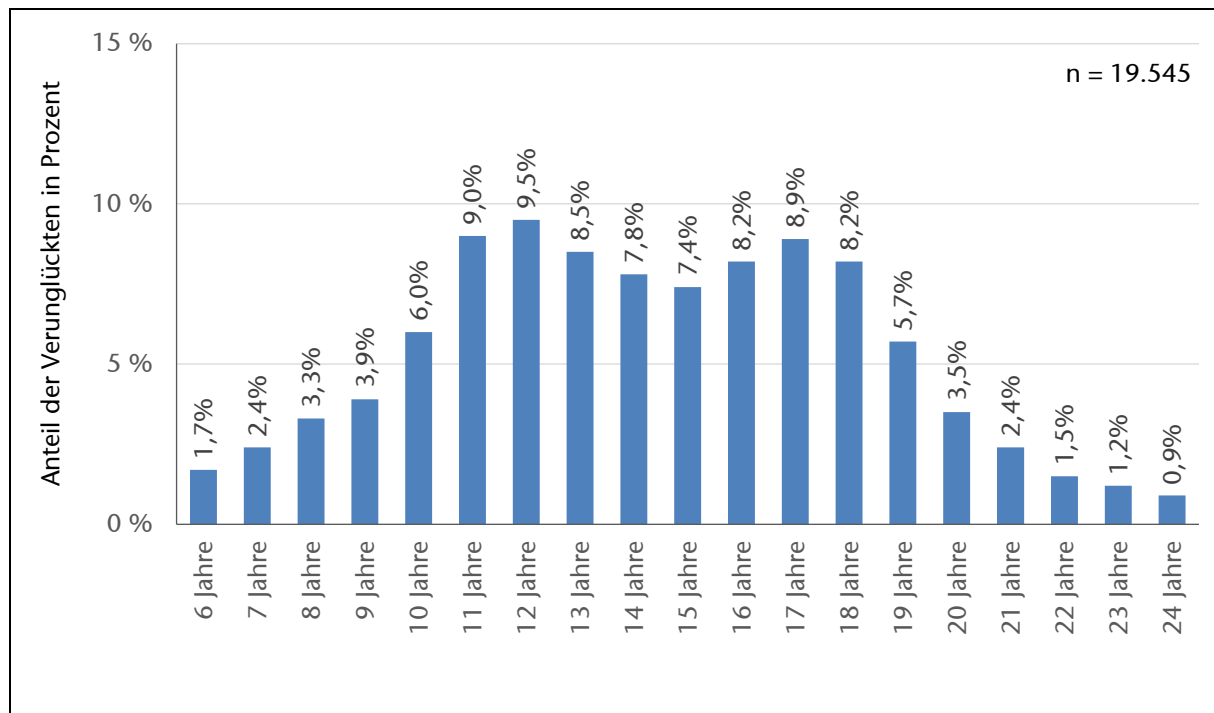
Zur Auswertung der DGUV-Daten zum Unfallgeschehen von SuS wurde der sog. „DGUV-Unfall-Datensatz“ herangezogen. Dieser erfasst das gesamte Unfallgeschehen von SuS in den Berichtsjahren 2010 bis 2019. Dabei handelt es sich um eine 3 %-Stichprobe der in diesem Zeitraum meldepflichtigen Unfälle. Unfälle mit tödlicher Verletzungsfolge in den entsprechenden Berichtsjahren sind als Vollerhebung im Datensatz enthalten. Insgesamt umfasst der Datensatz 509.291 Unfälle im Berichtszeitraum von 2010 bis 2019. Für die Auswertung mussten einige Auswahlkriterien definiert werden, damit die Auswertungsergebnisse allein auf Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg (allgemein- oder berufsbildende Schulen) für 6- bis 24-jährige bezogen werden können. Die Umsetzung der Auswahlkriterien reduzierte den Datensatz auf 19.545 Fälle, die nachfolgend die Grundgesamtheit der Datenauswertung bilden.

Eine erste Auswertung zeigt die Verteilung des Alters der auf dem Schulweg im Straßenverkehr verunglückten Personen (vgl. Grafik 4-7). Dabei ist eine Verteilung mit zwei Hochpunkten unter 12- und 17-jährigen zu erkennen, die zu den Rändern hin – zu den jüngsten wie auch zu den ältesten SuS – flacher wird. In den Unfalldaten sind 11- und 12-jährige SuS mit 9,0 % bzw. 9,5 % am häufigsten mit einem Schulwegunfall im Straßenverkehr vertreten. In der dargestellten Häufigkeitsverteilung lassen sich zudem zwei wesentliche Brüche erkennen:

- Die erste Auffälligkeit betrifft einen sprunghaften Anstieg verunglückter SuS im Alter von 9, 10 und 11 Jahren. Eine Erklärung für diesen Anstieg könnte der Übergang in weiterführende Schulen und die Adaption eines neuen Verkehrsmittels sein. Aus den MiD-Daten ist

bekannt, dass in der Altersgruppe der 10- bis 14-jährigen auch die Zahl der Radfahrenden deutlich zunimmt.

- Die zweite Auffälligkeit ist der Wendepunkt der Verlaufskurve bei den 15-jährigen, der zu einem zweiten Hochpunkt bei den 17-jährigen Verunglückten führt. Hierzu wird angenommen, dass sich der Zuwachs des als Hauptverkehrsmittel genutzten motorisierten Zweirads in den Straßenverkehrsunfällen niederschlägt.



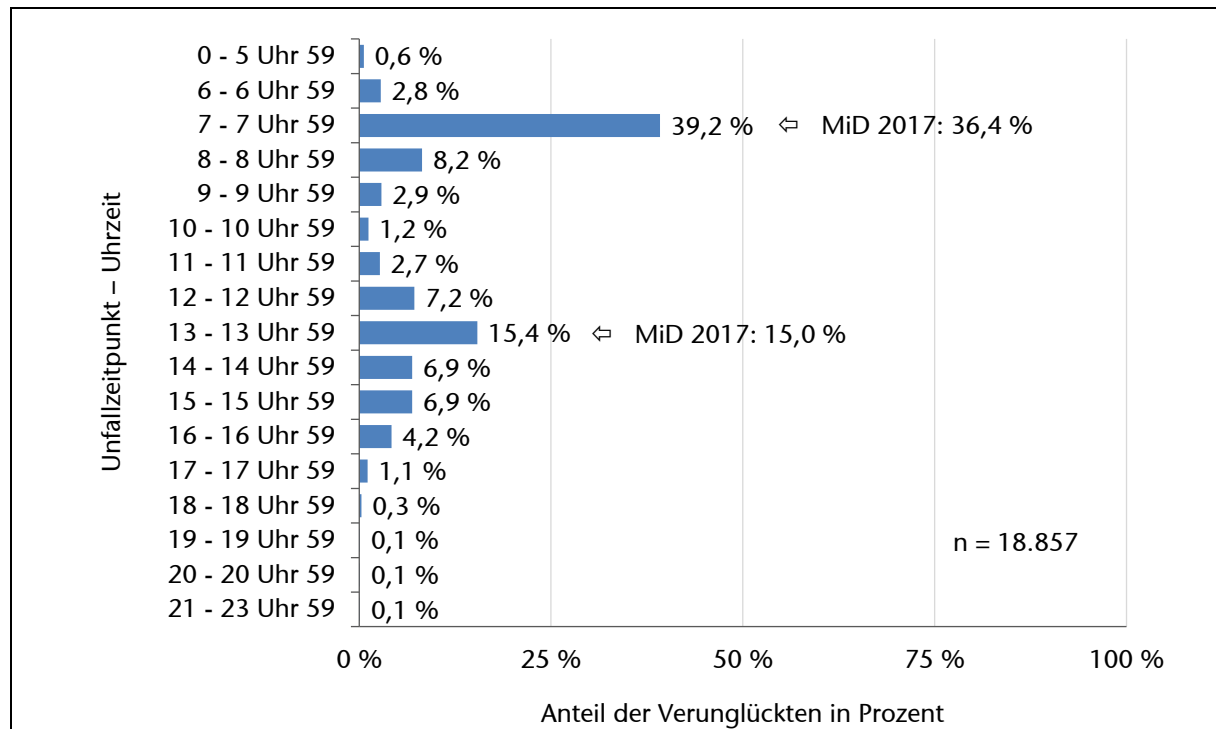
Datenquelle: DGUV-Unfalldatensatz 2010-2019, Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg für 6- bis 24-Jährige;

Grafik 4-7: DGUV-Wegeunfalldaten: Alter der verunglückten Schülerinnen und Schüler

Unter den Verunglückten ist das Geschlechterverhältnis in den Altersgruppen von 6 bis 17 Jahren sehr homogen: In jeder Altersgruppe sind etwa 56 % der Verunglückten männlich und etwa 43 % weiblich. Dieses Verhältnis kehrt sich für die Gruppe der ältesten SuS um: Unter den 18- bis 24-jährigen stellen junge Frauen mit etwa 55 % der Verunglückten die Mehrheit. Analog zu den Daten der amtlichen Unfallstatistik muss hier unterstellt werden, dass junge Frauen häufiger als Fahrerinnen oder Mitfahrerinnen im MIV unterwegs sind und aufgrund dieser höheren Exposition häufiger in Unfälle verwickelt werden.

Anhand der Verteilung des Unfallzeitpunktes nach der Tageszeit lassen sich mit den DGUV-Unfalldaten zwei Unfallschwerpunkte für Schulwegunfälle im Straßenverkehr ausmachen. So ereignen sich zwei von fünf gemeldeten Schulwegunfällen im Straßenverkehr (39,2 %) in der Stunde zwischen 7 und 8 Uhr. 15,4 % der Unfälle ereignen sich am frühen Nachmittag zwischen 13 und 14 Uhr (vgl. Grafik 4-8). Diese Häufigkeitsverteilung ist nahezu identisch mit den Startzeiten des Hin- und Rückweges zur Ausbildung (vgl. Grafik 4-1) und den Daten der amtlichen Unfallstatistik (vgl. die Grafiken 4-3 bis 4-5). In Grafik 4-8 werden beispielhaft die

zwei Werte für die Wege-Startzeiten aus der MiD für die Stunden zwischen 7 Uhr bis 7:59 Uhr und 13 Uhr bis 13:59 Uhr übertragen. Dabei ist deutlich zu erkennen, dass die Verkehrszeiten der SuS auf den Ausbildungswegen mit den Unfallzeiten von auf dem Schulweg verunglückten SuS korrelieren. Dies legt den Schluss nahe, dass sich der für Ausbildungszwecke induzierte Verkehr in einem korrespondierenden Unfallgeschehen auf dem Schulweg niederschlägt.

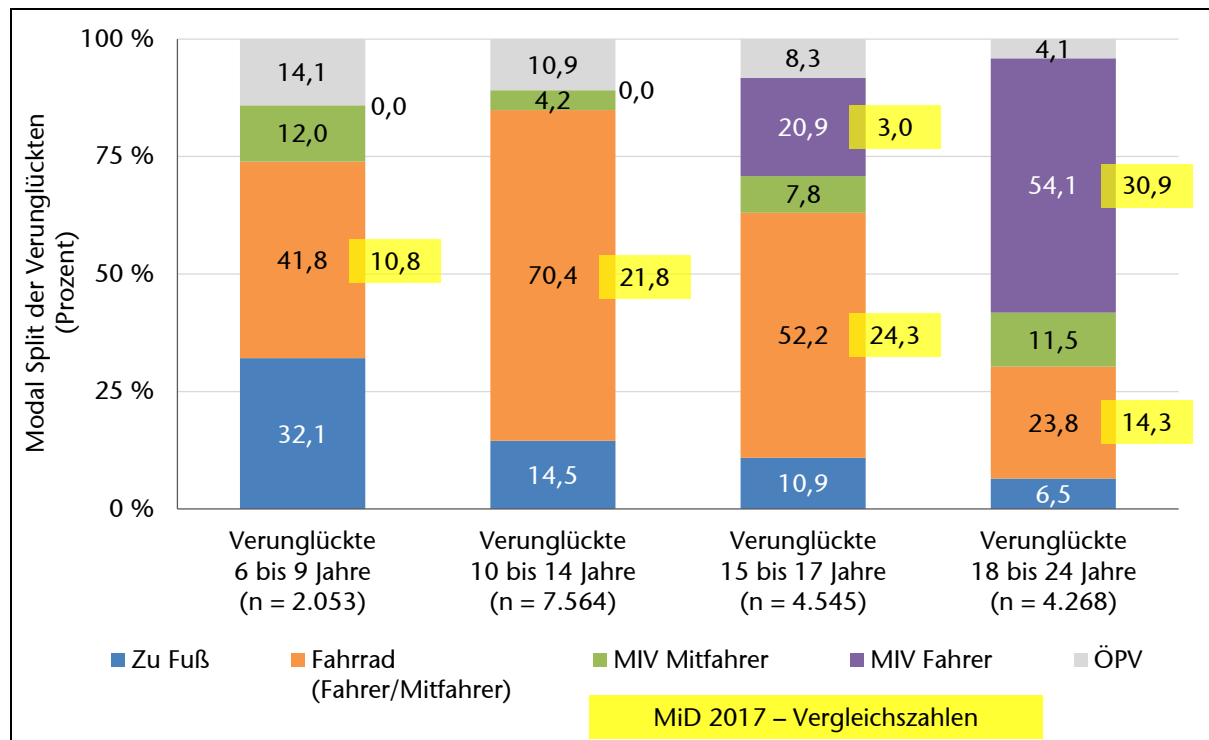


Datenquellen: DGUV-Unfalldatensatz 2010-2019, Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg für 6- bis 24-Jährige; MiD 2017;

Grafik 4-8: DGUV-Wegeunfalldaten: Unfallzeitpunkt im Tagesverlauf

Hinsichtlich der Frage, mit welchem Verkehrsmittel die SuS auf dem Schulweg im Straßenverkehr verunglücken, ist über alle Alterskategorien hinweg zu erkennen, dass Unfälle zu Fuß bei den jüngsten SuS noch recht häufig sind, dann aber mit zunehmendem Alter abnehmen (vgl. Grafik 4-9). Eine wichtige Rolle bei den 6- bis 9-jährigen spielen Schulwegunfälle im Straßenverkehr mit dem Fahrrad. Diese Unfälle machen 41,8 % aller in dieser Altersgruppe verzeichneten Schulwegunfälle aus. Deutlich geringer sind entsprechende Unfälle im ÖPV bzw. als MIV-Mitfahrerinnen und -Mitfahrer.

In der Gruppe der 10- bis 14-jährigen wächst dann der Anteil der mit dem Fahrrad Verunglückten deutlich an. Hier verunglücken sieben von zehn Verunglückten auf dem Schulweg mit dem Rad. In den höheren Altersgruppen nimmt der Anteil der Radunfälle auf dem Schulweg ab, bleibt aber ein wesentlicher Bestandteil des in den DGUV-Daten abgebildeten Unfallgeschehens.



Datenquellen: DGUV-Unfalldatensatz 2010-2019, Straßenverkehrsunfälle auf dem Schulweg für 6- bis 24-Jährige; MiD 2017;

Grafik 4-9: DGUV-Daten: Beim Straßenverkehrsunfall genutztes Verkehrsmittel

Unter den Verunglückten von 15 bis 17 und von 18 bis 24 Jahren nimmt schließlich der Anteil derjenigen zu, die als Fahrerinnen und Fahrer eines motorisierten Individualverkehrsmittels (MIV), also z. B. dem Moped, Roller oder dem Pkw, auf dem Schulweg verunglücken. In der ältesten Altersgruppe betreffen diese Unfälle als Fahrerinnen und Fahrer des MIV bereits mehr als jeden zweiten gemeldeten Schulwegunfall im Straßenverkehr.

Auch hier lassen sich Bezüge zwischen den Auswertungen der MiD 2017 und den DGUV-Unfalldaten herstellen. Die in den gelben Feldern in Grafik 4-9 dargestellten Werte aus der MiD repräsentieren den Anteil dieses Verkehrsmittels unter allen Hauptverkehrsmitteln in der jeweiligen Altersgruppe. Anhand dieser Zahlen lässt sich gut erkennen, dass sich die Unfälle mit dem Fahrrad in allen Alterskategorien, zu den Mobilitätsdaten aus der MiD überproportional verhalten. Ein ähnliches überproportionales Vorkommen von Unfällen ist auch für Fahrerinnen und Fahrer des MIV zu erkennen. Auch hier liegen die gemeldeten Unfallzahlen auf dem Schulweg deutlich über der in der MiD erkennbaren Exposition.

Zusammenschau der Datenanalysen zur Identifikation von Risikogruppen auf dem Schulweg verunglückter Schülerinnen und Schüler

Die Daten der MiD 2017 liefern zur Identifikation von Risikogruppen vor allem zwei Informationen:

- Schulhinwege ballen sich in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr morgens. Schulrückwege streuen im betrachteten Altersspektrum breit zwischen 11 Uhr und dem späten Nachmittag, mit einer deutlichen Spitze zwischen 13 und 14 Uhr (vgl. Grafik 4-1).
- Hinsichtlich der eigenaktiven Fortbewegung auf dem Schulweg dominiert unter 6- bis 9-Jährigen das Zufußgehen und unter 10- bis 17-Jährigen das Fahrradfahren. Unter 18- bis 24-Jährigen spielt die eigenaktive Mobilität auf dem Schulweg eine nachrangige Rolle, vielmehr tritt hier die selbstständige Mobilität des MIV in den Vordergrund (vgl. Grafik 4-2).⁴

Die DESTATIS-Unfalldaten liefern für 6- bis 15-jährige SuS als zu Fuß Gehende und Radfahrende einen ersten Beleg für die besondere Unfallneigung zu den Zeiten, in denen die Kinder nach der MiD 2017 vor allem Schulwege zurücklegen (zwischen 7 und 8 Uhr morgens sowie zwischen 13 und 14 Uhr nachmittags, vgl. Grafik 4-3). Auch für ältere SuS lässt sich zumindest die morgendliche Unfallspitze zwischen 7 und 8 Uhr klar nachweisen (vgl. die Grafiken 4-4 und 4-5). Unabhängig vom Wegeziel – d. h. nicht konkret auf Schulwege, sondern auf alle Wege von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen bezogen – erscheinen Kinder im Grundschulalter als Pkw-Mitfahrende, Kinder im Alter der Sekundarstufe I als Radfahrende, 15- bis 17-Jährige als Zweirad(mit)fahrende und 18-Jährige und Ältere als Pkw-(Mit-)Fahrende im Straßenverkehr als besonders unfallgefährdet (vgl. Grafik 4-6).

In den DGUV-Unfalldaten zeigt sich sowohl ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen beim Wechsel der SuS von der Primar- auf die Sekundarstufe als auch eine vergleichsweise erhöhte Verunfallung von 16- und 17-Jährigen (vgl. Grafik 4-7). Die DGUV-Unfalldaten bestätigen die Annahme, dass es sich bei den zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr ballenden Verkehrsunfällen von Kindern und Jugendlichen um Schulwegunfälle handelt (vgl. Grafik 4-8). Bis zum Alter von 17 Jahren ist bei diesen Straßenverkehrsunfällen das Fahrrad das dominierende Verkehrsmittel, unter 18- bis 24-Jährigen dominieren dann Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (vgl. Grafik 4-9).

In den DGUV-Unfalldaten lassen sich Mithilfe der Variablen des Alters, des Geschlechts, der Schulart und des genutzten Verkehrsmittels vier latente Gruppen von auf Schulwegen im Straßenverkehr verunglückten SuS identifizieren:

- Die jüngste Gruppe (Durchschnittsalter 11,6 Jahre), hauptsächlich an Grund-, Haupt- und Volksschulen, überwiegend als Fußgängerinnen und Fußgänger verunglückter SuS.
- Im mittleren Alter der Sekundarstufe I zeigen sich zwei Cluster verunglückter SuS:
 - ausschließlich männliche Radfahrer (Durchschnittsalter 13,1 Jahre) und
 - ausschließlich weibliche Radfahrerinnen (Durchschnittsalter 14 Jahre).⁵
- Die älteste Gruppe der Verunglückten (Durchschnittsalter 17,9 Jahre) setzt sich überwiegend aus SuS an beruflichen Schulen als MIV-Fahrerinnen und Fahrer zusammen.

Diese vier Cluster stellen die Hauptrisikogruppen auf dem Schulweg verunglückter SuS dar.⁶

⁴ Die Nutzung des ÖPV als Hauptverkehrsmittel ist mit Blick auf die Verunfallung von SuS nicht einschlägig.

⁵ Der Hintergrund der modellbedingten Trennung zweier etwa gleichaltriger Cluster von Fahrradfahrenden nach dem Geschlecht ist derzeit noch Gegenstand vertiefender Datenauswertungen.

4.1.2 Identifizierung von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung

Auch für die Identifikation von Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung wurden unterschiedliche methodische Zugänge gewählt:

- Ausgangspunkt war eine Literaturrecherche, die jedoch nur wenige Funde lieferte.
- Deshalb wurde, darüber hinaus, in Lehrplänen nach entsprechenden Hinweisen gesucht. Dort festzustellende Häufungen von Themen, könnten als Schwerpunktthemen interpretiert werden. Dazu wurden die aktuellen, verfügbaren Versionen der Lehrpläne der Primar- und Sekundarstufe (Grundschule, Sekundarstufe I, gymnasiale Oberstufe, Berufsschule) für jedes Bundesland, jedes Unterrichtsfach und jede Jahrgangsstufe aus dem Internet heruntergeladen. Die Lehrpläne wurden anschließend nach den Begriffen „Verkehr“ und „Mobilität“ durchsucht. Die Ergebnisse dieser Stichwortsuche wurden einzeln betrachtet und inhaltlich anhand der KMK-Empfehlungen (vgl. KMK 2012) kategorisiert (Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung). Außerdem erfolgte eine Zuordnung zu den spezifischen Verkehrserziehungsthemen der Primarstufe und Sekundarstufe I bzw. II (analog der KMK-Empfehlungen).
- Aufgrund der großen Anzahl an Ausbildungsberufen erfolgte bei Berufsschulen eine Beschränkung auf Metall-, Bau- und Elektroberufe, die sich nach FUNK et al. (2012: 69ff) als besonders risikoaffin im Straßenverkehr erwiesen hatten. Die exemplarische Sichtung der Lehrpläne von 23 Ausbildungsberufen aus dieser Branche führte zur weiteren Eingrenzung auf die Lehrpläne allgemeiner Fächer. Diese wurden nach den Begriffen „Verkehr“ und „Mobilität“ durchsucht. Dabei wurden lediglich 19 Treffer gefunden. Aufgrund der geringen Fallzahl wird in diesem Abschnitt nicht weiter auf berufliche Schulen eingegangen.

Die Literatur zu Themen der Verkehrserziehung in der Primarstufe richtet sich vor allem an Lehrkräfte der Grundschule, vereinzelt auch an Eltern. Thematisiert werden überwiegend Sicherheitsaspekte der Verkehrserziehung und Themen, die auch die Gesundheit der SuS einbeziehen. Beispielsweise wird der eigenaktive Schulweg (zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad) sowohl als Situation betrachtet, in der verkehrssicheres Verhalten eingeübt werden kann, als auch als Möglichkeit, die Motorik zu schulen und eventuellen Bewegungsmangel auszugleichen. Die Literatur verweist zur Förderung des aktiven Schulwegs auf mögliche Maßnahmen zu dessen Umsetzung, wie z. B. den „Walking-School-Bus“ oder Ausflüge und Rollenspiele. Zu einer umfassenden Mobilitätserziehung trägt auch die fächerübergreifende Thematisierung von Verkehrsmitteln bei.

Weitere Quellen stellen die Notwendigkeit der Erhaltung bzw. Verbesserung struktureller Voraussetzungen der schulischen Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung heraus, wie z. B.

- die Fortbildung von Lehrkräften und die Stärkung der Rolle der Polizei,
- die Sicherung der Finanzierung der Lehrmaterialien und der Ausstattung der Jugendverkehrsschulen,

⁶ Die vorgestellte Clusterbildung ist stark abhängig von den in die Analyse eingehenden Variablen. Die hier präsentierte Vier-Cluster-Lösung exploriert die Unfalldaten anhand des Alters, des Geschlechts, der Schulart und des genutzten Verkehrsmittels. Vertiefende Analysen zeigen eine große Stabilität des ältesten Clusters sowohl über die Zeit (betrachtete Unfalljahre 2009 bis 2019) als auch hinsichtlich der in die Analyse eingehenden Variablen. Die anderen explorierten Risikogruppen erweisen sich als stärker von Modellvoraussetzungen abhängig.

- die Stärkung des Sportunterrichts und die Fortsetzung des Radfahrtrainings in der Sekundarstufe I oder
- eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit.⁷

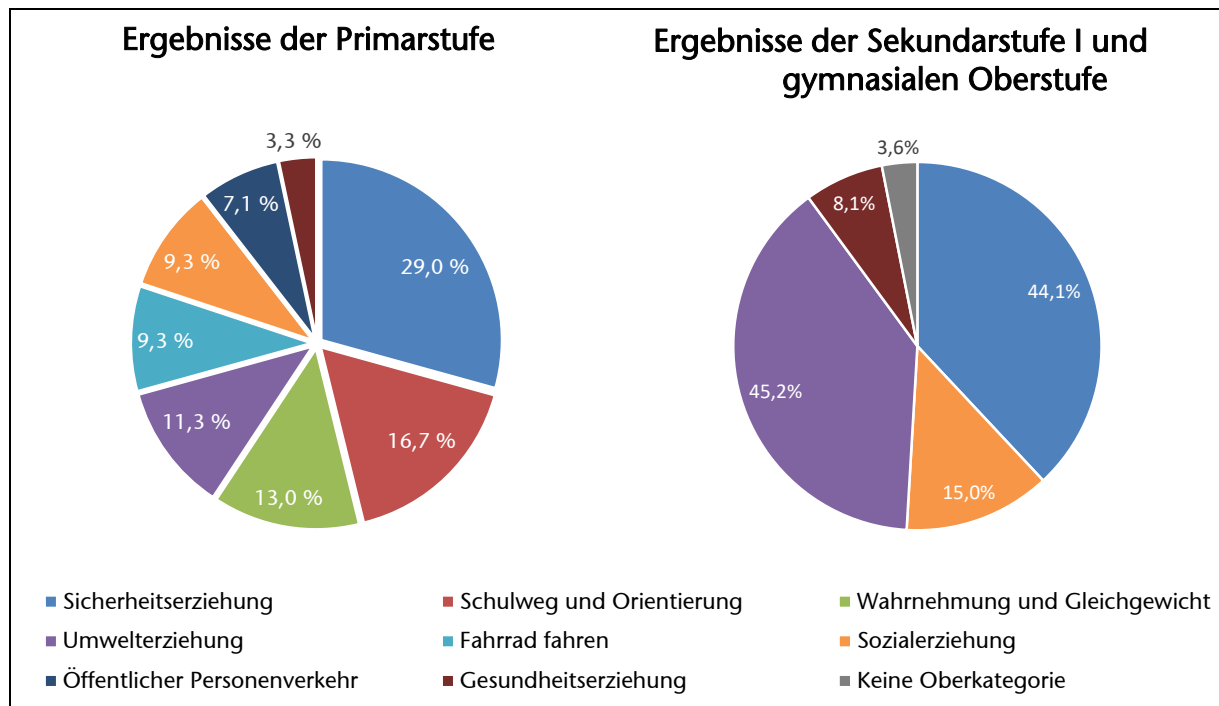
Es gibt nur wenig aktuelle Literatur im deutschsprachigen Raum, die sich mit Schwerpunktthemen der schulischen MoVe in der Sekundarstufe befasst. Durch den Föderalismus in der Bildungspolitik wird eine Zusammenstellung von inhaltlichen Schwerpunkten zudem erschwert. STURZBECHER, SCHMIDT & GENSCHOW (2017) haben Steuerungsdokumente (wie Erlasse, Lehrpläne und Curricula) gesichtet sowie Fachexpertinnen und -experten aus den jeweiligen für Bildung zuständigen Landesministerien aller Bundesländer befragt. Neben den „klassischen“ Themen wie Schulweg, Radfahren und öffentlicher Personennahverkehr fallen insbesondere Themen auf, die darauf abzielen, sich mit den Folgen des Verkehrs und des eigenen Handelns zu befassen.

Aufgrund der spärlichen Funde wurde die Literaturrecherche zu Schwerpunktthemen um eine Durchsicht von Lehrplaninhalten ergänzt. Mit der Analyse von Lehrplaninhalten wurde untersucht, inwiefern Inhalte zur MoVe normativ in den verschiedenen Lehrplänen verankert sind. Andere Formen von Steuerungsdokumenten bzw. Handreichungen wurden in diesem Arbeitspaket nicht näher untersucht. Diese Vorgehensweise liefert daher nur einen begrenzten Einblick in die schulische MoVe. So kann z. B. nicht festgestellt werden, welche Themen tatsächlich in den einzelnen Schularten schwerpunktmäßig behandelt werden.

Für die Primarstufe wurden 267 Textstellen aus den Lehrplänen hinsichtlich der vier Erziehungsfelder der KMK-Empfehlung sowie den dort hervorgehobenen Themen kategorisiert. Dabei dominiert die Sicherheitserziehung (29,0 % der Erwähnungen) vor den Themen Schulweg und Orientierung (16,7 %) sowie Wahrnehmung und Gleichgewicht (13,0 %) (vgl. Grafik 4-10). In den ersten Schuljahren dominieren die Themen zur sicheren Bewältigung des Schulwegs als Zufußgehende. In der zweiten Hälfte der Primarstufe wird in den meisten Bundesländern hinsichtlich der Sicherheitserziehung spezifischer auf das Radfahren eingegangen. Auch die Radfahrausbildung ist in den Lehrplänen der Bundesländer in dieser Zeit vorgesehen.

Für die Sekundarstufe I und die gymnasiale Oberstufe ergab die Stichwortsuche nach „Verkehr“ und „Mobilität“ insgesamt 2.385 Treffer. Davon erwiesen sich 1.335 Treffer als einschlägig für die Themenstellung. Über alle Bundesländer hinweg zeigte sich, dass die Inhalte der schulischen MoVe nicht mehr nur hauptsächlich in der Sicherheitserziehung verankert sind, sondern dass eine ganzheitliche Betrachtung der Motorisierung angestrebt wird, insbesondere unter Einbeziehung der Umweltaspekte von Mobilität (vgl. Grafik 4-10). Offensichtlich ist die „ökologische Wende“ in der Sekundarstufe angekommen. Sie geht damit einher, dass es im Unterricht nicht mehr nur rein um die Regelvermittlung und das Hinweisen auf Gefahren im Straßenverkehr geht, sondern dass mit der individuellen Mobilität, wie z. B. der konkreten Verkehrsmittelwahl, auch bestimmte Folgen für die Umwelt und die Gesellschaft einhergehen.

⁷ Eine (stärker) kommunal vernetzte Verkehrssicherheit bietet den Vorteil, im Lebensraum der Kinder zu handeln (vgl. FUNK 2006). Hierbei geht die Entwicklung hin zu einem schulischen Mobilitätsmanagement (vgl. BLEES, VOGEL & WIESKOTTEN 2013).



Datenquelle: Eigene Erhebung in den Lehrplänen der Bundesländer;

Grafik 4-10: Schwerpunktthemen der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung – Lehrplaninhalte

Bei einer Betrachtung der vier KMK-Erziehungsaspekte im Zuge der Erwähnung von „Mobilität“ oder „Verkehr“ in den Lehrplänen zeigt sich je nach Bundesland, dass jeweils unterschiedliche inhaltliche Schwerpunkte gesetzt werden und die Lehrpläne mehr oder weniger ausführlich (Anzahl der Nennungen) auf Inhalte der MoVe eingehen.

Betrachtet man die Lehrplaninhalte zur MoVe nach den unterschiedlichen Jahrgangsstufen, so zeigt sich:

- Zu Beginn der Sekundarstufe überwiegt der Anteil der Sicherheitserziehung.
- Mit zunehmendem Alter der Schüler nimmt die kritische Auseinandersetzung mit dem eigenen Verhalten zu, z. B. der Umgang mit den Mitmenschen (im Sinne der Sozialerziehung), oder die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit (im Sinne der Umwelt- und Gesundheitserziehung).
- Nichtsdestotrotz bleibt die Sicherheitserziehung über alle Jahrgangsstufen hinweg ein zentraler Aspekt der schulischen MoVe in der Sekundarstufe.

4.2 Recherche und Erarbeitung eines systematischen Überblicks über Präventionsmaßnahmen und -strategien der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen (AP 2)

In den Interviews mit Expertinnen und Experten zeigte sich, dass die Verantwortlichen auf Länder-, regionaler und Schulebene jeweils nur einen sehr begrenzten Einblick in die tatsäch-

lich an Schulen umgesetzten Maßnahmen haben (vgl. Abschnitt 4.2.2). Vor dem Hintergrund der stark von der individuellen Lehrkraft abhängigen Umsetzung von MoVe ist dies plausibel. Bei der Maßnahmen- bzw. Materialiensuche war deshalb ein angebotsorientiertes Vorgehen nötig, d. h. die Suche nach Angeboten von einschlägigen Präventionsmaßnahmen und -materialien der MoVe. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder -programme tatsächlich im Schulkontext umgesetzt werden, ließ sich nachfrageseitig im Rahmen des hier berichteten Forschungsprojektes nicht systematisch eruieren.⁸

4.2.1 Recherche von Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen

Die Suche nach MoVe-Maßnahmen an Schulen erfolgte über intensive Internetrecherchen. Hierzu wurden zunächst die Datenbank Elixier (Suchmaschine für Bildungsmedien) und die öffentlich zugänglichen Landesbildungsserver durchsucht. Anschließend wurden die Online-Angebote einschlägiger Stakeholder gesichtet (vgl. die Liste in Anhang 1). Insgesamt wurden dabei mehr als 700 Präventionsmaßnahmen / Verkehrserziehungsmaterialien identifiziert. Dabei wurde eine große Bandbreite abgedeckt, die von einfachen Arbeitsblättern bis zu Aktionstagen mit ausgebildeten Moderierenden reicht.

Die im Zuge dieser Suche identifizierten MoVe-Materialien wurden hinsichtlich einer Vielzahl von Merkmalen kategorisiert, z. B.

- Art der Maßnahme,
- Art der Verkehrsbeteiligung,
- Kommunikationsform / Medium,
- Zugänglichkeit des Materials,
- Anspracheform,
- Entwicklungspsychologische Grundlegung,
- Primäre Zielgruppe,
- Alter / Jahrgangsstufe der Adressaten,
- Etc.⁹

Diese Informationen wurden in einer Datenbank abgelegt.

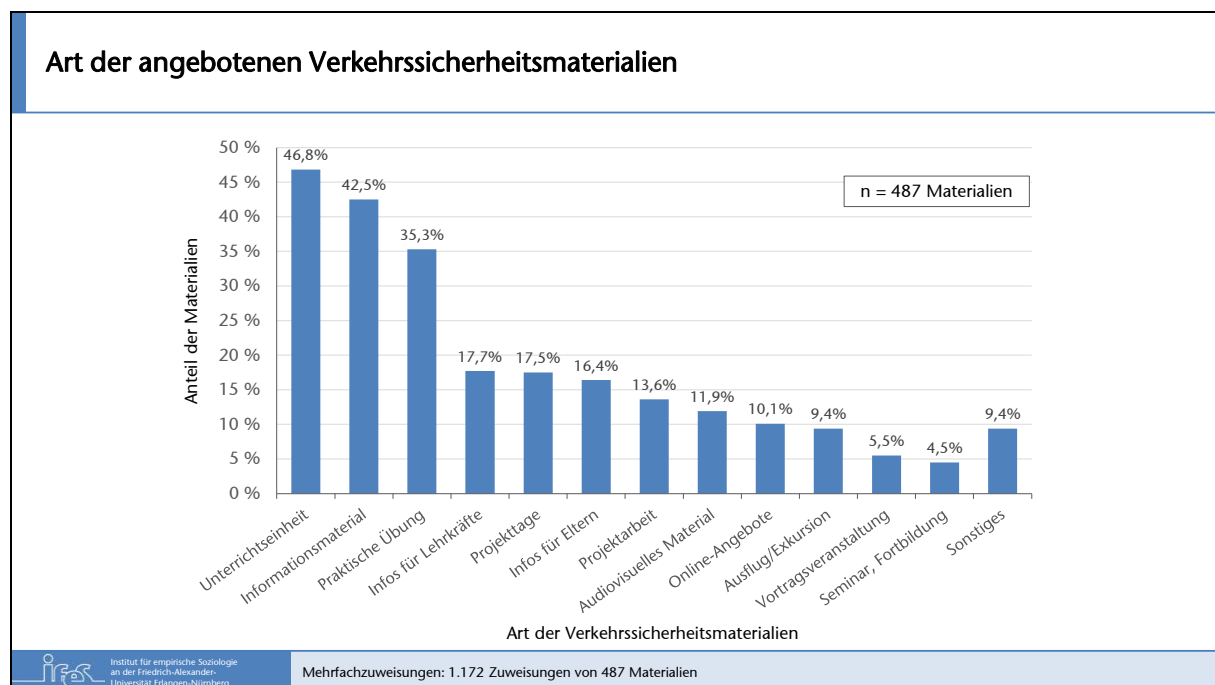
In mehreren Begutachtungsschritten wurde die Anzahl der Materialien stark eingeschränkt, so dass am Ende noch 487 Präventionsmaßnahmen / Verkehrserziehungsmaterialien in der Datenbank verblieben. Trotz der großen Anzahl eruiert Materialien kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass diese Sammlung erschöpfend ist. In der nachfolgenden Auswertung der Funde sollten deshalb weniger die berichteten Absolutzahlen, als vielmehr die Verhältnisse zwischen ihnen Beachtung finden.

⁸ Die Beantwortung der Frage, welche Maßnahmen an Schulen tatsächlich umgesetzt werden, hätte eine Befragung repräsentativ ausgewählter Schulen vorausgesetzt. Ein solches Vorgehen, optimaler Weise bundesweit, hätte die personellen, zeitlichen und finanziellen Ressourcen des FP 448 weit überschritten.

⁹ Ein vollständiges Verzeichnis der dokumentierten Merkmale findet sich in Anhang 2.

Die gefundenen Maßnahmen / Materialien beziehen sich häufig auf mehrere Arten von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Die 1.172 entsprechenden Nennungen werden in Grafik 4-11 visualisiert. Bei fast der Hälfte der Funde (46,8 %) handelt es sich um Angebote für Unterrichtsstunden / -einheiten, bei vier von zehn Funden um Informationsmaterialien, wie Fact Sheets, Broschüren oder Arbeitsblätter. Am dritthäufigsten lassen sich Materialien zu praktischen Übungen finden.

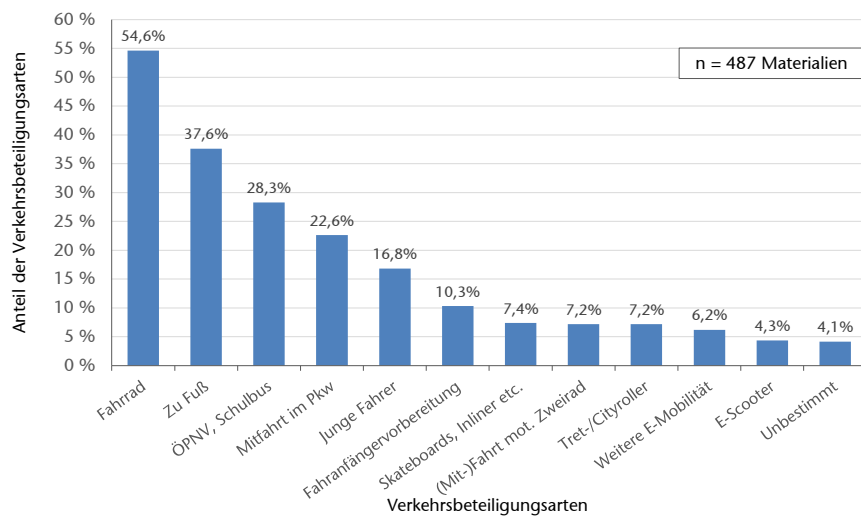
Die Arten der Verkehrsbeteiligung, auf die sich die recherchierten Maßnahmen / Materialien beziehen, werden in Grafik 4-12 aufgelistet. Über die Hälfte der Funde zielt auf das Fahrradfahren. Mehr als ein Drittel thematisiert Aspekte des Zu Fußgehens, mehr als ein Viertel die Nutzung von Schulbus oder ÖPNV, mehr als ein Fünftel die Mitfahrt im Pkw. Auch das Autofahren selbst wird von etwa jeder sechsten Maßnahme adressiert. Schaut man sich die Funde an, die lediglich eine Verkehrsbeteiligungsart thematisieren (vgl. Grafik 4-13), dominiert dort das Fahrradfahren deutlich vor dem Zu Fußgehen und der Nutzung von Schulbus oder ÖPNV.



