

Kinder im Straßenverkehr

Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen

Mensch und Sicherheit Heft M 164

bast

Kinder im Straßenverkehr

Wandel der Sozialisations- bedingungen und der Verkehrs- sicherheitsarbeit für Kinder

von

Walter Funk

unter Mitarbeit von

Rainer Wasilewski

Axel Eilenberger

Ralf Zimmermann

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

**Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen**

Mensch und Sicherheit Heft M 164

bast

Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht ihre Arbeits- und Forschungsergebnisse in der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen**. Die Reihe besteht aus folgenden Unterreihen:

A - Allgemeines
B - Brücken- und Ingenieurbau
F - Fahrzeugtechnik
M- Mensch und Sicherheit
S - Straßenbau
V - Verkehrstechnik

Es wird darauf hingewiesen, dass die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Fall die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Die Hefte der Schriftenreihe **Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen** können direkt beim Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, Bgm.-Smidt-Str. 74-76, D-27568 Bremerhaven, Telefon (04 71) 9 45 44 - 0, bezogen werden.

Über die Forschungsergebnisse und ihre Veröffentlichungen wird in Kurzform im Informationsdienst **BASt-Info** berichtet. Dieser Dienst wird kostenlos abgegeben; Interessenten wenden sich bitte an die Bundesanstalt für Straßenwesen, Referat Öffentlichkeitsarbeit.

Impressum

Bericht zum Forschungsprojekt 82.209/2001:
Kinder im Straßenverkehr: Anforderungen der Verkehrsumwelt und Sozialisationsbedingungen - Eine Sichtung des Kenntnisstandes -

Projektbetreuung

Hardy Holte

Herausgeber

Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53, D-51427 Bergisch Gladbach
Telefon: (0 22 04) 43 - 0
Telefax: (0 22 04) 43 - 674

Redaktion

Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck und Verlag

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10, D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

ISSN 0943-9315

ISBN 3-86509-172-5

Bergisch Gladbach, August 2004

Kurzfassung – Abstract

Kinder im Straßenverkehr

Das Ziel dieses Projektes war die Gewinnung neuer Einsichten zum Zusammenspiel der Sozialisationsbedingungen und entwicklungspsychologischen Voraussetzungen von Kindern bei deren Straßenverkehrsbeteiligung, vor dem Hintergrund ihrer aktuellen Lebenssituation in Deutschland sowie der Möglichkeit der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder, darauf zu reagieren.

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

Die Verkehrssicherheitsforschung greift meist auf die Entwicklungspsychologie zurück. Vermehrt wird die Rigidität der dort gebräuchlichen Altersgrenzen kritisiert. Nicht das Alter der Kinder, sondern die Angemessenheit der Trainingsmethode wird als kritischer Faktor der Wirksamkeit von Verkehrserziehung gesehen, wobei praxisorientierte Trainingsprogramme favorisiert werden.

Gegenwärtig kommt die Beschulung von Kindern hinsichtlich einer sicheren Fahrradnutzung zu spät, es lassen sich Defizite hinsichtlich des praktischen Übens ausmachen und ein Übergewicht des Mediums „Druckerzeugnisse“ feststellen.

Die kindliche Verkehrsbeteiligung und die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr konzentrieren sich im innerörtlichen Bereich. Deshalb sollte auch die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder in den Kommunen gebündelt werden.

Freizeitparks als Orte für Verkehrssicherheitsarbeit und das Internet als neues Medium der Verkehrserziehung werden propagiert.

Die „Verbundstrategie“ aus Education, Engineering und Enforcement bzw. nicht-edukatorische Aspekte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder werden betont.

Die Dauerbeobachtung relevanter Indikatoren der kindlichen Verkehrsbeteiligung und Verunfallung in Form thematischer Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) wird vorgeschlagen.

Children in road traffic

The aim of this project was to obtain new insights into the relationship between socialization conditions and prerequisites for the psychological development of children as participants in road traffic, taking into account their current living conditions in Germany and available means of instructing them appropriately in matters of traffic safety.

The continuous rise in road traffic volume is considered to have a negative effect on the development of children who, due to a steady decreasing availability of free space and permanent danger of accident, spend less and less time outdoors and are therefore deprived of a healthy development environment as well as freedom of action.

Research on traffic safety usually draws on findings related to development psychology. The inflexibility of the age limits commonly specified here are coming under increasing criticism. Not the children's age, rather the appropriateness of the training imparted to them is viewed as a crucial factor influencing the effectiveness of traffic education, preference being given to practical training methods.

At present, children are being trained too late in the safe use of bicycles, deficits being registered in practical exercises and excess emphasis being placed on printed matter.

Children's participation in road traffic and involvement in road accidents are concentrated inside municipal limits. Accordingly, traffic safety programs for children should be focused at the municipal level.

Recommended are recreational parks as venues for traffic safety instruction and the Internet as a new medium of traffic education.

A combined strategy comprising education, engineering and enforcement is stressed, and non-instructive traffic safety measures for children highlighted.

Proposed are long-term observations of relevant indicators of children's traffic participation and accident involvement in the form of thematic maps at the district level (traffic safety atlas).

Inhalt

1	Erkenntnisinteresse, theoretische Grundlegung und Anlage der Studie	7
1.1	Erkenntnisinteresse	7
1.2	Theoretischer Hintergrund.....	7
1.3	Sozialisation.....	9
1.4	Entwicklungspsychologie.....	10
1.5	Anlage der Studie	11
2	Lebensverhältnisse von Kindern	11
2.1	Kinder in Familien und Privathaushalten ...	12
2.1.1	Anzahl von Kindern	12
2.1.2	Kinder in Familien.....	15
2.1.3	Kinder in Privathaushalten.....	17
2.2	Sozialökologie von Kindern	19
2.2.1	Wohnsituation von Kindern	20
2.2.2	Spielplatz	21
2.2.3	Straße	22
2.3	Kinder in Betreuungsinstitutionen.....	23
2.3.1	Kindergarten	23
2.3.2	Schule.....	24
2.4	Erwerbstätigkeit und Einkommen im Haushaltskontext	26
2.5	Freizeitgestaltung von Kindern	30
2.6	Gleichaltrigengruppe	33
2.7	Mediennutzung von Kindern	34
2.7.1	Fernsehen.....	35
2.7.2	Computer(-spiele).....	36
2.7.3	Internet.....	37
2.7.4	Video.....	39
2.7.5	Printmedien.....	39
2.7.6	Hörfunk	39
2.7.7	Musikkassetten / CDs.....	40
2.8	Gesundheit von Kindern	40
2.8.1	Verbreitete Krankheitsbilder	41
2.8.2	Gesundheit von Kindern und Straßenverkehr	44
3	Relevante Aspekte sozialen Wandels ..	46
3.1	Sozialer Wandel in Familien und Privathaushalten	46
3.2	Sozialer Wandel und Kindheit	49
3.3	Sozialer Wandel und Erziehung	54
3.4	Sozialer Wandel und Sozialisation	57
3.5	Sozialer Wandel der Wohnumwelt	58
4	Entwicklungspsychologie und Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	61
4.1	Entwicklungspsychologische Grundlagen der „Mainstream“-Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.....	61
4.2	Neuere Ansätze in der entwicklungspsychologisch fundierten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	67
4.2.1	Infragestellung herkömmlicher Altersgrenzen	67
4.2.2	Inhaltliche Entgrenzung der Verkehrserziehung.....	69
4.2.3	Die Kritik HÜTTENMOSERs	72
5	Sozialer Wandel und Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder	73
5.1	Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr	73
5.1.1	Wandel der Verkehrsumwelt.....	73
5.1.2	Zeitliche Entwicklung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr	75
	Exkurs: Unfälle in Heim und Freizeit	85
5.2	Wandel im Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs	87
5.3	Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Lichte der bisherigen Erkenntnisse.....	92
5.4	Wandel der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder.....	95
5.4.1	Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit	95
5.4.2	Der Freizeitpark als neuer Ort von Verkehrssicherheitsarbeit	101
5.4.3	Das Internet als neues Medium der Verkehrssicherheitsarbeit	102
6	Handlungsempfehlungen	104
6.1	Praxisorientierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder	105
6.1.1	Education / Verkehrserziehung	105
6.1.2	Engineering / Verkehrsplanung.....	108
6.1.3	Enforcement / Überwachung.....	110
6.2	Regionalisierung von Verkehrssicherheitspraxis und -forschung.....	110
7	Zusammenfassung	112
	Literaturverzeichnis	121

1 Erkenntnisinteresse, theoretische Grundlegung und Anlage der Studie

1.1 Erkenntnisinteresse

Das Ziel dieses Forschungsprojektes ist die Gewinnung neuer Einsichten hinsichtlich des Zusammenspiels von Sozialisationsbedingungen und entwicklungspsychologischen Voraussetzungen bei der Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern vor dem Hintergrund ihrer aktuellen Lebenssituation in Deutschland, und den Möglichkeiten bzw. der Notwendigkeit der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder, adäquat auf diese Situation zu reagieren. Dabei soll der sog. „Modernisierung von Kindheit“ im Alltagshandeln von Kindern nachgespürt werden (vgl. HERZBERG 1997: 8).

Die Sichtung des Kenntnisstandes zu den Anforderungen der Verkehrsumwelt und den Sozialisationsbedingungen von Kindern erfordert einen breit gefächerten, interdisziplinär angelegten Zugriff. Hilfreich erscheint deshalb zunächst ein kurzer Abriss des theoretischen Hintergrundes, der die Arbeit des Instituts für empirische Soziologie Nürnberg zum Thema Verkehrssicherheit von Kindern leitet (vgl. Kapitel 1.2). Darüber hinaus wird kurz auf die im weiteren Bericht zentralen Aspekte von Sozialisation (vgl. Kapitel 1.3) und Entwicklungspsychologie (vgl. Kapitel 1.4) eingegangen sowie die generelle Anlage der Studie (vgl. Kapitel 1.5) erläutert.

1.2 Theoretischer Hintergrund

Im Rahmen der vorliegenden Studie bietet es sich an, die Verkehrsbeteiligung von Kindern aus einer strukturell-individualistischen Perspektive zu betrachten, d. h. mehr oder minder stabile Rahmenbedingungen menschlichen Handelns (institutionelle „Zwänge“, Strukturaspekt) mit den Wünschen und Zielen der handelnden Individuen (individualistischer Aspekt) zu verknüpfen (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 97; SEIPEL 1994: 9; BÜSCHGES 1993).

Als hilfreich zur Erschließung des komplexen Problemfeldes der Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern erweist sich dabei eine Heuristik, die relevante Einflüsse auf dieses Verhalten auf den Ebenen der handelnden Personen, der sozialen Situationen, in die diese eingebettet sind, institutioneller Zwänge sowie kultureller Einflüsse sucht (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 95ff sowie Bild 1-1):

- Im Zentrum des Interesses stehen Individuen als aktiv im Straßenverkehr Handelnde. Dies können im hier interessierenden Problemkontext Kinder sein, aber auch Erwachsene, wie z. B. Eltern als Erziehungsberechtigte oder Begleitpersonen der kindlichen Mobilität.

Die Bezeichnung von Kindern als Handelnde mag auf den ersten Blick befremden. Aber auch ihr Verhalten im Verkehrsraum geht über ein bloßes Verhalten, verstanden als reine Reaktion oder unbewusstes Verhalten, meist hinaus. Dies ist offensichtlich, wenn Kinder als Fußgänger, Radfahrer, Inline-Skater, ÖPNV-Nutzer, etc. zur Erreichung bestimmter Orte zielgerichtet am Straßenverkehr teilnehmen. Aber auch wenn Kinder den Verkehrsraum als Spielraum nutzen, kann ihnen dabei sehr wohl die Verfolgung spiel-immanenter Ziele, wie z. B. Erster, Schnellster, Bester¹ zu sein, unterstellt werden. Insofern erscheint die Charakterisierung von Kindern als Handelnde durchaus gerechtfertigt.²

Auf dieser Ebene der handelnden Person interessieren sowohl demographische Merkmale der Kinder, wie z. B. das Geschlecht, als auch ihre psycho-physische Entwicklung (kognitiv, emotional-motivational, körperlich-motorisch, sozial (vgl. HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 41ff)), deren Ausformung als eng an das Alter angelehnt gesehen wird (vgl. hierzu die Kapitel 1.4 und 4.1).

- Die soziale Situation der Kinder wird im inhaltlich interessierenden Kontext durch deren Einbindung in unterschiedliche Sozialisationskontexte gefasst: Als „primär“ gilt dabei die Einbindung der Kinder in den sozio-demographischen bzw. -ökonomischen Kontext ihrer Familie bzw. ihres Privathaushaltes. Hier werden Einflüsse wie z. B. die (Un-)Vollständigkeit der Familie, die elterliche Erwerbstätigkeit, die Kinderzahl, die Wohnsituation oder wirtschaftliche Krisenlagen relevant (vgl. hierzu die Kapitel 2.4 und 3.1f). Darüber hinaus ist der Sozialisationskon-

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im folgenden jeweils die männliche Form als pars pro toto verwendet. Eine Diskriminierung des weiblichen Geschlechts ist damit selbstverständlich nicht beabsichtigt.

² Verwendet man in der theoretischen Analyse zudem die Prämisse der begrenzten Rationalität („bounded rationality“) der Handelnden, dann gilt dies auch für spontane Reaktionen, wie z. B. dem Hinterherrennen eines Balles, der auf die Straße rollt. Deutlich hiervon zu unterscheiden sind jedoch kindliche Reflexe, als „... unwillkürliche, automatisch und ohne Verzögerung ablaufende physiologische Reaktionen auf einen äußeren oder inneren Reiz“ (STÄDLER 1998: 920).

text der Gleichaltrigengruppe (vgl. Kapitel 2.6) und die Sozialisationswirkung von Medien (vgl. Kapitel 2.7) von besonderem Interesse.

- Institutionelle Zwänge sind bei der Betrachtung der institutionellen Kinderbetreuungs- und -erziehungseinrichtungen (z. B. Krabbelgruppe, Kindergarten, Schule; vgl. Kapitel 2.3)³ oder der Eingebundenheit in „organisierte“ Freizeitbeschäftigungen (wie z. B. Sport- oder Musikunterricht) zu erwarten (vgl. hierzu Kapitel 2.5). Von diesen Institutionen geht neben den sozialisatorischen Einflüssen auch ein stark normierender Zwang hinsichtlich der individuellen Zeitsouveränität, des jeweiligen Aufenthaltsortes und damit auch der Verkehrsbeteiligung von Kindern aus. Tages- und Wochenabläufe werden ebenso wie längere Zeitspannen typischerweise durch eine unterschiedlich starke Einbindung in Institutionen, z. B. durch den Wechsel von Schul- und Ferienzeit, geprägt. Dies hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Kinder.
- Der kulturelle Aspekt kommt schließlich in der expliziten Differenzierung zwischen deutschen und ausländischen Kindern zum Tragen. In der Verkehrssicherheitsforschung wird immer wieder betont, dass ausländische Kinder ein höheres Unfallrisiko tragen als deutsche Kinder (vgl. HOHENADEL, PORSCHE, SELIGER 1985: 6ff; LIMBOURG 1995: 86). Auch zur Situation der Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien liegen aktuelle Ergebnisse vor (vgl. FUNK, WIEDEMANN, REHM 2002). Diese Hinweise gilt es gegebenenfalls aufzugreifen, zu erhärten und entsprechende Präventions- bzw. Interventionsmaßnahmen vorzuschlagen.

Bei diesem theoretischen Zugriff stehen stets das handelnde Individuum, der Verkehrsteilnehmer (z. B. das am Straßenverkehr teilnehmende Kind) und die Zwänge, in die die Verkehrsteilnehmer eingebettet sind (z. B. Verkehrsregeln als soziale Normen, Siedlungsstruktur der Wohnumgebung, Pkw-Verfügbarkeit im Haushalt), im Fokus der Analyse (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 82f).

Verkehr erscheint dabei als „... ein soziales Interaktionssystem ..., das wesentlich durch menschliche Verhaltensweisen und Interaktionen zustande kommt“ (BÖCHER 1995: 276). Mit SEIPEL lässt sich vor diesem Hintergrund Verkehrssicherheit

verstehen „... als sozialer Prozeß ..., der durch die Aktivitäten der Menschen entsteht, geformt wird und sich durch sie verändert“ (SEIPEL 1994: 12).

Wie für den Straßenverkehr generell (vgl. BÜSCHGES 1993: 81), gilt auch für die Verkehrsbeteiligung von Kindern, dass das entsprechende Verkehrsgeschehen ein komplexes Produkt der Kombination darstellt von

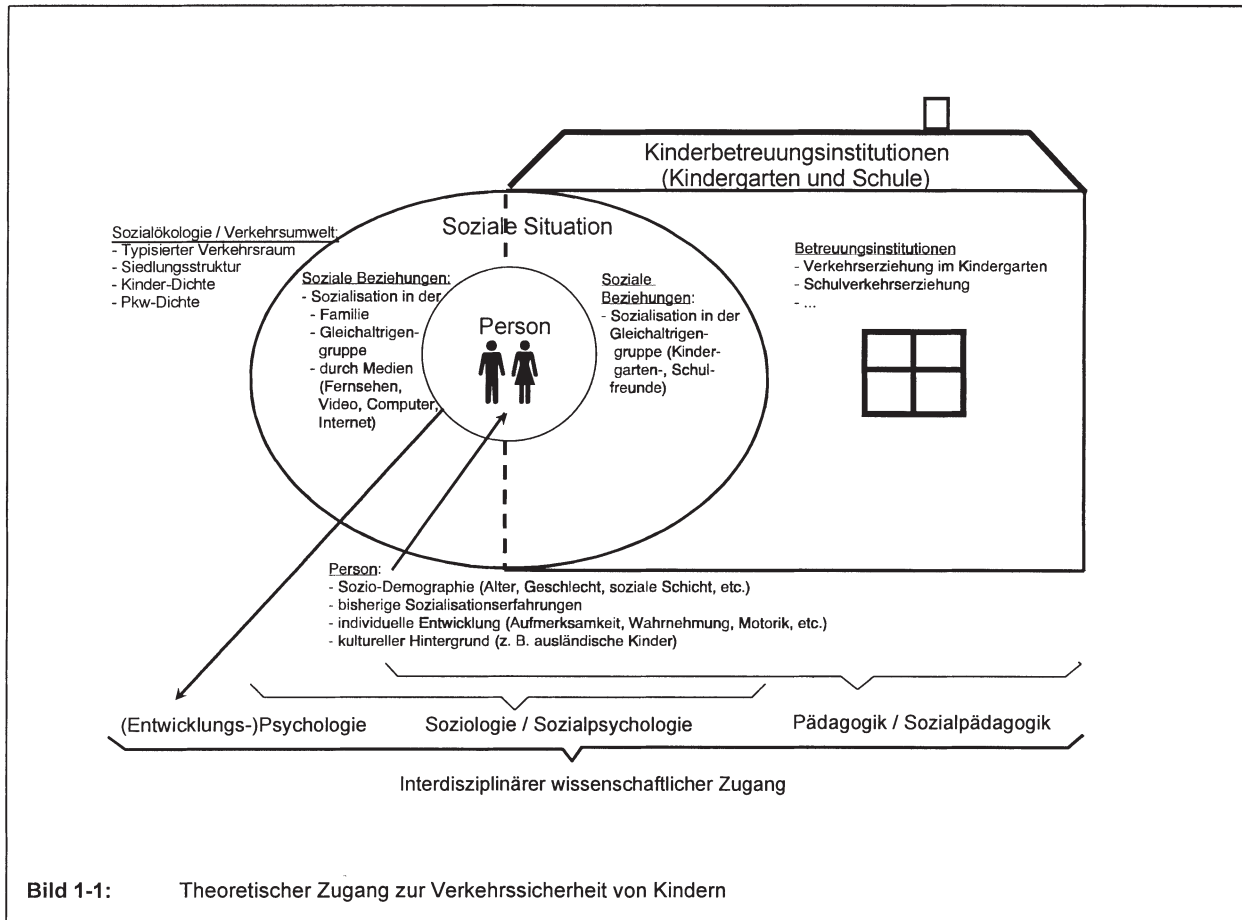
- Verkehrsteilnehmern (Kindern, evtl. zusammen mit ihren Eltern oder anderen Begleitpersonen als „soziale Vermittler des Aktionsraumes“ (FUHRER, QUAISSER-POHL 1999: 100)) und
- Verkehrsmitteln (auf dem Fahrrad, mit Inline-Skates, Skateboard etc.) sowie der Fortbewegung zu Fuß,
- auf Verkehrswegen (Gehweg, Fahrradweg, Fahrbahn),
- in Verkehrsräumen (Ausgestaltung der Verkehrswege als Tempo 30-Zone, Spielstraße, Durchgangsstraße, etc.; Charakterisierung des Verkehrsaufkommens; Bebauung, Bepflanzung, Platzierung der Verkehrsschilder) und
- eingebettet in eine Verkehrsumwelt (Grünanlagen etc.).

Das Verkehrsgeschehen wird dabei bestimmt von Verkehrszwecken und gesteuert von Verkehrsnormen, wobei beide in erheblichem Umfang abhängig sind von

- sozio-kulturellen und sozio-ökonomischen Verhaltensmustern,
- vom Stand der materiellen Kultur (Automobiltechnik, Telematik, etc.),
- von den herrschenden sozialmoralischen Leitideen und Weltbildern und
- Institutionen, welche die soziale Ordnung bestimmen (vgl. BÜSCHGES 1993: 81).

Aufgrund dieser sehr heterogenen Einflüsse kann unseres Erachtens nur ein interdisziplinärer Zugang, bei dem sowohl Aspekte der Entwicklungs-, bzw. Sozialpsychologie, der Soziologie und der (Sozial-)Pädagogik berücksichtigt werden, den interessierenden Problemkontext der Verkehrsbeteiligung von Kindern vor dem Hintergrund der sich wandelnden Verkehrsumwelt und Sozialisationsbedingungen adäquat bearbeiten (vgl. Bild 1-1).

³ Eine Unterscheidung zwischen „Betreuung“ und „Erziehung“ findet sich in BMFSFJ (1999: 144).



1.3 Sozialisation

Im Rahmen dieses Forschungsprojektes sollen zwei unterschiedliche Perspektiven der Befassung mit Kindern aufgegriffen und möglichst integrativ zur Bearbeitung der interessierenden Problematik eingesetzt werden. Dabei handelt es sich um

- die entwicklungspsychologisch-sozialisations-theoretische Perspektive, die Kinder eher passiv als „Werdende“ thematisiert (vgl. z. B. Kapitel 4.1) und
- die kindheitssoziologische Perspektive, die Kinder als „Seiende“, als „... Akteure, die ihre Umwelteinflüsse mitgestalten, sich ihre unterschiedlichen Umwelten, ..., aktiv aneignen“ (BACHER 1999: 27) (vgl. hierzu die Kapitel 2.5 bis 2.7).

Beide Perspektiven lassen sich mit dem von HURRELMANN (1998) angebotenen Modell des produktiv Realität verarbeitenden Subjektes (vgl. Kapitel 3.4) integrieren (vgl. BACHER 1999: 28) und bilden die Grundlage der sozialwissenschaftlichen Auseinandersetzung mit Kindern und ihrer Verkehrsumwelt. Der Zugang zu dieser Thematik mittels der Akzentuierung individuellen Handelns in

sozialen Strukturen und deren gegenseitigen Beeinflussung lässt sich auch als interaktionistisch oder transaktionalistisch bezeichnen (vgl. BMFSFJ 1999: 99ff; MONTADA 1995a: 9).

Damit wird in den nachfolgenden Ausführungen von einem Menschenbild ausgegangen, das Kinder als produktiv Realität verarbeitende Subjekte (vgl. HURRELMANN 1998: 10) annimmt, die ihr Handeln an den individuell verfügbaren Optionen und unter den ebenfalls individuell vorfindbaren sozialen, materiellen und institutionellen Zwängen orientieren (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 17) und in der Auseinandersetzung mit diesen Sozialisationsinflüssen ihre Persönlichkeit entwickeln (vgl. BACHER 1999: 29).

Verkehrserziehung in der „klassischen“ Form der „Verhaltensprävention“ findet idealtypischerweise vor allem in den Sozialisationskontexten Familie und Kinderbetreuungsinstitution statt. Der den kindlichen Lebenslauf stark determinierende Einfluss der Institutionen des Kindergartens und vor allem der Schule bietet sich besonders gut und wohl auch erfolgreich für die edukatorische Vermittlung verkehrsrelevanten Wissens und entsprechender praktischer Fertigkeiten (z. B. den „Fahr-

radführerschein“) an (vgl. hierzu FUNK, WIEDEMANN 2002).

Darüber hinaus ist jedoch auch die materielle Verkehrsumwelt bzw. die Sozialökologie (Verkehrsraum, Siedlungsstruktur, etc.) bei der Betrachtung des Zusammenspiels zwischen Sozialisation und Entwicklung bedeutsam. Hier findet die auch als „Verhältnisprävention“ betitelte Einflussnahme auf eine kindgerechte Verkehrsumwelt ihre Wirkungsstätte (vgl. hierzu die Kapitel 5.1 und 6.1.2).

