



Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

**Mobilität von Kindern
und Jugendlichen.
Langfristige Trends der
Änderung ihres
Verkehrsverhaltens**

Dr. Walter Funk

5/2008

MATERIALIEN

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

Zitierweise:

Funk, Walter (2008)

Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, 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

Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens¹

Dr. Walter Funk
Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Inhaltsübersicht

- 1 Begriffsdefinitionen und theoretischer Hintergrund
 - 2 Sozialer Wandel und Kindheit / Jugend
 - 2.1 Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr durch den Wandel der Verkehrsumwelt
 - 2.2 Wandel der kindlichen Lebenswelt: Institutionalisierung von Kindheit und Jugend
 - 2.3 Wandel im Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs: Verhäuslichung
 - 2.4 Wandel im Umgang der Kinder und ihrer Eltern mit den Anforderungen des Straßenverkehrs: These von der Verinselung der Kindheit
 - 2.5 Technische Entwicklung einer speziellen Freizeit- und Unterhaltungsindustrie: These von der Mediatisierung der Kindheit
 - 3 Langfristige Trends des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen
 - 3.1 Verkehrsbeteiligungen von Babys und Kleinkindern
 - 3.2 Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen
 - 3.2.1 Durchschnittliche Anzahl der Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen pro Tag
 - 3.2.2 Durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung nach dem Alter
 - 3.2.3 Durchschnittliche Dauer verkehrsmittelspezifischer Verkehrsbeteiligungen
 - 3.2.4 Durchschnittliche Dauer aller Verkehrsbeteiligungen pro Tag und durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung
 - 3.2.5 „Häufigste“ Begleitung und Verkehrsmittel von Kindern auf dem Kindergartenhinweg
 - 3.2.6 „Häufigste“ Begleitung und Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulhinweg
 - 3.2.7 Häufigster Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsort in Abhängigkeit siedlungsstruktureller Einflüsse
 - 3.3 Begleitetes Fahren ab 17 Jahre
- Literatur

¹ Überarbeitete und erweiterte Version eines Vortrages auf dem GDV-Symposium 2007 „Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“ am 24. und 25. September 2007 in Berlin

1 Begriffsdefinitionen und theoretischer Hintergrund

Die Begriffe Mobilität und Verkehrsverhalten werden in dieser Publikation weitgehend synonym verwendet: Unter (räumlicher) Mobilität verstehen wir die sichtbar in Erscheinung tretende (Fort-)Bewegung eines Individuums zwischen definierten Einheiten eines räumlichen Systems (vgl. KRUSE, GRAUMANN 1978, 193ff; FRANZ 1984, 24; FLADE 1994, 6f).

Individuelle raum-zeitliche Fortbewegungen werden – unabhängig von der gewählten Fortbewegungsart – zum Verkehrsverhalten, wenn sie im *öffentlichen Raum* stattfinden. Dabei umfasst dieses Verhalten sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Verkehrsteilnahme (vgl. FLADE 1994, 10; KALWITZKI 1994, 16).

Pragmatisch wird nachfolgend die Definition des Statistischen Bundesamtes aus der Verkehrsunfallstatistik mit der Altersbegrenzung von bis zu 14 Jahren zugrunde gelegt (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2006b). Unter Jugendlichen werden dementsprechend alle Heranwachsenden im Alter von 15 bis 17 Jahren verstanden.

Langfristige Trends in der Änderung des kindlichen / jugendlichen Verkehrsverhaltens sollten sich

- zum einen an Daten festmachen lassen und
- zum anderen durch Erklärungen, zumindest aber ad hoc-Hypothesen, über die Ursachen oder Determinanten dieser Änderungen begleitet werden.

Die Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr ist in den seltensten Fällen Selbstzweck.² Sie erfolgt dagegen meist zielgerichtet, stets wird mit ihr jedoch ein bestimmter Zweck verfolgt. Das aber bedeutet, dass die Mobilität von Kindern und Jugendlichen nicht losgelöst von deren Lebenswelt³ betrachtet werden darf. Änderungen der Verkehrsbeteiligung dieser Zielgruppe verweisen deshalb stets auf Änderungen in strukturellen Zwängen (z. B. Anforderungen schulischer Art, Zeit-, Orts-, Verkehrsmittel-Vorgaben durch die Eltern, ...) und individuellen Opportunitäten oder Einstellungen (z. B. altersspezifische Vorlieben für bestimmte Verkehrsmittel, Treffpunkte (Ziele), Begleitpersonen oder Mobilitätszeiten) (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998).

Die Abhängigkeit der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen von einer ganzen Reihe von Determinanten macht es also notwendig, den Wandel kindlicher / jugendlicher Mobilität im Kontext des allgemeinen Wandels der Gesellschaft, in der Kinder und Jugendliche leben, zu betrachten bzw. sich die ändernden Sozialisations- und Lebensbedingungen zumindest grob zu vergegenwärtigen.

Dies lässt sich dann gut umsetzen, wenn die Verkehrsbeteiligung von Kindern aus einer strukturell-individualistischen Perspektive betrachtet wird, d. h. mehr oder minder stabile

² Dies lässt sich dann eher bei den sog. „jungen Fahrern“ und deren „Ohne Ziel herumfahren“ finden (vgl. FUNK et al. 2007).

³ Mit dem Begriff der alltäglichen Lebenswelt wird abstrakt „... jener Bereich, in dem der einzelne Mensch relativ fraglos mit anderen zusammenlebt“ (HILLMANN 1994: 478) bezeichnet.

Rahmenbedingungen menschlichen Handelns (institutionelle „Zwänge“, Strukturaspekt) werden mit den Wünschen und Zielen der handelnden Individuen (individualistischer Aspekt) verknüpft (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 97; SEIPEL 1994: 9; BÜSCHGES 1993). Dabei erweist sich eine Heuristik als hilfreich, die relevante Einflüsse auf dieses Verhalten auf den Ebenen der handelnden Personen, der sozialen Situationen, in die diese eingebettet sind, institutioneller Zwänge sowie kultureller Einflüsse sucht (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 95ff sowie Bild 1):

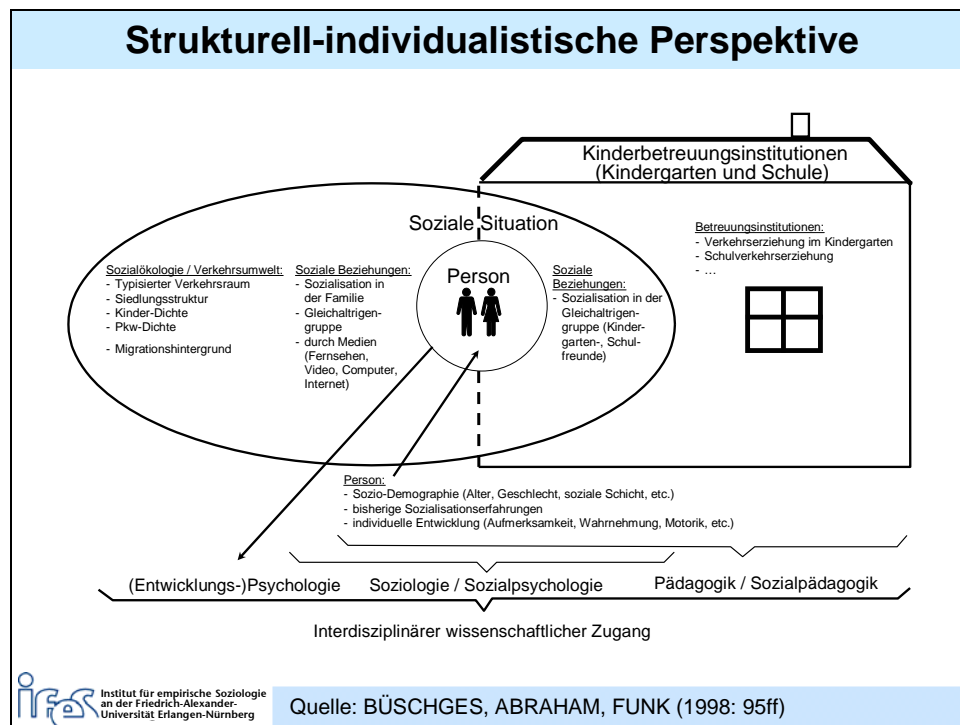


Bild 1

- Im Zentrum des Interesses stehen Individuen als aktiv im Straßenverkehr Handelnde.⁴ Dies sind im hier interessierenden Problemkontext zunächst einmal Kinder und Jugendliche, aber auch Erwachsene, z. B. deren Eltern als Fahrer eines Pkw oder Begleitpersonen der kindlichen Mobilität.

Auf dieser Ebene der handelnden Person interessieren sowohl demographische Merkmale der Kinder, wie z. B. das Geschlecht, als auch ihre psycho-physische Entwicklung (kognitiv, emotional-motivational, körperlich-motorisch, sozial; vgl. LIMBOURG 1995;

⁴ Die Bezeichnung von Kindern als Handelnde mag auf den ersten Blick befremden. Aber auch ihr Verhalten im Verkehrsraum geht über ein bloßes Verhalten, verstanden als reine Reaktion oder unbewusstes Verhalten, meist hinaus. Dies ist offensichtlich, wenn Kinder als Fußgänger, Radfahrer, Inline-Skater, ÖPNV-Nutzer, etc. zur Erreichung bestimmter Orte zielgerichtet am Straßenverkehr teilnehmen. Aber auch wenn Kinder den Verkehrsraum als Spielraum nutzen, kann ihnen dabei sehr wohl die Verfolgung spiel-immanenter Ziele, wie z. B. Erster, Schnellster, Bester zu sein, unterstellt werden. Insofern erscheint die Charakterisierung von Kindern und Jugendlichen als Handelnde durchaus gerechtfertigt.

HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 41ff), deren Ausformung als eng an das Alter angelehnt gesehen wird.

Die soziale Situation der Kinder wird im inhaltlich interessierenden Kontext durch deren Einbindung in unterschiedliche Sozialisationskontexte gefasst: Als „primär“ gilt dabei die Einbindung der Kinder in den sozio-demographischen bzw. -ökonomischen Kontext ihrer Familie bzw. ihres Privathaushaltes. Darüber hinaus sind der Sozialisationskontext der Gleichaltrigengruppe und die Sozialisationswirkung von Medien von besonderem Interesse. Auch im Kontext der Verkehrssicherheitsforschung spielt der Migrationshintergrund eine Rolle (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002).

Verkehrsbeteiligungsspezifisch ist hier das Mobilitätsklima (Einstellungen zum motorisierten Individualverkehr und zum ÖPNV) oder die Anzahl der Pkw im Haushalt zu nennen.

- Institutionelle Zwänge sind bei der Betrachtung der institutionellen Kinderbetreuungs- und -erziehungseinrichtungen (z. B. Krabbelgruppe, Kindergarten, Schule) oder der Eingebundenheit in „organisierte“ Freizeitbeschäftigungen (wie z. B. Sport- oder Musikunterricht) zu erwarten. Von diesen Institutionen geht neben den sozialisatorischen Einflüssen auch ein stark normierender Zwang hinsichtlich der individuellen Zeitsouveränität, des jeweiligen Aufenthaltsortes und damit auch der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen aus. Tages- und Wochenabläufe werden ebenso wie längere Zeitspannen typischerweise durch eine unterschiedlich starke Einbindung in Institutionen, z. B. durch den Wechsel von Schul- und Ferienzeit, geprägt. Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Kinder und Jugendlichen.
- Der kulturelle Aspekt kommt schließlich in der expliziten Differenzierung zwischen deutschen und ausländischen Kindern zum Tragen. In der Verkehrssicherheitsforschung wird immer wieder betont, dass ausländische Kinder ein höheres Unfallrisiko tragen als deutsche Kinder (vgl. HOHENADEL, PORSCHE, SELIGER 1985: 6ff; LIMBOURG 1995: 86). Inwieweit der ethnische Hintergrund oder die mit dem Migrationsstatus verbundene wirtschaftliche Situation dafür verantwortlich sind, ist gegenwärtig nicht abschließend geklärt (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002).

2 Sozialer Wandel und Kindheit / Jugend

Um Änderungen im Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen adäquat zu interpretieren, müssen die Lebensverhältnisse dieser Zielgruppe und ihre Änderung im Zeitverlauf betrachtet werden.

Der Wandel von Kindheit stellt eine der großen sozialen Veränderungen während der letzten Jahrzehnte (vgl. BMFS 1994: 62) dar. Ausgangspunkt der nachfolgenden Darstellung des sozialen Wandels der aktuellen Lebensverhältnisse von Kindern in Deutschland ist die Feststellung des elften Kinder- und Jugendberichtes:

„Die Lebensverhältnisse von Kindern und Jugendlichen zeichnen sich durch die Entwicklung horizontaler Disparitäten und durchgängige Prozesse der Individualisierung und Pluralisierung aus“ (BMFSFJ 2002: 44).

Inwieweit diese Veränderungen für Kinder eine Verbesserung oder Verschlechterung darstellen, ist durchaus umstritten. Als für die kindliche Entwicklung prekär gelten insbesondere eine ganze Reihe von kritischen Lebensereignissen im Kontext der Familie, denen unterstellt wird, im Zeitverlauf entweder quantitativ an Bedeutung gewonnen zu haben oder qualitativ belastender geworden zu sein. Zu nennen wären hier z. B.

- die Scheidung der Eltern,
- das Leben in einer Ein-Eltern-Familie,
- die Berufstätigkeit der allein erziehenden Mutter bzw. beider zusammenlebender Elternteile in Zusammenhang mit häufig noch nicht verlässlichen Kinderbetreuungsmöglichkeiten,
- das Aufwachsen als Einzelkind oder
- wirtschaftliche Krisenlagen (Arbeitslosigkeit und Armut in der Familie) (vgl. hierzu einen Überblick in FUNK 2004: 49ff).

Viele dieser Aspekte schlagen sich mittelbar auch im Verkehrsverhalten der davon betroffenen Kinder nieder.

Darüber hinaus lassen sich eine Vielzahl von Veränderungen im engeren Kontext des hier interessierenden Handlungsfeldes Straßenverkehr identifizieren. Aus der Vielzahl der in diesem Zusammenhang in der Literatur thematisierten Aspekte sollen einige wenige, für die Thematik Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen unmittelbar bedeutsame Beispiele herausgegriffen werden.

