

bfu-Grundlagen

# Sensibilisierung der Eltern von Rad fahrenden Kindern



Autorinnen:  
Esther Walter, Yvonne Achermann Stürmer, Barbara Schürch

Bern 2013

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung



# Sensibilisierung der Eltern von Rad fahrenden Kindern

Instrument zur Qualitätsentwicklung von Projekten

Autorinnen:  
Esther Walter, Yvonne Achermann Stürmer, Barbara Schürch

Bern 2013

# Impressum

Herausgeberin	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung Postfach 8236 CH-3001 Bern Tel. +41 31 390 22 22 Fax +41 31 390 22 30 info@bfu.ch www.bfu.ch Bezug auf <a href="http://www.bfu.ch/bestellen">www.bfu.ch/bestellen</a> , Art.-Nr. 2.111
Autorin	Esther Walter, lic. phil., Wissenschaftliche Mitarbeiterin, bfu Yvonne Achermann Stürmer, lic. rer. pol., Wissenschaftliche Mitarbeiterin, bfu Barbara Schürch, MSc Psychologin, Leiterin Bildung, bfu
Redaktion	Stefan Siegrist, Dr. phil., EMBA, Leiter Forschung / Beratung / Produktesicherheit, Stv. Direktor, bfu
© bfu/FVS 2013	Alle Rechte vorbehalten; Reproduktion (z. B. Fotokopie), Speicherung, Verarbeitung und Verbreitung sind mit Quellenangabe (s. Zitationsvorschlag) gestattet. Dieser Bericht wurde im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) hergestellt. Für den Inhalt ist die bfu verantwortlich.
Zitationsvorschlag	Walter E, Achermann Stürmer Y, Schürch B. <i>Sensibilisierung der Eltern von Rad fahrenden Kindern</i> . Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2013. bfu-Grundlagen.  Aus Gründen der Lesbarkeit verzichten wir darauf, konsequent die männliche und weibliche Formulierung zu verwenden. Aufgrund von Rundungen sind im Total der Tabellen leichte Differenzen möglich. Wir bitten die Lesenden um Verständnis.

# Inhalt

<b>Impressum</b>	<b>2</b>
<b>I. Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>II. Ausgangslage</b>	<b>6</b>
<b>III. Good-Practice-Empfehlungen zu diversen Kriterien</b>	<b>9</b>
1. Inhaltliche Aspekte	9
2. Aspekte der Umsetzung	11
3. Generelle Wirkfaktoren der Gesundheitsförderung/Prävention	13
3.1 Setting-Ansatz	13
3.2 Chancengleichheit	14
3.3 Evaluation	15
<b>IV. Bestehende Beispiele</b>	<b>16</b>
1. Beispiele aus dem Ausland	16
2. Beispiele aus der Schweiz:	18
<b>V. Good-Practice-Ideen für die Zukunft</b>	<b>21</b>
<b>Quellen</b>	<b>23</b>



# I. Einleitung

Im überarbeiteten Sicherheitsdossier Nr. 8 «Fahrradverkehr» wird bestätigt, was bereits im Sicherheitsdossier Nr. 2 «Fahrradverkehr» aus dem Jahr 2005 [1] hergeleitet wurde: Die **Sensibilisierung und das Informieren der Eltern** von ca. 3- bis 7-jährigen Kindern sind wichtig. Dazu gehören auch **Handlungsanweisungen**, wie ihre Kinder möglichst sicher mit dem Fahrrad unterwegs sein können, sobald sie rechtlich auf öffentlichen Strassen fahren dürfen (Begleiten, Wegwahl, Vortrittsregeln beachten, Erkennbarkeit, Helm). Der FVS hat die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung beauftragt, die Empfehlung einer handlungsfokussierten Sensibilisierung der Eltern zu **konkretisieren**.

Als **Ziel** gilt: Eltern sind sich bewusst, dass die sichere Verkehrsteilnahme per Fahrrad viele Fähigkeiten und Fertigkeiten erfordert. Sie fördern den Erwerb fahrradspezifischer Kompetenzen durch den zielgerichteten Gebrauch des Fahrrades. Sie minimieren Risiken durch entsprechende Massnahmen. Kinder werden bis mindestens zum 8. Geburtstag bei Zielfahrten begleitet.

Diese Zielerreichung kann nicht durch die Umsetzung einer einzigen standardisierten Massnahme erreicht werden. Zum einen ist die Umsetzung einer standardisierten Strategie, die alle Eltern über denselben Kanal erreicht, sehr schwierig. Zum anderen ist eine standardisierte Lösung für die Bandbreite der Zielgruppe kaum sinnvoll. So müssen z. B. Eltern mit anderem soziokulturellen Hinter-

grund spezifisch angesprochen werden. Auf eine **Koordination der Angebote** ist aber zu achten.

Das **vorliegende Dokument** kann den FVS bei der Beurteilung von Projekten mit dem Ziel der handlungsorientierten Sensibilisierung von Eltern für die Sicherheit ihrer Rad fahrenden Kinder unterstützen. Die Berücksichtigung der Good-Practice-Empfehlungen trägt zur Qualitätsentwicklung bei.

Zum einen werden die in den Good-Practice-Empfehlungen berücksichtigten **Kriterien** kurz beschrieben. Zum anderen werden zu jedem Kriterium **Indikatoren** erarbeitet. Im Sinn einer Selbstevaluation können die Good-Practice-Empfehlungen Anbieter von Projekten bereits bei der Erarbeitung unterstützen.

Die Good-Practice-Empfehlungen beziehen sich im Wesentlichen auf **inhaltliche und Umsetzungsaspekte**, inkl. Fragen der Distribution. Nicht berücksichtigt werden weitere wichtige Qualitätskriterien wie Ressourcen, Controlling, Dokumentation usw.

Zudem werden dem FVS **mögliche Massnahmen** für die Schweiz vorgeschlagen, die den Good-Practice-Empfehlungen weitgehend oder punktuell entsprechen.

## II. Ausgangslage

Entwicklungsbedingt verfügen Kinder im Alter von 3 bis 7 Jahren erst über eine **eingeschränkte Fahreignung**. Diese variiert aber von Kind zu Kind. Bezogen auf das Radfahren wird in der Literatur als generelles Mindestalter für die Fahreignung oft von der Vollendung des 8. Lebensjahrs gesprochen [2]. Aber auch ältere Kinder sind auf dem Fahrrad oft noch keine zuverlässigen Verkehrsteilnehmende. Da es nicht das Ziel ist, Kinder beim Radfahren einzuschränken, müssen ihre **Bezugspersonen** über mögliche Gefahren und Defizite **informiert und dafür sensibilisiert** werden (ohne dass ängstliche Eltern ihre Kinder aus diesem Grund z. B. lieber mit dem Auto chauffieren als sie mit dem Fahrrad zu begleiten).

Zurzeit gilt in der Schweiz als Berechtigung zum Radfahren (auf allen Strassen ohne Begleitung) der tatsächliche Schulbesuch (Art. 19 SVG<sup>1</sup>). Bis im Sommer 2011 entsprach dies einem Alter von ca. 6 bis 7 Jahren. Da im Sommer 2011 aber das Schuleintrittsalter in gewissen Kantonen gesenkt wurde bzw. der Besuch des Kindergartens schon als Einschulung (Beginn der Schulpflicht) betrachtet wird, hat sich auch das Alter gesenkt, ab dem Kinder auf der Strasse unbegleitet Rad fahren dürfen [3].

