

Die Mercedes-Benz MobileKids Tour - Neue Wege in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

**Bericht über die wissenschaftliche Begleituntersuchung
eines neuen Verkehrssicherheitsprojektes
von Mercedes-Benz**

**Dipl. Päd. Silke Maifeld/ Prof. Dr. Maria Limbourg
Universität Essen, Januar 2002**

Inhalt

	Seite
1 Einleitung	4
2 Die Mercedes-Benz MobileKids Tour	5
2.1 Ziele	5
2.2 Aktionsmodule	6
3 Die Evaluationsstudie	8
3.1 Ziele	8
3.2 Methode	9
3.2.1 Befragungskonzeption	9
3.2.1.1 Untersuchungsplan	9
3.2.1.2 Befragungsorte und -zeitpunkte	10
3.2.1.3 Die befragten Kinder	10
3.2.2 Befragungsinstrumente	11
3.2.3 Durchführung	15
4 Die Stichprobe	16
4.1 Erhebungsorte	17
4.2 Alter	17
4.3 Geschlecht	18
4.4 Schulklasse, Schulform	18
5 Ergebnisse	20
5.1 Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour	20
5.2 Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder	21
5.3 Erfolgskontrolluntersuchung:	22
5.3.1 Anzahl der erkannten Gefahren	23
5.3.2 Art der erkannten Gefahren	32
5.4 Bei der Tour erreichte Punktzahlen	33

6	Zusammenfassung der Ergebnisse	34
6.1	Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour	34
6.2	Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder	34
6.3	Auswirkungen der MobileKids Tour auf die Gefahren- wahrnehmung und das Präventionsverständnis der Kinder.	35
7	Diskussion	35
8	Anhang	38

1 Einleitung

Jahr für Jahr verunglücken in Deutschland ca. 45.000 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr, im Jahr 2000 245 tödlich. Ca. 9.000 Kinder werden bei Verkehrsunfällen schwer und ca. 36.000 Kinder leicht verletzt.

Mit ca. 24.000 Kindern gehört mehr als die Hälfte der Verunglückten zur Gruppe der 10- bis 14Jährigen. Sie verunglücken am häufigsten mit dem Fahrrad. Ca. 11.000 Unfälle gehen auf dieses - in der Altersgruppe der 10- bis 14Jährigen besonders beliebte - Verkehrsmittel zurück.

Aus diesem Grund muss die schulische Verkehrserziehung in den Klassen 5 und 6 mit dem Schwerpunkt „Radfahrtraining“ intensiviert werden. Leider findet in diesen Klassenstufen in Deutschland nur selten eine weiterführende Radfahrausbildung statt, die den Radfahrunterricht der 3. und 4. Grundschulklassen ergänzt.

Diese Erkenntnisse und die starke Zunahme von Freizeitunfällen von Kindern bilden die Grundlage der Konzeption der Mercedes-Benz MobileKids Tour der DaimlerChrysler AG. Sie bietet für die besonders gefährdete Altersgruppe der 10- bis 12jährigen Kinder ein neuartiges Verkehrstraining an.

Mit der Mercedes-Benz MobileKids Tour präsentiert sich den Kindern keine Verkehrserziehung im klassischen „schulischen“ Sinne. Ihr innovatives Konzept bietet den Kindern Verkehrspädagogik als Erlebnispädagogik. In spannenden, handlungs- und erlebnisorientierten Spielen werden die Kinder mit den Gefahren des Straßenverkehrs konfrontiert. Damit wird einerseits der Erkenntnis Rechnung getragen, dass das Erwerben von Verkehrswissen nicht zwangsläufig zu einem sichereren Verhalten im Straßenverkehr führt, sondern mit praktischen Übungen kombiniert werden muss, wenn eine Änderung des kindlichen Verkehrsverhaltens erreicht werden soll. Zusätzlich wird der natürliche Spiel- und Erlebnisdrang der Kinder genutzt, um sie zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr zu motivieren. Verkehrserziehung wird mit Spaß und positiven Erlebnissen gekoppelt.

Durch dieses völlig neue Konzept, eingebettet in eine spielerische Atmosphäre die Vermittlung von Wissen über richtiges Verhalten im Straßenverkehr mit der konkreten Einübung des richtigen Verhaltens zu kombinieren, wird es möglich, wichtige Inhalte und Fähigkeiten quasi "nebenbei", aber trotzdem auf hohem Niveau zu vermitteln. Durch die vielen körperbezogenen Elemente der Mercedes-Benz MobileKids Tour, durch das Erleben des körpereigenen Umfeldes auf Fahrrädern oder durch das Erkennen der eigenen Kraft setzen die Kinder Gelerntes direkt in Erfahrung um, jedoch in einer ungefährlichen Umgebung. Die Kinder können wie beim Spiel in einem „Schonraum“ Erfahrungen machen, die in der Realität nicht ohne Gefahr wären. So können sie üben und Risiken und Gefährdungen kennen lernen, für deren „Erfahrung“ sie in der Realität des Straßenverkehrs möglicherweise einen hohen Preis gezahlt hätten. Und förderlich für ihren Lernprozess ist: die Kinder haben auch noch Spaß dabei.

Die Mercedes-Benz MobileKids Tour ist somit ein neuer, wichtiger Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit mit Kindern. Nachdem sich Mercedes-Benz schon seit vielen Jahren durch die Unterstützung der Vorschulparlamente, einer bundesweit arbeitenden Bürgerinitiative für mehr Kindersicherheit, in diesem Bereich enga-

giert, ist nun mit der MobileKids Tour ein neues, innovatives Verkehrssicherheitsprojekt entstanden. Es bleibt zu wünschen, dass es seine hochgesteckten Ziele erreicht und ein weiterer sinnvoller Baustein zur Reduzierung von Kinderverkehrsunfällen und ihren Folgen wird.

2 Die Mercedes-Benz MobileKids Tour

2.1 Ziele

Die Mercedes-Benz MobileKids Tour ist ein neues Projekt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern, das durch ein innovatives Konzept das Gefahrenbewusstsein von Kindern schulen und ihnen sicherheitsrelevante Inhalte, integriert in spannende, anregende Spiele und Aktivitäten quasi "nebenbei" näherbringen will. Hierbei geht es jedoch nicht nur um Verkehrssicherheit, sondern in erster Linie, wie der Name bereits verrät, um die Mobilität von Kindern. Kinder sind von ihren ersten Krabbel- und Gehversuchen an mobil. Bewegung macht ihnen Spaß, sie dient zur Erkundung ihrer Umwelt und bringt sie schließlich mit zunehmendem Alter zu bestimmten Zielen, die sie erreichen wollen oder müssen, z.B. zum Spielplatz, zur Schule oder zum Sportverein. Mobilität ist also eine notwendige und wichtige Voraussetzung für die kindliche Entwicklung. Durch unseren heutigen, wenig kindgerechten Straßenverkehr sind Kinder durch ihre Mobilität jedoch auch stark gefährdet. Deshalb lautet das Ziel, Kindern Mobilität mit größtmöglicher Sicherheit im Straßenverkehr zu ermöglichen.

Kinder im Alter von 10 bis 12 Jahren sind durch den Schulwechsel im Straßenverkehr besonders gefährdet. Weil sie jetzt häufig einen längeren und damit oft auch gefährlicheren Schulweg haben und sich ihre Freizeitwege ebenfalls immer mehr ausdehnen, hat sich die Mercedes-Benz MobileKids Tour dieser Altersgruppe angenommen und ihr Konzept auf sie abgestimmt. Weitere Gründe für die Konzentration auf genau diese Altersgruppe liegen darin begründet, dass für die 10- bis 12-Jährigen das Fahrrad zum wichtigsten Verkehrsmittel geworden ist und sie besonders häufig als Radfahrer verunglücken. Für diese Zielgruppe gibt es darüber hinaus nur wenige Angebote zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Diese "Lücke" will die Mercedes-Benz MobileKids Tour mit ihrem maßgeschneiderten Angebot für genau diese Zielgruppe ausfüllen.

Dabei geht die MobileKids Tour von dem Grundkonzept aus, Verkehrspädagogik als Erlebnispädagogik und nicht mit dem "erhobenen Zeigefinger" zu vermitteln. Die Kinder sollen in attraktiven, interaktiven Spielen unter Einbezug der verschiedensten sinnlichen Erfahrungen ein Gefühl dafür entwickeln, drohende Gefahren im Straßenverkehr zu erkennen und zu vermeiden. Ihr Gefahrenbewusstsein soll geschult werden. Ihr gesteigertes Bedürfnis nach Mobilität sollen sie ausleben können, ohne einem größeren Risiko ausgesetzt zu sein. Die spielerische und erlebnisorientierte Konzeption soll dazu beitragen, dass sich die Kinder an die gemachten Erfahrungen besonders gut erinnern und so die Möglichkeit besteht, dass sich das Gelernte tatsächlich auf ihr Verhalten in der Praxis auswirkt.

Den Kindern werden Erfahrungen aus unterschiedlichen, für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr notwendigen Bereichen ermöglicht, ohne dass sie sich dafür in Gefahren des alltäglichen Straßenverkehrs begeben müssen.

Fünf Bereiche sind von besonderer Bedeutung:

1. Die **Geschwindigkeit**, und zwar sowohl die eigene als auch die anderer Verkehrsteilnehmer.
2. Die **Geräusche**, die im Straßenverkehr eine Rolle spielen, die vor Gefahren warnen, einen ablenken oder einen erschrecken können.
3. Das **körper eigene Umfeld**, d.h. die Tatsache, das vorne, hinten und rechts und links neben mir Dinge passieren, die ich wahrnehmen muss, um im Verkehr sicher voran zu kommen.
4. Die **Zeichen**, deren Kenntnis notwendig ist, damit verschiedene Verkehrsteilnehmer überhaupt ohne ständige Konflikte am Straßenverkehr teilnehmen können, und
5. die eigene **Kraft und Stärke** und die Kraft und Stärke anderer, die bei Bewegungen im Straßenverkehr aufgebracht, aber auch im richtigen Moment wieder zurückgenommen werden müssen, um z.B. einen Zusammenprall mit anderen oder auch einen Sturz durch Kontrollverlust zu vermeiden.

Diese fünf Erfahrungsbereiche werden in den unterschiedlichen Aktionsmodulen der Mercedes-Benz MobileKids Tour angesprochen.

2.2 Aktionsmodule

Die Mercedes-Benz MobileKids Tour besteht aus sechs unterschiedlichen Aktionsmodulen: Dem Kugelkino, den vier verschiedenen Sinneskugeln und dem Mobile Walk.

Das Kugelkino (silberfarben)

Hier erleben die Kinder einen spannenden Fehlerfilm, in dem falsche Verhaltensweisen verschiedener Verkehrsteilnehmer in eine aufregende Geschichte eingebaut sind. Die Kinder sollen sich trotz der Ablenkung durch die spannende Geschichte an die zahlreichen Fehler erinnern und sie später nennen. Sie müssen sich dazu, genau wie im Straßenverkehr, trotz Ablenkung konzentrieren und dürfen sich nicht von der actionreichen Handlung stören lassen. Dies schult ihre Konzentrationsfähigkeit. Indem die Kinder im Weiteren die Fehler anderer Verkehrsteilnehmer erkennen, sie benennen und mit dem Animateur gemeinsam die korrekten Verhaltensweisen für die entsprechende Situation herausfinden, lernen sie nicht nur, welche Verhaltensweisen im Straßenverkehr zu gefährlichen Situationen führen, sondern üben "im Kopf" auch gleich schon das richtige, sichere Verhalten.

Die rote Sinneskugel: Geschwindigkeit

In dieser Sinneskugel geht es darum, während einer durch einen Film simulierten Rollerfahrt (dem Hot Ride) durch eine Stadt, herauszufinden, an welchen Stellen des "heißen Ritts" gebremst werden muss und wann nicht. Die Kinder stehen dabei auf echten fest installierten Rollern, die mit einer Bremse ausgestattet sind. Sie können alle Bewegungen der Rollerfahrt im Film nachempfinden und bekommen außerdem einen Schutzhelm. Hintergrund der Sinneskugel Geschwindigkeit ist, dass Kinder aufgrund ihrer körperlichen und geistigen Fähigkeiten Geschwindigkeiten noch nicht so gut einschätzen können wie Erwachsene. Das Wissen darum, dass sie selbst und andere, z.B. Autofahrer, einen Bremsweg haben, der von der

gefahrenen Geschwindigkeit abhängt, und die Fähigkeit, das eigene Bremsverhalten vorausschauend darauf abzustimmen, entwickeln sich erst mit der Zeit. Auch die Erfahrung, dass es z.B. sinnvoll ist, vor und nicht erst in einer Kurve zu bremsen, erleben Kinder in der Praxis oft durch einen schmerzhaften Sturz oder einen Aufprall auf ein Hindernis, das vorher noch gar nicht zu sehen war. In der Sinneskugel Geschwindigkeit dagegen können die Kinder solche Situationen schon einmal in der Simulation erleben und so das richtige Verhalten für die Praxis ungefährdet üben.

Die grüne Sinneskugel: Körpereigenes Umfeld

Ähnlich der Sinneskugel Geschwindigkeit geht es auch in der Sinneskugel körpereigenes Umfeld darum, Fähigkeiten, die für den Straßenverkehr wichtig, in der Praxis aber oft nicht ohne Gefahr zu erlernen sind, spielerisch einzuüben, um so für die Praxis schon einen Erfahrungsvorsprung zu haben. In dieser Kugel geht es darum, das körpereigene Umfeld, also alles, was rechts, links, vor oder hinter einem selbst liegt, kennen zu lernen und wahrnehmen zu können. Kinder haben oft Schwierigkeiten, sich beim Radfahren neben dem Treten der Pedale und dem korrekten geradeaus fahren auch noch darauf zu konzentrieren, was hinter und neben ihnen passiert, bzw. welche anderen Verkehrsteilnehmer in ihr Blickfeld geraten oder wo bestimmte Geräusche ihren Ursprung haben und was sie bedeuten. Die hiermit verbundene visuelle und akustische Orientierung und das Erkennen woher z.B. ein Autofahrer, der sich nähert, kommt, ist aber für sicheres Radfahren und besonders für sicheres Abbiegen mit dem Rad unerlässlich. Deshalb üben die Kinder in der Sinneskugel körpereigenes Umfeld auf richtigen, jedoch fest montierten Fahrrädern das korrekte Umschauen und das Erkennen von in ihr Blickfeld geratenden Bildmotiven ein. Die Kinder müssen sich nach den Bildmotiven umschauen und erkennen, ob die Projektion überhaupt etwas mit dem Straßenverkehr zu tun hat. Darüber hinaus ist anzugeben, ob das Motiv von links oder von rechts in ihr Blickfeld gelangt. Gerade so, als müssten sie sich in der Praxis verwissern, von wo ein herannahendes Auto, Motorrad etc. tatsächlich kommt.

Die blaue Sinneskugel: Geräusche

Geräusche sind für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr von großer Bedeutung, da man mit Hilfe eines Geräusches z.B. ein herannahendes Fahrzeug schon bemerken kann, bevor es in das Sichtfeld gerät. Außerdem kann man mit etwas Übung anhand eines sich verändernden Geräusches erkennen, ob sich die Geräuschquelle entfernt oder nähert. Nicht zuletzt sind bestimmte Geräusche auch wichtige Signale im Straßenverkehr, wie etwa das Martinshorn, das warnt, schnell Platz zu machen, oder die Klingel, mit der ein Radfahrer auf sich aufmerksam machen kann. Es gibt aber auch unwichtige Geräusche in der Umwelt, die mit dem Straßenverkehr nicht unbedingt etwas zu tun haben, aber trotzdem auf Kinder einwirken und sie ablenken. Kinder müssen also nicht nur wissen, welche Bedeutung die einzelnen Verkehrsgeräusche haben, sondern sie müssen es erst einmal schaffen, die wichtigen Geräusche aus dem ganzen Klangbrei, der ihnen entgegen "schallt", heraus zu filtern. In der Sinneskugel Geräusche bekommen sie mit Hilfe einer Hörreise die Möglichkeit, diese Fähigkeiten zu üben. Auf einer Reise vom Land in die Stadt kommt den beiden Hauptfiguren, zwei Kindern auf ihren Fahrrädern, so einiges in die Quere. Verschiedenste Geräusche, z.B. Hundegebell, Passanten, Inlineskater, eine Straßenbahnklingel und vieles mehr stürmen auf die zuhörenden Kinder ein, die die Aufgabe haben, das Geräusch zu erkennen und die passende Spieltaste auf dem Spieltisch vor ihnen zu finden. So wird ihre

Konzentrationsfähigkeit trainiert und sie lernen, wichtige Verkehrsgeräusche zu erkennen und richtig darauf zu reagieren.

