



**Institut für
empirische
Soziologie
Nürnberg**

**Sicherheit von Kindern im
Straßenverkehr.
Eine kritische Sichtung der
Maßnahmenlandschaft**

**Dr. Walter Funk
Diplom-Sozialwirtin Anita Wiedemann**

2/2002

MATERIALIEN

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

Zitierweise:

Funk, Walter; Wiedemann, Anita (2002)
Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenland-
schaft. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-
Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2/2002, Nürnberg: IfeS

Redaktion: Dr. Rainer Wasilewski Marienstraße 2 90402 Nürnberg

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

Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft.¹

Dr. Walter Funk
Diplom-Sozialwirtin Anita Wiedemann

1 Einleitung

Verkehr läßt sich allgemein definieren als die „... Summe von individuellen räumlichen Fortbewegungen in einem definierten Gebiet und Zeitraum“ (Limbourg et al. 2000: 12). Eine Teilmenge davon ist der Straßenverkehr, der die Summe aller Fortbewegungen umfaßt, die im öffentlichen Straßenraum stattfinden (vgl. Flade 1994: 10). Im Rahmen des vorliegenden Beitrages sollen beide Begriffe synonym, im Sinne von Straßenverkehr, verwendet werden.

Ausgehend von den generell „... nach wie vor viel zu hohen Unfall- und Opferzahlen“ (Hilse, H.-G. 1995b: 35) im Straßenverkehr war die *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* an einem aktuellen Überblick über bzw. an einem praktikablen Raster zu Einordnung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder interessiert. Ein entsprechender Forschungsauftrag an das *Institut für empirische Soziologie Nürnberg* umfaßte deshalb

- die (Re-)Analyse der amtlichen Daten zur Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr (vgl. Funk / Wiedemann 2000: 17ff),
- die Suche nach Lücken und Schwachstellen („Sicherheitsreserven“) in der „Maßnahmenlandschaft“, zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern (vgl. Kapitel 3) und
- die Formulierung von Handlungsempfehlungen für den künftigen Einsatz von geeigneten Ressourcen, um gegebenenfalls aufzuzeigende Sicherheitspotentiale im Maßnahmenkatalog zur Verkehrssicherheit von Kindern angehen zu können (vgl. Kapitel 4).

¹ Dieser Beitrag faßt Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr“ (FE 82.138/1997) der *Bundesanstalt für Straßenwesen* zusammen (vgl. Funk / Wiedemann 2000).

1.1 Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit steht „... die Bekämpfung der Hauptunfallursachen“ (Hilse, H.-G. 1995a: 15). Nach Schellenberg et al. umfaßt „... Verkehrssicherheitsarbeit global alle Bemühungen und Tätigkeiten ..., die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen“ (1983: 8). Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind praktische oder operative Umsetzungen bzw. Konkretisierungen der Strategien zur Verkehrssicherheit (vgl. Hilse, T. 1995: 157; Schellenberg et al. 1983: 8). Sie sollen allgemein bewirken, daß die Unfallhäufigkeit reduziert, die Unfallfolgeschwere gemindert oder immaterielle Unfallschäden verringert werden (vgl. Büschges 1978: 23).

Im Kontext der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich drei Tätigkeitsfelder herauskristallisiert, auf denen inzwischen als „klassisch“ (Hilse, H.-G. 1995a: 16; Hilse, T. 1995: 171) bezeichnete Strategien zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen verfolgt werden. Diese Strategien werden, nach den Anfangsbuchstaben der entsprechenden englischsprachigen Begriffe, auch als *Three E's* bezeichnet: „Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfall-Brennpunkten, -Strecken sowie -Flächen (*Engineering*)², Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung (*Education*)³ und Verkehrsüberwachung (*Enforcement*)“ (Hilse, H.-G. 1995a: 16).² Hilse, H.-G. (1995a) propagiert diesbezüglich die innovative Verknüpfung dieser drei Einzelstrategien zu einer sog. „... ‚Verbundstrategie‘ ... in der jedes ‚E‘ mit jedem anderen ‚E‘ auf sehr spezifische Weise verbunden ist“ (Hilse, H.-G. 1995a: 16; vgl. auch Böcher 1995: 271; Hilse, T. 1995: 171f).

Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden häufiger in Maßnahmen der *Verkehrsaufklärung* und der *Verkehrserziehung* differenziert. „Verkehrsaufklärung eindeutig zu definieren fällt nicht leicht, ist vielleicht sogar unmöglich“ (Heinrich 1990: 185). Ganz allgemein könnte man zusammenfassen, daß individuelle Defizite im sicherheitsrelevanten Wissen und in den entsprechenden Einstellungen durch Maßnahmen der *Verkehrsaufklärung*³ behoben werden sollen (vgl. Heinrich 1990: 185). Nach Böcher beinhaltet Verkehrsaufklärung „... im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit, die für eine sichere Verkehrsteilnahme wichtigen Informationen zu vermitteln, notwendige Erklärungen zu geben und gegebenenfalls auch entsprechend zu ermahnen“ (1995: 248).⁴ Letztlich steht dabei immer die Förderung eines möglichst „sicherheitszutrag-

² Vgl. zur Strategie des *Engineering* Meewes / Maier (1995), zur *Education* Böcher (1995) und zum *Enforcement* Hilse, H.-G. (1995c). Soziologisch läßt sich Verkehrsüberwachung als soziale Kontrolle interpretieren (Büschges / Wittenberg 1999: 720).

³ „Dies geschieht zum einen durch Informationen, und zwar über Gefahren, die aus bestimmten Verhaltensweisen erwachsen können, über geltende Regelungen im Straßenverkehr und über Folgen von Regelverstößen. Zum anderen geschieht dies durch Appelle, und zwar an das Verantwortungsbeußtsein des einzelnen für sich und andere, an sein Empfinden für Moral und Anstand und an seine Bereitschaft zur Normenakzeptanz“ (Heinrich 1990: 185).

⁴ Verkehrsaufklärung umfaßt damit auch das weite Feld der *public relations* und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Böcher 1995: 248f).

liche[n] Verhalten[s]“ (Heinrich 1990: 185; vgl. auch Böcher 1995: 248) der Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt.

Mit dem Begriff „Erziehung“ werden die bewußten und geplanten „... Handlungen und Maßnahmen bezeichnet, durch die Menschen versuchen, auf die Persönlichkeitsentwicklung anderer Menschen Einfluß zu nehmen, um sie nach bestimmten Wertmaßstäben zu fördern“ (Hurrelmann 1998: 14). *Verkehrserziehung* kann „... als die Gesamtheit aller Maßnahmen, die das Verhalten des Menschen als Verkehrsteilnehmer direkt positiv beeinflussen sollen“ (Böcher 1995: 258) verstanden werden.⁵

Für die praxisrelevante Abgrenzung verkehrserzieherischer Maßnahmen als Teilmenge der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder greift Neumann-Opitz den adressatenzentrierten Aspekt des Begriffs „Erziehung“ wieder auf, differenziert implizit zwischen interpersonalen (*face-to-face*-) und technisch vermittelter (Massen- bzw. Tele-)Kommunikation und definiert Verkehrserziehungsmaßnahmen als solche „... Aktivitäten ..., durch die Kinder (bis 15 Jahre) an ein als erwünscht betrachtetes Verhalten im Straßenverkehr herangeführt werden sollen. Diese Aktivitäten finden im direkten personalen Kontakt statt (*face to face*). Maßnahmen, die sich ausschließlich über Massenmedien (wie Broschüren, Plakate, Videos, TV-Beiträge) an Kinder wenden, werden hierunter nicht verstanden“ (Neumann-Opitz 1996a: 7).

Einen breiten Zugang zur Zielgruppe der Kinder *und* den für verkehrserzieherische Maßnahmen notwendigen personalen Kontakt findet man besonders einfach in den Institutionen der Kinderbetreuung (Kindergarten) und Bildung und Erziehung (Schule).⁶ Deshalb bieten sich diese Institutionen geradezu *par excellence* als soziale Kontexte für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen an und werden auch entsprechend genutzt.

1.2 Theoretischer Hintergrund

Im Rahmen der hier berichteten Studie wurde die Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr aus einer strukturell-individualistischen Perspektive betrachtet (vgl. Büschges et al. 1998; Seipel 1994: 9; Büschges 1993). Zur soziologisch fundierten Analyse des Unfallgeschehens bei Kindern sowie einer möglichen Abschätzung der Erreichbarkeit von Kindern durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind vor diesem Hintergrund

⁵ Vgl. zur inhaltlichen Heterogenität der Ziele von Verkehrserziehung Böcher (1995: 260).

⁶ Vgl. zum gemeinsamen Beschluß der Kultusministerkonferenz über die Verkehrserziehung in der Schule vom 7. Juli 1972 in der Fassung vom 17. Juni 1994 Reichenbecher (O. J.) oder Deutsche Ver-

- Annahmen über die *Kinder als Handelnde* zu verknüpfen mit
- Annahmen über die *sozialen Situationen* sowie die
- *institutionellen Einbindungen*, in denen sie sich als Handelnde befinden,

unter expliziter Beachtung der hiervon erwarteten verhaltens- wie ergebnissteuernden Wirkungen.

Wie für den Straßenverkehr generell (vgl. Büschges 1993: 81), gilt auch für die Verkehrsbeteiligung von Kindern, daß das entsprechende Verkehrsgeschehen ein komplexes Produkt der Kombination darstellt von

- *Verkehrsteilnehmern* (Kindern, evtl. zusammen mit ihren Eltern oder anderen Begleitpersonen) und
- *Verkehrsmitteln* (auf dem Fahrrad, mit Inline-Skates, Skateboard etc.) sowie der Fortbewegung zu Fuß,
- auf *Verkehrswegen* (Gehweg, Fahrradweg, Fahrbahn),
- in *Verkehrsräumen* (Ausgestaltung der Verkehrswege als Tempo 30 Zone, Spielstraße, Durchgangsstraße, etc.; Charakterisierung des Verkehrsaufkommens; Bebauung) und
- eingebettet in eine *Verkehrsumwelt* (Grünanlagen etc.).

Als hilfreich zur Erschließung des komplexen Problemfeldes der Straßenverkehrsbeteiligung und Verunfallung von Kindern erweist sich dabei eine Heuristik, die relevante Einflüsse auf dieses Verhalten auf den Ebenen der *handelnden Personen*, *der sozialen Situationen*, in die diese eingebettet sind, *institutioneller Zwänge* sowie *kultureller Einflüsse* sucht (vgl. Büschges et al. 1998: 95ff).

Dabei stehen stets das handelnde Individuum, der Verkehrsteilnehmer (z. B. das am Straßenverkehr teilnehmende Kind) und die Zwänge, in die die Verkehrsteilnehmer eingebettet sind (z. B. Verkehrsregeln als soziale Normen) im Fokus der theoretischen Betrachtung (vgl. Büschges et al. 1998: 82f). Institutionelle Zwänge sind bei der Betrachtung der institutionellen Kinderbetreuungs- und -erziehungseinrichtungen (z. B. Krabbelgruppe, Kindergarten, Schule) oder der Eingebundenheit in „organisierte“ Freizeitbeschäftigungen (wie z. B. Sport- oder Musikunterricht) zu erwarten. Der kulturelle Aspekt kommt in der expliziten Differenzierung zwischen deutschen und ausländischen Kindern zum Tragen. Verkehr erscheint dann als „... ein

soziales Interaktionssystem ..., das wesentlich durch menschliche Verhaltensweisen und Interaktionen zustande kommt“ (Böcher 1995: 276). Mit Seipel läßt sich vor diesem Hintergrund Verkehrssicherheit verstehen „... als sozialer Prozeß ..., der durch die Aktivitäten der Menschen entsteht, geformt wird und sich durch sie verändert“ (Seipel 1994: 12).

2 Mobilitätsrelevante Lebenssituation von Kindern

Zum Jahresende 1997 lebten in der Bundesrepublik Deutschland ca. 4.807.000 Kinder im Alter von unter 6 Jahren und 8.291.400 Kinder im Alter von 6 bis unter 15 Jahren. Etwas mehr als die Hälfte dieser Kinder (51,3 %) war männlich, 88,8 % der unter 6jährigen und 79,0 % der 6jährigen und Älteren lebten im früheren Bundesgebiet (vgl. Statistisches Bundesamt 1999c: 59).

Als typische kindspezifische Umweltkontexte (*settings*) werden vor allem die *Wohnumwelt*, der *Spielplatz* und die *Straße* thematisiert (vgl. Engelbert / Herlth 1993: 405). Im Kontext der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen wird die *Wohnsituation* der Haushalte deshalb interessant, weil allgemein ein enger Zusammenhang zwischen der Wohnsituation als Indikator der Sozialschicht des Haushalts einerseits und den Verkehrsbedingungen in der Wohnumgebung andererseits unterstellt wird (vgl. Limbourg 1995: 83; Henning-Hager et al. 1991: 53, 143). Darüber hinaus erscheint es plausibel, daß Kinder um so eher zum Spielen z. B. auf die Straße oder den Gehweg ausweichen bzw. sich generell häufiger dort aufhalten (müssen), je beengter der verfügbare Wohnraum ist (vgl. z. B. Fölling-Albers / Hopf 1995: 39).

