



Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

**Edukative Verkehrs-
sicherheitsmaßnahmen
im Elementar- und
Primarbereich –
Bestandsaufnahme und
Perspektiven**

Dr. Walter Funk

6/2008

MATERIALIEN

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

Zitierweise:

Funk, Walter (2008)

Edukative Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar- und Primarbereich – Bestandsaufnahme und Perspektiven.

Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der
Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 6/2008, 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

Edukative Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar- und Primarbereich – Bestandsaufnahme und Perspektiven¹

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

Inhalt

- 1 Begriffsdefinition
- 2 Bestandsaufnahme der Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar- und Primarbereich
 - 2.1 Alter der Kinder
 - 2.2 Inwieweit treffen die angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Wirklichkeit der Verunfallung von Kindern?
 - 2.3 Ziele und Inhalte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder
- 3 Ansatzpunkte für eine Optimierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder
 - 3.1 Verkehrsbeteiligungsart der Kinder
 - 3.2 Regelvermittlung versus Einüben von Verhaltensweisen
 - 3.3 Tätigkeitsfelder: Verknüpfung von Education mit Engineering / Verkehrsplanung für Kinder und Jugendliche
 - 3.4 Kommunikationsform bzw. Medium
 - 3.5 Ziele und Inhalte der Maßnahmen
 - 3.6 Zugangsweise und Verbreitung von Verkehrssicherheitsmaterialien
- 4 Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Lichte der bisherigen Erkenntnisse: Das Beispiel Radfahrtraining
- 5 Perspektiven: Wandel der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder
 - 5.1 Zielgruppe / Strategie der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder
 - 5.2 Fortsetzung der Intensivierung der Bewegungsförderung und -erziehung
 - 5.3 Straßenverkehr sinnlich erfahrbar machen: „Verkehrsdetektive unterwegs“! (Kinderverkehrsgutachten)
 - 5.4 Kommunale Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Literatur

¹ Überarbeitete Version des Impulsreferats zum Workshop „Verhalten“, GDV-Symposium 2007 „Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“ am 24. und 25. September 2007 in Berlin.

1 Begriffsdefinition

Mit dem Begriff „Erziehung“ werden die bewussten und geplanten „... Handlungen und Maßnahmen bezeichnet, durch die Menschen versuchen, auf die Persönlichkeitsentwicklung anderer Menschen Einfluss zu nehmen, um sie nach bestimmten Wertmaßstäben zu fördern“ (HURRELMANN 1998: 14). Verkehrserziehung kann „... als die Gesamtheit aller Maßnahmen, die das Verhalten des Menschen als Verkehrsteilnehmer direkt positiv beeinflussen sollen“ (BÖCHER 1995: 258) verstanden werden.²

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

Einen breiten Zugang zur Zielgruppe der Kinder *und* den für verkehrserzieherische Maßnahmen notwendigen personalen Kontakt findet man besonders einfach in den Institutionen der Kinderbetreuung (Kindergarten) und Bildung und Erziehung (Schule).³ Deshalb bieten sich diese Institutionen geradezu *par excellence* als soziale Kontexte für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen an und werden auch entsprechend genutzt.

Für die **schulische Verkehrserziehung** gelten die bekannten Vorteile:

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

Die Begriffe „Verkehrserziehung“ und „Mobilitätserziehung“ werden in diesem Beitrag weitgehend synonym verwendet. Ich komme später explizit auf Bedeutungsunterschiede zurück.

² Vgl. zur inhaltlichen Heterogenität der Ziele von Verkehrserziehung BÖCHER (1995: 260).

³ Vgl. zum gemeinsamen Beschluss der Kultusministerkonferenz über die Verkehrserziehung in der Schule vom 7. Juli 1972 in der Fassung vom 17. Juni 1994 REICHENBECHER (O. J.) oder DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (1995). Auf eine differenzierte Darstellung der schulischen Verkehrserziehung muss im Kontext dieses Beitrages verzichtet werden, vgl. hierzu FUNK, WIEDEMANN (2002: 89ff).

2 Bestandsaufnahme der Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Elementar- und Primarbereich

Im Jahr 2000 führte das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS)* im Auftrag der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* eine Sammlung und Sichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder durch. Diese ergab einen Pool von 190 entsprechenden Aktivitäten, für die sich 52 Maßnahmeträger bzw. Kombinationen von Maßnahmeträgern ermitteln ließen. Nachfolgend sollen einige zentralen Ergebnisse dieser Sichtung der Maßnahmenlandschaft vorgestellt werden:

2.1 Alter der Kinder

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

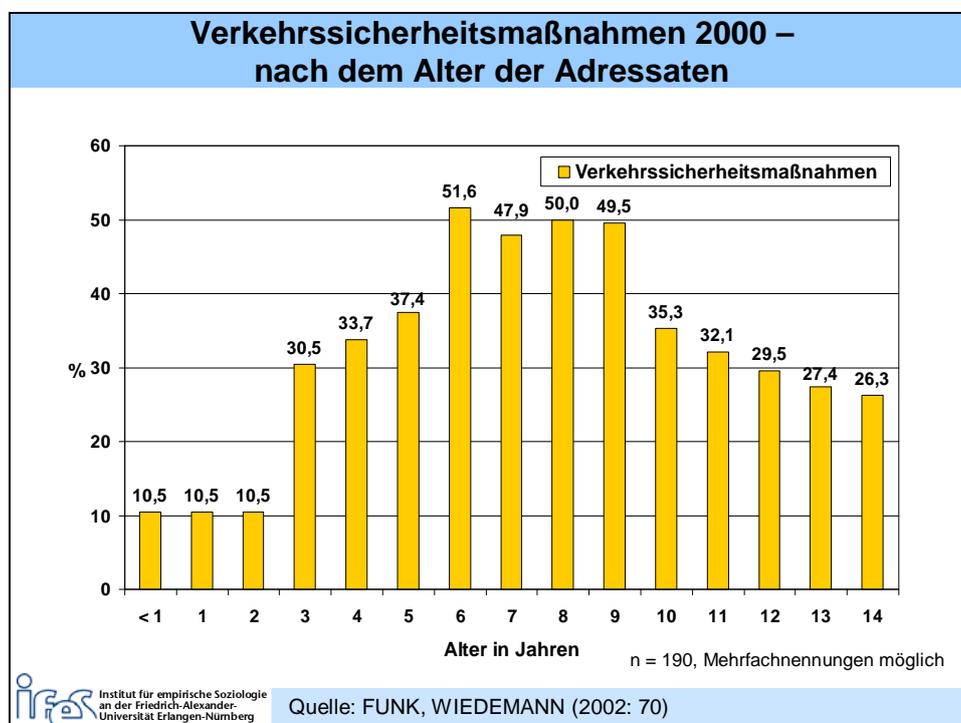


Bild 1

2.2 Inwieweit treffen die angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Wirklichkeit der Verunfallung von Kindern?

Dieser Frage soll getrennt für Kinder als Fußgänger, Radfahrer und Pkw-Mitfahrer nachgegangen werden. Bild 2 macht deutlich, dass Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger insbesondere auf Kinder im Kindergartenalter, also im Alter von drei bis fünf Jahren, und die Grundschulklassen hin ausgerichtet waren und dabei insbesondere die 5- bis 7-Jährigen ansprachen bzw. auf das Schuleintrittsalter ausgerichtet waren. Dieses Angebot ist vor dem Hintergrund der altersspezifischen Verunfallung bzw. Verkehrsbeteiligung plausibel. Da zumindest Jungen im Alter von sechs und sieben Jahren relativ am häufigsten als Fußgänger im Straßenverkehr verunglücken, treffen fußgängerbezogene Maßnahmen für diese Altersjahrgänge also genau die Realität der verkehrsbeteiligungsart- und altersspezifischen Verunfallung. Die Abbildung der nahezu synchron verlaufenden Abdeckung der einzelnen Altersjahrgänge durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fußgänger und der altersspezifischen Verteilung der Fußgängerunfälle unterstreicht dies.