2.1 Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr durch den Wandel der Verkehrsumwelt

Idealerweise sollte die unmittelbare Umgebung der Wohnung der Raum sein, in dem Kinder sich frei bewegen und erste Erfahrungen in der Verkehrsteilnahme (als Fußgänger, Radfahrer, Inline-Skater etc.) machen können. Dies ist jedoch nicht immer problemlos möglich.

Als Charakteristika des sozialen Wandels werden in der Literatur die Funktionalisierung und Spezialisierung der räumlichen Umwelt vor allem in den Städten und die zunehmende Motorisierung und Abhängigkeit von Verkehrsnetzen genannt (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 84; BACHER 1998: 269; GAISER, NISSEN 1992: 3). Als Folge dieser Entwicklung wird behauptet, dass sich Kinder heute oft schwer tun, geeignete Erlebnis- und Entfaltungsräume zum spontanen, ungeplanten und nicht von Erwachsenen didaktisch oder organisatorisch unterstützten Spiel zu finden (vgl. HURRELMANN 1998: 246f). Der Wandel der Verkehrsumwelt lässt sich durch folgende ausgewählte Indikatoren dokumentieren:

- **Entwicklung der Siedlungs- und Verkehrsfläche**

Waren es zu Beginn der 1950er Jahre erst 7,0 % der Fläche der damaligen Bundesrepublik, die für Siedlung und Verkehr⁵ Verwendung fanden, zeigt Bild 2, wie sich dieser Anteil bereits bis 1989 für die „alte“ Bundesrepublik stark erhöht hatte und bis 2005 im wiedervereinigten Deutschland weiter anstieg auf 12,9 %. Dabei stieg in den letzten 15 Jahren der Anteil der Verkehrsflächen nur noch gering.

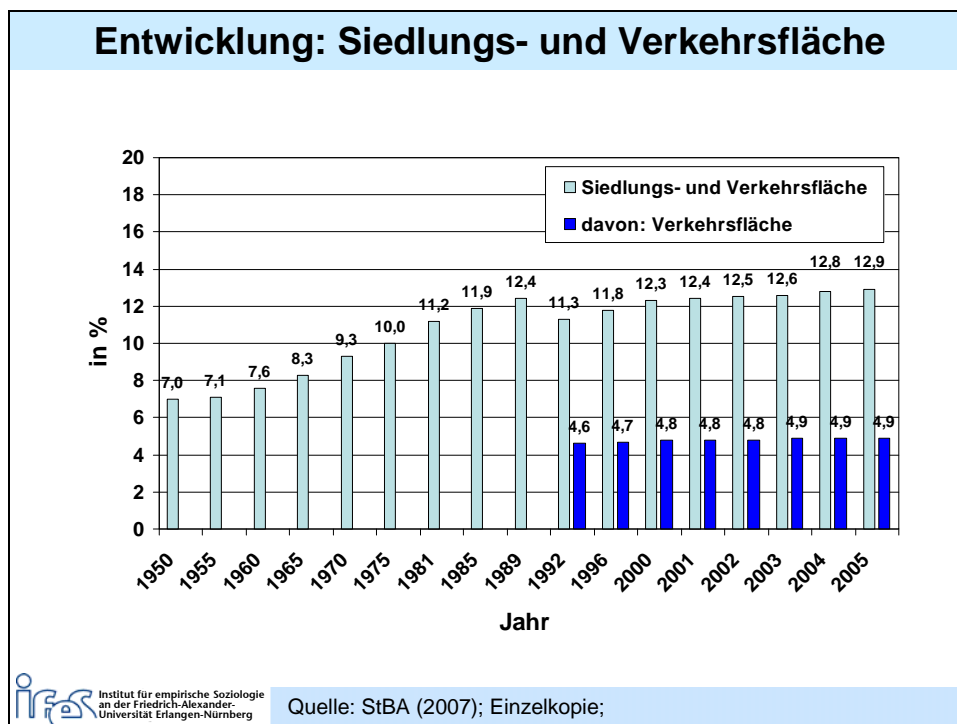


Bild 2

- **Entwicklung der Länge der außerörtlichen Straßen**

Bild 3 lässt die Entwicklung der Länge der außerörtlichen Straßen in den letzten 50 Jahren nachvollziehen.⁶ Auch hier erfolgt insbesondere in den 1960er und 70er Jahren eine Steigerung bei den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen und über die gesamte betrachtete Zeitspanne hinweg bei den Autobahnen.

⁵ Diese setzten sich zusammen aus Gebäude- und Freiflächen, Betriebsflächen ohne Abbauand, Erholungsflächen, Verkehrsflächen und Friedhof (vgl. BBR 2002: 5).

⁶ Deren Gesamtlänge wird für 2005 mit 231.467 km angegeben, wobei Kreisstraßen mit 39,6 % den größten Anteil ausmachen, gefolgt von Landes- / Staatsstraßen (37,5 %), Bundesstraßen (17,7 %) und Bundesautobahnen (5,5 %) (vgl. ARAL AG 2006: 195).

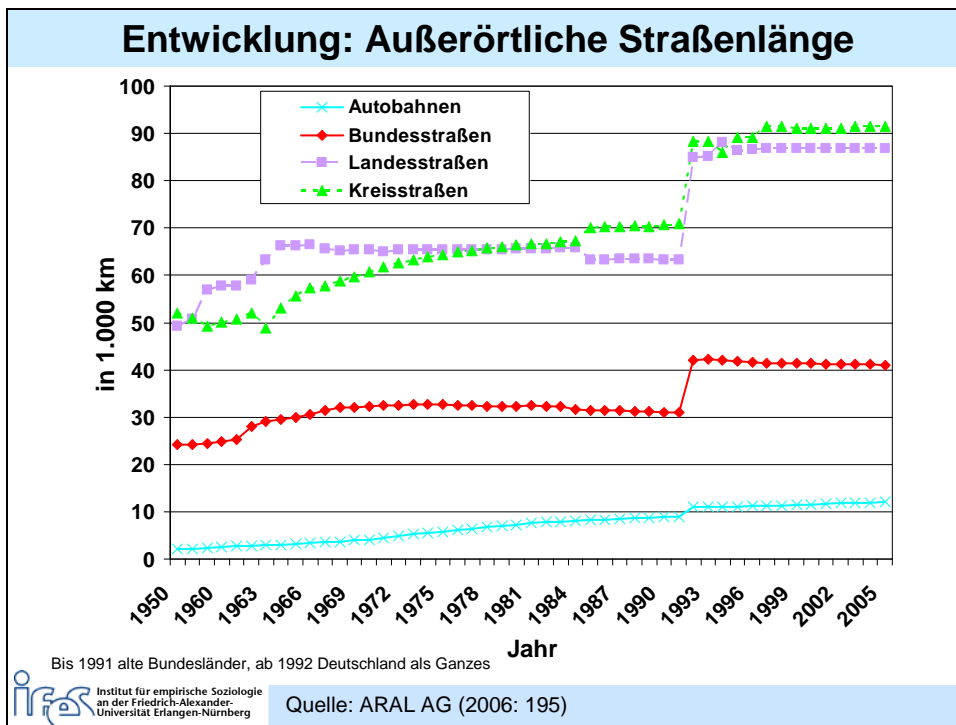


Bild 3

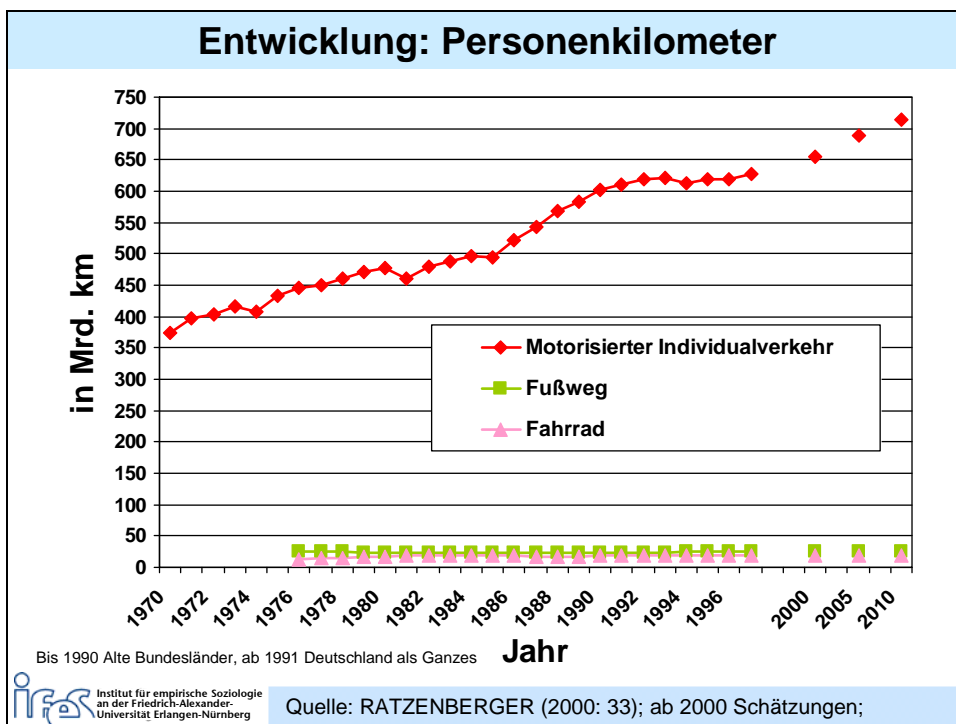


Bild 4

- **Entwicklung der Verkehrsleistung in Personenkilometern**

Bild 4 vollzieht die Entwicklung der Verkehrsleistung anhand des Indikators der Personenkilometer⁷ nach und schätzt dessen zukünftige Entwicklung ab. Der große Anteil der im motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer ist offensichtlich. Während für Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zukünftig keine quantitative Änderungen zu erwarten sind, werden für die vom motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer auch weiterhin deutliche Steigerungen prognostiziert.

- **Entwicklung der Fahrleistung der Fahrzeuge des Personenverkehrs**

Auch die Entwicklung der Fahrleistung des Personenverkehrs⁸ hat sich in den letzten Jahrzehnten stark erhöht und man geht auch hier von einer zukünftigen weiteren Zunahme der vom motorisierten Individualverkehr gefahrenen Fahrzeugkilometer aus (vgl. Bild 5).

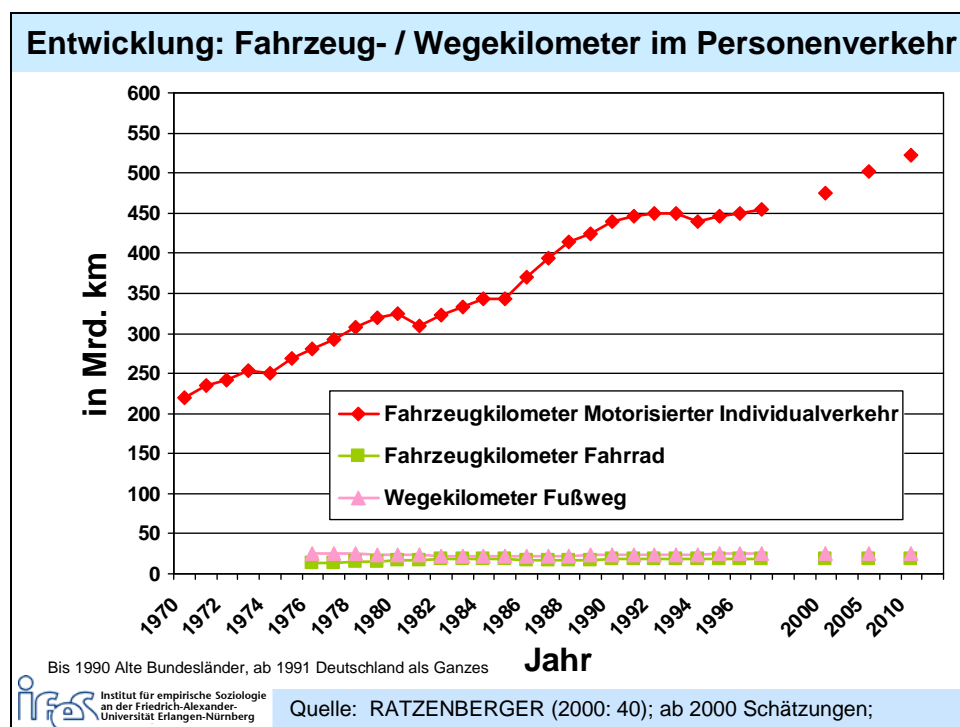


Bild 5

⁷ Unter Personenkilometer wird das Produkt verstanden „... aus der Anzahl der beförderten Personen und der Reiseweite“ (KÖBERLEIN 1997: 137).

⁸ Die Fahrleistung der Pkw ergibt sich „... aus der personenkilometrischen Verkehrsleistung über die durchschnittliche Besetzung, also die Anzahl der Insassen der Pkw im Mittel der Fahrzeugkilometer (Fzkm). Zum anderen errechnet sie sich aus dem Pkw-Bestand über die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw“ (RATZENBERGER 2000: 38).

Legt man die Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes zugrunde (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2000), lässt sich – unter der Annahme eines langfristigen positiven Wanderungssaldos von ca. 200.000 Personen pro Jahr – eine quantitative Entwicklung von Kindern abschätzen, die in der „unteren“ Linie in Bild 6 zum Ausdruck kommt.

Gleichzeitig ist in diese Graphik die Entwicklung des Pkw-Bestandes in Deutschland eingetragen. Für den Zeitraum ab 2002 wird diese in zwei Szenarien dargestellt.⁹ In beiden Szenarien nimmt der Pkw-Bestand in Deutschland auch zukünftig weiter zu. Allerdings wirken sich die unterschiedlichen Annahmen so aus, dass im Szenario 1 der Pkw-Bestand auf ca. 52 Mio. und im Szenario 2 „nur“ auf ca. 48 Mio. im Jahr 2020 steigt. Egal welchem Szenario jedoch gefolgt wird, stets wird sich die „Schere“ zwischen der Anzahl der Kinder unter 15 Jahren und dem Pkw-Bestand weiter öffnen.