Die gelbe Sinneskugel: Zeichen

In der Sinneskugel Zeichen geht es für die Kinder darum, wichtige Zeichen im Straßenverkehr erkennen und geben zu können. Dabei handelt es sich nicht nur um die Fülle von Verkehrsschildern, die Kindern im Straßenverkehr begegnen und deren Bedeutung sie kennen sollten, sondern auch das Herausstrecken der Hand, das Aufleuchten eines Scheinwerfers oder ein plötzliches Motorengeräusch sind Zeichen, auf die Kinder reagieren und die sie richtig interpretieren müssen, um ungefährdet durch den Verkehr zu kommen. In der Sinneskugel Zeichen werden diese Fähigkeiten trainiert, indem die Kinder bei einem Memory-Spiel auf einem Touch-Screen-Monitor verschiedene Verkehrszeichen den entsprechenden Verkehrssituationen möglichst schnell zuordnen müssen. So lernen sie, welche Zeichen welcher Situation angepaßt sind und was sie bedeuten.

Der Mobile Walk (durchsichtig)

Hintergrund des Mobile Walk ist, den Kindern ein Gefühl für die eigene Kraft und Stärke, aber auch für die Kraft und Stärke anderer zu vermitteln. Die 10- bis 12Jährigen sind, im Vergleich zu den motorisierten Verkehrsteilnehmern, schwache und verletzbare Teilnehmer im Straßenverkehr. Alle Arten von motorisierten Fahrzeugen sind um ein Vielfaches schneller und stärker als sie. Die unterschiedlichen Kräfte und Geschwindigkeiten können Kinder jedoch noch nicht so gut einschätzen. Häufig denken sie, ein Auto könnte genau so schnell anhalten, wie sie selbst, oder sogar sofort stoppen, sobald der Fahrer sie erblickt. Dass unterschiedlich schnelle Fahrzeuge einen unterschiedlichen Bremsweg haben, und wie lang dieser ist, wissen Kinder nicht von selbst. Sie müssen es lernen. Und auch die Fähigkeit, sicher mit ihrer eigenen Kraft, Stärke und Geschwindigkeit umzugehen, die sie auf dem Fahrrad, dem Kickboard oder auf Inlineskates entwickeln, müssen Kinder erst einmal durch Erfahrungen erwerben. Wie schwierig es sein kann, während einer schnellen Bergabfahrt mit dem Rad plötzlich anhalten zu müssen, weil ein Auto die Straße kreuzt, haben sicher viele Kinder schon schmerzhaft erfahren. Der Mobile Walk gibt ihnen die Möglichkeit, ihre Kraft und Stärke außerhalb des Straßenverkehrs auszuprobieren und ein Gefühl dafür zu entwickeln. Dazu klettert ein Kind in die transparente, gepolsterte Kugel hinein, und muss mit Hilfe von ein bis zwei Teampartnern einen Hindernis-Parcours durch die eigene Körperkraft überwinden. Dabei erfährt das Kind, wie schwierig es ist, eine einmal in Bewegung gebrachte Kraft, wie die der Kugel wieder zu verlangsamen, geschweige denn, zu stoppen oder auch nur die Richtung zu ändern. Und dies sind natürlich genau die Erfahrungen, die ein Kind auch im Straßenverkehr immer wieder machen müssen.

3 Die Evaluationsstudie

3.1 Ziele

Im Rahmen der Evaluation der Mercedes-Benz MobileKids Tour wurden zwei Teiluntersuchungen durchgeführt:

Teiluntersuchung 1:

Untersuchung der Akzeptanz und Resonanz der Mercedes-Benz MobileKids Tour bei der Zielgruppe der 10- bis 12jährigen Kinder.

Teiluntersuchung 2:

Untersuchung der Auswirkungen der Mercedes-Benz MobileKids Tour auf die Gefahrenwahrnehmung im Straßenverkehr, auf das Verständnis von Verkehrssituationen und auf risikobezogene Einstellungen von 10- bis 12jährigen Kindern.

Beide Untersuchungen wurden als standardisierte Befragungen durchgeführt.

Der erste Teil der Befragung fand vor dem Besuch der Mercedes-Benz MobileKids Tour statt. Ein Ziel dieser Befragung vor der Teilnahme war die Erfassung der Erwartungen der Kinder in Bezug auf die Tour. Ein weiteres Ziel war die Erfassung des Verkehrsverständnisses und des Risikobewusstseins bei den Kindern. Der zweite Teil der Befragung wurde am Ende des Besuchs der MobileKids Tour durchgeführt. Ein Ziel dieser Befragung war die Erfassung der Resonanz und der Akzeptanz der Tour. Ein weiteres Ziel war auch in diesem Teil die Erfassung des Verkehrsverständnisses und des Risikobewusstseins der Kinder nach der Tourteilnahme, um einen potentiellen Lerneffekt der MobileKids Tour nachweisen zu können.

3.2 Methode**3.2.1 Befragungskonzeption**

Die Evaluation der Mercedes-Benz MobileKids Tour erfolgte durch eine mündliche Befragung der teilnehmenden Kinder mit Hilfe von Interviews. Diese Erhebungsform erschien aufgrund der organisatorischen Voraussetzungen der MobileKids Tour sinnvoll: Da die MobileKids Tour als Freizeitveranstaltung (und nicht z.B. in verschulter Form mit ständiger Überwachung der Kinder) stattfand, hätten bei der Erhebung mit einem Fragebogen Fehler und Verfälschungen durch Abschreiben und Absprachen der Kinder untereinander nicht vermieden werden können. Dies hätte die Aussagekraft der Studie erheblich eingeschränkt.

Die meisten Fragen waren offen formuliert, d.h. den Kindern wurden keine vorgefertigten Antwortkategorien vorgegeben. Dementsprechend mussten die Kinder ihre Antworten frei formulieren. Eine Vorkategorisierung gab es nur auf dem Protokollbogen des Interviewers (Interviewerbogen). Sie erleichterte dem Interviewer die Protokollierung der Antworten des Kindes.

Ein wichtiges Ziel der Befragung bestand darin, das Gefahrenbewusstsein der Kinder zu testen. Forschungsziel war die Überprüfung der Hypothese, dass diejenigen Kinder, welche die MobileKids Tour absolviert haben, mehr Gefahren erkennen können, als diejenigen, die noch vor einer Teilnahme stehen (Vorher-Nachher- Effekt).

3.2.1.1 Untersuchungsplan

Die Untersuchung wurde mit einem Kontrollgruppendesign durchgeführt. Dabei wurden Kinder, die an der MobileKids Tour bereits teilgenommen haben (Versuchsgruppe), mit Kindern verglichen, die vor der Teilnahme an der Tour standen

(Kontrollgruppe). Mit diesem Untersuchungsplan sollte ein potentieller „Vorher-Nachher- Unterschied“ ermittelt werden. Um dabei den unerwünschten "Memory"- bzw. Übungseffekt zu verhindern, der schon allein aufgrund des zweimaligen Tests und nicht aufgrund der MobileKids Tour bessere Ergebnisse bei den zum zweiten mal getesteten Kindern verursachen würde, hielten wir es für sinnvoll, nicht die gleichen, sondern nur unterschiedliche Kinder vorher und nachher zu testen. Dadurch wollten wir sicherstellen, dass mögliche Verbesserungen tatsächlich Folge der MobileKids Tour und nicht Folge des mehrmaligen Testens sind. Organisatorisch wurde die Befragung so angelegt, dass während der Tour jeden Tag über den gesamten Tag verteilt jeweils 12 Vortests und 12 Nachtests, also 24 Befragungen, durchgeführt wurden.

Die Befragungen selbst führten die eigens dafür geschulten Animatoren und Animatorinnen sowie die Supervisorin der MobileKids Tour zusätzlich zu ihrer Haupttätigkeit durch. Neben der Schulung erhielten alle Animatoren und Animatorinnen einen ausführlichen Leitfaden zur Durchführung der Befragung sowie einen knappen Kurzleitfaden mit den wichtigsten Informationen zur Erinnerung während der Tour. Dieser Leitfaden wurde auch zusammen mit den zwei verschiedenen Interviewbögen und den dazugehörigen Abbildungen den Unterlagen, welche die Animatoren für die jeweiligen Städte zur Vorbereitung erhielten, hinzugefügt. Somit ist von einer weitgehend einheitlichen Befragung der Kinder trotz unterschiedlicher InterviewerInnen, und damit von einer relativ hohen Stabilität der Versuchsbedingungen auszugehen.

3.2.1.2 Befragungsorte und -zeitpunkte

Da der Vortest stattfinden musste, bevor die Kinder an der MobileKids Tour teilgenommen hatten, bot sich der Eingangsbereich für die Durchführung an. Hier konnte die Wartezeit genutzt werden, die entstand, während sich eine gewisse Zahl an Kindern für den nächsten Durchgang sammelte. Dem Interview kam dabei sogar ein eigener Erlebnischarakter für die wartenden Kinder zu. Durch ein "Give-away" wurde die Attraktivität des Interviews außerdem erhöht. Der Nachtest wurde bei Kindern durchgeführt, die alle Stationen der MobileKids Tour durchlaufen hatten. Für diese Befragung bot sich deshalb der Ausgangsbereich besonders an. Auch hier entstanden kurze Wartezeiten für die Kinder, die ihren Platz in der Rangfolge erfahren wollten. Diese Zeit konnte für die Interviews genutzt werden. Da nach der Tour mit einer gewissen Konzentrationsminderung, erhöhter Aktivität etc. der Kinder gerechnet werden musste, diente das nach dem Interview ausgegebene "Give-away" als Anreiz für die Kinder, sich trotzdem zu konzentrieren und möglichst gute Antworten zu geben.

3.2.1.3 Die befragten Kinder

Befragt wurden nach einem Quotenverfahren ausgewählte Kinder aus dem Gesamtaufkommen an Kindern, die in den einzelnen Städten an der MobileKids Tour teilnahmen. In jeder Stadt wurden täglich 12 Kinder vor der Teilnahme an der Tour und 12 Kinder nach der Teilnahme an der Tour befragt. Insgesamt wurden 1.114 Kinder befragt, 551 mit Hilfe des Vortests (Kontrollgruppe) und 563 mit Hilfe des Nachtests (Versuchsgruppe). Da darunter auch einige Kinder waren, die nicht der angestrebten Altersgruppe von 10 bis 12 Jahren angehörten, wurden die Daten später um diejenigen Kinder bereinigt, die jünger oder älter als die Zielgruppe wa-

ren. Es verblieben 1.009 Interviews, darunter 493 Vortests und 516 Nachtests, von Kindern zwischen 10 und 12 Jahren, die in die späteren Auswertungen eingingen.

3.2.2 Befragungsinstrumente

Die für die Evaluationsstudie verwendeten Interviewbögen wurden speziell für die Mercedes-Benz MobileKids Tour entwickelt, um sie auf die verschiedenen Aktionsmodule und deren Inhalt abstimmen zu können. Um einen möglichen Vorher-Nachher-Unterschied in der Gefahrenwahrnehmung und im Verkehrsverständnis der Kinder feststellen zu können, wurden zwei - bis auf wenige Punkte - identische Interviewbögen erstellt. Zunächst wurden im Heide-Park in Soltau zwei umfangreiche Versionen getestet, die neben den auf die einzelnen Module abgestimmten Fragen und dazugehörigen Abbildungen ein Gefahrenbild enthielten, in dem es verschiedenste gefährliche Situationen zu erkennen galt. Diese Versionen erwiesen sich jedoch als zu zeitaufwendig und wurden deshalb gekürzt. Nach dieser Kürzung gliederten sich die beiden Interviewbögen wie folgt:

Pretest- Interview-Bogen:

- a) Anleitung für die/den Interviewer/in
- b) Persönliche Daten der Kinder ohne Namen
- c) Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour
- d) Fragen zum Straßenverkehr:
Anhand von 4 Bildern sollten riskantes Verhalten + Gefahren erkannt werden

Posttest- Interview-Bogen:

- a) Anleitung für die/den Interviewer/in
- b) Persönliche Daten der Kinder ohne Namen
- c) Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder mit Hilfe von Noten
- d) Fragen zum Straßenverkehr:
Anhand von 4 Bildern sollten riskantes Verhalten + Gefahren erkannt werden
- e) Bewertung, was den Kindern am Besten und was ihnen nicht gefallen hat
- f) Punktzahl der Kinder beim Wettbewerb
- g) Moki-Nummer

Die kompletten Bögen und die Bilder zu den Straßenverkehrsfragen sind in den Anlagen enthalten.

Zu a): Zunächst enthalten beide Bögen eine Anleitung für die InterviewerInnen, in der die wichtigsten Regeln für die Durchführung des Interviews noch einmal in Kürze zusammengefasst sind. Diese Anleitung soll garantieren, dass die InterviewerInnen sich die Regeln jederzeit vor der Durchführung eines Interviews noch einmal ins Gedächtnis rufen können, so dass sie wissen, wie sie vorzugehen haben. Damit soll die Stabilität der Versuchsbedingungen unterstützt werden.

Zu b): Die persönlichen Daten (im Bogen unter Punkt I. zusammengefasst) dienen dazu, Alter, Geschlecht, Schulklasse und Schulform der Kinder zu ermitteln, um später Aussagen über die Struktur der Stichprobe treffen zu können und gegebenenfalls die Ergebnisse, z.B. nach Geschlecht und Alter der Kinder differenzieren zu können.

Zu c): Im Pretest werden die Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour mit Hilfe einer freien Frage (II.) erhoben. Die Kinder können dabei mehrere Erwartungen äußern.

Im Posttest dagegen werden die Kinder nach ihrer Bewertung der MobileKids Tour gefragt (II.). Dazu sind die Kinder aufgefordert, für jedes Aktionsmodul der Tour eine Note nach dem Schulnotensystem (1 = sehr gut, 6 = sehr schlecht/ ungenügend) zu geben.

Zu d): Die Fragen zum Straßenverkehr und die vier dazugehörigen Bilder sind in beiden Bögen identisch. Das erste Bild zeigt im Vordergrund ein Mädchen auf Inlineskates, das ohne Schutzkleidung fährt und dabei eine Art Kunststück macht. Im Hintergrund sind eine Rollerfahrerin und weitere Inlineskaterinnen mit teilweise unvollständiger Schutzkleidung zu sehen (Quelle: WAZ).

Abbildung 1: Inlineskaterin



In den zwei zu der Szene gehörenden Fragen (III.) geht es darum, erstens in einer Einschätzung der Situation deren Gefährlichkeit zu erkennen und zweitens die Gründe für eine mögliche Verletzung zu nennen. Dabei kommt es besonders auf das Erkennen der fehlenden Schutzkleidung (Helm und verschiedene Schützer) an. Dass das Tragen von Schutzkleidung wichtig, richtig und außerdem "cool" ist, wird in fast allen Aktionsmodulen der MobileKids Tour thematisiert, unter anderem im Kugelkino. Da in dem dort gezeigten Fehlerfilm auch Inlineskater vorkommen, kann man Abbildung 1 besonders dem Kugelkino zurechnen.

Die nächste Frage (IV.) ist unabhängig von einem Bild und testet das Wissen der Kinder in Bezug darauf, an welchen Orten sie mit den immer beliebter werdenden Spiel- und Sportgeräten Roller, Skateboard und Inlineskates fahren dürfen. Kinder, die diese Geräte benutzen, und damit auch die Antwort auf die Frage kennen, kommen in mehreren Aktionsmodulen, insbesondere im Fehlerfilm (Kugelkino) und im Hot Ride (Sinneskugel Geschwindigkeit) vor.

Die nächste Frage (V.) bezieht sich auf die Abbildung 2, in der ein Skateboardfahrer ohne Schutzkleidung mit einem Walkman nicht bemerkt, wie sich von hinten ein Fahrradfahrer nähert (Quelle: Eigene Konzeption mit Hilfe von Bildteilen aus

dem Flux Verkehrserziehungsheft für Klasse 1, Klett Grundschulverlag, Leipzig 1999).

