



Institut für
empirische
Soziologie
Nürnberg

**Die Potentiale kommunal vernetzter
Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.
Überarbeiteter Vortrag auf dem
Symposium „Vernetzte
Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im
Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002,
Rathaus Brühl**

Dr. Walter Funk

1/2003

MATERIALIEN

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

Zitierweise:

Funk, Walter (2003)

Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002, Rathaus Brühl. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1/2003, Nürnberg: Institut für empirische Soziologie Nürnberg

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

EINLEITUNG

In diesem Beitrag werden

- zunächst einige erläuternde Bemerkungen zur herkömmlichen Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung gemacht,
- danach die kindliche Entwicklung und die damit verbundenen Defizite im Straßenverkehr angesprochen,
- das Verkehrsverhalten von Kindern umrissen,
- Basisinformationen über die Verunfallung von Kindern um Straßenverkehr präsentiert und abschließend
- die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit vor dem Hintergrund der vorgetragenen Informationen hervorgehoben.

Einleitend werden zunächst einige Begriffe konkreter gefaßt.

Welche Bevölkerungsgruppe meinen wir, wenn wir in der Verkehrssicherheitsarbeit von Kindern reden?

Die Zeitspanne der Kindheit wird meist am gemeinsamen biographischen Merkmal des Alters dieser Bevölkerungsgruppe festgemacht. Für Belange der Verkehrssicherheitsarbeit bietet es sich an, sich an der Definition der amtlichen Statistik zu orientieren und Kinder als Personen im Alter von 0 bis unter 15 Jahren zu bezeichnen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a). Dies ist insofern nicht evident, als nach den geltenden Rechtsnormen, wie etwa § 1 Abs. 2 *Jugendgerichtsgesetz (JGG)* oder § 19 *Strafgesetzbuch (StGB)*, lediglich die unter 14jährigen als „Kinder“ angesehen werden.

Zum Ende des Jahres 2000 lebten in Deutschland ca. 12,8 Mio. Kinder im Alter bis unter 15 Jahren, davon waren ca. 4,7 Mio. unter 6 Jahre alt und ca. 8,1 Mio. zwischen 6 und 14 Jahren alt. Dabei handelte es sich um etwas mehr Jungen (51,3 %) als Mädchen (48,7 %). 87,2 % der unter 6jährigen und 83,2 % der 6- bis unter 15jährigen lebten im früheren Bundesgebiet, lediglich 12,8 % der unter 6jährigen und

16,8 % der 6- bis unter 15jährigen lebten in den neuen Ländern und Berlin-Ost (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002b: 59).

Bei der Eingrenzung der interessierenden Population sollte nicht übersehen werden, daß jede altersmäßige Abgrenzung mit Schwächen behaftet ist: Zwar stellt Alter einen guten Indikator für individuelle Entwicklung dar, aber der Zusammenhang zwischen beiden Variablen ist kein kausaler, das Alter bestimmt also nicht den Entwicklungsstand eines Kindes.

WAS IST VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT ODER WAS SIND VERKEHRSSICHERHEITSMABNAHMEN?

Im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit steht „... die Bekämpfung der Hauptunfallursachen“ (HILSE 1995a: 15). Verkehrssicherheitsarbeit umfaßt „... alle Bemühungen und Tätigkeiten ..., die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen“ (SCHELLENBERG et al. 1983: 8). Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind die praktische Umsetzung der als geeignet erscheinenden Mittel zur Erreichung der Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese Ziele sind

- die Gefährdungen im Straßenverkehr zu senken,
- das Verkehrsverhalten sicherer zu machen,
- das Unfallgeschehen durch eine Senkung von Unfallzahl und -schwere zu entschärfen (vgl. BAIER ET AL. 1991: 4).

Im Kontext der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich drei Tätigkeitsfelder herauskristallisiert, auf denen inzwischen als „klassisch“ (HILSE 1995a: 16) bezeichnete Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verfolgt werden. Diese Strategien werden, nach den Anfangsbuchstaben der entsprechenden englischsprachigen Begriffe, auch als *Three E's* bezeichnet:

- *Education* als Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung,

- *Engineering* als die verkehrsplanerische oder bauliche Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfall-Brennpunkten, -Strecken sowie -Flächen und
- Verkehrsüberwachung oder *Enforcement* (vgl. HILSE 1995a: 16).¹

Verkehrsaufklärungsmaßnahmen

Edukatorische Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden häufiger in Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und der Verkehrserziehung unterteilt. „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 behoben werden sollen (vgl. HEINRICH 1990: 185).

Verkehrsrelevante Wissensdefizite sollen hier vor allem durch zwei Methoden transportiert werden: Zum einen durch die Vermittlung von Informationen, und zwar über

- Gefahren, die aus bestimmten Verhaltensweisen resultieren können,
- geltende Regelungen im Straßenverkehr und
- die Folgen von Regelverstößen.

Zum anderen geschieht dies durch Appelle, und zwar an

- das Verantwortungsbewußtsein des einzelnen für sich und andere,
- an sein Empfinden für Moral und Anstand und
- an seine Bereitschaft zur Normenakzeptanz (vgl. HEINRICH 1990: 185).

Verkehrsaufklärung umfaßt damit auch das weite Feld der *public relations* und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. BÖCHER 1995: 248f). Letztlich steht dabei immer die Förde-

¹ Vgl. zur Strategie des *Engineering* MEEWES, MAIER (1995), zur *Education* BÖCHER (1995) und zum *Enforcement* HILSE, H.-G. (1995b). Soziologisch läßt sich Verkehrsüberwachung als soziale Kontrolle interpretieren (BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 720).

„sicherheitszutragliche[n] Verhalten[s]“ (HEINRICH 1990: 185; vgl. auch BÖCHER 1995: 248) der Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt.

Verkehrserziehungsmaßnahmen

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. Als zweite Säule der *Education*-Strategie umfaßt sie eine große Bandbreite möglicher Inhalte bzw. Ziele. Inhaltlich verbirgt sich dahinter eine beachtliche Heterogenität, wie die nachfolgende Aufzählung möglicher verkehrserzieherischer Ziele deutlich macht:

- „Verbesserung allgemeiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten,
- Vermittlung von Kenntnissen über Verkehrsvorgänge, -gesetze und -regelungen,
- Entwicklung einer Einsicht in Nutzen und Bedeutung von und die Sensibilisierung und Akzeptanzerhöhung für Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- Vermittlung von Kenntnissen über soziale und wirtschaftliche Probleme des Verkehrs, über Verkehrsmittel und Verkehrswege,
- Unterstützung beim Gewinn und bei der Verarbeitung eigener Erfahrungen, aber auch von Erfahrungen anhand der Beobachtung anderer,
- Belehrung über individuelle Leistungsgrenzen (...) und Bewußtmachen von Risiken im Straßenverkehr,
- Information über mögliche Folgen falschen Verhaltens,
- Fördern der Fähigkeit, Verkehrssituationen, einschließlich des Verhaltens anderer, richtig einzuschätzen und die mögliche Entwicklung von Situationen vorauszusehen,
- Entwicklung sicherheitsförderlicher Einstellungen und Reduzieren der Bereitschaft, Risiken einzugehen,

- Erziehung zu verantwortlichem Handeln im Straßenverkehr,
- Training richtigen Verhaltens, um die praktische Fähigkeit zum Bewältigen von Situationen zu üben,
- Vermittlung von Einsicht in Entscheidungsprozesse der Verkehrspolitik,
- Motivieren, sich aktiv an der Planung der Verkehrsumwelt zu engagieren und zu einer humaneren Gestaltung des Verkehrs beizutragen“ (BÖCHER 1995: 260).

Für die praxisrelevante Abgrenzung verkehrserzieherischer Maßnahmen als Teilmenge der Verkehrssicherheitsmaßnahmen greift NEUMANN-OPITZ den adressatenzentrierten Aspekt des Begriffs „Erziehung“ auf, differenziert implizit zwischen

- interpersonaler (*face-to-face*-) Kommunikation einerseits und
- technisch vermittelter (Massen- bzw. Tele-)Kommunikation andererseits,

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). Deshalb bieten sich diese Institutionen geradezu *par excellence* als soziale Kontexte für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen an und werden auch entsprechend genutzt.

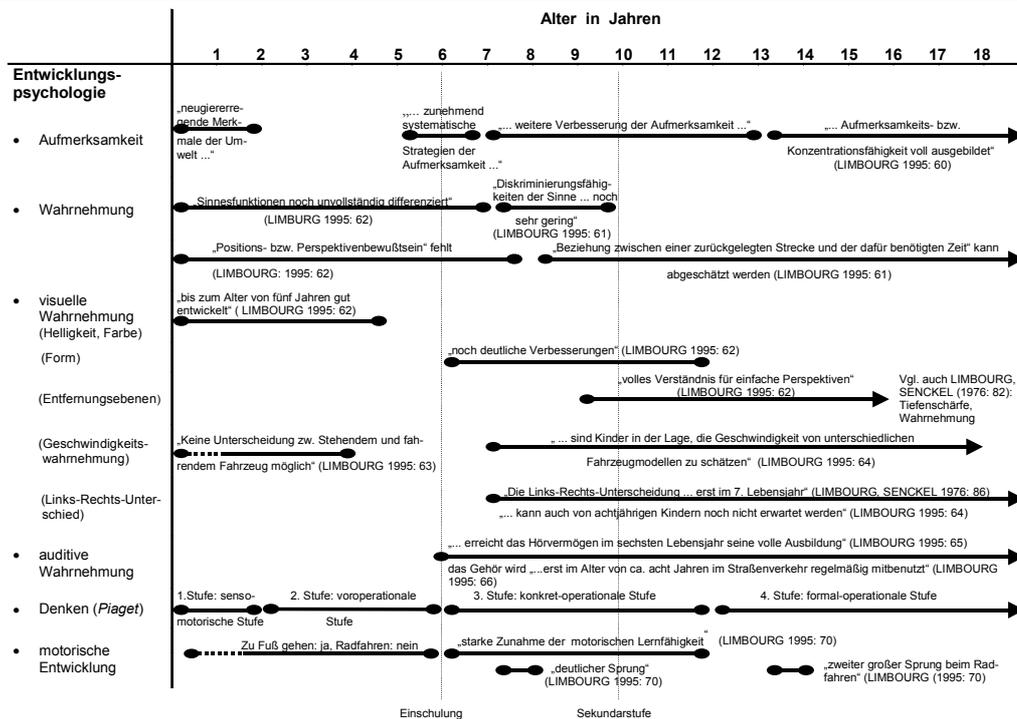
Wie für den Straßenverkehr generell (vgl. BÜSCHGES 1993: 81), gilt auch für die Verkehrsbeteiligung von Kindern, daß das entsprechende Verkehrsgeschehen ein komplexes Produkt der Kombination darstellt von

- *Verkehrsteilnehmern* (Kindern, evtl. zusammen mit ihren Eltern oder anderen Begleitpersonen als „soziale Vermittler des Aktionsraumes“ (FUHRER, QUAISER-POHL 1999: 100)) 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.) (vgl. z. B. BAIER ET AL. 1991: 8).