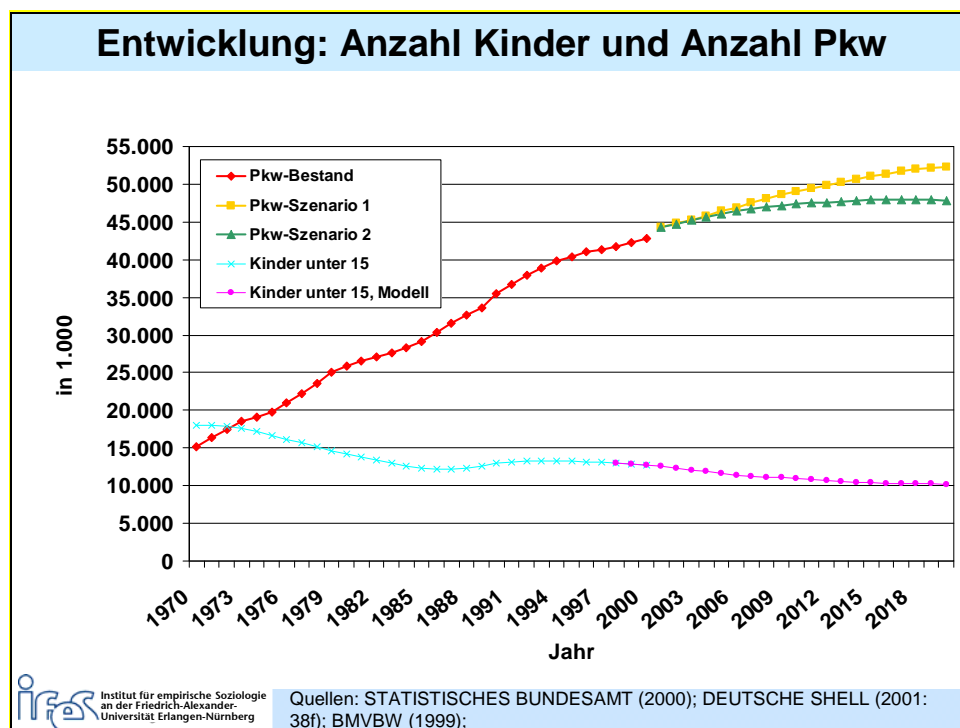


Bild 6

Vor dem Hintergrund dieser Trends und Prognosen erscheinen die Zukunftschancen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder zwiespältig:

- Einerseits gehen die Schätzungen über die quantitative Entwicklung der Kinder und des Pkw-Bestandes in Deutschland von einer weiteren Öffnung der „Schere“ zwischen bei-

⁹

Szenario 1 („One World“) geht von einer zunehmend nach US-amerikanischen Werten und Wirtschaftsprinzipien organisierten Weltwirtschaft aus, die sich mit den Stichworten „Globalisierung“ und „Liberalisierung“ charakterisieren lässt und mit einer stark schwankenden Wirtschaftsentwicklung in Deutschland mit einem durchschnittlichen Wachstum von ca. 1,8 % ausgeht. Szenario 2 („Kaleidoskop“) unterstellt dagegen eine aktivere soziale und wirtschaftliche Rolle des Staates, mit einem beständigeren aber etwas niedrigeren Wirtschaftswachstum von ca. 1,4 % (vgl. DEUTSCHE SHELL 2001: 5).

den Bestandszahlen aus, verbunden mit weiteren Steigerungen in den vom motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Personen- und Fahrzeugkilometern. Diese Quantitäten lassen nicht vermuten, dass es in Zukunft leichter werden wird, die Verkehrssicherheitsinteressen von immer weniger Kindern in einer sich ständig weiter motorisierenden Gesellschaft erfolgreich durchzusetzen.

- Andererseits möchte ich hier eine Argumentation von SCHLAG aufgreifen, der für die Zukunft nicht nur mit einer weiter steigenden Wertschätzung der Mobilität rechnet, sondern auch mit einer höheren Wertschätzung von Kindern, denn: „Ein knappes Gut ist eben ein wertvolles Gut“ (SCHLAG 2001: 4).

Mit den dokumentierten Trends soll allerdings nicht das Bild gezeichnet werden, von immer weniger Kindern, die der immer mehr auf reibungslose Mobilität angelegten Infrastruktur und den mit vermehrtem Straßenverkehr verbundenen Umweltbelastungen (CO₂, Lärm, Platzverbrauch etc.) hilflos ausgeliefert sind. Die Beziehung zwischen Kindern und dem Ausmaß des Autoverkehrs ist nämlich durchaus ambivalent:

- So werden Kinder einerseits durch den motorisierten Verkehr in ihrem Bewegungsdrang eingeschränkt und auf vermeintlich sichere „Inseln“, wie Spiel-, Bolz- oder Sportplätze, verwiesen (vgl. LIMBOURG 1999).
- Andererseits induzieren Kinder jedoch auch Verkehr.¹⁰ HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM (2001: 33) machen darauf aufmerksam, dass der höchste Ausstattungsgrad an Pkw im Haushaltstyp „(Ehe-) Paare mit 2 Kindern“ zu finden ist. Zu Beginn des Jahres 2005 waren in dieser Bevölkerungsgruppe 97,0 % der Haushalte mit mindestens einem Pkw ausgestattet (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2006a: 549).

Es ist bekannt, dass sog. „junge Familien“ zum Erwerb von Wohneigentum häufiger an den Stadtrand oder in angrenzende ländliche Gebiete ziehen. Dort sind jedoch die Anbindung an den ÖPNV schlechter, die zurückzulegenden Wege länger und dementsprechend die Nutzung des Fahrrads oder das Gehen zu Fuß beschwerlicher (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 47ff).

Mit der Geburt des ersten Kindes bleibt meist die Mutter für eine mehr oder weniger lange Zeit zuhause beim Baby. Trotz dieser Angebundenheit wollen diese Frauen jedoch aus vielerlei Gründen mobil bleiben (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 47ff):

- So scheint ein starkes Sicherheitsbedürfnis den Zugriff auf einen Pkw zu verlangen. Wenn dem Kind „etwas passiert“, will man schnell zum Kinderarzt oder zur Klinik fahren können.
- Bei der Auswahl des Kinderarztes wird nicht der Nächstgelegene gewählt, sondern diese Auswahl wird nach subjektiven Qualitätsgesichtspunkten („Hörensagen“) getroffen und gegebenenfalls auch der längere Weg in einen anderen Stadtteil akzeptiert.

¹⁰ So begründen viele Familien die alltägliche Nutzung des Pkw mit dem „Wohl des Kindes“ (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 96).

- Ein weiterer Aspekt der erstrebten Sicherheit für das Kind ist die Erwägung, Kinder im Auto statt auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger oder im ÖPNV zu transportieren.
- Schließlich sind auch Einkäufe oder die Inanspruchnahme sonstiger Dienstleistungen mittels der Mitnahme eines Kindes auf dem Fahrrad mühsam und beschwerlich.

2.2 Wandel der kindlichen Lebenswelt: Institutionalisierung von Kindheit und Jugend

In vielen Veröffentlichungen wird argumentiert, dass der stetig zunehmende Straßenverkehr die Wohnumwelt von Kindern verändert und diese Veränderung negative Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern hat:

- Insbesondere für Städte wird eine funktionale Ausdifferenzierung des Raumes ebenso behauptet, wie die „... Durchsetzung autogerechter Siedlungsstrukturen“ (WEEBER et al. 1995: 11). Kinder würden durch den stetig wachsenden Straßenverkehr aus dem öffentlichen Raum verdrängt, ihr home range oder Bewegungsfreiraum verringerte sich (vgl. BMFSFJ 1999: 199; HÜTTENMOSER 1997: 64; WEEBER et al. 1995: 131). Sie hielten sich aufgrund von zunehmend fehlenden Freiräumen (vgl. BACHER 1999: 33) und der vom Straßenverkehr ausgehenden Unfallgefahr immer seltener im Freien auf (vgl. BMFSFJ 1999: 197f; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 16; FLADE 1993a: 189, 1993b: 49).
- Durch die Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum würden sie in ihrer gesunden motorischen und psycho-sozialen Entwicklung benachteiligt und in ihrem Lebens-, Bewegungs- und Erfahrungsraum eingeschränkt (vgl. SPITTA 1997: 5; HÜTTENMOSER, DEGEN-ZIMMERMANN 1995; WEEBER et al. 1995: 131; PFAFFEROTT 1994: 296).

Als Folge dieser Entwicklungen wird eine Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum und deren Verweis auf kindspezifische Orte außerhalb der Wohnung, wie z. B. Spielplätze (Stichwort: Verinselung), aber auch organisierte bzw. inszenierte musische, sportliche oder sonstige Aktivitäten für Kinder (Stichwort: Institutionalisierung), oder auf den Verbleib innerhalb der Wohnung (Stichwort: Verhäuslichung) beobachtet (vgl. z. B. WEEBER et al. 1995: 11).

2.3 Wandel im Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs: Verhäuslichung

Mit der These der Verhäuslichung wird die Verlagerung kindlicher Aktivitäten in räumlich und baulich abgegrenzte Handlungsfelder thematisiert.¹¹ Damit wird die Verlagerung kindlicher Aktivitäten sowohl in Innenräume, wie Schule, Kinderzimmer, Vereinsheim, etc., als auch in

¹¹ „Im weitesten Sinn verstehen wir Verhäuslichung als ein gesellschaftliches Gestaltungsprinzip, das darauf basiert, soziale Handlungen mit Hilfe dauerhafter Befestigungen voneinander zu isolieren und auf diese Weise stabile und berechenbare Handlungsräume zu schaffen“ (ZINNECKER 1990: 143).

durch Bebauung oder Bepflanzung zum sonstigen öffentlichen Raum hin abgegrenzte Außenräume, wie z. B. einen Spielplatz, angesprochen (vgl. FRIES 2002: 170). Unterstützt wird die verstärkte Frequentierung von Binnenräumen unter anderem durch diverse push- (z. B. Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt, zunehmender Straßenverkehr; vgl. hierzu Kapitel 2.1) und pull-Mechanismen (z. B. technischer Fortschritt sowie Ausstattung der Haushalte mit Artikeln der Computer- und Unterhaltungselektronik; vgl. hierzu Kapitel 2.5).¹²

Meines Erachtens ist es jedoch nach wie vor offen, ob der Rückzug aus dem öffentlichen Raum („Verhäuslichung“) stattfindet, weil Kinder vermehrt innerhäuslich Medien konsumieren, oder ob sie verhäuslichen und z. B. mehr Medien konsumieren, weil ihre kindliche Neugier im Freien (unter anderem durch den Straßenverkehr) stark eingeschränkt ist und z. B. das Fernsehen eine bequeme Alternative zur Befriedigung ihrer Neugier bietet.

2.4 Wandel im Umgang der Kinder und ihrer Eltern mit den Anforderungen des Straßenverkehrs: These von der Verinselung der Kindheit

Immer wieder wird im Kontext des Wandels der Verkehrsumwelt, und des Umgangs der Kinder und ihrer Eltern damit, die sog. „Verinselung“ kindlicher Lebensräume, aufgrund der Ausdifferenzierung des öffentlichen Raumes und der autogerecht geplanten Siedlungsstrukturen, diskutiert (vgl. DORDEL 1998: 98; WEEBER et al. 1995: 70; BMFS 1994: 77).

Die heute explizit für Kinder vorgesehenen Orte liegen nicht mehr im unmittelbaren und von den Kindern alleine zu erreichenden Wohnumfeld. Vielmehr können sie über die gesamte Kommune verstreut sein und erfordern den Transport der Kinder als Mitfahrer zu diesen Orten hin und zurück. Da diese Orte für Kinder wie Inseln im öffentlichen Raum für Erwachsene anmuten, hat sich für die theoretische Durchdringung dieses Sachverhaltes die Begrifflichkeit „Verinselung kindlicher Lebensräume“ etabliert:

„In Stadtlandschaften und auch im ländlichen Raum liegen viele Orte, die von Kindern benutzt werden können, wie Inseln verstreut. Die Zwischenräume gehören den Tätigkeiten Erwachsener, sie sind für Kinder mehr oder weniger uninteressant, gefährlich, unzugänglich, oft auch unbekannt“ (ZEIHER, ZEIHER 1994: 26).¹³

Als Folge dieser Verinselung sind vielfältige Begleit- oder Chauffeurdienste von Erwachsenen, meistens Müttern, zu leisten („Eltern-“ oder „Mutti-Taxi“). Umgekehrt ist der Radius, in dem die verinselten Lebensräume von Kindern liegen, durch die Mobilitätsmöglichkeiten –

¹² Mit dieser Entwicklung einher geht das Anwachsen der direkten sozialen Kontrolle durch die Eltern (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 84), andere Erwachsene (z. B. Trainingsleiter) oder bauliche Artefakte, wie Hecken, Zäune und Mauern (vgl. ZEIHER, ZEIHER 1994: 23).

¹³ Diese These von der Verinselung der Kindheit ist sehr populär und wird von vielen anderen Autoren aufgegriffen. Vgl. hierzu die Rezeption dieser These durch FRIES (2002: 171), MEYER (2002: 45), ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 172), BMFSFJ (1999: 200f), DORDEL (1998: 98), WEEBER et al. (1995: 11), BMFS (1994: 77), ENGELBERT, HERLTH (1993: 410f), FLADE (1993a: 189), BÜCHNER (1990: 87), WEHRSPAUN et al. (1990: 117f) oder BERG-LAASE et al. (1985: 47f, 286f).

z. B. den Pkw-Besitz – der Eltern begrenzt (vgl. WEEBER et al. 1995: 131; ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 27f).

Statt eigenaktiv die Wohnumwelt zu erkunden werden Kinder in speziell für sie eingerichtete zweckbestimmte Enklaven oder pädagogische Schonräume – wie Kindergärten, Spielplätze, Vereinsheime, Musik-, Sprach- oder sonstige Schulen etc. – verwiesen und dort kontrolliert und diszipliniert (vgl. WEEBER et al. 1995: 139; ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 23f).¹⁴ Selbstverständlich hat diese Durchorganisation Auswirkungen auf Zeitstrukturen und die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Denn irgendwie müssen die Kinder ja zu ihren Kursen, Übungsstunden, Trainings etc. hin und wieder zurückkommen.

