



**Institut für  
empirische  
Soziologie  
Nürnberg**

**Schulweg- / Schulmobilitätspläne –  
Wie machen es unsere  
europäischen Nachbarn?**

**Dr. Walter Funk**

**2/2006**

**MATERIALIEN**

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

**Zitierweise:**

Funk, Walter (2006)  
Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn?  
Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-  
Universität Erlangen-Nürnberg, 2/2006, 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](mailto:info@ifes.uni-erlangen.de)**

---

## **„SCHULWEG- / SCHULMOBILITÄTSPLÄNE – WIE MACHEN ES UNSERE EUROPÄISCHEN NACHBARN?“<sup>1</sup>**

**DR. WALTER FUNK**

### **Gliederung**

#### **1 Einleitung**

#### **2 Schulweg-Mobilitätspläne**

#### **3 Belgien**

3.1 Flandern: Mobilitätsconvenants („Mobilitätsvereinbarungen“)

3.2 Flandern: Schulvereinbarung („Scholenovereenkomst“)

#### **4 Niederlande**

4.1 „Verkehrseltern“ („Verkeersouders“)

4.2 „Verkehrssicherheitszertifikat der Region Brabant“ („Brabants VerkeersVeiligheidsLabel“ (BVL))

#### **5 Österreich: Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden**

### **Schlussbemerkung**

---

<sup>1</sup> Überarbeitetes Manuskript des gleichnamigen Vortrags beim Treffen der Kinderunfallkommissionen zum Thema „Schulweg- / Mobilitätspläne – Erfahrungen aus der Praxis“ am 28. 09. 2006, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Bergisch Gladbach.

Den vorgestellten Inhalten und Ergebnissen liegen Teile der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, vertreten durch die Bundesanstalt für Straßenwesen, unter FE-Nr. 82.284/2004 durchgeführten Forschungsarbeit zugrunde (vgl. FUNK 2006a).

## 1 Einleitung

Die Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder auf der administrativen Ebene der Kommunen ist nach meiner Überzeugung der Ansatzpunkt für die Erschließung weiterer Sicherheitspotentiale für Kinder im Straßenverkehr (vgl. FUNK 2003, 2006a, 2006b).

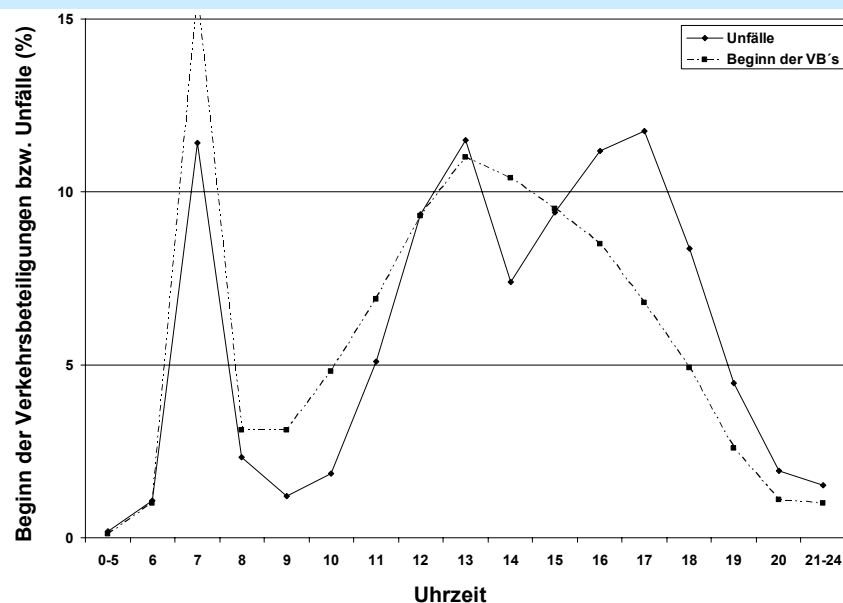
Aus der Verkehrsunfallstatistik ist bekannt, dass lediglich 22,2 % der im Jahr 2004 verunglückten Kinder außerhalb von Ortschaften zu Schaden kamen, mehr als drei Viertel (77,8 %) dagegen innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8). Diese Größenverhältnisse kommen auch in den verkehrsbeteiligungsspezifischen Statistiken zum Ausdruck: Über die letzten 20 Jahre hinweg zeigt sich konstant, dass bis 1987 noch ca. die Hälfte und seit 1988 sogar weniger als die Hälfte der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder, dieses Trauma innerhalb von Ortschaften erleiden mussten (2004: 52 % außerorts, 48 % innerorts). Dagegen verunfallten Kinder bei ihrer selbstständigen Mobilität als Fußgänger im Jahr 2004 zu ca. 97 % und als Radfahrer zu ca. 93 % innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8)!

Es wird davon ausgegangen, dass sich etwa die Hälfte der Kinderunfälle im Straßenverkehr in einem Umkreis von nur ca. 500 m und etwa 90 % der Unfälle in einem Umkreis von ca. 1.000 m um die Wohnung der Kinder zutragen (vgl. COLDITZ 2001: 15; LIMBOURG 1995: 23). Aufgrund dieser großen Unfallgefährdung bei der selbstständigen Mobilität der Kinder im innerörtlichen Bereich, muss dort auch der Hebel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern angesetzt werden.

