



Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

**Verkehrssicherheits-
forschung**
im
*Institut für
empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-
Universität Erlangen-Nürnberg*

Dr. Walter Funk

2/2007

MATERIALIEN

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

Zitierweise:

Funk, Walter (2007)

Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2/2007, Nürnberg: ifeS

Redaktion: Dr. Rainer Wasilewski Marienstraße 2 90402 Nürnberg

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

Verkehrssicherheitsforschung
im
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Dr. Walter Funk

Inhaltsverzeichnis

1	Straßenverkehrssicherheitsforschung im Auftrag der Bundesregierung	3
2	Theoretischer Hintergrund der Straßenverkehrssicherheitsforschung im <i>Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i>	3
3	Entwicklung des Forschungsschwerpunktes Straßenverkehrssicherheitsforschung im <i>Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i>	6
4	Aktuelle Forschungsarbeiten des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> aus dem Bereich Straßenverkehrssicherheit	6
4.1	Forschungsarbeiten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer	7
4.1.1	Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr	7
4.1.2	Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft	8
4.1.3	Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	9
4.1.4	Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland	10
4.1.5	Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien	11



4.2	Forschungsarbeiten zur Reduzierung der Unfallrisiken jüngerer Fahrer	12
4.2.1	Autobenutzung und Verkehrsrisiko von jungen Fahranfängern und Fahranfängerinnen („Fahranfängerbefragung 2005“)	12
4.2.2	Evaluation des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahren“	13
4.3	Weitere Arbeiten zur Straßenverkehrssicherheit	14
5	Der Beitrag des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> zum wissenschaftlichen Austausch im Bereich der Verkehrssicherheitsforschung	14
6	Der Beitrag des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> zur Ausbildung von Nachwuchswissenschaftler(inne)n im Bereich der Verkehrssicherheitsforschung	15
7	Fazit und Ausblick	16
7.1	Entwicklung und Implementation eines Kinder-Verkehrssicherheits-Atlas	16
7.2	Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	17
7.3	Verkehrssicherheits-Monitor als Dauerbeobachtungsinstrument	18
	Literatur	20

1 Straßenverkehrssicherheitsforschung im Auftrag der Bundesregierung

Das langfristig angelegte „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des *Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* aus dem Jahr 2001 (BMVBS 2001) leitet die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung und hat das Ziel, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, Unfallfolgen zu lindern und volkswirtschaftlichen Schaden als Folge von Straßenverkehrsunfällen nachhaltig zu vermindern.

Dabei werden folgende Prioritäten gesetzt:

- Das Verkehrsklima in Deutschland zu verbessern,
- schwächere Verkehrsteilnehmer zu schützen,
- die Unfallrisiken jüngerer Fahrer zu reduzieren,
- das Gefahrenpotential schwerer Nutzfahrzeuge zu vermindern und
- die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen (vgl. BMVBS 2001).

Diese schlagen sich auch in den entsprechenden Forschungsaktivitäten nieder. Die *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)*, ein technisch-wissenschaftliches Institut des *Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*, vergibt einen Großteil dieser vom Bund finanzierten Forschungsprojekte zur Verkehrssicherheit im Straßenverkehr. Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS)* ist seit vielen Jahren erfolgreich als Forschungsnehmer der *BASt* und Bearbeiter entsprechender Forschungs- und Entwicklungsprojekte tätig.

2 Theoretischer Hintergrund der Straßenverkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*

Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* analysiert Probleme der Straßenverkehrs- und Unfallforschung vor dem Hintergrund eines Verständnisses von Verkehrssicherheit als soziales und soziologisches Problem (vgl. BÜSCHGES 1993a; BÜSCHGES, WITTENBERG 1999). Es geht in seinen Analysen von der Komplexität des Verkehrsgeschehens aus, verstanden als „... Produkt aus einer sachlich, zeitlich und räumlich abgrenzbaren Kombination von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln auf Verkehrswegen in Verkehrsräumen und eingebettet in eine Verkehrsumwelt“

(BÜSCHGES 1993b: 81). Verkehrszwecke und Verkehrsnormen sind dabei abhängig von sozio-kulturellen und sozio-ökonomischen Verhaltensmustern, den vorherrschenden sozial-moralischen Leitideen und Weltbildern, dem Stand der materiellen Kultur sowie der Institutionen sozialer Ordnung (vgl. hierzu allgemein BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998). Generell wird die Verkehrsteilnahme einer Person als „soziales Handeln“ bzw. soziale Interaktion interpretiert (vgl. BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 704).

Zur Analyse des Verhaltens von Verkehrsteilnehmern orientieren wir uns an einem theoretischen Modell, das mehr oder minder stabile Rahmenbedingungen menschlichen Handelns (*Strukturaspekt*) mit den Wünschen und Zielen der handelnden Individuen (*individualistischer Aspekt*) verknüpft. Ein solcher *strukturell-individualistischer Problemzugriff* geht davon aus, dass sich soziales Handeln und seine Folgen nicht allein durch Bezugnahme auf die Beweggründe, die Motivationen der Handelnden, erklären lassen, sondern nur, wenn die Interaktionsbeziehungen, das soziale Umfeld und die soziale Ordnung, in der die Handelnden leben, die sozialen Institutionen und deren Funktionen sowie deren Interpretation durch die Handelnden mit herangezogen werden. Hierbei sind folgende Vorstellungen zentral, die sich gut auf die Analyse des Verkehrsverhaltens anwenden lassen (vgl. hierzu BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 95ff):

- Menschen handeln intentional und versuchen, mit ihnen geeignet erscheinenden und für sie verfügbaren Mitteln auf der Grundlage ihrer jeweiligen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände ihre persönlichen Ziele zu erreichen.
- Für die Handlungsmöglichkeiten wie für die Handlungsfolgen sind die Interaktionsbeziehungen der Menschen, welche sie direkt oder indirekt miteinander verknüpfen, sowie deren rechtliche Ordnung und institutionelle Einbindung nebst deren sachlicher, räumlicher und zeitlicher Erstreckung sowie deren sozialer Deutung von besonderem Gewicht
- Charaktereigenschaften und Persönlichkeitsmerkmale können erhebliche Variationen aufweisen und sind das Produkt der für den individuellen Lebenslauf, die Biographie, charakteristischen Interaktion von Erbeigenschaften und Umweltbedingungen.
- Individuelles Handeln im öffentlichen Verkehrsraum, muss dabei stets vor dem Hintergrund der institutionellen Zwänge, z. B. der Angemessenheit und Beachtung der geltenden Verkehrsnormen, und der konkreten Situation, in der dieses Handeln stattfindet, gesehen werden (vgl. BÜSCHGES 1993b: 81).

