



---

**Institut für  
empirische  
Soziologie  
Nürnberg**

**In Schule, um Schule und  
um Schule herum.  
Impulse für eine kommunal vernetzte  
schulische Verkehrserziehung**

**Dr. Walter Funk**

**1/2006**

**MATERIALIEN**

---

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

**Zitierweise:**

Funk, Walter (2006)

In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 1/2006, Nürnberg: Institut für empirische Soziologie Nürnberg

---

**Redaktion: Dr. Rainer Wasilewski Marienstraße 2 90402 Nürnberg**

---

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

---

# **IN SCHULE, UM SCHULE UND UM SCHULE HERUM – IMPULSE FÜR EINE KOMMUNAL VERNETZTE SCHULISCHE VERKEHRSERZIEHUNG<sup>1</sup>**

**DR. WALTER FUNK**

## **Gliederung**

### **1 Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen**

- 1.1 Verfügbare Fortbewegungsmittel und deren Nutzung
- 1.2 Wege zu (Aus-)Bildungsinstitutionen
  - 1.2.1 Wegedauern zur (Aus-)Bildungsinstitution
  - 1.2.2 Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Weg zur (Aus-)Bildungsinstitution
  - 1.2.3 Begleitpersonen auf dem Weg zur (Aus-)Bildungsinstitution
- 1.3 Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort außerhalb der Wohnung bzw. des eigenen Grundstücks
- 1.4 Häufigster Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsort in Abhängigkeit siedlungsstruktureller Einflüsse

### **2 Schulverkehrserziehung**

- 2.1 Was ist Verkehrssicherheitsarbeit oder was sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen?
  - 2.1.1 Verkehrsaufklärungsmaßnahmen
  - 2.1.2 Verkehrserziehungsmaßnahmen
- 2.2 Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrserziehung
- 2.3 Verkehrserziehung als Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung

### **3 Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit als Perspektive schulischer Verkehrserziehung**

- 3.1 Engineering / Verkehrsplanung für Kinder und Jugendliche
- 3.2 Der lokale Akteur Schule als Partner der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit
- 3.3 Beispiele für die Vernetzung von Schulverkehrserziehung auf kommunaler Ebene
  - 3.3.1 Kinderunfallkommissionen
  - 3.3.2 Schul-Mobilitätspläne
  - 3.3.3 Weitere Beispiele

### **4 Schlussbemerkung**

## **Literatur**

---

<sup>1</sup> Überarbeitetes Manuskript des gleichnamigen Vortrages auf der Fachberater-Arbeitstagung Verkehrserziehung am 29. März 2006 in Horath (Rheinland-Pfalz). Für die Erstellung der Graphiken danke ich Herrn Axel Eilenberger.

## Einleitung

In dieser Publikation werden zunächst

- einige Informationen zur Exposition von Kindern und Jugendlichen vorgestellt, die in einem Forschungsprojekt für die Bundesanstalt für Straßenwesen empirisch erhoben wurden. Diese stellen die Erfahrungen der Kinder und Jugendlichen dar, vor deren Hintergrund Verkehrserziehung unterrichtet wird.
- Anschließend werden einige Anmerkungen zur Verortung der Schulverkehrserziehung im Kanon der Verkehrssicherheitsmaßnahmen gemacht,
- auf entwicklungspsychologische Voraussetzungen der Verkehrsteilnahme von Kindern und Jugendlichen eingegangen und
- schließlich Möglichkeiten aufgezeigt, wie sich die schulische Verkehrserziehung in Aktivitäten der kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder einbringen kann.

## 1 Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

Die nachfolgenden Expositionsdaten stammen aus einer Befragung, die vom *Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg* im Jahr 1998 für die Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt wurde (vg. FUNK, FASSMANN 2002).<sup>2</sup>

### 1.1 Verfügbare Fortbewegungsmittel und deren Nutzung

Über welche Verkehrs- oder Fortbewegungsmittel verfügen Kinder und Jugendliche überhaupt und welche davon nutzen sie? Die Art der Verkehrsbeteiligung ist unter anderem auch abhängig von der Gelegenheitsstruktur in Form der vorhandenen Transportmöglichkeiten. Tab. 1 veranschaulicht deshalb zunächst die Verbreitung von Verkehrs- oder Fortbewegungsmitteln unter Kindern und Jugendlichen. Die Alterseinteilung folgt dabei der in der amtlichen Statistik Gebräuchlichen und unterscheidet Kinder im Vorschulalter von Kindern im Grundschulalter, 10- bis unter 15-Jährigen und 15- bis unter 18-Jährigen.<sup>3</sup> Die weiteren Ausführungen beschränken sich weitgehend auf Kinder im schulpflichtigen Alter.

---

<sup>2</sup> Forschungsprojekt 82.069/1995 „Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr“ der Bundesanstalt für Straßenwesen.

<sup>3</sup> Inwieweit die neue Option des Erwerbs der Prüfbescheinigung zum „Begleiteten Fahren mit 17“ an diesen herkömmlichen Alterskategorien etwas ändern wird, muss zunächst einmal dahingestellt bleiben.

Vorhandene Fahrzeugarten	Alter			
	Bis unter 6 Jahre	6 bis unter 10 Jahre	10 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre
	%			
Inline-Skates / Rollschuhe	19,4	74,8	79,1	52,5
Skateboard	2,3	17,9	25,6	19,4
(Klein-)Kinderfahrzeug	74,2	6,9	1,0	0
Tretfahrzeug	31,9	9,4	1,3	0,5
Tretroller	16,2	6,7	1,0	0,7
Fahrrad mit Stützrädern	41,1	5,1	1,2	0
Straßensicheres Fahrrad	16,1	85,9	84,5	76,1
Nicht straßensicheres Fahrrad	4,2	11,8	16,5	23,9
Mofa	0	0	0,4	8,9
Moped	0	0	0,1	8,8
Leichtkraftrad	0	0	0	3,0
Sonstiges Fahrzeug	1,2	0,8	0,6	0,7
Insgesamt (*)				
(Basis n)	(796)	(778)	(1.022)	(485)

(\*) Entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 97ff), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995

**Tab. 1:** Vorhandene Verkehrs- und Fortbewegungsmittel – nach dem Alter

Offensichtlich sind in den uns interessierenden Altersgruppen insbesondere Inline-Skates / Rollschuhe und „straßensichere“ Fahrräder<sup>4</sup> vorhanden: Ca. drei Viertel der Grundschüler (74,8 %) und fast vier Fünftel der Schüler der Sekundarstufe I (79,1 %) besitzen Inline-Skates / Rollschuhe und 85,9 % der Grundschüler bzw. 84,5 % der 10- bis unter 15-Jährigen besitzen ein Fahrrad. Während der Anteil von Kindern und Jugendlichen mit Fahrrad mit zunehmendem Alter sinkt, ist parallel dazu ein starkes Ansteigen des Besitzes von Mountainbikes (sog. „nicht straßensichere“ Fahrräder) festzustellen. Bei fast einem Viertel der 15- bis unter 18-Jährigen ist ein solches Mountainbike vorhanden. Von gewisser Relevanz sind in der Gruppe der 10- bis unter 15-Jährigen auch noch Skateboards.

In der geschlechtsspezifischen Differenzierung zeigt sich, dass offensichtlich Inline-Skates / Rollschuhe unter Mädchen beliebter sind als unter Jungen, auch straßensichere Fahrräder sind unter Mädchen häufiger vorhanden als unter Jungen. Dagegen zeigt sich die relativ weitere Verbreitung von Mountainbikes, Skateboards und motorisierten Fahrzeugen unter den Jungen.

Vor diesem Hintergrund wenden wir uns der Nutzungshäufigkeit der Verkehrs- oder Fortbewegungsmittel zu. Aus der Liste der am häufigsten vorhandenen Fortbewegungsmittel wählt Tab. 2 hierzu vier aus. Offensichtlich besitzen zwar viele Kinder und Jugendliche Inline-Skates / Rollschuhe oder Skateboards, nutzen diese jedoch nur sporadisch. Jeweils mehr als die Hälfte der Befragten sind seltener als einmal pro Woche mit diesen Fortbewegungs-

<sup>4</sup> Darunter werden Fahrräder mit Beleuchtung etc. verstanden.

mitteln unterwegs. Dagegen werden von den Kindern und Jugendlichen straßensichere Fahrräder und Mountainbikes zum größten Teil täglich genutzt. Dieser Befund unterstreicht sowohl die Notwendigkeit als auch die Alltagsrelevanz von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für das kinder- und jugendspezifische Verkehrsmittel Fahrrad.

Nutzungshäufigkeit	Alter				Insgesamt
	Bis unter 6 Jahre	6 bis unter 10 Jahre	10 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	
%					
Inline-Skates / Rollschuhe					
Täglich	5,9	4,1	4,6	2,4	4,2
Mehrmals pro Woche	14,4	22,3	17,7	8,3	17,6
Einmal pro Woche	15,7	20,4	21,3	18,9	20,2
Seltener	64,1	53,2	56,4	70,5	58,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	(153)	(583)	(807)	(254)	(1.797)
Skateboard					
Täglich	16,7	1,4	2,3	2,2	2,6
Mehrmals pro Woche	16,7	13,7	6,6	10,9	9,7
Einmal pro Woche	11,1	11,5	14,7	6,5	12,2
Seltener	55,6	73,4	76,4	80,4	75,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	(18)	(139)	(258)	(92)	(507)
Straßensicheres Fahrrad					
Täglich	40,6	35,8	43,7	33,7	39,1
Mehrmals pro Woche	19,5	39,0	30,0	28,8	32,1
Einmal pro Woche	9,4	11,0	10,4	13,0	11,0
Seltener	30,5	14,2	15,8	24,5	17,8
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	(128)	(664)	(862)	(368)	(2.022)
Nicht-straßensicheres Fahrrad (Mountainbike)					
Täglich	54,5	41,6	46,4	29,9	41,2
Mehrmals pro Woche	15,2	31,5	27,7	29,1	27,9
Einmal pro Woche	12,1	9,0	12,7	12,8	11,9
Seltener	18,2	18,0	13,3	28,2	19,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Basis (n)	(33)	(89)	(166)	(117)	(405)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 97ff), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 2:** Nutzungshäufigkeit ausgewählter Verkehrs- und Fortbewegungsmittel – nach dem Alter

Prototypisch sollen nachfolgend zwei von Kindern und Jugendlichen häufig zurückgelegte Wege näher untersucht werden:

- Wege zum Kindergarten, zur Schule bzw. zur Berufsausbildung und
- Wege zum häufigsten Spiel- und Freizeitort.

## 1.2 Wege zu (Aus-)Bildungsinstitutionen

Die Einbindung von Kindern und Jugendlichen in Institutionen der Kinderbetreuung bzw. Schul- und Berufsausbildung ist für die Analyse ihrer Verkehrsbeteiligung zentral, weil die entsprechenden Hin- und Rückwege mit Ausnahme der Ferien- bzw. Urlaubszeit tagtäglich zu relativ fixen Zeitpunkten zurückgelegt werden müssen. Der Kindergarten- oder Schulbesuch bzw. das Aufsuchen der Arbeitsstätte strukturiert also an Wochentagen den Tagesablauf, die Verkehrsbeteiligung und damit die Exposition der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr (vgl. auch ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1996: 74).

### 1.2.1 Wegedauern zur (Aus-)Bildungsinstitution

Graphik 1 informiert über die mittleren Dauern der Hinwege zu den unterschiedenen (Aus-)Bildungsinstitutionen. Dabei ist zunächst ersichtlich, dass Kindergartenwege, unabhängig von der Art der benutzten Verkehrsmittel, in deutlich kürzerer Zeit zurückgelegt werden als Schul- oder Arbeitswege. Während die Kindergartenhinwege im Schnitt kürzer als 8 Minuten sind, dauern die unterschiedlichen Schul- und Arbeitswege durchschnittlich etwa doppelt so lang ( $\bar{x} = 15,66$  Minuten). Darüber hinaus verlängern sich die Wegezeiten von der Grundschule, über die Hauptschule zur Gesamt-, Realschule oder dem Gymnasium. Nochmals deutlich längere Wegezeiten werden schließlich dann berichtet, wenn spezielle Schulen, wie z. B. eine Sonder- oder eine sonstige Schule, besucht bzw. eine Arbeitsstätte oder ein Ausbildungsbetrieb aufgesucht wird. In diesen Angaben spiegelt sich zum einen die Tatsache wider, dass (Aus-)Bildungsinstitutionen für Jüngere (z. B. Kindergärten, Grundschulen) quartiernäher errichtet werden als solche für ältere Kinder und Jugendliche. Zum anderen lässt sich beobachten, dass spezielle Institutionen (z. B. Sonder- oder Berufsschulen) einen größeren Einzugsbereich haben und deshalb für viele Nutzer weiter entfernt liegen.

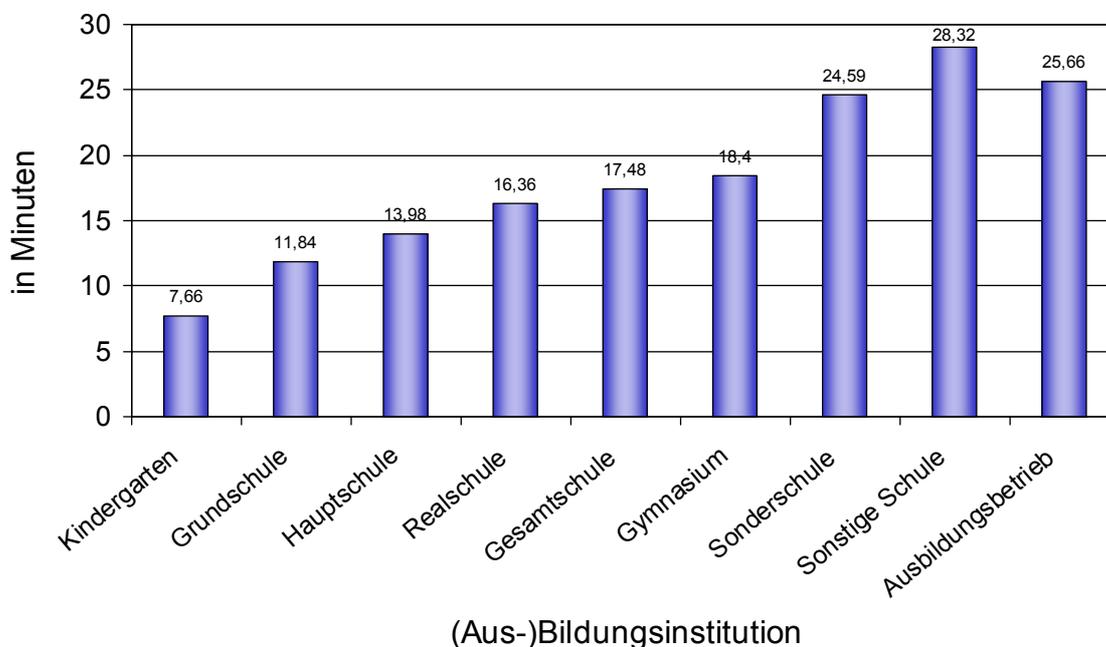
### 1.2.2 Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Weg zur (Aus-)Bildungsinstitution

Neben der reinen Wegedauer zur (Aus-)Bildungsinstitution interessiert auch, mit welchen Fortbewegungs- oder Verkehrsmitteln bzw. mit welcher Transportart diese Wege zurückgelegt werden.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Die Fülle der genutzten Fortbewegungsmittel wird in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst. Neben dem im Label explizit genannten Verkehrsmittel werden auch die bei eventuellen Zu- und Abgangswegen genutzten Transportarten (z. B.