Diese Systematik wird uns später noch einmal begegnen. Verkehr erscheint dann als „... ein soziales Interaktionssystem ..., das wesentlich durch menschliche Verhaltensweisen und Interaktionen zustande kommt“ (BÖCHER 1995: 276). Vor diesem Hintergrund läßt sich auch Verkehrssicherheit verstehen „... als sozialer Prozeß ..., der durch die Aktivitäten der Menschen entsteht, geformt wird und sich durch sie verändert“ (SEIPEL 1994: 12).

ENTWICKLUNGSPSYCHOLOGISCHE VORAUSSETZUNGEN KINDLICHER VERKEHRSTEILNAHME

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Viele für die Beteiligung am Straßenverkehr wichtigen Fähigkeiten sind bei ihnen noch nicht oder nur teilweise ausgeformt. Auf der nachfolgenden Graphik ist die Entwicklung einer Auswahl von Fähigkeiten auf einer Zeitachse abgetragen (vgl. Graphik 1). (Zwei gepunktete senkrechte Linien markieren den ungefähren Zeitpunkt der Einschulung bzw. des Übertritts in die Sekundarstufe.)

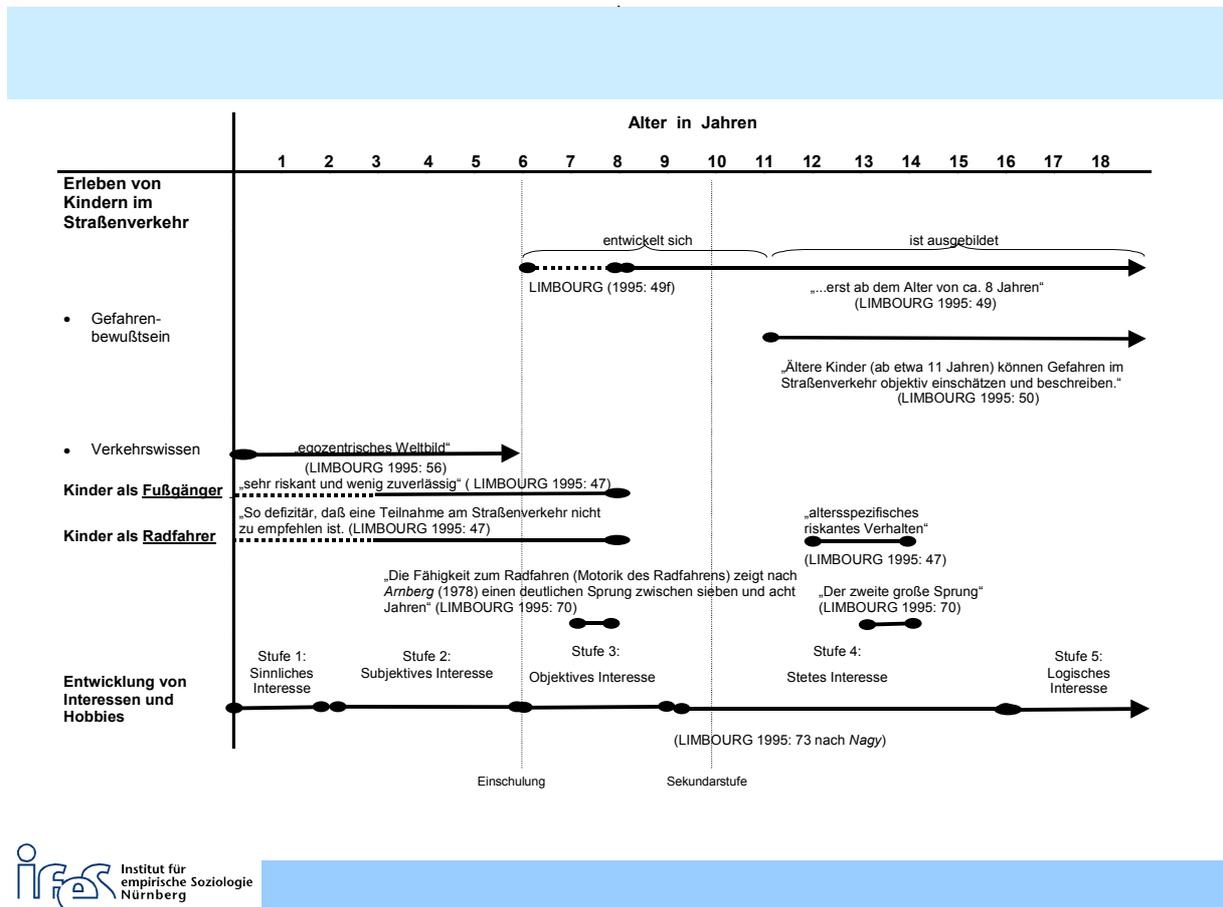


Graphik 1: Für die Verkehrsteilnahme relevante Aspekte kindlicher Entwicklung – Teil 1

Wie unschwer zu erkennen ist,

- entwickeln Kinder erst ab dem Alter von ca. 5 Jahren systematische Strategien der Aufmerksamkeit;
- ist die visuelle Wahrnehmung von Helligkeit und Farbe zwar bereits bis zum Alter von 5 Jahren gut entwickelt, aber
- die Wahrnehmung von Formen verbessert sich ab dem Alter von 6 Jahren noch deutlich,
- ist die Wahrnehmung von Geschwindigkeiten und die Links-Rechts-Unterscheidung erst ab dem Alter von 7 Jahren befriedigend und
- das Einschätzen von Entfernungen sogar erst ab dem Alter von etwa 9 Jahren.
- Die motorische Entwicklung zeigt erst ab dem Alter von etwa 6 Jahren eine starke Zunahme der Lernfähigkeit und zum einen zwischen 7 und 8 Jahren und dann noch einmal zwischen 13 und 14 Jahren einen größeren Entwicklungssprung (vgl. Graphik 2).

- Praktisch bis zur Einschulung herrscht unter den Kindern ein egozentrisches Weltbild vor: Zum Beispiel: Wenn ein Kind zwischen parkenden Autos hindurch ein anderes Auto herankommen sieht, geht es davon aus, daß der Fahrer des Wagens auch das Kind sieht.
- Selbst die Teilnahme von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr ist bis zum Alter von 8 Jahren sehr riskant und wenig zuverlässig,
- Die Verkehrsteilnahme als Radfahrer ist aufgrund der defizitären motorischen Entwicklung bis zu diesem Alter gar nicht zu empfehlen.
- Von einem ausgebildeten Gefahrenbewußtsein im Straßenverkehr kann man erst ab dem Alter von ca. 11 Jahren ausgehen (alle diese Angaben beziehen sich auf LIMBOURG 1995).



Graphik 2: Für die Verkehrsteilnahme relevante Aspekte kindlicher Entwicklung – Teil 2

Andere Autoren gehen davon aus, „daß sich bei Kindern um das 8. Lebensjahr eine Art Entwicklungssprung vollzieht. Zahlreiche, für eine sichere Verkehrsteilnahme notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten ... sind erst jetzt vorhanden und ausrei-

chend ausgebildet“ (HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 39). Folgende kindliche Fähigkeiten und Fertigkeiten werden dabei explizit genannt:

- Verstehen von Verkehrs- und Verhaltensregeln,
- Erkennen fremder Handlungsabsichten (Fremdperspektiven),
- Gedankliche Vorwegnahme von Geschehensabläufen,
- Bedeutungszumessung von Reizen,
- Erfassen komplexer Situationen,
- Ganzheitliche Wahrnehmung,
- Räumliches Vorstellungsvermögen,
- Entfernungs- und Geschwindigkeitsabschätzung,
- Gefühlsbeherrschung und
- ausgeprägtes Gefahrenbewußtsein (vgl. HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 39).

Auch andere 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. BOURAUDEL 1996; BORGERT, HENKE 1997). Vor diesem Hintergrund schlagen HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN vor, Kindern unter acht Jahren lediglich „... im sog. ‚Schonraum‘ eine selbständige Verkehrsteilnahme zuzumuten“ (1991: 40).

Für Kinder dieses Alters darf ein Sicherheitstraining im Schonraum jedoch als wenig effektiv gelten, da es entwicklungspsychologisch für Kinder erst ab einem Alter von elf Jahren überhaupt möglich ist, in einer bestimmten Umgebung erlerntes Verhalten auf andere Umgebungen zu übertragen und dort anzuwenden (vgl. HEINE 1997: 73). Studien aus Großbritannien greifen dies auf und legen nahe, daß Kinder bereits ab dem Alter von fünf Jahren durch Verkehrserziehung in Form praktischer Übungen im

Realverkehr zu einer signifikanten Verbesserung ihres Verhaltens im Straßenverkehr geführt werden können (vgl. THOMSON ET AL. 1995).²

Als weitere *persönlichkeitsspezifische* Bedingungsfaktoren der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr nennt LIMBOURG Hyperaktivität³, kognitive Impulsivität, Aufmerksamkeitsstörungen und Konzentrationsdefizite, Extraversion⁴, Verhaltensstörungen, Neurotizismus und Linkshändigkeit“ (LIMBOURG 1995: 75ff; vgl. auch LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 59, 62ff; SCHLAG 1980: 372; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 100ff).

VERKEHRSBETEILIGUNG VON KINDERN

Nach diesem Ausflug in die Entwicklungspsychologie sollen nun einige Informationen zur Verkehrsbeteiligung von Kindern zusammengetragen werden. Die Daten basieren auf einer Befragung, die im Jahr 1998 für die Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wurde (vg. FUNK, FASSMANN 2002).⁵

Verfügbare Baby- und Kleinkindtransportmöglichkeiten, Kinderfahrzeuge und deren Nutzung

Über welche Verkehrs- oder Fortbewegungsmittel verfügen Kinder überhaupt und welche davon nutzen sie? Die Art der Verkehrsbeteiligung von Kindern ist unter anderem auch abhängig von der Gelegenheitsstruktur in Form der vorhandenen Trans-

² Auch LIMBOURG (1995: 67) fordert eine Verkehrserziehung „vor Ort“, allerdings für Kinder, die sich in der Entwicklung des Denkens bereits in der sog. „konkret-operativen Stufe“ nach Piaget befinden, also zwischen 6 und 12 Jahre alt sind.

³ „Diese Kinder zeigen eine stark erhöhte motorische Aktivität und eine gestörte psychomotorische Koordination. Sie zeigen zusätzlich eine Störung der Aufmerksamkeit und der kognitiven Erfassung“ (LIMBOURG 1995: 75).

⁴ „Extravertierte Kinder zeigen einen starken Tatendrang, ihre Wahrnehmung wird stark von Umweltreizen gesteuert“ (LIMBOURG 1995: 77). Demnach sind extravertierte Kinder durch Offenheit und Aufgeschlossenheit der Umwelt gegenüber sowie durch die Suche nach sozialen Kontakten gekennzeichnet (Gegenbegriff: Introversion).