- Jede Handlung und jedes Handlungsergebnis ist das Produkt aus kulturellen Rahmenbedingungen, institutionellen Regeln, situationsbezogenen Gegebenheiten und persönlichkeitspezifischen Faktoren.
- Absichtsgel leitete Handlungen können beabsichtigte wie unbeabsichtigte Folgen zeitigen. So kann ein in bester Absicht ausgeführtes Verhalten im Zusammenspiel mit den Handlungen anderer Verkehrsteilnehmer sowohl das eigene Leben als auch das Leben Anderer gefährden oder zu Sachschaden führen.

Bild 1 veranschaulicht diesen theoretischen Zugang am Beispiel der Analyse der Verkehrssicherheit von Kindern. Weder die alleinige Fokussierung auf technische Aspekte des Verkehrsablaufs, noch die weitgehende Beschränkung auf psychische Prozesse scheinen geeignet, das Problemfeld Verkehrssicherheit adäquat aufzuarbeiten. Vielmehr wird offensichtlich, dass für die Problematik der Straßenverkehrssicherheit ein breites sozialwissenschaftliches Herangehen sinnvoll und häufig ein multidisziplinäres Vorgehen für die Bearbeitung einer konkreten Problemstellung anzuraten ist.

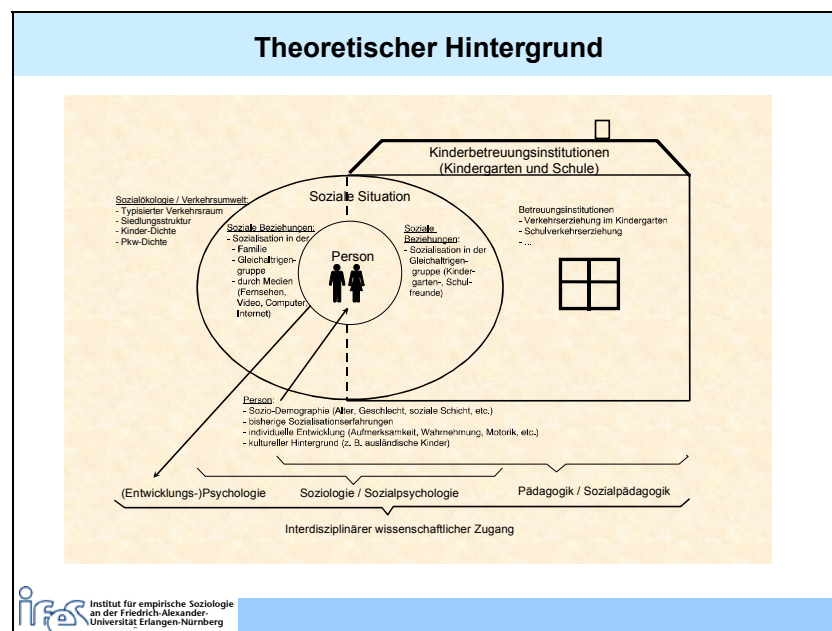


Bild 1

3 Entwicklung des Forschungsschwerpunktes Straßenverkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*

Die Entwicklung des Forschungsschwerpunktes Straßenverkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* ist eng mit dem langjährigen (1983 bis 2001) wissenschaftlichen Direktor des Instituts, Prof. Dr. Günter Büschges, verbunden. Dieser war bereits seit den frühen 1970er Jahren in der Verkehrssicherheitsforschung aktiv und bearbeitete Themen bzw. leitete Forschungsprojekte wie

- Systemanalyse Straßenverkehrssicherheit (BÜSCHGES et al. 1972),
- Regionale Auswahleinheiten in der Straßenverkehrssicherheitsforschung (BÜSCHGES, SCHULTE, WITTENBERG 1974),
- Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen (SCHULTE 1976),
- Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen (WITTENBERG 1976),
- Auswirkungen von „Tempo 100“ auf Verkehrsablauf und Unfallgeschehen (BÜSCHGES et al. 1975; BÜSCHGES 1977) oder
- Typologie von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (BÜSCHGES 1978).

Diese Untersuchungen wurden in seiner Zeit als wissenschaftlicher Direktor am *IfeS* fortgeführt mit Forschungsprojekten zu den Themen

- Objektive und subjektiv wahrgenommene Sanktionswahrscheinlichkeit sowie deren Auswirkungen auf das Unfallgeschehen (BÜSCHGES 1993c; BÜSCHGES, HILSE, SCHNEIDER 1990, 1989; WINTERGERST-GAASCH 1989) und
- Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen (WITTENBERG et al. 1987).

4 Aktuelle Forschungsarbeiten des *Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* aus dem Bereich Straßenverkehrssicherheit

In den letzten Jahren setzte das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* seine Forschungsaktivitäten auf dem Feld der

Straßenverkehrssicherheitsforschung erfolgreich fort. Als Auftraggeber fungierte dabei im Wesentlichen die *Bundesanstalt für Straßenwesen*.

Hierbei kommt ein breites Spektrum sozialwissenschaftlicher Methoden zum Einsatz: Schriftliche Fragebogen ebenso wie Online-Befragungen, explorative oder moderierte Gruppendiskussionen, Experteninterviews, Literatur- und Dokumentenanalysen.