Die Beschäftigung mit der Lebenslage⁴ von Kindern soll sowohl im Sinne der sozialstrukturellen Kindheitsforschung die sozialen, ökonomischen und kulturellen Lebensverhältnisse thematisieren, als auch im Sinne einer lebensweltorientierten Kindheitsforschung ihre aktuelle Situation als Ergebnis ihres eigenen Handelns unter vorgefundenen strukturellen Zwängen interpretieren (vgl. HERZBERG 1997: 8f sowie zur theoretischen Grundlegung BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 16ff).

1.4 Entwicklungspsychologie

BRONFENBRENNER definiert Entwicklung „... als *dauerhafte Veränderung der Art und Weise, wie die Person die Umwelt wahrnimmt und sich mit ihr auseinandersetzt*“ (BRONFENBRENNER 1981: 19; Hervorhebung im Original). OERTER unterscheidet hinsichtlich der menschlichen Entwicklung die Dimensionen

- kognitive Entwicklung,
- menschliche Entwicklung als Sozialisierungsprozess (vgl. Kapitel 1.3),
- Entwicklung der Persönlichkeit und
- körperliche Entwicklung (vgl. OERTER 1987, Sp. 475ff sowie Kapitel 4.1).

MONTADA schlägt als „Gegenstand der Entwicklungspsychologie“ alle Veränderungen in Dimensionen vor, „... *die sinnvollerweise auf die Zeitdimension Lebensalter bezogen werden können*“ (1995a: 23; Hervorhebung im Original; vgl. auch BMFSFJ 2002: 110).⁵ Die im Rahmen des hier be-

arbeiteten Projektes interessierende Zeitspanne umfasst die Kindheit, eine in der Forschung nur wenig konkret abgegrenzte Lebensspanne, die jedoch in der Verkehrssicherheitsforschung üblicherweise bis zum Alter von 14 Jahren reicht.⁶ OERTER (1995: 249f) weist in diesem Zusammenhang etwa darauf hin, dass Altersgrenzen für die „Kindheit“ keineswegs universell durch bestimmte qualitative und quantitative Veränderungen der betreffenden Personen bestimmbar sind, sondern dass dieser Entwicklungsabschnitt im wesentlichen kulturell definiert wird.

Allerdings sollte nicht übersehen werden, dass jede altersmäßige Abgrenzung mit Schwächen behaftet ist: Zwar stellt Alter einen guten Indikator für individuelle Entwicklung dar, aber der Zusammenhang zwischen beiden Variablen ist kein kausaler, sondern ein stochastischer. Insofern dürfte jede, wie auch immer begründete Kategorisierung von sich entwicklungsmäßig unterscheidenden Gruppen zu einer weitgehenden, aber nicht vollständigen Trennung der ihnen angehörigen Personen führen (vgl. SCHULTE 1976: 77).

In der Verkehrssicherheitsforschung wurde die Entwicklung von Kindern schon früh entlang des kognitiv-entwicklungspsychologischen Stufenansatzes von Piaget konzeptualisiert (vgl. LIMBOURG, SENCKEL 1976) und auf die kindliche Handlungskompetenz im Straßenverkehr übertragen (vgl. Kapitel 4.1 sowie LIMBOURG 1995: 66ff).

Nach Literaturrecherchen erscheint es sinnvoll, sich bei der Kategorisierung von Kindern hinsichtlich ihrer Entwicklung nicht ausschließlich an festen Altersgrenzen, sondern auch an ihrer jeweiligen institutionellen Einbindung (die allerdings im allgemeinen stark an das Erreichen bestimmter, jedoch im Rahmen gewisser Bandbreiten fließender Altersschwellen geknüpft ist) zu orientieren. Es ist davon auszugehen, dass diese Einbindung im wesentlichen mit dem physischen, psychischen und sozialen Entwicklungsstand sowie dem Niveau der jeweils erlangten Handlungskompetenz, also der erworbenen (verkehrsrelevanten) Kenntnisse, Fähigkeiten, Fertigkeiten und Erfahrungen (vgl.

⁴ Vgl. zu „Lebenslage“ als soziologischem Konzept BACKES (1997).

⁵ Dabei gilt es jedoch folgendes zu beachten: „Dieser Bezug auf das Lebensalter kann suggerieren, daß das Älterwerden die Ursache der Veränderung sei. Das ist nicht gemeint. Alter ist keine Variable, die als solche schon eine Erklärung ist. *Lebensalter dient lediglich der beschreibenden Aufzeichnung der Veränderung, nicht ihrer Erklärung* (...). Eine Veränderung tritt nicht ein, weil jemand älter wird, sondern

weil Prozesse oder Ereignisse eintreten, die diese Veränderung bewirken. ... Das Alter ist also nur *ein Stellvertreter oder Indikator für solche Ereignisse*. Die Entwicklungspsychologie muß die wirklichen Bedingungen kennen, sonst ist eine Veränderung nur beschrieben, aber nicht erklärt“ (MONTADA 1995a: 23; Hervorhebung im Original).

⁶ Inwieweit sich diese Altersgrenze dabei lediglich an die Dokumentation von Verkehrsunfällen in der amtlichen Statistik (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c) anlehnt, muss hier dahingestellt bleiben.

dazu auch BÜSCHGES 1993: 81) einer Person korrespondiert. Allerdings basieren institutionelle Regelungen im allgemeinen nicht nur auf Erfahrungswissen oder empirischen Forschungsergebnissen, sondern werden häufig auch anhand kulturell überlieferter Definitionen oder aufgrund pragmatischer, ökonomischer und politischer Überlegungen mit dem Erreichen bestimmter Altersgrenzen verknüpft und normativ verankert. Nichtsdestotrotz orientiert sich auch die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder erfolgreich an dieser institutionellen Einbindung (vgl. FUNK, WIEDEMANN 2002).

1.5 Anlage der Studie

Nach diesem einleitenden Kapitel wendet sich Kapitel zwei den Lebensverhältnissen von Kindern zu. Dabei wird zunächst die Anzahl von Kindern in Familien und Privathaushalten quantitativ umrissen (vgl. Kapitel 2.1), ihre sozialökologische Einbettung anhand der Settings Wohnung, Spielplatz und Straße thematisiert (vgl. Kapitel 2.2) und die Betreuungssituation von Kindern in Kindergarten und Schule angesprochen (vgl. Kapitel 2.3). Die Erwerbstätigkeit und die Einkommenssituation im Haushaltskontext wird ebenso skizziert (vgl. Kapitel 2.4), wie die Freizeitgestaltung von Kindern (vgl. Kapitel 2.5), der Aspekt der Gleichaltrigengruppe (vgl. Kapitel 2.6), die Mediennutzung von Kindern (vgl. Kapitel 2.7) und ihr Gesundheitsstatus (vgl. Kapitel 2.8).

Im dritten Kapitel stehen dann eher qualitative Aspekte des sozialen Wandels im Mittelpunkt, die jedoch gegebenenfalls von quantitativen Argumenten untermauert werden. Dabei wird zunächst auf den sozialen Wandel in Familien und Privathaushalten eingegangen (vgl. Kapitel 3.1), anschließend auf den sozialen Wandel hinsichtlich relevanter Dimensionen von Kindheit (vgl. Kapitel 3.2), den Wandel im Kontext der Erziehung von Kindern (vgl. Kapitel 3.3), sozialen Wandel und Sozialisation (vgl. Kapitel 3.4) und den Wandel der Wohnumwelt von Kindern (vgl. Kapitel 3.5).

Entwicklungspsychologische Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder werden im vierten Kapitel thematisiert. Dabei wendet sich der Bericht zunächst den entwicklungspsychologischen Grundlagen der „Mainstream“-Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder zu (vgl. Kapitel 4.1) und skizziert anschließend neuere Ansätze in der entwicklungspsychologisch fundierten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder (vgl. Kapitel 4.2), insbesondere hinsichtlich der Infragestellung der herkömmlichen Altersgrenzen und der inhaltlichen Entgrenzung der Verkehrserziehung.

Kapitel fünf wendet sich der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder vor dem Hintergrund ihrer sich wandelnden Lebensverhältnisse zu. Dabei geht es zunächst um den Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr (vgl. Kapitel 5.1), wobei der Wandel relevanter Aspekte der Verkehrsumwelt und die zeitliche Entwicklung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr zur Veranschaulichung herangezogen werden. Ein Exkurs beschäftigt sich mit der Verunfallung von Kindern im Bereich Heim und Freizeit. Anschließend wechselt die Perspektive und der Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs steht im Mittelpunkt (vgl. Kapitel 5.2). Diesen Ausführungen schließt sich eine kurze Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder vor dem Hintergrund der bisher thematisierten Problematik an (vgl. Kapitel 5.3). Drei Beispiele innovativer Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit, der Freizeitpark als Ort und das Internet als Medium der Verkehrssicherheitsarbeit – schließen diese Ausführungen ab (vgl. Kapitel 5.4).

In Kapitel sechs werden Handlungsempfehlungen für innovative Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -forschungsansätze formuliert. Dabei steht zum einen die Praxisorientierung in Form der Verknüpfung von Verkehrserziehung, -planung und -überwachung im Mittelpunkt (vgl. Kapitel 6.1) zum anderen die Regionalisierung von Praxis und Forschung zur Verkehrssicherheit von Kindern (vgl. Kapitel 6.2).

Im siebten Kapitel werden die wichtigsten Argumente und Beispiele dieses Berichtes noch einmal kurz zusammengefasst. Ein Literaturverzeichnis gibt abschließend einen Überblick über die in dieses Projekt eingeflossene Literatur.

2 Lebensverhältnisse von Kindern

Die amtliche Statistik definiert „Kinder“ ganz allgemein als:

„Ledige Personen, die mit ihren Eltern oder einem Elternteil, z. B. der geschiedenen Mutter, in einem Haushalt, einer Familie bzw. in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft zusammen leben. Eine Altersbegrenzung für die Zählung als Kind besteht nicht. Als Kinder gelten auch ledige Stief-, Adoptiv- oder Pflegekinder, sofern die zuvor genannten Voraussetzungen vorliegen“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 16).

Ohne die Angabe einer Altersgrenze ist diese Definition für die hier behandelte Thematik jedoch unbrauchbar. Deshalb wird in Anlehnung an die amtliche Statistik der Kinderunfälle im Straßenverkehr (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c) sowie die politische Diskussion (vgl. BMFSFJ 1999: 12) eine Altersgrenze von unter 15 Jahren für die im vorliegenden Bericht interessierende Subpopulation der Bevölkerung gewählt. Diese Altersgrenze ist keineswegs evident, vielmehr finden sich in anderen Problemkontexten durchaus andere altersspezifische Abgrenzungen der Kindheit.⁷ Als Entwicklungsabschnitt lässt diese sich zudem nicht nur qualitativ oder quantitativ, sondern auch kulturell definieren (vgl. OERTER 1995: 249f).

In einem ersten Schritt sollen in diesem Kapitel die in der Literatur als relevant diskutierten Aspekte der Lebensverhältnisse von Kindern quantifiziert werden. Dabei werden die bereits in der theoretischen Grundlegung (vgl. Kapitel 1.2) und der Skizzierung des Sozialisationsgeschehens (vgl. Kapitel 1.3) angesprochenen Dimensionen der Familie bzw. des privaten Haushaltes (vgl. Kapitel 2.1), der Sozialökologie von Kindern (vgl. Kapitel 2.2), der Betreuungsinstitutionen Kindergarten und Schule (vgl. Kapitel 2.3), der Erwerbstätigkeit im Haushaltskontext (vgl. Kapitel 2.4), der Freizeitgestaltung von Kindern (vgl. Kapitel 2.5), der Gleichaltrigengruppe (vgl. Kapitel 2.6), der Mediennutzung von Kindern (vgl. Kapitel 2.7) sowie der Gesundheit von Kindern (vgl. Kapitel 2.8) quantitativ dokumentiert.

Als relevante Dimensionen der Lebenslagen benennt der elfte Kinder- und Jugendbericht geschlechtsspezifische Rollenzuschreibungen, Schicht bzw. Klasse, Bildung, Alter, Migrationshintergrund und die regionale Verankerung von Kindern und Jugendlichen (vgl. BMFSFJ 2002: 44).

Im Rahmen des hier bearbeiteten Forschungsprojektes ist die durchgängige Differenzierung der interessierenden Aspekte der kindlichen Lebensverhältnisse nach all diesen Strukturvariablen aus Kapazitätsgründen nicht möglich. Allerdings sollen zumindest die Unterscheidung von Jungen und Mädchen, die Differenzierung nach Altersgruppen und die Unterscheidung in deutsche und ausländische Kinder, soweit dies aufgrund frei zugänglicher Daten möglich ist, dokumentiert werden.

Während in diesem zweiten Kapitel die Betonung eher auf den quantitativen Veränderungen der Sozialisationsbedingungen von Kindern liegt, werden eher qualitative Veränderungen der kindlichen Lebenswelt in Kapitel 3 diskutiert.

2.1 Kinder in Familien und Privathaushalten

2.1.1 Anzahl von Kindern

Zum Ende des Jahres 2001 lebten in Deutschland ca. 12.618.800 Kinder im Alter bis unter 15 Jahren, davon waren ca. 3.893.000 unter sechs Jahre alt und ca. 8.725.900 zwischen sechs und 14 Jahren alt. Dabei handelte es sich um etwas mehr Jungen (51,3 %) als Mädchen (48,7 %). Im Jahr 2001 lebten 87,2 % der unter 6-Jährigen und 83,2 % der 6- bis unter 15-Jährigen im früheren Bundesgebiet, lediglich 12,8 % der unter 6-Jährigen und 16,8 % der 6- bis unter 15-Jährigen lebten in den neuen Ländern und Berlin-Ost (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 59).

Bild 2-1 gibt einen Überblick über die regionale Verteilung der Kinder. Demnach ist der Kinderanteil mit jeweils mehr als 16 % in den westdeutschen Flächenstaaten (mit Ausnahme von Hessen und dem Saarland) am höchsten. Umgekehrt schlagen sich die niedrigen Geburtenziffern in den neuen Bundesländern in dort besonders geringen Anteilen unter 6-jähriger Kinder nieder.

Zum Ende des Jahres 2001 lebten in Deutschland 7.318.263 Ausländer, das entspricht ca. 8,9 % der Bevölkerung insgesamt (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2003c). Dabei waren ca. 6,2 % (453.192) der hier lebenden Ausländer unter sechs Jahre alt und weitere 11,3 % (828.064) zwischen sechs und 14 Jahren alt. Von den unter 6-Jährigen waren im Jahr 1999 88,8 % (490.918) in Deutschland geboren, von den älteren Kindern immerhin noch 57,7 % (626.261) (vgl. BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN (2000b: 24). Mehr als vier von zehn ausländischen Kindern bis 11 Jahre (42,7 %) haben einen türkischen Pass, 18,6 % haben eine Staatsangehörigkeit der Nachfolgestaaten Ex-Jugoslawiens (vgl. DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 1998: 146).

Als besondere Probleme, die für Teilpopulationen der ausländischen Kinder relevant werden, können mangelnde Sprachkenntnisse, schwierige ökonomische Verhältnisse, Spannungen zwischen unterschiedlichen Kulturen und Wertsystemen, je nach Aufenthaltsstatus unsichere Zukunftsperspektiven, Vorurteile, ein geringes Ansehen oder sogar

⁷ So werden z. B. in § 1 Abs. 2 Jugendgerichtsgesetz (JGG) oder in § 19 Strafgesetzbuch (StGB) lediglich die unter 14-Jährigen als „Kinder“ bezeichnet. Vgl. zum Alter als Indikator für die Entwicklung von Kindern Kapitel 1.4.

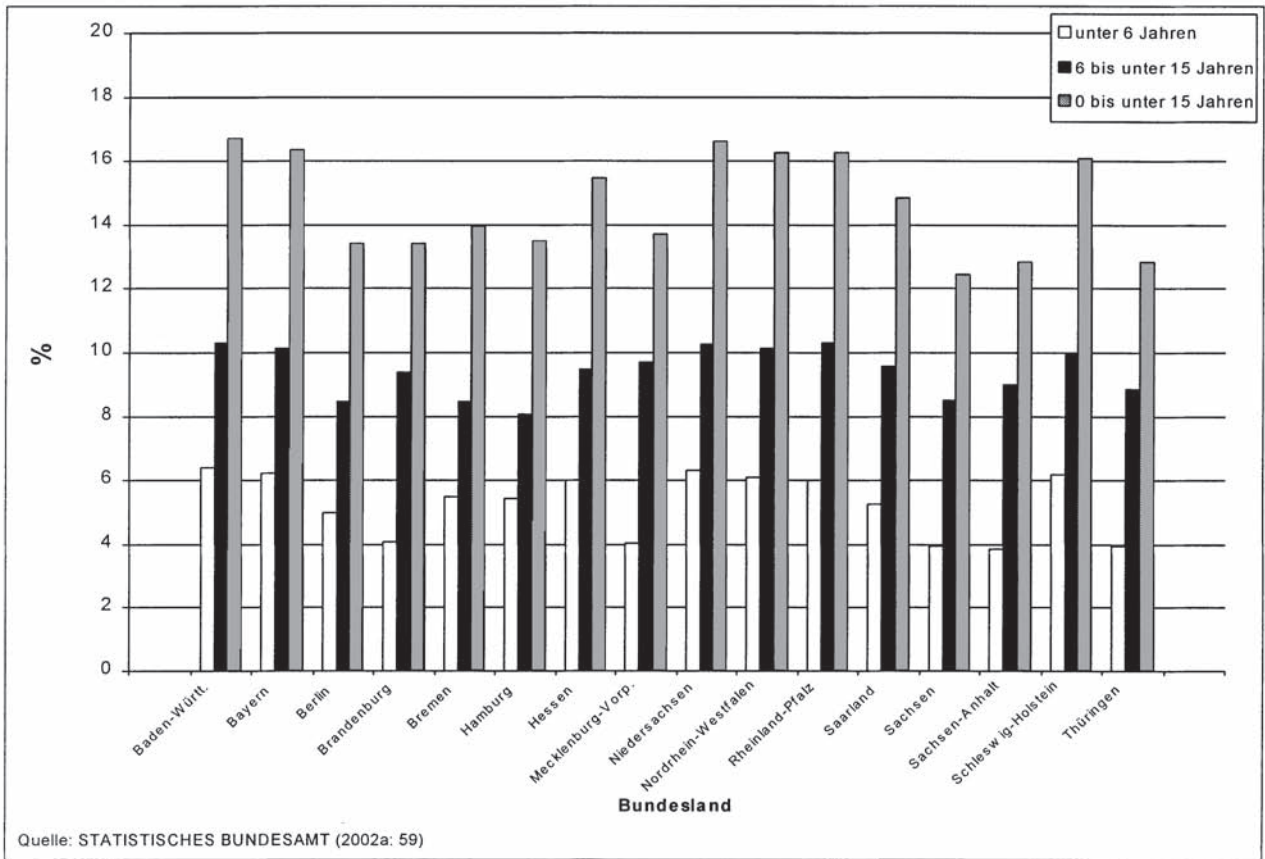


Bild 2-1: Kinder unter 15 Jahren – nach dem Bundesland

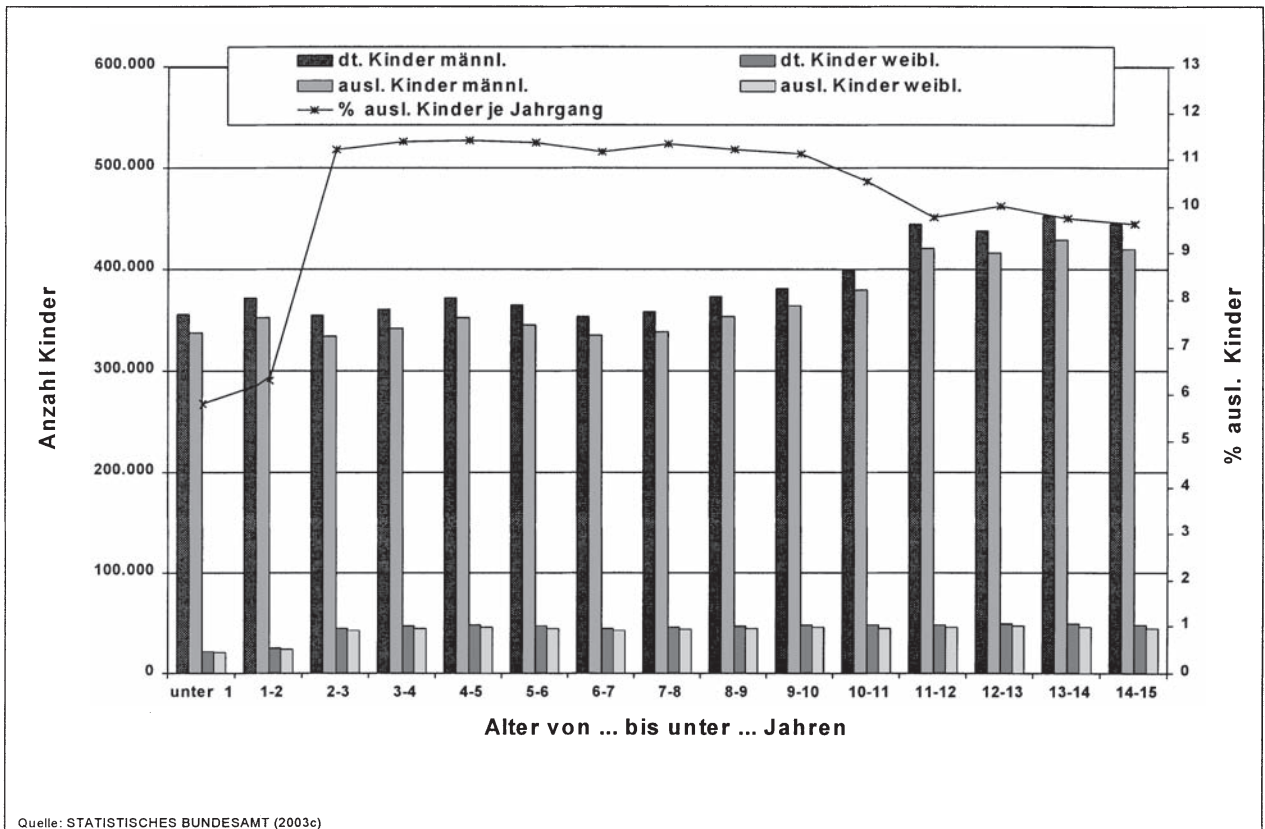


Bild 2-2: Deutsche und ausländische Kinder im Jahr 2001 sowie Anteil ausländischer Kinder – nach dem Alter

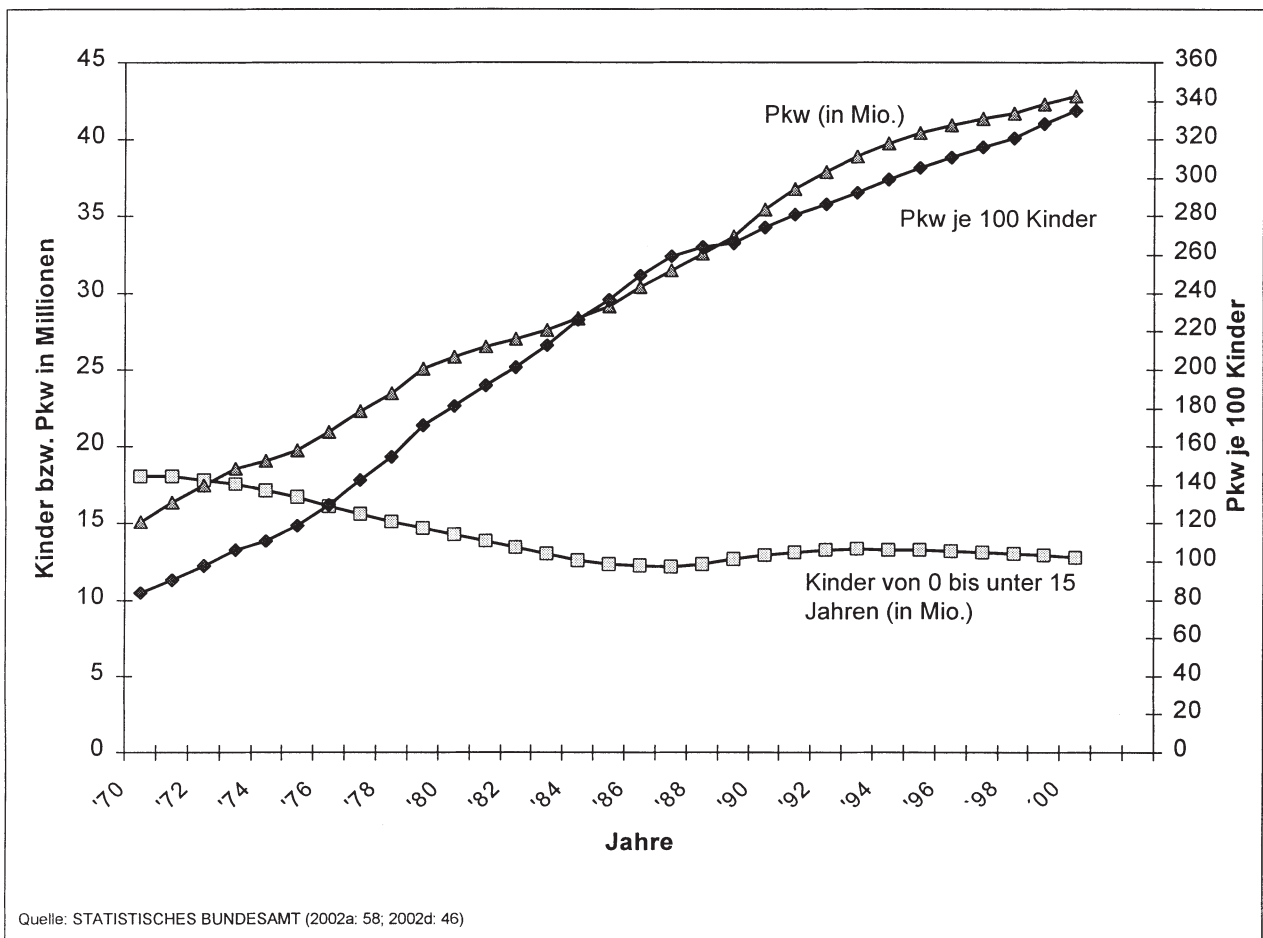


Bild 2-3: Entwicklung der Anzahl der Kinder, des Bestandes an Pkw und der Pkw je 100 Kinder – 1970-2000

Diskriminierungen, identifiziert werden (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 155).⁸

Bild 2-2 zeigt die absolute Anzahl deutscher und ausländischer Mädchen und Jungen sowie den Anteil ausländischer Kinder je Altersjahrgang. Betrachtet man die Graphik von rechts nach links wird der Rückgang der Geburten deutscher Kinder vor ca. 10 bis 11 Jahren, also im Zuge der Wiedervereinigung und verursacht durch den drastischen Geburtenrückgang in den neuen Bundesländern, deutlich. Parallel hierzu änderte sich das Fertilitätsverhalten der Ausländer kaum, so dass der Anteil ausländischer Kinder in den jüngeren Alterskohorten stetig stieg und zwischen 1992 und 1999 jeweils über 11 % der altersgleichen Kinder lag. Erst für das Jahr 2000, oder bei den 1- bis 2-Jährigen, ist ein drastischer Abfall der absoluten Zahl und des Anteils von ausländischen Kindern

zu beobachten. Dass dieser dramatische Einbruch auf die zum 1. Januar 2000 in Kraft getretene Änderung des Staatsangehörigkeitsrechts zurückzuführen ist, das neben dem sog. „Abstammungsprinzip“⁹ das sog. „Geburtsrecht“¹⁰ vorsieht, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich plausibel vermutet werden.¹¹

⁹ Damit ist der Grundsatz gemeint, dass ein Kind mit der Geburt Deutsche oder Deutscher wird, wenn zumindest ein Elternteil deutscher Staatsbürger ist (vgl. BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN 1999: 14f).