Vor ihrer Einschulung sind Kinder nicht mit einem eigentlichen Fahrrad, sondern mit einem Kinderrad unterwegs [4]. Kinderräder gelten als fahrzeugähn-

**Tabelle 1**  
**Wo darf ich mit meinem Trottinett (Inlineskates, Skateboards, Kinderrad ...) fahren und welche Verkehrsregeln sind anzuwenden?**

	FäG als Verkehrsmittel		FäG zum spielen
	Kind im vorschulpflichtigen Alter	Kind im vorschulpflichtigen Alter in Begleitung einer erwachsenen Person und alle anderen Benutzer (Schulpflichtige Kinder, Jugendliche, Erwachsene...)	Alle Benutzer aber nur auf begrenzten Flächen <sup>1</sup>
Für Fussgänger bestimmte Verkehrsflächen (Trottoirs, Fusswege, Längstreifen für Fussgänger, Fussgängerzonen)	✓	✓	✓
Radwege	✗	✓	✗
Fahrbahn von Tempo-30-Zonen / Begegnungszonen auf Nebenstrassen	✗	✓	sofern verkehrsarm <sup>2</sup>
Fahrbahn von Nebenstrassen, wenn entlang der Strasse Trottoirs sowie Fuss- und Radwege fehlen und das Verkehrsaufkommen im Zeitpunkt der Benutzung gering ist	✗	✓	sofern verkehrsarm <sup>2</sup>
Hauptstrassen 	✗	✗	✗
Fussgängerverbot 	✗	✗	✗
Verbot für FäG 	✗	✗	✗

1 Benutzung vor Ort und nicht als Verkehrsmittel (von A nach B)

2 Nebenstrasse, auf welcher wenig motorisierter Verkehr zu erwarten ist bzw. die nur ausnahmsweise Durchgangsverkehr aufweist (z. B. in Wohnquartieren, auf Strassen zu einem abgelegenen Bauernhof oder zu einem Wald, auf landwirtschaftlichen Erschliessungsstrassen ohne Durchgangsverkehr. Es müssen aber Nebenstrassen sein) und vorwiegend von Anwohnern sowie diese aufsuchenden Dritten benützt wird, also Strassen mit blossem Quell- oder Zielverkehr.

Quelle: <http://www.bfu.ch/German/politik/Seiten/trottinett.aspx9>

<sup>1</sup> Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958, SR 741.01

liche Geräte (FäG) (Art. 1 Abs. 10 VRV<sup>2</sup>). Deren Verwendung durch Kinder im vorschulpflichtigen Alter ist in Art 50, Abs. 3 VRV geregelt. Kinder im vorschulpflichtigen Alter dürfen z. B. auf Trottoirs, in Fussgängerzonen oder auf der Fahrbahn einer Begegnungszone fahren. Je nach Alter des Benützers und Verwendung des FäG (als Verkehrsmittel oder zum Spielen) können unterschiedliche Verkehrsflächen benützt werden (Tabelle 1).

Handlungsbedarf besteht verschärft, wenn in der Schweiz tatsächlich, wie zurzeit im Parlament diskutiert wird, Kinder jeglichen Alters auf allen Strassen ohne Begleitung Rad fahren dürfen.

Die Informationen sollten die Eltern dann erreichen, wenn ihre Kinder mit dem Radfahren beginnen. Da in der Schweiz damit traditionsgemäss relativ früh begonnen wird, werden als Zielgruppe Eltern von Kindern im Alter von 3 bis ca. 10 Jahren definiert.

**Good-Practice-Empfehlungen** für die Sensibilisierung der Eltern von Rad fahrenden Kindern liegen z. B. aus dem EU-Projekt ROSE 25<sup>3</sup> (Road Safety Education in all 25 EU Member States) vor [2,5]. Die im Folgenden dargestellten Good-Practice-Empfehlungen für die Schweiz berücksichtigen darüber hinaus generelle Wirkfaktoren der Gesundheitsförderung/Prävention (Setting-Ansatz, Partizipation, Chancengleichheit) [6–8].

Das EU-Projekt ROSE 25 führt das Miteinbeziehen der **Eltern** als einer der zehn wichtigsten Erfolgsfaktoren für eine wirksame Verkehrserziehung bei Kindern bis ca. 12 Jahren auf [5]. Als Hauptthe-

men, bei denen die Eltern miteinbezogen werden müssen, gelten Kinder als PW-Insassen, als Fussgänger und als Radfahrende. Insgesamt wurde in dem Projekt festgestellt, dass aber nur relativ selten Eltern als Zielgruppe von Verkehrserziehungsinterventionen gewählt werden. Auch die Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) empfiehlt in ihrem Bericht «Keeping Children Safe in Traffic», dass die Eltern in der Verkehrserziehung ihrer Kinder stärker involviert sein sollten, sowohl informell wie auch formell [9].

Dass der Einbezug der Eltern in die Verkehrserziehung ihrer Kinder wichtig ist, hat folgende Gründe [5]:

- Eltern sind oft die ersten, die ihre Kinder in der Verkehrserziehung unterweisen.
- Eltern sind Rollenmodelle. Kinder lernen durch Imitation und genaues Beobachten und erlernen erste Fertigkeiten, noch bevor sie in die Schule kommen.
- Eltern fällen wichtige Entscheidungen bezüglich der Mobilität der Kinder (Exposition, Ausmass der Begleitung, Gebrauch von Schutzartikeln).

Die 25 Länder, die im Rahmen von ROSE 25 zusammengearbeitet haben, stellten fest, dass Informationsmittel für Eltern oft nicht vorhanden waren. Gleichzeitig wurde festgehalten, dass es **schwierig** sei, das **Interesse der Eltern zu gewinnen**. Isolierte, einmalige Informationsanlässe für Eltern seien ungenügend, um ihr Interesse zu erhöhen und eine nachhaltige Einstellungsänderung zu bewirken [5]. Auch das Verschicken von Broschüren (z. B. zu Beginn des Schuljahres) wird nicht als nachhaltige Beratung eingestuft [2].

Zumindest kann festgehalten werden, dass durch einmalige Informationsanlässe oder das Verschicken von Broschüren, wichtige Informationen ver-

<sup>2</sup> Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962, SR 741.11

<sup>3</sup> Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people.

mittelt werden. Die Frage ist bloss, wie gut sie beim Empfänger ankommen.

«Recommendation: Parents are key stakeholders in children's RSE. They should be made aware of their role in RSE and should be motivated to act. Offers and possibilities in this sense have to be reinforced, developed and implemented. Approaches might range from informational events to volunteering for active RSE work at school» [5].

# III. Good-Practice-Empfehlungen zu diversen Kriterien

## 1. Inhaltliche Aspekte

Zentral bei den Informationen an die Eltern sind die Angaben über die **entwicklungsbedingten Grenzen ihrer Kinder**. Bei den heute herrschenden Verkehrsverhältnissen gelten Kinder als Radfahrende bis mindestens zu ihrem 8. Geburtstag als überfordert. Sowohl sensomotorische wie kognitive Fertigkeiten entwickeln sich mit zunehmendem Alter – oft Hand in Hand. Damit Kinder (gemäss der heutigen Gesetzgebung ab Schuleintritt) sicher unterwegs sein können, sollten Eltern zentrale Sicherheitsmassnahmen berücksichtigen. **Handlungsorientierte Informationen** können Eltern bei der **Umsetzung dieser Sicherheitsmassnahmen** unterstützen.

Die zentrale handlungsorientierte Information sollte darauf hinzielen, dass Eltern ihre Kinder bis mindestens zu deren 8. Geburtstag beim Radfahren **begleiten. Konkrete Tipps** dazu dürfen nicht fehlen. Idealerweise wird ein Kind von zwei Erwachsenen begleitet; der eine vorn, der andere hinten und das Kind in der Mitte. Fährt das Kind in Begleitung von nur einem Erwachsenen, ist es nicht eindeutig, ob es besser vor oder hinter ihm fährt<sup>4</sup>. Auf anspruchsvollen Streckenabschnitten ist es auf jeden Fall sinnvoll, ein Anhängerfahrrad (Trailer-Bike) zu benutzen [10].

<sup>4</sup> Wenn das Kind vorn fährt, ist der Vorteil, dass die Eltern eine bessere Übersicht haben und dem Kind Anweisungen geben können. Der Nachteil ist, dass das Kind dabei überfordert werden kann.  
Wenn das Kind hinten fährt, ist der Vorteil, dass es einfach den Erwachsenen nachahmen kann. Der Nachteil ist, dass der Erwachsene nicht sieht, was das Kind macht.