Die Thematiken drehen sich hauptsächlich um die beiden, aus dem Verkehrssicherheitsprogramm bekannten Punkte

- des Schutzes schwächerer Verkehrsteilnehmer und
- der Reduzierung der Unfallrisiken jüngerer Fahrer.

Das *IfeS* steht dabei in engem Austausch mit anderen Personen und Institutionen der Verkehrssicherheitsforschung im In- und Ausland. Der regelmäßige Austausch mit den Verkehrserziehern der Verkehrspolizei und der organisierten Fahrlehrerschaft ist hierbei ebenso hervorzuheben, wie die Kooperation mit dem *Kraftfahrt-Bundesamt* (vgl. Abschnitt 4.2.2).

4.1 Forschungsarbeiten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer

4.1.1 Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr

Im Rahmen dieser Studie wurden aktuelle Expositionsdaten von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren zur Art, Häufigkeit und Dauer ihrer Verkehrsbeteiligung erhoben, insbesondere den angesteuerten Zielen, den dabei benutzten Verkehrsmitteln, eventuellen Begleitpersonen und durchquerten Verkehrsräumen (vgl. FUNK 2004b, c; FUNK, FASSMANN 2002). Hierbei interessierten die generellen Muster der Verkehrsbeteiligung auf den Wegen zu und von den Institutionen der Kinderbetreuung und -erziehung, dem häufigsten Spiel- und Freizeitort, dem Spielen bzw. Treffen auf der Straße oder dem Gehweg sowie dem Besuch weiterer Freizeitorte. Die Studie aktualisierte die früheren Arbeiten zu diesem Thema, die vor ca. zehn bzw. vor ca. 20 Jahren von Arbeitsgruppen unter Leitung von Prof. Büschges im Auftrag der *BAST* erarbeitet wurden (vgl. WITTENBERG et al. 1987, SCHULTE 1976).

Bezüglich der von Kindern und Jugendlichen zurückgelegten Wege zeigten sich zum Teil deutliche Unterschiede in der Verkehrsbeteiligung, vor allem hinsichtlich des Alters der Kinder und Jugendlichen sowie deren Geschlecht. Auch die Differenzierung nach den siedlungsstrukturellen Kreistypen, der Region (alte vs. neue Bundesländer), der Nationalität oder unterschiedlicher Erhebungswellen erwies sich als fruchtbar.

Die aus den Ergebnissen der Studie ableitbaren Handlungsempfehlungen bezogen sich, entlang des Ansatzes der „Three E“, auf die Optimierung von Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche bzw. ihre Eltern (Education), auf technische Aspekte der Gestaltung von Verkehrsräumen und Sicherheitseinrichtungen (Engineering) sowie auf die Überwachung der Regeltreue von Verkehrsteilnehmern hinsichtlich der für die Sicherheit von Kindern als besonders relevant erachteten Vorschriften im Straßenverkehr (Enforcement).

4.1.2 Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft

Im Rahmen dieser Studie wurde ein praktikables Raster zur Einordnung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder erarbeitet und den Unfällen von Kindern gegenübergestellt (vgl. FUNK 2002; FUNK, WIEDEMANN 2002).

Die meisten angebotenen Maßnahmen für Kinder waren für die Zielgruppe der 6- bis unter 10-jährigen Grundschüler konzipiert. Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger waren insbesondere auf Kinder im Kindergartenalter hin ausgerichtet. Entsprechende Maßnahmen für Fahrradfahrer wurden vor allem für 8- bzw. 9-jährige Kinder, also vor allem für die dritten und vierten Klassen, in denen üblicherweise der „Fahrradführerschein“ erworben wird, angeboten. Verkehrssicherheitsmaßnahmen, welche die Mitfahrt in einem Pkw ansprechen, ließen eine deutliche Konzentration auf die Sicherung von Babys und Kleinkindern erkennen.

In den gesichteten Maßnahmen trat die Dominanz des Teilbereichs Education deutlich zu Tage. Als eine mögliche Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit wurde in Experteninterviews eine stärkere Betonung des Engineering angeregt und damit die Konzentration auf die konkrete Verkehrssituation auf der kommunalen Ebene bzw. im Stadtteil. Zudem eröffneten sich hinsichtlich des Enforcement einige, bisher noch nicht hinreichend oft genutzte Maßnahmemöglichkeiten.

Hinsichtlich des Alters der Kinder wurde insbesondere das intensive Bemühen der Maßnahmeträger eingefordert, Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Zukunft verstärkt auch auf Kinder ab ca. zehn Jahren, also Schulkinder der Sekundarstufe I, zu richten, und zwar hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrradfahren“ und „Mitfahrt in einem Pkw“. Die altersspezifische Gegenüberstellung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder als Radfahrer und der mit diesem Verkehrsmittel im Jahr 1998 verunglückten Kinder ließ beträchtliche Sicherheitsreserven in den Altersjahrgängen der Sekundarstufe II erkennen (vgl. Bild 2).