Die Relevanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die den Schulweg der Kinder und Jugendlichen ins Visier nehmen, verdeutlichen die folgenden beiden Graphiken: Graphik 1 stellt Expositionsdaten, hier den zeitlichen Beginn der Verkehrsbeteiligungen von Kindern zwischen 6 und 15 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 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 zu Fuß stetig, wohingegen der

Anteil der sich ereignenden Unfälle in der Zeit zwischen 17 und 18 Uhr sein tageszeitliches Maximum erreicht und erst in den späteren Stunden deutlich abnimmt. Während die Unfallsitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr mit vermehrter Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu Fuß auf den Wegen zu und von den Betreuungsinstitutionen – also Kindergarten und Schule – einhergeht, scheint für die weitere Unfallspitze unter jungen Fußgängern zwischen 17 und 18 Uhr eher der motorisierte Straßenverkehr (beginnender Feierabendverkehr) verantwortlich zu sein.

### Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle zu Fuß

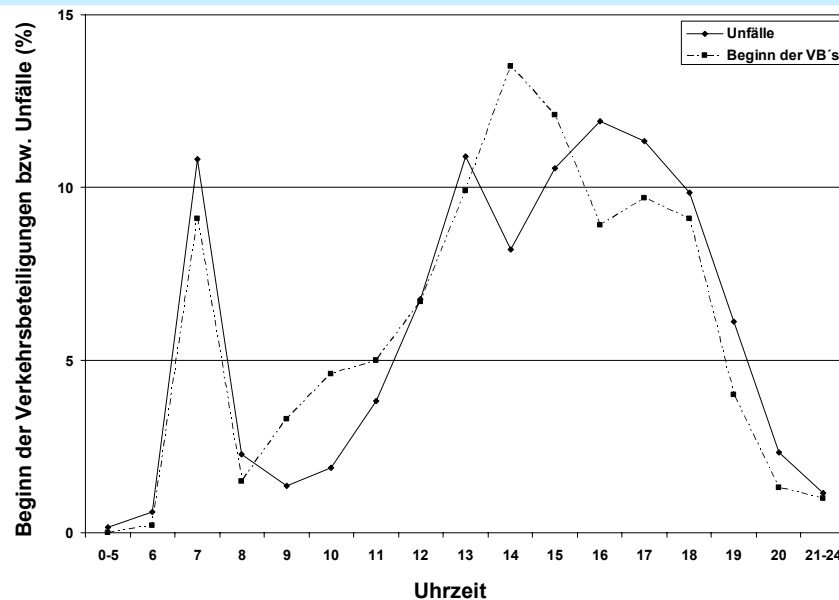


**Graphik 1**

Graphik 2 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 17 Uhr die meisten Unfälle mit Rad fahrenden Kindern („Unfallspitzen“). Auch hinsichtlich des Verkehrsmittels Fahrrad sind also die kritischen Zeitfenster der Hin- und Rückwege zu bzw. von den Betreuungsinstitutionen klar zu identifizieren. Am häufigsten werden Verkehrsbeteiligungen mit dem Fahrrad von den Kindern dagegen zwischen 14 und 15 Uhr – also in der nachmittäglichen Freizeit – begonnen. In den nachfolgenden Stunden sinkt der Anteil als Fahrradfahrer neu begonnener

Verkehrsbeteiligungen. Auch Fahrrad fahrende Kinder sind spätnachmittags besonders gefährdet.

### Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle mit dem Fahrrad



Graphik 2

Nicht nur in Deutschland konzentrieren sich Praktiker der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder verstärkt auf den Nahbereich des kindlichen Lebensmittelpunktes zwischen Wohnung und Kindergarten bzw. Schule. Auch in anderen europäischen Ländern lassen sich entsprechende Aktivitäten beobachten, die ich in einem kleinen Bericht für die *Bundesanstalt für Straßenwesen* kurz beschrieben habe (vgl. FUNK 2006a). Dem Motto der heutigen Tagung folgend, möchte ich Ihnen einen kurzen Überblick über einige ausgewählte, weil meines Erachtens interessante Maßnahmenansätze hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Schulwegen in europäischen Nachbarländern geben.

## 2 Schulweg-Mobilitätspläne

Eine in mehreren europäischen Ländern verbreitete, dort unter ähnlichen Bezeichnungen umgesetzte und im Großen und Ganzen aus den gleichen „Bausteinen“ zusammengesetzte Maßnahme der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Schulwegen ist ein sog.

- Schul-Mobilitätsplan (Österreich),
- Plan de Déplacement Scolaire (Belgien, Wallonien),
- Schoolvervoerplan (Belgien, Flandern) oder
- School Travel Plan (Vereinigtes Königreich).

Das Angebot, für konkrete Schulen sog. Schul-Transport- oder -Mobilitätspläne zu erstellen, geht in Belgien von der Regionalverwaltung und im Vereinigten Königreich von der Regierung aus und richtet sich an Gemeinden und einzelne Schulen. Schul-Mobilitätspläne werden von Schulen in Kooperation mit der Stadtverwaltung – sowie evtl. der Regionalverwaltung, dem Betreiber des ÖPNV und weiterer Akteure – erarbeitet mit dem Ziel, den Anteil sicherer und nachhaltig-umweltfreundlicher Mobilität auf dem Schulweg zu erhöhen. Bei dieser Maßnahme geht es also um die Förderung des sicheren Zufußgehens, des sicheren Fahrradfahrens oder der Nutzung des ÖPNV.