Es muss deutlich werden, dass sich die Empfehlung, Kinder bis zur Vollendung des 8. Lebensjahrs zu begleiten, auf das **Radfahren auf der Fahrbahn von A nach B (Zielfahrten)** bezieht. Das Verweilen/Spielen auf einer verkehrarmen Quartierstrasse in einer Tempo-30-Zone oder in einer Begegnungszone kann unbeaufsichtigt sein – wie dies vom Gesetzgeber aktuell und in Zukunft vorgesehen ist [4,11].

Eltern sollten dazu ermutigt werden, die Sensomotorik ihrer Kinder durch das **Nutzen von Trottnetts oder Laufrädern** frühzeitig zu fördern – dies allerdings vorerst ausschliesslich **im Schonraum** [12]. Es sollte darauf hingewiesen werden, dass das Trottoir für kleine Kinder keinen Schonraum darstellt. Als Schonraum gilt z. B. ein Spielplatz, ein Schulareal oder ein Verkehrsgarten.

Gemäss ROSE 25 sind geübte Kinder zwar eventuell mit 5 Jahren fähig, eine gerade Linie und Kurven zu fahren. Zusätzliche Aufgaben, die ihre Aufmerksamkeit erfordern, wie auf Aufforderung anzuhalten, könnten von ihnen kaum erfüllt werden [2]. Eltern sind wenn möglich darüber zu informieren, dass vermeintlich **sicheres Fahren – im Sinn der Fahrzeugbeherrschung – keine sichere Verkehrsteilnahme** bedeutet.

Radfahren ist für Kinder eine anspruchsvolle Tätigkeit. Ein zur Körpergrösse **passendes Fahrrad** erleichtert dem Kind die Aufgabe. Die Informationen sollten auf die Wichtigkeit der Bremsen bzw. der Bremshebel hinweisen: Die kleinen Kinderhän-

de müssen diese gut ergreifen können, um den notwendigen Bremszug aufzubauen. Die fehlende Kraft in den Händen kann insbesondere bei den jüngeren Kindern (3- bis 4-Jährige) ein Problem darstellen. Die Rücktrittsbremse gilt als eine gute Alternative. Die **Sattelhöhe** muss so eingestellt sein, dass das Kind gut treten und sicher den Boden erreichen kann. (Dabei ist es auch wichtig, dass der Abstand vom Boden zum Tretlager bzw. zu den Pedalen nicht zu hoch ist.) Kinderfahrräder sind oft schwer. Ein **leichtes und qualitativ gutes Fahrrad** hilft dem Kind.

Ferner sollten die an die Eltern vermittelten Informationen auf die Relevanz einer guten **Erkennbarkeit** ihrer Kinder (auch tagsüber) hinweisen. Grellfarbige Kleider und reflektierende Bänder an Hand- und Fussgelenken bei Fahrten in der Dunkelheit sollten empfohlen werden. Die Erkennbarkeit kann auch durch sicheres und korrektes Fahren erhöht werden: Abstand vom Strassenrand, Abweichen vom Rechtsfahren im Kreisverkehr und in Linksabbiegespuren, Handzeichen usw.

Als zusätzliche Sicherheitsmassnahme ist das Tragen eines **Fahrradhelms** zu empfehlen. In Bezug auf den Fahrradhelm muss den Eltern mit Nachdruck verdeutlicht werden, dass nur ein gut passender und korrekt getragener Helm Kopfverletzungen zu reduzieren vermag. Als weitere Sicherheitsmassnahme sollte auf die Möglichkeit einer **Abstandkelle** hingewiesen werden.

Kinder lernen durch Beobachtung und Nachahmung. Die Informationen sollten die Wichtigkeit der **Vorbildfunktion der Eltern** betonen. Wichtige Sicherheitstipps, die auch von Eltern zu befolgen sind, sollten aufgeführt werden: z. B. Vortrittsregelungen beachten (insbesondere an Stoppstras-

sen und bei «Kein Vortritt» **immer** anhalten). Hierzu gehört auch die Aufforderung Kinder nicht mit dem Auto zu chauffieren.

Den Eltern sind die wichtigsten **rechtlichen Grundlagen** zu vermitteln. Wann darf mein Kind wo und mit welchem Fahrzeug (unbegleitet) unterwegs sein (Kap. II, S. 6) [3,4,11]. Eltern sollen ebenfalls darüber informiert werden, dass das Fahrrad ihrer schulpflichtigen Kinder nach gesetzlichen Vorschriften ausgerüstet werden muss (gepumpte Pneus, 2 kräftige Bremsen, Sattel, Klingel, Vorder- und Rücklicht, Reflektoren (Art. 213–218 VTS<sup>5</sup>). Der Hinweis, dass mit der Abschaffung der Velovignette eine private Haftpflichtversicherung abzuschliessen ist, die auch die Kinder einschliesst, darf nicht fehlen.

Nebst Informationen zu individuellen Verhaltensänderungen der Eltern (wie z. B. Kinder begleiten, verkehrsarme Wege nutzen, sich selbst an Vortrittsregelungen halten, selbst den Helm tragen usw.), sollten Möglichkeiten für **strukturelle Änderungen** kommuniziert werden. So können Eltern z. B. von ihnen als gefährlich wahrgenommene Stellen in der Gemeinde bei Behörden melden, mit dem Sicherheitsdelegierten der Gemeinde in Kontakt treten, über den Elternrat Fahrradkurse in der Gemeinde verankern usw.

Zentral sind **Informationen über entsprechende Anlaufstellen** (z. B. bfu-Sicherheitsdelegierte, Gemeindebehörden, Interessenvertreter für Radfahrende). Veränderungen auf struktureller Ebene sind nachhaltiger als individuelle Verhaltensänderungen einzelner Eltern.

<sup>5</sup> Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, SR 741.41

Wichtig ist aber, dass den Eltern gleichzeitig klar gemacht wird, dass die von ihnen als gefährlich eingestuft Stellen möglicherweise objektiv gesehen keine Gefahr darstellen. Fachstellen entscheiden, welche Stellen saniert werden sollten.

Gemäss einer in der Schweiz durchgeführten Befragung fielen von allen Verbesserungsvorschlägen zur Schulwegsicherheit die meisten Nennungen (42 %) in den Bereich Infrastrukturmassnahmen [13].

**Tabelle 2**  
**Indikatoren zu inhaltlichen Aspekten**

Die Informationen vermitteln entwicklungspsychologisches Wissen über verkehrsrelevante Kompetenzen von Kindern.
Die Informationen betonen die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für Kinder.
Die Informationen empfehlen, Kinder vor dem 8. Geburtstag beim Zurücklegen einer Wegstrecke mit dem Fahrrad zu begleiten – inkl. konkrete Sicherheitstipps zum Begleiten.
Das Projekt ermutigt Eltern, die Sensomotorik ihrer Kinder frühzeitig durch das Nutzen von Trottinets oder Laufrädern zu schulen – allerdings bis zur Beherrschung des Fahrzeugs ausschliesslich im Schonraum.
Die Informationen machen klar, dass eine vermeintlich sichere Fahrzeugbeherrschung (Kind kann z. B. ohne Stützräder 100 m geradeaus fahren) noch keine sichere Verkehrsteilnahme bedeutet.
Die Informationen weisen auf die Wichtigkeit einer guten Erkennbarkeit bei Tag und Nacht und einen passenden, korrekt sitzenden und eingestellten Helm hin.
Die Informationen weisen auf die Wichtigkeit eines kindergerechten Fahrrads (geringes Gewicht) und einer kindergerechten Einstellung des Fahrrads (Bremshebel, Sattelhöhe) hin.
Die Informationen betonen die Wichtigkeit der Vorbildfunktion der Eltern. Die Informationen thematisieren rechtliche Aspekte (Fahrradausrüstung, Fahrerlaubnis) und wichtige Verhaltenstipps .
Die Informationen beinhalten Ideen, wie Eltern strukturelle Veränderungen – in der Regel auf Gemeindeebene – anstreben können (inkl. Anlaufstellen usw.).
Inhaltliche Abweichungen zu den Good-Practice-Empfehlungen sind begründet und nachvollziehbar.

## 2. Aspekte der Umsetzung

Grundsätzlich können die Eltern **ohne direkten Kontakt** zum Absender (z. B. durch Broschüren, Kommunikationskampagnen) oder **mit direktem Kontakt** (z. B. in Kursen, bei Events, an Elternabenden usw.) informiert werden.