⁵ Es handelt sich dabei um das Forschungsprojekt 82.069/1995 der Bundesanstalt für Straßenwesen.

portmöglichkeiten. Tab. 1 veranschaulicht deshalb zunächst die Verbreitung von Transportmöglichkeiten für Babys und Kleinkinder.

In 86,7 % der Haushalte mit Babys und Kleinkindern ist demnach ein Kinderwagen oder Buggy vorhanden. Nahezu drei Viertel (72,9 %) der „jungen“ Eltern geben an, einen Pkw-Kindersitz zu besitzen und ca. die Hälfte der Befragten (49,5 %) haben einen Fahrrad-Kindersitz. Die Differenzierung nach dem Alter der Kinder verdeutlicht die Altersspezifik der Transportmöglichkeiten.

Baby- / Kleinkind-transportmöglichkeiten	Alter			Insgesamt
	Bis zu 1 Jahr	2 Jahre	3 u. 4 Jahre	
	%			
Babytragetuch / -tragegestell	30,2	9,7	3,1	18,4
Babyschale / -liege im Pkw	49,4	18,5	12,9	32,2
Kinderwagen / Buggy	98,2	86,8	55,3	86,7
Kindersitz auf Fahrrad	34,2	66,5	55,5	49,5
Kindersitz im Pkw	57,8	85,1	88,7	72,9
Sonstige	2,0	0,4	5,5	2,0
Insgesamt (*)				
(Basis n)	(227)	(170)	(84)	(483)

(*) Entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 97)

Tab. 1: Baby- / Kleinkindtransportmöglichkeiten – nach dem Alter sowie insgesamt

Tab. 2 gliedert die verfügbaren (Kinder-) Fahrzeuge von 3jährigen und älteren Kindern nach dem Alter. Auch dabei kommt die altersspezifische Verfügbarkeit der Fahrzeuge deutlich zum Ausdruck: (Klein-)Kinderfahrzeuge⁶ sowie Fahrräder mit Stützrädern sind in der jüngsten Altersgruppe am weitesten verbreitet, Fahrräder und Inline-Skates sind unter den 6-jährigen und Älteren dominant, dazu in der Altersgruppe der 10- bis unter 15jährigen noch Skateboards und Mountainbikes.

Tab. 3 gibt einen Überblick über die Nutzungshäufigkeit der verfügbaren Fahrzeugarten. Offensichtlich werden von den Kindern insbesondere Mountainbikes, Fahrräder und (Klein-)Kinderfahrzeuge intensiv, d. h. „täglich“, genutzt. Ein weiteres Drittel der Befragten nutzt sein Fahrrad zudem „mehrmals pro Woche“. Dies gilt auch für drei von zehn Besitzern eines Tretfahrzeugs oder Fahrrads mit Stützrädern. Dage-

⁶ Darunter werden Dreirad und Rutschauto / Bobby-Car zusammengefasst.

gen werden Inline-Skates oder Skateboards von den Kindern typischerweise eher „seltener“, d. h. weniger als einmal pro Woche genutzt.

Art des (Kinder-) Fahrzeuges	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Inline-Skates o. ä.	19,4	74,8	79,1	59,5
Skateboard	2,3	17,9	25,6	16,2
(Klein-)Kinderfahrzeug	74,2	6,9	1,0	25,2
Tretfahrzeug	31,9	9,4	1,3	13,1
Tretroller	16,2	6,7	1,0	7,3
Fahrrad mit Stützrädern	41,1	5,1	1,2	14,6
Fahrrad	16,1	85,9	84,5	64,0
Mountainbike	4,2	11,8	16,5	11,3
Mofa	/	/	0,4	0,2
Moped	/	/	0,1	0
Sonstige	1,2	0,8	0,6	0,8
Insgesamt (*)				
(Basis n)	(796)	(778)	(1.022)	(2.596)

(*) Entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

/ Antwortkategorie im entsprechenden altersspezifischen Fragebogen nicht enthalten

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 97ff)

Tab. 2: Verfügbarkeit von Fahrzeugarten – nach dem Alter sowie insgesamt

Nutzungshäufigkeit	Fahrzeugart								
	(Klein-) Kinderfahrzeug	Tretfahrzeug	Tretroller	Fahrrad mit Stützrädern	Inline-Skates / Rollschuhe	Skateboard	Fahrrad	Mountainbike	Sonstige
	%								
Täglich	34,5	22,4	17,7	23,0	4,6	2,5	40,3	45,6	38,4
Mehrmals pro Woche	27,5	31,6	25,7	30,6	19,1	9,5	32,9	27,2	23,2
Einmal pro Woche	9,4	12,7	17,9	15,5	20,4	13,6	10,6	11,7	17,1
Seltener	28,6	33,4	38,7	30,9	55,9	74,3	16,2	15,4	21,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(650)	(338)	(187)	(373)	(544)	(416)	(1.655)	(289)	(27)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 99)

Tab. 3: Nutzungshäufigkeiten von Fahrzeugen – nach der Fahrzeugart

Der typische Weg, der von Kindern zurückgelegt wird, ist der zum Kindergarten oder zur Schule. Tab. 4 unterteilt die auf dem Hinweg zu einer (Betreuungs-)Institution, also der Schule oder dem Kindergarten, genutzten Verkehrsmittelkombinationen

nach dem Alter der Kinder. Deutlich ist dabei die Dominanz der Mitfahrt in einem Pkw (41,9 %) und des zu Fuß Gehens (41,4 %) unter Klein- und Kindergartenkindern zu erkennen. Die Grundschule wird offensichtlich am häufigsten ebenfalls zu Fuß erreicht (59,7 %). Unter den Schülern der Sekundarstufe, also ab dem Alter von etwa zehn Jahren, verliert das zu Fuß Gehen dann deutlich an Attraktivität (37,3 %). Da die besuchten Schulen nun im allgemeinen weiter von Zuhause entfernt sind, fahren diese Kinder nahezu genau so häufig mit dem Schul- oder Linienbus (34,1 %). Auch das Fahrrad wird in dieser Altersgruppe häufiger für die Zurücklegung des Schulweges benutzt (13,8 %).

Verkehrsmittelkombinationen auf dem Hinweg zur (Betreuungs-) Institution	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Zu Fuß	41,4	59,7	37,3	45,9
(Klein-)Kinderfahrzeuge ¹⁾	3,5	0	0	0,6
Fahrrad mit Beleuchtung	3,5	5,5	13,8	9,0
Fahrrad ohne Beleuchtung	1,8	0,6	2,2	1,6
MF auf Fahrrad(-anhänger)	5,3	1,3	1,5	2,1
MF in Pkw u. a.	41,9	14,9	5,9	15,6
Schul-, Linienbus u. a.	2,0	17,0	34,1	22,3
Sonstiger ÖPNV u. a.	0,3	0,3	4,5	0,1
Zweirad + MF auf Zweirad	0,3	0	0,1	2,3
Sonstige	0,3	0,6	0,5	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(399)	(776)	(1.034)	(2.209)

¹⁾ Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 111)

Tab. 4: Meistens genutzte Verkehrsmittelkombinationen auf dem Hinweg zur (Betreuungs-)Institution – nach dem Alter sowie insgesamt

Neben diesem, nennen wir es einmal „Pflicht“-Weg, interessieren natürlich auch Wege, die von Kindern in der Freizeit zurückgelegt werden. Schauen wir uns deshalb zunächst die häufigsten Spiel- bzw. Freizeitorte von Kindern an. Tab. 5 zeigt, daß die Wohnung von Freunden am häufigsten als Spiel- bzw. Freizeitort aufgesucht wird. Jedes fünfte Kind nennt jedoch einen Spiel- oder Bolzplatz, also explizit einen Ort im Freien, als häufigsten Freizeitort. Auch die beiden am dritt- bzw. vierthäufigsten genannten Orte, ein „Hof oder (Vor-)Garten“ bzw. „Straße, Gehweg“, befinden sich im Freien bzw. sogar direkt im Verkehrsraum.

Häufigster Spielort / Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Straße, Gehweg	11,0	16,1	11,2	12,7
Wohnung Freund / -in	12,1	25,6	34,7	25,6
Wohnung Großeltern	11,7	3,2	1,9	5,0
Hof, (Vor-)Garten	19,9	15,6	11,0	15,0
Spiel-, Bolzplatz	31,0	21,9	14,0	21,1
Park, Feld, Wiese	7,6	7,5	6,5	7,1
Sportplatz, -verein u. ä. ¹⁾	1,0	4,9	12,8	7,1
Jugendheim, Disko u. ä.	0	0,3	1,4	0,6
„Die Stadt“, Kaufhaus	0,3	0	1,9	0,9
Sonstiger Ort	5,3	4,9	4,6	4,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(693)	(789)	(1.032)	(2.513)

¹⁾ Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

Quelle: FUNK, FASSMANN (i. V.)

Tab. 5: Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort von Kindern – nach dem Alter sowie insgesamt

Schaut man sich an, wie die Kinder zu ihren Spiel- und Freizeitorten kommen (vgl. Tab. 6), so werden die relativ kurzen Wege zu und von Spiel- bzw. Freizeitorten im Freien, also die „Straße“, ein „Hof, (Vor-)Garten“, ein „Spiel-, Bolzplatz“ oder eine Grünanlage („Park, Feld, Wiese“), weit überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Aber auch die Wege zu oder von den anderen unterschiedenen Spiel- bzw. Freizeitorten gehen mindestens ein Drittel der Kinder zu Fuß. Ein Fahrrad wird insbesondere für die Wege zum oder vom „Sportplatz, -verein“ oder der „Wohnung des Freundes / der Freundin“ verwendet. Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel unter Kindern. Als Mitfahrer im Pkw sind die Befragten besonders häufig zur „Wohnung der Großeltern“, aber auch zum „Sportplatz, -verein“ hin und zurück unterwegs.

Tab. 7 unterscheidet die Fortbewegungsmittel auf den Hinwegen zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort nach dem Alter der Kinder. Der höchste Anteil an Kindern, die dabei zu Fuß gehen, findet sich mit 78,3 % in der Altersgruppe der unter 6jährigen. Mit zunehmendem Alter nimmt der entsprechende Anteil stetig ab. Die Mitfahrt in einem Pkw ist vor allem bei den Vorschulkindern zu vermerken. Ein Fahrrad ist für diesen Weg insbesondere bei den 10- bis unter 15jährigen beliebt, wird jedoch auch bereits von 11,6 % der 6- bis unter 10jährigen genutzt. Die besondere Gefährdung dieser Kinder liegt nach dem zur Entwicklungspsychologie Gesagten auf der Hand.

