Institut für
empirische
Soziologie
an der
Universität
Erlangen-
Nürnberg

MATERIALIEN 1/2023

Materialien für die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Ein aktueller Überblick.

Dr. Walter Funk

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

August 2023 **1/2023**

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

Zitierweise:
Funk, Walter (2023):
Materialien für die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Ein aktueller Überblick. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie Heft 1 / 2023. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

Redaktion: Diplom-Sozialwirtin (Univ.) 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

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 3
1 Einleitung 4
2 Begriffsklärungen 5
3 Erhebung des Angebotes an MoVe-Materialien 8
4 Differenzierung des Angebotes an schulischen MoVe-Materialien 9
4.1 Beschreibung der Breite des Angebotes schulischer MoVe-Materialien 9
4.2 Umsetzungsaspekte des Angebots schulischer MoVe-Materialien 21
4.3 Altersspezifisches Angebot schulischer MoVe-Materialien nach der Verkehrsbeteiligungsart 27
5 Zusammenfassung 49
Literatur 54

1 Einleitung

Die vorliegende Arbeit entstand im Rahmen des von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) geförderten Projektes „Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen“ (DGUV-FP 448).

Mit diesem Forschungsprojekt wurden in vier Arbeitspaketen (APs) die folgenden Ziele verfolgt:

- AP 1: Risikogruppen im Straßenverkehr verunglückter Schülerinnen und Schüler (SuS) bzw. Schwerpunktthemen für die schulische Verkehrserziehung wurden identifiziert.
- AP 2: Ein Überblick über die aktuelle schulische Präventionsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit wurde erstellt. Dabei wurden Maßnahmen und -strategien identifiziert und systematisch dokumentiert. Zudem wurden umfangreiche Interviews mit Expertinnen und Experten durchgeführt. Ausdrücklich wurden dabei strukturelle Bedingungen auf der Ebene der Bildungsadministration und -organisation berücksichtigt.
- AP 3: Es wurde ein Katalog von Qualitätskriterien zur Bewertung von Präventionsmaßnahmen und zielführender struktureller Bedingungen im Bereich der Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen erarbeitet.
- AP 4: Der in AP 3 erarbeitete Kriterienkatalog, wurde zur Evaluation der in AP 2 zusammengetragenen Maßnahmen / strukturellen Bedingungen und der Identifikation von Optimierungspotenzialen bei der Maßnahmenumsetzung herangezogen.

Ein Überblick über die in AP 1 bis AP 4 erzielten Forschungsergebnisse findet sich in FUNK et al. (2022), die Entwicklung des Kriterienkatalogs zur Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Schulen wird in FUNK et al. (2023) zusammengefasst. Der vorliegende Bericht befasst sich vertieft mit der im Rahmen des AP 2 erfolgten Materialiensammlung und schließt an den vor 20 Jahren von FUNK, WIEDEMANN (2002) vorgelegten Überblick über die „Maßnahmenlandschaft“ der vielfältigen Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern an. Im Unterschied zu dieser älteren Publikation konzentriert sich die aktuelle Arbeit jedoch auf verkehrsedukative Materialien für die schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung (MoVe), die ein großes Spektrum der Schularten für Kinder und Jugendliche im Alter von etwa 6 bis etwa 24 Jahre, also explizit die Grundschule und die Sekundarstufen I und II der weiterführenden Schulen (inklusive Berufsschule), umfasst.

2 Begriffsklärungen

In diesem Bericht werden die Begriffe „Präventionsmaßnahme“ und „Verkehrssicherheitsmaßnahme“ synonym verwendet, da eine einschlägige Maßnahme immer die Verkehrssicherheit der angesprochenen Verkehrsteilnehmergruppe verbessern und vorbeugend Unfälle im Straßenverkehr verhindern will. Im Rahmen der Sichtung der Angebote für die schulische MoVe finden die folgenden Begriffe Verwendung:

- „Materialien“: Dieser Begriff dient als übergeordneter Sammelbegriff zur Bezeichnung der Gesamtheit aller möglichen Angebote für die schulische MoVe.
- „Maßnahme“: Von einer schulischen MoVe-Maßnahme im engeren Sinn wird dann gesprochen, wenn im Rahmen eines MoVe-Angebots etwas unternommen / gemacht wird, das ein bestimmtes Ziel erreichen soll, z. B. die vermehrte oder die sichere Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf dem Schulweg. In diesem engeren Sinne wäre z. B. ein Arbeitsblatt keine MoVe-Maßnahme, wohl aber ein Material. Im weiteren Sinn werden die Begriffe „Material“ und „Maßnahme“ in der vorliegenden Veröffentlichung weitgehend synonym benutzt.
- „Aktion“: Dieser Begriff wird weitgehend synonym zu jenem der „Maßnahme“ verwendet, verweist jedoch mit seiner dynamischen Konnotation stärker auf die mögliche aktive Einbindung der Zielgruppe im Rahmen des Präventionsangebotes.
- „Projekt“: Auch dieser Begriff wird weitgehend synonym zu jenem der „Maßnahme“ verwendet, konnotiert jedoch eher die Einmaligkeit der entsprechenden Präventionsanstrengung und die in sich abgeschlossenen und ein größeres Ganzes bewirkende Summe der entsprechenden Einzelaktivitäten.
- „Kampagne“: Dieser Begriff wird für zeitlich befristete, auf ein bestimmtes Ziel gerichtete, meist im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit propagierte, und damit eher der Verkehrsaufklärung zugehörige, Verkehrssicherheitsmaßnahmen verwendet.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden häufiger in Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und der Verkehrserziehung unterteilt.

- In der Verkehrsaufklärung sollen verkehrsrelevante Wissensdefizite vor allem durch zwei Methoden transportiert werden: Zum einen durch die Vermittlung von Informationen, und zum anderen geschieht dies durch Appelle. Verkehrsaufklärung umfasst damit auch das weite Feld der Public Relations und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. BÖCHER 1995: 248f). Sie bedient sich massenmedialer Kommunikationsmittel wie gedruckter Broschüren / Flyer, Werbespots in Kinos, großflächigen Plakaten an der Autobahn oder am Verlauf des Schulwegs befestigter Spannbänder. Letztlich steht dabei immer die Förderung eines

möglichst „sicherheitszuträgliche[n] Verhalten[s]“ (HEINRICH 1990: 185; vgl. auch BÖCHER 1995: 248) der Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt.

- Mit dem Begriff „Erziehung“ werden die gezielten und bewussten „... Handlungen bezeichnet, durch die Menschen versuchen, auf die Persönlichkeitsentwicklung anderer Menschen Einfluss zu nehmen“ (BAUER, HURRELMANN 2021: 16f).

Für die praxisrelevante Abgrenzung verkehrserzieherischer Maßnahmen als Teilmenge der Verkehrssicherheitsmaßnahmen greift NEUMANN-OPITZ den adressatenzentrierten Aspekt des Begriffs „Erziehung“ auf, differenziert implizit zwischen interpersonaler (face-to-face-) Kommunikation einerseits und technisch vermittelter (Massen- bzw. Tele-)Kommunikation andererseits, 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 1996: 7).

Im Zuge der verkehrsedukatorischen Einwirkung auf vulnerable Verkehrsteilnehmergruppen lassen sich in den letzten Jahrzehnten begriffliche Veränderungen nachvollziehen.

- Mit „Verkehrserziehung“ werden seit längerem „... alle Maßnahmen verkehrspädagogischer Einflussnahme, besonders auf jüngere Menschen“ (GÜNTHER et al. 2000: 79) bezeichnet. Dabei ging es im Sinne einer Sicherheitserziehung lange vor allem um die Vermittlung von Verkehrsregeln an Kinder und Jugendliche und die Einwirkung auf die Zielgruppe dahingehend, diese Regeln auch einzuhalten. GEHLERT, KRÖLING (2018: 278) machen in den 1970er Jahren dann einen Paradigmenwechsel aus, der stärker auf die entwicklungspsychologischen Kenntnisse und Fertigkeiten der Zielgruppe abstellte. Aufgrund dieser, von LIMBOURG (2004: 17) als „soziale Wende“ bezeichneten Entwicklung, wurde von den erwachsenen Verkehrsteilnehmenden zunehmend Rücksicht auf die altersspezifische Ausprägung der kindlichen Entwicklung gefordert.
- In den späten 1980er / frühen 1990er Jahren macht LIMBOURG (2004: 18) dann eine „ökologische Wende“ in der Verkehrserziehung aus (vgl. auch SCHWEDES et al. 2021: 14f). Dies schlug sich auch in der Begrifflichkeit nieder, indem nun häufiger von „Mobilitätserziehung“ gesprochen wurde. In der verkehrsedukatorischen Praxis wurden infolgedessen die ökologischen Konsequenzen des Verkehrs stärker thematisiert, und die Kinder und Jugendlichen sollten verstärkt an umweltverträgliche Mobilitätsformen, wie das Gehen zu Fuß oder das Radfahren, herangeführt werden (vgl. GEHLERT, KRÖLING 2018: 278).
- In der aktuellen verkehrsedukatorischen Diskussion wird häufiger der Begriff „Mobilitätsbildung“ verwendet. Inhaltlich wird damit verstärkt die selbstbestimmt und bewusst ge-

staltete eigene Mobilität fokussiert (vgl. GEHLERT, KRÖLING 2018: 278) wobei das kritische Hinterfragen der Regeln des Verkehrs zentral erscheint (vgl. SCHWEDES et al. 2021: 23). LIMBOURG (2004: 19) verortet diese Entwicklung vor allem in der Jugendlichen- und Erwachsenenpädagogik. Inhaltlich werden die Schwerpunkte der Mobilitätsbildung in der Verkehrsmittelkompetenz, der Kompetenz in Bezug auf die Verkehrsraumgestaltung und in Anreizen zur eigenaktiven Bewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad gesehen (vgl. SCHWEDES et al. 2021: 23; SCHWEDES et al. 2018: 42). Eine Kompetenzvermittlung, die sich mit den Begriffen Empowerment, Partizipation und Selbstverwirklichung fassen lässt (vgl. SCHWEDES et al. 2021: 25) soll zur bewussten Auseinandersetzung mit der eigenen Mobilität und deren vielfältigen Konsequenzen befähigen (vgl. SCHWEDES et al. 2021: 27; SCHWEDES et al. 2018: 43).

Einen breiten Zugang zur Zielgruppe der Kinder und den für verkehrserzieherische Maßnahmen notwendigen personalen Kontakt findet man besonders einfach in den Institutionen der Betreuung, Bildung und Erziehung von Kindern, sprich in Kindergärten und Schulen. Deshalb bieten sich diese Institutionen geradezu par excellence als soziale Kontexte für die Durchführung von Verkehrserziehungsmaßnahmen an und werden auch seit langem entsprechend genutzt (vgl. z. B. FUNK et al. 2013; FUNK 2006). Der Schule kommt für die Vermittlung von Mobilitäts- und Verkehrserziehung aus mehreren Gründen eine besondere Rolle zu:

- In der Schule lassen sich alle Kinder relativ einfach erreichen.
- Verkehrserziehung in Schulen kann durch pädagogisch geschultes Personal, nämlich die Lehrkräfte, angeleitet werden.
- Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern auf ihren Schulwegen ist bereits an sich ein wichtiges Ziel, denn nach wie vor verunglücken Kinder im Tagesverlauf am häufigsten als Fußgänger oder mit dem Fahrrad auf dem Hin- und Rückweg zur Schule (vgl. DGUV 2021; DESTATIS 2021).
- Natürlich hat man auch die Hoffnung, die in der Schulzeit gesäte „Saat" der Verkehrserziehung auch einige Jahre später noch in Form eines veränderten Mobilitätsverhaltens der dann jungen Erwachsenen als „Ernte" wieder einbringen zu können.

Während die Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung im Grundschulbereich gut aufgestellt erscheint (vgl. FUNK et al. 2013), werden in der Sekundarstufe große Defizite festgestellt (vgl. WEISHAUPT et al. 2004).

3 Erhebung des Angebotes an MoVe-Materialien

Für die schulische MoVe steht den Lehrkräften eine schier unüberschaubare Fülle von Materialien zur Verfügung. Welche Verkehrssicherheitsmaßnahmen oder -programme tatsächlich im Schulkontext umgesetzt werden, lässt sich prinzipiell auf zwei Arten eruieren:

- Zum einen auf der Seite der Verkehrssicherheitsmaßnahmen nachfragenden Lehrkräfte. Bei diesem Zugang geht es darum zu erkunden, welche Maßnahmen tatsächlich in der Schule umgesetzt werden. Um hierzu einen adäquaten Überblick zu bekommen, ist selbst eine große Anzahl von Experteninterviews nicht hinreichend. So zeigte sich in den 68 Interviews mit Expertinnen und Experten, die im Rahmen des diesem Bericht zugrunde liegenden DGUV-Projektes geführt wurden, dass die Verantwortlichen auf Länder-, regionaler und Schulebene jeweils nur einen sehr begrenzten Einblick in die tatsächlich an Schulen umgesetzten Maßnahmen haben. Vor dem Hintergrund der stark von der individuellen Lehrkraft abhängigen Umsetzung von MoVe ist dies plausibel. Für eine wissenschaftliche Untersuchung wäre deshalb vielmehr eine Befragung aller Lehrkräfte an zufällig ausgewählten Schulen eines regional abgegrenzten Gebietes (einzelne Bundesländer, gesamte Bundesrepublik) nötig.
- Zum anderen auf der Seite der Maßnahmenanbieter. Hierbei werden die Angebote von MoVe-Materialien für den Einsatz im schulischen Kontext analysiert. Aufgrund der weitgehend (auch) im Internet stattfindenden Öffentlichkeitsarbeit einschlägiger Anbieter schulischer MoVe-Materialien kann sich eine entsprechende Suchstrategie auf einschlägige Websites im World Wide Web (WWW) beschränken.

Im Rahmen des hier berichteten Forschungsprojektes wurde der angebotsseitige Zugang zu schulischen MoVe-Maßnahmen gewählt, d. h. die Suche nach Angeboten von einschlägigen Präventionsmaßnahmen und -materialien der schulischen MoVe. Eine entsprechende, breit angelegte Umschau auf einschlägigen Websites – wie Bildungsserver, Online-Angeboten großer Umsetzerverbände oder der Prüfung von Hinweisen aus Experteninterviews – im zweiten Halbjahr 2021 führte zur Identifikation von 734 angebotenen Verkehrserziehungsmaterialien für den Einsatz an Schulen. Dieses Angebot wurde noch einmal intensiv gesichtet und bereinigt hinsichtlich Dubletten, bloßen Tonproben (z. B. Martinshorn, Verkehrsgeräusche) oder Bildern sowie Angeboten ohne expliziten Bezug zur schulischen MoVe.

Im Materialienpool verblieben letztlich 487 Angebote, die sich konkret auf die Umsetzung von MoVe im Schulkontext beziehen oder offensichtlich für die Verwendung in der schulischen MoVe vorgesehen sind, z. B. aufgrund ihrer Nennung auf einem (Landes-)Bildungsserver). Dabei wird eine große Bandbreite abgedeckt, die von einfachen Arbeitsblättern bis zu Aktionstagen mit ausgebildeten Moderierenden reicht. Trotz der großen Anzahl eruierter Materialien kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass diese Sammlung – selbst für den Zeitraum ihrer Erhebung – erschöpfend ist. In der nachfolgenden Auswertung der Funde

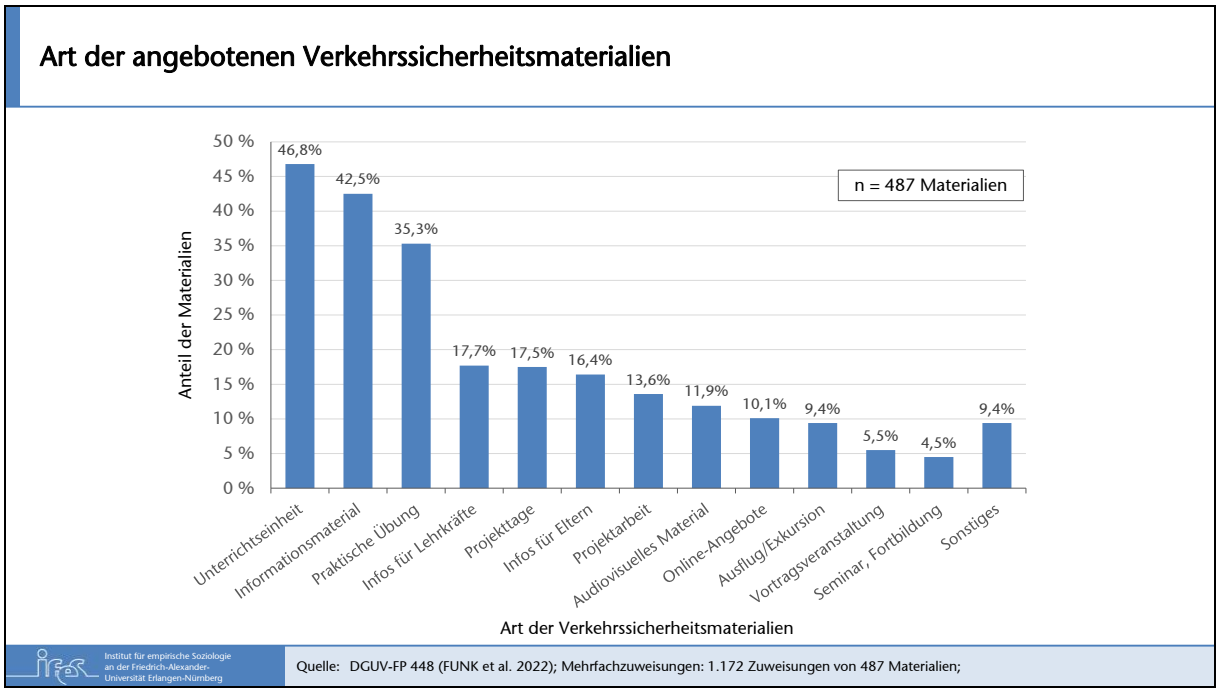
sollten deshalb weniger die berichteten Absolutzahlen, als vielmehr die Verhältnisse zwischen ihnen Beachtung finden.

Die gefundenen MoVe-Materialien für den Einsatz im schulischen Kontext wurden hinsichtlich vielfältiger Merkmale in einer Datenbank dokumentiert. Damit soll ein mehrdimensionaler Zugriff auf die Charakteristika dieser Verkehrssicherheitsmaßnahmen ermöglicht werden, der eventuelle Lücken bzw. Schwachstellen ebenso zu entdecken erlaubt, wie die mögliche Mehrfachansprache einer bestimmten Subpopulation unter den Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen durch diverse Verkehrssicherheitsmaßnahmen unterschiedlicher Maßnahmenträger.

4 Differenzierung des Angebotes an schulischen MoVe-Materialien

4.1 Beschreibung der Breite des Angebotes schulischer MoVe-Materialien

Die recherchierten Materialien für die schulische MoVe beziehen sich häufig auf mehrere Arten von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Die 1.172 entsprechenden Zuweisungen der 487 Materialien werden in Grafik 1 visualisiert.



Grafik 1: Art der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

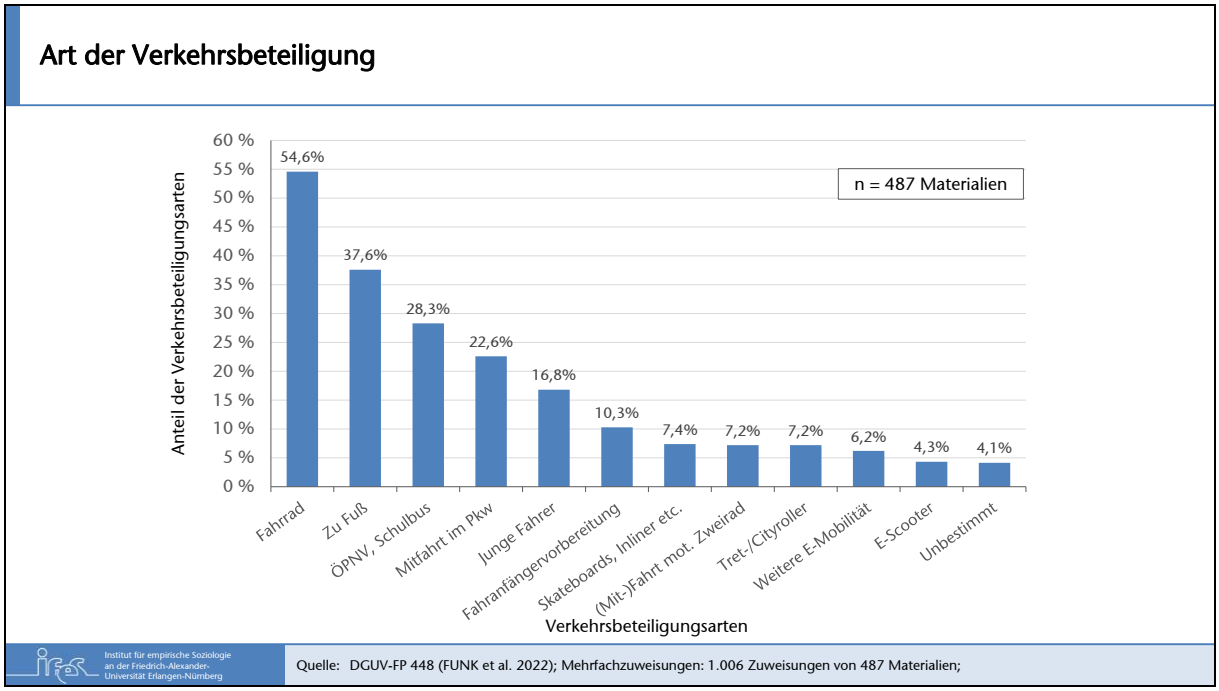
Fast die Hälfte der Funde umfasst Unterrichtsstunden / -einheiten (46,8 %). Nur geringfügig seltener (42,5 %) handelt es sich um Informationsmaterialien, wie Fact Sheets, Broschüren oder Arbeitsblätter. Praktische Übungen lassen sich bei mehr als einem Drittel der dokumentierten Maßnahmen finden (35,3 %). Andere Verkehrssicherheitsmaterialien werden deutlich seltener angeboten.

In der in diesem Projekt betrachteten Altersbandbreite spielen ganz unterschiedliche Verkehrsbeteiligungsarten für die SuS eine Rolle. Beginnend mit dem Zufußgehen werden mit zunehmendem Alter Tret- oder Cityroller, sog. Spielfahrzeuge (Skateboard, Inline-Skates) und natürlich Fahrräder für die Fortbewegung interessant. Dazu kommen die Mitfahrt im Pkw und die Nutzung des ÖPNV. Ab dem Alter von 14 Jahren beginnt potenziell die eigene motorisierte Mobilität der Jugendlichen und jungen Heranwachsenden:

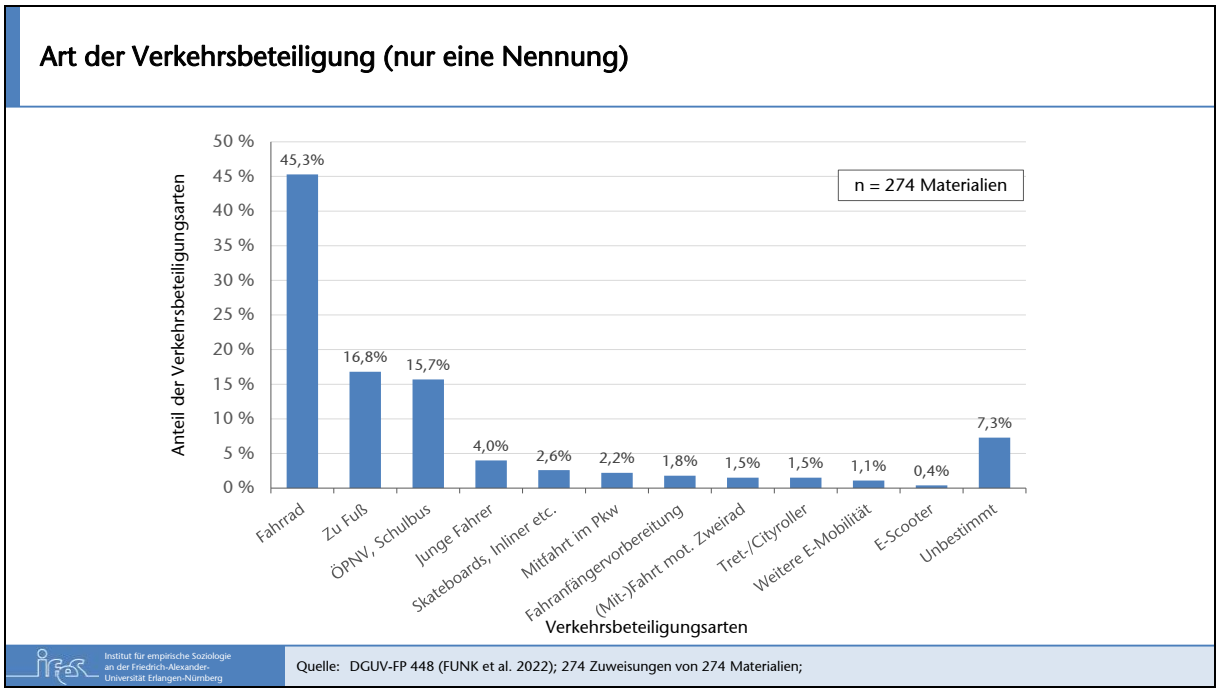
- Bereits 14-Jährige dürfen sog. E-Scooter im Straßenverkehr fahren. Diese mit einem Elektromotor ausgestatteten und bis zu 20 km/h schnellen Roller dürfen ohne Nachweis der Kenntnisse der Straßenverkehrsordnung und ohne verpflichtenden Helm geführt werden.
- Im Alter von 15 Jahren können Jugendliche die Mofa-Prüfbescheinigung erwerben.
- Ebenfalls bereits 15-Jährige können die Fahrerlaubnisklasse AM für leichte Kleinkrafträder mit max. 45 km/h erwerben (vgl. FUNK, SCHRAUTH, ROßNAGEL 2018).
- 16-Jährige können den A1-Führerschein für Leichtkrafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm^3 und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW erwerben.
- Im Alter von 17 Jahren können Jugendliche dann im „Begleiteten Fahren ab 17“ (BF17) unter Begleitung eines Erwachsenen einen Pkw fahren (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2018; FUNK, GRÜNINGER 2010).
- Ab dem Alter von 18 Jahren ist das Pkw-Fahren auch ohne Begleitung erlaubt (vgl. FUNK, SCHRAUTH 2018) und die A2-Fahrerlaubnis für Krafträder bis 35 kW Leistung kann erworben werden.
- Ohne vorherige motorisierte Zweiraderfahrung können 24-Jährige schließlich die Fahrerlaubnis (Fahrerlaubnisklasse A) für alle Krafträder erwerben.