Zur kritischen Würdigung der Verkehrsbeteiligung, der Exposition sowie der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, aber auch zur Abschätzung der Angemessenheit der angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen, ist die Kenntnis grober Indikatoren der mobilitätsrelevanten Situation von Kindern in Deutschland hilfreich. Unter Rückgriff auf Informationen für die (Sub-) Stichprobe der unter 15jährigen Kinder (vgl. Funk 2001a, 2001b, Funk, Faßmann 2001) zeigte sich, daß

- Tagesablauf, Verkehrsbeteiligung und Exposition der Kinder im Straßenverkehr maßgeblich durch deren Einbindung in Institutionen der Kinderbetreuung und -bildung bzw. -erziehung (*Institution*) beeinflusst werden,
- jeweils mehr als die Hälfte dieser Kinder in unmittelbarer Nähe ihres Wohnhauses einen (Vor-)Garten oder Parkplatz und jeweils ca. ein Fünftel der Kinder einen Spielplatz, eine Hof- oder Grünfläche oder Felder, Wiesen bzw. ein Waldstück vorfindet;

- weniger als ein Viertel der unter 6jährigen, aber mehr als die Hälfte der 6jährigen und Älteren auf der Straße oder dem Gehweg spielt;
- die meisten Kinder bzw. ihre Eltern den Verkehr vor ihrem Wohnhaus als „eher schwach“ oder nicht nennenswert einschätzen, immerhin jedes sechste Kind jedoch auch an einer Straße mit „eher starkem“ Kraftfahrzeugverkehr wohnt;
- mit steigender Verkehrsdichte vor dem Wohnhaus der Anteil der Kinder, die generell auf einer Straße oder einem Gehweg spielen, stetig abnimmt;
- bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten auf der Straße vor dem Wohnhaus eher mehr Kinder auf der Straße oder dem Gehweg spielen;
- die Ziele „(Stadt-)Bummel, Einkauf“ und „Spiel-, Sportplatz“, neben dem obligatorischen Ziel „Schule“ und dem Besuch eines Freundes bzw. einer Freundin, in allen Altersgruppen in nennenswertem Umfang als Ziel einer Verkehrsbeteiligung genannt werden.

3 Erarbeitung eines Rasters der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Ein zentrales Anliegen des hier vorgestellten Projektes war die Erarbeitung eines praktikablen Rasters zur Einordnung bzw. Kategorisierung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Damit soll ein typisierender Überblick über die "Maßnahmenlandschaft" der vielfältigen Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern ermöglicht werden. Unser Ziel war dabei ein mehrdimensionaler Zugriff auf diese Verkehrssicherheitsmaßnahmen, der eventuelle Lücken bzw. Schwachstellen ebenso zu entdecken erlaubt, wie die mögliche Mehrfachansprache einer bestimmten Subpopulation unter den Kindern durch diverse Verkehrssicherheitsmaßnahmen unterschiedlicher Maßnahmeträger.

Zur Exploration der entsprechenden „Maßnahmenlandschaft“ wurden die „großen“ Maßnahmeträger (z. B. DVR, DVW, ADAC etc.) angeschrieben und um Informationen zu den eigenen Verkehrssicherheitsaktivitäten für Kinder sowie um Hinweise auf weitere Maßnahmeträger gebeten. Explizit kontaktiert wurden darüber hinaus die einschlägigen Schulbuchverlage sowie die Innenministerien der Länder. Daneben wurden Experten interviewt und um Auskünfte über weitere Verkehrssicherheitsmaßnahmen gebeten. Eine Internetrecherche zu dem Begriffspaar „Kind“ und „Verkehr“ komplettierte die eingeschlagene Suchstrategie. Mit diesem Vorgehen wurden 190 Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern zusammengetragen.⁷

⁷ Diese Anzahl bezieht sich auf das Frühjahr 2000. Dabei fehlt jedoch die explizite Nennung von Videofilmen, die Inhalte der Verkehrssicherheit von Kindern transportieren, von Rundfunkbeiträgen (Hörfunk, Fernsehen) sowie der alleinige Einsatz des Mediums „Plakat“ (vgl. hierzu Funk / Wiedemann 2000: 81).

Anzahl und Rechtsform der Maßnahmeträger

Für die erhobenen 190 Verkehrssicherheitsmaßnahmen (vgl. Funk / Wiedemann 2000, Anhang 1) ließen sich 52 Maßnahmeträger bzw. Kombinationen von Maßnahmeträgern ermitteln, von denen mehr als die Hälfte (51,9 %, n = 27) als „privat“, ca. ein Drittel (34,6 %, n = 18) als „öffentlich“ und weitere 13,5 % (n = 7) als Zusammenarbeit von „öffentlichen“ und „privaten“ Trägern charakterisiert werden können.

Auch auf der Ebene der von diesen Trägern angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder (n = 190) dominiert mit 60,5 % die private Trägerschaft. Hierin ist jedoch auch die breite Palette der gesichteten Schulverkehrserziehungsmaterialien mit eingeschlossen. Ein knappes Drittel der Maßnahmen (34,2 %) wird von öffentlichen Trägern, also Bundes-, Landes-, Kreisbehörden oder Kommunen getragen, und knapp jede zwanzigste Maßnahme (5,3 %) wird in Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Trägern organisiert.

Verkehrsbeteiligungsart der Kinder

Die Verkehrsbeteiligungsarten, die von den Maßnahmen thematisiert werden, konzentrieren sich auf die beiden am häufigsten vorzufindenden Modi der Verkehrsbeteiligung von Kindern: Mehr als die Hälfte der Maßnahmen (56,1 %) widmet sich dem Fahrradfahren, ebenfalls fast die Hälfte (48,7 %) thematisiert das zu Fuß Gehen. Die Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer (16,4 %), als Schulbusnutzer (16,4 %) oder als Nutzer des ÖPNV (13,2 %) wird deutlich seltener angesprochen. Das Fahren mit Inline-Skates (7,9 %), die Mitfahrt auf einem Fahrrad (5,3 %) oder das Skateboardfahren (5,3 %) finden sich noch seltener in Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder wieder.

Vergleicht man diese Differenzierung mit der entsprechend differenzierten Unfallhäufigkeit, fällt auf, daß Maßnahmen für Kinder als Pkw-Mitfahrer deutlich unterrepräsentiert sind. Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Verkehrsbeteiligungsart müßten sich jedoch primär an die Zielgruppe der Eltern richten. Diese sind aber, aus unterschiedlichen Gründen, schwerer mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen anzusprechen als Kinder. Inwieweit das Angebot an Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder diese Schwierigkeiten antizipiert, muß hier dahingestellt bleiben.

Tätigkeitsfelder

Nahezu alle erfaßten Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder (95,3 %) lassen sich dem Bereich *Education*, also der Verkehrsaufklärung und -erziehung, zuordnen (vgl. Funk / Wiedemann

2000: 82).⁸ Orientiert man sich an der Unterscheidung zwischen Verkehrsaufklärungs- und -erziehungsmaßnahmen, wie sie oben dargelegt wurde, lassen sich 93 der gesichteten Maßnahmen (48,9 %) dem Bereich der Verkehrserziehung zuordnen. Die entsprechenden Programme oder Aktionen werden also in direktem personalen Kontakt (*face-to-face*) mit den Kindern durchgeführt. Hierunter fallen auch alle Materialien, die im Rahmen der Schulverkehrserziehung Verwendung finden. 97 Maßnahmen (51,1 %) können dagegen als Verkehrsaufklärungsmaßnahmen gelten.

Kommunikationsform bzw. Medium

Differenziert man die in den Verkehrssicherheitsmaßnahmen verwendeten Medien, so fällt die klare Dominanz gedruckter Materialien auf. 78,3 % der erfaßten Verkehrssicherheitsmaßnahmen verwenden gedruckte Medien (Broschüre, Faltblatt, (Schul-, Kindergarten-)Buch, Heft) der Massenkommunikation zur Erreichung ihrer Zielgruppe. Medien der Unterhaltungselektronik (Video, CD, Hörspielkassette, CD-Rom) machen sich lediglich 5,7 % der gesichteten Maßnahmen zu nutze. Jede zwanzigste Maßnahme nutzt einen Gebrauchsgegenstand zur praktischen Auseinandersetzung mit dem Thema Verkehrssicherheit. Auffallend ist das völlige Fehlen von Medien der Telekommunikation, insbesondere des Mediums Internet.

Das Defizit an solchen Medien scheint vor allem durch fehlende finanzielle Ressourcen begründet zu sein. In den Experteninterviews wurden CD-Roms zwar als zeitgemäßes Medium, ausgestattet mit einer hohen Akzeptanz in der Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen, eingeschätzt. Allerdings müßte insbesondere für die Produktion von CD-Roms für Jugendliche, die sich an den technischen Standards kommerzieller PC-Spiele orientierten, ein solch hoher Aufwand betrieben werden, daß dieser nicht mehr zu finanzieren wäre. Darüber hinaus sei jedoch auch zu überlegen, ob durch die Propagierung solcher CD-Roms die Kinder nicht noch mehr von eigener Bewegung abgehalten würden, sie sich statt dessen noch häufiger vor den Computer setzten und die ohnehin festgestellten motorischen Defizite dadurch weiter verstärkt würden.

Primäre Zielgruppe der Maßnahme

Plausiblerweise bilden die Kinder selbst in drei Viertel (76,3 %) der gesichteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen die primäre Zielgruppe. Darüber hinaus wendet sich ca. ein Viertel der Maßnahmen an Erzieher in Kindergärten bzw. Lehrer an Schulen (25,3 %) und ca. ein weiteres

⁸ Lediglich eine Maßnahme wurde von uns dem Bereich *Enforcement* zugeschlagen, eine weitere Maßnahme läßt sich sowohl im Bereich *Education* als auch im Bereich *Enforcement* verorten, vier weitere Maßnahmen tangieren sowohl Aspekte der *Education* als auch des *Engineering*, eine Verkehrssicherheitsmaßnahme thematisiert *Enforcement*- und *Engineering*-Aspekte des Inline-Skatens und zwei weitere Maßnahmen sprechen schließlich Aspekte aus allen drei Tätigkeitsfeldern der Verkehrssicherheitsarbeit an.

Viertel (23,7 %) an Eltern. Die Zielgruppen der sonstigen Pkw-Fahrer oder Entscheidungsträger werden durch die Verkehrssicherheitsmaßnahmen dagegen deutlich seltener angesprochen, sonstige Fahrradfahrer oder Fußgänger jeweils nur ein einziges Mal.

Alter der Kinder

Bild 1 gibt einen Überblick über die von den unterschiedlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgedeckten einzelnen Altersjahrgänge. Dabei wird deutlich, daß der Schwerpunkt der angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die Zielgruppe der 6- bis unter 10jährigen Grundschüler konzipiert ist: Jeder dieser vier Altersjahrgänge wird von ca. der Hälfte der Maßnahmen abgedeckt. Mit weiter zunehmendem Alter der Kinder werden dann stetig weniger altersspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen angeboten. Ca. jeweils ein Drittel der gesichteten Maßnahmen wendet sich an jeden Altersjahrgang der Kinder im Kindergartenalter (drei bis unter sechs Jahre) und ca. jede zehnte Maßnahme spricht auch die Verkehrssicherheit der Altersjahrgänge der Neugeborenen und Kleinkinder an.⁹