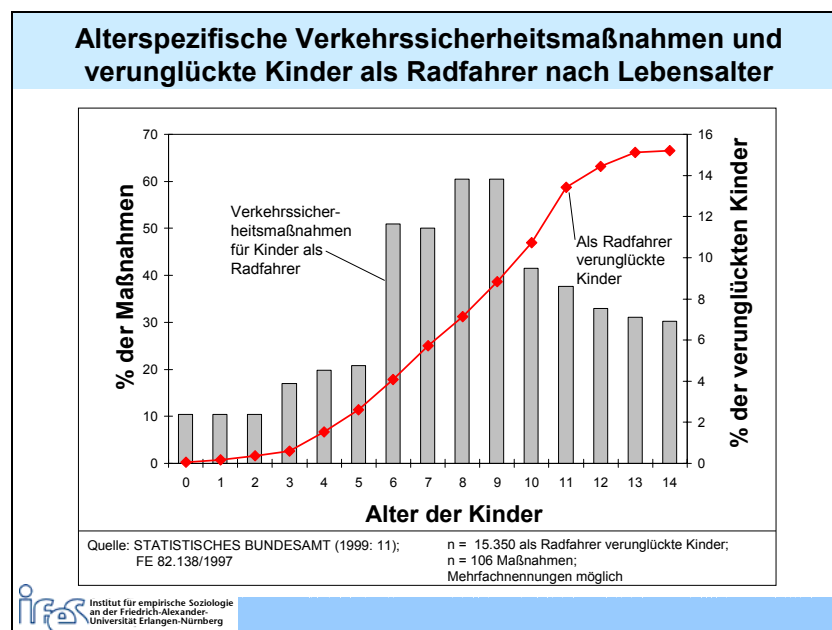


Bild 2

4.1.3 Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Ziel dieses Forschungsprojektes war die Gewinnung neuer Einsichten für die Verkehrssicherheitsarbeit zum Zusammenspiel der aktuellen Lebenssituation und Sozialisationsbedingungen von Kindern in Deutschland mit den entwicklungspsychologischen Voraussetzungen ihrer Straßenverkehrsbeteiligung (vgl. FUNK 2004a).

Dem stetig zunehmenden Straßenverkehr wurden negative Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern zugeschrieben, die sich aufgrund zunehmend fehlender Freiräume und einer permanenten Unfallgefahr immer seltener im Freien aufhalten und so in ihrer gesunden Entwicklung und in ihrem Lebensraum eingeschränkt werden.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder orientieren sich meist an entwicklungspsychologischen Konzepten. Vermehrt wurde in der Literatur jedoch die Rigidität der dort gebräuchlichen Koppelung kindlicher Kompetenzen an bestimmte Altersgrenzen kritisiert. Nicht das Alter der Kinder, sondern die Angemessenheit der Trainingsmethode wurde als kritischer Faktor der Wirksamkeit von Verkehrserziehung gesehen, wobei praxisorientierte Trainingsprogramme favorisiert wurden. Gegenwärtig kommt die Fahrradausbildung in der Schule zu spät, es lassen sich Defizite hinsichtlich des praktischen Übens ausmachen, und es ist ein Übergewicht des Mediums „Druckerzeugnisse“ festzustellen.

Die kindliche Verkehrsbeteiligung und die Unfallverwicklung von Kindern im Straßenverkehr konzentrieren sich im innerörtlichen Bereich. Deshalb sollte auch die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in den Kommunen gebündelt werden (vgl. FUNK 2006b; 2003). Freizeitparks als Orte für Verkehrssicherheitsarbeit und das Internet als neues Medium der Verkehrserziehung sollten intensiver erprobt werden. Die Dauerbeobachtung relevanter Indikatoren der kindlichen Verkehrsbeteiligung und Unfallverwicklung in Form thematischer Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) wurde vorgeschlagen.

4.1.4 Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland

Eine Umschau zu lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder in sechs Ländern Europas (Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Österreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich) ließ grobe Trends und je nationale Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im lokalen und regionalen Rahmen erkennen (vgl. FUNK 2006a; FUNK, FASSMANN, ZIMMERMANN 2006). Die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit für Kinder haben inhaltlich häufig die Verbesserung der Nachhaltigkeit kindlicher Mobilität zum Ziel. Kinder sollen sich häufiger selbst aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen und seltener passiv als Pkw-Mitfahrer. In der praktischen Umsetzung bilden (inter-)nationale Aktionstage oder -wochen häufig den organisatorischen Rahmen.

Darüber hinaus fanden sich auch Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich nicht primär der Zielgruppe Kinder widmeten, jedoch durch Engineering-Maßnahmen die Verkehrsumwelt von Kindern mit beeinflussten. Kinder profitieren dann im Zuge der Produktion von mehr Verkehrssicherheit als öffentliches Gut für alle Bewohner eines Gemeinwesens, von dessen „Konsum“ niemand ausgeschlossen werden kann.

In Ländern mit national quantifizierten Zielgrößen zur Reduzierung der Verkehrsunfallopfer ist die Einbeziehung der Gemeinden zur Zielerreichung besonders stark und die Verbesserung der Verkehrssicherheit besonders erfolgreich. In allen Ländern sind Schulen herausgehobene Akteure der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.

Für die weitere Diskussion in Deutschland erscheinen z. B. die im Ausland verbreiteten Schul-Mobilitätspläne und Fußgänger- oder Fahrrad-Busse interessant. Auch die Verbindung von Enforcement- mit Education-Maßnahmen erscheint bedenkenswert. Die auf Dauer gestellte Einrichtung eines Observatoriums für Verkehrssicherheit könnte wertvolle Hilfe für die Programm- und Aktionsentwicklung leisten. Auch Maßnahmen der Qualitätssicherung und des Benchmarking lassen Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit erwarten. Sowohl die Denk- und Handlungsweise „vom Kind aus“ als auch die Vernetzung mit Akteuren aus anderen Handlungsfeldern mit ähnlichen Zielen sollten verstärkt werden.

4.1.5 Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien

Im Mittelpunkt dieses Forschungsprojektes stand die Erarbeitung von Kontaktmöglichkeiten, Anspruchswegen und -formen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die Ausländer tatsächlich erreichen. Hierzu wurden Experteninterviews mit Vertretern von vier Nationalitäten und Gruppendiskussionen mit Verkehrsteilnehmern aus der Türkei, Griechenland und Portugal durchgeführt (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002).

Dabei wurde seitens der Teilnehmer durchgängig die Schilderung der Straßenverkehrssituation im Herkunftsland als (negative) Folie für die Charakterisierung der entsprechenden (positiven) Situation in Deutschland verwendet. Vor diesem Hintergrund ist die bereits erfolgte Anpassungsleistung der Migranten an die deutsche Verkehrskultur nicht gering zu schätzen, und der bereits erreichte Grad der Integration ausländischer Verkehrsteilnehmer in den deutschen Straßenverkehr erscheint als beachtlich. Jedoch sollten weitere mögliche innovative Zugänge zur Zielgruppe Ausländer nicht ungenutzt gelassen werden.