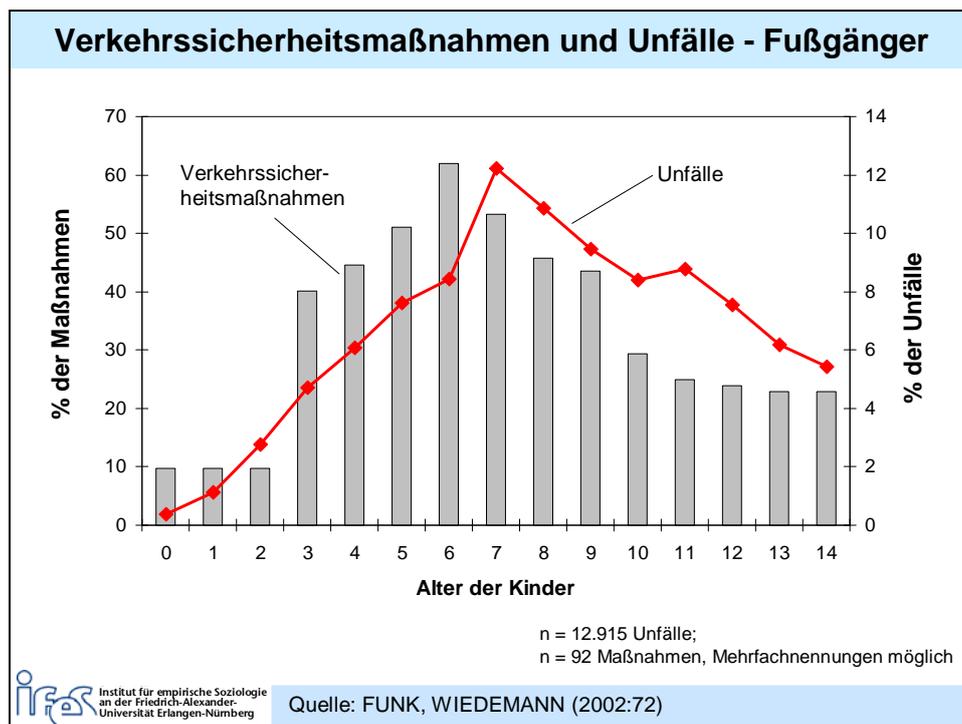


Bild 2

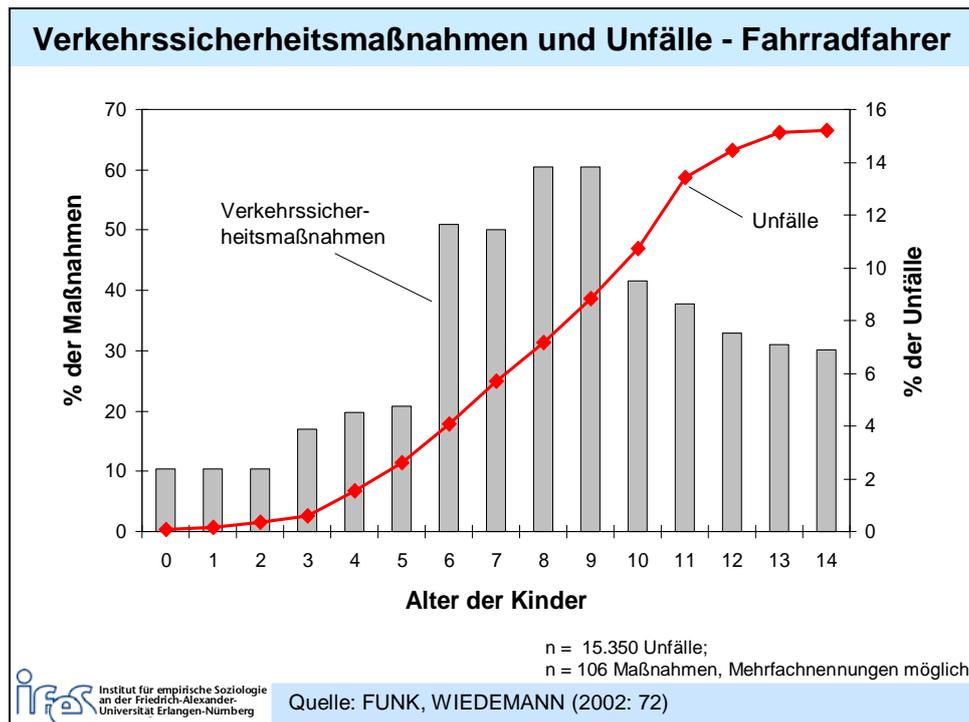


Bild 3

Bild 3 informiert über die altersjahrgangsspezifische Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahrradfahrer. Deutlich zu sehen ist, wie sich der Schwerpunkt der entsprechenden Maßnahmen auf ein etwas höheres Alter der Kinder verschiebt. Demnach wurden insbesondere für 8- bzw. 9-jährige Kinder, also vor allem für die dritten und vierten Klassen, in denen üblicherweise der Besuch der Jugendverkehrsschule stattfindet, besonders häufig entsprechende Maßnahmen angeboten. In den Jahrgangsstufen der Eingangsklassen der Grundschulen und erst recht für Kinder im Kindergartenalter fällt dagegen eine deutlich geringere Versorgung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf.

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

Bild 4, das die Anzahl altersspezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinsichtlich der Mitfahrt im Pkw mit der altersspezifischen Verunfallung als Pkw-Mitfahrer vergleicht, weist zunächst darauf hin, dass mit zunehmendem Alter immer weniger Verkehrssicherheitsmaßnahmen diese Art der Verkehrsbeteiligung thematisierten. Darüber hinaus erkennt man jedoch auch die annähernd konstant hohen Anteile der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder im gesamten Schulalter. Auch bezüglich der Verkehrsbeteiligung als Pkw-Mitfahrer öffnete sich also die Schere zwischen Unfallhäufigkeit und Maßnahmendichte. Zur Füllung dieser Lücke sollte darauf hingewirkt werden, dass auch ältere Kinder bzw. deren Eltern mit entsprechenden Medien zu dieser Art der Verkehrsbeteiligung beschult werden.

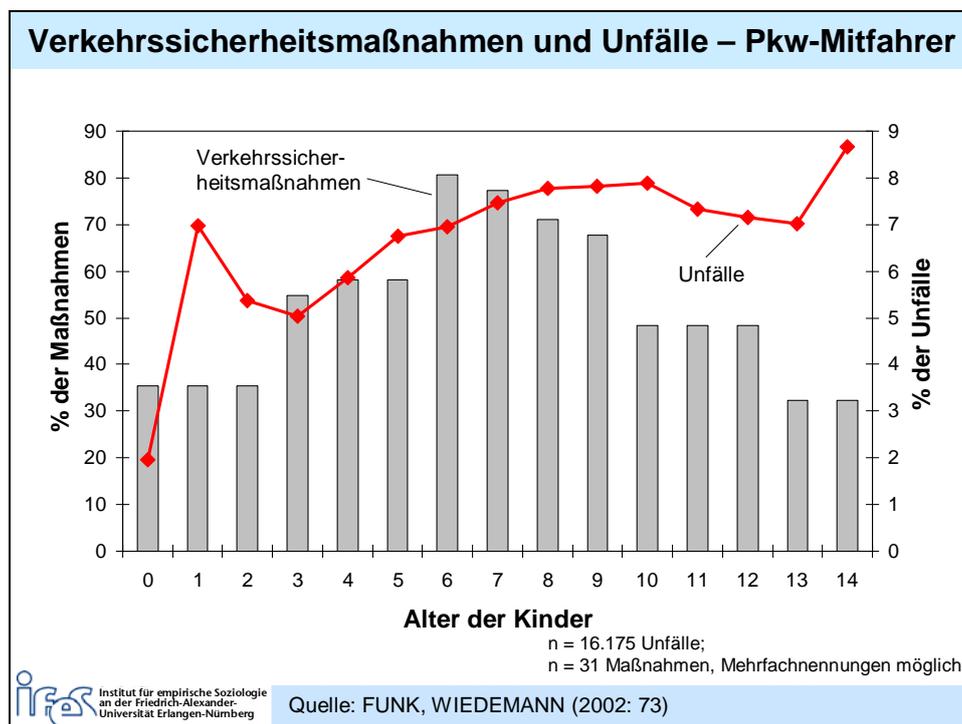


Bild 4

2.3 Ziele und Inhalte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Schaut man sich die Ziele und Inhalte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter (bzw. für deren Eltern) an, wird deutlich, dass für beide Altersgruppen jeweils knapp die Hälfte der untersuchten Maßnahmen oder sogar mehr die Aspekte „Regelvermittlung“, „Sicherheitserziehung“ und „Gefahren erkennen“ vermittelten (vgl. Bild 5). Für Kinder im Kindergartenalter wurde darüber hinaus noch großen Wert gelegt auf das „Einüben von Verhaltensweisen“ und das „Prägen von Einstellungen“. Die Psychomotorik der Kinder wurde nur in 30,0 % der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kindergartenkinder bzw. lediglich in 25,0 % aller Maßnahmen für Grundschüler angesprochen.

