



Institut für  
empirische  
Soziologie  
an der  
Universität  
Erlangen-  
Nürnberg

# Mobilitäts- und Verkehrssicherheits- forschung

im

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

**Ergänzte und aktualisierte  
Neuaufgabe**

Dr. Walter Funk

1/2013

MATERIALIEN

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

**Zitierweise:**

Funk, Walter (2013)

**Mobilitäts und Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*.** Ergänzte und aktualisierte Neuauflage. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1/2013, Nürnberg: IfeS

---

**Redaktion: Birgit Kurz Marienstraße 2 90402 Nürnberg**

---

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

---

**Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung**  
im  
*Institut für empirische Soziologie*  
*an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg.*  
**Ergänzte und aktualisierte Neuauflage**

Dr. Walter Funk

### Inhaltsverzeichnis

1	Straßenverkehrssicherheitsforschung im Auftrag der Bundesregierung	3
2	Theoretischer Hintergrund der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im <i>Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i>	4
3	Entwicklung des Forschungsschwerpunktes Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im <i>Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i>	6
4	Aktuelle Forschungsarbeiten des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> aus den Bereichen Mobilität und Verkehrssicherheit	7
4.1	Forschungsarbeiten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer	8
4.1.1	Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr	8
4.1.2	Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft	9
4.1.3	Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	10
4.1.4	Kinder als Fußgänger und Radfahrer	11
4.1.5	Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen	13
4.1.6	Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland	14

---

4.1.7	Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien	15
4.1.8	Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland	16
4.2	Forschungsarbeiten zur Reduzierung der Unfallrisiken von Fahranfängern	17
4.2.1	Mobilitätsstudie Fahranfänger: Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere („Fahranfängerbefragung 2005“)	17
4.2.2	Evaluation des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17“	18
4.2.3	Textbeiträge und Bildvorschläge für die Website <a href="http://www.bf17.de">www.bf17.de</a>	20
4.2.4	Wissenschaftlicher Input zum „Rahmenkonzept Fahranfängervorbereitung“	20
4.2.5	Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere	22
4.2.6	Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation	22
4.2.7	„Begleitetes Fahren ab 17“ – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes	23
4.3	Kommunales Mobilitätsmanagement	24
4.4	Weitere Arbeiten zur Straßenverkehrssicherheit	25
5	Der Beitrag des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> zum wissenschaftlichen Austausch im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung	26
6	Der Beitrag des <i>Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg</i> zur Ausbildung von Nachwuchswissenschaftler(inne)n im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung	26
7	Fazit und Ausblick	27
7.1	Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	27
7.2	Verkehrssicherheits-Monitor als Dauerbeobachtungsinstrument	29
	Literatur	29

## 1 Straßenverkehrssicherheitsforschung im Auftrag der Bundesregierung

Das langfristig angelegte „Verkehrssicherheitsprogramm“ des *Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung* aus dem Jahr 2011 (BMVBS 2011) leitet die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung und hat im Kern das Ziel, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, insbesondere die Anzahl der Getöteten und Schwer(st)verletzten zu senken. Im Rahmen einer entsprechenden EU-Initiative wird bis 2020 die Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten um 40 Prozent angestrebt (vgl. BMVBS 2011: 3).

Das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes entwirft ein Aktionsprogramm mit den Aktionsfeldern

- „Mensch“,
- „Infrastruktur“ und
- „Fahrzeugtechnik“.

Diese schlagen sich auch in den entsprechenden Forschungsaktivitäten nieder. Die *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)*, ein technisch-wissenschaftliches Institut des *Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*, vergibt einen Großteil der vom Bund finanzierten Forschungsprojekte zur Straßenverkehrssicherheit. Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS)* ist seit vielen Jahren erfolgreich als Forschungsnehmer der *BASt* und Bearbeiter entsprechender Forschungs- und Entwicklungsprojekte tätig (vgl. FUNK 2009a; OHNE AUTOR 2005).

Dabei konzentriert sich das *IfeS* als sozialwissenschaftliches Forschungsinstitut auf Fragestellungen aus dem Aktionsfeld „Mensch“, wobei insbesondere Fragestellungen zu sog. „schwächeren Verkehrsteilnehmern“ (vgl. BMVBS 2011: 11), wie Kinder, Jugendliche und Fahranfänger / junge Fahrerinnen und Fahrer den Schwerpunkt der bearbeiteten Forschungsprojekte bilden (vgl. Kapitel 4). Aber auch die Aktions- bzw. Forschungsfelder „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“ sind prinzipiell für das *IfeS* interessant: Die Straßenverkehrsinfrastruktur gibt den Rahmen für menschliches Handeln im Straßenverkehr vor und die Fahrzeugtechnik wird von Menschen bedient. Auch diese beiden Forschungsfelder implizieren also zielgerichtet handelnde Menschen, die im Kontext des Straßenverkehrs mit entsprechenden Artefak-

ten hantieren bzw. diese benutzen. In den kommenden Jahren wird das *IfeS* versuchen, auch in diesen beiden Aktionsfeldern seine Expertise anzubieten. Hierzu werden gegenwärtig strategische Allianzen mit potenziellen Partnern für solche Forschungsprojekte geschmiedet.

## 2 Theoretischer Hintergrund der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*

Das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* analysiert Probleme der Mobilitäts-, Verkehrssicherheits- und Unfallforschung vor dem Hintergrund eines Verständnisses von Verkehrssicherheit als sozialem und soziologischem Problem (vgl. BÜSCHGES 1993a; BÜSCHGES, WITTENBERG 1999). Es geht in seinen Analysen von der Komplexität des Verkehrsgeschehens aus, verstanden als „... Produkt aus einer sachlich, zeitlich und räumlich abgrenzbaren Kombination von Verkehrsteilnehmern und Verkehrsmitteln auf Verkehrswegen in Verkehrsräumen und eingebettet in eine Verkehrsumwelt“ (BÜSCHGES 1993b: 81). Verkehrszwecke und Verkehrsnormen sind dabei abhängig von sozio-kulturellen und sozio-ökonomischen Verhaltensmustern, den vorherrschenden sozialmoralischen Leitideen und Weltbildern, dem Stand der materiellen Kultur sowie der Institutionen sozialer Ordnung (vgl. hierzu allgemein BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998). Generell wird die Verkehrsteilnahme einer Person als „soziales Handeln“ bzw. soziale Interaktion interpretiert (vgl. BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 704).

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

- Menschen handeln intentional und versuchen, mit ihnen geeignet erscheinenden und für sie verfügbaren Mitteln, auf der Grundlage ihrer jeweiligen Möglichkeiten und unter Berücksichtigung der gegebenen Umstände ihre persönlichen Ziele zu erreichen.
- Für die Handlungsmöglichkeiten wie für die Handlungsfolgen sind die Interaktionsbeziehungen der Menschen, welche sie direkt oder indirekt miteinander verknüpfen, sowie deren rechtliche Ordnung und institutionelle Einbindung nebst deren sachlicher, räumlicher und zeitlicher Erstreckung sowie deren sozialer Deutung von besonderem Gewicht.
- Charaktereigenschaften und Persönlichkeitsmerkmale können erhebliche Variationen aufweisen und sind das Produkt der für den individuellen Lebenslauf, die Biographie, charakteristischen Interaktion von Erbeigenschaften und Umweltbedingungen.
- Individuelles Handeln im öffentlichen Verkehrsraum, muss dabei stets vor dem Hintergrund der institutionellen Zwänge, z. B. der Angemessenheit und Beachtung der geltenden Verkehrsnormen, und der konkreten Situation, in der dieses Handeln stattfindet, gesehen werden (vgl. BÜSCHGES 1993b: 81).
- Jede Handlung und jedes Handlungsergebnis ist das Produkt aus kulturellen Rahmenbedingungen, institutionellen Regeln, situationsbezogenen Gegebenheiten und persönlichkeitspezifischen Faktoren.
- Absichtsgeleitete Handlungen können beabsichtigte wie unbeabsichtigte Folgen zeitigen. So kann ein in bester Absicht ausgeführtes Verhalten im Zusammenspiel mit den Handlungen anderer Verkehrsteilnehmer sowohl das eigene Leben als auch das Leben Anderer gefährden oder zu Sachschaden führen.