Fortbewegungsmittel zum Spiel- bzw. Freizeitort	Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort										Insgesamt
	Strategie	Wohnung in Freund / - Wohnung	Wohnung Großeltern	Hof, (Vor-) Garten	Spiel-, Bolzplatz	Park, Feld, Wiese	Sportplatz, -verein u. a.	Jugend/ Freizeitheim	„Stadt“, Kaufhaus	Sonstiger Ort	
	%										
Zu Fuß ¹⁾	83,3	56,0	50,8	79,3	77,0	79,4	38,0	56,3	59,1	59,5	67,7
Inline-Skates, Skateboard (Klein-)Kinderfahrzeuge ²⁾	3,5	0,3	3,1	0,8	0,4	0,6	3,9	0	0	2,7	1,3
Fahrrad mit Licht, u. a.	1,0	0,3	1,6	0,3	3,8	0,6	0,6	0	0	0,9	1,2
Fahrrad ohne Licht, u. a.	8,4	21,4	5,5	9,9	12,2	10,0	30,2	18,8	13,6	14,4	14,7
MF Fahrrad(-anhänger)	2,3	3,4	0,8	2,4	2,6	2,2	4,5	6,3	0	0	2,6
MF in Pkw u. andere	0,6	2,2	3,1	0,5	2,4	2,8	3,4	6,3	4,5	1,8	2,0
ÖPNV u. andere	0,3	13,3	31,3	6,2	1,5	1,1	15,1	6,3	4,5	11,7	8,1
Sonstige	0,6	2,8	3,9	0,3	0	1,1	4,5	6,3	18,2	7,2	2,0
	0	0,3	0	0,3	0	2,2	0	0	0	1,8	0,4
Insgesamt (Basis n)	100,0 (341)	100,0 (645)	100,0 (128)	100,0 (372)	100,0 (531)	100,0 (180)	100,0 (179)	100,0 (16)	100,0 (22)	100,0 (111)	100,0 (2.495)

¹⁾ Bei Kleinkindern bis ca. 3 Jahre auch: Auf dem Arm, im Babytragetuch, im Kindertragegestell, in der Babytragetasche, im Kinderwagen / Buggy;
²⁾ Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 132)

Tab. 6: Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort – nach dem häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort

Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum Spiel- bzw. Freizeitort	Alter in acht Kategorien			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Zu Fuß ¹⁾	78,3	73,8	56,2	67,7
Inline-Skates, Skateboard	0,3	0,6	2,5	1,3
(Klein-)Kinderfahrzeuge ²⁾	3,9	0,6	/	1,2
Fahrrad mit Licht, u. a.	2,4	11,6	25,1	14,7
Fahrrad ohne Licht, u. a.	0,9	1,5	4,7	2,7
MF Fahrrad(-anhänger)	1,6	1,8	2,5	2,0
MF in Pkw u. andere	11,9	8,8	5,1	8,1
ÖPNV u. andere	0,6	0,5	3,8	1,9
Sonstige	0,1	0,8	0,1	0,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(674)	(785)	(1.031)	(2.490)

/ Antwortkategorie im entsprechenden altersspezifischen Fragebogen nicht enthalten;

¹⁾ Bei Kleinkindern bis ca. 3 Jahre auch: Auf dem Arm, im Babytragetuch, im Kindertragegestell, in der Babytragetasche, im Kinderwagen / Buggy;

²⁾ Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern (vgl. Liste 6);

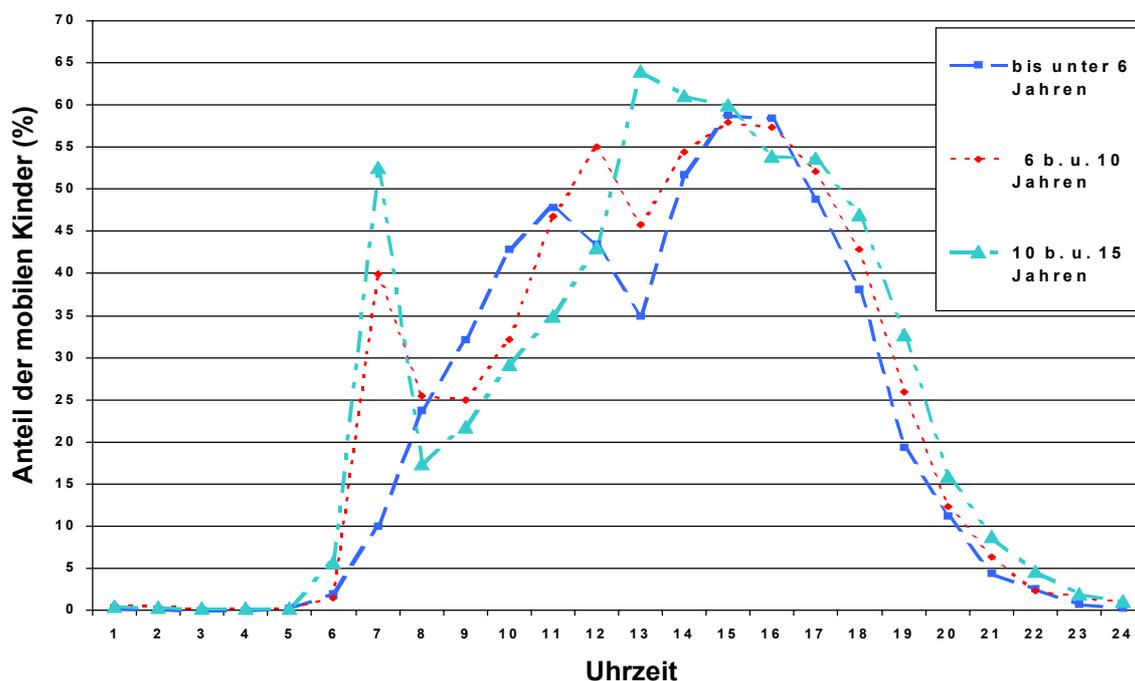
Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 133)

Tab. 7: Kategorisierte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort – nach dem Alter in acht Kategorien, dem Geschlecht sowie insgesamt

Zum Abschluß dieses Themenfeldes soll noch gezeigt werden, zu welcher Tageszeit Kinder denn überhaupt im öffentlichen Verkehrsraum unterwegs sind (vgl. Graphik 3). Deutlich ist dabei der Weg zur Schule für die 6jährigen und älteren Kinder zwischen 7 und 8 Uhr früh nachzuvollziehen, während in den darauf folgenden Stunden aufgrund des Schulbesuchs die Verkehrsteilnahme zunächst deutlich zurückgeht und danach kontinuierlich bis zu einem „Tageshoch“ der 10jährigen und Älteren zwischen 13 und 14 Uhr bzw. einem „Zwischenhoch“ der 6- bis unter 10jährigen zwischen 12 und 13 Uhr ansteigt. 6- bis unter 10jährige erreichen ihr „Tageshoch“ zwischen 15 und 16 Uhr in der Freizeit.

Der Anteil mobiler Kinder unter 6 Jahren steigt im Tagesverlauf flacher an, erreicht zwischen 11 und 12 Uhr ein „Zwischenhoch“, fällt danach zunächst deutlich ab und steigt dann erneut auf das „Tageshoch“ zwischen 15 und 16 Uhr. Ab 15 Uhr nimmt mit fortschreitender Tageszeit der Anteil mobiler Kinder aller Altersgruppen wieder stetig ab.

Anteil der mobilen Kinder im Tagesverlauf – nach dem Alter



Graphik 3: Anteil der mobilen Kinder im Tagesverlauf – nach dem Alter

KINDERUNFÄLLE IM STRAßENVERKEHR

Nach diesem Überblick über die Verkehrsbeteiligung von Kindern, nun einige Informationen zur Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr: Im Jahr 2001 verunglückten in Deutschland insgesamt 42.805 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen, davon wurden 231 Kinder getötet, 8.144 schwer verletzt und 34.430 leicht verletzt. 27,2 % der Kinder verunglückten als Fußgänger, 32,4 % als Fahrradfahrer, 35,5 % als Mitfahrer in Pkw und 5,5 % bei sonstigen Verkehrsbeteiligungen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 5).

Insgesamt läßt sich in den letzten 20 Jahren ein tendenzieller Rückgang der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Kinder feststellen: Während im Jahr 1979 immerhin 447 Kinder je 100.000 altersgleicher Einwohner im Straßenverkehr verletzt wurden, sind dies 2001 noch 335 Kinder (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a:

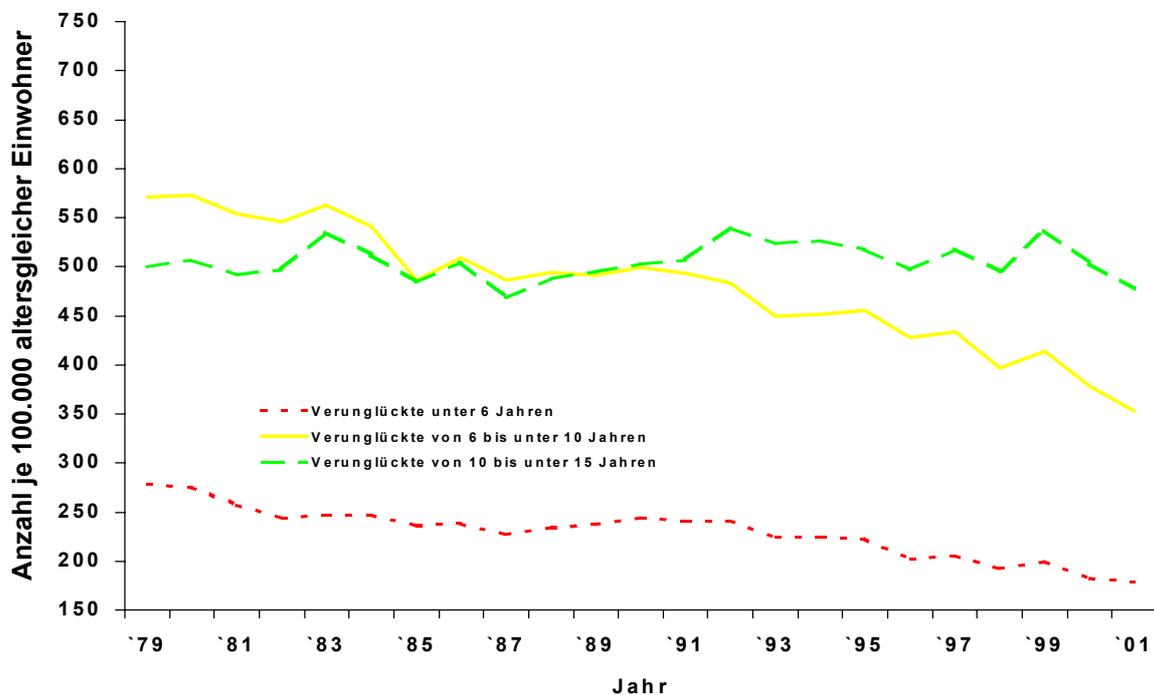
7). Als Determinanten des Rückgangs der Anzahl und Schwere von Unfällen im Straßenverkehr lassen sich die folgenden Faktoren nennen: „Erhöhung der passiven und aktiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen (Rückhaltegurt, Airbag, ABS), ordnungspolitische Maßnahmen wie die Einführung der Gurtanlegepflicht oder die Benutzungspflicht bestimmter Fahrwege, straßenbauliche Maßnahmen (außerorts der Autobahnbau, innerorts die Einführung von Tempo 30-Zonen) sowie Maßnahmen der Verkehrserziehung“ (LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 42).