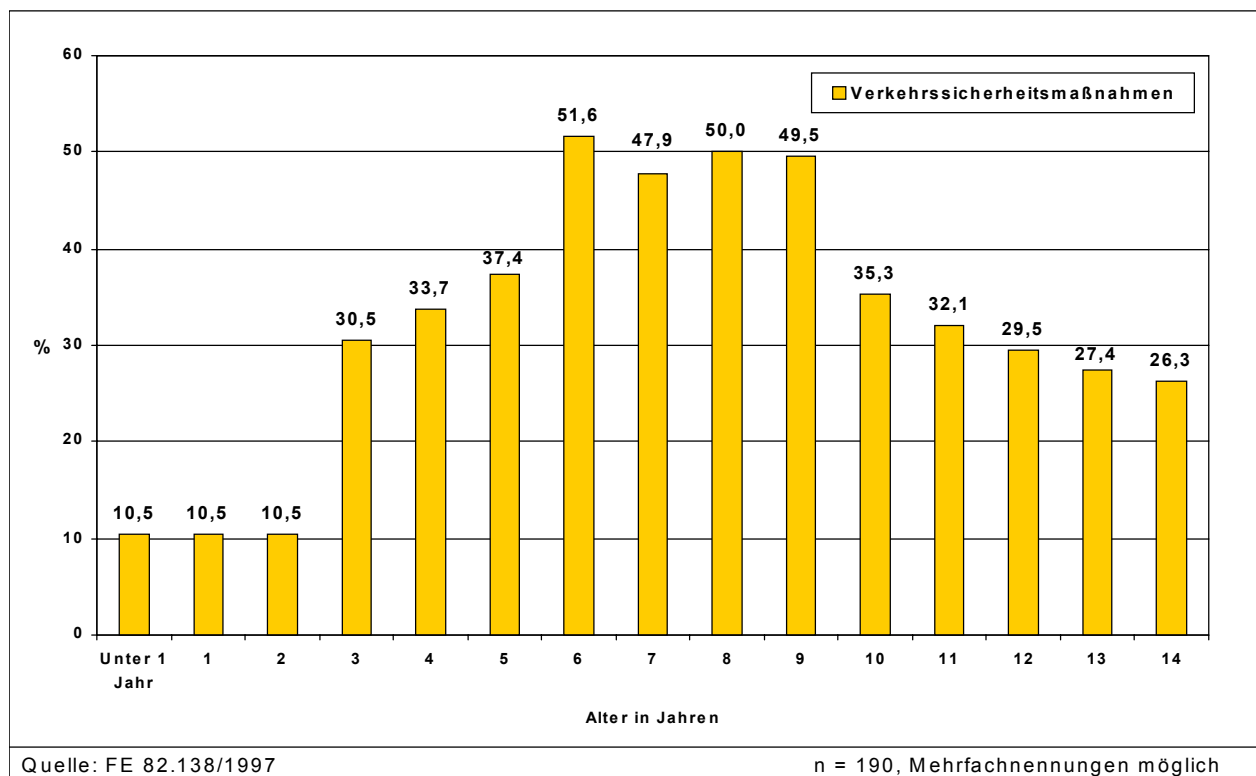


Bild 1: Verkehrssicherheitsmaßnahmen – nach Altersjahrgängen

⁹ Von diesen n = 20 Maßnahmen zielen allein zwölf auf keine altersmäßig eingegrenzte Zielgruppe, d. h. sie enthalten Elemente, die für Kinder jeden Alters gedacht sind.

Bild 2 macht deutlich, daß Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger insbesondere auf Kinder im Kindergartenalter, also im Alter von drei bis fünf Jahren, hin ausgerichtet sind.¹⁰ Während die relativ geringe Abdeckung der Babys und Kleinkinder vor dem Hintergrund deren motorischer Entwicklung nachvollziehbar ist, bleibt zunächst jedoch ein Defizit an Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger insbesondere für die Kinder ab zehn Jahren, bzw. dem Beginn der Sekundarstufe festzustellen.

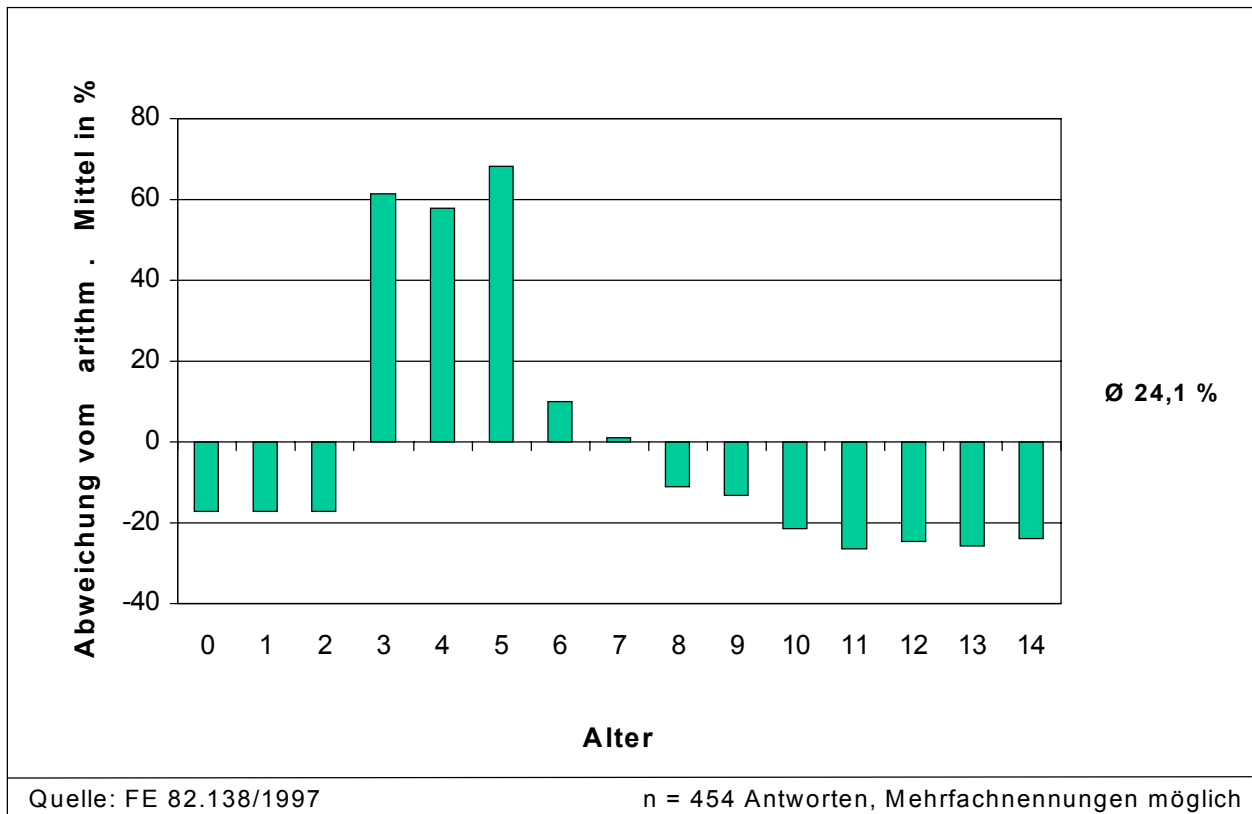


Bild 2: Altersjahrgangsspezifisches Angebot an Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger

¹⁰ Hierbei symbolisiert die horizontale Nulllinie den Anteil der Summe der einzelnen Altersjahrgänge, die von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger abgedeckt werden (24,1 %), an der Summe der durch alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen abgedeckten einzelnen Altersjahrgänge. Diese etwas umständliche Berechnung ist deshalb nötig, weil sowohl ein und dieselbe Verkehrssicherheitsmaßnahme unterschiedliche Verkehrsbeteiligungsarten ansprechen kann, als auch verschiedene Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf unterschiedlich breite Altersgruppen ausgerichtet sind. Datentechnisch heißt dies, sowohl die Variable „Verkehrsbeteiligungsart“ als auch die Variable „Alter der Kinder“ sind als Mehrfachantworten (*Multiple Response-Variable*) konzipiert, Basis der graphischen Darstellung sind hier die *Antworten*. Diese Art der Präsentation gilt auch für Bild 4 und Bild 6.

Die im Bild abgedruckten Balken zeigen dann, bezogen auf jeden einzelnen Altersjahrgang, die prozentuale Abweichung der relativen Häufigkeiten von diesem arithmetischen Mittelwert über alle Altersjahrgänge (24,1 %). Balken von der Nulllinie „nach oben“ indizieren dabei eine überdurchschnittliche Abdeckung eines bestimmten Altersjahrgangs durch die verkehrsbeteiligungsartsspezifischen Maßnahmen, Balken von der Nulllinie „nach unten“ verweisen auf entsprechende altersjahrgangsspezifische Defizite.

Dieses Defizit ist jedoch vor dem Hintergrund der altersspezifischen Verunfallung bzw. Verkehrsbeteiligung plausibel, da zumindest Jungen im Alter von vier bis sieben Jahren relativ am häufigsten als Fußgänger im Straßenverkehr verunglücken.¹¹ Fußgängerbezogene Maßnahmen für diese Altersjahrgänge treffen also genau die Realität der verkehrsbeteiligungsart- und altersspezifischen Verunfallung. Auch Bild 3 verstärkt diesen Eindruck durch die Abbildung der nahezu synchron verlaufenden Abdeckung der einzelnen Altersjahrgänge durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger und der altersspezifischen Verteilung der Fußgängerunfälle.¹² Wenn man jedoch berücksichtigt, daß Kinder im Grundschulalter noch zu nahezu drei Vierteln ihren häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort zu Fuß erreichen, erscheint die Vernachlässigung dieser Verkehrsbeteiligungsart durch die entsprechenden altersspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen bedenklich.

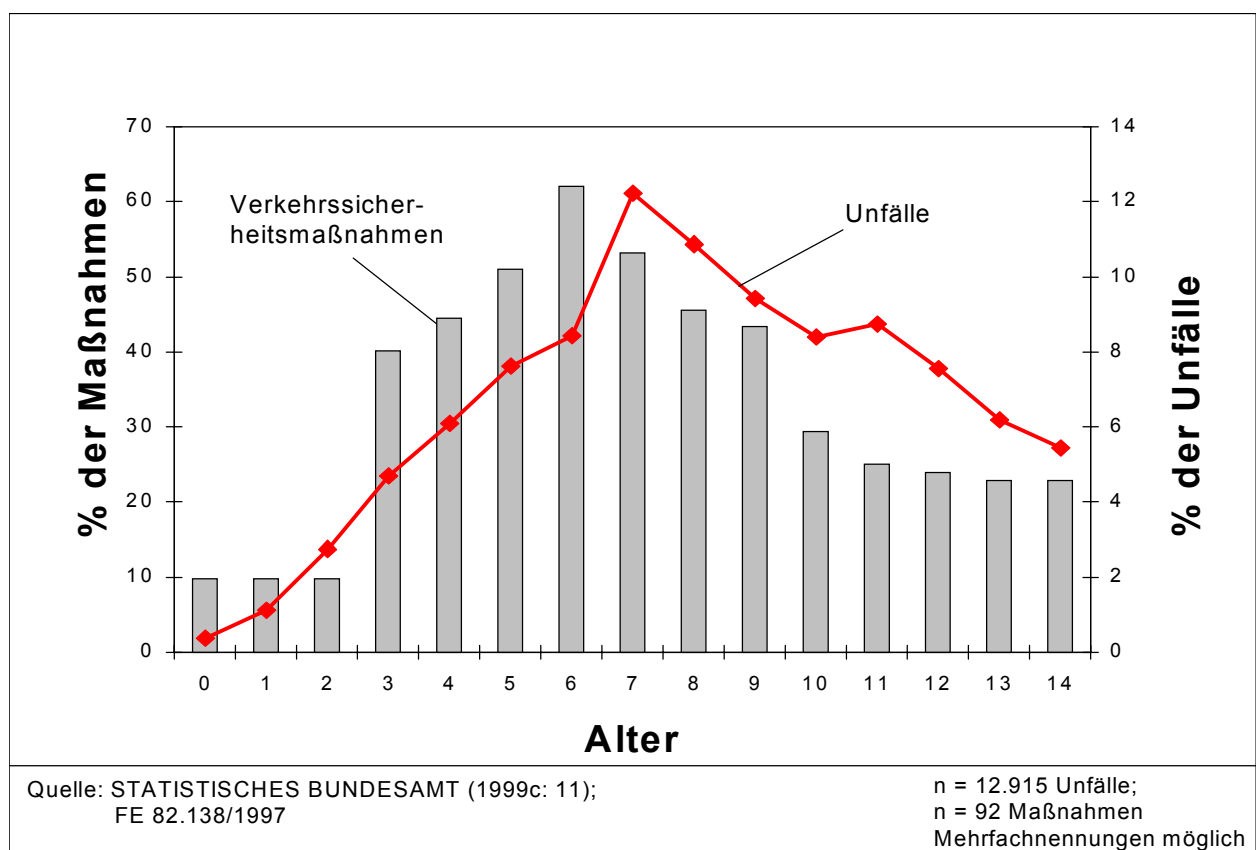


Bild 3: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder als Fußgänger und Fußgängerunfälle von Kindern – nach dem Alter

¹¹ Mädchen sind bis zum Alter von zehn Jahren am stärksten als Pkw-Mitfahrer gefährdet, bis zum Alter von neun Jahren am zweitstärksten als Fußgänger.

¹² Die im Bild abgedruckten Balken stellen die relative Häufigkeit der einen bestimmten Altersjahrgang abdeckenden Maßnahmen dar. Die Basis der graphischen Darstellung sind hier die *Maßnahmen*.

Die eingezeichnete Linie zeigt die relative Häufigkeit der Fußgängerunfälle von Kindern anhand der rechts im Bild abgetragenen Skala. Dabei ist zu beachten, daß ein anders gewählter Wertebereich dieser Skala auch den Verlauf der Unfallkurve nach „oben“ oder „unten“ verschoben hätte. Zur Verdeutlichung möglicher Parallelitäten in den beiden abgebildeten Häufigkeitsverteilungen haben wir den Wertebereich jedoch stets so gewählt, daß die „Unfallkurve“ möglichst auf ähnlicher Höhe wie die Maßnahmenhäufigkeiten abgetragen wird. Diese Art der Präsentation wird auch bei Bild 5 und Bild 7 gewählt.