2.5 Technische Entwicklung einer speziellen Freizeit- und Unterhaltungsindustrie: These von der Mediatisierung der Kindheit

Neben den bereits benannten push-Mechanismen, die Kinder und Jugendliche aus dem öffentlichen Raum hinausdrängen, möchte ich zumindest auf einen sog. pull-Mechanismus hinweisen, also auf eine Entwicklung, welche die interessierende Zielgruppe im wahrsten Sinne des Wortes in ihren Bann – und damit weg von der Straße – zieht. Es handelt sich dabei um den Einfluss elektronischer Medien, konkret den Fernseh- und Computerkonsum von Kindern und Jugendlichen (sog. „Mediatisierung der Kindheit“).

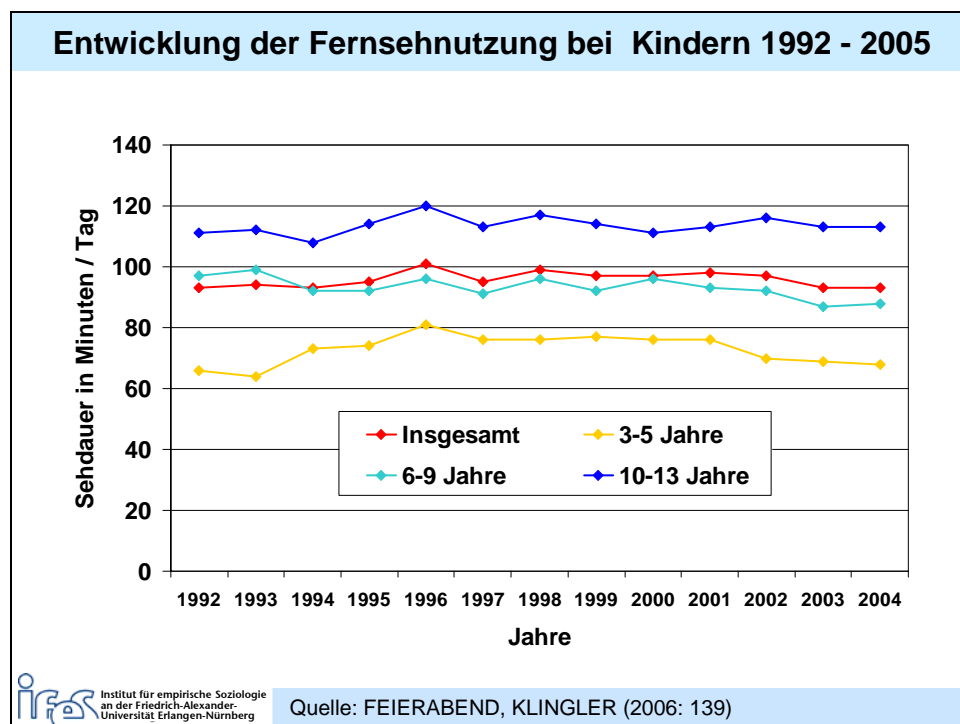


Bild 7

¹⁴ Ein weiterer und in diesem Bericht nicht behandelter Aspekt dieser Entwicklung ist die Relevanz vorgegebener Zeitstrukturen – „... Öffnungszeiten, Anmeldefristen, Veranstaltungstermine, Pünktlichkeits- und Regelmäßigkeitsforderungen“ (ZEIHNER 1990: 37) – für die kindlichen Aktivitäten.

Hierzu einige empirische Informationen: Bild 7 zeigt die Entwicklung der Fernsehnutzung von Kindern zwischen 1992 und 2005. Demnach wird mit zunehmendem Alter länger ferngesehen.¹⁵ Insgesamt ist jedoch die Fernsehnutzung seit 1996 (damals waren es 101 Minuten, also 1 Stunde und 41 Minuten) leicht gefallen und betrug im Jahr 2004 durchschnittlich 93 Minuten, also ca. 1 ½ Stunden. Da Jahresvergleiche von Zeitbudgetuntersuchungen von Kindern nicht vorliegen, kann über diesen (geringen) Rückgang nur spekuliert werden. Im Kontext der bekannten Verhaltensänderungen erscheint es meines Erachtens am plausibelsten hier die ad hoc-Hypothese medialer Substitutionseffekte weg vom Fernseher und hin zum Computer aufzustellen.

Unterstützt wird diese Hypothese durch folgende Ergebnisse der „Kinder und Medien“-Studien der Jahre 2005 und 2006 des medienpädagogischen Forschungsverbundes Südwest zur Computernutzung von Kindern (vgl. Bild 8): Offensichtlich gehört die Computernutzung für Kinder heute zum Alltag. 81 % der 6- bis 13-Jährigen hat bereits Erfahrung mit dem Computer gesammelt, dabei Jungen häufiger als Mädchen und ältere Kinder häufiger als jüngere Kinder. Darüber hinaus ist noch ein deutlicher Sprung zu erkennen, zwischen Kindern in Grundschulen und Kindern, die weiterführende Schulen besuchen. Dabei unterscheiden sich die weiterführenden Schulformen kaum voneinander. Interessanterweise sind die Anteile von Kindern mit Computererfahrung im Jahr 2006 in allen unterschiedenen Teilgruppen höher als im vorhergehenden Jahr.

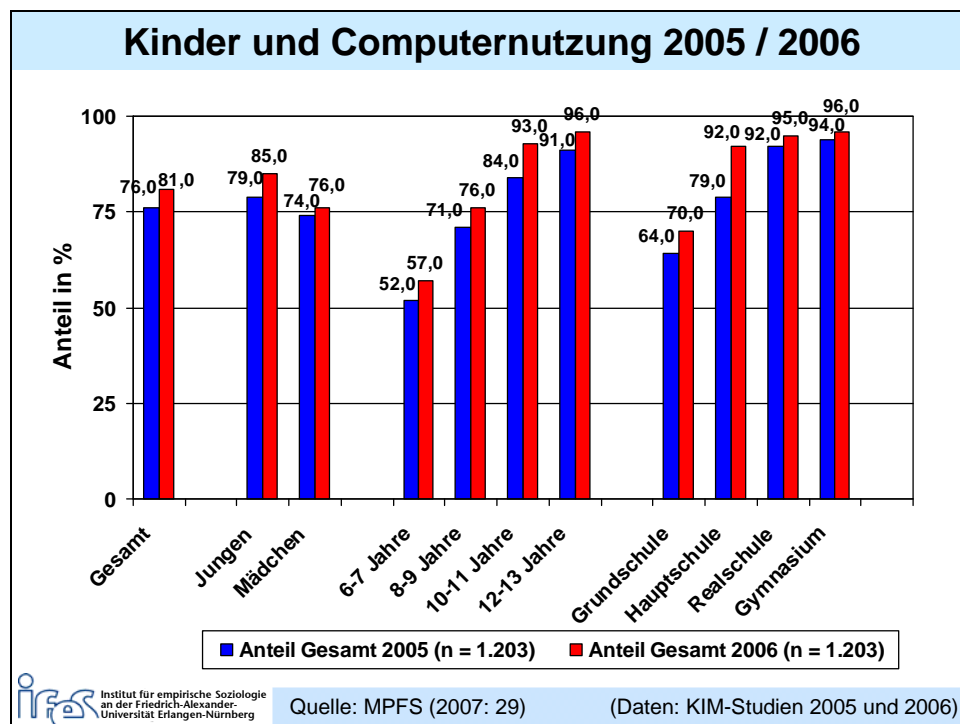


Bild 8

¹⁵ Während die jüngsten Kinder durchschnittlich gerade einmal etwas mehr als eine Stunde pro Tag (68 Minuten) fernsehen, sind dies unter den ältesten Kindern durchschnittlich fast zwei Stunden (113 Minuten).

Bild 9 differenziert schließlich das Ausmaß der Computernutzung unter Jugendlichen. Dabei dominiert offensichtlich eine Zeitdauer von einer bis zu drei Stunden täglich. Jeder vierte Jugendliche sitzt unter der Woche allerdings auch zwischen drei und fünf Stunden täglich vor dem PC. Auch unter Jugendlichen nutzen Jungen den Computer intensiver als Mädchen. Die Altersdifferenzierung zeigt eine insbesondere unter 14- und 15-Jährigen sehr intensive Computernutzung. Unterschieden nach der besuchten Schulart zeigt sich deutlich, dass mit jeweils anspruchsvollerer Schulform der PC jeweils etwas weniger genutzt wird.

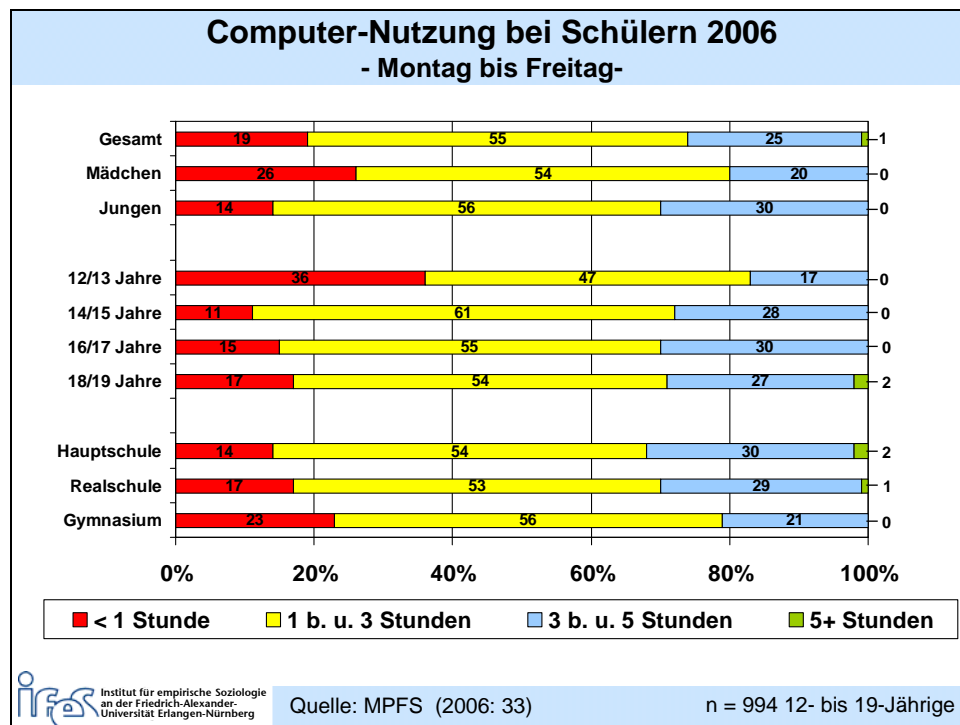


Bild 9

Der aktuelle Kinder- und Jugendgesundheitsurvey kann einen Zusammenhang zwischen der Fernseh- / Video- / Computer- und Spielekonsolennutzung und der körperlich-sportlichen Inaktivität von Kindern und Jugendlichen feststellen: Dies gilt für Jungen zwischen 11 und 13 Jahren und einem täglichen Medienkonsum von sechs und mehr Stunden (15,6 % der entsprechenden Jungen) bzw. Mädchen zwischen 11 und 17 Jahren und einem täglichen Medienkonsum von fünf Stunden (27,7 %) bzw. sechs Stunden und mehr (34,1 % der entsprechenden Mädchen) (vgl. LAMPERT, SYGUSCH, SCHLACK 2007: 649).

Bei Mädchen und Jungen lassen sich darüber hinaus Zusammenhänge zwischen der Nutzungsdauer von Fernsehen / Video und Adipositas feststellen, bei Mädchen – nicht bei Jungen – auch zwischen der Nutzungszeit von Computer / Internet und Adipositas. Allerdings werden die entsprechenden Ergebnisse auch hier erst ab einer Nutzungsdauer von sechs Stunden statistisch signifikant (Jungen: 10,9 %, Mädchen: 16,5 % dieser Gruppe) (vgl. LAM-

PERT, SYGUSCH, SCHLACK 2007). Zu beachten bleibt auch, dass es sich hierbei um Korrelationen handelt, nicht um Kausalitätsaussagen.

3 Langfristige Trends des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in den Jahren

- 1975 / 76 (vgl. SCHULTE 1976),
- 1984 (vgl. WITTENBERG et al. 1987) und
- 1998 / 99 (vgl. FUNK, FASSMANN 2002)

drei Untersuchungen zur Mobilität von Kindern und Jugendlichen durchführen lassen. Hierzu ist einleitend zu bemerken:

- Zwar war die Studie von WITTENBERG et al. aus den 1980er Jahren eine Replikation der zehn Jahre älteren Studie von SCHULTE, aber auch dabei können Verzerrungen wegen des Wechsels des Befragungsinstituts („Hauseffekte“), des Fragebogenlayouts und des Befragungsprocedures von den Autoren nicht ausgeschlossen werden (vgl. WITTENBERG et al. 1987: 13ff).
- Mit unserer Studie zur Jahrtausendwende wurde ein völlig neues Design gewählt, die beiden Vorgängerstudien sollten explizit nicht fortgeschrieben werden. Auch das Feldinstitut, der Fragebogeninhalt und sein Design sowie das Befragungsprocedere wechselten erneut. Darüber hinaus wurden auch die Wege von Babys und Kleinkindern im Alter von unter drei Jahren erhoben.

Trotz dieser Unterschiede erlauben diese drei Untersuchungen zumindest zu einigen Aspekten der kindlichen Verkehrsbeteiligung einen Zeitvergleich über 20 Jahre. Allerdings sollten diese Vergleiche nur sehr vorsichtig interpretiert und dann in ihrer Tendaussage diskutiert werden.

3.1 Verkehrsbeteiligungen von Babys und Kleinkindern

Die Verkehrsbeteiligung von Babys und Kleinkindern unter drei Jahren wird als „begleitete Mobilität“ (FLADE 1995: 29) bezeichnet, weil die Kinder zusammen mit Begleitpersonen als „soziale Vermittler“ (FUHRER, QUAISSER-POHL 1999: 100) unterwegs sind, die den Verkehrsraum zusammen mit ihnen erschließen. In Anbetracht der vielen nicht kindspezifischen Ziele, die dabei angesteuert werden, ist es m. E. jedoch durchaus angebracht, hierbei alternativ von „begleitender“ Mobilität der Babys und Kleinkinder zu sprechen. In 95,0 % aller Nennungen wurden die Mütter der Babys und Kleinkinder als deren häufigste Begleitperson für unterwegs genannt. Die Väter dominierten dagegen als zweithäufigste Begleitperson (83,8 %).