Das einseitige Vermitteln von Informationen (z. B. durch das Verschicken von Informationsmaterial, sei es durch eine Fachstelle oder durch Interessenverbände) hat in der Gesundheitsförderung/Prävention Tradition. Das **Bereitstellen von Informationsmaterial** für interessierte Eltern oder Multiplikatoren (z. B. Krippenleitende, Hausärzte usw.) ist als Dienstleistungsangebot von diversen Fachstellen tatsächlich wichtig. Entscheidend ist aber die **Distribution**. Viele Projekte in der Gesundheitsförderung/Prävention erarbeiten wertvolle Unterlagen, Einsatzmittel, Kursangebote usw. und stellen diese (womöglich gar gratis) der Zielgruppe oder den Multiplikatoren zur Verfügung. Ein Distributionskonzept ist ebenso wichtig wie die inhaltlich gute Qualität des Angebots.

Ein direkter Kontakt zu einer als glaubwürdig wahrgenommenen Person als Absender ist wünschenswert und löst eher eine Informationsverarbeitung aus, die zu einer nachhaltigen **Einstellungsänderung** führt. Das Verschicken von Broschüren wird nicht als nachhaltige Beratung eingestuft [2].

**Kurse** für Eltern erlauben eine intensive Auseinandersetzung mit dem Thema. Allerdings werden isolierte und einmalige Kurse von ROSE 25 als unzureichend beurteilt. Wiederholungen oder Verknüpfungen mit anderen Themen sind sinnvoll. Allerdings stellt sich die Frage der Kosten-Nutzen-

Relation bei mehrteiligen Kursen. Wie viele Eltern nehmen an solchen Kursen teil? Wie stark hängt die Teilnahme vom soziokulturellen Hintergrund ab? ROSE 25 empfiehlt als Good Practice für Kurse eine **Mischung aus theoretischen und praktischen Elementen** [5].

Nebst Kursen können **Kurzberatungen** die Auseinandersetzung mit dem Thema unterstützen. Eltern können systematisch z. B. über Kinderkrippen, Kindergärten, Kinderärzte, auf Spielplätzen oder in Sprachkursen (Eltern mit Migrationshintergrund) erreicht werden. Aufgrund der Themenkonkurrenz ist eine organisatorische Verknüpfung mit anderen Themen sinnvoll. (Ein Kinderarzt wird die Eltern bei einer Konsultation kaum isoliert betreffend der fahrradspezifischen Sicherheit ihrer Kinder ansprechen.) Dabei sollte die unfallpräventive Botschaft spezifisch bleiben und nicht durch andere Themen verwässert werden.

Vermittelte Informationen sollten für Eltern **erlebbar gemacht werden**. Indem Eltern z. B. ihre Kinder in den Verkehrsgarten begleiten oder an kritischen Schulwegstellen als Lotsen eingesetzt werden, wird eine aktive Auseinandersetzung mit dem Thema gefördert. An Elternabenden sollte nicht nur Informationsmaterial abgegeben, sondern eine **aktive Auseinandersetzung** gefördert werden. Als Einstieg kann z. B. das Zeigen von Filmsequenzen über das Verhalten von Kindern im Verkehr hilfreich sein. Gespräche und aktive Konfrontation und Reflexion brauchen Zeit. Ein Kursangebot sollte mehrere Stunden – idealerweise in mehreren Einheiten – umfassen. Kurzberatungen haben den Vorteil, dass sie für alle Beteiligten wenig Zeit in Anspruch nehmen. Sie können wirksam sein, wenn der **Vermittler** eine hohe **Glaubwürdigkeit bzw. ein hohes Ansehen** bei der Ziel-

gruppe hat. Geeignet sind Verkehrsinstruktoren, Ärzte oder medizinisches Personal der Mütter- und Väterberatung. Gezielt ist an Schlüsselfiguren für Personen mit anderem soziokulturellen Hintergrund zu denken.

Die Informationen sollten in Form von Fakten vermittelt werden, sodass Eltern **Wissensbausteine** erhalten, um ihre Entscheidungen fällen zu können. Bei der Vermittlung von Kenntnissen (Wissen) sollte immer auch der Versuch unternommen werden, auf eine **Einstellungs- sowie eine Verhaltensänderung** hinzuwirken. Eine Einstellungsänderung, die auf einer kritischen Beurteilung der Sachlage basiert, kann eher im **Dialog**, also nicht durch **einseitige Informationsvermittlung** (vom Absender zur Zielgruppe, schriftlich oder mündlich) erreicht werden. Ein Dialog mit den Eltern ist aber sehr ressourcenintensiv und benötigt Fachpersonen.

Wird von einer Holschuld der Eltern ausgegangen (die Interessierten müssen sich selbst um Informationen bemühen), besteht die Gefahr, dass primär jene Eltern an Angeboten teilnehmen oder Materialien bestellen, die sich **bereits sicherheitsbewusst** verhalten. Dies wurde auch im Rahmen des Projekts ROSE 25 festgehalten. Die Autoren stellten zudem fest, dass keine Massnahmen identifiziert werden konnten, die sich diesem Problem explizit annahmen [2]. Grundsätzlich sind daher Ansätze sinnvoll, die die Eltern **aktiv** und **systematisch** erreichen. Anzustreben ist eine **aufsuchende** Präventionsarbeit (Kap. III.3.2, S. 14). Dies ist besonders wichtig bei Eltern, die aufgrund eines **fremden kulturellen Hintergrunds** und/oder **ungenügender Sprachkenntnisse** mangelhaft integriert sind. Dadurch ist die Hürde, an einem Kurs teilzunehmen oder sich aktiv zu engagieren, zusätzlich erhöht. Auch das Übersetzen von Informa-

tionsmaterial in die Sprachen der Migranten ist nicht ausreichend. Zentral ist, dass bei der Vermittlung von Informationen (in der jeweiligen Sprache) auch die für diese Personen adäquaten Kommunikationskanäle genutzt werden.

Projekte, die **einen grossen Teil der Zielgruppe erreichen**, sind wünschenswert. Angesichts der Schwierigkeit, Eltern systematisch im direkten Kontakt zu erreichen, sollten auch Projekte eine Chance bekommen, die vorerst nur einen kleinen Teil der Zielgruppe erreichen, aber **innovativ** sind, neue Wege gehen und qualitativ herausstechen. Diese Projekte sollten jedoch gute Aussichten auf eine befriedigende Verbreitung haben.

Die Initialkosten für ein Projekt sind immer hoch. ROSE 25 empfiehlt als Good Practice, dass Projekte daher einfach **duplizierbar** sein sollten (von einer Kinderkrippe in eine andere, von einer Gemeinde in eine andere usw.) [5].

**Tabelle 3**  
**Indikatoren zur Umsetzung**

Eltern erhalten Informationen durch einen direkten Kontakt zum Absender, wodurch eine zweiseitige Kommunikation (zwischen Vermittler und Eltern) ermöglicht wird.
Fakten und Handlungsanweisungen werden den Eltern (schriftlich oder mündlich) als Wissensbausteine vermittelt. Wichtig ist, dass die Eltern in die Lage versetzt werden, nachzudenken und allenfalls ihre Einstellungen und ihre Verhaltensweisen zu ändern.
Kurse zur Informationsvermittlung beinhalten einen theoretischen und einen praktischen Teil.
Als vermittelnde Personen / Multiplikatoren werden Personen eingesetzt, die von den Eltern als kompetent, glaubwürdig und ihnen gegenüber wertschätzend wahrgenommen werden.
Die Informationsvermittlung basiert auf einer breiten Partnerschaft / auf Netzwerken.
Das Thema Unfallprävention beim Radfahren wird mit anderen Themen der Unfallprävention verknüpft.
Das Thema Unfallprävention beim Radfahren wird mit anderen Aspekten verknüpft (z. B. nachhaltige Mobilität, Bewegungsförderung).
Das Projekt beschreibt den erwarteten Wirkmechanismus zwischen der Intensität der Intervention (z. B. die Dauer eines Kurses, eines Informationsanlasses) und der Zielsetzung.
Der gewählte Ansatz hat das Potenzial, einen grossen Teil der Zielgruppe zu erreichen.
Das Projekt geht bei der Implementierung innovative Wege (nutzt z. B. neue Settings, neue Zugänge zur Zielgruppe usw.)
Das Projekt lässt sich einfach duplizieren.
Das Projekt beinhaltet ein Distributionskonzept.