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

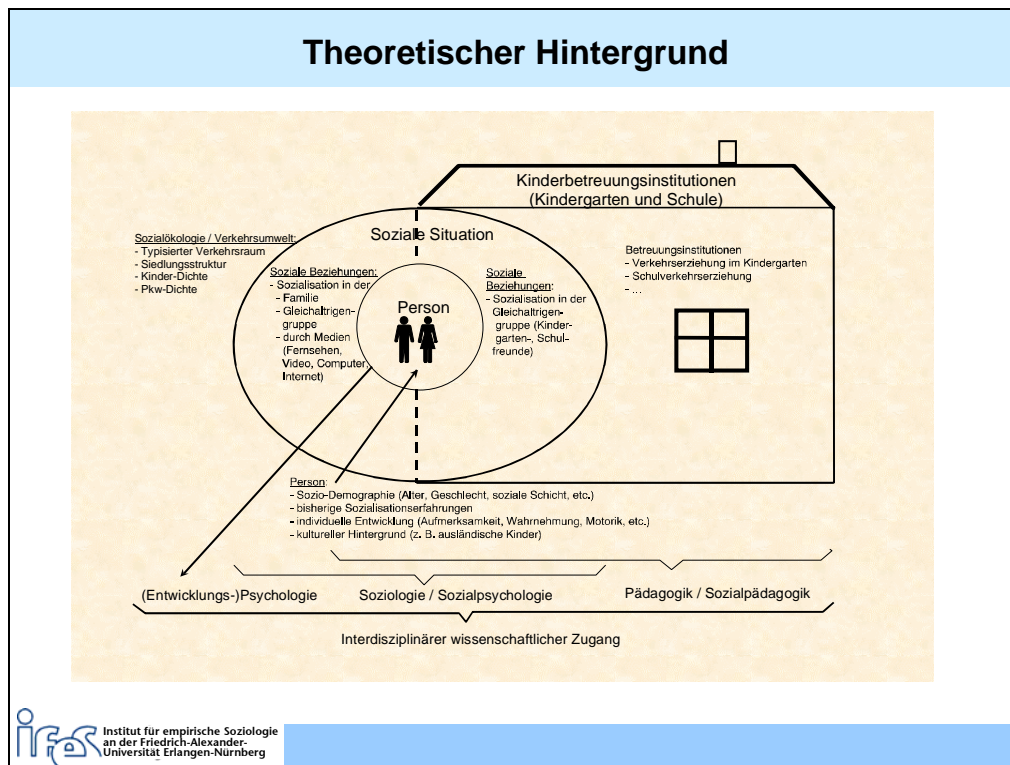


Bild 1

### 3 Entwicklung des Forschungsschwerpunktes Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*

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

- Systemanalyse Straßenverkehrssicherheit (BÜSCHGES et al. 1972),
- Regionale Auswahleinheiten in der Straßenverkehrssicherheitsforschung (BÜSCHGES, SCHULTE, WITTENBERG 1974),
- Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen (SCHULTE 1976),
- Straßenverkehrsbeteiligung älterer Menschen (WITTENBERG 1976),



- Auswirkungen von „Tempo 100“ auf Verkehrsablauf und Unfallgeschehen (BÜSCHGES et al. 1975; BÜSCHGES 1977) oder
- Typologie von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (BÜSCHGES 1978).

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

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

#### 4 **Aktuelle Forschungsarbeiten des *Instituts für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* aus den Bereichen Mobilität und Verkehrssicherheit**

In den letzten Jahren setzte das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* seine Forschungsaktivitäten auf dem Feld der Straßenverkehrssicherheitsforschung erfolgreich fort. Als Auftraggeber fungierte dabei im Wesentlichen die *Bundesanstalt für Straßenwesen*.

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

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

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

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

## 4.1 Forschungsarbeiten zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer

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

Im Rahmen dieser Studie wurden aktuelle Expositionsdaten von Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren zur Art, Häufigkeit und Dauer ihrer Verkehrsbeteiligung erhoben, insbesondere den angesteuerten Zielen, den dabei benutzten Verkehrsmitteln, eventuellen Begleitpersonen und durchquerten Verkehrsräumen (vgl. FUNK 2008a; 2007a; 2004b, c; FUNK, FASSMANN 2002). Hierbei interessierten die generellen Muster der Verkehrsbeteiligung auf den Wegen zu und von den Institutionen der Kinderbetreuung und -erziehung, dem häufigsten Spiel- und Freizeitort, dem Spielen bzw. Treffen auf der Straße oder dem Gehweg sowie dem Besuch weiterer Freizeitorte. Die Studie aktualisierte die früheren Arbeiten zu diesem Thema, die vor ca. zehn bzw. vor ca. 20 Jahren von Arbeitsgruppen unter Leitung von Prof. Büschges im Auftrag der *BAST* erarbeitet wurden (vgl. WITTENBERG et al. 1987, SCHULTE 1976).

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

Die aus den Ergebnissen der Studie ableitbaren Handlungsempfehlungen bezogen sich, entlang des Ansatzes der „Three E“, auf die Optimierung von Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche bzw. ihre Eltern (Education), auf technische

Aspekte der Gestaltung von Verkehrsräumen und Sicherheitseinrichtungen (Engineering) sowie auf die Überwachung der Regeltreue von Verkehrsteilnehmern hinsichtlich der für die Sicherheit von Kindern als besonders relevant erachteten Vorschriften im Straßenverkehr (Enforcement).

#### **4.1.2 Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft**

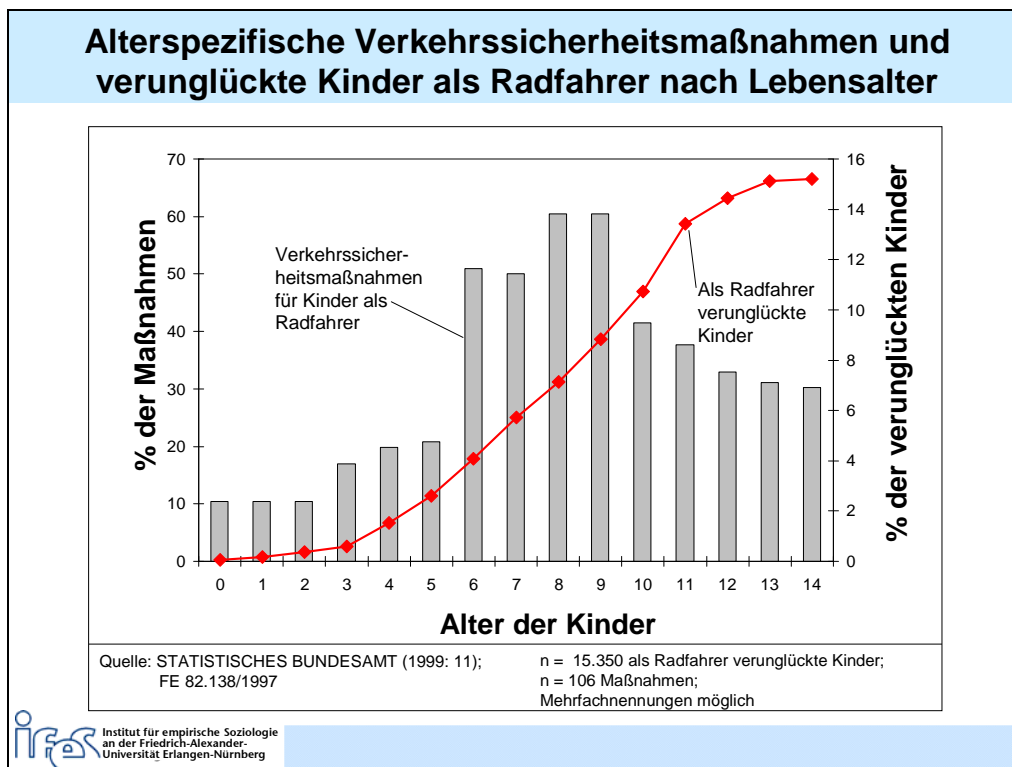
Im Rahmen dieser Studie wurde ein praktikables Raster zur Einordnung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder erarbeitet und den Unfällen von Kindern gegenübergestellt (vgl. FUNK 2008b; 2007b; FUNK, WIEDEMANN 2002a, 2002b).