Bild 4 informiert über die altersjahrgangsspezifische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahrradfahrer. Demnach werden insbesondere für 8- bzw. 9jährige Kinder, also vor allem für die dritten und vierten Klassen, in denen üblicherweise der Besuch der Jugendverkehrsschule stattfindet, besonders häufig entsprechende Maßnahmen angeboten. In den Jahrgangsstufen der Eingangsklassen der Grundschulen und erst recht für Kinder im Kindergartenalter fällt dagegen eine stark unterdurchschnittliche Versorgung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf.

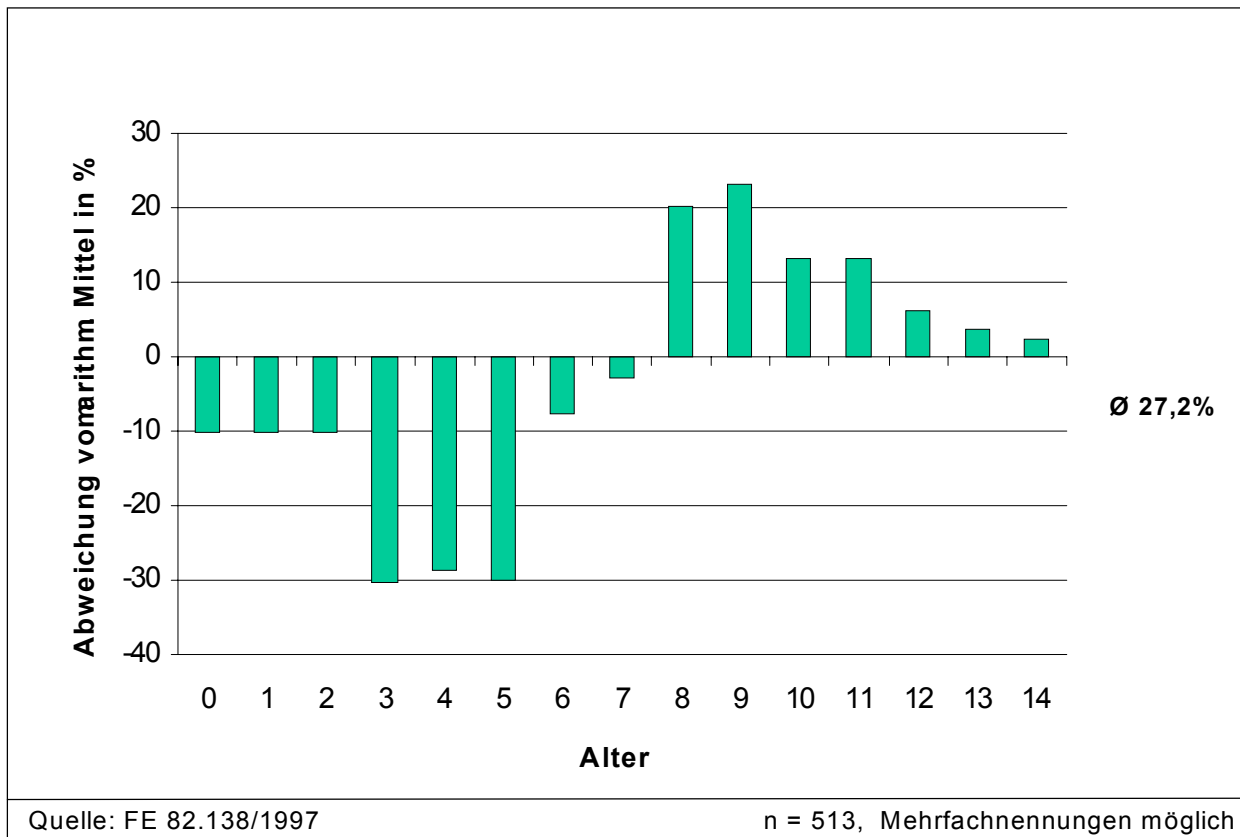


Bild 4: Altersjahrgangsspezifisches Angebot an Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahrradfahrer

Vor dem Hintergrund der Relevanz des Fahrrades als Fortbewegungsmittel insbesondere für die 10jährigen und älteren Kinder erscheint die vorgefundene altersspezifische Akzentsetzung in den entsprechenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen plausibel. Kontrastiert man jedoch die altersspezifisch angesprochene Art der Verkehrsbeteiligung mit der entsprechenden Verunfallung von Fahrradfahrern (vgl. Bild 5) erkennt man ein deutliches Auseinanderklaffen: Die relative Häufigkeit der Verunfallung nimmt mit steigendem Alter der Kinder merklich zu, die Abdeckung der Altersjahrgänge mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sinkt jedoch deutlich ab dem Alter von zehn Jahren bzw. dem Besuch der Sekundarstufe. Hier kristallisiert sich ein Defizit bzw. eine Schwachstelle im Kanon der Verkehrssicherheitsmaßnahmen heraus, was durchaus im Sinne einer Sicherheitsreserve interpretiert werden kann.

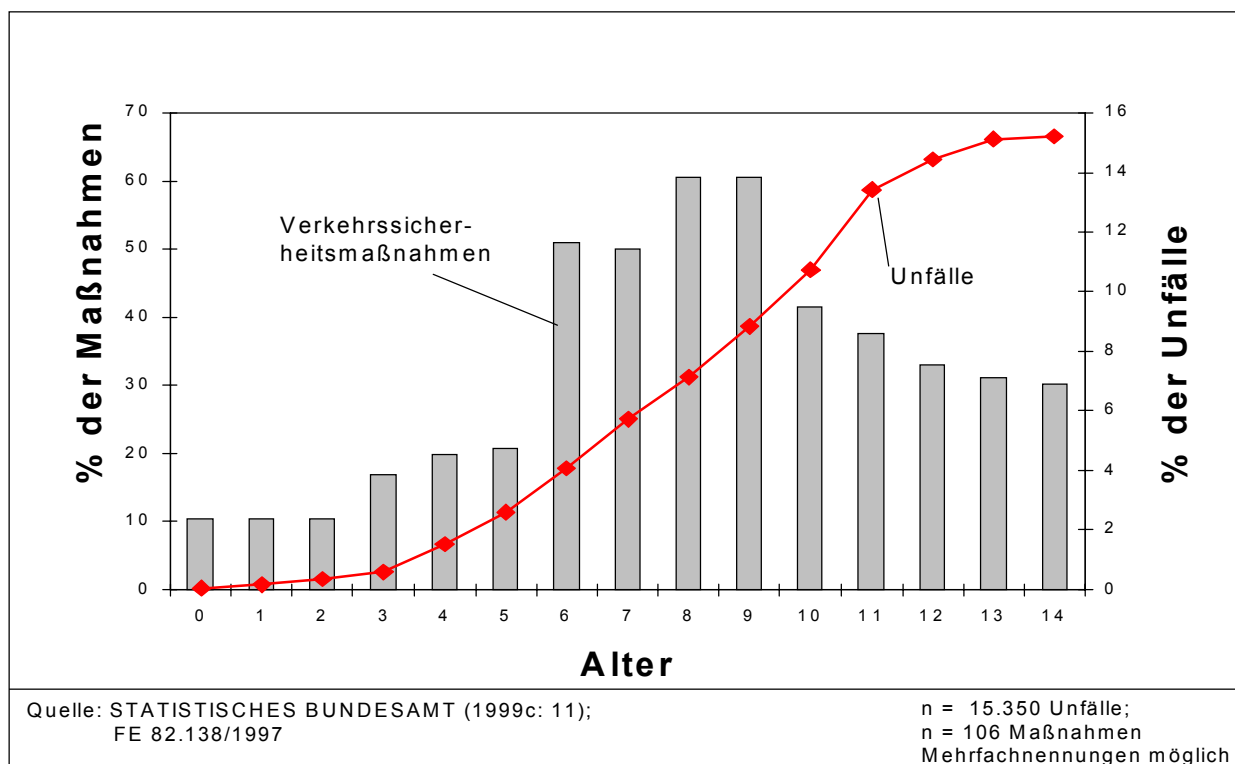
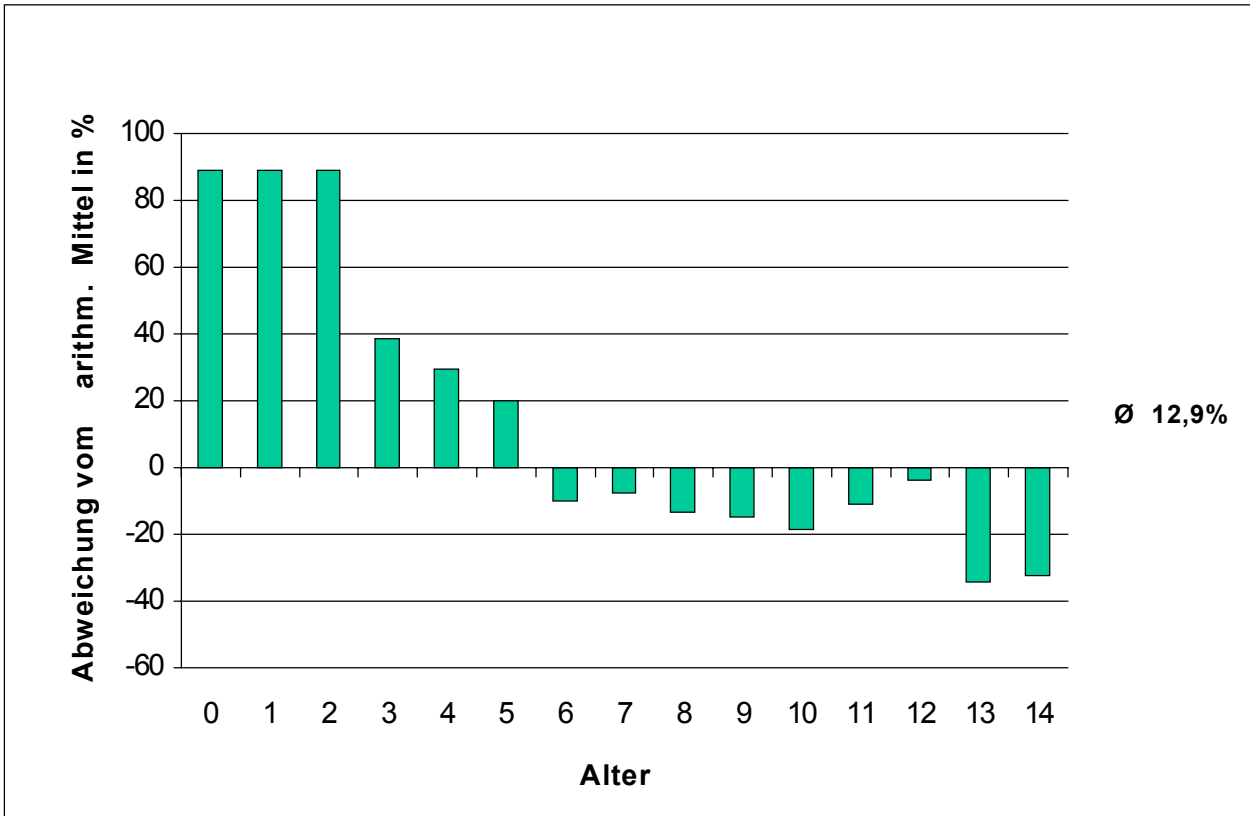


Bild 5: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder als Radfahrer und Fahrradunfälle von Kindern – nach dem Alter

Die Abdeckung der Altersjahrgänge mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen, welche die Mitfahrt in einem Pkw ansprechen, wird in Bild 6 visualisiert. Dabei läßt sich deutlich eine Konzentration dieser Maßnahmen auf die Sicherung von Babys und Kleinkindern in Pkw nachvollziehen. Mit dem Eintritt der Kinder in das Schulalter können dagegen nur noch vergleichsweise selten Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit der entsprechenden inhaltlichen Zielrichtung festgestellt werden.