Die Mitfahrt von Kindern im Pkw auf ihren Schulwegen verweist auf eine Reihe von Nachteilen:

- Kinder bilden als Pkw-Mitfahrer kein Risikobewusstsein als unabhängige Verkehrsteilnehmer aus,
- durch vermehrten Pkw-Gebrauch erhöht sich das Verkehrsunfallrisiko,
- Kinder und ihre Eltern bewegen sich weniger,
- auch die sozialen Fertigkeiten der Kinder können sich aufgrund fehlender Kommunikation mit anderen Kindern und Eltern nicht voll entfalten,
- Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung im Umkreis der Schule werden erzeugt und
- es gibt Reibereien mit Anwohnern von Schulen, z. B. wegen Parkplätzen (vgl. DFES 2003: 4).

Schul-Mobilitätspläne haben dagegen zum Ziel,

- die Sicherheitssituation im Umkreis von Schulen zu verbessern,
- das Zufußgehen und die Fahrradnutzung auf dem Schulweg zu erhöhen und einen gesunden Lebensstil zu fördern,
- die Anzahl der Autos auf den Schulwegen zu reduzieren,
- das Bewusstsein der Kinder für Verkehrssicherheit zu erhöhen und

- die Nutzung des ÖPNV auf längeren Schulwegen zu unterstützen (vgl. GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL 2004).

Der Schul-Mobilitätsplan selbst ist ein Dokument, das die Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs und zur Gestaltung eines sicheren und attraktiven Schulweges beschreibt. Die Bandbreite der hierbei möglichen Aktivitäten ist sehr groß und umfasst Information, Sensibilisierung, Verkehrserziehung und infrastrukturelle bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen.

Bei Schul-Mobilitätsplänen handelt es sich um:

- Die umfassende Problematisierung der Verkehrssituation im Umfeld von Schulen, wobei
- die durchgeführten Maßnahmen auf Dauer eingerichtet werden,
- die Entwicklung der Maßnahmen aus Sicht der Verkehrsteilnehmer erfolgt,
- verschiedene Partner an einer Maßnahme zusammenarbeiten und
- die Maßnahme auf die spezifische Schulsituation zugeschnitten werden kann.

Zur Realisierung eines Schul-Mobilitätsplans unterscheidet PILZ (2005: 4f) für die Situation in Österreich idealtypisch mehrere Schritte

- Auf lokaler Ebene wird eine sog. Steuerungsgruppe, bestehend aus Schulvertretern, Eltern, der Polizei, Verkehrssicherheitsexperten etc. gebildet.
- Der Ist-Zustand in der Kommune wird mittels kleiner Befragungen zur Schulwegmobilität der Schüler ermittelt.
- Zum Start der Aktionen schlägt die Autorin einen Kick-Off-Workshop, z. B. in Form einer Zukunftswerkstatt, vor.
- Die dabei aus dem Kreis der Betroffenen vorgeschlagenen Maßnahmen werden geprüft und von einer Kernarbeitsgruppe in einen Aktionsplan mit einem expliziten Zeitplan, klar geregelten Verantwortlichkeiten und klaren Zielbeschreibungen eingearbeitet.
- Anschließend können eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hol-Fahrten auf dem Schulweg beginnen.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Als Beispiele nennt die Autorin die Bildung von Geh- und Fahrgemeinschaften, Straßenmalaktionen, Schulumfeldanalysen, Mobilitätstagebücher und -protokolle, Verkehrsumfragen, Detektivspiele im ÖPNV, Vorträge beim Schulforum und vor Eltern, sowie spielerische Aktivitäten (vgl. PILZ 2005: 6).



- Diese Maßnahmen werden durch eine Öffentlichkeitsarbeit in der lokalen Presse begleitet und evaluiert.<sup>3</sup>
- Der gesamte Schul-Mobilitätsplan wird samt der erreichten Ergebnisse und einem Ausblick in die Zukunft (online) dokumentiert.

Im Rahmen dieses Kurzvortrages kann nicht auf je nationale Besonderheiten der Umsetzung dieser Maßnahme eingegangen werden. Ich möchte jedoch erwähnen, dass im Vereinigten Königreich Schulen für die Erstellung eines Schul-Mobilitätsplans bis zu fünf Tage lang ein kostenloser externer Berater zur Verfügung gestellt werden kann, der bei der Entwicklung und Implementation entsprechender Maßnahmen mitarbeitet (vgl. CHRISTIE et al. 2004: 186). Seit 1998 haben mehr als 2.000 Schulen im Vereinigten Königreich einen Schul-Mobilitätsplan entwickelt (vgl. DFES 2003: 5).

Diese breit angelegten Maßnahmen gehen deutlich über reine Schulwegpläne hinaus. Insbesondere sind – zusammengefasst – folgende Besonderheiten von Schul-Mobilitätsplänen herauszuheben:

- Sie streben explizit die lokale Vernetzung der für Verkehrssicherheit zuständigen schul-internen und -externen Personen und deren Institutionen ebenso an wie die Einbeziehung der lokalen Presse und Öffentlichkeit,
- stellen auf eine Änderung des Modal Split ab, im Sinne einer Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hol-Fahrten und der Förderung des Zufußgehens oder Fahrradfahrens,
- haben die umweltbewusste Nachhaltigkeit der kindlichen Verkehrsbeteiligung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Ziel,
- nutzen das Instrument des Engineering für die unfallrisikominimierende Veränderung des Straßenraums im Umkreis der Schule,
- fokussieren auch den Gesundheits- / Bewegungsaspekt der kindlichen Mobilität und
- evaluieren den Erfolg der Maßnahme.

Charakteristisch für Schul-Mobilitätspläne ist das Ineinandergreifen von Verkehrserziehung (Education) und Engineering.

---

<sup>3</sup> Leider fehlen in der Publikation nähere Angaben zur Art und Weise der Evaluation.