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

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

Hinsichtlich des Alters der Kinder wurde insbesondere das intensive Bemühen der Maßnahmeträger eingefordert, Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Zukunft verstärkt auch auf Kinder ab ca. zehn Jahren, also Schulkinder der Sekundarstufe I, auszurichten, und zwar hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten „Fahrradfahren“ und „Mitfahrt in einem Pkw“. Die altersspezifische Gegenüberstellung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder als Radfahrer und

der mit diesem Verkehrsmittel im Jahr 1998 verunglückten Kinder ließ beträchtliche Sicherheitsreserven in den Altersjahrgängen der Sekundarstufe II erkennen (vgl. Bild 2).



**Bild 2**

#### 4.1.3 Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

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

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

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

Die kindliche Verkehrsbeteiligung und die Unfallverwicklung von Kindern im Straßenverkehr konzentrieren sich im innerörtlichen Bereich. Deshalb sollte auch die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in den Kommunen gebündelt werden (vgl. FUNK 2006b; 2003). Freizeitparks als Orte für Verkehrssicherheitsarbeit und das Internet als neues Medium der Verkehrserziehung sollten intensiver erprobt werden. Die Dauerbeobachtung relevanter Indikatoren der kindlichen Verkehrsbeteiligung und Unfallverwicklung in Form thematischer Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) wurde vorgeschlagen. Die *Bundesanstalt für Straßenwesen* griff diesen Vorschlag auf und setzte ihn in einem Kinderunfallatlas um (vgl. NEUMANN-OPITZ, BARTZ, LEIPNITZ 2012; 2008).

#### 4.1.4 Kinder als Fußgänger und Radfahrer

Mehrere Publikationen des *IfeS* wenden sich ausgewählten Verkehrsteilnahmearten von Kindern zu. Zu Fuß gehende (vgl. FUNK 2012b) und Fahrrad fahrende Kinder (vgl. FUNK 2010d; 2009b) sind gleich im doppelten Sinne sog. „schwächere“ Verkehrsteilnehmer: Zum einen sind sie hinsichtlich ihres körperlich-motorischen, emotional-motivationalen, sozialen und kognitiven Entwicklungsstandes noch nicht voll ausgereift, zum anderen sind sie – verglichen mit Pkw-Insassen – relativ ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs.

Während im Vorschulalter die Verunfallung als Pkw-Insasse dominiert, nimmt bereits im Kindergartenalter der Anteil der Fußgängerunfälle auf bis etwa ein Drittel zu und verharrt auf diesem Niveau bis weit ins Grundschulalter hinein. Trotz langjährig sinkender Trends getöteter und verletzter Kinder als Fußgänger bleibt das zu Fuß Gehen für Kinder und Jugendliche gefährlich. In absoluten Zahlen verunglückten im Jahr 2008 deutschlandweit 7.904 Kinder

und Jugendliche als Fußgänger im Straßenverkehr, 23 davon wurden dabei getötet. Die Ausdifferenzierung von personenbezogenen Fehlverhaltensweisen bei verunglückten Kindern und Jugendlichen als Fußgänger verweist vor allem auf zwei Aspekte, die deutlich dominieren, nahezu drei Viertel der Fehlverhaltensweisen ausmachen und die mit der noch nicht abgeschlossenen Entwicklung der Kinder und Jugendlichen in Verbindung gebracht werden können: „Ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ (48 %) und „Durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“ (26 %) (vgl. FUNK 2012b).

In der Altersgruppe der Sekundarstufenschüler ist dann das Fahrrad das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel: 96,2 % der 10- bis unter 12-Jährigen, 96,1 % der 12- bis unter 14-Jährigen und 95,4 % der 14- bis unter 16-Jährigen besitzen ein Fahrrad oder Mountainbike. 43,9 % der 10- bis unter 16-Jährigen nutzen ihr Fahrrad täglich, weitere 29,6 % mehrmals pro Woche. Jedes zehnte Kind dieses Alters (10,7 %) fährt ca. einmal pro Woche mit seinem Fahrrad und 15,8 % tun dies seltener (vgl. FUNK, FASSMANN 2002).

Das Fahrrad vergrößert den Mobilitätsradius der Kinder und ist ihre Eintrittskarte in die „große weite Welt“ ihres Dorfes oder Stadtteils. 16,1 % der 10- bis unter 16-Jährigen fahren mit dem Fahrrad zur Schule und 29,8 % zum Spiel- oder Freizeitort (vgl. FUNK, FASSMANN 2002).

Mit dem Schuleintrittsalter steigt auch der Anteil als Fahrradfahrer verunglückter Kinder. Die Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen verunfallt am häufigsten, die 12- bis 14-Jährigen sogar deutlich mehr als zur Hälfte, mit dem Fahrrad. Während im Jahr 2007 lediglich ca. 90 von 100.000 10- bis unter 15-Jährigen als Fußgänger verunglückten, waren dies ca. 106 als Pkw-Insasse und 220 als Radfahrer. In absoluten Zahlen verunglückten im Jahr 2007 8.820 10- bis unter 15-Jährige mit dem Fahrrad im Straßenverkehr, 20 davon wurden dabei getötet.

Die Verkehrssicherheitsarbeit für zu Fuß gehende und Rad fahrende Kinder kann bei jeder der drei bekannten Präventionsstrategien („Three E“) ansetzen (vgl. FUNK 2012b; 2010d, 2009b):

- Der Education in Form des praktischen Fußgänger- oder Radfahrtrainings im Elternhaus und in der Schule,

- dem Engineering in Form der Schulwegsicherung oder des Ausbaus des Geh- und Radwegenetzes oder von Querungshilfen für Fußgänger und
- dem Enforcement, z. B. in Form der Überprüfung der Verkehrstüchtigkeit von Fahrrädern oder der Regeltreue von Pkw-Fahrern.

Verkehrserziehung im engeren Sinne, also im direkten persönlichen Kontakt (face to face) zwischen Lehrenden und Lernenden findet vor allem in Schulen statt. Dafür gibt es drei gute Gründe:

- In diesem Sozialkontext lassen sich alle Kinder relativ einfach erreichen.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern auf ihrem Schulweg ist bereits an sich ein wichtiges Ziel.
- Schließlich erhofft man sich, dass die in der Schulzeit gesäte „Saat“ der Mobilitätserziehung später in Form eines veränderten Mobilitätsverhaltens der dann jungen Erwachsenen als „Ernte“ wieder eingefahren werden kann.

Es ist vor allem der soziale Nahraum in der Umgebung der Wohnung, der von Kindern zu Fuß erschlossen wird, sowie der Schulweg. Vor diesem Hintergrund hat eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder (vgl. NEUMANN, JANSEN 2007), welche die schulische Verkehrserziehung, die Verkehrsplanung und Verkehrsraumgestaltung sowie die polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeiten zusammenbringt, besondere Potenziale, Unfällen von Kindern als Fußgänger vorzubeugen (vgl. FUNK 2006b).

#### 4.1.5 Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen

In diesem Projekt für die *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* wurde die Umsetzungspraxis der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung in Kindergärten und Grundschulen durch zwei bundesweite Befragungen bei 685 Erzieherinnen bzw. 1.235 Lehrkräften erhoben (vgl. FUNK et al. 2013). Als Projektpartner war das *Zentralinstitut für Lehr-Lernforschung der Universität Erlangen-Nürnberg* an der Konzeption der Fragebogen für die Grundschullehrkräfte beteiligt.

Erzieherinnen sind sich ihrer verkehrspädagogischen Verantwortung bewusst und erweisen sich als offen für die entsprechenden Anliegen der Kinder und deren Lebenswelt im räumli-

chen Umfeld. In Kindergärten dominieren die Sicherheitserziehung sowie die Förderung der Wahrnehmungsfähigkeit und Motorik. Thematisch wird die Kindersicherung im Pkw eher vernachlässigt. Gemeinwesenorientierte Kooperationen sind weit verbreitet. Dabei ist die Zusammenarbeit mit den Verkehrserziehern der Polizei zentral. Die Kooperation mit Grundschulen zeigt deutliche Defizite. Erzieherinnen fühlen sich meist nicht ausreichend auf das Thema „Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung“ vorbereitet.