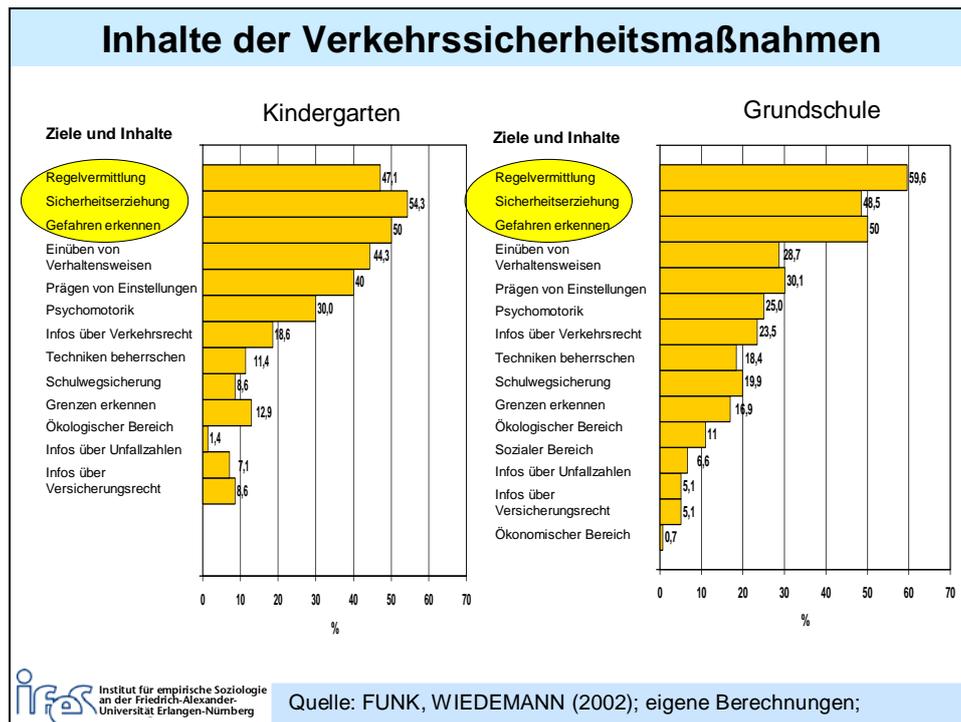


Bild 5

3 Ansatzpunkte für eine Optimierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Vor dem Hintergrund dieser Bestandsaufnahme zeichnen sich folgende Ansatzpunkte für eine Optimierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder ab.

3.1 Verkehrsbeteiligungsart der Kinder

Von allen von uns gesichteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder wandten sich mehr als die Hälfte (56,1 %) an Kinder als Fahrradfahrer und ebenfalls knapp die Hälfte (48,7 %) an Kinder als Fußgänger. Erst weit abgeschlagen, nämlich zu 16,4 %, wurden Kinder als Pkw-Mitfahrer thematisiert. Die offensichtliche Konzentration der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder auf die Verkehrsbeteiligungsarten Fußgänger und Fahrradfahrer vernachlässigt die Sicherheitsprobleme bei der Mitfahrt in einem Pkw. Die aktuellen Zahlen der verkehrsmittelspezifischen Verunfallung für das Jahr 2005 zeigen, dass die Mitfahrt in einem motorisierten Verkehrsmittel für die unter 6-jährigen Jungen und die unter 11-jährigen Mädchen für jeden Altersjahrgang die jeweils größten Anteile ausmachten. In der Literatur finden sich Hinweise darauf, dass Eltern ihre Kinder im Pkw nur mangelhaft sichern: So zeigte die jährliche Verkehrsbeobachtung der BASt im Jahr 2006, dass

- zwar 96 % der Kinder im Pkw gesichert waren (Autobahnen: 98 %, Landstraßen: 97 %, innerorts: 94 %),

- jedoch für jedes fünfte Kind hierzu kein altersgerechtes Kinderrückhaltesystem (Kindersitz) verwendet wurde,
- bzw. ca. ein Drittel der Kinder ab sechs Jahren mit Erwachsenengurten gesichert war, jedes zwanzigste Kind dieser Altersgruppe (5 %) war sogar völlig ungesichert (vgl. EVERS 2007).

Vor diesem Hintergrund gilt es, nicht nur Kinder sondern insbesondere auch ihre Eltern mit entsprechenden Botschaften des adäquaten und gesetzeskonformen Sicherungsverhaltens im Pkw sowie generell zu einem verkehrssichereren Fahrverhalten verstärkt anzusprechen.

3.2 Regelvermittlung versus Einüben von Verhaltensweisen

In der Literatur wird häufiger auf den fehlenden Zusammenhang zwischen dem verkehrssicherheitsrelevanten Wissen von Kindern und ihrem tatsächlichen Verhalten im Straßenverkehr hingewiesen (vgl. ZEEDYK et al. 2001: 590; THOMSON et al. 1995; GÜNTHER Ohne Jahr: 6). Ein zentraler Aspekt der Ergebnisse von THOMSON et al. (1995) war die Skepsis gegenüber einer reinen Wissensvermittlung und der Optimismus hinsichtlich praktisch ausgerichteter Trainingsprogramme für Kinder (vgl. THOMSON et al. 1995: 47ff). Ein solcher Befund spricht für die Abkehr der Verkehrserziehung von einer bloßen Regelvermittlung hin zu praxisnahen und alltagsrelevanten Lehrinhalten in Settings, die dem realen Straßenverkehr möglichst ähnlich sind (vgl. GÜNTHER Ohne Jahr: 9).

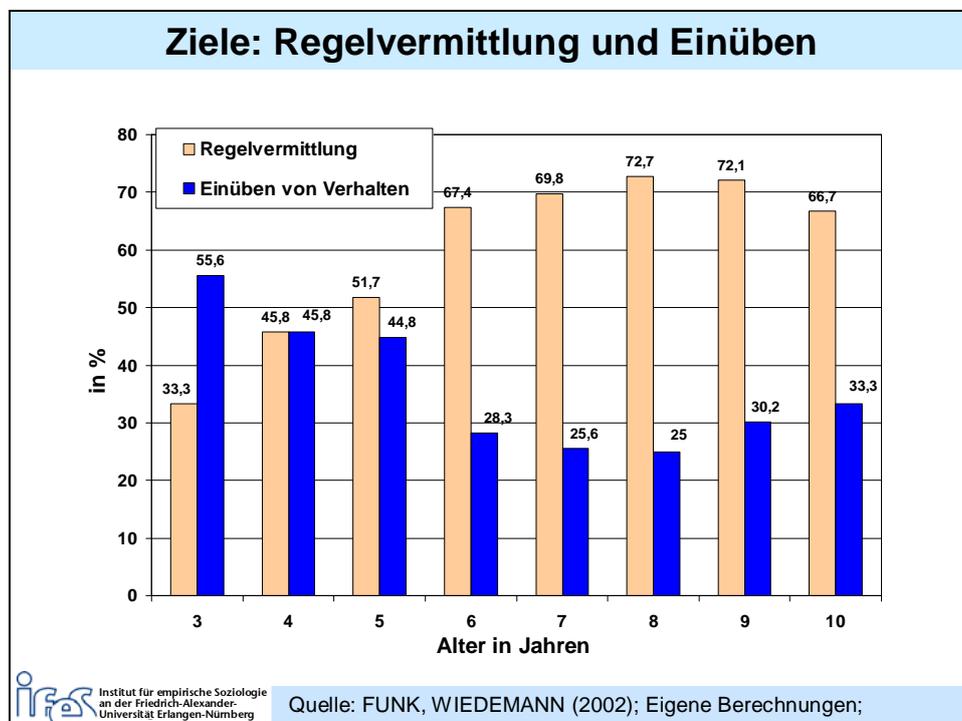


Bild 6

Betrachtet man auch zu diesen Aspekten kurz die von FUNK, WIEDEMANN (2002) analysierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder, indem man die Ziele „Regelvermittlung“ und „Einüben von Verhaltensweisen“ bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich ausschließlich direkt an Kinder wenden, gegenüberstellt (vgl. Bild 6), dann wird die Dominanz des Ziels „Regelvermittlung“ ab dem Alter von fünf Jahren deutlich. Teilt man die von THOMSON et al. (1995) betonten Zweifel an der Betonung der Wissensvermittlung und die alternativ hierzu betonte Relevanz praktischer Übungen, dann verweist diese Gegenüberstellung auf erhebliche Defizite hinsichtlich des praktischen Übens sicheren Verkehrsverhaltens insbesondere für Kinder im Grundschulalter.