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-11: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Art der Verkehrssicherheitsmaßnahme

Art der Verkehrsbeteiligung



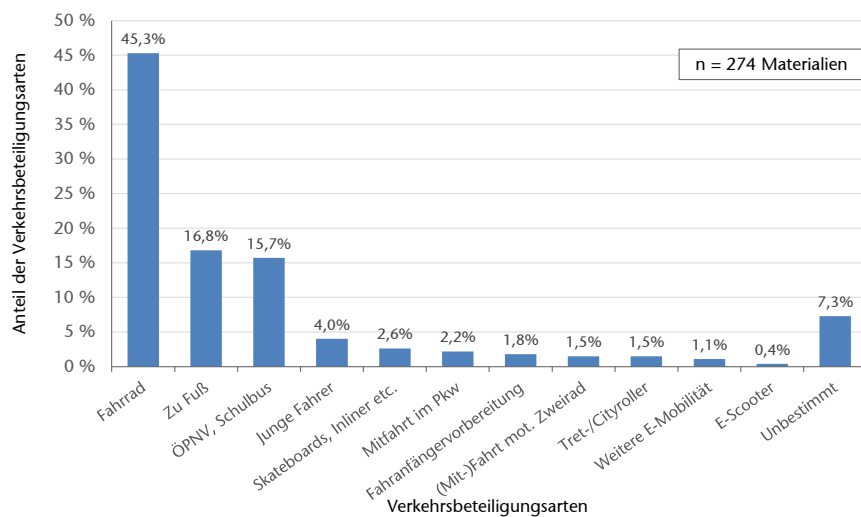
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 1.006 Zuweisungen von 487 Materialien

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-12: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Verkehrsbeteiligungsart

Art der Verkehrsbeteiligung (nur eine Nennung)



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

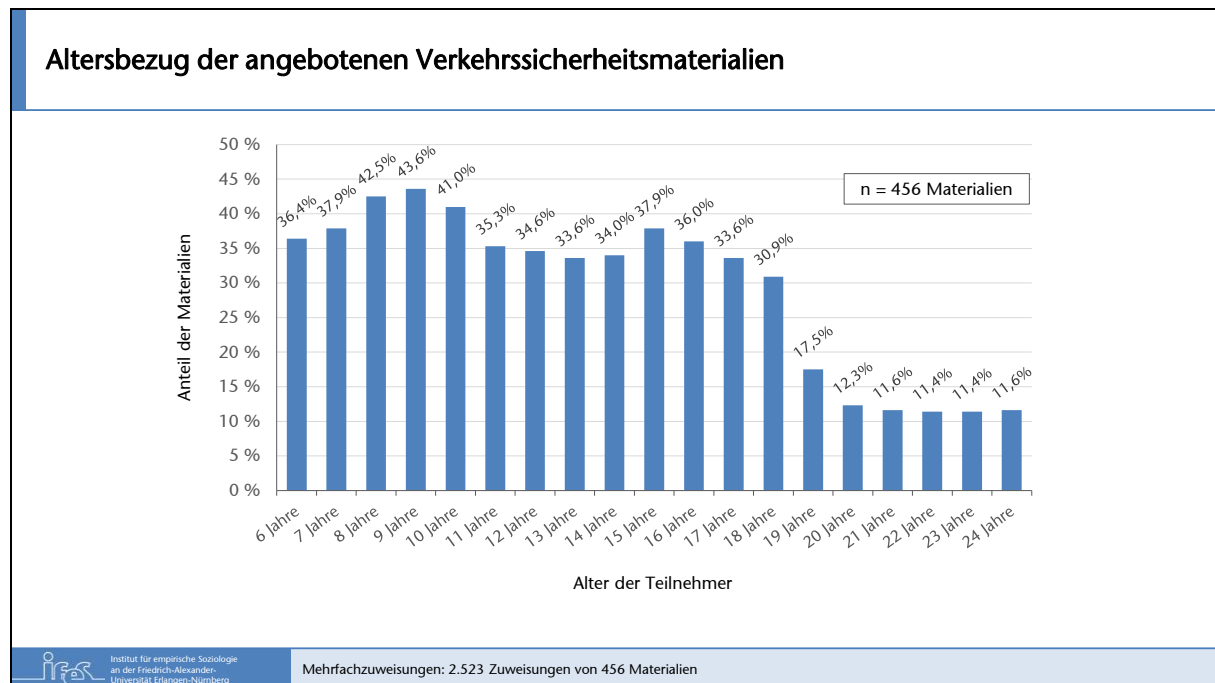
274 Zuweisungen von 274 Materialien

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-13: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Verkehrsbeteiligungsart (nur eine Nennung)

Grafik 4-14 zeigt die Altersabdeckung der gefundenen Maßnahmen / Materialien. Dabei überrascht die weitgehend ähnlich stark ausgeprägte Abdeckung der Zielgruppe im Primar-

und Sekundarstufenalter. D. h. eine geringere Sichtbarkeit der MoVe in der Sekundarstufe kann kaum mit fehlenden Maßnahmen / Materialien begründet werden. Lediglich ab dem Alter von etwa 19 Jahren lässt sich eine etwas schwächere Abdeckung feststellen, die auf eine geringere Anzahl von Maßnahmen für den Berufsschulbereich verweist.¹⁰



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

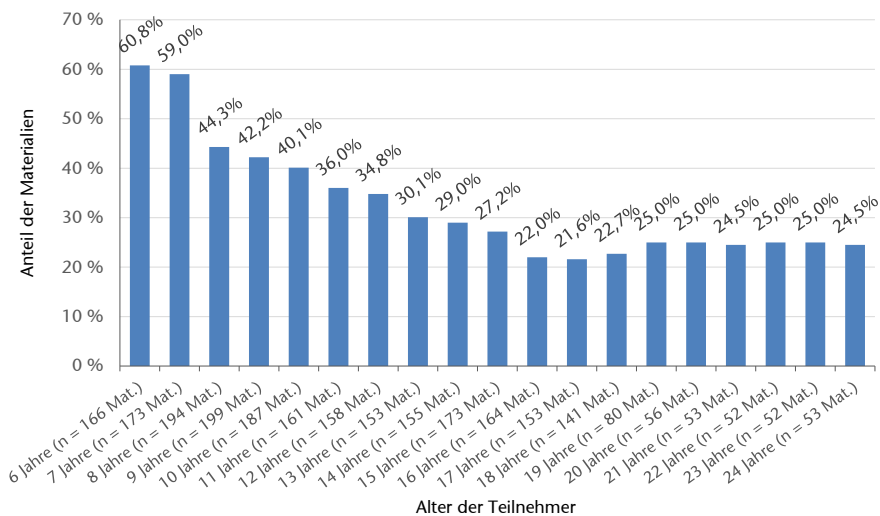
Grafik 4-14: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Altersbezug

Nimmt man die gefundenen Maßnahmen / Materialien zum Zufußgehen in den Blick (vgl. Grafik 4-15), ist ein stetig abnehmender Anteil solcher Funde¹¹ mit zunehmendem Alter der SuS zu erkennen. Maßnahmen / Materialien zum Fahrradfahren werden besonders häufig für 8- bis 15-jährige angeboten (vgl. Grafik 4-16). Sie zielen nicht nur auf die Radfahrausbildung in der Primarstufe, sondern auch für Kinder und Jugendliche im Sekundarstufenalter gibt es ein umfangreiches Angebot. Die Nutzung von Schulbussen bzw. des ÖPNV wird von Beginn der Primarstufe an thematisiert, besonders aber für 11- bis 14-jährige (vgl. Grafik 4-17). Mit weiter zunehmendem Alter der Jugendlichen finden sich stetig weniger entsprechende Funde. Angebote, die (auch) die Mitfahrt im Pkw thematisieren, gibt es nahezu ähnlich häufig für alle Altersjahrgänge (vgl. Grafik 4-18). Dabei reicht das inhaltliche Spektrum von der richtigen Kindersicherung bis zum richtigen Verhalten Erwachsener, z. B. als Beifahrerin oder Beifahrer.

¹⁰ Allerdings könnte hier ein Methodeneffekt derart vorliegen, dass Maßnahmen, die SuS der Sekundarstufe II ansprechen sollen, prinzipiell auch für SuS an beruflichen Schulen geeignet erscheinen, aber aufgrund eines fehlenden expliziten Hinweises nicht entsprechend vercodet wurden.

¹¹ Hier und nachfolgend: Für die jeweiligen Altersjahrgänge der Anteil der Maßnahmen, die eine bestimmte Verkehrsbeteiligungsart adressieren.

Verkehrssicherheitsmaterialien für das Zufußgehen (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)



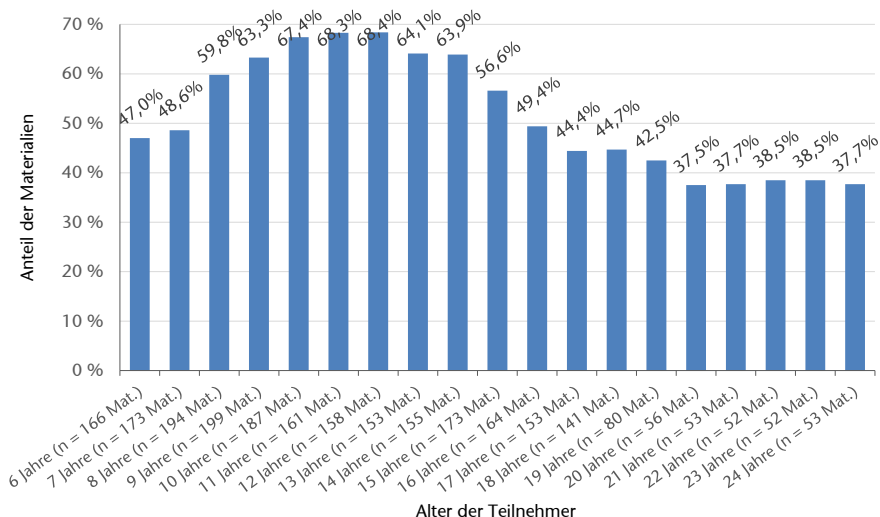
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-
Universität Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 886 Zuweisungen von 168 Fußgänger-Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-15: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für Fußgänger

Verkehrssicherheitsmaterialien für das Radfahren (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



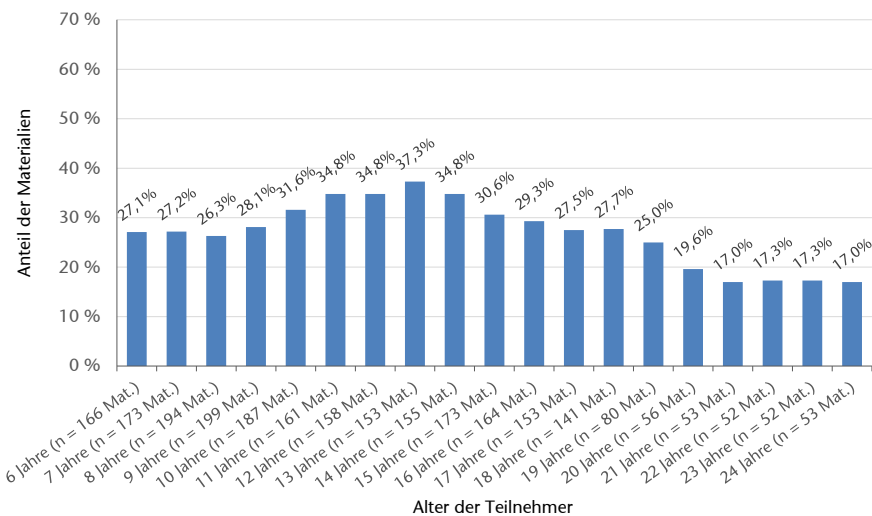
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-
Universität Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 1.390 Zuweisungen von 247 Radfahr-Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-16: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für Radfahrer

Verkehrssicherheitsmaterialien für die ÖPNV-Nutzung (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



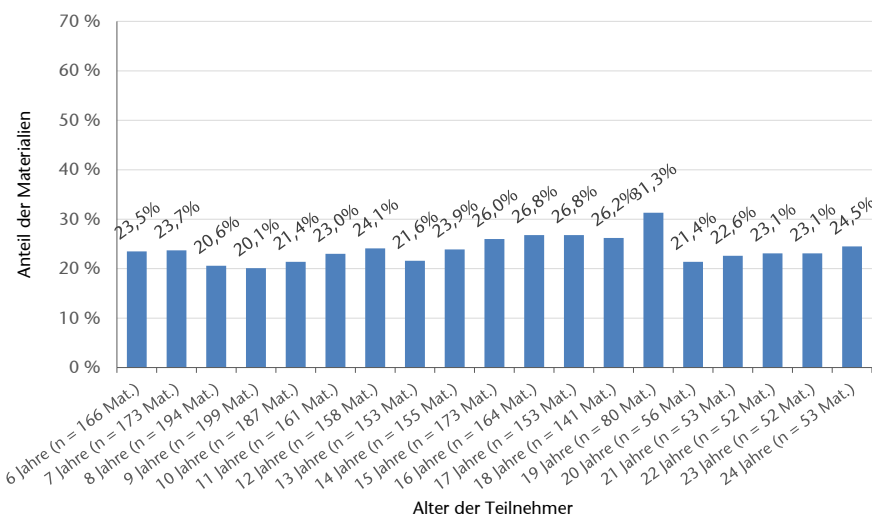
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 729 Zuweisungen von 125 Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-17: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für den ÖPNV

Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Mitfahrer (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



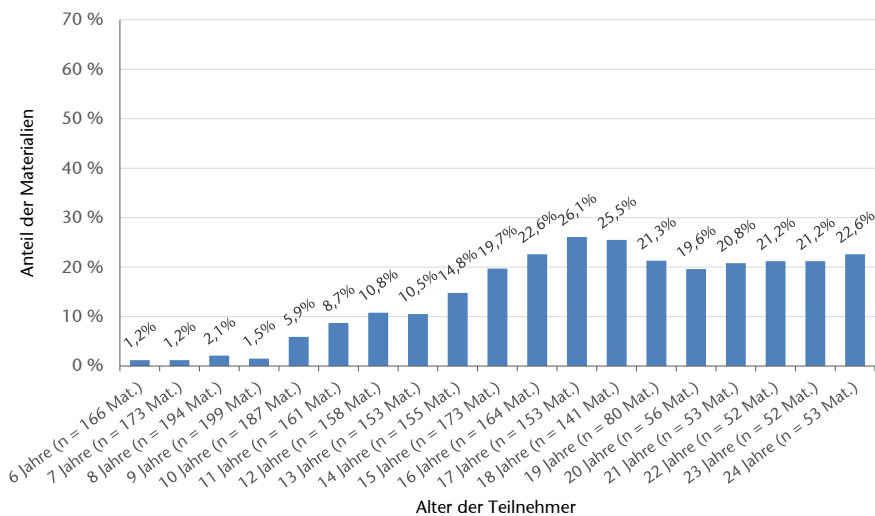
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 598 Zuweisungen von 100 Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-18: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für die Mitfahrt im Pkw

Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Fahrvorbereitung (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



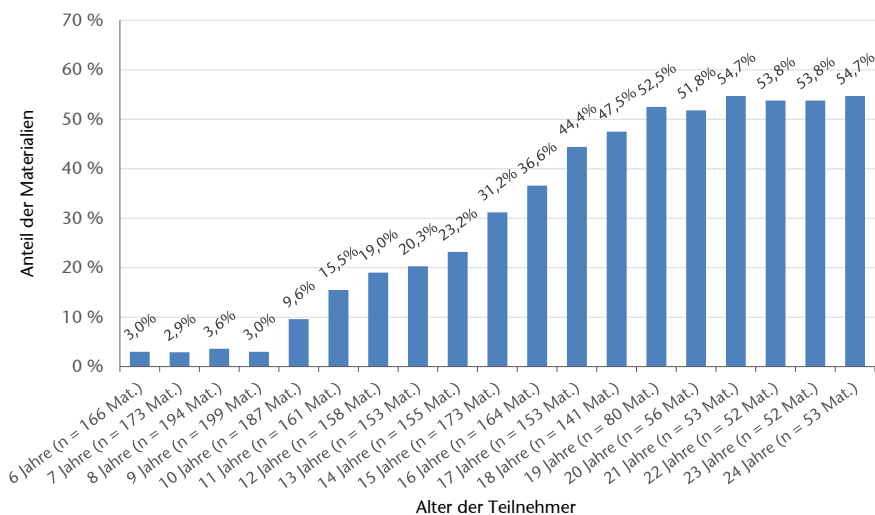
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-
Universität Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 312 Zuweisungen von 47 Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-19: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für die Pkw-Fahranfängervorbereitung

Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Fahrer (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



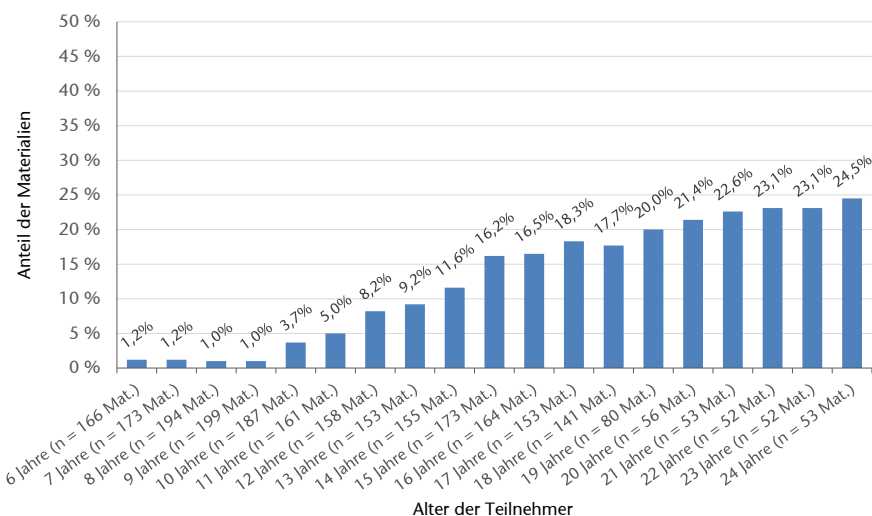
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-
Universität Erlangen-Nürnberg

Mehrfachzuweisungen: 597 Zuweisungen von 80 Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-20: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für Pkw-Fahrer/innen

Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer motorisierter Zweiräder



Mehrfachzuweisungen: 253 Zuweisungen von 35 Materialien für Fahrer motorisierter Zweiräder

Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-21: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – für Fahrer/innen motorisierter Zweiräder

Maßnahmen / Materialien, die (auch) den Aspekt der Fahranfängervorbereitung ansprechen, lassen sich ab dem Sekundarstufenalter ausmachen, mit einem Schwerpunkt für 16- bis 18-jährige (vgl. Grafik 4-19). Das Pkw-Fahren wird, beginnend mit dem Sekundarstufenalter, besonders häufig für Jugendliche ab dem Alter von 15 Jahren angesprochen (vgl. Grafik 4-20). Mit weiter zunehmendem Alter dominiert das Thema Pkw-Fahren die Maßnahmenlandschaft. Auch Materialien zum Fahren motorisierter Zweiräder richten sich besonders häufig an 15-jährige und ältere SuS (vgl. Grafik 4-21).

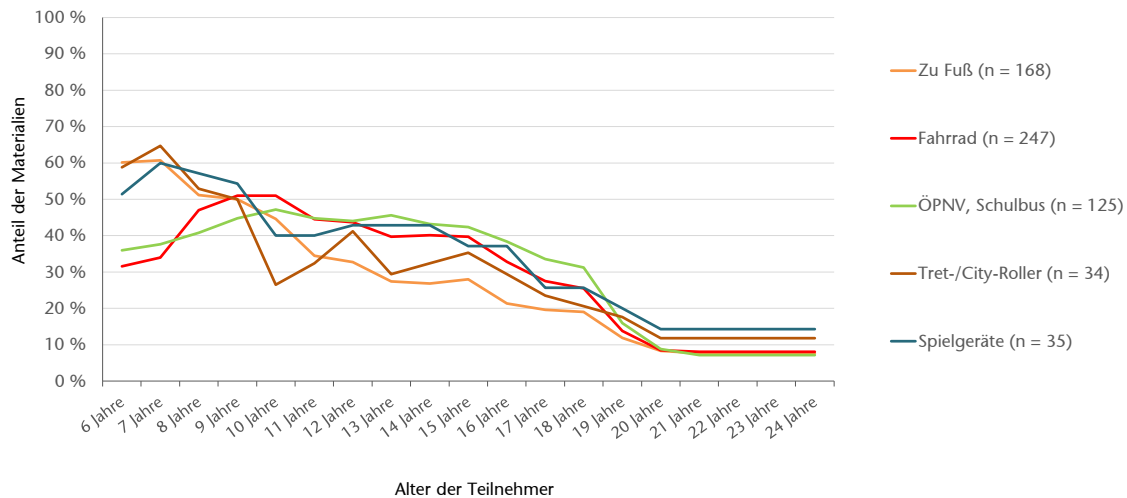
Aus Sicht der einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten lässt sich durchaus eine thematische Schwerpunktsetzung des MoVe-Angebotes entlang der im Lebensverlauf der Kinder und Jugendlichen erwartungsgemäß genutzten Verkehrsbeteiligungsarten nachzeichnen. Grafik 4-22 zeichnet dies für die nicht-motorisierten Verkehrsbeteiligungsarten nach, Grafik 4-23 für die motorisierten.¹²

Von den recherchierten Maßnahmen / Materialien widmen sich mehr als vier Fünftel der Sicherheitserziehung. Etwa vier von zehn Funden thematisieren auch Aspekte der Sozialerziehung und jeweils etwa ein Viertel Aspekte der Umwelt- bzw. Gesundheitserziehung (vgl. Grafik 4-24). Maßnahmen zur Sicherheits-, Sozial- und Gesundheitserziehung werden am häufigsten in der Primarstufe angeboten, Aspekte der Umwelterziehung vor allem für 10- bis 16-jährige, also SuS der Sekundarstufe I (vgl. Grafik 4-25).¹³

¹² Für die jeweilige Verkehrsbeteiligungsart der Anteil der Maßnahmen, die einen bestimmten Altersjahrgang adressieren.

¹³ Für den jeweiligen Erziehungsaspekt der Anteil der Maßnahmen, die einen bestimmten Altersjahrgang adressieren.

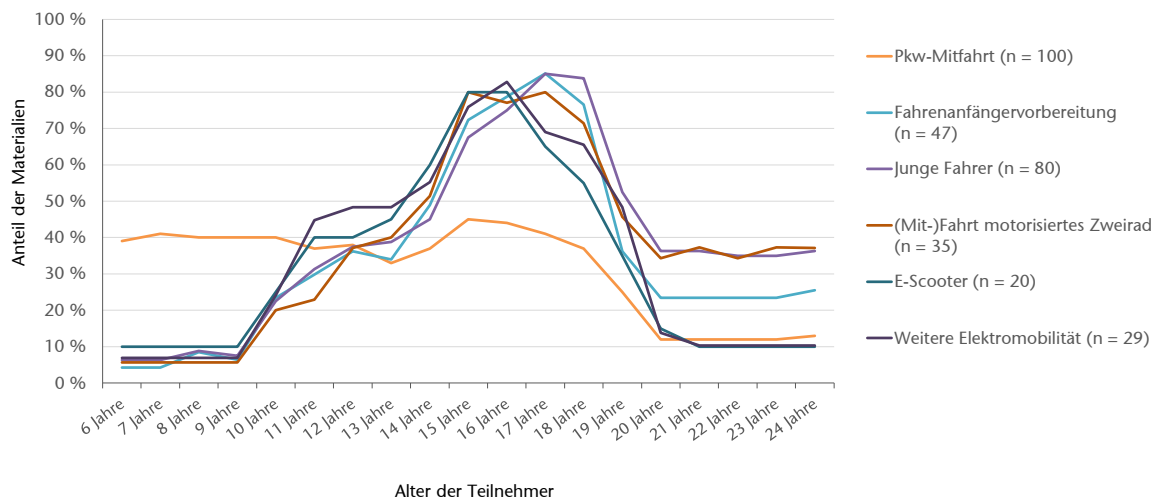
Verkehrssicherheitsmaterialien: Verkehrsbeteiligungsarten (nicht-motorisiert) nach dem Alter



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-22: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Maßnahmenbezug nicht-motorisierter Verkehrsbeteiligungsarten auf das Alter der SuS

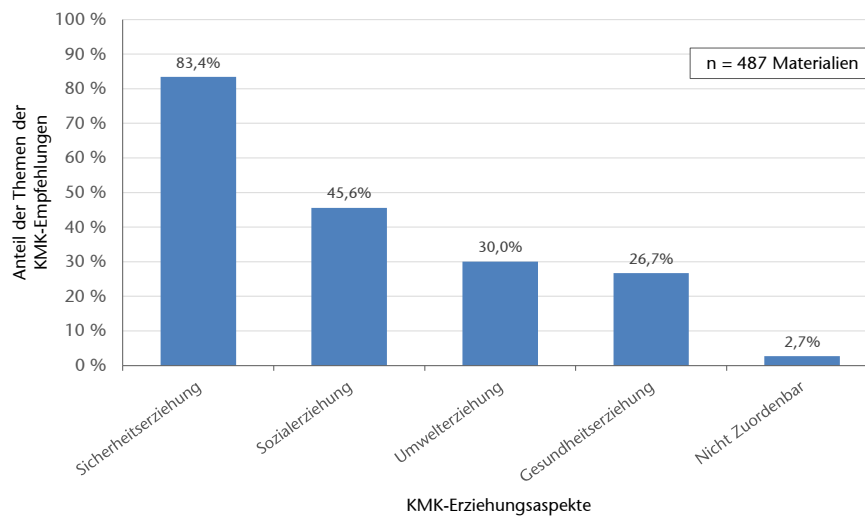
Verkehrssicherheitsmaterialien: Verkehrsbeteiligungsarten (motorisiert) nach dem Alter



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-23: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Maßnahmenbezug motorisierter Verkehrsbeteiligungsarten auf das Alter der SuS

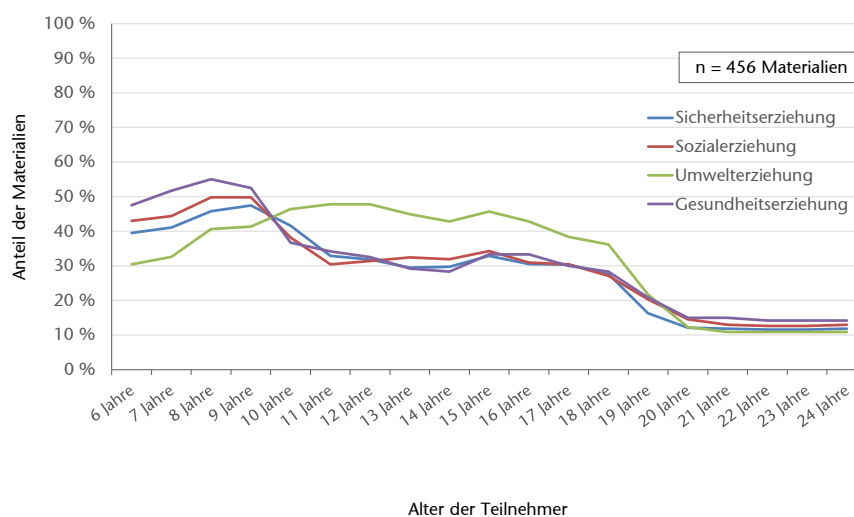
Verkehrssicherheitsmaterialien: Bezug auf KMK-Erziehungsaspekte



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-24: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – KMK-Erziehungsaspekte

Verkehrssicherheitsmaterialien: Bezug auf KMK-Erziehungsaspekte



Datenquelle: Erhebung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im DGUV FP 448;

Grafik 4-25: Recherchierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen – KMK-Erziehungsaspekte nach dem Alter

4.2.2 Interviews mit Expertinnen und Experten

Zur Untersuchung des Feldes der schulischen MoVe wurden 68 Expertinnen und Experten auf unterschiedlichen Organisationsebenen befragt. Zunächst wurden hierzu die Länderbeauftragten der Kultusministerien aus den 16 Bundesländern eingeladen, von denen letztlich zwölf befragt werden konnten. Weitere Interviewpartnerinnen und -partner wurden durch die Interviews mit den Länderbeauftragten sowie mittels persönlicher Kontakte rekrutiert. Dabei wurden 14 (Landes-)Fachberaterinnen und -berater, fünf Obleute und sechs Lehrkräfte, drei Verantwortliche aus Lehrkräftefortbildungsinstituten und 28 Expertinnen und Experten, die in Organisationen tätig sind, die Verkehrserziehungsmaßnahmen an Schulen durchführen, befragt. Zwei Gesprächspartnerinnen bzw. -partner aus diesem Sample waren eine Landesschülervertreterin und ein Mitglied einer Landeselternvertretung. Die Interviewten kamen aus 15 Bundesländern, für das Saarland konnten keine Interviewpartnerinnen und -partner für die Studie gewonnen werden.

Für die Interviews wurden auf die jeweiligen Expertinnen und Experten abgestimmte Interviewleitfäden zur MoVe in der Primarstufe, der Sekundarstufe und an beruflichen Schulen (Tätigkeit und Aufgabengebiet, Umsetzung von MoVe, Themen der MoVe und Radfahrausbildung in der Primarstufe, Themen der MoVe in der Sekundarstufe und den Beruflichen Schulen) sowie zu strukturellen Bedingungen der MoVe (allgemeine Rahmenbedingungen, Aus- / Fortbildung der Lehrkräfte, externe Partnerinnen und Partner und Kooperationen, Einbindung der Eltern) erstellt. Die Interviews wurden digital aufgezeichnet und zusammenfassend transkribiert. Die Auswertung erfolgte mittels der Software MAXQDA, die es ermöglicht, die Inhalte eines Interviews inhaltlichen Kategorien zuzuweisen und somit die einzelnen Aspekte des Interviews auszuwerten. Das Kategoriensystem („Codebaum“) ist dabei an den Gesprächsleitfäden der Interviews angelehnt. Die Kurztranskriptionen wurden anhand des Kategoriensystems einer qualitativen Inhaltsanalyse nach MAYRING (2010) unterzogen.

Das sog. Experteninterview ist ein etabliertes Erhebungsinstrument in der qualitativen Sozialforschung. „‘Experte‘ beschreibt die spezifische Rolle des Interviewpartners als Quelle von Spezialwissen über die zu erforschenden sozialen Sachverhalte. Experteninterviews sind eine Methode, dieses Wissen zu erschließen“ (GLÄSER & LAUDEL 2009: 10). Das Interview-Interesse ist dabei fokussiert auf das Wissen und die Problemsicht der Befragten und nicht auf die Person des Experten bzw. dessen Biographie (vgl. LIEBOLD & TRINCZEK 2002: 38).

Zur Einschätzung der nachfolgenden Ausführungen müssen vorab einige methodische Anmerkungen hinsichtlich der Repräsentativität und der Generalisierbarkeit der dabei angeführten Punkte gemacht werden. Auf Basis qualitativer Interviews können keine Aussagen zur quantitativen Verbreitung bestimmter Aussagen getroffen werden. Das hat mehrere Gründe, die dem Charakter der qualitativen Sozialforschung geschuldet sind. Zum Ersten ist die Auswahl der Expertinnen und Experten nicht repräsentativ. Zum Zweiten nehmen die Befragten aufgrund ihrer Funktion bestimmte Perspektiven ein, was zum Beispiel bedeuten kann, dass nicht in allen Interviews alle Themen gleichermaßen angesprochen werden (können). Insofern sind die folgenden Ausführungen nicht repräsentativ im Sinn eines Schlusses von wenigen repräsentativen Fällen auf eine Gesamtheit. Das bedeutet auch, dass man nicht angeben kann, dass X Prozent einer Befragtengruppe Ansicht A zum Thema B teilen. Durch qualitative Sozialforschung kann aber das Themenspektrum erfasst werden, dass in einem bestimmten sozialen Kontext existiert. Trotz fehlender Repräsentativität und dem Problem der Generali-

sierbarkeit bestimmter Aussagen beanspruchen daher die folgenden Ausführungen, dass wichtige Punkte angesprochen werden, die über Einzelfälle hinaus weisen. Es werden widerkehrende Argumentationen aufgegriffen, die laut den interviewten Expertinnen und Experten die Umsetzung der MoVe in den Schulen beeinflussen. Angeführt werden nur Aussagen, die wiederholt in den Interviews getätigt wurden und bei denen erkennbar ist, dass es sich dabei nicht um singuläre bzw. vereinzelte Aspekte handelt, die die Umsetzung von MoVe betreffen. Das kann z. B. der Fall sein, wenn sich bestimmte Einschätzungen über alle Funktionsebenen hinweg und / oder unabhängig vom Bundesland der Befragten finden lassen. Man kann daher aufgrund der Interviews sagen, welche Probleme es einzelfallübergreifend gibt, nicht aber, wie weit verbreitet sie sind. Aufgrund dieser skizzierten Gründe wird bei der nachfolgenden Darstellung auf Angaben wie „viele“, „die Mehrheit“ etc. verzichtet. Sollte allerdings nicht klar sein, inwieweit bestimmte, möglicherweise für die Bedingungen der Umsetzung von MoVe, relevante Aspekte doch eher nur begrenzt (z. B. regional) eine Rolle spielen, wird dies mit durch „in einigen Interviews“ oder „laut einigen Interviewpartnern“ angezeigt. Die im Folgenden wiedergegebenen wortwörtlichen Interviewpassagen dienen der Verdeutlichung bestimmter angeführter Punkte.

Allen Befragten wurde vor dem Interview eine Kurzfassung des Gesprächsleitfadens zugesendet. Die Interviews wurden in der Regel als telefonische Einzelinterviews durchgeführt. In den Interviews wurde zunächst auf die Positionen und Zuständigkeiten sowie auf die Aufgabengebiete und die für die MoVe aufgewendeten zeitlichen Ressourcen der Befragten eingegangen. Die Auswertung zeigt, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen lediglich einen Teilbereich der Arbeit darstellt, wie die Tätigkeit als Lehrkraft, in Gremien oder in der Lehrkräftefortbildung. Der zeitliche Umfang für Aufgaben innerhalb der MoVe sei deshalb begrenzt und gestalte sich nach situativem Bedarf. Die Pandemie habe sowohl den Umfang, als auch die Umsetzung der MoVe in den Schulen beeinflusst. Trotz der flexiblen Umgestaltung einiger Themen – beispielsweise durch die Nutzung digitaler Angebote – sei die MoVe in den vergangenen eineinhalb Jahren noch stärker in den Hintergrund geraten, als sie bis dato schon gewesen sei. Angefangen bei der Primarstufe habe die Pandemiesituation dazu geführt, dass weder der Schulweg eingeübt, noch die allgemeine Verkehrsteilnahme behandelt, oder die Radfahrausbildung theoretisch und praktisch hätte durchgeführt werden können.¹⁴ Die mangelnde Übung und Unsicherheit, den Schulweg selbstständig zurücklegen zu können, habe laut einigen Expertinnen und Experten den Einsatz von sog. Elterntaxis begünstigt.

Auch die Behandlung der MoVe in der Sekundarstufe sei aufgrund der Corona-Pandemie stärker eingeschränkt als zuvor, da die weiterführenden Schulen im Distanzunterricht vor allem die für die Abschlussprüfungen relevanten Fächer behandelt hätten. Im schulischen Regelbetrieb behindere unter anderem das Fachlehrerprinzip sowie die Menge des zu behandelnden Stoffes eine fächerübergreifende, in den Schulalltag integrierte und konsequente Auseinandersetzung mit dem Thema. Aufgrund dessen würde MoVe in weiterführenden Schulen sowie in den Berufsschulen in Aktions- bzw. Projekttagen umgesetzt werden, die punktuell im Schuljahr durch externe Organisationen unterstützt und durchgeführt würden.

¹⁴ Ein Länderbeauftragter sieht die verpasste Radfahrausbildung in der Primarstufe als nicht mehr aufzuholen: „*genauso wie es eine Generation von Kindern geben wird die nicht schwimmen kann, wird es einen Teil von Kindern geben, die nicht in der MoVe ausgebildet ist.*“ (Länderbeauftragte_02)

Auch die fehlende Verankerung in den Lehrplänen, die vernachlässigte Kontrolle der Durchführung von Maßnahmen und eine nicht festgelegte Stundenanzahl für die MoVe führe zu einer Umsetzung in sog. „Leuchtturmprojekten“, denen es jedoch an Beständigkeit fehle.

Hinsichtlich der Themen würde vor allem ab der sechsten Jahrgangsstufe die Verkehrserziehung hin zur Mobilitätsbildung um die Bereiche der Umwelt-, Sozial- und Gesundheitserziehung erweitert. Nach dem Übertritt auf weiterführende Schulen seien in der fünften Jahrgangsstufe nochmals der Schulweg und das Radfahren Thema. Verbunden würden diese Aspekte mit Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz. In den höheren Klassen der Sekundarstufe und in beruflichen Schulen würden Themen wie Alkohol- und Drogenprävention und das verantwortungsbewusste Verhalten als Fahrzeugführende behandelt werden. Allerdings würde es mit dem Älterwerden der Jugendlichen schwieriger werden, diese mit sachlichen Argumenten zu erreichen. Um die Aufmerksamkeit der jungen Erwachsenen zu erlangen, sei es hilfreich, persönliche Schicksale von Verunfallten in die Maßnahme einzuweben.¹⁵

Förderlich für eine wirksame schulische MoVe sei laut Expertinnen und Experten eine gute Zusammenarbeit mit externen Organisationen. Neben überregionalen und national agierenden Stiftungen und Vereinen seien hier viele kleine Organisationen tätig, die Schulen wiederkehrend organisatorisch und inhaltlich unterstützen würden. Die Kooperationen zwischen Schulen und Externen würden meist über mehrere Jahre bestehen, die Zusammenarbeit geschehe deshalb auf Zuruf. Insgesamt werde dieses Engagement auch für die Zukunft als gesichert gesehen, jedoch seien kleine Vereine in einer prekären Situation: Finanzielle Mittel müssten jährlich neu eingeworben werden und durch Überalterung der Mitglieder und zu wenig Nachwuchskräfte sei es schwieriger, das bestehende Angebot aufrecht zu erhalten. Diese Situation sei unter Einbezug eines nachlassenden Engagements der Eltern und den dadurch entstehenden Lücken noch gravierender, wenn beispielsweise bei der Radfahrausbildung Streckenposten nicht besetzt werden könnten.

Die erwähnten Probleme in der Umsetzung sowie in den strukturellen Rahmenbedingungen, die auch die Vernachlässigung der MoVe in der Lehrkräfteaus- und -fortbildung beinhalte, verdeutliche, dass MoVe vor allem in der Sekundarstufe vom persönlichen Engagement und Interesse aller Beteiligten – insbesondere der Lehrkräfte – abhängen.¹⁶ Die erhobenen Aussagen zu Qualitätskriterien und zur Evaluation von selbst entwickelten oder durchgeführten Maßnahmen werden im Rahmen des AP 3 analysiert (vgl. Abschnitt 4.3.1.2).

¹⁵ Eine externe Expertin spricht von einer intensiven Ansprache, wenn Jugendlichen persönliche Schicksale von Unfallbeteiligten erleben: *„Aber ich glaube genau das ist eigentlich so der richtige Weg, um so ein Bewusstsein zu schaffen. Das [...] berührt dann diese jungen Menschen noch mal ganz anders, wenn da einer, der ist vielleicht nur zwei, drei Jahre älter als sie selbst, vor ihnen sitzt und seine Geschichte erzählt.“* (Externe_Expertin_innen_23)

¹⁶ Hierzu äußert eine Lehrkraft, dass das Interesse des Kollegiums notwendig sei, um MoVe-Maßnahmen langfristig umzusetzen: *„Die Bereitschaft des Kollegiums sich mit solchen Themen [MoVe] auseinanderzusetzen, sich einzubringen, die ist halt da und das ist eine absolute Grundvoraussetzung, um solche Themen an der Schule zu bringen und zu verankern.“* (Lehrkräfte_03)

4.2.3 Auswertung der Experteninterviews: Hemmende und förderliche strukturelle Bedingungen für die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen

Die MoVe ist in den Lehrplänen aller Bundesländer in der einen oder anderen Form verankert (vgl. Abschnitt 4.1.2). Die allgemeine Relevanz der MoVe und ihre Verankerung in Lehrplänen sagt aber noch nichts darüber aus, ob MoVe auch in den Schulen adäquat umgesetzt wird. In diesem Abschnitt soll deshalb auf strukturelle Bedingungen für die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen eingegangen werden. Die folgenden Ausführungen basieren auf der Auswertung der durchgeführten Experteninterviews (vgl. Abschnitt 4.2.2), die auf Einlassungen hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen hin analysiert wurden.

Aufgrund der letztlich doch eingeschränkten empirischen Grundlage (68 Experteninterviews) war es nicht möglich, eine systematische Analyse aller einschlägigen strukturellen Aspekte (z. B. Finanzmittel, Lehrplaninhalte etc.) vorzunehmen. Zudem kann – auch aufgrund der Gewährleistung der zugesicherten Anonymität der Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartner – keine Differenzierung nach einzelnen Bundesländern stattfinden. Aufgrund des Bildungsföderalismus ergeben sich zwangsläufig Unterschiede zwischen einzelnen Bundesländern (z. B. hat das Land Niedersachsen ein explizites „Curriculum Mobilität“, die anderen Bundesländer dagegen nicht) oder auch zwischen einzelnen, z. B. finanzstärkeren und finanzschwächeren, Schulen. Deshalb konzentrieren sich die folgenden Ausführungen auf übergreifende Aspekte, die einen Einfluss auf die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen haben. Aus den Experteninterviews lassen sich drei Problemlagen kondensieren:

- Zeitliche Ressourcen für MoVe (vgl. Abschnitt 4.2.3.1),
- der Stellenwert von MoVe in Lehrplänen und in den Schulen (vgl. Abschnitt 4.2.3.2) sowie
- finanzielle Ressourcen / Zusammenarbeit mit externen Partnern (vgl. Abschnitt 4.2.3.3).

Die drei genannten Aspekte sind dabei nicht vollständig unabhängig voneinander, so bestimmen z. B. die Lehrpläne, in welchem Zeitumfang MoVe in den Schulen gelehrt wird, und wiederum die zeitlichen Ressourcen, ob und inwieweit neben dem Pflichtkanon an zu vermittelnden Themen MoVe-Inhalte angeboten werden.

Abschließend wird zusammengefasst, welche förderliche Faktoren für die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen sich aus den Experteninterviews ableiten lassen (vgl. Abschnitt 4.2.3.4).

4.2.3.1 Zeitliche Ressourcen

Die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen benötigt Zeit. Nicht nur Zeit hinsichtlich der Durchführung, sondern auch der Informierung, welche Maßnahme geeignet ist, und der Vorbereitung. Auch wenn MoVe als wichtig für den Bildungsauftrag der Schulen angesehen wird, ist sie doch nicht, evtl. mit Ausnahme der Radfahrausbildung in der Primarstufe, zentraler Bestandteil der Unterrichtsthemen, sondern eine zusätzliche Aufgabe. In diesem Abschnitt soll nun dargelegt werden, wie hoch überhaupt die zeitlichen Ressourcen der Akteure sind, die sich auf den verschiedensten Ebenen mit MoVe beschäftigen, um MoVe-Maßnahmen zu konzipieren, darüber zu informieren oder sie durchzuführen.

Hinsichtlich der Struktur derjenigen, die sich mit MoVe beschäftigen, sind im Prinzip in allen Bundesländern folgende Ebenen (idealtypisch) vorhanden:

- In den Kultusministerien bzw. Senatsbehörden gibt es jeweils eine Referentenstelle die für MoVe zuständig ist, die in einem (engen) Austausch mit den jeweiligen landeseigenen Instituten bzw. Seminaren oder Einrichtungen steht, die Fortbildungen für die Lehrkräfte anbieten. Die Aufgaben der Länderbeauftragten sind je nach Bundesland leicht unterschiedlich und bestehen z. B. darin, schulartübergreifend auf die Umsetzung der KMK-Empfehlungen zur „Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule“ (vgl. KMK 2012) zu achten, Konzeptionen zur Reduzierung der Unfallzahlen und zur nachhaltigen Mobilität zu entwickeln, bei unterschiedlichen Themen mit den jeweiligen Innen- und Verkehrsministerien zusammen zu arbeiten, an der Erstellung von Lehrplänen und Erlassen mitzuarbeiten, Fortbildungen zu konzipieren, Ansprechpartnerin und Ansprechpartner bzw. Vermittlerin und Vermittler für die MoVe für die Schulen zu sein oder sich an der Realisierung von MoVe-Projekten bzw. an der Abstimmung mit Partnern für MoVe-Projekte zu beteiligen.
- Darüber hinaus gibt es Lehrkräfte als Landesfachberaterinnen und -fachberater und auf einer tieferen Ebene als Fachberaterinnen und -berater (angesiedelt meist auf der Ebene der Schulbehörden bzw. Schulämter), die die Schulen beraten sollen und / oder auch Fortbildungen für die Obleute bzw. Mobilitätsbeauftragten an den einzelnen Schulen organisieren, konzipieren oder durchführen sollen. Diese Ebene der Landesfachberaterinnen und -berater ist in einzelnen Bundesländern nicht vorhanden, dasselbe gilt auch für die Fachberaterinnen und -berater.
- An den Schulen gibt es Lehrkräfte als Obleute bzw. Beauftragte für Mobilität und Verkehr, die von den Schulen ernannt werden und die sich um die Auswahl von Maßnahmen, den Kontakt zu Maßnahmenanbietern und um den Informationsaustausch mit den Fachberaterinnen und Fachberatern kümmern sollen.
- Last, but not least gibt es dann die Lehrkräfte (die keine Obleute sind), die MoVe unterrichten und / oder bei Aktionen von externen Maßnahmenanbietern als Aufsichtspersonen zur Verfügung stehen (sollen).