Widersprüche zwischen der objektiven Gefährlichkeit einer Situation im Straßenverkehr und der subjektiven Einschätzung durch die Diskussionsteilnehmer (z. B. hinsichtlich der Kindersicherung) sowie die generell starke Orientierung des Verhaltens im Straßenverkehr an der

subjektiv wahrgenommenen Entdeckungswahrscheinlichkeit bzw. der erwarteten Sanktions-schwere im Falle einer Regelübertretung kennzeichneten die Fahrkultur der interviewten Migranten.

Aufgrund von Sprachdefiziten, anderen Mediennutzungsgewohnheiten und lebensweltlicher Besonderheiten ließ sich das Fazit ziehen, dass viele ausländische Familien nach wie vor in gesonderter Form und im persönlichen Umfeld bzw. im Kreis der eigenen Ethnie, z. B. in Ausländervereinen, angesprochen werden müssen. Hinsichtlich Form und Inhalt der Ansprache sollten zielgruppenadäquate, kulturell sensible Konzepte und muttersprachige Medien entwickelt werden.

4.2 Forschungsarbeiten zur Reduzierung der Unfallrisiken jüngerer Fahrer

4.2.1 Autobenutzung und Verkehrsrisko von jungen Fahranfängern und Fahranfängerinnen („Fahranfängerbefragung 2005“)

Das Ziel der „Fahranfängerbefragung 2005“ (vgl. FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R. Im Erscheinen) war die Bereitstellung aktueller Daten von Fahranfängern zu ihrer Verkehrsexposition, konkretisiert in der Praxis ihrer Autobenutzung in den ersten zwölf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes. Es wurden zwei Faktorenbündel diskutiert, denen eine Determinationskraft hinsichtlich der Verunfallung junger Fahrer zugesprochen wird, die fahrpraktische Unerfahrenheit und die Jugendlichkeit der Fahranfänger.

Die „Fahranfängerbefragung 2005“ erhob retrospektive Selbstreports mit einer schriftlichen Befragung. Der Feldzugang erfolgte in einer Sommer- und einer Winterwelle. Es lagen 4.375 auswertbare Fragebogen vor. Zur Bildung von Fahranfängergruppen wurde die Fahrerlaubnisbesitzdauer in zwölf Monatskohorten unterteilt. Maßzahlen dieser lediglich einmal befragten Kohorten mit unterschiedlich langem Fahrerlaubnisbesitz (Querschnittsstudie) wurden auf der Aggregatebene als sog. „Pseudo-Panel“ approximativ analog den Maßzahlen eines Panels von Fahranfängern interpretiert.

Basisdaten zur Exposition junger Fahrer wurden ausgewiesen für die bisherige Mobilitätsleistung aller Fahranfänger sowie der Subgruppe der tatsächlich Pkw-Mobilien auf Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresebene. Ferner wurden die Fahrtziele, die Mitfahrer, die Straßenarten, die Verkehrsbedingungen, Unsicherheiten im Straßenverkehr, Extramotive des Autofah-

rens, Charakteristika der Pkw, Verkehrsverstöße und die Beteiligung an Verkehrsunfällen berichtet.

Anhand sozio-demographischer Merkmale wurden fünf Fahrertypen exploriert, von denen die sog. „Jungen Männlichkeitsbetonten“ und die sog. „Berufstätige Landjugend“ als Risikogruppen identifiziert wurden. Die Dominanz der Berufsbereiche hinsichtlich der aussagefähigen Differenzierung der Expositionsdaten junger Fahrer unterstreicht die Relevanz der Verkehrssicherheitsarbeit in der Berufsschule. Die Ergebnisse sprechen weiterhin dafür, die Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrern dem regionalen „Publikum“ anzupassen. Die Bedeutung der freitagnächtlichen Pkw-Mobilität junger Fahrer, verweist auf die Notwendigkeit sog. „Disco“- oder „Partybusse“. Die hohen Raten der unter Fahranfängern festgestellten Verkehrsdelikte unterstreichen die Notwendigkeit polizeilicher Überwachung.

4.2.2 Evaluation des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“

Seit Anfang März 2007 bearbeitet das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* die Prozessevaluation des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ („BF17“). Hierzu werden ca. 6.500 Modellprojektteilnehmer zufällig aus dem *Zentralen Fahrerlaubnisregister des Kraftfahrt-Bundesamtes* rekrutiert und als Panel bis zu vier Mal online befragt. Diese Prozessevaluation erlaubt Aussagen zur Praxis der Umsetzung von „BF17“, insbesondere

- der detaillierten soziologischen Analyse der Praxisstrukturen des „Begleiteten Fahrens“ (Praxisformen und Gestaltbarkeit),
- der Identifikation der Bestimmungsdeterminanten für ein möglichst sicheres und möglichst umfangreiches begleitetes Fahren und
- der Analyse der Praktikabilität des Modellprojekts durch das Aufgreifen der im Bericht der PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003) explizierten Konzepte der dort involvierten „Gestalter“.

Auch die häufigste Begleitperson wird online befragt. Ergebnisse aus diesem Forschungsprojekt sind für das vierte Quartal 2008 zu erwarten. Die vom *IfeS* durchgeführte Prozessevaluation dieses Modellprojektes ist eng verzahnt mit dessen summativer Evaluation durch das *Kraftfahrt-Bundesamt*, mit dem unser Institut eng kooperiert.