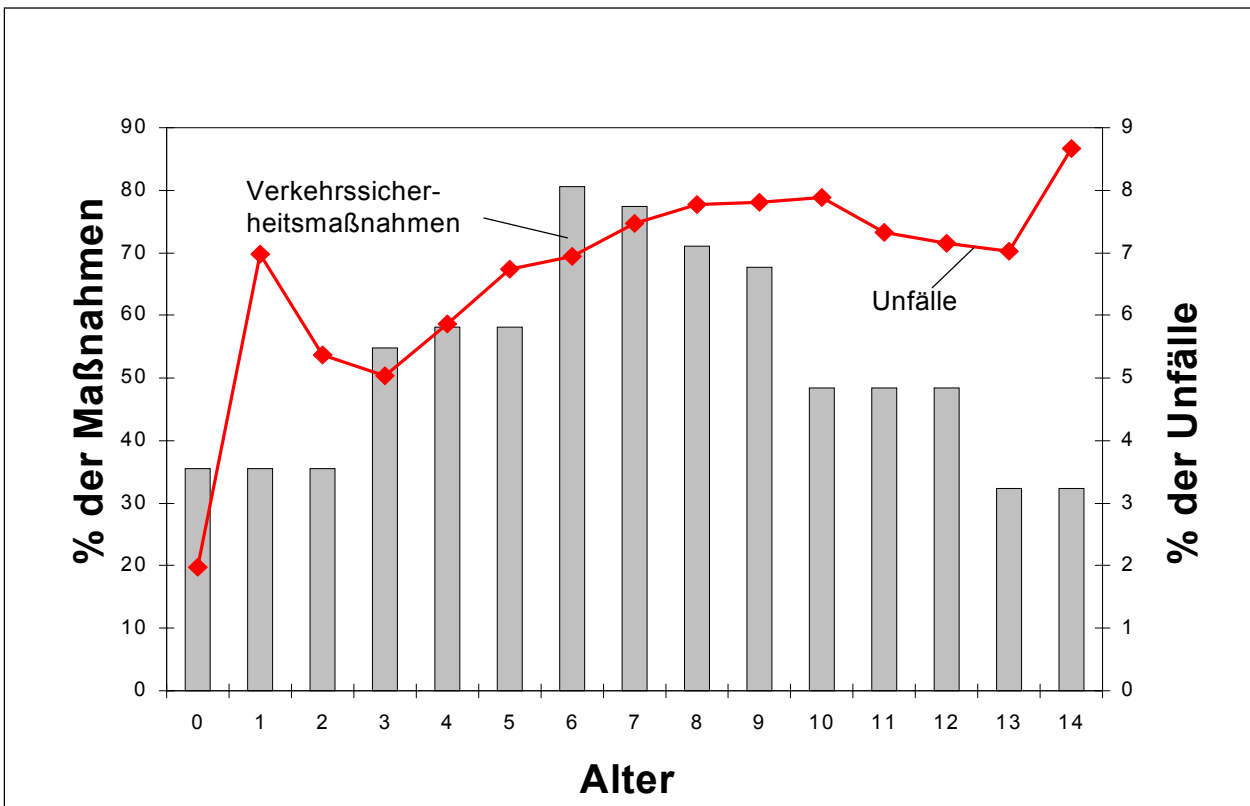
Bild 7, das die altersspezifische Verunfallung als Pkw-Mitfahrer mit der Anzahl altersspezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinsichtlich der Mitfahrt im Pkw vergleicht, weist zunächst auf die annähernd konstant hohen Anteile der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder im gesamten Schulalter hin. Darüber hinaus erkennt man jedoch auch, daß mit zunehmendem Alter immer weniger Verkehrssicherheitsmaßnahmen diese Art der Verkehrsbeteiligung thematisieren. Auch bezüglich der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer öffnet sich also die Schere zwischen Unfallhäufigkeit und Maßnahmendichte. Zur Füllung dieser Lücke sollte darauf hingewirkt werden, daß auch ältere Kinder mit entsprechenden Medien zu dieser Art der Verkehrsbeteiligung beschult werden.



Quelle: FE 82.138/1997

n = 243, Mehrfachnennungen möglich

Bild 6: Altersjahrgangsspezifisches Angebot an Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Pkw-Mitfahrer



Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT (1999c: 11); FE 82.138/1997

n = 16.175 Unfälle;
n = 31 Maßnahmen,
Mehrfachnennungen möglich

Bild 7: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder als Pkw-Mitfahrer und Unfälle von Kindern als Pkw-Mitfahrer – nach dem Alter

Geschlecht der Kinder

Neben dem Alter erweist sich insbesondere das Geschlecht der Kinder für die Differenzierung und Interpretation der amtlichen Verkehrsunfallstatistiken als relevant. Um so erstaunlicher ist das völlige Fehlen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich speziell an eines der Geschlechter, vor dem Hintergrund der Daten zur Verunfallung plausiblerweise die Jungen, wenden. Offensichtlich existieren keine geschlechtsspezifisch ausgerichteten Programme bzw. wird in der separaten Verkehrserziehung bzw. -aufklärung von Jungen und Mädchen kein signifikanter Vorteil gesehen.

Dieser Eindruck wurde auch durch die geführten Experteninterviews verstärkt. Geschlechtsspezifische Programme werden von den Experten skeptisch beurteilt bzw. nicht befürwortet. Zwar seien Mädchen sensibler für Inhalte der Verkehrssicherheit. Ob sie jedoch in der angesprochenen Altersgruppe eine Vorbildfunktion für Jungen haben, wurde von den Fachleuten kontrovers beurteilt.

Ziele und Inhalte der Maßnahme

In jeweils mehr als der Hälfte der untersuchten Maßnahmen, und damit deutlich am häufigsten, werden die Aspekte „Regelvermittlung“ (56,9 %), „Sicherheitserziehung“ (51,6 %) und „Gefahren erkennen“ (51,1 %) vermittelt. In ca. einem Drittel der Maßnahmen steht jeweils das „Einüben von Verhaltensweisen“ (36,2 %) und das „Prägen von Einstellungen“ (34,6 %) im Mittelpunkt. In etwas mehr als einem Fünftel der Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden die Psychomotorik der Kinder (22,3 %) sowie rechtliche Aspekte der Verkehrsbeteiligung (21,8 %) thematisiert. Nennenswerte Verbreitung finden auch noch die Themen „Techniken beherrschen“, „Schulwegsicherung“, „Grenzen erkennen“ und „ökologische Aspekte“. Relativ selten werden in den gesichteten Materialien dagegen Aspekte des „Sozialen Bereichs“, „Informationen über Unfallzahlen“, „Versicherungsrechtliche Informationen“ oder „ökonomische Aspekte“ der Verkehrsbeteiligung angesprochen.

Verhaltensaspekte

Differenziert man die gesichteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach der Dichotomie kognitiver versus affektiv-handlungsorientierter Verhaltensaspekte, fällt die klare Dominanz (56,8 %) von Maßnahmen auf, in denen die kognitiven Aspekte „Wissen“ und „Verstehen“ betont werden. In 39,5 % der Maßnahmen stehen affektiv-handlungsorientierte Verhaltensaspekte im Mittelpunkt. Darüber hinaus enthalten 3,7 % (n = 7) der Verkehrssicherheitsmaßnahmen Elemente beider Verhaltensaspekte.

Laufzeit

Differenziert man die Laufzeit der gesichteten Aktivitäten, dann fällt auf, daß ca. sieben von zehn Maßnahmen (71,1 %) einmalig durchgeführt werden. Lediglich 28,9 % der Maßnahmen werden mehrmals durchgeführt bzw. zählen zu einem dauerhaften Angebot eines Maßnahmeträgers.

Zugangsweise und Verbreitung

Über die Hälfte der gesichteten Verkehrssicherheitsaktivitäten (55,3 %) erreicht ihre Zielgruppe über die Institution *Schule*. Ebenfalls fast die Hälfte der Maßnahmen (49,5 %) wird vom jeweiligen Träger entweder ausschließlich oder aber parallel, z. B. zum Einsatz in schulischen Institutionen, in *Eigenregie* angeboten. Am dritthäufigsten (15,3 %), aber deutlich seltener als über die beiden erstgenannten Vertriebskanäle, werden Verkehrssicherheitsmaßnahmen über *Kindergärten* verbreitet. Rein *kommerziell* werden 7,4 % der gesichteten Materialien verbreitet. Die Medien „Plakat“ und „Zeitung“ werden nur in Verbindung mit anderen Zugangsweisen genutzt. Plausiblerweise setzen die gesichteten Maßnahmen also am häufigsten dort an, wo die Wahrscheinlichkeit einer tiefen Durchdringung des altersdifferenzierten Feldes am ehesten gegeben ist: bei den Institutionen der Kinderbetreuung (Kindergarten) und -bildung bzw. -erziehung (Schule).

4 Ansatzpunkte für eine Verbesserung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

4.1 Intensivierung der psychomotorischen Erziehung

Ein wichtiger Aspekt bei der Suche nach Erklärungsansätzen für Straßenverkehrsunfälle von Kindern ist die Entwicklung der kindlichen Psychomotorik. Wissenschaftliche Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, daß die motorische Geschicklichkeit bzw. körperliche Leistungsfähigkeit von Kindern in den letzten Jahren deutlich abgenommen hat (vgl. z. B. Dordel 1998: 101, 111; Brandt et al. 1997). Damit gerät ein Forschungsbereich in den Blickpunkt, „... der sich mit der menschl. Bewegung, insbes. mit solchen Bewegungsaspekten befasst, bei denen bewusste Prozesse des Willens eine Rolle spielen“ (Städler 1998: 891).

Untersuchungen zur Entwicklungspsychologie von Kindern zeigen, daß Mädchen und Jungen erst mit ca. acht Jahren den Straßenverkehr einigermaßen sicher bewältigen können, und die Fähigkeit zum sicheren Radfahren erst ab 14 Jahren vollständig ausgebildet ist (vgl. Bourauel 1996; Borgert / Henke 1997). In der Literatur zur Verunfallung von Kindern findet sich als eine

Ursache immer wieder deren mangelnde psychomotorische Leistungsfähigkeit (vgl. hierzu z. B. Echterhoff 1999: 193).

Darüber hinaus kommen Untersuchungen zu dem Ergebnis, daß Kinder aus Gründen ihrer motorischen Entwicklung gar nicht fähig sind, sich „verkehrsgerecht“ zu verhalten (vgl. Spitta 1997: 8). Hinzu kommt, daß die derzeitige Verkehrssituation die Ausbildung verkehrsnotwendiger motorischer Fähigkeiten massiv einschränkt. Kinder können sich auf Grund des Straßenverkehrs weniger frei und ungezwungen bewegen als dies für ihren Entwicklungsstand angemessen wäre. Durch diese fehlende Bewegung sind sie jedoch als Verkehrsteilnehmer noch gefährdeter (vgl. Bleyer 1997: 19).

Motorische Defizite als eine Ursache von Kinderunfällen im Straßenverkehr verweisen zunächst auf deren altersspezifische psychomotorische Entwicklung (vgl. Basner / de Marées 1993: 14ff, Spitta 1997: 8f), die als weitgehend biologisch determiniert angesehen werden kann. Darüber hinaus kann aber eine unzureichende Bewegung zusätzlich ursächlich für eine unterentwickelte Psychomotorik sein. Bemängelt wird z. B. daß der Bewegungsdrang der Kinder mit dem Eintritt in die Schule sehr stark eingeschränkt wird (vgl. Basner / de Marées 1993: 19). Die altersspezifische psychomotorische Entwicklung kann jedoch in Verkehrssicherheitsmaßnahmen adäquate Berücksichtigung finden.

Förderung der Psychomotorik im Kindergarten

Lensing-Conrady / Neumann-Opitz (1998: 22) können an Kindern, denen für drei Monate ein Tretrroller zur freien Verfügung ausgeliehen wurde, einen deutlichen motorischen Vorsprung gegenüber solchen Kindern feststellen, die diese Möglichkeit nicht hatten. Zur Förderung der psychomotorischen Entwicklung von Kindern sollte deshalb die Möglichkeit geprüft werden, inwieweit Tretrroller von Maßnahmeträgern der Verkehrssicherheit z. B. an Kindergärten ausgeliehen bzw. für Kindergärten zur Verfügung gestellt werden könnten. Zum einen hätten Kinder im Rahmen des Kindergartenbesuchs dann Gelegenheit dieses Fortbewegungsmittel zu nutzen und damit (im Schonraum) zu üben, zum anderen könnte die „Begegnung“ der Kinder und ihrer Eltern mit dem Roller eventuell private Käufe entsprechender Fortbewegungsmittel stimulieren und somit deren wünschenswerte Nutzung weiter verbreiten.

Förderung der Psychomotorik an Schulen

Generell ist zunächst anzuerkennen, daß Schulen mit immer neuen und zusätzlichen Gegenwartsproblemen etc. konfrontiert werden, die als Lehrinhalte an die Schüler weitergegeben werden sollen (vgl. Neumann-Opitz 1996b: 8). Vor diesem Hintergrund hat es die schulische Verkehrserziehung schwer, die in den Curricula niedergelegten *Soll-Zustände* (vgl. Heinrich / Seliger 1993) im Schulalltag tatsächlich umzusetzen.

Ein Ausweg aus dieser Problematik eröffnet sich jedoch dann, wenn man den Gedanken der Verkehrserziehung als Kombination aus Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und präventiver Gesundheitserziehung (vgl. Hoffmann / Schneider 1996: 20; Deutsche Verkehrswacht 1995: 3) aufgreift. In diesem Verständnis können die für die schulische Verkehrserziehung Verantwortlichen „Mitreiter“ oder „Verbündete“ suchen bzw. Koalitionen bilden, mit Lehrkräften, die sich z. B. der Förderung des Sozial- oder Gesundheitsverhaltens von Kindern widmen.