Diese große Bandbreite potenzieller, unterschiedlicher Verkehrsbeteiligungsarten der hier betrachteten Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler spiegelt sich auch im Angebot an Verkehrssicherheitsmaterialien für den Einsatz an Schulen wider. Die Arten der Verkehrsbeteiligung, auf die sich die recherchierten Materialien beziehen, werden in Grafik 2 veranschaulicht. Im Schnitt bezieht sich jede Maßnahme auf zwei Verkehrsbeteiligungsarten. Über die Hälfte der Funde (54,6 %) zielt dabei (auch) auf das Fahrradfahren. Nahezu vier von zehn dokumentierten Materialien (37,6 %) thematisieren (auch) Aspekte des Zufußgehens, mehr als ein Viertel (28,3 %) die Nutzung von Schulbus oder ÖPNV und mehr als jede Fünfte

(22,6 %) die Mitfahrt im Pkw. Auch das Autofahren selbst wird hinsichtlich junger Fahrer (16,8 %) und der Fahranfängervorbereitung (10,3 %) häufiger adressiert.



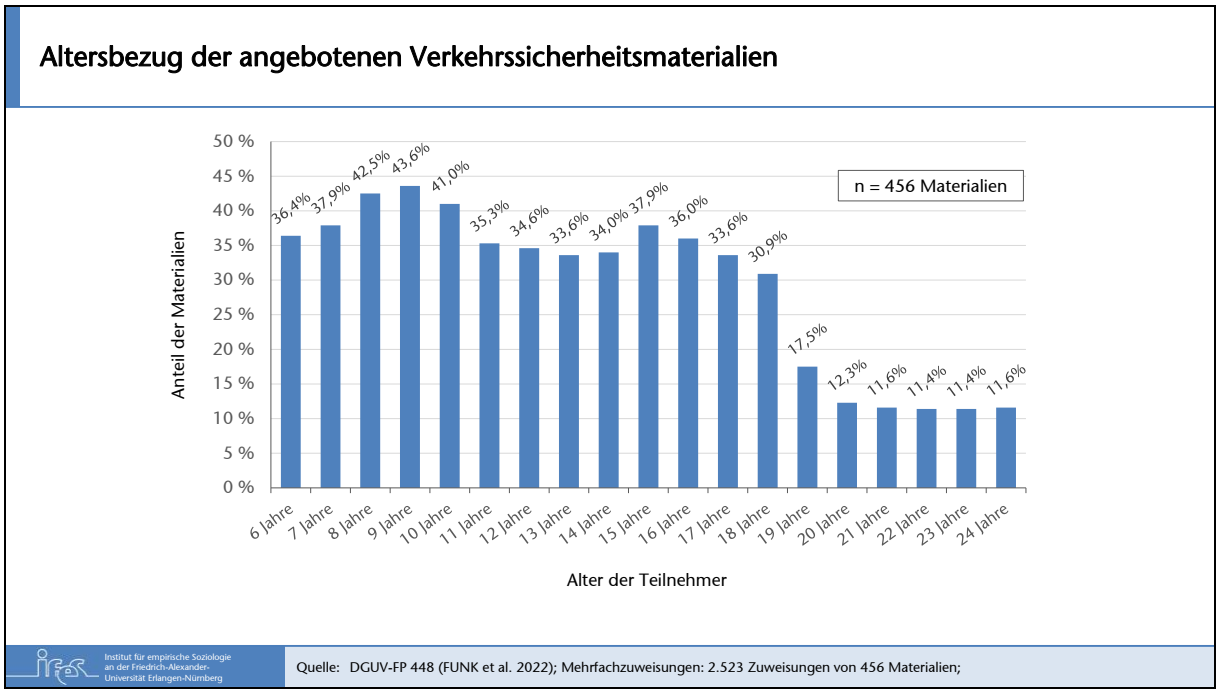
Grafik 2: Angebotsbezug auf Verkehrsbeteiligungsarten



Grafik 3: Angebotsbezug auf lediglich eine Verkehrsbeteiligungsart

Schaut man sich die Funde an, die lediglich eine einzige Verkehrsbeteiligungsart thematisieren (vgl. Grafik 3), dominiert dort das Fahrradfahren (45,3 %) deutlich vor dem Zufußgehen (16,8 %) und der Nutzung von Schulbus oder ÖPNV (15,7 %).

Grafik 4 zeigt die Altersabdeckung der gefundenen Materialien. Dabei überrascht die weitgehend ähnlich stark ausgeprägte Abdeckung der Zielgruppe im Primar- und Sekundarstufenalter. D. h. eine geringere Sichtbarkeit oder Umsetzung der MoVe in der Sekundarstufe kann kaum mit fehlenden Maßnahmen / Materialien begründet werden. Erwartungsgemäß stark ist die Ausrichtung schulischer Verkehrssicherheitsmaterialien auf die Altersjahrgänge der 8- bis 10-Jährigen, die gegen Ende ihrer Grundschulzeit intensiv mit Radfahrmaßnahmen beschult werden. Lediglich ab dem Alter von etwa 19 Jahren lässt sich eine deutlich schwächere Abdeckung der ältesten Altersjahrgänge feststellen, die auf eine geringere Anzahl von Materialien für den Berufsschulbereich hindeutet.[1]



Grafik 4: Altersbezug der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

[1] Allerdings könnte hier ein Methodeneffekt derart vorliegen, dass Maßnahmen, die SuS der Sekundarstufe II ansprechen sollen, prinzipiell auch für SuS an beruflichen Schulen geeignet erscheinen, aber aufgrund eines fehlenden expliziten Hinweises in der Maßnahmenbeschreibung nicht entsprechend vercodet wurden.

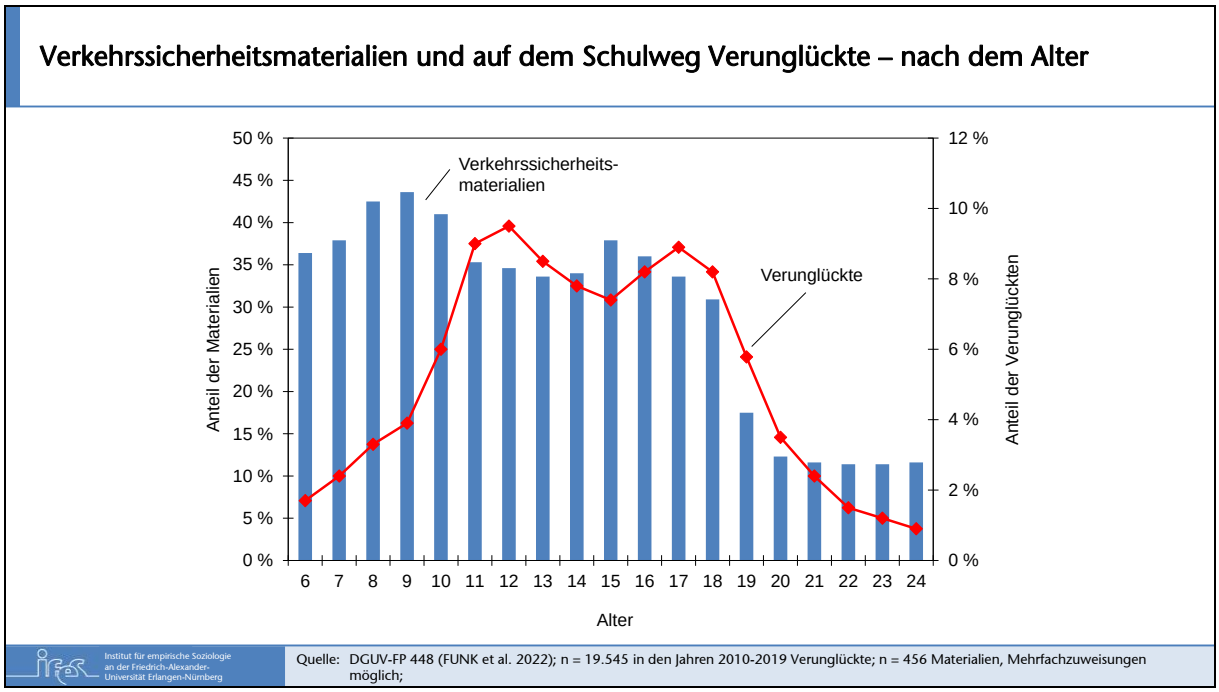
Grafik 5 stellt die Adressierung der Altersjahrgänge der SuS mit Verkehrssicherheitsmaterialien der Altersverteilung der in den Jahren 2010 bis 2019 auf dem Schulweg verunglückten SuS gegenüber[2]. Dabei fallen die folgenden Aspekte ins Auge:

- Die sehr gute Abdeckung der Altersjahrgänge der Primarstufe mit Präventionsangeboten kontrastiert mit einem nur geringen Anteil von in diesem Alter auf dem Schulweg im Straßenverkehr verunglückten SuS. Der Schwerpunkt des gesichteten Maßnahmenangebotes in der Primarstufe verweist auf das – auch in Lehrplänen gut dokumentierte – Bemühen, die Primarschülerinnen und -schüler hinsichtlich einer sicheren Mobilitätssozialisation zu beschulen. Die Diskrepanz zwischen relativ vielen angebotenen Maßnahmen und relativ wenigen Verunglückten kann durchaus als Überversorgung wahrgenommen werden.[3]
- Schwerpunkte der Schulwegunfälle mit verunglückten Kindern und Jugendlichen lassen sich dagegen für die Altersjahrgänge der 11- und 12-Jährigen, also etwa zu Beginn des Besuchs einer weiterführenden Schule, und der 16- bis 18-Jährigen, d. h. im Alter des Einstiegs in die motorisierte Mobilität[4], feststellen.
- Jeweils in den Altersjahrgängen unmittelbar vor diesen beiden „Verunglücktenspitzen" lassen sich vermehrte Präventionsangebote ausmachen. Im weiteren Verlauf dieses Berichtes wird zu untersuchen sein, ob dies Ausdruck eines präventiven (verkehrsbeteiligungsartspezifischen) Angebotes ist, das die SuS bereits zeitlich vor einer Expositionsmöglichkeit mit bestimmten Verkehrsmitteln für die dabei auftretenden Unfallgefahren sensibilisieren will.

[2] Die in der Grafik abgebildeten Balken stellen die relative Häufigkeit der einen bestimmten Altersjahrgang abdeckenden Verkehrssicherheitsmaterialien dar. Die Basis der graphischen Darstellung entsprechend der linken Y-Achse sind also die Materialien.
Die eingezeichnete Linie zeigt die relative Häufigkeit der im betrachteten Altersrange Verunglückten anhand der rechts in der Grafik abgetragenen zweiten Y-Achse. Dabei ist zu beachten, dass ein anders gewählter Wertebereich dieser Achse auch den Verlauf der „Verunglücktenkurve" nach „oben" oder „unten" verschoben hätte. Zur Verdeutlichung möglicher Parallelitäten in den beiden abgebildeten Häufigkeitsverteilungen wurde der Wertebereich jedoch so gewählt, dass die „Verunglücktenkurve" möglichst auf ähnlicher Höhe wie die Häufigkeit der angebotenen Materialien abgetragen wird.
Diese Art der Präsentation wird auch in den weiteren entsprechend vergleichenden Grafiken gewählt.

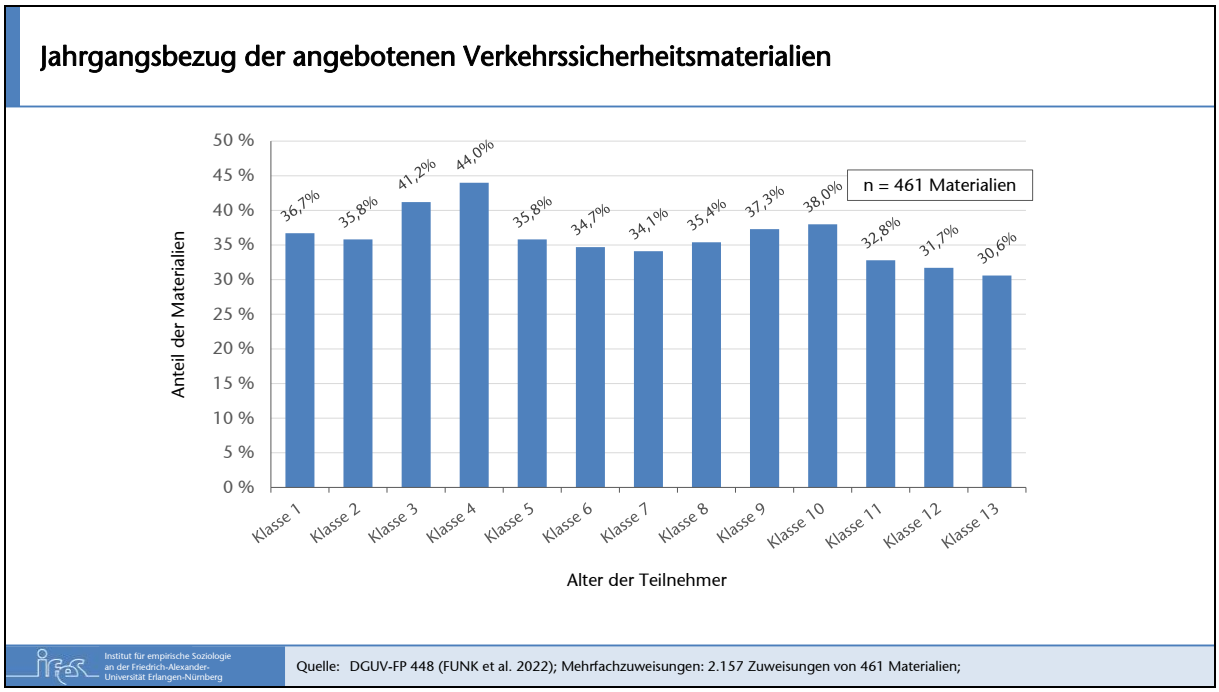
[3] Diese Aussage bezieht sich ausdrücklich nicht auf den Umfang der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Lehrplänen für die Primarstufe, sondern ausschließlich auf die dafür angebotenen Materialien.

[4] Vgl. dazu die weiteren Ausführungen in diesem Bericht.



Grafik 5: Verkehrssicherheitsmaterialien und auf dem Schulweg Verunglückte – nach dem Alter

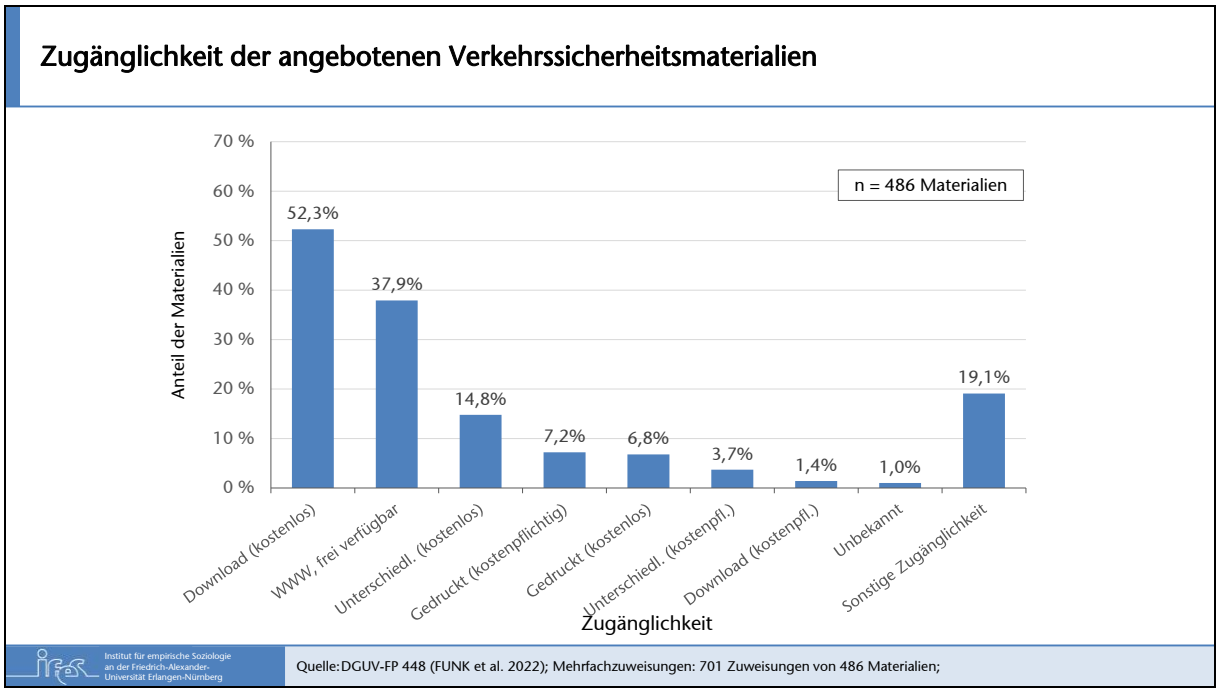
Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man die angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien hinsichtlich der Schuljahrgänge, auf die sie sich beziehen, differenziert (vgl. Grafik 6). Auch in dieser Betrachtung wird deutlich, dass die Sekundarstufen I (Klassen 5 bis 10) und II (Klassen 11 bis 13) gut von Angeboten schulischer MoVe-Materialien abgedeckt werden. In der deutschen Nomenklatur fällt das Berufsschulsystem in den Sekundarbereich II und geht in den dort unterschiedenen Jahrgangsstufen auf. Da der Bezug auf Altersjahrgänge einen breiteren Überblick über die ausdifferenzierte Maßnahmenlandschaft der schulischen MoVe erlaubt, soll nachfolgend gegebenenfalls nach den Altersjahrgängen statt nach den Schuljahrgängen differenziert werden.



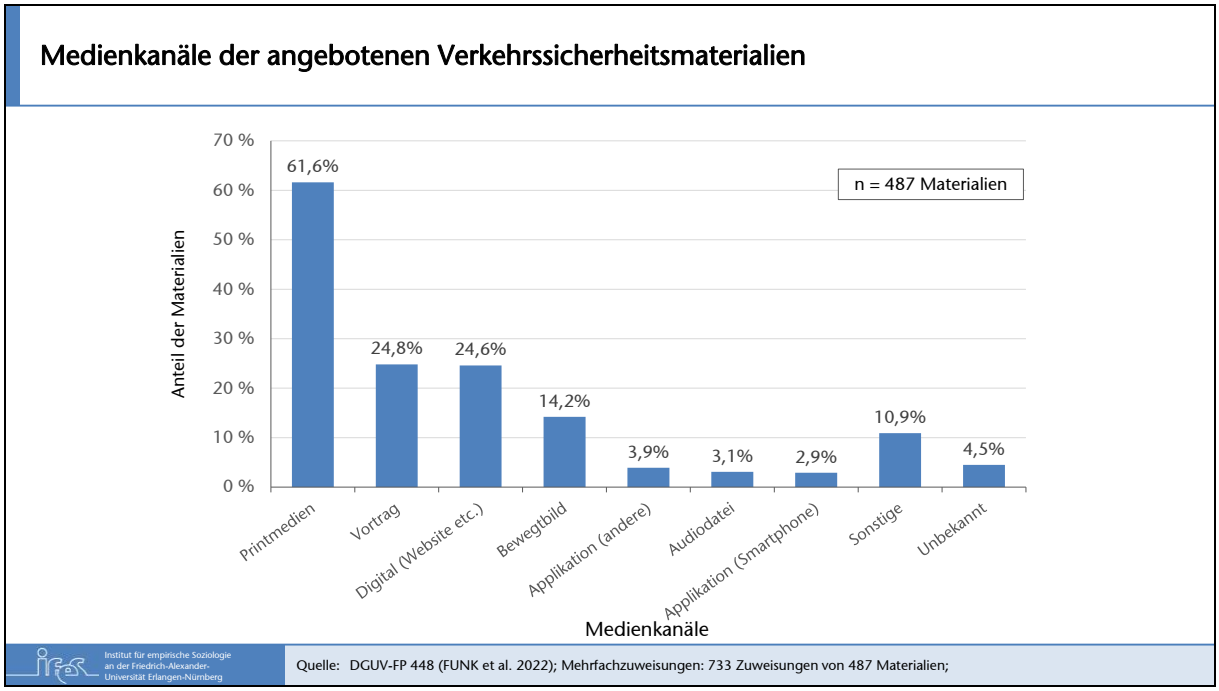
Grafik 6: Schuljahrgangsbezug der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

Aufgrund der hauptsächlich im Internet durchgeführten Suche nach schulischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen etc. ist es nicht verwunderlich, dass der Großteil der (vorwiegend dort) gefundenen Materialien im WWW als Download zur Verfügung steht, auf einer Website vorgestellt wird oder dort bestellbar ist (vgl. Grafik 7). Erfreulich ist die weitgehende Kostenfreiheit der Angebote. Etwa jede fünfte Maßnahme kann jedoch den unterschiedenen Kategorien der Zugänglichkeit nicht eindeutig zugeordnet werden.

Bei mehr als sechs von zehn der angebotenen schulischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen (61,6 %) handelt es sich um druckfertige oder ausgedruckte Medien (vgl. Grafik 8). Knapp ein Viertel (24,8 %) der Materialien liefern den Input zu Vorträgen (von Lehrkräften). Bei fast genauso vielen Materialien handelt es sich um eine Website oder ein Angebot in den sozialen Medien.



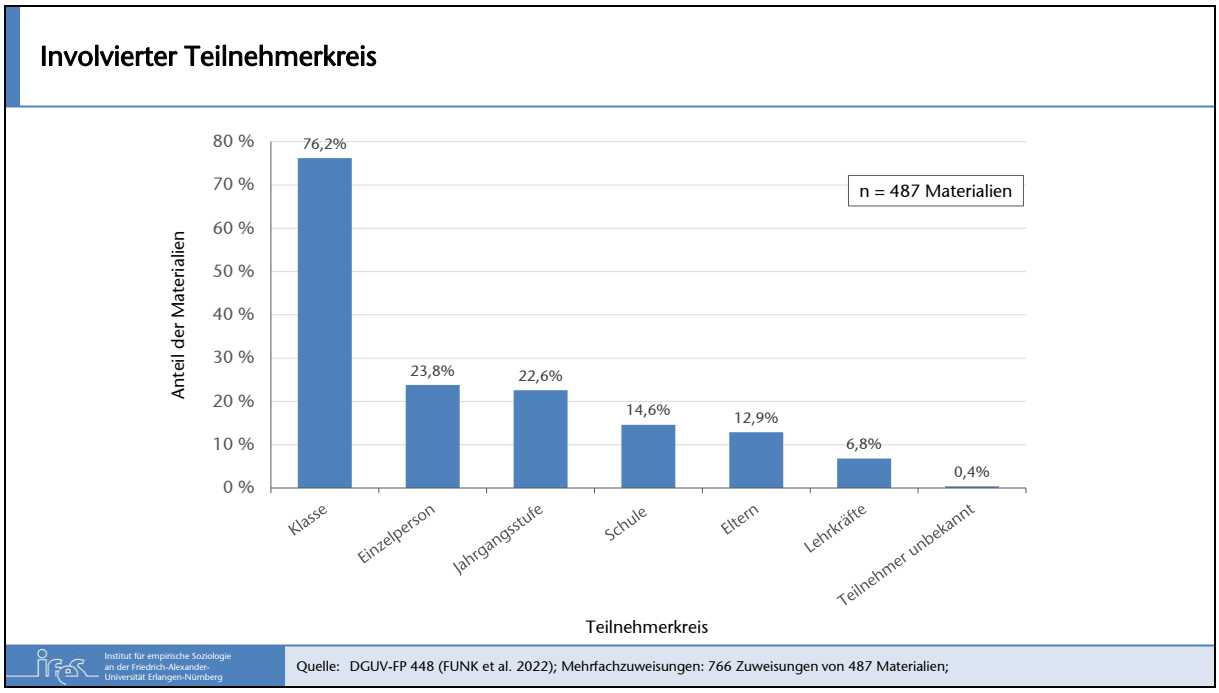
Grafik 7: Zugänglichkeit der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien



Grafik 8: Medienkanäle der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

Mehr als drei Viertel der angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen wenden sich an einen Klassenverband (vgl. Grafik 9). Einzelne SuS oder die gesamte Jahrgangsstufe einer Schule

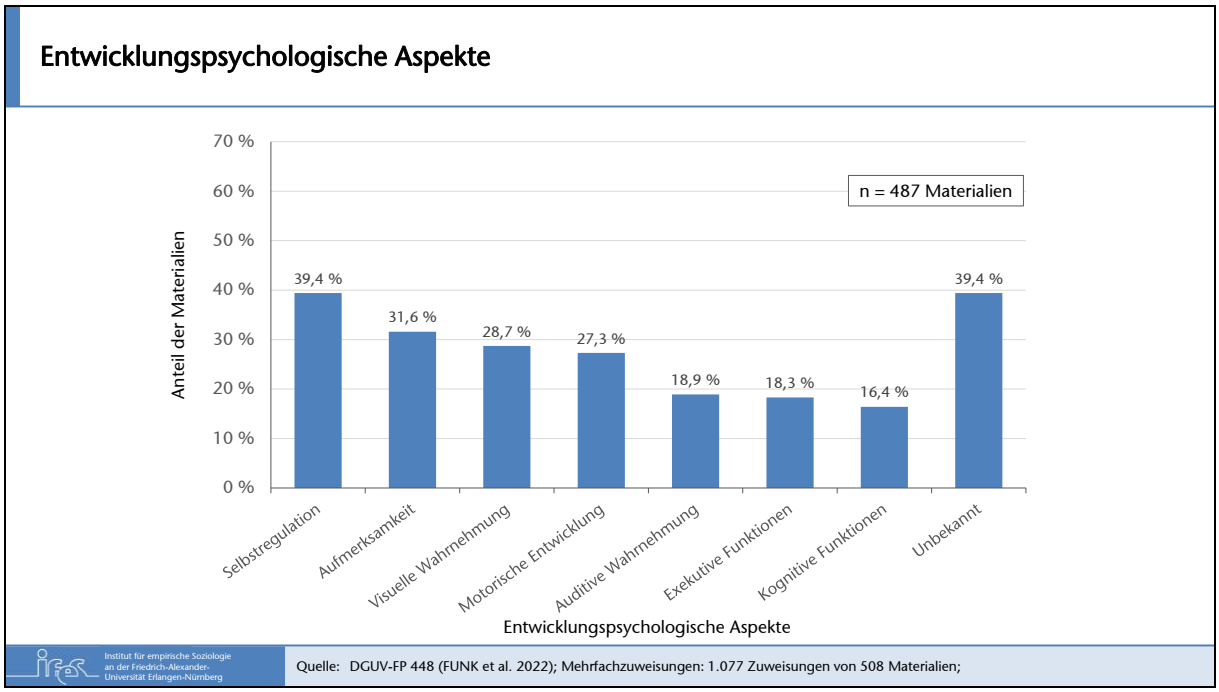
werden von 23,8 % bzw. 22,6 % der schulischen Angebote adressiert.[5] Weitere Teilnehmerkreise umfassen die gesamte Schülerinnenschaft (14,6 %), die Eltern (12,9 %) und die Lehrkräfte (6,8 %).