### 3. Generelle Wirkfaktoren der Gesundheitsförderung/Prävention

#### 3.1 Setting-Ansatz

Orte, wo Kinder leben, wohnen, spielen, lernen, usw. werden Lebenswelten (oder Settings) genannt. Projekte, die eine nachhaltige **Veränderung im Setting** selbst erzielen, sind nachhaltiger (strukturelle Veränderungen). Informationen an die Eltern sollten daher nicht nur auf individuelle Verhaltensänderungen der Eltern hinwirken, sondern auch auf strukturelle Veränderungen in den Lebenswelten der Kinder.

Sinnvoll sind z. B. Informationen an die Eltern, wie eine Verkehrsberuhigung im Wohnquartier angegangen werden kann (Kap. III.1, S. 9). Es handelt sich z. B. auch um eine strukturelle Veränderung, wenn eine Gemeinde Kinderkrippen und Tagesstätten auffordert, einen Elternabend zum Thema Mobilität durchzuführen.

Oft wird unter Setting-Ansatz aber auch lediglich verstanden, dass ein **Setting als Zugang zu bestimmten Zielgruppen** gewählt wird (ohne den Anspruch, das Setting nachhaltig verändern zu können).

Für 3- bis 10-jährige Kinder ist die Familie oft das primäre Setting. Kinderkrippen und Tagesstätten, später Kindergarten und Schule sind weitere wichtige Settings, die für die Unfallprävention bei Kindern genutzt werden sollten. Die Eltern (allenfalls weitere Bezugspersonen wie Krippenleitende, Kindergärtnerinnen, Primarlehrerinnen usw.) können wohl am besten über diese für ihre Kinder zentralen Lebenswelten angesprochen werden. **Setting übergreifende Ansätze** sind wenn möglich anzustreben.

Erfahrungen haben gezeigt, dass Projekte der Gesundheitsförderung und Prävention nachhaltiger sind, wenn die angesprochenen Menschen, hier die Eltern, miteinbezogen werden (**Betroffene zu Beteiligten machen**). Kindergarten und Schule sollten gemäss ROSE 25 Möglichkeiten bieten, die Eltern in Verkehrssicherheitsthemen einzubinden. Ein spezifisches Augenmerk sollte dabei auf Eltern gerichtet werden, die von sich aus weniger bereit sind, sich zu engagieren [5]. Gerade ihre Kinder bräuchten gemäss den Autoren oft entsprechende Unterstützung. Ein guter im Ton angepasster Informationsfluss zwischen Kindergarten/Schule und Eltern hilft, die Eltern zu sensibilisieren.

### 3.2 Chancengleichheit

Es sind Settings und Partizipationsformen zu wählen, die die ungleiche Verteilung der Risikobelastung berücksichtigen und **zur Reduktion sozialer Ungleichheiten beitragen**. Merkmale der Chancengleichheit sind z. B. das Geschlecht, der sozioökonomische Status oder auch der soziokulturelle Hintergrund [14].

**Kinder** aus Haushalten oder Quartieren mit geringem sozioökonomischem Kapital sind **auch innerhalb reicher Länder** weit mehr von Unfällen betroffen [15]. Dies gilt auch für Verkehrsunfälle [16].

An manche Zielgruppen kommt man nur durch eine **aufsuchende Arbeit** in den Settings der Zielgruppen (z. B. wenig integrierte Migrationsbevölkerung). Die Kommunikation muss den Besonderheiten der Zielgruppen (z. B. geringer Bildungsstatus, ungenügende Kenntnisse der Landessprachen, anderer soziokultureller Hintergrund) angepasst werden. Dies geht über rein sprachliche Anpassungen hinaus. Zentral ist die Integration der Zielgruppen bei der Ausarbeitung [17].

**Ökonomische Anreize** für Schutzprodukte können zur Reduktion sozialer Ungleichheiten beitragen.

Knaben sind weit mehr von Fahrradunfällen betroffen als Mädchen. Die Ursachen sind zum Teil unterschiedlich: Im Jugendalter weisen Mädchen grössere Defizite in ihrer Sensomotorik auf, Knaben

<b>Tabelle 4 Indikatoren zum Setting-Ansatz</b>
Die Wahl der Lebenswelt (Setting), in der die Intervention stattfinden soll, wurde begründet und ist nachvollziehbar.
Die Intervention hat auch zum Ziel, Strukturen im Setting zu verändern (z. B. Entscheidungsprozesse, Rahmenbedingungen usw.) und fokussiert nicht lediglich eine individuelle Wirkung.
Das Projekt berücksichtigt mehrere Settings (z. B. Elternhaus und 1. bis 4. Klasse der Primarschule).
Akteure aus dem Setting (z. B. Krippenleitende) werden rechtzeitig in das Projektteam integriert.

<b>Tabelle 5 Indikatoren zur Chancengleichheit</b>
Es ist begründet, ob und wie Genderaspekte berücksichtigt werden.
Es ist begründet, ob und wie der soziale Status berücksichtigt wird.
Ein allfälliger Migrationshintergrund ist angemessen berücksichtigt.

hingegen in ihrer sicherheitsorientierten Einstellung [18]. Eltern von Mädchen sollten besonders dafür gewonnen werden, dass ihre Kinder frühzeitig genügend sensomotorische Erfahrungen (z. B. mit dem Trottnett oder dem Laufrad) sammeln können. Inwiefern geschlechtsspezifische Projekte oder Koedukation sinnvoll sind, ist in Abhängigkeit der genauen Zielsetzung und des gewählten Ansatzes zu beurteilen.

### 3.3 Evaluation

Der Überprüfung der Zielsetzung kommt eine wichtige Bedeutung zu. Wichtig ist eine Evaluationsform, die die Blackbox der Evaluationsforschung schliesst: Interessant ist nicht primär, ob eine Intervention ihre Zielsetzung erreicht hat, sondern **warum diese erreicht wurde bzw. warum nicht**. Eine Evaluation sollte auf einem **theoretischen Wirkmodell** aufbauen und entsprechend dem Wirkmodell **Indikatoren** für die Evaluation definieren.

**Tabelle 6**  
**Indikatoren zur Evaluation**

Das Projekt beschreibt, wie die Zielerreichung überprüft werden kann.
Das Projekt beschreibt anhand welcher Indikatoren die Wirkungsweise der Intervention überprüft werden kann.

# IV. Bestehende Beispiele

## 1. Beispiele aus dem Ausland

Im Rahmen des im Jahr 2005 abgeschlossenen Projekts ROSE 25 wurden Good-Practice-Massnahmen zur Verkehrserziehung gesammelt und analysiert sowie Empfehlungen ausgearbeitet. Die zusammengetragenen Interventionen betreffen verschiedene Verkehrsmittel und berücksichtigen unterschiedliche Lehrmittel (Broschüren, CD-ROM, Internet, Filme, Spiele usw.). Zielgruppen dieser Massnahmen sind Kinder und Jugendliche zwischen 3 und 17 Jahren sowie deren Eltern (insbesondere von Kindern unter 3 Jahren).

Viele Länderexperten sind der Meinung, dass Eltern vermehrt in die Verkehrserziehung involviert und grundsätzlich besser informiert werden sollten. Im Rahmen von ROSE 25 wurden indessen auffallend wenige auf Eltern gezielte Interventionen beschrieben. Auf Eltern gezielte Verkehrserziehungsinterventionen beschränken sich in der Praxis oft auf einmalige Ereignisse, wie ein Kontakt auf einem Informationsstand oder die Distribution einer Broschüre vor Schulbeginn. Umfassendere Interventionen gehören zu den Ausnahmen, wie z. B. das deutsche Verkehrserziehungsprogramm für Eltern «Kind und Verkehr», «Step Sidewalk Bicycle» (Niederlande) und «Promotion of Children's Traffic Safety as a part of Child Health Centres' Education» (Finnland) [2,5]. Diese drei Interventionen werden nachfolgend detaillierter präsentiert.