Alter der Unfallbeteiligten

Neben anderen Variablen hat vor allem das Alter der Kinder und Jugendlichen einen starken Einfluß auf ihr Verkehrsverhalten und auch auf ihr Unfallrisiko (vgl. SCHLAG 1980: 376). Dies hängt zum einen mit der spezifischen körperlich-motorischen, emotional-motivationalen, sozialen und kognitiven Entwicklung der Kinder zusammen, auf die bereits eingegangen wurde, zum anderen mit der Einbindung der Kinder in Institutionen der Kinderbetreuung bzw. Bildung und Erziehung, die jeweils bestimmte Verkehrsbeteiligungen der Kindergarten- bzw. Schulkinder erforderlich macht.

Betrachtet man die Altersverteilung der unfallbeteiligten Kinder, läßt sich nach Sichtung der amtlichen Statistik die in Graphik 4 dokumentierte Entwicklung nachvollziehen. Diese Graphik verdeutlicht, daß Kinder unter sechs Jahren ein viel geringeres Risiko haben, im Straßenverkehr zu verunglücken, als Kinder älterer Altersklassen. Zudem nimmt die Anzahl der verunfallten Kinder dieses Alters über den Berichtszeitraum tendenziell ab. Für die relativ geringe Verunfallung in dieser Altersgruppe spielen vor allem zwei Aspekte eine Rolle: Zum einen welche Wege mit welchen Begleitpersonen zurückgelegt werden und zum anderen der individuelle altersspezifische Entwicklungsstand der Kinder.

Im Straßenverkehr verunglückte Kinder – nach dem Alter

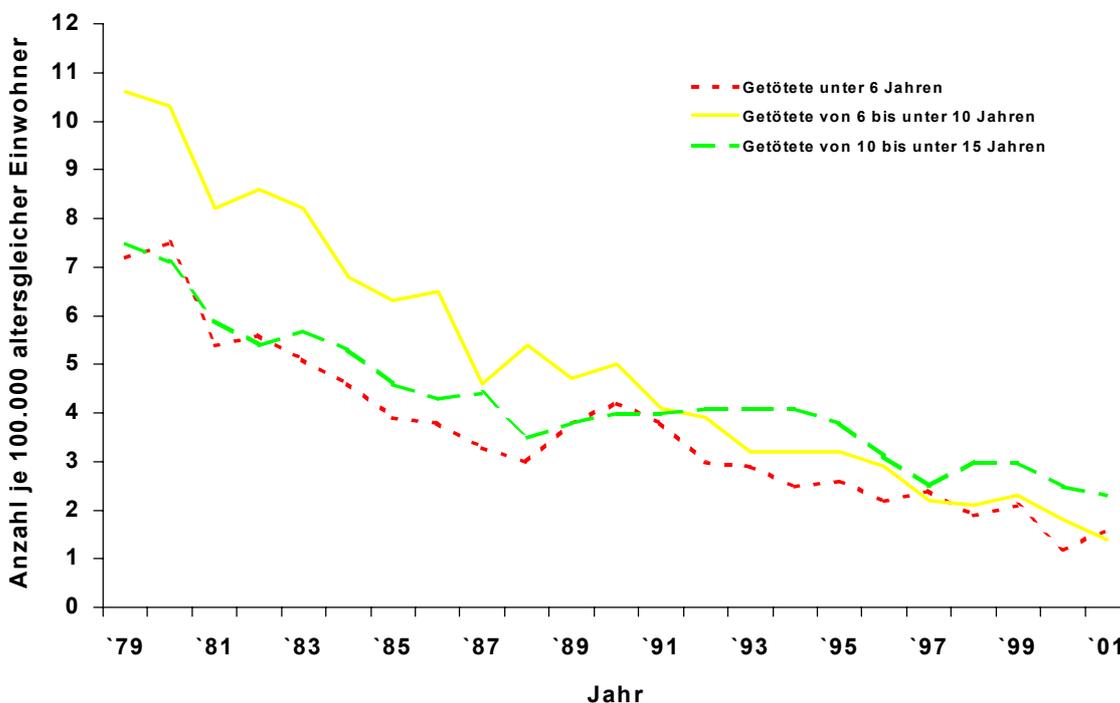


Graphik 4: Im Straßenverkehr verunglückte Kinder – nach dem Alter

Konkret läßt sich im Zeitvergleich weiter erkennen, daß die Anzahl der Verunglückten in der Altersklasse der Sechs- bis unter Zehnjährigen bis 1989 relativ am höchsten war, über den gesamten Berichtszeitraum jedoch tendenziell sinkt. Seit 1989 sind nun im Vergleich der unterschiedenen Altersgruppen die meisten Verunglückten je 100.000 altersgleicher Einwohner im Alter von zehn bis unter 15 Jahren festzustellen. Über die Jahre hinweg ist für diese Altersgruppe keine eindeutig sinkende Tendenz in der Häufigkeit der Verunfallung erkennbar.

Graphik 5 informiert über die im Straßenverkehr getöteten Kinder im Zeitverlauf. Erfreulicherweise haben sich die altersspezifischen Kennzahlen seit Ende der siebziger Jahre wesentlich verringert, insbesondere die Anzahl der im Straßenverkehr zu Tode gekommenen 6- bis unter 10jährigen Kinder ist deutlich gesunken.

Im Straßenverkehr getötete Kinder – nach dem Alter

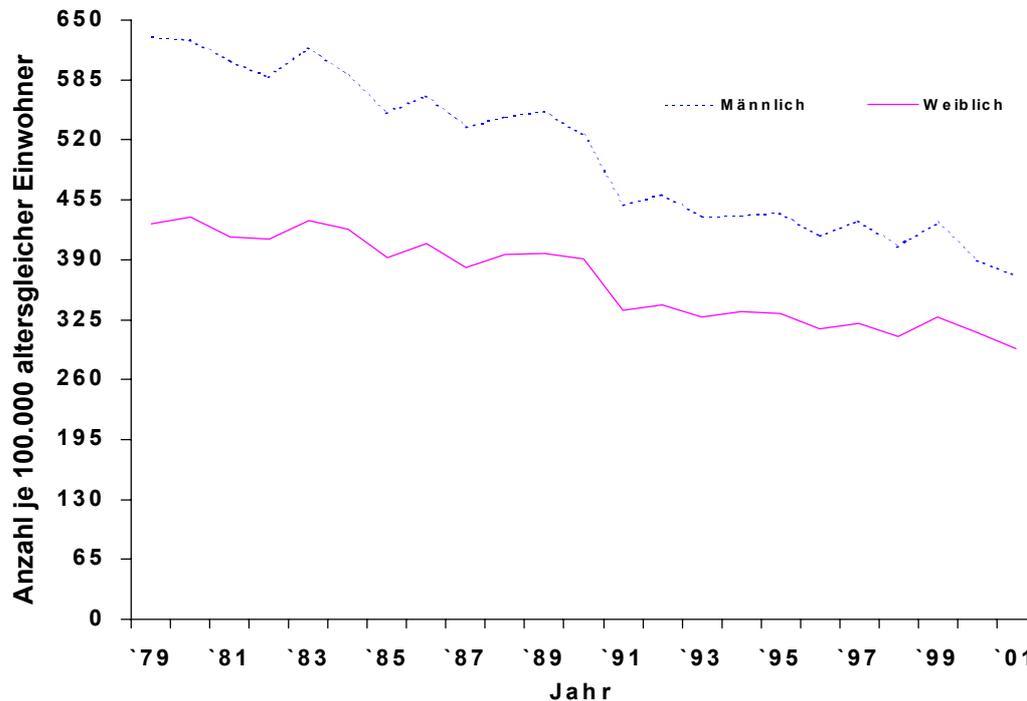


Graphik 5: Im Straßenverkehr getötete Kinder – nach dem Alter

Geschlecht der Unfallbeteiligten

Zwar läßt sich in Graphik 6 insgesamt im Jahresvergleich ein leichter Trend der Abnahme verunglückter Kinder im Straßenverkehr feststellen. Jedoch bleibt für alle Jahre ein großer Unterschied zwischen verunglückten Jungen und Mädchen bestehen: Jungen verunglücken deutlich häufiger als Mädchen. Dabei verringert sich die Differenz zwischen den Geschlechtern im Laufe der Jahre nur unwesentlich.