Vergleicht man in den individuellen Zeitbudgets zunächst die generelle Verkehrsaktivität bzw. -passivität von Babys und Kleinkindern mit älteren Kindern und Jugendlichen, fällt ein charakteristisches Schema der Verkehrsaktivität der Jüngsten auf, das stark auf ihre Angewiesenheit auf eine Begleitperson verweist. Offensichtlich war unter Babys und Kleinkindern nicht nur der Anteil verkehrspassiver Zielpersonen am geringsten, sondern ihre „begleitete“ Mobilität wies an Wochenenden ein weiteres charakteristisches Muster auf: Auch an Sonntagen war der Anteil verkehrspassiver Tage der Babys und Kleinkinder im Vergleich zu älteren Kindern deutlich am niedrigsten.

Durchschnittlich berichteten die Eltern von 2,2 Verkehrsbeteiligungen ihrer Babys und Kleinkinder pro Tag. Plausiblerweise war die meist begleitete bzw. (eine Erziehungsperson) begleitende Verkehrsteilnahme von Babys und Kleinkindern unter drei Jahren nicht vom Rhythmus der Schul- bzw. Ferienzeiten abhängig. Differenziert man hingegen nach der Jahreszeit, schienen Eltern von Babys und Kleinkindern ihre Mobilität von den jahreszeitlichen Witterungs- und Straßenverhältnissen abhängig zu machen (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 210).

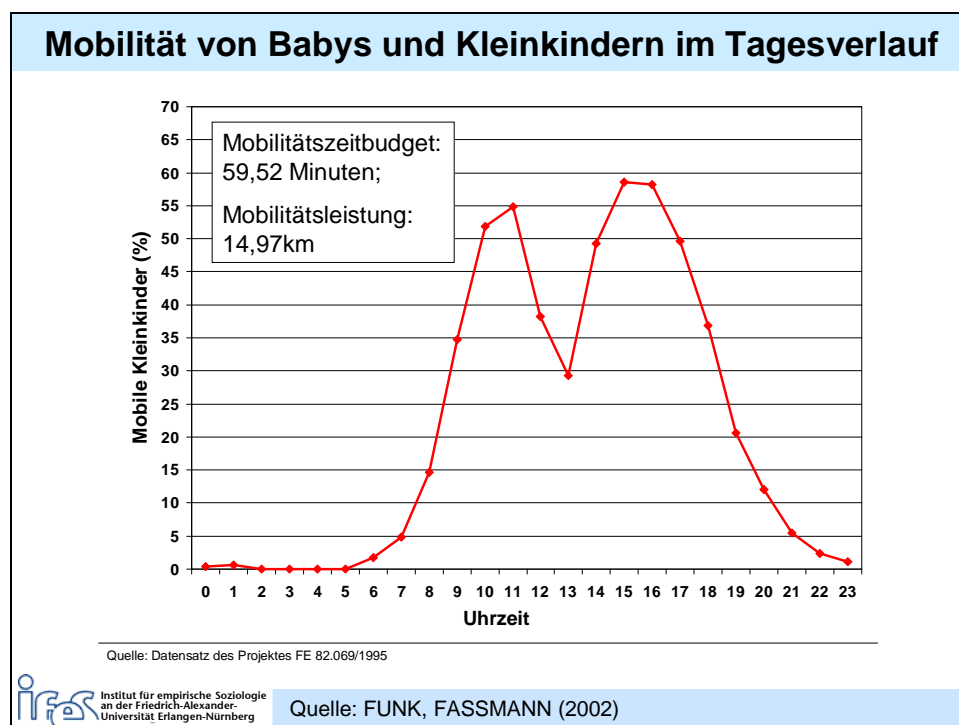


Bild 10

Bild 10 veranschaulicht, zu welchen Tageszeiten die Babys und Kleinkinder im Straßenverkehr mobil waren.¹⁶ Deutlich erkennbar sind dabei zwei tageszeitliche Spitzen, eine am Vormittag, bei der zwischen 11 und 12 Uhr bis zu 55 % der Babys und Kleinkinder mobil waren

¹⁶ Hierzu wird der Tagesverlauf in Stundenintervalle eingeteilt und die Zielperson in einer bestimmten Stunde dann als mobil bezeichnet, wenn sie in dieser Zeitspanne den Beginn, das Andauern oder das Ende einer Verkehrsbeteiligung berichtete.

und eine weitere am Nachmittag, bei der sogar mehr als 58 % zwischen 15 und 17 Uhr mobil waren. Während vormittags die Ziele „(Stadt-)Bummel, Einkaufen“ (22,8 %), und „Verwandte, Bekannte besuchen“ (10,8 %) dominierten, wurde nachmittags am häufigsten spazieren gegangen bzw. gefahren (17,5 %) oder es wurden Verwandte / Bekannte besucht (13,1 %).

Betrachtet man die Summe aller Verkehrsbeteiligungsdauern pro Tag (Mobilitätszeitbudget), errechnet sich eine – mit etwa einer Stunde (59,5 Minuten) – relativ lange Dauer der „begleiteten Mobilität“ der unter 3-Jährigen. Im Vergleich dazu beginnt die durchschnittliche Dauer der Verkehrsbeteiligungen unter älteren Kindern auf einem etwas niedrigeren Niveau und steigt mit dem Alter (nahezu) stetig an. Erst Jugendliche ab zwölf Jahren waren im Durchschnitt länger im Straßenverkehr unterwegs als Babys und Kleinkinder (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 191).¹⁷

Aus den Daten des hier zugrunde liegenden Projektes errechnet sich für Kinder unter drei Jahren eine durchschnittlich zurückgelegte Entfernung („Aufwandsmobilität“ oder „Mobilitätsleistung“) von ca. 15,0 km je Tag. Der Löwenanteil von 12,4 km wird dabei als Mitfahrer im Pkw zurückgelegt (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 200).

3.2 Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen

Die drei bereits kurz vorgestellten Untersuchungen im Auftrag der BASt erlauben grobe Trenderaussagen für Drei- bis 17-Jährige. Hierzu lässt sich Folgendes feststellen:

3.2.1 Durchschnittliche Anzahl der Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen pro Tag

Vergleicht man die durchschnittliche Anzahl der Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen pro Tag über die drei Erhebungen hinweg, zeigen sich im Zeitverlauf relativ starke Schwankungen:

- Mitte der 1970er Jahre stellte SCHULTE (1976: 346) für mobile Personen durchschnittlich 3,2 Verkehrsbeteiligungen (oder Wege) der Kinder und Jugendlichen fest. Berücksichtigt man auch die verkehrspassiven, immobilen Kinder und Jugendlichen, errechnen sich durchschnittlich 2,7 Verkehrsbeteiligungen.
- Diese Werte steigen zehn Jahre später an, auf 3,8 Verkehrsbeteiligungen pro Tag für mobile und 3,5 Verkehrsbeteiligungen für alle Kinder und Jugendlichen (vgl. WITTENBERG et al. 1987: 236).
- In unserer eigenen Untersuchung zur Jahrtausendwende konnten wir dann wieder nur durchschnittlich 2,7 Verkehrsbeteiligungen pro Tag unter den mobilen und 2,6 Verkehrs-

17 3- bis unter 6-Jährige: 49,2 Minuten, 6- bis unter 8-Jährige: 55,9 Minuten, 8- bis unter 10-Jährige: 54,7 Minuten, 10- bis unter 12-Jährige: 56,6 Minuten, 12- bis unter 14-Jährige: 62,54 Minuten; 14- bis unter 16-Jährige: 64,54 Minuten; 16- bis unter 18-Jährige: 67,72 Minuten.

beteiligungen unter allen Kindern feststellen (vgl. FUNK, FASSMANN 2002; eigene Berechnungen).

Diese Indikatoren sind zu grob und in ihrer zeitlichen Entwicklung zu widersprüchlich, um Methodeneffekte auszuschließen bzw. inhaltliche ad hoc-Hypothesen zu wagen.

3.2.2 Durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung nach dem Alter

Schaut man sich die durchschnittlichen Dauern der einzelnen Verkehrsbeteiligungen an (vgl. Bild 11), ist zu erkennen, dass diese im Vergleich der drei Erhebungen unter den 3- bis 5-Jährigen und den 6- bis 9-Jährigen stetig kürzer geworden sind, und sich unter den 10- bis 14-Jährigen bzw. den 15- bis 17-Jährigen im Vergleich zur Mitte der 1980er Jahre wieder etwas verlängert haben, aber nicht mehr die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung in diesen Altersgruppen Mitte der 1970er Jahre erreichen. Zusammenfassend ergibt sich der Eindruck, dass die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung im betrachteten 20-Jahreszeitraum umso stärker zurückgegangen ist, je jünger die Kinder und Jugendlichen sind.

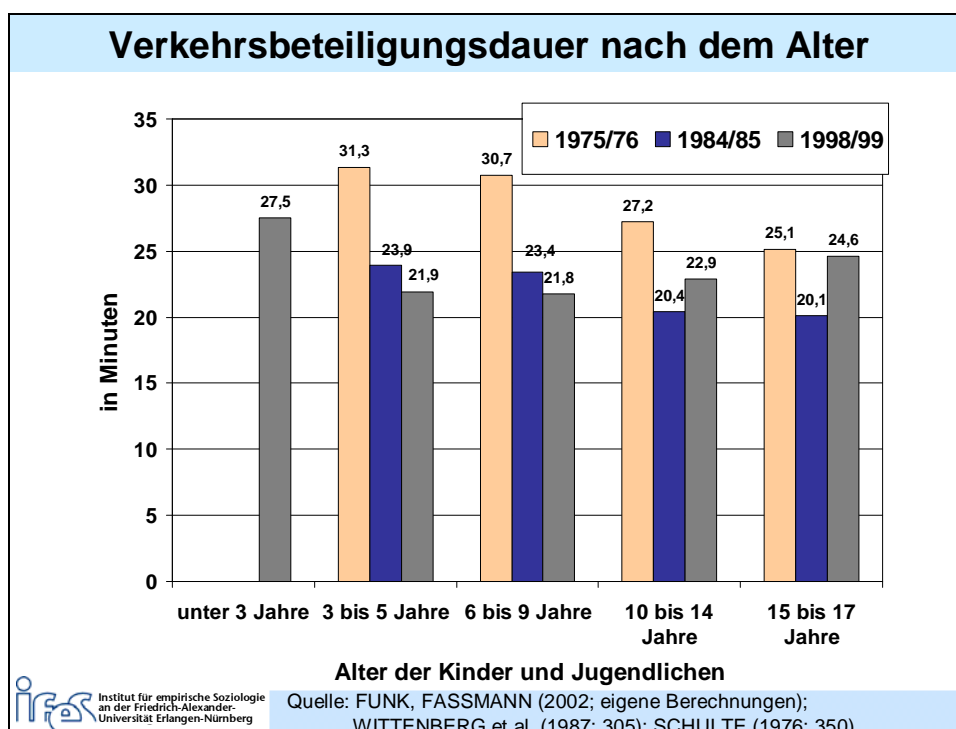


Bild 11

3.2.3 Durchschnittliche Dauer verkehrsmittelspezifischer Verkehrsbeteiligungen

Bild 12 zeigt zunächst die altersunabhängige durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung im Vergleich der drei Erhebungsjahre. Ein verkehrsmittelspezifischer Vergleich ist jedoch nur für die Zeitspanne von Mitte der 1980er Jahre zum Ende der 1990er Jahre möglich.

Neben der generell von Mitte der 1970er Jahre bis zum Ende der 1990er Jahre gesunkenen Dauer einer Verkehrsbeteiligung, ist beim verkehrsmittelspezifischen Vergleich zu erkennen, dass die Dauer eines Fußweges zwischen der Mitte der 1980er Jahre und dem Ende der 1990er Jahre etwas gesunken ist, die Dauern der mit einem Fahrrad oder als Pkw-Mitfahrer zurückgelegten Wege jedoch etwas länger geworden sind. Über das Zustandekommen dieser Unterschiede kann hier ad hoc nur spekuliert werden. Dahinter könnte eine Substitution von Fußwegen durch eine Fahrradnutzung ebenso stehen, wie weitere Strecken als Pkw-Mitfahrer oder eine längere Fahrtdauer einfach aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens.

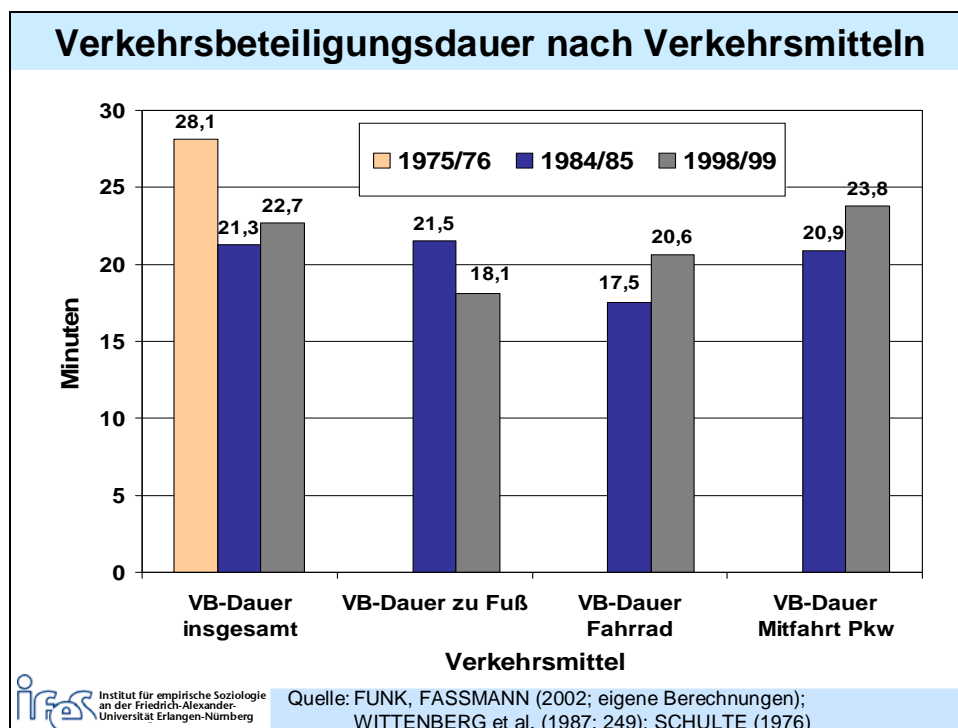


Bild 12

3.2.4 Durchschnittliche Dauer aller Verkehrsbeteiligungen pro Tag und durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung

Hinsichtlich der durchschnittlichen Dauer aller Verkehrsbeteiligungen pro Tag liegen nur Daten aus der letzten Studie Ende der 1990er Jahre vor. Demnach errechnet sich aus den Daten von FUNK, FASSMANN (2002: 191) ein Durchschnittswert von ca. 58 Minuten für alle unter 18-Jährigen, der mit zunehmendem Alter steigt.¹⁸ Die von Kindern und Jugendlichen

¹⁸ Darunter: Ca. 54 Minuten für die 3- bis 5-Jährigen, ca. 55 Minuten für die 6- bis 9-Jährigen, ca. 61 Minuten für die 10- bis 14-Jährigen und ca. 66 Minuten für die 15- bis 17-Jährigen (FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung beträgt ca. 17,8 km und steigt ebenfalls mit zunehmendem Alter der Kinder.¹⁹

3.2.5 „Häufigste“ Begleitung und Verkehrsmittel von Kindern auf dem Kindergartenhinweg

Der Anteil der Kinder, die den Weg zum Kindergarten meist alleine zurücklegen, ist im beobachteten 20-Jahreszeitraum deutlich gesunken (vgl. Bild 13). Gegenüber einem Fünftel der Kindergartenkinder, die nach Angaben SCHULTEs Mitte der 1970er Jahre (bei den damals berichteten Unfallzahlen!) den Kindergartenhinweg allein zurücklegten, hatte sich der entsprechende Anteil bis Mitte der 1980er Jahre bereits halbiert und erreichte Ende der 1990er Jahre gerade einmal noch ein Zehntel des 20 Jahre zuvor gemessenen Anteils.