Betrachtet man nun, wie viel Zeit die einzelnen Positions- bzw. Funktionsinhaberinnen und -inhaber für die Beschäftigung mit MoVe haben bzw. ob sie einen Zeitausgleich für die Beschäftigung mit MoVe erhalten, zeigt sich ein disparates Bild. Bei den Landesbeauftragten ist es von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich, wie viel Prozent ihrer Arbeitszeit sie sich mit MoVe-Themen beschäftigen können. Es ist die Ausnahme, dass sie sich laut Stellenbeschreibung (nahezu) ausschließlich um MoVe kümmern können, MoVe ist meistens eines von mehreren Themengebieten (wie z. B. Gesundheit, Sicherheit oder Nachhaltigkeit) für die man zuständig ist. Von den zwölf interviewten Landesbeauftragten gaben nur zwei an, dass sie sich zu (nahezu) 100 Prozent in ihrer Arbeitszeit um MoVe-Themen kümmern können, bei den restlichen Befragten schwankten die Angaben breit zwischen weniger als fünf Prozent und 80 Prozent.

Auch bei den Landesfachberaterinnen oder -beratern zeigen sich große Unterschiede. Diese Positionen werden von Lehrkräften wahrgenommen, die regulär unterrichten, aber für die Tätigkeit der Landesfachberatung Entlastungs- / Anrechnungsstunden auf ihre Unterrichtsstundenverpflichtung bekommen. Die im Rahmen des FP 448 interviewten Landesfachbera-

terinnen oder -berater erhielten zwischen sechs und zwölf Entlastungs- / Anrechnungsstunden.

Die Fachberaterinnen und -berater sind ebenfalls aktiv unterrichtende Lehrkräfte, die für die fachliche Beratung der Schulen in ihrem Zuständigkeitsbereich meist nur ein geringes Stundenkontingent an Unterrichtsverpflichtung (zwischen einer und vier Unterrichtsstunden pro Woche) erlassen bekommen.¹⁷ Dabei gibt es zwar auch Fälle, in denen zehn Anrechnungsstunden berichtet werden, aber eben auch solche, in denen es gar keine gibt. Je nach Bundesland ist zudem weiter unterschiedlich, ob Fachberaterinnen und -berater die Schulen nicht auch noch für andere Themen beraten sollen (z. B. generell für den Sachunterricht, oder MoVe ist Bestandteil eines Themenpakets, wie Gesundheit, Prävention oder Sicherheit, das von den jeweiligen Fachberaterinnen und -beratern betreut wird) und für wie viele Schulen sie die Ansprechpartner sein sollen (im Extremfall für bis zu 150 Schulen).

Die Obleute bzw. Mobilitätsbeauftragten an den Schulen sollen für MoVe bzw. für die Informierung der anderen Lehrkräfte, die Planung von MoVe-Maßnahmen und Kontakte zu anderen Akteurinnen oder Akteuren zuständig sein. Teils bekommen sie für diese Tätigkeit bis zu einer vollen Anrechnungsstunde, teilweise nicht. Die Gründe für eine fehlende Anrechnungsstunde können dabei in mangelnden Ressourcen der jeweiligen Schule liegen. Ein Befragter meinte, der Schulleiter einer Grundschule hätte zum Beispiel einen Pool von ungefähr fünf Entlastungsstunden und müsse dabei überlegen, *„gebe ich die Stunden jetzt alle den Verkehrserziehungsbeauftragten? Oder doch dem, der immer in den Kindergarten geht und die Kinder vorschulisch begleitet?“* (Fachberater_02). Selbst wenn Anrechnungs- / Entlastungsstunden vorgesehen sein sollten, muss dies in einem Bundesland nicht einheitlich umgesetzt werden, beispielsweise wenn es keine Vorgabe für einen pauschalen Stundenausgleich gibt, es im Ermessen der Schulen liegt oder Schulbehörden diesen individuell festlegen, z. B. anhand des Engagements der oder des Verkehrsbeauftragten. Unabhängig von möglichen Entlastungsstunden für Mobilitätsbeauftragte scheint es in den Bundesländern unterschiedlich geregelt zu sein, ob die Schulen zu einer Ernennung überhaupt verpflichtet sind oder nicht.

Der kurze Überblick über die zeitlichen Ressourcen, die denjenigen zur Verfügung stehen, die sich um MoVe kümmern (sollen), zeigt zum einen, dass es stark von Bundesland zu Bundesland variiert, welche zeitlichen Ressourcen zur Verfügung gestellt werden. Er zeigt zum anderen aber auch, dass tendenziell eher zu wenig Zeit vorhanden ist (die Frage, wie viele Stunden im Unterricht für MoVe vorgesehen sind, wird im nächsten Abschnitt angeschnitten). Auf den verschiedensten Ebenen oberhalb der Schulen arbeitet so gut wie niemand Vollzeit für MoVe. Diejenigen, die sich an den Schulen als Obleute für MoVe einsetzen, erhalten entweder keine oder eine nur sehr geringe Anzahl von Entlastungsstunden (eine oder eine halbe Stunde). Sollten sich Lehrkräfte über das Mindestmaß hinaus für MoVe interessieren und engagieren wollen, müssen sie das in ihrer Freizeit tun. In den Interviews wurden immer wieder die geringen oder sogar fehlenden zeitlichen Ressourcen auf allen Ebenen, aber vor allem auf der Ebene der Fachberatung und der Obleute an den Schulen, als ein Problem bei der Umsetzung der MoVe beschrieben. In einem Interview wurde es bezogen auf die Obleu-

¹⁷ In einigen Interviews wurden die Aussagen getätigt, dass für manche Bundesländer die Zahl der Fachberaterinnen / -berater in den letzten Jahren zurückgegangen sei. Da dies nicht für alle Bundesländer zutrifft, werden diese Aussagen für die nachfolgenden Argumentationen nicht weiter berücksichtigt.

te so benannt: *„Und die Deputatsstunden sind sehr dünn gesät und die Fachberaterstunden mittlerweile auch [...] und da wäre es natürlich toll, wenn man einfach mehr personelle Ressourcen auch hätte und auch, z. B. in Form einer Deputatsstunde oder mehreren Stunden, wirklich diese Stelle als noch wichtiger erachtet wird und natürlich auch mit dem großen Spektrum, was es eigentlich schon beinhaltet“ (Landesfachberater_03).* In einem anderen Interview wurden mangelnde Anerkennungsstunden für MoVe an den Schulen darauf zurückgeführt, *„dass die „Verkehrserziehung als so eine Querschnittsaufgabe nicht die Lobby hat, um da wirklich auch Stunden zu generieren“ (Fachberater_06).* Ein Obmann meinte, dass es Anrechnungsstunden geben könnte, wenn beispielsweise der Schulleitung die Verkehrserziehung besonders wichtig sei. Es sei allerdings nicht von Grund auf vorgegeben, dass *„jede Schule [...] einen Verkehrsbeauftragten [hat], [...] es ist immer so ein Betteln, wenn man was machen will oder man macht es aus Überzeugung für umsonst“ (Obleute_05).*

4.2.3.2 Stellenwert von MoVe in den Lehrplänen und an Schulen

Die im vorherigen Abschnitt angesprochenen zeitlichen Ressourcen, vor allem auf der Ebene der Fachberatung und der Obleute / Mobilitätsbeauftragten an den Schulen, verweisen auf den nächsten Aspekt, der die Umsetzung von MoVe-Maßnahmen beeinflusst: Der Stellenwert von MoVe in den Lehrplänen und an den Schulen. Diese beiden Aspekte werden im Folgenden nacheinander thematisiert.

Die Schulen müssen sich bei der Ausgestaltung des Unterrichts natürlich an Lehrpläne, ministerielle Erlasse oder Verwaltungsvorschriften halten. Als erster Punkt wäre hier zu nennen, ob es für die Schulen verpflichtend ist, einen Obmann bzw. eine Obfrau für MoVe bzw. einen Mobilitätsbeauftragten oder eine Mobilitätsbeauftragte zu benennen, was laut den Interviewten nicht überall der Fall ist. Und selbst wenn es verpflichtend sein sollte, kann es laut einigen Interviewpartnerinnen und -partnern sein, dass pro forma die Schuldirektorin bzw. der Schuldirektor das Amt übernimmt, ohne sich zeitlich und thematisch weiter um MoVe zu kümmern.¹⁸

Wenn man die Experteninterviews zugrunde legt, zeigt sich ein Bild, nach dem MoVe als eine relevante Aufgabe von Schulen betrachtet wird, im besten Fall als eine Querschnittsaufgabe, um die sich alle Lehrkräfte kümmern müssten. Betrachtet man die Lehrpläne und Erlasse¹⁹, zeigt sich zum Ersten, dass MoVe in manchen Bundesländern kein eigenständiges „Oberthema“ ist, sondern Bestandteil von Themenpaketen wie Gesundheit, Prävention oder Sicherheit. Daher kann es passieren, dass es an den Schulen dann auch nicht verpflichtend spezielle MoVe-Beauftragte gibt, sondern MoVe z. B. von Sicherheitsbeauftragten mit abgedeckt wird.

¹⁸ In mehreren Interviews wurde zum Ausdruck gebracht, dass es, im Gegensatz zur Benennung einer allgemein für MoVe zuständigen Lehrkraft, überall für die Grundschulen verpflichtend ist, eine verantwortliche Ansprechperson speziell für die Radfahrausbildung zu ernennen und dies auch geschieht.

¹⁹ Hier muss noch einmal angemerkt werden, dass im Rahmen des Projektes keine systematische Analyse der Lehrpläne möglich war, erst recht nicht hinsichtlich möglicher Unterschiede zwischen einzelnen Bundesländern oder verschiedenen Schulformen. Die folgenden Ausführungen beruhen auf den Aussagen in den Experteninterviews und können daher nur einen groben Überblick bieten.

Zum Zweiten ist es je nach Bundesland unterschiedlich, ob es genaue Vorschriften gibt, wie viele Schulstunden für die MoVe aufgewendet werden sollen und in welcher Form. Zum einen gibt es Bundesländer, in denen keine genaue Stundenzahl für MoVe-Themen vorgegeben ist. Hier wäre z. B. in der Primarstufe MoVe ein eigener Lernbereich im Heimat- und Sachunterricht, ohne dass hierfür eine bestimmte Stundenzahl festgelegt ist. Oder in den weiterführenden Schulen ist die MoVe zwar verbindlich im Lehrplan verankert, aber auch für die Sekundarstufen gibt es keine festen Stundenvorgaben, stattdessen nur die Verpflichtung der Schulen zur Umsetzung der im Lehrplan vorgeschriebenen MoVe, die die Schulen dann eigenverantwortlich umsetzen müssten.

Zum anderen gibt es den Fall, dass es bezüglich der vorgesehenen Schulstunden in den jeweiligen Schulstufen eine Empfehlung gibt, wie viele Stunden oder wie viel Prozent der Unterrichtszeit für die MoVe genutzt werden soll.²⁰ Hierbei muss zwischen Primarstufe auf der einen Seite und Sekundarstufe I und II auf der anderen Seite unterschieden werden. Aus den durchgeführten Experteninterviews lässt sich der Schluss ziehen, dass über alle Bundesländer hinweg MoVe, vor allem hinsichtlich der Verkehrssicherheit, in der Primarstufe eine wichtige Rolle spielt und einen hohen Stellenwert genießt. In der Primarstufe ist vor allem die Radfahrausbildung und -prüfung flächendeckend institutionalisiert und auch andere Verkehrssicherheitsthemen (wie sicherer Schulweg) werden durchgängig angesprochen.²¹ Diese Themen sind in den Sachunterricht und teilweise auch in den Sportunterricht integriert. Aber auch hier gibt es zwischen den Bundesländern Unterschiede, wie viele Unterrichtsstunden für MoVe vorgesehen sind. Man findet unterschiedliche Vorgaben für die Primarstufe, so z. B. zehn Stunden pro Schuljahr in jeder Jahrgangsstufe, 80 Unterrichtsstunden für Klasse 1 bis 4 oder 30 Stunden für die 3. und 4. Jahrgangsstufe, in denen die Radfahrausbildung durchgeführt werden soll. Wie viele Unterrichtsstunden den Lehrkräften für MoVe bereitgestellt werden, ist dabei nicht irrelevant. In einigen Interviews wurde deutlich, dass die Radfahrausbildung / Jugendverkehrsschule für die Grundschullehrkräfte eine erhebliche zeitliche Belastung darstellt. Eine schulexterne Expertin meinte, *„dass die Lehrer da schnaufen [in der vierten Klasse], weil sie natürlich neben dieser Jugendverkehrsschule, die schon sehr viel Zeit in Anspruch nimmt, was jetzt den theoretischen Teil für die Lehrer*innen betrifft, noch ganz viele andere Noten schreiben müssen“* (Externe_Expert_innen_03).

Für die Sekundarstufen I und II lässt sich eine ähnliche Verbindlichkeit zur MoVe-Umsetzung wie in der Primarstufe nicht mehr generell feststellen. Es ist zwar auch etwas unterschiedlich von Bundesland zu Bundesland und zwischen Sekundarstufe I und II, aber durchgängig ergibt sich aus den Einlassungen der Interviewpartnerinnen und -partner das Bild, dass MoVe

²⁰ Hier kann nicht weiter darauf eingegangen werden, inwieweit dann in diesen Lehrplänen die Umsetzung genauer festgelegt oder sehr offen gelassen wird. Z. B. gibt es den Fall, dass es für ein Paket an Themen, in dem MoVe neben anderen Themen ein Bestandteil ist, die Empfehlung gibt, zehn Prozent der Unterrichtszeit dafür zu nutzen. Allerdings wird nicht kontrolliert, welche Themengebiete dann im Unterricht tatsächlich angesprochen werden. Hier kann es also vorkommen, dass Lehrkräfte anstatt der MoVe andere Aufgabengebiete aus dem Themengebiet in ihrem Unterricht behandeln.

²¹ In einigen Interviews wurde thematisiert, dass es wohl Grundschulen (in sozialen Brennpunkten) gibt, in denen die Radfahrausbildung zuletzt nicht mehr stattgefunden hat. Aufgrund der geringen Anzahl der qualitativen Interviews kann nicht eingeschätzt werden, inwieweit das Ausnahmen sind oder das Phänomen häufiger vorkommt oder diese Problematik nur bestimmte Bundesländer betrifft.

hier eine eher geringe Bedeutung hat und weder in den Lehrplänen noch in der Umsetzung von Maßnahmen derart institutionalisiert ist (weder vom zeitlichen Umfang noch von der Verbindlichkeit der Thematik) wie in der Primarstufe. Ein Gesprächspartner meinte, dass die zeitliche Unverbindlichkeit der MoVe (in den Lehrplänen) nach der Grundschule auf den Umstand zurückzuführen sei, dass durch einen vorgegebenen Zeitrahmen für die MoVe in den Sekundarstufen I und II Schulstunden verloren gehen würden, die eventuell noch anderweitig gebraucht werden würden. Nicht zuletzt wurde auf die Gestaltungsfreiheit der Lehrkräfte verwiesen: *„Alles andere rund herum ist so ein bisschen fakultativ. Da ist der Lehrer wie so ein Bürgermeister. Wenn die Tür hinter ihm zugeht, macht er was er will. [...] In der gesamten Sekundarstufe sind alles so Soll-und-Kann-Bestimmungen. Infolgedessen gibt es Schulen, die machen viel, da wo der Obmann viel antreibt, und es gibt Schulen, die machen praktisch nichts“* (Landesfachberater_02).

Für die Umsetzung von MoVe-Themen sind also auf der Ebene der Lehrpläne die rechtlichen Grundlagen vorhanden, wobei den Schulen (mit Ausnahme der Radfahrausbildung und -prüfung) ein großer Freiraum bleibt, wo und wie sie diese im Unterricht umsetzen. Vorgaben wie, dass die MoVe in den Unterricht zu integrieren sei, oder die Schulen für ihr schuleigenes Curriculum entscheiden sollten, wo die mobilitätsbildenden und verkehrserzieherischen Schwerpunkte platziert werden sollen, können zu einer unterschiedlichen Behandlung von MoVe an den Schulen führen. Ein Gesprächspartner meinte dazu, dass solche weichen Vorgaben dazu führen, dass die Lehrkräfte an den Schulen eine Möglichkeit der Einbindung der MoVe in den Fachunterricht nur dann nutzen, wenn Anknüpfungspunkte in den Schulbüchern vorhanden seien und dadurch kein zusätzlicher Mehraufwand entstehe. Ein weiteres Problem für die Umsetzung von MoVe kann sich dann ergeben, wenn es Kürzungen bei den vorgegebenen Unterrichtsstunden gegeben hat, weil dann auf die Kernfächer wie Mathematik und Deutsch fokussiert wird und das Engagement bei MoVe reduziert wird. Noch stärker als in der Grundschule spielen Zeit und Lehrplangestaltung in den Sekundarstufen eine wichtige Rolle dahingehend, ob MoVe umgesetzt wird. In einem Interview wurde es so beschrieben: Die Schulen haben ein *„dicht gedrängtes Programm, das ihnen der Lehrplan vorgibt. Und insofern müssen sie auch die Überzeugung mitbringen, dass Verkehrserziehung so wichtig ist, dass sie dafür auch nochmal zum Beispiel einen eigenen Projekttag investieren möchten“* (Laenderbeauftragte_03). Ähnlich meinte eine Fachberaterin, dass es schwierig sein könnte für die Schule, *„bei der Fülle an Aufgaben, die sie inzwischen hat, den Schwerpunkt dann noch auf Mobilitätserziehung zu setzen“* (Fachberater_07). Bei möglichen Wahlfächern oder Arbeitsgruppen steht die MoVe in Konkurrenz zu anderen Themen bzw. es muss erst einmal der Pflichtunterricht abgedeckt werden, so dass man für zusätzliche MoVe-Angebote nicht langfristig planen kann: Hinsichtlich des Interesses an MoVe meinte ein schulischer Obmann: *„Und da haben wir das große Problem, die Sekundarstufen eben zu erreichen. Die interessieren sich überhaupt nicht für das Thema.“* Und weiter zum Besuch von Fortbildungen allgemein: *„Das Interesse ist intrinsisch motiviert gering. [Es] gibt Ausnahmen, aber ist insgesamt wenig, weil die Schulen einfach andere Baustellen haben im Moment“* (Obleute_01). In einem Interview wurde wiederum positiv bemerkt, dass es aufgrund der Unterstützung der Schulleitung möglich war, ein gutes Angebot an MoVe umzusetzen: *„Und ein ganz wichtiger Baustein, ohne den geht es natürlich auch nicht, wir haben die Rückendeckung von der Schulleitung“* (Lehrkraefte_03).

In den weiterführenden Schulen hängt die Umsetzung von MoVe, im Vergleich zur Primarstufe, deutlich mehr von interessierten, intrinsisch motivierten einzelnen Lehrkräften oder Schulleitungen ab. Ein Landesfachberater schilderte, um das Interesse von Gymnasien an MoVe zu verdeutlichen, wie der Rücklauf bei Einladungen für die eigentlich verbindlichen Fortbildungen für Obleute durch die Fachberater aussieht. *„Jetzt geht es wieder los, jetzt lädt der ein. Sie können da schlecht die Pflicht draus machen. Und im Grundschulsektor unterschreibt zusätzlich noch der Schulrat und da sind die Chancen gut, dass Sie auf 80, 90 Prozent Abdeckung kommen. [...] Wenn ich dasselbe im Gymnasialsektor mache, dann kommen so 20, 30 Prozent. Und wenn Sie so ein bisschen fachmännisch sind so wie ich, dann rufen Sie in der Schule an und sprechen mit dem Schulleiter und sagen dem Schulleiter: ‚Hören Sie mal, Ihr Obmann war nicht da auf der letzten Sitzung‘. Und da sagt Ihnen der Schulleiter: ‚Ich habe momentan keinen Obmann, da hätte ich müssen selbst kommen [...] und als Schulleiter kann ich auf die Tagung nicht kommen‘. Dann sage ich: ‚Okay, dann benennen Sie bitte einen, der dann beim nächsten Mal kommt‘, und dann versendet das. Dann rufen Sie den nächsten Schulleiter an und dann sagt der: ‚Ja, unser Obmann, der ist gleichzeitig noch [...] und da konnte der nicht kommen‘. Und jetzt hat jeder da eine Ausrede. [...] Und gymnasiale Schulleiter, also das sind die, die Sie nirgendwie beeinflussen können. Das kann nicht mal das Ministerium. [...] Und was passiert denn, wenn keiner kommt? Es passiert nichts, gar nichts“* (Landesfachberater_02). Ein anderer Gesprächspartner meinte: *„Man muss dicke Bretter [...] über Jahre bohren“* (Landesfachberater_04), bis die Wichtigkeit für die MoVe verstanden werde. Nicht verschwiegen werden soll, dass es aber auch Interviewpartnerinnen und -partner gab, die mit der Umsetzung der MoVe an den Schulen zufrieden waren.

Zu dem Aspekt, ob eine größere Verbindlichkeit für MoVe vor allem in der Sekundarstufe durch eine Vorgabe von Unterrichtsstunden erreicht werden kann oder soll, gab es unter den interviewten Expertinnen und Experten gegensätzliche Einschätzungen. Auf der einen Seite wurde es bedauert und als Problem adressiert, dass es solche verbindlichen Vorgaben nicht gibt. Auf der anderen Seite wurden feste Vorgaben an Unterrichtsstunden kritisch gesehen, denn jede Schule habe andere Rahmenbedingungen und Voraussetzungen.

Zuletzt sei noch angemerkt, dass in der Lehrkräfteausbildung MoVe kein Pflichtthema ist und es weiter keine generelle Fortbildungspflicht für die Mobilitätsbeauftragten oder allgemein für Lehrkräfte hinsichtlich MoVe gibt, nicht mal für die Lehrkräfte an den Grundschulen, die die Radfahrausbildung durchführen. In einigen Interviews wurde berichtet, dass es oft so ist, dass erfahrene Kolleginnen und Kollegen den neuen Lehrkräften vermitteln würden, wie die MoVe ablaufe.

Kurz zusammengefasst wird aus den Experteninterviews deutlich, dass es in den Lehrplänen durchaus Vorgaben zu MoVe gibt, diese aber, vor allem nach der Primarstufe, zum Teil recht weich formuliert sind und es in der Sekundarstufe für die Umsetzung einer MoVe sehr darauf ankommt, ob die Schulleitung MoVe für wichtig erachtet bzw. ob es einzelne engagierte Lehrkräfte gibt, damit das Thema an der jeweiligen Schule kontinuierlicher verfolgt wird. Man kann weiter schlussfolgern, dass wenn eine Schulleitung MoVe nicht als relevant ansieht, dann auch weniger Ressourcen, selbst bei Vorhandensein interessierter Lehrkräfte, für die Umsetzung von MoVe zur Verfügung stehen, dies gerade dann, wenn es zu Kürzungen von Unterrichtsstunden kommt: *„Aber das ist auch wieder so, da gibt es keine Ressourcen,*

das heißt die [Mountainbike AG] wollte ich die letzten drei Jahre anbieten, wurde aber immer gestrichen, weil keine AG-Stunden zur Verfügung standen“ (Obleute_05).

4.2.3.3 Finanzielle Ressourcen / Zusammenarbeit mit externen Partnern

Neben den bereits angesprochenen zeitlichen Ressourcen und der Vorgaben durch Lehrpläne bzw. dem Interesse der Schulen können fehlende finanzielle Ressourcen ein Grund dafür sein, dass MoVe nicht in der Form wie gewünscht durchgeführt wird. Hierbei soll im Folgenden nicht thematisiert werden, wenn aufgrund einer zu geringen Anzahl von Lehrkräften Unterricht gekürzt und damit die MoVe vernachlässigt wird – was im weiteren Sinne ja auch mit finanziellen Ressourcen zu tun hat. Vielmehr interessiert, ob Finanzmittel für bestimmte MoVe-Maßnahmen zur Verfügung stehen und inwieweit fehlende Ressourcen bei den Schulen durch verstärkte Kooperationen mit externen Partnern (wie Polizei, Verkehrswacht etc.) ausgeglichen werden können.²²

Die Problematik, ob den Schulen genügend finanzielle Ressourcen zur Verfügung stehen, wurde in den Experteninterviews vor allem hinsichtlich der Radfahrausbildung und der Verfügbarkeit von Tretrollern thematisiert.²³ Regelmäßig wurde in den Experteninterviews angemerkt, dass die motorischen Fähigkeiten der SuS in den letzten Jahren abgenommen hätten und dass es einen immer größer werdenden Anteil unter den SuS gäbe, die zu Beginn der Radfahrausbildung nicht Radfahren können und auch keine Fahrräder besitzen. Dann stellt sich die Frage, ob und wie in der Grundschule den Kindern das Fahrradfahren beigebracht werden kann und ob sie Fahrräder zur Verfügung stellen kann. Hier gibt es nun unterschiedliche Voraussetzungen für die Schulen, denn die Ausstattung der Grundschulen mit Rollern und Fahrrädern erfolgt durch den Schulträger und kann daher in einem Bundesland sehr unterschiedlich sein. Manche Schulen sind gut mit Fahrrädern ausgestattet, andere Schulen müssen z. B. auf ein Ausleihangebot der Landesverkehrswacht zurückgreifen, falls ein derartiges Angebot überhaupt vorhanden ist. Ein Gesprächspartner meinte, dass die Schuletats *„lächerlich gering“* (Obleute_01) seien und eigentlich für andere Anschaffungen, wie z. B. Tablets, benötigt würden.

Wenn man von den spezifischen Problemen bei der Radfahrausbildung und -prüfung abieht, zeigt sich, dass viele MoVe-Angebote von externen Partnern wie ADAC, Verkehrswacht, Unfallkassen etc. stammen und für die Schulen kostenfrei sind. *„Das Potenzial ist da, man*

²² Angemerkt sei noch, was im Weiteren nicht detaillierter thematisiert wird, dass man aufgrund der Experteninterviews annehmen kann, dass es wohl genügend Fortbildungsangebote zu MoVe für Lehrkräfte gibt. Auf die Thematik der Fortbildungen im Bereich MoVe und inwieweit sie genutzt werden, kann hier nicht eingegangen werden.

²³ Auf die Thematik, inwieweit die unterschiedliche Handhabung der Lernmittelfreiheit durch die Bundesländer auf die MoVe einwirkt, kann hier nicht eingegangen werden. Hierzu nur kurz ein Auszug aus einem Interview mit einem außerschulischen Experten, der meinte, dass es auch in der Verkehrserziehung Bundesländer gäbe, wo ein Etat vorhanden sei, damit alle Kinder mit einem Heft ausgestattet werden könnten. Es gäbe aber auch andere Bundesländer, *„wo die Schulen im Grunde selbst kaufen müssen. [...] Es gibt dann teilweise Landesverkehrswachten, die Projekte und Lehrmaterialien für die MoVe bezuschussen. Das ist von Bundesland zu Bundesland sehr unterschiedlich“* (Experte_01).

*muss sich nur bedienen“ (Fachberater_01).*²⁴ Hier ergeben sich also aus Sicht der Schulen die Probleme, dass sie natürlich für Aktionstage das Aufsichtspersonal zur Verfügung stellen müssen, und dass sich lange Planungshorizonte ergeben, da die Anbieter auch nur ein begrenztes Kontingent an Terminen anbieten können, aufgrund von auch dort beschränkten personellen und finanziellen Ressourcen. Zudem müssen die externen Partner, z. B. die Verkehrswacht, selbst auch Finanzmittel einwerben, um ihre Angebote machen zu können.²⁵ Weiter können die einzelnen Organisationen (z. B. Mobilitätsclubs oder auch Verkehrswachten) nicht alle ihre Angebote in jeder Region gleich häufig anbieten.

Selbst wenn es genügend kostenfreie oder nahezu kostenfreie Angebote externer Anbieter für die Schulen geben sollte, mit denen letztere fehlende eigene Ressourcen im Bereich MoVe kompensieren könnten, bleibt es aber offen, ob dies auf Dauer auch zukünftig möglich sein wird. In den Interviews gab es unterschiedliche Einschätzungen zwischen den Befragten verschiedener Bundesländer, inwieweit die Unterstützung durch externe Maßnahmenanbieter, speziell Polizei und Verkehrswachten, abgenommen hat bzw. weiterhin bestehen bleiben wird. Einige Gesprächspartner gaben an, dass die Polizei ihr Angebot eingeschränkt habe (z. B. sich nicht mehr an der praktischen Radfahrausbildung beteiligt, sondern nur noch für praktische Übungen im öffentlichen Verkehrsraum und die Abnahme der Prüfung zur Verfügung steht), während andere von einer stabil guten Kooperation sprachen. Dasselbe gilt auch für die Verkehrswachten: Während einige Interviewte meinten, dass die Verkehrswachten, bei allem Engagement, nicht mehr so unterstützen könnten wie früher, vor allem aufgrund eines Mitgliederrückgangs und dem damit verbundenen Wegfall der ehrenamtlich aktiven Helferinnen und Helfer, sahen andere für die Einbindung der Verkehrswacht auch in Zukunft keine Probleme.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass aus den Experteninterviews ersichtlich wird, dass sowohl zum Teil auf Seite der Schulen als auch zum Teil bei den Maßnahmenanbietern finanzielle Restriktionen bestehen. Würde man nun versuchen, fehlende finanzielle Ressourcen für MoVe an den Schulen durch eine verstärkte Kooperation mit externen Partnern auszugleichen, würde man das Problem nur verschieben, denn jetzt müssten sich die externen Partner um die personellen und finanziellen Mittel kümmern, die eben auch dort begrenzt sind.

4.2.3.4 Schlussfolgerungen aus den Experteninterviews zu den strukturellen Bedingungen

Die in den Experteninterviews thematisierten strukturellen Probleme betreffen die zeitlichen und finanziellen Ressourcen sowie die Relevanz von MoVe in den Lehrplänen bzw. an den Schulen. Wenn die MoVe strukturell besser verankert werden soll, lassen sich, basierend auf den Experteninterviews, folgende Punkte anführen:

²⁴ In einigen Interviews wurde angemerkt, dass für die Schulen das Angebot an MoVe-Maßnahmen sehr unübersichtlich sei, dass sie mit Angeboten „überflutet“ würden, da es hier auch eine Konkurrenz zwischen verschiedenen Anbietern gäbe.

²⁵ „Verkehrswachten haben nur sehr begrenzt eigene Mittel, weil sie auch keine wirtschaftlichen Betätigungen durchführen. Die sind dann auch immer auf Spenden und Sponsoren angewiesen, die solche Dinge finanzieren“ (Externe_Experte_innen_05). „Das heißt wir haben Flächen oder Gebiete, wo eben nur der Grundschulbereich sehr gut abgedeckt ist und wir darüber hinaus gar nichts anbieten können, weil dafür die Mitarbeiter fehlen“ (Externe_Expert_innen_18).

- Auf vielen Ebenen muss verbindlich mehr Zeit (vor allem in Form von Anerkennungs- / Entlastungsstunden für Fachberatung und Obleute an den Schulen) für MoVe zur Verfügung gestellt werden.
- An den Schulen sollte verbindlich eine Verkehrssicherheitsbeauftragte oder ein Verkehrssicherheitsbeauftragter installiert werden. Von Vorteil ist eine personelle Kontinuität, d. h. für die Lehrkräfte ist erkennbar eine Ansprechperson zu MoVe vorhanden und die Funktion ist nicht nur pro forma besetzt. Damit ist verbunden, dass die Mobilitätsbeauftragten / Obleute auch verbindlich an Fortbildungen teilnehmen.
- Zur Umsetzung der MoVe an den weiterführenden Schulen könnte ein verbindlicher Rahmenplan oder ein verbindliches Konzept hilfreich sein (z. B. durch Vorgabe einer Anzahl von Unterrichtsstunden, einer jahrgangsstufenübergreifenden Ausrichtung), wie es an den Grundschulen besteht, mit klaren Inhalten und Kompetenzerwartungen in den einzelnen Fächern und einem eigenen Lernbereich, das aber auch eine Flexibilität und Anpassungen an örtliche Gegebenheiten zulässt.
- Die MoVe sollte schon im Lehramtsstudium / Referendariat verankert werden.

4.3 Entwicklung eines Katalogs von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit in Bildungseinrichtungen (AP 3)

4.3.1 Methodisches Vorgehen im AP 3

Bei der in AP 2 durchgeführten Recherche von MoVe-Maßnahmen für schulische Bildungseinrichtungen wurden eine Vielzahl von Maßnahmen und Materialien zu unterschiedlichsten Themen gefunden. Diese werden auf unterschiedlichen Online-Plattformen und Websites angeboten. Dabei variieren die vorzufindenden Maßnahmenbeschreibungen stark in ihrem Informationsgehalt, z. B. hinsichtlich dem Detaillierungsgrad bei der Darstellung der einzelnen Umsetzungsschritte. Für eine Lehrkraft ist es unmöglich, sich einen vollständigen Überblick über das Angebot zu verschaffen, und darüber hinaus schwierig, mit einem vertretbaren Zeitaufwand, entweder die Geeignetheit einer Maßnahme für das anvisierte Thema oder die Qualität einer Maßnahme zu erkennen. Vor diesem Hintergrund wurde im AP 3 ein Kriterienkatalog entwickelt, der Lehrkräfte bei der Recherche und Auswahl von MoVe-Maßnahmen unterstützen soll.

4.3.1.1 Definitionen von Qualität

Das Projekt FP 448 hat sich zum Ziel gesetzt, einen Kriterienkatalog zur Bewertung der Qualität von MoVe-Maßnahmen zu entwickeln und ausgewählte Präventionsmaßnahmen anhand dieser Kriterien zu bewerten (vgl. hierzu Abschnitt 4.4). Dabei stellt sich die Frage, was überhaupt unter der Qualität einer MoVe-Maßnahme verstanden werden kann.

Alltagssprachlich wird die Qualität einer Maßnahme, einer Regelung etc. mehr oder weniger damit gleichgesetzt, dass sie gut geeignet ist, ein angestrebtes Ziel zu erreichen. In der Forschung wird zwischen zwei Aspekten von Qualität unterschieden (vgl. HONIG 2002: 164): Zum einen beinhaltet Qualität einen analytisch-deskriptiven Aspekt, mit dem Eigenschaften

oder Eigenarten von etwas beschrieben werden. Zum anderen einen evaluativen Aspekt, bei dem Qualität Ergebnis eines Bewertungsvorgangs ist. In der Literatur, die sich mit dem Begriff der Qualität des Bildungswesens auseinandersetzt, wird weiter deutlich, dass evaluativ erhobene Qualität zunächst immer auf einen spezifischen Einsatzbereich bezogen wird. Dabei ist die eingenommene Perspektive, aus der die Qualität eines Gegenstandes betrachtet wird, entscheidend. So kann eine Evaluation von Qualität im Kontext von Bildungseinrichtungen beispielsweise

- die Ziele der Einrichtung und deren Orientierung an politisch und gesellschaftlich gewollten Vorgaben in den Blick nehmen,
- Strukturen oder Prozesse bei der Organisation der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter oder in Bezug auf die SuS analysieren, oder
- die am Bildungsauftrag orientierten erzielten Ergebnisse hinsichtlich der SuS betrachten.

Qualität ist deshalb für FTHENAKIS (2003) ein mehrdimensionales, dynamisches Konstrukt, das zeitlichen Veränderungen sowie den unterschiedlichen Perspektiven der Beteiligten unterliegt. Für VIERNICKEL (2006: 9) ist es gar unmöglich eine objektive, gegenstandsangemessene Begriffsdefinition zu finden. Qualität ist hier ein subjektiver Begriff, dessen Definition auf sich verändernden Wertevorstellungen, Normen, Meinungen oder Bedürfnissen beruht.

Deutlich wird in der vorliegenden Literatur, dass der Begriff Qualität nur gegenstandsabhängig definiert werden kann. Expliziert werden muss dabei nicht nur der Gegenstand, über den eine Aussage zur Qualität getroffen werden soll, sondern auch der Kontext, die angestrebten Ziele sowie die Perspektive, aus der Qualität betrachtet wird. Im Rahmen des FP 448 war es nicht möglich, alle Kontexte oder Perspektiven bei der Entwicklung eines Bewertungskatalogs zu berücksichtigen. Nichtsdestotrotz war es der Anspruch, einen inter-subjektiv überprüfbaren Kriterienkatalog zur Messung von Qualität zu entwickeln. Dabei wurde die Qualität von MoVe-Maßnahmen aus folgenden zwei Perspektiven betrachtet:

- Inwiefern erleichtert die Beschreibung der MoVe-Maßnahme deren Umsetzung (z. B. durch methodisch-didaktische Erläuterungen) bzw. ist die MoVe-Maßnahme für die Lehrkräfte gut umsetzbar (z. B. durch geringe oder gar keine Kosten)? (Interne Perspektive)
- Wie ist die Qualität einer MoVe-Maßnahme hinsichtlich bildungs- und gesellschaftspolitischer Ziele (z. B. Steigerung von Kompetenzen für eine selbstständige und sichere Mobilität von SuS) einzuschätzen? (Externe Perspektive)

Darüber hinaus wurde als weiterer Ausgangspunkt für die Entwicklung des Kriterienkatalogs ein Use Case entworfen, der eine nach MoVe-Maßnahmen suchende Lehrkraft in den Mittelpunkt stellt. Für diesen Use Case wird angenommen, dass eine Datenbank mit Informationen zu einzelnen MoVe-Maßnahmen, wie z. B. die auf Basis der in AP 2 durchgeführten Recherche vorliegende Materialsammlung, existiert. Eine Lehrkraft sucht nun eine geeignete Präventionsmaßnahme (z. B. für eine 7. Klasse, zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr, wobei die Maßnahme nicht länger als eine Doppelstunde dauern soll). Die Lehrkraft gibt ihre gewünschten Parameter in die Suchmaske der Datenbank ein und bekommt eine Liste einschlägiger Maßnahmen zurück, die mit dem in diesem AP entwickelten Kriterienkatalog bewertet worden sind. Anhand dieser Informationen kann die Lehrkraft eine qualitätsgesicherte Auswahl darüber treffen, welche MoVe-Maßnahme sie auswählen und umsetzen will. Im

Folgendes wird das methodische Vorgehen bei der Erarbeitung des Qualitätskriterienkatalogs erläutert.

4.3.1.2 Vorgehen bei der Entwicklung des Kriterienkatalogs zur Bewertung der Qualität von MoVe-Maßnahmen

Der im Rahmen des AP 3 entwickelte Kriterienkatalog zur Bewertung der Qualität von MoVe-Maßnahmen wurde durch die Zusammenführung von Arbeitsergebnissen, die durch unterschiedliche Recherche- und Erhebungsmethoden gewonnen wurden, erarbeitet. Zwar wurden die in AP 2 interviewten Expertinnen und Experten auch zu den Themen Qualität, Qualitätskriterien und Evaluation befragt, jedoch ergaben sich allein daraus keine hinreichenden Erkenntnisse für die Ausarbeitung eines Kriterienkatalogs.²⁶ Deshalb wurden darüber hinaus weitere fünf Leitfaden-Interviews mit Expertinnen und Experten aus dem Bereich Evaluation und Qualität in der MoVe geführt (vgl. Abschnitt 4.3.1.3), um Hinweise zur Erstellung des Kriterienkatalogs zu gewinnen. Für die Auswertung der Interviews mit der Analysesoftware MAXQDA bildete der Leitfaden gleichzeitig die Grundlage für das Codierschema, mit dem im Anschluss an die Transkription der Interviewaufnahmen die Analyse und Auswertung erfolgte.

Außer diesen thematisch einschlägigen Experteninterviews wurden weitere Zugänge gewählt, um Kriterien zur Bewertung von MoVe-Maßnahmen definieren zu können. Zentral waren hierfür die Sichtung und Aufarbeitung vorhandener Kriterienkataloge, die aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsforschung und der Kinderunfallprävention stammten. Im Verlauf der Recherche kristallisierten sich folgende Kataloge und Arbeiten anderer Autorinnen und Autoren heraus, die, sowohl aus inhaltlichen als auch aus methodischen Überlegungen, für das FP 448 und das Vorhaben der Erstellung eines Kriterienkatalogs besonders geeignet erschienen:

- BRAUN, SCHAUSBERGER & WEBER (2010): SUPREME. Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States. Methodology. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (Hrsg.) in Kooperation mit der Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V. (2011a): Checkliste für die Erstellung von Printmedien zur Prävention von Kinderunfällen. Online unter: https://www.kindersicherheit.de/fileadmin/user_upload/Bibliothek/checklisten-printmedien.pdf.
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA) (Hrsg.) in Kooperation mit der Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V. (2011b): Checkliste für die Planung von Maßnahmen zur Prävention von Kinderunfällen. Online unter: https://www.kindersicherheit.de/fileadmin/user_upload/Bibliothek/checklisten-massnahmen.pdf.

²⁶ In den Experteninterviews wurden als mögliche Kriterien beispielsweise neben Nachhaltigkeit und Umsetzbarkeit auch die reine Nutzungshäufigkeit (z. B. Buchungszahlen oder Abrufzahlen) genannt. Während die beiden erstgenannten Aspekte relevante Qualitätskriterien sind, ist die reine Nutzungshäufigkeit für eine Qualitätsbeurteilung – vor dem Hintergrund des hier ausgebreiteten Verständnisses von Qualität – nicht geeignet.

- CARLE, METZEN & BUCHHOLZ (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche Teil 2: Anforderungen für den Elementarbereich. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.
- RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 3. Programm-Kriterien zur Schulwegsicherung. Berlin: Unfallforschung der Versicherer.
- Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (KMK) (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule. Bonn: Sekretariat der KMK.²⁷
- SIERANS, DE NEVE (2010): SUPREME. Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States. Thematic Report: Education and Campaigns. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.
- WINKELBAUER (2008): EU-Projekt SUPREME: Die erfolgreichsten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Europa. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 54. Jg., Heft 2: 60-66.

Die Ergebnisse der Interviews und Folgerungen aus den oben genannten Literaturrecherchen flossen gleichermaßen in die Entwicklung des Kriterienkatalogs ein. Auf Basis dieser breiten Quellenlage wurde ein Bewertungsinstrument erarbeitet, das in Diskussionsrunden innerhalb des Forschungsteams mehrfach überarbeitet und ergänzt wurde. Die dabei extrahierten Qualitätskriterien wurden hinsichtlich ihrer Semantik, ihrer Aussagekraft bezüglich einer Bewertung von Qualität und ihrer Abgrenzung zu jeweils anderen Kriterien mehrmals kritisch gesichtet, um sie für alle potenziellen Anwenderinnen und Anwender oder Interessierte möglichst verständlich und leicht anwendbar zu machen. Das Ziel dieser Arbeiten war es, Kriterien zu entwickeln, die eine Maßnahme detailliert und in einem breiten Dimensionsspektrum beschreiben und eine Aussage über die Qualität dieser Maßnahme zulassen.