¹⁰ In Deutschland geborene Kinder ausländischer Eltern werden mit der Geburt automatisch Deutsche, wenn ein Elternteil sich zu diesem Zeitpunkt seit mindestens acht Jahren dauerhaft und rechtmäßig in Deutschland aufhält und seit mindestens drei Jahren eine unbefristete Aufenthaltsgenehmigung hat (vgl. BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN 1999: 14f).

¹¹ Für die Verkehrssicherheitsarbeit ergeben sich hieraus gegebenenfalls einschneidende Konsequenzen: Wäre der drastische Rückgang der Anzahl ausländischer Kinder tatsächlich auf die Inanspruchnahme des „Geburtsrechts“ zurückzuführen, wäre zukünftig eine gesonderte Verkehrssicherheitsarbeit nicht mehr für „Ausländerkinder“ sondern für Kinder mit Migrationshintergrund zu konzipieren. Diese

⁸ „In jedem Fall haben diese Umstände des Aufwachsens zur Folge, dass die sprachliche und kulturelle Sozialisation der Kinder aus zugewanderten Familien sich mehr oder weniger stark von der in altansässigen Familien unterscheidet“ (BMFSFJ 2002: 110).

Bild 2-3 zeigt die Entwicklung der Anzahl der Kinder im Alter von unter 15 Jahren für den Zeitraum der letzten 30 Jahre, stellt diese der Entwicklung des Pkw-Bestandes gegenüber und informiert zusätzlich über den Quotienten Pkw je 100 Kinder. Demnach gibt es seit 1973 mehr Pkw als Kinder in Deutschland und diese „Schere“ hat sich seit dieser Zeit stetig weiter geöffnet.

Aufgrund unterschiedlicher Annahmen hinsichtlich der drei zentralen Kenngrößen der Geburten, Sterbefälle und Wanderungen modelliert das Statistische Bundesamt in der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Bundes und der Länder die Bevölkerungsentwicklung Deutschlands bis zum Jahr 2050 (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2000b). Diesen Modellen unterliegen die Annahmen, dass

- die durchschnittliche Kinderzahl je 1.000 Frauen mit ca. 1.400 Kindern konstant bleibt,
- die bereits in den letzten Jahrzehnten, vor allem aufgrund des Rückgangs der Säuglings- und Kindersterblichkeit, stetig gestiegene durchschnittliche Lebenserwartung bis zum Jahr 2050 um weitere vier Jahre, auf dann 78,1 Jahre für neugeborene Jungen und 84,5 Jahre für neugeborene Mädchen, zunimmt,
- über den gesamten Prognosezeitraum lediglich mit einer Zuwanderung von ca. 1 Mio. Deutschen ausgegangen wird, die Zuwanderung von Ausländern aufgrund der Vielzahl von Determinanten jedoch nur durch zwei unterschiedliche Szenarien adäquat zu fassen ist: Einem jährlichen Wanderungsgewinn von 100.000 (Variante 1) bzw. 200.000 (Variante 2) Personen. Diese Varianten gehen damit von Nettozuwanderungen im Umfang von 4,9 Mio. (Variante 1) bzw. 9,3 Mio. (Variante 2) Ausländern aus (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2000b).

Unter diesen Prämissen ist mit einem weiteren Sinken der Anzahl der Kinder in Deutschland zu rechnen. Ihr Bevölkerungsanteil wird von 13,5 % in den Jahren 2010 und 2020, auf 12,6 % im Jahr 2030 und 11,9 % in den Jahren 2040 und 2050 sinken (vgl. auch BMFSFJ 2002: 116, 241).

2.1.2 Kinder in Familien

„Als Familie im Sinne der amtlichen Statistik zählen – in Anlehnung an den im Grundge-

müsste dann breiter angelegt sein und könnte z. B. auch Aussiedlerkinder mit einschließen.

setz verankerten Familienbegriff – Ehepaare ohne in der Familie lebende ledige Kinder sowie Ehepaare und allein Erziehende mit einem oder mehreren in der Familie lebenden minder- oder volljährigen ledigen Kindern“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 16).¹²

Der Mikrozensus des Jahres 2001 weist ca. 12.438.000 Kinder unter 15 Jahren in Familien aus (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 49ff). Tab. 2-1 gibt zunächst einen Überblick über einige sozio-demographische Aspekte („Person“) sowie die Familiensituation dieser Kinder („soziale Situation“). In allen ausdifferenzierten Altersgruppen lag der Anteil deutscher Kinder zwischen 87 % und 90 %, darüber hinaus zeigt sich auch in dieser feineren Gliederung in allen Altersgruppen ein geringer Jungenüberschuß. In den drei jüngsten Altersgruppen lebten mehr als vier von fünf Kindern bei Ehepaaren, in der ältesten Altersgruppe wurde dieser Schwellenwert nur sehr knapp unterschritten (79,8 %). Der Anteil an Kindern, die bei allein Erziehenden lebten, war mit einem Fünftel (20,2 %) unter den 10- bis unter 15-Jährigen am höchsten und mit 17,4 % unter den 3- bis unter 6-Jährigen am niedrigsten. Dabei war deutlich überwiegend die Mutter die allein Erziehende. Je jünger die Kinder von allein Erziehenden waren, desto häufiger lebte der entsprechende Elternteil in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft.

Während im Jahr 2001 jeweils ca. vier von zehn Kleinkindern (unter drei Jahren) Einzelkinder waren oder ein Geschwisterteil hatten, waren nur noch weniger als ein Viertel aller 3- bis unter 6-Jährigen und ca. ein Fünftel aller älteren Kinder Einzelkinder. Etwa die Hälfte der 3-jährigen und älteren Kinder hatte dagegen ein Geschwisterteil, mit zunehmendem Alter der Kinder stieg zudem deren Anteil mit drei oder mehr Geschwistern (vgl. Tab. 2-1).

¹² „In früheren Veröffentlichungen des Statistischen Bundesamtes wurden auch verheiratet getrennt lebende, geschiedene und verwitwete Personen ohne Kinder zu den Familien (im Sinne von ‚Restfamilien‘) gerechnet und die Daten als ‚Familien / Allein Stehende ohne Kinder‘ dargestellt. In den ‚Langen Reihen‘ gilt die neue Familiendefinition auch für die Ergebnisse früherer Erhebungsjahre“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 16). Auf eine theoretische Problematisierung der Sozialkategorie „Familie“ soll in dieser Arbeit verzichtet werden, vgl. hierzu z. B. FUNK (1993).

Gegenstand der Nachweisung	Kinder im Alter von ...			
	... unter 3 Jahren	... 3 bis unter 6 Jahren	... 6 bis unter 10 Jahren	... 10 bis unter 15 Jahren
	%			
	Nationalität			
Deutsch	88,9	87,7	88,1	89,4
Andere	11,1	12,3	11,9	10,6
	Geschlecht			
Männlich	50,8	50,5	51,2	51,0
Weiblich	49,2	49,5	48,8	49,0
	Familiensituation			
bei Ehepaaren lebend	80,2	82,6	81,4	79,8
bei Alleinerziehenden lebend	19,8	17,4	18,6	20,2
bei dem Vater	4,9	2,7	2,5	2,8
bei der Mutter	15,0	14,7	16,1	17,4
in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft	9,8	5,4	4,6	4,6
bei dem Vater	0,4	1,7	1,1	0,8
bei der Mutter	5,7	3,8	3,5	3,8
nicht in einer nichtehelichen Lebensgemeinschaft	10,0	12,0	14,1	15,7
bei dem Vater	0,8	1,0	1,5	2,1
bei der Mutter	9,3	10,9	12,6	13,6
	Zahl der Geschwister (jeden Alters)			
0 (Einzelkinder)	41,1	23,6	18,6	20,3
1 Geschwisterkind	39,4	50,9	49,3	48,2
2 Geschwister	13,9	17,8	22,1	21,4
3 Geschwister	3,8	5,3	6,8	6,7
4 und mehr Geschwister	1,8	2,5	3,2	3,4
	Besuch von Institutionen der Kinderbetreuung, -erziehung und -bildung			
Nur Kindergarten / -krippe / -hort	9,5	77,6	16,4	/
Kinderhort und Klassenstufe 1-4	/	/	7,7	} 18,0
Nur Klassenstufe 1-4	/	0,6	73,0	
Klassenstufe 5-10	/	/	1,1	80,5
Insgesamt (in 1.000)	2.260	2.343	3.191	4.644

/ Kategorie nicht ausgewiesen;

* Bevölkerung am Familienwohnsitz

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT (2002f: 49f);

Tab. 2-1: Strukturdaten zu Kindern unter 15 Jahren in Familien – Ergebnisse des Mikrozensus, April 2001*

Bild 2-4 veranschaulicht, wie sich die Anteile der Familien mit Kindern unter 15 Jahren in den letzten 45 Jahren entwickelt haben. Deutlich zu erkennen ist insbesondere der seit Anfang der 70er Jahre des 20. Jahrhunderts zunächst steigende und sich dann bei knapp über 50 % einpendelnde Anteil von Familien mit lediglich einem Kind dieses Alters. Ein leichter Anstieg deutet sich im Zeitverlauf auch beim Anteil von Familien mit zwei Kindern unter 15 Jahren an, während der Anteil von Familien mit drei bzw. vier und mehr Kindern dieses Alters im Zeitverlauf tendenziell abgenommen und sich auf niedrigem Niveau stabilisiert hat.

Tab. 2-2 verdeutlicht, dass nach wie vor mehr als vier Fünftel der unter 15-Jährigen in Familien von Ehepaaren leben. Damit „... ist die ‚Normalfamilie‘ immer noch die dominierende familiäre Umgebung

heranwachsender Kinder“ (BMFSFJ 2003: 24) und deren zentrales Mikrosystem im Sinne der sozial-ökologischen Sozialisationsforschung (vgl. die Kapitel 2.2 und 3.1). Allerdings zeigen sich diesbezüglich deutliche Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern: Während in den alten Bundesländern zwischen 82,9 % der 10- bis unter 14-Jährigen und 86,2 % der 3- bis unter 5-Jährigen in Familien von Ehepaaren leben, sind dies in den neuen Bundesländern lediglich zwischen 54,9 % der unter 3-Jährigen und 72,3 % der 10- bis unter 14-Jährigen. Dort ist das Phänomen lediger Mütter sehr weit verbreitet, drei von zehn Kleinkindern unter drei Jahren und jedes fünfte Kind im Vorschulalter (3 bis unter 5 Jahre) lebt dort mit seiner ledigen Mutter zusammen.

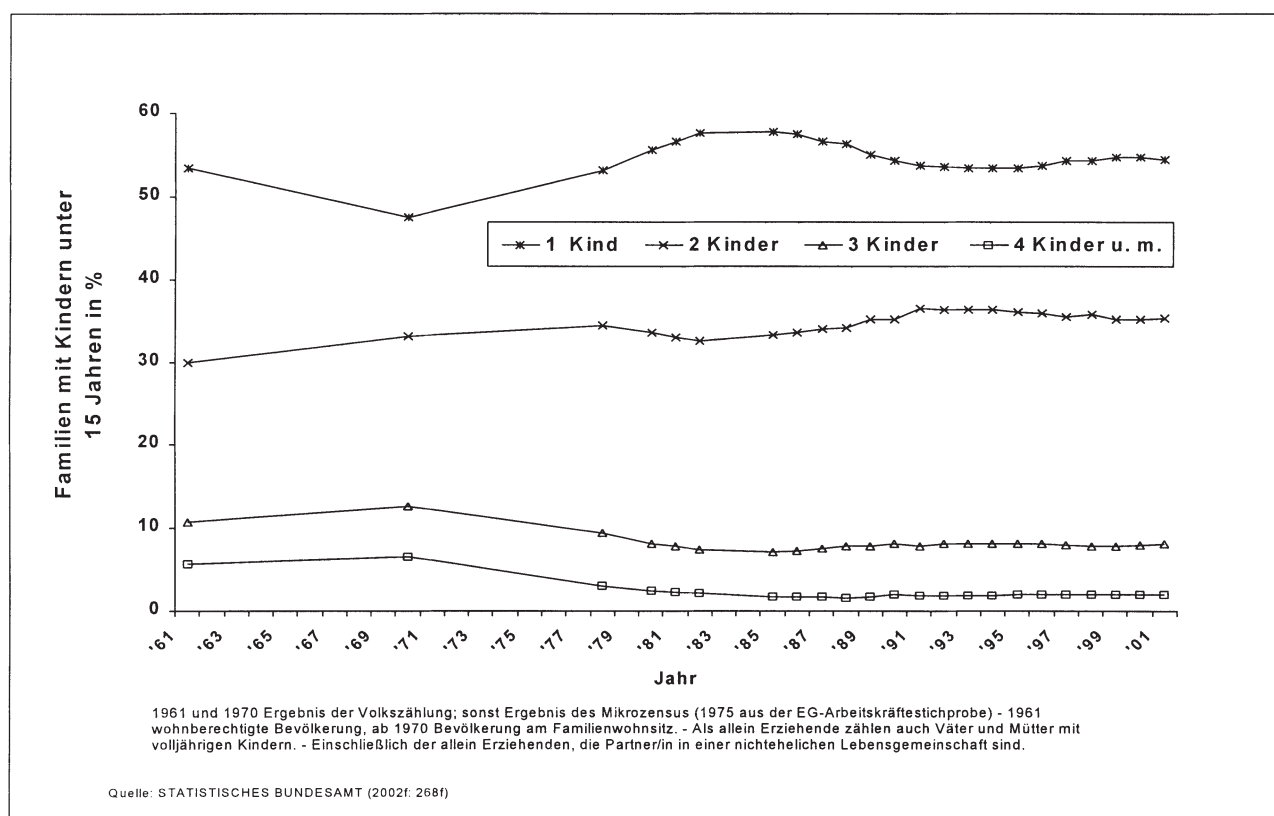


Bild 2-4: Familien mit mindestens einem Kind unter 15 Jahren – nach Anzahl der Kinder, 1957-2001

Alter des Kindes (in Jahren)	Kinder insgesamt in 1.000	Davon bei ...					Allein stehenden Vätern
		Ehepaaren	Unverheirateten oder getrennt lebenden Müttern			zusammen	
			ledig	getrennt / geschieden	verwitwet		
Zeilen-%							
Deutschland							
Unter 3	2.326	81,4	9,9	4,1	0,3	14,4	4,2
3 – 5	2.273	83,8	6,5	6,9	0,5	13,9	2,3
6 – 9	3.317	81,7	5,2	10,1	0,8	16,1	2,1
10 – 14	4.624	80,7	3,7	11,6	1,4	16,6	2,7
Früheres Bundesgebiet							
Unter 3	2.016	85,5	6,7	3,9	0,3	10,9	3,6
3 – 5	2.016	86,2	4,7	6,6	0,5	11,8	2,0
6 – 9	2.901	84,0	3,6	9,8	0,8	14,2	1,89
10 – 14	3.642	82,9	2,5	10,8	1,3	14,6	2,5
Neue Bundesländer und Berlin-Ost							
Unter 3	310	54,9	30,8	5,7	/	37,0	8,2
3 – 5	257	65,2	20,4	9,5	/	30,3	4,6
6 – 9	415	66,0	16,7	12,0	/	29,7	4,3
10 – 14	981	72,3	8,0	14,4	1,8	24,2	3,5

/ = keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug;

Quelle: BMFSFJ (2003: 213, Tabelle A1-13);

Tab. 2-2: Kinder unter 15 Jahren in Familien – nach Alter und Familientyp, 2000

2.1.3 Kinder in Privathaushalten

Zur statistischen Gliederung der Bevölkerung wird in der amtlichen Statistik auf das Konzept der „Bevölkerung in Privathaushalten“ zurückgegriffen. Dabei sind folgende Definitionen einschlägig:

„Als Haushalt (Privathaushalt) zählt jede zusammenwohnende und eine wirtschaftliche Einheit bildende Personengemeinschaft sowie Personen, die allein wohnen und wirtschaften (z. B. Einzeluntermieter). Zum Haushalt können verwandte und familien-

fremde Personen gehören“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 16).¹³

„Alle Personen, die allein oder zusammen mit anderen eine wirtschaftliche Einheit (Privathaushalt) bilden, sind die Bevölkerung in Privathaushalten“ (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 15).

Bild 2-5 zeigt die Verteilung der Privathaushalte im April 2001 nach der Haushaltsgröße. Am häufigsten fanden sich demnach Einpersonenhaushalte (36,6 %), gefolgt von Zwei- (33,6 %), Drei- (14,3 %) und Vierpersonenhaushalten (11,3 %). Nur in weniger als jedem zwanzigsten Haushalt (4,3 %) lebten fünf oder mehr Personen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 36).

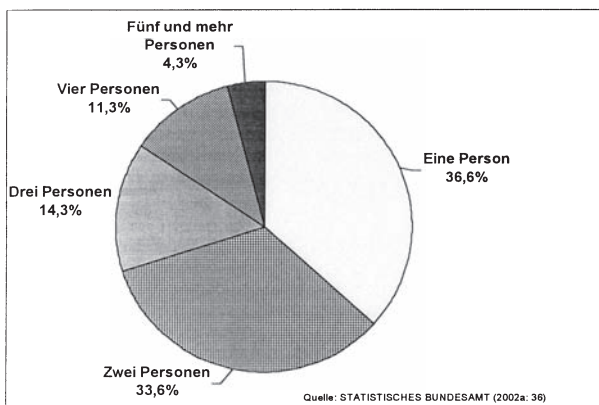


Bild 2-5: Privathaushalte – nach der Haushaltsgröße, 2001

Die Entwicklung der unterschiedlichen Haushaltsgrößen in den letzten 40 Jahren veranschaulicht Bild 2-6. Dabei sticht der starke Anstieg der Einpersonenhaushalte und das ebenfalls stetige Ansteigen der Zweipersonenhaushalte im Vergleich zur Abnahme der Haushalte mit drei und mehr Personen hervor.

Der Mikrozensus wies für den April 2001 38.456.000 Privathaushalte aus, deren durchschnittliche Haushaltsgröße 2,15 Personen betrug (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 54). Lediglich in ca. einem Drittel der Haushalte (33,0 %) lebten Kinder.¹⁴ Bild 2-7 differenziert die Haushalte weiter nach der Anzahl der in ihnen lebenden Kinder. Die durchschnittliche Haushalts-

größe der Haushalte ohne Kinder betrug 1,50 Personen, jene der Haushalte mit Kindern 4,76 Personen. Die durchschnittliche Zahl der Kinder je Haushalt mit Kindern wurde mit 1,67 angegeben.

Insgesamt 7,0 % der Haushalte (2.683.000) im Mikrozensus 2001 wurden mit einer ausländischen Bezugsperson ausgewiesen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 102). Haushalte mit ausländischer Bezugsperson unterscheiden sich in ihrer Zusammensetzung und Größe stark von Haushalten mit deutscher Bezugsperson: Nur 29,6 % der Haushalte mit ausländischer Bezugsperson waren nach dem Mikrozensus 2001 Einpersonenhaushalte (gegenüber 37,1 % der Haushalte mit deutscher Bezugsperson), 23,6 % Zweipersonenhaushalte (deutsche Bezugsperson: 34,3 %), 18,2 % Dreipersonenhaushalte (deutsche Bezugsperson: 14,0 %), 17,1 % Vierpersonenhaushalte (deutsche Bezugsperson: 10,9 %) und in 11,6 % der Haushalte mit ausländischer Bezugsperson lebten sogar mehr als vier Personen (deutsche Bezugsperson: 3,7 %) (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 102).¹⁵ Mehr als sieben von zehn Ausländern leben in Familienhaushalten mit Kindern (vgl. BMFSFJ 2003: 53).

Der relativ geringere Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten und die deutlich höheren Anteile an Haushalten mit mindestens drei Personen unter den Haushalten mit ausländischer Bezugsperson drückt sich auch in einer höheren durchschnittlichen Anzahl von Mitgliedern je Haushalt aus: In Privathaushalten mit ausländischer Bezugsperson lebten durchschnittlich 2,64 Personen, in Haushalten mit deutscher Bezugsperson dagegen nur 2,11 Personen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 102).

Ein Grund für diesen Unterschied liegt in der differierenden Kinderzahl von Deutschen und Ausländern: Unter Ausländern betrug die Kinderzahl pro Ehepaar im Jahr 1996 durchschnittlich 2,02, unter den entsprechenden Deutschen lediglich 1,69. Während in 30,8 % der Familien mit türkischer Bezugsperson drei und mehr Kinder lebten, war dies nur in 12,4 % der Familien mit deutscher Bezugsperson der Fall (vgl. BMFSFJ 2003: 55; BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN 2000a: 180f).

¹³ Vgl. zur Definition des privaten Haushalts und zu einer soziologischen Problematisierung dieses Sozialkontextes FUNK (1993: 30ff).

¹⁴ Zu beachten ist dabei die Definition von Kindern durch die amtliche Statistik (vgl. Kapitel 2).

¹⁵ Noch deutlicher unterscheiden sich Haushalte mit türkischem Haushaltsvorstand von deutschen Haushalten: Einpersonenhaushalte: 14,0 %, Zweipersonenhaushalte: 19,5 %, Dreipersonenhaushalte: 21,1 %, Vierpersonenhaushalte: 24,4 % und Haushalte mit fünf und mehr Personen: 21,1 % (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002f: 102).