## Kind und Verkehr

Bei dieser Intervention, die vor bald 30 Jahren in Deutschland eingeführt wurde, geht es um 7 verschiedene Module, an denen Eltern von 2- bis 6-jährigen Kindern teilnehmen können. Die Eltern können die für sie am interessantesten Module frei wählen. Sie sollen dazu gebracht werden, ihre Kinder vor den Gefahren des Verkehrs zu schützen und sie systematisch und praktisch zu schulen, und zwar über eine längere Zeitspanne hinweg als Verkehrserziehungsexperten dies tun können.

Jährlich werden für Eltern in Gruppen von ungefähr zehn Teilnehmenden rund 6000 Veranstaltungen durchgeführt (Ø 2000–2003). Dabei erhalten Eltern die Gelegenheit, eine Diskussion mit einem Experten und weiteren Eltern zu führen. Geleitet werden diese Veranstaltungen von speziell ausgebildeten Moderatoren, die mehrheitlich bei der Polizei und in Lehrberufen tätig sind oder Organisationen für Verkehrssicherheit oder Versicherungsgesellschaften angehören. Landesweit stehen etwa 1000 Moderatoren im Einsatz. Die meisten Veranstaltungen finden in Kindergärten statt, sind aber auch in Kirchengemeindehäusern, Mutter-und-Kind-Gruppen, Schulen, Erwachsenen-Bildungsstätten usw. anzutreffen. Der Moderator verfügt über das spezielle Handbuch «Kind und Verkehr», das alle notwendigen pädagogischen und technischen Einzelheiten enthält. Die Eltern sollen über das typische kindliche Verkehrsverhalten aufgeklärt werden, um sicheres Benehmen zu fördern. Die Eltern müssen sich bewusst werden, dass – nebst einer guten Verkehrserziehung – ihr eigenes Beispiel für das sichere

Verhalten ihrer Kinder bedeutsam ist. Die Eltern erhalten Informationen zu Sicherheitssystemen und deren Gebrauch. Sie bekommen auch Angaben über Kinder als Radfahrende (z. B. wann und wie beginnen, wohin fahren usw.).

### **Step Sidewalk Bicycle**

Dieses niederländische Konzept appelliert an Eltern von Kindern zwischen 0 und 4 Jahren und stellt ein Pendant zur soeben beschriebenen deutschen Massnahme «Kind und Verkehr» dar. «Step Sidewalk Bicycle» hat zum Ziel, die Eltern von ihrer wichtigen Rolle als Vorbilder zu überzeugen und sie anzuregen, ihren Kindern die Grundregeln für sicheres Gehen (Überqueren einer Strasse) und Radfahren im Verkehr beizubringen. An Informationsabenden für Eltern werden Videos gezeigt und Diskussionen geführt.

Diese Veranstaltungen sind für Eltern von kleinen Kindern gut geeignet. Es wird aber ungenügend darauf geachtet, dass auch Eltern mit anderem soziokulturellen Hintergrund daran teilnehmen.

### **Promotion of Children's Traffic Safety as a part of Child Health Centres' Education**

Ein Verkehrsbuch für Kinder und Erwachsene, «Kulkunen» genannt, wird in den finnischen Gesundheitszentren anlässlich der Vorsorgeuntersuchung der Kinder im Alter von 4 Jahren abgegeben. Das Buch ist Teil eines Gesundheits- und Verkehrserziehungsprogramms. Es enthält eine Reihe von klar verständlichen Ratschlägen, wie Eltern die sichere Verkehrsteilnahme ihres Kindes beeinflussen können. Für die Kinder finden sich Fragen im Zusammenhang mit alltäglichen Verkehrssituationen. Die anwesende Pflegefachfrau bespricht das

Problem der Verkehrssicherheit mit den Eltern und fordert sie auf, das Thema mit ihren Kindern auf der Strasse und zu Hause altersgerecht zu behandeln. 4-Jährige und ihre Eltern sind eine wichtige Zielgruppe, denn in diesem Alter dehnen Kinder ihren Bewegungsradius aus und sind gleichzeitig fähig, Rat und Regeln zu verstehen. Es ist für die Entwicklung des Kindes wichtig, dass es sich in einem immer grösseren Gebiet bewegen kann und dass es darin durch den Verkehr nicht allzu sehr behindert wird. Die Eltern werden ermutigt, auch der Sicherheit der näheren Umgebung ihrer Kinder die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und Gefahren im Rahmen des Möglichen auszuräumen.

In den Gesundheitszentren kann in einem persönlichen Gespräch fast die gesamte Altersgruppe erreicht werden. Wie ernsthaft das Verkehrssicherheitsproblem angegangen wird, hängt aber von der Pflegefachfrau und der zur Verfügung stehenden Zeit ab. Schlussendlich entscheiden die Eltern, ob und wie sie die Problematik anpacken wollen.

Bei allen drei Massnahmen werden die Informationen und Handlungsanweisungen durch direkten Kontakt vermittelt. Ein Austausch zwischen Eltern und Fachpersonen bzw. Multiplikatoren findet statt, insbesondere bei den zwei erstgenannten Massnahmen. Die beschränkten Fähigkeiten der Kinder, sich im Strassenverkehr zu behaupten, werden thematisiert. Auf die Wichtigkeit der Vorbildfunktion der Eltern wird hingewiesen. Bei der finnischen Intervention können insbesondere drei Good-Practice-Empfehlungen hervorgehoben werden:

- Gesundheits- und Verkehrssicherheitsthemen werden (auf organisatorischer Ebene) verknüpft.
- Der gewählte Ansatz hat das Potenzial, einen grossen Teil der Zielgruppe zu erreichen.

Ein allfälliger Migrationshintergrund wird angemessen berücksichtigt.

Ein Nachteil bei den zwei ersten Massnahmen ist, dass sich Eltern mit einem anderen soziokulturellen Hintergrund an diesen Veranstaltungen tendenziell weniger beteiligen.

## 2. Beispiele aus der Schweiz:

In der Schweiz werden mehrere wertvolle Sensibilisierungsmassnahmen bei Eltern von Rad fahrenden Kindern realisiert.

### Publikationen, Publikumsbroschüren

Verschiedene Institutionen wie z. B. Pro Velo Schweiz, der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), der Touring Club Schweiz (TCS) oder die bfu erstellen informative **Publikumsbroschüren**<sup>6</sup>. Insbesondere der Inhalt der Broschüre «Wenn Kinder Räder bekommen» von Pro Velo Schweiz und vom VCS kann als gutes Beispiel aufgeführt werden [10]. Dabei handelt es sich um einen Ratgeber für Eltern von 3- bis 7-jährigen Kindern. Diese Broschüre ist in den drei Landessprachen gratis beim VCS erhältlich und kann aus dem Internet heruntergeladen werden. Weitere empfehlenswerte Dokumentationen (ebenfalls auf dem Internet erhältlich) sind das Trainingsprogramm «Kind und Velo» von der Stadtpolizei Zürich und das Lehrmittel in Form eines Frage-Antwort-Spiels für die Verkehrserziehung von Primarschülern als Radfahrende «Velo! Velo?» vom TCS [19,20].

Weitere **Publikumsbroschüren** wie z. B. «Liebe Mutter, lieber Vater. Bald geht Ihr Kind in den Kin-

dergarten» des TCS, VCS und der Polizeien haben den Vorteil, in **zehn Sprachen**, visualisiert mit Fotos, in Form von kurzen Merksätzen zu diversen Verkehrsmitteln der Kinder wichtige Informationen zu thematisieren [21].

Durch diese Publikumsbroschüren erhalten die Eltern wertvolle Informationen und Handlungsanweisungen. Sie enthalten u. a. Hinweise auf die beschränkten Fähigkeiten der Kinder, sich im Strassenverkehr sicher zu bewegen, und Ratschläge, wie die Eltern mit dieser Tatsache umgehen sollten (z. B. Begleitung des Rad fahrenden Kindes bis zu seinem 8. Geburtstag). Einige dieser Broschüren betonen auch die Wichtigkeit einer guten Erkennbarkeit und eines korrekt sitzenden Helms.