4.3.1.3 Interviews mit Expertinnen und Experten zu Qualitätskriterien

Im Rahmen des AP 3 wurden, zusätzlich zu den bereits im AP 2 erhobenen 68 Interviews (vgl. Abschnitt 4.2.2), fünf weitere Gespräche mit Expertinnen und Experten aus dem Bereich der Qualitätssicherung und Evaluation durchgeführt. Hierfür wurde ein Interviewleitfaden entwickelt, der sich insbesondere auf die Themen Qualität und Evaluation konzentrierte. Zunächst wurden die Interviewten nach der eigenen Tätigkeit gefragt, daran anschließend lag der Fokus der Gespräche auf der Konzeption und Evaluation von MoVe-Maßnahmen sowie auf der Definition von Qualitätskriterien. Abschließend wurden die Expertinnen und Experten gefragt, welche Formen der Wirksamkeitsmessung sie für sinnvoll erachten.

Aufgrund der qualitativen Form aller Interviewdaten wird von einer Generalisierung, im Sinn eines Schlusses von wenigen repräsentativen Fällen auf eine Gesamtheit, abgesehen. Bei qualitativen Daten werden Generalisierungen beispielsweise anhand eines theoretisch und empirisch gesättigten Samples sowie durch die Kontrastierung von Fällen vorgenommen (vgl. LAMNEK 2010: 164ff). Eine theoretische Sättigung tritt ein, wenn mit weiteren Interviews keine weiteren Ähnlichkeiten oder Unterschiede in den Aussagen der Befragten festgestellt werden können (vgl. LAMNEK 2010: 171). Im hier berichteten FP 448 wurde das Sample der

²⁷ Dabei handelt es sich nicht um einen Kriterienkatalog, auf Basis der Empfehlungen wurden jedoch Qualitätskriterien abgeleitet.

Expertinnen und Experten im AP 2 schrittweise erweitert. Die interviewten Personen wurden anhand ihrer Qualifikation und ihres Tätigkeitsfeldes ausgewählt sowie anhand ihrer Position innerhalb und außerhalb schulischer Institutionen. In der Auswertung zeigte sich, dass die Aussagen der internen und externen Akteursgruppen weitestgehend homogen sind und sich die Meinungen zwischen den Gruppen nur in einzelnen Aspekten konträr gegenüberstehen. So sehen schul-externe Expertinnen und Experten beispielsweise andere Wirksamkeitsparameter als schul-interne Expertinnen und Experten.

Die Maßnahmenkonzeption betreffend gaben die Befragten aus AP 2 und AP 3 an, Ideen für neue Maßnahmen würden entweder in direkter Verbindung mit ihrer eigenen Arbeit entstehen oder von außen an sie herangetragen. Teilweise würden Ideen als Reaktion auf wahrgenommene Veränderungen im Verkehrsverhalten von Zielgruppen entstehen, in anderen Fällen würden Maßnahmenkonzeptionen eine direkte Antwort auf Unfallzahlen oder aktuelle Erkenntnisse zur Gefährdung einzelner Gruppen im Straßenverkehr sein. In die Konzeption von MoVe-Maßnahmen würden sehr häufig Fachexpertinnen und -experten wie Lehrkräfte, Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die Polizei oder Psychologinnen und Psychologen eingebunden, um eine fachliche und didaktische Richtigkeit sicherzustellen. Häufig verlaufe die Konzeption in mehreren Phasen, in denen die Ausarbeitung der MoVe-Maßnahmen mehrmals getestet werden würde. Es würden verschiedene Kriterien existieren, die in dieser Konzeptionsphase berücksichtigt werden. Beispielhaft zu nennen wären dabei die Umsetzbarkeit, die Berücksichtigung von Lehrplänen, der Lebensweltbezug, die Nachhaltigkeit oder die pädagogische Aufbereitung. Die Umsetzbarkeit würde z. B. teilweise in einem Pilotprojekt getestet werden.

Die Verwendung bestimmter Qualitätskriterien setzt voraus, dass eine Definition des Begriffes „Qualität“ vorliegt, anhand derer die Validität der Kriterien geprüft werden kann. In den durchgeführten Interviews wurde allerdings keine, für das Projekt adäquate Definition genannt. Teilweise empfanden es die Expertinnen und Experten auch allgemein als schwierig, eine Definition für Qualität zu finden.

In den Interviews im AP 2 nannten die Expertinnen und Experten sowohl qualitative als auch quantitative Kriterien zur Bewertung der Qualität von MoVe-Maßnahmen. Zwischen den Expertengruppen (Länderbeauftragte, (Landes-)Fachberaterinnen und -Fachberater, Obleute und Lehrkräfte) ließen sich dabei keine nennenswerten Unterschiede in den Äußerungen feststellen. Die genannten qualitativen Kriterien würden die Maßnahmen und Programme hinsichtlich ihrer Stimmigkeit mit curricularen Vorgaben (wie den KMK-Empfehlungen oder Lehrplänen) oder der inhaltlichen Ebene überprüfen: Die Expertinnen und Experten würden eine Maßnahme dann als qualitativ angemessen ansehen, wenn sie Vorgaben aus Lehrplänen berücksichtigen würden. Orientierte sich eine Maßnahme an mehreren Aspekten der KMK-Empfehlung (Selbstständigkeit im Straßenverkehr, Sicheres Verhalten im Straßenverkehr, Nachhaltige Mobilität, umweltbewusstes Verhalten im Verkehr, Sozialkompetenz im Verkehr und Verkehrsraumgestaltung) wurde sie von den Expertinnen und Experten auch als „ganzheitlich“ angesehen, was einige der Befragten auch als Qualitätskriterium ansahen. Zusätzlich zu den bereits erwähnten Kriterien verwiesen schul-externe Interviewpartnerinnen und -partner darauf, dass auch die Anschaulichkeit des Inhalts der Maßnahmen und die emotionale Ansprache der SuS in der Maßnahme zur Bewertung der Qualität wichtig seien.

Hinsichtlich der Rahmenbedingungen einer Maßnahme sind für die Expertinnen und Experten vor allem die Altersgerechtigkeit, die Praktikabilität sowie ein geringer finanzieller und zeitlicher Ressourcenbedarf entscheidend, damit die Maßnahme durchgeführt werden könne. Eine klare Themen-, Frage- und Zielstellungen sowie eine schnelle Einarbeitung (die Befragten nannten diesen Aspekt häufiger auch „Niedrigschwelligkeit“) würden es ermöglichen, dass auch unerfahrene Lehrkräfte und Umsetzende die Maßnahme vermitteln könnten. Diese Antworten machen deutlich, dass Expertinnen und Experten die Einbindung der MoVe in den Unterricht eher für möglich hielten, wenn sich einzelne Maßnahmen an die knappen zeitlichen oder finanziellen Ressourcen anpassen lassen und keine aufwändige Planung oder hohe Kosten verursachen würden. Weil Lehrkräfte häufig keine Zeit für die Planung von MoVe-Maßnahmen haben, würden diese gerne externe Umsetzende aus Vereinen und Organisationen einbinden, die teilweise die komplette Planung und Durchführung der Projekte übernehmen würden.

Eine weitere Ebene bei der Bewertung von MoVe-Maßnahmen ist die der Durchführung, die die Expertinnen und Experten dann als förderlich ansehen, wenn eine entsprechende Qualifikation der Schulen bzw. der Lehrkräfte, eine professionelle und längerfristige und über Jahre etablierte Umsetzung von MoVe-Maßnahmen sowie eine adäquate Ausstattung mit Geräten und Materialien gegeben sei. Externe Expertinnen und Experten benennen in diesem Kontext zudem die Einbindung aller Akteurinnen und Akteure (Eltern und Lehrkräfte) in der MoVe sowie die Zufriedenheit der Lehrkräfte als Qualitätskriterien als förderliche Faktoren.

Wenn Maßnahmen oder Programme in der Praxis evaluiert werden würden, dann meist über Feedbackbogen, in geringerem Umfang auch mithilfe von mündlichem Feedback oder Onlinenutzungsdaten. Die Häufigkeit solcher Evaluationen variere von selten bis regelmäßig und sei davon abhängig, ob finanzierende Organisationen oder Interessensvertretende an den Ergebnissen der Evaluation interessiert seien. Solche Evaluationen würden z. B. von Expertinnen und Experten, Lehrkräften oder den Maßnahmenteilnehmenden durchgeführt werden. Abgefragte Kriterien seien dabei z. B. die inhaltliche Gestaltung der Maßnahme, Nachhaltigkeit im Sinne einer wiederholenden Bearbeitung von Themen und die Berücksichtigung der Lehrplaninhalte bzw. der KMK-Empfehlung. Unter Umständen finde eine Rückkopplung der Evaluation statt, indem die Ergebnisse zur Überarbeitung des Programms herangezogen oder bei einer zukünftigen Konzeption berücksichtigt würden. Generell würden sich rund um Evaluationen jedoch auch Probleme oder Hindernisse zeigen, beispielsweise herrsche Personalmangel, der Rücklauf der Evaluationsbogen sei zu gering oder das Feedback an sich sei nicht hilfreich und unprofessionell.

Ein weiteres Thema, das in den Interviews im AP 2 und AP 3 angesprochen wurde, war die Bewertung der Wirksamkeit einer Maßnahme. Die Befragten äußerten, dass sie dies generell für schwierig hielten. Ihre Aussagen zur Wirksamkeit zielten auf verschiedene Ebenen der Wirksamkeitsmessung ab. Mit dem „Output“ wird nur die Zahl der Teilnehmenden betrachtet. Der „Outcome“ fokussiert auf einen kurzfristigen, messbaren Wissenszuwachs oder eine Verhaltensänderung, und der „Impact“ bezieht sich auf eine Wirksamkeit der Maßnahme, optimaler Weise im Sinne einer Auswirkung auf die Unfallzahlen.

Externe Umsetzende von Programmen und Projekten in Schulen sahen am ehesten die Möglichkeit, die Wirksamkeit anhand des „Outputs“ zu bewerten und Abruf-, Buchungs- oder Teilnehmerzahlen als Indikatoren für die Wirksamkeit heranzuziehen. Im Hinblick auf die be-

reitgestellten Materialien würde sich beim Beobachten der Buchungs- und Bestellzahlen auch eine Akzeptanz der Materialien ablesen lassen.

Andere, von den Expertinnen und Experten erwähnte, mögliche Parameter zur Wirksamkeitsmessung beziehen sich stärker auf den „Outcome“ der Maßnahme bei den SuS. Sie würden die Wirksamkeit eher an den qualitativen, vereinzelt und unstrukturierten Rückmeldungen zu einer Maßnahme durch Lehrkräfte oder SuS, oder dem Wissenszuwachs bei den SuS nach der Durchführung des Programms ablesen.

Für Befragte aus dem schulischen Kontext ist auch die Entwicklung der Unfallzahlen ein Indikator für die Wirksamkeit von Maßnahmen. Insbesondere externe Expertinnen und Experten fanden es dagegen schwierig, MoVe-Maßnahmen anhand ihres „Impacts“ zu bewerten. Die Verhinderung eines Unfalls sei von sehr vielen Faktoren abhängig und eine isolierte Betrachtung von MoVe-Maßnahmen ohne den Einbezug weiterer Einflussfaktoren sei deshalb nicht hinreichend. Die Wirksamkeitsmessung bleibe deshalb der „blinde Fleck“ im Hinblick auf die Konzeption und Umsetzung von MoVe-Maßnahmen.

4.3.2 Katalog von Qualitätskriterien

Aufgrund der Experteninterviews und der Sichtung bereits bestehender Kriterienkataloge wurde eine grundlegende Zweiteilung hinsichtlich der zu entwickelnden Kriterien vorgenommen:

- In Anlehnung an die Checklisten der Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder wurden sog. „Muss-Kriterien“ festgelegt (vgl. BZgA 2011a; 2011b). Darunter werden Qualitätskriterien verstanden, die jeweils mit „Nicht erfüllt“ (0) oder „Erfüllt“ (1) kategorisiert werden (vgl. Abschnitt 4.3.2.1). Die Erfüllung aller Muss-Kriterien stellt einen Qualitätsmindeststandard dar, damit eine MoVe-Maßnahme als empfehlenswert gelten und ein Qualitätsprädikat erhalten kann (vgl. Abschnitt 4.3.2.3).
- Die für die Zuweisung eines Qualitätsprädikats einschlägigen Bewertungskriterien nehmen den Status sog. „Soll-Kriterien“ ein. Diese müssen nicht alle, und jeweils einzeln nicht in Gänze, zutreffen. Auch hinsichtlich dieser „Soll-Kriterien“ kann jeweils die Bewertung „Nicht erfüllt“ (0) vergeben werden. Weitere Bewertungsstufen bringen die „teilweise“ (1) oder „weitgehende“ (2) Erfüllung eines Qualitätskriteriums zum Ausdruck (vgl. Abschnitt 4.3.2.2).
- Jedoch gilt: Je mehr Kriterien „teilweise“ (1) oder „weitgehend“ (2) zutreffen, desto höher ist der summativ gebildete Bewertungsscore der sog. „Soll-Kriterien“ einer Maßnahme. Dieser wird letztlich in ein Qualitätsprädikat überführt (vgl. Abschnitt 4.3.2.3).

Bei der Entwicklung des Kriterienkatalogs wurde in Bezug auf eine potenzielle Anwendbarkeit auch darüber diskutiert, inwiefern die entwickelten Qualitätskriterien vom Forschungsteam selbst angewendet und überprüft werden können. Dieser Aspekt bezieht sich vor allem auf pädagogische Ansätze oder Konzepte. Um hier möglichen Defiziten vorzubeugen, wurde der Kriterienkatalog am 15.02.2022 in einer Arbeitsgruppe der Kultusministerien und der BAST auch mit externen Pädagoginnen und Pädagogen aus dem schulischen Bereich diskutiert. Darüber hinaus fand am 11.03.2022 ein Workshop mit Mitgliedern des Forschungsbegleitkreises des FP 448 zum damals aktuellen Stand der Qualitätskriterienentwicklung statt.

Da die Qualität einer MoVe-Maßnahme allein anhand ihrer Beschreibung bzw. Konzeption beurteilt wird, kann mit dem hier entwickelten Kriterienkatalog allerdings nicht die tatsächliche Umsetzung (Umsetzungsgüte) einer Maßnahme beurteilt werden, also z. B. ob die Lehrkräfte im Unterricht tatsächlich auch methodisch so vorgegangen sind, wie es in der Maßnahmenbeschreibung niedergelegt ist. Aber es ist plausibel anzunehmen, dass mit einer besseren Maßnahmenbeschreibung (z. B. durch eine detaillierte Erläuterung, welche Schritte aufeinander folgen sollten), auch eher die Chance für eine qualitativ gute Umsetzung einhergeht.

4.3.2.1 Muss-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit

Der Katalog der Muss-Kriterien bezieht sich auf sieben Qualitätsdimensionen und umfasst zehn Qualitätskriterien. In Tabelle 4-2 werden die Qualitätsdimensionen und -kriterien überblicksartig dokumentiert.

Qualitätsdimension	Qualitätskriterium
Zielgruppe	Die Zielgruppe ist bestimmt hinsichtlich der Jahrgangsstufe bzw. des Alters der SuS.
	Die Zielgruppe ist themenspezifisch eingegrenzt (nach Verkehrsbeteiligungsart(en) oder ihrer Vulnerabilität oder typischen Fehlverhaltensweisen).
Thema	In der Beschreibung der Maßnahme wird mindestens eine thematische Kernaussage deutlich.
Kompetenzerwerb	Die Maßnahme zielt auf den Kompetenzerwerb der SuS im Sinne der in der KMK-Empfehlung genannten Zieldimensionen.
Inhalt	Die Inhalte sind fachlich richtig .
Methodik	Die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme werden dargestellt.
Strukturelle Bedingungen	Die Maßnahme ist detailliert beschrieben hinsichtlich des personellen Aufwands.
	Die Maßnahme ist detailliert beschrieben hinsichtlich des zeitlichen Aufwands.
	Die Maßnahme ist detailliert beschrieben hinsichtlich des finanziellen Aufwands.
Quellenbezug	Der Herausgeber ist angegeben, evtl. das Veröffentlichungsjahr.

Tabelle 4-2: Übersicht über die Muss-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von schulischen Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit

Nachfolgend werden die Muss-Kriterien erläutert. Vor dem Hintergrund des in Abschnitt 4.3.1.1 vorgestellten Use Case wird auch begründet, warum die einzelnen Qualitätskriterien

für die Beurteilung von MoVe-Maßnahmen relevant sind, und es wird kurz auf die Operationalisierung des Vorliegens eines Kriteriums eingegangen. Die ausführlichen Erläuterungen zur Operationalisierung bzw. zum Vorgehen bei der Bewertung finden sich in Anhang 3.

Für die Auswahl einer MoVe-Maßnahme durch eine Lehrkraft muss diese erkennen können, welches Segment der Schülerschaft durch eine MoVe-Maßnahme angesprochen werden soll. Daher fokussiert die erste Qualitätsdimension die **Zielgruppe**. Diese Dimension ist von besonderer Wichtigkeit, da die Zielgruppe den zentralen Anknüpfungspunkt für eine Maßnahme bildet. Die Zielgruppe muss daher sowohl bei der Konzeption, als auch später bei der Umsetzung berücksichtigt werden, um ihren Merkmalen und Spezifika Rechnung tragen zu können. Die Zielgruppe als Qualitätsdimension wurde zum einen in den Experteninterviews genannt und findet sich zum anderen auch im Kriterienkatalog von RICHTER et al. (2018) wieder. Für die Qualitätsdimension Zielgruppe wurden zwei Qualitätskriterien definiert:

- Das erste Kriterium bezieht sich auf das Alter oder die Jahrgangsstufe der SuS, d. h. die Maßnahme muss eine spezifische Aussage zum Alter, der Jahrgangsstufe oder der Schulstufe enthalten, für das bzw. die sie konzipiert wurde. Die Nennung von Begriffen wie „Kinder“ oder „Jugendliche“ ist dabei nicht ausreichend. Das Alter bzw. die Jahrgangsstufe der Zielgruppe ist ein Proxy-Kriterium für den Entwicklungsstand, für Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten der Zielgruppe. MoVe-Maßnahmen müssen sich an den altersspezifischen Wissensbeständen und Fertigkeitenniveaus der Verkehrsteilnehmenden orientieren. Eine Maßnahme altersgerecht zu konzipieren und durchzuführen heißt, die Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse der SuS zu beachten und diese altersgerecht zu fördern. Bei Maßnahmen, die sich an körperlich oder kognitiv beeinträchtigte SuS richten, kann dieses Kriterium entfallen, da sich diese Zielgruppe durch individuelle Entwicklungs- und Leistungsstände auszeichnet und somit die Angabe des Alters oder der Jahrgangsstufe nicht als Proxy-Kriterium fungieren kann.
- Das zweite Kriterium bezieht sich auf die Nennung der Verkehrsbeteiligungsart oder der Vulnerabilität oder einer Fehlverhaltensweise der Zielgruppe, die von der Maßnahme adressiert wird. Erst wenn mindestens einer dieser Aspekte in der MoVe-Maßnahmenbeschreibung angesprochen wird, wird sie als sinnvoll zielgruppenorientiert und -spezifisch konzipiert angesehen. Eine zielgruppenorientierte Maßnahme berücksichtigt die bevorzugten Verkehrsbeteiligungsarten in den jeweiligen Altersgruppen bzw. die Vulnerabilität der Zielgruppe bzw. trägt typischen Fehlverhaltensweisen in einzelnen Altersgruppen Rechnung. Die Vulnerabilität kann sich sowohl auf ungeschützte Verkehrsbeteiligungsarten beziehen als auch auf individuelle Mobilitätseinschränkungen, wie z. B. einen Grad der Behinderung. Bei MoVe-Maßnahmen, die explizit Umwelt- oder Klimathemen behandeln, entfällt eine themenspezifische Eingrenzung der Zielgruppe.

Die zweite Qualitätsdimension ist das **Thema** der Maßnahme. In der Beschreibung der Maßnahme muss mindestens eine thematische Kernaussage deutlich werden, ansonsten könnte eine Lehrkraft nicht zielgerichtet eine Maßnahme auswählen. Mit der Beschreibung einer thematischen Kernaussage muss sichergestellt werden, dass das Thema, der Inhalt und die Vermittlung einer MoVe-Maßnahme verständlich und präzise ausgedrückt werden. Als Qualitätskriterium wurde hinsichtlich des Themas die Nennung einer thematischen Kernaussage anstatt einer konkreten Zieldefinition ausgewählt, da die Festlegung konkreter Ziele, die durch eine MoVe-Maßnahme erreicht werden sollen, häufig nicht möglich ist. Sowohl diese

Zielerreichung als auch die letztliche Wirksamkeit einer MoVe-Maßnahme im Sinne der Reduzierung von Verkehrsunfällen kann so gut wie nie statistisch überprüft werden. Zentral ist deshalb eine thematische Kernaussage, durch die deutlich wird, was den SuS letztlich vermittelt werden soll. Der verworfene Grundgedanke der Zielsetzung bzw. der Zieldefinition findet sich sowohl in Kriterienkatalogen (vgl. BZgA 2011a; 2011b; BMEL 2017) als auch in der Forschungsliteratur (vgl. IPFLING 2010) wieder. Aufgrund der Wichtigkeit, dass letztlich klar werden muss, was eine Maßnahme vermitteln will, wurde das Kriterium in seiner jetzigen abgeschwächten Form in den Kriterienkatalog aufgenommen.

Eine MoVe-Maßnahme muss dazu beitragen, dass die SuS hinsichtlich Verkehr und Mobilität Kompetenzen erwerben. Das Qualitätskriterium der Dimension **Kompetenzerwerb** orientiert sich stark an den in der KMK-Empfehlung genannten sechs Zielen (vgl. KMK 2012 sowie HAAKE et al. 2018), für die Kompetenzen erworben werden sollen: Zukunftsfähige Mobilität, Selbstständige Mobilität, Sicheres Verhalten im Verkehr, Sozialkompetenz im Verkehr, Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr sowie Verkehrsraumgestaltung. Die Kompetenzen sind dabei durchaus miteinander verzahnt und teilweise nicht trennscharf. Der Rekurs auf die KMK-Empfehlung erfolgte aus drei Gründen:

- Die KMK-Empfehlung nimmt eine zentrale Position bei der Konzeption von Maßnahmen ein, da sie Empfehlungen für MoVe-Maßnahmen in Schulen ausspricht und man davon ausgehen kann, dass sich Konzipierende und Umsetzende an den Zieldimensionen und Grundsätzen der Empfehlung orientieren.
- Eine Aufnahme des Kriteriums erfolgte auch aufgrund der grundsätzlichen Überlegung, dass der Erwerb von einer oder mehreren dieser Kompetenzen eine Grundlage der schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung bilden sollte.
- Schließlich wurde dieses Kriterium auch in den Experteninterviews genannt.

Erfüllt ist das Kriterium dann, wenn mindestens für ein in der KMK-Empfehlung genanntes Ziel Kompetenzen erworben werden sollen. Aufgrund der bereits erwähnten Verzahnung und der fehlenden Trennschärfe zwischen den formulierten Zielen ist davon auszugehen, dass bei MoVe-Maßnahmen häufig mehr als eine Kompetenz adressiert wird. Dies ändert jedoch nichts an der grundlegenden Bewertung.

Das Kriterium der fachlichen Richtigkeit bei der Qualitätsdimension **Inhalt** ist ebenfalls essenziell für die Bewertung einer MoVe-Maßnahme, da die Inhalte, die vermittelt werden sollen und die in der Beschreibung der Maßnahme stehen, fachlich richtig sein müssen. MoVe-Maßnahmen dürfen keine Falschinformationen enthalten, sie müssen dem aktuellen Stand der Technik, der Wissenschaft, der rechtlichen Grundlagen und der Mobilitäts- und Verkehrserziehung entsprechen. „Aktuell“ bedeutet in diesem Zusammenhang nicht zwingend „neu“, sondern „richtig“. In der Literatur findet sich dieses Kriterium sowohl in BZgA (2011a; 2011b) als auch bei RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ (2018) und RICHTER et al. (2021). Zur Bewertung der fachlichen Richtigkeit sind gegebenenfalls Kenntnisse aus den Bereichen des Straßenverkehrsrechts, der Technik, der Pädagogik oder der Psychologie nötig. Subsidiär kann diese Überprüfung durch eine von zwei Alternativen ersetzt werden:

- Entweder dadurch, dass zentrale thematische Kernaussagen (z. B. zur Ablenkung durch Smartphones, zur Beeinträchtigung durch Alkohol, zu den klimaschonenden oder ge-

sundheitsfördernden Wirkungen des Radfahrens etc.) durch den Bezug auf eine Quelle (wissenschaftliche Arbeit, Statistik, einschlägige Veröffentlichung) fundiert sind.

- Oder die fachliche Richtigkeit des Inhalts kann über das einschlägige Engagement des Herausgebers einer Maßnahme erschlossen werden. Dies stellt jedoch die schwächste Form der Beurteilung der inhaltlichen Richtigkeit dar.

Hinsichtlich der Qualitätsdimension **Methodik** ist das Qualitätskriterium die Nennung der methodischen Umsetzungsmöglichkeiten, die in der Maßnahmenbeschreibung idealerweise möglichst detailliert dargelegt werden. Die Darstellung der methodischen Umsetzungsmöglichkeiten ist als Muss-Kriterium in den Katalog der Qualitätskriterien aufgenommen worden, da die Umsetzung einer Maßnahme ohne eine Erläuterung der Methoden, wie sie umgesetzt werden kann oder soll, entweder sehr schwierig wird oder Lehrkräfte abschreckt, diese für ihren Unterricht auszuwählen. Die Vorgabe methodischer Umsetzungsmöglichkeiten gibt Lehrkräften einerseits einen ersten Überblick über das „Wie“ der Umsetzung und erleichtert gleichzeitig auch die Vorbereitung der Lehrkraft. Andererseits nimmt die Methodik – neben der Didaktik – eine zentrale Position in der Pädagogik ein, was bereits eine Aufnahme in den Kriterienkatalog rechtfertigt. Gleichzeitig wurde dieser Aspekt in den Experteninterviews im AP 2 genannt und findet sich ebenfalls bei RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ (2018). Die verwendeten Methoden sollten dabei überwiegend aus dem erzieherischen oder schulischen Bereich stammen und müssen so eingesetzt werden, dass Inhalte verständlich von der Zielgruppe aufgenommen werden können. Dadurch kann der Inhalt für die jeweilige Zielgruppe passend vermittelt werden. Die methodische Vorgehensweise muss sich an der jeweiligen Umsetzungsmöglichkeit, dem Kontext oder dem Unterrichtsfach orientieren.

Weiter wurden drei Qualitätskriterien, die die Qualitätsdimension **Strukturelle Bedingungen** beschreiben, in den Kriterienkatalog aufgenommen. Diese sind, dass in der MoVe-Maßnahme der personelle, zeitliche und finanzielle Aufwand beschrieben wird, der jeweils nötig ist, um die Maßnahme durchzuführen. Aus den im AP 2 durchgeführten Experteninterviews wurde deutlich, dass durch diese strukturellen Bedingungen die Maßnahmenumsetzung beeinflusst werden kann: Oft mangelt es entweder an Zeit oder Personal oder auch Geld, damit Lehrkräfte oder Schulen MoVe-Maßnahmen umzusetzen können. Es ist deshalb notwendig, dass diese Rahmenbedingungen in der Maßnahmenbeschreibung so detailliert wie möglich beschrieben sind, damit für die umsetzenden Lehrkräfte ex ante ersichtlich ist, welcher Aufwand jeweils für die Umsetzung entsteht, und um damit abschätzen zu können, ob oder wie diese MoVe-Maßnahme letztlich umgesetzt werden kann. Bei der Beurteilung, ob die genannten Qualitätskriterien erfüllt sind, ist Folgendes zu beachten:

- Das Kriterium des **personellen Aufwands** ist dann erfüllt, wenn in der Beschreibung der Maßnahmenumsetzung deutlich wird, wie viele Umsetzende oder Betreuungspersonen für die Durchführung benötigt werden. Grundlegend wird jedoch davon ausgegangen, dass mindestens eine Lehrkraft anwesend sein muss.
- Das zweite Kriterium des **zeitlichen Aufwands** bestimmt, dass dieser entweder explizit in Schul- oder Zeitstunden angegeben ist, oder er muss für die Lehrkraft auf Basis der Maßnahmenbeschreibung oder einer Handreichung implizit abschätzbar sein.
- Das dritte Qualitätskriterium des **finanziellen Aufwands** verlangt, dass aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich wird, ob für die Durchführung der Maßnahme monetäre Kosten entstehen. Diese sollten in der Maßnahmenbeschreibung explizit angegeben werden.

Falls dort keine Kosten angegeben werden, ergeben sich zwei Möglichkeiten, dass das Kriterium erfüllt ist: Entweder kann aufgrund der Maßnahmenbeschreibung angenommen werden, dass die MoVe-Maßnahme kostenlos ist oder aus der Beschreibung wird klar ersichtlich, dass – z. B. aufgrund von benötigten Hilfsmitteln – für die Durchführung Kosten entstehen, auch wenn deren Höhe nicht klar benannt wird.

Die genannten strukturellen Bedingungen wurden in den Experteninterviews genannt, finden sich aber teilweise auch bei RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ (2018) wieder.

Die letzte Qualitätsdimension der Muss-Kriterien betrifft den **Quellenbezug**. Das Qualitätskriterium hierbei ist, dass der oder die Herausgeber einer Maßnahme genannt werden. Die Herausgeberschaft ist dabei ein Indiz für die pädagogische Expertise und die fachliche Erfahrung, aber auch für potenzielle Lobbyinteressen oder ein Sponsoring seitens derjenigen, die eine MoVe-Maßnahme entwickelt haben oder anbieten. Das Qualitätskriterium ist erfüllt, wenn der Herausgeber explizit genannt wird oder anhand eines Logos in den Materialien oder durch ein Impressum (in schriftlichen Dokumenten oder auf Websites) ersichtlich wird.

Optimaler Weise ist zusätzlich das Veröffentlichungsjahr angegeben. Dieses soll auf die Aktualität der jeweiligen Maßnahme oder deren Inhalte, auch in Bezug auf technische, wissenschaftliche oder rechtliche Aspekte, hinweisen. Falls das Veröffentlichungsjahr fehlt, wird dies nicht als gravierender Mangel aufgefasst, vielmehr reicht das Vorhandensein des Herausgebers aus, um das Kriterium weiterhin als erfüllt anzusehen. Diese beiden Aspekte wurden auch von der BZgA (2011a; 2011b) und RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ (2018) aufgegriffen.

Die Erfüllung der hier erläuterten Qualitätsdimensionen und Muss-Kriterien ist fundamental, damit eine MoVe-Maßnahme Lehrkräften sinnvoll empfohlen werden kann. Sind sie erfüllt, kann eine Lehrkraft sich darauf verlassen, dass die MoVe-Maßnahme inhaltlich-fachlich richtig ist (Qualitätsdimensionen Inhalt und Quellenbezug). Sie kann weiter einschätzen, für wen diese Maßnahme geeignet ist (Qualitätsdimension Zielgruppe), was inhaltlich vermittelt werden soll (Qualitätsdimensionen Thema und Kompetenzerwerb) und ob bzw. wie sie die Maßnahme umsetzen kann (Qualitätsdimensionen Methodik und strukturelle Bedingungen). Diese Minimalanforderungen müssen alle MoVe-Maßnahmen erfüllen. Darüber hinaus erfolgt die explizite Qualitätsbeurteilung einer MoVe-Maßnahme durch die Erfüllung weiterer, sog. Soll-Kriterien.

4.3.2.2 Soll-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit

Im Gegensatz zu Muss-Kriterien sind die Soll-Kriterien differenzierter und detaillierter. Ihr Vorliegen wird mit „nicht“ (0), „teilweise“ (1) oder „weitgehend“ (2) erfüllt beurteilt. Von einer MoVe-Maßnahme müssen nicht alle Soll-Kriterien abgedeckt werden. Letztlich ist eine breite Abdeckung der Kriterien und ihrer Ausprägtheit jedoch ausschlaggebend für den summativen Bewertungsscore einer MoVe-Maßnahme über alle Soll-Kriterien hinweg (vgl. Abschnitt 4.3.2.3). Der Katalog an Soll-Kriterien umfasst neun Qualitätsdimensionen mit zehn Qualitätskriterien. In Tabelle 4-3 werden die Qualitätsdimensionen und -kriterien überblicksartig dargestellt.

Qualitätsdimension	Qualitätskriterium
Relevanz des Themas	Die Relevanz des Themas wird aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich.
Methodenvielfalt	In der Maßnahmendurchführung werden unterschiedliche Methoden angewendet.
Umsetzungsflexibilität	In der Beschreibung der Maßnahme werden unterschiedliche Umfänge oder Durchdringungstiefen zur Umsetzung vorgeschlagen.
Aktivierung der Zielgruppe	In der Lehr-Lern-Situation nehmen die SuS aktiv an der Maßnahmenumsetzung teil.
Niedrigschwelligkeit	Die Maßnahmenbeschreibung enthält didaktisch-methodische Hinweise zur Umsetzung.
	Die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Materialien oder das Engagement Externer sind kostenlos verfügbar.
Langfristigkeit	In der Maßnahmenbeschreibung kommt eine Kontinuität der Beschäftigung mit dem Thema zum Ausdruck.
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	Die Maßnahme greift die alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmende oder deren unmittelbaren Erfahrungsräume als Lern- und Handlungsorte auf.
Handlungsorientierung	Die Maßnahme vermittelt praxisbezogenes Handlungswissen , entsprechende Kompetenzen oder Einstellungen für die sichere oder nachhaltige Teilnahme am Straßenverkehr.
Qualitätssicherung	In der Beschreibung der Maßnahme werden Mechanismen zur Qualitätssicherung deutlich.

Tabelle 4-3: Übersicht über die Soll-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von schulischen Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit

Die erste Qualitätsdimension unter den Soll-Kriterien ist die **Relevanz des Themas**, die in der Beschreibung der Maßnahme deutlich werden soll. Die Relevanz kann dabei unterschiedlich ausgedrückt werden. Einerseits sind Inhalte relevant, die sich an Risikogruppen, beispielsweise zu Fuß gehende Grundschüler, richten. Die einschlägigen Risikogruppen sind bereits im AP 1 ermittelt worden (vgl. Abschnitt 4.1.1). Auch ein klarer Bezug zu Unfallzahlen oder -ursachen betont die Relevanz einer Maßnahme. Hinzu kommen übergeordnete, aktuelle Diskussionen zu Mobilitätsthemen, wie die Klimakrise oder die Verkehrswende, an die sich letztlich Themen für die schulische MoVe anschließen können. All diese ausgeführten Aspekte verdeutlichen den Mehrwert, den eine MoVe-Maßnahme und deren Umsetzung für die SuS letztlich haben sollten. Andere Kataloge, die bereits in der Literatur vorgestellt wurden, enthalten dieses Kriterium ebenfalls (vgl. BZgA 2011a; 2011b; RICHTER, STRAUZENBERG & BUCHHOLZ 2018).

Bereits bei den Muss-Kriterien wurde die Methodik angesprochen (vgl. Abschnitt 4.3.2.1), im Rahmen der Soll-Kriterien wird die **Methodenvielfalt** aufgegriffen. In der Maßnahmendurchführung sollen unterschiedliche Methoden angewendet und somit ein Methodenwechsel durchgeführt werden. Durch diesen Wechsel kann einerseits die Lernbereitschaft und die Motivation, aber auch die Ausdauer und Konzentration der SuS erhöht und verbessert werden. Durch diesen Methodenwechsel und der daraus entstehenden Methodenvielfalt erwartet man eine Verbesserung des Lernerfolgs (vgl. JÜTTING 1979; KÖGLER & WUTTKE 2012; Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie 2018). Diese Aspekte wurden auch in den Experteninterviews im AP 2 genannt.

Die Dimension **Umsetzungsflexibilität** stammt ebenfalls aus den Experteninterviews und adressiert unterschiedliche Zeitemfänge und Durchdringungstiefen. Je mehr Flexibilität eine Maßnahmenbeschreibung für die Umsetzung anbietet, desto eher oder leichter kann die Maßnahme umgesetzt werden.

- Der Aspekt unterschiedlicher Zeitemfänge bezieht sich auf organisatorische Restriktionen, die man durch die Umsetzungsflexibilität aufweichen oder umgehen kann, um letztlich eine MoVe-Maßnahme adäquat umsetzen zu können.
- Der Aspekt unterschiedlicher Durchdringungstiefen bezieht sich auf unterschiedliche Leistungsniveaus (aufgrund unterschiedlicher Schulformen) oder individuelle Entwicklungsstände der SuS, die ebenfalls die Umsetzung erschweren könnten. Auch in diesem Zusammenhang kann mittels unterschiedlicher Durchdringungstiefen eine Anpassung erfolgen und somit auf das individuelle Lernverhalten der SuS optimal eingegangen werden.

Dieses Soll-Kriterium verbindet also organisatorische (strukturelle) Restriktionen mit der Individualität bzw. individuellen Bedürfnissen der SuS, was gleichzeitig die Wichtigkeit des Kriteriums unterstreicht.

Im Rahmen der Methodenvielfalt wurde bereits der Mehrwert eines Methodenwechsels dargelegt. Ein ähnlicher Grundgedanke liegt dem Kriterium **Aktivierung der Zielgruppe** zugrunde. In der Pädagogik wird davon ausgegangen, dass eine Aktivierung der SuS, also eine aktive Einbindung oder ein aktives Tätigwerden, z. B. durch eine kreative, eigenständige Beschäftigung mit einem bestimmten Thema, ebenfalls den Lernerfolg erhöht (vgl. FAUTH & LEUDERS 2018). Aktive Elemente können dabei Praxisteile wie Gruppenarbeiten, Referate, aber auch Diskussionsrunden, körperliche Übungen oder Experimente sein.

Eine weitere aus den Experteninterviews stammende Qualitätsdimension ist die **Niedrigschwelligkeit**, die sich ebenfalls in zwei Kriterien aufteilen lässt:

- Das erste Kriterium konzentriert sich auf **didaktisch-methodische Hinweise** zur Umsetzung. Diese nehmen vor allem für Lehrkräfte eine wichtige Rolle ein. Durch diese Hinweise sind Maßnahmen und deren Umsetzung einfacher zugänglich, darüber hinaus erleichtern sie Lehrkräften die Vorbereitung. Aus den im Projekt geführten Interviews wurde deutlich, dass angehende Lehrkräfte in ihrer Ausbildung wenig bis gar nicht mit MoVe in Kontakt kommen würden, was sich später auch in der Lehrtätigkeit fortsetzen würde. Eine Ausnahme bilden hierbei die Grundschullehrkräfte, da sie zumindest im Rahmen der Radfahrausbildung oftmals bereits MoVe unterrichten würden. Deshalb haben ausführliche didaktisch-methodische Hinweise in der Maßnahmenbeschreibung einen erheblichen Mehrwert für Lehrkräfte.

- Das zweite Kriterium für Niedrigschwelligkeit ist die **kostenlose Verfügbarkeit** der für die Maßnahmenumsetzung notwendigen Materialien. Dabei muss zwischen zwei verschiedenen Kostenarten unterschieden werden. Einerseits kann die Information über eine MoVe-Maßnahme oder zur Durchführung einer Maßnahme mit Kosten verbunden sein, z. B. wenn die Informationen auf einer Website hinter einer Paywall liegen oder in einem Handbuch, welches käuflich erworben werden muss. Andererseits kann die letztliche Durchführung einer Maßnahme Kosten nach sich ziehen, beispielsweise wenn externe Personen zur Durchführung bezahlt werden müssen oder spezifisches Material gekauft werden muss. Bei der Kostenlosigkeit geht es also darum, dass für die SuS oder Schulen keine Kosten entstehen. Denn strukturelle Bedingungen in Form knapper finanzieller Ressourcen können dazu führen, dass MoVe im Unterricht letztlich nicht umgesetzt wird, was auch eine nachhaltige Integration der MoVe im Schulkontext verhindern würde. Umgekehrt könnten kostenlose Angebote zu einer häufigeren und verstetigten Umsetzung von Maßnahmen führen. Gleichzeitig kann damit einer Benachteiligung von sozial schwächeren SuS oder Schulen mit geringeren finanziellen Ressourcen entgegengewirkt werden. Im Gegensatz zum erstgenannten Kriterium der Qualitätsdimension Niedrigschwelligkeit, den didaktisch-methodischen Hinweisen, kommt dieses Qualitätskriterium somit direkt den SuS zu Gute.

Langfristigkeit ist eine weitere Qualitätsdimension. In der Maßnahmenschreibung soll eine Kontinuität der Beschäftigung mit dem Thema zum Ausdruck kommen. Relevant ist diese Kontinuität und langfristige Beschäftigung deshalb, weil dadurch eine nachhaltige Wirkung auf die SuS erzeugt werden kann, die letztlich zu Verhaltens- und Einstellungsänderungen führen könnte. Gleichzeitig wird dadurch der Stellenwert und die Wichtigkeit von MoVe-Maßnahmen im Unterricht verdeutlicht. Singulären Unterrichtseinheiten oder punktuell stattfindenden Projekttagen ohne Vor- und Nachbereitung wird von den befragten Expertinnen und Experten keine nachhaltige Wirkung bescheinigt. Eine Kontinuität der Beschäftigung kann dadurch ermöglicht werden, dass die MoVe-Maßnahme ein Potenzial zur längerfristigen Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Thema erkennen lässt, z. B. indem sie mehrere / viele Unterrichtseinheiten anbietet. Im Ansatz ist dies auch in weiterführenden Links / Themen erkennbar, die auf eine potenzielle weitere bzw. vertiefende Beschäftigung verweisen. Das Kriterium fußt einerseits auf Aussagen aus den Experteninterviews, es findet sich jedoch auch in anderen Kriterienkatalogen wieder (vgl. BZgA 2011a; 2011b; CARLE, METZEN & BUCHHOLZ 2018).

Die **Erfahrungs- und Umgebungsorientierung** bildet eine weitere Qualitätsdimension der Soll-Kriterien. Sowohl die alltäglichen Bedürfnisse und Vorerfahrungen der SuS, als auch ihre unmittelbaren Erfahrungsräume sollten einen wichtigen Ansatzpunkt für MoVe-Maßnahmen bilden. Da das Potenzial für Erfahrungen auch mit dem persönlichen Umfeld und der räumlichen Umgebung verbunden ist, wurden diese beiden Aspekte zu einem Qualitätskriterium vereint. Durch das Aufgreifen der jeweils eigenen spezifischen (Vor-)Erfahrungen und des eigenen Umfelds können SuS leichter Anknüpfungspunkte zu sich selbst und ihren Erfahrungen sowie ihrer räumlichen Umgebung knüpfen. Das erleichtert letztlich zum einen den Zugang zu einer Maßnahme für die SuS, und zum anderen wird ein besseres Aufgreifen des Anliegens der Maßnahme erwartet. Der dem Kriterium zugrundeliegende Gedanke stammt aus der KMK-Empfehlung (vgl. KMK 2012), ähnlich findet man es aber auch in anderen Kri-

terienkatalogen (vgl. BZgA 2011a; 2011b) und es wurde ebenfalls in den Experteninterviews angesprochen.