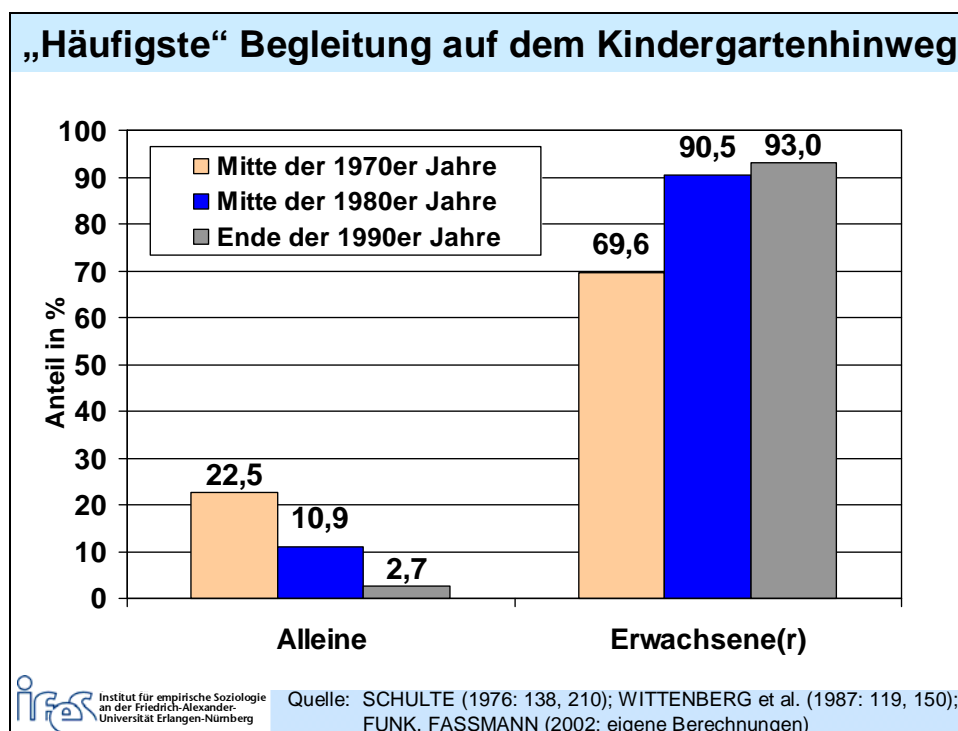


Bild 13

Umgekehrt lässt sich insbesondere zwischen den 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts ein enormer Anstieg an erwachsenen bzw. elterlichen Begleitpersonen dokumentieren, der sich bis Ende der 1990er Jahre noch einmal leicht fortsetzt.

Diese Entwicklungen müssen als Folge der Durchsetzung der elterlichen Aufsichtspflicht auf den Kindergartenwegen interpretiert werden, die es heute weitgehend verbietet, Kinder alleine auf den Weg in den Kindergarten zu schicken.²⁰

¹⁹ So lässt sich errechnen, dass unter 3 bis 5-Jährige ca. 15,9 km pro Tag zurücklegen, 6- bis 9-Jährige ca. 16,1 km, 10- bis 14-Jährige ca. 18,9 km und 15- bis 17-Jährige ca. 21,0 km (FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

Die im Zeitverlauf zu beobachtende Änderung in der Begleitung bzw. im alleine Bewältigen des Weges zur (Betreuungs-)Institution schlägt sich auch in der dabei gewählten Verkehrsbeteiligungsart nieder (vgl. Bild 14). So sank der Anteil der Kinder, die ihren Kindergartenhinweg zu Fuß zurücklegten von über zwei Dritteln (68,8 %) Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch 43,6 % zur Jahrtausendwende. Während SCHULTE (1976: 129) berichtet, dass Mitte der 1970er Jahre lediglich ca. ein Viertel der Kinder mit einem Pkw zum Kindergarten gefahren wurde, waren dies in unserer Untersuchung Ende der 1990er Jahre nahezu vier von zehn Kindergartenkindern (39,7 %). Auch die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel hat für die Kindergartenwege im Laufe der überblickten 20 Jahre zugenommen.

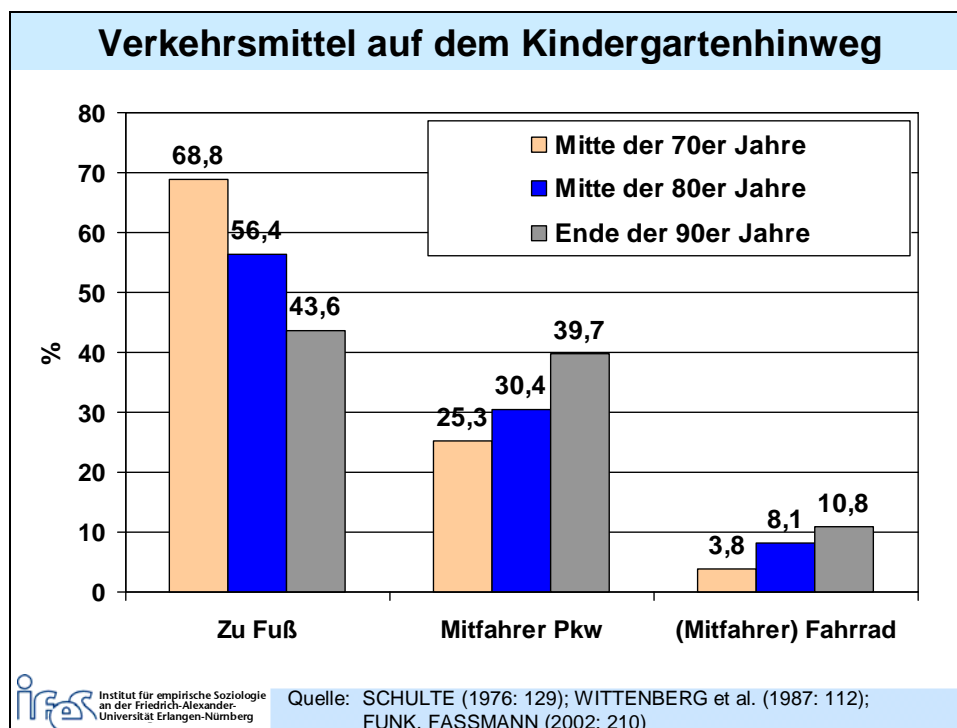


Bild 14

3.2.6 „Häufigste“ Begleitung und Verkehrsmittelnutzung auf dem Schulhinweg

Auch bei der Betrachtung von Schulkindern kann man nachvollziehen, dass der Hinweg zur Bildungsinstitution über die Jahrzehnte hinweg zunehmend seltener alleine bewältigt wird (vgl. Bild 15). Statt nahezu die Hälfte der 6- bis 12-Jährigen²¹ Mitte der 1970er Jahre, lässt sich dies nur noch für ca. ein Drittel dieser Altersgruppe Ende der 1990er Jahre dokumentieren. Parallel hierzu geht auch die Schulwegbegleitung durch andere Kinder von 47,7 % (1975 / 1976) über 47,9 % (1984 / 1985) auf 44,6 % (1998 / 1999) leicht zurück. Dagegen

²⁰ Allerdings ist dabei zu beachten, dass die Datenbasis der drei Untersuchungen nur bedingt miteinander zu vergleichen ist. Dies gilt besonders für jüngere Kinder. Während SCHULTE (1976) und WITTENBERG et al. (1987) nur Kinder ab drei Jahren in ihrer Stichprobe repräsentieren, sind bei FUNK, FASSMANN (2002) auch jüngere Kinder enthalten.

²¹ Die heute ungewöhnlich anmutende Altersgruppierung ist der Vergleichbarkeit mit den ersten, von SCHULTE (1976) publizierten Daten geschuldet.

verdreifacht sich der Anteil der von einem Erwachsenen auf dem Schulweg begleiteten 6- bis 12-Jährigen von 6,7 % (1975 / 1976) auf 21,6 % (1998 / 1999). Heute wird also jedes fünfte Kind im Alter von sechs bis unter 13 Jahren auf seinem Weg zur Schule meistens von einer erwachsenen Person begleitet. Dies bedeutet eine deutliche Abnahme der selbstständigen Mobilität von Kindern auf ihren Schulwegen.

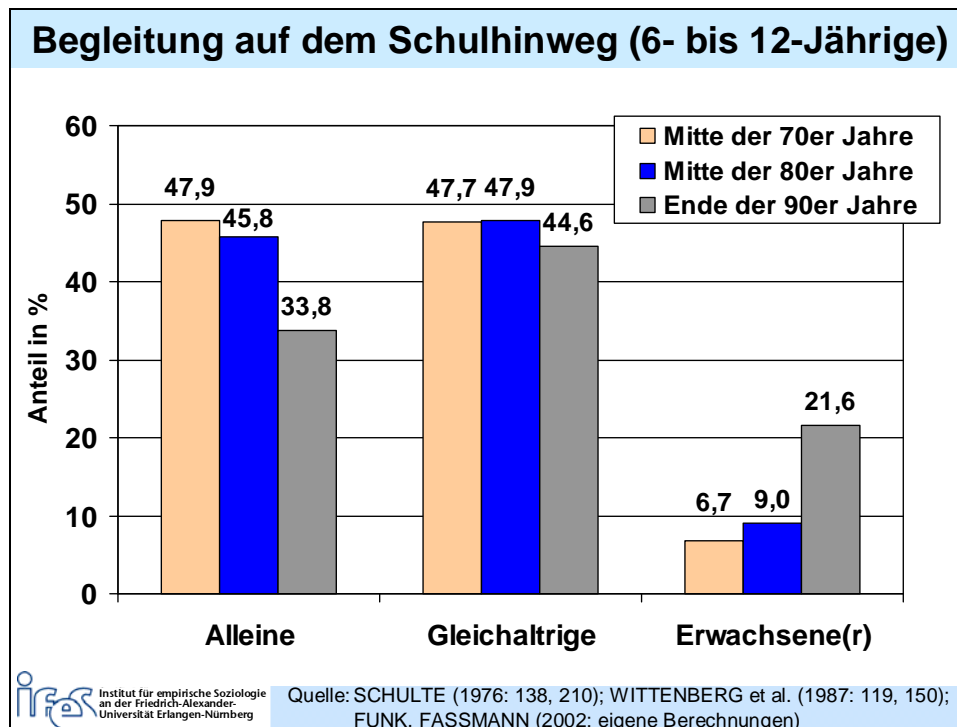


Bild 15

Auch für die 13- bis 17-Jährigen gilt: Der Anteil der den Schulweg allein zurücklegenden Jugendlichen sank im Zeitverlauf, der Anteil der in Gesellschaft von Gleichaltrigen Mobilen stieg und selbst unter diesen Jugendlichen war ein nennenswerter Anstieg der Begleitung durch Erwachsene von 1,7 % (1975 / 1976) auf 2,2 % (1984 / 1985) und 4,7 % (1998 / 1999] festzustellen (vgl. Bild 16).

Auch für den Schulweg lässt sich ein Rückgang des Anteils der Kinder, die zu Fuß unterwegs waren, nachweisen (vgl. Bild 17). Hier gingen die entsprechenden Anteile von über 60 % Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch knapp über 40 % der Schüler 1998 / 1999 zurück. Während für den Schulweg keine eindeutige Aussage hinsichtlich des zeitlichen Trends der Fahrradnutzung getroffen werden kann, ist deutlich zu erkennen, dass sich die Mitfahrt im Pkw Ende der 1990er Jahre im Vergleich zu den beiden früheren Untersuchungen nahezu verdoppelt hat. Für diese Trends lassen sich viele mögliche Einflüsse benennen: Verschiebungen in den Anteilen der besuchten Schularten; vermehrter Einsatz von Schulbussen etc.