4.3 Weitere Arbeiten zur Straßenverkehrssicherheit

Darüber hinaus befassten sich weitere Arbeiten zur Straßenverkehrssicherheit mit folgenden Themen:

- Organisation von wissenschaftlichen Studien zur Verkehrserziehung an Schulen (vgl. FUNK 2005)

In dieser Arbeit werden Probleme des Feldzugangs an Schulen im Rahmen empirischer Erhebungen behandelt. Die Problematik umfasst die Zeitauern der Genehmigungsprozeduren in den einzelnen Bundesländern, länderspezifische Auflagen für die Genehmigung, die länderspezifische Handhabung der Datenschutzgesetze, die „Autonomie“ der Schulen, das Elternrecht und die Kooperationswilligkeit der Zielperson „Schulkind“.

- Aggressionen im Straßenverkehr (vgl. FUNK 2000)
Diese Publikation definiert die Begriffe „Aggression“ und „Gewalt“, umreißt die Problematik der Aggression / Gewalt im Straßenverkehr, skizziert den theoretischen Hintergrund zur Analyse des Problemkontextes, stellt Methoden der Datenerhebung im Bereich Verkehrssicherheitsforschung vor und entwirft ein Szenario zur Prävention von / Intervention gegen Aggressionen im Straßenverkehr.

5 Der Beitrag des *Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* zum wissenschaftlichen Austausch im Bereich der Verkehrssicherheitsforschung

Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* kommuniziert seine Forschungsergebnisse in der Straßenverkehrssicherheitsforschung durch

- die Vorstellung der Projektexposés im Internet (vgl. die Schaltfläche „Projekte“ auf der Homepage des *IfeS* <http://www.ifes.uni-erlangen.de>),
- die Einrichtung eigener Internetseiten (vgl. <http://www.fahranfaengerbefragung.de>),
- eigene Publikationen (vgl. die *IfeS* Materialien-Bände im Literaturverzeichnis) und
- Vorträge.

Mitarbeiter des Instituts referierten in jüngerer Zeit zu folgenden Themen der Straßenverkehrssicherheitsforschung:

- „Die Organisation wissenschaftlicher Studien an den Schulen.“ Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe“ der Bundesanstalt für Straßenwesen – am 06.12.2004 in Bergisch Gladbach
- „In Schule, um Schule und um Schule herum – Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung.“ Fachberater-Arbeitstagung Verkehrserziehung des Ministeriums für Bildung, Frauen und Jugend Rheinland-Pfalz – am 29.03.2006 in Horath
- „Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn?“ Bundestreffen der Kinderunfallkommissionen in der Bundesanstalt für Straßenwesen – am 28.09.2006 in Bergisch Gladbach
- „Aktuelle Forschungsergebnisse zur Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung für Kinder, Jugendliche und junge Fahrer.“ 10. Fortbildungstagung „Verkehrserziehung in Bayern“ mit Vertretern der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht und Kultus und des Innern – vom 11. bis 12.12.2006 in Gmund / Tegernsee

6 Der Beitrag des *Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* zur Ausbildung von Nachwuchswissenschaftler(inne)n im Bereich der Verkehrssicherheitsforschung

Im Rahmen der Projektbearbeitung beschäftigt das *Institut für empirische Soziologie an der Universität Erlangen-Nürnberg* über seine fest angestellten Wissenschaftler hinaus eine dem Arbeitsanfall entsprechende Zahl von studentischen Hilfskräften, wissenschaftlichem Assistentenpersonal und Nachwuchswissenschaftler(inne)n. Diese Personen – vielfach Studierende an der *Wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg* sowie der Nürnberger Fachhochschulen – werden dabei nicht nur in Anliegen und Probleme der Verkehrssicherheitsforschung und benachbarter Forschungsgebiete eingeführt, sondern erwerben eine Fülle theoretischer, methodischer und praktischer Kompetenzen, die sie dazu befähigen, auch nach Abschluss ihres Studiums bzw. nach Ausscheiden aus dem Institut weiter in diesem Bereich tätig zu sein. Das große Interesse, das diese Personen dem Themenspektrum des Instituts entgegen bringen, äußert sich nicht nur in der engagierten Mitarbeit. Vielmehr besteht auch die Gelegenheit, sich durch Abfassung von Diplom-Arbeiten (vgl.

GRÜNINGER 2007; STAMM 2001) im Zusammenhang mit bestimmten Projekten wissenschaftlich zu qualifizieren.

7 Fazit und Ausblick

Trotz der in Deutschland seit Jahren sinkenden Verunfallten- und Getötetenzahlen im Straßenverkehr zeichnen die Unfallzahlen immer noch ein erschreckendes Bild (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2006). Jeder Verletzte und erst recht jeder Tote im Straßenverkehr ist ein Verletzter / Toter zu viel. Diese Prämisse kommt explizit in der „Vision Zero“ zum Ausdruck (vgl. z. B: VCD 2003) und schlägt sich in vielen Staaten Europas in quantitativen Zielen zur Verringerung der Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr nieder. Auch die Europäische Union hat sich das Ziel gesetzt, die Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2003). Zu diesem Ziel will auch die deutsche Verkehrssicherheitspolitik beitragen.

Sozialwissenschaftliche Verkehrssicherheitsforschung bleibt in diesem Kontext auch in Zukunft ein praktisch relevantes, inhaltlich interessantes und methodisch anspruchsvolles Forschungsfeld, auf dem sich das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* weiterhin engagieren wird. Dabei zeichnen sich aus den Arbeiten des *IfeS* vor allem folgende Perspektiven ab, die für eine weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit fruchtbar gemacht werden sollten.

7.1 Entwicklung und Implementation eines Kinder-Verkehrssicherheits-Atlases

Verkehrsunfälle von Kindern und Jugendlichen sollten ebenso wie die entsprechenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen in einer regionalen Perspektive deutschlandweit vergleichend betrachtet werden. Für die Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder wird deshalb die

- Dauerbeobachtung und jährliche Aktualisierung (Längsschnittcharakter) eines Standardprogramms relevanter Indikatoren der Verkehrsbeteiligung, Verunfallung und sonstiger kinder- und straßenverkehrsspezifischer Indikatoren auf der Ebene von kreisfreien Städten und Landkreisen,

- ihre Aufarbeitung in Tabellenform,
- ihre Ablage in einer Datenbank (Verkehrssicherheitsdatenbank),
- deren Visualisierung als thematische Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) und
- die Veröffentlichung der Karten in einer Druck- und einer elektronischen Fassung

vorgeschlagen. Auch die Online-Stellung der Datenbank ins Internet bietet sich an.