Auch die Dimension **Handlungsorientierung** fußt auf der KMK-Empfehlung (vgl. KMK 2012) und gesichteten Kriterienkatalogen (vgl. BZgA 2011a; 2011b). Dieses Qualitätskriterium meint, dass eine Maßnahme praxisbezogenes Handlungswissen, entsprechende Kompetenzen oder Einstellungen für die sichere oder nachhaltige Teilnahme am Straßenverkehr vermitteln sollte. Das, was den SuS im Unterricht beigebracht wird, soll praktische Folgen für ihr Verhalten im Straßenverkehr haben, Wissen soll nicht nur theoretisch vermittelt werden. Wichtig ist deswegen der Praxisbezug, der in der Maßnahmenbeschreibung klar erkennbar sein muss. Das kann auch beinhalten, dass im Realverkehr oder im Schonraum die Teilnahme am Verkehr und sicheres, sozial verträgliches oder nachhaltiges (Mobilitäts-)Verhalten eingeübt und erkundet werden.

Die letzte Qualitätsdimension umfasst Mechanismen zur **Qualitätssicherung**. Beispielsweise durch Feedbackfragebogen oder Zertifizierungen kann die Qualität einer MoVe-Maßnahme festgestellt, verdeutlicht, und damit letztlich auch verbessert werden. Die Qualitätssicherung hat dabei sowohl einen internen, als auch einen externen Charakter: Intern kann dies in Projekten z. B. über Feedbackbogen funktionieren, während extern z. B. eine Vergabe von Zertifikaten durch offizielle Stellen oder Auftraggeber stattfinden könnte. In beiden Fällen wird die Qualität kontrolliert, was letztlich zur Qualitätssicherung der Maßnahme beiträgt. Dieser Gedanke wurde in den Experteninterviews im AP 2 und AP 3 genannt, findet sich jedoch auch in anderen Kriterienkatalogen wieder (vgl. BZgA 2011a; 2011b). Bei der Bewertung von MoVe-Maßnahmen und -Materialien im FP 448 können allerdings nur solche Qualitätssicherungsbemühungen berücksichtigt werden, die in den Begleitmaterialien oder auf der Website der MoVe-Maßnahme auch kommuniziert werden. Falls also im Zuge der Implementierung einer neuen Maßnahme eine Erprobungs- oder Pilotierungsphase vorgeschaltet war, um ein erstes Feedback durch die Teilnehmenden zu erhalten und dieses in die weitere Maßnahmenkonzeption einfließen zu lassen, wird dies kaum jemals in den öffentlich zugänglichen Begleitmaterialien erwähnt und kann somit auch nicht in die Maßnahmenbewertung einfließen. Denkbar ist auch, dass zwar ein Feedback erhoben wird, dies aber nicht maßnahmen-spezifisch nach außen kommuniziert wird. Insgesamt haben nur drei der im AP 4 beispielhaft bewerteten 20 Präventionsmaßnahmen das Qualitätskriterium für die Dimension Qualitätssicherung „teilweise erfüllt“ und keine einzige hat es „weitgehend“ erfüllt.²⁸

4.3.2.3 Bewertungsverfahren und Bewertungsskala

Die Einschätzung des Zutreffens der Soll-Kriterien erfolgt anhand der folgenden Abstufung:

0 = Kriterium ist nicht erfüllt / Keine Aussage möglich;

²⁸ Aufgrund persönlicher Kontakte zu einigen Anbietern von MoVe-Maßnahmen im Rahmen der Projektarbeiten, erlangte das Projektteam Kenntnis von Qualitätssicherungsmaßnahmen zu den Präventionsangeboten „Achtung Auto“ / „Hallo Auto“ (ADAC Stiftung), „Jung+Sicher+Startklar“ (DVW) und „#Augenblickwinkel360“ (BAST). Diese, über das reguläre Begleitmaterial hinausgehende, Information floss in die Beurteilung des Vorliegens des einschlägigen Qualitätskriteriums, und damit letztlich auch in die Errechnung des summativen Bewertungsscores für diese drei Maßnahmen, ein (vgl. Abschnitt 4.3.2.3). Für den Regelbetrieb der Qualitätsbewertung von Präventionsmaßnahmen ist vor diesem Hintergrund regelmäßig die Kontaktaufnahme mit dem Herausgeber / Anbieter einer zu begutachtenden Maßnahme anzuraten.

1 = Kriterium ist teilweise erfüllt (es reicht, wenn ein Aspekt des Qualitätskriteriums angesprochen wird);

2 = Kriterium ist weitgehend erfüllt (durch die Maßnahme muss mehr als ein Aspekt des Qualitätskriteriums adressiert werden);

Bei zehn Soll-Kriterien resultiert daraus eine Spannweite von 0 bis 20 Bewertungspunkten. Diese werden zu Kategorien zusammengefasst und mit den Begriffen „Sehr gut“, „Gut“, „Befriedigend“ und „Ausreichend“²⁹ benannt, die sich aufgrund ihrer Nomenklatur bewusst an Schulnoten orientieren. In Tabelle 4-4 wird die Verteilung der Bewertungspunkte auf die Qualitätsprädikate dargestellt.

20 – 16 Punkte	15 – 11 Punkte	10 – 6 Punkte	5 – 0 Punkte
Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend

Tabelle 4-4: Bewertungsskala für das Zutreffen von Soll-Kriterien zur Qualitätsbeurteilung von schulischen Präventionsangeboten zur Verkehrssicherheit

4.4 Überblick über gute Präventionsmaßnahmen und strukturelle Bedingungen (AP 4)

4.4.1 Methodisches Vorgehen bei der Bewertung der Qualität von konkreten MoVe-Maßnahmen

Im AP 4 des FP 448 erfolgte letztlich die Anwendung des im AP 3 entwickelten Kriterienkatalogs auf ausgewählte MoVe-Maßnahmen. Die Auswahl der pilothaft zu bewertenden Maßnahmen erfolgte aufgrund unterschiedlicher Merkmale: Berücksichtigt wurden dabei die Schulstufen (Primarstufe, Sekundarstufe I und II und Berufliche Schulen), verschiedene Verkehrsbeteiligungsarten, diverse Anbieter, und die Abrufbarkeit der Maßnahme auf einem Bildungsserver. Auf dieser Basis wurden insgesamt 20 Maßnahmen für eine exemplarische Bewertung ausgewählt.

Auch während der pilothaften Bewertung von MoVe-Maßnahmen in AP 4 wurden weitere Überarbeitungen des Kriterienkatalogs durch das Projektteam vorgenommen. Wenn sich hierdurch auch nichts Grundlegendes mehr am Kriterienkatalog änderte, wurden durch dieses „Feintuning“ bei einigen Kriterien Umbenennungen vorgenommen (um diese besser verständlich zu machen) und in zwei Fällen Kriterien zusammengefasst. Daher war es auch notwendig, die Operationalisierung und das Bewertungsschema ebenfalls erneut anzupassen. Durch diesen iterativen Prozess, in dem die Erkenntnisse aus der Literaturrecherche und den Experteninterviews immer wieder am vorliegenden MoVe-„Material“ getestet wurden,

²⁹ Das gänzliche Fehlen von Bewertungspunkten bei den Soll-Kriterien würde bedeuten, dass keines dieser Kriterien als erfüllt bezeichnet werden könnte. Trotzdem wären bei einer solchen Maßnahme aber alle Muss-Kriterien erfüllt, denn nur dann würde sie an den Soll-Kriterien gemessen. Insofern erscheint das Prädikat „ausreichend“ für eine solche Maßnahme gerechtfertigt.

entwickelte sich letztlich der finale und in diesem Bericht in Abschnitt 4.3.2 vorgestellte Kriterienkatalog.

Die Bewertung der Qualität der 20 ausgewählten Maßnahmen erfolgte jeweils durch zwei Personen, die getrennt und unabhängig voneinander das Vorliegen und die Ausprägtheit der Qualitätskriterien überprüften. Im Anschluss daran fand eine Diskussion über die abgegebenen und teils divergierenden Bewertungen statt, um sich letztlich auf eine finale Bewertung mittels eines einheitlichen Scores zu einigen. Durch dieses Vorgehen sollte die Interbewerter-Reliabilität erhöht werden. Falls sich selbst nach einer Diskussion nicht auf eine Bewertung geeinigt werden konnte, wurde sich immer für die konservativere Bewertung entschieden, d. h., dass z. B. unterschiedliche Einschätzungen hinsichtlich eines „teilweisen“ oder „weitgehenden“ Zutreffens eines Soll-Kriteriums in die Wahl des „teilweisen“ Zutreffens mündete. Dieses Vorgehen lässt sich mit dem Anspruch begründen, dass sich durch den im FP 448 entwickelten Kriterienkatalog Benchmarks für die Qualitätsbeurteilung von schulischen MoVe-Maßnahmen herausbilden sollen. Während dieses Prozesses wurde zeitgleich ein allgemeiner Bewertungsleitfaden erstellt und stetig erweitert, um die Vorgehensweise bei der Operationalisierung der einzelnen Qualitätskriterien nachvollziehbar zu machen (vgl. Anhang 3).

Tabelle 4-5 listet die im Rahmen des FP 448 bewerteten und damit qualitätsgesicherten MoVe-Maßnahmen, zusammen mit ihrem jeweils erreichten Bewertungsscore auf. Von den intensiv gesichteten und bewerteten Angeboten können insgesamt sechs als „sehr gut“ bewertet werden (16 bis 20 Bewertungspunkte), zehn weitere als „gut“ (elf bis 15 Bewertungspunkte). In der Tabelle sind der Vollständigkeit halber auch vier Maßnahmen aufgeführt, die zwar nicht alle Muss-Kriterien erfüllt haben, aber in der exemplarischen Anwendung der Qualitätskriterien trotzdem auch hinsichtlich der Soll-Kriterien bewertet wurden. Der Grund des Scheiterns bei der Erfüllung der Muss-Kriterien liegt bei der Maßnahme „Multitasking im Straßenverkehr“ im Fehlen der Abschätzung des zeitlichen Aufwands zur Durchführung, bei der „Fahrradrallye“ im Fehlen von methodischen Hinweisen sowie der Abschätzung des personellen und zeitlichen Aufwands, bei der Maßnahme „RADschlag Mountainbike“ ist ebenfalls der personelle Aufwand nicht nachvollziehbar und bei „BUSSTOP“ fehlen Informationen zum Alter oder der Jahrgangsstufe der Zielgruppe sowie zur Methodik. In einem späteren Regelbetrieb des Kriterienkatalogs würde die Bewertung hinsichtlich der Soll-Kriterien in diesen vier Fällen entfallen.

Für die 20 exemplarisch bewerteten MoVe-Maßnahmen wurde jeweils ein Formblatt mit den Bewertungen zu den Muss- und den Soll-Kriterien erstellt (vgl. Anhang 4).

Maßnahme	Qualitätsbewertung	Summativer Bewertungsscore
Mobil teilhaben	Sehr gut	18
Jung+Sicher+Startklar	Sehr gut	18
Mobil mit dem Rad	Sehr gut	17
#Augenblickwinkel360	Sehr gut	16
KlimaConsult	Sehr gut	16
Echt jetzt?!	Sehr gut	16
Achtung / Hallo Auto	Gut	15
Sicher auf dem Schulweg	Gut	15
Gefahren meistern	Gut	15
UKH Rollerkids	Gut	15
Unfallrisiko Multitasking	Gut	15
Junge Fahrer Risikofaktor Stress	Gut	14
Velofit	Gut	14
Fahrradwerkstatt	Gut	12
Mein Schulweg Trainer	Gut	12
Ich bin öko mobil	Gut	12
Muss-Kriterien nicht erfüllt		
Multitasking im Straßenverkehr	(Gut)	(15)
Fahrradrallye	(Gut)	(11)
RADschlag Mountainbike	(Befriedigend)	(8)
BUSSTOP	(Befriedigend)	(7)

Tabelle 4-5: Hinsichtlich der Qualitätskriterien bewertete MoVe-Maßnahmen

4.4.2 Darlegung der Bewertung anhand von drei ausgewählten MoVe-Maßnahmen

Für drei der im Rahmen des AP 4 bewerteten MoVe-Maßnahmen wird im Folgenden die Bewertung detaillierter dargelegt, um das Vorgehen bei der Anwendung der Qualitätskriterien nachvollziehbar zu machen. Die drei MoVe-Maßnahmen sind: „Mobil mit dem Rad (vgl. Abschnitt 4.4.2.1), „Jung+Sicher+Startklar“ (vgl. Abschnitt 4.4.2.2) und „KlimaConsult“ (vgl. Abschnitt 4.4.2.3).

Die Auswahl dieser drei Maßnahmen für eine ausführliche Darlegung der Bewertung erfolgte zum einen unter dem Aspekt, die Bandbreite der MoVe-Maßnahmen wiederzugeben. Daher wurden zwei Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die identifizierten Risikogruppen (vgl. Abschnitt 4.1.1) ausgewählt: Für Rad fahrende SuS der Sekundarstufe I „Mobil mit dem Rad“ und für motorisierte SuS der Sekundarstufe II „Jung+Sicher+Startklar“. Da MoVe-Maßnahmen nicht nur Verkehrssicherheitsmaßnahmen umfassen, sondern auch übergreifende Themen wie die Rolle des Verkehrs bzw. der individuellen Verkehrsteilnahme für den Klima- / Umweltschutz behandeln können oder sollen, wurde als dritte Maßnahme „Klima-

Consult“ ausgewählt. Zum anderen wurden bei der Auswahl auch verschiedene Anbieter berücksichtigt, in diesem Fall jeweils eine MoVe-Maßnahme der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv).

4.4.2.1 Qualitätsbewertung „Mobil mit dem Rad“

Die Maßnahme „Mobil mit dem Rad“ wird von der DGUV angeboten.³⁰ Die Zielgruppe sind SuS der Sekundarstufe I. Das Ziel dieser Maßnahme ist es, nach bestandener Radfahrprüfung das Wissen der SuS über unterschiedliche Aspekte der Mobilität zu erweitern und eine Sensibilisierung zu wichtigen Aspekten der Verkehrssicherheit zu erreichen. Vermittelt werden sollen Grundlagen

- „... zur eigenen Mobilität (Schulweg und Freizeit),
- zur Gesundheit (Schutzfunktion des Fahrradhelms, sicheres Fahrrad),
- zum Wissen über Regelungen des Straßenverkehrs (Verkehrszeichen),
- zur Verbesserung der motorischen Fähigkeiten (Fahrradparcours),
- zur Bildung eines Gefahrenbewusstseins (Verkehrsquiz, Fahrradparcours) und
- zur Kommunikation untereinander (Englische Debatte, Infothek)“ (DGUV 2018: 1).

Auf der Website werden die Ziele der Maßnahme kurz skizziert und alle nötigen Unterrichtshinweise und -materialien können direkt als PDF-Datei heruntergeladen werden. Im Einzelnen sind dies: Ein didaktisch-methodischer Kommentar, Hintergrundinformationen für die Lehrkräfte, zwei Arbeitsblätter für die SuS, zwei Infotexte für die SuS (zu den Themen wie man einen Fahrradhelm richtig trägt und Unfälle vermeidet) sowie ein Foliensatz. Des Weiteren finden sich dort zwei Videos, eine Software für ein Verkehrsquiz und eine Mediensammlung mit acht weiterführenden Links zur Vertiefung oder Ergänzung einzelner Themen. Für die Bewertung der Maßnahme wurde nicht nur die Beschreibung der Maßnahme auf der Website herangezogen, sondern auch der methodisch-didaktische Kommentar und die Hintergrundinformationen für die Lehrkräfte.

„Mobil mit dem Rad“ erfüllt alle Muss-Kriterien und hat bei den Soll-Kriterien die Note „Sehr gut“ erhalten. In Tabelle 4-6 werden die Bewertungen der Qualitätsdimensionen aufgeführt und im Anschluss wird genauer erläutert, wie diese Bewertungen zustande gekommen sind.

Erläuterung: Beschreibung der Muss-Kriterien

Bevor eine MoVe-Maßnahme bewertet wird, muss das Zutreffen der zehn Muss-Kriterien (vgl. Abschnitt 4.3.2.1) geprüft werden. Für die Auswahl einer Maßnahme durch eine Lehrkraft muss diese erkennen können, welche **Zielgruppe** durch eine MoVe-Maßnahme angesprochen werden soll, sowohl hinsichtlich Alter oder Jahrgangsstufe als auch hinsichtlich einer themenspezifischen Eingrenzung (z. B. welche Verkehrsbeteiligungsart thematisiert werden soll). „Mobil mit dem Rad“ erfüllt diese Kriterien. Zum einen wird explizit dargestellt,

³⁰ Vgl. <https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-i/verkehrserziehung-mobilitaetsbildung/mobil-mit-dem-rad>, zuletzt aufgerufen am 16.08.2022.

dass die Maßnahme sich an SuS der Sekundarstufe I richtet und zum anderen, dass es um die Verkehrsbeteiligungsart Fahrradfahren geht.

Das **Thema** bzw. die thematische Kernaussage wird bereits explizit auf der Website genannt: „Mit Hilfe dieser Unterrichtsmaterialien soll das Wissen der Schülerinnen und Schüler über Aspekte der Mobilität erweitert und eine Sensibilisierung für wichtige Aspekte der Verkehrssicherheit erreicht werden.“

Muss-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10
Soll-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	17 (Sehr gut)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 4-6: Bewertung der Muss- und Soll-Kriterien für „Mobil mit dem Rad“

Eine MoVe-Maßnahme muss weiter dazu beitragen, dass die SuS hinsichtlich Verkehr und Mobilität Kompetenzen erwerben und dieser **Kompetenzerwerb** muss sich an den in den KMK-Empfehlungen genannten Zielen orientieren (vgl. KMK 2012). Zum Teil explizit ge-

nannt, zum Teil implizit ersichtlich will „Mobil mit dem Rad“ Kompetenzen zu folgenden KMK-Zielen vermitteln: Selbstständige Mobilität, Sicheres Verhalten im Straßenverkehr, Sozialkompetenz im Verkehr sowie umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr. Somit ist auch das Muss-Kriterium Kompetenzerwerb erfüllt.

Die **Inhalte** in den didaktisch-methodischen Hinweisen und den Hintergrundinformationen für die Lehrkräfte wurden vom Bewertungsteam als fachlich richtig beurteilt, statistische Angaben sind zudem mit einer Quelle versehen. Für die fachliche Richtigkeit der Inhalte „bürgt“ – auf der potenziellen Rückfallebene – zudem das einschlägige Engagement des Herausgebers DGUV.

Hinsichtlich der **Methodik** ist entscheidend, dass die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme dargelegt werden. Dies geschieht bei „Mobil mit dem Rad“ folgendermaßen: Es wird ein Einstieg zum Thema beschrieben (ein Video anschauen zum Thema Fahrradhelm, dann „Englische Debatte“ zur Diskussion von Pro und Kontra des Tragens eines Fahrradhelms und ein Experiment zur Verdeutlichung der potenziellen Wucht eines Sturzes vom Fahrrad), ein möglicher Ablauf zur Beschäftigung mit dem Thema skizziert (Verkehrsquiz, Fahrradparcours, Arbeitsblatt bearbeiten) und für das Ende der Maßnahme die Schaffung einer „Infothek Fahrrad“ vorgeschlagen.

Zur Durchführung einer MoVe-Maßnahme müssen aus der Maßnahmenbeschreibung die **strukturellen Bedingungen** für die Durchführung ersichtlich sein, konkret der personelle, zeitliche und finanzielle Aufwand. „Mobil mit dem Rad“ erfüllt alle diese Kriterien, auch wenn sie nicht immer explizit thematisiert werden. Hinsichtlich des **zeitlichen Aufwands** wird angeführt: „Das Thema dieser Unterrichtseinheit ist für mehrere Projektstage ausgelegt.“ Hinsichtlich des **personellen Aufwands** dürfte für eine Lehrkraft ersichtlich sein, dass sie bestimmte Bestandteile alleine durchführen kann und für manche unter Umständen noch Unterstützung benötigt (evtl. bei der Durchführung des Fahrradparcours). Der **finanzielle Aufwand** dürfte für eine Lehrkraft ebenfalls ersichtlich sein: Die Arbeitsunterlagen für die Durchführung der Maßnahme sind kostenfrei und falls der Fahrradparcours durchgeführt wird, werden evtl. Materialien aus dem Fundus der Schule benötigt.

Last, but not least ist die Erfüllung der Qualitätsdimension **Quellenbezug** ein Muss. Dies wird dadurch erfüllt, dass sowohl auf der Website als auch in den einzelnen Materialien nicht zu übersehen ist, dass die Maßnahme von der DGUV herausgegeben wird. Zudem findet sich im didaktisch-methodischen Kommentar und in den Hintergrundinformationen für die Lehrkräfte eine Jahresangabe (2/2018).

Erläuterung: Bewertung der Soll-Kriterien

Neben der Erfüllung der Muss-Kriterien ist eine MoVe-Maßnahme nach dem im FP 448 entwickelten Katalog von Qualitätskriterien qualitativ umso höherwertiger, je mehr bzw. je weitgehender sie die erarbeiteten Soll-Kriterien erfüllt (vgl. Abschnitt 4.3.2.2).

Die **Relevanz des Themas** wird bei „Mobil mit dem Rad“ aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich: die Verkehrssicherheit bei Rad fahrenden SuS erhöhen. Daher ist dieses Kriterium „weitgehend erfüllt“.

Die Dimension der **Methodenvielfalt** ist ebenfalls „weitgehend erfüllt“, da in der Maßnahme unterschiedliche Methoden angewendet werden können: Eher textbasierte (wie das Ausfüllen eines Arbeitsblattes, Gruppendiskussion), aber auch praktische Übungen (Fahrradparcours) sowie ein Experiment (zur dämpfenden Wirkung eines Fahrradhelms bei einem Sturz, am Beispiel eines rohen Eis).

Die **Umsetzungsflexibilität** wurde mit „teilweise erfüllt“ bewertet, da in der Maßnahmenbeschreibung nur begrenzt ersichtlich wird, inwieweit und wie man die Maßnahme an organisatorische bzw. zeitliche Restriktionen, unterschiedliche Leistungsniveaus der SuS oder unterschiedliche individuelle Entwicklungsstände anpassen kann.

Dagegen ist das Qualitätskriterium für die Dimension **Aktivierung der Zielgruppe** wieder „weitgehend erfüllt“. Die SuS werden über mehrere Wege aktiv eingebunden, z. B. über Gruppendiskussionen und praktische Übungen.

Ebenfalls als „weitgehend erfüllt“ wurden die beiden Kriterien für die **Niedrigschwelligkeit** bewertet. Je einfacher eine Maßnahme umzusetzen ist, sei es durch gute didaktisch-methodische Hinweise oder durch gar keine bis nur geringe Kosten für die Durchführung, desto leichter können Lehrkräfte eine MoVe-Maßnahme umsetzen. Bei „Mobil mit dem Rad“ trifft beides zu: Es gibt ausführliche **didaktisch-methodische Hinweise** in der Maßnahmenbeschreibung und die Durchführung ist gänzlich **ohne Kosten** möglich (die Unterrichtsmaterialien sind kostenfrei beziehbar), evtl. mit Ausnahme des Fahrradparcours, aber hier dürften, wenn überhaupt, nur sehr geringe Kosten anfallen.

Damit eine MoVe-Maßnahme eine nachhaltige Wirkung auf die SuS entwickeln kann, sollte in der Maßnahmenschreibung eine Kontinuität der Beschäftigung mit dem Thema zum Ausdruck kommen. Das Qualitätskriterium für die Dimension **Langfristigkeit** ist bei „Mobil mit dem Rad“ „weitgehend erfüllt“, da die komplette Durchführung der Maßnahme mehrere Unterrichtseinheiten umfassen würde und auch ein Potenzial für eine längerfristige kontinuierliche Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema erkennen lässt.

Hinsichtlich der **Erfahrungs- / Umgebungsorientierung** ist das Qualitätskriterium „Die Maßnahme greift die alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmende oder deren unmittelbaren Erfahrungsräume als Lern- und Handlungsorte auf“ nicht zuletzt dadurch „weitgehend erfüllt“, dass „Mobil mit dem Rad“ einen Bezug zum alltäglichen Verkehrsverhalten der SuS, in diesem Fall als Radfahrende, herstellt.

Bei der Dimension **Handlungsorientierung** ist das Qualitätskriterium, dass Handlungswissen, Kompetenzen oder Einstellungen an die SuS vermittelt werden. Das ist bei „Mobil mit dem Rad“ „weitgehend erfüllt“, da durch die praktischen Übungen auf dem Fahrradparcours oder durch das Experiment mit dem Fahrradhelm und dem rohen Ei ein hoher Praxisbezug in der Maßnahme hergestellt und Wissen nicht nur theoretisch vermittelt wird.

Bei der letzten Qualitätsdimension **Qualitätssicherung** bietet „Mobil mit dem Rad“ keinerlei erkennbare Mechanismen (einen Feedbackfragebogen oder Zertifizierungen) zur Qualitätskontrolle an, daher können hier nur null Punkte vergeben werden.

Als Fazit lässt sich festhalten, dass eine Lehrkraft auf der Website alle relevanten Informationen bzw. alle notwendigen Materialien mit einem Klick erhalten kann. Insgesamt hat „Mobil mit dem Rad“ bei den Soll-Kriterien die Note „Sehr gut“ erhalten, bei acht Kriterien erreicht

die Maßnahme die volle Punktzahl, je ein Kriterium wurde nur als „teilweise erfüllt“ bzw. „nicht erfüllt“ gewertet.

4.4.2.2 Qualitätsbewertung „Jung+Sicher+Startklar“

Die Maßnahme bzw. das Bundesprogramm „Jung+Sicher+Startklar“ (JSS) wird von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) angeboten.³¹ Auf der Website wird erläutert, dass sich die Maßnahme an die Hochrisikogruppe „Junge Fahrende“ richtet. Es werden zwei Risikoquellen bei dieser Zielgruppe benannt:

- Aufgrund der noch geringen Fahrpraxis können junge Menschen viele Fahrsituationen noch nicht richtig einschätzen.
- Altersbedingt gehen junge Menschen höhere Risiken im Straßenverkehr ein, was sich z. B. in einem riskanten Fahrverhalten zeigt.

Um dem entgegenzuwirken, stellt die DVW zum einen Unterrichtsmaterialien zur Verfügung, die themenspezifische Projektbausteine genannt werden und entweder von Lehrkräften selber umgesetzt werden können oder von Moderatorinnen und Moderatoren der Verkehrswacht. Zum anderen bieten die Landesverkehrswachten Verkehrssicherheits- / Aktionstage an Schulen an. Konzeptuell ist bei JSS vorgesehen, dass (mindestens) eine Unterrichtseinheit zu einem themenspezifischen Projektbaustein und zeitnah ein thematisch dazugehöriger Verkehrssicherheitstag durchgeführt werden sollen.

Auf der Website können ein Basisheft „Informationen zum Programm und Methodenpool“, ein Arbeitsheft „Projektbaustein Ablenkung“, und ein Unterrichtsleitfaden „Projektbaustein Alkohol und Drogen“ als PDF-Datei heruntergeladen werden. Diese Hefte richten sich an Lehrkräfte. Unter dem Link „Shop / Junge Fahrende“ stehen weitere Arbeitshefte bzw. Kurzleitfäden zu den weiteren Projektbausteinen („Risikofaktor Mensch“, „Der Verkehrsunfall und seine Folgen“ sowie „Fahrzeugsicherheit – Fahrzeugtechnik“) sowie Flyer, Poster und Handzettel zum Download bereit. Allerdings wird auf der Startseite von JSS nicht auf diese zusätzlichen Materialien hingewiesen.

Für die Qualitätsbewertung wurde nicht nur die Beschreibung der Maßnahme auf der Website herangezogen, sondern auch das Basisheft „Informationen zum Programm und Methodenpool“ und exemplarisch für die einzelnen Projektbausteine das Heft „Hintergrundwissen und Umsetzungsempfehlungen für den Unterricht“ für den Projektbaustein „Alkohol und Drogen“.

„Jung+Sicher+Startklar“ hat alle Muss-Kriterien erfüllt und bei den Soll-Kriterien mit 18 Punkten die Note „Sehr gut“ erhalten. In Tabelle 4-7 werden die Bewertungen der Qualitätsdimensionen aufgeführt, und im Folgenden wird genauer erläutert, wie die Beurteilungen der Qualitätskriterien zustande gekommen sind.

³¹ Vgl. <https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/jung-sicher-startklar>, zuletzt aufgerufen am 16.08.2022.

Muss-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10
Soll-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	1
Score Soll-Kriterien	18 (Sehr gut)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 4-7: Bewertung der Muss- und Soll-Kriterien für „Jung+Sicher+Startklar“

Erläuterung: Beschreibung der Muss-Kriterien

Die **Zielgruppe**, die durch eine MoVe-Maßnahme angesprochen werden soll, muss in der Maßnahmenbeschreibung erkennbar sein, damit eine Lehrkraft gezielt eine Maßnahme auswählen kann. Dabei muss sowohl die Zielgruppe hinsichtlich Alter oder Jahrgangsstufe benannt werden als auch eine themenspezifische Eingrenzung (z. B. welche Verkehrsbeteiligungsarten oder typischen Fehlverhaltensweisen thematisiert werden sollen) vorgenommen werden. JSS erfüllt diese Kriterien. Zum einen wird im Basisheft explizit beschrieben, dass sich JSS an „Jugendliche und junge Erwachsene im Alter zwischen 15 und 24 Jahren“ richtet (DVW 2020a: 5). Zum anderen wird inhaltlich der Schwerpunkt auf junge motorisierte Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer gelegt.

Das **Thema** bzw. die thematische Kernaussage wird zwar auf der Website nicht explizit mit Formulierungen wie „Ziel ist es“ oder ähnliches genannt, aber offensichtlich geht es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrerinnen und Fahrern. Im Basisheft wird dazu explizit formuliert: „Die jungen Menschen werden über Unfallrisiken und unfallprophylaktische Verhaltensweisen bei der Teilnahme am Straßenverkehr als Fahrende, Mitfahrende oder zu Fuß Gehende informiert und sensibilisiert“ (DVW 2020a: 4).

Eine MoVe-Maßnahme muss weiter dazu beitragen, dass die SuS hinsichtlich Verkehr und Mobilität Kompetenzen erwerben und dieser **Kompetenzerwerb** muss sich an den in der KMK-Empfehlung genannten Zielen orientieren (vgl. KMK 2012). Zum Teil explizit genannt, zum Teil implizit ersichtlich, will JSS Kompetenzen zu folgenden KMK-Zielen vermitteln: Selbstständige Mobilität, Sicheres Verhalten im Straßenverkehr sowie Sozialkompetenz im Verkehr. Somit ist auch das Muss-Kriterium Kompetenzerwerb erfüllt.

Die **Inhalte** im Heft zum Projektbaustein „Alkohol und Drogen“, z. B. Angaben zu Unfallzahlen oder zur rechtlichen Lage, konnten vom Bewertungsteam als fachlich richtig bestätigt werden, statistische Angaben sind zudem mit einer Quelle versehen. Für die fachliche Richtigkeit der Inhalte bürgt zudem das einschlägige Engagement des Herausgebers DVW bzw. der für den Text und die Konzeption zuständigen Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Hinsichtlich der **Methodik** ist entscheidend, dass im Begleitmaterial die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten dargelegt werden. Bei JSS wird im Basisheft und in den einzelnen Unterrichtsempfehlungen der Aufbau einer Unterrichtseinheit skizziert: Warm-up, Diskussionsrunde (nach Anschauen eines Videos), Materialgestützte Freiarbeit, Mindmapping und Spontan-Feedback. Im Basisheft findet man zu jedem der gerade benannten Unterrichtsphasen mehrere Methodenvorschläge. Somit ist auch dieses Muss-Kriterium erfüllt.

Aus der Maßnahmenbeschreibung müssen die **Strukturellen Bedingungen** für die Durchführung ersichtlich sein, konkret der personelle, zeitliche und finanzielle Aufwand, damit Lehrkräfte einschätzen können, ob sie diese MoVe-Maßnahme überhaupt durchführen können. Das ist bei JSS gegeben und somit sind auch diese Muss-Kriterien erfüllt. Für jeden Projektbaustein ist eine Unterrichtseinheit vorgesehen, die mit 90 Minuten angesetzt wird. Die Unterrichtsmaterialien sind kostenfrei. Sollen Moderatorinnen und Moderatoren der Verkehrswacht Unterrichtseinheiten durchführen, sind diese ebenso kostenfrei bestellbar wie auch die Aktions- / Verkehrssicherheitstage. Auch der personelle Aufwand wird ersichtlich: Die Behandlung eines Projektbausteins im normalen Unterricht kann von einer Lehrkraft bzw. einem Moderierenden der Landesverkehrswacht geleistet werden, für die Aktionstage stellt die Verkehrswacht ebenfalls die Durchführenden.

Als letztes muss die Qualitätsdimension **Quellenbezug** erfüllt sein. Dieses Qualitätskriterium wird dadurch erfüllt, dass sowohl auf der Website als auch in den einzelnen Materialien explizit zum Ausdruck gebracht wird, dass die Maßnahme von der DVW herausgegeben wird. Zudem finden sich in dem Basisheft und den Heften zu den einzelnen Projektbausteinen eine Jahresangabe (2020).

Erläuterung: Bewertung der Soll-Kriterien

Über die Erfüllung der Muss-Kriterien hinaus, wird eine MoVe-Maßnahme als qualitativ umso besser bewertet, je mehr Soll-Kriterien sie erfüllt bzw. je ausgeprägter diese erfüllt werden. Die Erfüllung der Soll-Kriterien wird im Folgenden für JSS erläutert.

Die **Relevanz des Themas** wird bei JSS offensichtlich aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich: Die Verkehrssicherheit für die Risikogruppe junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger erhöhen bzw. Unfallzahlen reduzieren, daher ist dieses Kriterium „weitgehend erfüllt“.

Die Dimension der **Methodenvielfalt** ist ebenfalls „weitgehend erfüllt“, da zum einen für die Unterrichtseinheiten zu den jeweiligen Projektbausteinen für die verschiedenen Unterrichtsphasen unterschiedliche Vorgehensweisen vorgeschlagen werden (vgl. hierzu oben die Erläuterungen beim Muss-Kriterium Methoden) und zudem für die einzelnen Unterrichtsphasen auch noch unterschiedliche Methoden vorgestellt werden. Zudem kommen Aktionselemente bzw. Übungen bei den von der Verkehrswacht durchgeführten Verkehrssicherheitstagen (wie z. B. das Tragen einer Rauschbrille) hinzu.

Hinsichtlich der **Umsetzungsflexibilität** geht die Maßnahmenbeschreibung explizit auf unterschiedliche Leistungsniveaus der SuS ein: „Die Durchführungsempfehlungen im Leitfaden können individuell, je nach Leistungsstand, Alter oder anderen Gegebenheiten, an die jeweilige Lerngruppe und -situation angepasst werden“ (DVW 2020a: 7). In den einzelnen Projektbausteinen werden, falls unterschiedliche Vorgehensweisen nötig sind, diese konkret erläutert (z. B. beim Projektbaustein „Alkohol und Drogen“ hinsichtlich der Berechnung der Blutalkoholkonzentration (vgl. DVW 2020b: 19)). Zudem bietet JSS die Möglichkeit, die einzelnen Projektbausteine flexibel und unabhängig voneinander im Unterricht zu behandeln: „Zusammen mit dem praktischen Teil des Programms, den Aktionselementen, bilden die Projektbausteine einzelne, thematisch unabhängige Themenschwerpunkte“ (DVW 2020a: 5). Somit ist das Qualitätskriterium zur Umsetzungsflexibilität „weitgehend erfüllt“.

Das Qualitätskriterium für die Dimension **Aktivierung der Zielgruppe** ist ebenfalls „weitgehend erfüllt“, es wird ein „erlebnisorientierter Ansatz“ (DVW 2020a: 7) verfolgt. Auch ohne die von der Verkehrswacht durchgeführten Aktionstage werden im Unterricht mehrere aktivierende Elemente (z. B. Diskussionsrunden, materialgestützte Freiarbeit, Mindmapping) angewendet.

Ebenfalls als „weitgehend erfüllt“ wurden die beiden Kriterien für die **Niedrigschwelligkeit** bewertet. Je einfacher eine Maßnahme umzusetzen ist, sei es durch gute didaktisch-methodische Hinweise oder durch gar keine bis nur geringe Kosten für die Durchführung, desto leichter können Lehrkräfte eine MoVe-Maßnahme durchführen. Bei JSS trifft beides zu: Es gibt ausführliche didaktisch-methodische Hinweise im Basisheft und in den Projektbausteinbeschreibungen. Die Durchführung ist nicht mit Kosten verbunden (die Unterrichtsmaterialien sind kostenfrei beziehbar, die Durchführung des Aktionstages oder die Inanspruchnahme von Moderatorinnen oder Moderatoren verursachen für die Lehrkräfte bzw. Schulen ebenfalls keine Kosten).

Damit eine MoVe-Maßnahme eine nachhaltige Wirkung auf die SuS entfalten kann, sollte in der Maßnahmenbeschreibung eine Kontinuität der Beschäftigung mit dem Thema zum Ausdruck kommen. Das Qualitätskriterium für die Dimension **Langfristigkeit** ist bei JSS „teilweise erfüllt“, da es insgesamt „nur“ fünf Projektbausteine gibt, und die einzelnen Projektbausteine

dazu auch noch en bloc behandelt werden. Da auch weiterführende Hinweise (z. B. zu externen Links) fehlen, ist das Potenzial für eine längerfristige kontinuierliche Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema nur eingeschränkt gegeben.

Das Qualitätskriterium zur **Erfahrungs- / Umgebungsorientierung** verlangt, dass die Maßnahme „die alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmer oder deren unmittelbaren Erfahrungsräume als Lern- und Handlungsorte“ (vgl. Abschnitt 4.3.2.2) aufgreift, indem ein Bezug zum alltäglichen Verkehrsverhalten (in diesem Fall als Fahrerin oder Fahrer eines motorisierten Fahrzeugs) hergestellt wird. Dieses Qualitätskriterium ist „weitgehend erfüllt“. Themen wie „Alkohol und Drogen“ oder „Ablenkung“ im Straßenverkehr greifen reale Erfahrungen von jungen Menschen auf (z. B. hat bestimmt jeder schon „brenzlige“ Situationen durch Ablenkungen erlebt und / oder Diskussionen mitgemacht, ob man mit einem oder zwei Gläsern Bier noch fahren darf oder vielleicht ein unguutes Gefühl als Beifahrerin oder Beifahrer gehabt, wenn der Fahrer oder die Fahrerin nicht nüchtern war).

Bei der Dimension **Handlungsorientierung** ist das Qualitätskriterium, dass Handlungswissen, Kompetenzen oder Einstellungen an die SuS vermittelt werden. Dies ist bei JSS „weitgehend erfüllt“. Es wird ein „... erlebnisorientierter Ansatz verfolgt, bei dem die Teilnehmenden durch eigenes Handeln Erfahrungen machen, diese anschließend reflektieren und somit eine Verhaltensänderung bzw. einen Lerneffekt erwarten lassen“ (DVW 2020a: 5). Die praktischen Elemente finden sich aber eigentlich nur bei den fakultativen Verkehrssicherheitstagen. Würde man die Abhaltung des Verkehrssicherheitstages nicht als obligatorischen Bestandteil der MoVe-Maßnahme JSS werten, dann wäre das Kriterium nur „teilweise erfüllt“.

Hinsichtlich der letzten Qualitätsdimension **Qualitätssicherung** ist dem Begleitmaterial zu JSS keine Information zu entnehmen. Im persönlichen Kontakt mit der DVW wurden dem Projektteam Evaluationen der Ausbildungsseminare für die Moderierenden und der Unterrichtsmaterialien bekannt. Diese Information führte zur Beurteilung der Qualitätssicherung als „teilweise erfüllt“.

Als Fazit kann man festhalten, dass eine Lehrkraft auf der Website die meisten relevanten Informationen bzw. notwendigen Materialien mit einem Klick erhalten kann und in dem Basisheft eine Fülle von Methoden für die Umsetzung der Projektbausteine detailliert dargestellt wird. Bei den Soll-Kriterien hat „Jung+Sicher+Startklar“ die Note „Sehr gut“ erhalten, bei acht Kriterien erreicht es die volle Punktzahl, zwei weitere Kriterien wurden als „teilweise erfüllt“ bewertet.

4.4.2.3 Qualitätsbewertung „KlimaConsult“

Die Maßnahme „KlimaConsult“ wird vom Hamburger Verkehrsverbund (hvv) angeboten.³² Inhalt bzw. Ziel der Maßnahme ist laut Website: „Bei KlimaConsult entwickeln Schülerinnen und Schüler ein Szenario für einen klimafreundlichen Schulverkehr. Die Klasse organisiert einen Aktionstag in der Schule, um auf die Thematik Klimawandel und Mobilität aufmerksam zu machen.“ „KlimaConsult“ ist gedacht für SuS ab der 9. Klasse und kann entweder in einem Fach oder fächerübergreifend durchgeführt werden. Die SuS und ihre Lehrkraft können

³² Vgl. <https://www.hvv-schulprojekte.de/klimaconsult>, zuletzt aufgerufen am 16.08.2022.

von einem Team der „hvv Schulprojekte“ unterstützt werden, z. B. durch einen 90-minütigen Workshop, zu dem die Trainerinnen und Trainer der „hvv Schulprojekte“ in die Klasse kommen. Darin werden folgende Themen bearbeitet:

- Wie hängen die Themen Klimawandel und Verkehr zusammen?
- Warum ist zukunftsfähige Mobilität so ein wichtiges Thema?
- Wie funktioniert das Schulprojekt „KlimaConsult“ und wie läuft es ab?
- Wir führen ein gemeinsames Brainstorming durch.

Im Projekt „KlimaConsult“ soll auch über folgende weitere Themen diskutiert werden: CO₂-Datenerhebung und -Berechnung; Kampagne, Konzept und Öffentlichkeitsarbeit; Organisation des Aktionstags. Zu diesen Themen kann auch eine PDF-Datei heruntergeladen werden, die drei Arbeitsblätter zu den genannten Arbeitspaketen umfasst. Für die Qualitätsbewertung werden die Informationen auf der Website und die herunterladbaren Arbeitsblätter herangezogen.

„KlimaConsult“ erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien erhält die Maßnahme 16 Punkte und wird somit als „Sehr gut“ bewertet. In Tabelle 4-8 wird die Bewertung der einzelnen Kriterien gelistet und im Folgenden im Text genauer erläutert.