Abbildung 2: Skater mit Walkman



Hier geht es darum, die Situation als gefährlich einzustufen und dann die Gründe dafür heraus zu finden. Die Frage bezieht sich auf die Sinneskugel Geräusche, da es darum geht, die Gefahr durch das nicht hören können (Walkman) zu erkennen. Weitere Inhalte, z.B. die fehlende Schutzbekleidung des Skateboardfahrers sind thematisiert.

Auch in der nächsten Frage (VI.) geht es um die Sinneskugel Geräusche. Die Kinder werden gebeten, alle im Straßenverkehr wichtigen Geräusche, die ihnen einfallen, zu nennen. Genau diese Geräusche haben sie ja vorher in der entsprechenden Sinneskugel geübt, so dass sie nach der Teilnahme für eine größere Bandbreite an Geräuschen sensibilisiert sein müssten.

In Abbildung 3 sehen die Kinder wieder eine typische Verkehrsszene, die es zu interpretieren gilt (Quelle: Handbuch für Verkehrssicherheit, Deutsche Verkehrswacht e.V.).

Abbildung 3: Junge mit Rad



Hier geht es darum, das falsche Verhalten des radfahrenden Jungen zu erkennen, der sich beim Fahren vom Bürgersteig auf die Strasse unter anderem nicht umschaut. Damit geht dieses Bild und die dazugehörige Frage (VII.) in erster Linie auf die Inhalte der Sinneskugel körpereigenes Umfeld ein. Aber auch hier sind wieder allgemeine Inhalte (kein Helm, Rad nicht verkehrssicher etc.) eingebaut.

Die letzte Abbildung 4, zeigt ein Mädchen, das ohne Schutzbekleidung mit hoher Geschwindigkeit auf einem Roller einen abschüssigen Gehsteig hinunter fährt. Direkt vor ihr kommt eine Einmündung (Quelle: Eigene Konzeption mit Hilfe von Bildteilen aus dem Flux Verkehrserziehungsheft für Klasse 2, Klett Grundschulverlag, Leipzig 1999).

Abbildung 4: Mädchen mit Roller



Dieses Bild und die dazu gehörende Frage (VIII.) nach dem richtigen Verhalten in dieser Situation zielen auf die Sinneskugel Geschwindigkeit und die dort vermittelten Erfahrungen und Erkenntnisse. Das Wissen, in solch einer Situation zu bremsen, sich zu orientieren und vorsichtig zu sein, steht hier im Vordergrund. Weitere

Inhalte wie fehlende Schutzkleidung, Verkehrssicherheit des Rollers u.a. spielen ebenfalls eine Rolle und werden in einer letzten Frage nach weiteren auf Abbildung 4 erkennbaren Gefahren noch einmal extra erhoben.

Bei der Auswahl der Bilder wurde gezielt darauf geachtet, eine gleichmäßige Verteilung von Mädchen und Jungen zu wählen (Abbildung 1 und 4: Mädchen bzw. Frauen als Handelnde im Straßenverkehr, Abbildung 2 und 3: Jungen als Verkehrsteilnehmer), um weibliche und männliche Teilnehmer bei der Befragung gleichermaßen anzusprechen. Desweiteren wurden mit Absicht Abbildungen gewählt, die Kinder in komplexen, durch mehrere Gefährdungen gekennzeichnete Verkehrssituationen zeigen, da es auch in der MobileKids Tour darum geht, Kinder genau auf solche komplexen Situationen vorzubereiten. Dies bedingt, dass die Abbildungen zwar grundsätzlich zur Abfrage der Hauptaspekte eines bestimmten Aktionsmoduls ausgewählt wurden, jedoch immer auch Inhalte anderer Module erfassen. Dies kommt der ganzheitlichen Konzeption der MobileKids Tour entgegen. Insbesondere der Aspekt der passiven Sicherheit (Schutzbekleidung: Helm und verschiedene Schützer) schwingt parallel zu allen Stationen der MobileKids Tour auch in jeder der vier Abbildungen mit.

Zu e), f) und g) Als Ergänzung zur ersten, mit Hilfe von Schulnoten erfolgten Beurteilung der Mercedes-Benz MobileKids Tour können die Kinder am Ende des Nachtests noch einmal frei äußern, was ihnen an der Tour am Besten und was ihnen nicht gefallen hat. Desweiteren werden die bei der Tour erreichten Punkte und die Moki-Nummer des Kindes erhoben (im Nachtest alles unter Punkt IX.). Anhand der Punktzahlen kann später überprüft werden, ob z.B. ältere Kinder mehr Punkte erreicht haben als jüngere, ob es Unterschiede zwischen Jungen und Mädchen gibt etc..

3.2.3 Durchführung

Zum besseren Verständnis der konkreten Befragungssituation und der Durchführung der Befragung folgt der speziell für die InterviewerInnen zusammengestellte Leitfaden. Ihm ist zu entnehmen, wie die Befragung erfolgen soll, bzw. an welche Regeln sich die InterviewerInnen zu halten hatten:

- Die InterviewerInnen wählen die Kinder nach einem Quotensystem (z.B. jedes 10te Kind) aus. Durch dieses Verfahren soll eine repräsentative Stichprobe aus der Grundgesamtheit der teilnehmenden Kinder gewonnen werden.
- Zunächst befragen die InterviewerInnen das Kind über persönliche Daten, über die Erwartungen an die MobileKids Tour und über die Bewertung derselben. Dann geben sie dem Kind die Folie mit den vier Abbildungen zum Straßenverkehr und befragen das Kind zu diesen.
- Das Interview wird nach Erhebung der persönlichen Daten frei geführt, d.h. das Kind darf frei antworten und ihm werden keine Antwortkategorien zur Auswahl gestellt.
- Das Kind darf den Interviewbogen und damit die Antwortkategorien deshalb **nicht** einsehen.
- Die Antwortkategorien dienen nur den InterviewerInnen zur Zeitersparnis und Vereinfachung; sie kreuzen jeweils die Antworten an, die den Aussagen des Kindes am nächsten kommen.

- Die InterviewerInnen bemühen sich, die Aussagen des Kindes in die jeweiligen Antwortkategorien einzuordnen. Ist dies einmal nicht möglich, steht ihnen die Spalte "Sonstiges" zur Verfügung. Alle gegebenen Antworten werden von den InterviewerInnen aufgenommen.
- Die Kinder dürfen und sollen bei den Straßenverkehrsfragen mehrere Antworten geben. Dazu brauchen sie genug Zeit zum Überlegen. Jedes Kind sollte bei jeder Frage etwa gleich viel Zeit zum Überlegen haben. Die Kinder sollten jedoch nicht durch häufiges Nachfragen (Noch etwas?) beeinflusst werden, mehr Antworten zu geben. Die InterviewerInnen sollten zu Beginn der Frage sagen, dass mehrere Antworten möglich sind und jede gegebene Antwort positiv zur Kenntnis nehmen ("Ja" sagen, Nicken etc.).
- Da die Kinder nach der Tour nicht mehr so konzentriert sind wie vorher, muss beim Nachtest besonders darauf geachtet werden, dass die Kinder trotzdem ähnlich gut wie beim Vortest motiviert sind, zu antworten. Es soll ein Vorher-Nachher- Effekt festgestellt werden. Die nachgetesteten Kinder bekommen daher als Anreiz fürs Mitmachen ein Give-away.
- Die InterviewerInnen geben keine Antworthilfen.
- Sie kommentieren oder beeinflussen nicht den Inhalt der Antworten des Kindes.
- Die InterviewerInnen achten darauf, keine Kinder aus besonderen Gründen (lieb, niedlich usw.) bevorzugt zu befragen.
- Es werden etwa 24 Interviews pro Tag durchgeführt.
- Organisatorisch und methodisch ist es sinnvoll, jeden Tag über den gesamten Tag verteilt jeweils 12 Vortests und 12 Nachtests durchzuführen.
- Es werden nur Kinder befragt, die nicht schon einmal befragt wurden. Es werden verschiedene Kinder vor und nach befragt. Um dies sicher zu stellen, vergewissern sich die InterviewerInnen vor der Befragung, dass die Kinder den Test noch nicht kennen. Die Vorgehensweise, verschiedene Kinder vor und nach zu befragen dient dazu, einen Übungseffekt aufgrund mehrmaligen Testens auszuschließen.
- Desweiteren muss darauf geachtet werden, keine Kinder vor zu testen, die z.B. am Tag zuvor die Tour schon einmal gemacht haben, sondern nur solche, die noch nie teilgenommen haben.
- Die benötigte Zeit liegt für den Vortest und den Nachtest bei jeweils unter 5 Minuten.

4 Die Stichprobe

In unserer Untersuchung wurden 1.114 Kinder zwischen 8 und 14 Jahren befragt. Da insgesamt 10.258 Kinder die MobileKids Tour besuchten, entspricht dies knapp 11% aller Kinder, die an der Tour teilgenommen haben. Die Befragungen fanden überall dort statt, wo die MobileKids Tour durchgeführt wurde, insgesamt an 15 Veranstaltungsorten in 14 verschiedenen Städten in ganz Deutschland.

Da eine geringe Anzahl Kinder, die älter oder jünger als die Zielgruppe der 10- bis 12Jährigen waren, an der Tour teilnahmen, finden sich diese natürlich auch zu einem geringen Prozentsatz von unter 10% in unserer Untersuchung wieder. Aus dem Grunde, dass die Mercedes-Benz MobileKids Tour speziell für die Gruppe der 10- bis 12jährigen Kinder konzipiert wurde, wollen wir uns jedoch auch bei der

Auswertung der Ergebnisse auf diese Altersgruppe beschränken. Alle folgenden Auswertungen beziehen sich dementsprechend nur noch auf die Gruppe der 10- bis 12Jährigen, die mit 1.009 Befragten über 90% der untersuchten Kinder darstellen. Von diesen 1.009 Befragungen wurden 493 als Vortests und 516 als Nachtests durchgeführt. Damit gehören 493 Kinder der Kontrollgruppe und 516 Kinder der Versuchsgruppe an, was einer fast identischen Verteilung von 49% zu 51% entspricht.

4.1 Erhebungsorte

Da die Befragung kontinuierlich an jedem Tag während der gesamten Tour erfolgte, sind alle Orte, an denen die Mercedes-Benz MobileKids Tour stattfand, vertreten. Die zahlenmäßig zum Teil sehr unterschiedliche Verteilung der Befragungen auf die verschiedenen Städte ergibt sich zum Großteil daraus, dass die Tour in manchen Städten länger und in anderen kürzer verweilte. Die geringe Zahl an Befragungen im Heidepark Soltau ist damit zu erklären, dass sich die Untersuchung zu dieser Zeit noch im Erprobungsstadium befand. Tabelle 1 zeigt die genaue Verteilung der Befragungen auf die einzelnen Städte.

Tabelle 1: Städteliste

Städte	Häufigkeit	Prozent
Soltau	54	5,4
Saarbrücken	47	4,7
Dresden	66	6,5
Leipzig	90	8,9
Koblenz	38	3,8
Köln	83	8,2
Dortmund	80	7,9
Hamburg	71	7,0
Berlin (*)	101	10,0
Kiel	59	5,8
Karlsruhe	33	3,3
München	51	5,1
Frankfurt	88	8,7
Rust Europapark	148	14,7
Gesamt	1009	100,0

*Berlin (incl. Kanzleramt)

4.2 Alter

Die 1.114 insgesamt von uns befragten Kinder waren zwischen 8 und 14 Jahren alt. Damit entsprachen einige wenige Kinder nicht der von der Mercedes-Benz MobileKids Tour ausgewählten Zielgruppe. Die Gesamtzahl der Befragungen wurde deshalb nachträglich auf die Gruppe der 10- bis 12Jährigen reduziert. Es blieben 1.009 gültige Befragungen übrig. Tabelle 2 zeigt die Verteilung nach Alter.

Tabelle 2: Altersverteilung

Alter	Häufigkeit	Prozent
10	379	37,6
11	330	32,7
12	300	29,7
Gesamt	1009	100,0

37% der befragten Kinder sind 10 Jahre alt, 33% sind 11 Jahre und 30% haben schon das 12. Lebensjahr erreicht. Die Verteilung der Kinder auf die einzelnen Jahrgänge ist damit nicht ganz homogen. Statt dessen zeigt sich ein gewisser Überhang der jüngeren Kinder, der jedoch nicht sehr ausgeprägt ist.

Bei der Unterscheidung nach Vortest und Nachtest zeigt sich mit Abweichungen von höchstens 1% eine fast identische Altersverteilung.

4.3 Geschlecht

Betrachtet man die Verteilung der Kinder nach ihrem Geschlecht, so zeigt sich, dass die befragten Jungen mit einer Zahl von 603 gegenüber 400 befragten Mädchen dominieren. Sowohl im Vortest als auch im Nachtest beträgt die Zahl der Jungen 60% und die der Mädchen 40%. Diese Verteilung entspricht der Schätzung der Organisatoren über die Geschlechterverteilung bei der MobileKids Tour. Die Gründe dafür liegen möglicherweise in einem größeren Interesse der Jungen an Technik, Mobilität und Verkehr. Ein weiterer Grund könnte sein, dass die Eltern wissen, dass sich Jungen im Straßenverkehr riskanter verhalten als Mädchen (die Verkehrsunfallverteilung nach Geschlecht entspricht in etwa 60% Jungen zu 40% Mädchen), und deshalb mit ihnen häufiger die Tour aufsuchen.

4.4 Schulklasse, Schulform

Als Variablen in Bezug auf den Schulbesuch der befragten Kinder wurden die Schulklasse und die Schulform erhoben.

Zum Zeitpunkt der Befragung gab ein Kind (0,1%) an, noch in die zweite Klasse zu gehen, 2,9% der Kinder besuchten nach ihren Angaben die dritte, 15,4% die vierte, 40,6% der fünfte, 29,6% die sechste und 10,9% die siebte Klasse. 6 Kinder (0,6%) gaben an, bereits die achte Klasse zu besuchen (siehe Tabelle 3).

Nach Vortest und Nachtest unterteilt zeigen sich nur geringe Unterschiede zur Gesamtstichprobe von bis zu 2%.

Tabelle 3: Verteilung nach Schulklassen

Klasse	Häufigkeit	Prozent
2	1	0,1
3	29	2,9
4	154	15,4
5	407	40,6
6	296	29,5
7	109	10,9
8	6	0,6
Gesamt	1002	100,0
Fehlende Werte	7	-

Bei der Verteilung nach Schulformen ergibt sich folgendes Bild:

Die häufigste Schulform ist mit 34% das Gymnasium, gefolgt von der Grundschule und der Realschule mit jeweils 20%. 10% der Kinder besuchen eine Gesamtschule und 8% die Hauptschule. Die restlichen 8% verteilen sich auf sonstige Schulen (Tabelle 4). Nach Vortest und Nachtest unterteilt zeigen sich auch hier nur geringe Unterschiede zur Gesamtstichprobe von unter 2%.

Tabelle 4: Schulformen

Schulform	Häufigkeit	Prozent
Grundschule	202	20,2
Hauptschule	78	7,8
Realschule	204	20,4
Gymnasium	334	33,5
Gesamtschule	96	9,6
Sonstiges	84	8,4
Gesamt	998	100,0
Fehlende Werte	11	-

Für den mit 20% sehr hohen Anteil an Grundschulern unter den 10- bis 12Jährigen gibt es verschiedene Gründe, die mit der Art der Befragung zusammen hängen. Zum einen ist die Anzahl der jüngeren Kinder in der Befragung etwas größer als die der älteren. Hinzu kommt, dass 10% aller Kinder in Berlin befragt wurden, wo es möglich ist, die Grundschule bis zur 6ten Klasse zu besuchen. Den größeren Anteil wird jedoch die Tatsache erklären, dass die meisten Kinder in den Sommerferien oder sogar noch davor befragt wurden, so dass die Kinder jeweils noch die Schulform (und auch Klasse) genannt haben, in die sie vor den Ferien gegangen sind. Das heißt, viele der 10jährigen Befragten und auch einige der 11jährigen haben als Schulform noch die Grundschule angegeben, obwohl der Wechsel auf eine weiterführende Schule nach den Ferien bevorstand. Schwieriger zu erklären ist der geringe Anteil an befragten Hauptschülern, der mit einem hohen Anteil an befragten Gymnasiasten einher geht. Hier kann man nur Vermutungen äußern. So sind möglicherweise die Eltern von Kindern auf höheren Schulformen auch an außerschulischen Aktivitäten für ihre Kinder stärker interessiert oder besser informiert. Es ließe sich auch vermuten, dass es einigen Kindern vielleicht unangenehm war, im Beisein der anderen Kinder die Hauptschule als Schulform zu nennen.