3.3 Tätigkeitsfelder: Verknüpfung von Education mit Engineering / Verkehrsplanung für Kinder und Jugendliche

In den von uns gesichteten Maßnahmen tritt die Dominanz des Teilbereichs *Education* deutlich zu Tage, 95,3 % aller Maßnahmen ließen sich diesem Bereich zuordnen. Diese sehr einseitige Ausrichtung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder wird in den letzten Jahren immer wieder deutlich kritisiert. Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Da die Gefahr für Kinder, im Straßenverkehr zu verunglücken, nicht von ihnen, sondern vom motorisierten Individualverkehr und der Gestaltung des Verkehrsraumes ausgeht, ist es nur ein kleiner Schritt bis zur Frage, ob nicht statt der Kinder andere Komponenten des Systems Straßenverkehr – insbesondere die Straßenraumgestaltung oder Verkehrsregelung – geändert werden sollten (vgl. HEINE, GUSKI 1998: 528; HEINE 1997: 72ff; KÖHLER 1997: 296). Als eine mögliche Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit wird eine stärkere Betonung des *Engineering* angeregt, und damit die Konzentration auf die konkrete Verkehrssituation auf der kommunalen Ebene bzw. im Stadtteil.

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

3.4 Kommunikationsform bzw. Medium

Auch auf die in den Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder eingesetzten Medien soll hier kurz eingegangen werden. Fasst man die Kommunikationsformen bzw. Medien „Broschüre / Faltblatt“, „Buch / Heft“, „Schulbuch“ und „Kindergartenbuch“ zu der Kategorie „Druckerzeugnisse“ zusammen, so lässt sich das Übergewicht dieses Mediums der Verkehrssicherheitsarbeit über die gesamte Altersspanne der Kinder nachvollziehen (vgl. Bild 7). Dies gibt insofern zu denken, als man davon ausgehen muss, dass Druckerzeugnisse zwar effektiv in der Wissensvermittlung sein können, jedoch ihre Effektivität für angestrebte Verhaltensänderungen bezweifelt wird (vgl. THOMSON et al. 1995: 45). Hier könnte der vermehrte Einsatz audio-visueller Medien, wie Video, CD-Rom, DVD oder auch das Internet, durch die Verwendung von bewegten dreidimensionalen Bildern und die Nutzung des Stilmittels der Interaktivität eine größere Realitätsnähe der verwendeten Kommunikationsformen schaffen.

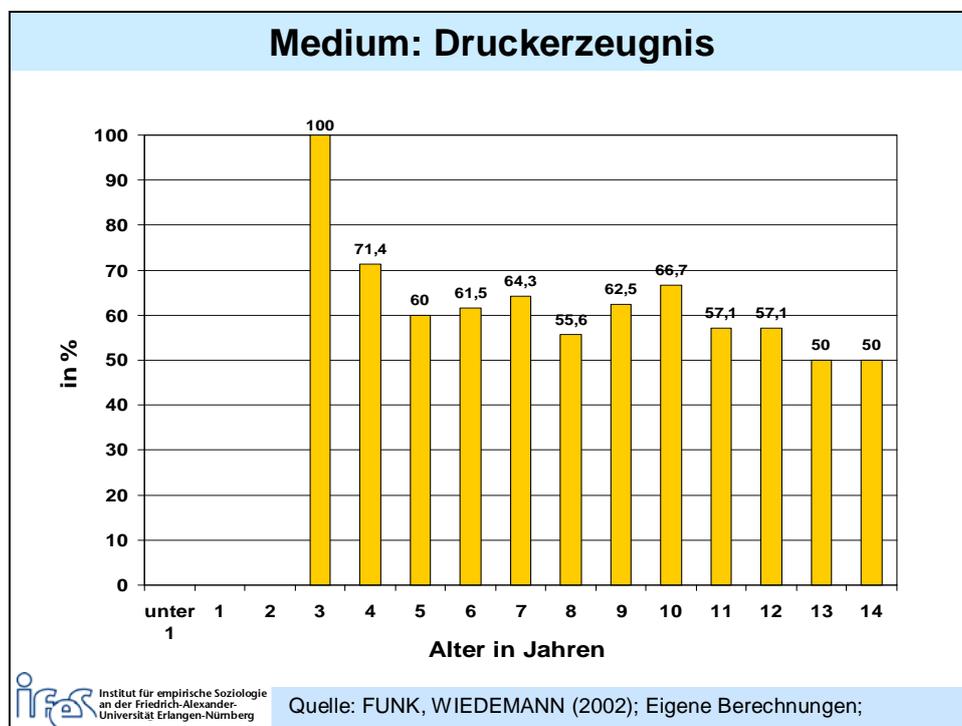


Bild 7

Die Ausstattung der Haushalte von Kindern im Alter von 6 bis 13 Jahre im Jahr 2006 steht dieser Strategie jedenfalls nicht entgegen:

- In 89 % dieser Haushalte steht mindestens ein Computer,
- 81 % der Haushalte dieser Zielgruppe haben Internetanschluss,
- in ebenfalls 81 % der Haushalte ist ein DVD-Spieler vorhanden (vgl. MPFS 2007: 7).

Der Anregung des Einsatzes von CD-Roms sind die Maßnahmeplaner in den letzten Jahren bereits zunehmend gefolgt. Die technische Entwicklung hat inzwischen die kostengünstige Produktion von Trägermedien möglich gemacht, die in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder zunehmend Verwendung finden. In diesem Zusammenhang wäre sicherlich die Evaluation der Art und Weise der Verwendung dieses Mediums interessant.

In ihrer Umschau im Jahr 2000 bemängelten FUNK, WIEDEMANN (2002) noch das völlige Fehlen der Kommunikationsform bzw. des Mediums Internet. Dieser Mangel ist inzwischen behoben. Und das war auch dringend nötig, denn inzwischen sind Computer und Internet aus dem Alltag der Kinder und Jugendlichen nicht mehr wegzudenken.⁴ Mittlerweile ist der Informations- und Unterhaltungssuche von Kindern und ihren Eltern im Medium Internet mit einer Vielzahl von aufwendig und altersspezifisch ansprechend gestalteten Websites begegnet worden, wie z. B. www.planet-helmi.de⁵ (für einen kurzen Überblick über entsprechende Angebote vgl. FUNK 2004: 102ff).

Das Argument, Kinder mit Computer- oder Internet-Angeboten evtl. zusätzlich von bewegungsorientierten Aktivitäten abzuhalten, ist m. E. wenig stichhaltig. Diese Medien werden sowieso genutzt. Deshalb sollte der kindliche Medienkonsum bzw. das Interesse an Computer und Internet aufgegriffen und positiv für die Verkehrssicherheitsarbeit nutzbar gemacht werden.

3.5 Ziele und Inhalte der Maßnahmen

Der gängige Begriff „Verkehrserziehung“ wird in der Literatur immer häufiger durch den Begriff „Mobilitätserziehung“ ersetzt (vgl. hierzu LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000; HOHENADEL 1999; BLEYER 1997; SPITTA 1997). Diese begriffliche Neuorientierung soll zugleich eine Umorientierung in den Zielen und Inhalten der Straßenverkehrserziehung zum Ausdruck bringen.

Die Rahmenrichtlinien der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung stammen aus dem Jahr 1994. Weil darin auch gesundheitliche, soziale und Umweltaspekte des Mobilitätsverhaltens von Kindern und Jugendlichen thematisiert wurden, entwickelte sich die Begrifflichkeit der Mobilitätserziehung heraus.