Die Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung an den Grundschulen ist keineswegs randständig. Ihr Stellenwert bei den Lehrkräften ist hoch und die Befassung mit dem Thema wird überwiegend positiv gesehen. Hinsichtlich der verwendeten Methoden und aufgegriffenen Themen liegt der Schwerpunkt in der Sicherheitserziehung sowie in Bewegungsspielen. Die Potenziale der Ganztagschule werden noch wenig für verkehrspädagogische Inhalte genutzt. Es zeigen sich Informationsdefizite bei den nicht als Obleute etc. tätigen Lehrkräften. Bei Kontaktierung, Materialienbezug und Kooperation externer Partner stechen die Polizei, die Verkehrswacht und der lokale Verkehrsbetrieb hervor.

Die schulinternen wie -externen Unterstützungs- und Beratungsangebote werden gut angenommen. Nur eine Minderheit der Befragten hat eine verkehrspädagogische Lehrveranstaltung besucht, eine entsprechende Zusatzqualifikation erworben oder an einer Fortbildung teilgenommen. Die Lehrkräfte zeigen Interesse an einschlägigen Fortbildungen.

Der Endbericht zu diesem Forschungsprojekt enumeriert Handlungsempfehlungen für die Entwicklung der Verkehrserziehung / Mobilitätsbildung im Elementar- und Primarbereich.

#### **4.1.6 Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im europäischen Ausland**

Eine Umschau zu lokalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder in sechs Ländern Europas (Belgien, Frankreich, den Niederlanden, Österreich, Schweden und dem Vereinigten Königreich) ließ grobe Trends und je nationale Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im lokalen und regionalen Rahmen erkennen (vgl. FUNK 2006a; FUNK, FASSMANN, ZIMMERMANN 2006). Die Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit für Kinder haben inhaltlich häufig die Verbesserung der Nachhaltigkeit kindlicher Mobilität zum Ziel. Kinder sol-



len sich häufiger selbst aktiv zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen und seltener passiv als Pkw-Mitfahrer. In der praktischen Umsetzung bilden (inter-)nationale Aktionstage oder -wochen häufig den organisatorischen Rahmen.

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

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

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

#### **4.1.7 Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien**

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

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

Widersprüche zwischen der objektiven Gefährlichkeit einer Situation im Straßenverkehr und der subjektiven Einschätzung durch die Diskussionsteilnehmer (z. B. hinsichtlich der Kindersicherung) sowie die generell starke Orientierung des Verhaltens im Straßenverkehr an der subjektiv wahrgenommenen Entdeckungswahrscheinlichkeit bzw. der erwarteten Sanktionschwere im Falle einer Regelübertretung kennzeichneten die Fahrkultur der interviewten Migranten.

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

#### **4.1.8 Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland**

Die im Rahmen dieses Forschungsprojektes durchgeführte Literaturdurchsicht gibt einen Überblick über (inter-)nationale Befunde zum Zusammenhang zwischen dem Verkehrsunfallrisiko und dem ökonomischen, sozialen und kulturellen Hintergrund der Verkehrsteilnehmer. Dabei werden schwer erreichbare oder sozial schwache Personen als Zielgruppen fokussiert. Personen können entweder organisatorisch schwer erreichbar sein (Identifikation; Ansprechbarkeit), oder die Verkehrssicherheitsangebote erreichen ihr Zielpublikum nicht (Akzeptanz; kognitive Ebene) bzw. werden nicht verhaltensrelevant (Compliance; Verhaltensebene). Sozi-

al Schwache werden auf ökonomischen, sozialen und kulturellen Dimensionen von besser Gestellten unterschieden.

Parallelen in der Zielgruppenansprache und Ansatzpunkte für Kooperationsmöglichkeiten werden explizit bei Akteuren der Gesundheitsförderung gesehen. Deren Strategie der Verknüpfung verhaltenspräventiver mit verhältnispräventiven Maßnahmen in einem Setting-Ansatz wird vorgestellt. Das Setting Stadtteil / Quartier erscheint für Interventionen besonders Erfolg versprechend. Zur Verkehrssicherheitsarbeit anschlussfähige Programme der Gesundheitsförderung werden im Forschungsbericht vorgestellt.

Der Bericht (vgl. FASSMANN, FUNK 2013) zeigt die Anknüpfungspunkte der Verkehrssicherheitsarbeit für eine Kooperation im Programm „Soziale Stadt“ auf. Ein solches Vorgehen eröffnet für die Verkehrssicherheitsarbeit neue Potenziale zur Ansprache schwer erreichbarer oder sozial schwacher Zielgruppen. Als konkrete Beispiele für eine verhaltens- und verhältnispräventive Verkehrssicherheitsarbeit im Setting Schule wird auf Ansätze der personalen Kommunikation im Setting beruflicher Schulen sowie ein sich gegenüber dem lokalen Umfeld öffnendes Mobilitätsmanagement von Schulen verwiesen. Ein Pilotprojekt zur Kooperation mit anderen Partnern in einem Setting-Ansatz wird ebenso empfohlen wie die Dokumentation vorhandener Maßnahmenansätze für schwer erreichbare Zielgruppen in einer Online-Datenbank oder die Nutzung des Internets zur Zielgruppenansprache.

## 4.2 Forschungsarbeiten zur Reduzierung der Unfallrisiken von Fahranfängern

### 4.2.1 Mobilitätsstudie Fahranfänger: Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere („Fahranfängerbefragung 2005“)

Das Ziel der „Fahranfängerbefragung 2005“ (vgl. FUNK et al. 2012a) im Auftrag der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* war die Bereitstellung aktueller Daten von Fahranfängern zu ihrer Verkehrsexposition, konkretisiert in der Praxis ihrer Autobenutzung in den ersten zwölf Monaten des Fahrerlaubnisbesitzes. Es wurden zwei Faktorenbündel diskutiert, denen eine Determinationskraft hinsichtlich der Verunfallung junger Fahrer zugesprochen wird, die fahrpraktische Unerfahrenheit und die Jugendlichkeit der Fahranfänger.

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

Basisdaten zur Exposition junger Fahrer wurden ausgewiesen für die bisherige Mobilitätsleistung aller Fahranfänger sowie der Subgruppe der tatsächlich Pkw-Mobilen auf Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresebene. Ferner wurden die Fahrtziele, die Mitfahrer, die Straßenarten, die Verkehrsbedingungen, Unsicherheiten im Straßenverkehr, Extramotive des Autofahrens, Charakteristika der Pkw, Verkehrsverstöße und die Beteiligung an Verkehrsunfällen berichtet.

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

#### **4.2.2 Evaluation des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17“**

Im Auftrag der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* wurden im Rahmen der Prozessevaluation 3.780 Modellversuchsteilnehmer während der Phase des Begleiteten Fahrens bis zu viermal und 1.735 Begleitpersonen einmalig zu unterschiedlichen Aspekten der Maßnahmenumsetzung befragt. Die Teilnahmegründe der Jugendlichen und ihrer Begleiter ließen erkennen, dass das Begleitete Fahren als Bestandteil der Fahranfängervorbereitung gut in den

altersspezifischen Lebensabschnitt der jungen Fahrer integriert werden konnte. Insgesamt belegen die Befunde eine große Zugangsfreundlichkeit des Modells und eine hohe Praktikabilität.

Im Durchschnitt erbrachten Jugendliche an Tagen mit Begleitfahrt eine Fahrleistung von 32,4 km (Median: 24,0 km). Monatlich wurde eine mittlere Fahrleistung von 318,5 km erbracht. In durchschnittlich acht Monaten Begleitdauer erwarben die Jugendlichen etwa 2.400 km Fahrpraxis. Bei voller Ausschöpfung der Begleitdauer von zwölf Monaten ergab sich eine durchschnittliche Fahrleistung von etwa 3.800 km. Hauptfahrtzwecke waren private Fahrten (Familie, Besuche), Haushaltserledigungen, Freizeitfahrten und Fahrten zur Schule / Ausbildung.

Hinsichtlich der Interaktion zwischen Fahranfänger und Begleiter ergab sich auf der Grundlage zahlreicher Einzelbefunde das Bild einer angemessenen Rolleninterpretation und -ausübung im Sinne eines konstruktiven Zusammenwirkens von Fahranfänger und Begleiter beim fahrpraktischen Kompetenzerwerb.