5 Ergebnisse

Nachfolgend werden die Ergebnisse

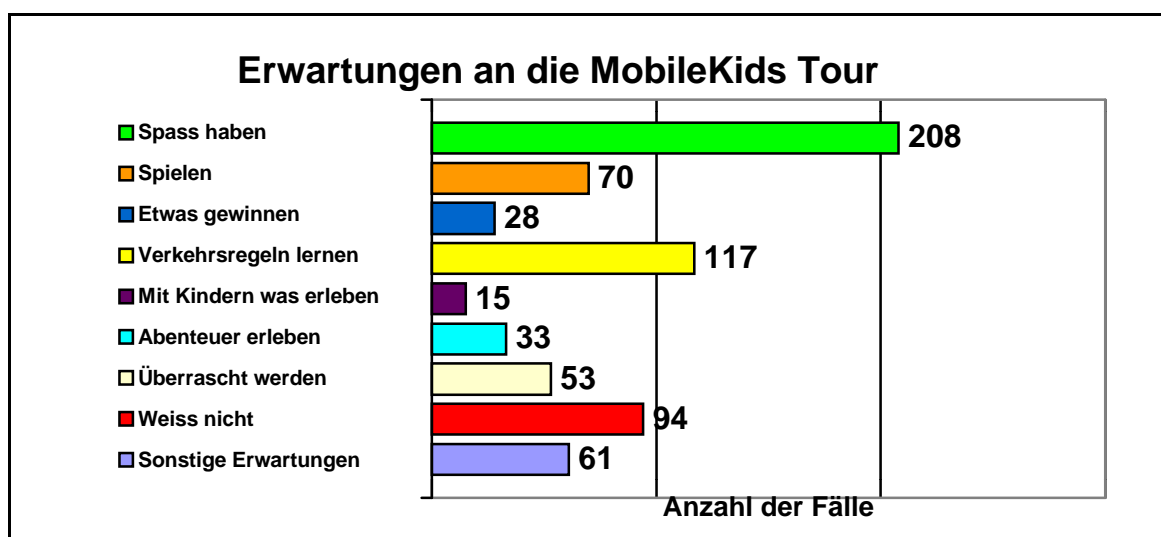
- der Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour
- der Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder
- der Anzahl und der Art der erkannten Gefahren vor und nach der MobileKids Tour (Erfolgskontrolle) und
- der bei der Tour erreichten Punktzahlen

dargestellt.

5.1 Erwartungen der Kinder an die MobileKids Tour

Eine Fragestellung der vorliegenden Untersuchung bestand darin, die Erwartungen der Kinder an die Mercedes-Benz MobileKids Tour zu erheben.

Abbildung 5: Erwartungen an die MobileKids Tour



Mit 42% haben die meisten Kinder die Erwartung, bei der MobileKids Tour Spaß zu haben. Dies stimmt mit der Zielsetzung der Tour gut überein. Als zweit häufigste Erwartung folgt mit 24% das Erlernen von Verkehrsregeln, d.h. viele Kinder sind sich trotz des Spaßcharakters durchaus bewusst, dass es bei der MobileKids Tour auch um die Vermittlung von sicherheitsrelevanten Inhalten in Bezug auf den Straßenverkehr geht. 19% der Kinder wissen vor der Tour nicht, was sie erwarten sollen und weitere 11% wollen sich überraschen lassen. Dass sie spielen können, erwarten 14% der Kinder, und 7% nehmen an, dass sie ein Abenteuer erleben werden. Für 6% der Kinder steht ein möglicher Gewinn im Vordergrund, und 3% erwarten, mit anderen Kindern etwas zu erleben. (Mehrfachantworten waren möglich). Abbildung 5 zeigt die Häufigkeitsverteilung der unterschiedlichen Erwartungen.

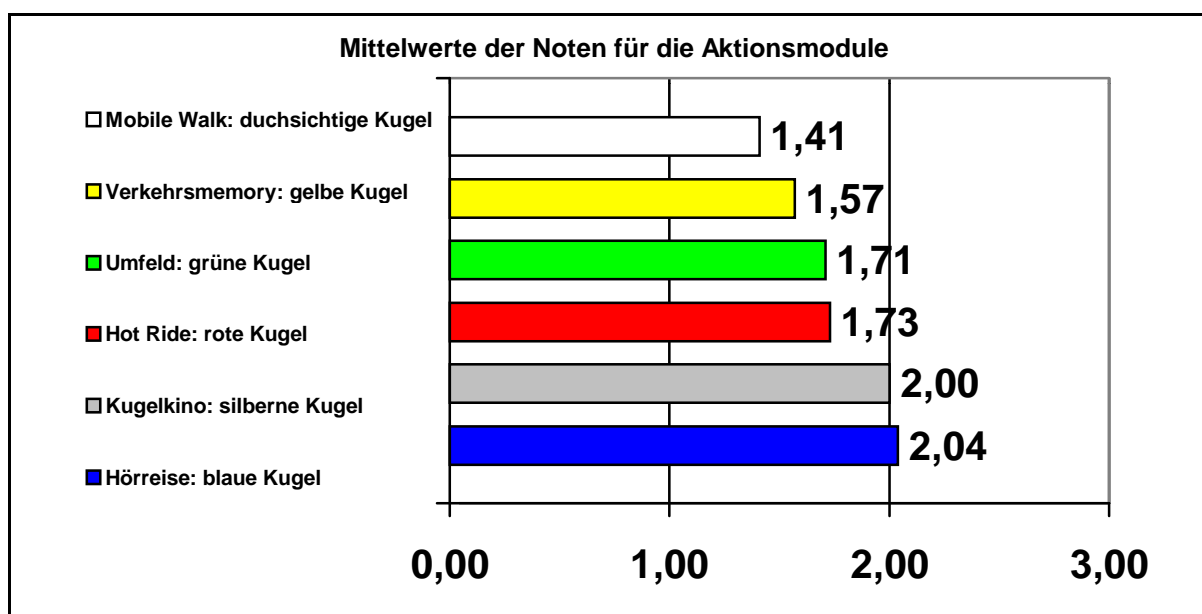
Differenziert nach Alter zeigt sich eine kaum abweichende Verteilung der Erwartungen. Lediglich der Spaß spielt bei den älteren Kindern eine etwas größere Rolle, dafür erwarten die jüngeren Kinder etwas häufiger, zu spielen. Auch zwischen Jungen und Mädchen gibt es keine signifikanten Unterschiede.

5.2 Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder

Ein weiteres wichtiges Ziel der Evaluation war es, Informationen darüber zu erlangen, wie die MobileKids Tour von den Kindern bewertet wird. Dazu wurden die Kinder gebeten, die einzelnen Aktionsmodule zu benoten. Ergänzend wurden die Kinder aufgefordert, frei zu äußern, was ihnen an der Tour am Besten und was ihnen nicht gefallen habe.

Abbildung 6 zeigt die Durchschnittsnoten, welche die Kinder den einzelnen Aktionsmodulen gegeben haben (arithmetisches Mittel/ Mittelwert).

Abbildung 6: Mittelwerte der Noten für die Aktionsmodule



Die Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder fällt eindeutig positiv aus: Alle Durchschnittsnoten für die Aktionsmodule liegen zwischen 1,4 (sehr gut) und 2,0 (gut). Im einzelnen erhielten sowohl das Kugelkino (silberne Kugel) als auch die Hörreise (blaue Kugel) die Note 2. Der Hot-Ride (rote Kugel) und das körpereigene Umfeld (grüne Kugel) wurden beide mit 1,7 bewertet. Das Verkehrsmemory (gelbe Kugel) kam mit einer Note von 1,6 noch etwas besser an, und am Besten gefiel den Kindern der Mobile Walk (durchsichtige Kugel), der mit der Note 1,4 ein "sehr gut" für sich verbuchen konnte.

Schaut man sich nun noch die Antworten auf die Frage an, was den Kindern bei der MobileKids Tour am Besten gefallen hat, so zeigt sich, dass die Kinder auch hier fast ausschließlich die Aktionsmodule bewertet haben, und es bestätigen sich noch einmal die Ergebnisse der Notenverteilung: Mit 31% gefiel den Kindern eindeutig der Mobile Walk am Besten. Die weitere Verteilung bildet weitgehend die Durchschnittsnoten für die Aktionsmodule nach: Für immerhin 16% war das Verkehrsmemory das Highlight der Tour, 15% bevorzugten das körpereigene Umfeld,

gefolgt von 12%, die den Hot Ride besonders toll fanden. 7% konnten dem Kugelkino am meisten abgewinnen und 4% der Kinder fanden die Hörreise am Besten. Außerdem gab es weitere 13% Kinder, die sich nicht entscheiden konnten, einfach "Alles" am Besten fanden und damit prinzipiell zu jedem der Aktionsmodule noch dazu gerechnet werden müssten.

Ca. 3% der Kinder nannten Sonstiges. Diese nicht auf die Aktionsmodule gerichteten Antworten waren damit sehr selten. Darunter fanden sich Aussagen wie "Man lernt etwas dazu", "Erziehung als Spiel" und die "Coole Technik". Tabelle 5 zeigt die Rangfolge der "Besten" Aktionsmodule.

Tabelle 5: Aktionsmodule, die den Kindern am Besten gefallen haben

Rangfolge
1. Mobile Walk
2. Verkehrsmemory
3. Umfeld
4. Hot Ride
5. Kugelkino
6. Hörreise

Komplementär zu der sehr guten Bewertung der Aktionsmodule der Mercedes-Benz MobileKids Tour gibt es nur sehr wenig, was die Kinder zu bemängeln hatten. 40% der Kinder antworteten auf die Frage, was ihnen an der MobileKids Tour nicht gefallen habe, mit "Nichts": Das heißt, dass der überwiegenden Mehrheit der Kinder einfach alles an der Tour gefallen hat. Die wenigen Kinder, denen das eine oder andere Aktionsmodul nicht so recht gefiel, lagen jeweils bei höchstens 10%, meist aber weit darunter. Dies passt zu den bisherigen, sehr positiven Ergebnissen.

5.3 Erfolgskontrolluntersuchung

Die Erfolgskontrolluntersuchung wurde mit Hilfe eines Vorher- Nachher- Vergleichs durchgeführt. Der Vorher- Nachher- Vergleich dient dazu, Verbesserungen der Versuchsgruppe (Nachttest) gegenüber der Kontrollgruppe (Vortest) festzustellen. Durch ihn wird es möglich, positive Auswirkungen der Mercedes-Benz MobileKids Tour auf die Gefahrenwahrnehmung und auf das Erkennen sicherer und riskanter Verhaltensweisen im Verkehr durch die Kinder zu ermitteln.

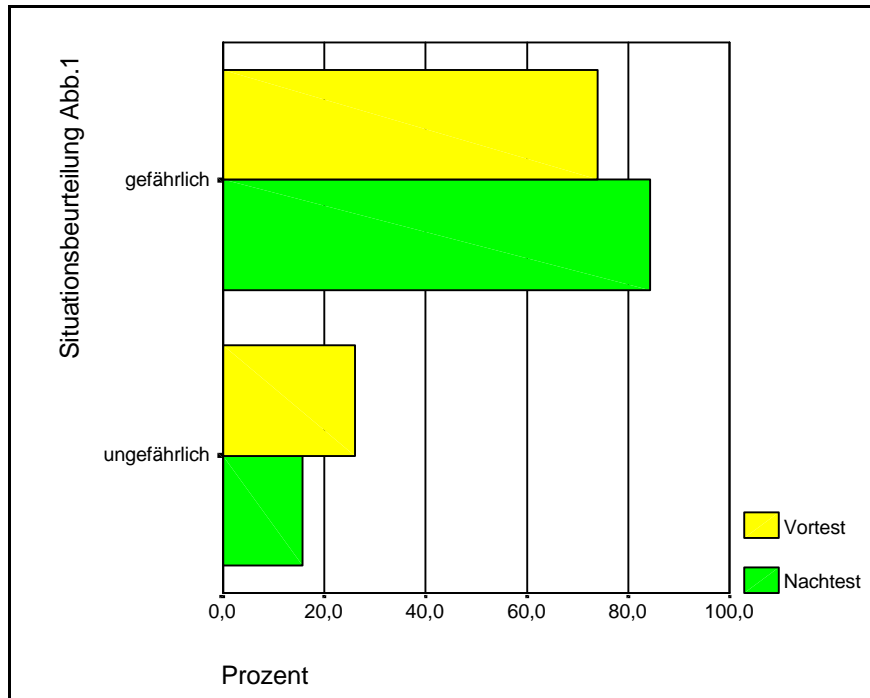
Wie schon im Abschnitt 3.2 "Methode" erklärt, wurden den Kindern mit Hilfe von vier Abbildungen unterschiedliche Fragen zum Straßenverkehr gestellt, auf die sie frei antworten konnten. Das besondere an den meisten Fragen war, dass es nicht nur eine richtige Lösung gab, sondern dass sich die "Lösung" aus ganz unterschiedlichen Antworten der Kinder zusammen setzen konnte, da es darum ging, möglichst viele Gefahren und sichere oder riskante Verhaltensweisen zu erkennen und zu nennen. Die Kinder wurden dazu vor jeder Frage noch einmal aufgefordert, so viele Dinge zu nennen, wie ihnen einfielen. Die Idee hinter dieser Vorgehensweise war die Vermutung, dass diejenigen Kinder, die an der MobileKids Tour teilgenommen haben, hinterher über ein größeres Wissensrepertoire in Bezug auf

Gefahren und über sicheres/riskantes Verkehrsverhalten verfügen. Im Folgenden werden nun neben dem Vergleich der Antworten der Kinder aus dem Vortest und Nachtest insbesondere die Mittelwerte der Antworten zu den einzelnen Fragen verglichen. Im ersten Teil (5.3.1) geht es dabei um die Anzahl der erkannten Gefahren, d.h. um die konkrete Zahl der gegebenen Antworten. Im zweiten Teil (5.3.2) findet zusätzlich noch eine Wertung der Antworten statt, d.h. die einzelnen Antworten wurden je nach ihrer Qualität mit verschiedenen Punkten bewertet und die Mittelwerte dieser Punkte ebenfalls verglichen.

5.3.1 Anzahl der erkannten Gefahren

In der ersten Verkehrsfrage (Interviewbogen Punkt III.) ging es darum, die Situation in Abbildung 1, auf der ein Mädchen ohne Schutzkleidung Inlineskates fährt und ein Kunststück macht, richtig zu beurteilen. Die Kinder gaben hier die unterschiedlichsten Antworten, die sich gut in die Kategorien "gefährlich" und "ungefährlich" einordnen ließen. Da das Mädchen ohne Schutzkleidung einem erheblichen Verletzungsrisiko ausgesetzt ist, sind alle Antworten der Kategorie "gefährlich" als richtig anzusehen. Diejenigen Kinder, welche die Situation als ungefährlich einstufen, haben dagegen noch einen zu sorglosen Blick auf das Geschehen, weshalb die Kategorie "ungefährlich" als falsche Antwort anzusehen ist. Abbildung 7 zeigt die Verteilung der Antworten auf die Kategorien "gefährlich" und "ungefährlich" nach Vortest und Nachtest.

Abbildung 7: Situationsbeurteilung auf Abb.1: Inlineskaterin



Im Vortest beurteilten 74% der Kinder die Situation korrekt als gefährlich, mit 26% war jedoch noch gut ein Viertel der Meinung, in der Situation sei keine Gefahr zu erkennen. Im Nachtest dagegen konnten schon 84% der Kinder die Situation korrekt als gefährlich beurteilen, und nur noch 16% der Kinder waren auch nach dem Besuch der MobileKids Tour der Meinung, diese Situation sei als ungefährlich einzuschätzen. Damit lieferte nach der Teilnahme an der MobileKids Tour nur noch

jedes sechste Kind eine falsche Situationsbeurteilung ab. Die Quote derjenigen Kinder, die in der Lage waren, die Situation richtig einzuschätzen, stieg im Nachtest um 10%. Diese Steigerung ist hoch signifikant (auf dem 0,1%-Niveau). Damit hat die Mercedes-Benz MobileKids Tour einen positiven Einfluss auf die Fähigkeit der Kinder, Gefahren zu erkennen, ausgeübt.