## Durchschnittliche Dauer des Hinweges zur (Aus-)Bildungsinstitution



**Graphik 1:** Mittlere Dauer des Hinweges zur (Aus-)Bildungsinstitution – nach den (Aus-)Bildungsinstitutionen sowie insgesamt

Tab. 3 gliedert die auf dem Hinweg „meistens“ genutzten Verkehrsmittel nach der besuchten (Aus-)Bildungsinstitution. Deutlich wird der Hinweg zum Kindergarten am häufigsten zu Fuß gegangen oder das Kind als Mitfahrer im Pkw transportiert. Sechs von zehn Grundschulern gehen den Weg zu ihrer Schule zu Fuß. Haupt-, Gesamt-, Realschule und Gymnasium werden von den Schülern ebenfalls am häufigsten zu Fuß oder mit einem Schul- bzw. Linienbus erreicht, zudem wird hier das Fahrrad ein wichtiges Transportmittel. Der Hinweg zu einer Sonderschule wird von mehr als sechs von zehn entsprechenden Schülern mit einem Schul- oder Linienbus zurückgelegt und auch der Hinweg zu sonstigen Schulen wird am häufigsten mit einem Schul- oder Linienbus bzw. dem sonstigen ÖPNV zurückgelegt. Dies gilt auch für die Wege zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz, die allerdings häufig auch als Mitfahrer in einem Pkw oder auf einem motorisierten Zweirad zurückgelegt werden.

Verkehrsmittel- kombinationen auf dem Hinweg zur (Aus-)Bildungsinstitution	(Aus-)Bildungsinstitution										Insgesamt
	Kinder- garten	Grund- schule	Haupt- schule	Gesamt- schule	Realschule	Gymna- sium	Sonder- schule	Sonstige Schule	(Ausbil- dungs-) Betrieb	Insgesamt (Schule / Betrieb)	
	%										
Zu Fuß	43,6	61,3	42,7	33,7	38,1	20,0	17,6	11,5	6,1	41,4	41,8
(Klein-)Kinderfahrzeuge <sup>1)</sup>	2,7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5
Fahrrad mit Beleuchtung	4,7	5,6	14,2	12,0	12,6	17,6	0	7,7	4,5	10,6	9,5
Fahrrad ohne Beleuchtung	1,4	0,9	1,9	1,1	2,1	2,7	2,0	1,9	3,0	1,7	1,7
MF auf Fahrrad(-anhänger)	4,7	1,0	0,6	2,2	1,1	2,9	0	0	3,0	1,4	2,0
MF in Pkw u. a.	39,7	11,9	3,8	5,4	3,5	7,8	7,8	0	19,7	8,1	14,0
Schul-, Linienbus u. a.	2,3	18,7	32,9	38,0	35,7	35,0	60,8	38,5	22,7	29,3	24,2
Sonstiger ÖPNV u. a.	0,2	0,5	2,8	7,6	5,6	10,5	2,0	26,9	21,2	5,3	4,3
Zweirad + MF auf Zweirad	0,2	0	0,6	0	1,1	2,9	2,0	7,7	16,7	1,6	1,3
Sonstige	0,4	0,1	0,3	0	0,3	0,7	7,8	5,8	3,0	0,7	0,6
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(511)	(806)	(316)	(92)	(373)	(449)	(51)	(52)	(66)	(2.205)	(2.719)

<sup>1)</sup> Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 110), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 3:** Meistens genutzte Verkehrsmittelkombinationen auf dem Hinweg zur (Aus-)Bildungsinstitution – nach den (Aus-)Bildungsinstitutionen sowie insgesamt

### 1.2.3 Begleitpersonen auf dem Weg zur (Aus-)Bildungsinstitution

Ein weiterer Aspekt der Verkehrsbeteiligung auf dem Weg zur (Aus-)Bildungsinstitution ist die Frage, ob ein Kind oder Jugendlicher diesen Weg meistens alleine zurücklegt oder dabei von jemandem begleitet wird. Tab. 4 liefert hierzu Informationen für die Hinwege zum Kindergarten, zu den Schularten und zum (Ausbildungs-)Betrieb. Deutlich dominiert bei den Kindergartenwegen die Begleitung durch die Mutter. Berücksichtigt man hier noch die Begleitung durch den Vater oder einen Elternteil zusammen mit weiteren Personen, so kann man sagen, dass Kindergartenkinder auf ihren Hinwegen in ca. neun von zehn Fällen durch Eltern(-teile) begleitet werden.

Dieses Muster „begleiteter Mobilität“ (FLADE 1995: 29) ändert sich mit dem Eintritt in die Grundschule. Wege zu und von Grund-, Haupt-, Gesamt-, Realschulen und Gymnasien legen die Kinder und Jugendlichen zu etwa gleich großen Teilen entweder alleine oder in Begleitung gleichaltriger, also entweder 6- bis 13-jähriger oder 14- bis 17-jähriger Schulkameraden zurück. Lediglich die Wege zur Grund- bzw. Sonderschule werden in nennenswertem Umfang auch noch in Begleitung der Mutter zurückgelegt.<sup>6</sup> Andere Erwachsene finden sich vor allem als Begleitung auf den Wegen zu und von Sonder- oder Berufsschulen. Dies lässt

<sup>6</sup> Vor diesem Hintergrund kommt FLADE zu dem Schluss: „Das gravierende Problem der Schulanfänger ist, dass ihre Verkehrssicherheit in Frage steht, weil die Begleitung durch erwachsene Personen entfällt oder reduziert wird, während zugleich die Mobilitätsanforderungen steigen“ (1992: 27).

sich aus der weiteren Entfernung erklären (erschlossen durch die längeren Wegezeiten zu diesen Schularten und der hierdurch determinierten Wahl des Verkehrsmittels).<sup>7</sup>

Häufigste Begleitung auf dem Hinweg zur (Betreuungs-) Institution	(Aus-)Bildungsinstitution										Insgesamt
	Kinder- garten	Grund- schule	Haupt- schule	Gesamt- schule	Realschule	Gymna- sium	Sonder- schule	Sonstige Schule	(Ausbil- dungs-) Betrieb	Insgesamt (Schule / Betrieb)	
	%										
Allein	3,9	32,3	43,8	47,3	42,2	41,3	21,2	51,9	64,2	39,2	32,6
Mutter	80,2	15,1	2,5	4,4	2,7	3,8	15,4	5,8	0	7,8	21,4
Vater	7,2	3,6	0,6	2,2	1,3	4,3	1,9	0	6,0	2,8	3,6
Elternteil u. a.	3,7	1,7	0,6	0	0	1,1	0	1,9	0	1,0	1,5
And. Erwachsener u. a.	2,7	2,0	0,6	1,1	0,8	0,7	17,3	3,8	16,4	2,1	2,2
14- bis 17jährige	0,6	0,5	14,3	22,0	25,4	23,6	7,7	26,9	10,4	13,4	11,0
6- bis 13jährige	0,8	43,7	32,7	23,1	24,6	23,1	28,8	9,6	1,5	31,4	25,7
Altersgemischt u. < 6 J.	0,8	1,1	4,8	0	2,9	2,0	7,7	0	1,5	2,2	2,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(511)	(803)	(315)	(91)	(374)	(445)	(52)	(52)	(67)	(2.199)	(2.715)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 116), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 4:** Häufigste Begleitung auf dem Hinweg zur (Aus-)Bildungsinstitution – nach den (Aus-)Bildungsinstitutionen sowie insgesamt

### 1.3 Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort außerhalb der Wohnung bzw. des eigenen Grundstücks

Neben der Einbindung in Institutionen der Kinderbetreuung bzw. Schul- und (Berufs-)Ausbildung ist es insbesondere das Spiel- bzw. Freizeitverhalten der Kinder und Jugendlichen, das ihre Teilnahme am Straßenverkehr determiniert. In diesem Kapitel sollen deshalb die „... wichtigsten sozialen Orte, d. h. Orte, wo sich Kinder mit anderen Kindern treffen“ (FLADE 1995: 22), operationalisiert als der häufigste Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsort, im Mittelpunkt stehen.

Auch bezüglich der Wege zum häufigsten Spiel- oder Freizeitort interessieren die dabei benutzten Fortbewegungsmittel (vgl. Tab. 5). Danach werden die relativ kurzen Wege<sup>8</sup> zu Spiel- bzw. Freizeitorten im Freien, also die „Straße“, ein „Hof, (Vor-)Garten“, ein „Spiel-, Bolzplatz“ oder eine Grünanlage („Park, Feld, Wiese“), weit überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Aber auch die Wege zu den anderen unterschiedenen Spiel- bzw. Freizeitorten gehen mindestens ein Drittel der Kinder und Jugendlichen zu Fuß. Ein Fahrrad wird insbesondere für die Wege zum „Sportplatz, -verein“ oder der „Wohnung des Freundes / der Freundin“

<sup>7</sup> Differenziertere Datenanalysen zeigen, dass die Begleitung anderer Erwachsener auf den Wegen zu und von Berufsschulen vor allem durch die Mitfahrt in einem Pkw, auf den Wegen zu und von Sonderschulen zusätzlich durch die Mitfahrt in einem Schulbus herrührt.

<sup>8</sup> Vgl. hierzu FUNK, FASSMANN (2002: 143).

verwendet. Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel unter Kindern und Jugendlichen. Als Mitfahrer im Pkw sind die Befragten besonders häufig zur „Wohnung der Großeltern“, aber auch zum „Jugend- oder Freizeithaus“ hin unterwegs.<sup>9</sup> Darüber hinaus werden die Fahrdienste Erwachsener noch überdurchschnittlich häufig für die Wege zum „Sportplatz, -verein“, der „Wohnung des Freundes / der Freundin“ oder zu einem „sonstigen“ Spiel- bzw. Freizeitort in Anspruch genommen.

Kategorisierte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum Spiel- bzw. Freizeitort	Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort										
	Straße, Gehweg	Wohnung Freund / -in	Wohnung Großeltern	Hof, (Vor-) Garten	Spiel-, Bolzplatz	Park, Feld, Wiese	Sportplatz, -verein u.a.	Jugend-, Freizeithaus	„Stadt“, Kaufhaus	Sonstiger Ort	Insgesamt
	%										
Zu Fuß <sup>1)</sup>	79,2	52,1	50,0	76,9	77,1	78,8	32,7	46,4	39,1	53,4	62,8
Inline-Skates, Skateboard	3,3	0,5	3,0	0,8	0,4	0,5	3,7	0	0	2,0	1,3
(Klein-)Kinderfahrzeuge <sup>2)</sup>	0,8	0,2	1,5	0,3	3,7	0,5	0,4	0	0	0,7	1,0
Fahrrad mit Licht, u. a.	9,7	21,2	6,0	11,0	12,2	10,3	29,8	5,4	10,9	16,2	15,5
Fahrrad ohne Licht, u. a.	2,5	3,4	0,7	3,3	2,6	2,0	5,5	3,6	0	1,4	3,0
MF Fahrrad(-anhänger)	1,1	2,5	3,7	0,5	2,4	3,4	3,7	1,8	2,2	1,4	2,2
MF in Pkw u. andere	0,6	12,3	31,3	6,0	1,5	1,0	16,5	30,4	6,5	14,9	9,0
ÖPNV u. andere	1,1	4,7	3,7	0,3	0	1,0	4,8	5,4	34,8	7,4	3,2
Zweirad + MF Zweirad	1,1	2,9	0	0,5	0,2	0,5	2,9	5,4	4,3	1,4	1,6
Sonstige	0,6	0,2	0	0,5	0	2,0	0	1,8	2,2	1,4	0,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(361)	(851)	(134)	(399)	(542)	(203)	(272)	(56)	(46)	(148)	(3.012)

<sup>1)</sup> Bei Kleinkindern bis ca. 3 Jahre auch: Auf dem Arm, im Babytragetuch, im Kindertragegestell, in der Babytragetasche, im Kinderwagen / Buggy;

<sup>2)</sup> Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 132), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 5:** Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort – nach dem häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort

Graphik 2 unterscheidet die Fortbewegungsmittel auf den Hinwegen zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort nach dem Alter der Kinder und Jugendlichen. Demnach legen mehr als drei Viertel der unter 6-jährigen Kinder und ebenfalls knapp drei Viertel (73,8 %) der 6- bis unter 10-Jährigen die Hinwege zum häufigsten Spielort zu Fuß zurück. Während dies auch für mehr als die Hälfte der 10- bis unter 15-Jährigen zutrifft, machen dies unter den 15- bis unter 18-Jährigen nur noch etwa vier von zehn (39,6 %). Weit abgeschlagen folgt bei den Schulkindern das Fahrrad als das am zweithäufigsten genannte Fortbewegungsmittel.<sup>10</sup> Ein Fahrrad ist für diesen Weg insbesondere bei den 10- bis unter 15-Jährigen beliebt, wird jedoch auch bereits von mehr als jedem zehnten der 6- bis unter 10-Jährigen genutzt.<sup>11</sup> Der ÖPNV

<sup>9</sup> Dabei wird der Weg zu den Großeltern als Mitfahrer und in Begleitung der Mutter zurückgelegt, der Weg zum Jugend- oder Freizeithaus dagegen als Mitfahrer bei Gleichaltrigen oder jungen Erwachsenen (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 136).

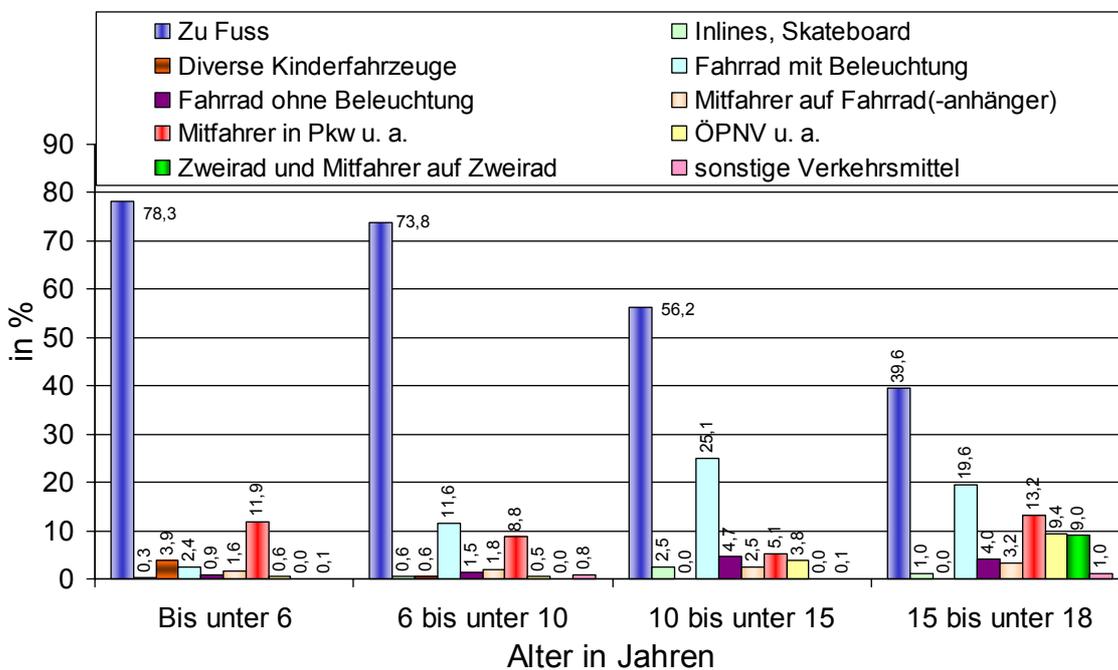
<sup>10</sup> Vgl. hierzu die ähnlich hohen Anteile an zu Fuß gehenden bzw. Fahrrad fahrenden Kindern und Jugendlichen in WITTENBERG et al. (1987: 192).