Es stellt sich aber die Frage der Distribution. Kommt die Information da an, wo sie hin soll, und werden die Inhalte angemessen verarbeitet?

Bei der Kinderpost der bfu und den Elternbriefen der Pro Juventute ist die Frage der Distribution gut geklärt. Die Eltern werden systematisch und aktiv (keine Holschuld der Eltern) informiert. Ab der Geburt des Kindes erhalten sie in regelmässigen Abständen altersgerechte Informationen, inkl. Hinweisen über die sichere Verkehrsteilnahme der Kinder.

Eine wichtige Good-Practice-Empfehlung, die bei den oben erwähnten Interventionen fehlt, ist der direkte Kontakt. Möglicherweise findet er von Zeit zu Zeit statt, wenn die Verteilung einer dieser Broschüren im Rahmen eines Anlasses erfolgt. Die Verteilungskanäle sind uns zum Teil unbekannt. Vorstellbar wäre, dass anlässlich eines Besuches beim Kinderarzt Themen zur Verkehrssicherheit angesprochen werden könnten sowie eine der oben erwähnten Broschüren ausgehändigt würde.

<sup>6</sup> Vgl. [www.verkehrserziehung.ch](http://www.verkehrserziehung.ch)

Anzustreben ist eine die Zielgruppe aktiv angehen-  
de Präventionsarbeit (Kap. III.3.2, S. 14).

### **Kurse «Sicher Velofahren»**

Ein in inhaltlicher Hinsicht wertvoller Ansatz bilden die freiwilligen Fahrradkurse, die Pro Velo Schweiz anbietet [22]. Einer dieser Kurse richtet sich an **Kinder ab 6 Jahren mit Eltern** und ein anderer an **Kinder ab Schuleintritt mit Eltern**.<sup>7</sup>

Vermutlich werden aber bei diesen Kursen eher bereits sensibilisierte Eltern angesprochen. Somit stellen sich hier die Fragen der Distribution und der Chancengleichheit. Eine aufsuchende Präventionsarbeit wäre auch hier wünschenswert.

Die Kurse dauern 3 Stunden und verfolgen folgende Ziele:

- korrekte Fahrradausrüstung
- Beherrschen des Fahrzeugs
- Kenntnis der wichtigsten Verkehrszeichen
- aktiver Einbezug der Eltern (Theorieteil und Beobachtung der Kinder im Praxisteil)

Die Ziele der zwei Kurse unterscheiden sich dadurch, dass im Kurs für Kinder ab Schuleintritt zusätzlich ein Übungsparcours im Quartier (begleitet durch die Eltern) stattfindet (wo auch das Linksabbiegen und der Kreisverkehr geübt werden). Im Kurs für Kinder ab 6 Jahren werden die praktischen Übungen ausschliesslich im Schonraum durchgeführt. Diese Kurse werden in Koordination mit den Polizeibehörden organisiert. In gewissen Regionen sind an diesen Kursen Verkehrsinstruktoren anwesend. Es wird auch darauf geachtet, dass der Stoff der Pro Velo-Kurse mit demjenigen der durch die

Polizei an den Schulen durchgeführten Verkehrserziehungskurse abgestimmt wird.

Es wird davon ausgegangen, dass die Kinder nach dem Fahrradkurs nur einen Teil des vermittelten Stoffes behalten werden. Die zwei erwähnten Pro Velo-Kurse richten sich deshalb hauptsächlich an die Eltern. Diese werden nicht nur als Radfahrende, sondern auch als künftige Instruktoressen ihrer eigenen Kinder angesprochen. Wichtig ist dabei die Vorbildfunktion der Eltern. «Eine nachhaltige Wirkung der Velokurse kann also fast nur über die Befähigung der Eltern erreicht werden, das eigene Wissen richtig zu vermitteln» [22]. In diesen Kursen werden die Eltern auf die noch beschränkten Kompetenzen der Kinder hingewiesen. Unter anderem wird den Eltern demonstriert, wie schnell ein Kind bereits in einfachen Verkehrssituationen überfordert ist.

Die Lernziele für die Eltern werden wie folgt umschrieben: «Die Eltern sollen:

- die richtigen Verhaltensweisen lernen bzw. wieder auffrischen.
- lernen, wie dieses Wissen altersgerecht an ihre Kinder weiterzugeben ist.
- durch ruhige Beobachtung der Kursarbeit mit den Kindern erkennen, was ihre Kinder und Gleichaltrige können und was nicht. Damit erfahren sie, dass sie von ihren Kindern tendenziell zu viel verlangen (Überforderung).
- die grosse und verantwortungsvolle Bedeutung ihrer Vorbildfunktion erkennen.» [22]

Die Kurse «Sicher Velofahren» entsprechen sehr vielen Good-Practice-Empfehlungen, die im Kapitel III, S. 9 beschrieben wurden. Unter anderem wird Folgendes empfohlen.

- Auch Kinder im schulpflichtigen Alter sollen beim Zurücklegen einer Wegstrecke mit dem Fahrrad

<sup>7</sup> Weitere Kurse werden Erwachsenen und Jugendlichen ab 12 Jahren sowie speziellen Zielgruppen (Behinderte, Migranten usw.) angeboten. Gemäss Pressemitteilung vom 30. März 2011 bietet Pro Velo Schweiz insgesamt rund 230 Kurse an 110 verschiedenen Kursorten an.

begleitet werden. Und es werden konkrete Sicherheitstipps zum Begleiten abgegeben.

- Die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für Kinder wird betont.
- Die Eltern erhalten Informationen durch einen direkten Kontakt. Eine wechselseitige Kommunikation zwischen Vermittler und Eltern wird dadurch ermöglicht.
- Fakten und Handlungsanweisungen werden den Eltern als Wissensbausteine vermittelt. Die Eltern sollen über die Informationen nachdenken und allenfalls ihre Einstellung und ihr Verhalten ändern.
- Die Kurse beinhalten einen theoretischen und einen praktischen Teil. Die Eltern bekommen ein paar Informationen in einem Theorieteil, beobachten das Verhalten der Kinder im praktischen Teil und lernen dabei viel über das Können der Kinder.
- Als vermittelnde Personen werden Personen eingesetzt, die von den Eltern als kompetent, glaubwürdig und ihnen gegenüber wertschätzend wahrgenommen werden.
- Die Informationsvermittlung basiert auf einer breiten Partnerschaft und auf Netzwerken.

## V. Good-Practice-Ideen für die Zukunft

Wie bereits mehrfach betont wurde, ist für die Sicherheit der Rad fahrenden Kinder die handlungsorientierte Sensibilisierung der Eltern für die Gefahren, denen ihr Kind auf der Strasse ausgesetzt ist, unerlässlich. Daher werden zu diesem Punkt verschiedene Projektideen vorgestellt. Sie berücksichtigen die oben beschriebenen Kriterien weitgehend oder punktuell. Erfreulicherweise sind in der Schweiz sowohl bezüglich der für Eltern angebotenen Kurse als auch der existierenden Broschüren bereits gute Ansätze (Kap. IV, S. 16) vorhanden.

Eine aufsuchende Präventionsarbeit ist zu empfehlen. Die Kurse sollten so institutionalisiert sein, dass alle Eltern – **auch solche mit einem anderen soziokulturellen Hintergrund** – daran teilnehmen können. Sie sollten den Eltern an Elternabenden (Kindergarten oder 1./2. Primarstufe) empfohlen werden. Bei einem Zusammenschluss von mehreren Teilnehmenden könnten die Kurskosten gesenkt werden. Eine Alternative wäre, wenn Eltern an den von den Verkehrsinstruktoren in den Kindergärten bzw. in der 1.–4. Primarstufe durchgeführten Kursen ebenfalls teilnehmen würden. Die Eltern hätten somit die Gelegenheit, der zielgruppengerechten Verkehrserziehung durch einen Spezialisten beizuwohnen und könnten danach die wichtigsten Elemente mit ihren Kindern wiederholen.