4.2 Folgerungen aus der Sichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Verkehrsbeteiligungsart der Kinder

Die offensichtliche Konzentration der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder auf die Verkehrsbeteiligungsarten Fußgänger und Fahrradfahrer vernachlässigt die Sicherheitsprobleme bei der Mitfahrt in einem Pkw. In der Literatur finden sich jedoch Hinweise darauf, daß Eltern ihre Kinder im Pkw nur mangelhaft sichern (vgl. Haas 2000; Bergner-Fronemann 1993: 28f). Hier gilt es, nicht nur Kinder (vgl. „Alter der Kinder“) sondern insbesondere auch ihre Eltern mit entsprechenden Botschaften des adäquaten und gesetzeskonformen Sicherungsverhaltens im Pkw anzusprechen. Hierbei sehen sich die Verantwortlichen jedoch offensichtlich vor Probleme beim Feldzugang gestellt (vgl. „Primäre Zielgruppe der Maßnahme“).

Tätigkeitsfelder

In den von uns gesichteten Maßnahmen tritt die Dominanz des Teilbereichs *Education* deutlich zu Tage. Diese sehr einseitige Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder wird auch von den interviewten Experten deutlich kritisiert. Als eine mögliche Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit wurde in den Experteninterviews eine stärkere Betonung des *Engineering* angeregt, und damit die Konzentration auf die konkrete Verkehrssituation auf der kommunalen Ebene bzw. im Stadtteil. Vor Ort könne am ehesten festgestellt werden, ob und wo bauliche und technische Veränderungen vorgenommen werden könnten oder sollten. Damit stellen die Experten auf eine Intensivierung der Verkehrsplanung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ab, die dann übrigens auch allen sozialen Schichten zugute käme. Dies gilt z. B. für die Einführung von Tempo 30-Zonen. Als Beispiel von „*good practice*“ wurden diesbezüglich

die „Vorschulparlamente“ genannt, deren Erfolg jedoch weitgehend vom Engagement der beteiligten Eltern abhinge.

Die stärkere Betonung des *Engineering* ist unseres Erachtens sinnvoll. Durch Aktivitäten wie die „Vorschulparlamente“ etc. wird nämlich Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert, von dem prinzipiell niemand auszuschließen ist. D. h. über den relativ kleinen Kreis der sich diesbezüglich engagierenden Eltern hinaus werden positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen produziert. Davon profitieren dann nicht nur Kinder sondern auch andere „schwache“ Gruppen im Straßenverkehr, also z. B. Senioren. Zudem werden durch dieses Vorgehen auch solche Personen(-gruppen) erreicht, die bisher eher schwer durch Angebote der Verkehrssicherheit anzusprechen waren, also z. B. Ausländer, sozial Schwache, Alleinerziehende, Bildungsferne, etc.

Dies soll aber nicht heißen, daß im Bereich der *Education* keine intensiveren Bemühungen mehr möglich wären. Nennenswerte Ansätze zur Intensivierung dieser Anstrengungen wären beispielsweise:

- Die regelmäßige Platzierung von Produktinformationen, z. B. zu Babyliegen oder Kindersitzen, in TV-Verbrauchersendungen.
- Die regelmäßige Beschickung von Verbraucherzentralen mit aktuellem Informationsmaterial zu verkehrssicherheitsrelevanten Produkten, wie z. B. zu Babyliegen oder Kindersitzen, und wissenschaftlichen Informationen, z. B. aus der *Bundesanstalt für Straßenwesen*.
- Die intensivere Kooperation mit Unternehmen, die straßenverkehrsaffine Produkte herstellen. So könnte z. B. am Tresen von Tankstellen gezielt Informationsmaterial an Autofahrer weitergegeben werden. Weitere Kooperationspartner könnten Firmen sein, die Produkte anbieten die besonders junge Eltern verstärkt ansprechen, z. B. das Möbelhaus *IKEA*.

Schließlich eröffnen sich auch hinsichtlich des *Enforcement* einige, bisher noch nicht hinreichend oft genutzte Maßnahmemöglichkeiten. So ist offensichtlich z. B. die Beachtung der Tempo 30-Regelung oder die Durchsetzung der Sicherungspflicht für Kinder mit verkehrserzieherischen und verkehrsaufklärerischen Maßnahmen alleine nicht befriedigend zu gewährleisten. Solange die Befolgung der entsprechenden Normen bei den (erwachsenen) Verkehrsteilnehmern subjektiv wahrgenommene Kosten im Sinne verlorener Zeit (aufgrund der Tempo-Einhaltung) oder Aufwand und Mühe (wegen des Anschnallens der Kinder) bedeutet, wird auf die Sanktionierung der entsprechenden Handlungen nicht verzichtet werden können.¹³

¹³ „Die effektivste Art und Weise der Verhaltensänderung ist ... eine verstärkte Regulation und Überwachung durch den Staat. Dies scheint notwendig, solange die Versuchung besteht, die jeweils kosten-

- Hieraus ergibt sich die Empfehlung von verstärkten Maßnahmen zur Tempoüberwachung insbesondere an solchen Straßenabschnitten, an denen besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer gehäuft anzutreffen sind, also z. B. in der Nähe von Kindergärten, Schulen, Altersheimen, etc. Neben der Polizei kann hierbei auch die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ) aktiv werden.
- Die offensichtliche Sorglosigkeit vieler Eltern hinsichtlich der Sicherung ihrer Kinder im Pkw durch adäquate Rückhaltesysteme gibt Anlaß zur Sorge. Hier sollte überlegt werden, ob Schwerpunktkontrollen durch die Polizei angebracht sind, bei denen der Verkehr falls nötig evtl. künstlich verlangsamt, die Einhaltung der Sicherungspflicht per Augenschein überprüft, Pkw mit nicht gesicherten Kindern aus dem Verkehr gewunken und die Fahrzeuglenker entsprechend aufgeklärt und sanktioniert werden.
- Aus wohlverstandem Interesse an der körperlichen Unversehrtheit aller am Straßenverkehr teilnehmenden Personen sollte auch geprüft werden, inwieweit eine Helmpflicht für Fahrradfahrer gefordert werden kann. Offensichtlich ist der Kopf von Kindern einer besonderen Verletzungsgefahr ausgesetzt. Durch das Tragen von Helmen ließen sich viele schwere Verletzungen deutlich abmildern.

Kommunikationsform bzw. Medium

Hinsichtlich der in Verkehrssicherheitsmaßnahmen verwendeten Medien sollte versucht werden, noch mehr an öffentlich-rechtliche und private Rundfunkanstalten heranzutreten und z. B. in den beliebten „Club-Sendungen“ für Kinder, wie Tigerenten-Club, Maus-Club, Käpt'n Blaubär-Club oder Tabaluga-Tiwi, aber auch in der „Sesamstraße“ oder der „Sendung mit der Maus“ *regelmäßige* Programmanteile zur Verkehrssicherheit von Kindern unterzubringen. Ein solches Vorgehen wäre u. E. auch bereits bei den ganz jungen Verkehrsteilnehmern und Fernsehzuschauern, z. B. über die Sendung „Tele-Tubbies“, möglich. Mit dem TV-Sender „Kinderkanal“ bietet sich darüber hinaus ein öffentlich-rechtliches, werbefreies und unter Kindern sehr beliebtes Medium an, das für eine regelmäßige Verkehrsaufklärung nutzbar gemacht werden sollte. Über die „reinen“ Sendungen hinaus bietet die Kooperation mit Fernsehanstalten auch die Möglichkeit, auf den dazugehörigen *Internetseiten* der Sender das Thema Verkehrssicherheit mit aktuellen, kinder- oder jugendtypisch „coolen“ Medieninhalten abzudecken. Darüber hinaus kann in den regelmäßig erscheinenden und den Clubmitgliedern zugeschickten *Club-Zeitschriften* eine entsprechende Rubrik etabliert werden.

Ein weiterer Ansatzpunkt wäre der intensivere Einsatz von kostenlosen *Videocassetten* (vgl. hierzu „Zugangsweise und Verbreitung“). Auch der verstärkten Nutzung des *Computers* in der

Verkehrssicherheitsarbeit sollte nichts im Wege stehen. Neben entsprechenden Möglichkeiten des Einsatzes in Schulen (vgl. z. B. Burow 1996) ist auch an Aktivitäten wie die Lizenzierung einer CD-Rom mit Inhalten der Verkehrserziehung zu denken. Das bisherige völlige Fehlen eines Verkehrssicherheitsangebotes für Kinder im *Internet* sollte korrigiert werden. Die Internetnutzung wird von Kindern und Jugendlichen mit „Spaß“ und „Action“ assoziiert, ist deshalb bei Kindern positiv besetzt und verspricht, von ihnen auch angenommen zu werden. Hierzu bieten sich z. B. die folgenden Möglichkeiten an:

- Von den Kinder-WWW-Seiten, z. B. der öffentlich-rechtlichen oder privaten Rundfunkanstalten, könnten *Links* zu einem eigenen Informationsbereich zur Verkehrssicherheit, auf dem *Server* einer der großen Maßnahmeträger, gelegt werden. Beispielhaft sei hier die österreichische Internetseite „Helmi“ genannt [<http://www.helmi.at>] die im Auftrag des dortigen *Kuratoriums für Verkehrssicherheit* entwickelt wurde.
 - ◆ Dort könnte dann z. B. ein Online-Verkehrsspiel, analog dem „Verkehrs-Leiterlispiel“ der *Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)* [<http://www.bfu.ch>] platziert werden.
 - ◆ Darüber hinaus könnte ein eigener Elternbereich mit Informationen zur Sicherung von Kindern im Pkw, Fahrradhelmen, Schutzkleidung für Inline-Skater, etc. eingerichtet werden.
- Eine weitere Möglichkeit ein solches Internetangebot zu platzieren wäre z. B. durch einen Ausbau des „Infosystems Verkehr“ der *Gewerblichen Berufsgenossenschaften* und des *Deutschen Verkehrssicherheitsrates* denkbar [<http://www.bg-dvr.de>].

Das Argument, Kinder mit solchen Angeboten evtl. zusätzlich von bewegungsorientierten Aktivitäten abzuhalten, ist u. E. wenig stichhaltig. Hier sollte der kindliche Medienkonsum bzw. das Interesse an Computer und Internet aufgegriffen und positiv für die Verkehrssicherheitsarbeit nutzbar gemacht werden.

Primäre Zielgruppe der Verkehrssicherheitsmaßnahme

Die Konzentration auf Kinder als primäre Zielgruppe der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder ist plausibel. Kinder werden dabei jedoch vornehmlich für die Teilnahme am *status quo* des Straßenverkehrs erzogen. Führt man dagegen den Gedanken einer Abkehr von der Erziehung der Kinder im Sinne einer Anpassung an die von ihnen vorgefundene Situation des Straßenverkehrs fort, hin zu einer Verkehrssicherheitspolitik, die den Schutz der „schwachen“ Verkehrsteilnehmer in den Mittelpunkt stellt und ihre Maßnahmen daran ausrichtet, dann wären konsequenterweise mehr Programme für die Zielgruppe der Autofahrer, z. B. zum defensiven Fahren oder zur adäquaten Sicherung von Kindern im Pkw, zu fordern.

Alter der Kinder

Hinsichtlich des Alters der Kinder ist nachdrücklich insbesondere das intensive Bemühen der Maßnahmeträger einzufordern, auch Kinder ab ca. 10 Jahren, also Schulkinder der Sekundarstufe I, in Zukunft verstärkt mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen, vor allem hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrradfahren“ und „Mitfahrt in einem Pkw“, zu beschulen. Die Gegenüberstellung der Häufigkeiten der Verkehrssicherheitsmaßnahmen und der Häufigkeiten der Unfälle zeigt hinsichtlich dieses Alters der Kinder bei diesen beiden Verkehrsbeteiligungsarten ein deutliches Auseinanderklaffen. Hier sind am ehesten die vermuteten Sicherheitsreserven in der „Landschaft“ der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder zu finden.

Geschlecht der Kinder

Aufgrund der Determinationskraft des Geschlechts der Kinder für ihre Verunfallung sollte in einem interdisziplinären Ansatz dringend untersucht werden, inwieweit geschlechtsspezifische Präventionsprogramme für die Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll und erfolgversprechend eingesetzt werden können. Hierbei bietet sich die Orientierung an Maßnahmen der Gesundheitsförderung, z. B. der geschlechtsspezifischen Suchtprävention (vgl. Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung 1998), an.

Ziele und Inhalte der Maßnahmen

Der gängige Begriff „Verkehrserziehung“ wird in der Literatur immer häufiger durch den Begriff „Mobilitätserziehung“ ersetzt (vgl. hierzu Limbourg et al. 2000; Hohenadel 1999; Bleyer 1997; Spitta 1997). Diese begriffliche Neuorientierung soll zugleich eine Umorientierung in den Zielen und Inhalten der Straßenverkehrserziehung zum Ausdruck bringen.