Im Verlauf der Begleitphase war eine deutliche Abnahme unsicherer Fahranfänger zu beobachten. Dies ist Ausdruck des subjektiv wahrgenommenen Zuwachses von Fahrerfahrung während der Begleitphase. Unfälle, Verkehrsverstöße und Verwarnungen in der Begleitphase wurden behördlicherseits nur in geringem Umfang berichtet. Dies lässt erkennen, dass die Maßnahmenpraxis den gebotenen Verkehrssicherheitserfordernissen in hohem Maße gerecht wird.

Die erhebliche Ausweitung der fahrpraktischen Vorbereitung durch das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ hat zu einer strukturellen Veränderung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland geführt. Die gegebenen Möglichkeiten hinsichtlich der Nutzungsdauer der Begleitphase und des Umfangs der erbrachten Fahrleistung erscheinen gleichwohl noch nicht ausgeschöpft und empfehlen sich daher als Gegenstand künftiger Optimierungsanstrengungen. Neben der vertieften Ausschöpfung des originären Maßnahmenpotentials eines längerfristigen fahrpraktischen Erfahrungsaufbaus empfiehlt sich zudem eine sinnvolle Verbindung dieses Maßnahmensatzes mit weiteren zielführenden Maßnahmen im Rahmen eines inte-

grierten Systems der Fahranfängervorbereitung in Deutschland (vgl. FUNK, GRÜNINGER 2010; FUNK 2012a; 2011a; 2011b; 2010a; 2010b; 2010c).

Bei der Evaluation des Modellprojektes „Begleitetes Fahren ab 17“ kooperierte das *IfeS* intensiv mit dem *Kraftfahrt Bundesamt (KBA)*. Während das *KBA* für die Prozessevaluation des *IfeS* die Stichprobe zog und die Einladungen zur Befragungsteilnahme verschickte, setzte das *IfeS* die Online-Fragebogen der summativen Evaluation des *KBA* zur mehrmaligen Befragung von Modellprojektteilnehmern und -nichtteilnehmern technisch um und administrierte die entsprechenden Befragungen. Auch für die Dateneingabe der schriftlichen Fragebogen der *KBA*-Befragungen war das *IfeS* zuständig.

#### 4.2.3 Textbeiträge und Bildvorschläge für die Website [www.bf17.de](http://www.bf17.de)

Im Rahmen einer Kooperation mit der *Deutschen Verkehrswacht e. V (DWW)* formulierte das *IfeS* die Texte für die einzelnen Seiten des zentralen Internetangebotes zum Begleiteten Fahren [www.bf17.de](http://www.bf17.de). Die Texte beziehen sich auf folgende Aspekte dieses neuen Modus des Fahrerlaubniserwerbs:

- So funktioniert's (Das ist B17, Begleiter, Rechtliche Aspekte, Antragstellung, FAQ Jugendliche, FAQ Begleiter),
- Tipps für die Praxis (Einstiegszeitpunkt, Anzahl Begleiter, Anlässe und Ziele, Tipps für Fahrer, Tipps für Begleiter, Nach der Begleitzeit, Schulen, Fahrschulen),
- Hintergrund (Junge Fahranfänger, Unfallrisiko, Unfallprävention, Vorbild Eltern) und
- Links (Links zu BF17, Filmclips).

Auch die Bildmotivvorschläge für die auf der Website platzierten Bilder stammen vom *IfeS*.

#### 4.2.4 Wissenschaftlicher Input zum „Rahmenkonzept Fahranfängervorbereitung“

Über die gesamte Laufzeit der BAST-Expertengruppe "Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland" lieferte das *IfeS* externe Expertise in Form der

Aufarbeitung einschlägiger wissenschaftlicher Erkenntnisse für die Bestimmung zielführender Maßnahmenperspektiven zur Verbesserung der Fahranfängersicherheit in Deutschland. In einem modularen Vorgehen wurden hierzu fünf Berichte (vgl. zusammenfassend FUNK et al. 2012b) vorgelegt, die sukzessive in die Arbeit der BASt-Expertengruppe „Fahranfängervorbereitung“ einfließen. Dabei wurden die folgenden Inhalte behandelt:

- Die Gewährleistung sicherer und funktionsgerechter Bedingungen für das Lernen und Fahren als übergreifende Aufgabe einer verkehrssicheren Fahranfängervorbereitung erfordert die Berücksichtigung des Erkenntnisstandes zum Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiko sowie der internationalen Maßnahmendiskussion.
- Der Erwerb und die Vermittlung grundlegender Fahr- und Verkehrskompetenz erfolgt neben der Fahrschulausbildung in lebenszyklus-typischen Sozialkontexten. Es wurden die Rolle der schulischen Verkehrserziehung sowie der Verkehrssozialisation in der Familie und der Gleichaltrigengruppe behandelt und Praxisprobleme in Fahrschulen aufgezeigt.
- Die Vermittlung verkehrssicherer Einstellungen zielt auf die Reduzierung des Jugendlichkeitsrisikos. Es wurden der Einfluss verschiedener Sozialisationsinstanzen behandelt und einstellungsbezogene Kurzinterventionen einer „Zweiten Fahrausbildungsphase“ vorgestellt sowie auf Probleme edukativer Einstellungsinterventionen hingewiesen.
- Der Erwerb von Fahr- und Verkehrsexpertise unter niedrigen Risikobedingungen ist von zentraler Bedeutung für die Sicherheit von Fahranfängern. Begleitetes Fahren und Sonderregelungen in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens sind typisch für GDL-Systeme. Ihre Gestaltung wurde ausführlich erläutert und Evaluationen ihrer Unfallwirksamkeit vorgestellt.
- Elektronische Medien eröffnen neue Perspektiven für die zielgerichtete und individualisierte Ansprache und Partizipation der Zielgruppe. Die Potenziale, insbesondere von Social Media in der Sicherheitskommunikation für Fahranfänger, wurden aufgezeigt und Möglichkeiten der Nutzung von Strategien aus dem Social Media Marketing umrissen.
- Der Ausbau der wissenschaftlichen Fundierung der Fahranfängervorbereitung stellt eine eigenständige Aufgabe dar, die im Bericht aufgegriffen wurde.

#### 4.2.5 Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere

Diese Studie im Auftrag der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* befasste sich mit dem Unfallrisiko von Fahranfängern ab 18 Jahren am Beginn ihrer Pkw-Fahrkarriere. Insbesondere in Ländern mit einem gestuften Fahrerlaubniserwerb (Graduated Driver Licensing, GDL) richten sich Maßnahmen zur Förderung eines risikominimierten, längerfristigen Fahrerfahrungsaufbaus nicht nur an junge Fahranfänger. In Deutschland können davon mit dem BF17 bisher nur die 17-jährigen Fahranfänger profitieren.

In einer für Deutschland repräsentativen Untersuchung wurde der Verlauf des Unfallrisikos von Fahranfängern ab 18 Jahren analysiert und geprüft, ob eine umfassendere fahrpraktische Vorbereitung unter niedrigen Risikobedingungen auch für dieses Fahranfängersegment angezeigt wäre. Auf Basis einer knapp 100.000 Fahranfänger ab 18 Jahren umfassenden Zufallsstichprobe aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister wurden die Delikteinträge dieser Personen im Verkehrszentralregister (VZR) über drei Jahre nachverfolgt. Zusätzlich wurden die VZR-Einträge zu empirisch erhobenen Fahrleistungsdaten aus der „Mobilitätsstudie Fahranfänger“ (vgl. Abschnitt 4.2.1) zu den VZR-Daten in Beziehung gesetzt.

Auch die Unfall- und Kostenwirksamkeit des Fahrerlaubniserwerbsmodus „Begleitetes Fahren ab 17“ wird im Rahmen dieses Forschungsberichtes abgeschätzt.

Der Endbericht zu diesem Forschungsprojekt ist noch nicht publiziert. Aufgrund des Erstveröffentlichungsrechtes des Auftraggebers können an dieser Stelle noch keine Ergebnisse berichtet werden.