<sup>11</sup> Die besondere Gefährdung dieser Kinder liegt auf der Hand: LIMBOURG bezeichnet das Radfahren „... bis zum Alter von ca. acht Jahren [als, d. A.] so defizitär, dass eine Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu empfehlen ist“ (1995: 47). Auch bis

und die (Mit-)Fahrt in einem Pkw oder auf motorisierten Zweirädern finden sich gehäuft erst bei den 15-jährigen und älteren Jugendlichen.

Die Unterscheidung nach dem Geschlecht zeigt deutlich, dass Jungen die Wege zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort überproportional häufig mit dem Fahrrad, dem Mountainbike oder einem motorisierten Zweirad zurücklegen, Mädchen dagegen vermehrt zu Fuß oder als Mitfahrerin in einem Pkw unterwegs sind.

### Häufigste Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel und Freizeitort



**Graphik 2:** Kategorisierte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort – nach dem Alter in acht Kategorien, dem Geschlecht sowie insgesamt

#### 1.4 Häufigster Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsort in Abhängigkeit siedlungsstruktureller Einflüsse

Es erscheint plausibel, dass sich das Aufsuchen bestimmter Spiel-, Freizeit- oder Aufenthaltsorte im Freien am entsprechenden „Angebot“ solcher „sozialen Räume“ (FLADE 1995: 22), sozusagen an deren „Gelegenheitsstruktur“, orientiert.<sup>12</sup> Tab. 6 differenziert die Angaben zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort zunächst nach dem Vorhandensein entsprechender Örtlichkeiten „in unmittelbarer Nähe (Entfernung bis zu 30 m) des Wohnhauses“. Konzentriert man sich auf außerhäusliche Orte<sup>13</sup>, so lässt sich zeigen, dass die „Straße“ / der „Gehweg“ oder auch ein „Hof, (Vor-)Garten“ deutlich seltener als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort genannt werden, wenn sich ein „Öffentlicher Platz“, „Spiel-“ oder „Sportplatz“ in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses befindet. Umgekehrt erleichtert das Vorhandensein eines Gartens oder einer „Hoffläche“ deren Nutzung als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort. Besonders deutlich scheint das Angebot eines Spiel- oder Sportplatzes sog. „pull-Effekte“ für die entsprechende Nutzung auszuüben, d. h. solche „topographische[n] Gegebenheiten“ (FUHRER, QUASER-POHL 1999: 99) werden deutlich öfter dann als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort genannt, wenn sie sich in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses befinden.

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	„Soziale Orte“ in Nähe des Wohnhauses										Insgesamt
	Vorgarten	Garten	Hoffläche	Parkplatz	Öffentlicher Platz	Grünfläche	Spielplatz	Sportplatz	Felder	Nichts davon	
	%										
Straße, Gehweg	12,6	12,2	13,9	12,1	5,1	10,3	8,6	9,0	11,9	9,3	12,2
Wohnung Freund / -in	30,1	31,0	17,5	26,5	18,7	26,4	23,2	23,1	28,8	23,7	28,0
Wohnung Großeltern	4,6	4,7	5,2	4,0	4,8	3,3	3,2	3,3	4,1	1,3	4,4
Hof, (Vor-)Garten	13,9	15,0	17,3	16,3	4,8	12,3	9,2	9,4	15,6	11,3	13,3
Spiel-, Bolzplatz	14,9	14,4	22,4	17,0	20,5	21,0	31,0	26,2	15,5	28,4	17,8
Park, Feld, Wiese	5,8	5,4	7,0	6,1	11,9	11,2	5,6	4,4	9,6	9,0	6,7
Sportplatz, -verein u.ä. <sup>1)</sup>	10,0	9,4	9,0	10,0	10,3	8,1	8,9	14,8	7,2	3,2	9,0
Jugendheim, Disko u.ä.	1,9	1,6	3,1	1,5	3,0	1,9	1,8	5,5	2,1	3,8	1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus	1,2	1,0	0,7	1,5	1,3	2,2	2,3	1,6	1,1	1,6	1,5
Sonstiger Ort	5,2	5,3	4,0	5,1	19,7	3,2	6,2	2,7	3,9	8,4	5,3
Insgesamt (*)											
(Basis n)	(1.803)	(2.070)	(553)	(1.503)	(61)	(617)	(608)	(124)	(649)	(143)	(3.032)

(\*) entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

<sup>1)</sup> Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 145), BASt-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 6:** Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach „sozialen Orten“ in der Nähe des Wohnhauses sowie insgesamt

<sup>12</sup> FÖLLING-ALBERS, HOPF bringen diesen Zusammenhang auf die einfache Formel: „Je attraktiver der Lebensraum für die Kinder ist, desto mehr halten sich die Kinder auch draußen auf“ (1995: 39).

<sup>13</sup> Inhaltlich relevante Aussagen lassen sich dabei hier und im Folgenden lediglich hinsichtlich Spiel- bzw. Freizeitorten im Freien machen.

Tab. 7 gliedert die Angaben zum „häufigsten“ Spiel- bzw. Freizeitort nach der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit vor dem Wohnhaus. Deutlich ist zu erkennen, dass in Straßen, in denen schneller als 50 km/h gefahren werden darf, nur vergleichsweise selten „Straße, Gehweg“, deutlich häufiger als im Durchschnitt dagegen „Hof, (Vor-)Garten“ als Spiel- bzw. Freizeitort genannt werden. In verkehrsberuhigten Straßen (Verkehrszeichen 325, „Schritttempo“) wird „Straße, Gehweg“ dagegen besonders häufig als Spiel- bzw. Freizeitort genannt. Dieses Datenmuster kann durchaus als Ausdruck des Umgangs von Kindern und ihren Eltern mit den „Zumutungen“ des Straßenverkehrs interpretiert werden.

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit vor Wohnhaus						Insgesamt
	> 50 km/h	Tempo 50	Tempo 30	Schritttempo	Fußgängerzone	Sonstiges	
	%						
Straße, Gehweg	6,8	10,5	13,2	17,6	11,4	14,3	12,2
Wohnung Freund / -in	29,9	28,2	28,3	24,7	26,1	20,0	28,0
Wohnung Großeltern	8,5	5,4	3,9	1,8	2,3	2,9	4,4
Hof, (Vor-)Garten	20,5	14,4	12,1	11,8	13,6	8,6	13,3
Spiel-, Bolzplatz	17,1	17,2	18,0	17,6	22,7	22,9	17,8
Park, Feld, Wiese	2,6	5,4	7,8	7,1	8,0	11,4	6,7
Sportplatz, -verein u.ä. <sup>1)</sup>	5,1	9,5	8,6	11,2	8,0	5,7	9,0
Jugendheim, Disko u.ä.	1,7	2,5	1,5	1,8	0	2,9	1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus	1,7	1,2	1,8	1,8	1,1	0	1,5
Sonstiger Ort	6,0	5,7	4,8	4,7	6,8	11,4	5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(117)	(1.102)	(1.510)	(170)	(88)	(35)	(3.032)

<sup>1)</sup> Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 145), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

**Tab. 7:** Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit sowie insgesamt

Inwieweit die Wahl des häufigsten Spiel- bzw. Freizeitortes mit der Verkehrsdichte vor dem Wohnhaus zusammenhängt, versucht Tab. 8 zu verdeutlichen. Offensichtlich sinkt die relative Häufigkeit der Nennung der „Straße“ oder des „Gehwegs“ als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort stetig mit zunehmender Verkehrsdichte. Dagegen wird ein „Spiel-, Bolzplatz“, also ein zumindest teilweise zur Straße hin abgesicherter Raum, mit zunehmender Verkehrsdichte als „häufigster“ Spiel- bzw. Freizeitort immer attraktiver.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass noch immer das zu Fuß Gehen und das Fahrradfahren die von Kindern und Jugendlichen am häufigsten gewählten Verkehrsbeteiligungsarten sind. Insofern ist es auch weiterhin sinnvoll Verkehrssicherheitsmaßnahmen für diese Zielgruppe auf die beiden genannten Verkehrsbeteiligungsarten zu konzentrieren.

Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen	Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus					Insgesamt
	Keiner	Eher schwach	Mittel	Eher stark	Unterschiedlich	
	%					
Straße, Gehweg	14,7	13,4	11,8	9,4	9,5	12,2
Wohnung Freund / -in	34,2	30,5	24,2	24,2	28,6	28,0
Wohnung Großeltern	1,3	4,1	4,8	6,3	4,2	4,4
Hof, (Vor-)Garten	13,4	14,0	12,6	13,8	10,1	13,3
Spiel-, Bolzplatz	11,3	15,6	20,9	21,3	19,6	17,8
Park, Feld, Wiese	9,5	6,2	6,7	5,8	7,9	6,7
Sportplatz, -verein u.ä. <sup>1)</sup>	7,4	9,2	9,2	8,5	9,0	9,0
Jugendheim, Disko u.ä.	2,2	1,2	2,6	2,1	1,6	1,8
„Die Stadt“, Kaufhaus	1,7	1,2	1,3	2,3	1,6	1,5
Sonstiger Ort	4,3	4,4	5,9	6,5	7,9	5,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(231)	(1.313)	(817)	(480)	(189)	(3.032)

<sup>1)</sup> Inline-Skates-Bahn, Frei-, Hallenbad;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 146), BAST-Forschungsprojekt 82.069 / 1995;

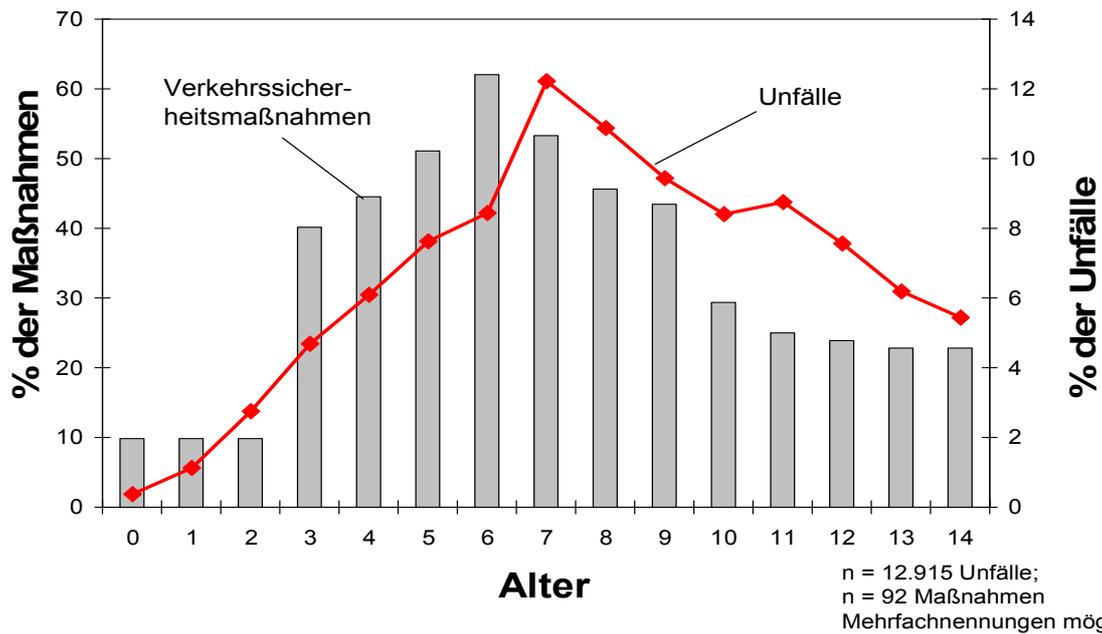
**Tab. 8:** Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort des Kindes oder Jugendlichen – nach dem Kfz-Verkehr vor dem Wohnhaus sowie insgesamt

In einer anderen Studie für die BAST (vgl. FUNK, WIEDEMANN 2002) haben wir die im Jahr 1998 angebotenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und die Verunfallung in dieser Altersgruppe miteinander verglichen:

Vor dem Hintergrund der großen Relevanz der Verkehrsteilnahme zu Fuß ist die Ballung der fußgängerspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Altersjahren der Kindergartenkinder plausibel (vgl. Graphik 3). Wenn man jedoch berücksichtigt, dass Kinder im Grundschulalter ihre Schule zu über 60 % zu Fuß ansteuern und auch zu nahezu drei Vierteln ihren häufigsten Spiel- bzw. Freizeitort zu Fuß erreichen, erscheint die zunehmende Vernachlässigung dieser Verkehrsbeteiligungsart durch die entsprechenden altersspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen doch auch wieder bedenklich.

Graphik 4 veranschaulicht, dass zwischen 50 % und 60 % der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Grundschulalter das Fahrradfahren thematisierten. Hierbei spielt der Besuch der Jugendverkehrsschule und der Erwerb des „Fahrradführerscheins“ eine große Rolle. Kontrastiert man jedoch die altersspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum Fahrradfahren mit der entsprechenden Verunfallung von Fahrradfahrern (vgl. Graphik 4) erkennt man ein deutliches Auseinanderklaffen: Die relative Häufigkeit der Verunfallung mit dem Fahrrad nimmt mit steigendem Alter der Kinder merklich zu, die Abdeckung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen sinkt jedoch deutlich ab dem Alter von zehn Jahren bzw. dem Besuch der Sekundarstufe. Hier kristallisiert sich ein Defizit bzw. eine Schwachstelle im Kanon der Verkehrssicherheitsmaßnahmen heraus, was durchaus im Sinne einer Sicherheitsreserve interpretiert werden kann.