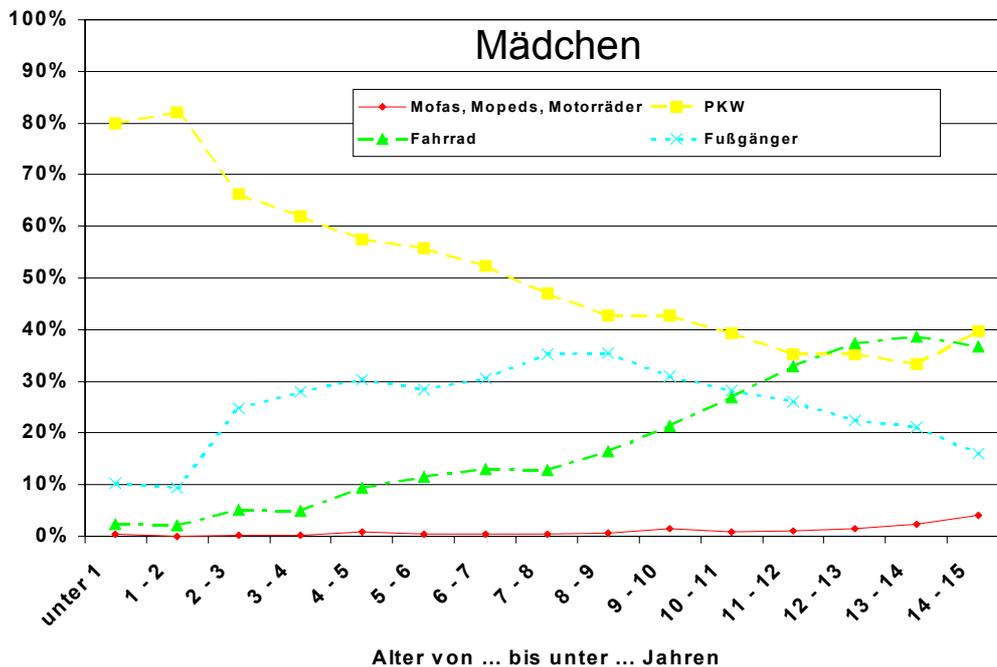
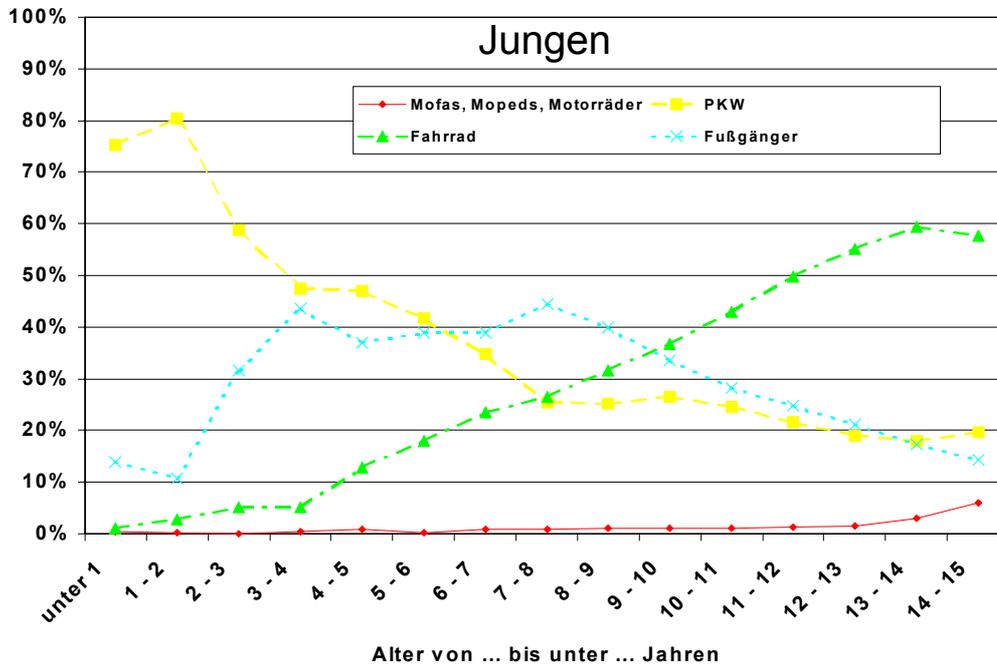
Im Straßenverkehr verunglückte Kinder – nach dem Geschlecht



Graphik 6: Im Straßenverkehr verunglückte Kinder – nach dem Geschlecht

Interessant ist auch der folgende Vergleich zwischen Jungen und Mädchen nach dem Alter und der Art der Verkehrsbeteiligung (vgl. Graphik 7): Jungen verunfallen demnach bereits im Vorschulalter stärker als Fußgänger und mit zunehmendem Alter deutlich häufiger mit dem Fahrrad als Mädchen. Bei beiden Geschlechtern sind die Anteile der als Pkw-Mitfahrer Verunglückten im Vorschulalter noch ähnlich. Danach jedoch verunfallen Mädchen deutlich häufiger als Pkw-Mitfahrer. Natürlich korrespondieren diese Daten mit der Verkehrsbeteiligung von Jungen und Mädchen: Jungen nutzen ihr Fahrrad häufiger und für weitere Strecken, während Mädchen häufiger von einem Elternteil im Pkw gefahren werden (vgl. z. B. FUNK, FASSMANN 2002: 133).

Verunglückte Kinder 2001 – nach Verkehrsbeteiligung und Alter



Graphik 7: Verunglückte Kinder 2001 – nach Verkehrsbeteiligung und Alter

Differenzierung nach der Ortslage

Bezieht man sich auf die Ortslage, und differenziert, ob ein Unfall sich innerhalb oder außerhalb von Ortschaften ereignet hat, wird ersichtlich, daß lediglich 24,4 % der im Jahr 2001 verunglückten Kinder außerhalb von Ortschaften zu Schaden kommen, mehr als drei Viertel (75,6 %) dagegen innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 8). Über die letzten 20 Jahre hinweg zeigt sich konstant, daß bis 1987 ca. die Hälfte und seit 1988 sogar weniger als die Hälfte der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder, dies innerhalb von Ortschaften erleiden mußten. Dagegen verunfallten Kinder zu ca. 90 % als Fußgänger und zu ca. 95 % als Radfahrer innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 8)! Hier springen die Potentiale einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit geradezu ins Auge.

Dieser örtlichen Verteilung der Unfallzahlen entsprechen auch die Expositionsdaten, wie sie von FUNK, FASSMANN (2002) berichtet werden: Lediglich 22,5 % der unter sechs Jahre alten Kinder, 23,6 % der 6- bis unter 10jährigen und 26,5 % der 10- bis unter 15jährigen nutzen bei den über zwei bzw. drei Tage protokollierten Verkehrsbeteiligungen überhaupt außerörtliche Straßen (vgl. FUNK, FASSMANN 2002).

Differenzierung nach dem Straßentyp

LIMBOURG berücksichtigt in ihren Ausführungen zu Kinderunfällen im Straßenverkehr zusätzlich den Typ der Straße. Demnach sind Vorschulkinder besonders in Wohngebieten mit starker Verkehrsbelastung unfallgefährdet, Schulkinder dagegen häufiger in Gebieten mit stark befahrenen Durchgangsstraßen. Frappierend erscheint die Wohnungsnähe der Unglücksorte: „Der größte Teil der Kinder verunglückt in der Nähe der Wohnung. Ca. 50 Prozent der Unfälle ereignen sich in einem Umkreis von ca. 500 m, ca. 90 Prozent in einem Umkreis von 1000 m und nur ca. zehn Prozent in einem Umkreis, der größer als 1000 m ist ...“ (LIMBOURG 1995: 22f).

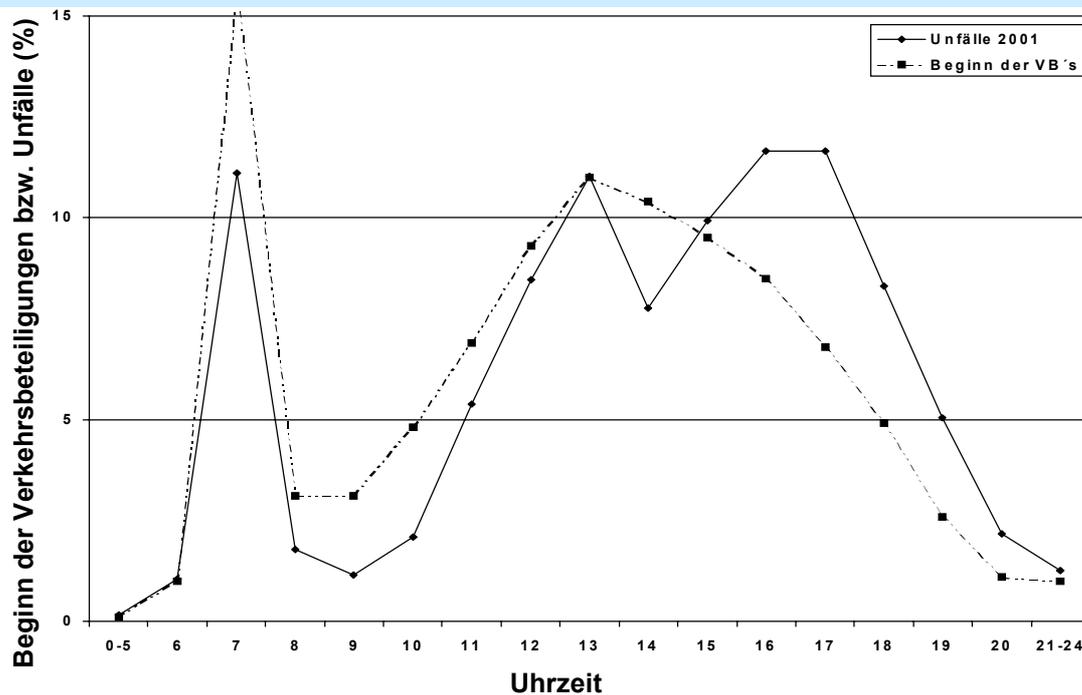
Zeit des Unfallgeschehens

Neben der plausiblen witterungsbedingten Relevanz der Jahreszeit für das Unfallgeschehen von Kindern, ist wegen der Einbindung in Institutionen der Kinderbetreuung

und -ausbildung mit relativ fixen Zeiten für die Zurücklegung der entsprechenden Hin- und Rückwege, auch die Tageszeit der Kinderunfälle interessant. Da die amtliche Statistik zur Jahres- und Tageszeit der Verunfallung von Kindern nur Daten über die Altersklasse der 6- bis 14jährigen veröffentlicht, können anhand der folgenden Abbildungen auch nur Aussagen zu dieser Altersgruppe gemacht werden.

Die nachfolgende Graphik 8 stellt aktuelle Expositionsdaten aus FUNK, FASSMANN (2002), hier der zeitliche Beginn der Verkehrsbeteiligungen von Kindern zwischen 6 und 14 Jahren als Fußgänger, der tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsunfälle gleichaltriger Kinder als Fußgänger gegenüber. Deutlich sind dabei die parallelen Verkehrsbeteiligungs- und Unfallsitzen in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr morgens, also zu der Zeit, zu der die Hinwege zur Schule bzw. zum Kindergarten zurückgelegt werden, zu erkennen. Während des vormittäglichen Institutionenbesuchs sinkt auch der Anteil der Unfälle, die sich zu dieser Zeit ereignen. Verkehrsbeteiligungen und Unfälle als Fußgänger erreichen in der Stunde zwischen 13 und 14 Uhr, also dann, wenn sich insbesondere Schulkinder häufig auf dem Heimweg befinden, einen weiteren Höhepunkt. Interessanterweise sinkt in den nachfolgenden Stunden der Anteil der jeweils begonnenen Verkehrsbeteiligungen stetig, wohingegen der Anteil der sich ereignenden Fußgänger-Unfälle in der Zeit zwischen 16 und 18 Uhr sein tageszeitliches Maximum erreicht und erst in den späteren Stunden stetig abnimmt. Während die Unfallsitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr mit vermehrten Verkehrsaktivitäten von Kindern einhergeht, scheint für die Unfallsitze unter Fußgängern zwischen 16 und 18 Uhr eher die größere Dichte des motorisierten Straßenverkehrs (beginnender Feierabendverkehr) mit verantwortlich zu sein.