Erläuterung: Beschreibung der Muss-Kriterien

Für die Lehrkraft muss unmittelbar ersichtlich sein, ob eine Maßnahme für ihre SuS geeignet ist. Dies wird durch die **Zielgruppe**, einerseits in Bezug auf das Alter / die Jahrgangsstufe, andererseits über die adressierte Verkehrsbeteiligungsart, Vulnerabilität oder Fehlverhaltensweise, erreicht. „KlimaConsult“ erfüllt beide Qualitätskriterien. Die Maßnahme richtet sich an SuS ab der 9. Klasse, also der Sekundarstufe I und / oder II. Bezüglich des zweiten Kriteriums muss darauf hingewiesen werden, dass Maßnahmen, die das Thema Mobilität, Verkehr und Umwelt behandeln, hier automatisch mit einer Eins bewertet werden, da sie oftmals übergreifende Aspekte der Verkehrsbeteiligung zum Thema haben und kein klarer Bezug zu einer bestimmten Verkehrsbeteiligungsart oder zu spezifischen Fehlverhaltensweisen möglich ist.

Das **Thema** der Maßnahme wird durch eine thematische Kernaussage auf der Website deutlich: „Bei KlimaConsult entwickeln Schülerinnen und Schüler ein Szenario für einen klimafreundlichen Schulverkehr. Die Klasse organisiert einen Aktionstag in der Schule, um auf die Thematik Klimawandel und Mobilität aufmerksam zu machen.“ Somit ist auch dieses Kriterium erfüllt.

Im Rahmen einer Maßnahme muss ein **Kompetenzerwerb** im Sinne der in der KMK-Empfehlung genannten Zieldimension erfolgen. Dabei ist es ausreichend, wenn eine Kompetenz erworben wird. Bei „KlimaConsult“ sollen Kompetenzen zu zwei KMK-Zielen vermittelt werden: Zukunftsfähige Mobilität sowie umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr.

Der **Inhalt** der Maßnahme konnte auf der Basis des Wissenshintergrundes des Forschungsteams als fachlich richtig bestätigt werden. Darüber hinaus kann das einschlägige Engagement des Herausgebers (hvv Schulprojekte) ebenfalls zur Überprüfung des Kriteriums herangezogen werden.

Muss-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10
Soll-Kriterien (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	1
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	16 (Sehr gut)

Quelle: Eigene Darstellung

Tabelle 4-8: Bewertung der Muss- und Soll-Kriterien für „KlimaConsult“

Was die **Methodik** betrifft, müssen die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme dargestellt werden. Dies trifft auf „KlimaConsult“ zu. In den zur Verfügung gestellten Arbeitsblättern zu den einzelnen Arbeitspaketen spiegeln sich die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten wider.

Die Umsetzung der MoVe ist in hohem Maße von den **strukturellen Bedingungen** abhängig, die als Rahmenbedingungen die Durchführung erschweren können. Damit nichtsdestotrotz eine Maßnahme erfolgreich durchgeführt und umgesetzt werden kann, muss in der Maßnahmenbeschreibung für eine Lehrkraft der personelle, zeitliche und finanzielle Aufwand deutlich bzw. ersichtlich werden. Bezüglich des personellen Aufwands für „KlimaConsult“ wird keine benötigte Anzahl von Lehrkräften genannt, aber man kann aufgrund der Beschreibung davon ausgehen, dass eine Person ausreichend ist. Der zeitliche Aufwand wird

explizit deutlich, die Umsetzung umfasst mindestens acht Unterrichtseinheiten, darüber hinaus ist der Aufwand individuell gestaltbar. Auch der finanzielle Aufwand wird explizit genannt, da keine Kosten entstehen.

Der **Quellenbezug** wird durch die Angabe des Herausgebers gewährleistet. Dieses Kriterium ist dadurch erfüllt, dass sowohl auf der Website als auch auf der Arbeitshilfe, also den Arbeitsblättern, erkennbar ist, dass der Hamburger Verkehrsverbund der Herausgeber der Maßnahme ist.

Erläuterung: Bewertung der Soll-Kriterien

Die erste Qualitätsdimension **Relevanz des Themas** ist für „KlimaConsult“ „weitgehend erfüllt“, da die Maßnahme an ein übergeordnetes, aktuelles Mobilitätsthema, und zwar nachhaltige Mobilität, anschließt.

Auf Basis der Vorgaben und Vorschläge auf den einzelnen Arbeitsblättern zu den unterschiedlichen Arbeitsgruppen kann auch die **Methodenvielfalt** mit „weitgehend erfüllt“ bewertet werden. Die unterschiedlichen Aufgaben wie beispielsweise das Verfassen von Artikeln oder Texten für die Presse, Recherche und Erstellung eines Fragebogens oder Auf- und Abbau am Aktionstag erfordern unterschiedliche Herangehensweisen und Methoden.

Die **Umsetzungsflexibilität** wird ebenfalls mit „weitgehend erfüllt“ bewertet. Prinzipiell bezieht sich dieses Kriterium darauf, dass einerseits auf organisatorische Restriktionen eingegangen und andererseits auf unterschiedliche Leistungsniveaus der SuS oder individuelle Entwicklungsstände eingegangen werden kann. Die Flexibilität bezüglich organisatorischer Restriktionen in Gestalt von Zeitmangel ist erkennbar, es müssen mindestens acht Unterrichtseinheiten eingeplant werden. Allerdings kann auch nur der Programmworkshop durchgeführt werden. Auch der Starttermin für die Maßnahme kann frei gewählt werden. Ein Bezug zu Leistungsniveaus oder Entwicklungsständen ist jedoch nicht ersichtlich, dennoch kann das Kriterium als „weitgehend erfüllt“ gelten.

Eine **Aktivierung der Zielgruppe** findet ebenfalls in großem Maße statt, weswegen dieses Kriterium als „weitgehend erfüllt“ bewertet wird. Letztlich übernehmen die SuS größtenteils die Planung, Vorbereitung und Umsetzung des Projekttag und werden von außen nur angeleitet. Somit sind die SuS durchgehend aktiv mit eingebunden und für jede Arbeitsgruppe ergeben sich dabei unterschiedliche aktivierende Elemente wie beispielsweise die Recherche, das Verfassen von Texten, oder die Absprache zwischen den unterschiedlichen Arbeitsgruppen.

Die Dimension **Niederschwelligkeit** umfasst zwei Kriterien. Das erste bezieht sich darauf, dass die Maßnahmenbeschreibung didaktisch-methodische Hinweise zur Umsetzung beinhalten soll. Damit soll Lehrkräften die Vorbereitung auf den Unterricht vereinfacht werden und leichter zugänglich sein. Dieses Kriterium ist für „KlimaConsult“ nur „teilweise erfüllt“, da die Maßnahmenbeschreibung im Vergleich zu anderen Maßnahmen keine direkten methodisch-didaktischen Hinweise für Lehrkräfte bereitstellt. Teilweise sind diese jedoch in den Arbeitsblättern der einzelnen Arbeitsgruppen erkennbar, weswegen hier noch die Bewertung „teilweise erfüllt“ vergeben wird. Das zweite Kriterium der Niederschwelligkeit bezieht sich auf die kostenlose Verfügbarkeit der Maßnahme, sowohl bezogen darauf, ob das Material kos-

tenlos ist, als auch auf die letztliche Durchführung. Dieses Kriterium wird hier mit „weitgehend erfüllt“ bewertet, da beide Aspekte kostenlos sind und weder für Lehrkräfte noch für die SuS Kosten entstehen, sogar die Trainerinnen und Trainer des HVV sind für die Schulen kostenlos.

Das Kriterium der **Langfristigkeit** wird ebenfalls mit „weitgehend erfüllt“ bewertet, da ein Potenzial für eine längerfristige Beschäftigung erkennbar ist. Das zeigt sich darin, dass mindestens acht Unterrichtseinheiten vorgegeben werden, die zur Umsetzung nötig sind. Gleichzeitig werden in den Arbeitsblättern weitere Adressen zur Recherche angegeben, was ebenfalls darauf hinweist, dass sich längerfristiger mit einem Thema beschäftigt werden soll.

Das Kriterium der **Erfahrungs- und Umgebungsorientierung** kann nur als „teilweise erfüllt“ angesehen werden, da die individuellen Erfahrungen bzw. ihre unmittelbare Umgebung teilweise dadurch aufgegriffen werden, dass Vorschläge für klimafreundlichen Schulverkehr gemacht werden und eine CO₂-Berechnung des Schulverkehrs durchgeführt werden kann, aber ansonsten kein Bezug zum alltäglichen Verkehrsverhalten der SuS erkennbar ist.

Die **Handlungsorientierung** hingegen kann mit „weitgehend erfüllt“ bewertet werden. Es werden mutmaßlich Handlungswissen oder Einstellungen in Bezug auf nachhaltige Mobilität vermittelt, aber es ist kein klarer Praxisbezug im Sinne einer Teilnahme am Realverkehr oder im realitätsnahen Schonraum erkennbar. Dieser Aspekt wird jedoch durch die Durchführung des Aktionstages ersetzt, daher kann dieses Kriterium mit der bestmöglichen Wertung bewertet werden.

Das letzte Soll-Kriterium ist die **Qualitätssicherung**, die anhand unterschiedlicher Mechanismen deutlich werden kann. Diese Dimension erweist sich im vorliegenden Fall als nicht erfüllt und kann daher nur mit null Punkten bewertet werden, da keine Mechanismen zur Qualitätssicherung, weder intern über Feedbackbogen noch extern über Zertifizierungen, ersichtlich sind.

Zusammengefasst hat „KlimaConsult“ mit 16 Punkten eine sehr gute Bewertung erhalten. Die Maßnahme erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien sind sieben Kriterien weitgehend und zwei teilweise erfüllt. Nicht erfüllt ist das Kriterium der Qualitätssicherung.

5 Auflistung der für das Vorhaben relevanten Veröffentlichungen, Schutzrechtsanmeldungen und erteilten Schutzrechte von nicht am Vorhaben beteiligten Forschungsstellen

Während der Projektlaufzeit wurden seitens der Unfallforschung der Versicherer im Rahmen der Forschungsprojekte zur ganzheitlichen Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche zwischenzeitlich die folgenden neuen Publikationen veröffentlicht:

- DEREK et al. (2020): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 4: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen. Forschungsbericht Nr. 70. Berlin: UDV, GDV.

- VOLL, MORITZER & GEHLERT (2020a): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 5: Konzept Radfahrausbildung (Sekundarstufe I). Forschungsbericht Nr. 69. Berlin: UDV, GDV.
- VOLL, MORITZER & GEHLERT (2020b): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 5: Radfahrausbildung Sekundarstufe I. Forschungsbericht Nr. 67. Berlin: UDV, GDV.
- KRÖLING et al. (2021): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 1: Übersicht Kompetenzentwicklung. Forschungsbericht Nr. 77. Berlin: UDV, GDV.
- SCHLAG et al. (2021): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 2: in ausgewählten Verkehrssituationen. Forschungsbericht Nr. 78. Berlin: UDV, GDV.

Darüber hinaus ist auf europäischer Ebene noch die folgende neue Publikation einschlägig:

- [ETSC & KfV] European Transport Safety Council & Kuratorium für Verkehrssicherheit (2020): Grundsätze für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung. Brüssel und Wien: ETSC und KfV.

Im Anhang zu DEREK et al. (2020) werden viele Verkehrssicherheitsmaßnahmen aufgelistet. Diese wurden in die Sammlung der Präventionsmaßnahmen im hier berichteten Projekt mit einbezogen (vgl. Abschnitt 4.2.1). VOLL, MORITZER & GEHLERT (2020a, b) schließen an die Radfahrausbildung zum Ende der Primarstufe an, zielen auf zwei der im hier berichteten Projekt identifizierten Risikogruppen (vgl. Abschnitt 4.1.1) und füllen mit ihrer Arbeit eine Lücke in der bisherigen Maßnahmenlandschaft. KRÖLING et al. (2021) und SCHLAG et al. (2021) stellen überarbeitete und erweiterte Neuauflagen von SCHLAG et al. (2018) dar, die in der Projektbearbeitung an geeigneter Stelle aufgegriffen wurden.

Im europäischen Kontext zielt das Projekt LEARN! („Leveraging Education to Advance Road safety Now!“ / „Bildung als Mittel zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit jetzt!“) auf die Verbesserung der Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung in Europa. Hierzu werden in ETSC, KfV (2020) 17 Empfehlungen gegeben bzw. Grundsätze formuliert. Viele davon finden sich explizit oder implizit (z. B. in den Einlassungen der interviewten Expertinnen und Experten) auch in der vorliegenden Arbeit wieder. Insbesondere die Forderung nach unerlässlichen Qualitätsstandards für Unterrichtsmaterialien und Maßnahmen (vgl. ETSC, KfV 2020: 33) ist für die im FP 448 geleistete Arbeit einschlägig.

Zu den Arbeiten im AP 3 lassen sich zwei parallele Projekte ausmachen, die sich für unsere eigene Arbeit als einschlägig erwiesen:

- Das im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) geförderte Projekt ERProBt („Evaluation von Radverkehrsprojekten für 10- bis 14-jährige Kinder auf Basis eines zu entwickelnden theoriegeleiteten Kriterienkatalogs“). In diesem Projekt der Technischen Universität Dresden zusammen mit Fraunhofer IVI Dresden wurde ein Kriterienkatalog zur Evaluation von Radverkehrsprojekten für 10- bis 14-Jährige entwickelt, die vorhandenen Radverkehrsprojekte für diese Zielgruppe systematisiert, zehn Projekte anhand der entwickelten Kriterien evaluiert, und eine prototypische Datenbank für die Dokumentation der bewerteten Projekte erarbeitet (vgl. RICHTER et al. 2021).

- Auch die Unterarbeitsgruppe „Entwicklung eines Online-Instruments zur Bereitstellung von Materialien und Programmen zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung“ der „Arbeitsgruppe BAST, Kultusbehörden der Länder zur Verbesserung der Verkehrs- / Mobilitätserziehung an Schulen“ arbeitet inhaltlich in eine sehr ähnliche Richtung wie das DGUV-geförderte FP 448. Auch in diesem Projekt wird ein Erfassungsbogen erarbeitet, der Programme / Materialien anhand einer Liste von Kategorien standardisiert beschreiben lässt. Als Ergebnis soll hier eine Website stehen, auf der unter anderem eine Datenbank zur Suche von Materialien / Programmen angeboten wird.

Beide Projekte weisen mehr oder weniger große Überschneidungen zum hier berichteten FP 448 auf, und aus beiden Projekten waren Vertreterinnen im Forschungsbegleitkreis des FP 448 vertreten. Auf Anregung der Koordinatorin der BAST-Kultusreferenten-Arbeitsgruppe, stellten die Kolleginnen aus Dresden und das IfeS-Team ihre jeweiligen Projekte auf dem 4. Treffen der BAST-KuMi-Unterarbeitsgruppe am 15.02.2022 vor und diskutierten auf dem 5. Treffen dieser Unterarbeitsgruppe am 15.03.2022 Kooperationsmöglichkeiten. Dabei wurde das Ziel formuliert, die drei Projekte in der Zukunft zusammenzuführen und eine gemeinsame Website mit einer Materialiendatenbank zu konzipieren und in einem mehrjährigen Pilotprojekt zu erproben. Eine solche Erprobungsphase würde jedoch einen hohen Pflege- und Aktualisierungsaufwand mit sich bringen. Über die entsprechende Ausgestaltung einer möglichen, zukünftigen Zusammenarbeit kann hinsichtlich der IfeS-Ergebnisse aus dem FP 448 erst nach Abnahme des entsprechenden Schlussberichtes durch den derzeitigen Fördermittegeber (DGUV) weiter diskutiert werden.

6 Bewertung der Ergebnisse hinsichtlich des Forschungszwecks / -ziels, Schlussfolgerungen

Das FP 448 „Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen“ verfolgte vier Ziele:

1. Risikogruppen im Straßenverkehr verunglückter Schülerinnen und Schüler bzw. Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung sollten mittels einer Literaturanalyse und mittels der Analyse verfügbarer Statistiken / Daten identifiziert werden (AP 1).

Während im Zuge der Literaturrecherche zu einschlägigen Risikogruppen im Straßenverkehr Lebensstil-Typologien für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene eruiert werden konnten, ließ sich mittels der Analyse von Mobilitäts- und Unfalldaten ein recht genaues Bild der Exposition von SuS auf ihren Schul- bzw. Ausbildungswegen sowie der dabei einschlägigen Verunfallung im Straßenverkehr zeichnen. Sowohl in der amtlichen Unfallstatistik als auch in den DGUV-Wegeunfalldaten lassen sich die Hin- und Rückwege zu Bildungseinrichtungen als Schwerpunkte der Verunfallung der Zielgruppe im Straßenverkehr ausmachen. Differenzierungen der DGUV-Wegeunfalldaten nach dem Alter, dem Geschlecht und der Verkehrsbeteiligungsart verweisen auf vier einschlägige Risikogruppen:

- Fußgängerinnen und Fußgänger an Grund-, Haupt- und Volksschulen,
- Radfahrerinnen in der Sekundarstufe I,

- Radfahrer in der Sekundarstufe I und
- Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Verkehrsmittel (Zweiräder und Pkws) in der Sekundarstufe II.

Die Literatur zu Themen der Verkehrserziehung in der Primarstufe richtet sich vor allem an Lehrkräfte der Grundschule. Thematisiert werden überwiegend Sicherheitsaspekte der Verkehrserziehung und Themen, die auch die Gesundheit der SuS einbeziehen. Weitere Quellen stellen die Notwendigkeit der Erhaltung bzw. Verbesserung struktureller Voraussetzungen der schulischen Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung heraus, wie z. B.

- die Fortbildung von Lehrkräften und die Stärkung der Rolle der Polizei,
- die Sicherung der Finanzierung der Lehrmaterialien und der Ausstattung der Jugendverkehrsschulen,
- die Stärkung des Sportunterrichts und die Fortsetzung des Radfahrtrainings in der Sekundarstufe I oder
- eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit.

Es gibt nur wenig aktuelle Literatur im deutschsprachigen Raum, die sich mit Schwerpunktthemen der schulischen MoVe in der Sekundarstufe befasst. Aufgrund der spärlichen Funde wurde die Literaturrecherche um eine Durchsicht von Lehrplaninhalten ergänzt.

Ein umfangreicher Scan von Lehrplänen aus dem Primar- und Sekundarbereich kam zu dem Ergebnis, dass nach wie vor im Primarbereich vor allem die Sicherheitserziehung eine wichtige Rolle spielt. In der Sekundarstufe weitet sich mit zunehmendem Alter der SuS das Themenfeld merklich und es wird eine ganzheitliche Betrachtung der Motorisierung angestrebt, unter Einbeziehung der Umweltaspekte von Mobilität.

2. Mittels einer systematischen Internetrecherche und einer größeren Anzahl von Experteninterviews sollte ein Überblick über die aktuelle schulische Präventionsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit erstellt werden (AP 2).

Mit einer intensiven Suche auf Websites und Internetplattformen wurden hunderte von Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit in Schulen identifiziert und mit einem im Projektverlauf entwickelten Formular in einer Datenbank dokumentiert. Ausdrücklich wurden dabei die strukturellen Bedingungen auf der Ebene der Bildungsadministration und -organisation berücksichtigt.

Als Ergebnis des entsprechenden Screenings lässt sich feststellen, dass für alle Altersjahrgänge der SuS eine kaum überschaubare Vielzahl von Maßnahmenangeboten vorliegt. D. h. eine geringere Sichtbarkeit der MoVe in der Sekundarstufe kann kaum mit fehlenden Maßnahmen / Materialien begründet werden. Verkehrsbeteiligungsspezifisch adressieren die Maßnahmenangebote zielgenau jene Altersjahrgänge, die jeweils am stärksten von Verkehrsunfällen mit einem bestimmten Verkehrsmittel betroffen sind. D. h. aus Sicht der einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten lässt sich durchaus eine thematische Schwerpunktsetzung des MoVe-Angebotes entlang der im Lebensverlauf der Kinder und Jugendlichen erwartungsgemäß genutzten Verkehrsbeteiligungsarten nachzeichnen. Maßnahmen zur Sicherheits-, Sozial- und Gesundheitserziehung werden am häufigsten in der Primarstufe angeboten, Aspekte der Umwelterziehung vor allem für 10- bis 16-jährige, also SuS der Sekundarstufe I.

68 Interviews mit Expertinnen und Experten der Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen rundeten die Arbeiten im AP 2 ab. Inhaltlich ging es dabei um die MoVe in der Primarstufe, der Sekundarstufe und an beruflichen Schulen (Tätigkeit und Aufgabengebiet, Umsetzung von MoVe, Themen der MoVe und Radfahrausbildung in der Primarstufe, Themen der MoVe in der Sekundarstufe und an den Beruflichen Schulen) sowie um strukturelle Bedingungen der MoVe (allgemeine Rahmenbedingungen, Aus- / Fortbildung der Lehrkräfte, externe Partnerinnen und Partner und Kooperationen, Einbindung der Eltern).

Hinsichtlich der strukturellen Bedingungen der Umsetzung von MoVe an den Schulen ließen sich Hemmnisse und förderliche Faktoren identifizieren. Generell kann die schiere Menge an verfügbaren MoVe-Maßnahmen ein Gefühl der Unübersichtlichkeit erzeugen, und die bisher weithin fehlende Qualitätssicherung erschwert eine zielführende Orientierung der Lehrkräfte. Nur vereinzelt ist die Zugänglichkeit von Information (z. B. geschlossene Server, Kostenpflichtigkeit) ein Problem. In den Experteninterviews wurden insbesondere fehlende zeitliche Ressourcen, der unzureichende Stellenwert von MoVe in den Lehrplänen und an den einzelnen Schulen, sowie unzureichende finanzielle und personelle Ressourcen thematisiert. Auch der Nachwuchsmangel und begrenzte Fördermittel bei den externen Akteuren kam zu Sprache. Insbesondere in der Sekundarstufe wurde die mangelnde Institutionalisierung von MoVe kritisiert. Umgekehrt fördern die strukturierte Beschreibung der Inhalte und Methoden einer MoVe-Maßnahme (im Internet) und die spezifische Maßnahmenausrichtung auf altersspezifische Risikogruppen den Einsatz von MoVe-Maßnahmen an Schulen. Eine klare organisatorische und inhaltliche Verantwortlichkeitszuschreibung für MoVe auf allen Ebenen der Schuladministration, zusammen mit dem Engagement einzelner Lehrkräfte und der nachhaltigen Partnerschaft mit engagierten externen Akteuren (z. B. Polizei, DVW) unterstützen ein attraktives Angebot an MoVe-Maßnahmen.

3. Ein Katalog von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und zielführenden strukturellen Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen sollte erarbeitet werden (AP 3).

Vor dem Hintergrund der Datenbank mit Informationen zu einzelnen MoVe-Maßnahmen, die in AP 2 im Zuge der breit angelegten Suche nach entsprechenden Angeboten erstellt wurde, steht der Use Case einer nach MoVe-Maßnahmen suchenden Lehrkraft im Mittelpunkt (z. B. für eine 7. Klasse, zum Thema Ablenkung im Straßenverkehr, wobei die Maßnahme nicht länger als eine Doppelstunde dauern soll). Die Lehrkraft gibt ihre gewünschten Parameter in die Suchmaske der Datenbank ein und bekommt eine Liste einschlägiger Maßnahmen zurück, die mit dem im AP 3 entwickelten Kriterienkatalog bewertet worden sind.

Auf der Basis einer Literaturrecherche zu existierenden Katalogen zur Qualitätsbewertung und weiterer fünf Interviews mit Expertinnen und Experten der Qualitätssicherung wurde ein Katalog von Qualitätskriterien für MoVe-Maßnahmenangebote entwickelt. Dieser Katalog ist zweigeteilt:

- Zehn sog. Muss-Kriterien müssen als Mindeststandard für eine Qualitätsbewertung alle erfüllt sein. Es wird ausschließlich ihr Vorliegen oder Nicht-Vorliegen festgestellt.
- Darüber hinaus gibt es zehn weitere sog. Soll-Kriterien, deren Vorliegen mit „nicht“, „teilweise“ oder „weitgehend“ bewertet wird. Es müssen nicht alle Soll-Kriterien vorlie-

gen und nicht jedes davon muss „weitgehend“ erfüllt sein. Aber je mehr dieser Soll-Kriterien stärker zutreffen, desto höher ist der summativ gebildete Bewertungsscore für eine Maßnahme.

Als Ergebnis der Arbeiten im AP 3 liegt ein Instrument zur Bewertung von Präventionsangeboten für die schulische Verkehrssicherheitsarbeit vor. Anhand der von diesem Kriterienkatalog zur Verfügung gestellten Informationen kann die Lehrkraft eine qualitätsgesicherte Entscheidung treffen, welche MoVe-Maßnahme sie auswählen und umsetzen will. Der Katalog von Qualitätskriterien ist offen für eine Weiterentwicklung und versteht sich in doppeltem Sinn als „living document“: Zum einen im Sinne einer steten Verbreiterung seiner Datenbasis durch die Qualitätsbewertung weiterer, bisher ungeprüfter MoVe-Angebote. Zum anderen in dem Sinne, dass der Kriterienkatalog durch seine breite Anwendung und daraus resultierender Akzeptanz zum Benchmark für die Qualitätsbeurteilung von schulischen MoVe-Maßnahmen wird.

4. Der in AP 3 erarbeitete Kriterienkatalog sollte zur Evaluation einer Auswahl von Maßnahmen herangezogen werden (AP 4).

Im Zuge dieser Arbeiten wurden 20 MoVe-Maßnahmen ausgewählt und von zwei Personen unabhängig voneinander bewertet. Die Bereitstellung dieses Grundstocks qualitätsgesicherter MoVe-Angebote ist ein erster Praxistest für den im FP 448 entwickelten Katalog der Qualitätskriterien. Um das Vorgehen bei der Qualitätsbewertung nachvollziehbar zu machen, werden im Berichtstext die Bewertung von drei Maßnahmen ausführlich vorgestellt, in Anhang 3 zu diesem Bericht die Operationalisierung des Bewertungsleitfadens zu den Qualitätskriterien zur Verfügung gestellt und in Anhang 4 die ausgefüllten Bewertungs-Formblätter zu den Muss- und Soll-Kriterien für die 20 exemplarisch bewerteten MoVe-Maßnahmen dokumentiert.

Die Befunde des FP 448 können von den Unfallversicherungsträgern und der DGUV in vielfältiger Weise praktisch umgesetzt werden:

- Schulen werden bei der Auswahl qualitätsgesicherter Präventionsmaßnahmen und -materialien zur Verkehrssicherheit unterstützt.
- Eigene qualitätsgesicherte MoVe-Maßnahmen oder -Materialien der DGUV können verstärkt zum Einsatz in Bildungseinrichtungen beworben werden.
- Es können neue Verkehrserziehungsmaßnahmen konzipiert und entwickelt werden, die sich auf konkrete, empirisch belegte Problemkonstellationen (identifizierte Risikogruppen nach Alter, Verkehrsbeteiligungsarten etc.) bei Schulwegunfällen beziehen.
- Neu zu konzipierende Präventionsmaßnahmen können sich an den Anforderungen der im FP 448 entwickelten Qualitätskriterien orientieren.
- Die Qualitätskriterien können in Schulungs- und Qualifizierungsmaßnahmen der Unfallversicherungsträger einfließen.
- Das Beratungshandeln der Unfallversicherungsträger hinsichtlich schulischer Präventionsmaßnahmen kann auf die Befunde des Forschungsvorhabens hin ausgerichtet werden.
- Die Übertragbarkeit bzw. Adaptierbarkeit des vorgelegten Kriterienkatalogs auf andere Präventionsfelder, in denen die Unfallversicherungsträger aktiv sind, kann geprüft werden.

- Der qualitätsgesicherten Verkehrssicherheitsarbeit an Schulen kann ein stärkerer Stellenwert in der fachpolitischen Arbeit der Unfallversicherungsträger verschafft werden.
- Die politische Verbandsarbeit der Unfallversicherungsträger kann auf die Stärkung förderlicher struktureller Rahmenbedingungen der Wegeunfallprävention im Bildungsbereich ausgerichtet werden.

7 Aktueller Umsetzungs- und Verwertungsplan

Ergebnisse der Projektbearbeitung wurden bereits am 15.02.2022 mit einer Arbeitsgruppe der Kultusministerien und der BASt diskutiert und am 28.09.2022 auf einem Netzwerktreffen der Mobilitätsbildungsprojekte aus dem Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) vorgestellt.

Für die Unfallversicherungsträger und die DGUV eröffnen sich vielfältige Umsetzungsmöglichkeiten der Projektergebnisse, die am Ende von Kapitel 6 enumeriert werden. IfeS-seitig sind gegenwärtig Publikationen zur Entwicklung des Katalogs der Qualitätskriterien und zu einer differenzierten Vorstellung der im Rahmen des AP 2 recherchierten MoVe-Maßnahmen in Vorbereitung. Auch eine differenzierte Auswertung der DGUV-Schulwegunfälle ist in Planung.

Für die Verbreiterung der qualitätsgesicherten Maßnahmenbasis sind der Aufbau und die Pflege einer entsprechenden Datenbank notwendig. Hierzu beabsichtigt das IfeS, einen Folgeantrag zur Förderung eines entsprechenden Forschungs- und Entwicklungsvorhabens zu stellen. Das Ziel eines solchen Projektes ist die Weiterentwicklung und Etablierung der im FP 448 entwickelten Qualitätskriterien als Standard in der schulischen Präventionsarbeit zur Verkehrssicherheit. Konkrete Arbeiten in einem solchen Folgeprojekt befassen sich mit

- dem Aufbau einer Datenbank mit aktuellen Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen,
- dem Angebot dieses Fundus als Online-Datenbank auf einer Website,
- der Anwendung der IfeS- / DGUV-Qualitätskriterien in Form der Befüllung und Erweiterung der Datenbank mit entsprechend qualitätsgesicherten Materialien zur schulischen Mobilitäts- und Verkehrserziehung (Ausgangspunkt: Qualitätskriterien aus FP 448),
- der pilothaften Betreibung dieser Online-Datenbank,
- der Pflege ihrer Einträge (Neueinträge, Ergänzungen, Aktualisierungen [Links])³³ sowie
- der Bewerbung der Datenbank bzw. der IfeS- / DGUV-Qualitätskriterien mittels Publikationen, Vorträgen etc.

³³ Die Bereitstellung von MoVe-Angeboten im Internet unterliegt einer nicht zu unterschätzenden Dynamik. So wurde noch während der Projektarbeiten die Website <https://www.radschlag-info.de> aus Kostengründen abgeschaltet. Und auch die Website <https://nationaler-radverkehrsplan.de> ist derzeit nicht mehr verfügbar (zuletzt aufgerufen am 23.09.2022).

Literatur

BLEES, V.; VOGEL, J. & WIESKOTTEN, G. (2013): Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. Frankfurt am Main: ivm GmbH.

[BMEL] Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2017): IN FORM. Leitfaden Qualitätssicherung. Online abrufbar unter: https://www.in-form.de/fileadmin/Dokumente/Materialien/IN_FORM_Leitfaden_Qualitaetssicherung.pdf.

BRAUN, E.; SCHAUSBERGER, B. & WEBER, K. (2010): SUPREME. Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States. Methodology. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

[BZgA] Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.) in Kooperation mit der Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V. (2011a): Checkliste für die Erstellung von Printmedien zur Prävention von Kinderunfällen. Online abrufbar unter: https://www.kindersicherheit.de/fileadmin/user_upload/Bibliothek/checklisten-printmedien.pdf (zuletzt aufgerufen am 02.08.2022).

[BZgA] Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.) in Kooperation mit der Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V. (2011b): Checkliste für die Planung von Maßnahmen zur Prävention von Kinderunfällen. Online abrufbar unter: https://www.kindersicherheit.de/fileadmin/user_upload/Bibliothek/checklisten-massnahmen.pdf (zuletzt aufgerufen am 02.08.2022).

CARLE, U.; METZEN, H. & BUCHHOLZ, K. (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche Teil 2: Anforderungen für den Elementarbereich. Forschungsbericht Nr. 57. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer.

DERECIK, A.; LUKAS, J.; KLOSTERMANN, L.; GASTER, K. & GEHLERT, T. (2020): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 4: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Ganztagschulen. Forschungsbericht Nr. 70. Berlin: UDV, GDV.

[DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021a): Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020. Wiesbaden: DESTATIS.

[DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021b): Verkehrsunfälle. Unfälle von 15- bis 17-jährigen im Straßenverkehr 2020. Wiesbaden: DESTATIS.

[DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021c): Verkehrsunfälle. Unfälle von 18- bis 24-jährigen im Straßenverkehr 2020. Wiesbaden: DESTATIS.

[DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021d): Verkehr. Verkehrsunfälle 2020. Fachserien 8, Reihe 7. Wiesbaden: DESTATIS.

[DGUV] Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2018): Mobil mit dem Rad – Methodisch-didaktischer Kommentar. Online abrufbar unter: https://www.dguv-lug.de/fileadmin/user_upload_dguvlug/Unterrichtseinheiten/Sekundarstufe_I/Mobil_mit_dem_Rad_aktualisiert/Didaktik_Methodik_Mobil_mit_dem_Rad_aktualisiert_02_2018.pdf (zuletzt aufgerufen am 23.09.2022).

[DGUV] Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2021): Statistik Schülerunfallgeschehen 2020. Berlin: DGUV.

[DGUV] Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (Ohne Jahr): Vision Zero – ein Erfolgsmodell für Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit. In: DGUV (Hrsg.): Vision Zero. Eine Welt – Eine Vision. DGUV Jahrbuch Prävention 2014/2015. XX Weltkongress für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2014. Berlin: DGUV, S. 28-29.

[DVR] Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.) (2012): Vision Zero. Grundlagen & Strategien. Band 16 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Bonn: DVR.

[DVW] Deutsche Verkehrswacht e. V. (2020a) (Hrsg.): Jung+Sicher+Startklar: Basisheft – Informationen zum Programm und Methodenpool. Abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/shop/alle-artikel/basisheft-projektbausteine> (zuletzt aufgerufen am 30.06.2022).

[DVW] Deutsche Verkehrswacht e. V. (2020b) (Hrsg.): Jung+Sicher+Startklar: Projektbaustein Alkohol und Drogen – Hintergrundwissen und Umsetzungsempfehlungen für den Unterricht. Online abrufbar unter: <https://deutsche-verkehrswacht.de/shop/alle-artikel/unterrichts-leitfaden-projektbaustein-alkohol-und-drogen-a4> (zuletzt aufgerufen am 30.06.2022).

[ETSC & KfV] European Transport Safety Council & Kuratorium für Verkehrssicherheit (2020): Grundsätze für die Verkehrssicherheits- und Mobilitätsbildung. Brüssel und Wien: ETSC und KfV.

FAUTH, B. & LEUDERS, T. (2018): Kognitive Aktivierung im Unterricht. Wirksamer Unterricht – Band 2. Stuttgart: Landesinstitut für Schulentwicklung.

FTHENAKIS, W. E. (2003): Pädagogische Qualität in Tageseinrichtungen für Kinder. In: FTHENAKIS, W. E. (Hrsg.): Elementarpädagogik nach Pisa. Wie aus Kindertagesstätten Bildungseinrichtungen werden können. 4. Auflage, Freiburg im Breisgau: Herder, S. 208-242.

FUNK, W. (2006): In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (Überarbeitetes Manuskript des gleichnamigen Vortrages auf der Fachberater-Arbeitstagung Verkehrserziehung am 29. März 2006 in Horath). Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1 / 2006. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

FUNK, W. (2010): Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. S. 39-71 in: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.): Risiko raus. Fachliche Beiträge zu Themen der Kampagne. Band 14 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat.

FUNK, W. (2012): Das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger. Exposition – entwicklungsbedingte Risikofaktoren – Verunfallung – Prävention. In: ALBRECHT, V. & HASS-KLAU, C. (Hrsg.): Zu Fuß in die Stadt der Zukunft. Bonn: Kirschbaum Verlag, S. 40-44.

FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R. & GRÜNINGER, M. (2012): Mobilitätsstudie Fahrenanfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

GLÄSER, J. & LAUDEL, G. (2009): Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse. 3. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag.

HAAKE, D.; JUNG, G.; PETTERS, H.; TEIGELER, N. & WILHELM, P. (2018): Handreichung für das übergreifende Thema Mobilitätsbildung und Verkehrserziehung. Ludwigsfelde: Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg (LISUM).

HOLTE, H. (2010): Profile im Straßenverkehr verunglückter Kinder und Jugendlicher. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 206. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

HOLTE, H. (2012): Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten und das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, M 229. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

HONIG, M.-S. (2002): Ethnografie pädagogischer Qualität. Erläuterungen zu einer Strategie sozialpädagogischer Forschung. In: SCHULZE-KRÜDENER, J.; SCHULZ, W. & HÜNERSDORF, B. (Hrsg.): Grenzen ziehen – Grenzen überschreiten. Hohengehren: Schneider Verlag, S. 162-179.

IPFLING, H.J. (2010): Didaktisch-methodische Prinzipien guten Unterrichts, In: FISCHER, C. & SCHILMÖLLER, R. (Hrsg.): Was ist guter Unterricht? Qualitätskriterien auf dem Prüfstand. Münster: Aschendorff Verlag, S. 53-65.

INFAS, DLR, IVT RESEACH & INFAS 360 (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht. Bonn: Infas.

JÜTTING, D. H. (1979): Methoden des Erwachsenenunterrichts. SESTMAT – Selbststudienmaterial. Bonn / Frankfurt am Main: Pädagogische Arbeitsstelle des Deutschen Volkshochschul-Verbandes.

[KMK] Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland (2012): Empfehlung zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 10.05.2012). Bonn: KMK.

KÖGLER, K. & WUTTKE, E. (2012): Unterrichtliche Monotonie als Bedingungsfaktor für Schülerlangeweile im Fach Rechnungswesen. In: FAßHAUER U.; FÜRSTENAU, B. & WUTTKE, E. (Hrsg.): Berufs- und wirtschaftspädagogische Analysen – aktuelle Forschungen zu beruflichen Bildung. Opladen: Verlag Barbara Budrich, S. 75-87.

KRÖLING, S.; SCHLAG, B.; RICHTER, S. & GEHLERT, T. (2021): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 1: Übersicht Kompetenzentwicklung. Forschungsbericht Nr. 77. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer.

LAMNEK, S. (2010): Qualitative Sozialforschung. 5. überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.

LIEBOLD, R. & TRINCZEK, R. (2002): Experteninterview. In: KÜHL, S. & STRODTHOLZ, P. (Hrsg.): Methoden der Organisationsforschung. Reinbek bei Hamburg: rororo, S. 33-71.

LIMBOURG, M. (2001): Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule. Sache, Wort, Zahl, Jg. 29, H. 38, S. 4-11.

MAYRING, P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. In: MEY, G. & MRUCK, K. (Hrsg.): Handbuch Qualitative Forschung in der Psychologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 601-613.

MIENERT, M. (2002): Merkmale potenzieller Risikofahrer vor dem Führerscheinerwerb. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 48. Jg., Heft 4: 145-150.

RICHTER, S.; GÖGEL, C.; STRAUZENBERG, N. & POHLE, M. (2021): ERProBt. Evaluation von Radverkehrsprojekten für 10- bis 14-jährige Kinder auf Basis eines zu entwickelnden theoriegeleiteten Kriterienkatalogs. Präsentationsfolien Online-Vernetzungstreffen Projekte Mobilitätsbildung, 18. Oktober 2021.

RICHTER, S.; STRAUZENBERG, N. & BUCHHOLZ, K. (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 3: Programm-Kriterien zur Schulwegsicherung. Forschungsbericht Nr. 58. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer.

SCHLAG, B.; RICHTER, S.; BUCHHOLZ, K. & GEHLERT, T. (2018): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Wissenschaftliche Grundlagen. Forschungsbericht Nr. 50. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer.

SCHLAG, B.; RICHTER, S.; KRÖLING, S. & GEHLERT, T. (2021): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren. Band 2: in ausgewählten Verkehrssituationen. Forschungsbericht Nr. 78. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Unfallforschung der Versicherer.

SCHMIDT, J. & FUNK, W. (2021): Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 306. Bremen: Fachverlag NW.

SCHULZE, H. (1999): Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 103. Bremerhaven: Fachverlag NW.

Senatsverwaltung für Bildung; Jugend und Familie (2018): Fördermaßnahmen konkret! Eine Handreichung für pädagogische Fachkräfte zur Entwicklung von Fördermaßnahmen. Berlin: Senatsverwaltung für Bildung; Jugend und Familie. Online abrufbar unter: https://www.berlin.de/sen/bildung/schule/foerderung/sonderpaedagogische-foerderung/fachinfo/foerdermassnahmen_konkret.pdf, zuletzt aufgerufen am 04.08.2022.

SIERANS, P. & DE NEVE, P. (2010): SUPREME. Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States. Thematic Report: Education and Campaigns. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit.

SINUS SOCIOVISION (2000): Junge Menschen und Sicherheit beim Autofahren. Abschlussbericht. Präsentationsfolien. Heidelberg: Sinus Sociovision.

STURZBECHER, D.; SCHMIDT, J. & GENSCHOW, J. (2017): Schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland. Lehrplan- und Umsetzungsanalyse für die Sekundarstufe I. Projektbericht. Oberkrämer: Sturzbecher Consult.

VIERNICKEL, S. (2006): Qualitätskriterien und -standards im Bereich der frühkindlichen Bildung und Betreuung. Studienbuch 11 zum Bildungs- und Sozialmanagement. Remagen: ibus-Verlag.

VOLL, S.; MORITZER, L. & GEHLERT, T. (2020a): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 5: Konzept Radfahrausbildung (Sekundarstufe I). Forschungsbericht Nr. 69. Berlin: UDV, GDV.

VOLL, S.; MORITZER, L. & GEHLERT, T. (2020b): Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 5: Radfahrausbildung Sekundarstufe I. Forschungsbericht Nr. 67. Berlin: UDV, GDV.

WINKELBAUER, M. (2008): EU-Projekt SUPREME: Die erfolgreichsten Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Europa. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 54. Jg., Heft 2: 60-66.

ZUCKERMAN, M. (1994): Behavioral Expression and Biosocial Bases of Sensation Seeking. Cambridge, New York, Melbourne: Cambridge University Press.