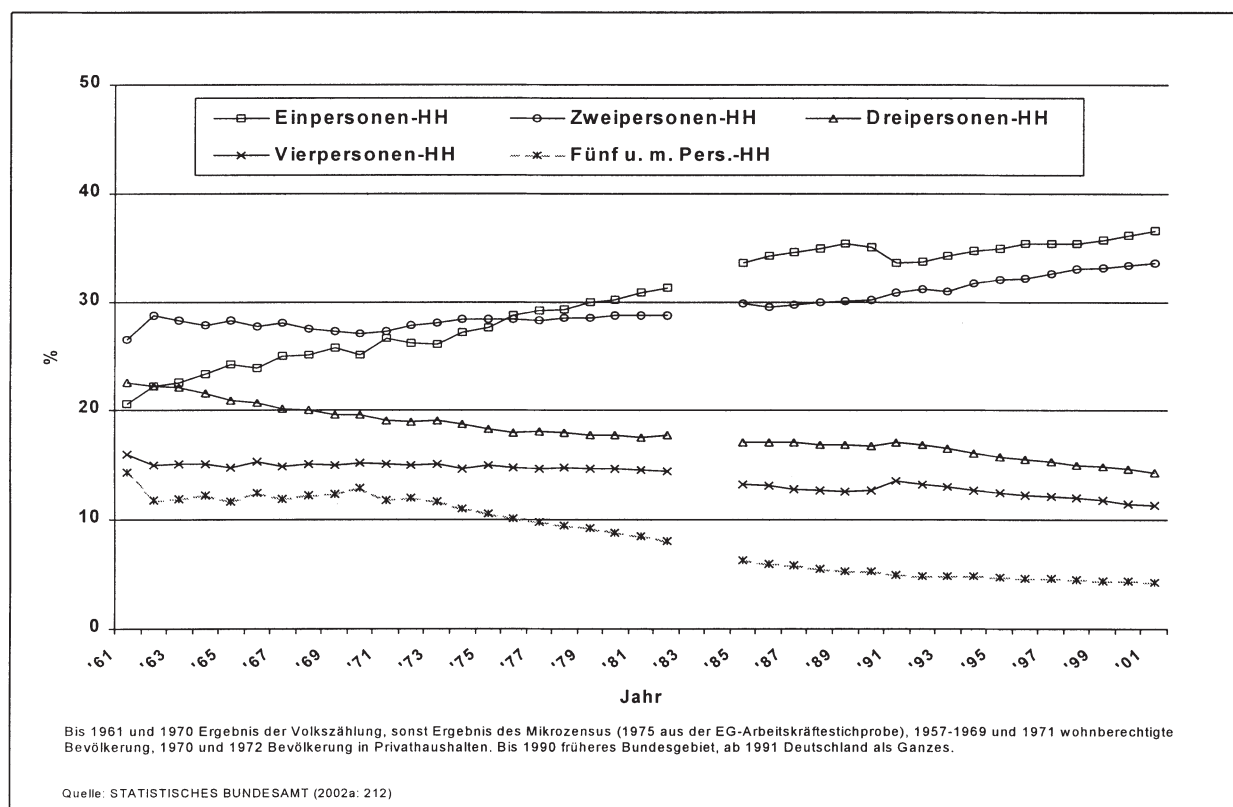


Bild 2-6: Privathaushalte – nach der Haushaltsgröße, 1961-2001

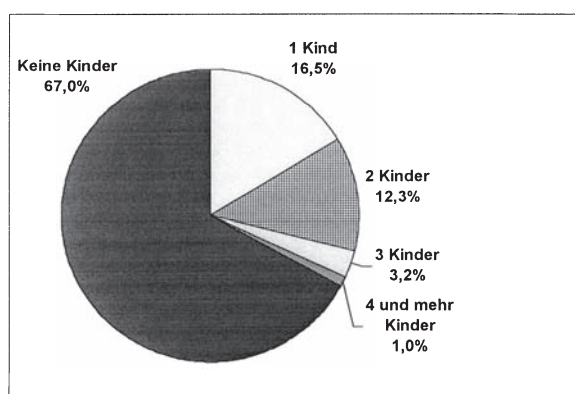


Bild 2-7: Privathaushalte – nach der Anzahl der Kinder im Haushalt, 2001

Bei der Betrachtung ausländischer Kinder sind schließlich auch noch die großen regionalen Unterschiede zu beachten: So lebten Ende 1996 nur 2,1 % aller ausländischen Kinder in den neuen Bundesländern (gegenüber 16,9 % der deutschen Kinder). Lediglich 1-2 % der Kinder dort sind Ausländer, während in den alten Bundesländern durchschnittlich 12,7 % der unter 12-Jährigen eine ausländische Staatsbürgerschaft haben. In Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Bayern und

Hessen leben nahezu drei Viertel der ausländischen Kinder, im Vergleich zu lediglich der Hälfte der deutschen Kinder (vgl. DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 1998: 146).

2.2 Sozialökologie von Kindern

In der empirischen Kindheits- und Jugendforschung hat das sozial-ökologische Paradigma in Anlehnung an BRONFENBRENNER (1981, 1976) weite Verbreitung gefunden. Darin wird explizit die Entwicklung des Menschen als Auseinandersetzung zwischen dem handelnden Subjekt und der es umgebenden räumlichen und sozialen Umwelt thematisiert (vgl. DIPPELHOFER-STIEM 1995: 62). Hierzu konzipiert BRONFENBRENNER ein Mehrebenensystem¹⁶, dessen "oberste" Ebene, das sog. Mikrosystem, als jene Umweltbereiche aufgefasst wird, die das handelnde Individuum selbst unmittelbar erlebt.¹⁷ Im sog. "Mesosystem"

¹⁶ „Man muß sich die *Umwelt* aus ökologischer Perspektive topologisch als eine ineinandergeschachtelte Anordnung konzentrischer, jeweils von der nächsten umschlossener Strukturen vorstellen“ (BRONFENBRENNER 1981: 39; Hervorhebung im Original).

¹⁷ Zu denken ist hierbei z. B. an die unmittelbaren sozialen Beziehungen in Familien, Nachbarschaft, Kindergarten,

werden auf der nächsten Ebene soziale Netzwerke oder die Wechselwirkungen zwischen jenen Mikrosystemen gefasst, denen das Individuum selbst gleichzeitig angehört (vgl. BRONFENBRENNER 1976: 203).¹⁸ Von großer Bedeutung ist im hier interessierenden Problemkontext auch die wechselseitige Beeinflussung von Kind und Wohnumwelt.¹⁹

Mit "Exosystem" werden weiterhin jene Umweltbereiche bezeichnet, "... an denen ein Individuum zwar nicht selbst beteiligt ist, in denen aber Ereignisse stattfinden, die seine persönlichen Lebensbereiche beeinflussen bzw. von diesen beeinflusst werden" (NICKEL, PETZOLD 1993: 86).^{20 21}

Es liegt nahe, diesen hier kurz explizierten Zugang zu kindlichen Lebenswelten "... nicht nur als Entwicklungstheorie, sondern auch als Grundlage einer Sozialpolitik für Kinder im Sinne der Gestaltung der Umweltbedingungen der menschlichen Entwicklung" (BMFSFJ 1999: 14) aufzugreifen.²²

Als typische kindspezifische Umweltkontexte (settings) werden nachfolgend die Wohnsituation, der Spielplatz und die Straße ausführlicher thematisiert (vgl. ENGELBERT, HERLTH 1993).

Schulklasse oder Freundesgruppen (vgl. BRONFENBRENNER 1976: 203 sowie DIPPELHOFER-STIEM 1995: 187 oder NICKEL, PETZOLD 1993: 85).

¹⁸ „Für ein Schulkind kann ein solches Mesosystem z. B. aus Familie, Schulklasse, informeller Freundesgruppe, Sportverein oder sonstigen formellen Gruppierungen bestehen" (NICKEL, PETZOLD 1993: 85f).

¹⁹ „Sowohl formt die Umwelt das Verhalten des Kindes – so beeinflusst das Wohnumfeld das Freizeitverhalten – als auch das Kind durch seine sich verändernden Ansprüche die Wahrnehmung seiner Wohnumwelt. Das willentlich handelnde Kind und der Möglichkeitsraum seiner Wohnumwelt bedingen sich gegenseitig" (KLÖCKNER, STECHER, ZINNECKER 2002: 295; vgl. hierzu auch Kapitel 3.5 sowie DIPPELHOFER-STIEM 1995: 119).

²⁰ „Typische Beispiele dafür sind Behörden, Massenmedien, Transport- und Kommunikationssysteme" (NICKEL, PETZOLD 1993: 86).

²¹ Das auf höherem Niveau weiterhin unterschiedene „Makrosystem" und „Chronosystem" soll an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden (vgl. hierzu z. B. DIPPELHOFER-STIEM 1995: 191; NICKEL, PETZOLD 1993: 86).

²² „Die Herausforderung der sozialökologischen Betrachtungsweise liegt in der Orientierung familienpolitischen Handelns an dem Ziel, umfassende entwicklungsfördernde Umwelten für das Aufwachsen für Kinder zu schaffen" (BMFSFJ 1999: 14).

2.2.1 Wohnsituation von Kindern

Während ENGELBERT, HERLTH (1993: 406) die Wohnung als wichtigsten Aufenthalts- und Spielort für jüngere Kinder bezeichnen, können die im Rahmen der Erhebung von FUNK, FASSMANN (2002) gewonnenen Daten auch die Relevanz der Wohnung eines Freundes bzw. einer Freundin als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort nachweisen (vgl. Tab. 2-3). Jedes fünfte Kind nennt jedoch einen Spiel- oder Bolzplatz, also explizit einen Ort im Freien, als häufigsten Freizeitort (vgl. Kapitel 2.2.2). Auch die beiden am dritt- bzw. vierthäufigsten genannten Orte, ein „Hof oder (Vor-) Garten" bzw. „Straße, Gehweg", befinden sich im Freien bzw. sogar direkt im Verkehrsraum (vgl. hierzu die Kapitel 2.2.3 und 3.5).

Häufigster Spielort / Freizeitort von Kindern	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Straße, Gehweg	11,0	16,1	11,2	12,7
Wohnung Freund / -in	12,1	25,6	34,7	25,6
Wohnung Großeltern	11,7	3,2	1,9	5,0
Hof, (Vor-)Garten	19,9	15,6	11,0	15,0
Spiel-, Bolzplatz	31,0	21,9	14,0	21,1
Park, Feld, Wiese	7,6	7,5	6,5	7,1
Sportplatz, -verein u. ä. ¹⁾	1,0	4,9	12,8	7,1
Jugendheim, Disko u. ä.	0	0,3	1,4	0,6
„Die Stadt", Kaufhaus	0,3	0	1,9	0,9
Sonstiger Ort	5,3	4,9	4,6	4,9
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(693)	(789)	(1.032)	(2.513)

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

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-3: Häufigster Spiel- bzw. Freizeitort von Kindern – nach dem Alter sowie insgesamt

Für 1998 errechnet das BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG (2001: 247) Quotienten „Personen je Raum" von 0,50 für die alten und 0,51 für die neuen Bundesländer. Der reziproke Wert „Räume pro Person" betrug 1998 für Haushalte mit deutschem Haushaltsvorstand 1,8, für Haushalte mit ausländischem Haushaltsvorstand 1,3 und darunter für Haushalte mit türkischem Vorstand 1,1 (vgl. CLARK, DREVER 2001: 469). 12 % der Haushalte mit deutschem Haushaltsvorstand und 18 % der Haushalte mit ausländischem Haushaltsvorstand wohnten in diesem Jahr in einem Gebäude mit neun oder mehr Wohnungen („Wohnblock"), die Eigentümerquote betrug 38 % bei deutschem, 13 % bei ausländischem und 12 % speziell bei türkischem Haushaltsvorstand (vgl. CLARK, DREVER 2001: 470).

Wohnraumversorgung der Haushalte	Maßzahlen	Alter			Insgesamt
		B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
Personen je Raum	x	1,04	1,04	0,99	1,02
	s	0,37	0,39	0,37	0,37
	n	922	785	1.027	2.733
Räume je Person	x	1,07	1,09	1,13	1,10
	s	0,35	0,38	0,37	0,36
	n	922	785	1.027	2.733
Wohnfläche je Person in m ²	x	26,06	25,86	26,20	26,06
	s	9,24	10,72	9,85	9,90
	n	920	776	1.021	2.717

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-4: Maßzahlen der Wohnraumversorgung der Haushalte – nach dem Alter sowie insgesamt

Zur Abschätzung der Wohnraumversorgung der Haushalte mit Kindern errechneten FUNK, FASSMANN (2002) Quotienten von 1,04 Personen je Raum für Haushalte mit Kindern unter sechs Jahren bzw. unter zehn Jahren und 0,99 für Haushalte mit Kindern im Alter von zehn bis unter 15 Jahren (vgl. Tab. 2-4).²³ Auch der reziproke Quotient „Räume je Person“ deutet auf eine leichte Entspannung der Wohnverhältnisse mit zunehmendem Alter der Kinder hin. Die Wohnfläche je Person ist in Haushalten mit Kindern jeden Alters dagegen nahezu unverändert.

Ausländische Haushalte sind durchschnittlich mit geringerem und schlechterem Wohnraum versorgt als Deutsche (vgl. UNABHÄNGIGE KOMMISSION „ZUWANDERUNG“ 2001: 229ff). Darüber hinaus wird berichtet, dass Migranten nach wie vor in Stadtteilen mit ungünstigeren Wohnverhältnissen und schwierigerem sozialen Umfeld leben (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 159).

Hinsichtlich der Problematik der Wohnsituation ausländischer Haushalte mit Kindern stellen FUNK, FASSMANN (2002) fest, dass diese eine durchschnittliche Wohnfläche von 19 m² pro Person bei 1,43 Personen je Raum zur Verfügung hatten, gegenüber deutschen Haushalten mit durchschnittlich 27 m² pro Person bei 0,97 Personen je Raum (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 89f, Tab. 1A-4 im Anhang). Eine schlechtere Wohnqualität wird von BACHER (1999: 42) auch für ausländische Kinder in Österreich festgestellt.

Im Kontext der Verkehrsbeteiligung von Kindern ist die Wohnsituation der Haushalte in mehrfacher Hinsicht interessant. Zum einen weil allgemein ein enger Zusammenhang zwischen der Wohnsituation als Indikator der Sozialschicht des Haushalts einerseits und den Verkehrsbedingungen bzw. der Qualität der Freiräume (vgl. hierzu BACHER 1999: 29f) in der Wohnumgebung andererseits unterstellt wird (vgl. LIMBOURG 1995: 83; WEEBER ET AL. 1995: 70; HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 53, 143). Darüber hinaus erscheint es plausibel, dass die Kinder um so eher zum Spielen z. B. auf die Straße oder den Gehweg ausweichen bzw. sich generell häufiger dort aufhalten (müssen), je beengter der verfügbare Wohnraum ist. Dieser Einfluss wird insbesondere für Kinder aus ökonomisch schlechter gestellten Familien angenommen, deren schlechter ausgestatteten Wohnungen zudem eher auch noch an verkehrsbelasteten Straßen liegen (vgl. BMFSFJ 2002: 143).

2.2.2 Spielplatz

Spielplätze sind typische Inseln für Kinder im öffentlichen Raum für Erwachsene (vgl. Kapitel 3.5), die als Treffpunkte für Kinder dienen (vgl. FLADE 1993b: 48). ZEIHNER, ZEIHNER (1994: 23f) thematisieren den Spielplatz als urbanen Ort sozialer Kontrolle, der vom sonstigen öffentlichen Raum durch eine besondere Bepflanzung oder Bebauung abgetrennt ist und an dem kindliches Handeln thematisch vorgegeben und räumlich klar begrenzt wird. Die Autoren kritisieren diesen Zustand als „... sachgebundene() Form gesellschaftlicher Herrschaft über Kinder“ (ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 26).²⁴

Vor dem Hintergrund des kindlichen Freizeit- und Spielverhaltens im Freien und der besonderen Relevanz des Spielplatzes dabei, ist für die hier behandelte Fragestellung interessant, welche potentiell beliebten Spielorte sich in unmittelbarer Nähe (Entfernung bis zu 30 m) des Wohnhauses befinden. Tab. 2-5 zeigt anhand der Daten von FUNK, FASSMANN (2002), dass jeweils mehr als die Hälfte der Kinder in unmittelbarer Nähe ihres Wohnhauses einen (Vor-)Garten oder Parkplatz vorfindet. Jeweils ca. ein Fünftel der Kinder hat Zugang zu einem Spielplatz, einem Hof- oder einer

²³ Die deutlich höheren Werte im Vergleich zu den vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung berichteten Quotienten resultieren daraus, dass dort auch Haushalte ohne Kinder und Einpersonenhaushalte mit abgedeckt werden, in FUNK, FASSMANN (2002) dagegen ausschließlich Haushalte mit Kindern zu finden sind.

²⁴ „In Spielplatzgeräten und Spielzeugen wirkt Herrschaft zunächst nicht durch Zwang, sondern durch Verlockung; denn der Gebrauch ist jedem Kind freigestellt. Wenn sich ein Kind dann aber zum Tun entschieden hat, lenkt die räumlich-gegenständliche Beschaffenheit die Abläufe“ (ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 26).

Grünfläche oder Felder, Wiesen bzw. einem Waldstück in der nahen Umgebung.²⁵

Erreichbare Spielorte in der Umgebung	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Vorgarten	62,4	60,7	62,7	62,0
Garten	70,0	74,2	70,5	71,4
Hoffläche	17,7	18,7	20,0	18,8
Parkplatz	53,6	51,3	54,1	53,1
Öffentl. Platz	1,5	1,8	2,0	1,8
Grünfläche	21,6	21,6	23,0	22,1
Spielplatz	20,2	21,9	22,7	21,7
Sportplatz	2,2	3,7	5,4	3,9
Felder, Wiesen	21,2	25,0	22,9	22,9
Insgesamt (*)				
(Basis n)	(867)	(762)	(977)	(2.607)

(*) entfällt, da Mehrfachantworten möglich;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-5: Erreichbare Spielorte in der Umgebung – nach dem Alter sowie insgesamt

Offensichtlich üben erreichbare Spielorte einen pull-Effekt auf die Kinder aus. Ist z. B. ein Spielplatz in unmittelbarer Nähe vorhanden, wird dieser Ort von einem Drittel (33,1 %) der unter 15-Jährigen als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort genannt. Fehlt ein Spielplatz in unmittelbarer Nähe, nennen nur noch weniger als halb so viele Kinder (15,2 %) einen Spielplatz als häufigsten Spiel- und Freizeitort.

12,8 % der unter 6-jährigen, 19,1 % der 6- bis unter 10-jährigen und 18,5 % der 10- bis unter 15-jährigen Kinder in der Erhebung von FUNK, FASSMANN (2002) haben während der zwei bzw. drei von ihnen protokollierten Tage einen Spielplatz aufgesucht. Die durchschnittliche Verweildauer pro Tag auf einem Spielplatz stieg dabei von ca. 111 Minuten unter den jüngsten Kindern, über ca. 127 Minuten unter den 6- bis unter 10-Jährigen bis auf 142 Minuten unter den 10- bis unter 15-Jährigen (FUNK, FASSMANN, eigene Berechnungen).

2.2.3 Straße

Trotz der Verkehrsproblematik ist die Straße ein Lieblingsspielplatz von Kindern, LEDIG, NISSEN

schreiben ihr explizit eine "... sozialisatorische Funktion" (1987: 14) zu. Während ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 86) behaupten, sie sei sogar beliebter als Spielplätze, kann dies durch die Daten von FUNK, FASSMANN (2002) nicht bestätigt werden (vgl. Tab. 2-3).

Auch hinsichtlich des Spielens auf Gehwegen oder „der Straße“ bieten die Daten von FUNK, FASSMANN (2002) aktuelle Informationen für die hier interessierende Zielgruppe (vgl. Tab. 2-6). Demnach spielen weniger als ein Viertel der unter 6-Jährigen, aber mehr als die Hälfte der 6-Jährigen und Älteren auf der Straße oder dem Gehweg. Inwieweit ein solches Verhalten eine Gefährdung darstellt, lässt sich jedoch erst beurteilen, wenn weitere relevante Aspekte des Verkehrsraumes mit in Betracht gezogen werden.

Spielen bzw. Treffen auf der Straße bzw. dem Gehweg	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Ja	23,2	57,5	57,6	46,0
Nein	76,8	42,5	42,4	54,0
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(924)	(793)	(1.033)	(2.751)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-6: Spielen bzw. Treffen auf der Straße bzw. dem Gehweg – nach dem Alter sowie insgesamt

Betrachtet man die Dichte des Kraftfahrzeugverkehrs vor dem Wohnhaus der Kinder, lässt Tab. 2-7 erkennen, dass die meisten Befragten bzw. ihre Eltern den Verkehr vor ihrem Haus als „eher schwach“ einschätzen. Immerhin jedes sechste Kind wohnt jedoch auch an einer Straße mit „eher starkem“ Kraftfahrzeugverkehr.

Kraftfahrzeugverkehr vor dem Haus	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Kein Verkehr	6,9	7,8	7,8	7,5
Eher schwach	42,3	43,9	42,0	42,7
Mittelmäßig	26,7	26,5	27,2	26,8
Eher stark	18,6	14,9	15,9	16,5
Unterschiedlich	5,5	6,8	7,2	6,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(926)	(792)	(1.034)	(2.751)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-7: Kraftfahrzeugverkehr vor dem Haus – nach dem Alter sowie insgesamt

Ohne letztlich zu wissen, ob tatsächlich direkt vor dem Wohnhaus auf dem Gehweg oder der Straße

²⁵ Auch BACHER (1999: 34) sieht die Erreichbarkeit von Freiräumen (vgl. hierzu BACHER 1999: 29) für die von ihm untersuchten 10-Jährigen in größeren Städten als unproblematisch.

gespielt wird, lässt sich doch ein interessanter Zusammenhang derart feststellen, dass mit steigender Verkehrsdichte vor dem Haus der Anteil der Kinder, die generell auf einer Straße oder einem Gehweg spielen, stetig abnimmt: Wird „kein Verkehr“ berichtet, spielen 53,9 % der dort wohnenden Kinder auf der Straße oder dem Gehweg, bei „eher schwachem Verkehr“ sind dies noch 50,8 % der Kinder, bei „mittelmäßigem Verkehr“ nur noch 44,1 % und bei „eher starkem Verkehr“ lediglich noch 33,3 % der dort wohnenden Kinder, die auf der Straße oder dem Gehweg spielen (vgl. FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

Die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit auf der Straße, an der die Kinder wohnen, wird in Tab. 2-8 dokumentiert. Demnach wohnt ca. die Hälfte der Kinder in Tempo 30-Zonen, vier von zehn Kindern wohnen jedoch an Straßen auf denen 50 km/h oder schneller gefahren wird. Auch hier zeigt sich, dass bei niedrigeren Geschwindigkeiten eher mehr Kinder auf der Straße oder dem Gehweg spielen: Während bei „Schritt-Tempo“ auf der Straße vor dem Wohnhaus 56,0 % und in „Tempo 30-Zonen“ 48,6 % der unter 15-Jährigen auf der Straße oder dem Gehweg spielen, sind dies bei Straßen, auf denen 50 km/h gefahren werden darf, noch 41,1 % und auf Straßen, auf denen schneller gefahren werden darf, 44,8 % (vgl. FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

Fahrgeschwindigkeit Vor dem Haus	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jah- re	10 b. u. 15 Jah- re	
	%			
Mehr als 50 km/h	3,8	4,8	3,1	3,8
Tempo 50	35,3	37,1	37,4	36,6
Tempo 30	51,4	49,1	49,6	50,1
Schritt-Tempo	5,3	4,6	5,4	5,1
Fußgängerzone	3,1	3,0	3,1	3,1
Sonstiges	1,1	1,4	1,5	1,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(923)	(790)	(1.028)	(2.741)

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002)

Tab. 2-8: Fahrgeschwindigkeit vor dem Haus – nach dem Alter sowie insgesamt

In der Zeitbudgeterhebung von FUNK, FASSMANN (2002) lässt sich das Mobilitätsziel „auf ‚der Straße‘ spielen / sich treffen“ lediglich für 3,1 % der unter 6-Jährigen, 7,3 % der 6- bis unter 10-Jährigen und 6,3 % der 10- bis unter 15-Jährigen nachweisen. Für diesen Zweck kindlicher Mobilität gilt: Je jünger die Kinder sind, desto länger halten sie sich pro Tag zum Spielen / Treffen im Verkehrsraum auf: Für die unter 6-Jährigen errechnet

sich ein Mittelwert von 136 Minuten, für die 6- bis unter 10-Jährigen von 122 Minuten und für die 10- bis unter 15-Jährigen nur noch von 116 Minuten (FUNK, FASSMANN, eigene Berechnungen).

2.3 Kinder in Betreuungsinstitutionen

Geradezu prototypisch für den Lebensabschnitt Kindheit darf die Feststellung gelten, dass Kinder in dieser Altersspanne „... eine Fülle von Entwicklungsaufgaben bewältigen müssen, die sowohl schulische als auch außerschulische Lernprozesse voraussetzen“ (BÜCHNER 1990: 91). Damit treten neben die Familie als „primäre“ Sozialisationsinstanz weitere, „sekundäre“ Instanzen der Vermittlung von Sprache, Wissen, Fertigkeiten, Werten und Normen (vgl. HILLMANN 1994: 806), wie Gleichaltrigengruppen, Kindergarten, Schule, Freizeiteinrichtungen oder Medien (vgl. BÜCHNER 1990: 92 sowie die Kapitel 2.5 bis 2.7).