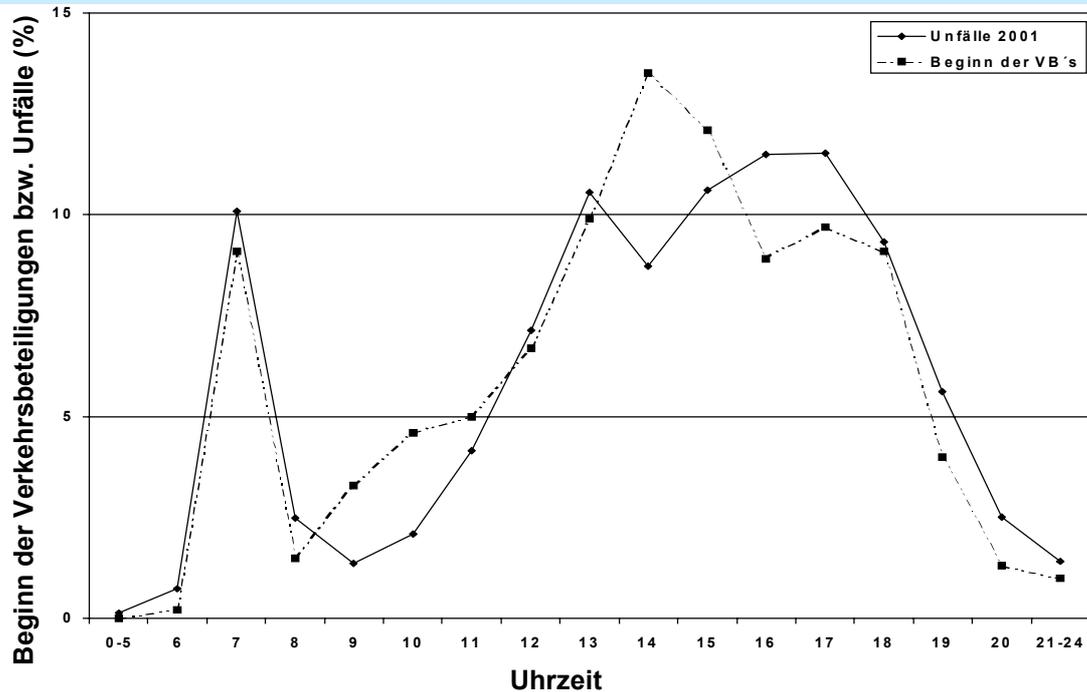
Uhrzeit des Beginns der Verkehrsbeteiligung und der Verunfallung von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren – als Fußgänger



Graphik 8: Verkehrsbeteiligung und Verunfallung von Kindern – als Fußgänger

Graphik 9 stellt die gleiche Information für Kinder als Fahrradfahrer dar. Auch hier ist eine erste Spitze an Verkehrsbeteiligungen und Unfällen auf dem morgendlichen Schulhinweg, also zwischen 7 und 8 Uhr und der anschließende starke Rückgang sowohl der Exposition als auch der Verunfallung von Kindern während der Zeit des Kindergarten- bzw. Schulbesuchs zu beobachten. Ähnlich wie bei den Fußgängerunfällen ereignen sich am Nachmittag in den Stunden zwischen 13 und 14 Uhr bzw. zwischen 16 und 18 Uhr die meisten Unfälle mit radfahrenden Kindern („Unfallspitzen“). Am häufigsten werden Verkehrsbeteiligungen mit dem Fahrrad von den Kindern dagegen zwischen 14 und 15 Uhr begonnen.

Uhrzeit des Beginns der Verkehrsbeteiligung und der Verunfallung von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren – als Fahrradfahrer



Graphik 9: Verkehrsbeteiligung und Verunfallung von Kindern – als Radfahrer

KOMMUNAL VERNETZTE VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

Mit diesem Überblick über

- entwicklungsbedingte Voraussetzungen und Kompetenzen kindlichen Verhaltens im Straßenverkehr,
- den Basisinformationen zur Verkehrsbeteiligung von Kindern und
- der groben Skizzierung ihrer Verunfallung im Straßenverkehr

komme ich abschließend zum eigentlichen Kern dieses Beitrages. Denn natürlich muß das Wissen um die Sinnesentwicklung, die Verkehrsbeteiligungen und die Verunfallung von Kindern auch im Rahmen einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit aufgegriffen werden.

Wer sind die Träger der Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen?

Die Träger konkreter Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind in den Kommunen sehr heterogen. Es kann sich dabei um die öffentliche Verwaltung, politische Gremien, freie Verbände, Bürgerinitiativen oder auch einzelne Anwohner handeln (vgl. BAIER ET AL. 1991: 5). Der verkehrssicherheitsrelevante Sachverstand ist also offensichtlich bereits in den Kommunen vorhanden, aber er ist breit gestreut. Dieses Manko erfordert ein großes Maß an Informations- und Kooperationsbereitschaft bei den beteiligten Personen und Institutionen.

Zwar gibt es sicherlich häufig bereits eine enge Kooperation der regionalen oder lokalen Gliederung der Deutschen Verkehrswacht oder anderer explizit auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit abzielenden Organisationen mit den polizeilichen Verkehrserziehern. Diese Akteure stellen in ihren Fokus den „Faktor Mensch“, seine subjektive Wahrnehmung und die entwicklungsspezifischen „Defizite“ insbesondere der sog. „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wie Kinder oder Senioren. Aber insbesondere der weite Bereich des *Engineering*, findet in kommunalen Behörden und überregionalen Ingenieurbüros statt, die ihr Hauptaugenmerk auf den „Faktor Technik“ legen, ohne einen institutionalisierten Austausch mit den Akteuren, die in erster Linie die im Straßenverkehr agierenden Menschen im Blickpunkt haben.

HILSE (1995a) propagiert bezüglich der eingangs vorgestellten Strategien der „Three E’s“ 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 1995a: 16; vgl. auch BÖCHER 1995: 271). Nichts anderes passiert auch in der kommunalen Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit, so wie sie hier im Erftkreis praktiziert wird. BAIER ET AL. (1991: 8) systematisieren die Komponenten kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit wie in Graphik 10 dargestellt. Zu erkennen sind die

- „Verkehrserziehung“ und „Verkehrsaufklärung“ als Elemente der Strategie *Education*,
- „Verkehrslenkung, -regelung und -sicherung“, „Verkehrswegegestaltung“, „Verkehrsplanung“ als Elemente der Strategie *Engineering* und

- „Verkehrsüberwachung und -kontrolle“ als Element der Strategie *Enforcement*.

Systematik kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Verkehrserziehung <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunterricht • Trainingsprogramme • Schulung/Nachschulung • Fortbildungsangebote • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrsaufklärung <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitstage • Zielgruppenaktionen für Verkehrsteilnehmer • Schulwegaktionen • Seniorenaktionen • Begleitaktionen für verkehrstechnische Maßnahmen • Öffentlichkeitsarbeit • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrslenkung, -regelung und -sicherung <ul style="list-style-type: none"> • Lichtsignalanlagen • Verkehrszeichen • Markierungen • Absperrungen • Sichtbereiche • Parkuhren/-automaten • Schülerlotsendienst • Sonstige Maßnahmen
Verkehrswegegestaltung <ul style="list-style-type: none"> • Unfallschwerpunkt-beseitigung • Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen • Straßenumbau und -ausbau • Ortsumgehungen • Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrsüberwachung und -kontrolle <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrskontrollen • Überwachung des ruhenden Verkehrs • Sonstige Maßnahmen 	Organisierte Rettungsdienste <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Rettungswachen • Einrichtung von Notrufsäulen • Sonstige Maßnahmen
Verkehrsplanung <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtverkehrsplanung • Planung von Einzelnetzen • Verkehrsberuhigungskonzepte • Wohnumfeldkonzepte • Beteiligung an Siedlungsplanungen • Sonstige Maßnahmen 	Identifizierung von Problemen <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunfallbearbeitung • Verkehrsschauen • empirische Untersuchungen • Annahme von Bürgeranregungen • Sonstige Maßnahmen 	Verwaltungsinterne Organisation <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsgruppen • Koordinierungsstellen • Beauftragte • Fortbildung für Fachpersonal • Sonstige Maßnahmen

Graphik 10: Systematik kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Daneben werden mit dem „Identifizieren von Problemen“ noch eine Querschnittsaufgabe und mit den „organisierten Rettungsdiensten“ sowie der „verwaltungsinternen Organisation“ noch kommunalspezifische Aspekte in eine solche Systematik eingebracht. Außerdem werden zu den jeweiligen kommunalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen konkrete Inhalte bzw. Ziele aufgelistet. Nicht alle dieser Maßnahmengruppen sind bei einer konkreten Verkehrssicherheitsmaßnahme gleichermaßen stark involviert. Wie BAIER ET AL. (1991: 9ff) anhand unterschiedlicher Beispiele zeigen, gibt es selbstverständlich eine abgestufte Intensität der Eingebundenheit. Zudem zielen die unterschiedlichen Maßnahmengruppen der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit auf unterschiedliche Aspekte des Verkehrs-„systems“, also die eingangsbereits unterschiedenen Verkehrsteilnehmer, Verkehrsmittel, Verkehrswege und Verkehrsumwelten.

Mögliche Probleme kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit

Natürlich sind auch Hindernisse in der Vernetzung bzw. der Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Behördenapparaten, „Denkschulen“ oder institutionellen Partikularinteressen denkbar:

- So fällt es vielleicht nicht unbedingt leicht, behördliches Herrschaftswissen mit einer lokalen Bürgerinitiative zu teilen.
- Auch die Abkehr vom Prinzip eines „So haben wir das immer schon gemacht“ ist manchmal leichter gesagt als getan.
- Institutionen sind auf die Erfüllung ganz bestimmter Einzelaufgaben hin ausgerichtet, organisatorisch geschnitten und personell ausgestattet. Auch hier lassen sich Reibungsflächen nicht ausschließen, so z. B. wenn polizeiliche Verkehrserzieher mit Sozialarbeitern eines autonomen Jugendtreffs zusammenarbeiten sollen.

Solche Reibungsverluste kann, muß es aber nicht geben. Und schließlich: Die Vorteile einer Vernetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf kommunaler Ebene sind weitaus vielfältiger und erfolversprechender, als daß man sie verschenken dürfte.

Welche Potentiale verspricht die Konzentration von Verkehrssicherheitsarbeit auf der Ebene von Kommunen? Bzw.: Warum verspricht eine Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit auf der Ebene von Kommunen Verkehrssicherheits-„Gewinne“?

Wie wir gesehen haben, konzentriert sich sowohl die kindliche Verkehrsbeteiligung als auch die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr im innerörtlichen Bereich, ja sogar auf einen sehr engen Radius um die eigene Wohnung. Dies trifft auf die von Kindern angesteuerten Wegeziele beim Schul- oder Kindergartenbesuch ebenso zu, wie bei ihrer Freizeitmobilität. Dies sind schlagkräftige Argumente für den Zuschnitt von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf die im unmittelbaren Umfeld von Kindern konkret vorzufindende Verkehrssituation:

- Auf kommunaler Ebene organisierte Verkehrssicherheitsarbeit ist am dichtesten am Problem der Verkehrssicherheit von Kindern dran.
- Auf kommunaler Ebene kann auf lokale Experten aus vielen unterschiedlichen Institutionen zurückgegriffen werden.
- Schließlich ist auch die Erfolgskontrolle auf lokaler Ebene leichter zu bewerkstelligen als im regionalen oder nationalen Kontext.