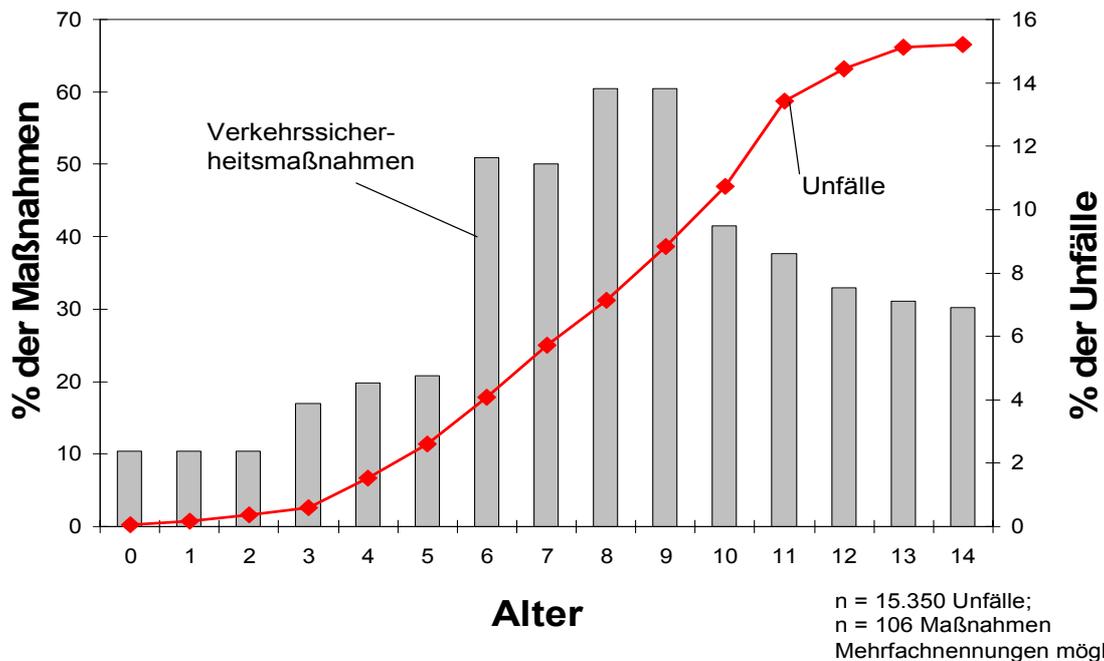
### Verteilung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Fußgängerunfälle – nach dem Alter



Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT (1999c: 11); FE 82.138/1997

Graphik 3: Verteilung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum zu Fuß Gehen und Fußgängerunfälle – nach dem Alter

### Verteilung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen und Fahrradfahrerunfälle – nach dem Alter

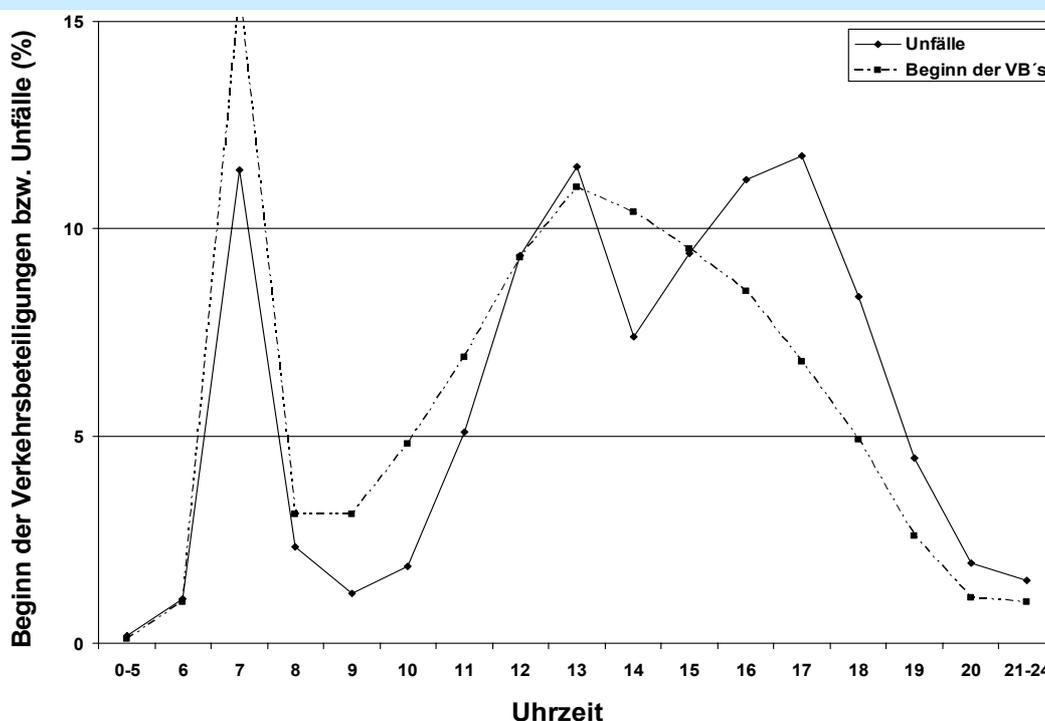


Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT (1999c: 11); FE 82.138/1997

Graphik 4: Verteilung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen zum Radfahren und Fahrradunfälle – nach dem Alter

Graphik 5 stellt Expositionsdaten, hier den zeitlichen Beginn der Verkehrsbeteiligungen von Kindern zwischen 6 und 15 Jahren als Fußgänger, der tageszeitlichen Verteilung der Verkehrsunfälle gleichaltriger Kinder als Fußgänger gegenüber. Deutlich sind dabei die parallelen Verkehrsbeteiligungs- und Unfallspitzen in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr morgens, also zu der Zeit, zu der die Hinwege zur Schule bzw. zum Kindergarten zurückgelegt werden, zu erkennen. Während des vormittäglichen Institutionenbesuchs sinkt auch der Anteil der Unfälle, die sich zu dieser Zeit ereignen. Verkehrsbeteiligungen und Unfälle erreichen in der Stunde zwischen 13 und 14 Uhr, also dann, wenn sich insbesondere Schulkinder häufig auf dem Heimweg befinden, einen weiteren Höhepunkt. Interessanterweise sinkt in den nachfolgenden Stunden der Anteil der jeweils begonnenen Verkehrsbeteiligungen stetig, wohingegen der Anteil der sich ereignenden Unfälle in der Zeit zwischen 17 und 18 Uhr sein tageszeitliches Maximum erreicht und erst in den späteren Stunden stetig abnimmt. Während die Unfallspitzen zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr mit vermehrten Verkehrsaktivitäten von Kindern einhergehen, scheint für die weitere Unfallspitze unter Fußgängern zwischen 17 und 18 Uhr eher der motorisierte Straßenverkehr (beginnender Feierabendverkehr) verantwortlich zu sein.

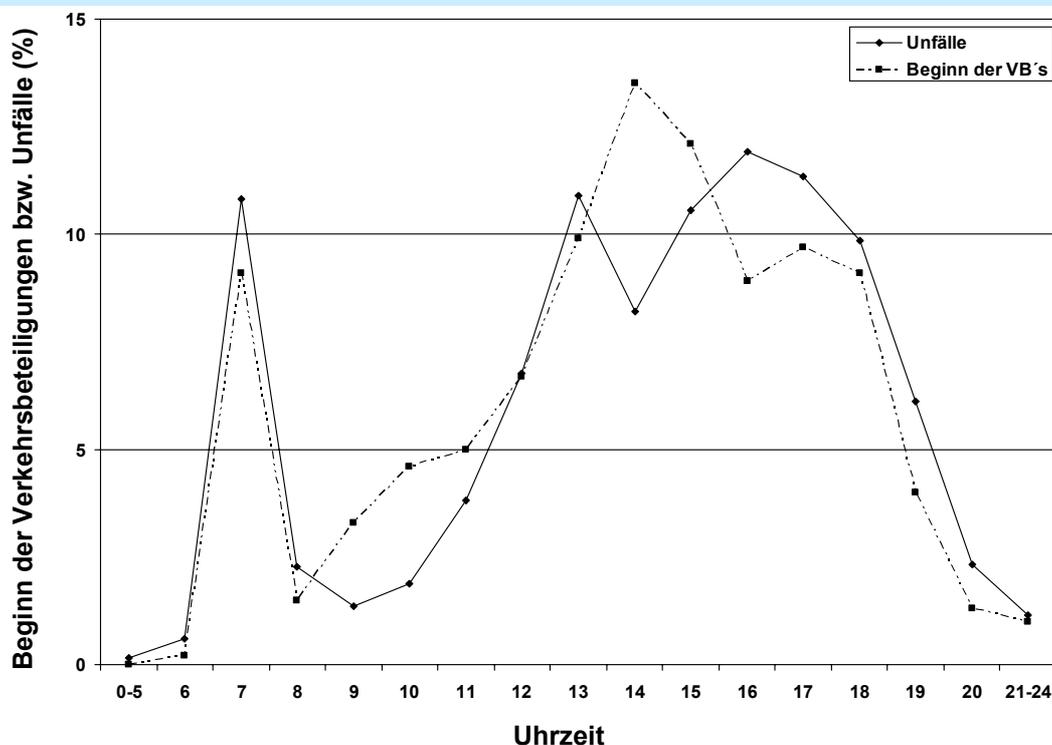
### Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle zu Fuß



**Graphik 5:** Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle von 6- bis 15-Jährigen zu Fuß – im Tagesverlauf

Graphik 6 stellt die gleiche Information für Kinder als Fahrradfahrer dar. Auch hier ist eine erste Spitze an Verkehrsbeteiligungen und Unfällen auf dem morgendlichen Schulhinweg, also zwischen 7 und 8 Uhr und der anschließende starke Rückgang sowohl der Exposition als auch der Verunfallung von Kindern während der Zeit des Kindergarten- bzw. Schulbesuchs zu beobachten. Ähnlich wie bei den Fußgängerunfällen ereignen sich am Nachmittag in den Stunden zwischen 13 und 14 Uhr bzw. zwischen 16 und 17 Uhr die meisten Unfälle mit radfahrenden Kindern („Unfallspitzen“). Am häufigsten werden Verkehrsbeteiligungen mit dem Fahrrad von den Kindern dagegen zwischen 14 und 15 Uhr begonnen. In den nachfolgenden Stunden sinkt der Anteil als Fahrradfahrer neu begonnener Verkehrsbeteiligungen.

## Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle mit dem Fahrrad



**Graphik 6:** Beginn der Verkehrsbeteiligung und Unfälle von 6- bis 15-Jährigen mit dem Fahrrad – im Tagesverlauf

## 2 Schulverkehrserziehung

Die bisher vorgestellten Fakten zur Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen sind der Verkehrsalltag, auf den Schulverkehrserziehung verkehrspädagogisch einwirken soll.

## 2.1 Was ist Verkehrssicherheitsarbeit oder was sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen?

Im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit steht „... die Bekämpfung der Hauptunfallursachen“ (HILSE 1995a: 15). Verkehrssicherheitsarbeit umfasst „... alle Bemühungen und Tätigkeiten ..., die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen“ (SCHELLENBERG et al. 1983: 8). Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind die praktische Umsetzung der als geeignet erscheinenden Mittel zur Erreichung der Ziele der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese Ziele sind

- die Gefährdungen im Straßenverkehr zu senken,
- das Verkehrsverhalten sicherer zu machen,
- das Unfallgeschehen durch eine Senkung von Unfallzahl und -schwere zu entschärfen (vgl. BAIER et al. 1991: 4).

Im Kontext der Verkehrssicherheitsarbeit haben sich drei Tätigkeitsfelder herauskristallisiert, auf denen inzwischen als „klassisch“ (HILSE 1995a: 16) bezeichnete Strategien zur Verhaltensbeeinflussung im Sinne einer Verbesserung der Verkehrssicherheit verfolgt werden. Diese Strategien werden, nach den Anfangsbuchstaben der entsprechenden englischsprachigen Begriffe, auch als *Three E's* bezeichnet:

- *Education* als Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung,
- *Engineering* als die verkehrsplanerische oder bauliche Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfall-Brennpunkten, -Strecken sowie -Flächen und
- Verkehrsüberwachung oder *Enforcement* (vgl. HILSE 1995a: 16).<sup>14</sup>

In neuerer Zeit wird dieser Trias häufiger noch ein viertes „E“ hinzugefügt:

- *Encouragement* oder *Economy* bezeichnen dabei monetäre Anreizsysteme, die das Kosten-Nutzen-Kalkül des Verkehrsteilnehmers beeinflussen sollen (vgl. z. B. SCHLAG 1998).

---

<sup>14</sup> Vgl. zur Strategie des *Engineering* MEEWES, MAIER (1995), zur *Education* BÖCHER (1995) und zum *Enforcement* HILSE, H.-G. (1995b). Soziologisch lässt sich Verkehrsüberwachung als soziale Kontrolle interpretieren (BÜSCHGES, WITTENBERG 1999: 720).

### 2.1.1 Verkehrsaufklärungsmaßnahmen

Edukatorische Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden häufiger in Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und der Verkehrserziehung unterteilt. „Verkehrsaufklärung eindeutig zu definieren fällt nicht leicht, ist vielleicht sogar unmöglich“ (HEINRICH 1990: 185). Maßnahmen der Verkehrsaufklärung sollen individuelle Defizite im sicherheitsrelevanten Wissen und in den entsprechenden Einstellungen beheben (vgl. HEINRICH 1990: 185).

Verkehrsrelevante Wissensdefizite sollen in der Verkehrsaufklärung vor allem durch zwei Methoden transportiert werden: Zum einen durch die Vermittlung von Informationen, und zwar über

- Gefahren, die aus bestimmten Verhaltensweisen resultieren können,
- geltende Regelungen im Straßenverkehr und
- die Folgen von Regelverstößen.

Zum anderen geschieht dies durch Appelle, und zwar an

- das Verantwortungsbewusstsein des einzelnen für sich und andere,
- an sein Empfinden für Moral und Anstand und
- an seine Bereitschaft zur Normenakzeptanz (vgl. HEINRICH 1990: 185).

Verkehrsaufklärung umfasst damit auch das weite Feld der *Public Relations* und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. BÖCHER 1995: 248f). Letztlich steht dabei immer die Förderung eines möglichst „sicherheitszuträgliche[n] Verhalten[s]“ (HEINRICH 1990: 185; vgl. auch BÖCHER 1995: 248) der Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt.

### 2.1.2 Verkehrserziehungsmaßnahmen

Mit dem Begriff „Erziehung“ werden die bewussten und geplanten „... Handlungen und Maßnahmen bezeichnet, durch die Menschen versuchen, auf die Persönlichkeitsentwicklung anderer Menschen Einfluß zu nehmen, um sie nach bestimmten Wertmaßstäben zu fördern“ (HURRELMANN 1998: 14).

Mit Verkehrserziehung werden „... alle Maßnahmen verkehrspädagogischer Einflussnahme, besonders auf jüngere Menschen“ (GÜNTHER et al. 2000: 79) bezeichnet. Als zweite Säule der *Education*-Strategie umfasst die Verkehrserziehung eine große Bandbreite möglicher Inhalte bzw. Ziele. Inhaltlich verbirgt sich dahinter eine beachtliche Heterogenität, wie die nachfolgende Aufzählung möglicher verkehrserzieherischer Ziele deutlich macht:

- „Verbesserung allgemeiner Wahrnehmungs- und Reaktionsfähigkeiten,
- Vermittlung von Kenntnissen über Verkehrsvorgänge, -gesetze und -regelungen,
- Entwicklung einer Einsicht in Nutzen und Bedeutung von und die Sensibilisierung und Akzeptanzerhöhung für Verkehrssicherheitsmaßnahmen,
- Vermittlung von Kenntnissen über soziale und wirtschaftliche Probleme des Verkehrs, über Verkehrsmittel und Verkehrswege,
- Unterstützung beim Gewinn und bei der Verarbeitung eigener Erfahrungen, aber auch von Erfahrungen anhand der Beobachtung anderer,
- Belehrung über individuelle Leistungsgrenzen (...) und Bewusstmachen von Risiken im Straßenverkehr,
- Information über mögliche Folgen falschen Verhaltens,
- Fördern der Fähigkeit, Verkehrssituationen, einschließlich des Verhaltens anderer, richtig einzuschätzen und die mögliche Entwicklung von Situationen vorausszusehen,
- Entwicklung sicherheitsförderlicher Einstellungen und Reduzieren der Bereitschaft, Risiken einzugehen,
- Erziehung zu verantwortlichem Handeln im Straßenverkehr,
- Training richtigen Verhaltens, um die praktische Fähigkeit zum Bewältigen von Situationen zu üben,
- Vermittlung von Einsicht in Entscheidungsprozesse der Verkehrspolitik,
- Motivieren, sich aktiv an der Planung der Verkehrsumwelt zu engagieren und zu einer humaneren Gestaltung des Verkehrs beizutragen“ (BÖCHER 1995: 260).