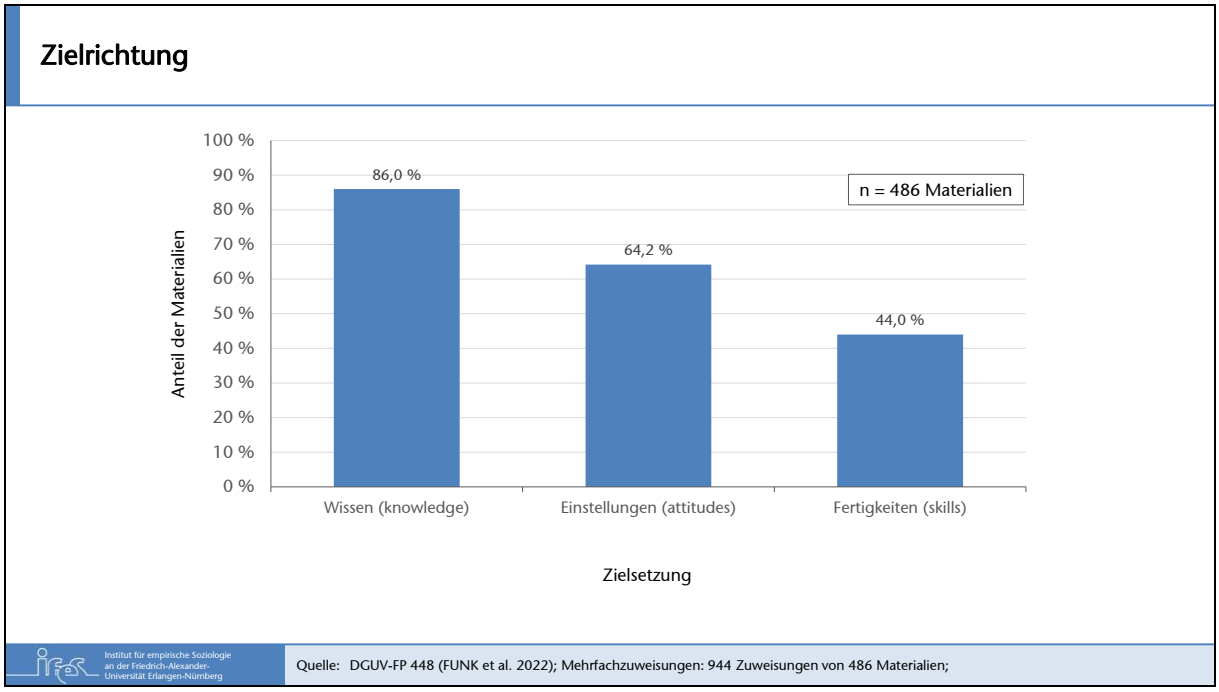
Grafik 9: Teilnehmerkreis der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

Versucht man vorsichtig, die entwicklungspsychologischen Aspekte (vgl. SCHMIDT, FUNK 2021) der gesichteten schulischen MoVe-Materialien zu kategorisieren, lässt sich dies bei vier von zehn Präventionsangeboten nicht näher eingrenzen (vgl. Grafik 10). Am häufigsten lassen sich Bezüge zur Selbstregulation bzw. zur sozialen und emotionalen Kompetenz der Kinder und Jugendlichen finden (39,4 %). Auch Bezüge zu Aufmerksamkeit bzw. Ablenkbarkeit (31,6 %), der visuellen Wahrnehmung (28,7 %) oder der motorischen Entwicklung der Kinder (27,3 %) lassen sich häufiger ausmachen. Bezüge zur auditiven Wahrnehmung (18,9 %), zu exekutiven Funktionen (18,3 %) oder kognitiven Funktionen (16,4 %) finden sich etwas seltener.

[5] Allerdings erscheint es plausibel zu unterstellen, dass Materialien, die für eine Klasse geeignet sind, häufiger auch für eine ganze Jahrgangsstufe eingesetzt werden können.



Grafik 10: Entwicklungspsychologische Aspekte der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

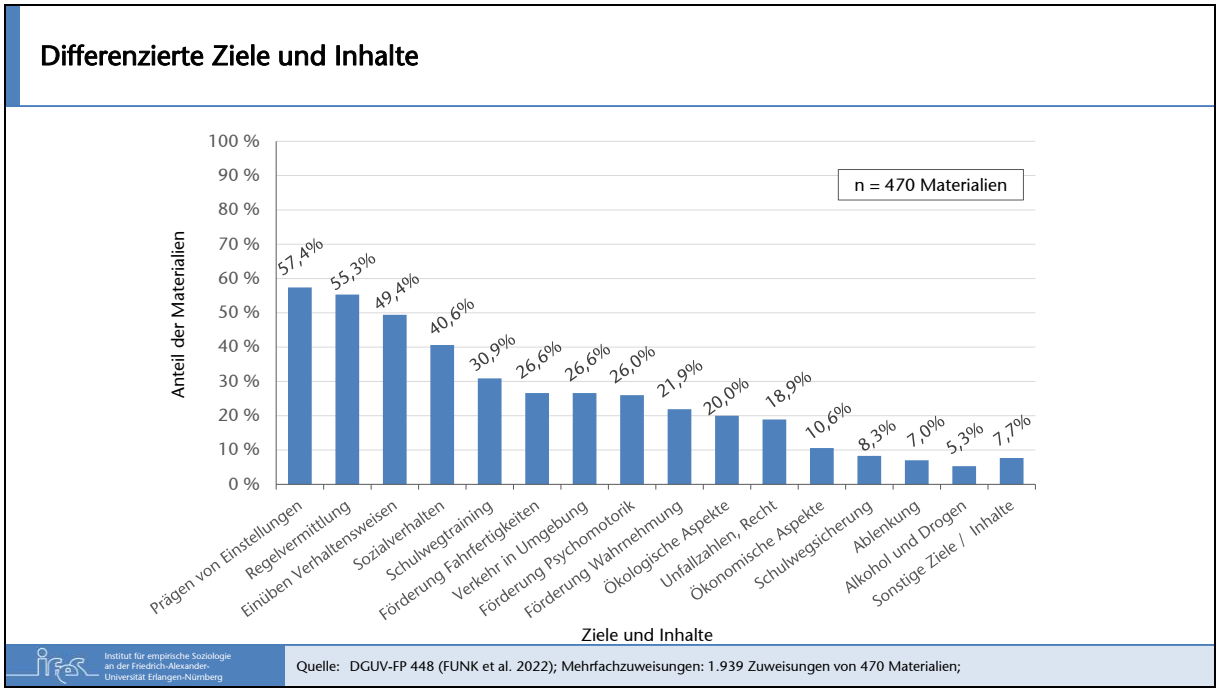


Grafik 11: Zielrichtung der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

Betrachtet man die Zielrichtung der dokumentierten Materialien (vgl. Grafik 11), fällt der Schwerpunkt der Wissensvermittlung auf. Mehr als vier Fünftel aller Materialien (86,0 %)

lassen sich entsprechend klassifizieren. Vor dem Hintergrund, dass es bei den hier betrachteten Materialien um deren schulischen Einsatz geht, ist dieser Schwerpunkt nicht verwunderlich. Knapp weniger als zwei Drittel der Materialienfunde (64,2 %) zielen (auch) auf die Herausformung oder Änderung von Einstellungen. Etwas weniger häufig geht es in den schulischen Materialien (auch) um die Herausbildung von praxisorientierten Fertigkeiten (44,0 %).

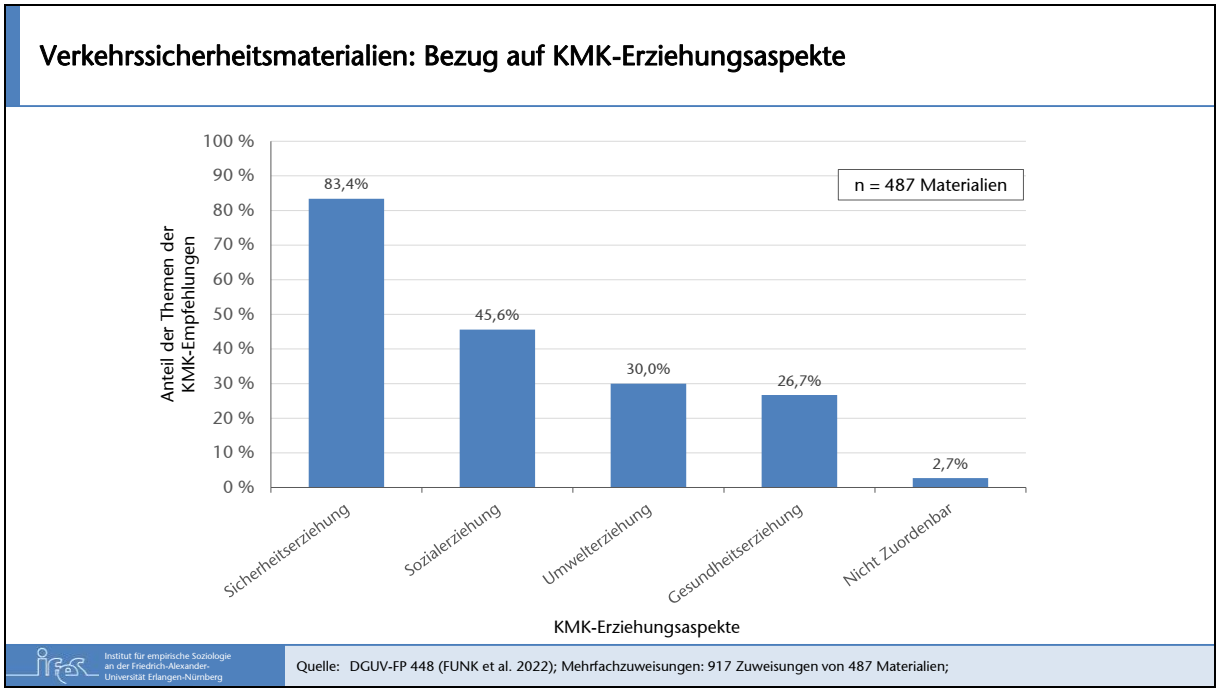
In einer differenzierteren Betrachtung wird ersichtlich, dass die Ziele bzw. Inhalte der Prägung von Einstellungen, der Regelvermittlung und des Einübens von Verhaltensweisen von mindestens der Hälfte der gesichteten Maßnahmen angestrebt wird (vgl. Grafik 12). Der Aspekt des Sozialverhaltens im Straßenverkehr wird in vier von zehn Maßnahmen adressiert. Drei oder vier von zehn Maßnahmen wenden sich dem Schulwegtraining, der Förderung von Fahrfertigkeiten (z. B. Gefahrenerkennung, Beherrschung einzelner Techniken, Erkennen der eigenen Leistungsfähigkeit), dem Verkehr in der Schul- oder Wohnumgebung oder der Förderung der Psychomotorik zu. Etwa jede fünfte Maßnahme thematisiert Aspekte der Förderung der Wahrnehmung, ökologische Themen oder Informationen zu Unfallzahlen bzw. zum Verkehrs- und Versicherungsrecht. Die weiteren aufgelisteten Inhalte werden seltener angesprochen.



Grafik 12: Differenzierte Ziele und Inhalte der Maßnahme

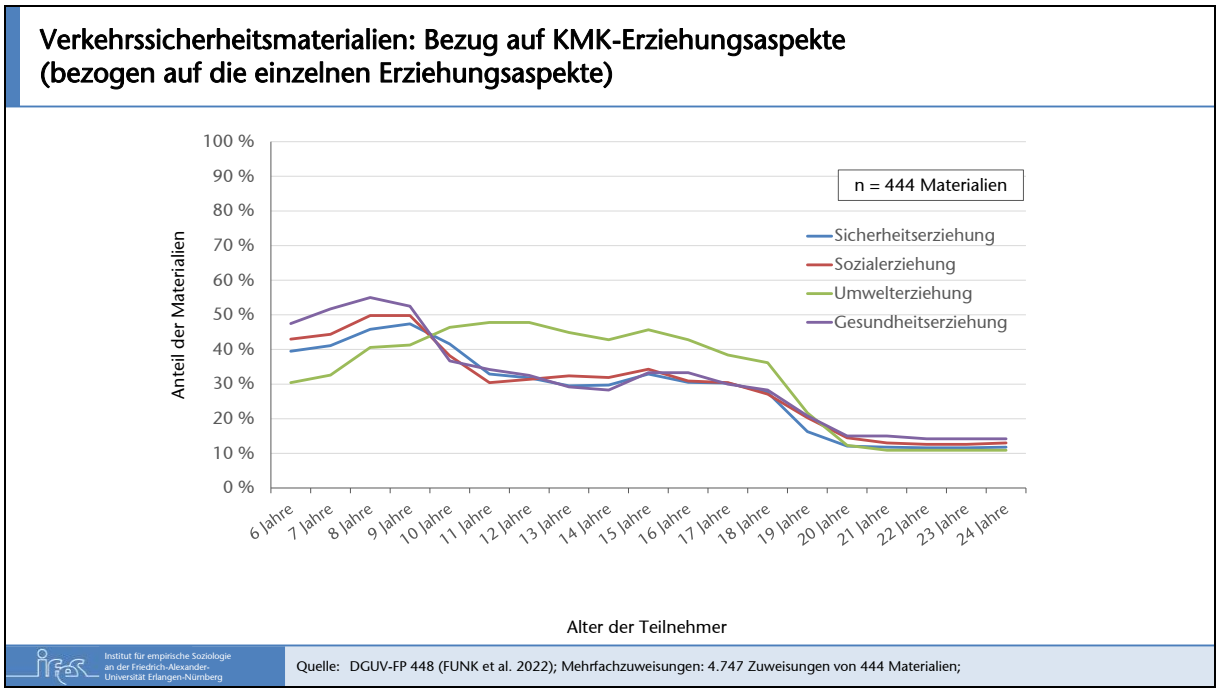
Von den recherchierten Materialien widmen sich mehr als vier Fünftel (auch) der Sicherheitserziehung. Nach wie vor lässt sich diesbezüglich der Schwerpunkt der schulischen Verkehrssicherheitsmaterialien feststellen. Mehr als vier von zehn Funden thematisieren Aspekte der

Sozialerziehung, etwa drei von zehn Aspekte der Umwelterziehung und etwa ein Viertel Aspekte der Gesundheitserziehung (vgl. Grafik 13). Maßnahmen zur Sicherheits-, Sozial- und Gesundheitserziehung werden am häufigsten in der Primarstufe angeboten, Aspekte der Umwelterziehung vor allem für 10- bis 16-Jährige, also SuS der Sekundarstufe I (vgl. Grafik 14).[6]



Grafik 13: Verkehrssicherheitsmaterialien – Bezug auf KMK-Erziehungsaspekte

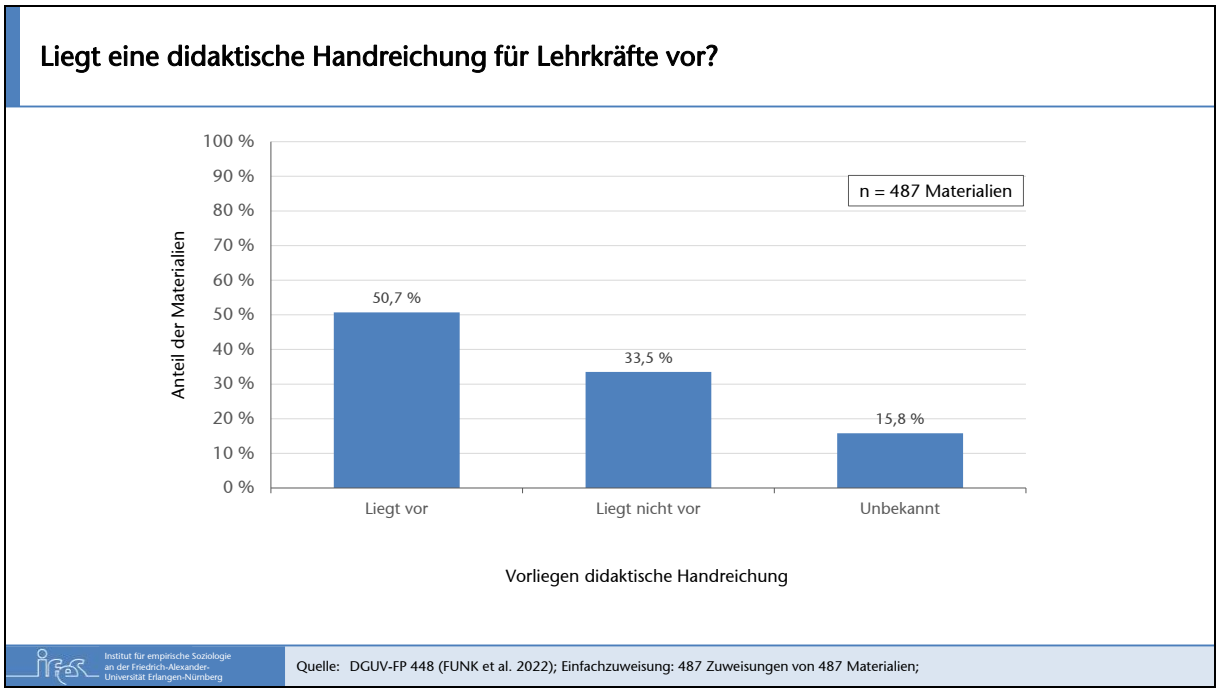
[6] Für den jeweiligen Erziehungsaspekt der Anteil der Maßnahmen, die (auch) einen bestimmten Altersjahrgang adressieren.



Grafik 14: Bezug der Verkehrssicherheitsmaterialien auf KMK-Erziehungsaspekte – nach dem Alter (bezogen auf die einzelnen KMK-Erziehungsaspekte)

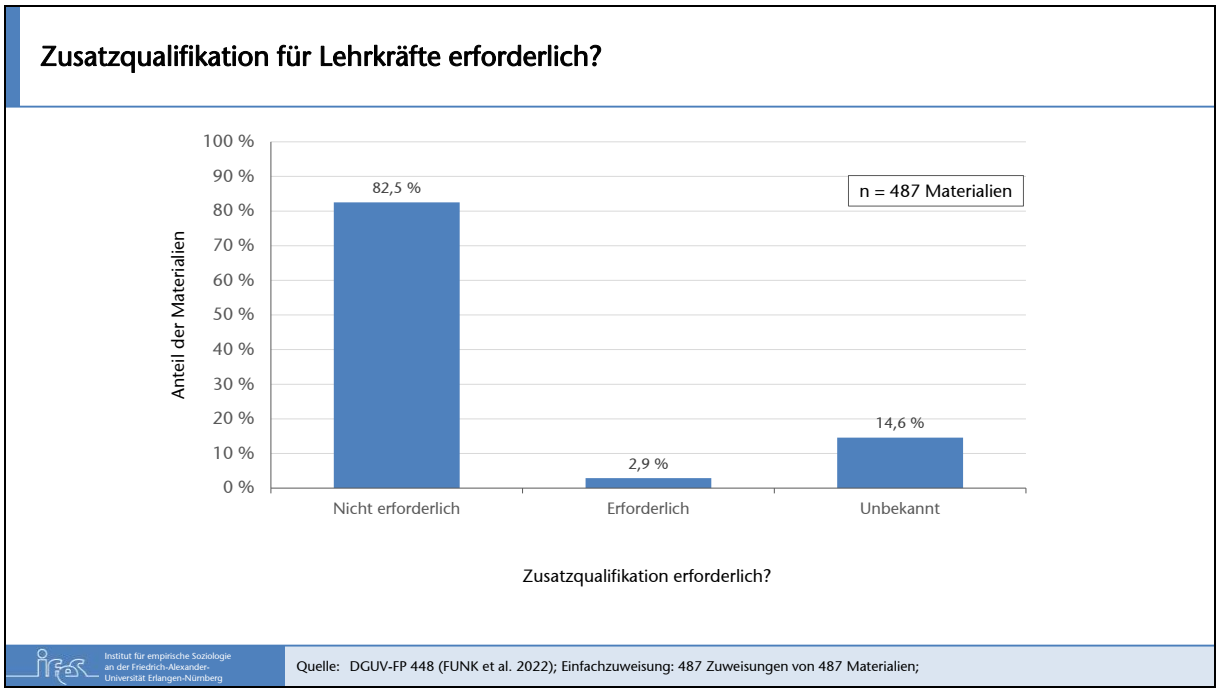
4.2 Umsetzungsaspekte des Angebots schulischer MoVe-Materialien

Zur adäquaten Umsetzung des Präventionsangebotes liegt für etwa die Hälfte der gesichteten Maßnahmen eine didaktische Handreichung für die umsetzenden Lehrkräfte vor (vgl. Grafik 15).



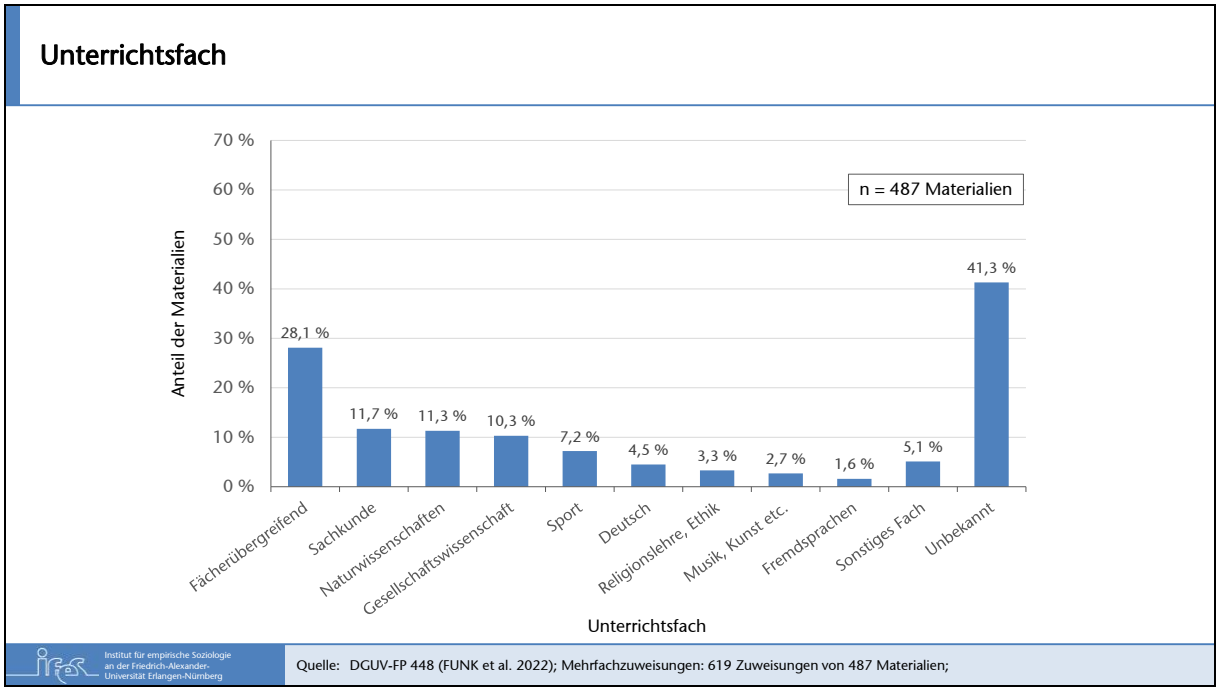
Grafik 15: Liegt eine didaktische Handreichung für Lehrkräfte vor?

Eine Zusatzqualifikation für Lehrkräfte, um die angebotene Maßnahme überhaupt umsetzen zu können, ist weit überwiegend nicht erforderlich (vgl. Grafik 16).



Grafik 16: Zusatzqualifikation für Lehrkräfte erforderlich?

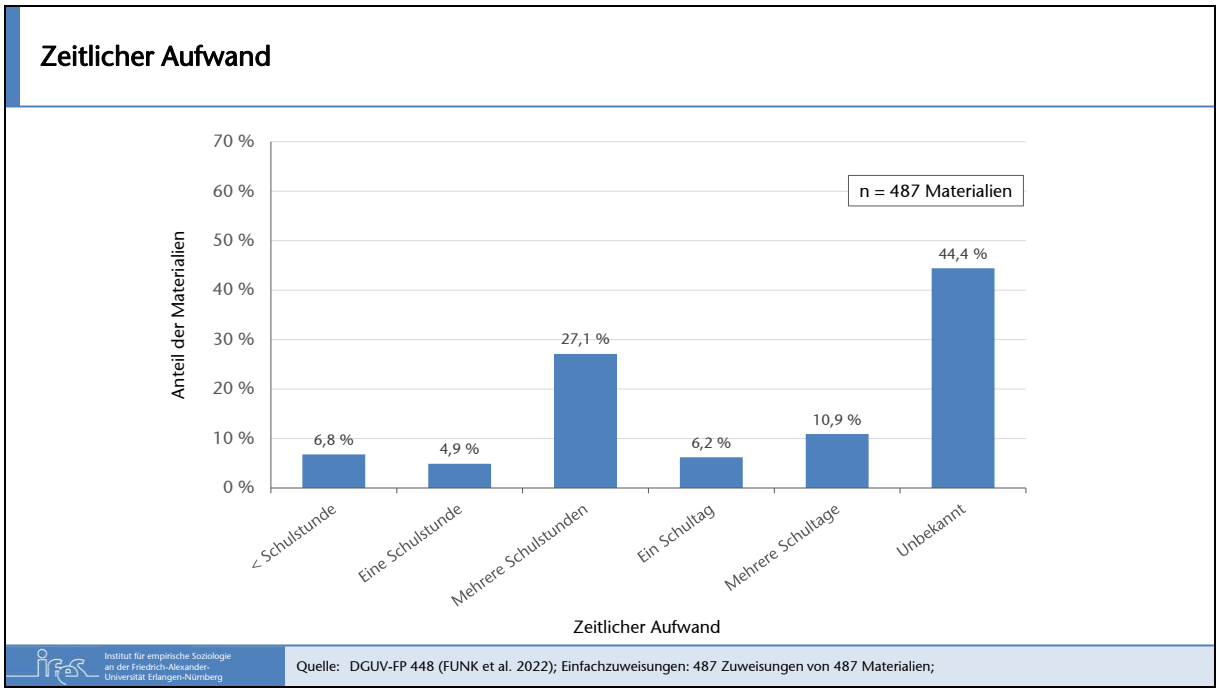
In den meisten Materialien zur schulischen MoVe lässt sich kein ausdrücklicher Bezug zu einem bestimmten Unterrichtsfach feststellen (vgl. Grafik 17). Für etwas mehr als ein Viertel der gesichteten Materialien ist explizit eine fächerübergreifende Einsatzmöglichkeit vorgesehen. Fachspezifische Zuweisungen von Materialien zu bestimmen Schulfächern lassen sich am häufigsten für die Unterrichtsfächer Sachkunde (oder ähnliche Bezeichnung), Naturwissenschaften und Gesellschaftswissenschaft feststellen.