Über die abstrakten Zahlen und Graphiken, die ich Ihnen präsentiert habe, hinaus, bietet eine Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene den unschätzbaren Vorteil, die „hot spots“ oder „black spots“ der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr vor Ort in Augenschein zu nehmen und maßgeschneiderte Lösungen in enger Abstimmung der beteiligten Institutionen zügig umzusetzen.

Die Verantwortung für die Planung, den Bau und die Ausgestaltung der relevanten Verkehrswege und der Verkehrsumwelt liegt nämlich ebenso bei kommunalen Instanzen, wie das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln. Was liegt also näher, als diese Kompetenz für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern zu nutzen, indem man die bisher schon explizit mit Verkehrssicherheitsarbeit betrauten polizeilichen Institutionen (*Education* und *Enforcement*) und freien Träger (*Education*) mit den entsprechenden Behörden zusammenbringt, die im kommunalen Kontext typischerweise für *Engineering*-Maßnahmen zuständig sind?

Ein besonderer Aspekt sind die unter kommunaler Planungshoheit durchführbaren *Engineering*-Maßnahmen deshalb, weil durch bauliche Veränderungen Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert wird, von dem prinzipiell niemand auszuschließen ist. D. h. über den relativ kleinen Kreis der sich diesbezüglich engagierenden Personen hinaus werden sog. 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 edukatorische Angebote der Verkehrssicherheit anzusprechen waren, also z. B. Ausländer, sozial Schwache, Alleinerziehende, Bildungsferne, etc.

Durch die Bündelung der Ressourcen hinsichtlich des Wissens und der Entscheidungskompetenzen sind in einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit Synergieeffekte zu erwarten:

- Verkehrssicherheitsrelevantes Wissen aus unterschiedlichen Fachgebieten wird zusammen gebracht.
- Die jeweils Institutionen-spezifischen Entscheidungskompetenzen können aufeinander abgestimmt bzw. gebündelt eingesetzt werden.
- Bisher evtl. doppelt erbrachte Arbeit fällt jetzt nur noch einmal an.
- Damit können sogar bisher doppelt anfallende Kosten evtl. gesenkt bzw. dieses Geld für andere Verkehrssicherheitsaktivitäten verwendet werden.
- Nicht zu unterschätzen ist schließlich die Verbesserung des Klimas, das durch einen verständnisvollen, toleranten Umgang miteinander im öffentlichen Verkehrsraum oder einen langsamer fließenden Verkehr, weniger Verkehrslärm, bzw. mehr Verkehrssicherheit auf das Zusammenleben in der Nachbarschaft oder der Kommune generell ausstrahlen kann.

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt ist auch die Einbindung der Bevölkerung in die vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit. Bürgerschaftliches Engagement kann dabei viele Gesichter haben:

- Kinder können als Schulwegdetektive, ausgestattet mit Metermaß, Fotoapparat und Checkliste, ihren Schulweg inspizieren: Wie breit ist der Gehweg? Wie lange ist die Rot-Phase an der Fußgängerampel? An welchen Stellen des Schulweges versperren parkende Autos den Gehweg? Usw.
- Interessierte Eltern könnten z. B. als Laien-Trainer kleine Gruppen von (fremden) Kindern im Verkehrsraum konkrete Verhaltensweisen instruieren, z. B. das Überqueren einer bestimmten Straße auf dem Kindergartenweg der Kinder. Mit dieser Methode wurden in Großbritannien gute Erfahrungen gemacht (vgl. THOMSON, WHELAN 1997).
- Senioren könnten ihr ehrenamtliches Engagement z. B. als Schulweghelfer, an Fußgängerüberwegen zu den Zeiten des morgendlichen und mittäglichen Schulhin- bzw. -rückweges entfalten.

Der gesamte Komplex der kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit ist selbst auch wieder anschlussfähig zu anderen organisierten Aktivitäten auf kommunaler Ebene, so z. B. der kommunalen Kriminalprävention in Form der Sicherheits- oder Ordnungspartnerschaften (vgl. FUNK 1999).

Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit wird jedoch nur so lange erfolgreich sein können, wie sie offensiv „gepuscht“ wird. Ihr Anliegen muß buchstäblich in aller Munde bleiben, dabei ist ganz besonders die regelmäßige Berichterstattung in den lokalen Medien, als weiterer Partner des Netzwerks für mehr Verkehrssicherheit, wichtig.

Schließlich ist kein kurzfristiger Aktionismus angesagt. Vielmehr wird ein langer und kontinuierlicher Atem nötig sein, um langfristig die gesteckten Ziele zu erreichen und dieses Niveau auch zu halten. Dabei wünsche ich Ihnen viel Erfolg!

LITERATUR

- BAIER, R.; JANSEN, P. G.; SCHÄFER, K. H.; WAGNER, D. (1991)
Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen. Anregungen für Planung und Durchführung. Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 62, 2. Auflage
- BÖCHER, W. (1995)
Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung („Education“). In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 248 - 299
- 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.
- BOURAUËL, R. (1996)
Alle 10 Minuten verunglückt ein Kind im Straßenverkehr. In: DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (HRSG.): Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin. Kinder im Straßenverkehr. Lübeck: Verlag Schmidt Römhild, 12-15.
- BÜSCHGES, G. (1993)
Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaften. In: LANG, E., ARNOLD, K. (HRSG.), Der Mensch im Straßenver-

kehr. Referate der Fünften Informationsmedizinischen Tage in Hamburg 1991. *Schriftenreihe der Hamburg-Mannheimer-Stiftung für Informationsmedizin*, Band 6, Stuttgart: Enke, 80-95

BÜSCHGES, G., WITTENBERG, R. (1999)

Verkehr als soziales Problem unter besonderer Berücksichtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs. In: ALBRECHT, G., GROENEMEYER, A., STALLBERG, F. W. (HRSG.): *Handbuch soziale Probleme*. Opladen und Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, 699-725.

FUHRER, U., QUAISER-POHL, C. (1999)

Wie sich Kinder und Jugendliche ihre Lebensumwelt aneignen: Aktionsräume in einer ländlichen Kleinstadt. In: *Psychologie in Erziehung und Unterricht* 46, Heft 2, 96-110

FUNK, W. (1999)

Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Einzugsgebiet der Polizeiinspektion Nürnberg-West. Nürnberg: Polizeidirektion Nürnberg. [CD-Rom]

FUNK, W., FASSMANN, H. (2002)

Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

HEINE, W.-D. (1997)

Der Sicherheitsökologische Ansatz. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“, BERUFSVERBAND DER ÄRZTE FÜR KINDERHEILKUNDE UND JUGENDMEDIZIN DEUTSCHLANDS (HRSG.). *Kindersicherheit: Was wirkt?* Fachbuchreihe Band 8. Wien, Köln: Institut „Sicher Leben“, Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde und Jugendmedizin Deutschlands, 71-93.

HEINRICH, H. C. (1990)

Verkehrsaufklärung in der Bundesrepublik Deutschland. Letztlich ist jeder einzelne verantwortlich. In: BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (HRSG.): *Vier Jahrzehnte Verkehrssicherheit. Entwicklungen, Fakten, Hintergründe*. Bonn: Bundesminister für Verkehr, 185-186.

HENNING-HAGER, U., MATTHES, U., VERSTEEGEN, D. (1991)

Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. *Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen*, Lfd. Nr. 233, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

HILSE, H.-G. (1995a)

Einführung. In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): *Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten*, Stuttgart u. a.: Boorberg, 15-18

- HILSE, H.-G. (1995b)
Verkehrsüberwachung. In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrsicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 300-322.
- HURRELMANN, K. (1998)
Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. Weinheim und Basel: Beltz.
- 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.
- LIMBOURG, M., SENCKEL, B. (1976)
Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr. Stand der Forschung. *Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung*, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- MEEWES, V., MAIER, R. (1995)
Verkehrssicherheit und Straßengestaltung („Engineering“). In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 180-247.
- NEUMANN-OPITZ, N. (1996a)
Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas. *Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 54*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- SCHELLENBERG, K., BEYERLE, G., WOHLMANN, H.-P., KÜLAHOGLU, I. (1983)
Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, *Heft 44*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHLAG, B. (1980)
Kinder und Verkehrsumwelt. Untersuchung zu Entstehungsbedingungen von Kinderunfällen im Straßenverkehr. Essen: Universität.
- 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
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002a)
Straßenverkehrsunfälle 2001. Kurzinformation zur Verkehrsstatistik, Kinderunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002b)

Statistisches Jahrbuch 2002. Für die Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart: Metzler-Poeschel

THOMSON, J. J.; TOLMIE, A.; FOOT, H. C.; McLAREN, B. (1995)

Child Development and the Aims of Road Safety Education: A Review and Analysis. Project Report. Glasgow: Department of Psychology, University of Strathclyde

THOMSON, J. A.; WHELAN, K. M. (1997)

A Community Approach to Road Safety Education Using Practical Training Methods. The Drumchapel Project. Road Safety Research Report No. 3. London: Department of Transport

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

- Heft 1/1998 Faßmann, H.: Das Abbrecherproblem – die Probleme der Abbrecher. Zum Abbruch der Erstausbildung in Berufsbildungswerken (17 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/1998 Funk, W.: Determinants of Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Results from the „Nuremberg Pupils Survey 1994: Violence in Schools“ (15 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/1998 Faßmann, H.: Ein Instrument zur Früherkennung und Reduzierung von Ausbildungsabbrüchen in Berufsbildungswerken – Anliegen, Struktur, Handhabung und Erprobungsergebnisse (20 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 4/1998 Funk, W.: Violence in German Schools: Perceptions and Reality, Safety policies (15 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 5/1998 Faßmann, H.: Abbrecherproblematik und Prävention von Ausbildungsabbrüchen (18 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/1999 Faßmann, H.; Reiprich, S.; Steger, R.: Konzept der BAR-Modellinitiative „*REGIONALE Netzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)*“ und erste Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung (13 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/1999 Reith, M.: Das 3i-Programm der Siemens AG: Instrument des Kulturwandels und Keimzelle für ein leistungsfähiges Ideenmanagement (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, Schutzgeb. € 17,--)
- Heft 1/2002 Faßmann, H.: Probleme der Umsetzung des Postulats „*So normal wie möglich – so speziell wie erforderlich!*“ am Beispiel erster Ergebnisse des Modellprojekts „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (35 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2002 Funk, W.; Wiedemann, A.: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2002 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Erster Sachstandsbericht einer Modellinitiative der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. (161 Seiten, Schutzgebühr 19,-- €)
- Heft 4/2002 Funk, W.: Schulklima in Hessen – Deutsche Teilstudie zu einer international vergleichenden Untersuchung im Auftrag des Observatoriums für Gewalt an Schulen, Universität Bordeaux. Endbericht. (ca. 100 Seiten, Schutzgebühr € 15,--)
- Heft 1/2003 Funk, W.: Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002, Rathaus Brühl. (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)