#### 4.2.6 Innovative Konzepte zur Begleitung von Fahranfängern durch E-Kommunikation

Die Fahranfängervorbereitung in Deutschland erstreckt sich von der schulischen Verkehrserziehung, über die Fahrschulausbildung, das Begleitete Fahren und das erste Alleinefahren. Zur Unterstützung einer intensiven Nutzung und abwechslungsreichen Ausgestaltung dieses Lernprozesses bietet sich die elektronische Sicherheitskommunikation via Internet und Mobil-



telefonie an. Beide Medien werden von Jugendlichen und jungen Erwachsenen intensiv genutzt und auch Eltern, Lehrer und Fahrlehrer sind darüber gut erreichbar.

Im Rahmen dieses Projektes wurde zusammen mit dem Projektpartner *ILI – Institut für Lern-Innovation der Universität Erlangen-Nürnberg* ein Rahmenkonzept für die Verkehrssicherheitsansprache von Fahranfängern entwickelt, das die Zeit vom Beginn der Fahrausbildung bis zum Abschluss der Herausbildung von FahrROUTINEN umfasst und die fortgeschrittenen Möglichkeiten der interaktiven und individualisierten elektronischen Massenkommunikation nutzt. Hierzu bietet das Web 2.0 vielfältige Möglichkeiten.

Im Ergebnisbericht für die *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* werden kommunikationswissenschaftliche Grundlagen und psychologische Faktoren der Sicherheitskommunikation erläutert. Es wird ein erster Überblick über entsprechende Kommunikationsstrategien im Bereich der Gesundheitsförderung gegeben und auch Anspracheformen von Fahranfängern via Internet in Deutschland sowie einschlägige Angebote aus GDL-Ländern werden vorgestellt. Defizite der elektronischen Sicherheitskommunikation in der Fahranfängervorbereitung in Deutschland und entsprechende Handlungsfelder für die zukünftige Arbeit werden benannt. Damit werden Planungsgrundlagen für eine verhaltenswirksame, auf elektronischen Kommunikationsmedien basierende Sicherheitskommunikation geschaffen.

Der Endbericht zu diesem Forschungsprojekt ist noch nicht publiziert. Aufgrund des Erstveröffentlichungsrechtes des Auftraggebers können an dieser Stelle noch keine Ergebnisse berichtet werden.

#### **4.2.7 „Begleitetes Fahren ab 17“ – Konzepte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes**

Dieses Projekt im Auftrag der *Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)* befindet sich gegenwärtig noch in der Bearbeitung. Dabei steht die Identifikation von Faktoren zur Förderung einer breiten und lernwirksamen Nutzung des Maßnahmenansatzes BF17 und von Faktoren zur Verringerung bestehender Nutzungsbarrieren im Mittelpunkt. Praktisch geht es um

- die Motivierung von noch mehr 17-jährigen zum Erwerb des Pkw-Führerscheins im Rahmen des BF17,
- die Verlängerung der Begleitdauer durch die Hinwirkung auf einen früheren Einstieg in das BF17 (näher am 17. Geburtstag),
- die Motivation zu einer quantitativ höheren Fahrleistung während der Begleitfahrten und
- zu einer qualitativ besseren, d. h. einer abwechslungsreicheren und mehr fordernde Verkehrssituationen umfassenden, Fahrleistung.

Abschließend sollen Vorschläge zur Optimierung des BF17-Modells bzw. des Maßnahmeansatzes einer längerfristigen fahrpraktischen Vorbereitung von Fahranfängern erarbeitet werden.

Hierzu ist eine bundesweit repräsentative Online-Befragung von Fahranfängern sowie eines Elternteils vorgesehen. Die BF17-Teilnehmer sollen zweimal befragt werden, zu Beginn und am Ende ihrer Begleitphase. Besonderes Augenmerk wird auf die soziale Einbettung der Fahranfänger in der Familie und ihrer Gleichaltrigengruppe gelegt. Hierzu werden die Aspekte der sozialen Netzwerkeinbindung und der Nutzung fahranfängerspezifischen sozialen Kapitals untersucht.

Internationale Kooperationen mit Forschern aus Australien und Norwegen erlauben die Verwendung von Erhebungsinstrumenten, die die Kommunikation zwischen Fahranfänger und Begleiter, das Fahrverhalten der Jugendlichen sowie die Einstellungen zur Pkw-Kennzeichnung international vergleichend analysieren lassen.

Ergebnisse dieses Forschungsprojektes sind für Mitte 2015 zu erwarten.

### **4.3 Kommunales Mobilitätsmanagement**

Im Auftrag der Stadt Erlangen wurden fast 20.000 Beschäftigte der acht größten Arbeitgeber am Ort (Areva, Friedrich-Alexander-Universität, Klinikum am Europakanal, Siemens, Sparkasse Erlangen, Stadt Erlangen, Stadtwerke Erlangen und Universitätsklinikum Erlangen) zu ihrer

Pendelmobilität befragt. Dabei wurden Verkehrswegeketten identifiziert, die Determinanten der privaten Pkw-Benutzung (motorisierter Individualverkehr) erfragt, die tatsächliche Situation und die Einstellungen zur Parkraumbewirtschaftung erhoben und gewünschte Maßnahmen der Verkehrsplanung eruiert.

Ergebnisse aus dieser groß angelegten Befragung werden in einer öffentlichen Veranstaltung in Erlangen vorgestellt und in SCHRAUTH, FUNK (Im Erscheinen) veröffentlicht.

#### 4.4 Weitere Arbeiten zur Straßenverkehrssicherheit

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

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

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

- Aggression im Straßenverkehr (vgl. FUNK 2000)

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

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

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

- die Vorstellung der Projektexposés im Internet (vgl. die Schaltfläche „Projekte“ auf der Homepage des *IfeS* <http://www.ifes.uni-erlangen.de>),
- die Einrichtung von Internetseiten (vgl. <http://www.bf17.de>),
- eigene Publikationen (vgl. die *IfeS* Materialien-Bände im Literaturverzeichnis),
- die Mitgliedschaft des Autors dieses Materialienbandes in “The Driver Behavior, Education and Training Committee [D-BET]” der *International Road Federation* (IRF, Washington Program Center) und
- Vorträge.

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

Im Rahmen der Projektbearbeitung beschäftigt das *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* über seine fest angestellten Wissenschaftler hinaus eine dem Arbeitsanfall entsprechende Zahl von studentischen Hilfskräften, wissenschaftlichem Assistenzpersonal und Nachwuchswissenschaftler(inne)n. Diese Personen – vielfach Studierende aus dem *Fachbereich Wirtschaftswissenschaften der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Erlangen-Nürnberg*, der *Universität Bamberg* sowie der *Nürnberger Fachhochschulen* – werden dabei nicht nur in Anliegen und Probleme der Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung sowie benachbarter Forschungsgebiete eingeführt, sondern erwerben auch eine Fülle theoretischer, methodischer und praktischer Kompetenzen, die sie dazu befähigen, auch nach Abschluss ihres Studiums bzw. nach Ausscheiden aus dem Institut weiter im Arbeitsfeld „Forschung“ tätig zu sein. Das große Interesse, das diese Personen dem Themenspektrum des Instituts entgegen bringen, äußert sich

nicht nur in der engagierten Mitarbeit. Vielmehr besteht auch die Gelegenheit, sich durch Abfassung von Diplom-Arbeiten (vgl. GRÜNINGER 2007; LIBAL 2008, 2007; STAMM 2001) im Zusammenhang mit bestimmten Projekten wissenschaftlich zu qualifizieren.

## 7 Fazit und Ausblick

Trotz der in Deutschland seit Jahren sinkenden Verunfallten- und Getötetenzahlen im Straßenverkehr zeichnen die Unfallzahlen immer noch ein erschreckendes Bild (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2012). Jeder Verletzte und erst recht jeder Tote im Straßenverkehr ist ein Verletzter / Toter zu viel. Diese Prämisse kommt explizit in der „Vision Zero“ zum Ausdruck (vgl. z. B. DVR 2008; VCD 2003) und schlägt sich in vielen Staaten Europas in quantitativen Zielen zur Verringerung der Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr nieder. Auch die Europäische Union hat sich das Ziel gesetzt, die Verkehrstoten im Vergleich zum Jahr 2010 bis zum Jahr 2020 zu halbieren (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010: 4). Zu diesem Ziel will auch die deutsche Verkehrssicherheitspolitik beitragen.