Auch differenziert nach Geschlecht sind die Steigerungen im Nachtest verglichen mit dem Vortest signifikant und liegen ebenfalls sowohl für die Mädchen als auch für die Jungen bei ca. 10%. Besonders interessant ist dabei jedoch, dass sowohl im Vortest als auch im Nachtest die Jungen besser gewesen sind in ihrer Situationsbeurteilung als die Mädchen. Während sich die Mädchen von 68%, die die Situation im Vortest korrekt einschätzen konnten, auf 79% im Nachtest steigerten, wussten von den Jungen schon im Vortest 78%, dass die Situation als gefährlich einzuschätzen ist. Diese Rate steigerte sich bei ihnen auf 88% im Nachtest. Die Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen sind signifikant auf dem 5%-Niveau.

In der zweiten Verkehrsfrage (Fragebogen Punkt III. 2ter Teil) sollten die Kinder Gründe dafür nennen, warum sich das Mädchen in Abbildung 1 verletzen könnte. Hier ging es in erster Linie darum, dass die Kinder die fehlende Schutzkleidung thematisieren und möglichst viele der fehlenden Stücke nennen sollten. Aber auch andere mögliche Gefahren konnten die Kinder frei benennen. Tabelle 6 zeigt, welche Antworten genannt wurden und wie häufig sie vorkamen.

Tabelle 6: Gründe für Verletzungen des Mädchens in Abb.1: Inlineskaterin

Fälle in Prozent	Keine Schutzkleidung	Keine Handgelenkschützer	Keine Ellenbogenschützer	Kein Helm	Keine Knie-schützer
Vortest	49,8	18,1	22,0	39,9	28,8
Nachtest	60,0	22,1	24,6	54,1	31,3

Fälle in Prozent	Wegrutschen	Stürzen	Mit Anderen zusammenstoßen	Sonstiges
Vortest	42,6	30,9	6,0	12,8
Nachtest	48,6	41,6	10,4	11,1

In allen Antwortkategorien sind die Nennungen im Nachtest höher als im Vortest (ausgenommen "Sonstiges"). Für den wichtigen Bereich der fehlenden Schutzkleidung zeigt sich eine Steigerung von 10%. Während im Vortest die Hälfte der Kinder wusste, dass dem Mädchen Schützer fehlen, sind es im Nachtest mit 60% bereits fast 2/3. Dass dem Mädchen außerdem ein Schutzhelm fehlt, monierten vor der MobileKids Tour 40% der Kinder, danach wusste schon mehr als jedes zweite Kind (54%), dass das Mädchen einen Helm bräuchte. Die Gefahr zu stürzen erkannten vor der Tour 31% der Kinder, nach der Teilnahme waren 42% dafür sensibilisiert.

Schaut man sich im Folgenden die Mittelwerte für die Anzahl der Antworten auf diese Frage nach Vortest und Nachtest an, bestätigt sich das bisher gewonnene Bild: Während der Mittelwert im Vortest bei 2,5 Antworten liegt, hat er sich im Nachtest auf durchschnittlich 2,9 Antworten gesteigert (hoch signifikant auf dem 0,1%-Niveau). Und das in den besonders wichtigen Bereichen des Kopfschutzes (Helm) und des Körperschutzes (vergl. Tab. 6). Auch differenziert nach Geschlecht und Alter finden sich signifikante Unterschiede (mind. 5%-Niveau). Abbil-

dung 8 enthält die Mittelwerte für alle Verkehrsfragen nach Vortest und Nachtest getrennt.

Die dritte Verkehrsfrage (Punkt IV.) bezog sich darauf, dass die Kinder nennen sollten, wo sie mit ihrem Roller, Skateboard und mit Inlineskates im Straßenverkehr überall fahren dürfen. Da all diese Gerätschaften offiziell als Spielgeräte und nicht als Verkehrsmittel zählen, sind prinzipiell alle Orte erlaubt, an denen sich Fußgänger aufhalten dürfen. Nicht erlaubt ist dagegen eine Benutzung auf der Strasse und auf dem Fahrradweg. Die Kinder gaben auch hier ganz unterschiedliche Antworten. Tabelle 7 zeigt die Verteilung nach Vortest und Nachtest.

Tabelle 7: Orte, an denen die Kinder ihrer Meinung nach mit Spielgeräten (Roller, Skateboard, Inlineskates) fahren dürfen

Fälle in Prozent	Gehweg	Verkehrsberuhigte / Spielstrasse	Hof	Spielplatz	Fußgängerzone
Vortest	70,8	15,0	6,9	7,3	6,7
Nachtest	70,8	16,1	8,7	11,5	12,1

Fälle in Prozent	Radweg (falsche Antw.)	Strasse (falsche Antw.)	Sonstiges
Vortest	37,1	10,2	19,6
Nachtest	41,2	11,1	22,9

Es zeigt sich, dass bei dieser Frage insgesamt nur geringe Unterschiede zwischen Vortest und Nachtest zu erkennen sind. Mit 71% wissen knapp 3/4 aller Kinder sowohl im Vortest als auch im Nachtest, dass sie mit Roller, Skateboard und Inlineskates auf dem Gehweg fahren dürfen. Gleichzeitig äußern jedoch 37% der Kinder im Vortest und 41% im Nachtest, dass sie auch auf dem Radweg fahren dürften. Jedes zehnte Kind war sowohl im Vortest als auch im Nachtest der Meinung, es dürfe sogar auf der Strasse fahren. Bei diesem Wissen gab es demnach keine Verbesserung. Dagegen gab es Verbesserungen um fast das Doppelte bei speziellen Orten wie dem Spielplatz und der Fußgängerzone (jeweils VT 7% zu NT 12%).

Der Mittelwert liegt bei dieser Frage im Vortest bei 1,3 Antworten und im Nachtest bei 1,4 Antworten (Abb.8). Dieser Unterschied ist signifikant auf dem 1%-Niveau. Differenziert nach Geschlecht gibt es ebenfalls signifikante Unterschiede auf dem 5%-Niveau. Getrennt nach Alter ist kein signifikanter Unterschied mehr festzustellen.

In der vierten Straßenverkehrsfrage (Punkt V. erster Teil) wurden die Kinder gefragt, ob sie die Situation auf Abbildung 2 gefährlich finden. In dieser Abbildung ist ein Skateboardfahrer mit einem Walkman zu sehen, der aufgrund der Musik nicht bemerkt, wie sich von hinten ein Radler nähert. Mit 97,3% erkannten fast alle Kinder diese Situation sowohl im Vortest (97,1%) als auch im Nachtest (97,5%) als gefährlich und antworteten korrekt mit "Ja".

Interessanter war die ebenfalls zu Abbildung 2 gehörende fünfte Verkehrsfrage, in der gefragt wurde, warum diese Situation gefährlich sei (Punkt V. zweiter Teil). Hier nannten die Kinder wieder unterschiedliche Gründe. Tabelle 8 zeigt die Verteilung.

Tabelle 8: Gründe, warum die Situation in Abb.2 (Skater mit Walkman) gefährlich ist

Fälle in Prozent	Skater hört nichts	Könnte mit Radler zusammenstoßen	Ist abgelenkt	Trägt keinen Helm	Könnte Stürzen
Vortest	90,9	33,8	20,7	19,8	6,1
Nachtest	91,6	41,6	27,0	38,0	10,0

Fälle in Prozent	Trägt keine Schützer	Skater darf nicht auf Strasse fahren	Sonstiges
Vortest	24,1	4,0	7,8
Nachtest	37,0	7,6	6,4

Sowohl im Vortest als auch im Nachtest war mit 91% bzw. 92% fast allen Kindern klar, dass die Situation gefährlich ist, weil der Junge nichts hört. In diesem wichtigen und sehr offensichtlichen Punkt gab es keine weitere Steigerung. Alle anderen möglichen Gründe wurden im Nachtest jedoch um einiges häufiger genannt als im Vortest. So war im Nachtest schon 42% der Kinder die Gefahr eines Zusammenstoßes bewusst, während dies im Vortest nur 34% erkannten. Eine besonders große Steigerung gab es in Bezug auf den fehlenden Helm: Während im Vortest nur jedes fünfte Kind (20%) diese Gefahr erkannte, waren es im Nachtest schon doppelt so viele (38%). Ebenfalls hohe Steigerungsraten gab es bei den fehlenden Schützern, die im Vortest 24%, im Nachtest dagegen 37% der Kinder nannten. Diese hohen Steigerungsraten finden sich auch beim Vergleich der Mittelwerte (Abb.8) wieder: Während der Mittelwert im Vortest bei 2 Antworten pro Kind liegt, gab im Nachtest jedes Kind schon 2,5 Antworten, was einer Steigerung von 1/4 entspricht. Dieser Unterschied ist hoch signifikant auf dem 0,1%-Niveau, und zwar sowohl für die Gesamtgruppe als auch differenziert nach Geschlecht und differenziert nach Alter. Damit kann man sagen, dass auch in Bezug auf die Inhalte dieser Frage eine Steigerung der Kinder durch die MobileKids Tour nachgewiesen werden konnte.

In der sechsten Frage (Punkt VI.) wurden die Kinder gebeten, alle Geräusche, die im Straßenverkehr wichtig sind, zu nennen. Die Kinder nannten eine große Anzahl verschiedener Geräusche, die ihnen wichtig erschienen. Auch bei dieser Frage waren die Kinder im Nachtest fast bei allen genannten Geräuschen besser als im Vortest, wie in Tabelle 9 zu sehen.

Tabelle 9: Wichtige Geräusche im Straßenverkehr

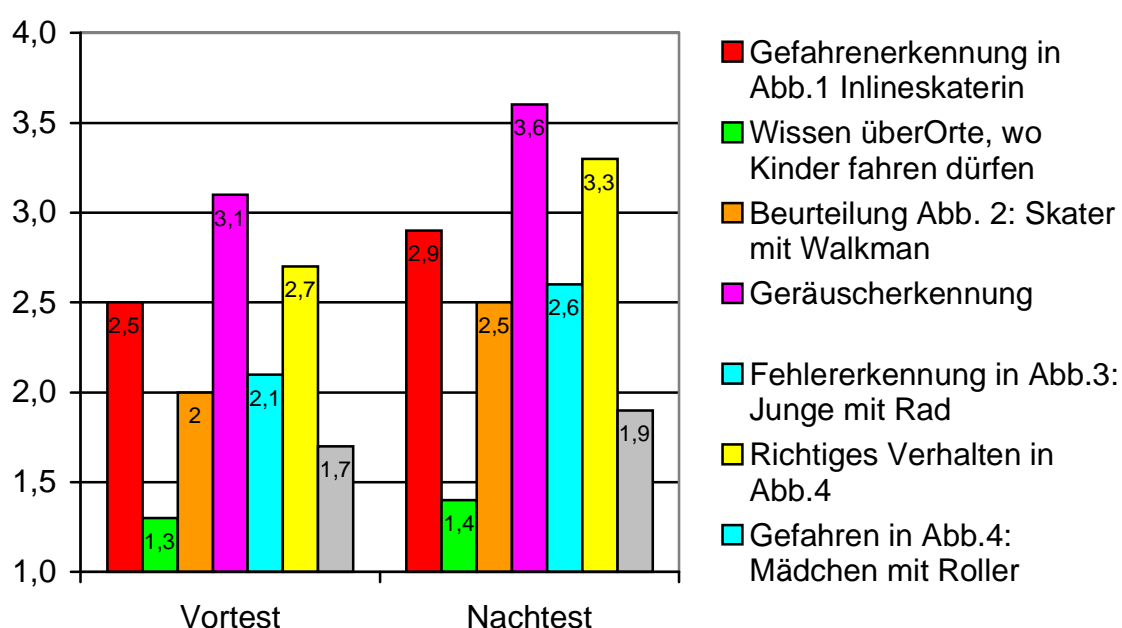
Fälle in Prozent	Hupen	Martinshorn	Feuerwehr	Geräusche Inlineskater	Rufen	Polizei
Vortest	66,3	15,9	13,0	5,0	17,8	17,4
Nachtest	65,6	30,5	22,8	4,9	22,2	31,4

Fälle in Prozent	Bremsgeräusche	Fahrgeräusche Motorrad	Fahrradklingel	Krankwagen	Fahrgeräusche KFZ	Sonstiges
Vortest	20,0	16,1	60,3	13,2	61,4	16,7
Nachtest	23,4	17,5	66,8	20,4	59,1	24,4

Als besonders wichtig, da sehr häufig genannt erschien den Kindern das Hupen: Sowohl im Vortest als auch im Nachtest nannten 2/3 der Kinder dieses Geräusch. Ähnlich wichtig erschien ihnen mit einer Quote von 60% im Vortest und 67% im Nachtest die Fahrradklingel, gefolgt von den Fahrgeräuschen des Autos (VT und

NT je ca. 60%). Besonders große Steigerungen von bis zu 50% gab es beim Martinshorn (allgemein) und bei dessen Unterteilung in Feuerwehr, Polizei und Krankenwagen: Während im Vortest nur jedes sechste Kind das Martinshorn als wichtiges Geräusch nannte, war es nach der MobileKids Tour bereits fast jedes dritte Kind. Annähernd die gleiche Verteilung zeigt sich für den Warnton der Polizei. Der Warnton der Feuerwehr steigerte sich von 13% im Vortest auf 23% im Nachtest, beim Krankenwagen stieg die Anzahl der Kinder, die diesen Warnton für wichtig hielten, von 13% im Vortest auf 20% im Nachtest an. Komplementär zu den konkreten Steigerungen war auch der Mittelwert für die Zahl der gegebenen Antworten im Nachtest mit 3,6 wieder deutlich höher als der im Vortest mit 3,1 Antworten pro Kind. Siehe dazu auch Abbildung 8.

Abbildung 8: Mittelwerte der Anzahl der Antworten auf die verschiedenen Verkehrsfragen



Dieser Unterschied ist hoch signifikant (0,1%-Niveau). Auch differenziert nach Geschlecht und differenziert nach Alter finden sich signifikante Unterschiede zwischen Vortest und Nachtest (mind. 1%-Niveau). Die Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung durch die Teilnahme der Kinder an der MobileKids Tour ist durch die Analyse der Antworten nachgewiesen.

Bei der siebten Frage (Punkt VII. erster Teil) wurden die Kinder gefragt, ob sie die Situation in Abbildung 3, in der ein Kind ohne sich umzusehen vom Bürgersteig einfach auf die Strasse fährt, gefährlich finden. Auch hier antworteten mit 95,2% fast alle Kinder korrekt mit Ja; 94,9% im Vortest und 95,5% im Nachtest. Die wichtige Frage war jedoch auch hier wieder die Frage nach den konkreten Fehlern, die in Abbildung 3 zu erkennen sind. Dazu wurden die Kinder in der achten Verkehrsfrage (Punkt VII. zweiter Teil) gefragt, was das Kind in der Abbildung 3 alles falsch macht. Tabelle 10 zeigt die Verteilung der Antworten.

Tabelle 10: Von den Kindern erkannte Fehler in Abbildung 3: Junge mit Rad

Fälle in Prozent	Schaut sich nicht um	Trägt keinen Helm	Kein Handzeichen	Fährt Bordstein runter	Klingelt nicht
Vortest	65,2	39,2	15,7	17,6	10,9
Nachtest	78,0	53,7	24,7	21,2	12,9

Fälle in Prozent	Fährt hinter Auto auf Strasse	Sollte absteigen	Rad nicht verkehrssicher	Sonstiges
Vortest	39,8	13,0	2,8	13,0
Nachtest	41,6	22,0	4,5	9,8

Bei dieser Frage, mit der die Fähigkeit der Kinder, falsches Verhalten zu erkennen, getestet wird, lagen die nachgetesteten Kinder bei jeder Antwortkategorie besser als die der Kontrollgruppe. Die Unterschiede waren z.T. erheblich. So erkannte mit 2/3 zwar auch schon im Vortest ein Großteil der Kinder, dass der Junge sich nicht umschaute. Im Nachtest stieg die Zahl der Kinder, die dies erkannten, jedoch noch einmal um 13% auf über 3/4 an. Auch das Fehlen des so wichtigen Schutzhelmes war im Nachtest mit 54% weit mehr Kindern bewusst als im Vortest mit 39%. Das Fehlen eines Handzeichens registrierte im Vortest jedes sechste Kind, nach der Tourteilnahme beanstandete schon jedes vierte Kind dieses Fehlverhalten. Auch die Tatsache, dass der Junge nicht absteigt, was von Verkehrsexperten in solchen Situationen besonders angeraten wird, erkannten nach der Tour immerhin 22% der Kinder, während es vorher nur 13% bemerkten. Der Vergleich der Mittelwerte passt wieder zu diesen Ergebnissen: Während er im Vortest bei durchschnittlich 2,1 Antworten liegt, steigerte sich diese Zahl im Nachtest auf 2,6 (Abb.8). Der Unterschied ist hoch signifikant auf dem 0,1%-Niveau, und zwar sowohl für die Gesamtgruppe als auch differenziert nach Geschlecht und Alter. Auch hier kann man sagen, dass die Kinder nach der Teilnahme an der Mobile-Kids Tour sehr viel besser sensibilisiert waren als zuvor.