Die Institutionalisierung von Kindheit (GAISER, NISSEN 1992: 3), verstanden als das Durchlaufen außerfamiliärer Bildungs-, Erziehungs- und Betreuungsinstitutionen wie zumindest Kindergarten und Schule, aber auch weitere Freizeit- oder Kulturangebote an unterschiedlichen Orten, wird gerade vor dem Hintergrund „... erodierender sozialer Milieus und einer Relativierung familialer Herkunft ... als Geländer und Wegmarkierungen der Lebensführung“ (BMFSFJ 2002: 56) interpretiert. Sie ist heute geradezu kennzeichnend für einen „modernen Kinderalltag“ (BMFSFJ 1999: 13). Darüber hinaus ist ein bedarfsgerechtes und verlässliches Kinderbetreuungssystem auch eine wesentliche Voraussetzung für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf für beide Geschlechter (vgl. BMA 2001: 110f sowie Kapitel 2.4).

Tagesablauf, Verkehrsbeteiligung und Exposition der Kinder im Straßenverkehr werden (zumindest außerhalb der Ferienzeiten) maßgeblich durch deren Einbindung in Institutionen der Kinderbetreuung und -bildung bzw. -erziehung beeinflusst. Hierin drückt sich die starke institutionelle Determiniertheit des im Kontext der Straßenverkehrssicherheit interessierenden Verhaltens von Kindern aus (vgl. z. B. ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1996: 74).

2.3.1 Kindergarten

Die amtliche Statistik weist für das Jahr 2000 ca. 2.455.000 Kinder in Kinderkrippen und Kindergärten aus. Nach Berechnungen des BMFSFJ wurden in diesem Jahr nahezu die Hälfte (47,5 %) aller

noch nicht schulpflichtigen Kinder unter acht Jahren und sogar mehr als drei Viertel (78,5 %) der 3- bis unter 8-Jährigen in einer Tageseinrichtung betreut (vgl. BMFSFJ 2003: 121f). Dabei handelt es sich (bezogen auf jeweils 100 Kinder der gleichen Altersgruppe) um 9,5 % der unter 3-Jährigen, 56,3 % der 3- bis unter 4-Jährigen, 82,9 % der 4- bis unter 5-Jährigen, 89,8 % der 5- bis unter 6-Jährigen und 88,6 % der 6- bis unter 8-Jährigen Kinder (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 482; BMFSFJ 2003: 121).

In § 22 des Kinder- und Jugendhilfegesetzes (KJHG) wird den Kindergärten, Horten und anderen Tageseinrichtungen explizit die Aufgabe der Betreuung, Bildung und Erziehung der Kinder zu einer eigenverantwortlichen und gemeinschaftsfähigen Persönlichkeit zugewiesen. Vor dem Hintergrund der demographischen Veränderungen der kindlichen Lebenswelt wird die Sozialisationsfunktion und Erziehungsaufgabe der öffentlichen Tageseinrichtungen so interpretiert, „... daß sie einerseits den gesellschaftlichen Raum für Kinder und Familien zur Verfügung stellen müssen und andererseits nicht zu ‚Kinderghettos‘ erstarren dürfen“ (DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 1998: 13).

Bundesland	Versorgungsquote		
	Unter 3-Jährige	3- b. u. 6-Jährige	6- b. u. 10-Jährige
	%		
Baden-Württemberg	1,3	106,6	3,2
Bayern	1,4	82,8	5,7
Berlin-West	23,4	70,2	40,8
Bremen	6,8	82,2	16,4
Hamburg	11,7	65,3	23,0
Hessen	2,6	92,3	8,3
Niedersachsen	1,8	76,5	3,5
Nordrhein-Westfalen	2,5	81,6	4,5
Rheinland-Pfalz	1,4	101,8	3,3
Saarland	2,5	97,2	3,5
Schleswig-Holstein	2,3	76,5	4,8
Berlin-Ost	52,4	95,6	82,1
Brandenburg	51,9	107,1	82,3
Mecklenburg-Vorp.	30,8	105,9	63,2
Sachsen	24,1	114,3	69,2
Sachsen-Anhalt	47,2	108,6	62,6
Thüringen	25,9	129,3	54,1
Alte Bundesländer	2,8	89,5	16,0
Neue Bundesländer	36,3	111,8	68,3
Deutschland	7,0	89,5	16,0

Quelle: DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (2002: 36);

Tab. 2-9: Versorgungsquoten für unterschiedliche Altersgruppen im Jahr 1998 – nach den Bundesländern

In Tab. 2-9 treten die Unterschiede in den Versorgungsquoten zwischen den neuen und alten Bundesländern deutlich zu Tage: Insbesondere hin-

sichtlich des Krippen- und Hortalters der Kinder, also bei den unter 3-Jährigen und den 6- bis unter 10-Jährigen, sind die neuen Bundesländer deutlich besser ausgestattet.

Die Nachfrage nach Plätzen in den Betreuungsinstitutionen steht in enger Beziehung zur Erwerbstätigkeit der Mutter (vgl. DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 2002: 91ff sowie Kapitel 2.4). Deshalb ist die Betrachtung der durch den Betreuungsplatz abgedeckten Tageszeit wichtig. In den alten Bundesländern waren im Jahr 1998 79,2 % der Plätze für Kinder im Krippenalter Ganztagesplätze mit Mittagessen und weitere 8,5 % Vor- und Nachmittagsplätze ohne Mittagessen. Für Kinder im Kindergartenalter waren die entsprechenden Anteile 18,8 % und 55,3 %, für Plätze im Hortalter schließlich 85,2 % und 4,7 %. Dagegen ist in den neuen Bundesländern und Berlin-Ost noch deutlich der Nachhall der früheren Bestreuungsstrukturen erkennbar: 96,3 % der Plätze für Kinder im Krippenalter, 97,7 % der Plätze für Kinder im Kindergartenalter und 86,4 % der Plätze für Kinder im Hortalter sind Ganztagsplätze mit Mittagessen (vgl. DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 2002: 58f).

Informationen zum Kindergartenbesuch ausländischer Kinder stehen für das Jahr 1993 zur Verfügung: Damals besuchten weniger als die Hälfte (49 %) der ausländischen Kinder zwischen drei und sechs Jahren einen Kindergarten. Von den gleichaltrigen Deutschen waren es damals bereits 68 % (vgl. DEUTSCHES JUGENDINSTITUT 1998: 148). Regionalstudien deuten an, dass sich die Versorgungssituation mittlerweile etwas verbessert hat und dass eine Nachfrage ausländischer Eltern insbesondere für Kinder im Hortalter besteht (vgl. z. B. BEHER 2000 sowie generell BMFSFJ 2002: 213).

2.3.2 Schule

In der Terminologie von BRONFENBRENNER (1981, 1976) bildet die Schule ein „Mikrosystem“. Nach OERTER (1995: 277) kann man von einem „setting“ sprechen, wenn man die konkrete Umwelt von Schule ins Auge fasst. Auch aufgrund der zunehmend sich schwerer gestaltenden spontanen und ungeplanten Entfaltungsmöglichkeiten von Kindern in öffentlichen Räumen (vgl. hierzu Kapitel 3.5) sieht BÜCHNER die Schule als „Kern des kindlichen Beziehungsnetzes“ (1994: 17), in dem Freundschaften geschlossen und Verabredungen getroffen werden. Ähnlich argumentieren auch ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 33).

Im Schuljahr 1999 / 2000 besuchten ca. 9,05 Mio. Deutsche und 930.000 Ausländer allgemein bildende Schulen in Deutschland. 53,5 % der deutschen Schüler besuchten Grund- und Hauptschulen, 23,8 % Gymnasien und 12,9 % Realschulen. Unter Ausländern dominierten Grund- und Hauptschulen stärker (67,5 %), nur 9,5 % der ausländischen Schüler besuchten ein Gymnasium und 8,5 % eine Realschule (vgl. JESCHEK 2001, Tab. 2 sowie BMFSFJ 2002: 206f; WEEBER ET AL. 1995: 160ff). Tab. 2-10 informiert ausführlich über die Anzahl der Schülerinnen und Schüler im Schuljahr 2000 / 2001, differenziert nach ihrem Alter und den von ihnen besuchten Schularten. Dabei wird die Relevanz des Alters der Kinder für ihren Schulbesuch, und damit auch für die dabei zu bewältigende Verkehrsbeteiligung, nachdrücklich deutlich.

Insgesamt ca. 13 % der 6- bis 7-jährigen Schüler besuchen nach der Schule einen Kinderhort. Die entsprechenden Anteile schwanken dabei stark zwischen 6,3 % der Kinder nichterwerbstätiger verheirateter und mit ihrem Ehepartner zusammen lebender Frauen in den alten Bundesländern und 67,2 % der Kinder erwerbstätiger unverheirateter oder getrennt lebender Mütter in den neuen Bundesländern (vgl. BMFSFJ 2003: 255, Tab. A4-13).

Eine der soziologischen Erkenntnisse, die zum einen gut empirisch abgesichert sind und zum anderen eine weite Verbreitung in der Gesellschaft gefunden haben, ist die zentrale Relevanz von Bildungszertifikaten für die Wahrnehmung möglicher Optionen der Lebensgestaltung und des Zugangs zu materiellen und immateriellen Ressourcen (vgl. BMFSFJ 2002: 109). Im Zeitverlauf lässt sich deshalb ein „... säkulare(r) Bedeutungsanstieg der Schule ... [feststellen, d. A.], der die Eltern unter einen erhöhten Anforderungsdruck stellt“ (MEYER 2002: 42; vgl. hierzu auch BMFSFJ 2002: 153 sowie Kapitel 3.2). Dabei treffen Eltern auf ein Bildungssystem, das nach wie vor soziale Ungleichheit reproduziert, nach sozialer Lage, kulturellem Kapital, Region und ethnisch-kultureller Herkunft diskriminiert (vgl. BAUMERT 2001).

ZINNECKER (1990: 28) macht darauf aufmerksam, dass die „Verschulung“ von Kindheit und Jugend – im Sinne einer wachsenden Relevanz schulischer Bildungstitel und des Übergreifens didaktisch und curricular organisierter außerschulischer Freizeit- und Bildungsangebote – ein zentrales Moment im sozialen Wandel darstellt (vgl. Kapitel 3.2f). Auch für die Zukunft wird ein weiterer Bedeutungszuwachs des sog. „kulturellen Kapitals“ in Form von schulischen und außerschulischen Bildungstiteln, Selbstbildung und Persönlichkeitsentwicklung erwartet (vgl. BMFSFJ 2002: 46, 127; ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 40f; ZINNECKER 1990: 26).

Alter in Jahren	Anzahl Schüler	Schularten							
		Schulkindergarten und Vorklassen	Grundschulen	Hauptschulen	Schularten mit mehreren Bildungsgängen	Sonderschulen	Realschulen	Gymnasien	Integrierte Gesamtschulen, Freie Waldorfschulen
		Zeilen-%							
Bis 5	16.885	100,0	-	X	X	-	X	X	-
6	431.915	9,0	88,1 ^{a)}	X	X	1,9 ^{a)}	X	X	0,9 ^{a)}
7	811.889	1,1 ^{b)}	95,1	X	X	2,7	X	X	1,2
8	836.474	-	95,5	X	X	3,3	X	X	1,2
9	851.934	-	94,9	X	X	3,9	X	X	1,2
10	942.140	-	55,7	14,9 ^{a)}	2,5 ^{a)}	4,3	6,8 ^{a)}	12,3 ^{a)}	3,5
11	938.593	-	6,6	35,2	6,2	4,7	14,8	25,8	6,7
12	955.682	-	0,6 ^{b)}	31,9	7,6	5,0	18,4	28,4	8,1
13	936.826	-	-	23,1	9,1	5,3	22,7	30,4	9,5
14	921.354	-	-	22,5	8,6	5,4	24,5	29,2	9,8

X Tabellenfach gesperrt, weil Aussage nicht sinnvoll;

- nichts vorhanden;

^{a)} Einschließlich späterer Geburtsjahre;

^{b)} Einschließlich früherer Geburtsjahre;

Quelle: STATISTISCHES BUNDESAMT (2002b: 59f)

Tab. 2-10: Schülerinnen und Schüler 2000 / 2001 – nach Schularten und Geburtsjahren

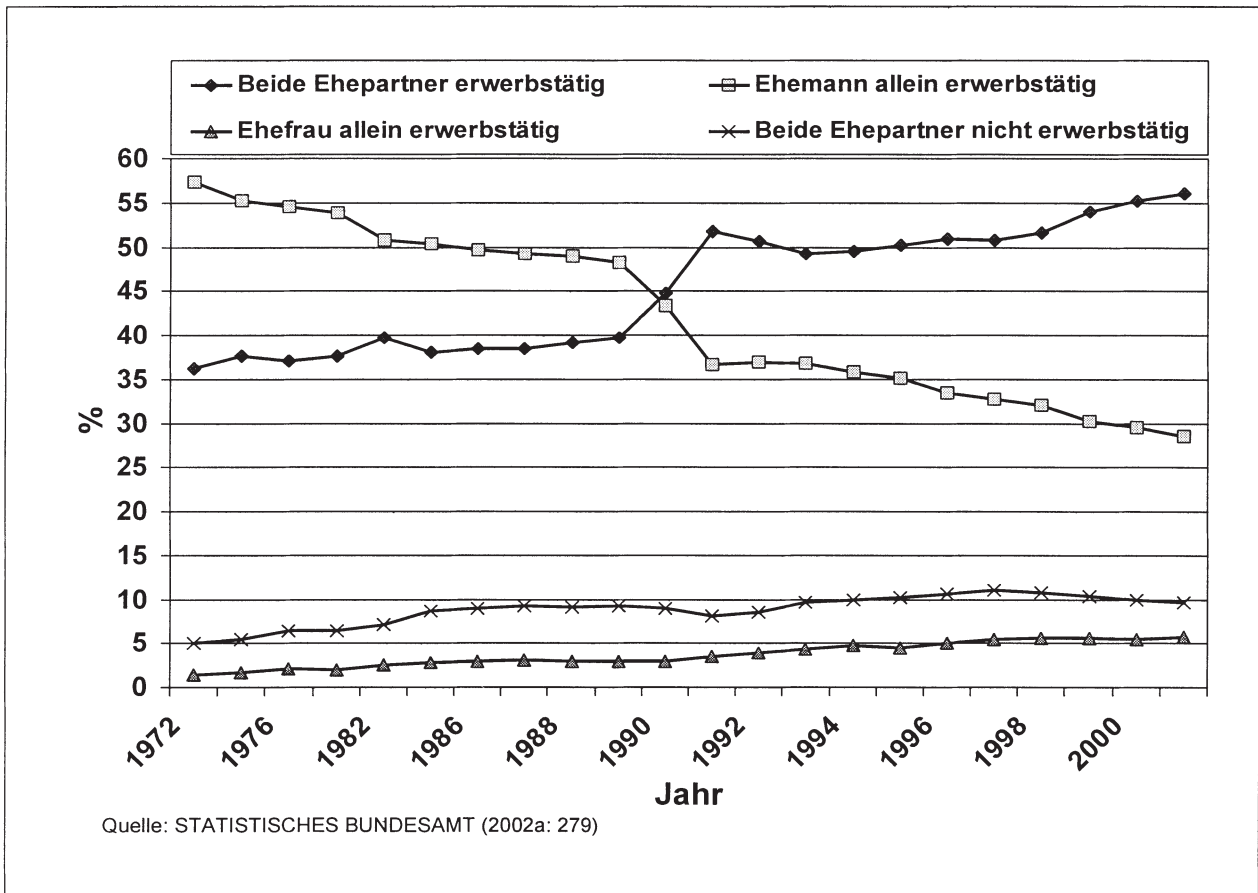


Bild 2-8: Ehepaare – nach der Erwerbstätigkeit der Ehepartner, im Zeitverlauf

2.4 Erwerbstätigkeit und Einkommen im Haushaltskontext

Besonders starke Änderungen lassen sich über einen längeren Zeitraum hin im Rollenverständnis und der Aufgabenteilung von Frauen und Männern ausmachen (vgl. BMA 2001: 99 sowie Kapitel 3.3). Dies ist besonders gut an der Entwicklung der geschlechtsspezifischen Erwerbsbeteiligung, als Ausdruck neuer Lebensentwürfe von Frauen und Müttern (vgl. BMFSFJ 2002: 45), nachzuvollziehen. Damit verbunden ist die Problematik der Vereinbarung von Kindererziehung und außerhäuslicher Erwerbstätigkeit beider Elternteile, insbesondere jedoch von Frauen (vgl. hierzu FUNK 1993).

Bild 2-8 zeichnet die Erwerbstätigkeit von Ehepartnern über die letzten 30 Jahre nach. Offensichtlich sind seit der Wiedervereinigung von den Ehepartnern deutlich häufiger beide erwerbstätig und das sog. „traditionelle“ Muster des alleinerwerbstätigen Ehemannes büßt über den gesamten Beobachtungszeitraum stark an Relevanz ein.

Vergleicht man die altersspezifischen Erwerbsquoten²⁶ von Frauen aus den alten und den neuen Bundesländern (vgl. Bild 2-9 und Bild 2-10), ist die deutlich stärkere Einbindung insbesondere verheirateter Frauen in den Arbeitsmarkt in den neuen Bundesländern zu sehen und zwar auch in dem Alter, in dem häufig minderjährige Kinder in Haushalten anzutreffen sind. Dagegen differieren die weiblichen Erwerbsquoten in den alten Bundesländern stark nach dem Familienstand.

²⁶ Unter der „Erwerbsquote“ (oder „Erwerbsneigung“) versteht man den prozentualen Anteil der Erwerbspersonen – also der tatsächlich Erwerbstätigen und der Erwerbslosen – an der Wohnbevölkerung.

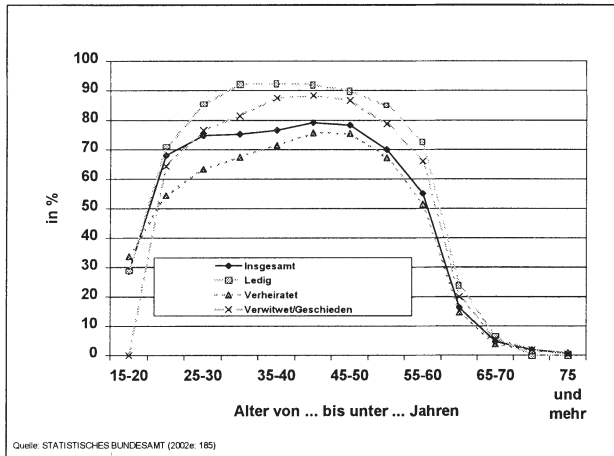


Bild 2-9: Erwerbsquote von Frauen in den alten Bundesländern – nach dem Alter, 2001

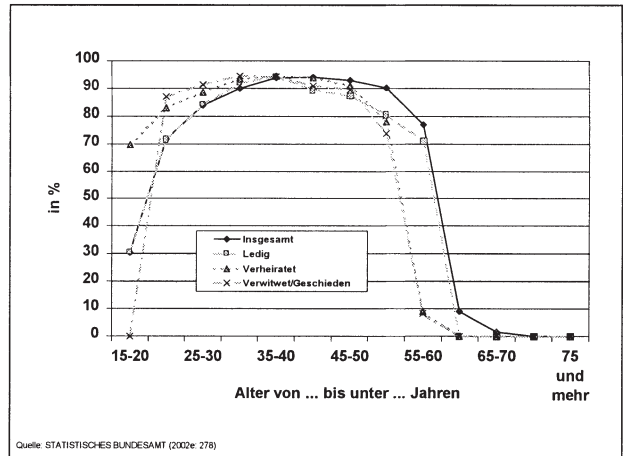


Bild 2-10: Erwerbsquote von Frauen in den neuen Bundesländern – nach dem Alter, 2001

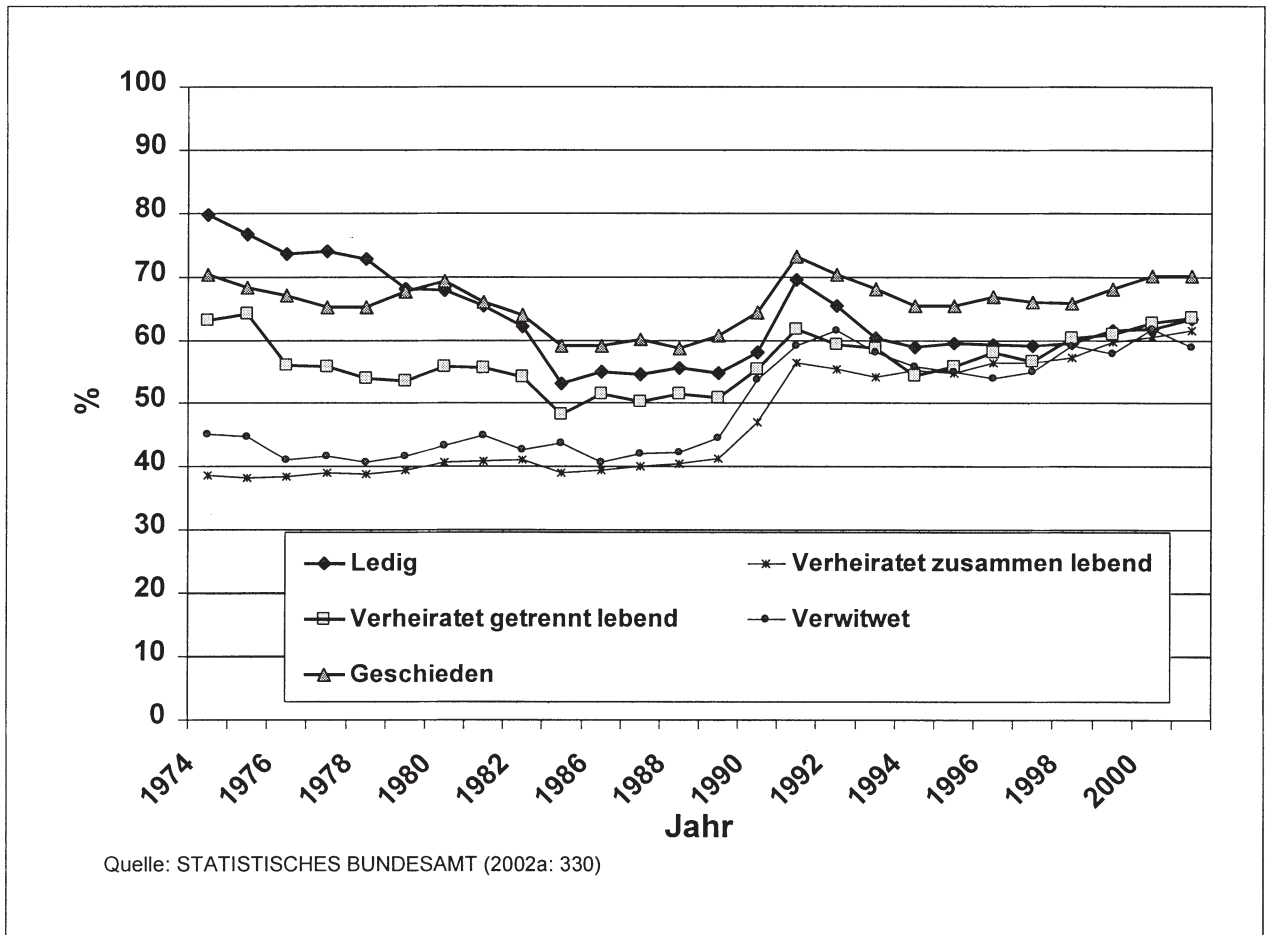


Bild 2-11: Erwerbstätigenquoten von Frauen im Alter von 15 bis unter 65 Jahren und mit mindestens einem Kind unter 15 Jahren – nach dem Familienstand

Bild 2-11 zeichnet die Entwicklung der Erwerbstätigenquoten, also des prozentualen Anteils der tatsächlich erwerbstätigen Frauen mit mindestens einem Kind im Alter von unter 15 Jahren im Zeitverlauf nach. Auch hier ist eine generelle Niveaueerhöhung im Zuge der Wiedervereinigung – bedingt durch die häufigere Erwerbstätigkeit von Müttern in den neuen Bundesländern – nachzuvollziehen. Geschiedene Mütter wiesen in den letzten 20 Jahren durchgehend die relativ höchsten Erwerbstätigenquoten auf. Heute sind ca. 60 % der 15- bis 64-jährigen Frauen mit Kindern im Haushalt aktiv erwerbstätig (vgl. BMFSFJ 2003: 106). Dabei münden Frauen heute zwar aufgrund verlängerter Ausbildungszeiten später ins Berufsleben ein als die Generation ihrer Mütter, „...bleiben dann aber auch als Mütter häufiger erwerbstätig bzw. unterbrechen kürzer“ (BMFSFJ 2003: 108).

Die Erwerbsbeteiligung von Müttern differenziert nach dem Alter des jüngsten Kindes lässt sich aus Tab. 2-11 nachvollziehen. Dabei gilt: Frauen mit Kindern haben – zumindest in den alten Bundesländern – stets deutlich niedrigere Erwerbs-, Erwerbstätigen- und aktive Erwerbstätigkeitsquoten als Frauen im entsprechenden Alter (d. h. zwischen 25 und 44 Jahren) ohne Kinder. Je jünger die Kinder sind, desto seltener stehen die Mütter dem Arbeitsmarkt zur Verfügung. Dies trifft sowohl für die alten Bundesländer zu, als auch – auf deutlich höherem Niveau – für die neuen Bundesländer. Im Laufe der letzten fünf Jahre hat das Engagement von Müttern am Arbeitsmarkt erkennbar zugenommen, wobei Mütter in Ostdeutschland von den dortigen besonderen Wirtschaftsproblemen getroffen wurden.²⁷ Darüber hinaus sind Mütter um so seltener erwerbstätig, je mehr Kinder im Haushalt leben (vgl. BMFSFJ 2003: 108).