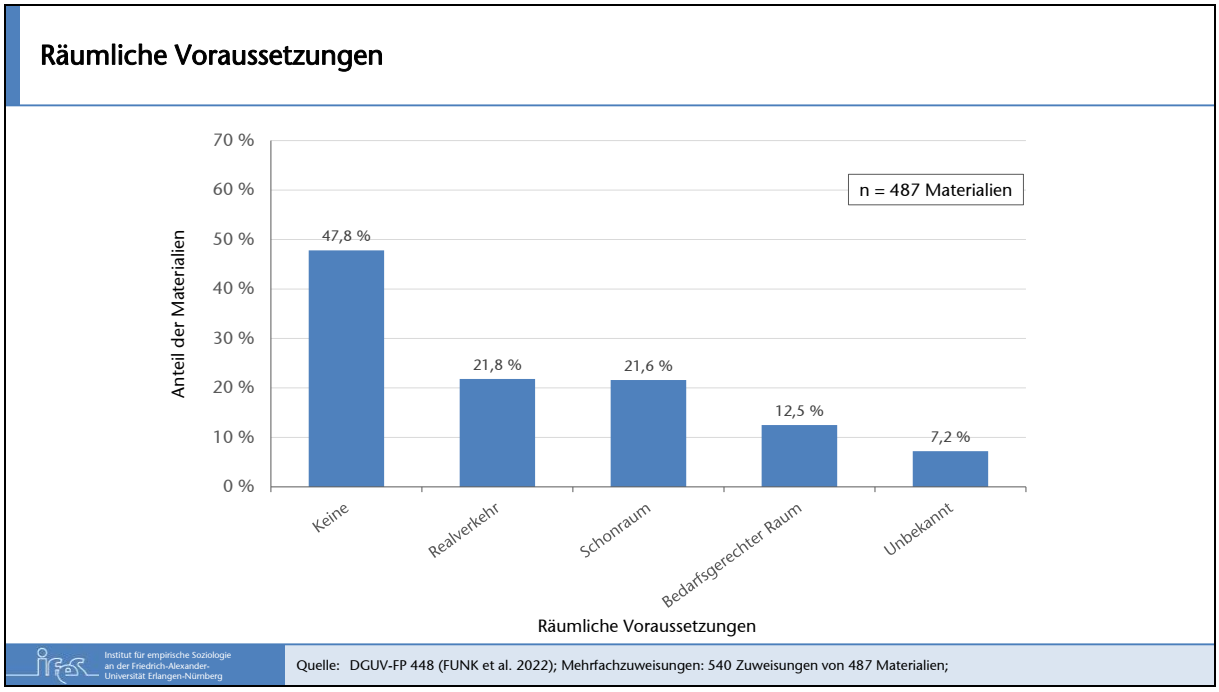
Grafik 17: Unterrichtsfachbezug der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

Für die meisten der gesichteten Materialien ist nicht ohne weiteres ersichtlich, welchen zeitlichen Aufwand eine Lehrkraft für ihren Einsatz einplanen muss (vgl. Grafik 18). Wenn solche Informationen vorliegen, werden meist mehrere Schulstunden für den Materialieneinsatz bzw. die Umsetzung der Maßnahme als notwendig erachtet (27,0 %).

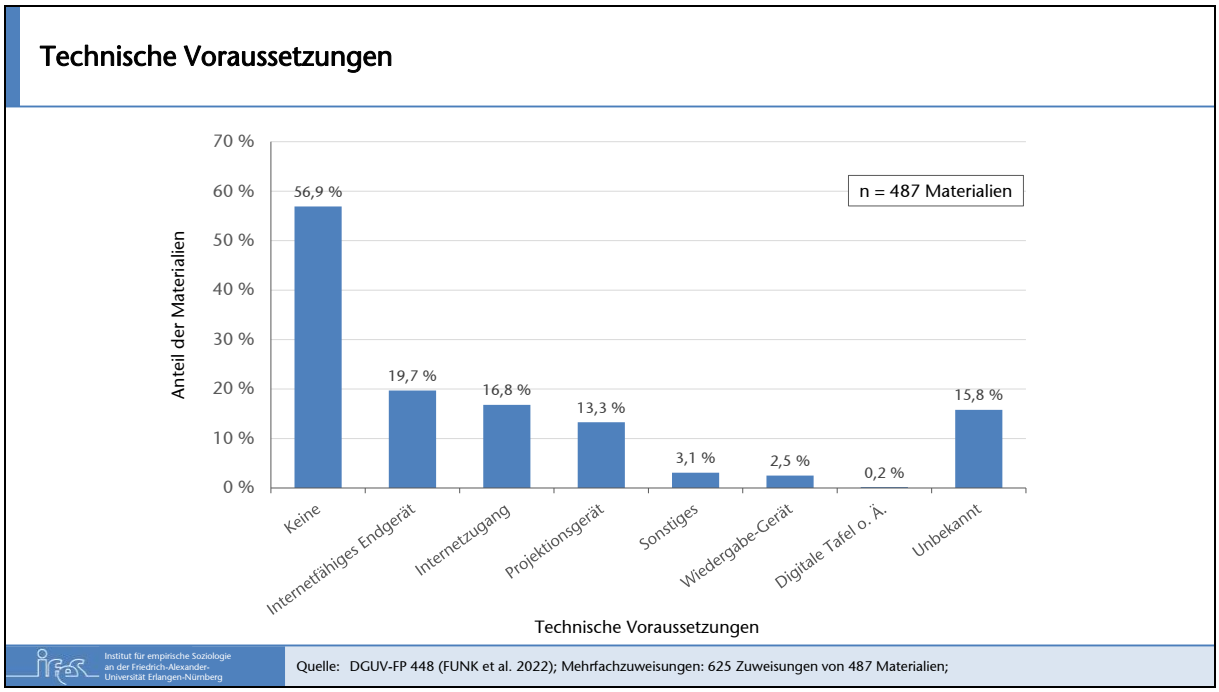
Hinsichtlich notwendiger räumlicher Voraussetzungen für den Einsatz des gesichteten Materials oder die Umsetzung einer gesichteten Maßnahme gibt es meist keine besonderen Anforderungen (vgl. Grafik 19). Etwa jedes fünfte Präventionsangebot impliziert den Ausgang der beschulten SuS in den Realverkehr (21,8 %), ähnlich häufig sind die SuS im Schonraum aktiv (21,6 %). Seltener wird ein bedarfsgerechter Innenraum benötigt (12,5 %).



Grafik 18: Zeitlicher Aufwand zur Umsetzung der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien



Grafik 19: Räumliche Voraussetzungen zur Umsetzung der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

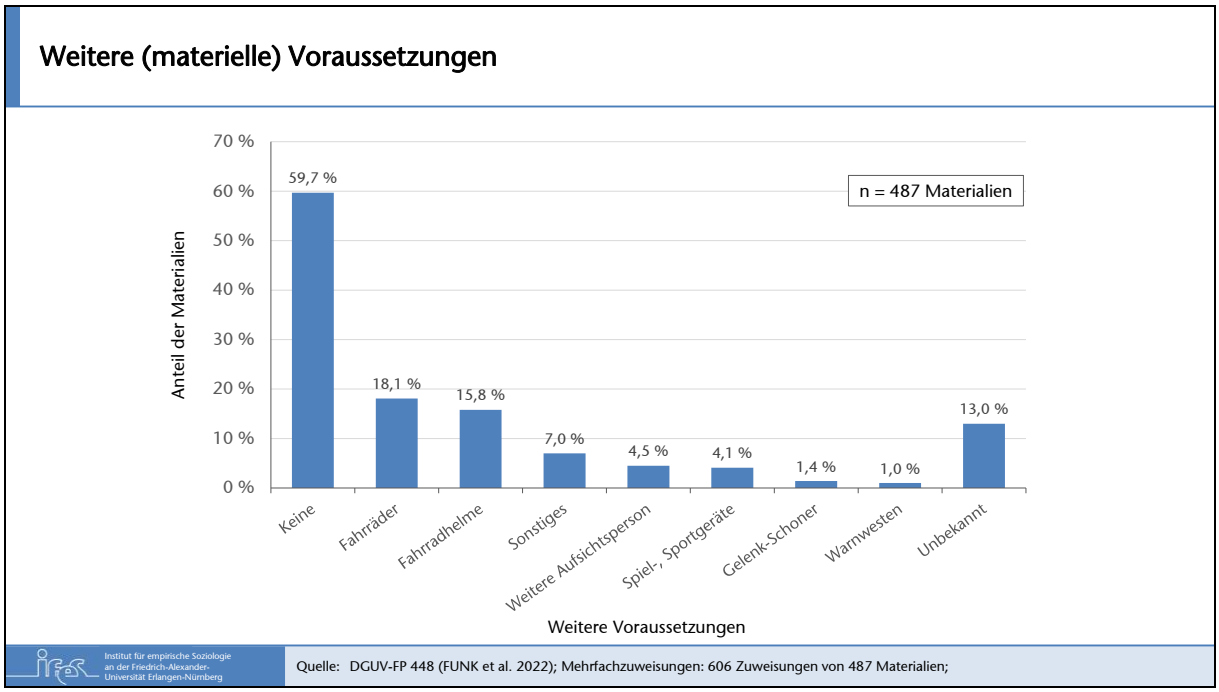


Grafik 20: Technische Voraussetzungen zur Umsetzung der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien

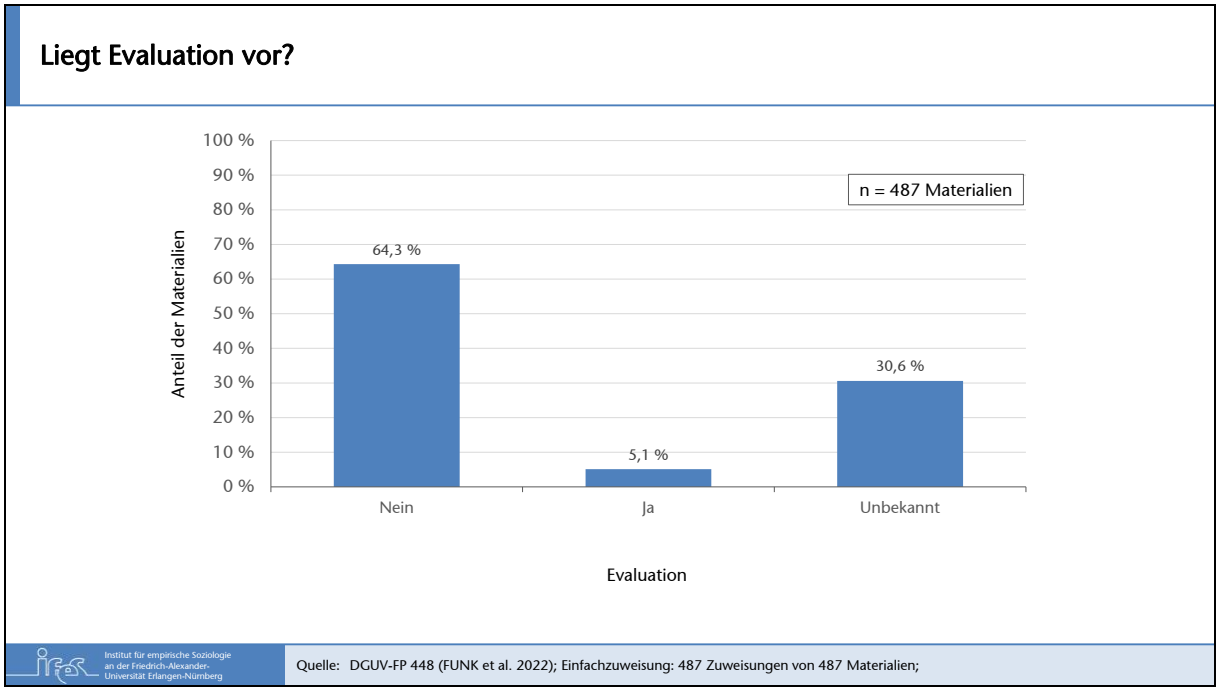
Die technischen Voraussetzungen für den Einsatz der gesichteten schulischen MoVe-Materialien sind sehr unterschiedlich (vgl. Grafik 20). Bei mehr als der Hälfte der Materialien (56,9 %) ist keine technische Voraussetzung erkennbar. Am häufigsten werden zur Umsetzung einer Maßnahme ein internet- oder App-fähiges Endgerät (19,7 %), ein Internetzugang (16,8 %) oder ein Projektionsgerät (13,3 %) benötigt.

Darüber hinausgehende Anforderungen technischer Art zeigen sich in nennenswertem Umfang lediglich hinsichtlich Maßnahmen zum Fahrradfahren, die ein Fahrrad oder einen Fahrradhelm erfordern (vgl. Grafik 21).

Lediglich zu jeder zwanzigsten Maßnahme (5,1 %) gibt es Hinweise auf eine Evaluation der Maßnahmenumsetzung. Weit überwiegend wird auf die Rezeption des Präventionsangebotes durch die Zielgruppe oder auf die Wirkung der Maßnahme in den zugehörigen Unterlagen kein Bezug genommen (vgl. Grafik 22).



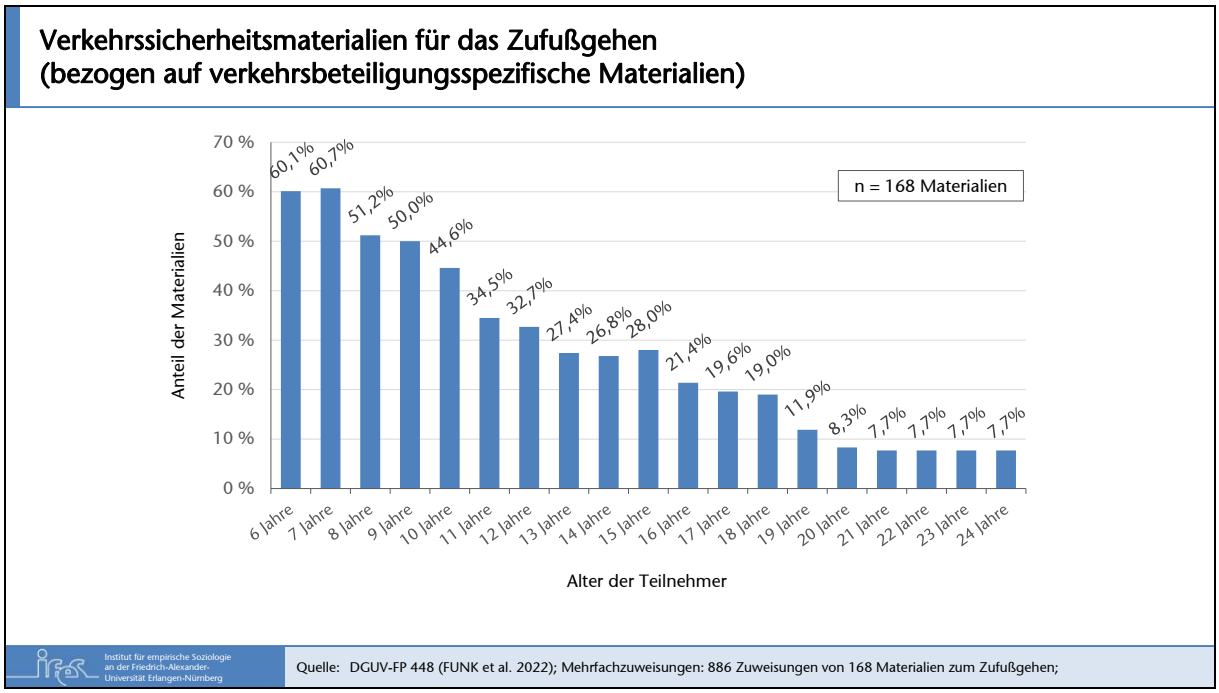
Grafik 21: Weitere technische Voraussetzungen zur Umsetzung der angebotenen Verkehrssicherheitsmaterialien



Grafik 22: Liegt eine Evaluation der gesichteten Maßnahme vor?

4.3 Altersspezifisches Angebot schulischer MoVe-Materialien nach der Verkehrsbeteiligungsart

Nimmt man die gefundenen Maßnahmen zum Zufußgehen in den Blick, lassen sich 168 Materialien identifizieren, die sich an bestimmte Altersjahrgänge richten (vgl. Grafik 23).[7] Dabei ist eine Dominanz entsprechender Angebote für die jüngsten SuS in den Schuleingangsklassen nachvollziehbar. Außerdem lässt sich ein nahezu stetig abnehmender Anteil von Materialien zur Fußverkehrssicherheit mit zunehmendem Alter der SuS erkennen.



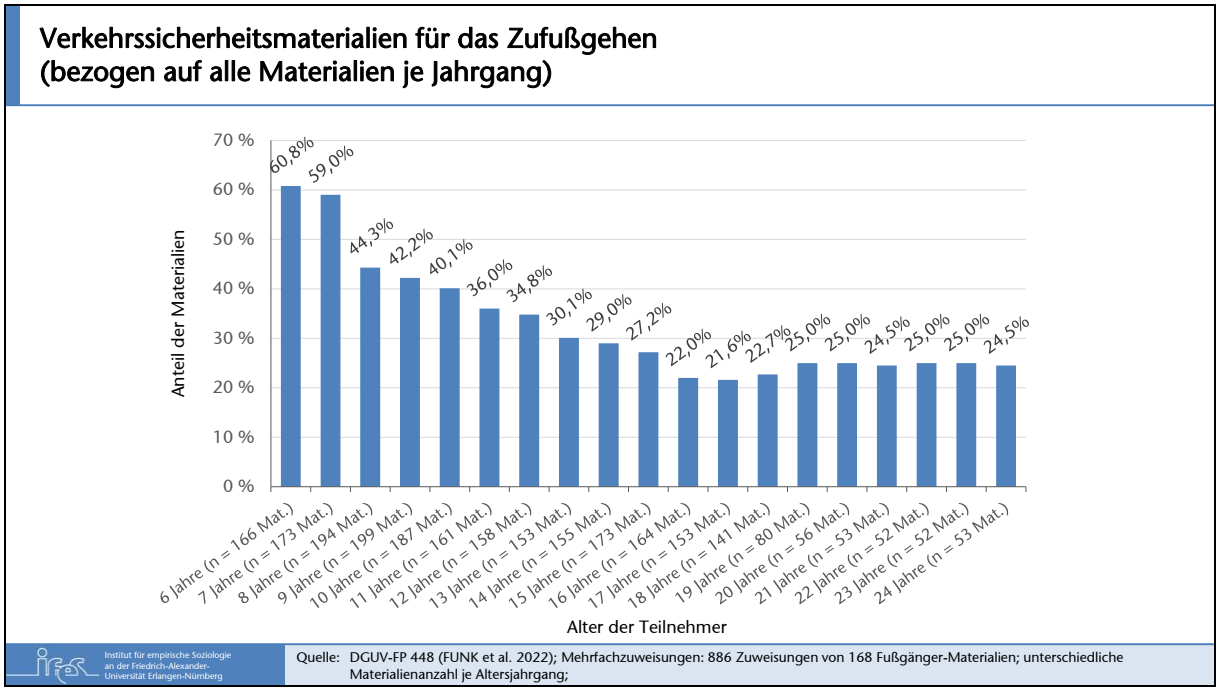
Grafik 23: Verkehrssicherheitsmaterialien für das Zufußgehen – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

Grafik 24 ändert den Blick und informiert über den Anteil der Materialien für einen bestimmten Altersjahrgang, der sich (auch) auf das Zufußgehen bezieht.[8] Auch in dieser Betrachtung sind die besonders hohen Anteile entsprechender Angebote für SuS der Schuleingangsklassen ebenso nachvollziehbar, wie die etwa bis zum Alter von 17 Jahren mit zunehmendem Zielgruppenalter stetig geringeren Anteile der Materialien, die sich auf das Zufußgehen beziehen. Trotz dieses Rückgangs bleibt die Sicherheit im Fußverkehr auch für die höheren Al-

[7] In dieser Betrachtungsweise wird – hier und nachfolgend – für die jeweiligen Altersjahrgänge der Anteil aller verkehrsbeteiligungsartspezifischen Materialien berichtet, die sich (auch) auf diesen Jahrgang beziehen.

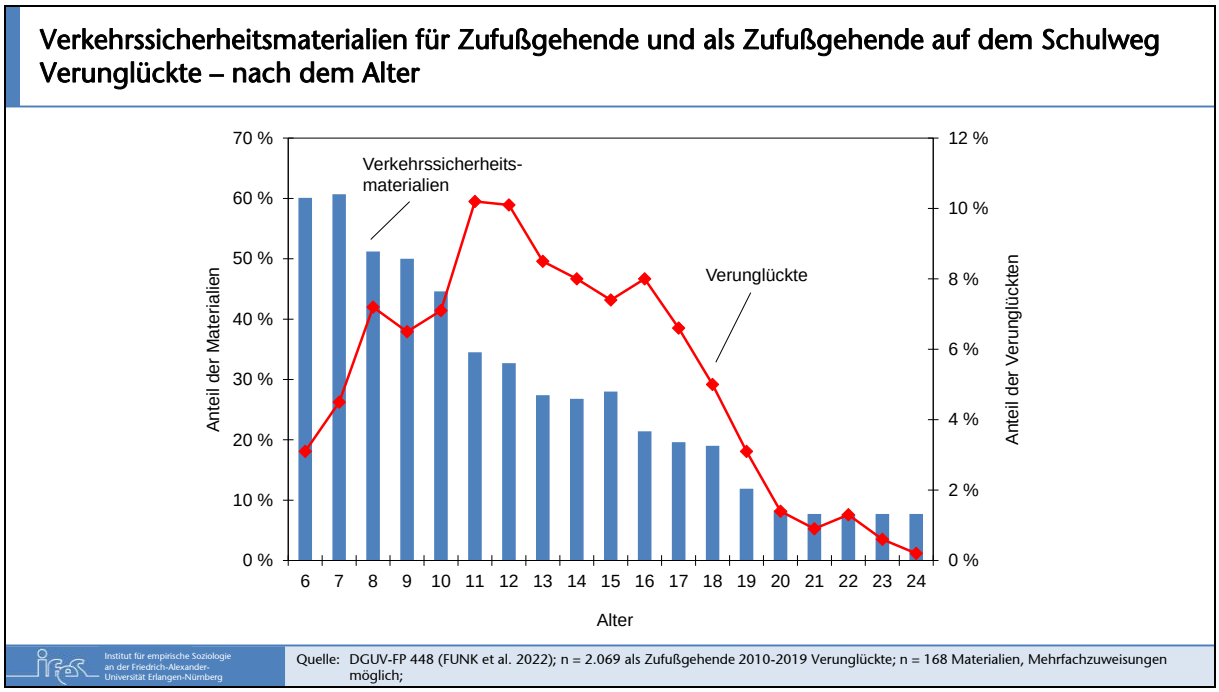
[8] In dieser Betrachtungsweise wird – hier und nachfolgend – für die jeweiligen Altersjahrgänge der Anteil aller altersspezifischen Maßnahmen berichtet, die (auch) eine bestimmte Verkehrsbeteiligungsart adressieren.

tersjahrgänge bei etwa einem Fünftel bis einem Viertel der gesichteten Materialien ein Thema.

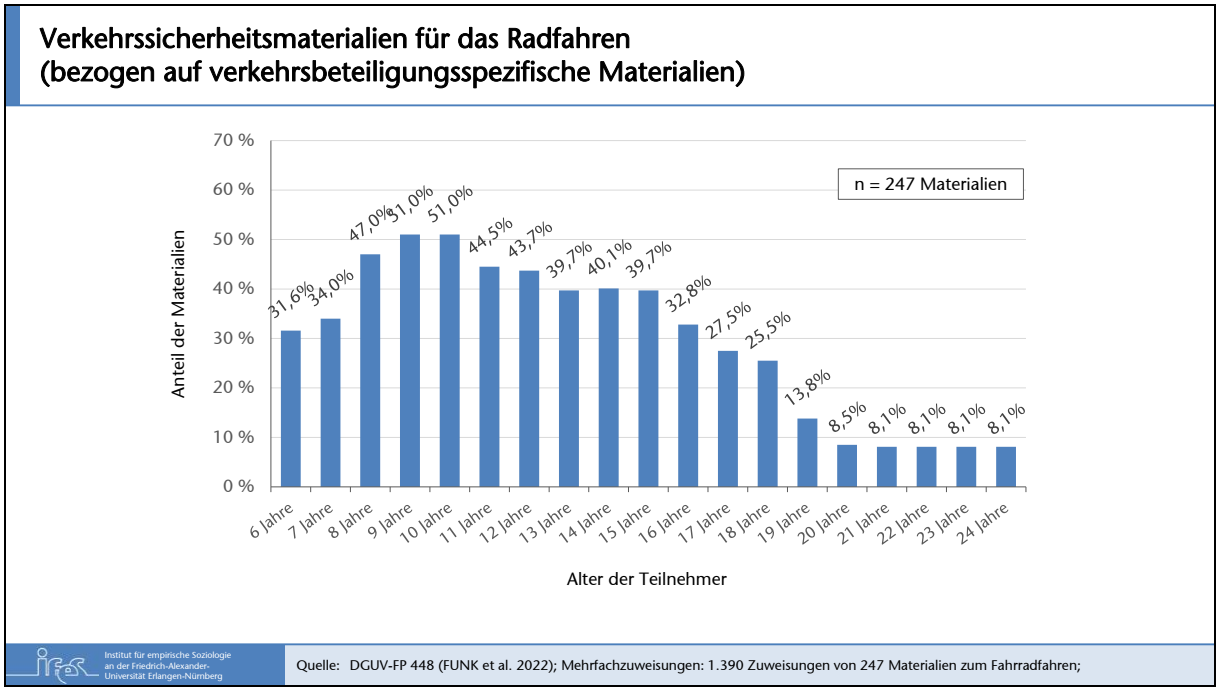


Grafik 24: Verkehrssicherheitsmaterialien für das Zufußgehen – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Grafik 25 vergleicht die Abdeckung der einzelnen Altersjahrgänge der SuS durch Verkehrssicherheitsmaterialien für Zufußgehende mit der altersspezifischen Verteilung der als Fußgängerinnen und Fußgänger in den Jahren 2010 bis 2019 auf dem Schulweg Verunglückten. Demnach nimmt die Materialienanzahl für ein sicheres Zufußgehen ab dem Alter von 6 oder 7 Jahren nahezu stetig ab. Allerdings zeigt sich ein Maximum an verunglückten Zufußgehenden auf Schulwegen erst im Alter von 11 und 12 Jahren, also etwa zu Beginn des Besuchs einer weiterführenden Schule. Die Trends einer sich öffnenden Schere zwischen Materialienangebot und Verunglücktenzahlen verweisen für den Einstieg in die Sekundarstufe auf ein Defizit an Präventionsangeboten für ein sicheres Zufußgehen.