Für die **Verkehrserziehung** mit dem Ziel der Verhaltensänderung gelten die bekannten Vorteile:

- Im Sozialkontext Schule lassen sich alle Kinder relativ einfach erreichen,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern auf ihren Schulwegen ist bereits an sich ein wichtiges Ziel und
- schließlich erhofft man sich, die in der Schulzeit gesäte „Saat“ der Mobilitätserziehung auch in einigen Jahren noch in Form eines veränderten Mobilitätsverhaltens der dann jungen Erwachsenen als „Ernte“ wieder einfahren zu können.<sup>4</sup>

### **Engineering / Verkehrsplanung für Kinder und Jugendliche**

Aufgrund der sehr begrenzten Einflussmöglichkeiten auf die kognitiven und sozialen Reifungsprozesse von Kindern kommt im Rahmen der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit der Gestaltung der Verkehrsumwelt unter Berücksichtigung der Erlebniswelt von Kindern besondere Bedeutung zu (vgl. HOLTE 2002: 8). Gerade weil Kinder auch trotz vielfältiger Maßnahmen der Verkehrserziehung ihrer Entwicklung gemäß spezifische Denk- und Wahrnehmungsleistungen bei ihrer Verkehrsbeteiligung nicht aufweisen können und mithin stärker gefährdet sind, muss es darum gehen, durch baulich-technische Eingriffe die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen (vgl. z. B. BMFSFJ 1999: 206; ZIMMERMANN 1997: 93; GÜNTHER Ohne Jahr: 8).

Durch Engineering-Maßnahmen mit dem Ziel der Optimierung der Verkehrsinfrastruktur wird Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert, von dem prinzipiell niemand ausgeschlossen werden (= Nichtausschließbarkeit) und das von vielen Nutzern (Verkehrsteilnehmern) gleichzeitig konsumiert werden kann (= Nichtrivalität). Solche Maßnahmen werden nicht nur für den Adressatenkreis der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr durchgeführt, sondern entfalten ihre verkehrssicherheitsfördernde Wirkung weit darüber hinaus, d. h. es werden – im ökonomischen Sinne – positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen produziert. Davon profitieren dann nicht nur Kinder oder andere sog. „schwache“ Gruppen im Straßenverkehr, also z. B. Senioren, sondern prinzipiell alle Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus werden durch dieses Vorgehen auch solche Personen oder Personengruppen erreicht, die bisher eher schwer durch edukatorische Angebote der Verkehrssicherheit anzusprechen waren, also z. B. Ausländer, sozial Schwache, Alleinerziehende, Bildungsferne etc.

---

<sup>4</sup> Zur kommunalen Vernetzung der Schulverkehrserziehung vgl. FUNK (2006b).

Neben Schul-Mobilitätsplänen gibt es weitere Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die mehr oder weniger konkret den Schulweg im Blick haben. Einige davon möchte ich nachfolgend kurz vorstellen.

### **3 Belgien**

#### **3.1 Flandern: Mobiliteitsconvenants („Mobilitätsvereinbarungen“)<sup>5</sup>**

Seit 1996 sind sog. „Mobilitätsvereinbarungen“ ein wichtiger Teil der Verkehrspolitik der Regionalregierung von Flandern. Ursprünglich auf Umweltaspekte und eine nachhaltige Entwicklung ausgerichtet, handelt es sich bei diesem Beispiel einer Transport- oder Mobilitätsplanung um freiwillige Übereinkünfte zwischen

- einer Gemeindeverwaltung (zuständig für Stadtplanung, Parkregulierung, Gemeindestraßen, lokale Polizei),
- höheren Verwaltungsebenen der Provinzen (zuständig für die Stadtplanung und die Provinzstraßen),
- der flämischen Regierung (zuständig für die regionalen Straßen, Stadtplanung und die Finanzierung des ÖPNV),
- dem flämischen ÖPNV-Dienstleister De Lijn und
- möglichen weiteren Beteiligten, wie z. B. Unternehmen, Schulen oder Organisationen.

Mit der Mobilitätsvereinbarung verpflichten sich alle Beteiligten zur Mitarbeit an der Ausarbeitung und Implementierung eines integrierten Mobilitätsplans auf der lokalen Ebene einzelner Gemeinden. Als generelle Ziele solcher Mobilitätsvereinbarungen werden genannt:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Verbesserung der Verkehrssituation und
- die Kontrolle der Mobilitäts- / Transportnachfrage.

Zur Zielerreichung wird in erster Linie auf Engineering-Maßnahmen gesetzt. Mobilitätsvereinbarungen sind modular aufgebaut und lassen sich deshalb an die spezifischen Verkehrsprobleme einer Gemeinde anpassen. In einer Basisvereinbarung erklären die beteiligten Akteure ihren Willen zur Zusammenarbeit im Rahmen der Mobilitätsvereinbarung, mit

---

<sup>5</sup> Alle Informationen zu dieser Maßnahme entstammen ASPERGES (2004; Ohne Jahr) sowie der Website <http://www.mobielvlaanderen.be/convenants/convenants02.php> vom 04.04.2005.

dem Ziel der Entwicklung eines Mobilitätsplans. Hierzu wird ein kommunaler Lenkungsausschuss eingerichtet und einer unabhängigen Qualitätskontrolle zugestimmt. Neben dieser Basisvereinbarung gibt es 19 Module, die je nach Bedarf in die Mobilitätsvereinbarung aufgenommen werden.