Die im Kapitel III, S. 9 vorgestellten Publikumsbroschüren brauchen ein klares und realistisches Distributionskonzept. Einerseits sollten so viele Eltern wie möglich diese Informationen erhalten. Andererseits ist es wünschenswert, dass die Broschüren über geeignete Schlüsselpersonen bzw. Multiplika-

toren (Ärzte, Kinderkrippenleitende, Primarlehrerinnen, Verkehrsinstruktoren usw.) abgegeben würden, sodass auch ein Gespräch stattfinden könnte. Um Eltern mit schlechten Kenntnissen der Landessprachen zu erreichen, sollten die Broschüren in weitere Sprachen übersetzt werden. Natürlich wäre es auch von Vorteil, wenn die vermittelnde Schlüsselperson die entsprechende Sprache beherrschen würde.

Es besteht die Möglichkeit, Eltern mit einem anderen soziokulturellen Hintergrund in Sprach- oder anderen Kursen auf die Risiken aufmerksam zu machen, die ihre Rad fahrenden kleinen Kinder eingehen. Diese Kurse werden häufig von sprachkundigen, integrierten Landsleuten geleitet und von integrationswilligen Frauen besucht.

Denkbar ist auch, dass lokale Sportvereine dafür gewonnen werden, an einzelnen Wochenenden Fahrradausflüge für Eltern und ihre Kinder im Alter von fünf bis zehn Jahren zu organisieren, verbunden mit einem Picknick in einem Naherholungsgebiet und Frage-Antwort-Spielen zur Verkehrssicherheit.

Oft scheitern Sicherheitsbestrebungen an den Kosten, die sie verursachen. In diesem Zusammenhang könnten «Velohelmbons» vornehmlich an sozioökonomisch schwache Eltern abgegeben werden, idealerweise während eines persönlichen Gesprächs, in dem die Unfallprävention thematisiert wird.

Im Rahmen eines weiteren Projekts sollte den Eltern aufgezeigt werden, wie sie vorgehen müssen, um

strukturelle Änderungen zu bewirken (z. B. Einführung von Sicherheitsberatung in Kindertagesstätten).

# Quellen

- [1] Walter E, Cavegn M, Allenbach R, Scaramuzza G. *Fahrradverkehr: Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention*. Bern: bfu - Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2005. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 02.
- [2] ROSE 25. *Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Final Report*. 2005. [http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/final\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/final_report.pdf). Zugriff am 10.11.11.
- [3] *Kinder als Radfahrende auf öffentlichen Strassen aus der Optik des Juristen*. bfu. <http://www.bfu.ch/German/politik/Seiten/KinderalsRadfahrendeaufoeffentlichenStrassenausderOptikdesJuristen.aspx>. Zugriff am 23.11.2011.
- [4] *Wo darf ich mit meinem Trottinett (Inline-Skates, Skateboards, Kinderrad...) fahren und welche Verkehrsregeln sind anwendbar?* bfu. <http://www.bpa.ch/German/politik/Seiten/trottinett.aspx>. Zugriff am 23.11.2011.
- [5] ROSE 25. *Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Booklet Good Practice Guide on Road Safety Education*. [http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen\\_englisch/Rose25-Booklet.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen_englisch/Rose25-Booklet.pdf). Zugriff am 10.11.2011.
- [6] *Ottawa Charter for Health Promotion. First International Conference on Health Promotion*. World Health Organization. [http://www.who.int/hpr/NPH/docs/ottawa\\_charter\\_hp.pdf](http://www.who.int/hpr/NPH/docs/ottawa_charter_hp.pdf). Zugriff am 20.03.2011.
- [7] *quint-essenz: Qualitätsentwicklung in Prävention und Gesundheitsförderung*. <http://www.quint-essenz.ch>.
- [8] Wright MT. *Partizipative Qualitätsentwicklung in der Gesundheitsförderung und Prävention*. Bern: Huber; 2011.
- [9] OECD. *Keeping Children Safe in Traffic*. Paris Cedex: OECD; 2004.
- [10] IG Velo Schweiz, VCS. *Wenn Kinder Räder bekommen. Sicher mobil - ein Ratgeber für Eltern von 3-bis 7-jährigen Kindern*. Bern: VCS; 2006. [http://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/pro\\_velo\\_kinder\\_raeder\\_d.pdf](http://www.pro-velo.ch/fileadmin/redaktion/Dateien/Publikationen/Broschueren/pro_velo_kinder_raeder_d.pdf). Zugriff am 16.12.11.
- [11] *Kinder und Trottinett*. ASTRA. <http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00127/04023/index.html?lan>. Zugriff am 23.11.2011.
- [12] *Ab welchem Alter ein Laufrad?* familie.de. <http://www.familie.de/kind/artikel/ab-welchem-alter-ein-laufrad/ab-welchem-alter-ein-laufrad/>. Zugriff am 21.11.2011.
- [13] Kaufmann-Hayoz R, Hofmann H, Haefeli U, Oetterli M, Steiner R, Albisser R. *Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz*. Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA; 2010.
- [14] Stamm HP, Lamprecht M, Conrad C, Setz R, Ackermann G. *Arbeitspapier zum Grundlagendokument "Soziale Ungleichheit und Gesundheit"*. quint-essenz; 2010 10 13. [http://quint-essenz.ch/de/files/Arbeitsblatt\\_Chancengleichheit.pdf](http://quint-essenz.ch/de/files/Arbeitsblatt_Chancengleichheit.pdf). Zugriff am 23.11.11.
- [15] World Health Organization. *European report on child injury prevention*. 2008. [http://www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0003/83757/E92049.pdf](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/83757/E92049.pdf). Zugriff am 03.11.11.
- [16] Kahl H, Dortsch R, Ellsasser G. [Injuries among children and adolescents (1-17 years) and implementation of safety measures. Results of the nationwide German Health Interview and Examination Survey for Children and Adolescents (KiGGS)]. *Bundesgesundheitsblatt Gesundheitsforschung Gesundheitsschutz*. 2007;50(5-6):718–727. PM:17514456.
- [17] *Transkulturelle Prävention und Gesundheitsförderung in der Schweiz*. [www.transpraev.ch](http://www.transpraev.ch). Zugriff am 30.09.2011.
- [18] Bächli-Biétrý J. *Konkretisierung eines Ausbildungskonzeptes für Velo- und Mofafahrer an der Oberstufe*. bfu - Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung; 1998. bfu-Report 36.
- [19] TCS. *Velo! Velo?* TCS; 2006. [http://www.fvs.ch/uploads/tx\\_userdownloads/pub\\_060905\\_SCH5\\_SCH10\\_velo\\_060905\\_d.pdf](http://www.fvs.ch/uploads/tx_userdownloads/pub_060905_SCH5_SCH10_velo_060905_d.pdf). Zugriff am 15.12.11.
- [20] *Kind und Velo, aber sicher. Ein Wegweiser für Eltern, aufgestellt von den Verkehrsinstruktoren*. 2008. [http://8ig.tv/tl\\_files/pdf/Kind\\_und\\_Velo.pdf](http://8ig.tv/tl_files/pdf/Kind_und_Velo.pdf). Zugriff am 21.12.11.

- [21] TCS, VCS, Police. *Liebe Mutter, lieber Vater. Bald geht Ihr Kind in den Kindergarten*. Bern: VCS; 2011. <http://www.verkehrsclub.ch/de/service/publikationen.html>. Zugriff am 23.11.11.
- [22] Egli K, Merkli Ch. *Kurse "Sicher Velofahren". Handbuch für Gruppen-, Kurs- und FachleiterInnen*. Bern: Pro Velo Schweiz; 2008.

# Sicher leben: Ihre bfu.

Die bfu setzt sich im öffentlichen Auftrag für die Sicherheit ein. Als Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention forscht sie in den Bereichen Strassenverkehr, Sport sowie Haus und Freizeit und gibt ihr Wissen durch Beratungen, Ausbildungen und Kommunikation an Privatpersonen und Fachkreise weiter. Mehr über Unfallprävention auf [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch).

© bfu 2013. Alle Rechte vorbehalten; Reproduktion (z. B. Fotokopie), Speicherung, Verarbeitung und Verbreitung sind mit Quellenangabe (s. Zitationsvorschlag) gestattet