Für die praxisrelevante Abgrenzung verkehrserzieherischer Maßnahmen als Teilmenge der Verkehrssicherheitsmaßnahmen greift NEUMANN-OPITZ den adressatenzentrierten Aspekt des Begriffs „Erziehung“ auf, differenziert implizit zwischen

- interpersonalen (*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).

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

## 2.2 Aktuelle Entwicklungen in der Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung in Deutschland befindet sich zurzeit in einer Phase der Umorientierung und Neuausrichtung. Der herkömmlichen schulischen Verkehrserziehung wird eine Krise nachgesagt (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 2), sie bekäme nicht den Stellenwert, der ihr eigentlich zustünde (vgl. WEISHAUPT et al. 2004: 8). Als Gründe für diese Feststellungen werden genannt (vgl. zu allen vier Punkten DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 1f), dass

- Verkehrserziehung bei Schülern, Eltern und Lehrern ein vorwiegend schlechtes Image habe (vgl. auch WARWITZ 1993: 24ff),
- andere „Bindestrich-Erziehungen“, wie Umwelt-, Gesundheits-Erziehung, Erziehung zur Gewaltfreiheit oder informationstechnische Bildung vor allem von jüngeren Lehrern als attraktiver angesehen würden (vgl. auch REICHENBECHER Ohne Jahr: 18),
- die Durchführung von Verkehrserziehung in der Grundschule durch Polizeibeamte zumindest teilweise einer positiveren Wahrnehmung der Verkehrserziehung durch Lehrer an weiterführenden Schulen entgegenstehe und
- paradoxerweise gerade aufgrund des auch durch die Verkehrserziehung mit erzielten stetigen Sinkens der Unfälle mit Todesfolge, bei Entscheidungsträgern die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer intensiven Verkehrserziehung immer weniger gesehen werde.

Die Neupositionierung der Verkehrserziehung wird häufig durch den Gebrauch der neuen Begrifflichkeit „Mobilitätserziehung“ oder „Mobilitätsbildung“ an Stelle von „Verkehrserziehung“ begleitet (vgl. hierzu LIMBOURG 2002: 2; LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000; HOHENADEL 1999; BLEYER 1997; SPITTA 1997). Diese begriffliche Neuorientierung soll zugleich eine Umorientierung in den Zielen und Inhalten der Verkehrserziehung zum Ausdruck bringen.

LIMBOURG (2002) beschreibt die Umorientierung von der herkömmlichen Verkehrserziehung, mit dem Ziel „... die Anpassung des Kindes an den Straßenverkehr zu leisten“ (LIMBOURG 2002: 2), zu einer Mobilitätserziehung mit dem Hauptziel der „... Hinführung zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den derzeitigen Mobilitätsformen, dem daraus resultierenden Verkehr und seinen Auswirkungen auf die Sicherheit, die Gesellschaft und die Umwelt der Menschen“ (LIMBOURG 2002: 2).<sup>15</sup> Kinder und Jugendliche sollen in der Mobilitätserziehung lernen, selbstständig mobil zu werden (vgl. HOHENADEL 1999: 5, SPITTA 1997: 10). Dieses Umdenken soll so nachhaltig geschehen, dass sie auch später, als Erwachsene, ihre Transportmittelwahl kritisch reflektieren.

In der Mobilitätserziehung lassen sich zwei inhaltliche Schwerpunkte ausmachen:

- Zum einen soll eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Kinder und ihrer Familien bewirkt werden (vgl. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 164). Konkret soll das zu Fuß Gehen, Radfahren und das Benutzen des öffentlichen Nahverkehrs dadurch an Attraktivität gewinnen (vgl. SPITTA 1997: 11).
- Zum anderen machen Erkenntnisse über die psychomotorische Entwicklung von Kindern (vgl. LIMBOURG 1995) deutlich, dass die Möglichkeiten, Unfälle zu verhindern, nur sehr eingeschränkt auf Seiten der Kinder ansetzen können (Verhaltensprävention). Die Mobilitätserziehung setzt deshalb neben der Veränderung des Mobilitätsverhaltens, auf eine kindgerechte (Um-)Gestaltung der Umwelt, betont also den Aspekt des Engineering (Verhältnisprävention).

Nicht nur das Erlernen eines sicheren Verhaltens im Straßenverkehr sollte deshalb in Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Mittelpunkt entsprechender Bemühungen stehen, sondern

---

<sup>15</sup> LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING benennen als Hauptziel der Mobilitätserziehung, Kinder, Jugendliche und Erwachsene zu befähigen, „... durch ihre Kenntnisse, durch ihre Einstellungen und durch ihr Verhalten in Bezug auf Mobilität und Verkehr einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung unserer Gesellschaft und unserer Umwelt zu leisten“ (2000: 159).

auch die Gestaltung eines sicheren Umfeldes (vgl. BLEYER 1997: 20). Dabei können Kinder und Jugendliche als „Experten“ mit einbezogen werden (vgl. SPITTA 1997: 12).

Allerdings lassen sich hinsichtlich der skizzierten Umorientierung der Verkehrserziehung hin zu einer Mobilitätserziehung auch skeptische Einwände formulieren: So muss z. B. sicher gestellt werden, dass das breite Spektrum der in der herkömmlichen Verkehrserziehung verfolgten Ziele (vgl. BÖCHER 1995: 260) auch innerhalb der Mobilitätserziehung einen prominenten Platz einnimmt.

### **2.3 Verkehrserziehung als Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung**

Der inhaltliche Rahmen für die Verkehrserziehung an Deutschlands Schulen wird durch die Empfehlung der Kultusministerkonferenz („KMK-Empfehlung“) von 1994 festgelegt (vgl. SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Ohne Jahr; DEUTSCHE VERKEHRSWACHT 1995). Die Verkehrserziehung soll demnach weg von einer reinen Sicherheitserziehung und hin zu einer Kombination aus Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung gelangen (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT 1995: 3; REICHENBECHER Ohne Jahr: 20).

- Verkehrserziehung als Sicherheitserziehung soll Kindern in der realen Verkehrswelt richtiges Verhalten vermitteln (vgl. BLEYER Ohne Jahr: 21). Sicherheitsorientierte Mobilitätserziehung zielt auf die Vermittlung von Mobilitätskompetenz, d. h. des Einsatzes der mobilitätsbezogenen Kenntnisse, Einstellungen und Verhaltensweisen zur eigenen Verkehrssicherheit und zur Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, einschließlich der Partizipation an Stadt- und Verkehrsplanungsprozessen (Engineering) (vgl. LIMBOURG 2002: 3).
- Ziel der Sozialerziehung als Teil der Verkehrs- oder Mobilitätserziehung ist es, ein Bewusstsein für schwächere Verkehrsteilnehmer zu schaffen, und auf die Förderung sozialer Kompetenzen, wie Empathie, Hilfsbereitschaft, ein verantwortliches, rücksichtsvolles, kooperatives und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr, hinzuwirken (vgl. LIMBOURG 2002: 3; BLEYER Ohne Jahr: 21f; KLUTE Ohne Jahr: 24f).
- Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung als Umwelterziehung soll Kinder auf die ökologischen Probleme des Straßenverkehrs hinweisen und sie zu umweltbewussten Verkehrsteilnehmern erziehen (vgl. LIMBOURG 2002: 3; BLEYER Ohne Jahr: 22).

- In der Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung sollen gesundheitsgefährdende Faktoren erkannt und Vorschläge zu ihrer Beseitigung gemacht werden (vgl. BLEYER Ohne Jahr: 22). Gesundheitserziehung in der Mobilitätserziehung will verkehrsbedingte Gesundheitsrisiken verdeutlichen und ein gesundheitsbewusstes Mobilitätsverhalten fördern (vgl. LIMBOURG 2002: 3).

Die DEUTSCHE VERKEHRSWACHT geht neuerdings über diese vier Säulen der Verkehrserziehung hinaus (vgl. Graphik 7) und stellt explizit auf Schlüsselqualifikationen oder grundlegende „Kernkompetenzen“ (Ohne Jahr: 4) der Verkehrsbeteiligung ab, wie die Herausbildung psycho-motorischer Grundlagen (Wahrnehmung und Bewegung), kommunikativer Kompetenzen oder die Bedeutung sozial-emotionaler Aspekte, wie z. B. Reflexions-, Erlebnisfähigkeit oder emotionale Intelligenz, sowie im Jugendalter „... die Fähigkeiten zur Übernahme von Verantwortung und zur selbstständigen Orientierung und Entscheidung in einem zunehmend komplexer werdenden Lebensumfeld .... Das Ziel ist eine allgemeine Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit – in Verkehrssituationen ebenso wie in anderen Lebensbereichen“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 4).



Diese als „Neudefinition“ von Verkehrserziehung bezeichnete Neupositionierung auch der schulischen Verkehrserziehung zielt auf die Schlüsselqualifikationen des Bewegens, des Wahrnehmens und des Verständigens (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr: 8) und gesellt die Bewegungserziehung der Sicherheits-, Gesundheits-, Sozial- und Umwelterziehung, als weiteren relevanten benachbarten Erziehungsbereich der Verkehrserziehung, hinzu (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 3 sowie Graphik 8).



Quelle: DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (Ohne Jahr: 3)

**Graphik 8:** Verkehrserziehung und ihre Wechselwirkung zu benachbarten Erziehungsbereichen

Ausgangspunkt der entsprechenden edukatorischen Bemühungen zu einer umfassenden Persönlichkeitsbildung soll die gesamte tatsächliche Lebenswelt<sup>16</sup> der Kinder sein und „... nicht nur – wie in der Vergangenheit oftmals – das Gefährdungspotential einer bedrohlichen Umwelt“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 5). Damit wird die tatsächliche Exposition von Kindern und Jugendlichen, wie sie eingangs skizziert wurde, relevant. Mittels der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs<sup>17</sup> und der Handlungsorientierung<sup>18</sup> will man sich ein-

<sup>16</sup> „Lebensweltorientierung bedeutet konsequente Hinwendung zu und Orientierung an den Lebenslagen und Lebensverhältnissen sowie den Deutungsmustern und Sichtweisen der Adressatinnen und Adressaten. ... Damit werden, entgegen einem expertenhaft-distanzierten Handeln, verstärkt die Ressourcen der Beteiligten einbezogen und ihre Eigenverantwortung und ihre Teilhabemöglichkeiten gestärkt“ (BMFSFJ 2002: 64; Hervorhebung im Original).

<sup>17</sup> „Ortsbezug bedeutet, dass Kinder die Verkehrssituationen und Gefahren thematisieren, die in ihrer Umgebung vorkommen und auf ihren Wegen relevant sind“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr: 12).

<sup>18</sup> „Handlungsorientierung heißt, nicht nur Inhalte zu vermitteln, sondern Kinder aktiv in den Lernprozess einzubeziehen“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr: 12).

reihen in die Bemühungen um selbstbewusste Kinder mit einer hohen Handlungskompetenz und einem großen Verantwortungsgefühl, die in allen Lebensbereichen – und damit eben auch im Straßenverkehr – souveräner und sicherer handeln (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 5). Dem möglichen Einwand, dass Verkehrserziehung damit konturlos und beliebig werde, begegnet die DEUTSCHE VERKEHRSWACHT präventiv mit der Klarstellung, dass die herkömmlichen oder „klassischen“ Inhalte der Verkehrserziehung (Schulwegproblematik, Radfahrausbildung etc.) den Kindern selbstverständlich weiter vermittelt werden sollen, jedoch ergänzt „... durch die ‚kompetenzorientierten‘ neuen Bausteine“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 5). Dem innovativen Charakter dieses Vorhabens entsprechend, postieren die Initiatoren die vielfältigen Informationsangebote einer solcherart entgrenzten Verkehrserziehung unter der Adresse <http://www.lernwerkstadt.de> als Verkehrserziehungsportal im Internet.

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen. Da die Gefahr für Kinder, im Straßenverkehr zu verunglücken, nicht von ihnen, sondern vom motorisierten Individualverkehr und der Gestaltung des Verkehrsraumes ausgeht, ist es nur ein kleiner Schritt bis zur Frage, ob nicht statt der Kinder andere Komponenten des Systems Straßenverkehr – insbesondere die Straßenraumgestaltung oder Verkehrsregelung – geändert werden sollten (vgl. HEINE, GUSKI 1998: 528; HEINE 1997: 72ff; KÖHLER 1997: 296). Damit gerät der Aspekt des Engineering in der Verbundstrategie der „Four E's“ Education, Engineering, Enforcement und Encouragement ins Blickfeld. Das Anstoßen technischer bzw. baulicher Änderungen im Verkehrsraum – gerade auch unter Beteiligung von Kindern – ist besonders gut in der unmittelbaren (Wohn-)Umgebung zu leisten, mithin ein „klassisches“ Arbeitsfeld der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit.

### **3 Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit als Perspektive schulischer Verkehrserziehung**

Ausgangspunkt der Argumentation für eine kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche und die Rolle, welche die Schulverkehrserziehung darin spielen kann, sind gleich mehrere Argumentationsstränge, Einzelargumente oder empirische Evidenzen:

- Die kindliche Entwicklung und die damit verbundene Überforderung im Straßenverkehr (vgl. LIMBOURG 1995):  
Offensichtlich sind der Verhaltensprävention von Kindern durch deren natürliche biologisch-psycho-physische Entwicklung Grenzen gesetzt. Vor deren Hintergrund bleiben Kinder im Straßenverkehr überfordert (vgl. LIMBOURG 2001: 10ff). Darüber hinaus wird auch die kritische Frage nach der Verantwortbarkeit der edukatorischen „Anpassung“ von Kindern an die derzeitige Situation im Straßenverkehr gestellt (vgl. HÜTTENMOSE 2003, 2002; HEINE 1997: 72).
- Das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere der Ortsbezug:  
Aus der Verkehrsunfallstatistik ist bekannt, dass lediglich 22,2 % der im Jahr 2004 verunglückten Kinder außerhalb von Ortschaften zu Schaden kamen, mehr als drei Viertel (77,8 %) dagegen innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8). Diese Größenverhältnisse kommen auch in den verkehrsbeteiligungsspezifischen Statistiken zum Ausdruck: Über die letzten 20 Jahre hinweg zeigt sich konstant, dass bis 1987 noch ca. die Hälfte und seit 1988 sogar weniger als die Hälfte der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder, dies innerhalb von Ortschaften erleiden mussten (2004: 52 % außerorts, 48 % innerorts). Dagegen verunfallten Kinder als Fußgänger zu ca. 97 % und als Radfahrer zu ca. 93 % innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2005: 8)!  
  