Inzwischen gibt es für 80 % (254 von 318) der flämischen Gemeinden einen auf Mobilitätsvereinbarungen beruhenden Verkehrsplan. Als Ergebnis dieser Entwicklung werden vor Ort die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf innerstädtischen und regionalen Straßen, ein verstärktes Zurücklegen des Schulweges mit dem Fahrrad und eine stärkere Nutzung des ÖPNV festgestellt.

Für die hier interessierende Zielgruppe der Kinder ist die Akteursgruppe der Schulen interessant. Hinweise auf konkrete lokale Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern finden sich insbesondere in Modul 10 „Umgestaltung der Schulumgebung“ und in Modul 15 „Unterstützende Maßnahmen“. Beispiele für lokale Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sind

- die Durchführung eines sog. „autofreien Schultages“ und die Förderung der Verkehrsbeteiligung auf dem Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad an diesem Aktionstag oder
- das kombinierte Zusammenwirken der Einrichtung sicherer Fahrradwege, der Verkehrserziehung im Realverkehr, der Sensibilisierung für nachhaltige Mobilität und der Organisation eines Fahrrad-Busses<sup>6</sup>.

### 3.2 Flandern: Schulvereinbarung („Scholenovereenkomst“)<sup>7</sup>

Während Mobilitätsvereinbarungen auf der administrativen Ebene ganzer Gemeinden angesiedelt sind, regeln konkrete Schulvereinbarungen die strukturierte Zusammenarbeit zwischen einer Gemeinde (Verwaltung, Polizei) und ihren Schulen (Primar- und Sekundarschulen, Direktorien, Lehrern, Schülern, Elternverbänden). Auch Eltern und andere lokale Akteure können in diese Partnerschaft eingebunden sein. In gegenseitiger Absprache soll das Ziel einer sichereren und nachhaltig-umweltfreundlicheren Schulwegemobilität befördert werden. Dies kann auf unterschiedliche Art und Weise geschehen, z. B. durch Infrastruktur- oder

---

<sup>6</sup> Dieser wird analog der sog. „walking busses“ organisiert und betrieben.

<sup>7</sup> Vgl. [http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/nl/scholenovereenkomst/scholenovereenkomst\\_aanbod.htm](http://www.milieuvriendelijknaarschool.be/nl/scholenovereenkomst/scholenovereenkomst_aanbod.htm) vom 21.04.2005.

transportorganisatorische Maßnahmen, Information, Bewusstseinsbildung oder verkehrserzieherische Aktionen. Beispiele für entsprechende Vereinbarungen sind

- die Erarbeitung eines Erreichbarkeitsplans für die Schulen einer Gemeinde,
- die Entwicklung alternativer Radwege,
- die Verbesserung bestehender Radwege,
- die Intensivierung der verkehrserzieherischen Aktivitäten,
- die Intensivierung der Verkehrsüberwachung im Umfeld von Schulen,
- die Organisation von autofreien Schultagen,
- das Aufstellen eines Schul-Mobilitätsplans oder
- das Organisieren eines Fahrrad-Busses.

Als Vorteile von Schulvereinbarungen werden genannt:

- Die organisatorische Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Schulen,
- der Ansatz kann die gesamte Verkehrsproblematik umfassen und Alternativen entwickeln,
- verschiedene Partner arbeiten zusammen,
- die getroffenen Maßnahmen sind dauerhaft, lassen sich aber an geänderte Rahmenbedingungen anpassen,
- das Ergebnis von Schulvereinbarungen sind mehr Verkehrssicherheit und ein besseres Verkehrsklima in Schulumgebungen und auf den Schulwegen, und
- sie können zu nachhaltig-umweltfreundlicherer Mobilität führen.

## **4 Niederlande**

### **4.1 „Verkehrseltern“ („Verkeersouders“)**

Mit diesem Projekt sollen Eltern in die Verkehrssicherheitsarbeit für ihre Kinder einbezogen werden. An jeder Grundschule soll hierzu ein Elternteil als Verbindungsglied zwischen der Schule und der Gesamtelternschaft wirken. Die Mutter / der Vater meldet sich freiwillig und arbeitet ehrenamtlich. Sie / er ist Ansprechpartner und Koordinator für die Verkehrssicherheitsarbeit an der Schule.

In den Niederlanden gibt es derzeit ca. 1.900 „Verkehrseltern“. Ihre Aufgaben sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern im Umkreis der Schule, die Unterstützung einer guten Verkehrserziehung durch die Weitergabe entsprechender Informationen an Kinder, Eltern und Schule, die Organisation von Verkehrssicherheitsaktivitäten und die Sorge um sichere Schulwege. Hierzu stimmen sich Verkehrseltern mit anderen Akteuren ab und sind Teil eines lokalen Netzwerkes aus Vertretern der Gemeinde, der Polizei, der Schule und der Eltern.

Charakteristisch für diese Maßnahme ist der starke lokale Bezug zur Verkehrssituation im Umkreis der Schule. Verkehrseltern kennen die entsprechenden Verkehrsverhältnisse, erkennen gefährliche Abschnitte auf den Schulwegen und werden aktiv zur Verbesserung dieser Gefahrenstellen. Hierzu werden sie durch die niederländische Verkehrssicherheitsorganisation 3VO mit Informationen und schriftlichen Materialien versorgt, darüber hinaus gibt es eine Website<sup>8</sup> und ein Extranet für „Verkehrseltern“ (vgl. zusammenfassend VISSERS, VAN BETUW 2004a: 8; 2004b).