Betrachtet man die neunte Verkehrsfrage (Punkt VIII. erster Teil), die sich auf Abbildung 4 bezieht, so zeigt sich auch hier wieder, dass die Kinder in fast allen Antwortkategorien im Nachtest besser waren als im Vortest. Abbildung 4 zeigt ein Mädchen, das ohne Schutzbekleidung mit hoher Geschwindigkeit auf einem Roller einen abschüssigen Gehsteig hinunter fährt. Direkt vor ihr befindet sich eine Einmündung. Gefragt wurde, wie die Kinder sich verhalten sollten, wenn sie das Mädchen wären. Bei dieser Frage stand das Wissen, in solch einer Situation zu bremsen, sich zu orientieren, vorsichtig zu sein sowie die fehlende Schutzkleidung zu erkennen, im Vordergrund. Tabelle 11 zeigt die Verteilung der Antworten nach Vortest und Nachtest.

Tabelle 11: Sinnvolles Verhalten in Abbildung 4: Mädchen mit Roller

Fälle in Prozent	Schauen allgemein	Rechts schauen	Links schauen	Klingeln	Vorsichtig sein	Helm tragen
Vortest	35,9	47,8	9,9	6,8	12,0	18,1
Nachtest	45,0	51,5	12,3	6,0	17,3	33,7

Fälle in Prozent	Anhalten	Absteigen	Bremsen	Schützer tragen	Knie-schützer	Ellenbogen-schützer
Vortest	22,5	7,6	78,8	12,6	6,6	4,5
Nachtest	23,2	10,3	81,7	19,7	9,4	7,0

Fälle in Prozent	Hand-schützer	Hand-zeichen	Sonstiges
Vortest	3,3	1,0	4,9
Nachtest	5,5	3,5	7,4

Dass es offensichtlich sinnvoll ist, in dieser Situation zu bremsen, wussten 4/5 der Kinder; im Nachtest mit 82% noch einige mehr als im Vortest mit 79%. Die Notwendigkeit, sich zu orientieren, d.h. zu schauen (allgemein), erkannten im Vortest gut 1/3 aller Kinder, im Nachtest waren es schon knapp die Hälfte. Dass es außerdem gut wäre, hier einen Helm zu tragen, war nach der MobileKids Tour jedem dritten Kind und damit fast doppelt so vielen wie vor der Tour bewusst. Auch die Zahl der Kinder, die das Tragen von Protektoren für sinnvoll hielten, stieg von 13% im Vortest auf 20% im Nachtest an. Und die allgemeine Regel, vorsichtig zu sein, war im Nachtest mit 17% ebenfalls mehr Kindern bewusst als im Vortest mit 12%. Auch in den Mittelwerten spiegelt sich die Verbesserung wieder: Während die Kinder im Vortest im Durchschnitt 2,7 Antworten gaben, stieg dieser Wert im Nachtest auf 3,3 Antworten an (Abb.8). Dieser Unterschied ist hoch signifikant (0,1%-Niveau). Auch differenziert nach Geschlecht und nach Alter zeigen sich signifikante Unterschiede (mind. 1%-Niveau). Damit waren die Kinder nach der Teilnahme an der Mercedes-Benz MobileKids Tour auch auf die Inhalte dieser Verkehrsfrage besser vorbereitet als vor der Teilnahme.

In einer weiteren Frage zur Abbildung 4 wurden die Kinder gefragt, ob sie dort noch eine zusätzliche Gefahr erkennen. Dies war die zehnte und letzte Verkehrsfrage an die Kinder. Auch hier waren die Kinder der Versuchsgruppe (NT) in den meisten Bereichen besser als die Kontrollgruppe (VT). Tabelle 12 zeigt die genaue Verteilung.

Tabelle 12: Weitere erkannte Gefahren in Abbildung 4: Mädchen mit Roller

Fälle in Prozent	Kein Helm	Zu schnell	Keine Schützer	Bein zu hoch	Keine Knie-schützer	Nein
Vortest	46,0	22,4	43,0	7,2	13,0	17,5
Nachtest	52,9	22,3	49,2	5,4	14,6	16,0

Fälle in Prozent	Keine Ellenbo-genschützer	Sonstiges
Vortest	11,4	7,4
Nachtest	12,7	10,6

Im Vortest erkannten mit 46% weniger als die Hälfte der Kinder den fehlenden Helm als weitere Gefahr, im Nachtest fiel dies mit 53% schon mehr als der Hälfte

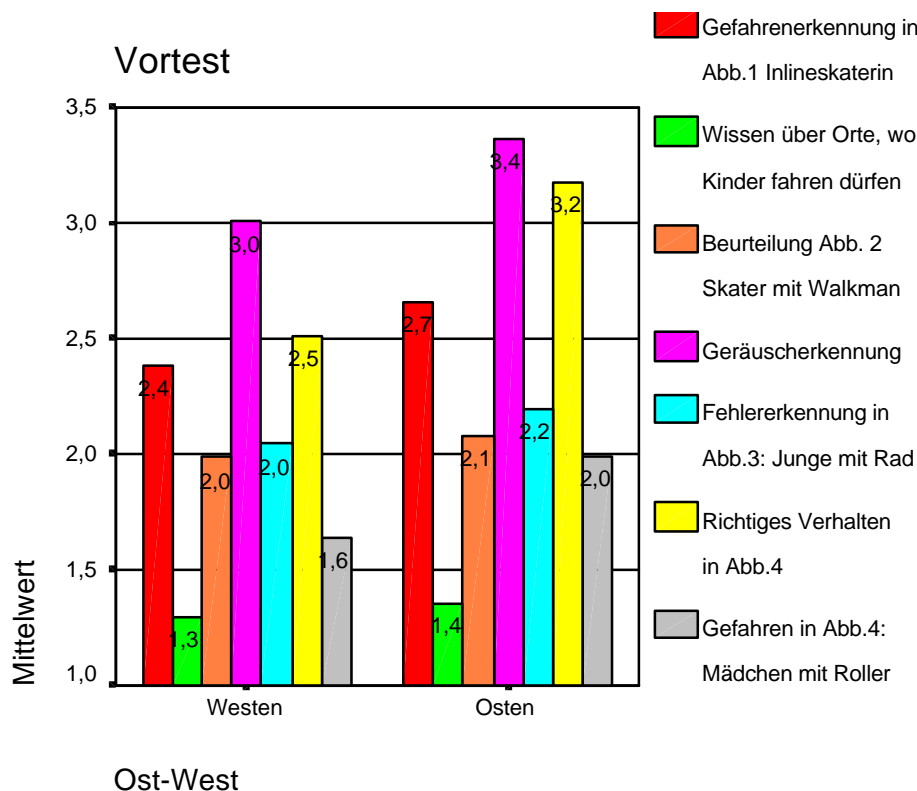
der Kinder auf. Und während im Vortest 43% die fehlenden Schützer beklagten, waren es im Nachtest 49%. Die Gefahr, dass das Mädchen zu schnell fahre, erkannten die Kinder mit je 22% dagegen im Vortest und Nachtest gleich gut. Bei der Aufzählung der einzelnen Schützer, die dem Mädchen fehlen (Knie-, Ellenbogen), waren die Kinder nach der Tour tendenziell wieder besser.

Komplementär zu diesen Verbesserungen ist auch der Mittelwert des Nachtests mit 1,9 Antworten wieder höher als der des Vortests mit 1,7 Antworten pro Kind. Dieser Unterschied ist signifikant auf dem 1%-Niveau. Auch für die letzte Verkehrsfrage kann man damit sagen, dass die Kinder nach der MobileKids Tour signifikant besser abschneiden als vor der Tourteilnahme.

Vergleich der Regionen: Ost- West- Vergleich

Interessant ist ein Vergleich der Mittelwerte der Antworten auf die einzelnen Verkehrsfragen nach östlichen und westlichen Bundesländern. Hierbei zeigt sich ein besseres Abschneiden der Kinder in den neuen Bundesländern im Vergleich zu den alten Bundesländern sowohl im Vortest als auch im Nachtest. In Bezug auf den Vortest sind die Unterschiede der Mittelwerte bei vier der sieben erhobenen Werte signifikant (mindestens auf dem 5%-Niveau), beim Nachtest sind es fünf der sieben Mittelwerte. Abbildung 9 zeigt die Mittelwertsunterschiede zwischen Osten und Westen im Vortest.

Abbildung 9: Mittelwertsunterschiede für den Vortest nach östlichen und westlichen Bundesländern

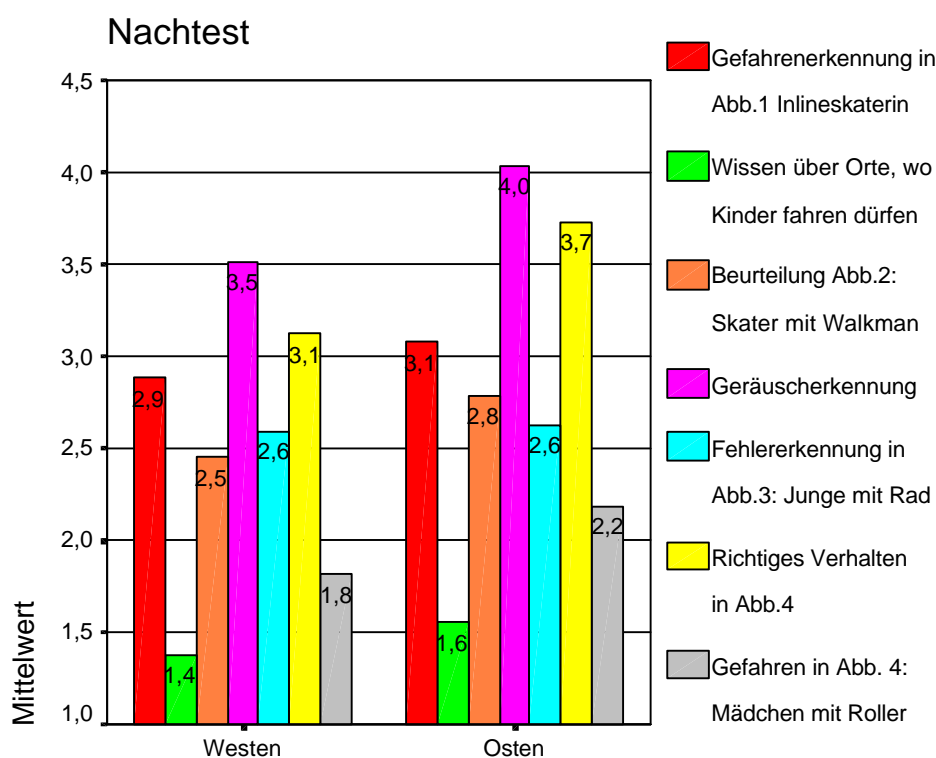


So gaben die Kinder im Westen auf die Frage nach den Gefahren in Abbildung 1 im Durchschnitt im Vortest 2,4 Antworten, die Kinder aus dem Osten brachten es

auf 2,7. Auch bei der Nennung wichtiger Verkehrsgeräusche waren die Kinder im Westen mit 3,0 Antworten nicht so gut wie die Kinder aus dem Osten mit 3,4 Antworten. Was das Erkennen des richtigen Verhaltens in Abbildung 4 betrifft, so zeigt sich ein besonders großer Unterschied: Während die Kinder im Westen durchschnittlich 2,5 sinnvolle Verhaltensweisen nannten, brachten es die Kinder im Osten auf 3,2. Damit gaben die Kinder im Osten auf diese Frage durchschnittlich über 1/4 mehr Antworten als die westlichen Kinder. Und auch bei der Frage nach weiteren Gefahren in Abbildung 4 viel den Kindern im Osten mit durchschnittlich 2,0 Antworten mehr ein als den Kindern im Westen, die hier 1,6 Antworten gaben.

Komplementär zu den Unterschieden im Vortest sind die Kinder aus den östlichen Bundesländern auch im Nachtest besser als die Kinder aus dem Westen. Abbildung 10 zeigt die Mittelwertsunterschiede im Nachtest differenziert nach Osten und Westen.

Abbildung 10: Mittelwertsunterschiede für den Nachtest nach östlichen und westlichen Bundesländern



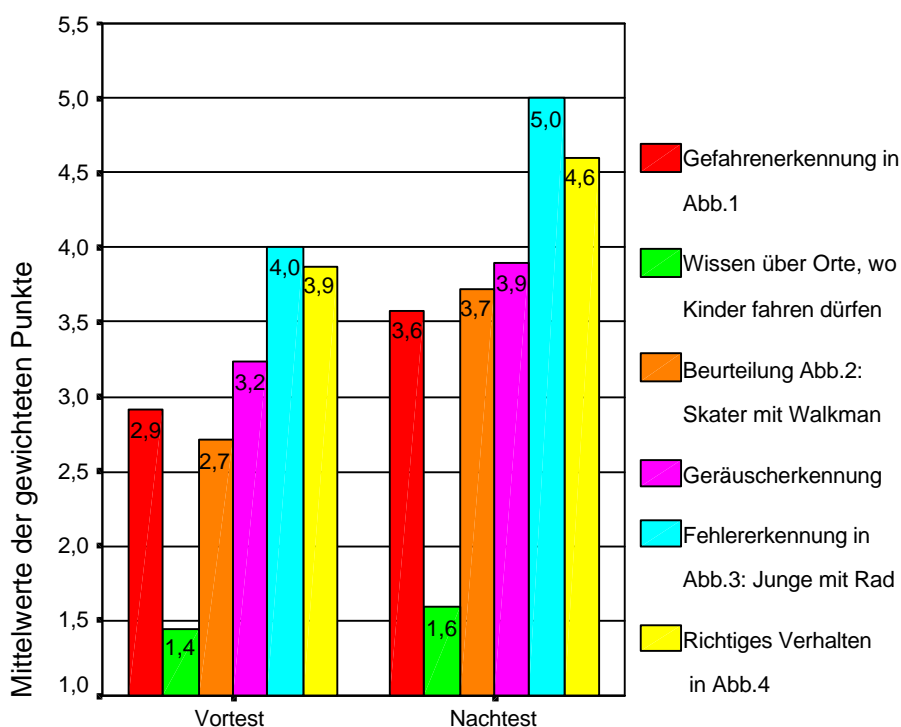
Wie man sieht, sind die Unterschiede zwischen Ost und West auch im Nachtest z.T. erheblich. Bei der Frage nach den Orten, an denen Kinder mit ihrem Roller, Skateboard etc. fahren dürfen, erreichten die Kinder im Osten einen Mittelwert von 1,6, während er bei den Kindern aus dem Westen nur bei 1,4 lag. Auch bei der Beurteilung der Abbildung 2 waren die Kinder im Osten mit 2,8 Antworten besser als die Kinder im Westen mit 2,5. Auch das Nennen wichtiger Verkehrsgeräusche fiel den Kindern im Osten offensichtlich leichter: Sie brachten es auf durchschnittlich 4,0 Geräusche, während die westlichen Kinder "nur" 3,5 Geräusche nannten. Den größten Unterschied gab es im Nachtest genau wie im Vortest jedoch bei den

Antworten für sinnvolles Verhalten in Abbildung 4. Hier gaben die Kinder im Osten mit einem Mittelwert von 3,7 im Durchschnitt 20% mehr Antworten als die Kinder im Westen mit 3,1.