In den letzten 30 Jahren ist vor allem aufgrund der Teilzeitbeschäftigung von Frauen mit Kindern im Schulalter, in letzter Zeit jedoch auch von Frauen mit Kindern im Kindergarten- oder Vorschulalter, die Müttererwerbstätigkeit deutlich gestiegen (vgl. BMFSFJ 2003: 112). In der Zeit zwischen 1991 und 2001 verringerte sich die Zahl der Erwerbstätigen in den neuen Bundesländern um 16,1 % oder 1,3 Mio. Im früheren Bundesgebiet stieg die Erwerbstätigenzahl dagegen um ca. 2,1 % oder 620.000 an. Dabei fällt auf, „... dass einzig die erwerbstätigen Frauen im früheren Bundesgebiet von der ungünstigen Entwicklung der Erwerbstätigenzahl in Deutschland gegenüber April 1991 nicht betroffen waren; ihre Zahl stieg in den letzten zehn

Jahren um fast 1,3 Mill. (+10,5 %)“ (BREIHZ 2002: 569).

Auch für die Zukunft ist nicht mit einem Absinken der Erwerbsbeteiligung von Frauen zu rechnen. Unterstellt man eine deutliche Zunahme des Dienstleistungssektors und ein Rückgang der Arbeitsnachfrage im Produktionsbereich, dann erwarten ENGELBRECH, JUNGKUNST (2001a: 318) zwischen 1995 und 2010 in den alten Bundesländern ca. 1 Mio. zusätzlicher Arbeitsplätze für Frauen, in den neuen Bundesländern noch einmal ca. 374.000. Damit würde der Frauenanteil an den Beschäftigten bis zum Jahr 2010 im Westen auf 44,6 % und im Osten sogar auf 52,6 % steigen (vgl. ENGELBRECH, JUNGKUNST 2001a: 318).

Tab. 2-12 gibt einen ersten Überblick über das Einkommen unterschiedlicher Haushaltstypen. Neben der relativ schlechten Einkommensposition der Alleinerziehenden fallen dabei insbesondere die großen Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern auf.

Unterstellt man Erwachsenen und Kindern einen unterschiedlichen Bedarf an finanziellen Ressourcen und errechnet anhand der von der OECD zur Verfügung gestellten Skala ein sog. bedarfsgeichtetes Pro-Kopf-Einkommen unterschiedlicher Haushaltstypen (vgl. Tab. 2-13 sowie BMFSFJ 2003: 150ff), dann finden sich Paare mit Kindern geringfügig und insbesondere Alleinerziehende deutlich unter dem errechneten Durchschnittswert aller Haushalte. Je jünger das jüngste Kind ist, umso geringer ist das verfügbare Einkommen und die relative Einkommensposition der Familie (vgl. BMFSFJ 2003: 151).

Offensichtlich finden sich insbesondere alleinerziehende Frauen überproportional häufig in unteren Einkommensschichten wieder. Dies drückt sich auch in der Armutsquote aus: Während im Jahr 2000 nur 6,6 % der Alleinlebenden und 2,7 % der in Paarhaushalten ohne Kinder lebenden Bevölkerung als einkommensarm²⁸ galten, waren dies 11,9 % der in Paarhaushalten mit minderjährigen Kindern und sogar 30,6 % der in Haushalten von Alleinerziehenden lebenden Bevölkerung (vgl. BMFSFJ 2003: 153 sowie generell zum Aspekt der Armut BMA 2001).

²⁷ Zu einer eingehenderen Diskussion der Erwerbsbeteiligung von Frauen vgl. BMFSFJ (2003: 105ff).

²⁸ In diesen Haushalten ist das sog. Äquivalenzeinkommen geringer als die Hälfte des entsprechenden Durchschnittseinkommens in der Gesamtbevölkerung (vgl. BMFSFJ 2003: 152f).

Bevölkerungsgruppe	Erwerbsquote ¹⁾	Erwerbstätigenquote ²⁾	Aktive Erwerbstätige ³⁾	Erwerbsquote ¹⁾	Erwerbstätigenquote ²⁾	Aktive Erwerbstätige ³⁾
	%			Veränderung 2000 gegenüber 1996 (in %)		
Deutschland						
Frauen ohne Kinder	59,9	54,0	53,6	0,0	+0,5	+0,5
Darunter: Frauen 25-44 Jahre	89,6	83,8	83,0	+1,3	+2,0	+1,9
Frauen mit Kindern	69,7	62,8	59,4	+4,2	+4,8	+4,5
darunter:						
... jüngstes Kind < 3 J.	52,3	48,3	30,5	+4,6	+5,2	+4,1
... jüngstes Kind 3-5 J.	66,1	56,7	55,4	+5,1	+5,9	+5,7
... jüngstes Kind 6-14 J.	77,5	69,5	69,1	+2,3	+3,0	+3,0
Alte Bundesländer						
Frauen ohne Kinder	60,0	55,6	55,2	-0,2	+0,3	+0,3
Darunter: Frauen 25-44 Jahre	89,4	84,8	84,0	+1,3	+2,1	+2,0
Frauen mit Kindern	65,1	60,8	56,8	+6,0	+6,3	+5,8
darunter:						
... jüngstes Kind < 3 J.	50,3	47,7	29,0	+4,8	+5,3	+3,4
... jüngstes Kind 3-5 J.	62,4	55,7	54,3	+7,6	+7,7	+7,5
... jüngstes Kind 6-14 J.	72,7	67,6	67,1	+5,2	+5,3	+5,2
Neue Bundesländer						
Frauen ohne Kinder	59,3	47,1	46,7	+0,7	+1,8	+1,6
Darunter: Frauen 25-44 Jahre	90,8	76,5	75,3	+0,1	+2,5	+2,0
Frauen mit Kindern	88,9	71,3	69,8	-0,8	+0,2	+0,1
darunter:						
... jüngstes Kind < 3 J.	64,9	52,2	40,4	-1,3	+2,9	+6,9
... jüngstes Kind 3-5 J.	92,1	63,7	63,4	-2,3	-2,0	-2,0
... jüngstes Kind 6-14 J.	95,6	76,5	76,3	-0,5	-1,4	-1,4

¹⁾ Erwerbspersonen (Erwerbstätige und Erwerbslose) je 100 der betreffenden Bevölkerungsgruppe.

²⁾ Erwerbstätige (einschließlich vorübergehend Beurlaubter, z. B. wegen Erziehungsurlaubs) je 100 der betreffenden Bevölkerungsgruppe

³⁾ Erwerbstätige (ohne vorübergehend Beurlaubte, z. B. wegen Erziehungsurlaubs) je 100 der betreffenden Bevölkerungsgruppe

Quelle: BMFSFJ (2003: 107)

Tab. 2-11: Erwerbsquoten, Erwerbstätigenquoten und aktive Erwerbstätigkeit der 15- bis 64-jährigen Frauen mit und ohne Kinder im Haushalt – 2000

Haushaltstyp ¹⁾	Durchschnittliches monatliches Haushaltsnettoeinkommen in €		
	Deutschland	Früheres Bundesgebiet	Neue Länder und Berlin-Ost
Alleinlebende	1.538	1.636	1.095
Paare ²⁾ ohne Kinder ³⁾	2.887	3.059	2.180
Paare ²⁾ mit Kinder ³⁾	3.499	3.614	2.948
Alleinerziehende	1.777	1.874	1.465
Haushalte insgesamt	2.583	2.714	2.024

¹⁾ Haushalte jeweils nur mit den bei der Typisierung genannten Mitgliedern

²⁾ Ehepaare und nichteheliche Lebensgemeinschaften

³⁾ Kinder unter 18 Jahren

Quelle: BMFSFJ (2003: 149, Tabelle 53)

Tab. 2-12: Monatliches Haushaltsnettoeinkommen verschiedener Haushaltstypen, 2000 – nach der Region

Nach ENGELBRECH, JUNGKUNST (2001b: 2) gelten 12 % der alleinerziehenden Frauen als erwerbslos, gegenüber lediglich 5 % der Frauen aus vollständigen Familien. In diesen Zahlen „... spiegelt sich auch ihr schwieriger Stand auf dem Arbeitsmarkt sowie die schlechten Rahmenbedingungen für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wider“ (BMA 2001: 107). ENGELBRECH, JUNGKUNST (2001b: 3) nennen hierzu explizit z. B. die Vorbehalte von Arbeitgebern die bei Alleinerziehenden höhere Ausfallzeiten vermuten. Sowohl für Alleinerziehende (vgl. ENGELBRECH, JUNGKUNST 2001b: 3) als auch für Frauen generell (vgl. BÜCHEL, SPIESS 2002; BECKMANN, KURTZ 2001) ist die Sicherstellung einer angemessenen Kinderbetreuung (vgl. hierzu Kapitel 2.3.1) die zentrale Bedingung für ihr Arbeitsangebot.

Haushaltstyp ³⁾	Bedarfsgewichtetes Pro-Kopf-Einkommen des Haushalts ²⁾		Haushalte mit weniger als der Hälfte des Durchschnitts (in %)
	Absolut (in €) ¹⁾	Bezog. auf den Durchschnitt aller Haushalte (in %)	
Insgesamt	1.708	100	12,7
Alleinlebende	1.545	90	20,4
Frauen	1.439	84	21,5
Männer	1.744	102	18,2
Alleinerziehende	1.168	68	31,4
Frau mit 1 Kind	1.144	67	33,2
Mann mit 1 Kind	1.548	91	–
Frau mit 2+ Kindern	1.116	65	32,6
Paare ohne Kind	1.955	114	6,3
Paare mit 1 Kind	1.656	97	10,2
Paare mit 2+ Kindern	1.627	95	7,6
Paare mit 2 Kindern	1.630	95	7,4
Paare mit 3 Kindern	1.642	96	(7,0)
Paare mit 4+ Kindern	1.499	88	(14,5)

¹⁾ Arithmetisches Mittel

²⁾ Bedarfsgewichtung nach neuerer OECD-Skala

³⁾ Haushalte jeweils nur mit den bei der Typisierung genannten Mitgliedern; Kinder = Kinder unter 18 Jahren; Paare = Ehepaare und nichteheliche Lebensgemeinschaften

() = Angabe wegen geringer Fallzahl unsicher

– = keine Angabe wegen zu geringer Fallzahl

Quelle: BMFSFJ (2003: 151, Tabelle 54)

Tab. 2-13: Einkommenshöhe und -position der Mitglieder unterschiedlicher Haushaltstypen, 1998 (nach neuer OECD-Skala)

2.5 Freizeitgestaltung von Kindern

Aktuelle Daten zu den Freizeitaktivitäten von Kindern und Jugendlichen stellen zwei Studien des Medienpädagogischen Forschungsverbundes Südwest zur Verfügung (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002, 2003). Befragt nach Tätigkeiten, die deutschsprachige Kinder zwischen sechs und 13 Jahren (fast) jeden Tag ausüben, wird dabei am häufigsten Fernsehen (82 %) genannt, gefolgt von Hausaufgaben machen / Lernen (79 %), Draußen spielen (62 %), Freunde treffen (57 %) und Drinnen spielen (52 %). Betrachtet man Aktivitäten, die darüber hinaus auch noch ein- / mehrmals pro Woche betrieben werden, dann ergibt sich die Rangreihe Fernsehen (82 % + 16 %), Hausaufga-

ben machen / Lernen (79 % + 19 %), Freunde treffen (57 % + 39 %), Draußen spielen (62 % + 32 %) und Drinnen spielen (52 % + 38 %). Gefragt nach den drei Lieblingstätigkeiten teilen sich „Draußen spielen“ und „Freunde treffen“ mit jeweils 42 % der Nennungen den ersten Platz. „Fernsehen“ wird dabei am dritthäufigsten (39 %) genannt. Erst mit deutlichem Abstand folgen die Nennungen „Sport treiben“ (19 %) und „Computer“ (17 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 5ff).

Bei den non-medialen Freizeitaktivitäten 12- bis 19-Jähriger dominiert das Treffen mit Freunden. 87 % der 12- / 13-Jährigen, und 92 % der älteren Jugendlichen geben an, dies täglich oder mehrmals pro Woche zu tun. Mit deutlichem Abstand folgt der Sport. Während dies noch für 79 % der 12- / 13-Jährigen eine täglich oder mehrmals pro Woche ausgeübte Tätigkeit ist, nennen ihn nur noch 70 % der 14- / 15-Jährigen, 67 % der 16- / 17-Jährigen und 63 % der 18- / 19-Jährigen. Mehr als die Hälfte der 12- / 13-Jährigen (54 %), 63 % der 14- / 15-Jährigen, 62 % der 16- / 17-Jährigen und 65 % der 18- / 19-Jährigen nennen als weitere Freizeitaktivität das „Ausruhen / Nichts tun“. Sonstige Freizeitaktivitäten werden demgegenüber deutlich seltener genannt: „Familienunternehmungen“ von 31 % der 12- / 13-Jährigen und von 10-16 % der älteren Jugendlichen, „selbst Musik machen“ von 19 % der 12- / 13-Jährigen und 15-17 % der älteren Befragten und „Malen, Basteln“ von 24 % der 12- / 13-Jährigen und 10-15 % der Älteren (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 6).

Schaut man sich an, wie die Kinder zu ihren Spiel- und Freizeitorten kommen (vgl. 2-14), so werden die relativ kurzen Wege zu und von 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 oder von den anderen unterschiedenen Spiel- bzw. Freizeitorten gehen mindestens ein Drittel der Kinder zu Fuß. Ein Fahrrad wird insbesondere für die Wege zum oder vom „Sportplatz, -verein“ oder der „Wohnung des Freundes / der Freundin“ verwendet. Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel unter Kindern. Als Mitfahrer im Pkw sind die Befragten besonders häufig zur „Wohnung der Großeltern“, aber auch zum „Sportplatz, -verein“ hin und zurück unterwegs.

Fortbewegungsmittel zum Spiel- bzw. Freizeitor	Häufigster Spiel- bzw. Freizeitor										
	Straße, Gehweg	Wohnung Freund / -in	Wohnung Großeltern	Hof, (Vor-) Garten	Spiel-, Bolzplatz	Park, Feld, Wiese	Sportplatz, -verein u. a.	Jugend/ Freizeithelm	„Stadt“, Kaufhaus	Sonstiger Ort	Insgesamt
	%										
Zu Fuß ¹⁾	83,3	56,0	50,8	79,3	77,0	79,4	38,0	56,3	59,1	59,5	67,7
Inline-Skates, Skateboard	3,5	0,3	3,1	0,8	0,4	0,6	3,9	0	0	2,7	1,3
(Klein-)Kinderfahrzeuge ²⁾	1,0	0,3	1,6	0,3	3,8	0,6	0,6	0	0	0,9	1,2
Fahrrad mit Licht, u. a.	8,4	21,4	5,5	9,9	12,2	10,0	30,2	18,8	13,6	14,4	14,7
Fahrrad ohne Licht, u. a.	2,3	3,4	0,8	2,4	2,6	2,2	4,5	6,3	0	0	2,6
MF Fahrrad(-anhänger)	0,6	2,2	3,1	0,5	2,4	2,8	3,4	6,3	4,5	1,8	2,0
MF in Pkw u. andere	0,3	13,3	31,3	6,2	1,5	1,1	15,1	6,3	4,5	11,7	8,1
ÖPNV u. andere	0,6	2,8	3,9	0,3	0	1,1	4,5	6,3	18,2	7,2	2,0
Sonstige	0	0,3	0	0,3	0	2,2	0	0	0	1,8	0,4
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)	(341)	(645)	(128)	(372)	(531)	(180)	(179)	(16)	(22)	(111)	(2.495)

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

²⁾ Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 132)

Tab. 2-14: Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitor – nach dem häufigsten Spiel- bzw. Freizeitor

Tab. 2-15 unterscheidet die Fortbewegungsmittel auf den Hinwegen zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitor nach dem Alter der Kinder. Der höchste Anteil an Kindern, die dabei zu Fuß gehen, findet sich mit 78,3 % in der Altersgruppe der unter 6-Jährigen. Mit zunehmendem Alter nimmt der entsprechende Anteil stetig ab. Ein Fahrrad ist für diesen Weg insbesondere bei den 10- bis unter 15-Jährigen beliebt, wird jedoch auch bereits von 11,6 % der 6- bis unter 10-Jährigen genutzt. Die Mitfahrt in einem Pkw ist vor allem bei den Vorschulkindern zu vermerken.

Kinder zwischen zehn und 13 Jahren, und Jungen deutlich häufiger als Mädchen, nennen als Hobby am häufigsten eine Tätigkeit aus dem Bereich des Sports (vgl. STRZODA, ZINNECKER 1998: 48). Auch LIPSKI identifiziert als Hauptinteresse von 10- bis 14-Jährigen „sportlich-spielerische Aktivitäten“ (2000: 2). Unter Kindern sind Radfahren, Schwimmen und Fußballspielen besonders beliebt (vgl. hierzu auch KLAES ET AL. 2003: 7). Mit HASENBERG, ZINNECKER (1998: 113) ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese Tätigkeiten sowohl als Sportarten in Vereinen ausgeübt werden können als auch als Kinderspiel privat und, mit Ausnahme des Schwimmens, im öffentlichen Verkehrsraum zu finden sind. Auch in der Schule ist das Fach Sport bei mehr als der Hälfte (51,4 %) der 10- bis 14-jährigen Kinder einer Untersuchung aus Nordrhein-Westfalen das Lieblingsfach (vgl. SCHMIDT 2002: 3).

Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum Spiel- bzw. Freizeitor	Alter			Insgesamt
	B. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 15 Jahre	
	%			
Zu Fuß ¹⁾	78,3	73,8	56,2	67,7
Inline-Skates, Skateboard	0,3	0,6	2,5	1,3
(Klein-)Kinderfahrzeuge ²⁾	3,9	0,6	/	1,2
Fahrrad mit Licht, u. a.	2,4	11,6	25,1	14,7
Fahrrad ohne Licht, u. a.	0,9	1,5	4,7	2,7
MF Fahrrad(-anhänger)	1,6	1,8	2,5	2,0
MF in Pkw u. andere	11,9	8,8	5,1	8,1
ÖPNV u. andere	0,6	0,5	3,8	1,9
Sonstige	0,1	0,8	0,1	0,3
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0
(Basis n)	(674)	(785)	(1.031)	(2.490)

/ Antwortkategorie im entsprechenden altersspezifischen Fragebogen nicht enthalten;

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

²⁾ Dreirad, Rutschauto, Tretfahrzeug, Tretroller, Fahrrad mit Stützrädern;

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 133)

Tab. 2-15: Benutzte Fortbewegungsmittel auf dem Hinweg zum häufigsten Spiel- bzw. Freizeitor – nach dem Alter

Der Deutsche Sportbund weist für das Jahr 2001 die eindrucksvollen Mitgliederzahlen von 1.095.797 Kindern bis sechs Jahre und 4.385.642 Kindern zwischen sieben und 14 Jahren aus (vgl. DEUTSCHER SPORTBUND 2001: 4 sowie Bild 2-12 und SCHMIDT 2002). Differenziert man diese

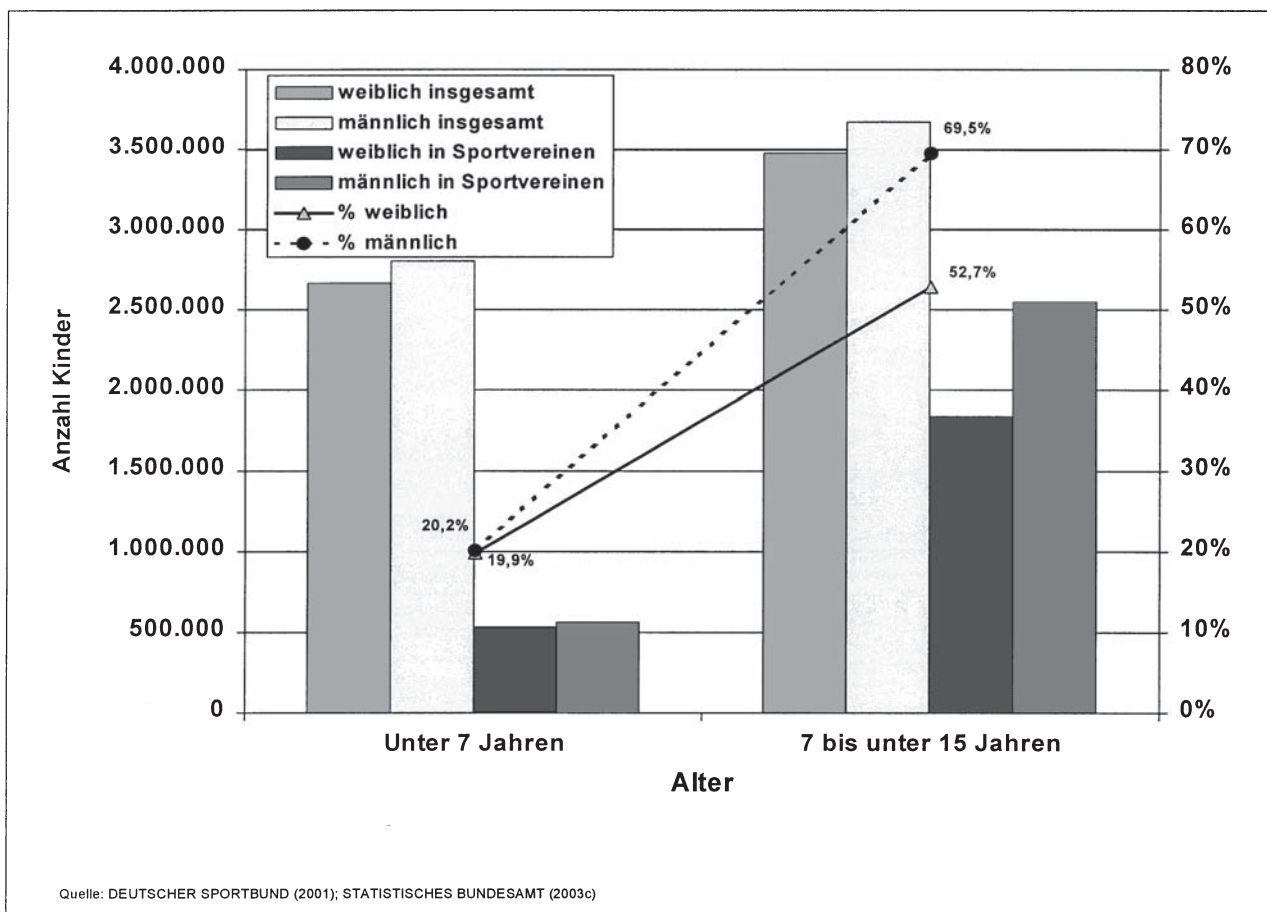


Bild 2-12: Anzahl und Anteile von Kindern in Sportvereinen – nach dem Alter und dem Geschlecht, 2001

Daten hinsichtlich des Alters der Kinder, entspricht dies – bezogen auf die Bevölkerung des Jahres 2001 im Alter bis sechs Jahren – ca. 20,2 % der Jungen und 19,9 % der Mädchen im entsprechenden Alter. Schaut man sich die 7- bis 14-Jährigen an, dann öffnet sich eine beträchtliche geschlechtsspezifische „Schere“: In dieser Altersgruppe waren mehr als zwei Drittel der Jungen (69,5 %), aber „nur“ etwas mehr als die Hälfte der Mädchen (52,7 %) in einem Sportverein organisiert.

BÜCHNER spricht – vor dem Hintergrund dieser gewaltigen Zahlen wohl zu Recht – von einer „zunehmenden ‚Versportung‘ des Kinderalltags“ (1990: 90).²⁹ ZEIHNER, ZEIHNER (1994: 33) weisen darauf hin, dass der organisierte Sport erst mit der Verdrängung körperlicher Bewegungsmöglichkeiten aus dem öffentlichen Raum (vgl. hierzu die Kapitel 5.1 und 5.2) seine heutige Relevanz für den Kinderalltag erlangt hat. Die Autoren sehen Sport als verselbstständigte Form körperlicher Bewegung, auf deren Orts- und Terminvorgaben Kinder

unter verinselten Lebensbedingungen angewiesen sind (vgl. ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 33 sowie Kapitel 3.5).

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die durch das Vereinsleben und den Trainingsalltag ausgeübte Tendenz zur Disziplinierung und sozialen Kontrolle der Kinder und die Etablierung eines weiteren relevanten Sozialisationskontextes (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 146; BÜCHNER 1990: 90f).