Es wird davon ausgegangen, dass sich etwa die Hälfte der Kinderunfälle im Straßenverkehr in einem Umkreis von nur ca. 500 m und etwa 90 % der Unfälle in einem Umkreis von ca. 1.000 m um die Wohnung der Kinder zutragen (vgl. COLDITZ 2001: 15; LIMBOURG 1995: 23 LIMBOURG, SENCKEL 1976: 27).
- Kinder sind bei ihren Verkehrsbeteiligungen überwiegend innerorts unterwegs:  
Der örtlichen Verteilung der Unfallzahlen entsprechen auch die Expositionsdaten, wie sie von FUNK, FASSMANN (2002) berichtet werden: Lediglich 22,5 % der unter sechs Jahre alten Kinder, 23,6 % der 6- bis unter 10-Jährigen, 26,5 % der 10- bis unter 15-Jährigen und 27,4 % der 15- bis unter 18-Jährigen nutzten bei den über zwei bzw. drei Tage protokollierten Verkehrsbeteiligungen überhaupt außerörtliche Straßen.
- Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder orientiert sich um und positioniert sich neu (vgl. Kapitel 2.3):  
Neben den Wechselwirkungen zwischen Sicherheits-, Gesundheits-, Umwelt-, Sozial- und Bewegungserziehung kann durch eine kleinräumige Regionalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder auch die Chance ergriffen werden, Verkehrssicherheitsmaßnahmen direkt an lokale Verkehrsprobleme zu koppeln.

- Die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen (vgl. Kapitel 2.3):  
Hierbei geht es um die sog. Lebensweltorientierung im Sinne der Hervorhebung der Eigenverantwortung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und der Eröffnung von Teilhabemöglichkeiten (vgl. BMFSFJ 2002: 64) durch die Einbeziehung von Kindern als „Experten“ in die Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138; FLADE 1998: 38; SPITTA 1997: 12).
- Die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche:  
In Anbetracht der entwicklungspsychologischen Grenzen von Kindern geht es hier um die verstärkte Betonung von Engineering-Aspekten. In dieser Argumentation wird die bauliche und verkehrsplanerische Veränderung des Verkehrsraumes in der Weise gefordert, dass Kinder sich, dem Stand ihrer Entwicklung gemäß, gefahrlos darin bewegen können (vgl. HÜTTENMOSE 2003: 30f; 2002).
- Schließlich sieht die Politik den Handlungsbedarf in der Kinderpolitik primär auf der kommunalen Ebene (vgl. BMFSFJ 1999: 250):  
„Der Lebensraum, in dem alle Anstrengungen zur Sicherung der Lebensqualität für Eltern und Kinder ihre konkrete Gestalt gewinnen, ist die Kommune bzw. der Kreis. Hier ist auch die Chance am größten, daß Familien und Kinder sich zur Wahrnehmung ihrer eigenen Interessen selbst organisieren“ (BMFSFJ 1999: 252).

Vor dem Hintergrund dieser Argumente liegt es nahe, auch die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder dort zu bündeln, zu intensivieren und evtl. neu zu strukturieren, wo sich offensichtlich die Lebenswelt der Kinder befindet, bzw. wo die größten Gefahren des Straßenverkehrs auf sie lauern – in den Kommunen.

In der Gesundheitsförderung (vgl. hierzu HURRELMANN 2000: 59; LAASER, HURRELMANN 1998) wird unter „Setting“ ein „... soziales System verstanden, das eine Vielzahl relevanter Umwelteinflüsse auf eine bestimmte Personengruppe umfaßt und ... in dem diese Bedingungen von Gesundheit und Krankheit auch gestaltet werden können“ (GROSSMANN, SCALA 1999: 100). Diese „Schlüsselstrategie der Gesundheitsförderung“ (GROSSMANN, SCALA 1999: 100) ist nicht auf Individuen und ihr Verhalten ausgerichtet, sondern will die Rahmenbedingungen der Lebenssituation von Menschen durch Interventionen positiv beeinflussen. Hinter dieser Strategie steht die Prämisse, „... daß in der örtlichen Umgebung eines

Menschen seine wesentlichen Belastungs- aber auch die wichtigsten Unterstützungsfaktoren zu finden sind“ (TROJAN 1999: 23).

Ein viel versprechender Ansatz der Übertragung dieser Strategie auf den Bereich Straßenverkehr ist die kommunale Vernetzung von Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. hierzu auch COLDITZ 2001: 102ff). Neben dem bekannten Gesundheitsförderungsprojekt „Gesunde Städte“ könnte man sich folglich auch ein Netzwerk „Verkehrssichere Städte“ vorstellen, wobei eine Kommune jeweils das Setting abgibt für die inhaltliche Auseinandersetzung mit dem Thema Straßenverkehr. Als offensichtliche Vorteile eines solchen kleinräumigen Ansatzes fallen unmittelbar auf:

- Die Überschaubarkeit der Verkehrsverhältnisse,
- die Kürze der Kommunikations- und Entscheidungswege und
- die guten Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung (vgl. TROJAN 1999: 24).

Schon jetzt findet ja auf der Ebene von Gemeinden Verkehrssicherheitsarbeit statt. Die Träger konkreter Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Kommunen sind dabei sehr heterogen. Es kann sich dabei um die öffentliche Verwaltung, politische Gremien, freie Verbände, Bürgerinitiativen oder auch einzelne Anwohner handeln (vgl. BAIER et al. 1991: 5). Der verkehrssicherheitsrelevante Sachverstand ist also offensichtlich bereits in den Kommunen vorhanden, aber er ist dort breit gestreut. Will man ihn im Zuge einer Vernetzung bündeln, erfordert dies ein großes Maß an Informations- und Kooperationsbereitschaft bei allen beteiligten Personen und Institutionen (vgl. hierzu auch DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT 2002: 5; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 137f).

Zwar gibt es in den Kommunen häufig bereits eine enge Kooperation der regionalen oder lokalen Gliederung der Deutschen Verkehrswacht oder anderer explizit auf Verkehrssicherheit abzielender Organisationen (Education) mit den polizeilichen Verkehrserziehern (Education) bzw. der Verkehrspolizei (Enforcement). Diese Akteure stellen in ihren Fokus den „Faktor Mensch“, seine subjektive Wahrnehmung und die entwicklungspezifischen Besonderheiten insbesondere der sog. „schwachen“ Verkehrsteilnehmer, wie Kinder oder Senioren. Demgegenüber findet der weite Bereich des Engineering in kommunalen Behörden und überregionalen Ingenieurbüros statt, die ihr Hauptaugenmerk auf den „Faktor Technik“ legen, ohne einen institutionalisierten Austausch mit den Akteuren, die in erster Linie die im Straßenverkehr agierenden Menschen im Blickpunkt haben.

HILSE (1995a) propagiert bezüglich der eingangs vorgestellten Strategien der „Three E’s“ die innovative Verknüpfung dieser drei Einzelstrategien zu einer sog. „... ‚Verbundstrategie‘ ... in der jedes ‚E‘ mit jedem anderen ‚E‘ auf sehr spezifische Weise verbunden ist“ (HILSE 1995a: 16; vgl. auch BÖCHER 1995: 271).

### 3.1 Engineering / Verkehrsplanung für Kinder und Jugendliche

Aufgrund der sehr begrenzten Einflussmöglichkeiten auf die kognitiven und sozialen Reifungsprozesse von Kindern kommt im Rahmen der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit der Gestaltung der Verkehrsumwelt unter Berücksichtigung der Erlebniswelt von Kindern besondere Bedeutung zu (vgl. HOLTE 2002: 8). Gerade weil Kinder auch trotz vielfältiger Maßnahmen der Verkehrserziehung ihrer Entwicklung gemäß spezifische Denk- und Wahrnehmungsleistungen bei ihrer Verkehrsbeteiligung nicht aufweisen können und mithin stärker gefährdet sind, muss es darum gehen, durch baulich-technische Eingriffe die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen (vgl. z. B. BMFSFJ 1999: 206; ZIMMERMANN 1997: 93; GÜNTHER Ohne Jahr: 8).

Durch Engineering-Maßnahmen wird Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert, von dem prinzipiell niemand ausgeschlossen werden und das von vielen Nutzern (= Verkehrsteilnehmern) gleichzeitig konsumiert werden kann. Solche Maßnahmen werden nicht nur für den Adressatenkreis der Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr durchgeführt, sondern entfalten ihre verkehrssicherheitsfördernde Wirkung weit darüber hinaus, d. h. es werden – im ökonomischen Sinne – positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen produziert. Davon profitieren dann nicht nur Kinder oder andere sog. „schwache“ Gruppen im Straßenverkehr, also z. B. Senioren, sondern prinzipiell alle Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus werden durch dieses Vorgehen auch solche Personen oder Personengruppen erreicht, die bisher eher schwer durch edukatorische Angebote der Verkehrssicherheit anzusprechen waren, also z. B. Ausländer, sozial Schwache, Alleinerziehende, Bildungsferne etc.. Ein spezifischer Vorteil von Engineering-Maßnahmen ist dabei für Kinder und Jugendliche, dass sie z. B. durch Straßenaufpflasterungen oder die Verwendung von Radhelmen nicht in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden (vgl. HÜTTENMOSER 2003, 2002).

### 3.2 Der lokale Akteur Schule als Partner der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit

Was kann denn nun die Rolle der schulischen Verkehrserziehung im Kanon der lokal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit sein? Die Ansprache von Kindern bedient sich häufig edukatorischer Maßnahmen im Rahmen des Schulbesuchs. Hierfür gibt es eine Reihe von stichhaltigen Gründen:

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

Im Zuge der Diskussion der Ergebnisse der PISA-Studie wird auch über den Ausbau von Ganztagschulen bzw. die Öffnung von Schulen gegenüber ihrem lokalen Umfeld diskutiert. Im Rahmen der ganztägigen Beschulung / Betreuung von Kindern könnten auch Mitgliedsorganisationen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates als externe Partner von Schulen auftreten und verkehrssicherheitsrelevante Lerninhalte im Rahmen von unterrichtsbezogenen Ergänzungen, themenbezogenen Vorhaben und Projekten, der Förderung oder der Freizeitgestaltung anbieten. Erste Hinweise auf die Einbindung des Themenkomplexes Verkehrssicherheit mittels

- eines vertieften Sicherheitstrainings im Verkehr,
- einer Fahrrad-Werkstatt oder
- eines Verkehrssicherheitskurses

in das Angebot von Ganztagschulen in Rheinland-Pfalz finden sich in HELD (2002: 26f).

Das Ziel sollte es sein, dass das Thema Verkehrssicherheit mit lokalem Bezug verstärkt in Schulen hineingetragen wird und Schulen sich umgekehrt in kommunal vernetzte Strukturen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche einbringen.

### 3.3 Beispiele für die Vernetzung von Schulverkehrserziehung auf kommunaler Ebene

#### 3.1.1 Kinderunfallkommissionen

Die Idee der lokalen Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder und Jugendliche findet in Deutschland bereits seit einiger Zeit zunehmend Beachtung: So hat sich im Jahr 2004 das Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Verkehrsverbund Rhein-Sieg“ gegründet. Die in Köln ansässige Koordinierungsstelle „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit“ leistet für mehr als 29 Kommunen und drei Landkreise aus dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg Hilfestellung beim Aufbau der Zusammenarbeit der verschiedenen Verwaltungsebenen, Polizei, Verkehrswacht, Schulen etc.<sup>19</sup>

Häufig handelt es sich bei den in diesem Netzwerk organisierten Aktiven um sog. „Kinderunfallkommissionen“.<sup>20</sup> Eine sog. Kinderunfallkommission kann als zentrale Institution einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder agieren.<sup>21</sup> Am Beispiel der Handlungsempfehlungen der Kreispolizeibehörde Bergheim lassen sich deren Aufgaben folgendermaßen kurz umreißen:

- „Örtliche Unfalluntersuchung aller Kinderunfälle und Erarbeitung von Vorschlägen zur Beseitigung von unfallbegünstigenden Faktoren im Straßenraum der Kommune;
- Analyse und Festlegung der Zielsetzungen und Schwerpunkte der Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsarbeit aller Träger für die Kinder der Kommune;
- Analyse und Festlegung der Zielsetzungen und Schwerpunkte für die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Stadt und der Polizei zur Verhütung von Kinderunfällen“ (KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM 2002: 3).

---

<sup>19</sup> Informationen und Kontakt hierzu unter: [http://www.vrsinfo.de/4\\_9.php](http://www.vrsinfo.de/4_9.php).

<sup>20</sup> Eine solche gibt es seit einiger Zeit auch in Kaiserslautern: Kontakt: [pdKaiserslautern@polizei.rlp.de](mailto:pdKaiserslautern@polizei.rlp.de); Wissenschaftliche Projektbegleitung: [http://transport.arubi.uni-kl.de/projects/Projektskizze\\_KUK-KL.pdf](http://transport.arubi.uni-kl.de/projects/Projektskizze_KUK-KL.pdf).

<sup>21</sup> Die Kinderunfallkommission setzt sich zusammen aus dem Leiter des für straßenverkehrsbehördliche Entscheidungen zuständigen Amtes oder einer vergleichbaren Querschnittsfunktion (diese Person führt den Vorsitz in der Kommission), einem Vertreter des Schulamtes, einem Vertreter aus dem Bereich der Stadtplanung und -entwicklung, dem Leiter der örtlichen Polizeiwache, dem Sachbearbeiter für Verkehrsangelegenheiten der örtlich zuständigen Polizeiinspektion, dem örtlich zuständigen Verkehrssicherheitsberater der Polizei sowie einem Vertreter des örtlichen Kinderschutzbundes (vgl. KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM 2002: 4).

Insbesondere bei Bereisungen von Unfallorten wird die Teilnehmergruppe um weitere Personen, z. B. aus dem Gartenbauamt etc., ergänzt. Die Kinderunfallkommission sollte ca. zweimal im Jahr tagen. Als konkrete Aktionen bzw. Maßnahmen bieten sich an:

- Die Erarbeitung einer Unfallsteckkarte,
- die Bereisung von Unfallorten von Kindern in der Kommune,
- ein Sicherheitscheck aller innerörtlichen Querungsstellen,
- diverse Aktivitäten der Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung<sup>22</sup> sowie
- Öffentlichkeitsarbeit für die Verkehrssicherheit von Kindern (vgl. KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM 2002: 4ff).

### 3.3.2 Schul-Mobilitätspläne

Ein wichtiger Aspekt der Relevanz des Engagements von Schulen in der lokalen Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder kommt im umfassenden Ansatz der sog. Schul-Mobilitätspläne zum Ausdruck. Beispiele hierzu lassen sich insbesondere in Österreich und dem Vereinigten Königreich finden (vgl. PILZ 2005, DFES 2003, sowie zusammenfassend FUNK 2006).

Den Hintergrund von Schul-Mobilitätsplänen bilden folgende Überlegungen zu Nachteilen der Mitfahrt von Kindern im Pkw (vgl. DFES 2003: 4):

- Kinder bilden als Pkw-Mitfahrer kein Risikobewusstsein als unabhängige Verkehrsteilnehmer aus,
- durch vermehrten Pkw-Gebrauch erhöht sich das Verkehrsunfallrisiko,
- Kinder und ihre Eltern bewegen sich weniger,
- auch die sozialen Fertigkeiten können sich aufgrund fehlender Kommunikation mit anderen Kindern und Eltern nicht voll entfalten,
- Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung im Umkreis der Schule werden erzeugt und
- es gibt Reibereien mit Anwohnern von Schulen, z. B. wegen Parkplätzen.