Limbourg et al. benennen als Hauptziel der Mobilitätserziehung, Kinder, Jugendliche und Erwachsene zu befähigen, „... durch ihre Kenntnisse, durch ihre Einstellungen und durch ihr Verhalten in Bezug auf Mobilität und Verkehr einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung unserer Gesellschaft und unserer Umwelt zu leisten“ (Limbourg et al. 2000: 159). Hierbei werden die Vor- und Nachteile verschiedener Mobilitätsformen aufgezeigt. Kinder und Jugendliche sollen in der Mobilitätserziehung lernen, selbständig mobil zu werden (vgl. Hohenadel 1999: 5, Spitta 1997: 10). Dieses Umdenken soll so nachhaltig geschehen, daß sie auch später, als Erwachsene, ihre Transportmittelwahl reflektieren.

In der Mobilitätserziehung lassen sich zwei inhaltliche Schwerpunkte feststellen. Zum einen soll eine Veränderung im Mobilitätsverhalten bewirkt werden (vgl. Limbourg et al. 2000: 164). Konkret soll das zu Fuß Gehen, Radfahren und das Benutzen des öffentlichen Nahverkehrs dadurch an Attraktivität gewinnen (vgl. Spitta 1997: 11). Diese neuen Inhalte sollten nach Limbourg et al. (2000: 91) auch in etablierten Verkehrssicherheitsprogrammen, wie beispielsweise

„Kind und Verkehr“, integriert werden. Zum anderen machen die Erkenntnisse über die psychomotorische Entwicklung von Kindern deutlich, daß die Möglichkeiten, Unfälle zu verhindern, nur sehr eingeschränkt auf Seiten der Kinder ansetzen können. Die Mobilitätserziehung setzt deshalb neben der Veränderung des Mobilitätsverhaltens auf eine kindgerechte Gestaltung der Umwelt, betont also den Aspekt des *Engineering* (vgl. „Tätigkeitsfelder“). Nicht nur das Erlernen eines sicheren Verhaltens im Straßenverkehr sollte deshalb in Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Mittelpunkt stehen, sondern auch die Gestaltung eines sicheren Umfeldes (Bleyer 1997: 20). Dabei können die Kinder als „Experten“ mit einbezogen werden (Spitta 1997: 12).¹⁴

Zugangsweise und Verbreitung

Die Situation der Verkehrserziehung in der Grundschule wird von den Experten als unproblematisch gesehen. Probleme in der schulischen Verkehrserziehung wurden in den Experteninterviews vor allem in der Sekundarstufe, und dort mit zunehmendem Alter der Kinder, angesprochen. Dafür werden die bereits jetzt randvollen Stundenpläne, die aufgrund sinkender Unfallzahlen stärkere Aktualität anderer sozialer Probleme, die geringe Akzeptanz bzw. der fehlende Stellenwert der Verkehrserziehung (die oft dem unerfahrenen neuen Kollegen überantwortet werde), die vorrangig wissenschaftliche Ausbildung der Lehrer, die fehlende fachliche Kompetenz zur Lehre von Verkehrserziehung, das relativ hohe Durchschnittsalter der Lehrer (das eine gewisse Resistenz gegen innovative Methoden eher begünstige), aber auch die Vorliebe der polizeilichen Verkehrserzieher für die unproblematischere Grundschule, verantwortlich gemacht. Darüber hinaus fehlten auch Mechanismen der Qualitätssicherung und -kontrolle, also z. B. ein Vergleich der *soll*-Situation wie sie in der Empfehlung der Kultusministerkonferenz von 1994 festgelegt wurde mit der tatsächlich erfolgten Umsetzung (*ist*-Situation). Zur Verbesserung dieser Situation sollten didaktische Formen gesucht werden, bei denen sich die Jugendlichen aktiv beteiligen können. Projektunterricht könnte z. B. hilfreich sein, die Attraktivität der schulischen Lehre der Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Im außerschulischen Bereich der Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird von einigen Experten – aus unterschiedlichen Gründen – die Notwendigkeit einer Umorientierung gesehen. So wird sowohl kritisiert, daß die Einberufung eines eigens organisierten Elternabends und die dort entstehende Kommunikationssituation nicht mehr zeitgemäß sei, als auch die inhaltlich zu enge Aufgabenstellung der Anpassung der Kinder an die Erfordernisse des Straßenverkehrs. Um allerdings innovative Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu initiieren, müßte bei ständig sinkendem Finanzierungsvolumen zunächst an anderer Stelle Geld eingespart werden.

¹⁴ Über mögliche Probleme bei der Umorientierung von der „herkömmlichen“ Verkehrserziehung zur „Mobilitätserziehung“ vgl. Funk / Wiedemann (2000: 136).

Darüber hinaus wurde in den Experteninterviews auch darauf aufmerksam gemacht, daß sich das Freizeitverhalten von heute deutlich vom entsprechenden Verhalten von vor 20 Jahren, zu der Zeit also, als z. B. das Programm „Kind und Verkehr“ konzipiert wurde, unterscheidet. Es wird befürchtet, daß die Akzeptanz dieser Art der Organisation von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Laufe der Zeit gesunken ist, weil heute immer weniger Menschen bereit sind, in ihrer Freizeit die Zeit zu opfern, um entsprechende Veranstaltungen zu besuchen. Darüber hinaus ist ein *Bias* derart zu befürchten, daß eher kommunikationsorientierte Eltern aus der „bildungsnahen“ Mittelschicht an solchen Veranstaltungen teilnehmen, andere soziale Gruppen dagegen nicht oder nur schwer erreicht werden, z. B. sozial Schwache, Ausländer oder Alleinerziehende. Die gegenwärtig praktizierte Art der Verkehrserziehung erreiche vor diesem Hintergrund ihre Grenzen. Insbesondere von Referenten der Maßnahmeträger wird jedoch auch von positiven Erfahrungen, bzw. einer positiven Resonanz in den Zielgruppen, auf die Ansprache durch die angebotenen außerschulischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesprochen.

Als Ausweg aus diesem Dilemma sollte u. E. versucht werden, nicht mehr ausschließlich Veranstaltungen explizit zur Verkehrssicherheit von Kindern anzubieten, sondern Aspekte der Verkehrssicherheit von Kindern auch implizit im Kontext von breiter auf das heutige Freizeitverhalten angelegten Veranstaltungen zu transportieren. So könnte z. B. versucht werden, durch die Präsenz von Maßnahmeträgern der Verkehrssicherheit von Kindern im Rahmen von Stadtteilfesten auch Eltern aus eher „bildungsfernen“, sozial niedrigen Schichten anzusprechen und in diesem ungezwungenen Kontext Informationen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit zu transportieren. Dabei würden den Zielpersonen keine immateriellen Kosten, im Sinne des Aufnehmens eines Extra-Weges oder der Opferung eines Abends, entstehen. Diese Art der Verkehrssicherheitsarbeit hätte den weiteren Vorteil, daß den Zielgruppen weniger als bisher das Gefühl vermittelt wird, ihnen würde ein zusätzlicher lästiger Termin aufgezwungen. Die Zielpersonen würden zudem dort „abgeholt“, wo sie sich in ihrer Freizeit sowieso bereits befinden. Deshalb ist die individuelle Entscheidung, sich quasi *en passant* über Verkehrssicherheitsfragen zu informieren, auf einer niedrigeren Schwelle in der subjektiven Kosten-Nutzen-Abwägung verortet.

73 % der westdeutschen und 69 % der ostdeutschen Haushalte sind im Besitz eines Videorecorders (vgl. Böhnke / Delhey 2000: 454). Wenn es Unternehmen der Unterhaltungsindustrie möglich ist bestimmte Produkte, wie z. B. *Disneyland Paris*, mit einer auf Anforderung kostenlos zugeschickten Videokassette zu bewerben, dann sollte es auch den großen Maßnahmeträgern der Verkehrssicherheit kostengünstig möglich sein, inhaltlich z. B. auf bestimmte Altersgruppen abgestimmte entsprechende Kassetten in großer Zahl herzustellen und in konkreten Zielgruppen breit zu streuen. Insbesondere sozial schwache oder ausländische Familien sollten sich durch den Einsatz von Videokassetten besser erreichen lassen. Zur Steigerung der *compliance*,

also des tatsächlichen Konsums des Videoinhaltes könnte man zudem am Ende der Kassette ein Gewinnspiel plazieren, das sich aus Fragen zusammensetzt, die anhand des vorhergehenden Inhaltes beantwortet werden können. Attraktive Preise könnten die Teilnahme und damit den Konsum des eigentlichen verkehrserzieherischen Inhaltes der Videokassette fördern.

Eine solche Strategie bietet sich z. B. an, wenn man bestrebt ist, die „Vertriebswege“ der Botschaft „Verkehrssicherheit“ auf eine breitere Basis zu stellen, und über die üblicherweise bereits genutzten Orte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinaus neue Örtlichkeiten bzw. Kooperationspartner zu gewinnen. Bereits bei der Kennzeichnung der mobilitätsrelevanten sozialen Lebenssituation von Kindern zeigte sich die Relevanz der von Kindern aufgesuchten Ziele („Stadt-)Bummel, Einkauf“ und „Spiel-, Sportplatz“. Hier zeichnen sich eine Reihe möglicher Örtlichkeiten für die innovative Vermittlung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ab:

- Greift man die Anregung auf, Verkehrserziehung unter anderem auch als Gesundheitserziehung zu verstehen (vgl. Deutsche Verkehrswacht 1995: 3), wäre es u. E. erstrebenswert, *Kooperationen* mit anderen Institutionen der Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung einzugehen. Beispielhaft sei hier die Initiative „Safe Kids – Mehr Sicherheit für Kinder“ (vgl. Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“ O. J.) genannt.
- Im Rahmen der Verbreiterung der Zugangsbasis zu den relevanten Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit ist weiterhin zu überlegen, inwieweit z. B. die stärkere Einbeziehung von *Kinder- und Jugendärzten* in die Straßenverkehrs-unfallprävention möglich erscheint. Bereits am Tag der Geburt eines Kindes greift das Programm zur Krankheitsfrüherkennung bei Kindern in Form der sog. „U1“. Weitere Untersuchungsstufen folgen jeweils in vorgegebenen Zeitintervallen. Wie Altenhofen (1998: 26) zeigt, liegen die Teilnehmeraten an diesen Untersuchungen im Jahr 1993 in den alten Bundesländern zwischen 96,1 % („U3“) und 75,2 % („U9“). In Kooperation mit den Kinder- und Jugendärzten sollte es nun möglich sein, Eltern und ihren Kindern an diesen Terminen zumindest schriftliche altersspezifische Informationen zur Sicherung von Kindern in Pkw zukommen zu lassen.
- Häufig besuchte *Freizeitorte*, wie z. B. der Spielplatz, eine Fußgängerzone oder ein Einkaufszentrum stellen vor dem Hintergrund der vorgestellten Ziele der Verkehrsbeteiligungen von Kindern tatsächlich einen lohnenden Ort für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen dar (vgl. Neumann-Opitz 1996b: 10). Hier ist vorstellbar, daß ein sog. „Spielmobil“, beladen mit Sport- und Spielutensilien, regelmäßig Spielplätze anfährt und dort unter anderem einen Geschicklichkeitsparcours für Tretroller oder Fahrräder anbietet. Dabei können Kinder in ihrer Freizeit angesprochen werden, die Teilnahme an Angeboten zur Verkehrssicherheit ist freiwillig und kann mit kindgerechten „Action“-Elementen versehen und damit entsprechend attraktiv gestaltet werden. Die von der *Deutschen Verkehrswacht* in Zu-

sammenarbeit mit der Firma C & A durchgeführte Aktion „Bodyguard-Verkehrssicherheitstage“ ist hierzu ein erstes Beispiel.

Durch die positive Stimmung an solchen Freizeitorten oder auch in sozialen Kontexten, in denen durch ein gemeinsames Erleben ein Wir-Gefühl entsteht, wird gleichzeitig eine hohe Aufnahmebereitschaft für Inhalte der Verkehrssicherheit erreicht. Die Übernahme von Regeln (Verkehrsnormen) bzw. sicheren Verhaltensweisen im Straßenverkehr wird insbesondere dann gefördert, wenn ein Vertrauensverhältnis zu den Kindern aufgebaut werden kann. Die Lehrsituation (*Education*) muß auf jeden Fall das Image einer „Paukveranstaltung“ vermeiden, eine Expertin verwendete hier den Begriff des *Edutainments*, also der Vermittlung verkehrserzieherischer Inhalte im Rahmen eines unterhaltend-ansprechend gestalteten, möglichst handlungsorientierten Angebotes. Dies sollte man sich insbesondere in der Altersgruppe der 10- bis 14jährigen zu eigen machen und z. B. Freizeiteinrichtungen bzw. Jugendclubs als Ort von Verkehrssicherheitsveranstaltungen auswählen.¹⁵

- Darüber hinaus wäre zu prüfen, inwieweit *Kinder- und Jugendverkehrsschulen*, die nachmittags meist ungenutzt sind, zu dieser Zeit z. B. auf Schulhöfen oder auf einem abgegrenzten Teil von Parkplätzen von Kaufhäusern oder Einkaufszentren eingesetzt werden könnten, wo sich die Kinder dann verkehrspädagogisch sinnvoll beschäftigen können, während die Eltern einkaufen.