5.3.2 Art der erkannten Gefahren

Schon im voran gegangenen Abschnitt 5.3.1 konnte anhand der Vorher- Nachher-Vergleiche der konkreten Antwortkategorien nicht nur etwas über die Zahl der gegebenen Antworten, sondern auch über deren Qualität ausgesagt werden. Dabei stellte sich heraus, dass die Kinder im Nachtest nicht einfach nur mehr Antworten gaben, sondern dass diese Steigerungen besonders die qualitativ hochwertigen Antworten betrafen, wie den fehlenden Helm oder fehlende Schützer. Um diese qualitative Steigerung noch besser darstellen zu können, wurde für die einzelnen Antwortkategorien ein Punktesystem entwickelt. Die einzelnen Antworten wurden je nach Qualität mit einem, zwei oder drei Punkten bewertet. Danach wurde für jede Verkehrsfrage der Mittelwert der erreichten Punkte nach Vortest und Nachtest getrennt ermittelt. Abbildung 11 zeigt die Ergebnisse.

Abbildung 11: Mittelwerte der gewichteten Punkte für die Antworten auf die verschiedenen Verkehrsfragen



Bei der Gefahrenbestimmung in Abbildung 1 erreichten die Kinder im Vortest im Durchschnitt 2,9 Punkte, die Kinder im Nachtest brachten es dagegen auf 3,6 Punkte. Bei der Frage danach, an welchen Orten die Kinder mit dem Roller, dem Skateboard und mit Inlineskates fahren dürfen, erreichten die Kinder im Vortest durchschnittlich 1,4 Punkte, im Nachtest kamen sie auf 1,6. Betrachtet man nun die Frage nach der Beurteilung der Gefahren in Abbildung 2, so zeigt sich hier ein besonders großer Unterschied: Während es die Kinder im Vortest nur auf 2,7 Punkte durchschnittlich brachten, erreichten die nachgetesteten Kinder 3,7 Punk-

te. Und auch bei der Frage nach den im Straßenverkehr wichtigen Geräuschen gab es einen erheblichen Unterschied von durchschnittlich 3,2 Punkten im Vortest zu 3,9 Punkten im Nachtest. Die Unterschiede der Mittelwerte für die Punkte, die in Abbildung 3 durch das Erkennen des fehlerhaften Verhaltens erreicht werden konnten, sind ebenfalls erheblich. Im Vortest lag der Mittelwert hierfür bei 4,0 Punkten, im Nachtest bei 5,0 Punkten. Und auch bei der letzten mit Hilfe des Punktesystems ausgewerteten Verkehrsfrage gibt es einen deutlichen Unterschied: Während die Kinder im Vortest für ihre Antworten auf die Frage nach dem richtigen Verhalten in Abbildung 4 im Durchschnitt 3,9 Punkte erhielten, brachten es die Kinder im Nachtest auf 4,6 Punkte.

Alle Unterschiede sind hoch signifikant auf dem 0,1%-Niveau, bis auf den Unterschied bei der Frage nach den Orten, an denen Kinder mit Spielgeräten fahren dürfen. Er ist signifikant auf dem 1%-Niveau. Auch differenziert nach Geschlecht und differenziert nach Alter zeigen sich für alle Fragen, bis auf die nach den Orten, wo Kinder mit Spielgeräten fahren dürfen, signifikante Unterschiede, die mindestens auf dem 1%-Niveau liegen.

Die schon in Abschnitt 5.3.1 gefundenen Ergebnisse, dass die Kinder nach der Teilnahme an der Mercedes-Benz MobileKids Tour tatsächlich für die verschiedensten Gefährdungen im Straßenverkehr besser sensibilisiert sind, wird durch diese Auswertungsmethode noch einmal bestätigt.

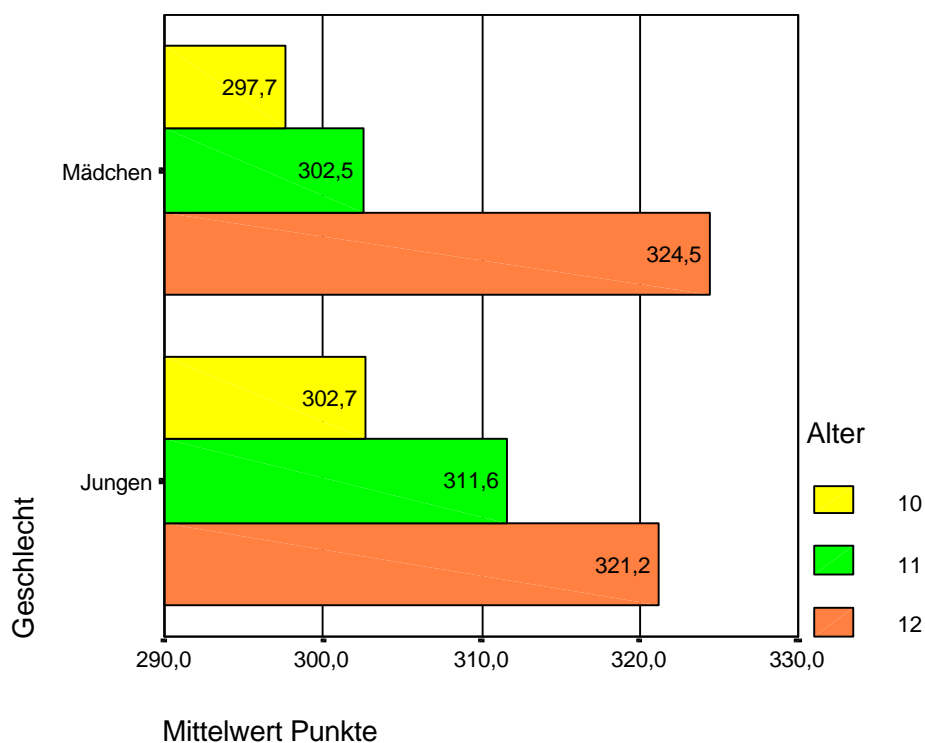
5.4 Bei der Tour erreichte Punktzahlen

Betrachtet man die Punkte, welche die Kinder bei der MobileKids Tour erspielt haben, zeigt sich, dass die erreichte Punktzahl mit dem Lebensalter kontinuierlich ansteigt: 10Jährige erreichen durchschnittlich 300, 11Jährige 308 und 12Jährige 322 Punkte. Damit zeigt sich ein relativ sprunghafter Anstieg zwischen dem 11. und 12. Lebensjahr, während die Steigerung zwischen dem 10. und 11. Lebensjahr nicht ganz so ausgeprägt ist.

Insgesamt erspielten die Kinder durchschnittlich 309 Punkte. Nach Geschlecht differenziert zeigt sich, dass die Jungen mit im Durchschnitt 312 Punkten ein wenig besser abschnitten als die Mädchen mit 306 Punkten.

Differenziert man nach den verschiedenen Altersstufen bei Mädchen und Jungen, so zeigt sich, dass der Anstieg der Punkte bei den Jungen sehr gleichmäßig verläuft: 10jährige Jungen erspielten durchschnittlich 303 Punkte, 11jährige 312 und 12jährige 321 Punkte. Dies entspricht einer Steigerung von jeweils 9 Punkten pro Lebensjahr. Bei den Mädchen dagegen gab es zwischen dem 10. und 11. Lebensjahr nur einen geringen Anstieg von 298 auf 303 Punkte. Dafür machen sie zwischen dem 11. und 12. Lebensjahr einen Sprung und erreichen mit 12 Jahren im Durchschnitt 325 Punkte, und sind damit in diesem Alter tendenziell sogar etwas besser als die gleichaltrigen Jungen. Abbildung 12 (folgende Seite) zeigt die Unterschiede der durchschnittlichen Punktzahlen nach Alter und nach Geschlecht.

Abbildung 12: Mittelwerte der bei der Tour erreichten Punktzahlen nach Alter und Geschlecht



6 Zusammenfassung der Ergebnisse

6.1 Erwartungen der Kinder an die Mercedes-Benz MobileKids Tour

Mit 42% haben die meisten Kinder die Erwartung, bei der MobileKids Tour Spaß zu haben, was mit der Zielsetzung der Tour gut überein stimmt. Außerdem erwartet 1/4 der Kinder, dass sie Verkehrsregeln lernen werden, d.h. viele Kinder sind sich trotz des Spaßcharakters durchaus bewusst, dass es bei der MobileKids Tour auch um die Vermittlung von sicherheitsrelevanten Inhalten in Bezug auf den Straßenverkehr geht. Knapp 1/3 der Kinder wissen vor der Tour nicht, was sie erwarten sollen bzw. wollen sich überraschen lassen. Jedes 8. Kind erwartet, zu spielen, und jedes 14. Kind nimmt an, ein Abenteuer zu erleben. Nur für 6% der Kinder steht ein möglicher Gewinn im Vordergrund.

Differenziert nach Alter zeigt sich eine kaum abweichende Verteilung der Erwartungen. Lediglich der Spaß spielt bei den älteren Kindern eine etwas größere Rolle, dafür erwarten die jüngeren Kinder etwas häufiger, zu spielen. Zwischen Jungen und Mädchen gibt es keine signifikanten Unterschiede.

6.2 Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder

Die Bewertung der MobileKids Tour durch die Kinder fällt eindeutig positiv aus: Alle Durchschnittsnoten für die Aktionsmodule liegen zwischen 1,4 (sehr gut) und 2,0 (gut). Die beste Note und damit ein sehr gut erhielt der Mobile Walk, die 2,0 teilen sich das Kugelkino und die Hörreise. Diese Ergebnisse werden bestätigt

durch die Antworten auf die Frage, was den Kindern am Besten gefallen habe. Auch bei dieser Frage lag der Mobile Walk eindeutig vorne, 1/3 der Kinder hielten ihn für das Beste an der Tour. In der Rangfolge folgen das Verkehrsmemory, das körpereigene Umfeld, der Hot Ride, das Kugelkino und die Hörreise. Knapp jedem 7. Kind gefiel alles an der Tour so gut, dass es sich gar nicht für eines der Aktionsmodule entscheiden konnte.

6.3 Auswirkungen der MobileKids Tour auf die Gefahrenwahrnehmung und das Präventionsverständnis der Kinder

Die Ergebnisse der Evaluationsuntersuchung zeigen bei fast allen gestellten Verkehrsfragen signifikante Verbesserungen der Gefahrenerkennung und des Verkehrsverständnisses der Kinder nach der Teilnahme an der Tour. So können die Kinder die Gefahr des Stürzens beim Inlineskaten nach der Tour besser erkennen als vorher. Auch die ablenkende Wirkung eines Walkman ist ihnen stärker bewusst. Sie erkennen außerdem in verstärktem Maße die warnenden Eigenschaften von Verkehrsgeräuschen. Desweiteren erkennen sie häufiger, wie wichtig es ist, sich im Straßenverkehr zu orientieren, z.B., wenn man mit dem Fahrrad vom Bürgersteig auf die Strasse wechselt, oder wenn man an eine Einmündung kommt, die man nicht einsehen kann.

Auch das Präventionsverständnis der Kinder hat sich nach der Teilnahme an der Mercedes-Benz MobileKids Tour verbessert. So erkennen die Kinder nach der Tourteilnahme häufiger das Fehlen von Schutzbekleidung und das Fehlen eines Schutzhelmes. Besonders auffällig ist, dass es dabei kaum auf die dargestellte Verkehrssituation ankommt, sondern dass die Kinder ein situationsübergreifendes Präventionsverständnis entwickelt haben. Sie erkennen bei der Inlineskaterin, dem Skateboardfahrer, dem Radfahrer und der Rollerfahrerin gleichermaßen verstärkt den fehlenden Helm und die fehlende Schutzbekleidung. Die gefundenen Verbesserungen gelten nicht nur für die Gesamtgruppe der Kinder, sondern finden sich ebenso differenziert nach Alter und differenziert nach Geschlecht, d.h., sie gelten sowohl für alle Altersstufen als auch für Mädchen und Jungen gleichermaßen.

7 Diskussion

Betrachtet man die Ergebnisse der Evaluationsuntersuchung der Mercedes-Benz MobileKids Tour in Bezug auf die Erwartungen der Kinder, ihre Akzeptanz der Tour und auf die Veränderungen des Gefahrenbewusstseins und des Verkehrsverständnisses, so haben sich in all diesen Bereichen positive Ergebnisse gezeigt. Ob die erzielten Verbesserungen in der Gefahrenerkennung und im unfallpräventiven Verständnis bei den Kindern auch zu verkehrssichereren Verhaltensweisen im Straßenverkehr führen, kann daraus nicht abgeleitet werden. In der psychologischen Forschung zeigt sich immer wieder, dass Wissen und Einstellungen nicht immer verhaltenswirksam werden. Um diese Frage zu klären, müsste eine Verhaltensbeobachtungsstudie durchgeführt werden.

Das Ziel der MobileKids Tour, Spaß zu machen, den Kindern ein schönes Erlebnis zu vermitteln und gleichzeitig etwas für ihre Sicherheit und Mobilität im Straßenverkehr zu tun, entspricht genau dem, was die Kinder von der Tour erwarten. Gleichzeitig scheinen diese Erwartungen in vollem Maße erfüllt zu werden, was

durch die gute bis sehr gute Benotung der einzelnen Aktionsmodule der Mobile-Kids Tour dokumentiert wird. Insbesondere der Mobile Walk scheint mit seiner sehr guten Bewertung stellvertretend für den Spaß- und Erlebnisfaktor der gesamten Tour zu stehen.

Neben dieser guten subjektiven Bewertung der Tour durch die Kinder zeigen die Ergebnisse der Erfolgskontrolluntersuchung signifikante Verbesserungen der Kinder in den Bereichen der Gefahrenerkennung, des Verkehrsverständnisses und des Präventionsverständnisses. So können die Kinder Gefahren, z.B. die des Stürzens beim Inlineskaten, besser erkennen. Außerdem hat sich ihre Fähigkeit, die warnenden Eigenschaften von Verkehrsgerauschen zu erkennen, verbessert. Die Verbesserung des Verkehrsverständnisses manifestiert sich in besonderem Maße darin, dass die Kinder nach der Tourteilnahme häufiger erkennen, wie wichtig es ist, sich im Straßenverkehr zu orientieren. Insbesondere hat sich jedoch das Präventionsverständnis der Kinder verbessert, d.h. die Kinder erkennen sehr viel besser als zuvor die schützende Wirkung von Helm und sonstigen Protektoren.

Die erhaltenen Ergebnisse gelten nicht nur für die Gesamtgruppe der Kinder, sondern auch für alle Altersgruppen und für beide Geschlechter.

Die wenigen Bereiche, in denen keine Verbesserung durch die Teilnahme an der Tour stattgefunden hat, zeichnen sich dadurch aus, dass die Kinder hier auch schon vor der Tourteilnahme über ein ausgeprägteres Wissen verfügen. So erkennen über 95% der Kinder die Gefahren der Situationen in Abbildung 2 (Junge mit Walkman) und in Abbildung 3 (Junge mit Rad) auch schon vor der Teilnahme. Damit bleibt kaum Spielraum für weitere Steigerungen. Auch dass die Situation in Abbildung 2 gefährlich ist, weil der Junge aufgrund des Walkman nichts hört, ist den meisten Kindern schon vor der Tour bewusst, genau wie die Notwendigkeit, in der Situation in Abbildung 4 (Mädchen mit Roller) zu bremsen. Aufgrund des ausgeprägten Vorwissens sind hier kaum Steigerungen möglich gewesen.

Interessante Erkenntnisse gehen aus dem Vergleich der Leistungen der Kinder in den östlichen Bundesländern mit den Leistungen der Kinder in den westlichen Bundesländern hervor. Dabei zeigt sich, dass die Kinder aus dem Osten bei den meisten Verkehrsfragen sowohl im Vortest als auch im Nachtest signifikant besser abschneiden als die Kinder aus dem Westen. Über die Gründe für das bessere Abschneiden der Kinder im Osten kann man nur spekulieren. Möglicherweise haben die in den letzten Jahren verstärkten Bemühungen um bessere Verkehrserziehung in den östlichen Bundesländern tatsächlich Früchte getragen. Vielleicht hat aber auch nur die im Gegensatz zu fast allen westlichen Standorten im Osten ausgesprochen warme und regenarme Witterung während der MobileKids Tour dazu geführt, dass die Kinder sowohl im Vortest als auch im Nachtest motivierter waren, ausführlichere Antworten zu geben. Oder die Kinder im Osten waren von der Tatsache an sich, dass sie befragt wurden und somit jemand Interesse an ihrer Meinung und ihrem Wissen bekundete, stärker angesprochen als die Kinder im Westen, die möglicherweise schon häufiger an Befragungen teilgenommen haben.