Anhang 1:

Liste der durchsuchten Websites mit MoVe-Materialienangeboten

Website	Betreiber / Herausgeber
https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/	Deutsche Verkehrswacht (DVW)
https://deutsche-verkehrswacht.de/uber_uns/organisation/landesverkehrswachten/	Landesverkehrswachten
https://www.verkehrswacht-medien-service.de/	Verkehrswacht - Medien & Service-Center (VMS)
www.landesverkehrswacht-brandenburg.de	Landesverkehrswacht BB
www.landesverkehrswacht-berlin.de	Landesverkehrswacht BE
https://www.verkehrswacht-bw.de/	Landesverkehrswacht BW
www.verkehrswacht-bayern.de	Landesverkehrswacht BY
www.landesverkehrswacht-bremen.de	Landesverkehrswacht HB
www.verkehrswachthessen.de	Landesverkehrswacht HE
www.verkehrswacht-mv.de	Landesverkehrswacht MV
www.landesverkehrswacht.de	Landesverkehrswacht NI
www.lvwnrw.de	Landesverkehrswacht NW
www.lv-w-rheinland-pfalz.de	Landesverkehrswacht RP
www.verkehrswacht-saar.de	Landesverkehrswacht SL
www.lv-w-sachsen.de	Landesverkehrswacht SN
www.lv-w-lsa.de	Landesverkehrswacht ST
www.lv-w-thueringen.de	Landesverkehrswacht TH
verkehrshelden.com	ADAC Stiftung
adac.de	ADAC
vcd.org/startseite/	Verkehrsclub Deutschland (VCD)
adfc.de	Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC)
dvr.de	Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)
https://www.dguv.de/de/index.jsp https://www.dguv.de/de/praevention/themen-a-z/verkehrssicherheit/index.jsp https://publikationen.dguv.de/regelwerk/publikationen-nach-fachbereich/bildungseinrichtungen/verkehrssicherheit-in-bildungseinrichtungen/	DGUV
https://www.dguv-lug.de/	Lernen und Gesundheit, das Schulportal der DGUV
https://www.dguv.de/de/bg-uk-lv/unfallkassen/index.jsp	Unfallkassen Übersicht
https://www.unfallkasse-berlin.de/	Unfallkasse BE
https://www.ukbw.de/	Unfallkasse BW
https://kuvb.de/aktuelles/	Unfallkasse BY
https://www.ukbremen.de/	Unfallkasse HB
https://www.ukh.de/startseite/	Unfallkasse HE
https://www.uk-nord.de/main/aktuelles/	Unfallkasse Nord (HH, SH)
https://www.dguv.de/de/bg-uk-lv/unfallkassen/mecklenburg-vorpommern/index.jsp	Unfallkasse MV
https://www.dguv.de/de/bg-uk-lv/unfallkassen/niedersachsen/index.jsp	Unfallkasse NI
https://www.unfallkasse-nrw.de/	Unfallkasse NW
https://www.dguv.de/de/bg-uk-lv/unfallkassen/rheinland-pfalz/index.jsp	Unfallkasse RP
https://www.dguv.de/de/bg-uk-lv/unfallkassen/saarland/index.jsp	Unfallkasse SL
https://www.ukst.de/	Unfallkasse ST

Website	Betreiber / Herausgeber
https://www.ukt.de/	Unfallkasse TH
https://www.gdv.de/de	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
https://www.polizei-dein-partner.de/themen/	Polizei (Präventionsportal der Gewerkschaft der Polizei)
https://www.kinder-unfallhilfe-online.de/category/gefoerderte-projekte/	Aktion Kinderunfallhilfe e.V.
https://www.kindersicherheit.de/projekte.html	Mehr Sicherheit für Kinder e.V.
http://www.kuk-kl.de/service/links/	Links der Kinderunfallkommission Kaiserslautern
http://www.verkehrssicherheit-rlp.de	Forum Verkehrssicherheit RLP
https://www.verkehrs-erziehung.de/	Verkehrssicherheitserziehung
https://www.heinrich-vogel-shop.de/img/asset/readings/23711_0_reading.pdf	Heinrich Vogel Shop
www.lehrer-online.de	Lehrer-Online
berlin-sicher-mobil.de	Berlin Sicher Mobil
https://www.ace.de/suche/?L=0&id=10&tx_solr%5Bq%5D=verkehrserziehung	Autoclub Europa (ACE)
www.aber-sicher-bremen.de	aber sicher!
https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/	ADAC Regionalclubs
https://www.olis-bahnwelt.de/	Olis Bahnwelt
http://www.vkwodw.de/Tipps/FIT.HTM	Fahrrad im Trend "FIT"
https://www.vrn.de/service/schulservice/schulwegbegleiter/index.html	VRN Schulwegbegleiter
https://www.gib-acht-im-verkehr.de/verkehrssicherheit/	Gib Acht im Verkehr
https://de.irro-reisen.de/schueler-2.php	Lehrfilme zum Thema Busnutzung
https://www.verkehrssicherheitsprogramme.de/	Übersichtsseite zu Verkehrssicherheitsprogrammen in Deutschland (Internetseite seit 20.03.2021 abgeschaltet)
https://www.zu-fuss-zur-schule.de/	Zu Fuß zur Schule
https://www.radschlag-info.de/	Sammlung von Maßnahmen, Materialien, Aktionen etc. rund ums Fahrradfahren
https://verkehrserziehung.bildung-rp.de/fileadmin/user_upload/verkehrserziehung.bildung-rp.de/Allgemeines/Radfahrausbildung/Leitfaden_zur_Radfahrausbildung.pdf	Leitfaden zur Radfahrausbildung im 3. und 4. Schuljahr in Rheinland-Pfalz
https://www.bildungsserver.de/elixier/elixier2_list.php?feldinhalt1=Verkehrserziehung&mtz=10&suche=einfach	Elixier
https://kinder-unfallhilfe-online.de/der-rote-ritter/	Broschüre: Roter Ritter 2016
https://mundo.schule/?doc=search&nofilter=true&searchExpression=verkehr	MUNDO
https://oer.schule/	OER.schule
https://suche.wirlernenonline.de/de/search?q=verkehr	Wir lernen online
https://www.planet-schule.de/sf/php/09_suche.php?page=1&suchw=verkehr	Planet Schule
https://bildungsservice.vcd.org/bildungsmaterial/berufsschule/	Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
https://www.bads.de/	Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr
http://www.fahrlehrerverbandsh.de/	Fahrlehrerverband Schleswig-Holstein
https://lvgefsh.de/	Landesvereinigung für Gesundheitsförderung in Schleswig-Holstein e.V.

Website	Betreiber / Herausgeber
https://www.globaleslernen.de/de/search/node/verkehr	Portal globales Lernen
https://www.bne-portal.de/de/lernmaterialien-2454.php	BNE-Portal
https://www.zukunftsschule.sh/index.php?id=4272	Zukunftsschule SH
https://li.hamburg.de/contentblob/4638622/87dbbc3bd7e06147911e89289ff95fc9/data/download-was-geht-alkoholpraevention-ab-klasse-10.pdf	Was geht! Alkoholprävention ab Klasse 10
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/kleines-verkehrs-abc-fuer-unterwegs.html	BMVI
https://www.vsbv-verkehrssicherheit.de/	VSBV Verkehrssicherheit Berlin-Brandenburg GmbH
https://www.runtervomgas.de/	Runter vom Gas
https://netzwerk-verkehrssicherheit.de/	Netzwerk Verkehrssicherheit
https://www.dekra.de/	DEKRA
https://adac-nordbayern.de/mmk	Mobil mit Köpfchen
https://www.vcd.org/artikel/vcd-mobifibel/	VCD Mobifibel
https://www.krefelder-fairkehr.de	Krefelder Fairkehr Projekt der Stadt Krefeld
https://www.philipp-spitta.de/	Philipp Spitta Mobilitätsbildung
https://www.wheelup.de/	Roller-Training der AOK Wheelup!
https://www.kinderneurologiehilfe-berlinbrandenburg.de/information/mit-helm-aber-sicher/	Mit Helm - aber sicher!
https://bike-fit-training.de/bike-fit-park-berlin/	Fahrradkurs Berlin / Brandenburg
https://www.youtube.com/watch?v=kcXXtAWtVjc	Allianz Filme: Willi Weitzel hat's geschnallt
https://www.youtube.com/watch?v=7epEGszj3TM	Schon gewusst? Der tote Winkel
https://www.revolutiontrain.cz/de/aktuelles.php	Revolution Train
https://www.unterstuetzung-sachsen.de/	Portal zur schulischen Qualitätsentwicklung
https://www.sichermobil.bayern.de/broschuren/index.php	Bayern mobil, sicher ans Ziel
https://www.landesverkehrswacht-bremen.de/aktionen-bremen/roller-parcours/	Roller-Parcours, Stadt Bremen
https://schule-ralhstedterhoehe.hamburg.de/2019/04/08/04-04-2019-aktion-10-tage-ohne-elterntaxi-vor-unserer-schule/	Rücksicht auf Kinder – Zehn Tage ohne Elterntaxi
https://alp.dillingen.de/themenseiten/seminar-bayern-vse/themen-material/	Seminar Bayern
https://www.km.bayern.de/schueler/meldung/6084/aktion-augen-auf-die-strasse-soll-fuer-mehr-sicherheit-im-strassenverkehr-sorgen.html	Augen auf die Straßen
https://www.greencity.de/projekt/bus-mit-fuessen/	Bus mit Füßen
https://www.hallo-muenchen.de/muenchen/ost/kiss-ride-eigentlich-2419629.html	Kiss-and-Ride-Zonen Bayern
https://movidu.de	movidu
https://www.bewegungspass-bw.de/	Bewegungspass
https://www.duedo-bremen.de/joomla/index.php/aktionen/200-aktiv-und-sicher-zur-schule	Aktiv und sicher zur Schule
https://www.schulportal-thueringen.de/get-data/0a391dff-a85b-4d8f-b8be-1547a3ae0d0d/Empfehlungen_Praevention_neu.pdf	Geprüfter Fußgänger TH; Fahren mit Bus und Bahn TH
https://docplayer.org/41507594-Rein-ins-erlebnis-mit-ihrem-thueringen-ticket-in-die-freizeit-fuer-nur-29-euro-mit-uns-zu-den-schoensten-ausflugszielen-thueringens.html	Einfach Bahn Fahren in Thüringen
bildung.sachsen.de	Sachsen.de

Website	Betreiber / Herausgeber
https://www.adac.de/der-adac/regionalclubs/wuerttemberg/radverkehr-im-fokus/	sicher.mobil.leben
https://www.zweiradprofis.de/default.asp	Zweirad-Profi NI
https://www.ukh.de/praevention/projekte/projektarchiv/schueler-unfallversicherung/fit-mobilo-anhaenger-kooperationsprojekt-mit-der-landesverkehrswacht/	Fit-Mobilo Anhänger
verkehrswacht-medien-service.de	Heft für Vorschulkinder "Sicher zur Schule"
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/deutsche-verkehrswacht-dvw-schiebt-radfahrtraining	Geschickt und sicher auf dem Rad Sekundarstufe I RP
aktionfahrrad.de	AKTIONfahrrAD
https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobil-teilhaben/grundlagen-der-verkehrssicherheit/iii-sicher-im-strassenverkehr-unterwegs/3-a-methode-alter-aufmerksamkeit-absicht/	Drei-A-Training Landesverkehrswacht
https://www.lvz-lsa.de/angebote/uebersicht-der-angebote/	Fortbildungsangebote für Lehrkräfte der Landesverkehrswacht ST
https://www.ace.de/autoclub/fahrsicherheitstraining/	Fahrsicherheitstraining (ACE)
Schule-macht-mobil.de	VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe (VVOWL)
https://www.dguv-lug.de/primarstufe/verkehrserziehung/sichtbarkeit-im-strassenverkehr/	Sichtbarkeit im Straßenverkehr DGUV
https://lernarchiv.bildung.hessen.de/erziehung/umwelterziehung/projekte/hypermotion/index.html	Projekt zur Messe "Hypermotion"
https://plattform.fobizz.com/unterrichtsmaterialien	fobizz
https://deutsch-lernen.zum.de/wiki/Hauptseite	Zum Deutsch Lernen
radfahrausbildung-zuhause.de	Die Radfahrausbildung
https://www.energie-macht-schule.de/node/364	Energie macht Schule
licht-tunnel.de	Lichttunnel 2.0
https://www.runtervomgas.de/interaktion-und-videos/hassknechts_welt/	Hassknechts Welt
https://docplayer.org/22487938-Niedersaechsisches-ministerium-fuer-wirtschaft-arbeit-und-verkehr-sicher-auf-dem-fahrrad.html	Sicher auf dem Fahrrad (Broschüre des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr)
https://www.landkreis-osnabrueck.de/bike-to-school	Bike to School
https://proxy-h01-nibis.nibis.de/uploads/nlq-adlk-of/Mobilit%C3%A4t/Mobilit%C3%A4tsmentoren%202.0_Meyer.pdf	Mobilitätsmentor*innen an niedersächsischen Schulen
http://www.besserzurschule.de/angebot/	Besser Zur Schule
https://www.sichere-schule.de/	DGUV-Website

Anhang 2: Variablen der Maßnahmendokumentation

ID-Nummer der Verkehrssicherheitsmaßnahme (ID)

(für interne Dokumentation der erfassten VSM)

Titel der Verkehrssicherheitsmaßnahme (titel)

Quelle

Wie wurden wir auf die Verkehrssicherheitsmaßnahme aufmerksam?

☐ Bildungsserver (v_2)

☐ Unfallkasse (v_3)

☐ ADAC (v_4)

☐ DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat) (v_5)

☐ ZVS (Zeitschrift für Verkehrssicherheit) (v_6)

☐ Persönliche Mitteilung (z.B. Referent der Verkehrserziehung, Beiratsmitglied) (v_7)

☐ Sonstiges, und zwar: (v_8) (dazugehöriges Textfeld: v_9)

Link (v_10)

Falls es eine Internetseite der Maßnahme gibt.

Anbieter / Umsetzerorganisation (v_11)

Name des Verbandes bzw. der Organisation, die die Maßnahme anbietet.

Form der Trägerschaft (v_12)

- ☐ öffentlich-rechtliche Körperschaft (z.B. Landes-, Kreisbehörde, Kommune)
- ☐ privatrechtlich (z.B. Automobilverband, Deutsche Verkehrswacht)
- ☐ Kooperation
- ☐ unbekannt

Umsetzung / Durchführung

- ☐ von der Lehrkraft (v_13)
- ☐ von der Polizei (v_14)
- ☐ vom Anbieter selbst (v_15)
- ☐ Sonstiges, und zwar: (v_18) (dazugehöriges Textfeld: v_19)
- ☐ unbekannt (v_20)

Beschreibung der Maßnahme (v_21)

"Abstract"

Verbreitung der Maßnahme (v_22)

- ☐ lokal
- ☐ regional
- ☐ deutschlandweit
- ☐ unbekannt

Herausgeber-Bundesland

Bundesland, in dem die Maßnahme erstellt/herausgegeben/initiiert wurde.

☐ Baden-Württemberg (v_23)

☐ Bayern (v_24)

☐ Berlin (v_25)

☐ Brandenburg (v_26)

☐ Bremen (v_27)

☐ Hamburg (v_28)

☐ Hessen (v_29)

☐ Mecklenburg-Vorpommern (v_30)

☐ Niedersachsen (v_31)

☐ Nordrhein-Westfalen (v_32)

☐ Rheinland-Pfalz (v_33)

☐ Saarland (v_34)

☐ Sachsen (v_35)

☐ Sachsen-Anhalt (v_36)

☐ Schleswig-Holstein (v_37)

☐ Thüringen (v_38)

☐ unbekannt (v_39)

Anbieter-Bundesland

Bundesland, in dem die Maßnahme umgesetzt/angeboten bzw. darauf hingewiesen wird.

☐ Baden-Württemberg (v_239)

☐ Bayern (v_240)

☐ Berlin (v_241)

☐ Brandenburg (v_242)

☐ Bremen (v_243)

☐ Hamburg (v_244)

☐ Hessen (v_245)

☐ Mecklenburg-Vorpommern (v_246)

☐ Niedersachsen (v_247)

☐ Nordrhein-Westfalen (v_248)

☐ Rheinland-Pfalz (v_249)

☐ Saarland (v_250)

☐ Sachsen (v_251)

☐ Sachsen-Anhalt (v_252)

☐ Schleswig-Holstein (v_253)

☐ Thüringen (v_254)

☐ unbekannt (v_255)

Periodizität der Durchführung (v_40)

☐ einmalig

☐ mehrmals (z.B. modulares Angebot mit aufeinander aufbauenden Einheiten)

☐ unbekannt

Art der Verkehrsbeteiligung

- ☐ zu Fuß (v_41)
- ☐ Fahrrad (v_42)
- ☐ Mitfahrt im PKW (v_43)
- ☐ Fahren von PKW - Fahranfängervorbereitung (vor Fahrerlaubniserwerb) (v_44)
- ☐ Fahren von PKW - junge Fahrer (nach Fahrerlaubniserwerb) (v_45)
- ☐ (Mit-)Fahrt motorisiertes Zweirad (ohne e-Scooter) (v_46)
- ☐ ÖPNV, Schulbus (v_47)
- ☐ Tret-/City-Roller (v_48)
- ☐ E-Scooter (v_49)
- ☐ weitere Elektromobilität (z.B. e-Auto, Pedelec) (v_50)
- ☐ Spielgeräte (z.B. Skateboard, Inline-Skates) (v_51)
- ☐ unbekannt (v_52)

Art der Maßnahme

- ☐ Unterrichtsstunde(n) / Unterrichtseinheit(en) (v_53)
- ☐ Informationsmaterial zum Austeilen an Schüler*innen (z.B. Fact Sheet, Broschüre, Arbeitsblatt) (v_54)
- ☐ Informationen für Lehrkräfte (v_55)
- ☐ Informationen für Eltern (v_56)
- ☐ Projekttag (v_57)
- ☐ Projektarbeit (in Kleingruppen) (v_58)
- ☐ Ausflug, Exkursion (v_59)
- ☐ Praktische Übung (v_60)
- ☐ Vortragsveranstaltung (v_61)
- ☐ Seminar, Fortbildung (v_62)
- ☐ Online-Angebot (v_235)
- ☐ Audiovisuelles Material (z.B. Youtube-Videos, PowerPoint-Präsentationen) (v_236)
- ☐ Sonstiges, und zwar. (v_63) (dazugehöriges Textfeld: v_64)
- ☐ unbekannt (v_65)

Tätigkeitsfeld

- ☐ Education (Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung) (v_66)
- ☐ Engineering (Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfall-Brennpunkten durch Straßengestaltung) (v_67)
- ☐ Enforcement bzw. Verkehrsüberwachung (v_68)
- ☐ unbekannt (v_69)

Kommunikationsform / Medium

- ☐ Printmedien (z.B. Zeitung, Zeitschrift, Buch, Plakat, Flyer, Arbeitsblatt, Ausmalblatt) (v_71)
- ☐ Bewegtbild (z.B. Film, Video) (v_72)
- ☐ Audiodatei (z.B. Lied, Hörspiel, CD) (v_73)
- ☐ Webseite / Download / Soziale Medien (v_74)
- ☐ Applikation / Programm (Smartphone) (v_75)
- ☐ Applikation / Programm (andere Endgeräte) (v_76)
- ☐ Vortrag (Lehrkraft, Schüler*innen, Externe) (v_77)
- ☐ Sonstiges, und zwar: (v_78) (dazugehöriges Textfeld: v_79)
- ☐ unbekannt (v_80)

Zugänglichkeit des Materials

- ☐ im WWW frei verfügbar (z.B. in Webseite eingebettet) (v_238)
- ☐ als WWW-Download - kostenlos (v_81)
- ☐ als WWW-Download - kostenpflichtig (v_82)
- ☐ Gedruckt in beliebiger Anzahl - kostenlos (v_83)
- ☐ Gedruckt in beliebiger Anzahl - kostenpflichtig (v_84)
- ☐ Mehrteiliges Material (z.B. mehrere Broschüren, verschiedene Medienarten) - kostenlos (v_85)
- ☐ Mehrteiliges Material (z.B. mehrere Broschüren, verschiedene Medienarten) - kostenpflichtig (v_86)
- ☐ Sonstiges, und zwar: (v_87) (dazugehöriges Textfeld: v_88)
- ☐ unbekannt (v_89)

Anspracheform

- ☐ face-to-face (Verkehrserziehung) (v_90)
- ☐ ohne direkten persönlichen Kontakt (Verkehrsaufklärung, z.B. Plakate) (v_91)
- ☐ Selbststudium, Hausaufgabe (aktive Auseinandersetzung mit Materialien bzw. Arbeitsblättern) (v_92)
- ☐ unbekannt (v_93)

Aspekt der KMK-Empfehlungen

- ☐ Sicherheitserziehung (v_95)
- ☐ Sozialerziehung (v_96)
- ☐ Umwelterziehung (v_97)
- ☐ Gesundheitserziehung (v_98)
- ☐ unbekannt (v_99)

Ziele und Inhalte

- ☐ Regelvermittlung (z.B. Verkehrsregeln) (v_100)
- ☐ Prägen von Einstellungen (v_101)
- ☐ Einüben bestimmter Verhaltensweisen (v_102)
- ☐ Informationen zu Unfallzahlen, Verkehrs- und Versicherungsrecht (v_103)
- ☐ Förderung der Fahrfertigkeit (z.B. Gefahrenerkennung, Beherrschung einzelner Techniken, Erkennen der eigenen Leistungsfähigkeit) (v_104)
- ☐ Förderung der Psychomotorik (v_106)
- ☐ Förderung der Wahrnehmung (v_107)
- ☐ Ablenkung (z.B. Handynutzung) (v_120)
- ☐ Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (v_119)
- ☐ Sozialverhalten (v_112)
- ☐ Ökologische Aspekte (Umwelt, Klima) (v_115)
- ☐ Ökonomische Aspekte (v_116)
- ☐ Verkehr in der Schul-/Wohnumgebung (v_109)
- ☐ Schulwegtraining, Sicherer Schulweg (Verhaltensaspekt) (v_108)
- ☐ Schulwegsicherung (Engineering-Aspekte, z.B. Schülerlotsen) (v_105)
- ☐ Zu-Fuß-Gehen (v_110)
- ☐ Fahrrad (inkl. Radfahrausbildung, auch Pedelecs) (v_111)
- ☐ Mitfahrt im PKW (v_117)
- ☐ Einstieg in den motorisierten Verkehr (z.B. E-Scooter, Mofa, AM15 ,BF17, selbständiges Autofahren) (v_118)
- ☐ Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) (v_113)
- ☐ Personenfernverkehr (v_114)
- ☐ Sonstiges, und zwar: (v_121) (dazugehöriges Textfeld: v_122)
- ☐ unbekannt (v_123)

Zielsetzung der Maßnahme

- ☐ Wissen (knowledge) (v_124)
- ☐ Fertigkeiten (skills) (v_125)
- ☐ Einstellungen (attitudes) (v_126)
- ☐ unbekannt (v_127)

Entwicklungspsychologische Grundlegungen

- ☐ auditive Wahrnehmung (z.B. Hörfähigkeit, Geräusche differenzieren, Richtungshören) (v_129)
- ☐ visuelle Wahrnehmung (z.B. periphere Wahrnehmung, Objekterkennung, Schätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten) (v_130)
- ☐ Aufmerksamkeit (z.B. Aufmerksamkeitszuwendung, Ablenkbarkeit) (v_131)
- ☐ kognitive Funktionen (z.B. Dezentrierung, mentale Modelle, Erwartungsbildung) (v_132)
- ☐ motorische Entwicklung (z.B. Gleichgewicht, Schnelligkeit, Motorikkontrolle) (v_133)
- ☐ soziale und emotionale Kompetenz, Selbstregulation (z.B. Perspektivenübernahme, Selbstvertrauen, Moralentwicklung) (v_134)
- ☐ exekutive Funktionen (z.B. Multitasking, Fehlerkontrolle, Problemlösefähigkeit, Impulskontrolle) (v_135)
- ☐ unbekannt (v_136)

Primäre Zielgruppe / Adressat (v_137)

- ☐ Schüler*innen
- ☐ Eltern
- ☐ Lehrkräfte (allgemein)
- ☐ Lehrkräfte (Verkehrssicherheits-Beauftragte)
- ☐ Andere Verkehrsteilnehmende
- ☐ Sonstige, und zwar: (dazugehöriges Textfeld: v_138)
- ☐ unbekannt

Weitere Zielgruppen / Adressaten

- ☐ Schüler*innen (v_139)
- ☐ Eltern (v_140)
- ☐ Lehrkräfte (allgemein) (v_141)
- ☐ Lehrkräfte (Verkehrssicherheits-Beauftragte) (v_233)
- ☐ Andere Verkehrsteilnehmende (v_142)
- ☐ Entscheidungsträger*innen / Verkehrsplaner*innen (v_143)
- ☐ Sonstige, und zwar: (v_144) (dazugehöriges Textfeld: v_145)
- ☐ keine weiteren Zielgruppen / Adressaten (v_234)

Teilnehmerkreis

☐ Einzelperson (v_256)

☐ Klasse (v_257)

☐ Jahrgangsstufe (mehrere Klassen) (v_258)

☐ Schule (gesamte Schülerschaft) (v_259)

☐ Lehrkräfte (v_260)

☐ Eltern (v_261)

☐ unbekannt (v_262)

Geschlecht der Teilnehmenden (v_148)

☐ männlich

☐ weiblich

☐ gemischt

☐ unbekannt

Schulform

☐ Primarstufe (v_149)

☐ Sekundarstufe I (v_150)

☐ Sekundarstufe II (ohne Berufsschule) (v_151)

☐ Berufsschule (v_152)

☐ unbekannt (v_153)

Jahrgangsstufe

- ☐ 1 (v_154)
- ☐ 2 (v_155)
- ☐ 3 (v_156)
- ☐ 4 (v_157)
- ☐ 5 (v_158)
- ☐ 6 (v_159)
- ☐ 7 (v_160)
- ☐ 8 (v_161)
- ☐ 9 (v_162)
- ☐ 10 (v_163)
- ☐ 11 (v_164)
- ☐ 12 (v_165)
- ☐ 13 (v_166)
- ☐ unbekannt (v_167)

Alter der Teilnehmenden

- ☐ 6 Jahre (v_168)
- ☐ 7 Jahre (v_169)
- ☐ 8 Jahre (v_170)
- ☐ 9 Jahre (v_171)
- ☐ 10 Jahre (v_172)
- ☐ 11 Jahre (v_173)
- ☐ 12 Jahre (v_174)
- ☐ 13 Jahre (v_175)
- ☐ 14 Jahre (v_176)
- ☐ 15 Jahre (v_177)
- ☐ 16 Jahre (v_178)
- ☐ 17 Jahre (v_179)
- ☐ 18 Jahre (v_180)
- ☐ 19 Jahre (v_181)
- ☐ 20 Jahre (v_182)
- ☐ 21 Jahre (v_183)
- ☐ 22 Jahre (v_184)
- ☐ 23 Jahre (v_185)
- ☐ 24 Jahre (v_186)
- ☐ nicht relevant (z.B. bei Lehrkräfte, Eltern) (v_187)
- ☐ unbekannt (v_188)

Unterrichtsfach

- ☐ fächerübergreifend (v_189)
- ☐ Sachkunde (v_190)
- ☐ Deutsch (v_191)
- ☐ Fremdsprachen (v_192)
- ☐ Naturwissenschaften (z.B. Mathematik, Physik, Biologie, Chemie, Naturwissenschaft und Technik, Informatik) (v_193)
- ☐ Gesellschaftswissenschaften (z.B. Geografie, Wirtschaft, Recht, Politik, Sozialkunde, Geschichte) (v_195)
- ☐ Religionslehre, Ethik (v_196)
- ☐ Sport (v_197)
- ☐ Musik, Kunst, Fotografie, Theater (v_198)
- ☐ Sonstiges, und zwar. (v_199) (dazugehöriges Textfeld: v_200)
- ☐ unbekannt (v_201)

Didaktische Handreichung für Lehrkräfte (v_202)

- ☐ nicht vorhanden
- ☐ vorhanden
- ☐ unbekannt

Zusatzqualifizierung der Lehrkraft erforderlich? (v_203)

(z.B. Zertifikat, besondere Schulung)

- ☐ nicht erforderlich
- ☐ erforderlich
- ☐ unbekannt

Räumliche Voraussetzungen

- ☐ keine (v_204)
- ☐ bedarfsgerechter Raum (z.B. Sporthalle, Aula, Werkraum) (v_205)
- ☐ Verkehrsraum - Schonraum (z.B. Schulhof) (v_206)
- ☐ Verkehrsraum - Realverkehr (echter Straßenverkehr) (v_207)
- ☐ unbekannt (v_208)

Technische Voraussetzungen

☐ keine (v_209)

☐ Wiedergabe-Gerät (z.B. CD-/DVD-/BluRay-Player) (v_210)

☐ Projektionsgerät (z.B. Beamer) (v_211)

☐ Internetzugang (z.B. WLAN, PC-Pool) (v_212)

☐ internetfähiges bzw. app-fähiges Endgerät (z.B. Smartphone, Tablet, Laptop, PC) (v_213)

☐ digitale Tafel, interaktives Whiteboard, Multitouch-Monitor (v_214)

☐ Sonstiges, und zwar: (v_215) (dazugehöriges Textfeld: v_216)

☐ unbekannt (v_217)

Weitere erforderliche Ausstattung

☐ keine (v_218)

☐ Fahrräder (v_219)

☐ Spiel-, Sportgeräte (z.B. Skateboards, Inlineskates, City-Roller, Einräder) (v_220)

☐ Warnwesten (v_221)

☐ Fahrradhelme (v_222)

☐ Knie- und Ellbogen-Schoner (v_223)

☐ Weitere Aufsichtsperson (Lehrkraft, Eltern) (v_224)

☐ Sonstiges, und zwar: (v_225) (dazugehöriges Textfeld: v_226)

☐ unbekannt (v_227)

Zeitlicher Aufwand (v_228)

☐ weniger als eine Schulstunde

☐ eine Schulstunde

☐ mehrere Schulstunden

☐ ein Schultag

☐ mehrere Schultage

☐ unbekannt

Sind außerschulische Angebote vorhanden? (v_229)

- ☐ nein
- ☐ ja
- ☐ unbekannt

Liegt eine Evaluation vor? (v_230)

- ☐ nein
- ☐ ja
- ☐ unbekannt

Ist die Eingabe vollständig? (v_231)

- ☐ nein
- ☐ ja

Anmerkungen (v_232)

(Warum ist Eingabe nicht vollständig? Was muss noch besonders beachtet werden?)

Anhang 3:

Bewertungsleitfaden: Operationalisierung der Qualitätsdimensionen und Qualitätskriterien

	Qualitätsdimen- sion / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
MUSS-KRITERIEN			
1	Zielgruppe I <i>Die Zielgruppe ist bestimmt hinsichtlich der Jahgangsstufe bzw. des Alters der SuS.</i>	Das Alter ist mindestens als Altersgruppe (von ... bis ...) angegeben. Alternativ wird die Jahrgangsstufe (von ... bis ...) entweder ausdrücklich oder als zusammengefasste Stufe (Grundschule, Sekundarstufe I / II) benannt. Die Nennung „Kinder“ oder „Jugendliche“ allein ist nicht ausreichend. Maßnahmen, die sich an körperlich oder kognitiv beeinträchtigte SuS richten und bei denen eine Altersangabe fachlich-inhaltlich nicht sinnvoll ist, werden hinsichtlich dieses Qualitätskriteriums automatisch als erfüllt angesehen, d. h. mit 1 Punkt bewertet.	Bis auf die MoVe-Maßnahmen die sich an körperlich oder kognitiv beeinträchtigte SuS wenden, ist für die Erfüllung des Kriteriums entweder eine Angabe des Alters der Zielgruppe oder der Jahrgangsstufe erforderlich. Die Angabe einer Schulform (beispielsweise Realschule / Mittelschule) ist nicht ausreichend, die Nennung der Schulstufe (Primar-, Sekundarstufe I oder II) ist jedoch ausreichend.
2	Zielgruppe II <i>Die Zielgruppe ist themenspezifisch eingegrenzt (nach Verkehrsbeteiligungsart(en) oder ihrer Vulnerabilität oder typischen Fehlverhaltensweisen).</i>	Es wird mindestens eine Verkehrsbeteiligungsart oder ein Aspekt der Vulnerabilität (z. B. aufgrund noch nicht vorhandener motorischer oder kognitiver Fähigkeiten) oder eine Fehlverhaltensweise (z. B. Ablenkung durch Smartphones) explizit adressiert. Auch MoVe-Maßnahmen, die Umwelt- oder Klimaschutzthemen behandeln, erfüllen dieses Qualitätskriterium und werden mit 1 Punkt bewertet.	Optimaler Weise wird die themenspezifische Zielgruppe explizit genannt (z. B. Rad fahrende SuS der Sekundarstufe I). Das Qualitätskriterium kann aber auch dann erfüllt sein, wenn die themenspezifische Zielgruppe nicht explizit benannt wird, sie aber implizit offensichtlich ist. MoVe-Maßnahmen, die Umwelt- oder Klimaschutzthemen behandeln, werden bei dieser Qualitätsdimension automatisch als erfüllt bewertet, da sie quer zu dem Bewertungsschema liegen und ansonsten ungerechtfertigter Weise dieses Muss-Kriterium nicht erfüllen würden.
3	Thema <i>In der Beschreibung der Maßnahme wird mindestens</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird deutlich, welche Inhalte den SuS vermittelt werden sollen.	Aus der Maßnahmenbeschreibung muss hervorgehen, welches spezifische Thema bzw. welche Inhalte den SuS vermittelt werden sollen. Schlüsselwörter können sein: „Ziel ist es“, „die SuS können“, „die SuS erlernen“ etc. Die Qualitätsdimension kann auch erfüllt sein,

	Qualitätsdimension / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
	eine thematische Kernaussage deutlich.		wenn das Thema nicht explizit anhand von Schlüsselwörtern benannt wird, es aber implizit offensichtlich ist.
4	Kompetenzerwerb <i>Die Maßnahme zielt auf den Kompetenzerwerb der SuS im Sinne der in der KMK-Empfehlung genannten Zieldimensionen.</i>	Die Beschreibung der Maßnahme lässt erkennen, dass die SuS mittels der Maßnahme mindestens auf einer Dimension der in der KMK-Empfehlung genannten Ziele Kompetenzen erwerben sollen.	In der KMK-Empfehlung werden die folgenden sechs Ziele genannt, für die Kompetenzen erworben werden sollen: Zukunftsfähige Mobilität; Selbstständige Mobilität; Sicheres Verhalten im Verkehr; Sozialkompetenz im Verkehr; Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr; Verkehrsraumgestaltung. In den MoVe-Maßnahmenbeschreibungen wird selten explizit die KMK-Begrifflichkeiten aufgegriffen, daher ist das Kriterium auch dann erfüllt, wenn es implizit deutlich wird, auf welche Ziele / Kompetenzen die Maßnahme abzielt (z. B. ist eine Maßnahme, die das sichere Beherrschen des Fahrrads zum Ziel hat, eindeutig den Zielen „Selbstständige Mobilität“ und „Sicheres Verhalten im Verkehr“ zuzuordnen). Bei der Bewertung wird nur darauf geachtet, ob mindestens ein Ziel erkennbar ist, aber es wird nicht vermerkt, welches erfüllt wird oder wie viele.
5	Inhalt <i>Die Inhalte sind fachlich richtig.</i>	Die fachliche Richtigkeit wird aufgrund von Expertenwissen eingeschätzt. Subsidiär gilt der Nachweis der Fundierung der Maßnahme durch den Bezug auf einschlägige Quellen oder das einschlägige Engagement des Herausgebers als Indiz für die fachliche Richtigkeit. Bei einzelnen Arbeitsblättern kann eine explizite Fundierung entfallen, wenn die Inhalte offensichtlich dem aktuellen Stand der MoVe entsprechen.	Die fachliche Richtigkeit einer Verkehrserziehungsmaßnahme ist essentiell, aber nicht immer sind seitens der Bewertenden hinreichend detaillierte Kenntnisse vorhanden, um die inhaltliche bzw. fachliche Richtigkeit, z. B. hinsichtlich Gesetzestexten, technischen Regelwerken oder dem Stand der entwicklungspsychologischen Forschung fachlich beurteilen zu können. Die fachlich-inhaltliche Richtigkeit kann durch den Bezug auf einschlägige Quellen belegt werden. Das Problem der Bewertung der inhaltlichen Richtigkeit entschärft sich weiter, wenn der/die Herausgeber einschlägig bekannt ist/sind

	Qualitätsdimen- sion / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
			(z. B. DGUV, Verkehrswacht, ADAC, ADFC, VCD etc.). Ist ein solcher Herausgeber vorhanden, wird das als eine Art Proxy für die inhaltliche Richtigkeit hergenommen.
6	Methodik <i>Die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme werden dargestellt.</i>	Die methodischen Umsetzungsmöglichkeiten der Maßnahme werden benannt.	Zur Erfüllung des Kriteriums müssen die Methoden nicht explizit mit dem Begriff Methode(n) gekennzeichnet sein. Es reicht aus, dass offensichtlich ein Weg bzw. mehrere Wege zur Umsetzung der MoVe-Maßnahme beschrieben werden.
7	Strukturelle Bedingungen I <i>Die Maßnahme ist detailliert beschrieben hinsichtlich des personellen Aufwands.</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird deutlich, wie viele Umsetzende und Betreuungspersonen für die Durchführung der Maßnahme benötigt werden. Es wird davon ausgegangen, dass für die Maßnahmenumsetzung mindestens eine Lehrkraft notwendig ist. Das Kriterium gilt auch als erfüllt, wenn dies erkennbar ausreicht und darüber hinaus kein zusätzlicher personeller Aufwand angesprochen wird.	Das Qualitätskriterium ist erfüllt, wenn entweder die Personenanzahl genannt wird oder es für die Lehrkraft ersichtlich ist, wie viele Personen zur Umsetzung der MoVe-Maßnahme benötigt werden.
8	Strukturelle Bedingungen II <i>Die Maßnahme ist detailliert beschrieben hinsichtlich des zeitlichen Aufwands.</i>	Der zeitliche Aufwand für die Umsetzung der Maßnahme ist in Schulstunden oder Zeitstunden angegeben. Ist dies nicht explizit der Fall, muss der zeitliche Aufwand für die Lehrkraft aus der Handreichung zur Maßnahme abschätzbar sein.	Das Qualitätskriterium ist erfüllt, wenn entweder explizit eine spezifische Stunden- / Minutenzahl angegeben ist bzw. eine Anzahl von Unterrichtseinheiten genannt wird, oder wenn aus der Beschreibung die Dauer der Maßnahme für die Lehrkraft implizit abschätzbar ist.
9	Strukturelle Bedingungen III <i>Die Maßnahme ist detailliert beschrie-</i>	Die monetären Kosten der Maßnahme werden ersichtlich. Wenn keine explizite Information dazu vorliegt, wird unterstellt, dass das Angebot kostenlos ist. Oder es ist ersichtlich, dass, über die Unterrichtsbeschreibungen hinaus, eine weitere Ausstattung (z. B.	Das Kriterium kann auf unterschiedliche Art und Weise erfüllt werden: - Es werden die genauen Kosten aufgeführt. - Es wird explizit erwähnt oder es ist offensichtlich, dass die Durch-

	Qualitätsdimension / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
	<i>ben hinsichtlich des finanziellen Aufwands.</i>	Hilfsmittel) zur Durchführung nötig ist, die Kosten verursachen kann.	führung kostenfrei ist. Das kann auch beinhalten, dass zusätzliche Materialien gebraucht werden, die man aber aus der allgemeinen Ausstattung der Schule entnehmen kann (z. B. Bastelutensilien). - In dem Fall, dass die Durchführung nicht kostenfrei ist, aber die genauen Kosten nicht angeführt sind, ist das Kriterium trotzdem dann erfüllt, wenn aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich ersichtlich wird, dass Kosten entstehen (auch wenn die genaue Summe nicht benannt wird).
10	Quellenbezug <i>Der Herausgeber ist angegeben.</i>	Der Herausgeber bzw. die herausgebende Institution werden in der Maßnahmenbeschreibung benannt. Zusätzlich kann das Jahr der Erstellung oder Veröffentlichung des Maßnahmenangebotes genannt werden. Das Fehlen des Veröffentlichungsjahres ist aber kein gravierender Mangel.	Die Herausgeberschaft kann erkennbar sein durch - die Organisation, die die MoVe-Maßnahme konzipiert oder anbietet, - das Impressum der Host-Website, - ein Unternehmenslogo. Eine Jahresangabe kann entweder in der (gedruckten) Maßnahmenbeschreibungen vorhanden sein oder auf der Website, von der die Beschreibungen heruntergeladen werden können.

	Qualitätsdimension / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
SOLL-KRITERIEN			
11	Relevanz des Themas <i>Die Relevanz des Themas wird aus der Maßnahmenbeschreibung deutlich.</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird ein Bezug zu einer Risikogruppe oder zu Unfallzahlen / Unfallursachen oder zu einem aktuellen Mobilitätsthema deutlich.	Inwiefern eine MoVe-Maßnahme relevante Themen aufgreift, bestimmt auch ihren Mehrwert. Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn kein Bezug zu mindestens einer der drei hier genannten Aspekte (Risikogruppen, Unfallzahlen, aktuelles Mobilitätsthema) erkennbar ist. Teilweise erfüllt ist das Kriterium dann, wenn mindestens einer der drei Aspekte lediglich am Rande thematisiert wird.
12	Methodenvielfalt <i>In der Maßnahmen-durchführung werden unterschiedliche Methoden angewendet.</i>	Die Maßnahmenbeschreibung schlägt unterschiedliche Methoden vor, die bei der Umsetzung der MoVe-Maßnahme angewendet werden können.	Hinsichtlich der Methoden kann man grob zwischen drei Methodengruppen unterscheiden: Eher textbasiertes Arbeiten (z. B. Ausfüllen von Arbeitsblättern, Gruppenarbeiten bzw. -diskussionen anhand spezifischer Fragen, Präsentation), praktische Übungen (z. B. mit dem Fahrrad) oder Experimente (z. B. Messung eines Bremsweges). Werden in einer MoVe-Maßnahme Methoden aus mehreren Methodengruppen vorgeschlagen, gilt das Qualitätskriterium als weitgehend erfüllt (hierfür reicht es aus, dass auch nur eine Methode aus den jeweiligen Methodengruppen vorgeschlagen wird). Das Kriterium ist teilweise erfüllt , wenn nur aus einer Methodengruppe mindestens zwei Methoden skizziert werden. Wird in der Maßnahmenbeschreibung insgesamt nur auf eine Methode Bezug genommen, gilt das Kriterium Methodenvielfalt als nicht erfüllt .
13	Umsetzungsflexibilität <i>In der Beschreibung der Maßnahme</i>	Die Maßnahmenbeschreibung skizziert Variationsmöglichkeiten für unterschiedliche Zeitbudgets oder unterschiedliche Leistungsniveaus aufgrund der Schulform oder individuelle Entwicklungsstände	Die Dimension Umsetzungsflexibilität umfasst drei Gesichtspunkte: Variationsmöglichkeiten hinsichtlich a) organisatorischer bzw. zeitlicher Restriktionen oder b) unterschiedlicher Leistungsniveaus der SuS oder c) unterschiedlicher individueller Entwicklungsstände.