#### **4.2 Niederlande: „Verkehrssicherheitszertifikat der Region Brabant“ („Brabants VerkeersVeiligheidsLabel“ (BVL))**

Das Ziel dieser seit 1997 an (Grund-)Schulen in der niederländischen Provinz Noord-Brabant laufenden Qualitätssicherungsmaßnahme ist die Verringerung der Verkehrsunfälle von Kindern und die Leistung eines Beitrages zum Leitbild einer permanenten Verkehrserziehung. Die BVL-Maßnahme versteht sich als „Regenschirm“, unter dem sich neben konkreten schulischen Verkehrserziehungsmaßnahmen für Kinder im Alter von vier bis 18 Jahren auch unterschiedliche Verkehrs-, Infrastruktur- und ÖPNV-Maßnahmen finden (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004c).<sup>9</sup>

Hierzu steht ein Team von sechs bis acht Ansprechpersonen bei der Regionalverwaltung bereit. Interessierte Schulen können dort ein Informationspaket abrufen und werden – falls sie sich für das Zertifikat bewerben wollen – von einem Berater besucht. In einem ersten Schritt wird von den Schulen eine Selbstevaluation ihrer Verkehrssicherheitsarbeit erwartet. Ein BVL-Berater unterstützt die Schulen dabei. Wenn die Schulen glauben, alle notwendigen Kriterien zu erfüllen, können sie die Zertifizierung als BVL-Schule beantragen.

---

<sup>8</sup> Vgl. <http://www.3vo.nl/nl/verkeersouders> vom 14.04.2005.

<sup>9</sup> Vgl. <http://bvibrabant.insiders.nl/content.php?rubriek=1&pagina=29&parent=0> vom 14.05.2005.

Das Qualitätszertifikat wird an solche (Grund-)Schulen verliehen, die bestimmte, deutlich über das gesetzlich vorgegebene Niveau hinausgehende Verkehrssicherheits- und Qualitätsstandards erfüllen (vgl. auch CHRISTIE et al. 2004a: 192). Inhaltlich lassen sich folgende Punkte herausarbeiten:

- Eine theoretische und praktische Verkehrserziehung im Realverkehr (Verhalten als Fußgänger, Benutzung des Zebrastreifens, Funktionieren eines Kreisverkehrs etc.),
- die Einbeziehung der Eltern (z. B. Einrichtung der „Verkehrseltern“, vgl. Kapitel 4.1), Eltern als Schulweghelfer, aber auch Hinterfragen der Hol- und Bringdienste mit dem Pkw),
- die kritische Sichtung des Schulumfeldes und gegebenenfalls das Bemühen um die Entschärfung gefährlicher Stellen sowie
- die Verankerung dieser Bemühungen in einem langfristig angelegten Schulplan (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004c, d).

Unerlässlich ist auch die Kooperation in einem lokalen Netzwerk mit anderen Partnern vor Ort, wie regionalen Verkehrssicherheitsorganisationen, der nationalen Verkehrssicherheitsorganisation, interessierten Eltern, der Polizei, Fahrschulen und der Stadtverwaltung.<sup>10</sup>

Eine unabhängige Kommission besucht die ausgezeichneten Schulen nach einem Jahr erneut und prüft, ob die Kriterien zur Verleihung des Zertifikats noch erfüllt werden. Später werden die Schulen dann ein Mal innerhalb von drei Jahren kontrolliert. Die Auszeichnung / Zertifizierung als BVL-Schule soll die Einbettung der Verkehrserziehung in das Programm der Schule unterstützen und durch eine Emailleplakette, die im Eingangsbereich der Schule an der Außenwand anzubringen ist, auch nach außen dokumentieren.

Bereits jetzt arbeiten 68 Gemeinden aktiv im Projekt mit. Langfristig sollen die lokalen Netzwerke, in die BVL-zertifizierte Schulen eingebunden sind, zu Gemeinденetzwerken für Verkehrssicherheit – sog. BVL-Gemeinden – ausgebaut werden. Auch hierbei werden wieder Kriterien entwickelt, die zum Ausweis eines entsprechenden Zertifikats eingehalten werden müssen.

---

<sup>10</sup> Persönliche Mitteilung von Frau Annita van Betuw (TrafficTest) am 12.04.2005 und Frau Mara Leerdam-van Haaren (Projektleiterin BVL) am 14.04.2005.

Zum Zeitpunkt April 2005 arbeiteten 516 Schulen, davon mehr als 50 Sekundarschulen, im BVL-Projekt mit. Das ist mehr als die Hälfte aller Schulen der Provinz Brabant. 202 Schulen haben das BVL-Zertifikat bereits erhalten, 60 Gemeinden haben den Status sog. „BVL-Gemeinden“.<sup>11</sup> Mittlerweile haben auch andere Provinzen der Niederlande dieses Modell adaptiert (vgl. VISSERS, VAN BETUW 2004d). Eine Website mit Informationen über die Aktivitäten zur Zertifizierung mit der Verkehrssicherheitsplakette in allen Provinzen ist im Aufbau.<sup>12</sup>

## 5 Österreich: Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden

Aus Österreich möchte ich einen Ansatz vorstellen, der nicht konkret auf die Schulwegsicherheit zielt, diese jedoch mit einschließt, und besonders durch seinen innovativen Ansatz besticht. Zur Erreichung der im Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm formulierten Zielmargen der Verringerung der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten werden auch die Gemeinden in die Pflicht genommen.