Grafik 25: Verkehrssicherheitsmaterialien für Zufußgehende und als Zufußgehende Verunglückte – nach dem Alter



Grafik 26: Verkehrssicherheitsmaterialien für das Radfahren – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

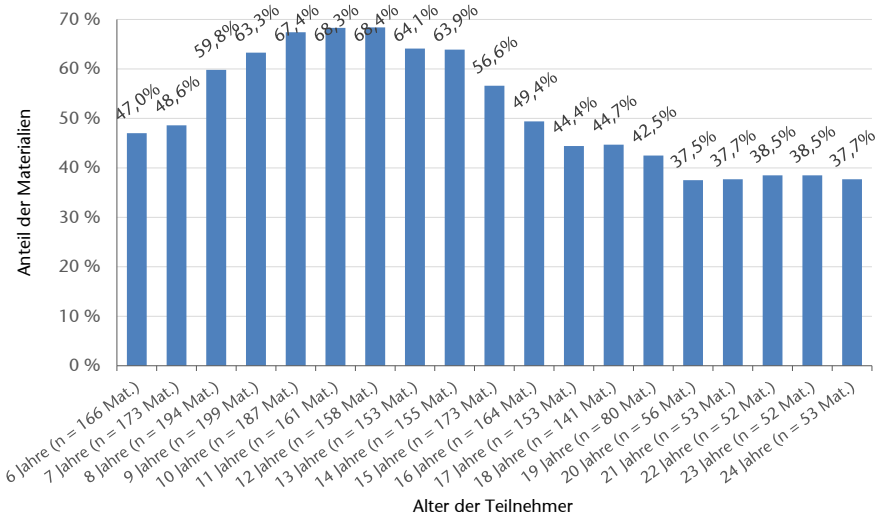
Maßnahmen / Materialien zum Fahrradfahren werden besonders häufig für 8- bis 10-Jährige angeboten (vgl. Grafik 26). Dies spiegelt die nach wie vor weite Verbreitung der Radfahraus-

bildung gegen Ende der Grundschulzeit wider. Allerdings zielen Radfahrmaßnahmen nicht nur auf die Radfahrausbildung in der Primarstufe, sondern auch für Kinder und Jugendliche im Alter der Sekundarstufe I gibt es ein umfangreiches einschlägiges Angebot.

Grafik 27 verdeutlicht, dass – bezogen auf alle Materialien je Altersjahrgang – nicht nur gegen Ende der Primarstufe, sondern auch im Sekundarstufenalter sogar ein Schwerpunkt der Angebote von Radfahr-Materialien festgestellt werden kann. Im Überblick lässt sich feststellen, dass alle Altersjahrgänge gut mit Präventionsangeboten zum sicheren Radfahren abgedeckt sind.

Vergleicht man die Passgenauigkeit des Altersbezugs der Verkehrssicherheitsmaterialien für radfahrende SuS mit der Altersverteilung der als Radfahrende auf Schulwegen verunglückten Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (vgl. Grafik 28), ist erkennbar, wie die großen Bemühungen zur Unterstützung des Radfahrenlernens gegen Ende der Primarstufe den steigenden Verunglücktenzahlen im Radverkehr zeitlich vorausgehen. Für die jüngeren Altersjahrgänge scheint die Maßnahmenvielfalt damit angemessen. Allerdings lässt sich in der Sekundarstufe I eine Diskrepanz zwischen Angeboten und Verunglücktenzahlen in Form eines Rückgangs an Verkehrssicherheitsmaterialien für radfahrende SuS bei erhöhten Verunglücktenanteilen ausmachen.

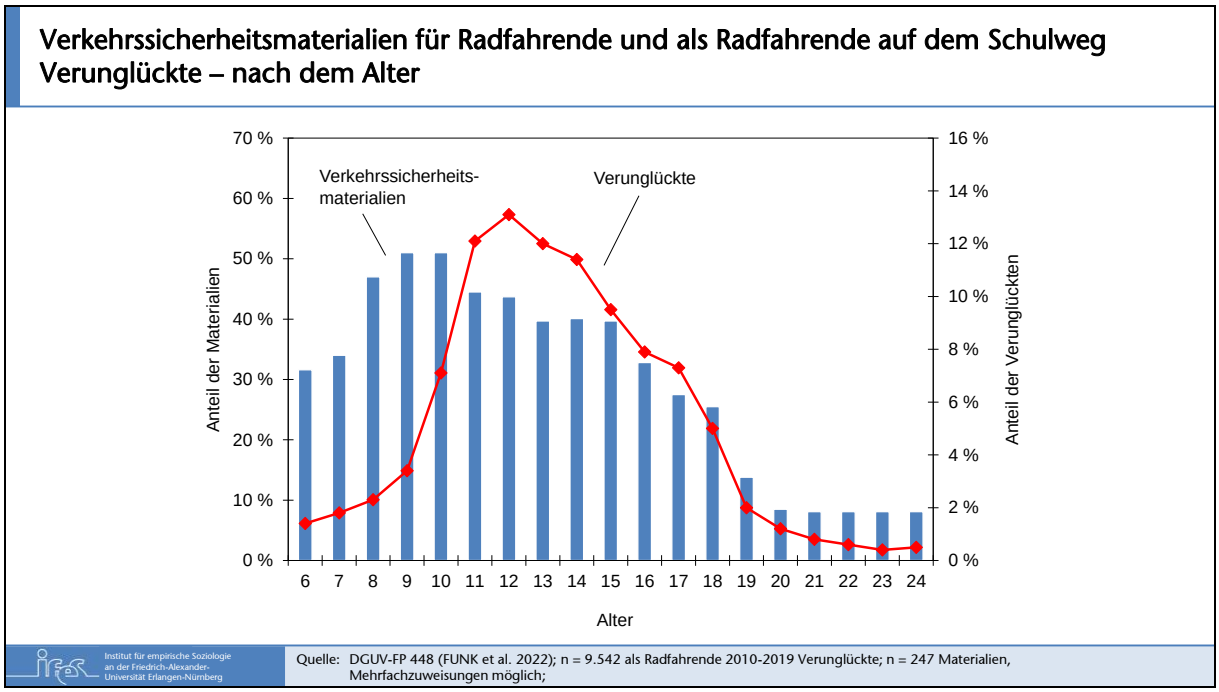
Verkehrssicherheitsmaterialien für das Radfahren (bezogen auf Materialien je Jahrgang)



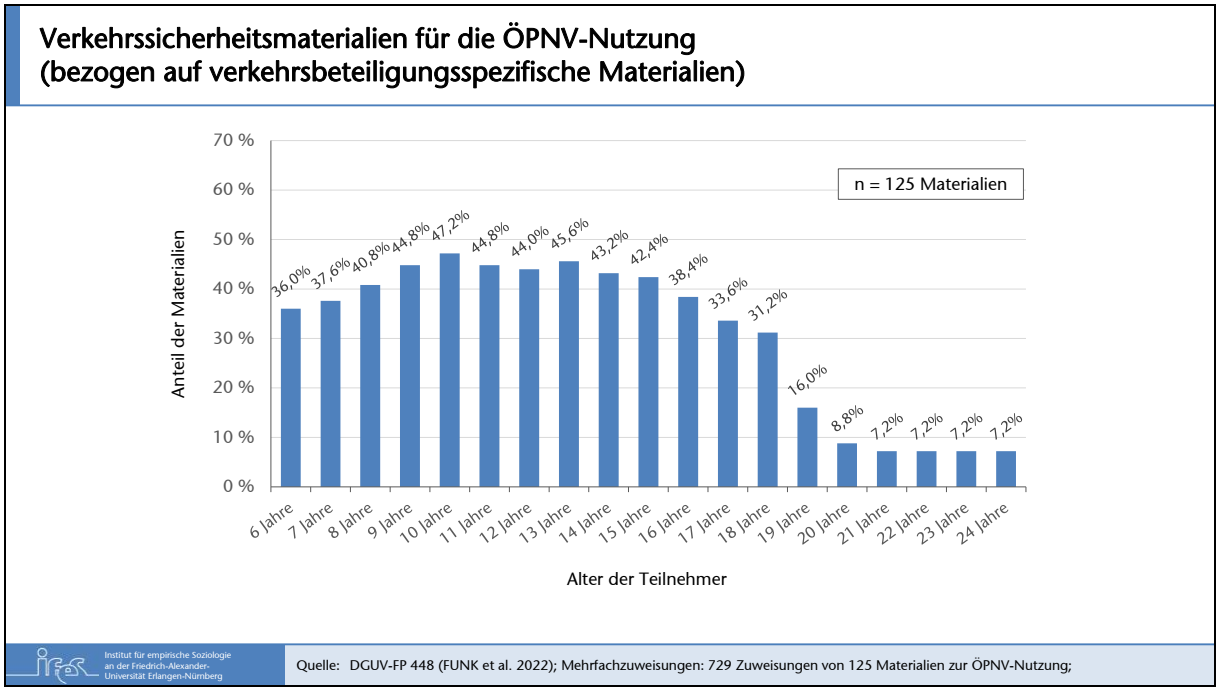
Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022); Mehrfachzuweisungen: 1.390 Zuweisungen von 247 Radfahr-Materialien; unterschiedliche Materialienanzahl je Altersjahrgang;

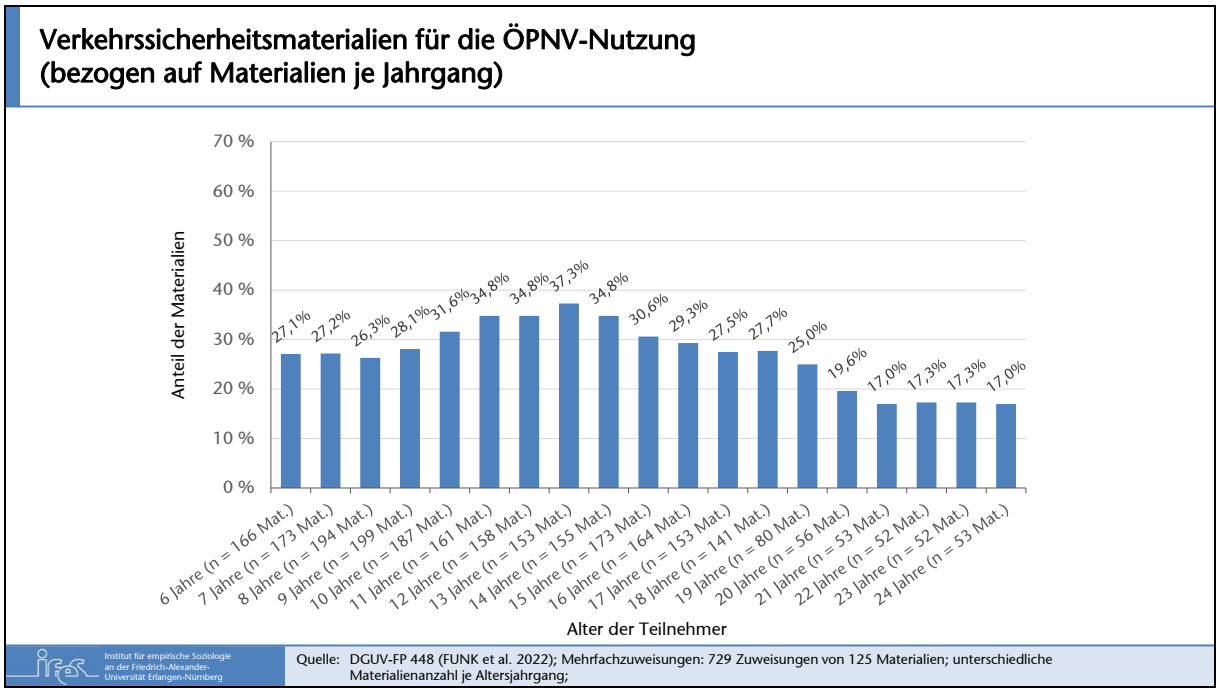
Grafik 27: Verkehrssicherheitsmaterialien für das Radfahren – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)



Grafik 28: Verkehrssicherheitsmaterialien für Radfahrende und als Radfahrende Verunglückte – nach dem Alter



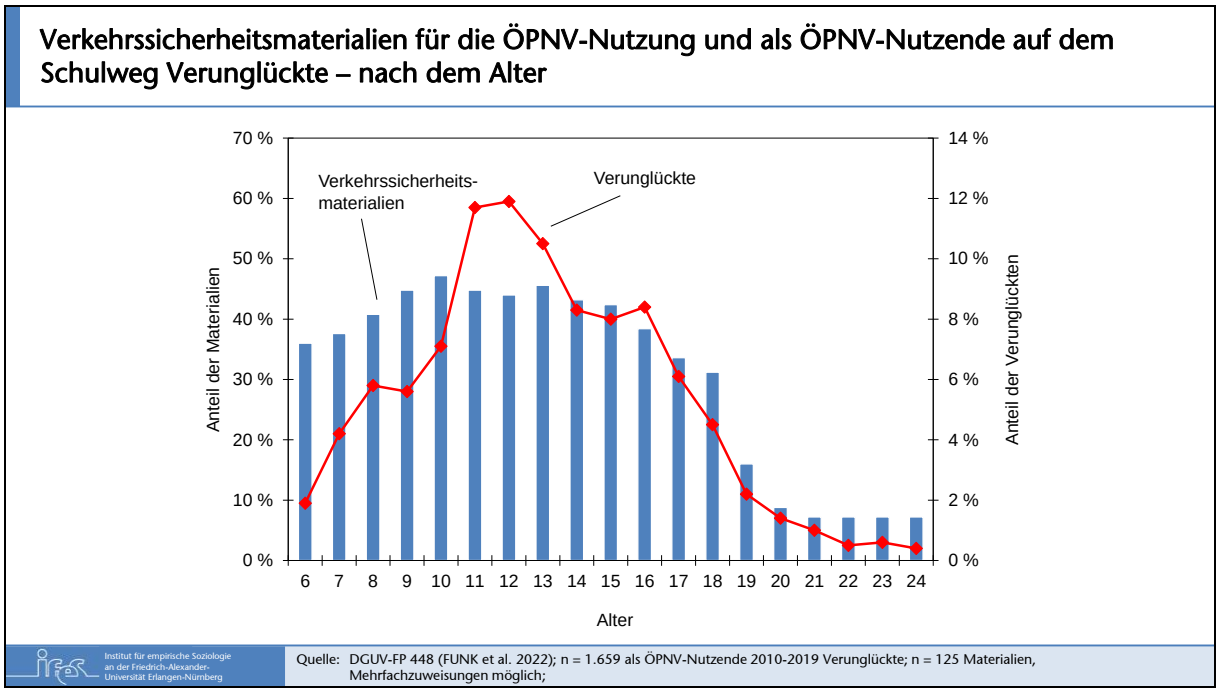
Grafik 29: Verkehrssicherheitsmaterialien für die ÖPNV-Nutzung – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



Grafik 30: Verkehrssicherheitsmaterialien für die ÖPNV-Nutzung – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

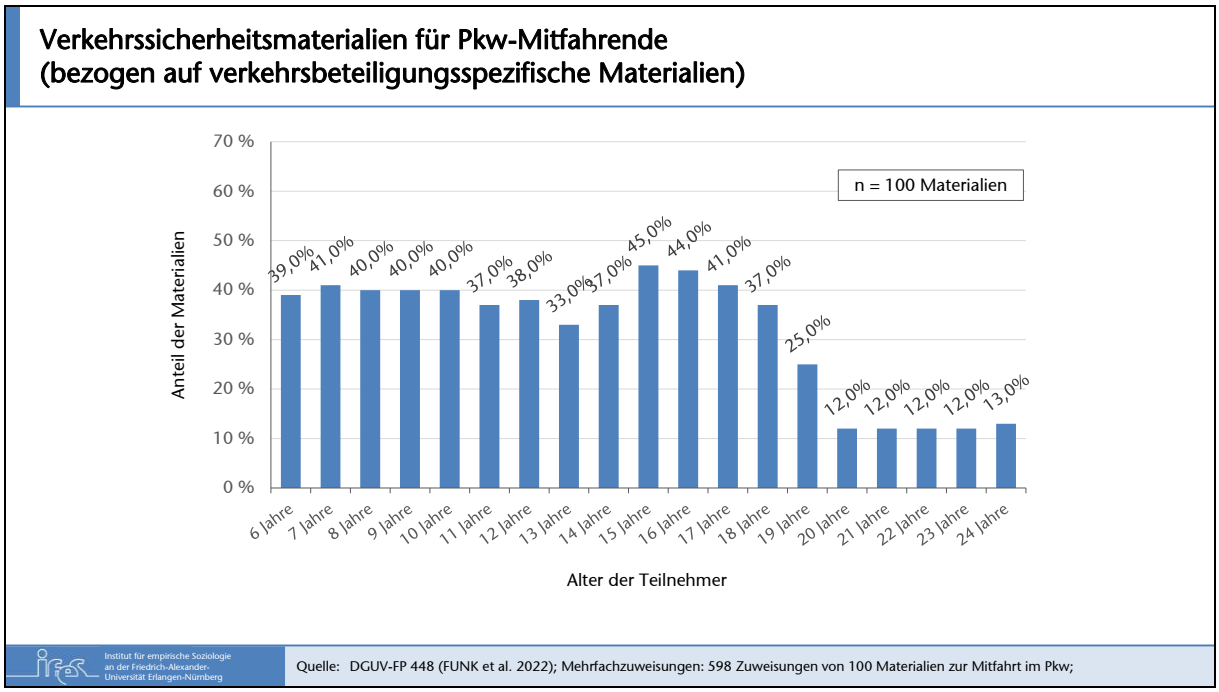
Die Nutzung von Schulbussen bzw. des ÖPNV wird in den Verkehrssicherheitsmaterialien von Beginn der Primarstufe an thematisiert, besonders aber für 9- bis 15-Jährige (vgl. Grafik 29). Dieses Bild lässt sich als Angebot an die – wegen des längeren Schulweges häufiger den ÖPNV nutzenden – Sekundarstufen-SuS interpretieren. Mit weiter zunehmendem Alter der Jugendlichen lassen sich stetig weniger entsprechende Materialien finden. Grafik 30 unterstreicht diese Interpretation durch die größten Anteile an ÖPNV-Angeboten an allen altersspezifischen Materialien für die 11- bis 14-Jährigen.

Die Gegenüberstellung des altersspezifischen Materialienangebotes und der Verunglücktenzahlen als ÖPNV-Nutzende auf Schulwegen zeigt eine insgesamt gute Passung, die lediglich durch die vermehrt zu Beginn der Sekundarstufe I im ÖPNV verunglückenden SuS durchbrochen wird (vgl. Grafik 31). Dieses Bild spricht für die weitere Verstärkung der Thematisierung einer sicheren ÖPNV-Nutzung zu Beginn der Sekundarstufe.

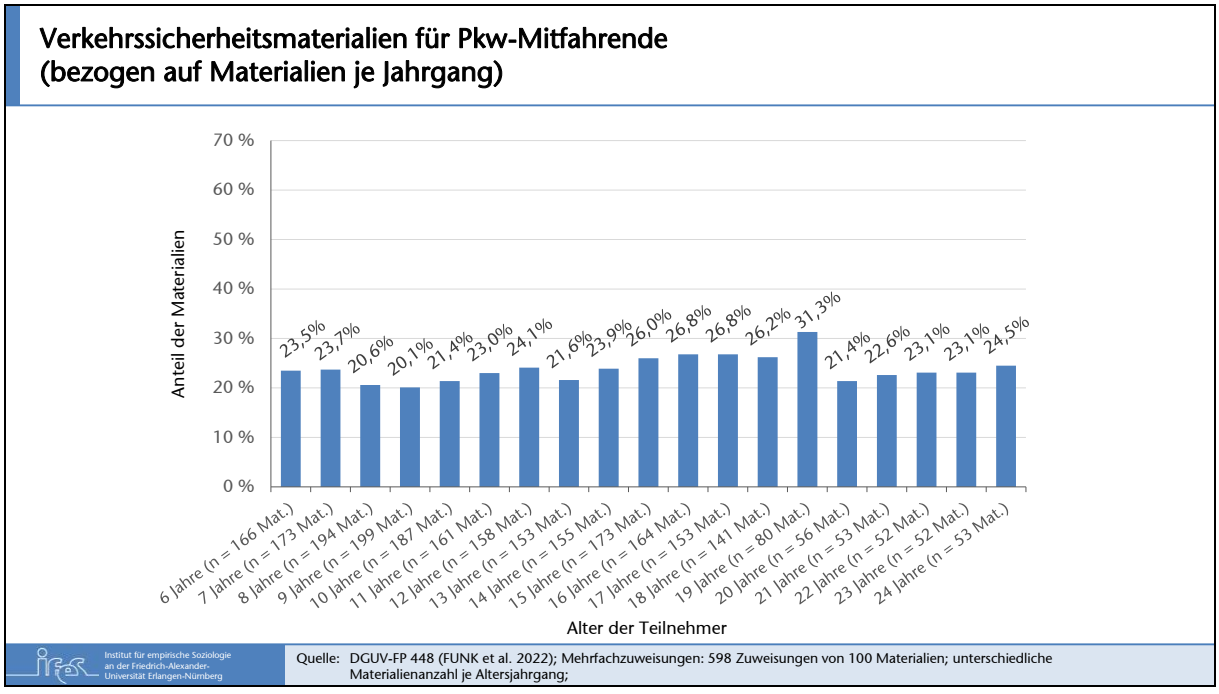


Grafik 31: Verkehrssicherheitsmaterialien für die ÖPNV-Nutzung und als ÖPNV-Nutzende Verunglückte – nach dem Alter

Angebote, die (auch) die Mitfahrt im Pkw thematisieren, gibt es nahezu ähnlich häufig für alle Altersjahrgänge bis 14 Jahre (vgl. Grafik 32). Dies ist insofern plausibel, als bereits Babys und Kleinkinder im Pkw transportiert werden (vgl. FUNK 2004) und diese Verkehrsbeteiligungsart auch für Kinder im Primar- und Sekundarstufenalter relevant ist. Im Kindes- und Jugendalter schlägt sich dies z. B. in der Diskussion um sog. „Elterntaxis“ nieder. Die meisten Materialien zur Pkw-Mitfahrt werden für 15- und 16-jährige Jugendliche angeboten, denen man unterstellen kann, als Mitfahrende bei älteren Freunden entsprechend exponiert zu sein.



Grafik 32: Verkehrssicherheitsmaterialien für die Pkw-Mitfahrt – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



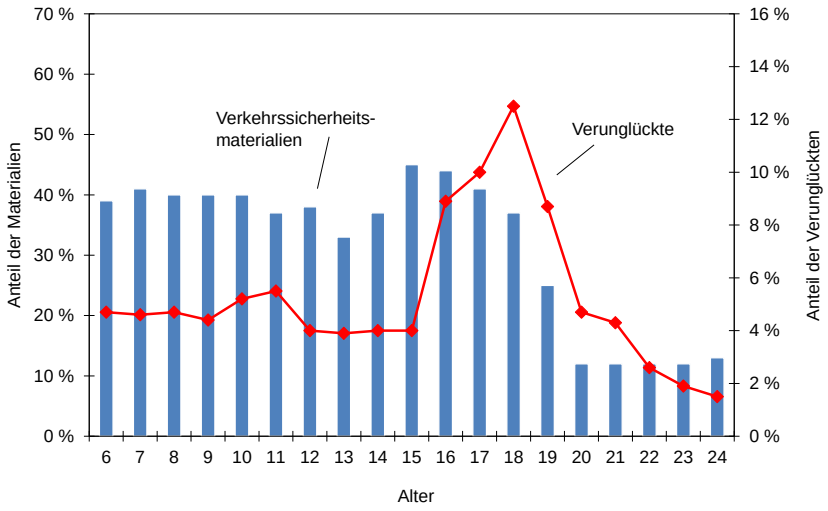
Grafik 33: Verkehrssicherheitsmaterialien für die Pkw-Mitfahrt – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Schaut man wieder auf die Anteile der jeweiligen altersspezifischen Materialien, dann erscheint die Häufigkeit der Beschäftigung mit der Pkw-Mitfahrt über die Altersjahrgänge – mit

Ausnahme der 18-jährigen Ausreißer – annähernd gleichmäßig verteilt zu sein (vgl. Grafik 33).

Vergleicht man das verkehrsbeteiligungsspezifische Materialienangebot mit den entsprechenden Verunglücktenzahlen von Pkw-Mitfahrenden (vgl. Grafik 34), zeigt sich eine bis zum Alter von etwa 14 Jahren nahezu gleichbleibende Materialienabdeckung bei nur leicht unterschiedlichen Verunglücktenanteilen. Die besondere Gefährdung 16- bis 19-jähriger Pkw-Mitfahrender wird via die Altersjahrgänge der 15-Jährigen und Älteren adressiert. Sinkende Verunglücktenzahlen unter 20-Jährigen und Älteren spiegeln sich im ebenfalls sinkenden themenspezifischen Materialienangebot wider.

Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Mitfahrende und als Pkw-Mitfahrende auf dem Schulweg Verunglückte – nach dem Alter



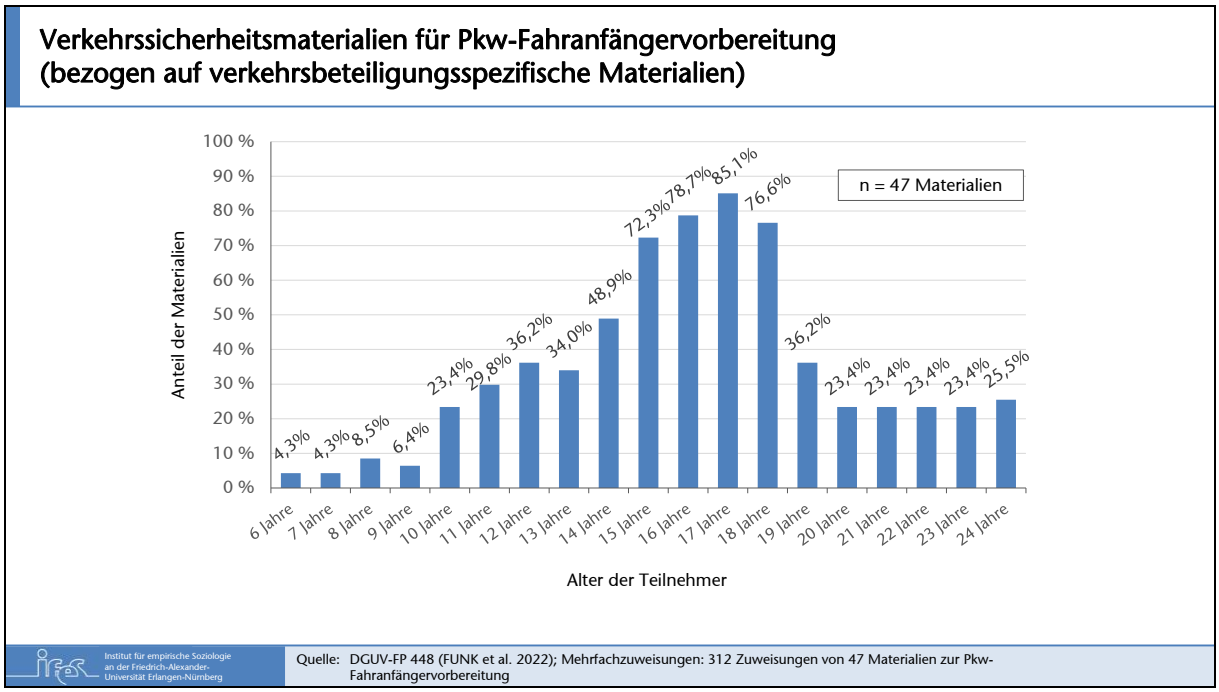
Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022), n = 1.284 als Pkw-Mitfahrende 2010-2019 Verunglückte; n = 100 Materialien, Mehrfachzuweisungen möglich;

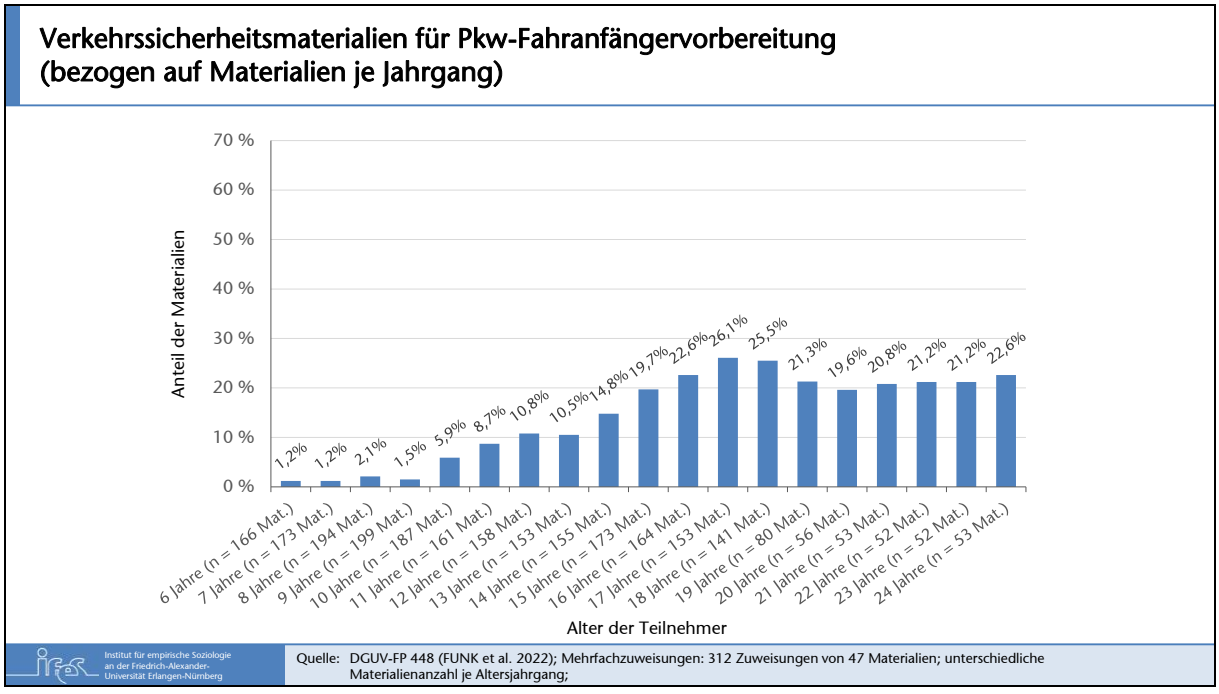
Grafik 34: Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Mitfahrende und als Pkw-Mitfahrende Verunglückte – nach dem Alter

Maßnahmen / Materialien, die (auch) den Aspekt der Fahranfängervorbereitung ansprechen, lassen sich bereits ab dem Sekundarstufenalter in nennenswertem Ausmaß ausmachen, mit einem deutlichen Schwerpunkt für 15- bis 18-Jährige (vgl. Grafik 35). Diese klare Schwerpunktsetzung ist insofern plausibel, als bereits unter 15-Jährigen auf die Möglichkeit des Starts der Fahranfängervorbereitung im Alter von 16 Jahren für das Begleitete Fahren ab 17 hingewiesen wird.

Grafik 36 verdeutlicht, dass Materialien für die Fahranfängervorbereitung für alle Jahrgangsstufen der 15-Jährigen und Älteren zwischen einem Viertel und einem Fünftel aller Präventionsmaterialien für die jeweiligen Altersjahrgänge ausmachen.



Grafik 35: Verkehrssicherheitsmaterialien für die Pkw-Fahranfängervorbereitung – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

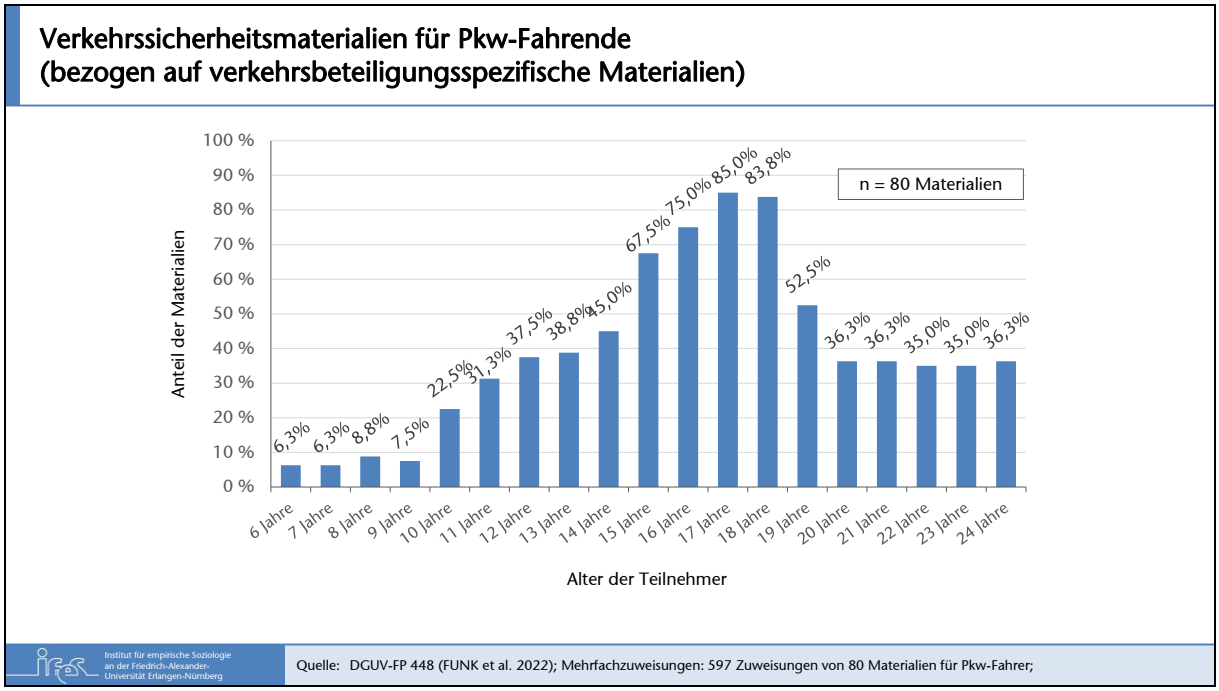


Grafik 36: Verkehrssicherheitsmaterialien für die Pkw-Fahranfängervorbereitung – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

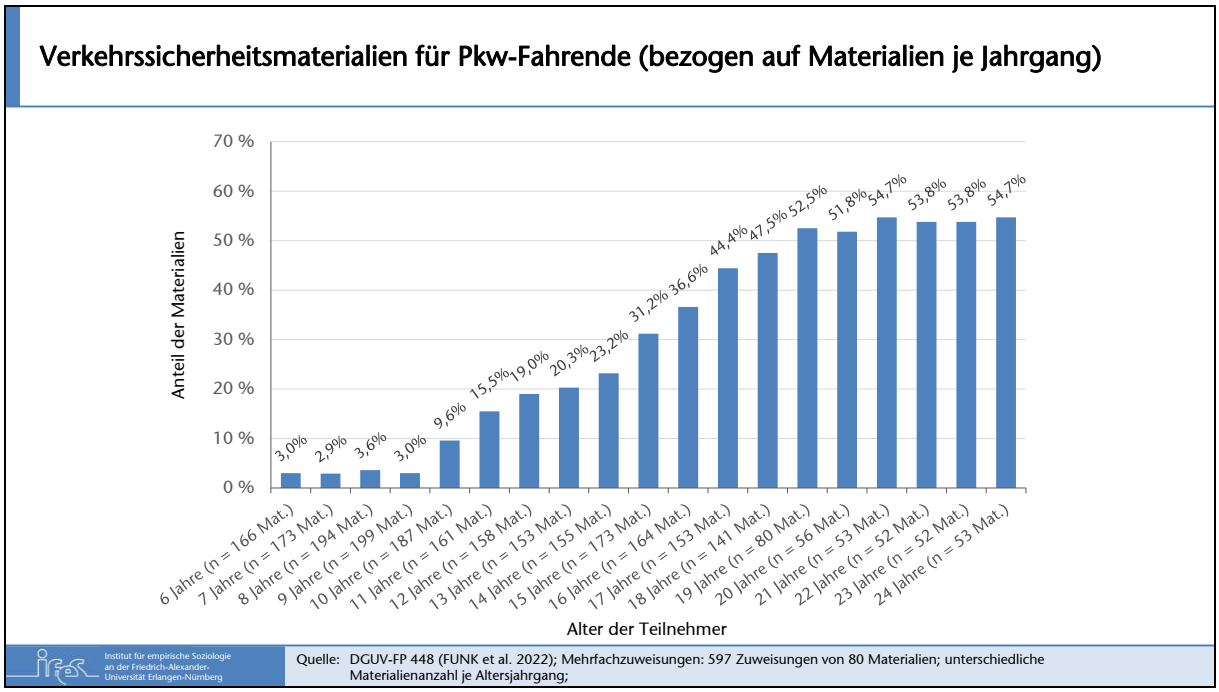
Auch das Pkw-Fahren wird in den gesichteten Präventionsmaterialien, beginnend mit dem Sekundarstufenalter, besonders häufig für Jugendliche ab dem Alter von 15 Jahren angespro-

chen (vgl. Grafik 37). Vergleichbar mit den Materialien zur Fahranfängervorbereitung nutzen schulische Verkehrssicherheitsmaterialien den frühestmöglichen Einstieg in die Pkw-Mobilität, um die SuS für ein sicheres Autofahren zu sensibilisieren.

Grafik 38 verdeutlicht, dass der Umfang der Materialien zum Pkw-Fahren parallel zum zunehmenden Alter ebenfalls ansteigt. Ab dem Alter von 19 Jahren dominiert das Thema Pkw-Fahren die altersspezifische Maßnahmenlandschaft und macht jeweils mehr als die Hälfte der für die einschlägigen Altersjahrgänge vorliegenden Maßnahmen aus.

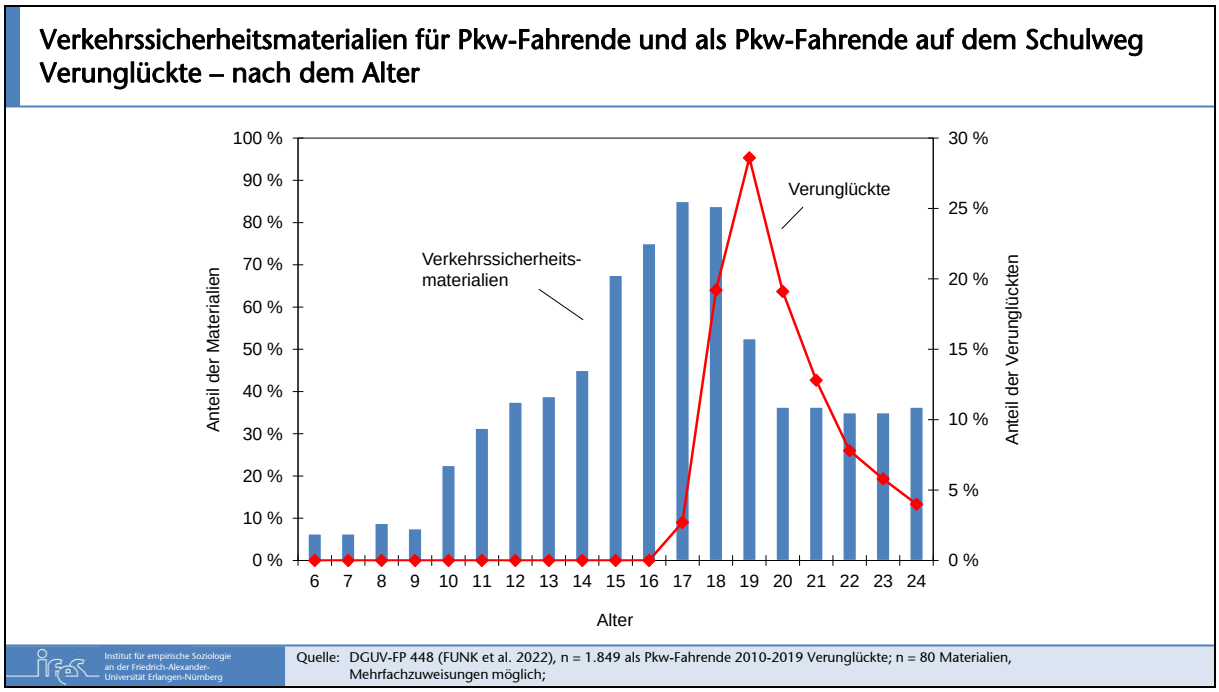


Grafik 37: Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Fahrer – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



Grafik 38: Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Fahrer – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Wie Grafik 39 zeigt, steigen die Verunglücktenzahlen als Pkw-Fahrende im Altersverlauf bis zum Alter von 17 Jahren nur geringfügig, aber ab dem Alter von 18 Jahren dann sehr stark. Das Angebot an verkehrsbeteiligungsspezifischen Verkehrssicherheitsmaterialien adressiert die besonders gefährdeten Altersjahrgänge der Fahranfänger und jungen Fahrenden präventiv und vorab bereits ab dem Alter von etwa 15 Jahren. Der Rückgang des dokumentierten Materialienangebots ab dem Alter von 19 Jahren muss erneut im Kontext der vermuteten Untererfassung an Materialien für ältere SuS aufgrund ihrer fehlenden expliziten Zuordnung zu Berufsschulen gesehen werden. Mit dieser Einschränkung im Blick, kann das Angebot an Materialien für Pkw-Fahrende durchaus als weitgehend passgenau beschrieben werden. Allerdings sollten die Altersjahrgänge der 19- bis 21-jährigen jungen Fahrenden zukünftig noch mehr Aufmerksamkeit verdienen.

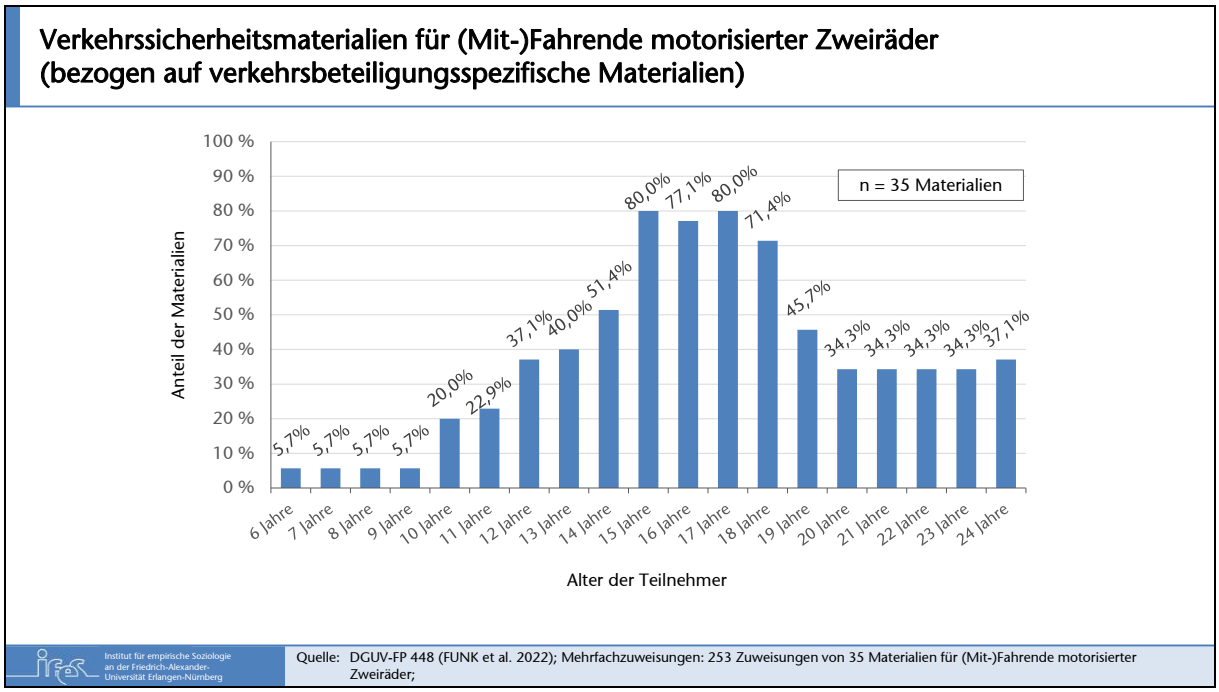


Grafik 39: Verkehrssicherheitsmaterialien für Pkw-Fahrende und als Pkw-Fahrende Verunglückte – nach dem Alter

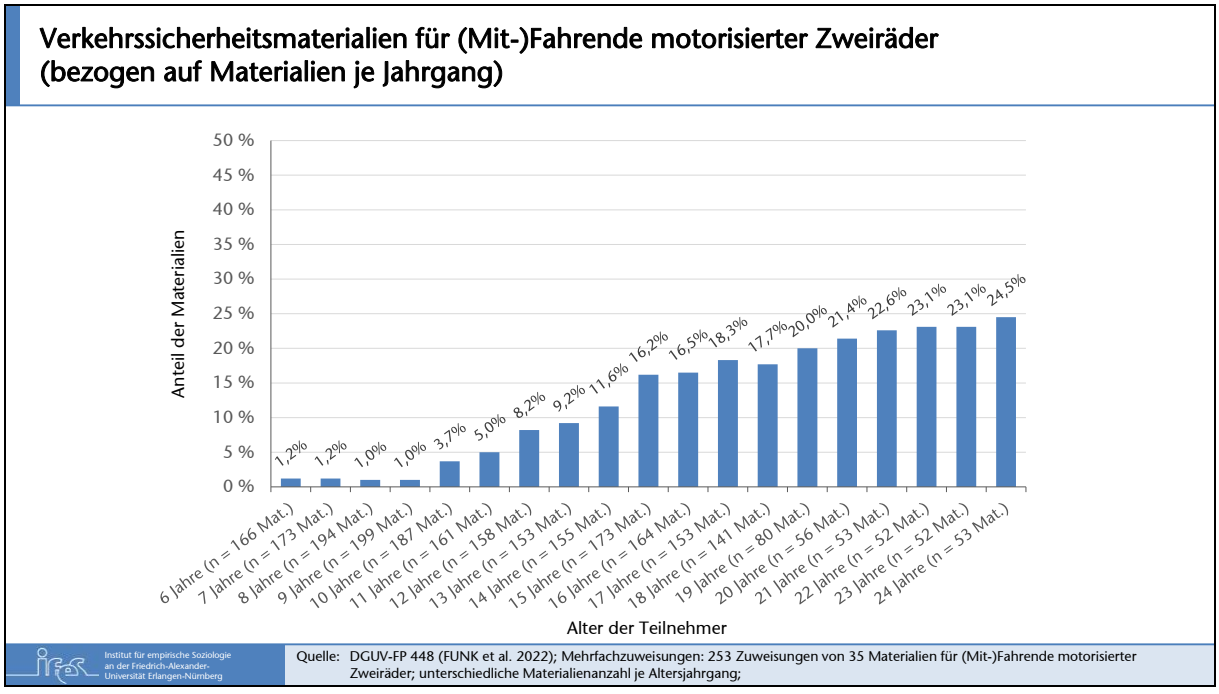
Auch hinsichtlich der Verkehrsbeteiligung als Fahrerin oder Fahrer eines motorisierten Zweirades[9] lässt sich eine Altersspezifik des Materialienangebotes nachvollziehen (vgl. Grafik 40). Der Schwerpunkt des entsprechenden Angebotes richtet sich an 15- bis 18-Jährige und damit an die gleiche Zielgruppe wie die Materialien zum Pkw-Fahren. Meist wird das Zweiradfahren im Kontext von Maßnahmen zum motorisierten Individualverkehr mit behandelt (n = 27 Maßnahmen), eher seltener handelt es sich um reine Zweiradmaterialien (n = 8 Maßnahmen).

Wie Grafik 41 zeigt, steigt der Anteil der altersspezifischen Materialien, die das Zweiradfahren (mit) thematisieren mit zunehmendem Alter der SuS nahezu stetig an und umfasst unter den 19- bis 24-Jährigen zwischen einem Fünftel und einem Viertel der jeweils altersspezifisch angebotenen Maßnahmen.

[9] Diese Kategorie umfasst keine E-Scooter.



Grafik 40: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer motorisierter Zweiräder – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

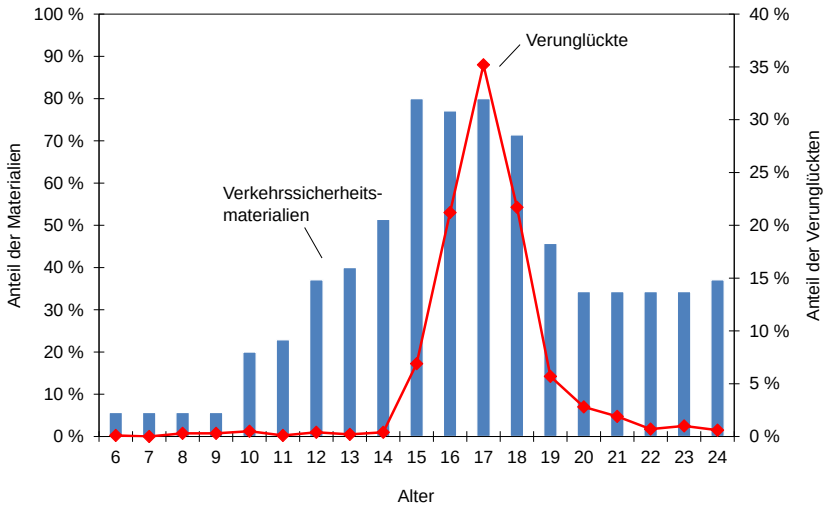


Grafik 41: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer motorisierter Zweiräder – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Auch für die (Mit-)Fahrt auf motorisierten Zweirädern lassen sich das Materialienangebot und die Verunglücktenzahlen für die einzelnen Altersjahrgänge der SuS gegenüberstellen (vgl.

Grafik 42). Dabei zeigt sich, dass die besonders von verunglückten Zweirad(mit)fahrenden betroffenen 16- bis 18-Jährigen passgenau von einem Materialienangebot adressiert werden, das insbesondere die 15- bis 18-Jährigen anspricht.