EISENMANN, MOHRHARDT verweisen auf Vorbehalte gegen den Begriff „Erziehung“, der „... für einige Akteure zu viel Einflussnahme auf die Jugendlichen“ (EISENMANN, MOHRHARDT 2006: 5) suggeriere. Diese Kritiker verwenden dann lieber den Begriff Mobili-

⁴ Vgl. zur Mediatisierung der Kindheit FUNK (2008).

⁵ Die Sicherheitswebsite des GDV für Kinder, www.planet-helmi.de, bietet die Entdeckung einer eigenen Welt. Kinder können dort durch didaktische Spiele ihr Sicherheitsbewusstsein verbessern und gleichzeitig Spaß haben. Viele Beiträge des Elternratgebers für mehr Kindersicherheit und Kindersicherung "Das sichere Kind" sind mit entsprechenden Spielen und Animationen auf "Planet Helmi" verlinkt, damit Eltern gleich mit Ihrem Kind sichere Verhaltensweisen üben und interaktiv lernen können. [Quelle: <http://www.das-sichere-kind.de/index.cfm?B5329E1B123F74FAFE140C5A38561704> vom 12.09.2007]

Parallel zur Kinderseite zur Verkehrssicherheit bietet der GDV den Online-Elternratgeber „Das sichere Kind“ an (<http://www.das-sichere-kind.de>).

tätsbildung. Und weil man nicht nur das gegenwärtige Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen ansprechen, sondern dieses langfristig beeinflussen will („später die Ernte einfahren“), kommt der Aspekt der Nachhaltigkeit zum Tragen.

Eine detaillierte Gegenüberstellung von Verkehrs- und Mobilitätserziehung soll im Rahmen dieser Publikation nicht gegeben werden. Zur inhaltlichen Akzentverschiebung hin zu einem umfassenderen und kritischeren Mobilitätsbegriff und der – neben der Sicherheitserziehung – stärkeren Betonung der Verkehrserziehung als Sozial-, Umwelt-, Gesundheits- und neuerdings auch Bewegungserziehung, vgl. z. B. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000; HOHENADEL 1999; BLEYER 1997; SPITTA 1997; KLUTE O. J.

3.6 Zugangsweise und Verbreitung von Verkehrssicherheitsmaterialien

Die Situation der Verkehrserziehung in der Grundschule wird von Experten als unproblematisch gesehen, Probleme in der schulischen Verkehrserziehung werden vor allem in der Sekundarstufe, und dort mit zunehmendem Alter der Kinder, verortet (vgl. FUNK, WIEDEMANN 2002).⁶ Auch Kinder im Kindergartenalter sind im Prinzip gut mit Angeboten der Verkehrserziehung und -aufklärung versorgt. Ein zentraler Pfeiler der Verkehrserziehung im Kindergarten ist nach wie vor das Moderatorenprogramm „Kind und Verkehr“. Zum Einsatz dieses Programms äußerten sich die von FUNK, WIEDEMANN (2002) interviewten Experten durchaus auch kritisch. So wurde gefragt, ob die Einberufung eines eigens organisierten Elternabends und die dort entstehende Kommunikationssituation noch zeitgemäß sei.

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

⁶ Dafür wurden die bereits jetzt randvollen Stundenpläne, die aufgrund sinkender Unfallzahlen stärkere Aktualität anderer sozialer Probleme, die geringe Akzeptanz bzw. der fehlende Stellenwert der Verkehrserziehung (die oft dem unerfahrenen neuen Kollegen überantwortet werde), die vorrangig wissenschaftliche Ausbildung der Lehrer, die fehlende fachliche Kompetenz zur Lehre von Verkehrserziehung, das relativ hohe Durchschnittsalter der Lehrer (das eine gewisse Resistenz gegen innovative Methoden eher begünstige), aber auch die Vorliebe der polizeilichen Verkehrserzieher für die unproblematische Grundschule, verantwortlich gemacht.

Als Ausweg aus diesem Dilemma könnte versucht werden, nicht mehr ausschließlich Veranstaltungen explizit zur Verkehrssicherheit von Kindern anzubieten, sondern Aspekte der Verkehrssicherheit von Kindern auch implizit im Kontext von breiter auf das heutige Freizeitverhalten angelegten Veranstaltungen zu transportieren. Programmplaner und -umsetzer müssen bestrebt sein (und das tun sie ja bereits auch!), die „Vertriebswege“ der Botschaft „Verkehrssicherheit“ auf eine breitere Basis zu stellen, und über die üblicherweise bereits genutzten Orte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen hinaus neue Örtlichkeiten bzw. Kooperationspartner zu gewinnen:

- So könnte z. B. versucht werden, durch die Präsenz von Maßnahmeträgern der Verkehrssicherheit von Kindern im Rahmen von Stadtteilstunden auch Eltern aus eher „bildungsfernen“, sozial niedrigen Schichten anzusprechen und in diesem ungezwungenen Kontext Informationen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit zu transportieren. Dabei würden den Zielpersonen keine immateriellen Kosten, im Sinne des Aufsichtnehmens eines Extra-Weges oder der Opferung eines Abends, entstehen. Diese Art der Verkehrssicherheitsarbeit hätte den weiteren Vorteil, dass den Zielgruppen weniger als bisher das Gefühl vermittelt wird, ihnen würde ein zusätzlicher lästiger Termin aufgezwungen. Die Zielpersonen würden zudem dort „abgeholt“, wo sie sich in ihrer Freizeit sowieso bereits befinden. Deshalb ist die individuelle Entscheidung, sich quasi *en passant* über Verkehrssicherheitsfragen zu informieren, auf einer niedrigeren Schwelle in der subjektiven Kosten-Nutzen-Abwägung verortet.
- Greift man die Anregung auf, Verkehrserziehung unter anderem auch als Gesundheitserziehung zu verstehen (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT 1995: 3), wäre es u. E. erstrebenswert, *Kooperationen* mit anderen Institutionen der Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung einzugehen. Beispielhaft sei hier die Initiative „Safe Kids – Mehr Sicherheit für Kinder“ (vgl. BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT „KINDERSICHERHEIT“ O. J.) genannt.
- Im Rahmen der Verbreiterung der Zugangsbasis zu den relevanten Zielgruppen der Verkehrssicherheitsarbeit ist weiterhin zu überlegen, inwieweit z. B. die stärkere Einbeziehung von *Kinder- und Jugendärzten* in die Straßenverkehrsunfallprävention möglich erscheint. Bereits am Tag der Geburt eines Kindes greift das Programm zur Krankheitsfrüherkennung bei Kindern in Form der sog. „U1“. Weitere Untersuchungsstufen folgen jeweils in vorgegebenen Zeitintervallen. Die Teilnehmeraten an diesen Untersuchungen sind vergleichsweise hoch. In Kooperation mit den Kinder- und Jugendärzten sollte es möglich sein, Eltern und ihren Kindern an diesen Terminen zumindest schriftliche altersspezifische Informationen zur Sicherung von Kindern in Pkw zukommen zu lassen.
- Häufig besuchte *Freizeitorte*, wie z. B. der Spielplatz, eine Fußgängerzone oder ein Einkaufszentrum stellen vor dem Hintergrund der vorgestellten Ziele der Verkehrsbeteiligungen von Kindern tatsächlich einen lohnenden Ort für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen dar (vgl. NEUMANN-OPITZ 1996b: 10). Hier ist vorstellbar, dass

ein sog. „Spielmobil“, ähnlich der „Mobililli unterwegs“, beladen mit Sport- und Spielutensilien, regelmäßig Spielplätze anfährt und dort unter anderem einen Geschicklichkeitsparcours für Tretroller oder Fahrräder anbietet. Dabei können Kinder in ihrer Freizeit angesprochen werden, die Teilnahme an Angeboten zur Verkehrssicherheit ist freiwillig und kann mit kindgerechten „Action“-Elementen versehen und damit entsprechend attraktiv gestaltet werden. Die Lehrsituation (*Education*) muß auf jeden Fall das Image einer „Paukveranstaltung“ vermeiden, eine Expertin verwendete hier den Begriff des *Edutainments*, also der Vermittlung verkehrserzieherischer Inhalte im Rahmen eines unterhaltend-ansprechend gestalteten, möglichst handlungsorientierten Angebotes.⁷

4 Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Lichte der bisherigen Erkenntnisse: Das Beispiel Radfahrtraining

Ausgehend von den in FUNK, WIEDEMANN (2002: 70ff) differenziert vorgestellten altersspezifischen Gegenüberstellungen der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und ihrer verkehrsbeteiligungsspezifischen Verunfallung lässt sich zumindest fragen, ob bestimmte verkehrsbeteiligungsspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen die Kinder nicht zu spät erreichen? Zu denken ist hier konkret an das Radfahrtraining.

Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad jenes Fahrzeug, das für hinreichend viele Kinder verfügbar und in großem Ausmaß, nicht nur zur zielgerichteten Erreichung von Orten, sondern auch als Spiel, Freizeit- und Sportgerät (vgl. BASNER, DE MARÉES 1993: 1) tatsächlich genutzt wird. Bei der altersspezifischen Verteilung fahrradspezifischer Verkehrssicherheitsmaßnahmen war in Bild 3 zu sehen, dass in den Jahrgangsstufen der Eingangsklassen der Grundschulen und erst recht für Kinder im Kindergartenalter eine stark unterdurchschnittliche Versorgung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen festzustellen war. Die Jugendverkehrsschule kommt üblicherweise erst in der dritten oder vierten Klasse zum Erwerb des „Fahrradführerscheins“ zum Tragen.

Zu diesem Zeitpunkt sind die Schüler zwischen acht und zehn Jahre alt und besitzen, teilweise seit langem, bereits ein eigenes Fahrrad. Darauf deuten z. B. die Ergebnisse von NEUMANN-OPITZ (2001: 26) aus einer Elternbefragung in Schleswig-Holstein und auch eine eigene Erhebung zur Exposition von Kindern und Jugendlichen hin: Demnach besitzen 81,7 % der 6- bis unter 8-Jährigen ein Fahrrad und 13,0 % ein Mountainbike (FUNK, FASSMANN 2002: 98; Mehrfachantworten waren möglich).

Auch über die Nutzung der altersrelevanten Fahrzeuge erlauben die Expositionsdaten von FUNK, FASSMANN (2002) differenzierte Aussagen:

- Jeweils mehr als ein Drittel der 6- bis unter 8-Jährigen nutzen ihr Fahrrad täglich (35,2 %) oder mehrmals pro Woche (37,9 %). Die tägliche Nutzung des Mountainbikes ist in dieser

⁷ NEUMANN-OPITZ (1996a: 19) nennt als weitere mögliche Orte für die Durchführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen einen öffentlichen Park, ein Schwimmbad, einen Zoo, eine Spielstraße oder kommerzielle Freizeitparks.

Altersgruppe noch höher (46,1 %), weitere 31,0 % nutzen ein solches Rad mehrmals pro Woche.

- Bei den 8- bis unter 10-Jährigen stabilisieren sich diese Nutzungsquoten: Mehr als ein Drittel der entsprechenden Kinder (36,4 %) nutzt sein Fahrrad täglich, vier von zehn Kindern (40,0 %) mehrmals pro Woche. Auch mehr als ein Drittel der Kinder mit einem Mountainbike (35,7 %) nutzen dieses täglich, weitere 31,9 % berichten dessen mehrmalige Nutzung pro Woche.

Zusammenfassend belegen diese Daten nicht nur die weite Verbreitung von Fahrrädern auch in einem Alter, in dem noch kaum fahrzeugspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen aufgelegt werden, sondern auch deren offensichtlich häufige Nutzung – als Spielgerät oder als Fortbewegungsmittel – lange vor der ersten praktischen Beschulung hinsichtlich eines verkehrssicheren Radfahrens im Rahmen der Jugendverkehrsschule. Praktische Verkehrssicherheitsmaßnahmen stehen dabei vor folgendem Dilemma:

- Einerseits scheinen Kinder auch mit acht Jahren motorisch noch kaum in der Lage zu sein, ein Fahrrad auch in komplexen Situationen sicher zu bedienen (vgl. BASNER, DE MARÉES 1993: 99). Untersuchungen zur Entwicklungspsychologie von Kindern zeigen, dass Mädchen und Jungen erst mit ca. acht Jahren den Straßenverkehr einigermaßen sicher bewältigen können und die Fähigkeit zum sicheren Radfahren erst ab 14 Jahren vollständig ausgebildet ist (vgl. BOURAUUEL 1996; BORGERT, HENKE 1997).
- Andererseits sind Fahrräder bereits unter Vorschulkindern weit verbreitet und werden von den Kindern auch häufig genutzt (vgl. FUNK, FASSMANN 2002, NEUMANN-OPITZ 2001: 26).

Vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verfügbarkeit und Nutzung des Fahrrades kann also durchaus eine Unterversorgung von Kindern im Vorschul- oder frühen Schulalter mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die auf einen sicheren Gebrauch des Fahrrades hin ausgerichtet sind, festgestellt werden. Bei den empirisch belegten Verfügbarkeitsquoten und Nutzungshäufigkeiten von Fahrrädern unter Kindern im (Vor-)Schulalter kommt die verkehrserzieherische Beschulung hinsichtlich einer sicheren Fahrradnutzung zu spät. Die Träger und Umsetzer der entsprechenden Maßnahmen orientieren sich daran, mit welchem Alter die Hinführung von Kindern zum Verkehrsmittel Fahrrad vor dem Hintergrund der entwicklungspsychologischen Erkenntnisse erfolgen sollte, nicht jedoch daran, ab welchem Alter die Kinder tatsächlich Fahrrad fahren.

Sowohl BASNER, DE MARÉES (1993: 102) als auch HOHENADEL, NEUMANN-OPITZ (2001) zeigen jedoch, dass auch bei einer altersgerechten Beschulung bei jüngeren Kindern deutliche Übungeffekte nachweisbar sind. Beschulte Kinder zeigten deutlich bessere Ergebnisse in der Praxis des Radfahrens als nicht beschulte Kinder hinsichtlich des Spur Haltens, des Bremsens, des rechts bzw. links Abbiegens, des nach rechts bzw. links Blickens und des Umschauens / Einschwenkens (vgl. NEUMANN-OPITZ 2001: 23ff). Es sollte

deshalb gefragt werden, inwieweit ein Radfahrtraining (oder Vorstufen davon) erfolgreich auch im früheren Schulalter möglich sind (vgl. BASNER, DE MARÉES 1993: 110).

5 Perspektiven: Wandel der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Bereits mit der vorgestellten Umorientierung oder Neupositionierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder wurden erste wichtige Schritte hin zu deren lebensweltnahen Konzeption und Gestaltung gemacht. Bundesländerspezifische Bildungs- und Erziehungspläne für den Kindergarten und die Verabschiedung und länderspezifische Ausdifferenzierung von Bildungsstandards für Schulen bieten den Programmplanern der Verkehrserziehung einen neuen Rahmen. Abschließend sollen vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen einige – in meinen Augen – Erfolg versprechende bzw. der modernen Lebenswelt von Kindern angenäherte Perspektiven für die zukünftige Arbeit der Verkehrserziehung in Kindergarten und Grundschule kurz skizziert werden.

5.1 Zielgruppe / Strategie der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder

Die Konzentration auf Kinder als primäre Zielgruppe der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder ist plausibel. Berücksichtigt man die entwicklungspsychologischen Beschränkungen von Kindern oder die im Fall der Pkw-Mitfahrt durch sie nicht zu beeinflussenden Determinanten einer Verunfallung dann wären konsequenterweise

- mehr Programme für die Zielgruppe der Autofahrer, z. B. zum defensiven Fahren oder zur adäquaten Sicherung von Kindern im Pkw, und
- auch die angesprochene Verknüpfung edukatorischer Angebote (Verhaltensprävention) mit Engineering-Eingriffen (Verhältnisprävention)

in diesem Kontext zu fordern. Ausdrücklich soll dafür plädiert werden, die drei Strategien der Education, des Engineering und des Enforcement nicht getrennt zu sehen, sondern zu verbinden und ihre Synergien zu nutzen.

5.2 Fortsetzung der Intensivierung der Bewegungsförderung und -erziehung

Die Autoren des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS) konstatieren, dass „... die bisher vorhandene Datenlage der verschiedenen Einzelstudien für einen Rückgang der körperlichen Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen spricht“ (OPPER et al. 2007: 886). Die eigenen Ergebnisse des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS) zur motorischen Leistungsfähigkeit zeigen darüber hinaus deutlich, dass insbesondere Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Schichten bzw. mit Migrationshintergrund schlechtere Werte als andere Kinder und Jugendliche aufweisen (vgl. STARKER et al. 2007). Dieses

Ergebnis verweist unmittelbar auf die besondere Problematik dieser Kinder und Jugendlichen in der Verunfallung bzw. der Ansprache durch die Verkehrssicherheitsarbeit.