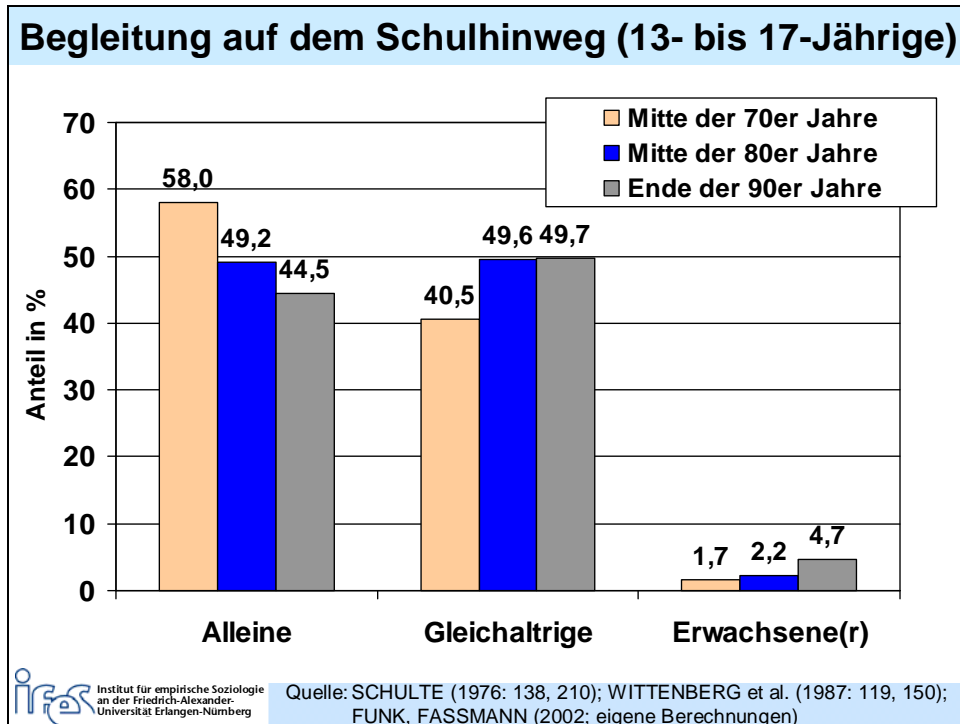


Bild 16

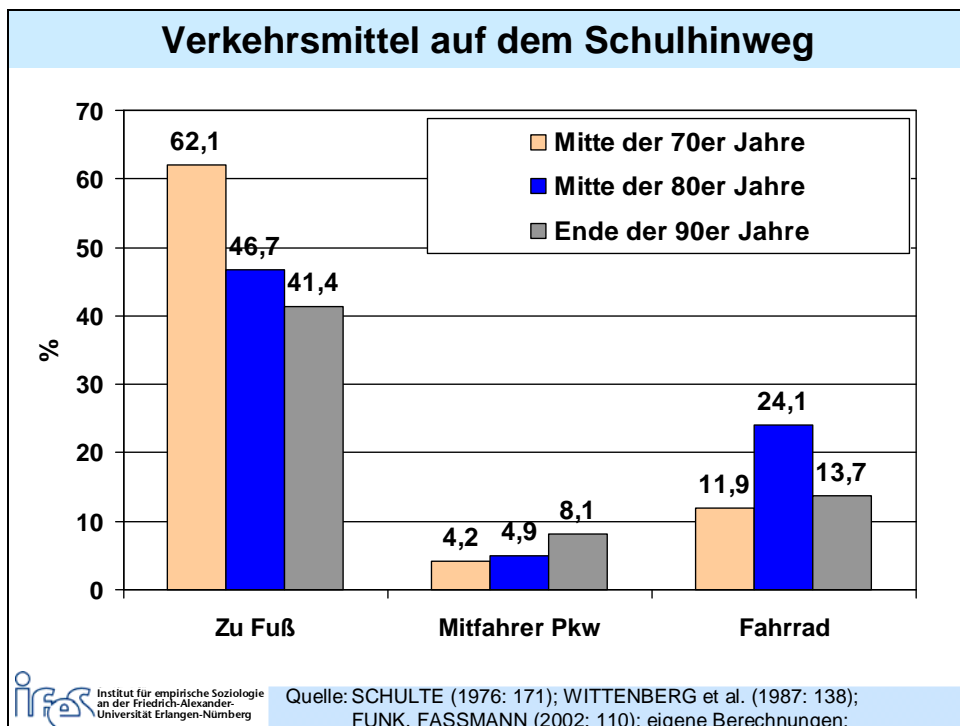


Bild 17


3.2.7 Häufigster Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsort in Abhängigkeit siedlungsstruktureller Einflüsse

Es erscheint plausibel, dass sich das Aufsuchen bestimmter Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsorte im Freien am entsprechenden „Angebot“ solcher „sozialen Räume“ (FLADE 1995: 22), sozusagen an deren „Gelegenheitsstruktur“, orientiert.²² Dies soll mit den Daten unserer Untersuchung vom Ende der 1990er Jahre nachvollzogen werden.

Differenziert man die Angaben zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort von Kindern und Jugendlichen nach dem Vorhandensein entsprechender Örtlichkeiten „in unmittelbarer Nähe (Entfernung bis zu 30 m) des Wohnhauses“ und konzentriert sich auf außerhäusliche Orte (vgl. Bild 18)²³, so lässt sich zeigen, dass die „Straße“ / der „Gehweg“ oder auch ein „Hof, (Vor-) Garten“ deutlich seltener als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort genannt werden, wenn sich ein „Öffentlicher Platz“, „Spiel-“ oder „Sportplatz“ in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses befindet. Umgekehrt erleichtert das Vorhandensein eines Gartens oder einer „Hoffläche“ deren Nutzung als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort. Besonders deutlich scheint das Angebot eines Spiel- oder Sportplatzes sog. „pull-Effekte“ für die entsprechende Nutzung auszuüben, d. h. solche „topographische[n] Gegebenheiten“ (FUHRER, QUASER-POHL 1999: 99) werden deutlich öfter dann als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort genannt, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses befinden.

Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach „sozialen Orten“ in der Nähe des Wohnhauses											
Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	„Soziale Orte“ in Nähe des Wohnhauses										Insgesamt
	Vorgarten	Garten	Hoffläche	Parkplatz	Öffentlicher Platz	Grünfläche	Spielplatz	Sportplatz	Felder	Nichts davon	
	%										
Straße, Gehweg	12,6	12,2	13,9	12,1	5,1	10,3	8,6	9,0	11,9	9,3	12,2
Wohnung Freund / -in											28,0
Wohnung Großeltern											4,4
Hof, (Vor-)Garten	13,9	15,0	17,3	16,3	4,8	12,3	9,2	9,4	15,6	11,3	13,3
Spiel-, Bolzplatz	14,9	14,4	22,4	17,0	20,5	21,0	31,0	26,2	15,5	28,4	17,8
Park, Feld, Wiese											6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾											9,0
Jugendheim, Disko u.ä.											1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus											1,5
Sonstiger Ort											5,3
Insgesamt (*)											
(Basis n)	(1.803)	(2.070)	(553)	(1.503)	(61)	(617)	(608)	(124)	(649)	(143)	(3.032)

(*) entfällt, da Mehrfachantworten möglich;
¹⁾ Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

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

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 145)

Bild 18

²² FÖLLING-ALBERS, HOPF bringen diesen Zusammenhang auf die einfache Formel: „Je attraktiver der Lebensraum für die Kinder ist, desto mehr halten sich die Kinder auch draußen auf“ (1995: 39).

²³ Inhaltlich relevante Aussagen lassen sich dabei hier und im Folgenden lediglich hinsichtlich Spiel- bzw. Freizeitorten im Freien machen.

Bild 19 gliedert die Angaben zum „häufigsten“ Spiel- bzw. Freizeitort nach der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit vor dem Wohnhaus. Deutlich ist zu erkennen, dass in Straßen, in denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf, nur vergleichsweise selten „Straße, Gehweg“, dagegen deutlich öfter als im Durchschnitt ein „Hof, (Vor-)Garten“ als Spiel- bzw. Freizeitort genannt werden. In verkehrsberuhigten Straßen (Verkehrszeichen 325, „Schritttempo“) wird „Straße, Gehweg“ dagegen besonders häufig als Spiel- bzw. Freizeitort genannt. Dieses Datenmuster kann durchaus als Ausdruck des Umgangs von Kindern und ihren Eltern mit den „Zumutungen“ des Straßenverkehrs interpretiert werden.

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes / Jugendlichen – nach der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit							
Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit vor Wohnhaus						Insgesamt
	> 50 km/h	Tempo 50	Tempo 30	Schritttempo	Fußgängerzone	Sonstiges	
	%						
Straße, Gehweg	6,8	10,5	13,2	17,6	11,4	14,3	12,2
Wohnung Freund / -in							28,0
Wohnung Großeltern							4,4
Hof, (Vor-)Garten	20,5	14,4	12,1	11,8	13,6	8,6	13,3
Spiel-, Bolzplatz							17,8
Park, Feld, Wiese							6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾							9,0
Jugendheim, Disko u.ä.							1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus							1,5
Sonstiger Ort							5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(117)	(1.102)	(1.510)	(170)	(88)	(35)	(3.032)

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



 Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 145)

Bild 19

Inwieweit die Wahl des häufigsten Spiel- bzw. Freizeitortes mit der Verkehrsdichte vor dem Wohnhaus zusammenhängt, versucht Bild 20 zu verdeutlichen. Offensichtlich sinkt die relative Häufigkeit der Nennung der „Straße“ oder des „Gehwegs“ als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort stetig mit zunehmender Verkehrsdichte. Dagegen wird ein „Spiel-, Bolzplatz“, also ein zumindest teilweise zur Straße hin abgesicherter Raum, mit zunehmender Verkehrsdichte als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort immer attraktiver.

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach dem Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus						
Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus					Insgesamt
	Keiner	Eher schwach	Mittel	Eher stark	Unterschiedlich	
	%					
Straße, Gehweg	14,7	13,4	11,8	9,4	9,5	12,2
Wohnung Freund / -in						28,0
Wohnung Großeltern						4,4
Hof, (Vor-)Garten						13,3
Spiel-, Bolzplatz	11,3	15,6	20,9	21,3	19,6	17,8
Park, Feld, Wiese						6,7
Sportplatz, -verein u.ä. ¹⁾						9,0
Jugendheim, Disko u.ä.						1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus						1,5
Sonstiger Ort						5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(231)	(1.313)	(817)	(480)	(189)	(3.032)

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

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

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 146)

Bild 20

3.3 Begleitetes Fahren ab 17 Jahre

Seit dem Jahr 2004 in Niedersachsen und inzwischen in allen 16 Bundesländern ist es Jugendlichen möglich, im Rahmen des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17 Jahre“ ganz regulär mittels Fahrschulbesuch und abschließender theoretischer und praktischer Prüfung die Fahrerlaubnis für Pkw zu erwerben. Inzwischen (Stand: 09 / 2007) haben nach Information des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mehr als 230.000 Jugendliche an diesem Modellversuch teilgenommen. Auch das Begleitete Fahren ist also inzwischen eine relevante Größe in der Verkehrsbeteiligung von Jugendlichen. Unser Institut führt gegenwärtig im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die Prozessevaluation dieses Modellversuchs durch. Unser Kooperationspartner, das Kraftfahrtbundesamt (KBA), befasst sich im Rahmen der summativen Evaluation mit der Frage, wie sich die Teilnahme am Modellprojekt auf die Verunfallung und Legalbewährung der jungen Fahrer auswirkt. Erste Ergebnisse der Evaluationen sind für Ende 2008 zu erwarten.

4 Resümee

Zusammenfassend soll folgendes Resümee gezogen werden:

- Zunächst einmal ist es ausgesprochen schwierig, unterschiedliche empirische Erhebungen überhaupt miteinander zu vergleichen, methodische Artefakte von inhaltlichen Aussagen zu trennen.

- Die alleinige Präsentation von Daten, losgelöst von theoretischen Überlegungen bzw. ohne Rückbindung an den sozialen Wandel der Lebenswelt von Kindern und Jugendlichen ist nicht zielführend.
- Sozialer Wandel für Kinder und Jugendliche lässt sich für die Beschäftigung mit dem Verkehrsverhalten theoretisch schlagwortartig mit den Stichworten der Institutionalisierung, Verhäuslichung, Verinselung und Mediatisierung charakterisieren.
- Die Verkehrsbeteiligung von Babys und Kleinkindern kann als „begleitete“ Mobilität zu kindspezifischen Wegezielen und „begleitende“ Mobilität zu erwachsenenspezifischen Wegezielen aufgefasst werden.
- Als Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen lassen sich feststellen:
 - Die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung ist im betrachteten 20-Jahreszeitraum zurückgegangen und zwar umso stärker, je jünger die Kinder und Jugendlichen sind.
 - Die Dauer eines Fußweges ist zwischen der Mitte der 1980er Jahre und dem Ende der 1990er Jahre etwas gesunken, die Dauern der mit einem Fahrrad oder als Pkw-Mitfahrer zurückgelegten Wege sind jedoch etwas länger geworden.
 - Gegenüber einem Fünftel der Kindergartenkinder, die Mitte der 1970er Jahre den Kindergartenhinweg allein zurücklegten, hatte sich der entsprechende Anteil bis Mitte der 1980er Jahre bereits halbiert und erreichte Ende der 1990er Jahre gerade einmal noch ein Zehntel des 20 Jahre zuvor gemessenen Anteils. Umgekehrt lässt sich insbesondere zwischen den 1970er und 1980er Jahren ein enormer Anstieg an erwachsenen bzw. elterlichen Begleitpersonen dokumentieren.
 - Der Anteil der Kinder, die ihren Kindergartenhinweg zu Fuß zurücklegten, sank von über zwei Dritteln Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch 43,6 % zum Ende der 1990er Jahre. Während Mitte der 1970er Jahre lediglich ca. ein Viertel der Kinder mit einem Pkw zum Kindergarten gefahren wurde, waren dies Ende der 1990er Jahre nahezu vier von zehn Kindergartenkindern.
- Auch bei der Betrachtung von Schulkindern kann man nachvollziehen, dass der Hinweg zur Bildungsinstitution über die Jahrzehnte hinweg zunehmend seltener alleine bewältigt wurde. Dagegen verdreifachte sich der Anteil der von einem Erwachsenen auf dem Schulweg begleiteten 6- bis 12-Jährigen. Heute wird jedes fünfte Kind im Alter von sechs bis unter 13 Jahren auf seinem Weg zur Schule meistens von einer erwachsenen Person begleitet.
- Auch für den Schulweg lässt sich im Zeitverlauf ein Rückgang des Anteils der Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, feststellen.
- Es lassen sich klare Zusammenhänge herstellen zwischen dem häufigsten Spiel- und Freizeitort eines Kindes oder Jugendlichen und dem Angebot sog. „sozialer Orte“ in un-

mittelbarer Wohnungsnähe, der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit vor dem Wohnhaus und der Dichte des Kfz-Verkehrs vor dem Wohnhaus.