Das Ziel einer solchen, an ein Geographisches Informationssystem (GIS) angelehnten, inhaltlich-spezifischen Dauerbeobachtung ist die möglichst genaue Passung von Aspekten der Verunfallung von Kindern und kinderspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen. In der Praxis können dann z. B. Landkreise, in denen Kinder im Grundschulalter signifikant häufiger mit dem Fahrrad verunfallen als in anderen Kreisen, verstärkt mit praxisorientiertem „Frühradfahren“ beschult werden. Als für ein solches Vorgehen förderlich könnte sich auch die häufig auf Kreisebene institutionalisierte Verfasstheit relevanter Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, wie der *Verkehrspolizei* oder der *Deutschen Verkehrswacht*, erweisen (vgl. FUNK, FASSMANN, ZIMMERMANN 2006: 52; FUNK 2004a: 110ff; GRÜNINGER 2007).

7.2 Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Ausgangspunkt der Argumentation für eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche sind gleich mehrere Argumentationsstränge, Einzelargumente oder empirische Evidenzen:

- Die kindliche Entwicklung und die damit verbundene Überforderung im Straßenverkehr,
- das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere der Ortsbezug,
- die Tatsache, dass Kinder bei ihren Verkehrsbeteiligungen überwiegend innerorts unterwegs sind,
- die Umorientierung und Neupositionierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in Deutschland,

- die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche und
- die politische Verortung des Handlungsbedarfs in der Kinderpolitik primär auf der kommunalen Ebene.

Vor dem Hintergrund dieser Argumente liegt es nahe, die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder dort zu bündeln, zu intensivieren und evtl. neu zu strukturieren, wo sich offensichtlich die Lebenswelt der Kinder befindet, bzw. wo die größten Gefahren des Straßenverkehrs auf sie lauern – in den Kommunen (vgl. FUNK 2006b; 2004a: 95ff; 2003; FUNK, FASSMANN, ZIMMERMANN 2006).

Schon jetzt findet auf der Ebene von Gemeinden Verkehrssicherheitsarbeit statt. Die Träger konkreter Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Kommunen sind dabei sehr heterogen. Zwar gibt es in den Kommunen häufig bereits eine enge Kooperation der regionalen oder lokalen Gliederung der *Deutschen Verkehrswacht* oder anderer explizit auf Verkehrssicherheit abzielender Organisationen (Education) mit den *polizeilichen Verkehrserziehern* (Education) bzw. der *Verkehrspolizei* (Enforcement). Diese Akteure stellen in ihren Fokus den „Faktor Mensch“, seine subjektive Wahrnehmung und die entwicklungsspezifischen Besonderheiten insbesondere der sog. „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wie Kinder oder Senioren. Demgegenüber findet der weite Bereich des Engineering 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. Diese beiden Perspektiven gilt es, institutionell zu vernetzen.

7.3 Verkehrssicherheits-Monitor als Dauerbeobachtungsinstrument

Während regelmäßige Umfragen zu verkehrssicherheitsrelevanten Einstellungen und Meinungen der Bevölkerung in anderen Ländern, wie z. B. Kanada, bereits erfolgreich durchgeführt werden, fehlt ein entsprechendes Instrument für die Bundesrepublik.

Die Etablierung und regelmäßige Durchführung einer solchen „Dauerbeobachtung“ und die Verbreitung seiner Ergebnisse in der Öffentlichkeit ist u. E. ein geeignetes Instrument zur Hebung des Stellenwertes von Verkehrssicherheit in der öffentlichen Diskussion. Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* bemüht sich gegenwärtig um eine strategische Partnerschaft mit einem interessierten Sponsor aus dem Bereich Verkehr / Mobilität zur Realisierung eines solchen Verkehrssicherheits-„Monitors“ oder -„Barometers“.

Literatur

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 sozialer Probleme. Opladen und Wiesbaden: Westdeutscher Verlag, 699-725

BÜSCHGES, G., ABRAHAM, M., FUNK, W. (1998)

Grundzüge der Soziologie. 3. Auflage. München: Oldenbourg

BÜSCHGES, G. (1993a)

Verkehrssicherheit als soziales und soziologisches Problem. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 39. Jg., Heft 4: 150-156

BÜSCHGES, G. (1993b)

Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaft. In: LANG, E., ARNOLD, K. (Hrsg.): Der Mensch im Straßenverkehr. Referate der Fünften Informationsmedizinischen Tage in Hamburg 1991. Schriftenreihe der Hamburg-Mannheimer-Stiftung für Informationsmedizin, Band 6, Stuttgart: Enke, 80-95

BÜSCHGES, G. (1993c)

Lernen im Verkehr. Verkehrsüberwachung als Anlaß zur Verhaltensbeeinflussung durch Kommunikation. Festvortrag anläßlich der Verabschiedung des Ltd. Polizeidirektors H. G. Hilse, Fachbereichsleiter Verkehrslehre an der Polizeiführungsakademie Münster, Manuskript, Nürnberg: Lehrstuhl für Soziologie

BÜSCHGES, G.; HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (1990)

Zum Stand der Evaluation der Verkehrsüberwachung durch die Polizei in der Bundesrepublik Deutschland. Ergebnisse der Pilotphase zum Forschungsprojekt 8715 der Bundesanstalt für Straßenwesen „Objektive und subjektiv wahrgenommene Sanktionswahrscheinlichkeit sowie deren Auswirkung auf das Unfallgeschehen“. Ohne Ort

BÜSCHGES, G.; HILSE, H.-G.; SCHNEIDER, W. (1989)

Objektiv und subjektiv wahrgenommene Sanktionswahrscheinlichkeiten sowie deren Auswirkung auf das Unfallgeschehen (Begleitforschung zur Polizeilichen Überwachung). Schlußbericht über die Pilotstudie zum Projekt 8715 der BAST. Forschungsbericht

BÜSCHGES, G. (1978)

Typologie von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Beseitigung von Unfallstellen, Band 4, Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen

BÜSCHGES, G. (1977)

Probleme von Wirksamkeitsuntersuchungen. In: Unfallforschung und Sicherheitsforschung im Straßenverkehr, Heft 14, 235 ff.