Die Mercedes-Benz MobileKids Tour kann somit als Erfolg bezeichnet werden. Die teilnehmenden Kinder erwarten und bekommen ein Erlebnis, das ihnen Spaß bringt und gleichzeitig ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten in Bezug auf den Stra-

ßenverkehr so verbessert, dass eine sicherere Mobilität der Kinder möglich erscheint.

Nicht aus den Augen verlieren darf man dabei jedoch, dass es sich bei der Mercedes-Benz MobileKids Tour um ein Projekt handelt, das eine gelungene Ergänzung zur kontinuierlichen Verkehrssicherheitsarbeit in den Schulen darstellt, nicht jedoch als Ersatz dafür gesehen werden darf. Es muss weiter darauf gedrängt werden, dass für die Altersgruppe der 10- bis 12jährigen Kinder die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den weiterführenden Schulen fortgeführt wird. Schwerpunkte sollten das Radfahren und das Inlineskaten sein.

Nur so kann eine kontinuierliche Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder geleistet werden, die einen andauernden Erfolg verspricht, und aus der spezielle Projekte wie die Mercedes-Benz MobileKids Tour als besonderes Highlight hervorragen.

8 Anhang

Anlage 1: Interviewbogen Vortest

Anlage 2: Interviewbogen Nachtest

Anlage 3: Abbildungen zu den Verkehrsfragen

Anlage 4: Mittelwerte zu den Antworten auf die Verkehrsfragen

Anlage 5: Signifikanztabelle zu den Mittelwerten

Mercedes-Benz
MOBILEKIDS
Tour

Vortest

Fragebogen für
die Interviewerin:

Bitte nicht dem Kind zeigen! Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen oder anderweitig vorgeben. Immer die Antworten ankreuzen, die den Aussagen des Kindes am nächsten kommen. Alle gegebenen Antworten aufnehmen. Bei den Verkehrsfragen immer nach dem Stellen der Frage sagen, dass das Kind mehrere Antworten geben darf!

I. Zum Kind

Wie alt bist Du?

10 11 12 Jahre Sonstiges: _____

Du bist

ein Mädchen ein Junge

In welche Klasse gehst Du?

3 4 5 6 7 8

Welche Schulform?

Grundschule Realschule Gymnasium Orientierungsstufe
 Hauptschule Sonderschule Gesamtschule Sonstiges: _____

II. Erwartungen

Was erwartest Du von der MobileKids Tour?

Spaß haben Verkehrsregeln spielerisch lernen Lasse mich überraschen
 Spielen Mit anderen Kindern etwas erleben Weiß nicht
 Etwas gewinnen Abenteuer/Spannung Sonstiges: _____

III.

Siehe Dir Abbildung 1 an. Wie beurteilst Du die Situation?

Warum könnte sich das Mädchen verletzen?

allg. keine Schützer Kein Helm Stürzen
 Keine Handgelenkschützer Keine Knieschützer Andere könnte ihr hineinfahren
 Keine Ellenbogenschützer Wegrutschen Sonstiges: _____

IV.

Wo darfst Du mit Deinem Roller, Skateboard und mit Inlinern im Straßenverkehr fahren?

Gehweg Radweg Strasse Fußgängerzone
 Spielstrasse Spielplatz Hof Sonstiges: _____

V.

Siehe Dir Abbildung 2 an. Findest Du diese Situation gefährlich?

Ja Nein

Wenn ja, warum?

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Hört nichts | <input type="checkbox"/> Kein Helm | <input type="checkbox"/> Skater muss absteigen/Board in die Hand nehmen |
| <input type="checkbox"/> Könnten Zusammenstoßen | <input type="checkbox"/> Stürzen/Verletzen | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ |
| <input type="checkbox"/> Schaut/Achtet nicht | <input type="checkbox"/> Keine Schützer | |

VI.**Zähle bitte alle Geräusche auf, die im Straßenverkehr wichtig sind!**

- | | | |
|---|---|---|
| <input type="checkbox"/> Hupen | <input type="checkbox"/> Rufen | <input type="checkbox"/> Klingeln Rad |
| <input type="checkbox"/> Martinshorn allgemein | <input type="checkbox"/> Polizei | <input type="checkbox"/> Krankenwagen |
| <input type="checkbox"/> Feuerwehr | <input type="checkbox"/> Bremsgeräusche | <input type="checkbox"/> Fahrgeräusche Auto/Lkw/Bus |
| <input type="checkbox"/> Fahrgeräusche Inlineskater | <input type="checkbox"/> Fahrgeräusche Motorrad | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ |

VII.**Siehe Dir Abbildung 3 an. Findest Du diese Situation gefährlich?**

- Ja Nein

Wenn ja, was macht das Kind alles falsch?

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Schaut sich nicht um | <input type="checkbox"/> Fährt den Bordstein runter | <input type="checkbox"/> Sollte absteigen/schieben |
| <input type="checkbox"/> Kein Helm | <input type="checkbox"/> Klingelt nicht/bleibt n. auf Bürgersteig | <input type="checkbox"/> Rad nicht verkehrssicher |
| <input type="checkbox"/> Kein Handzeichen | <input type="checkbox"/> Fährt hinter Auto auf die Strasse | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ |

VIII.**Schau Dir Abbildung 4 an. Wenn Du das Mädchen wärest, wie solltest Du Dich verhalten?**

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Schauen (allgemein) | <input type="checkbox"/> Vorsichtig sein | <input type="checkbox"/> Bremsen/langsamer fahren |
| <input type="checkbox"/> Rechts/um Ecke schauen | <input type="checkbox"/> Helm tragen | <input type="checkbox"/> Schützer tragen: <input type="checkbox"/> Knie <input type="checkbox"/> Elle <input type="checkbox"/> Hand |
| <input type="checkbox"/> Links schauen | <input type="checkbox"/> Anhalten | <input type="checkbox"/> Handzeichen |
| <input type="checkbox"/> Klingeln/ bräuchte Klingel | <input type="checkbox"/> Absteigen | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ |

Wenn Du das Mädchen anschaust, erkennst Du noch eine Gefahr?

- | | | | | |
|-------------------------------------|---|-------------------------------|---|-------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Kein Helm | <input type="checkbox"/> Keine Schützer : | <input type="checkbox"/> Knie | <input type="checkbox"/> Ellenbogen | <input type="checkbox"/> Hand |
| <input type="checkbox"/> Zu schnell | <input type="checkbox"/> Bein zu hoch | <input type="checkbox"/> Nein | <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____ | |

IX.**Wie hast Du von der Aktion erfahren?**

Vielen Dank für das Mitmachen!

Mercedes-Benz
MOBILEKIDS
Tour

Nachtest

Fragebogen für
die Interviewerin:

Bitte nicht dem Kind zeigen! Antwortmöglichkeiten nicht vorlesen oder anderweitig vorgeben. Immer die Antworten ankreuzen, die den Aussagen des Kindes am nächsten kommen. Alle gegebenen Antworten aufnehmen. Bei den Verkehrsfragen immer nach dem Stellen der Frage sagen, dass das Kind mehrere Antworten geben darf!

I. Zum Kind

Wie alt bist Du?

10 11 12 Jahre Sonstiges: _____

Du bist

ein Mädchen ein Junge

In welche Klasse gehst Du?

3 4 5 6 7 8

Welche Schulform?

Grundschule Realschule Gymnasium Orientierungsstufe
 Hauptschule Sonderschule Gesamtschule Sonstiges: _____

II. Bewertung

Wir möchten gerne wissen, wie Dir die MobileKids Tour gefallen hat. Bitte gib den einzelnen Kugeln Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (sehr schlecht). Die beste Note 1 bedeutet, dass Du sehr viel Spaß hattest und die schlechteste Note 6 bedeutet, dass Du keinen Spaß hattest. Du kannst jeder Kugel jede beliebige Note geben!

Wieviel Spaß hattest Du?	silberne Kugel (Kugelkino)	blaue Kugel (Hörreise)	rote Kugel (Hot-Ride)	grüne Kugel (Umfeld)	gelbe Kugel (Verkehrsmemory)	durchsichtige Kugel (Mobile Walk)
Schulnote						

III.

Siehe Dir Abbildung 1 an. Wie beurteilst Du die Situation?

Warum könnte sich das Mädchen verletzen?

allg. keine Schützer Kein Helm Stürzen
 Keine Handgelenkschützer Keine Knieschützer Andere könnte ihr hineinfahren
 Keine Ellenbogenschützer Wegrutschen Sonstiges: _____

IV.

Wo darfst Du mit Deinem Roller, Skateboard und mit Inlinern im Straßenverkehr fahren?

Gehweg Radweg Strasse Fußgängerzone
 Spielstrasse Spielplatz Hof Sonstiges: _____

V.

Siehe Dir Abbildung 2 an. Findest Du diese Situation gefährlich?

Ja Nein

Wenn ja, warum?

Hört nichts Kein Helm Skater muss absteigen/Board in die Hand nehmen
 Könnten Zusammenstoßen Stürzen/Verletzen
 Schaut/Achtet nicht Keine Schützer Sonstiges: _____

VI.

Zähle bitte alle Geräusche auf, die im Straßenverkehr wichtig sind!

Hupen Rufen Klingeln Rad
 Martinshorn allgemein Polizei Krankenwagen
 Feuerwehr Bremsgeräusche Fahrgeräusche Auto/Lkw/Bus
 Fahrgeräusche Inlineskater Fahrgeräusche Motorrad Sonstiges: _____

VII.

Siehe Dir Abbildung 3 an. Findest Du diese Situation gefährlich?

Ja Nein

Wenn ja, was macht das Kind alles falsch?

Schaut sich nicht um Fährt den Bordstein runter Sollte absteigen/schieben
 Kein Helm Klingelt nicht/bleibt n. auf Bürgersteig Rad nicht verkehrssicher
 Kein Handzeichen Fährt hinter Auto auf die Strasse Sonstiges: _____

VIII.

Schau Dir Abbildung 4 an. Wenn Du das Mädchen wärst, wie solltest Du Dich verhalten?

Schauen (allgemein) Vorsichtig sein Bremsen/langsamer fahren
 Rechts/um Ecke schauen Helm tragen Schützer tragen: Knie Elle Hand
 Links schauen Anhalten Handzeichen
 Klingeln/ bräuchte Klingel Absteigen Sonstiges: _____

Wenn Du das Mädchen anschaust, erkennst Du noch eine Gefahr?

Kein Helm Keine Schützer : Knie Ellenbogen Hand
 Zu schnell Bein zu hoch Nein Sonstiges: _____

IX.

Was hat Dir bei der MobileKids Tour am Besten gefallen?

Was hat Dir an der MobileKids Tour nicht gefallen?

Wie viele Punkte hast Du bei der MobileKids Tour erzielt? Punkte

Welche Moki Nummer hast Du?

Wie hast Du von der Aktion erfahren?

Vielen Dank für das Mitmachen!
Interviewbilder

Abbildung 1



Abbildung 2



Abbildung 3**Abbildung 4**

Gruppenstatistiken

K_0	N	Mittelwert	Standardabweichung	Standardfehler des Mittelwertes	
Summe Gefahrenerkennung Abb.1	Vortest	471	2,46	1,41	6,50E-02
	Nachtest	511	2,93	1,45	6,42E-02
Summe Wissen Orte	Vortest	390	1,31	,62	3,12E-02
	Nachtest	421	1,43	,70	3,42E-02
Summe Beurteilung Abb.2	Vortest	470	2,01	,95	4,37E-02
	Nachtest	498	2,54	1,07	4,80E-02
Summe Geräusche	Vortest	479	3,10	1,48	6,77E-02
	Nachtest	509	3,65	1,48	6,56E-02
Summe Fehler in Abb.3	Vortest	451	2,08	,95	4,48E-02
	Nachtest	487	2,60	,96	4,34E-02
Summe Verhalten auf Abb.4	Vortest	484	2,68	1,34	6,11E-02
	Nachtest	511	3,27	1,59	7,05E-02
Summe Gefahren auf Abb.4	Vortest	434	1,73	1,14	5,46E-02
	Nachtest	458	1,91	1,25	5,84E-02
gew. Punkte Gefahrenerkennung	Vortest	486	2,91	1,78	8,08E-02
	Nachtest	512	3,58	1,79	7,91E-02
gew. Punkte Wissen Orte	Vortest	418	1,45	,71	3,45E-02
	Nachtest	449	1,59	,85	4,00E-02
gew. Punkte Beurteilung Abb.2	Vortest	474	2,71	1,84	8,47E-02
	Nachtest	500	3,72	2,14	9,59E-02
gew. Punkte Geräusche	Vortest	484	3,23	1,51	6,85E-02
	Nachtest	509	3,89	1,56	6,91E-02
gew. Punkt der Fehler in Abb.3	Vortest	460	4,00	1,78	8,28E-02
	Nachtest	490	5,00	1,75	7,92E-02
gew. Punkt Verhalten auf Abb.4	Vortest	485	3,87	1,62	7,34E-02
	Nachtest	513	4,60	1,86	8,19E-02

Test bei unabhängigen Stichproben

	Levene-Test der Varianzgleichheit		T-Test für die Mittelwertgleichheit						95% Konfidenzintervall der Differenz	
	F	Signifikanz	T	df	Sig. (2-seitig)	Mittlere Differenz	Standardfehler der Differenz	Untere	Obere	
Summe Gefahrenerkennung Abb. 1	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	,001 ,974	-5,194 -5,200	980 977,276	,000 ,000	-.48 -.48	9,15E+02 9,14E+02	-.65 -.65	-.30 -.30	
Summe Wissen Orte	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	13,795 ,000	-2,414 -2,426	809 806,739	,016 ,015	-.11 -.11	4,65E+02 4,63E+02	-.20 -.20	-2,10E+02 -2,15E+02	
Summe Beurteilung Abb. 2	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	23,645 ,000	-8,100 -8,128	966 962,034	,000 ,000	-.53 -.53	6,51E+02 6,49E+02	-.66 -.65	-.40 -.40	
Summe Geräusche	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	2,103 ,147	-5,836 -5,836	986 982,307	,000 ,000	-.55 -.55	9,43E+02 9,43E+02	-.74 -.74	-.37 -.37	
Summe Fehler in Abb. 3	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	5,090 ,024	-8,291 -8,293	936 931,619	,000 ,000	-.52 -.52	6,24E+02 6,24E+02	-.64 -.64	-.39 -.39	
Summe Verhalten auf Abb. 4	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	15,442 ,000	-6,342 -6,371	993 979,843	,000 ,000	-.59 -.59	9,37E+02 9,33E+02	-.78 -.78	-.41 -.41	
Summe Gefahren auf Abb. 4	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	,962 ,327	-2,248 -2,254	890 888,527	,025 ,024	-.18 -.18	8,02E+02 7,99E+02	-.34 -.34	-2,29E+02 -2,33E+02	
gew. Punkte Gefahrenerkennung Abb. 1	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	,114 ,735	-5,931 -5,932	996 993,767	,000 ,000	-.67 -.67	,11 ,11	-.89 -.89	-.45 -.45	
gew. Punkte Wissen Orte	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	15,305 ,000	-2,682 -2,700	865 854,283	,007 ,007	-.14 -.14	5,32E+02 5,28E+02	-.25 -.25	-3,83E+02 -3,89E+02	
gew. Punkte Beurteilung Abb. 2	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	31,773 ,000	-7,890 -7,921	972 963,023	,000 ,000	-.10 -.10	,13 ,13	-.27 -.26	-.76 -.76	
gew. Punkte Geräusche	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	1,595 ,207	-6,762 -6,768	991 990,758	,000 ,000	-.66 -.66	9,74E+02 9,73E+02	-.85 -.85	-.47 -.47	
gew. Punkt der Fehler in Abb. 3	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	,099 ,754	-8,711 -8,708	948 942,615	,000 ,000	-1,00 -1,00	,11 ,11	-.22 -.22	-.77 -.77	
gew. Punkt Verhalten auf Abb. 4	Varianzen sind gleich Varianzen sind nicht gleich	13,259 ,000	-6,631 -6,657	996 989,459	,000 ,000	-.73 -.73	,11 ,11	-.95 -.95	-.52 -.52	