- Die theoretischen Überlegungen und die empirischen Befunde lassen sich mit dem vorhandenen Datenmaterial nur schwer kausal verbinden. Häufig fehlt die Erhebung notwendiger Informationen (Variablen). Empirische Ergebnisse zum sozialen Wandel und zur Änderung des Verkehrsverhaltens können meistens lediglich als Korrelation, nicht aber als Kausalität interpretiert werden.
- Wünschenswert wären Untersuchungen, die theoretisch geleitet, das gesamte Zeitbudget der Kinder erfassen und sozialisationstheoretische Konstrukte mit dem Verkehrsverhalten verbinden lassen. Da die letzte Untersuchung der BAST nun bereits fast zehn Jahre alt ist, eröffnet sich hierzu eine gute Gelegenheit.

Literatur

ARAL AG (2006)

Aral Verkehrstaschenbuch 2006/2007. Bochum: Aral AG

BACHER, J. (1999)

Mangelnde Freiräume, kindliches Wohlbefinden und Persönlichkeitsentwicklung. In: SWS-Rundschau, 39. Jg., Heft 1: 27-46

BACHER, J. (1998)

Die Wohnumwelt von Kindern: Ausstattung, Nutzung, Bewertung und Wohlbefinden. In: KRÄNZL-NAGL, R., RIEPL, B., WINTERSBERGER, H. (HRSG.): Kindheit in Gesellschaft und Politik. Eine multidisziplinäre Analyse am Beispiel Österreichs. Frankfurt/Main und New York: Campus, 267-285

BERG-LAASE, G., BERNING, M., GRAF, U., JACOB, J. (1985)

Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern. Beiträge zur gesellschaftswissenschaftlichen Forschung, Band 2, Pfaffenweiler: Centaurus-Verlagsgesellschaft

BÜCHNER, P. (1994)

(Schul-) Kindsein heute zwischen Familie, Schule und außerschulischen Freizeiteinrichtungen. In: BÜCHNER, P., GRUNDMANN, M., HUININK, J., KRAPPMANN, L., NAUCK, B., MEYER, D., ROTHE, S.: Kindliche Lebenswelten, Bildung und innerfamiliäre Beziehungen. Materialien zum 5. Familienbericht, Band 4. München: Verlag Deutsches Jugendinstitut, 11-39

BÜCHNER, P. (1990)

Aufwachsen in den 80er Jahren. Zum Wandel kindlicher Normalbiografien in der Bundesrepublik Deutschland. In: BÜCHNER, P., KRÜGER, H.-H., CHISHOLM, L. (HRSG.): Kindheit und Jugend im interkulturellen Vergleich. Zum Wandel der Lebenslagen von Kindern und Jugendlichen in der Bundesrepublik Deutschland und in Großbritannien. Opladen: Leske + Budrich, 79-93

BÜSCHGES, G. (1993)

Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaften. 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., ABRAHAM, M., FUNK, W. (1998)

Grundzüge der Soziologie. 3., völlig überarbeitete Auflage. München und Wien: Oldenbourg

BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND [BMFSFJ] (2002)

Elfter Kinder- und Jugendbericht. Bericht über die Lebenssituation junger Menschen und die Leistungen der Kinder- und Jugendhilfe in Deutschland. Berlin, Bonn: BMFSFJ

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

BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (2002)

Siedlungsflächenentwicklung 2001 / Veränderung 1997-2001

[<http://www.bbr.bund.de/raumordnung/siedlung/umwelt2001.htm> am 13.01.2003]

BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE UND SENIOREN (HRSG.) [BMFS] (1994)

Familien und Familienpolitik im geeinten Deutschland – Zukunft des Humanvermögens. Fünfter Familienbericht. Bonn: BMFSFJ

DEUTSCHE SHELL (2001)

Mehr Autos – weniger Verkehr? Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020. Hamburg: Deutsche Shell

DORDEL, S. (1998)

Ätiologie und Symptomatik motorischer Defizite und Auffälligkeiten. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): Gesundheit von Kindern. – Epidemiologische Grundlagen –. Forschung und Praxis der Gesundheitsforschung, Band 3. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, 98-113

ENGELBERT, A., HERLTH, A. (1993)

Sozialökologie der Kindheit: Wohnung, Spielplatz und Straße. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.), Handbuch der Kindheitsforschung, Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 403-415

FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2006)

Eine Analyse der Fernsehnutzung Drei- bis 13-Jähriger 2005. Was Kinder sehen. In: Media Perspektiven 3: 139-153

FLADE, A. (1995)

Psychologische und soziale Effekte mangelnder Verkehrssicherheit von Kindern in Wohngebieten. Bericht zum FP 2.9127, Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt

FLADE, A. (1994)

Einführung. In: FLADE, A. (HRSG.), Mobilitätsverhalten – Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim: Beltz, 3-13

FLADE, A. (1993a)

Spielen von Kindern im Wohnviertel: das home range-Konzept. In: HARLOFF, H. J. (HRSG.): Psychologie des Wohnungs- und Siedlungsbaus. Psychologie im Dienste von Architektur und Stadtplanung. Göttingen, Stuttgart: Verlag für Angewandte Psychologie, 185-194

FLADE, A. (1993b)

Wohnungsumgebung als Erfahrungs- und Handlungsraum für Kinder. In: TIETZE, W., ROSSBACH, H.-G. (HRSG.): Erfahrungsfelder in der frühen Kindheit. Bestandsaufnahme, Perspektiven. Freiburg im Breisgau: Lambertus, 35-55

FÖLLING-ALBERS, M., HOPF, A. (1995)

Auf dem Weg vom Kleinkind zum Schulkind, Opladen: Leske + Budrich

FRANZ, P. (1984)

Soziologie der räumlichen Mobilität – Eine Einführung, Frankfurt/M.: Campus

FRIES, S. (2002)

Kinder und ihre Freizeit. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten. Opladen: Leske + Budrich, 169-191

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

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

FUNK, W. (2004)

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., 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., REHM, B. (2002)

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

FUNK, W., SCHNEIDER, A. H., ZIMMERMANN, R., GRÜNINGER, M. (2007)

„Fahranfängerbefragung 2005“. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Schlussbericht zum FE 82.210/2001 der Bundesanstalt für Straßenwesen. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

GAISER, W., NISSEN, U. (1992)

Kindheit heute – Aufwachsen in der Moderne. In: DISKURS, Heft 1: 2-5

- HEINE, H., MAUTZ, R., ROSENBAUM, W. (2001)
Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt/M. und New York: Campus
- HENNING-HAGER, U., MATTHES, U., VERSTEEGEN, D. (1991)
Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Lfd. Nr. 233, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- HILLMANN, K.-H. (1994)
Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart: Kröner
- HOHENADEL, D., PORSCHE, K., SELIGER, A. (1985)
Ausländische Kinder im Straßenverkehr. Erfahrungen auf lokaler Ebene mit Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung für ausländische Familien in der Bundesrepublik Deutschland. Herausgeber: Bundesminister für Verkehr u. a. Stuttgart: Ohne Verlag.
- HÜTTENMOSER, M. (1997)
Schafft der motorisierte Verkehr neue Ungleichheiten für das Aufwachsen von Kindern? Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung von Kindern. In: FLADE, A., HEINE, W.-D. (HRSG.): Mobilitätspsychologie. Beiträge der Arbeitsgruppe auf dem 40. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt, 63-77
- HÜTTENMOSER, M., DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1995)
Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des Nationalen Forschungsprogramms „Stadt und Verkehr“. Zürich: Nationales Forschungsprogramm „Stadt und Verkehr“
- HURRELMANN, K. (1998)
Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. 6. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz
- KALWITZKI, K.-P. (1994)
Verkehrsverhalten in Deutschland. Daten und Fakten. In: FLADE, A. (HRSG.), Mobilitätsverhalten – Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht, Weinheim: Beltz, 15-24
- KÖBERLEIN, CH. (1997)
Verkehrswörterbuch. München, Wien: Oldenbourg
- KRAUSE, J., SCHÖMANN, M. (1999)
Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KRUSE, L., GRAUMANN, C. F. (1978)
Sozialpsychologie des Raumes und der Bewegung. In: *Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, Sonderheft 20, Materialien zur Soziologie des Alltages*, Opladen: Westdeutscher Verlag, 177- 219
- LAMPERT, T., SYGUSCH, R., SCHLACK, R. (2007)
Nutzung elektronischer Medien im Jugendalter. Ergebnisse des Kinder- und Jugendgesundheitssurveys (KiGGS). In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Band 50, Heft 5 / 6: 643-652

LIMBOURG, M. (1999)

Der Einfluss des Straßenverkehrs auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern. Essen: Universität Essen

[http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Lebens.html vom 10.01.03]

LIMBOURG, M. (1995)

Kinder im Straßenverkehr. Gesundheitsschutz in Schule und Beruf. Hrsg. v. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUW) Westfalen-Lippe, Münster: GUW

MEDIENPÄDAGOGISCHER FORSCHUNGSVERBUND SÜDWEST [MPFS] (2007)

KIM-STUDIE 2006. Kinder + Medien, Computer + Internet. Basisuntersuchung zum Medienumgang 6- bis 13-Jähriger. Stuttgart: mpfs

MEDIENPÄDAGOGISCHER FORSCHUNGSVERBUND SÜDWEST [MPFS] (2006)

JIM-STUDIE 2006. Jugend, Information, (Multi-) Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger. Stuttgart: mpfs

MEYER, T. (2002)

Moderne Elternschaft – neue Erwartungen, neue Ansprüche. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B. 22-23, vom 31. Mai 2002: 40-46

PFAFFEROTT, I. (1994)

Straßengestaltung im Interesse von Kindern. In: FLADE, A. (HRSG.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltpsychologischer Sicht. Weinheim: Psychologie Verlags Union, 291-304

RATZENBERGER, R. (2000)

Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinanten bis zum Jahr 2010. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 120. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

ROLFF, H.-G., ZIMMERMANN, P. (2001)

Kindheit im Wandel – Eine Einführung in die Sozialisation im Kindesalter. Weinheim und Basel: Beltz

SCHLAG, B. (2001)

Zur Neu-Positionierung der schulischen Verkehrserziehung. Vortrag auf der „Kasseler Tagung“ der Deutschen Verkehrswacht

[<http://www.lernwerkstadt.de> vom 01.03.2002]

SCHULTE, W. (1976)

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

SEIPEL, CH. (1994)

Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland. Kenntnisstand und Perspektiven. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 23. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

SPITTA, P. (1997)

Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. VCD-Materialien. Bonn: Verkehrsclub Deutschland VCD e. V.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2006a)

Statistisches Jahrbuch 2006. Für die Bundesrepublik Deutschland. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

STATISTISCHES BUNDESAMT (2006b)

Verkehr. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2005. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2000)

Bevölkerungsentwicklung Deutschlands bis zum Jahr 2050. Ergebnisse der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Bericht und CD-Rom. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

WEEBER, R., KLEEBAUER, S., BLANKENFELD, C., GANGL, M., GREIFFENHAGEN, S., HACKL, M., HENKE, A. (1995)

Bericht über die Situation der Kinder in Baden-Württemberg. Stuttgart: Ministerium für Familie, Frauen, Weiterbildung und Kunst

WEHRSPAUN, CH., WEHRSPAUN, M., LANGE, A., KÜRNER, A. (1990)

Kindheit im Individualisierungsprozeß: Sozialer Wandel als Herausforderung der sozialökologischen Sozialisationsforschung. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, 10. Jg., Heft 2: 115-129

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

Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen – Replikation einer Studie aus dem Jahre 1975 / 76 – Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Lfd. Nr. 161, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

ZEIHER, H. J., ZEIHER, H. (1994)

Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. Weinheim und München: Juventa

ZEIHER, H. (1990)

Organisation des Lebensraums bei Großstadtkindern – Einheitlichkeit oder Verinselung? In: BERTELS, L., HERLYN, U. (HRSG.): Lebenslauf und Raumerfahrung. Opladen: Leske + Budrich, 35-57

ZINNECKER, J. (1990)

Vom Straßenkind zum verhäuslichten Kind. Kindheitsgeschichte im Prozeß der Zivilisation. In: BEHNKEN, I. (HRSG.): Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozeß der Zivilisation. Konfiguration städtischer Lebensweise zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Opladen: Leske + Budrich, 142-162

**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 „REGlonale 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 „REGlonale 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.: „REGlonale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“ – 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.; 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 Bundes-

Liste der bisher erschienenen IfeS-Materialien

- arbeitsgemeinschaft 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,-- €)
- Heft 3/2007 Faßmann, H.: Evaluation von nachhaltigen Erfolgen bei wohnortnaher betrieblicher Erstausbildung und reha-spezifischer Förderung durch einen Bildungsträger. Sicherung von Ergebnissen des BAR-Modellprojekts „REGIONALE Netzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-)behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (61 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 1/2008 Faßmann, H.; Grüninger, M.; Schneider, A. H.; Steger, R.: „Bedarfs- und Bestandsanalyse von Vorsorge- und Rehabilitationsmaßnahmen für Mütter und Väter in Einrichtungen des Deutschen Müttergenesungswerkes (MGW)“. Abschlussbericht zu einem Forschungsprojekt des BMFSFJ. (285 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 49,-- €)
- Heft 2/2008 Faßmann, H.: Möglichkeiten und Erfolge der beruflichen Rehabilitation von Personen mit Aphasie. Ergebnisse einer Literaturanalyse. (64 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)
- Heft 3/2008 Grüninger, M.: Das Unfallrisiko junger Fahrerinnen und Fahrer im geographischen Kontext. Eine Auswertung der Unfallstatistik 2004 in Bayern. (ca. 300 Seiten inkl. 17 farbige Karten, Schutzgebühr 65,-- €)
- Heft 4/2008 Faßmann, H.: Evaluation des Modellprojekts „*Integrative Berufliche Rehabilitation von Personen mit Aphasie (IBRA)*“. Abschlussbericht. (194 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 36,-- €)
- Heft 5/2008 Funk, W.: Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. (34 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 6/2008 Funk, W.: Edukative Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar und Primarbereich – Bestandsaufnahme und Perspektiven. (ca. 28 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)