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

### 7.1 Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

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

- Die kindliche Entwicklung und die damit verbundene Überforderung im Straßenverkehr,

- das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere der Ortsbezug,
- die Tatsache, dass Kinder bei ihren Verkehrsbeteiligungen überwiegend innerorts unterwegs sind,
- die Umorientierung und Neupositionierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in Deutschland,
- die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche und
- die politische Verortung des Handlungsbedarfs in der Kinderpolitik primär auf der kommunalen Ebene.

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

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

Entsprechende Aktivitäten werden seit einigen Jahren im Bundesland Nordrhein-Westfalen verfolgt (vgl. NEUMANN, JANSEN 2007). Neuerdings verstärken auch die einschlägigen Akteure im Bundesland Brandenburg (vgl. HAHN, BORN, STÄDTER Ohne Jahr) entsprechende Anstrengungen. Ein analoges Vorgehen in Bayern wird vom *IfeS* immer wieder vorgeschlagen.

## 7.2 Verkehrssicherheits-Monitor als Dauerbeobachtungsinstrument

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

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

## Literatur

[BMVBS] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2011)  
Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Berlin: BMVBS

BÜSCHGES, G. (1993a)

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

BÜSCHGES, G. (1993b)

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

BÜSCHGES, G. (1993c)

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

BÜSCHGES, G. (1978)

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

BÜSCHGES, G. (1977)

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

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

Grundzüge der Soziologie. 3. Auflage. München: Oldenbourg

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

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

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

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

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

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

BÜSCHGES, G.; SCHULTE, W.; WITTENBERG, R. (1974)

Regionale Auswahleinheiten in der Straßenverkehrs-Sicherheitsforschung. Bielefeld: Fakultät für Soziologie

BÜSCHGES, G.; DILLING, J.; FALLER, P.; FEGER, H.; POHLEY, H.-J.; SIEGENER, W.; ZELINKA, F. F.; ZIETLOW, G. (1972)

Systemanalyse Straßenverkehrssicherheit. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen

BÜSCHGES, G.; WITTENBERG, R. (1999)

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

[DVR] Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2008)

Argumentation pro Vision Zero. Argumentarium für die vom DVR-Vorstand am 16.10.2007 verabschiedete Sicherheitsphilosophie. Bonn: DVR



## EUROPÄISCHE KOMMISSION (2010)

Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020. Mitteilung der Kommission KOM(2010) 389 endgültig. Brüssel: Europäische Kommission

## FASSMANN, H.; FUNK, W. (2013)

Schwer erreichbare Zielgruppen – Handlungsansätze für eine neue Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 237. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag Netzwerk

## FUNK, W. (2012a)

Accompanied Driving From Age 17 – A New Scheme for Young Novice Drivers in Germany. In: Lisa Dorn (Ed.): Driver Behaviour and Training. Volume V. Farnham: Ashgate, pp. 25-37

## FUNK, W. (2012b)

Das Unfallrisiko von Kindern als Fußgänger. Exposition – entwicklungsbedingte Risikofaktoren – Verunfallung – Prävention. S. 40-44 in: Albrecht, Volker; Hass-Klau, Carmen (Hrsg.): Zu Fuß in die Stadt der Zukunft. Bonn: Kirschbaum Verlag

## FUNK, W. (2011a)

Accompanied Driving From Age 17 – A New Scheme For Young Novice Drivers in Germany. P. 61 in: Dorn, Lisa (Ed.): ICDBT. A Forum to Debate New Initiatives in the Scientific Enquiry of Road User Behaviour, Education and Training. Proceedings of Fifth International Conference on Driver Behaviour and Training. Paris, 29-30 November 2011. Cranfield: Cranfield University

## FUNK, W. (2011b)

Gaining Driving Experience: Accompanied Driving From Age 17 Compared to Conventional Obtaining of a Licence At Age 18. P. 84 in: Dorn, Lisa (Ed.): ICDBT. A Forum to Debate New Initiatives in the Scientific Enquiry of Road User Behaviour, Education and Training. Proceedings of Fifth International Conference on Driver Behaviour and Training. Paris, 29-30 November 2011. Cranfield: Cranfield University

## FUNK, W. (2010a)

Accompanied driving from age 17. Practical feasibility of a new scheme for young drivers in Germany. In: Injury Prevention, Vol. 16, Supplement No. 1: A127

## FUNK, W. (2010b)

Gaining driving experience through accompanied driving from age 17 compared to driving with conventional obtaining of a licence at age 18. Injury Prevention, Vol. 16, Supplement No. 1: A127

## FUNK, W. (2010c)

Begleitetes Fahren ab 17 – Praxisbewährung eines neuen Modells der Fahranfängervorbereitung. [Ohne Seitenzahlen] In: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): 7. ADAC / BAST-Symposium „Sicher fahren in Europa“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 207. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW [Dieser Bericht ist nur in digitaler Form erhältlich]

FUNK, W. (2010d)

Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. S. 39-71 in: Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.): Risiko raus. Fachliche Beiträge zu Themen der Kampagne. Band 14 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

FUNK, W. (2009a)

Verkehrssicherheitsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS). In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 59. Jg., Heft 2 (Mai): 8-9, 27-32

FUNK, W. (2009b)

Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. Fachliches Hintergrundpapier für die Präventionskampagne „Risiko raus“. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2009. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_2\\_2009.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2009.pdf)]

FUNK, W. (2008a)

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: Institut für empirische Soziologie

FUNK, W. (2008b)

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: Institut für empirische Soziologie

FUNK, W. (2007a)

Mobilität von Kindern und Jugendlichen. S. 18-22 in: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (Hrsg.): Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Symposium 2007 am 24. und 25. September 2007 in Berlin. Tagungsband. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft

FUNK, W. (2007b)

Edukative Maßnahmen im Elementar- und Primarbereich – Bestandsaufnahme und Perspektiven. S. 48-52 in: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (Hrsg.): Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Symposium 2007 am 24. und 25. September 2007 in Berlin. Tagungsband. Berlin: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft

FUNK, W. (2006a)

Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2006. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_2\\_2006.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2006.pdf)]

FUNK, W. (2006b)

In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (Überarbeitetes Manuskript des gleichnamigen Vortrages auf der Fachberater-Arbeitstagung Verkehrserziehung am 29. März 2006 in Horath). Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1 / 2006. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_1\\_2006.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_1_2006.pdf)]

FUNK, W. (2005)

Die Organisation wissenschaftlicher Studien an den Schulen. S. 48-55 in: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Kolloquium „Mobilitäts-/Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Beiträge des Kolloquiums am 6. Dezember 2004 in der Bundesanstalt für Straßenwesen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 173. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

FUNK, W. (2004a)

Kinder im Straßenverkehr. Wandel der Sozialisationsbedingungen und der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 164. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

FUNK, W. (2004b)

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

FUNK, W. (2004c)

Verkehrssicherheit von Babys und Kleinkindern – oder: Wie nehmen eigentlich unsere Jüngsten am Straßenverkehr teil? Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2004. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_2\\_2004.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2004.pdf)]

FUNK, W. (2003)

Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2003, Rathaus Brühl. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1 / 2003. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_1\\_2003.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_1_2003.pdf)]

FUNK, W. (2000)

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

FUNK, W.; ELSENHANS, K.; SCHALLER, S.; SCHRAUTH, B. (2012b)

Entwicklung eines Rahmenkonzepts zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland. Vertiefungsstudie. Forschungsprogramm Straßenverkehrssicherheit FE 89.243/2009. Schlussbericht. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

- FUNK, W.; FASSMANN, H. (2002)  
Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; FASSMANN, H.; ZIMMERMANN, R. (2006)  
Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im Ausland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 176. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; GRÜNINGER, M. (2010)  
Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; HECHT, P.; NEBEL, S.; STUMPF, F. (2013)  
Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 238. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; SCHNEIDER, A. H.; ZIMMERMANN, R.; GRÜNINGER, M. (2012a)  
Mobilitätsstudie Fahranfänger. Entwicklung der Fahrleistung und Autobenutzung am Anfang der Fahrkarriere. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 220. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; WIEDEMANN, A. (2002a)  
Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 139. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W.; WIEDEMANN, A. (2002b)  
Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2002. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_2\\_2002.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_2_2002.pdf)]
- FUNK, W.; WIEDEMANN, A.; REHM, B. (2002)  
Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 136. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GRÜNINGER, M. (2007)  
Die geographische Verteilung des Unfallrisikos junger Fahrerinnen und Fahrer in Bayern 2004. Unveröffentlichte Diplomarbeit. Nürnberg: Lehrstuhl für Soziologie und empirische Sozialforschung (Schwerpunkt Arbeitsmarktsoziologie)
- HAHN, S.; BORN, M.; STÄDTER, N. (Ohne Jahr)  
Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg  
[[http://www.ifk-vehlefan.de/index.php?option=com\\_content&task=view&id=98&Itemid=84](http://www.ifk-vehlefan.de/index.php?option=com_content&task=view&id=98&Itemid=84), aufgerufen am 11.06.2013]