Ebenfalls unter Kindern weit verbreitet ist die Beschäftigung mit elektronischen Medien, insbesondere dem Computer (vgl. STRZODA, ZINNECKER 1998: 48 sowie Kapitel 2.7). Mädchen lesen in ihrer Freizeit mehr als Jungen (vgl. STRZODA, ZINNECKER 1998: 49).

Offensichtlich gibt es bildungsspezifische Unterschiede in den Freizeitaktivitäten: Während Hauptschüler weniger zu Hause oder bei Freunden spielen und seltener an organisierten Freizeit- und Bildungsangeboten teilnehmen, konsumieren sie die modernen Medien deutlich länger und nutzen auch häufiger die Nachmittagsbetreuung (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 132f).

²⁹ Vgl. generell zum Kindersport BÜCHNER, FUHS (1993).

Ein wesentlicher Aspekt der „Modernisierung“ der kindlichen Freizeitgestaltung wird in deren Loslösung vom familialen Umfeld gesehen, und der damit einhergehenden Notwendigkeit zur Überbrückung größerer räumlicher Distanzen zur Wohnung. Dabei gilt: Je mehr solcher Außenbeziehungen organisiert und in das Familienleben integriert werden müssen, desto wichtiger wird die Solidarfunktion der Familie (vgl. BMFSFJ 1999: 13; BÜCHNER 1994: 17 sowie Kapitel 3.1).

2.6 Gleichaltrigengruppe

Das Motiv, andere Kinder zu treffen, ist eine wichtige Motivation für die Nutzung unterschiedlicher Freizeitmöglichkeiten. Die Gleichaltrigengruppe hat Einfluss auf die Entwicklung individueller Interessen und ein großer Teil der Freizeit wird mit Gleichaltrigen zusammen in Cliquen verbracht (vgl. BMFSFJ 2002: 127, LIPSKI 2000: 3). Gleichaltrigengruppen können sich in Eigenregie der Kinder, z. B. beim nachmittäglichen Spiel in der Wohnumgebung, bilden (peer group), sie können aber auch durch Erwachsene organisiert und, an speziell dafür eingerichteten Orten, z. B. der Musikschule, dem Tanzstudio, dem Reiterhof oder dem Fußballverein, von Erwachsenen betreut sein.

ZINNECKER, STRZODA (1998: 81) bezeichnen eine eher stärkere Orientierung hin zu Gleichaltrigen an Stelle einer stärkeren Familienorientierung geradezu als Kennzeichen einer „hochmodernen“ Kindheit. Die Interaktion mit Gleichaltrigen ist für die Entwicklung von Kindern deshalb wichtig, weil diese Sozialkontakte, im Gegensatz zur Interaktion mit Erwachsenen, stärker symmetrisch sind und die Kinder ganz andere Erfahrungen, z. B. das Verständnis für Gleichheit und Gerechtigkeit, machen lassen. Aspekte des Wettbewerbs und der Kooperation manifestieren sich im Prozess des sozialen Vergleichs (vgl. OERTER 1995: 304). Die Kontakte mit Gleichaltrigen fördern die Entwicklung des Sozialverhaltens und tragen zum Selbstverständnis („Selbstkonzept“) der Kinder bei (vgl. OERTER 1995: 295). Sog. Bezugsgruppen zeichnen sich dadurch aus, dass Wettbewerbs- und Vergleichsprozesse („komparative Funktion“) sowie die Ausrichtung an Gruppennormen („normative Funktion“) stattfinden (vgl. FISCHER, WISWEDE 1997: 557). Mit zunehmendem Alter der Kinder lassen sich unterschiedliche Motive für die Mitgliedschaft in einer Gleichaltrigengruppe ausmachen: Während in der Vorschulzeit die körperliche Nähe und gemeinsame Spielaktivitäten hierfür verantwortlich sind, werden in der mittleren Kindheit die Motive „Zugehörigkeit“ und „soziale Akzeptanz“

wichtig und in der Adoleszenz Fragen der Selbstfindung (vgl. OERTER 1995: 299).

Allerdings scheint der Einfluss pädagogischer Institutionen, wie z. B. der Schule, parallel zur Ausdifferenzierung informeller sozialer Netze zu sinken (vgl. BMFSFJ 2002: 128). Das BMFSFJ geht von einem Bedeutungszuwachs der Gleichaltrigengruppen aus, weil diese als „... Experimentierraum ... [für, d. A.] die Erprobung unterschiedlicher Identitätsentwürfe“ (BMFSFJ 2002: 127) genutzt werden können.

Ca. 47 % der westdeutschen und 28 % der ostdeutschen Kinder zwischen zehn und 13 Jahren gibt an, Mitglied in einer Clique zu sein. Mit zunehmendem Alter werden die sozialen Kontakte mit Gleichaltrigen intensiver, als entsprechende Werte für 13- bis 16-Jährige werden 70 % unter den westdeutschen und 61 % unter den ostdeutschen Kindern berichtet (vgl. ZINNECKER, STRZODA 1998: 92f). HAFFNER ET AL. (2001: 11) zeigen, dass Kinder zum Zeitpunkt der Einschulung zu 12,2 % weniger als ein Mal pro Woche mit Freunden etwas unternehmen, zu 48,7 % ein bis zwei Mal pro Woche und zu 39,1 % mehr als zwei Mal pro Woche. Diese Anteile ändern sich unter Viertklässlern auf nur noch 4,6 % die weniger als ein Mal pro Woche etwas mit Freunden unternehmen, 34,7 % die dies ein bis zwei Mal pro Woche tun und 60,7 % der Kinder, die dies mehr als zwei Mal pro Woche tun.

Ist das Denken von Kindern stark mit der vorherrschenden Meinung in der Gruppe verhaftet, dann kann dies zu einer Überschätzung der Gruppe, einem Zustand der Closed-Mindedness³⁰ oder einem Gruppendruck bis hin zur Uniformität führen (vgl. FISCHER, WISWEDE 1997: 585).

Für die Verkehrssicherheitsarbeit ist das Auftreten von Kindern in Gleichaltrigengruppen aufgrund des dabei beobachteten sog. „risky shift“ relevant. Damit wird zum Ausdruck gebracht „..., daß Gruppenentscheidungen im allgemeinen riskanter ausfallen als Individualentscheidungen“ (FISCHER, WISWEDE 1997: 552). Für diesen Prozess lassen sich mehrere Gründe anführen (vgl. FISCHER, WISWEDE 1997: 581):

- In der Gruppe fühlt sich niemand persönlich für die Konsequenzen einer Entscheidung verantwortlich (Risikodiffusion).

³⁰ Damit wird eine psychische Situation beschrieben, „... in der zugunsten des kognitiven Gleichgewichts die Realitätswahrnehmung eingeschränkt wird“ (FISCHER, WISWEDE 1997: 556).

- Risikofreudigere Gruppenmitglieder sind attraktiver und einflussreicher als zögerliche.
- Im Zuge interpersonaler Vergleiche und bei positiver Wertschätzung von Risikobereitschaft, wollen Gruppenmitglieder etwas risikofreudiger erscheinen als andere in der Gruppe (Imponiergehabe).

Als Verhaltensweisen, bei denen das Wirken solcher Gruppenprozesse angenommen wird, werden der Drogenkonsum, Mutproben (z. B. S-Bahn-Surfen) oder schnelles Fahren (Autorennen) bzw. Fahren unter Alkoholeinfluss thematisiert (vgl. BMFSFJ 2002: 224; LIMBOURG 1998: 4). Auch für eine riskantere Verkehrsbeteiligung in einer Gruppe als Fußgänger liegen empirische Evidenzen vor (vgl. HÜTTENMOSER 2003: 27; MICHALIK 1994, 1975: 80f; LIMBOURG 1995: 35). Auf den Aspekt der Verkehrsteilnahme in einer Gruppe macht HOLTE am Beispiel des Fahrradfahrens aufmerksam. So kann das empirisch festgestellte unterschiedliche Verhalten fahrradfahrender Kinder alleine, im Vergleich zur Fahrt in einer Gruppe, mit Aspekten wie der unbewussten Delegation von Verantwortung an andere, Gruppendruck, Wettbewerb, Imponiergehabe oder Stress zusammenhängen (vgl. HOLTE 2002: 6).

2.7 Mediennutzung von Kindern

Der Zugang zu und die Rezeption von Medien sind schon seit längerem ein ganz normaler Bestandteil des Kinderalltags (vgl. WEHRSPAUN ET AL. 1990: 119). (Massen-)Medien wird eine sozialisatorische Funktion zugeschrieben (vgl. HURRELMANN 1998: 247; SCHORB, MOHN, THEUNERT 1991), deren Relevanz für Kinder und Jugendliche in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen ist. Fernsehen kann sogar eine Vorbildfunktion für die individuelle Wertorientierung, Kommunikations- und Verhaltensmuster zugeschrieben werden (vgl. VAN EIMEREN 2000: 45). Zusammenfassend lässt sich feststellen:

„Eine nicht medial beeinflusste Kindheit und Jugend ist nicht vorstellbar. Medien, und hier vor allem das Fernsehen, prägen Alltagserleben, vermitteln Handlungsmuster und Normen und helfen, sich mit der Welt der Erwachsenen auseinander zu setzen“ (VAN EIMEREN 2000: 45).

In diesem Kontext wird nun das Schlagwort der „Mediatisierung“ von Kindheit einschlägig. JÄCKEL versteht darunter

- „... eine Zunahme der medienvermittelten Erfahrung;
- eine Zunahme des Stellenwerts elektronischer Medien für die Freizeitgestaltung von Kindern und Jugendlichen;
- eine wachsende Verschmelzung von Medienwirklichkeit und sozialer Wirklichkeit;
- eine zunehmende Durchdringung des Alltags durch Medien- und Werbesymbolik“ (JÄCKEL 1999: 120).

Aus entwicklungspsychologischer Sicht wird behauptet, dass allein die Zeit, die Kinder mit Medien verbringen, ihre Entwicklung bzw. sie selbst verändert (vgl. JÖRG 1994: 29). Ferner stillen Medien auch das Bedürfnis nach physiologischer Anregung, wobei GROEBEL (1994: 24) Jungen eher eine Anregung durch Risiko, Mädchen die Suche nach sozialen Erlebnissen und – geschlechtsspezifisch – die Beschäftigung mit intellektuellen / kulturellen Inhalten unterscheidet.

Filtert man aus der aktuellen Studie „Kinder und Medien 2002“ die medialen Freizeitaktivitäten von 6- bis 13-Jährigen heraus, dominiert ganz eindeutig das Fernsehen, das von 82 % der Befragten (fast) jeden Tag und von 16 % ein- / mehrmals pro Woche praktiziert wird. Weitere Aspekte des kindlichen Medienkonsums betreffen das Hören von MCs / CDs (28 % (fast) täglich, 53 % ein- / mehrmals pro Woche), von Radio (35 % und 34 %), von Hörspielkassetten (11 % und 44 %), die Beschäftigung mit dem Computer (17 % und 36 %), der Konsum von Videos (5 % und 46 %) sowie das Spielen von Videospiele bzw. an Spielekonsolen (7 % und 29 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 5f). Diese Ergebnisse untermauern den hohen Stellenwert von Medien gerade in der frei bestimmbaren Zeit des Alltags der Kinder.

Auch an der Geräteausstattung der Haushalte kann die Alltäglichkeit von Medien nachvollzogen werden: So waren im Jahr 2002 alle Haushalte mit einem Fernsehgerät versorgt, 96 % verfügten über einen Videorecorder, 67 % über einen Computer und 47 % über Zugang zum Internet, eine Tageszeitung hatten 65 % der Haushalte abonniert (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 16).

Der Zugang und die Nutzung von Medien differieren von Medium zu Medium, deshalb werden die für Kinder wichtigsten Medien nachfolgend kurz separat betrachtet.

2.7.1 Fernsehen

„Fernsehen gehört zum Alltag von Kindern und Jugendlichen“ (VAN EIMEREN 2000: 45). Die Ausstattung der Haushalte mit Fernsehern darf weitgehend als gesättigt gelten, die entsprechenden Angaben der Haushalte mit Fernseher schwanken zwischen 95 % (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003) und der Vollversorgung in Haushalten mit Kindern von 6 bis 13 Jahren (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 16).³¹

Das Fernsehen ist unumstritten das am weitesten verbreitete und das unter Kindern beliebteste Medium: 76% der 6- bis 13-jährigen Befragten der „Kinder und Medien“-Studie gaben 2002 an, dass sie von allen Medien am wenigsten auf das Fernsehen verzichten könnten (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 48).

Die Fernsehnutzung von Kindern ist im Zeitverlauf relativ stabil. So berichtet VAN EIMEREN (2000: 47) im Vergleich der Jahre 1992 und 2000 lediglich eine Steigerung der täglichen Sehdauer 10- bis 15-Jähriger von 109 Minuten auf 118 Minuten (vgl. auch FEIERABEND, KLINGLER, SIMON 1999: 184, 188). Auch die im Rahmen der „Kinder und Medien“-Studien erhobenen Daten lassen keine dramatische Zunahme der kindlichen Fernsehdauer erkennen (vgl. Tab. 2-16).

Dabei lässt sich auch beobachten, dass Unterschiede nach dem Geschlecht, dem Alter und der Region weitgehend stabil bleiben:

- Während Jungen allerdings bis vor einigen Jahren noch erkennbar mehr Zeit mit Fernsehen verbrachten als Mädchen, sind die Nutzungsdauern mittlerweile konvergiert, Jungen und Mädchen unterscheiden sich diesbezüglich nicht mehr nennenswert (vgl. Tab. 2-17 sowie EIRICH 2002: 197). VAN EIMEREN (2000: 47) berichtet sogar eine um zwei Minuten längere durchschnittliche tägliche Sehdauer von Mädchen (119 Minuten) als von Jungen (117 Minuten).³²
- Jüngere Kinder sehen weniger fern als ältere, die tägliche Sehdauer schwankt zwischen 102 Minuten unter den 10- bis 11-Jährigen, 117 Mi-

nuten unter den 12- bis 13-Jährigen und 133 Minuten unter den 14- bis 15-Jährigen (vgl. Bild 2-13 sowie VAN EIMEREN 2000: 47; vgl. auch FEIERABEND, SIMON 2001: 177; FEIERABEND, KLINGLER 1998: 167). Je nach Lebensalter bevorzugen die Kinder auch unterschiedliche Sendungen und Sender (vgl. BARTHELMES 1999: 46f, FEIERABEND, KLINGLER 2000a: 16f).

Jahr ¹⁾	Kinder im Alter von ...		
	... 3 bis unter 6 Jahren	... 6 bis unter 10 Jahren	... 10 bis unter 14 Jahren
	in Minuten		
1985	–		92
1986	–		93
1987	–		88
1988	–		87
1989	–		86
1990	–		87
1991	–		93
1992	–		104
1993	–		106
1994	–		101
1995	–	–	–
1996	–	96	120
1997	–	91	113
1998	–	96	117
1999	–	92	114
2000	–	96	111
2001	–	98	
2002	–		99

¹⁾ Bis 1990 alte Bundesländer, ab 1991 Deutschland als Ganzes;

Quelle: FEIERABEND, KLINGLER (2002: 11); FEIERABEND, SIMON (2001: 177; 2000: 160); GÖTZ (2002); FEIERABEND, KLINGLER (1998: 168); FEIERABEND, KLINGLER, SIMON (1999: 175); KLINGLER, GROEBEL (1994: 183);

Tab. 2-16: Tägliche Fernsehdauer von Kindern im Zeitverlauf – nach dem Alter

Jahr ¹⁾	Kinder im Alter					
	Jungen			Mädchen		
	3 b. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 14 Jahre	3 b. u. 6 Jahre	6 b. u. 10 Jahre	10 b. u. 14 Jahre
	in Minuten					
1990	–		96	–		94
1996		108			93	
1997		101			89	
1998		103			94	
1999		97			96	
2000		98			96	

¹⁾ Bis 1990 alte Bundesländer, ab 1991 Deutschland als Ganzes;

Quelle: FEIERABEND, SIMON (2001: 177; 2000: 160); FEIERABEND, KLINGLER, SIMON (1999: 175); FEIERABEND, KLINGLER (1998: 168); KLINGLER, GROEBEL (1994: 126);

Tab. 2-17: Tägliche Fernsehdauer von Kindern, im Zeitverlauf – nach dem Alter und dem Geschlecht

³¹ Für Haushalte ohne Fernseher soll hier die Vermutung geäußert werden, dass diese sich bewusst gegen die Anschaffung dieses Gerätes entscheiden haben. Dabei gilt es allerdings zu bedenken, dass dies auch bedeutet, „... Kinder und Jugendliche von einem Teil ihrer Lebenswelt auszuschließen“ (VAN EIMEREN 2000: 45).

³² Zu unterschiedlichen inhaltlichen Präferenzen zwischen Jungen und Mädchen beim Fernsehkonsum vgl. FEIERABEND, SIMON (2001: 182) oder GROEBEL (1998: 548).

Jahr	Alte Bundesländer			Neue Bundesländer		
	von 3 bis unter 6 Jahren	von 6 bis unter 10 Jahren	von 10 bis unter 14 Jahren	von 3 bis unter 6 Jahren	von 6 bis unter 10 Jahren	von 10 bis unter 14 Jahren
1992	–	97	–	–	124	–
1993	–	100	–	–	125	–
1994	–	95	–	–	114	–
1995	–	101	–	–	106	–
1996	79	94	112	87	104	141
1997	73	90	109	94	93	122
1998	73	94	112	96	108	128
1999	76	88	107	87	110	131
2000	74	90	105	87	127	130
2001	–	93	–	–	117	–

Quelle: DARSCHIN (1998: 34); FEIERABEND, KLINGLER (1998: 168); FEIERABEND, KLINGLER, SIMON (1999: 175); FEIERABEND, SIMON (2001: 177; 2000: 160); GÖTZ (2002);

Tab. 2-18: Tägliche Fernsehdauer von Kindern, im Zeitverlauf – nach dem Alter und der Region

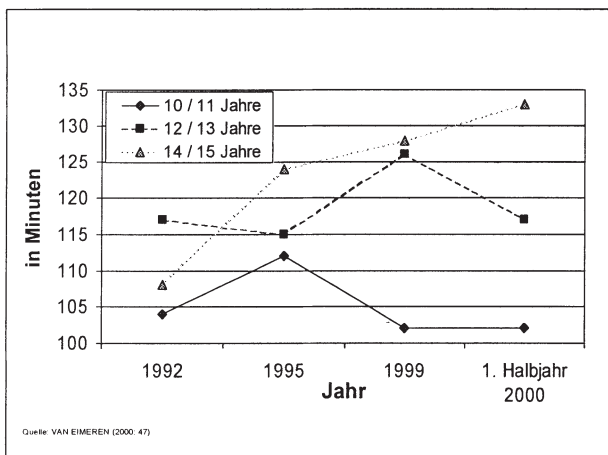


Bild 2-13: Tägliche Fernsehdauer von Kindern im Zeitverlauf – nach dem Alter

- Kinder aus den neuen Bundesländern (tägliche Fernsehdauer 2000: 139 Minuten) sehen länger fern als ihre Altersgenossen aus den alten Bundesländern (tägliche Fernsehdauer 2000: 110 Minuten); auch dieser Befund ist über die Jahre hinweg stabil (vgl. Tab. 2-18 sowie VAN EIMEREN 2000: 47; FEIERABEND, SIMON 2001: 183).

Uneindeutig sind die Erkenntnisse zum Einfluss der sozio-ökonomischen Bedingungen des Haushalts auf den Fernsehkonsum der Kinder. Während ROE (2000: 3) lediglich indirekte und nicht zu verallgemeinernde Effekte des sozio-ökonomischen Status auf den Fernsehkonsum gelten lässt, machen KLÖCKNER, STECHER, ZINNECKER (2002: 291) geltend, dass Kinder mit günstigen Wohnumfeldbedingungen weniger fernsehen als Kinder mit ungünstigen Wohnumfeldbedingungen.

Verkehrsrelevante Sozialisationsaspekte hat vor allem exzessiver Fernsehkonsum. Er zeigt „... negative Auswirkungen auf die Entwicklung: Einsei-

tigkeit der sensorischen Inanspruchnahme, Einschränkung der motorischen und kreativen Aktivität, Brachliegen der Imaginationsfähigkeit“ (SCHLACK 2000: 100). DÖTSCH ET AL (1997) stellen fest, dass adipöse Kinder und Jugendliche etwa doppelt so lange fernsehen wie nicht-adipöse Kinder, wobei insbesondere der abendliche Fernsehkonsum zu diesem Unterschied beiträgt. MYRTEK (2001: 217) unterteilt seine Stichprobe von Kindern am Median der zeitlichen Fernsehnutzung und konstatiert, dass „Vielseher“ signifikant weniger oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind als „Wenigseher“, seltener Gespräche führen, seltener ein Musikinstrument spielen, öfter allein sind, seltener Kontakt mit Freunden haben, ihre körperliche Aktivität reduziert ist und auch ihre Schulleistungen schlechter sind (vgl. MYRTEK 2001: 218ff).³³

2.7.2 Computer(-spiele)

Im zweiten Halbjahr 2002 besaß ca. die Hälfte der Haushalte in Deutschland einen PC, in ca. jedem zehnten Haushalt fand sich sogar ein Notebook (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 97). Der PC-Ausstattungsgrad schwankt zwischen 38 % der Einpersonenhaushalte und 87 % der Haushalte von Paaren mit Kind(ern). Es wird sogar vermutet, dass es häufig die Kinder sind, die den Kauf eines Computers induzieren (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 98f). Für die Haushalte mit 6- bis 13-jährigen Kindern lässt sich die Steigerung des Anteils von PC-Besitzern folgendermaßen nachzeichnen: Während im Jahr 1990 in knapp einem Viertel dieser Haushalte (28 %) ein PC stand, waren es 1993 ca. ein Drittel (33 %), in

³³ Vgl. zu diesem Aspekt auch KALIES, KOLETZKO, VON KRIES (2001) sowie Kapitel 2.8.1.

den Jahren 1995 und 1999 ca. die Hälfte (51 % bzw. 47 %), im Jahr 2000 57 % und im Jahr 2002 ca. zwei Drittel (67 %) der Haushalte, die über einen PC verfügen konnten. Im letzten Erhebungsjahr besaßen sogar 13 % der Kinder einen eigenen PC (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 16; 2001: 14; KLINGLER, GROEBEL 1994: 90).

Dabei ist die technische Ausstattung der häuslichen PCs durchaus beachtlich: Im Jahr 2002 gaben 98 % der befragten 12- bis 19-Jährigen mit einem häuslichen PC an, dass dieser ein CD-Rom-Laufwerk hat. 95 % der befragten Kinder und Jugendlichen kann auf PC-Lautsprecher zurückgreifen, 94 % auf einen Drucker, 85 % auf einen Internetzugang, ebenfalls 85 % auf eine Soundkarte, 58 % auf einen Scanner, 55 % auf einen CD-Brenner und 42 % auf ein DVD-Laufwerk (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 41).

Die Computernutzung ist besonders vom Alter und dem Geschlecht der Kinder abhängig (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 32). Tab. 2-19 zeigt auf, wie in allen Erhebungsjahren der „Kinder und Medien“-Studien die zumindest „seltene“ Nutzung des PCs mit steigendem Alter zunimmt. Im Jahr 2002 nutzten zwischen 39 % der 6- und 7-Jährigen und nahezu jedem 14- / 15-Jährigen zumindest „selten“ einen PC.

Jahr	Alter				
	6 / 7 Jahre	8 / 9 Jahre	10 / 11 Jahre	12 / 13 Jahre	14 / 15 Jahre
	in %				
1999	39	45	56	61	–
2000	34	52	70	80	92
2002	39	55	74	82	99

Quelle: FEIERABEND, KLINGLER (2003: 29; 2002: 25; 2000a: 40; 2000b: 21);

Tab. 2-19: PC-Nutzung zumindest „selten“ – nach dem Alter

Meist wird berichtet, dass Jungen sowohl zuhause als auch in der Schule mehr Zeit vor dem PC verbringen als Mädchen (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 36; SUBRAHMANYAM ET AL. 2001: 10ff). Dies kommt auch in den Ergebnissen der „Kinder und Medien“-Studien zum Ausdruck (vgl. Tab. 2-20). Nach PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN (2003: 100) ist die PC-Nutzung jedoch unter 10- bis 15-jährigen Mädchen etwas höher als unter gleichaltrigen Jungen.

Darüber hinaus nutzten in den Jahren 1999 und 2000 erheblich mehr Kinder in den neuen als in den alten Bundesländern einen PC zumindest „selten“ (vgl. Tab. 2-20).

Jahr	Geschlecht		Region	
	Jungen	Mädchen	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer
	in %			
1999	57	45	47	67
2000	66	55	57	73
2002	67	59	–	–

Quelle: FEIERABEND, KLINGLER (2002: 25; 2000a: 40);

Tab. 2-20: PC-Nutzung zumindest „selten“ – nach dem Geschlecht und der Region

Deutliche Unterschiede in der PC-Nutzung lassen sich auch nach dem Bildungsgrad der Kinder und Jugendlichen nachweisen: Während im Jahr 2002 nur 84 % der Hauptschüler (2001: 72 %) mindestens einmal im Monat einen PC genutzt hat, waren dies 93 % der Realschüler (2001: 81 %) und 97 % der Gymnasiasten (2001: 91 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 27). SUBRAHMANYAM ET AL. (2001: 26) machen darüber hinaus auch das elterliche Einkommen, die Bildung der Eltern und die ethnische Herkunft für das Ausmaß der Computernutzung von Kindern verantwortlich.