BÜSCHGES, G.; ERNST, R.; HOFFMANN, G.; KELLER, H.; LENZ, K.-H.; SCHMIDT, G.; SCHNEIDER, W. (1975)

Auswirkungen von „Tempo 100“ auf Verkehrsablauf und Unfallgeschehen. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen

- BÜSCHGES, G., SCHULTE, W.; WITTENBERG, R. (1974)
Regionale Auswahleinheiten in der Straßenverkehrs-Sicherheitsforschung. Bielefeld: Fakultät für Soziologie
- BÜSCHGES, G.; DILLING, J., FALLER, P.; FEGER, H.; POHLEY, H.-J.; SIEGENER, W., ZELINKA, F. F.; ZIETLOW, G. (1972)
Systemanalyse Straßenverkehrssicherheit. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG [BMVBS] 2001
Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin: BMVBS
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2003)
20000 Leben retten auf unseren Straßen. Eine gemeinsame Aufgabe. Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit. Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe. Mitteilung der Kommission KOM(2003) 311 endgültig. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
- FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R. (Im Erscheinen)
„Fahranfängerbefragung 2005“. Autobenutzung und Verkehrsrisko in der Lebenswelt der jungen Fahranfänger und -anfängerinnen. Schlussbericht zum FE 82.210/2001 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
- FUNK, W. (2006a)
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
[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2006.pdf]
- FUNK, W. (2006b)
In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (Überarbeitetes Manuskript des gleichnamigen Vortrages auf der Fachberater-Arbeitstagung Verkehrserziehung am 29. März 2006 in Horath). Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1 / 2006. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_1_2006.pdf]
- FUNK, W., FASSMANN, H., ZIMMERMANN, R. (2006)
Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im Ausland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 176. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W. (2005)
Die Organisation wissenschaftlicher Studien an den Schulen. S. 48-55 in: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Beiträge des Kolloquiums am 6. Dezember 2004 in der Bundesanstalt für Straßenwesen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 173. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W. (2004a)
Kinder im Straßenverkehr. Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 164. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

FUNK, W. (2004b)

Verkehrsexposition von Kindern und Jugendlichen auf den Wegen zu Kindergarten, Schule und Berufsausbildung. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, Jg. 54, Heft 4: 4-9

FUNK, W. (2004c)

Verkehrssicherheit von Babys und Kleinkindern – oder: Wie nehmen eigentlich unsere Jüngsten am Straßenverkehr teil? Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2004. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2004.pdf]

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

[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_1_2003.pdf]

FUNK, W. (2002)

Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2002. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2002.pdf]

FUNK, W. (2000)

Aggression im Straßenverkehr. S. 161-180 in: GESELLSCHAFT FÜR EMPIRISCHE SOZIOLOGISCHE FORSCHUNG (HRSG.): Festschrift. 50 Jahre Wissenschaft für die Praxis. Schriftenreihe des Institut für empirische Soziologie Nürnberg, Band 16, Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

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

FUNK, W., WIEDEMANN, A. (2002)

Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 139. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

FUNK, W., WIEDEMANN, A., REHM, B. (2002)

Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 136. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

GRÜNINGER, M (2007)

Die geographische Verteilung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Bayern 2004. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Nürnberg: Lehrstuhl für Soziologie und empirische Sozialforschung (Schwerpunkt Arbeitsmarktsoziologie)

PROJEKTGRUPPE BEGLEITETES FAHREN (2003)

Begleitetes Fahren ab 17. Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M154, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

SCHULTE, W. (1976)

Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Art, Dauer, Häufigkeit, Zweck sowie zeitliche Verteilungen der Verkehrsbeteiligung von 3- bis 17-jährigen Kindern und Jugendlichen in der Bundesrepublik Deutschland. Abschlußbericht zum FP 7411 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung. 2 Bände. Bielefeld: Arbeitsgruppe Verkehrssicherheitsforschung an der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld

STAMM, M. (2001)

Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. Diplomarbeit. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 3 / 2001. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie
[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_3_2001.pdf]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2006)

Verkehr. Verkehrsunfälle. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

VERKEHRSClub DEUTSCHLAND [VCD] (2003)

Vision Zero. Null Verkehrstote. Beilage zur Zeitschrift fairkehr 6/2003

WINTERBERST-GAASCH, I. (1989)

Objektive und subjektiv wahrgenommene Sanktionswahrscheinlichkeit und ihre Auswirkung auf das Unfallgeschehen. Qualitative Auswertung des Pretests „Subjektiv wahrgenommene Sanktionswahrscheinlichkeit“. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

WITTENBERG, R. (1976)

Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen. Art, Dauer, Häufigkeit sowie Zweck und Ziel der Verkehrsbeteiligung 60 Jahre alter und älterer Menschen in ausgewählten Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Abschlußbericht zum FP 7414 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Bielefeld: Arbeitsgruppe Verkehrssicherheitsforschung an der Fakultät für Soziologie der Universität Bielefeld

WITTENBERG, R.; WINTERGERST, I.; PASSENBERGER, J.; BÜSCHGES, B. (1987)

Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Band 161, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

**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 (vergriffen)
- 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? (18 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2004 Brader, D.; Faßmann, H.; Steger, R.; Wübbeke, 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.; Wübbeke, 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.: Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? (20 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2007 Faßmann, H. : Rehabilitationsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* (37 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2007 Funk, W.: Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* (22 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)