LIBAL, I. (2008)

Evaluation der Puppenbühne der Verkehrspolizeidirektion Nürnberg. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 3: 4-8

LIBAL, I. (2007)

Evaluation der Puppenbühne der Verkehrspolizeidirektion Nürnberg. Unveröffentlichte Diplomarbeit am Lehrstuhl für Soziologie der Universität Erlangen-Nürnberg. Nürnberg: Lehrstuhl für Soziologie

NEUMANN, A.; JANSEN, T. (2007)

Nur gemeinsam sind wir stark: "Netzwerk Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg". Möglichkeiten und Chancen zur Förderung der kommunalen Verkehrssicherheit. In: GESAMTVERBAND DER DEUTSCHEN VERSICHERUNGSWIRTSCHAFT (HRSG.): Tagungsband. Mehr Sicherheit für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Symposium 2007 am 24. und 25. September in Berlin. Berlin: GDV, 28-33

NEUMANN-OPITZ, N.; BARTZ, R.; LEIPNITZ, CH. (2012)

Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 232, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

NEUMANN-OPITZ, N.; BARTZ, R.; LEIPNITZ, CH. (2008)

Kinderunfallatlas. Regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 192, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

OHNE AUTOR (2005)

Institut für empirische Soziologie (IfeS). In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 51. Jg. Heft 4: 213-215

SCHRAUTH, B.; FUNK, W. (Im Erscheinen)

Pendelmobilität in Erlangen. Ergebnisse einer Mitarbeiterbefragung. [Arbeitstitel] Nürnberg: Institut für empirische Soziologie

SCHULTE, W. (1976)

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

STAMM, M. (2001)

Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. Diplomarbeit. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 3 / 2001. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie  
[Download möglich unter [http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m\\_3\\_2001.pdf](http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_3_2001.pdf)]

STATISTISCHES BUNDESAMT (2012)

Verkehr. Verkehrsunfälle 2011. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

[VCD] VERKEHRSClub DEUTSCHLAND (2003)

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

WINTERBERST-GAASCH, I. (1989)

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

WITTENBERG, R. (1976)

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

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

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

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

- Heft 1/1998 Faßmann, H.: Das Abbrecherproblem – die Probleme der Abbrecher. Zum Abbruch der Erstausbildung in Berufsbildungswerken (17 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/1998 Funk, W.: Determinants of Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Results from the „Nuremberg Pupils Survey 1994: Violence in Schools“ (15 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/1998 Faßmann, H.: Ein Instrument zur Früherkennung und Reduzierung von Ausbildungsabbrüchen in Berufsbildungswerken – Anliegen, Struktur, Handhabung und Erprobungsergebnisse (20 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/1998 Funk, W.: Violence in German Schools: Perceptions and Reality, Safety policies (15 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 5/1998 Faßmann, H.: Abbrecherproblematik und Prävention von Ausbildungsabbrüchen (18 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/1999 Faßmann, H.; Reiprich, S.; Steger, R.: Konzept der BAR-Modellinitiative „*REGIONALE Netzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)*“ und erste Ergebnisse der wissenschaftlichen Begleitung (13 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/1999 Reith, M.: Das 3i-Programm der Siemens AG: Instrument des Kulturwandels und Keimzelle für ein leistungsfähiges Ideenmanagement (vergriffen)
- Heft 3/1999 Oertel, M.: Zentrale Ergebnisse einer Erfassung des Leistungsangebotes von Krebsberatungsstellen auf der Grundlage des "Anforderungsprofils für Krebsberatungsstellen - Bedarf, Aufgaben, Finanzierung" (13 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2000 Faßmann, H.: REGINE und MobiliS im Spannungsfeld zwischen allgemeinen und besonderen Leistungen (16 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 2/2000 Funk, W.: Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Its Determinants and Future Perspectives of Research and Prevention (21 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 3/2000 Funk W.: Violence in German Schools: The Current Situation (16 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/2000 Faßmann, H.: Aufgaben und Zielsetzung eines Case Managements in der Rehabilitation (26 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 5/2000 Funk, W.: Gewalt in der Schule. Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung (35 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 6/2000 Faßmann, H.; Steger, R.: REGINE – Ein neues Lernortkonzept zur Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher – Erste Erfahrungen und Folgerungen (7 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 7/2000 Funk, W.: Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Jahr 1999 im Einzugsgebiet der Polizeinspektion 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.; Wübbeke, 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.; Wübbeke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Zweiter Sachstandsbericht einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (131 Seiten; Schutzgebühr 21,-- €)



- Heft 6/2003 Steger, R.: Netzwerkentwicklung im professionellen Bereich dargestellt am Modellprojekt *REGINE* und dem Beraternetzwerk *zetTeam* (56 Seiten; Schutzgebühr 14,-- €)
- Heft 1/2004 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.; Zimmermann, R.: „REGIONALE Netzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (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.; Wübbeke, Chr.: Qualitätsstandards für ein *"Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)"* - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (107 Seiten; Schutzgebühr: 19,-- €)
- Heft 1/2005 Brader, D.; Faßmann, H.; Lewerenz, J.; Steger, R.; Wübbeke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (294 Seiten; print on demand, Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2005 Faßmann, H.: Wohnortnahe betriebliche Ausbildung – Modelle und ihre praktische Umsetzung. (29 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2006 Funk, W.: In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2006 Funk, W.: Schulweg- / Schulmobilitätspläne – Wie machen es unsere europäischen Nachbarn? (20 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 1/2007 Faßmann, H. : Rehabilitationsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* (37 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2007 Funk, W.: Verkehrssicherheitsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* (22 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)
- 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,-- €)
- Heft 1/2009 Faßmann, H.; Steger, R.: Betriebliches Eingliederungsmanagement (BEM) – Besondere Anreize für Unternehmen zur Umsetzung von BEM in die Praxis?! Ergebnisse einer Fachkonferenz am 21. und 22. Januar 2009 im Berufsförderungswerk Nürnberg. (32 Seiten, print on demand, Schutzgebühr €9,--)
- Heft 2/2009 Funk, W.: Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. Fachliches Hintergrundpapier für die Präventionskampagne „Risiko raus“. (28 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2010 Faßmann, H.; Svetlova, K.: Struktur- und Prozessanalyse der arbeitsmarktpolitischen Maßnahme Ganzheitliches Integrationscoaching – Modell GINCO – Endbericht –. (184 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 35,-- €)
- Heft 2/2010 Faßmann, H.; Emmert, M.: Betriebliches Eingliederungsmanagement – Anreizmöglichkeiten und ökonomische Nutzenbewertung. (174 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 35,-- €)
- Heft 1/2011 Faßmann, H.: Rehabilitationsforschung im *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg*, 2. aktualisierte und erweiterte Auflage (51 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 2/2011 entfällt
- Heft 3/2011 Svetlova, K.: Bericht über die Ergebnisse einer Befragung von Eltern und Expertinnen im Rahmen des Modellprojektes Familienstützpunkte in Nürnberg. Ermittlung des Bedarfs zur Familienbildung in Nürnberg (59 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)
- Heft 1/2012 Svetlova, K., Faßmann, H.: Wirkungsanalyse der arbeitsmarktpolitischen Maßnahme Ganzheitliches Integrationscoaching – Modell GINCO – Endbericht –. (162 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 34,-- €)
- Heft 2/2012 Svetlova, K.: Wissenschaftliche Begleitung des Modellprojektes „Integrative Berufliche Rehabilitation von Personen mit Hörbehinderung (IBRH)“. (78 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)