Verkehrssicherheitsmaterialien für (Mit-)Fahrende motorisierter Zweiräder und als (Mit-)Fahrende motorisierter Zweiräder Verunglückte – nach dem Alter



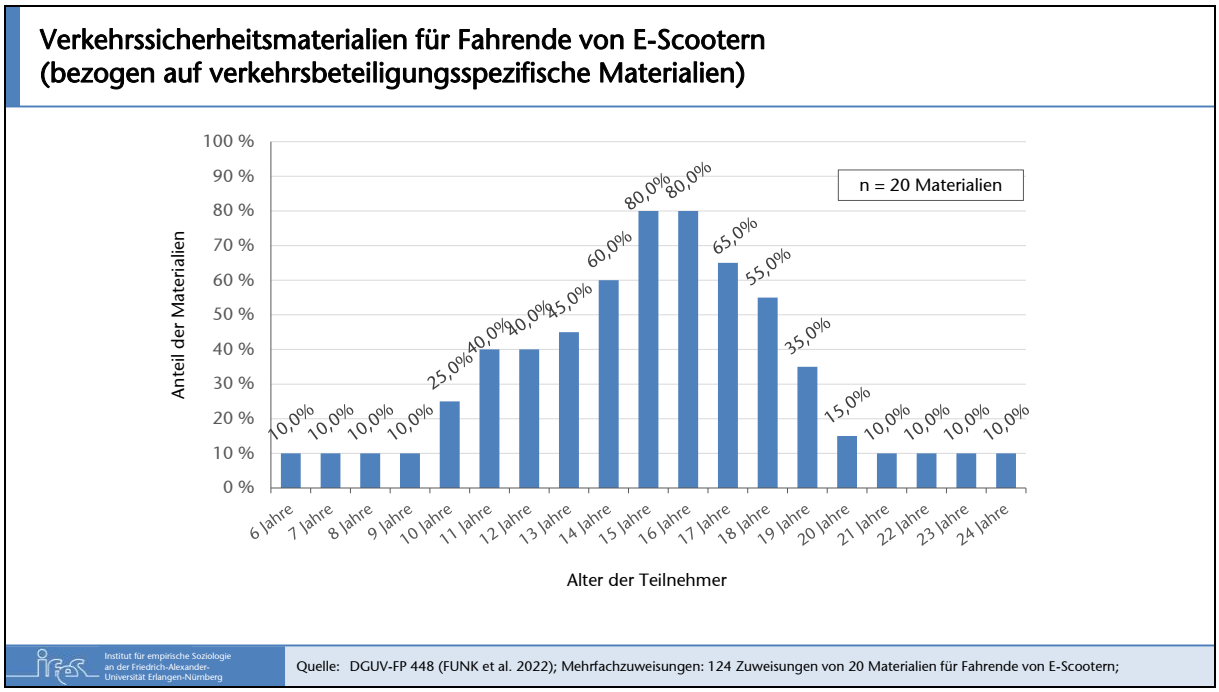
Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022), n = 1.502 als (Mit-)Fahrende motorisierter Zweiräder 2010-2019 Verunglückte; n = 35 Materialien, Mehrfachzuweisungen möglich;

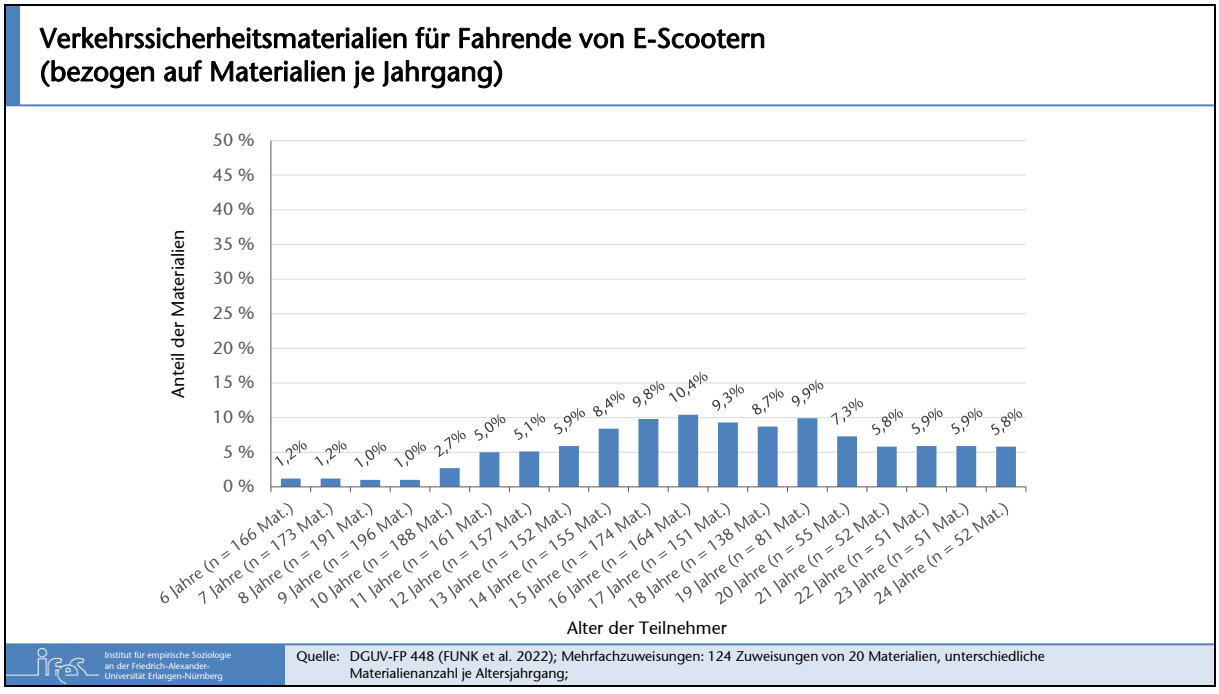
Grafik 42: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrende motorisierter Zweiräder und als Fahrende motorisierter Zweiräder Verunglückte – nach dem Alter

Die verkehrssichere Nutzung von E-Scootern wird besonders in Materialien für 15- und 16-Jährige thematisiert (vgl. Grafik 43). Das überrascht insofern, als bereits 14-Jährige diese Verkehrsmittel nutzen dürfen und deshalb eine entsprechende Ansprache von SuS ab dem Alter von etwa 13 Jahren zielführend erscheint. Hier deutet sich ein altersspezifisches Defizit der Abdeckung der einschlägigen Altersjahrgänge an.

Grafik 44 zeigt, dass sich lediglich für 14- bis 19-Jährige in nennenswertem Umfang Materialien zum Thema E-Scooter finden lassen.



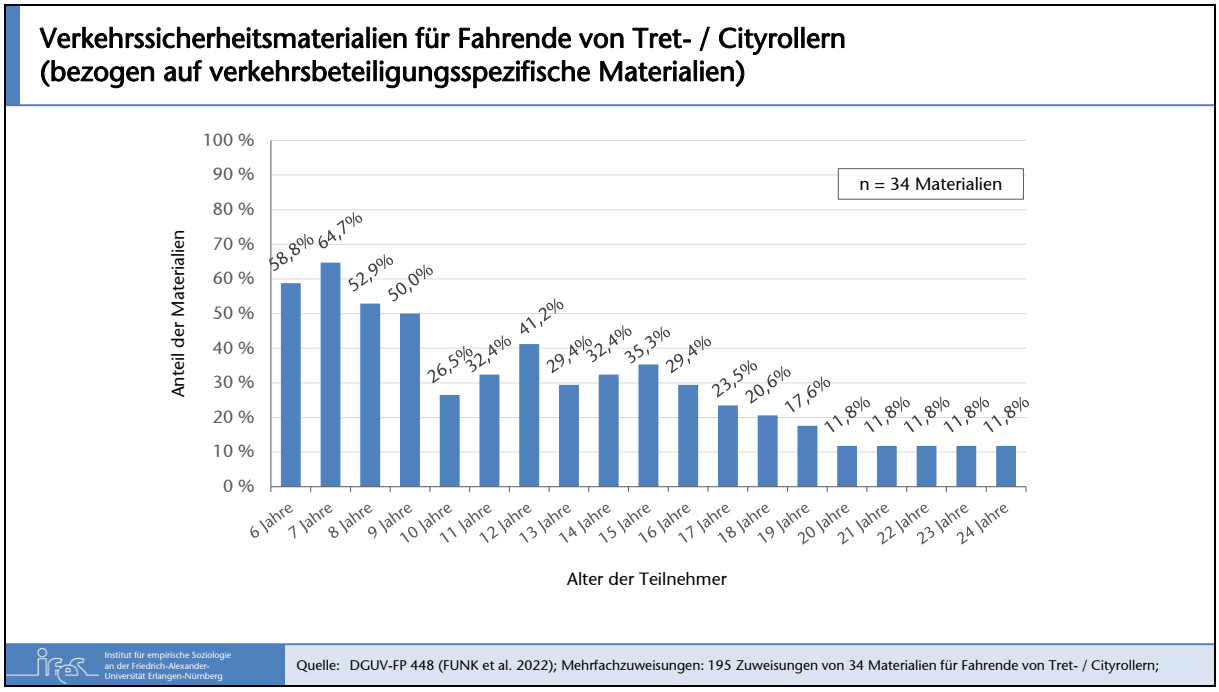
Grafik 43: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer von E-Scootern – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



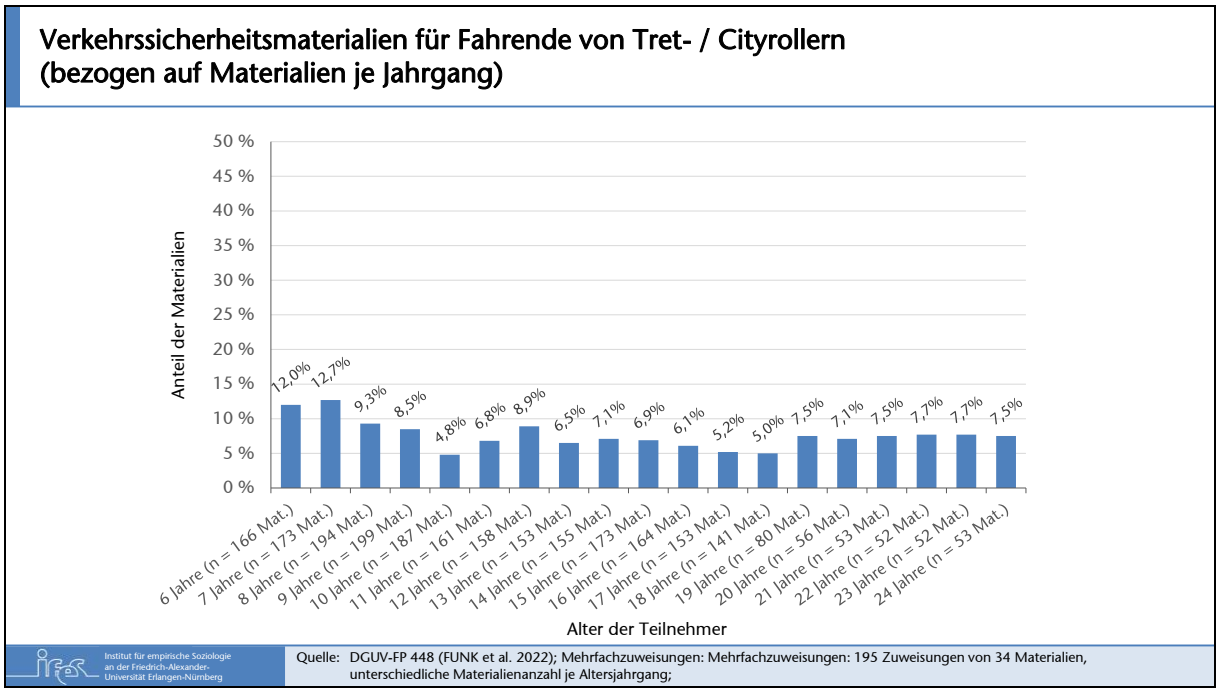
Grafik 44: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer von E-Scootern – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Die Thematisierung von „Tret-“ oder sog. „Cityrollern“ erfolgt schwerpunktmäßig im Grundschulalter (vgl. Grafik 45). Auch für SuS in der Sekundarstufe I wird diese Art der Verkehrsbeteiligung noch häufiger angesprochen.

Grafik 46 verdeutlicht, dass Tret- oder Cityroller insbesondere in Materialien für 6- oder 7-Jährige, also überwiegend die Schuleingangsklassen, thematisiert werden. Sowohl hinsichtlich der, der Radfahrausbildung vorgelagerten Herausbildung von motorischen Fahrfertigkeiten, wie z. B. dem Gleichgewichthalten, als auch hinsichtlich der augenscheinlichen Realität der Verkehrsbeteiligung von Kindern auf Grundschulwegen ist dieser Altersschwerpunkt treffgenau.



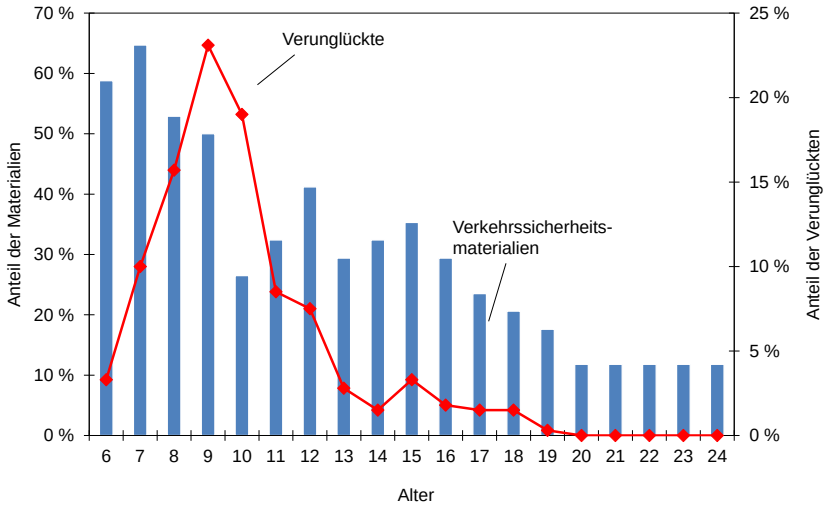
Grafik 45: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer von Tret- oder Cityrollern – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



Grafik 46: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrer von Tret- oder Cityrollern – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Auch hinsichtlich der Nutzung von Tret- und Cityrollern lässt sich beobachten, dass das entsprechende jahrgangsspezifische Materialienangebot der alters- und verkehrsbeteiligungsspezifischen „Verunglücktenspitze“ zeitlich vorausgeht (vgl. Grafik 47). Neben Materialien zum sicheren Radfahren sollte das sichere Rollerfahren auch in der zweiten Hälfte der Primarstufe weiter thematisiert werden. In der Sekundarstufe wird die Verkehrssicherheit von Tret- und Cityroller-Fahrenden gut abgedeckt.

Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrende von Tret- / Cityrollern und als Fahrende von Tret- / Cityrollern Verunglückte – nach dem Alter

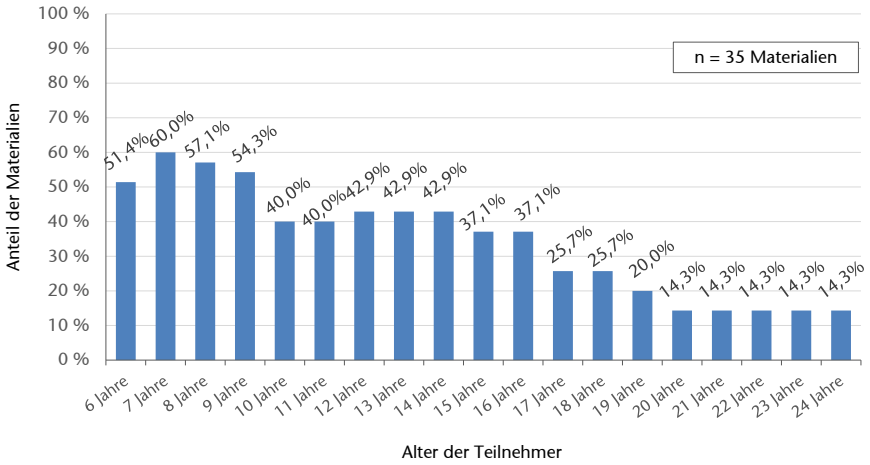


Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022), n = 389 als Fahrende von Tret- / Cityrollern 2010-2019 Verunglückte; 34 Materialien, Mehrfachzuweisungen möglich;

Grafik 47: Verkehrssicherheitsmaterialien für Fahrende von Tret- / Cityrollern und als Fahrende von Tret- / Cityrollern Verunglückte – nach dem Alter

Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzende von Spielgeräten (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



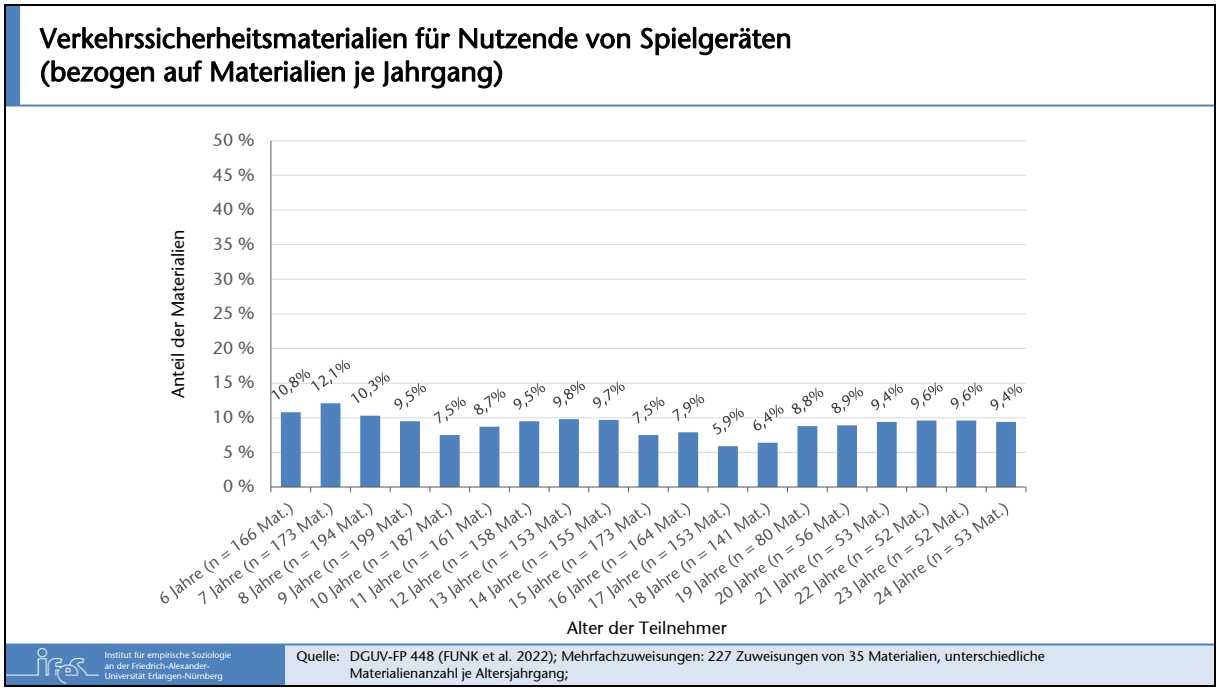
Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022); Mehrfachzuweisungen: 227 Zuweisungen von 35 Materialien für Nutzende von Spielgeräten;

Grafik 48: Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzer von Spielgeräten – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

Spielgeräte wie Skateboards oder Inline-Skates werden in Verkehrssicherheitsmaterialien vergleichsweise am häufigsten für Kinder im Grundschulalter aufgegriffen (vgl. Grafik 48). Auch in Materialien für SuS im Alter der Sekundarstufe I bzw. bis zum Beginn der Sekundarstufe II (10 bis 15 oder 16 Jahre) werden diese Spielgeräte jedoch noch häufiger thematisiert.

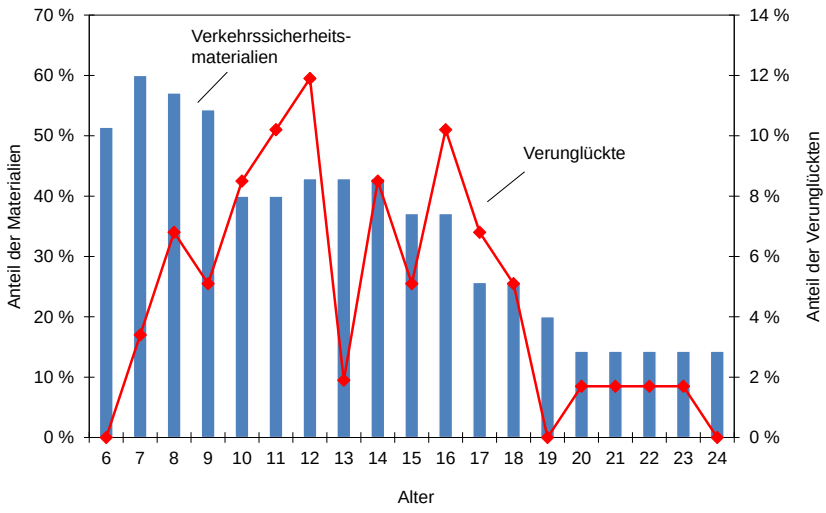
In der Zusammenschau aller Materialien für die unterschiedlichen Altersjahrgänge zeigt sich, dass Spielgeräte für 9-Jährige und Ältere stets lediglich in weniger als jedem zehnten dokumentierten Verkehrssicherheitsmaterial eine Rolle spielen (vgl. Grafik 49).



Grafik 49: Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzer von Spielgeräten – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

Grafik 50 stellt die Präventionsmaterialien für Spielgeräte den auf Schulwegen verunglückten Nutzenden von Inline-Skates, Rollschuhen, Skate- und Snakeboards gegenüber. Während sich der Schwerpunkt der angebotenen Materialien klar auf das Primarstufenalter bezieht, lässt sich ein besonderer Schwerpunkt der Verunglückten am Beginn des Sekundarstufenalters ausmachen. In diesen Altersjahrgängen kann ein Defizit einschlägiger Materialien unterstellt werden. Die im weiteren Jugendlichenalter erkennbaren nennenswerten Verunglücktenanteile werden durch ein entsprechendes Materialienangebot gut adressiert.

Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzende von Spielgeräten und als Nutzende von Spielgeräten Verunglückte – nach dem Alter



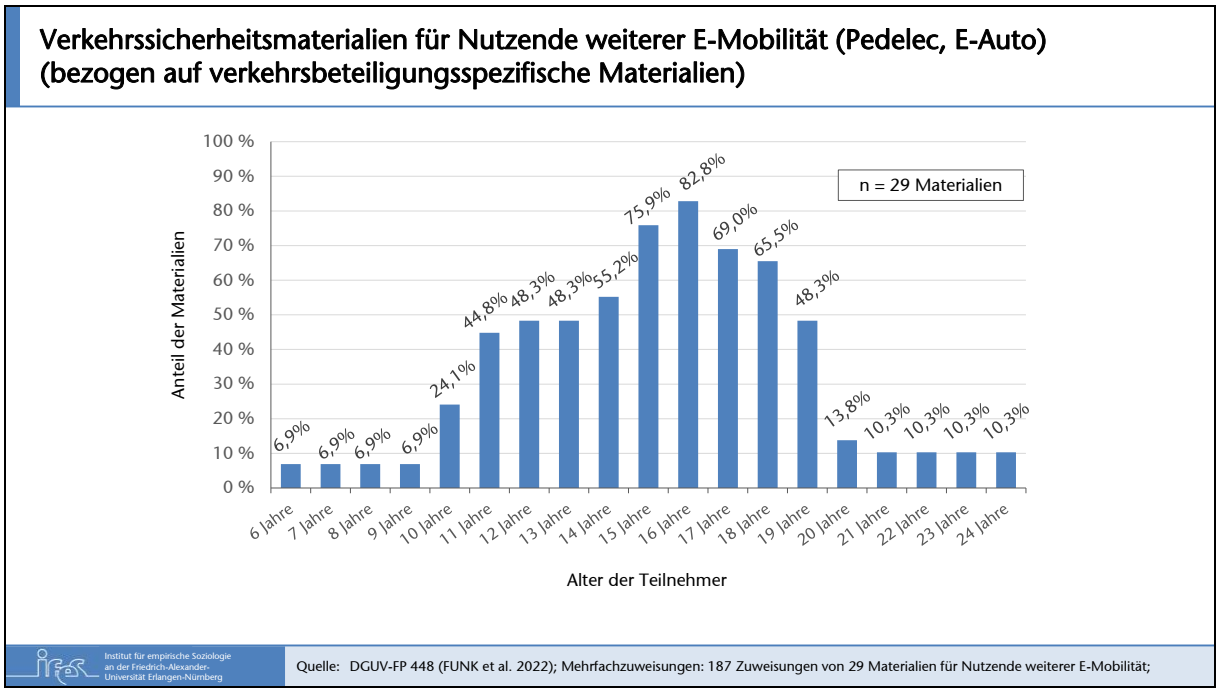
Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022), n = 59 als Nutzende von Spielgeräten 2010-2019 Verunglückte; 35 Materialien, Mehrfachzuweisungen möglich;

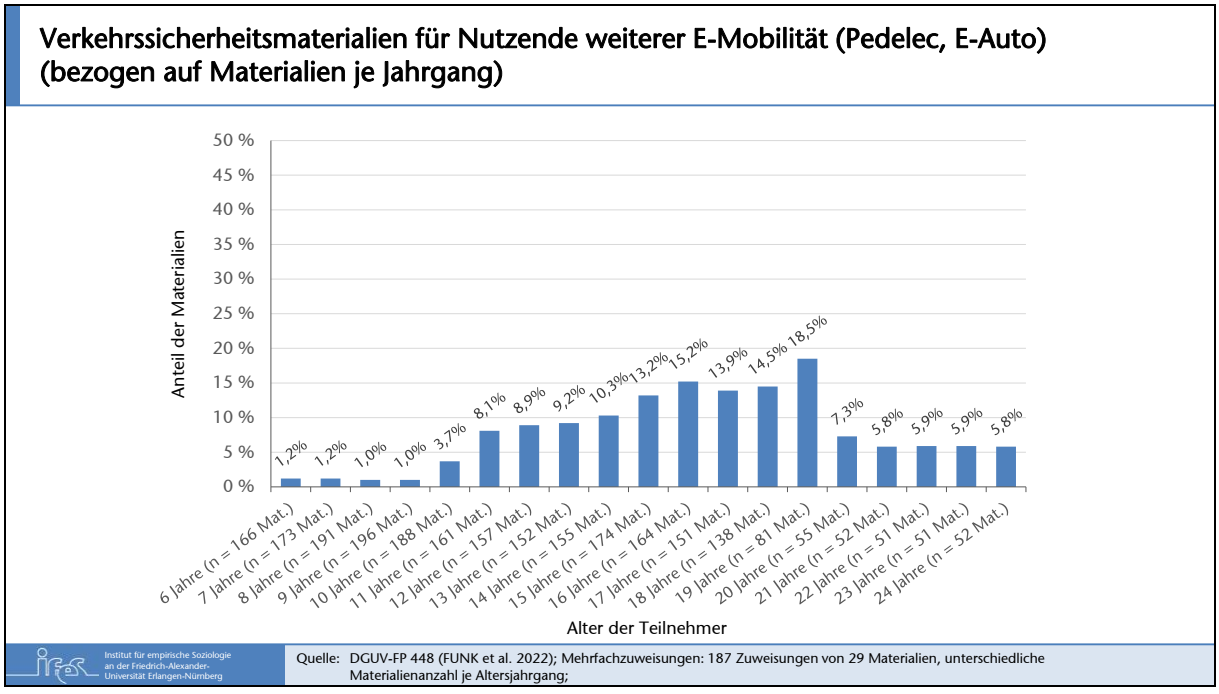
Grafik 50: Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzende von Spielgeräten und als Nutzende von Spielgeräten Verunglückte – nach dem Alter

Verkehrssicherheitsmaterialien, die auf weitere Aspekte der E-Mobilität, wie Pedelec oder Elektroauto, abzielen, richten sich vor allem an SuS ab 15 Jahre, zielen also stark auf den Unterricht in der Sekundarstufe II (vgl. Grafik 51).