Als Ansporn der Städte und Gemeinden zu verstärkten Verkehrssicherheitsbemühungen wurde ein Benchmarking entwickelt, das die Gemeinden zunächst in Gruppen mit ähnlich vielen Einwohnern unterteilt.<sup>13</sup> Für jede Gemeindegrößenklasse werden die vier Quartile der interessierenden Messgrößen

- Unfälle mit Personenschaden je 1.000 Einwohner,
- Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet je 1.000 Einwohner und
- Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet auf Gemeindestraßen je 1.000 Einwohner

ausgewiesen. Jede Gemeinde kann sich nun mit ähnlich großen Gemeinden vergleichen. Als Ziel dieses Benchmarkings wird für das Jahr 2010 durchaus moderat und realistisch formuliert:

---

<sup>11</sup> Persönliche Mitteilung von Frau Mara Leerdam-van Haaren (Projektleiterin BVL) am 14.04.2005.

<sup>12</sup> Vgl. <http://www.verkeersveiligheidslabel.nl> vom 14.04.2005.

<sup>13</sup> Die Größenklassen sind: „bis 999 Einwohner“, „1.000 bis 1.999 Einwohner“, „2.000 bis 3.999 Einwohner“, „4.000 bis 7.999 Einwohner“, „8.000 bis 15.999 Einwohner“, „16.000 bis 31.999 Einwohner“, „32.000 bis 63.999 Einwohner“ und „über 64.000 Einwohner“ (vgl. SAMMER et al. 2002: 14f).



„Jede Stadt und Gemeinde sollte möglichst versuchen, bis 2010 zumindest den unteren Grenzwert des eigenen Viertels, bezogen auf das abgebildete Jahr 2000, zu erreichen“ (SAMMER et al. 2002: 16).

Der Charme dieser Zielvorgabe besteht darin, dass „... sich keine einzige österreichische Stadt oder Gemeinde für 2010 ein Ziel setzen [müsste, d. A.], welches nicht eine andere [Gemeinde, d. A.] der gleichen Größenklasse im Jahr 2000 bereits erreicht hatte“ (SAMMER et al. 2002: 16).

Zur Unterstützung erhalten die Gemeinden ausführliche Umsetzungshinweise, die primär auf Engineering-Maßnahmen ausgerichtet sind, jedoch auch Education- und Enforcement-Aspekte umfassen. Explizit wird der Aufbau eines lokalen Verkehrssicherheitsnetzwerkes angeregt.

### **Schlussbemerkung**

Die vorgestellten Beispiele geben einen kleinen Überblick über die unterschiedlichen Zugänge zum Thema „Schulwegsicherheit“ in europäischen Nachbarländern. Hinsichtlich der lokalen Vernetzung der in diesem Problemfeld handelnden Personen bieten sich offensichtlich verschiedene Möglichkeiten an. Gemeinsam ist allen Maßnahmeansätzen ihr breiter Ansatz, die häufige Verknüpfung von Education- und Engineering-Aspekten und die Verzahnung mit anderen Problemen, wie z. B. umweltpolitische Nachhaltigkeit oder Bewegungsförderung. Auch dies sind sicherlich Aspekte, die in Deutschland noch intensiver diskutiert werden sollten.

### **Literatur**

ASPERGES, T. (2004)

Vlaamse Mobiliteitsconvenants als voorbeeld voor Nederland? In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. [The Flemish mobility covenant as an example for The Netherlands?] English summary. Ohne Ort: Ohne Verlag

BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (HRSG.)  
[BMFSFJ] (1999)

Kinder und ihre Kindheit in Deutschland. Eine Politik für Kinder im Kontext von Familienpolitik. Wissenschaftlicher Beirat für Familienfragen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 154. 3. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer

- CHRISTIE, N., TOWNER, E., CAIRNS, S., WARD, H. (2004)  
Children's Road Traffic Safety: An International Survey of Policy and Practice. Road Safety Research Report No. 47. London: Department for Transport
- COLDITZ, H.-P. (2001)  
Handbuch für Verkehrssicherheit. Schlüssel für Programme und Aktionen. Meckenheim und Bonn: Deutsche Verkehrswacht und Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- DEPARTMENT FOR EDUCATION AND SKILLS [DFES] (2003)  
Travelling to School: an action plan. London: DFES  
[[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_susttravel/documents/page/dft\\_susttravel\\_024011.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_susttravel/documents/page/dft_susttravel_024011.pdf) vom 28.01.2005]
- FUNK, W. (2006a)  
Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 176. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W. (2006b)  
In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Band 1 / 2006. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W. (2003)  
Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2003, Rathaus Brühl. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1 / 2003. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- GLOUCESTERSHIRE COUNTY COUNCIL (2004)  
Road Safety Plan (Consultation Document) 2004-2005.  
[[http://www.gloucestershire.gov.uk/media/adobe\\_acrobat/q/b/ROAD\\_SAFETY.pdf](http://www.gloucestershire.gov.uk/media/adobe_acrobat/q/b/ROAD_SAFETY.pdf) vom 10.03.2005]
- GÜNTHER, R. (Ohne Jahr)  
Entwicklung und Lernen: Grundlagen für die Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 4-11
- HOLTE, H. (2002)  
Wenn das Radfahren für Kinder gefährlich wird. Risiko Radunfall. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, Heft 4: 4-8
- LIMBOURG, M. (1995)  
Kinder im Straßenverkehr. Herausgegeben durch den Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe. Münster: Ohne Verlag.
- PILZ, C. (2005)  
Auf eigenen Füßen .... Erstellung eines Schul-Mobilitäts-Plans für Schulen. Graz: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark

SAMMER, G., BERGER, W. J., HANZL, S., SCHRAMMEL, E., KRÄUTLER, C., STRATILSAUER, G. (2002)

Leitfaden Verkehrssicherheit für Städte und Gemeinden. Bericht Nr. 3 / 2002 im Auftrag des Österreichischen Städtebunds. Wien: Österreichischer Städtebund

STATISTISCHES BUNDESAMT (2005)

Verkehr. Kinderunfälle im Straßenverkehr. 2004. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

ZIMMERMANN, F. (1997)

Kinder und Verkehr als Thema der Jugendhilfeplanung. In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. Stuttgart: Aktion Jugendschutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 85-96

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004a)

ROSE 25 Country report the Netherlands.