Curriculum

Neben den Verkehrssicherheitsmaterialien, die bereits heute als Curriculum für den Kindergarten oder die Schule konzipiert vorliegen, wäre es u. E. wünschenswert curricular aufgebaute Medien zu entwickeln, mit Hilfe derer Eltern mit ihren Kinder selbständig aktiv werden können. Zu denken wäre hier z. B. an Eltern-Kind-Programme mit Fahrrad-Übungen oder CD-Roms (vgl. „Kommunikation bzw. Medium“) mit aufeinander aufbauenden Lerninhalten.

¹⁵ Neumann-Opitz (1996a: 19) nennt als weitere mögliche Orte für die Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen einen öffentlichen Park, ein Schwimmbad, einen Zoo, eine Spielstraße oder kommerzielle Freizeitparks.

Literatur

- Altenhofen, L., 1998: Das Programm zur Krankheitsfrüherkennung bei Kindern: Inanspruchnahme und Datenlage. S. 24-33 in: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.), Gesundheit von Kindern. – Epidemiologische Grundlagen –. Forschung und Praxis der Gesundheitsforschung, Band 3. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.
- Basner, B. / de Marées, H., 1993: Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. Herausgegeben vom Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe. Münster: Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe.
- Bergner-Fronemann, I., 1993: Kinderunfälle im Vorschulalter. Untersuchung hinsichtlich Ursachen und Folgen aus den Jahren 1990 und 1991. Inaugural-Dissertation, Würzburg: Medizinische Fakultät der Bayerischen Julius-Maximilians-Universität zu Würzburg.
- Bleyer, G., 1997: Neue Wege in der Mobilitätserziehung. S. 19-24 in: Verkehrsclub Deutschland (Hrsg.), Symposium Kinder im Verkehr des Verkehrsclubs Deutschland VCD e. V. in Kooperation mit dem Institut für Lehrerfortbildung Hamburg, 29./30.11.1996. Bonn: Verkehrsclub Deutschland.
- Böcher, W., 1995: Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung („Education“). S. 248-299 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Böhnke, P. / Delhey, J., 2000: Lebensstandard. S. 453-462 in: Statistisches Bundesamt. In Zusammenarbeit mit WZB und ZUMA (Hrsg.), Datenreport 1999. Zahlen und Fakten über die Bundesrepublik Deutschland. Bonn: Bundeszentrale für politische Bildung.
- Borgert, O. / Henke, T., 1997: Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. Abschlußbericht zum Forschungsprojekt „Zum Erwerb von Radfahrkompetenz und ihrer Ausprägung bei 11-14jährigen Schülern“. Gefördert vom Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe. Bochum: Ruhr-Universität.
- Bourauel, R., 1996: Alle 10 Minuten verunglückt ein Kind im Straßenverkehr. S. 12-15 in: Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.), Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin. Kinder im Straßenverkehr. Lübeck: Verlag Schmidt Römhild.
- Brandt, K. / Eggert, D. / Jendritzki, H. / Küppers, B., 1997: Untersuchungen zur motorischen Entwicklung von Kindern im Grundschulalter in den Jahren 1985 und 1995. Praxis der Psychomotorik 22: 101-107.
- Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“, Ohne Jahr: Safe Kids – Mehr Sicherheit für Kinder. Eine Aktion der Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“.
- Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, 1998: Geschlechtsbezogene Suchtprävention. Praxisansätze, Theorieentwicklung, Definitionen. Forschung und Praxis der Gesundheitsförderung, Band 2. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.
- Burow, H., 1996: Fahrrad und Computer. Ein Beitrag zur Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Zeitschrift für Verkehrserziehung: 10-11.
- Büschges, G., 1978: Beseitigung von Unfallstellen. Band 4. Typologie von Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Klassifikationsschema –. Bericht zum Forschungsprojekt 7329/3 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. Essen: Universität, Gesamthochschule.
- Büschges, G., 1993: Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaften. S. 80-95 in: Lang, E. / Arnold, K. (Hrsg.), Der Mensch im Straßenverkehr. Referate der Fünften Informationsmedizinischen Tage in Hamburg 1991. Stuttgart: Enke.
- Büschges, G. / Abraham, M. / Funk, W., 1998: Grundzüge der Soziologie. 3. Auflage. München: Oldenbourg.
- Büschges, G. / Wittenberg, R., 1999: Verkehr als soziales Problem unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs. S. 699-725 in: Albrecht, G. / Groenemeyer, A. / Stallberg, F. W. (Hrsg.), Handbuch soziale Probleme. Opladen und Wiesbaden: Westdeutscher Verlag.
- Deutsche Verkehrswacht, 1995: Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. 6. 1994. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht.
- Dordel, S., 1998: Ätiologie und Symptomatik motorischer Defizite und Auffälligkeiten. S. 98-113 in: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.), Gesundheit von Kindern. – Epidemiologische Grundlagen –. Forschung und Praxis der Gesundheitsforschung, Band 3. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung.

- Echterhoff, W., 1999: Sicherheit im Verkehr. S. 185-199 in: Deutscher Familienverband (Hrsg.), Handbuch Elternbildung. Band 2: Wissenswertes im zweiten bis vierten Lebensjahr des Kindes. Opladen: Leske + Budrich.
- Engelbert, A. / Herlth, A., 1993: Sozialökologie der Kindheit: Wohnung, Spielplatz und Straße. S. 403-415 in: Markefka, M. / Nauck, B. (Hrsg.), Handbuch der Kindheitsforschung, Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand.
- Flade, A., 1994: Einführung. S. 3-13 in: Flade, A. (Hrsg.), Mobilitätsverhalten – Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Weinheim: Beltz.
- Fölling-Albers, M. / Hopf, A., 1995: Auf dem Weg vom Kleinkind zum Schulkind, Opladen: Leske + Budrich.
- Funk, W., 2001a: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Band 2: Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Auf der Grundlage altersspezifischer Befragungsdaten. Endbericht. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.069/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: IfeS.
- Funk, W., 2001b: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Band 3: Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Auf der Grundlage aktueller Zeitbudgeterhebungen. Endbericht. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.069/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: IfeS.
- Funk, W. / Faßmann, H., 2001: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Band 1: Zielsetzung, theoretische Basis, Konzeption und Ergebnisse im Überblick. Endbericht. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.069/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: IfeS.
- Funk, W. / Wiedemann, A., 2000: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 82.138/1997. Endbericht für die Bundesanstalt für Straßenwesen vom 18. Juli 2000. Nürnberg: IfeS.
- Haas, I., 2000: Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 1999. Wissenschaftliche Information der Bundesanstalt für Straßenwesen – BAST-Info 3/00. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Heinrich, H. C., 1990: Verkehrsaufklärung in der Bundesrepublik Deutschland. Letztlich ist jeder einzelne verantwortlich. S. 185-186 in: Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Vier Jahrzehnte Verkehrssicherheit. Entwicklungen, Fakten, Hintergründe. Bonn: Bundesminister für Verkehr.
- Heinrich, H. C. / Seliger, A., 1993: Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung. Dokumentation Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 22. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Henning-Hager, U. / Matthes, U. / Versteegen, D., 1991: Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. Bericht zum Forschungsprojekt 8733 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Basel: Prognos.
- Hilse, H.-G., 1995a: Einführung. S. 15-18 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Hilse, H.-G., 1995b: Vorgaben aus der Verfassung und Leitideen der Verkehrssicherheitspolitik in der Bundesrepublik Deutschland. S. 20-37 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Hilse, H.-G., 1995c: Verkehrsüberwachung. S. 300-322 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Hilse, T., 1995: Ziele, Inhalte und Aufbau von Konzepten zur Verkehrssicherheit. S. 154-178 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Hoffmann, A. / Schneider, M., 1996: Verkehrserziehung heute. In: Grundschulunterricht 43: 20-24.
- Hohenadel, D., 1999: Hallo, Mobilitätserziehung ... - ADAC-Symposium zur Schulverkehrserziehung in Bonn. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung: 4-6.
- Hurrelmann, K., 1998: Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. Weinheim und Basel: Beltz.
- Lensing-Conrady, R. / Neumann-Opitz, N., 1998: Vom Roller zum Fahrrad. Verkehrswachforum Heft 6. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht.
- Limbourg, M., 1995: Kinder im Straßenverkehr. Herausgegeben durch den Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe. Münster: Ohne Verlag.

- Limbourg, M. / Flade, A. / Schönharting, J., 2000: Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- Meewes, V. / Maier, R., 1995: Verkehrssicherheit und Straßengestaltung („Engineering“). S. 180-247 in: Hilse, H.-G. / Schneider, W. (Hrsg.), Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg.
- Neumann-Opitz, N., 1996a: Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 54. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Neumann-Opitz, N., 1996b: Zukunftsmärkte der Verkehrserziehung. Anregungen aus europäischen Ländern. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung: 8-11.
- Reichenbecher, H., Ohne Jahr: Die Schulverkehrserziehung in den alten Bundesländern. S. 16-22 in: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V..
- Schellenberg, K. / Beyerle, G. / Wohlmann, H.-P. / Kùlahoglu, I., 1983: Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 44. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- Seipel, C., 1994: Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland – Kenntnisstand und Perspektiven. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Mensch und Sicherheit, Heft M 23, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Spitta, P., 1997: Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. Bonn: Verkehrsclub Deutschland.
- Städler, T., 1998: Lexikon der Psychologie. Stuttgart: Kröner.
- Statistisches Bundesamt, 1999a: Verkehrsunfälle 1998. Fachserie 8 „Verkehr“, Reihe 7, Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Statistisches Bundesamt, 1999b: Kinderunfälle im Straßenverkehr 1998. Kurzinformation zur Verkehrstatistik, Straßenverkehrsunfälle, Stand: August 1999. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt.
- Statistisches Bundesamt, 1999c: Statistisches Jahrbuch 1999 für die Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart: Metzler-Poeschel.

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

- Heft 1/1998 Faßmann, H.: Das Abbrecherproblem – die Probleme der Abbrecher. Zum Abbruch der Erstausbildung in Berufsbildungswerken (17 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/1998 Funk, W.: Determinants of Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Results from the „Nuremberg Pupils Survey 1994: Violence in Schools“ (15 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/1998 Faßmann, H.: Ein Instrument zur Früherkennung und Reduzierung von Ausbildungsabbrüchen in Berufsbildungswerken – Anliegen, Struktur, Handhabung und Erprobungsergebnisse (20 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 4/1998 Funk, W.: Violence in German Schools: Perceptions and Reality, Safety policies (15 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 5/1998 Faßmann, H.: Abbrecherproblematik und Prävention von Ausbildungsabbrüchen (18 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/1999 Faßmann, H.; Reiprich, S.; Steger, R.: Konzept der BAR-Modellinitiative „*RE-Glonale Netzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)*“ und erste Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung (13 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/1999 Reith, M.: Das 3i-Programm der Siemens AG: Instrument des Kulturwandels und Keimzelle für ein leistungsfähiges Ideenmanagement (28 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/1999 Oertel, M.: Zentrale Ergebnisse einer Erfassung des Leistungsangebotes von Krebsberatungsstellen auf der Grundlage des "Anforderungsprofils für Krebsberatungsstellen – Bedarf, Aufgaben, Finanzierung" (13 Seiten, Schutzgebühr € 5,-)
- Heft 1/2000 Faßmann, H.: REGINE und Mobilis im Spannungsfeld zwischen allgemeinen und besonderen Leistungen (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2000 Funk, W.: Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Its Determinants and Future Perspectives of Research and Prevention (21 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2000 Funk W.: Violence in German Schools: The Current Situation (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 4/2000 Faßmann, H.: Aufgaben und Zielsetzung eines Case Managements in der Rehabilitation (26 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 5/2000 Funk, W.: Gewalt in der Schule. Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)
- Heft 6/2000 Faßmann, H.; Steger, R.: REGINE – Ein neues Lernortkonzept zur Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher – Erste Erfahrungen und Folgerungen (7 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)

- Heft 7/2000 Funk, W.: Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Jahr 1999 im Einzugsgebiet der Polizeiinspektion Nürnberg-West (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 8/2000 Funk, W.: Der Einfluß unterschiedlicher Sozialkontexte auf die Gewalt an Schulen. Ergebnisse der Nürnberger Schüler Studie 1994 (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/2001 Funk, W.: Violence in German schools. Its determinants and its prevention in the scope of community crime prevention schemes (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2001 Faßmann, H.: Soziale Konflikte in der rehabilitationswissenschaftlichen Evaluationspraxis – Ursachen, Prävention und Management. (31 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2001 Stamm, M.: Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. (163 Seiten, Schutzgebühr € 17,--)
- Heft 1/2002 Faßmann, H.: Probleme der Umsetzung des Postulats „*So normal wie möglich – so speziell wie erforderlich!*“ am Beispiel erster Ergebnisse des Modellprojekts „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (35 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2002 Funk, W.; Wiedemann, A.: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)