Wie kann die Antwort der Verkehrserziehung auf diese Befunde aussehen?

- Die bereits heute eingesetzten vielfältigen Maßnahmen der psychomotorischen Förderung müssen weiter intensiviert werden. So könnte z. B. die Nutzung bereits vorhandener Ressourcen, z. B. der kommentierten Medienübersicht „Bewegungsförderung im Kindergarten“ der BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (2002) noch stärker beworben werden.
- Auch ein verstärkter Einsatz der „move it“-Box mit ihren Bewegungsspielen in Kindergarten und Grundschule bietet sich an.
- Die Teilnahme an Projektangeboten wie „Mein Weg zur Kita“ (GDV-Praxismappe „Wir können das!“), „Zu Fuß zur Schule“, „Schule bewegt“ etc. bietet Kindergärten und Grundschulen viele Möglichkeiten der event-orientierten Bewegungserziehung.
- Die Prüfung des Einsatzes von Tretrollern oder Laufrädern im Kindergartenkontext (Gleichgewichtsübungen) sollte ebenso erfolgen wie
- die Beschäftigung mit dem Frühradfahren in der Grundschule.
- Die Einrichtung eines Walking Bus oder Cycling Bus sollte erwogen werden und
- auch die umweltpolitische Nachhaltigkeit (späteres „Ernte einfahren“) der Verkehrserziehungsmaßnahmen darf nicht aus den Augen verloren werden.

5.3 Straßenverkehr sinnlich erfahrbar machen: „Verkehrsdetektive unterwegs“! (Kinderverkehrsgutachten)

Diese Aktion wird in Schulklassen vorbereitet. Ausgestattet mit einem sehr kindgerechten Fragebogen, Maßband, Stoppuhr und Fotokamera untersuchen Kinder Wege, die sie im Alltag zurücklegen. Sie messen Gehwegbreiten, stoppen Wartezeiten an Ampelanlagen, dokumentieren auf Gehwegen parkende Autos etc. Aus der Vielzahl der dabei erhobenen Informationen können sogar rudimentäre Datenauswertungen erfolgen und sog. lokale Kinderverkehrsgutachten erstellt und kommunalen Verkehrsplanern überreicht werden.

Charakteristisch und ganz zentral für diese Aktion sind die aktive Beteiligung der Kinder, die Förderung des Orts- und Orientierungssinns und die Schärfung des Bewusstseins für Gefahrenstellen im Wohnumfeld. Hierdurch lässt sich die selbstständige Mobilität der Kinder verbessern und die Verkehrssicherheit von Kindern in Gemeinden erhöhen.

Eine solche Verkehrserziehung findet im öffentlichen Raum statt: Kinder sollen dabei selbst aktiv werden. Dies bietet viele Vorteile:

- Wahrnehmung des Verkehrsgeschehens (Messen, Zeit stoppen etc.);
- Erfahrung: wo muss ich auf meinem Kindergarten- oder Schulweg besonders aufpassen?

- Erfahrung: Verkehrsumwelt wird von Menschen gemacht, ist also veränderbar.
- Partizipation: Die Kinder lernen früh, dass sie sich einmischen und ihre Meinung in die öffentliche Diskussion einbringen können.

Eine solche Maßnahme verbindet praxisnahe und alltagsrelevante Lehrinhalte mit dem Setting des realen Straßenverkehrs. Darüber hinaus ist sie anschlussfähig zu vielfältigen weiteren Aspekten der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.⁸

5.4 Kommunale Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Dieser Aspekt soll hier nicht im Detail aufgegriffen werden (vgl. hierzu FUNK 2003). Als Gründe, die für diesen innovativen Ansatz sprechen, können gelten:

- Die kindliche Entwicklung und die damit verbundene Überforderung im Straßenverkehr:
Offensichtlich sind der Verhaltensprävention von Kindern durch deren natürliche biologisch-psycho-physische Entwicklung Grenzen gesetzt. Vor deren Hintergrund bleiben Kinder im Straßenverkehr überfordert (vgl. LIMBOURG 2001: 10f). Darüber hinaus wird auch die kritische Frage nach der Verantwortbarkeit der edukatorischen „Anpassung“ von Kindern an die derzeitige Situation im Straßenverkehr gestellt (vgl. HÜTTENMOSER 2003, 2002; HEINE 1997: 72).
- Das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere der Ortsbezug:
Aus der Verkehrsunfallstatistik ist bekannt, dass lediglich 22,2 % der im Jahr 2004 verunglückten Kinder außerhalb von Ortschaften zu Schaden kamen, mehr als drei Viertel (77,8 %) dagegen innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8). Diese Größenverhältnisse kommen auch in den verkehrsbeteiligungsspezifischen Statistiken zum Ausdruck: Über die letzten 20 Jahre hinweg zeigt sich konstant, dass bis 1987 noch ca. die Hälfte und seit 1988 sogar weniger als die Hälfte der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder, dies innerhalb von Ortschaften erleiden mussten (2004: 52 % außerorts, 48 % innerorts). Dagegen verunfallten Kinder als Fußgänger zu ca. 97 % und als Radfahrer zu ca. 93 % innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8)!
- Kinder sind bei ihren Verkehrsbeteiligungen überwiegend innerorts unterwegs
Der örtlichen Verteilung der Unfallzahlen entsprechen auch die Expositionsdaten, wie sie von FUNK, FASSMANN (2002) berichtet werden: Lediglich 22,5 % der unter sechs Jahre alten Kinder, 23,6 % der 6- bis unter 10-Jährigen, 26,5 % der 10- bis unter 15-Jährigen

⁸ Zu nennen sind hier z. B. Kinderstadtpläne (Stadt Marl), Stadtteilerkundungen, Rallyes, Spaziergänge: Kinder stellen Verbindungen zwischen ihren „Erfahrunginseln“ (SPITTA 1997: 11) her. „Durch das Kennenlernen ihres Wohnortes, das Aufsuchen von Spielräumen und Schlupfwinkeln werden den Kindern Möglichkeiten geboten, sich mit ihrer Umwelt zu identifizieren und sich gegebenenfalls für Veränderungen und Verbesserungen einzusetzen“ (SPITTA 1997: 11). Darüber hinaus die Teilnahme an der Projektwoche „Zu Fuß zum Kindergarten und zur Schule“ oder die Erstellung von Schulwegplänen oder Partnerschaften mit außerschulischen Institutionen.

und 27,4 % der 15- bis unter 18-Jährigen nutzten bei den über zwei bzw. drei Tage protokollierten Verkehrsbeteiligungen überhaupt außerörtliche Straßen.

- Es wird davon ausgegangen, dass sich etwa die Hälfte der Kinderunfälle im Straßenverkehr in einem Umkreis von nur ca. 500 m und etwa 90 % der Unfälle in einem Umkreis von ca. 1.000 m um die Wohnung der Kinder zutragen (vgl. COLDITZ 2001: 15; PETCH, HENSON 2000: 198, 202; LIMBOURG 1995: 23; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 27).
- Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder orientiert sich um und positioniert sich neu: Neben den Wechselwirkungen zwischen Sicherheits-, Gesundheits-, Umwelt-, Sozial- und Bewegungserziehung kann durch eine kleinräumige Regionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder auch die Chance ergriffen werden, Verkehrssicherheitsmaßnahmen direkt an lokale Verkehrsprobleme zu koppeln.
- Die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen:
Hierbei geht es um die sog. Lebensweltorientierung im Sinne der Hervorhebung der Eigenverantwortung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und der Eröffnung von Teilhabemöglichkeiten (vgl. BMFSFJ 2002: 64) durch die Einbeziehung von Kindern als „Experten“ in die Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138; FLADE 1998: 38; SPITTA 1997: 12).
- Die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche:
In Anbetracht der entwicklungspsychologischen Grenzen von Kindern geht es hier um die verstärkte Betonung von Engineering-Aspekten. In dieser Argumentation wird die bauliche und verkehrsplanerische Veränderung des Verkehrsraumes (Verhältnisprävention) in der Weise gefordert, dass Kinder sich, dem Stand ihrer Entwicklung gemäß, gefahrlos darin bewegen können (vgl. HÜTTENMOSER 2003: 30f; 2002; KLEWE 1997: 16).
- Schließlich sieht die Politik den Handlungsbedarf in der Kinderpolitik primär auf der kommunalen Ebene (vgl. BMFSFJ 1999: 250):
„Der Lebensraum, in dem alle Anstrengungen zur Sicherung der Lebensqualität für Eltern und Kinder ihre konkrete Gestalt gewinnen, ist die Kommune bzw. der Kreis. Hier ist auch die Chance am größten, daß Familien und Kinder sich zur Wahrnehmung ihrer eigenen Interessen selbst organisieren“ (BMFSFJ 1999: 252).