[[http://www.rose-25.org/data/curricula/the\\_netherlands/C\\_Netherlands.pdf](http://www.rose-25.org/data/curricula/the_netherlands/C_Netherlands.pdf) vom 12.04.2005]

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004b)

ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Verkeersouders".

[[http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the\\_nederlands/A\\_Netherlands\\_ALL\\_6.pdf](http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_ALL_6.pdf) vom 12. 04.2005]

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004c)

ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Brabants Verkeersveiligheidslabel".

[[http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the\\_nederlands/A\\_Netherlands\\_PE\\_CY\\_3.pdf](http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_PE_CY_3.pdf) vom 12.04.2005]

VISSERS, J., VAN BETUW, A. (2004d)

ROSE 25. Inventory and compiling of a European Good Practice Guide on Road safety education targeted at young people. Questionnaire: Action "Zeeuws Verkeersveiligheids Label".

[[http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the\\_nederlands/A\\_Netherlands\\_PE\\_CY\\_3.pdf](http://www.rose-25.org/data/ActionPDF/the_nederlands/A_Netherlands_PE_CY_3.pdf) vom 12. 04.2005]

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 (Seiten, Schutzgebühr €)
- Heft 3/1999 Oertel, M.: Zentrale Ergebnisse einer Erfassung des Leistungsangebotes von Krebsberatungsstellen auf der Grundlage des "Anforderungsprofils für Krebsberatungsstellen - Bedarf, Aufgaben, Finanzierung" (13 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/2000 Faßmann, H.: REGINE und MobiliS im Spannungsfeld zwischen allgemeinen und besonderen Leistungen (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2000 Funk, W.: Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Its Determinants and Future Perspectives of Research and Prevention (21 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2000 Funk W.: Violence in German Schools: The Current Situation (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 4/2000 Faßmann, H.: Aufgaben und Zielsetzung eines Case Managements in der Rehabilitation (26 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 5/2000 Funk, W.: Gewalt in der Schule. Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)
- Heft 6/2000 Faßmann, H.; Steger, R.: REGINE – Ein neues Lernortkonzept zur Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher – Erste Erfahrungen und Folgerungen (7 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 7/2000 Funk, W.: Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Jahr 1999 im Einzugsgebiet der Polizeiinspektion Nürnberg-West (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)



- Heft 8/2000 Funk, W.: Der Einfluß unterschiedlicher Sozialkontexte auf die Gewalt an Schulen. Ergebnisse der Nürnberger Schüler Studie 1994 (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/2001 Funk, W.: Violence in German schools. Its determinants and its prevention in the scope of community crime prevention schemes (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2001 Faßmann, H.: Soziale Konflikte in der rehabilitationswissenschaftlichen Evaluationspraxis – Ursachen, Prävention und Management. (31 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2001 Stamm, M.: Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. (163 Seiten, Schutzgebühr € 17,--)
- Heft 1/2002 Faßmann, H.: Probleme der Umsetzung des Postulats „*So normal wie möglich – so speziell wie erforderlich!*“ am Beispiel erster Ergebnisse des Modellprojekts „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (35 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2002 Funk, W.; Wiedemann, A.: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2002 Brader, D.; Faßmann, H.; 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. (126 Seiten, Schutzgebühr € 15,--)
- Heft 1/2003 Funk, W.: Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002, Rathaus Brühl. (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)
- Heft 2/2003 Faßmann, H.: Case Management und Netzwerkkooperation zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen – Chancen, Probleme und Handlungsmöglichkeiten. (26 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 3/2003 Funk, W.: School Climate and Violence in Schools – Results from the German Part of the European Survey on School Life. (20 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/2003 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.: Qualitätsstandards für den Lernort „*Betriebliche Berufsausbildung und reha-spezifische Förderung durch einen Bildungsträger*“ - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation* „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (75 Seiten; Schutzgebühr 16,--€)
- Heft 5/2003 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Zweiter Sachstandsbericht einer Modellinitiative der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. (131 Seiten; Schutzgebühr 21,-- €)
- Heft 6/2003 Steger, R.: Netzwerkentwicklung im professionellen Bereich dargestellt am Modellprojekt *REGINE* und dem Beraternetzwerk *zetTeam* (56 Seiten; Schutzgebühr 14,-- €)
- Heft 1/2004 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.; Zimmermann, R.: „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGI-

- NE“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (362 Seiten; Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2004 Funk, W. Verkehrssicherheit von Babys und Kleinkindern – oder: Wie nehmen eigentlich unsere Jüngsten am Straßenverkehr teil? (in Vorbereitung)
- Heft 3/2004 Brader, D.; Faßmann, H.; Steger, R.; Wübbecke, Chr.: Qualitätsstandards für ein *"Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)"* - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (107 Seiten; Schutzgebühr: 19,-- €)
- Heft 1/2005 Brader, D.; Faßmann, H.; Lewerenz, J.; Steger, R.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (294 Seiten; print on demand, Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2005 Faßmann, H.: Wohnortnahe betriebliche Ausbildung – Modelle und ihre praktische Umsetzung. (29 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2006 Funk, W.: In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2006 Funk, W.: Schuleweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? (20 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)