	Qualitätsdimen- sion / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
	<i>werden unterschiedliche Umfänge oder Durchdringungstiefen zur Umsetzung vorgeschlagen.</i>	der SuS oder die Konzeption lässt implizit Variationen im Umfang oder Schwierigkeitsgrad zu.	Für die Gesamtbewertung des Qualitätskriteriums der Dimension Umsetzungsflexibilität werden alle drei Aspekte gleichrangig behandelt. D. h. für die Bewertung: - Wird einer der drei Aspekte (z. B. es werden viele Möglichkeiten aufgezeigt, auf zeitlich-organisatorische Restriktionen einzugehen) als weitgehend erfüllt bewertet, ist die Gesamtbewertung ebenfalls weitgehend erfüllt , unabhängig davon, ob oder in welchem Ausmaß die beiden anderen Aspekte erfüllt sind. - Werden alle drei Aspekte als teilweise erfüllt angesehen, ist auch die Gesamtbewertung teilweise erfüllt . - Wird einer der drei Aspekte als teilweise erfüllt bewertet, einer der anderen Aspekte oder beide als nicht erfüllt angesehen, ist die Gesamtbewertung teilweise erfüllt .
14	Aktivierung der Zielgruppe <i>In der Lehr-Lern-Situation nehmen die SuS aktiv an der Maßnahmenumsetzung teil.</i>	In der Maßnahmendurchführung ist ein aktives Engagement der SuS, in Form von Gruppenarbeiten, Präsentationen, Diskussionen, Fragerunden, praktischen Übungen oder Ähnliches, vorgesehen.	Enthält die Maßnahmenumsetzung ein aktivierendes Element, dem eine eigenständige Auseinandersetzung mit dem Thema zugrunde liegt (z. B. Gruppenarbeit), gilt das Kriterium als teilweise erfüllt , ab zwei aktivierenden Elementen (z. B. Gruppenarbeit plus Präsentationen oder praktische Übungen) ist es weitgehend erfüllt . Nicht erfüllt ist das Kriterium, wenn die SuS passiv bleiben sollen (z. B. Film anschauen ohne anschließende gemeinsame Diskussion).
15	Niedrigschwelligkeit I <i>Die Maßnahmenbeschreibung enthält didaktisch-methodische Hinweise zur Umsetzung.</i>	Die Maßnahmenbeschreibung zeigt auf, welche Kompetenzen erworben werden sollen, oder welche Vorkenntnisse seitens der SuS benötigt werden, oder welche Lehrmittel, Räumlichkeiten etc. benötigt werden. Es werden Vortragsfolien, Arbeitsblätter oder Beschreibungen zur Durchführung von praktischen Übungen bereitgestellt.	Das Kriterium ist nicht erfüllt , wenn sich keinerlei didaktisch-methodischen Hinweise in der Maßnahmenbeschreibung finden. Das Kriterium ist teilweise erfüllt , wenn zwar mehrere Methoden oder Umsetzungsschritte benannt werden, diese aber nicht weiter ausgeführt werden. Das Kriterium ist weitgehend erfüllt , wenn mehrere Methoden oder Umsetzungsschritte benannt und ausführlich erläutert werden.

	Qualitätsdimen- sion / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
16	Niedrigschwelligkeit II <i>Die für die Umsetzung der Maßnahme notwendigen Materialien oder das Engagement Externer sind kostenlos verfügbar.</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird deutlich, dass die Maßnahme kostenlos ist. Ist keine Angabe zu möglichen Kosten zu finden, wird davon ausgegangen, dass die Maßnahme kostenlos ist. Dies gilt sowohl für die Handreichung zur Maßnahme als auch für deren tatsächliche Umsetzung (Materialkosten).	Das Kriterium ist nicht erfüllt (d.h. wird mit null Punkten bewertet), wenn die Durchführungshinweise / Anleitungen / Arbeitsblätter nicht kostenfrei erhältlich sind, selbst wenn dann die eigentliche Durchführung kostenfrei wäre. Das Kriterium ist teilweise erfüllt, wenn die Durchführungshinweise / Anleitungen / Arbeitsblätter kostenfrei erhältlich sind, aber die eigentliche Durchführung mit Kosten verbunden ist (z.B. Lehrkräfte bzw. Schulen müssen spezifische Geräte zur Umsetzung anschaffen). Das Kriterium ist ebenfalls nur teilweise erfüllt, wenn es für die Durchführung der Maßnahme zwingend erforderlich ist, dass die SuS Materialien oder Geräte (wie Fahrräder) einbringen müssen. Fallen weder für die Handreichungen noch für die tatsächliche Umsetzung Kosten an, ist das Kriterium weitgehend erfüllt. Das kann auch beinhalten, dass zusätzliche Materialien gebraucht werden, die man aber aus der allgemeinen Ausstattung der Schule entnehmen kann (z.B. Pylonen).
17	Langfristigkeit <i>In der Maßnahmenbeschreibung kommt eine Kontinuität der Beschäftigung mit dem Thema zum Ausdruck.</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird ein Potenzial für eine über einen längeren Zeitraum andauernde Beschäftigung mit dem Thema deutlich. Beispielsweise ist der Inhalt der Maßnahme(nbeschreibung) so umfangreich, dass man viele/mehrere Unterrichtseinheiten durchführen kann. Eine Möglichkeit einer kontinuierlichen Beschäftigung kann ansatzweise auch gegeben sein, wenn sich Vorschläge zur weiterführenden Beschäftigung mit dem Thema oder mit unmittelbar verwandten Themen finden lassen.	Das Kriterium ist nicht erfüllt, wenn die Maßnahme nur eine Unterrichtseinheit umfasst. Das Kriterium ist teilweise erfüllt, wenn es mehr als eine Unterrichtseinheit gibt, aber kein Potenzial für eine längerfristige kontinuierliche Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema erkennbar ist. Das Kriterium ist weitgehend erfüllt, wenn die Maßnahmenbeschreibung nicht nur mehrere Unterrichtseinheiten umfasst, sondern auch ein Potenzial für eine längerfristige kontinuierliche Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema erkennbar ist. Die Möglichkeit einer längerfristigen Beschäftigung mit einem Thema kann ansatzweise auch dann gegeben sein, wenn sich in der Maßnahmenbeschreibung oder auf einer Website Hinweise oder Links auf externe Inhalte zur Weiterführungen des Themas finden lassen. Diese Möglichkeit einer längerfristigen Beschäftigung über weiterführende Hinweise ist allerdings gegenüber den in der jeweiligen Maßnahmen-

	Qualitätsdimension / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
			beschreibung angeführten oder nicht angeführten Möglichkeiten einer kontinuierlichen Beschäftigung nachrangig. Das hat bei der Bewertung folgende Auswirkungen: - Ist in der Maßnahmenbeschreibung ein Potenzial für eine kontinuierliche Beschäftigung mit dem jeweiligen Thema erkennbar, wird das Kriterium insgesamt mit weitgehend erfüllt bewertet, unabhängig davon, ob und wie viele Hinweise es auf externe Weiterführungen des Themas gibt oder nicht. - Ist hinsichtlich einer langfristigen Beschäftigung in der Maßnahmenbeschreibung nur ein geringes Potenzial für eine kontinuierliche Beschäftigung gegeben, wird das Qualitätskriterium als teilweise erfüllt bewertet, unabhängig davon, ob und wie viele Hinweise es auf externe Weiterführungen des Themas gibt oder nicht. - Gibt es ausführliche Hinweise auf externe Weiterführungen des Themas, aber die eigentliche Maßnahmenbeschreibung würde als nicht erfüllt bewertet, wird das Qualitätskriterium als teilweise erfüllt bewertet. - Werden beide „Teilkriterien“ (Möglichkeit der kontinuierlichen Beschäftigung in der Maßnahmenbeschreibung selbst und Hinweise auf externe Weiterführungen) als nicht erfüllt bewertet, wird auch das „gesamte“ Kriterium als nicht erfüllt bewertet.
18	Erfahrungs- / Umgebungsorientierung <i>Die Maßnahme greift die alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmende</i>	In der Maßnahmenbeschreibung wird ein Bezug zum alltäglichen Verkehrsverhalten der SuS (als Zufußgehende, Radfahrende und Nutzende des ÖPV), zu ihren Mobilitätsbedürfnissen oder ihren typischen Lern- und Handlungsorten (z. B. Schulweg, Wege zu Freunden, Spielplätzen, Sportvereinen, Fahrradtouren in der Wohnumgebung oder Klassenfahrten etc.) deutlich. MoVe-Maßnahmen, die Umweltthemen oder den	Die Dimension Erfahrungs- / Umgebungsorientierung beinhaltet zwei Aspekte: Zum einen soll hinsichtlich der Erfahrungsorientierung ein Bezug zu den alltäglichen Bedürfnissen oder Vorerfahrungen der SuS ersichtlich sein, zum anderen sollen die unmittelbaren Erfahrungsräume der SuS aufgegriffen werden. Beide Aspekte sind gleichwertig. Für die Bewertung – mit Ausnahme der Umwelt- und Klima-MoVe – bedeutet dies: - Ist einer der beiden Aspekte weitgehend erfüllt, ist auch das gesamte Kriterium weitgehend erfüllt, unabhängig davon, ob oder inwie-

	Qualitätsdimen- sion / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
	<i>oder deren unmittelbaren Erfahrungsräume als Lern- und Handlungsorte auf.</i>	Klimawandel zum Thema haben, werden, obwohl sie schwerlich auf die „alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmende“ eingehen können, standardmäßig mit 1 Punkt (Kriterium „teilweise erfüllt“) bewertet.	weit der andere Aspekt die Anforderungen erfüllt. - Sind beide Aspekte teilweise erfüllt, ist auch das gesamte Kriterium teilweise erfüllt. - Ist einer der beiden Aspekte teilweise erfüllt und der andere nicht, ist trotzdem das gesamte Kriterium teilweise erfüllt. Da MoVe-Maßnahmen, die Umweltthemen oder den Klimawandel zum Thema haben, oftmals schwer auf die „alltäglichen Bedürfnisse oder Vorerfahrungen der SuS als Verkehrsteilnehmende“ eingehen können, werden sie immer mit mindestens teilweise erfüllt bewertet. Bei entsprechender Konzeption kann das Kriterium aber auch weitgehend erfüllt sein.
19	Handlungsorientierung <i>Die Maßnahme vermittelt praxisbezogenes Handlungswissen, entsprechende Kompetenzen oder Einstellungen für die sichere oder nachhaltige Teilnahme am Straßenverkehr.</i>	Eine Maßnahme soll Handlungswissen, Kompetenzen oder Einstellungen an die SuS vermitteln. Die Lehr-Lern-Situation soll praktisch relevante Folgen für ein sicheres, sozial verträgliches oder nachhaltiges Mobilitätsverhalten generieren. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass ein klarer Praxisbezug erkennbar ist oder im Rahmen von Realbegegnungen die Teilnahme am Verkehr erkundet, aber auch eingeübt wird.	Das Qualitätskriterium für die Dimension Handlungsorientierung ist der Praxisbezug. Werden Handlungswissen und die dafür notwendigen Kompetenzen oder Einstellungen nur theoretisch vermittelt (z. B. über ein Arbeitsblatt zur Berechnung von Bremswegen), wird das Kriterium als teilweise erfüllt angesehen. Finden zusätzliche Übungen oder Ähnliches im Realverkehr oder im Schonraum oder durch praktisches Arbeiten statt (z. B. die SuS bremsen selber und messen dann den Bremsweg oder sie erleben eine Vollbremsung in einem Auto), gilt das Kriterium als weitgehend erfüllt. MoVe-Maßnahmen, die Umweltthemen oder den Klimawandel zum Thema haben, werden standardmäßig mit teilweise erfüllt bewertet, da praktische Übungen oder praktisches Arbeiten oft nicht möglich sind. Folgen konkrete „Aktionen“ wie Schulprojektstage / Plakate für Elternabend etc. kann das Qualitätskriterium auch weitgehend erfüllt sein.
20	Qualitätssicherung <i>In der Beschreibung der Maßnahme werden Mechanis-</i>	Durch Evaluationen, Feedback-Bogen oder Zertifizierungen wird die Qualität einer Maßnahme betont und verbessert. Die Qualitätssicherung kann innerhalb eines Projekts z. B. mittels Feedback-	Wird deutlich, dass die Maßnahme einen Aspekt von Qualitätssicherung aufweist (z. B. intern über Feedbackbogen oder extern über Zertifizierung) gilt das Kriterium als teilweise erfüllt . Werden beide Aspekte, also interne und externe Qualitätssicherung, deutlich, wird das

	Qualitätsdimension / -kriterium	Operationalisierung	Anmerkungen zur Vorgehensweise bei der Bewertung
	<i>men zur Qualitätssicherung deutlich.</i>	Bogen erfolgen oder extern in Form von Zertifizierungen durch offizielle Stellen oder Auftraggeber durchgeführt werden. In beiden Fällen findet eine Qualitätskontrolle im Sinne einer Qualitätssicherung statt.	Kriterium als weitgehend erfüllt angesehen. Nicht als Qualitätssicherung zählt, wenn in der Maßnahmenbeschreibung speziell vorgesehen ist, dass die SuS, z. B. über die Erstellung von Mindmaps, rekapitulieren sollen, was sie gelernt haben.

Antwortmöglichkeiten bei Einschätzung der Qualitätskriterien (Soll-Kriterien):

0 = Kriterium ist nicht erfüllt / Keine Aussage möglich

1 = Kriterium ist teilweise erfüllt (Es reicht, wenn ein Aspekt des Qualitätskriteriums angesprochen wird.)

2 = Kriterium ist weitgehend erfüllt (Durch die Maßnahme muss mehr als ein Aspekt des Qualitätskriteriums adressiert werden.)

Maximale Punktzahl: 20

Bewertung: Skala für die Zuordnung in „Sehr gut“, „Gut“, „Befriedigend“, „Ausreichend“

- kleiner gleich 5 Punkte: Die Benotung bleibt bei „Ausreichend“;
- 6 bis einschließlich 10 Punkte: „Befriedigend“
- 11 bis einschließlich 15 Punkte: „Gut“
- 16 und mehr Punkte: „Sehr gut“

Bewertungsskala:

20 – 16 Punkte	15 – 11 Punkte	10 – 6 Punkte	5 – 0 Punkte
Sehr gut	Gut	Befriedigend	Ausreichend

Anhang 4:
Ausgefüllte Bewertungs-Formblätter zu den Muss- und Soll-Kriterien für
20 exemplarisch bewertete MoVe-Maßnahmen

Formblatt zur Bewertung von „Mobil mit dem Rad“

Titel	Mobil mit dem Rad
Anbieter	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)
Link	https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-i/verkehrserziehung-mobilitaetsbildung/mobil-mit-dem-rad/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	17 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

Auf der Website finden sich viele Informationen zur Beschreibung der Maßnahme. Alle Muss-Kriterien sind erfüllt, bei den Soll-Kriterien erhalten sogar acht der zehn Kriterien die beste Bewertung, nur bei der Umsetzungsflexibilität und der Qualitätssicherung gibt es Abzüge. Daher wird „Mobil mit dem Rad“ als „sehr gut“ bewertet.

Formblatt zur Bewertung von „Mobil teilhaben“

Titel	Mobil teilhaben – Grundlagen der Verkehrssicherheit – III. Sicher im Straßenverkehr unterwegs
Anbieter	Deutsche Verkehrswacht
Link	https://www.verkehrswacht-medien-service.de/mobil-teilhaben/grundlagen-der-verkehrssicherheit/iii-sicher-im-strassenverkehr-unterwegs/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	18 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

Bei „Mobil teilhaben“ handelt es sich um eine Verkehrssicherheitsmaßnahme (VSM), die sich an Kinder und Jugendliche mit geistiger Behinderung richtet. Die Website umfasst viele verschiedene Themenblöcke. Unter den Muss-Kriterien wird auch die Zielgruppe Alter als erfüllt bewertet, da diese Angabe nicht einfach weggelassen wurde, sondern sich bewusst gegen eine Eingrenzung des Alters aufgrund der Besonderheit der Zielgruppe entschieden wurde. Neun der zehn Soll-Kriterien haben die bestmögliche Bewertung erhalten, daher wird die VSM insgesamt mit „sehr gut“ bewertet.

Formblatt zur Bewertung von „Fahrradwerkstatt“

Titel	Fahrradwerkstatt
Anbieter	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)
Link	https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-i/verkehrserziehung-mobilitaetsbildung/fahrradwerkstatt/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	0
Methodenvielfalt	1
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	1
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	1
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	12 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die Website enthält viele Informationen über die Fahrradwerkstatt. Alle Muss-Kriterien werden erfüllt, bei den Soll-Kriterien erhält die Maßnahme 12 Punkte und wird daher als „gut“ bewertet. Abzüge sind dabei vor allem bei der Relevanz des Themas, der Methodenvielfalt, der Aktivierung, der Kostenlosigkeit, der Erfahrungs- und Umgebungsorientierung ersichtlich.

Formblatt zur Bewertung von „RADschlag – Unterrichtsidee Einführung ins Mountainbike“

Titel	RADschlag – Unterrichtsidee: Einführung ins Mountainbike
Anbieter	ACE Auto Club Europa, Deutsche Sporthochschule Köln, Verkehrsclub Deutschland e.V.
Link	http://www.radschlag-info.de/fileadmin/user_upload/redaktion/Schule/Unterrichtsideen/Unterrichtsidee_Sport.pdf

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	0
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	9 (Nicht erfüllt)

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	0
Methodenvielfalt	1
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	1
- Kostenlosigkeit	1
Langfristigkeit	0
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	8 (Befriedigend)

Abschließende Bewertung:

Die Website zu RADschlag wurde vor kurzem vom Netz genommen. Nichtsdestotrotz bleibt die VSM in der Bewertung, da ihre Informationen zuvor gespeichert wurden. Allgemein enthält die Beschreibung jedoch nicht derart elaborierte Informationen zur Maßnahmendurchführung wie andere Maßnahmen. Die VSM erfüllt die Muss-Kriterien nicht, da der personelle Aufwand nicht ersichtlich ist, und auch die Bewertung der Soll-Kriterien fällt mit acht Punkten eher niedrig aus.

Formblatt zur Bewertung von „Fahrradrallye“

Titel	Fahrradrallye
Anbieter	Landesverkehrswacht Thüringen
Link	https://www.lvw-thueringen.de/home/angebote/regelschulegymnasium.html

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	0
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	0
- Zeitlicher Aufwand	0
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	7 (Nicht erfüllt)

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	1
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	0
- Kostenlosigkeit	1
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	11 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Auf der Website wird nur kurz das Konzept der Fahrradrallye vorgestellt, aber fast ohne jede methodische oder sonstige Umsetzungshinweise, es werden verschiedene inhaltliche Vorschläge gemacht. Es gibt einen Link, zu „Mobilitätsbildung mit Jugendlichen“, aber keinen zur Gestaltung der Fahrradrallye. Es wird nicht einmal klar, ob die Verkehrswacht entsprechende Informationen nach Kontaktaufnahme anbieten würde bzw. von vornherein die Maßnahme so konzipiert ist, dass sie von der Verkehrswacht Thüringen durchgeführt wird.

Daher sind die Muss-Kriterien zur Methode, dem personellen und zeitlichen Aufwand nicht erfüllt. Bei den Soll-Kriterien würden sich 11 Punkte („befriedigend“) ergeben.

Formblatt zur Bewertung von „Jung + Sicher + Startklar“

Titel	Jung + Sicher + Startklar
Anbieter	Deutsche Verkehrswacht
Link	https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/jung-sicher-startklar/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	1
Score Soll-Kriterien	18 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

Auf der Website und im Begleitheft finden sich viele Informationen zu Jung+Sicher+Startklar. Alle Muss-Kriterien werden erfüllt, bei den Soll-Kriterien erreicht die Maßnahme beim Großteil der Kriterien die bestmögliche Bewertung. Abzüge sind bei der Langfristigkeit, der Handlungsorientierung und der Qualitätssicherung erkennbar. Nichtsdestotrotz wird die VSM insgesamt mit 18 Punkten als „sehr gut“ bewertet.

Formblatt zur Bewertung von „Multitasking im Straßenverkehr“

Titel	Multitasking im Straßenverkehr
Anbieter	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)
Link	https://www.dguv-lug.de/sekundarstufe-ii/projekte/multitasking-im-strassenverkehr/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	0
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	9 (Nicht erfüllt)

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Das Muss-Kriterium „Zeitlicher Aufwand“ ist nicht erfüllt, da sich keine Zeitangaben finden lassen, weder für das „Gesamtpaket“, noch in den Arbeitsblättern. Es wird nur angemerkt: „Die vorliegenden Unterrichtsmaterialien zum Multitasking im Straßenverkehr wurden als zeitlich begrenztes Projekt konzipiert, deren Erarbeitung im Wesentlichen durch Beobachtung und Recherche in Kleingruppen erfolgt.“ Es ist unklar, ob eine Lehrkraft beim Durchlesen der Unterlagen, den Zeitaufwand problemlos abschätzen kann.

Nichtsdestotrotz würde die Maßnahme in Bezug auf die Soll-Kriterien 15 Punkte und somit eine „gute“ Bewertung erhalten.

Formblatt zur Bewertung von „#Augenblickwinkel360“

Titel	#Augenblickwinkel360
Anbieter	Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)
Link	https://www.augenblickwinkel-360.de/ABW360/DE/Home/home_node.html

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	1
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	1
Score Soll-Kriterien	16 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

#Augenblickwinkel360 erfüllt alle Muss-Kriterien. Auch bei den Soll-Kriterien werden häufig die besten Bewertungen erreicht. Abzüge gibt es in Bezug auf die Kostenlosigkeit, die Langfristigkeit und die Handlungsorientierung. Diese Maßnahme ist eine von drei im Projekt bewerteten VSMs, die hinsichtlich der Qualitätssicherung einen Bewertungspunkt erhält. Insgesamt lautet die Bewertung „sehr gut“.

Formblatt zur Bewertung von „Achtung Auto“ („Hallo Auto“)

Titel	Achtung Auto (Hallo Auto)
Anbieter	ADAC Stiftung
Link	https://verkehrshelden.com/programm/achtung-auto https://adac-nordbayern.de/fileadmin/ADAC_NBY/Inhalte_NBY/01_Mobilit%C3%A4t/Rund_um_die_Verkehrssicherheit/Bilder_Programme/downloads/SchullInfo_HalloAuto_V03.pdf

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	0
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	1
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Achtung (bzw. Hallo) Auto erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien fällt die Bewertung etwas „durchwachsen“ aus. Dies ist teilweise dem Umstand geschuldet, dass die VSM im Rahmen eines Projekttagess durchgeführt wird. Daher können weder die Umsetzungsflexibilität noch die Langfristigkeit positiv bewertet werden. Aufgrund des Einsatzes von Feedback-Bogen im Nachgang zur Maßnahmendurchführung, punktet die VSM auch bei der Qualitätssicherung. Insgesamt erhält die VSM damit eine „gute“ Bewertung.

Formblatt zur Bewertung von „Mein Schulwegtrainer“

Titel	Mein Schulwegtrainer
Anbieter	Behörde für Schule und Berufsbildung Hamburg
Link	https://bildungsserver.hamburg.de/mein-schulwegtrainer/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	1
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	1
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	1
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	12 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die VSM „Mein Schulwegtrainer“ setzt sich zusammen aus einem Arbeitsheft und dem Besuch von Verkehrspolizisten. Die Maßnahme erfüllt alle Muss-Kriterien und erhält in Bezug auf die Soll-Kriterien eine „gute“ Bewertung mit 12 Punkten. Mit jeweils null Punkten wurden dabei jedoch die Umsetzungsflexibilität und die Qualitätssicherung bewertet. Weitere Abzüge gibt es bei der Methodenvielfalt, der Aktivierung der Zielgruppe, didaktisch-methodischen Hinweisen und der Langfristigkeit.

Formblatt zur Bewertung von „Sicher auf dem Schulweg“

Titel	Sicher auf dem Schulweg
Anbieter	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)
Link	https://www.dguv-lug.de/primarstufe/verkehrserziehung/sicher-auf-dem-schulweg/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

„Sicher auf dem Schulweg“ erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien gibt es nur wenige Abzüge. Es sind keine Maßnahmen zur Qualitätssicherung erkennbar, die Umsetzungsflexibilität, Langfristigkeit und Handlungsorientierung sind nur teilweise erfüllt. Nichtsdestotrotz erhält die VSM in der Summe eine „gute“ Bewertung.

Formblatt zur Bewertung von „Junge Fahrer Risikofaktor Stress“

Titel	Junge Fahrer Risikofaktor Stress
Anbieter	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV)
Link	https://www.dguv-lug.de/berufsbildende-schulen/verkehr/junge-fahrer-risikofaktor-stress/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	14 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die VSM „Junge Fahrer Risikofaktor Stress“ erfüllt alle Muss-Kriterien. Bei den Soll-Kriterien finden sich jedoch einige Abzüge, die teilweise auf den Charakter der VSM zurückzuführen sind, da diese als eine einzige Lern- bzw. Unterrichtseinheit konzipiert ist. Somit ist die Umsetzungsflexibilität nicht gegeben, die Langfristigkeit kann nur teilweise als erfüllt angesehen werden. Dennoch wird die VSM mit 14 Punkten als „gut“ bewertet.

Formblatt zur Bewertung von „Velofit“

Titel	Velofit
Anbieter	Deutsche Verkehrswacht
Link	https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/velofit-bewegung/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	1
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	0
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	14 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die Website zu „Velofit“ enthält nur wenige Informationen, daher wurde zur Bewertung zusätzlich noch das Handbuch von der Deutschen Verkehrswacht angefordert. Das erklärt die niedrige Wertung bei Kostenlosigkeit, aber auch bei der Methodenvielfalt und der Erfahrungs- und Ergebnisorientierung sind Abzüge erkennbar, das Kriterium der Qualitätssicherung wurde nicht erfüllt. Dennoch sind alle Muss-Kriterien erfüllt und die VSM enthält insgesamt eine „gute“ Bewertung mit 14 Punkten.

Formblatt zur Bewertung von „Gefahren meistern“

Titel	Gefahren meistern
Anbieter	Deutsche Verkehrswacht
Link	https://www.verkehrswacht-medien-service.de/grundschule/gefahren-meistern/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	0
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die Website zu „Gefahren meistern“ enthält nur wenige Informationen, daher wurde zur Bewertung zusätzlich noch das Handbuch von der Deutschen Verkehrswacht angefordert. Die VSM erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien ist wiederum weder die Kostenlosigkeit, noch die Qualitätssicherung erfüllt, die Umsetzungsflexibilität ist nur teilweise erfüllt. Somit ergibt sich letztlich eine „gute“ Bewertung mit 15 Punkten.

Formblatt zur Bewertung von „BUSSTOP“

Titel	BUSSTOP
Anbieter	Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen
Link	https://bdo.org/busstop-sicher-zur-schule/mobilitaeterziehung

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	0
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	0
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	8 (Nicht erfüllt)

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	1
Methodenvielfalt	0
Umsetzungsflexibilität	0
Aktivierung der Zielgruppe	1
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	0
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	0
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	7 (Befriedigend)

Abschließende Bewertung:

Die Muss-Kriterien Zielgruppe (Jahrgangsstufe / Alter) und die Methodik sind nicht erfüllt, da weder eine Zielgruppe genannt, noch die Methodik in der Maßnahmenbeschreibung ersichtlich wird.

Auch fünf Soll-Kriterien (Methodenvielfalt, Umsetzungsflexibilität, Niedrigschwelligkeit didaktisch-methodische Hinweise, Langfristigkeit und Qualitätssicherung) sind nicht erfüllt. Somit würde die VSM nur eine „befriedigende“ Bewertung erhalten.

Formblatt zur Bewertung von „UKH Rollerkids“

Titel	UKH Rollerkids
Anbieter	Unfallkasse Hessen
Link	https://www.ukh.de/schule/verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung/ukh-rollerkids

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	1
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die VSM „UKH-Rollerkids“ erfüllt alle Muss-Kriterien, bei den Soll-Kriterien ergeben sich nur wenige Abzüge. Diese betreffen die Kostenlosigkeit, die Langfristigkeit, die Erfahrungs- und Umgebungsorientierung und zuletzt die Qualitätssicherung. Somit erhält die VSM 15 Punkte und eine „gute“ Bewertung.

Formblatt zur Bewertung von „Echt jetzt“

Titel	Echt jetzt
Anbieter	Bundesarbeitsgemeinschaft Mehr Sicherheit für Kinder e.V.
Link	https://echt-jetzt.schule/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	16 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

Die VSM „Echt jetzt“ erfüllt alle Muss-Kriterien und erhält auch bei den Soll-Kriterien teils hohe Bewertungen. Nicht erfüllt ist die Qualitätssicherung. Die Umsetzungsflexibilität und die Langfristigkeit werden nur als teilweise erfüllt angesehen. Daher ergibt sich letztlich ein Summenscore von 16 Punkten, was einer „sehr guten“ Bewertung entspricht.

Formblatt zur Bewertung von „KlimaConsult“

Titel	KlimaConsult
Anbieter	Hamburger Verkehrsverbund
Link	https://www.hvv-schulprojekte.de/klimaconsult/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	2
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	1
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	2
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	16 (Sehr gut)

Abschließende Bewertung:

„KlimaConsult“ erfüllt alle Muss-Kriterien. Bei den Soll-Kriterien hingegen zeigen sich Defizite. Nicht erfüllt wird die Qualitätssicherung, teilweise erfüllt sind die didaktisch-methodischen Hinweise und die Erfahrungs- und Umgebungsorientierung. Daraus ergeben sich letztlich 16 Punkte und eine insgesamt „sehr gute“ Bewertung.

Formblatt zur Bewertung von „Unfallrisiko Multitasking“

Titel	Unfallrisiko Multitasking
Anbieter	Unfallkasse Hessen
Link	https://www.ukh.de/schule/verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung/lernmodul-multitasking

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	2
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	2
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	1
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	2
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	15 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Alle Muss-Kriterien werden von „Unfallrisiko Multitasking“ erfüllt. Abzüge erhält die VSM bei den Soll-Kriterien hinsichtlich der Umsetzungsflexibilität, der Langfristigkeit und der Handlungsorientierung. Nicht erfüllt ist hingegen die Qualitätssicherung. Somit ergeben sich für die VSM 15 Punkte und eine „gute“ Bewertung.

Formblatt zur Bewertung von „Ich bin öko mobil“

Titel	Ich bin öko mobil
Anbieter	Freie Universität Berlin
Link	https://www.sonnentaler.net/aktivitaeten/mechanik/bewegung/oekomobil/teil2/

MUSS-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = erfüllt)	
Zielgruppe	
- Jahrgangsstufe / Alter	1
- Themenspezifisch	1
Thema	1
Kompetenzerwerb	1
Inhalt	1
Methodik	1
Strukturelle Bedingungen	
- Personeller Aufwand	1
- Zeitlicher Aufwand	1
- Finanzieller Aufwand	1
Quellenbezug	1
Score Muss-Kriterien	10

SOLL-KRITERIEN (0 = nicht erfüllt; 1 = teilweise erfüllt; 2 = weitgehend erfüllt)	
Relevanz des Themas	2
Methodenvielfalt	0
Umsetzungsflexibilität	1
Aktivierung der Zielgruppe	1
Niedrigschwelligkeit	
- Didaktisch-methodische Hinweise	2
- Kostenlosigkeit	2
Langfristigkeit	2
Erfahrungs- / Umgebungsorientierung	1
Handlungsorientierung	1
Qualitätssicherung	0
Score Soll-Kriterien	12 (Gut)

Abschließende Bewertung:

Die VSM „Ich bin öko mobil“ erfüllt alle Muss-Kriterien. Bei den Soll-Kriterien sind hingegen einige Defizite ersichtlich. Sowohl die Qualitätssicherung als auch die Methodenvielfalt werden als nicht erfüllt angesehen. Die Umsetzungsflexibilität, Aktivierung der Zielgruppe, Erfahrungs- und Umgebungsorientierung und Handlungsorientierung sind nur teilweise erfüllt. Darauf basierend erhält die VSM 12 Punkte und wird als „gut“ bewertet.

**Bisher erschienene Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg**

- Heft 1/1998 Faßmann, H.: Das Abbrecherproblem – die Probleme der Abbrecher. Zum Abbruch der Erstausbildung in Berufsbildungswerken (17 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/1998 Funk, W.: Determinants of Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Results from the „Nuremberg Pupils Survey 1994: Violence in Schools“ (15 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/1998 Faßmann, H.: Ein Instrument zur Früherkennung und Reduzierung von Ausbildungsabbrüchen in Berufsbildungswerken – Anliegen, Struktur, Handhabung und Erprobungsergebnisse (20 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/1998 Funk, W.: Violence in German Schools: Perceptions and Reality, Safety policies (15 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 5/1998 Faßmann, H.: Abbrecherproblematik und Prävention von Ausbildungsabbrüchen (18 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/1999 Faßmann, H.; Reiprich, S.; Steger, R.: Konzept der BAR-Modellinitiative „*REGIONALE NETZWERKE zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)*“ und erste Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung (13 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/1999 Reith, M.: Das 3i-Programm der Siemens AG: Instrument des Kulturwandels und Keimzelle für ein leistungsfähiges Ideenmanagement (vergriffen)
- Heft 3/1999 Oertel, M.: Zentrale Ergebnisse einer Erfassung des Leistungsangebotes von Krebsberatungsstellen auf der Grundlage des "Anforderungsprofils für Krebsberatungsstellen - Bedarf, Aufgaben, Finanzierung" (13 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2000 Faßmann, H.: REGINE und Mobilis im Spannungsfeld zwischen allgemeinen und besonderen Leistungen (16 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/2000 Funk, W.: Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Its Determinants and Future Perspectives of Research and Prevention (21 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2000 Funk W.: Violence in German Schools: The Current Situation (16 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/2000 Faßmann, H.: Aufgaben und Zielsetzung eines Case Managements in der Rehabilitation (26 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 5/2000 Funk, W.: Gewalt in der Schule. Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung (35 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 6/2000 Faßmann, H.; Steger, R.: REGINE – Ein neues Lernortkonzept zur Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher – Erste Erfahrungen und Folgerungen (7 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)

- Heft 7/2000 Funk, W.: Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Jahr 1999 im Einzugsgebiet der Polizeiinspektion Nürnberg-West (24 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 8/2000 Funk, W.: Der Einfluß unterschiedlicher Sozialkontexte auf die Gewalt an Schulen. Ergebnisse der Nürnberger Schüler Studie 1994 (29 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2001 Funk, W.: Violence in German schools. Its determinants and its prevention in the scope of community crime prevention schemes (24 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/2001 Faßmann, H.: Soziale Konflikte in der rehabilitationswissenschaftlichen Evaluationspraxis – Ursachen, Prävention und Management. (31 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2001 Stamm, M.: Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. (163 Seiten, Schutzgebühr 17,-- €)
- Heft 1/2002 Faßmann, H.: Probleme der Umsetzung des Postulats „*So normal wie möglich – so speziell wie erforderlich!*“ am Beispiel erster Ergebnisse des Modellprojekts „REGIONALE NETZWERKE zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (35 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/2002 Funk, W.; Wiedemann, A.: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft (29 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2002 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbeke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Erster Sachstandsbericht einer Modellinitiative der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. (161 Seiten, Schutzgebühr 19,-- €)
- Heft 4/2002 Funk, W.: Schulklima in Hessen – Deutsche Teilstudie zu einer international vergleichenden Untersuchung im Auftrag des Observatoriums für Gewalt an Schulen, Universität Bordeaux. Endbericht. (126 Seiten, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 1/2003 Funk, W.: Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002, Rathaus Brühl. (35 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 2/2003 Faßmann, H.: Case Management und Netzwerkkooperation zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen – Chancen, Probleme und Handlungsmöglichkeiten. (26 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 3/2003 Funk, W.: School Climate and Violence in Schools – Results from the German Part of the European Survey on School Life. (20 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/2003 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.: Qualitätsstandards für den Lernort „*Betriebliche Berufsausbildung und reha-spezifische Förderung durch einen Bildungsträger*“ - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation* „REGIONALE NETZWERKE zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (75 Seiten; Schutzgebühr 16,-- €)

- Heft 5/2003 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbeke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Zweiter Sachstandsbericht einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (131 Seiten; Schutzgebühr 21,-- €)
- Heft 6/2003 Steger, R.: Netzwerkentwicklung im professionellen Bereich dargestellt am Modellprojekt *REGINE* und dem Beraternetzwerk *zetTeam* (56 Seiten; Schutzgebühr 14,-- €)
- Heft 1/2004 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.; Zimmermann, R.: „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (362 Seiten; Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2004 Funk, W.: Verkehrssicherheit von Babys und Kleinkindern – oder: Wie nehmen eigentlich unsere Jüngsten am Straßenverkehr teil? (18 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2004 Brader, D.; Faßmann, H.; Steger, R.; Wübbeke, Chr.: Qualitätsstandards für ein "Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)" – Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (107 Seiten; Schutzgebühr: 19,-- €)
- Heft 1/2005 Brader, D.; Faßmann, H.; Lewerenz, J.; Steger, R.; Wübbeke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (294 Seiten; print on demand, Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2005 Faßmann, H.: Wohnortnahe betriebliche Ausbildung – Modelle und ihre praktische Umsetzung. (29 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2006 Funk, W.: In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2006 Funk, W.: Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? (20 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2007 Faßmann, H.: Rehabilitationsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (37 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2007 Funk, W.: Verkehrssicherheitsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (22 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2007 Faßmann, H.: Evaluation von nachhaltigen Erfolgen bei wohnortnaher betrieblicher Erstausbildung und reha-spezifischer Förderung durch einen Bildungsträger. Sicherung von Ergebnissen des BAR-Modellprojekts „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-)behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (61 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)

- Heft 1/2008 Faßmann, H.; Grüninger, M.; Schneider, A. H.; Steger, R.: „Bedarfs- und Bestandsanalyse von Vorsorge- und Rehabilitationsmaßnahmen für Mütter und Väter in Einrichtungen des Deutschen Müttergenesungswerkes (MGW).“ Abschlussbericht zu einem Forschungsprojekt des BMFSFJ. (285 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 49,-- €)
- Heft 2/2008 Faßmann, H.: Möglichkeiten und Erfolge der beruflichen Rehabilitation von Personen mit Aphasie. Ergebnisse einer Literaturanalyse. (64 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 3/2008 Grüninger, M.: Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer im geographischen Kontext. Eine Auswertung der Unfallstatistik 2004 in Bayern. (ca. 300 Seiten inkl. 17 farbige Karten, Schutzgebühr 65,-- €)
- Heft 4/2008 Faßmann, H.: Evaluation des Modellprojekts „Integrative Berufliche Rehabilitation von Personen mit Aphasie (IBRA)“. Abschlussbericht. (194 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 36,-- €)
- Heft 5/2008 Funk, W.: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. (34 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 6/2008 Funk, W.: Edukative Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar und Primarbereich – Bestandsaufnahme und Perspektiven. (ca. 28 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2009 Faßmann, H.; Steger, R.: Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) – Besondere Anreize für Unternehmen zur Umsetzung von BEM in die Praxis?! Ergebnisse einer Fachkonferenz am 21. und 22. Januar 2009 im Berufsförderungswerk Nürnberg. (32 Seiten, print on demand, Schutzgebühr € 9,--)
- Heft 2/2009 Funk, W.: Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. Fachliches Hintergrundpapier für die Präventionskampagne „Risiko raus“. (28 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2010 Faßmann, H.; Svetlova, K.: Struktur- und Prozessanalyse der arbeitsmarktpolitischen Maßnahme Ganzheitliches Integrationscoaching – Modell GINCO – Endbericht –. (184 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 35,-- €)
- Heft 2/2010 Faßmann, H.; Emmert, M.: Betriebliches Eingliederungsmanagement – Anreizmöglichkeiten und ökonomische Nutzenbewertung. (174 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 35,-- €)
- Heft 1/2011 Faßmann, H.: Rehabilitationsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2. aktualisierte und erweiterte Auflage (51 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2011 entfällt
- Heft 3/2011 Svetlova, K.: Bericht über die Ergebnisse einer Befragung von Eltern und Expertinnen im Rahmen des Modellprojektes Familienstützpunkte in Nürnberg. Ermittlung des Bedarfs zur Familienbildung in Nürnberg (59 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

- Heft 1/2012 Svetlova, K., Faßmann, H.: Wirkungsanalyse der arbeitsmarktpolitischen Maßnahme Ganzheitliches Integrationscoaching – Modell GINCO – Endbericht – (162 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 34,-- €)
- Heft 2/2012 Svetlova, K.: Wissenschaftliche Begleitung des Modellprojektes „Integrative Berufliche Rehabilitation von Personen mit Hörbehinderung (IBRH). (78 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 3/2012 Funk, W.: Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere. Überarbeiteter Schlussbericht. (70 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €).
- Heft 1/2013 Funk, W.: Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Ergänzte und aktualisierte Neuauflage. (44 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2013 Faßmann, H.; Zapfel, S.: Rehabilitationsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 3. aktualisierte und erweiterte Auflage. (56 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 1/2015 Schrauth, B.; Funk, W.; Abraham, M.: Pendelmobilität in Erlangen. Ergebnisbericht einer Mobilitätsbefragung unter Arbeitnehmern in Erlangen. (60 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 1/2017 Faßmann, H.; Zapfel, S.; Zielinski, B.: Rehabilitationsbezogene Forschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (56 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2017 Johnsen, A.; Funk, W.: Safety4Bikes. Arbeitspaket 1:Nutzerstudien. Analyse der Ziel- und Anspruchsgruppen. (114 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 1/2018 Zapfel, S.; Zielinski, B.; Schröttle, M.; Puhe, H.: Möglichkeiten der repräsentativen Stichprobenziehung bei Menschen mit Behinderung in Deutschland – einschließlich der Option von Sonderziehungen. (33 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2018 Johnsen, A.; Strand, N.; Andersson, J.; Patten, Ch.; Kraetsch, C.; Takman, J.: Literature review on the acceptance and road safety, ethical, legal, social and economic implications of automated vehicles. Deliverable 2.1 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging the gaps for the adoption of Automated Vehicles. (81 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 20,-- €)
- Heft 3/2018 Johnsen, A.; Funk, W.: An exploratory study on the perception of the safety of child cyclists aged between 8 and 14 years. (15 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2019 Kappes, R.; Matviienko, A.; Heinovski, J.; Funk, W.; Brink-Abeler, L.; Isken, M.; Deiters, J.; Fudickar, S.; Hein, A.; Heuten, W.; Boll, S.; Franke, M.; Klingler, F.; Sommer, Ch.; Dressler, F.; Johnsen, A.; Kraetsch, C.: Safety4Bikes: Assistance Systems for Cycling Children to Increase Safety. (17 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)

- Heft 1/2020 Zapfel, S.; Mederer, B.; Zielinski, B.; Schrauth, B.; Roßnagel, T.; Kraetsch, C.; Maier, S.: Teilhabe, Behinderung, berufliche Rehabilitation: Forschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (51 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 2/2020 Schrauth, B.; Maier, S.; Kraetsch, C.; Funk, W.: Report on the finding of the population survey. Deliverable 2.3 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging the gaps for the adoption of Automated VEHicles. (174 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 25,-- €)
- Heft 3/2020 Rögele, B.; Funk, W.: Safety4Bikes. Arbeitspaket 1: Usability-Evaluation des Gesamtsystems aus der Anforderungsperspektive von Kindern. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 4/2020 Funk, W.; Rögele, B.: Safety4Bikes. Assistenzsystem für mehr Sicherheit von fahrradfahrenden Kindern. Schlussbericht zum Arbeitspaket 1: „Nutzerstudien und ELSI“. Sachbericht zum Verwendungsnachweis Teil II: Ausführlicher Sachbericht. (25 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2022 Zapfel, S.; Zielinski, B.; Mederer, B.; Schrauth, B.; Kraetsch, C.; Roßnagel, T.; Maier, S.: 50 Jahre Rehabilitations- und Teilhabeforschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (65 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2022 Funk, W.; Herl, T.; Kraetsch, C.; Rögele, B.; Maier, S.; Schrauth, B.: Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen. Schlussbericht DGUV FP 448. (150 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 25,-- €)