Für diese Jahrgangsstufen stellen die entsprechenden Verkehrssicherheitsmaterialien nennenswerte Anteile unter allen gesichteten jahrgangsspezifischen Materialien dar (vgl. Grafik 52).



Grafik 51: Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzer weiterer E-Mobilität – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



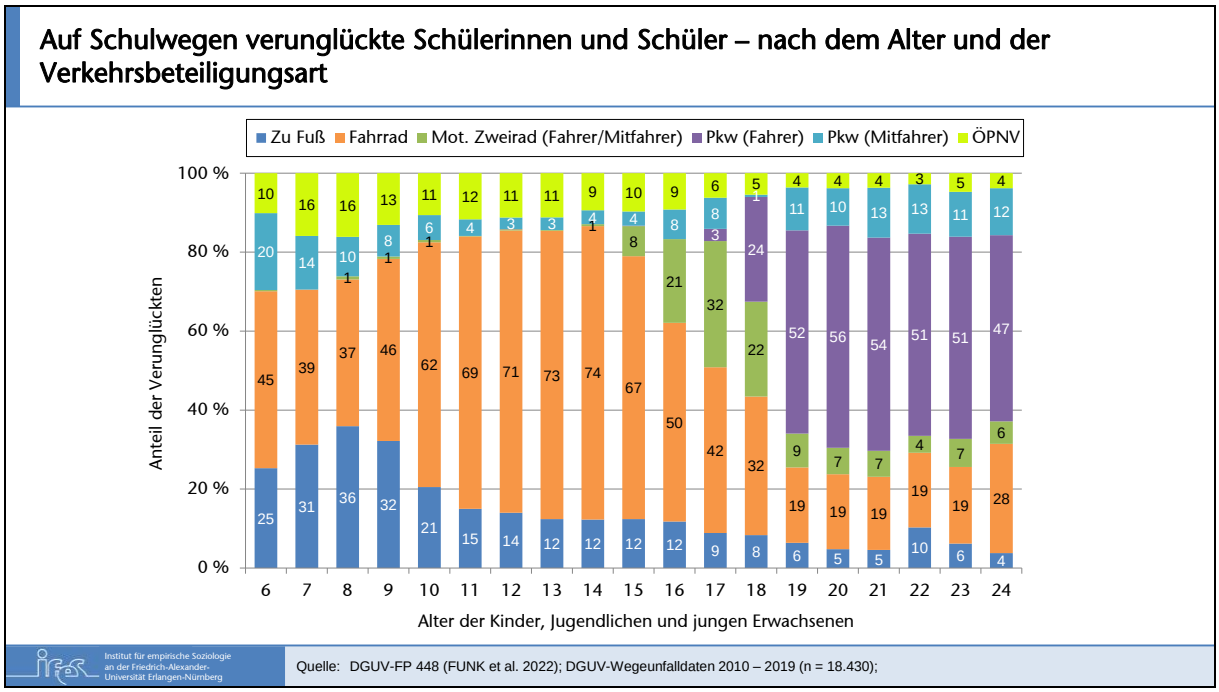
Grafik 52: Verkehrssicherheitsmaterialien für Nutzer weiterer E-Mobilität – nach dem Alter (bezogen auf alle Materialien je Jahrgang)

5 Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht befasst sich vertieft mit der im Rahmen des AP 2 des DGUV-geförderten Projektes „Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen“ (DGUV-FP 448) erfolgten Materialiensammlung und schließt an den vor 20 Jahren von FUNK, WIEDEMANN (2002) vorgelegten Überblick über die „Maßnahmenlandschaft“ der vielfältigen Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern an. Im Unterschied zu dieser älteren Publikation konzentriert sich die aktuelle Arbeit jedoch auf verkehrsedukative Materialien für die schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung (MoVe), die ein großes Spektrum der Schularten für Kinder und Jugendliche im Alter von etwa 6 bis etwa 24 Jahre, also explizit die Grundschule und die Sekundarstufen I und II der weiterführenden Schulen (inklusive Berufsschule), umfasst.

Im Zuge der Projektbearbeitung wurden mehrere hundert Angebote gesichtet, von denen 487 hinsichtlich vielfältiger Beschreibungsmerkmale kategorisiert und in einer Datenbank dokumentiert wurden. Diese Sammlung ist nicht erschöpfend, gibt aber einen hinreichend guten Überblick über das schulische Angebot zum Thema Verkehrssicherheit / Mobilitätsbildung. Die folgenden zentralen Befunde der Maßnahmensichtung lassen sich zusammenfassen:

- Die gesichteten Präventionsmaßnahmen / Verkehrserziehungsmaterialien zeigen eine große Bandbreite von einfachen Arbeitsblättern bis zu Aktionstagen mit ausgebildeten Moderatoren. Am häufigsten lassen sich Informationsmaterialien und Unterrichtseinheiten finden. Dies ist einerseits – im Kontext schulischer Angebote – nicht verwunderlich und macht es Lehrkräften andererseits leicht, die Materialien im Schulkontext umzusetzen.
- Über alle Maßnahmen hinweg, lässt sich eine Dominanz der adressierten Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad fahren“ feststellen. Über die Hälfte der gesichteten Angebote bezieht sich (auch) auf diese Verkehrsbeteiligungsart. Zudem thematisieren die entsprechenden Materialien die – bei auf Schulwegen Verunglückten – am häufigsten betroffene Verkehrsbeteiligungsart (vgl. Grafik 53).



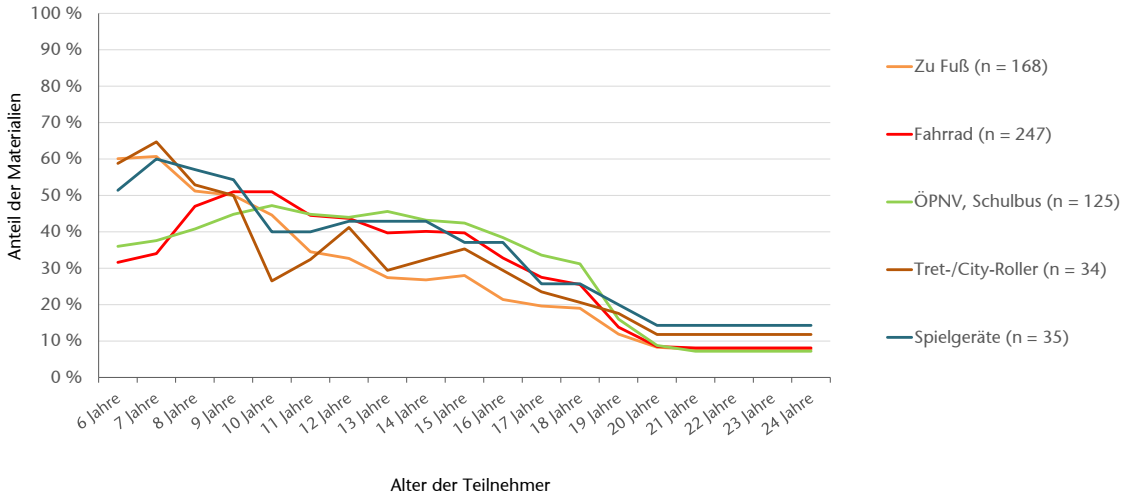
Grafik 53: Auf Schulwegen verunglückte Schülerinnen und Schüler – nach dem Alter und dem Geschlecht

- Für die gesamte Altersspannbreite der SuS an allgemeinbildenden Schulen gibt es hinreichend viele Angebote. D. h. auch in der Sekundarstufe ist eine gute Altersabdeckung gewährleistet. Eine geringere Sichtbarkeit oder Umsetzung der MoVe in der Sekundarstufe kann folglich kaum mit fehlenden Maßnahmen / Materialien begründet werden. Zukünftig sollten den Sekundarstufenlehrkräften vielmehr verstärkt die vielfältigen curricularen, fachlichen und lebensweltlichen Anknüpfungspunkte von Verkehrssicherheitsthemen nähergebracht werden. Dies verbindet sich mit der Hoffnung des daraufhin verstärkten Aufgreifens von Verkehrssicherheitsaspekten im jeweiligen Fachunterricht.
- Eine Gegenüberstellung altersjahrgangsbezogener Präventionsmaterialien und Verunglücktenanteile verweist auf eine Überversorgung des Primarstufenalters mit Materialienangeboten.
- Im Kontext des Straßenverkehrs geht es für die Zielgruppe letztlich darum, das eigene Verhalten hinsichtlich einer sicheren, sozialverträglichen und ökologisch nachhaltigen Erreichung von bestimmten Wegezielen zu steuern. Entsprechend zeigt sich eine Konzentration der gesichteten Materialien auf Bezüge zur Selbstregulation bzw. zur sozialen und emotionalen Kompetenz der Kinder und Jugendlichen, zu Aufmerksamkeit bzw. Ablenkbarkeit, zur visuellen Wahrnehmung oder der motorischen Entwicklung der Kinder.
- Entsprechend dem vorgesehenen schulischen Einsatz der gesichteten Materialien, ist die Dominanz der dabei angestrebten Wissensvermittlung nicht überraschend. Neben der

Regelvermittlung, ist das Prägen von Einstellungen und das Einüben von sicheren Verhaltensweisen weit verbreitet.

- Nach wie vor dominiert in den gesichteten Angeboten der Aspekt der Sicherheitserziehung (Kenntnis der Gefahren, angemessenes Verhalten). Aspekte der Umwelterziehung finden sich vor allem für SuS der Sekundarstufe I.

Verkehrssicherheitsmaterialien: Verkehrsbeteiligungsarten (nicht-motorisiert) nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)



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

Quelle: DGUV-FP 448 (FUNK et al. 2022); Mehrfachzuweisungen;

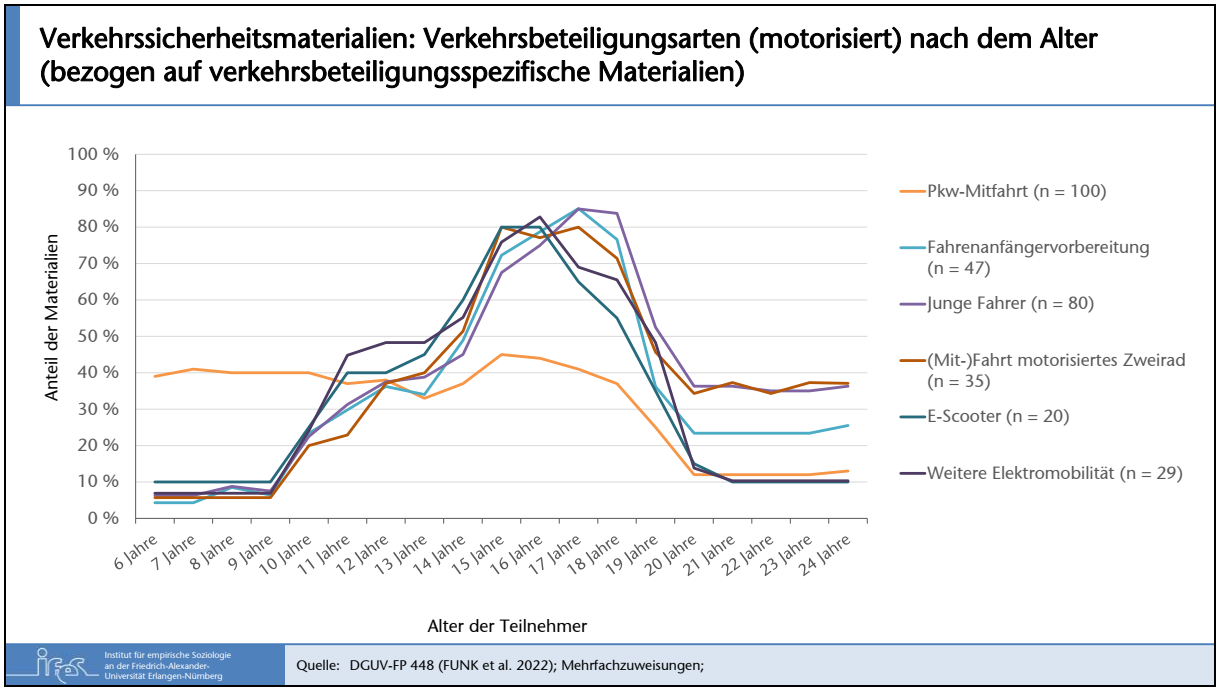
Grafik 54: Verkehrssicherheitsmaterialien für nicht-motorisierte Verkehrsbeteiligungsarten – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

- Aus Sicht der einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten lässt sich durchaus eine thematische Schwerpunktsetzung des MoVe-Angebotes entlang der im Lebensverlauf der Kinder und Jugendlichen erwartungsgemäß genutzten Verkehrsbeteiligungsarten nachzeichnen. Grafik 54[10] fasst zunächst die nicht-motorisierten Verkehrsbeteiligungsarten zusammen. Dabei ist klar die Abnahme der Thematisierung dieser Verkehrsbeteiligungsarten mit zunehmendem Alter der SuS nachvollziehbar. Umgekehrt nimmt das Angebot für motorisierte Verkehrsbeteiligungen von einem sehr niedrigen Niveau im Grundschulalter, auf ein mittleres Niveau für 11- bis 14-Jährige (etwa Sekundarstufe I) und ein sehr hohes Niveau für 15- bis 18-Jährige (etwa Sekundarstufe II) zu (vgl. Grafik 55).[11] Lediglich die Mitfahrt im Pkw wird

[10] Für die jeweilige Verkehrsbeteiligungsart wird der Anteil der Maßnahmen abgetragen, die (auch) einen bestimmten Altersjahrgang adressieren.

[11] Bei älteren SuS ist erneut die fehlende explizit genannte Einsatzmöglichkeit des Materialienangebotes an Berufsschulen einschlägig.

für alle Altersjahrgänge von sechs bis 18 Jahren auf nahezu gleichbleibendem Niveau adressiert.



Grafik 55: Verkehrssicherheitsmaterialien für motorisierte Verkehrsbeteiligungsarten – nach dem Alter (bezogen auf verkehrsbeteiligungsspezifische Materialien)

- Damit gelingt die altersgerechte Adressierung der in AP 1 des bearbeiteten DGUV-Projektes identifizierten Risikogruppen (vgl. FUNK et al. 2022: 11ff):
  - Jüngere SuS werden verstärkt als Fußgängerinnen und Fußgänger,
  - SuS mittleren Alters als Radfahrerinnen und Radfahrer und
  - 15- bis 18-Jährige zur Fahranfängervorbereitung sowie 18-Jährige und Ältere als Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer angesprochen.
- Im Vergleich des altersspezifischen Präventionsangebotes für einzelne Verkehrsbeteiligungsarten mit den entsprechenden altersspezifischen Verunglücktenzahlen bei Wegeunfällen zeigen sich folgende Befunde:
  - Für Zufußgehende lässt sich ein Angebotsdefizit für die besonders von Verunglückten betroffenen Eingangsjahrgänge der Sekundarstufe ausmachen.
  - Auch für radfahrende SuS zu Beginn der Sekundarstufe lässt sich – angesichts erhöhter Verunglücktenzahlen – ein Defizit an Materialien zum sicheren Radfahren ausmachen.

- Bei einer insgesamt guten Passung des Materialienangebotes für die ÖPNV-Nutzung, lässt sich höchstens zu Beginn der Sekundarstufe eine weitere Verstärkung der Thematisierung einer sicheren ÖPNV-Nutzung anregen.
- Bezüglich der Pkw-Mitfahrt fällt auf, dass vergleichsweise viele einschlägige Präventionsangebote für 15- bis 16-Jährige zeitlich kurz vor besonders hohen Verunglücktenanteilen unter 16- bis 19-Jährigen beobachtet werden können.
- Das Angebot an Materialien für Pkw-Fahrende kann durchaus als weitgehend passgenau beschrieben werden. Allerdings verdienen die Altersjahrgänge der 19- bis 21-jährigen jungen Fahrenden zukünftig noch mehr Aufmerksamkeit.
- Die besonders von verunglückten Zweirad(mit)fahrenden betroffenen 16- bis 18-Jährigen werden passgenau von einem altersgerechten Materialienangebot adressiert. Wünschenswert wären jedoch mehr Angebote, die sich exklusiv dem sicheren Zweiradfahren widmen.
- Auch hinsichtlich der Nutzung von Tret- und Cityrollern lässt sich beobachten, dass das entsprechende jahrgangsspezifische Materialienangebot der alters- und verkehrsbeteiligungsspezifischen „Verunglücktenspitze" vorausgeht. Neben Materialien zum sicheren Radfahren sollte das sichere Rollerfahren auch in der zweiten Hälfte der Primarstufe weiter thematisiert werden.
- Während sich der Schwerpunkt der angebotenen Materialien für Inline-Skates, Rollschuhe, Skate- und Snakeboards klar auf das Primarstufenalter bezieht, lässt sich ein besonderer Schwerpunkt der entsprechend Verunglückten am Beginn des Sekundarstufenalters ausmachen. Für diese Altersjahrgänge kann ein Defizit einschlägiger Materialien unterstellt werden.

- Aufgrund der altersspezifischen Zugangsmöglichkeiten zu E-Scootern sollte das entsprechende Präventionsangebot bereits ein bis zwei Jahre vor der derzeit festzustellenden „Maßnahmenspitze" für 15- und 16-Jährige einsetzen.
- Die größten Anteile an verunglückten zu Fuß gehenden, Rad fahrenden und ÖPNV-nutzenden SuS am Beginn der Sekundarstufe kontrastieren auffällig mit den jeweils umfangreichsten entsprechenden Präventionsmaterialien in der Primarstufe. Hier sollten – verkehrsbeteiligungsspezifisch – die Eingangsjahrgänge der Sekundarstufe I stärker in den Blick genommen werden.
- Ein größeres altersspezifisches Materialienangebot geht den Altersjahrgängen mit steigenden verkehrsbeteiligungsartspezifischen Verunglücktenzahlen häufiger (z. B für ein sicheres Radfahren, das Mitfahren im Pkw, das Pkw-Fahren selbst oder die Nutzung von Tret- und Cityrollern) zeitnah voraus. Entsprechende Trends drücken sich dann in einer sich öffnenden Schere zwischen Materialien und Verunglückten aus. Diese Entwicklung verweist insbesondere dann auf ein Defizit an Angeboten für Altersjahrgänge mit beson-

ders vielen verunglückten SuS, wenn zwischen den Angeboten und den „Verunglücktenspitzen“ mehrere Altersjahrgänge liegen oder der Anstieg der Verunglücktenzahlen bei sinkendem Materialienangeboten besonders stark ausfällt.

Literatur

BAUER, U.; HURRELMANN, K. (2021): Einführung in die Sozialisationstheorie. Das Modell der produktiven Realitätsverarbeitung. 14. Auflage. Weinheim, Basel: Beltz.

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.

[DESTATIS] Statistisches Bundesamt (2021): Verkehrsunfälle. Kinderunfälle im Straßenverkehr 2020. Wiesbaden: DESTATIS.

[DGUV] Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (2021): Statistik. Schülerunfallgeschehen 2020. Berlin: DGUV.

FUNK, W. (2004): Verkehrssicherheit von Babys und Kleinkindern – Oder: Wie nehmen eigentlich unsere Jüngsten am Straßenverkehr teil? Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie Nürnberg 2/2004. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie Nürnberg.

FUNK, W. (2006): 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.

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.; SCHRAUTH, B. (2018): Fahranfängerbefragung 2014: 17-jährige Teilnehmer und 18-jährige Nichtteilnehmer am Begleiteten Fahren Ansatzpunkte zur Optimierung des Maßnahmenansatzes „Begleitetes Fahren ab 17“. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 284. Bremen: Fachverlag 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. Bremen: Fachverlag NW.

FUNK, W.; HERL, T.; KRAETSCH, C.; RÖGELE, B.; MAIER, S.; SCHRAUTH, B. (2022): Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen. Schlussbericht DGUV FP 448. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 2 / 2022. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie.

FUNK, W.; HERL, T.; KRAETSCH, C.; RÖGELE, B. (2023): Entwicklung eines Katalogs von Qualitätskriterien zur Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen an Schulen. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Jg. 69, Heft 3: 171-179.

FUNK, W.; SCHRAUTH, B.; ROßNAGEL, T. (2018): Evaluation des Modellversuchs AM 15. Teil 2 – Befragungsstudie. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 286. Bremen: Fachverlag NW, 45-271.

FUNK, W.; WIEDEMANN, A. (2002): Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie Nürnberg 2 / 2002. Nürnberg: Institut für empirische Soziologie Nürnberg.

GEHLERT, T.; KRÖLING, S. (2018): Verkehrssicherheit. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer Fachmedien, 271-292.

GÜNTHER, R.; KLUTE, H.; KRAFT, M.; LIPPHARD, D.; SCHRÖDEL, H. (2000): Schulweglexikon. Sicherheit von A bis Z auf dem Weg zur Schule und zum Kindergarten. München: Bundesverband der Unfallkassen.

HEINRICH, H. C. (1990): Verkehrsaufklärung in der Bundesrepublik Deutschland. Letztlich ist jeder einzelne verantwortlich. In: BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR (Hrsg.): Vier Jahrzehnte Verkehrssicherheit. Entwicklungen, Fakten, Hintergründe. Bonn: Bundesminister für Verkehr, 185-186.

LIMBOURG, M. (2004) Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätserziehung. In: HACKE, U.; FLADE, A. (Hrsg.): Mit dem Fahrrad durchs Netz. Konzepte und Grundlagen einer zeitgemäßen Mobilitätserziehung. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt, 15-34.

NEUMANN-OPITZ, N. (1996): Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 54. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

SCHMIDT, J.; FUNK, W. (2021): Stand der Wissenschaft: Kinder im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 306. Bremen: Fachverlag NW in der Carl Ed. Schünemann KG.

SCHWEDES, O.; DAUBITZ, S.; RAMMERT, A.; STERNKOPF, B.; HOOR, M. (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper 2018 (1). Berlin: Technische Universität, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

SCHWEDES, O.; PECH, D.; BECKER, J.; DAUBITZ, S.; RÖLL, V.; STAGE, D.; STILLER, J. (2021): Von der Verkehrserziehung zur Mobilitätsbildung. Discussion Paper 2021 (2). Berlin: Technische Universität, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung.

WEISHAUPT, H.; BERGER, M.; SAUL, B.; SCHIMUNEK, F.-P. (2004): Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Berichte der BASt, Mensch und Sicherheit, Heft M 157. Bremen: Fachverlag NW.

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.; 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* „REGIonale 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)." Ab-

schlussbericht 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,-- €)

Heft 3/2012 Funk, W.: Einstiegsrisiko bei Fahranfängern mit späterem Einstieg in die Fahrkarriere. Überarbeiteter Schlussbericht. (70 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €).

Heft 1/2013 Funk, W.: Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, Ergänzte und aktualisierte Neuauflage. (44 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 2/2013 Faßmann, H.; Zapfel, S.: Rehabilitationsforschung im Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 3. aktualisierte und erweiterte Auflage. (56 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 1/2015 Schrauth, B.; Funk, W.; Abraham, M.: Pendelmobilität in Erlangen. Ergebnisbericht einer Mobilitätsbefragung unter Arbeitnehmern in Erlangen. (60 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 1/2017 Faßmann, H.; Zapfel, S.; Zielinski, B.: Rehabilitationsbezogene Forschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (56 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 2/2017 Johnsen, A.; Funk, W.: Safety4Bikes. Arbeitspaket 1:Nutzerstudien. Analyse der Ziel- und Anspruchsgruppen. (114 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)

Heft 1/2018 Zapfel, S.; Zielinski, B.; Schröttle, M.; Puhe, H.: Möglichkeiten der repräsentativen Stichprobenziehung bei Menschen mit Behinderung in Deutschland – einschließlich der Option von Sonderziehungen. (33 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 2/2018 Johnsen, A.; Strand, N.; Andersson, J.; Patten, Ch.; Kraetsch, C.; Takman, J.: Literature review on the acceptance and road safety, ethical, legal, social and economic implications of automated vehicles. Deliverable 2.1 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging the gaps for the adoption of Automated VEhicles. (81 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 20,-- €)

Heft 3/2018 Johnsen, A.; Funk, W.: An exploratory study on the perception of the safety of child cyclists aged between 8 and 14 years. (15 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)

Heft 1/2019 Kappes, R.; Matviienko, A.; Heinovski, J.; Funk, W.; Brink-Abeler, L.; Isken, M.; Deiters, J.; Fudickar, S.; Hein, A.; Heuten, W.; Boll, S.; Franke, M.; Klingler, F.; Sommer, Ch.; Dressler, F.; Johnsen, A.; Kraetsch, C.: Safety4Bikes: Assistance Systems for Cycling Children to Increase Safety. (17 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)

Heft 1/2020 Zapfel, S.; Mederer, B.; Zielinski, B.; Schrauth, B.; Roßnagel, T.; Kraetsch, C.; Maier, S.: Teilhabe, Behinderung, berufliche Rehabilitation: Forschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (51 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 15,-- €)

Heft 2/2020 Schrauth, B.; Maier, S.; Kraetsch, C.; Funk, W.: Report on the finding of the population survey. Deliverable 2.3 from the EU-H2020-project BRAVE – BRidging the gaps for the adoption of Automated VEhicles. (174 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 25,-- €)

Heft 3/2020 Rögele, B.; Funk, W.: Safety4Bikes. Arbeitspaket 1: Usability-Evaluation des Gesamtsystems aus der Anforderungsperspektive von Kindern. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 4/2020 Funk, W.; Rögele, B.: Safety4Bikes. Assistenzsystem für mehr Sicherheit von fahrradfahrenden Kindern. Schlussbericht zum Arbeitspaket 1: „Nutzerstudien und ELSI". Sachbericht zum Verwendungsnachweis Teil II: Ausführlicher Sachbericht. (25 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 5,-- €)

Heft 1/2022 Zapfel, S.; Zielinski, B.; Mederer, B.; Schrauth, B.; Kraetsch, C.; Roßnagel, T.; Maier, S.: 50 Jahre Rehabilitations- und Teilhabeforschung am Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. (65 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)

Heft 2/2022 Funk, W.; Herl, T.; Kraetsch, C.; Rögele, B.; Maier, S.; Schrauth, B.: Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen. Schlussbericht DGUV FP 448. (150 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 25,-- €)

Heft 1/2023 Funk, W.: Materialien für die schulische Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Ein aktueller Überblick. (55 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)