Literatur

BASNER, B., DE MARÉES, H. (1993)

Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. Münster: Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe

BLEYER, G. (1997)

Neue Wege in der Mobilitätserziehung. In: VERKEHRSClub DEUTSCHLAND (HRSG.): Symposium Kinder im Verkehr des Verkehrsclubs Deutschland VCD e. V. in Kooperation mit dem Institut für Lehrerfortbildung Hamburg, 29./30.11.1996. Bonn: Verkehrsclub Deutschland, 19-24

BÖCHER, W. (1995)

Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung („Education“). In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 248-299

BORGERT, O. / HENKE, T. (1997)

Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. Abschlußbericht zum Forschungsprojekt „Zum Erwerb von Radfahrkompetenz und ihrer Ausprägung bei 11-14jährigen Schülern“. Gefördert vom Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe. Bochum: Ruhr-Universität

BOURAUDEL, R. (1996)

Alle 10 Minuten verunglückt ein Kind im Straßenverkehr. In: DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (HRSG.): Mobil und sicher – Das Verkehrswachtmagazin. Kinder im Straßenverkehr. Lübeck: Verlag Schmidt Römhild, 12-15

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT „KINDERSICHERHEIT“ (Ohne Jahr)

Safe Kids – Mehr Sicherheit für Kinder. Eine Aktion der Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft „Kindersicherheit“

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

BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (2002)

Bewegungsförderung im Kindergarten. Kommentierte Medienübersicht. Gesundheitsförderung konkret Band 1. – Aktualisierte Neuauflage –. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung

[http://www.bzga.de/bzga_stat/pdf/60641000.pdf vom 14.09.2007]

COLDITZ, H.-P. (2001)

Handbuch für Verkehrssicherheit. Schlüssel für Programme und Aktionen. Meckenheim und Bonn: Deutsche Verkehrswacht und Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (1995)

Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. 6. 1994. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht

EISENMANN, L., MOHRHARDT, M. (2006)

Nachhaltige Mobilität in der Schule. Beratungsleitfaden für allgemeinbildende Schulen. Dessau, Heidelberg, Berlin: Umweltbundesamt, Institut für Energie- und Umweltforschung, Verkehrsclub Deutschland

EVERS, C. (2007)

Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung – 2006. Wissenschaftliche Informationen der Bundesanstalt für Straßenwesen 04/07. Bergisch Gladbach: BASt

FLADE, A. (1998)

Kinder machen mit – Beteiligung von Kindern an der Stadt- und Verkehrsplanung. In: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN [MWMTV] (HRSG.): Kinder sehen es anders – Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz, Dortmund, 25. März 1998. Düsseldorf: MWMTV, 38-42

FUNK, W. (2008)

Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung ihres Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie Nürnberg 5/2008. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie Nürnberg

[Download möglich unter http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_5_2008.pdf]

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. (2003)

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

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

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

GÜNTHER, R. (Ohne Jahr)

Entwicklung und Lernen: Grundlagen für die Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 4-11

HEINE, W.-D. (1997)

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

HEINE, W.-D., GUSKI, R. (1998)

Street traffic, children, and the extended concept of affordance as a means of shaping the environment“. In: GÖRLITZ, D., HARLOFF, H. J., MEY, G. VALSINER, J. (HRSG.): Children, Cities, and Psychological Theories. Developing Relationships. Berlin und New York: de Gruyter, 514-542

HOHENADEL, D. (1999)

Hallo, Mobilitätserziehung ... - ADAC-Symposium zur Schulverkehrserziehung in Bonn. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 1: 4-6

HOHENADEL, D., NEUMANN-OPITZ, N. (2001)

Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation. München: Verlag Heinrich Vogel

HÜTTENMOSER, M. (2003)

Bewegungsförderung statt Verkehrserziehung? In: Verkehrszeichen, 19. Jg., Heft 1: 26-31

HÜTTENMOSER, M. (2002)

Die Entwicklung der Kinder – Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrserziehung. Manuskript eines Vortrages auf der Fachtagung „Kind und Verkehr“ der „Stiftung für Schadenbekämpfung“ der Winterthur Versicherungen, 15. November 2002, Winterthur

HURRELMANN, K. (1998)

Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. Weinheim und Basel: Beltz

KLEWE, H. (1997)

Lebensräume statt Verkehrsraum. Aufwachsen im Zeitalter des Autos. In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. Stuttgart: Aktion Jugendschutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 13-30

KLUTE, H. (Ohne Jahr)

Verkehrserziehung in der Grundschule. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 23-29

KÖHLER, G. (1997)

Unfall ist kein Zufall. Psychologische Hintergründe der besonderen Unfallgefährdung des Kindes. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“ (HRSG.): Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongreß Essen, 27. und 28. September 1996. Wien: Institut „Sicher Leben“, 291-300

KRAUSE, J., SCHÖMANN, M. (1999)

Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

LIMBOURG, M. (2001)

Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule. In: Sache – Wort – Zahl, Jg. 29: 4-11

LIMBOURG, M. (1995)

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

LIMBOURG, M., FLADE, A., SCHÖNHARTING, J. (2000)

Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich

LIMBOURG, M., SENCKEL, B. (1976)

Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr. Stand der Forschung. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen

MEDIENPÄDAGOGISCHER FORSCHUNGSVERBUND SÜDWEST [MPFS] (2007)

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

NEUMANN-OPITZ, N. (2001)

Die Untersuchung. Bericht über die wissenschaftliche Begleitung des Modellversuchs. In: HOHENADEL, D., NEUMANN-OPITZ, N.: Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation. München: Verlag Heinrich Vogel, 22-25

NEUMANN-OPITZ, N. (1996a)

Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 54. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

NEUMANN-OPITZ, N. (1996b)

Zukunftsmärkte der Verkehrserziehung. Anregungen aus europäischen Ländern. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung: 8-11

OPPER, E., WORTH, A., WAGNER, M., BÖS, K. (2007)

Motorik-Modul (MoMo) im Rahmen des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS). Motorische Leistungsfähigkeit und körperlich-sportliche Aktivität von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Band 50, Heft 5 / 6: 879-888

PETCH, R. O., HENSON, R. R. (2000)

Child road safety in the urban environment. In: Journal of transport geography, 8: 197-211

REICHENBECHER, H. (Ohne Jahr)

Die Schulverkehrserziehung in den alten Bundesländern. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., 16-22

SPITTA, PH. (1997)

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

STARKER, A., LAMPERT, T., WORTH, A., OBERGER, J., KAHL, H., BÖS, K. (2007)
Motorische Leistungsfähigkeit. Ergebnisse des Kinder- und Jugendgesundheits surveys (KiGGS). In: Bundesgesundheitsblatt – Gesundheitsforschung – Gesundheitsschutz, Band 50, Heft 5 / 6: 775-783

STATISTISCHES BUNDESAMT (2005)
Verkehr. Kinderunfälle im Straßenverkehr. 2004. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

THOMSON, J. J.; TOLMIE, A.; FOOT, H. C.; McLAREN, B. (1995)
Child Development and the Aims of Road Safety Education: A Review and Analysis. Project Report. Glasgow: Department of Psychology, University of Strathclyde

ZEEDYK, M. S., WALLACE, L., CARCARY, B., JONES, K., LARTER, K. (2001)
Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behaviour. In: British Journal of Educational Psychology, Vol. 71: 573-594

**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,-- €)

Liste der bisher erschienenen IfeS-Materialien

- Heft 1/2004 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.; Zimmermann, R.: „REGionale 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 *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,-- €)
- 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,-- €)