---

<sup>22</sup> Diese werden in der Anlage 3 „Bausteine und Aktionen“ in KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM (2002) ausführlich vorgestellt.

Ähnlich wie bei den bekannten Schulwegplänen umfassen Schulmobilitätspläne

- „Eine kurze Beschreibung der Schule,
- eine Auswertung der Befragungen über das Mobilitätsverhalten der SchülerInnen,
- eine Problemanalyse,
- eine kurze Beschreibung der durchgeführten Maßnahmen mit Zeitplan,
- ein Umsetzungsprogramm,
- eine Evaluierung und Beschreibung über die zukünftige Entwicklung“ (PILZ 2005: 4).

Mobilitätsmanagement für Schulen in Form sog. Schul-Mobilitätspläne geht jedoch deutlich über reine Schulwegpläne hinaus. Insbesondere sind folgende Besonderheiten von Schul-Mobilitätsplänen herauszuheben:

- Sie streben explizit die lokale Vernetzung der für Verkehrssicherheit zuständigen schul-internen und -externen Personen und deren Institutionen ebenso an wie die Einbeziehung der lokalen Presse und Öffentlichkeit,
- stellen auf eine Änderung des Modal Split ab, im Sinne einer Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hol-Fahrten und der Förderung des Zufußgehens oder Fahrradfahrens,
- haben die umweltbewusste Nachhaltigkeit der kindlichen Verkehrsbeteiligung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zum Ziel,
- nutzen das Instrument des Engineering für die unfallrisikominimierende Veränderung des Straßenraums im Umkreis der Schule,
- fokussieren auch den Gesundheits- / Bewegungsaspekt der kindlichen Mobilität und
- evaluieren den Erfolg der Maßnahme.

Zur Realisierung eines Schul-Mobilitätsplans unterscheidet PILZ (2005: 5f) mehrere Schritte:

- Auf lokaler Ebene wird eine sog. Steuerungsgruppe, bestehend aus Schulvertretern, Eltern, der Polizei, Verkehrssicherheitsexperten etc. gebildet.
- Der Ist-Zustand in der Kommune wird mittels kleiner Befragungen zur Schulwegmobilität der Schüler ermittelt.
- Zum Start der Aktionen schlägt die Autorin einen Kick-Off-Workshop, z. B. in Form einer Zukunftswerkstatt, vor.
- Die dabei vorgeschlagenen Maßnahmen werden geprüft und von einer Kernarbeitsgruppe in einen Aktionsplan mit einem expliziten Zeitplan, klar geregelten Verantwortlichkeiten und klaren Zielbeschreibungen eingearbeitet.

- Anschließend können eine Vielzahl von Maßnahmen zur Reduzierung der Pkw-Bring- und -Hol-Fahrten auf dem Schulweg beginnen.<sup>23</sup>
- Diese Maßnahmen werden durch eine Öffentlichkeitsarbeit in der lokalen Presse begleitet und evaluiert.<sup>24</sup>
- Der gesamte Schul-Mobilitätsplan wird samt der erreichten Ergebnisse und einem Ausblick in die Zukunft (online) dokumentiert.

Für die Mitwirkung von Schulen / Schulklassen bei einer solcherart „entgrenzten“ Verkehrserziehung bietet sich die Methode eines Projektes oder einer Projektwoche an. Deren Merkmale sind (vgl. z. B. HIELSCHER Ohne Jahr (nach Flechsig 1984: 327ff); GÜNTHER et al. 2000: 41):

- Umweltbezug (Ortsbezug),
- Adressatenbezug (handlungs- und ergebnisorientiert statt Verhaltenstraining),
- Überfachlichkeit (anschlussfähig für vielfältige Kooperationen),
- Sozialbezug (Eigen- und Mitverantwortung),
- Mehrdimensionaler Lernbezug (Theorie und Praxis sind aufeinander bezogen).

Für den Pilotversuch der Erstellung eines Schul-Mobilitätsplans in Graz (Laufzeit 2002 bis 2004) berichtet PILZ (2005: 6) als Zwischenergebnis nach einem Jahr einen Rückgang des Autoanteils an den Schulwegen der Kinder um 6-12 %.

Wenn man darüber hinaus die Erstellung eines Schul-Mobilitätsplans einbettet in ein umfassendes Schul-Mobilitätsmanagement – also ein breit gefächertes Engagement zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfeld der Schule – eröffnen sich vielfältige weitere Möglichkeiten des praktischen verkehrserzieherischen Engagements. Ganz im Sinne des Aufgreifens des Aspekts der „Handlungsorientierung“ bzw. der Einbeziehung von Kindern in die Konzeption von Verkehrssicherheitsarbeit, können sich Kinder mit Hilfe von Kinderverkehrsgutachten (vgl. VCD 1996), Stadtteilerkundungen, Kinder-Stadtteilplänen, der Erkundung des ÖPNVs und weiterer Mobilitätsprojekte, z. B. in die jeweils lokale Agenda 21 einbringen und bei der Stadt- bzw. Verkehrsplanung partizipieren (vgl. SPITTA 2001).

---

<sup>23</sup> Als Beispiele nennt die Autorin die Bildung von Geh- und Fahrgemeinschaften, Straßenmalaktionen, Schulumfeldanalysen, Mobilitätstagebücher und -protokolle, Verkehrsumfragen, Detektivspiele im ÖPNV, Vorträge beim Schulforum und vor Eltern, sowie spielerische Aktivitäten (vgl. PILZ 2005: 6).

<sup>24</sup> Leider fehlen in der Publikation nähere Angaben zur Art und Weise der Evaluation.

Beispiele aus Großbritannien für Maßnahmen im Rahmen eines Schul-Mobilitätsmanagements sind:<sup>25</sup>

- Verkehrserziehung und Öffentlichkeitsarbeit  
Fahrradtraining im Realverkehr, Kinder-Fußgängertraining, Elternbroschüren, Beteiligung am „Walk to School Day“, Theaterworkshops und Unfallanalysen.
- Engineering-Maßnahmen im Verkehrsraum  
Markierung des Vorrangs von Fahrrädern und Fußgängern, Querungshilfen, Ausschilderung von Schulwegen, Straßenbeleuchtung, Unterhalt der Straßen etc.
- Schule und Eltern  
Car Sharing, Organisation der begleiteten Mobilität oder eines Walking Bus, Angebot von Fahrradunterständen, Verpflichtungserklärung der Schule, Website und Newsletter zum Thema etc.

Als Vorteile, die mit solchen Maßnahmen erreicht werden sollen, lassen sich aufzählen:<sup>26</sup>

- Für die Kinder:  
Verbesserung der Aufmerksamkeit im Straßenverkehr und Entwicklung von Verkehrsbeteiligungsfertigkeiten bereits in jungen Jahren, verbesserte Fitness durch vermehrtes Zufußgehen und Fahrradfahren, bessere Kenntnis der Gemeindeumgebung.
- Für die Schule:  
Verbesserung der Sicherheit, weniger Staus und Umweltverschmutzung, sicherere Geh- und Fahrradwege, bessere Beziehungen zur Nachbarschaft, Teilhabe an einer umweltfreundlichen Politik.
- Für Eltern und Lehrer:  
Entwicklung eines Gemeinschaftsgefühls, Knüpfen von Beziehungen, Ausbau des Eltern-Kind-Kontaktes, Verringerung des Fahrstresses und Verbesserung von qualitativen Aspekten der Mobilität.

---

<sup>25</sup> Vgl. zu den folgenden Ausführungen [http://www.warrington.gov.uk/traffic/School\\_Travel/school\\_travel\\_plan.htm](http://www.warrington.gov.uk/traffic/School_Travel/school_travel_plan.htm) vom 19.04.2005.

<sup>26</sup> Vgl. hierzu ebenfalls [http://www.warrington.gov.uk/traffic/School\\_Travel/school\\_travel\\_plan.htm](http://www.warrington.gov.uk/traffic/School_Travel/school_travel_plan.htm) vom 19.04.2005.

- Für die Gemeinde und die Umwelt:  
Verringerung von Staus, weniger Umweltverschmutzung, Ausweisung und Förderung von Geh- und Fahrradwegen.

Der Vollständigkeit halber muss jedoch auch gesagt werden, dass Verkehrssicherheit in Form von Schul-Mobilitätsplänen nicht umsonst zu bekommen ist. Insbesondere das Vereinigte Königreich hat hierzu in den letzten Jahren Vorbildliches geleistet:

- Für die Erstellung eines Schul-Mobilitätsplans kann Schulen bis zu fünf Tage lang ein kostenloser externer Berater zur Verfügung gestellt werden, der bei der Entwicklung und Implementation entsprechender Maßnahmen mitarbeitet (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 186).
- Seit 1998 haben mehr als 2.000 Schulen einen Schul-Mobilitätsplan entwickelt (vgl. DFES 2003: 5). Für die Jahre 2003 bis 2005 standen insgesamt £ 50 Mio. für die Verbesserung der Schulwegsicherung zur Verfügung (vgl. CHRISTIE et al. 2004b: 31). Grundschulen können bis zu £ 5.000 und Sekundarschulen bis zu £ 10.000 für Verkehrssicherheitsmaßnahmen erhalten, die in ihrem Schul-Mobilitätsplan enthalten sind (vgl. DFES 2003: 15).
- Bis zum Ende des Wirtschaftsjahres 2003 / 2004 konnten 56 Vollzeitstellen für Schulwegsicherheits-Koordinatoren in Gemeinden und 16 Stellen, die für Schulen und Arbeitsplatzsicherheit zuständig sind, über staatliche Zuschüsse geschaffen werden. Aufgabe dieser Koordinatoren ist die Mitarbeit bei der Entwicklung und Implementation von Schul-Mobilitätsplänen mit dem expliziten Ziel der Verbesserung der Schulwegsicherheit und der Verringerung des Anteils der in Pkw zur Schule mitfahrenden Kinder (vgl. CHRISTIE et al. 2004a: 186).

### 3.3.3 Weitere Beispiele

Die Nutzung der eigenen Ressourcen der Kinder für die Problembewältigung im inhaltlichen Kontext Verkehrssicherheit und den Aufbau einer eigenen Handlungskompetenz (Empowerment) (vgl. BMFSFJ 2002: 63, 224) wird z. B. in der Initiative „Schülermentoren Verkehrserziehung“ in Baden-Württemberg oder dem Einsatz sog. „Schulbuslotsen“ in Bayern aufgegriffen. Durch die Übernahme von Verantwortung wird zudem das Selbstwertgefühl der Kinder und Jugendlichen gestärkt.

- Der Einsatz von Schülern als Mentoren in der Verkehrserziehung baut auf das Vorbildverhalten von Kindern und Jugendlichen für ihre Mitschüler. Angesprochen werden Schüler der sechsten Klassen aller Schulformen, ihr Engagement ist freiwillig und bedarf der Einverständniserklärung der Eltern. In zwei mehrtägigen Lehrgängen werden vor allem schulrelevante Verkehrssicherheitsaspekte des Radfahrens und Inline-Skatens theoretisch und praktisch erlernt. An der Schule unterstützen die Schülermentoren dann die vielfältige Arbeit des Beauftragten für Verkehrserziehung, übernehmen Patenschaften für jüngere Schüler und üben eine Vorbildfunktion aus.<sup>27</sup>
- Neben den bewährten Schülerlotsen übernehmen Schüler als sog. „Schulbuslotsen“ die Betreuung ihrer Mitschüler an (Schul-)Bushaltestellen und in (Schul-)Bussen. Ihr besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Regelung eines sicheren und geordneten Ein- und Aussteigens sowie der Aufrechterhaltung der Ordnung während der Fahrt. Die Schüler stellen sich für diesen Schulwegdienst freiwillig zur Verfügung, müssen in der Regel mindestens 13 Jahre alt und für den Schulwegdienst geeignet sein sowie eine schriftliche Einverständniserklärung ihrer Eltern vorlegen.<sup>28</sup>

#### 4 Schlussbemerkung

Eine lokal vernetzte Schulverkehrserziehung kann auch mit geringem finanziellem Budget initiiert und praktiziert werden. Kinder und Jugendliche werden in ihrer vertrauten Umgebung – nämlich in der Schule – angesprochen, die kommunal spezifischen Inhalte greifen die konkrete Exposition und Gefährdungslagen der Zielpopulation auf, beziehen sich direkt auf ihre Alltagserfahrungen im Straßenverkehr und durch die Öffnung von Schule im Zuge der lokalen Vernetzung eröffnen sich auch weit über die Thematik Verkehrssicherheit hinaus vielfältige Möglichkeiten der Kooperation.

#### Literatur

BAIER, R.; JANSEN, P. G.; SCHÄFER, K. H.; WAGNER, D. (1991)  
Verkehrssicherheitsarbeit in den Kommunen. Anregungen für Planung und Durchführung.  
Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 62, 2. Auflage

---

<sup>27</sup> Vgl. hierzu das Faltblatt „Lehrgänge 2003 / 2004. Schülermentoren Verkehrserziehung“ des Innenministeriums, des Ministeriums für Kultus und Sport und des Ministeriums für Umwelt und Verkehr des Landes Baden-Württemberg.

<sup>28</sup> Vgl. hierzu die Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Unterricht und Kultus und Wissenschaft, Forschung und Kunst, KWMBI Teil I Nr. 12/2003 vom 30. Juni 2003 und KWMBI Teil I Nr. 12\*/2003 vom 30. Juni 2003.

BLEYER, G. (1997)

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

BLEYER, G. (Ohne Jahr)

Ziele der schulischen Verkehrserziehung. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITS-RAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 21-22

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

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

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

BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (HRSG.) [BMFSFJ] (1999)

Kinder und ihre Kindheit in Deutschland. Eine Politik für Kinder im Kontext von Familienpolitik. Wissenschaftlicher Beirat für Familienfragen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, Band 154. 3. Auflage. Stuttgart: Kohlhammer

BÜSCHGES, G., WITTENBERG, R. (1999)

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

CHRISTIE, N., TOWNER, E., CAIRNS, S., WARD, H. (2004a)

Children's Road Traffic Safety: An International Survey of Policy and Practice. Road Safety Research Report No. 47. London: Department for Transport

CHRISTIE, N., CAIRNS, S., WARD, H., TOWNER, E. (2004b)

Children's Traffic Safety: International Lessons for the UK. Road Safety Research Report No. 50. London: Department for Transport

COLDITZ, H.-P. (2001)

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

DEPARTMENT FOR EDUCATION AND SKILLS [DFES] (2003)

Travelling to School: an action plan. London: DFES  
[[http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft\\_susttravel/documents/page/dft\\_susttravel\\_024011.pdf](http://www.dft.gov.uk/stellent/groups/dft_susttravel/documents/page/dft_susttravel_024011.pdf) vom 28.01.2005]

DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.) (2002)

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Bau- und verkehrstechnische Maßnahmen. DVR-Kompodium 2002. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT [DVR] (HRSG.) (Ohne Jahr)  
Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: DVR

DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (Ohne Jahr)  
Zur Neupositionierung der schulischen Verkehrserziehung  
[Download der Datei „textmakra.pdf“ von [http:// www.lernwerkstadt.de](http://www.lernwerkstadt.de) am 01.03.2002]

DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (1995)  
Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17. 6. 1994. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht.

DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHUL-  
VERLAG (Ohne Jahr)  
Bewegung beginnt im Kopf. [lernwerkstadt.de](http://lernwerkstadt.de). Eine Initiative für Kinder und Jugendliche im  
Straßenverkehr. Ohne Ort: Ohne Verlag

ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J. (1996)  
Kinder in Gefahr – Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung  
von Kindern im Straßenverkehr. Uniroyal Verkehrsuntersuchung 21. Hannover, Köln: Uni-  
royal

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

FLADE, A. (1995)  
Psychologische und soziale Effekte mangelnder Verkehrssicherheit von Kindern in Wohn-  
gebieten. Bericht zum FP 2.9127, Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt

FLADE, A. (1992)  
Mobilitätsprobleme von Kindern und Jugendlichen. In: *Report Psychologie*, Heft 10, 24-33

FÖLLING-ALBERS, M., HOPF, A. (1995)  
Auf dem Weg vom Kleinkind zum Schulkind, Opladen: Leske + Budrich

FUHRER, U., QUAISER-POHL, C. (1999)  
Wie sich Kinder und Jugendliche ihre Lebensumwelt aneignen: Aktionsräume in einer  
ländlichen Kleinstadt. In: *Psychologie in Erziehung und Unterricht* 46, Heft 2, 96-110

FUNK, W. (2006)  
Lokale Kinderverkehrssicherheitsmaßnahmen und -programme im Ausland. Berichte der  
Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 176. Bremerhaven: Wirt-  
schaftsverlag NW

FUNK, W., FASSMANN, H. (2002)  
Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr.  
Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bre-  
merhaven: Wirtschaftsverlag NW

- FUNK, W., WIEDEMANN, A. (2002)  
Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 139. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GROSSMANN, R., SCALA, K. (1999)  
Setting-Ansatz in der Gesundheitsförderung. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): Leitbegriffe der Gesundheitsförderung. Glossar zu Konzepten, Strategien und Methoden in der Gesundheitsförderung. Schwabenheim a. d. Selz: Verlag Peter Sabo, 100-101
- 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
- GÜNTHER, R. (Ohne Jahr)  
Entwicklung und Lernen: Grundlagen für die Teilnahme von Kindern und Jugendlichen am Straßenverkehr. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 4-11
- HEINE, W.-D. (1997)  
Der Sicherheitsökologische Ansatz. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“, BERUFSVERBAND DER ÄRZTE FÜR KINDERHEILKUNDE UND JUGENDMEDIZIN DEUTSCHLANDS (HRSG.). Kindersicherheit: Was wirkt? Fachbuchreihe Band 8. Wien, Köln: Institut „Sicher Leben“, Berufsverband der Ärzte für Kinderheilkunde und Jugendmedizin Deutschlands, 71-93.
- HEINE, W.-D., GUSKI, R. (1998)  
Street traffic, children, and the extended concept of affordance as a means of shaping the environment“. In: GÖRLITZ, D., HARLOFF, H. J., MEY, G. VALSINER, J. (HRSG.): Children, Cities, and Psychological Theories. Developing Relationships. Berlin und New York: de Gruyter, 514-542
- 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.
- HELD, K.-H. (2002)  
Aufbruch in Rheinland-Pfalz: Zum Stand des geplanten Ausbaus der Ganztagschule. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B41 / 2002: 23-28
- HIELSCHER, H. (Ohne Jahr)  
Methoden der Verkehrserziehung. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT [DVR] (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: DVR, 58-68
- HILSE, H.-G. (1995a)  
Einführung. In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 15-18
- HILSE, H.-G. (1995b)  
Verkehrsüberwachung. In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 300-322.

- HOHENADEL, D. (1999)  
Hallo, Mobilitäts-erziehung ... - ADAC-Symposium zur Schulverkehrserziehung in Bonn. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, Heft 1: 4-6.
- HOLTE, H. (2002)  
Wenn das Radfahren für Kinder gefährlich wird. Risiko Radunfall. In: Zeitschrift für Verkehrs-erziehung, Heft 4: 4-8
- HÜTTENMOSER, M. (2003)  
Bewegungsförderung statt Verkehrserziehung? In: Verkehrszeichen, 19. Jg., Heft 1: 26-31
- HÜTTENMOSER, M. (2002)  
Die Entwicklung der Kinder – Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrserziehung. Manuskript eines Vortrages auf der Fachtagung „Kind und Verkehr“ der „Stiftung für Schadenbekämpfung“ der Winterthur Versicherungen, 15. November 2002, Winterthur
- HURRELMANN, K. (2000)  
Primäre Prävention und Gesundheitsförderung. In: SCHLACK, H. G. (HRSG.): Sozialpädiatrie. Gesundheit, Krankheit, Lebenswelten. München und Jena: Urban & Fischer, 57-63
- HURRELMANN, K. (1998)  
Einführung in die Sozialisationstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. Weinheim und Basel: Beltz.
- KLUTE, H. (Ohne Jahr)  
Verkehrserziehung in der Grundschule. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 23-29
- KÖHLER, G. (1997)  
Unfall ist kein Zufall. Psychologische Hintergründe der besonderen Unfallgefährdung des Kindes. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“ (HRSG.): Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongreß Essen, 27. und 28. September 1996. Wien: Institut „Sicher Leben“, 291-300
- KRAUSE, J., SCHÖMANN, M. (1999)  
Mobilität und Rauman eignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM (2002)  
Handlungsempfehlungen für die Einrichtung und Arbeit von Kinderunfallkommissionen im Erftkreis. Hürth: Kreispolizeibehörde Bergheim
- LAASER, U., HURRELMANN, K. (1998)  
Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention. In: HURRELMANN, K., LAASER, U. (HRSG.): Handbuch Gesundheitswissenschaften. Neuausgabe. Weinheim und München: Juventa, 395-424

- LIMBOURG, M. (2002)  
Neue Ansätze der Mobilitäts- / Verkehrserziehung in Deutschland. Vortrag auf der Fachtagung „Kind und Verkehr“ der Stiftung für Schadensbekämpfung der Winterthur Versicherungen, 15. 11. 2002
- LIMBOURG, M. (2001)  
Kinder unterwegs im Verkehr. – Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter –. Verkehrswachforum Heft 3. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht
- LIMBOURG, M. (1995)  
Kinder im Straßenverkehr. Herausgegeben durch den Gemeindeunfallversicherungsverband (GUVV) Westfalen-Lippe. Münster: Ohne Verlag.
- LIMBOURG, M., FLADE, A., SCHÖNHARTING, J. (2000)  
Mobilität im Kindes- und Jugendalter. Opladen: Leske + Budrich.
- LIMBOURG, M., SENCKEL, B. (1976)  
Verhalten von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr. Stand der Forschung. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- MEEWES, V., MAIER, R. (1995)  
Verkehrssicherheit und Straßengestaltung („Engineering“). In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten. Stuttgart u. a.: Boorberg, 180-247.
- NEUMANN-OPITZ, N. (1996)  
Außerschulische Verkehrserziehung in Ländern Europas. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit Heft M 54. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- PILZ, C. (2005)  
Auf eigenen Füßen .... Erstellung eines Schul-Mobilitäts-Plans für Schulen. Graz: Umwelt-Bildungs-Zentrum Steiermark
- REICHENBECHER, H. (Ohne Jahr)  
Die Schulverkehrserziehung in den alten Bundesländern. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 16-22
- SHELLENBERG, K., BEYERLE, G., WOHLMANN, H.-P., KÜLAHOGLU, I. (1983)  
Verkehrssicherheitsarbeit im kommunalen Bereich. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 44. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- SCHLAG, B. (1998)  
Zur Akzeptanz von Straßenbenutzungsentgelten. In: Internationales Verkehrswesen, Bd. 50, Heft 7+8: 308-312
- SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND (Ohne Jahr)  
Empfehlungen zur Verkehrserziehung in der Schule. Beschluß der Kultusministerkonferenz vom 07.07.1972 i. d. F. vom 17.06.1994. Bonn: Sekretariat der Ständigen Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland

SPITTA, P. (2001)

Mobilität, Straßenverkehr und Partizipation – Schulische Verkehrsprojekte im Kontext der lokalen Agenda 21. In: GÄRTNER, H., HELLBERG-RODE, G. (HRSG.): Umweltbildung & nachhaltige Entwicklung. 2. Band: Praxisbeispiele. Baltmannsweiler: Schneider

SPITTA, P. (1997)

Vorfahrt für Kinder! Mobilitätserziehung in Grundschule und Hort. Bonn: Verkehrsclub Deutschland.

STATISTISCHES BUNDESAMT (2005)

Verkehr. Kinderunfälle im Straßenverkehr. 2004. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt

TROJAN, A. (1999)

Gemeindeorientierung. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): Leitbegriffe der Gesundheitsförderung. Glossar zu Konzepten, Strategien und Methoden in der Gesundheitsförderung. Schwabenheim a. d. Selz: Verlag Peter Sabo, 23-24

VERKEHRSClub DEUTSCHLAND [VCD] (1996)

Erstes Deutsches Kinderverkehrsgutachten. VCD-Mitmach-Aktion „Platz da! Kinder werden aktiv“. Bonn: VCD

WARWITZ, S. (1993)

Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen – Spielen – Denken – Handeln. Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren

WEISHAUPT, H., BERGER, M., SAUL, B., SCHIMUNEK, F.-P., GRIMM, K., PLESSMANN, S., ZÜGENRÜCKER, I. (2004)

Verkehrserziehung in der Sekundarstufe. Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 157. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW

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

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

ZIMMERMANN, F. (1997)

Kinder und Verkehr als Thema der Jugendhilfeplanung. In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. Stuttgart: Aktion Jugendschutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 85-96

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 (Seiten, Schutzgebühr €)
- Heft 3/1999 Oertel, M.: Zentrale Ergebnisse einer Erfassung des Leistungsangebotes von Krebsberatungsstellen auf der Grundlage des "Anforderungsprofils für Krebsberatungsstellen - Bedarf, Aufgaben, Finanzierung" (13 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/2000 Faßmann, H.: REGINE und MobiliS im Spannungsfeld zwischen allgemeinen und besonderen Leistungen (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2000 Funk, W.: Verbal Aggression, Physical Violence, and Vandalism in Schools. Its Determinants and Future Perspectives of Research and Prevention (21 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2000 Funk W.: Violence in German Schools: The Current Situation (16 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 4/2000 Faßmann, H.: Aufgaben und Zielsetzung eines Case Managements in der Rehabilitation (26 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 5/2000 Funk, W.: Gewalt in der Schule. Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)
- Heft 6/2000 Faßmann, H.; Steger, R.: REGINE – Ein neues Lernortkonzept zur Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher – Erste Erfahrungen und Folgerungen (7 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 7/2000 Funk, W.: Sicherheitsempfinden in Nürnberg. Zusammenfassung wichtiger Ergebnisse einer Bürgerbefragung im Jahr 1999 im Einzugsgebiet der Polizeiinspektion Nürnberg-West (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)

- Heft 8/2000 Funk, W.: Der Einfluß unterschiedlicher Sozialkontexte auf die Gewalt an Schulen. Ergebnisse der Nürnberger Schüler Studie 1994 (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 1/2001 Funk, W.: Violence in German schools. Its determinants and its prevention in the scope of community crime prevention schemes (24 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2001 Faßmann, H.: Soziale Konflikte in der rehabilitationswissenschaftlichen Evaluationspraxis – Ursachen, Prävention und Management. (31 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2001 Stamm, M.: Evaluation von Verkehrsräumen durch ein Semantisches Differential. (163 Seiten, Schutzgebühr € 17,--)
- Heft 1/2002 Faßmann, H.: Probleme der Umsetzung des Postulats „*So normal wie möglich – so speziell wie erforderlich!*“ am Beispiel erster Ergebnisse des Modellprojekts „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (35 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 2/2002 Funk, W.; Wiedemann, A.: Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Eine kritische Sichtung der Maßnahmenlandschaft (29 Seiten, Schutzgebühr € 5,--)
- Heft 3/2002 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Erster Sachstandsbericht einer Modellinitiative der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. (161 Seiten, Schutzgebühr 19,-- €)
- Heft 4/2002 Funk, W.: Schulklima in Hessen – Deutsche Teilstudie zu einer international vergleichenden Untersuchung im Auftrag des Observatoriums für Gewalt an Schulen, Universität Bordeaux. Endbericht. (126 Seiten, Schutzgebühr € 15,--)
- Heft 1/2003 Funk, W.: Die Potentiale kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Überarbeiteter Vortrag auf dem Symposium „Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder im Erftkreis“, am Dienstag 10.12.2002, Rathaus Brühl. (35 Seiten, Schutzgebühr € 7,--)
- Heft 2/2003 Faßmann, H.: Case Management und Netzwerkkooperation zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen – Chancen, Probleme und Handlungsmöglichkeiten. (26 Seiten, Schutzgebühr 7,-- €)
- Heft 3/2003 Funk, W.: School Climate and Violence in Schools – Results from the German Part of the European Survey on School Life. (20 Seiten, Schutzgebühr 5,-- €)
- Heft 4/2003 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.: Qualitätsstandards für den Lernort „*Betriebliche Berufsausbildung und reha-spezifische Förderung durch einen Bildungsträger*“ - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation* „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“. (75 Seiten; Schutzgebühr 16,--€)
- Heft 5/2003 Brader, D.; Faßmann, H.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Arbeits- und Ausbildungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Zweiter Sachstandsbericht einer Modellinitiative der Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation. (131 Seiten; Schutzgebühr 21,-- €)
- Heft 6/2003 Steger, R.: Netzwerkentwicklung im professionellen Bereich dargestellt am Modellprojekt *REGINE* und dem Beraternetzwerk *zetTeam* (56 Seiten; Schutzgebühr 14,-- €)
- Heft 1/2004 Faßmann, H.; Lechner, B.; Steger, R.; Zimmermann, R.: „REGionale NETzwerke zur beruflichen Rehabilitation (lern-) behinderter Jugendlicher (REGINE)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiati-

- ve 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? (in Vorbereitung)
- Heft 3/2004 Brader, D.; Faßmann, H.; Steger, R.; Wübbecke, Chr.: Qualitätsstandards für ein "*Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)*" - Ergebnisse einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (107 Seiten; Schutzgebühr: 19,-- €)
- Heft 1/2005 Brader, D.; Faßmann, H.; Lewerenz, J.; Steger, R.; Wübbecke, Chr.: „Case Management zur Erhaltung von Beschäftigungsverhältnissen behinderter Menschen (CMB)“ – Abschlußbericht der wissenschaftlichen Begleitung einer Modellinitiative der *Bundesarbeitsgemeinschaft für Rehabilitation*. (294 Seiten; print on demand, Schutzgebühr 44,-- €)
- Heft 2/2005 Faßmann, H.: Wohnortnahe betriebliche Ausbildung – Modelle und ihre praktische Umsetzung. (29 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 8,-- €)
- Heft 1/2006 Funk, W.: In Schule, um Schule und um Schule herum. Impulse für eine kommunal vernetzte schulische Verkehrserziehung. (46 Seiten, print on demand, Schutzgebühr 10,-- €)