Inhaltlich beschäftigen sich Jungen mehr mit PC-Spielen als Mädchen (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 36; SUBRAHMANYAM ET AL. 2001: 10ff). Als liebste Computerspiele nennen Jungen Strategie- (34 %), Simulations- (31 %) und Actionspiele (24 %). Mädchen präferieren dagegen Strategie- (30 %), Fun- / Gesellschafts- (27 %) und Action- bzw. Jump & Run-Spiele (jeweils 22 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 34). Hinsichtlich der Entwicklung von Kindern behaupten SUBRAHMANYAM ET AL. (2001), dass „... playing specific computer games has immediate positive effects on specific spatial, iconic, and attentional skills used by the game“ (SUBRAHMANYAM ET AL. 2001: 26). Allerdings bleibt offen, ob diese Effekte auch anhalten.

2.7.3 Internet

Ca. ein Fünftel der Haushalte in Deutschland hatte im zweiten Halbjahr 2002 einen ISDN-Anschluss und ca. 16. Mio. oder 43 % der Haushalte hatten zu dieser Zeit einen Internetzugang (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 97). Auch hinsichtlich des Internetzugangs lassen sich deutliche Unterschiede zwischen Haushaltstypen feststellen: Die entsprechenden Quoten schwanken zwischen 29 % der Einpersonenhaushalte, 51 % der Haushalte allein Erziehender mit Kind(ern), 68 % der Haushalte von zwei Erwachsenen mit Kind(ern) und 75% der Haushalte von drei Er-

wachsenen mit Kind(ern) (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 99).

Die Verbreitung des Internets ist sozial stark ungleich verteilt. Die Anteile der Selbstständigen-, Beamten- und Angestelltenhaushalte ist in der Gruppe der Haushalte mit Internetanschluss deutlich höher als in der Gesamtbevölkerung, dagegen sind Rentner hier stark unterrepräsentiert (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 99). Der Aspekt der sozialen Ungleichheit kommt noch deutlicher zum Vorschein, wenn man die Haushalte mit Internetanschluss nach dem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen differenziert: Demnach haben 77 % der Haushalte der höchsten Einkommensgruppe (3.600 Euro und mehr) einen Internetanschluss, 64 % der Haushalte mit 2.600 Euro bis unter 3.600 Euro, 43 % der Haushalte mit 1.300 Euro bis unter 2.600 Euro und lediglich 24 % der Haushalte mit weniger als 1.300 Euro (vgl. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 99). Damit bestätigt sich nach Meinung der Autoren die sog. „These der digitalen Spaltung“ hinsichtlich der Internetnutzung bezüglich der Merkmale Alter, Bildungsniveau und Haushaltsnettoeinkommen:

„Je jünger, desto aktiver – je besser ausgebildet, desto vertrauter – je höher das Haushaltsnettoeinkommen, desto höher die Nutzerquote“ (PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN 2003: 105).

In den Haushalten von 6- bis 13-jährigen Kindern haben sich Internetzugänge in den letzten Jahren geradezu exponential verbreitet. Waren 1999 lediglich 8 % dieser Haushalte damit ausgestattet, war es ein Jahr später bereits mehr als ein Viertel (27 %) und im Jahr 2002 beinahe die Hälfte (47 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 16; 2001: 14; 2000a: 55).

Die Nutzung des Internet ist besonders vom Alter und dem Geschlecht der Kinder abhängig (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 32). Dabei stieg der Anteil der Kinder, die das Internet zumindest „selten“ nutzen unter den 6- bis 13-Jährigen von 13 % im Jahr 1999, über 31 % im Jahr 2000 bis auf 52 % im Jahr 2002. Von den 14- oder 15-Jährigen nutzten das Internet im Jahr 1998 bereits 19 %, im Jahr 1999 dann 32 %, im Jahr 2000 59 % und im Jahr 2002 schließlich 85 % (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 43; 2002: 38; 2001: 43; 2000a: 47; 2000b: 37). Im Jahr 2002 nutzten 83 % der 12- bis 19-Jährigen (2001: 63 %, 1998: 18 %) das Internet zumindest selten. Jungen und Mädchen gaben dies übrigens gleich häufig an, Mädchen haben damit hinsichtlich der Internetnutzung zu den Jungen aufgeschlossen (Jungen: 2001: 67 %, 1998: 21 %; Mädchen: 2001: 59 %, 1998: 14 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 43).

(vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 43). PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN (2003: 100) berichten, dass die Internetnutzung unter 10- bis 15-jährigen Mädchen sogar etwas höher ist als unter gleichaltrigen Jungen.

Von den Kindern, die das Internet nutzen, sind jedoch nur 8 % (fast) täglich online, jedes vierte Kind aber bereits ein- oder mehrmals pro Woche (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 39). Nach BREUNIG (2002: 400) steigt der Anteil von Kindern, die das Internet „normalerweise“ über eine Stunde lang nutzen von 13 % unter den 8-Jährigen auf 22 % der 12-Jährigen. Eine Nutzungsdauer zwischen 30 Minuten und einer Stunde geben 34 % der 8-Jährigen an, mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil auf bis zu 50 % der 11-Jährigen, um dann wieder auf 44 % der 12-Jährigen zu fallen. Eher kurze Online-Zeiten von weniger als einer Stunde berichten vor allem jüngere Kinder (53 % der 8-Jährigen und 45 % der 9-Jährigen).

Die „digitale Spaltung“ der jugendlichen Internetnutzer zeigt sich zumindest ansatzweise an deren bildungsniveau-spezifischen Nutzerquoten: So nutzten im Jahr 2002 69 % der 12- bis 19-jährigen Hauptschüler das Internet zumindest selten (2001: 49 %, 1998: 11 %), gegenüber 80 % der gleichaltrigen Realschüler (2001: 58 %, 1998: 16 %) und 92 % der entsprechenden Gymnasiasten (2001: 74 %, 1998: 23 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 43 sowie allgemein BMFSFJ 2002: 184).

Kinder erwarten im Internet vor allem Unterhaltung und Spaß. Sie schätzen kurzweilige Spiele, Komik, Animationen und Videos, Musik, Informationen zur „populären“ Kultur und Medientipps (vgl. HEIDTMANN 2001: 1f). Bei der Internetnutzung steht das „Herumsurfen“ im Mittelpunkt (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 35, 38).³⁴ Darüber hinaus werden Informationen zum Hobby oder für die Schule gesucht und Emails verschickt (vgl. BREUNIG 2002: 399ff). Während Mädchen sich eher für Berichterstattung, die Versendung von Emails oder den Besuch von chat rooms interessieren, eher „ernsthafte“ Aufgaben im Internet erledigen, oder zielgerichtet Informationen abfragen, nutzen die Jungen es eher als Selbstzweck, für Entdeckungstouren und laden z. B. mehr Dateien auf den PC (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 36f).

Allerdings kommen DRÖSE, VOM ORDE (wie einige Autoren vor ihnen auch) zu dem Ergebnis, „...“

³⁴ Allerdings machen die Autoren geltend, dass mit der Verwendung dieser Bezeichnung nicht geklärt ist, ob darin die Freude am Entdecken neuer Inhalte oder der Mangel an Kenntnissen im Umgang mit diesem Medium zum Ausdruck kommt (vgl. DRÖSE, VOM ORDE 2002: 35).

dass die Internetnutzung bislang für die Mehrzahl der Kinder keine Rolle in ihrer Freizeitgestaltung spielt“ (2002: 34). Zwar können immer mehr Kinder entsprechende Erfahrungen vorweisen, allerdings ist der zeitliche Umfang ihrer Internetnutzung (bisher) gering. Die weitere Entwicklung des Internet und dessen Reichweite vor Augen, sollte sich eine innovative Verkehrssicherheitsarbeit trotzdem verstärkt diesem Medium zuwenden.³⁵

2.7.4 Video

Auch die Ausstattung der Haushalte von 6- bis 13-Jährigen mit Videogeräten ist sehr hoch und hat nach 92 % im Jahr 1999 mit 95 % im Jahr 2000 und 96 % im Jahr 2002 praktisch die Sättigungsgrenze erreicht. Darüber hinaus verfügten im Jahr 2000 8 % und im Jahr 2002 sogar bereits 10 % der Kinder über ein eigenes Videogerät (16 % in den neuen und 6 % in den alten Bundesländern) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 16ff; 2001: 14ff; 2000a: 55).

13 % der 6- bis 13-Jährigen schaute Anfang der 1990er Jahre täglich oder fast täglich Video (vgl. KLINGLER, GROEBEL 1994: 124). Zehn Jahre später hat sich dieser Anteil ca. halbiert (1999: 6 %, 2000: 5 %, 2002: 5 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 6; 2001: 7; 2000a: 8; KLINGLER, GROEBEL 1994: 124).

Bei Jungen und Mädchen dominiert das Interesse an Zeichentrickfilmen. Während Mädchen Filme mit Tieren, Märchen / Sagen oder Liebesfilme deutlich stärker präferieren als Jungen, schauen diese relativ häufiger „lustige“ oder Unterhaltungsfilme, Abenteuer- / Actionfilme oder Science-Fiction-Filme (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2000a: 27).

2.7.5 Printmedien

KLINGLER, GROEBEL (1994: 124) berichten lediglich 7 % der 6- bis 13-Jährigen, die zum Anfang der 1990er Jahre täglich oder fast täglich in einer Zeitung lasen. Dieser kleine Anteil verringerte sich noch bis zum Jahr 2002. Deutlich zeigt sich im Zeitverlauf auch der Einbruch in der (fast täglichen) Nutzung von Büchern und Comics (vgl. Tab. 2-21).

Jahr ¹⁾	Bücher	Zeitungen	Comics
	in %		
1990	32	7	20
1999	15	5	5
2000	14	5	4
2002	12	5	6

¹⁾ Bis 1990 alte Bundesländer, ab 1991 Deutschland als Ganzes;

Quelle: FEIERABEND, KLINGLER (2002: 6; 2001: 7; 2000a: 8); KLINGLER, GROEBEL (1994: 124);

Tab. 2-21: Printmedien-Nutzung (fast) täglich, 6- bis 13-Jährige – im Zeitverlauf

Mädchen lesen Bücher relativ häufiger „(sehr) gerne“, Jungen eher „nicht so gerne“ oder „gar nicht gerne“ (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 23). Hinsichtlich der Buchgenres dominieren Märchen und Bilderbücher bei den 6- bis 7-Jährigen, Fantasiesgeschichten bei den 8- bis 11-Jährigen, Abenteuerbücher bei den 10- bis 11-Jährigen und Jugendbücher / -romane sowie Sachbücher bei den 12- bis 13-Jährigen (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2000a: 33).

In der Zusammenschau der Entwicklung der Fernseh- und Printmediennutzung kann mit ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 103) eine Verdrängung der Wort- durch die Bilderkultur festgestellt werden.³⁶

2.7.6 Hörfunk

Im Jahr 2002 war in praktisch jedem Haushalt ein Radiogerät vorhanden (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2001: 14), darüber hinaus besaßen 45 % der 6- bis 13-Jährigen ein eigenes Radiogerät (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 18). Allerdings scheint in dieser Altersgruppe die tägliche oder fast tägliche Nutzung des Radios im Zeitverlauf etwas rückläufig zu sein: So gaben im Jahr 1990 noch 42 % der Befragten an, das Radio täglich oder fast täglich zu nutzen, gegenüber lediglich noch 30 % im Jahr 1999 und jeweils 35 % in den Jahren 2000 und 2002 (vgl. KLINGLER, GROEBEL 1994: 124; FEIERABEND, KLINGLER 2002: 5; 2001: 7; 2000a: 8).

1990 nutzten Kinder aus dem Osten das Radio intensiver als Kinder aus dem Westen, Mädchen intensiver als Jungen und auch mit zunehmendem Alter wurde deutlich häufiger Radio gehört (vgl.

³⁶ „Mit Fernsehen verändert sich der Modus der Aneignung symbolischer Kultur hin zur Bevorzugung ikonischer Rezeption. Diese Rezeptionsweise greift auf andere Medien über“ (ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 104).

³⁵ Zu ersten entsprechenden Erfahrungen vgl. Kapitel 5.4.3.

KLINGLER 1994: 14). Auch im Jahr 2002 hörten 12- bis 19-jährige Mädchen häufiger (91 %) täglich oder mehrmals pro Woche Radio als Jungen (80 %) (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 18).

Das Schwergewicht der konsumierten Hörfunkinhalte lag früher und liegt auch unter den heutigen Jugendlichen eindeutig bei den Musiksendungen (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 25; KLINGLER 1994: 18). Für männliche 12- bis 19-Jährige sind darüber hinaus Nachrichten / Aktuelles und Sportsendungen wichtig. Mädchen im entsprechenden Alter präferieren neben Nachrichten / Aktuelles noch besonders häufig regionale Veranstaltungshinweise (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 25).

2.7.7 Musikkassetten / CDs

Im Jahr 2002 besaßen 55 % der 6- bis 13-Jährigen einen eigenen Kassettenrekorder, 45 % einen Walk- oder Diskman und 35 % einen CD-Spieler (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 18). Die (fast) tägliche Nutzung dieser Tonträger schwankte zwischen 46 % im Jahr 1990, 28 % im Jahr 1999, 32 % im Jahr 2000 und 28 % im Jahr 2002 (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 5; FEIERABEND, KLINGLER 2001: 7; FEIERABEND, KLINGLER 2000a: 8; KLINGLER, GROEBEL 1994: 124).

Anfang der 1990er Jahre hörten ca. 46 % der 6- bis 13-Jährigen täglich oder fast täglich Schallplatten, Kassetten oder CDs (vgl. KLINGLER, GROEBEL 1994: 124). Dabei behaupteten dies 49 % der Mädchen und 42 % der Jungen. Auch das (fast) tägliche Hören von Schallplatten, Kassetten oder CDs ist mit zunehmendem Alter häufiger anzutreffen (vgl. KLINGLER 1994: 14). Im Jahr 2002 gaben 28 % der befragten 6- bis 13-Jährigen an, (fast) jeden Tag Musikkassetten oder CDs zu hören, für mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) traf dies ein- / mehrmals pro Woche zu (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2002: 5).

12-Jährige und Ältere hören auf diesen Tonträgern am häufigsten Musik (vgl. KLINGLER 1994: 19). Dagegen dominieren bei den jüngeren Kindern andere Genres: Kindergeschichten (83 %) und Märchen / Sagen (53 %) werden am häufigsten unter den 6- bis 7-Jährigen, Abenteuergeschichten (65 %) und Kriminalgeschichten (34 %) unter den 12- bis 13-Jährigen, Grusel- / Gespenstergeschichten werden mit 37 % relativ am häufigsten von den 10- bis 11-Jährigen gehört (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2000a: 31).

2.8 Gesundheit von Kindern

Die Voraussetzungen für eine gesunde Entwicklung von Kindern sind in der Bundesrepublik institutionell gut verankert. Bereits am Tag der Geburt eines Kindes greift das Programm zur Krankheitsfrüherkennung bei Kindern in Form der sog. „U1“. Weitere Untersuchungen folgen am 5.-6. Lebens- tag („U2“), in der 4.-6. Lebenswoche („U3“), im 3.-4. Lebensmonat („U4“), im 6.-7. Lebensmonat („U5“), im 10.-12. Lebensmonat („U6“), im 21.-24. Lebensmonat („U7“), im 43.-48. Lebensmonat („U8“) und im 60.-64. Lebensmonat („U9“). Da die U1 und meist auch die U2 noch auf der Neugeborenenstation der Entbindungsklinik gemacht werden, kann man davon ausgehen, dass zu diesen Zeitpunkten eine medizinische Untersuchung weitgehend aller Neugeborenen stattfindet. Das Zentralinstitut für die kassenärztliche Versorgung (ZI) nennt für das Jahr 2000 folgende Teilnahmequoten an den zeitlich nachfolgenden Untersuchungsstufen: U3: 92,6 %, U4: 93,2 %, U5: 93,3 %, U6: 94,7 %, U7: 91,2 %, U8: 82,6 % und U9: 79,1 % (vgl. ZI 2002 sowie darüber hinaus SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 123; ALTENHOFEN 1998: 26).

Trotz dieser intensiven Prävention können deutliche gesundheitliche Beeinträchtigungen von Kindern und Jugendlichen festgestellt werden, die mehr oder weniger an den Lebensumständen der Familien festzumachen sind und sich in einer Veränderung des Krankheitsspektrums ausdrücken:

„Vor allem scheinen chronische Beeinträchtigungen, Allergien, psycho-nervöse und psychosomatische Beschwerden und bestimmte Formen des Suchtverhaltens und falsches Ernährungs- und Bewegungsverhalten in der jungen Generation zuzunehmen, die sowohl eine Verankerung im physiologischen wie im verhaltens- und umweltbezogenen Bereich haben“ (HURRELMANN 2000: 57).

„Die Gesundheit von Kindern steht im Zusammenhang mit ihrer sozialen Lage“ (ELLSÄSSER ET AL. 2002: 16; vgl. auch BMFSFJ 2002: 222f; BMA 2001: 116; SETTERTOBULTE 2001). Dass Gesundheit und Krankheit unter Kindern sozial ungleich verteilt sind, belegen z. B. die Einschulungsuntersuchungen im Bundesland Brandenburg: Dort stellten Kinderärzte „... bei Kindern aus sozial benachteiligten Familien erheblich mehr Beeinträchtigungen fest. Die Unterschiede sind erwartungsgemäß am größten für Sprachstörungen, psychische Beeinträchtigungen, Beeinträchtigung-

gen der geistigen Entwicklung und psychomotorische Störungen“ (ELLSÄSSER ET AL. 2002: 9f).³⁷

In einem Modellprojekt in der Stadt Brandenburg zeigten sich auch bei der Zahngesundheit schichtspezifische Unterschiede zwischen den Kindern, die in die gleiche Richtung weisen (vgl. ELLSÄSSER ET AL. 2002: 12). Aus Baden-Württemberg werden ebenfalls signifikante Unterschiede in der Zahngesundheit zwischen Schülern verschiedener Schularten berichtet (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 165)

Auch Geschlechtsunterschiede lassen sich beim Gesundheitszustand von Kindern feststellen, wobei Jungen insbesondere hinsichtlich Sprachstörungen, psychomotorischer Störungen, zerebraler Bewegungsstörungen und psychischer Störungen doppelt so stark belastet sind wie Mädchen (vgl. ELLSÄSSER ET AL. 2002: 10). Jungen sind ebenfalls häufiger von Allergien und Asthma betroffen als Mädchen (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 165).

Ausländische Kinder nehmen seltener als deutsche Kinder an den Vorsorge- oder Früherkennungsuntersuchungen (U1 bis U9) teil (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 123; ALTENHOFEN 1998: 26; WEEBER ET AL. 1995: 160). Sie werden insbesondere hinsichtlich infektiöser Erkrankungen und der Verunfallung als „... Risikopopulation sowohl hinsichtlich der Entwicklung chronischer Erkrankungen als auch bleibender Behinderungen“ (BMFSFJ 2002: 219) gesehen. Auch die Zahngesundheit ausländischer Kinder ist offensichtlich schlechter als diejenige der deutschen Kinder (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 165).

2.8.1 Verbreitete Krankheitsbilder

Werden Kinder selbst nach ihrer Gesundheit bzw. Krankheiten gefragt, dann nennen sie am häufigsten allergische Erkrankungen, Asthma und Neurodermitis, mithin Krankheiten, bei denen Umweltbelastungen oder Aspekte des Lebensstils als Auslöser vermutet werden können (vgl. BENÖLKEN 2002: 165). Aber auch akute Erkrankungen, wie Erkältungen, Durchfall oder stressbedingte Kopf- und Bauchschmerzen werden von Kindern genannt (vgl. BENÖLKEN 2002: 165; HAFFNER ET AL. 2001: 18).

In der Literatur wird zunehmend die Verschlechterung des Gesundheitszustandes von Kindern beklagt. So listet z. B. der aktuelle Bericht zur „Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Nordrhein-Westfalen“ häufige funktionelle Beeinträchtigungen und Entwicklungsverzögerungen bei Kindern auf, die bei Reihenuntersuchungen im Kindergarten und bei der Einschulung festgestellt wurden, sich aus Fehlbildungen des Skeletts und der Muskeln, dem Bereich der psychomotorischen Steuerung, des Sehvermögens und der Sprachentwicklung ergeben und auf die durch mangelnde Bewegungs- und Spielmöglichkeiten der Kinder gekennzeichnete Lebensweise und Umwelt der Kinder zurückgeführt werden (vgl. MFJFG 2002: 95f). Das BMFSFJ geht von gesundheitlichen Beschwerden bei 10 % bis 40 % der Kinder und Jugendlichen aus (vgl. BMFSFJ 2002: 218), wobei folgende Aspekte im hier interessierenden Kontext besondere Aufmerksamkeit verdienen:

- Schätzungen gehen davon aus, dass der Anteil übergewichtiger Kinder steigt (vgl. BENÖLKEN 2002: 155) und je nach Definition ca. 20 bis 30 % der Kinder und Jugendlichen in Deutschland übergewichtig sind (vgl. ARBEITSKREIS ADIPOSITAS IM KINDES- UND JUGENDALTER 2002: 7; OHNE AUTOR 2002; KUNZ 1993: 59). Fettleibigkeit von Kindern ist zwar unter anderem auf falsche Ernährungsgewohnheiten³⁸ und mangelnde Bewegung zurückzuführen³⁹, darüber hinaus spielt jedoch auch die genetische Disposition eine Rolle (vgl. BENÖLKEN 2002: 155). Adipositas erschwert die psychosoziale Entwicklung der so stigmatisierten Kinder und bildet die Basis für Fettleibigkeit und weitere verwandte Gesundheitsprobleme als Erwachsene (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 15).
- Das Bewegungspensum von Kindern nimmt ab (vgl. KLAES ET AL. 2003: 1) und ihre motorischen Fähigkeiten verschlechtern sich (vgl. DORDEL 1998: 101; BRANDT ET AL. 1997; LIMBOURG 1996: 17; KUNZ 1993: 59).

„Der motorische Zustand der heutigen Kindergartenkinder ist erschreckend schlecht“ (KUNZ 1993: 69). KUNZ (1993: 59) macht bei 30-40 %

³⁷ Zum Zusammenhang zwischen kindlichen Bewegungsdefiziten und ihrer Verunfallung, vgl. Kapitel 2.8.2.

³⁸ BENÖLKEN folgert in ihrer Studie, „... dass sich Kinder ernährungsphysiologisch ungünstig versorgen, weil die präferierten Nahrungsmittel energiereich und nährstoffarm sind“ (2002: 157; vgl. auch WITTENBERG 1997: 32ff).

³⁹ Interessant ist dabei der Zusammenhang zwischen Fernsehkonsum und Übergewichtigkeit, vermittelt durch Bewegungsarmut und Fehlernährung während des Fernsehens, auf den KALIES, KOLETZKO, VON KRIES (2001) und MYRTEK (2001) hinweisen.

der Kinder motorische Auffälligkeiten und Koordinationsschwächen aus. Der Autor geht davon aus, dass „... zumindest jedes zweite Kindergartenkind deutliche Defizite im motorischen Bereich hat“ (KUNZ 1993: 60). Bei 40-60 % der Kinder beobachtet er Haltungsschwächen und -schäden, bei 30-40 % der Kindergartenkinder bemängelt er eine schwache Körperkoordination.

KLAES ET AL. (2003: 1) können in der Literatur keine eindeutige Tendenz einer Veränderung der motorischen Leistungsfähigkeit von Kindern und Jugendlichen im Zeitverlauf ausmachen. Auf Basis der bisher erst seit zwei Jahren laufenden Gemeinschaftsaktion „Fit sein macht Schule“ des AOK-Bundesverbandes, des Deutschen Sportbundes und des Wissenschaftlichen Instituts der Ärzte Deutschlands (WIAD) mit einem von mehr als 20.000 Kindern und Jugendlichen absolvierten Bewegungs-Check-Up kommen die Autoren zu folgenden, aufgrund der kurzen Laufzeit allerdings vorsichtig zu interpretierenden Ergebnissen (vgl. KLAES ET AL. 2003: 3ff):

- ◆ Für den Vergleich der Jahre 2001 und 2002 machen sie einen Rückgang der körperlichen Leistungsfähigkeit der 6- bis 18-Jährigen aus.
- ◆ Verglichen mit Daten des Jahres 1995 nennen sie den Rückgang der Fitness von Kindern und Jugendlichen sogar „besorgniserregend“ (KLAES ET AL. 2003: 3).
- ◆ Die sportmotorische Leistungsfähigkeit korreliert deutlich mit der Häufigkeit der sportlichen Betätigung.
- ◆ Schüler mit drei oder mehr Stunden Schulsport pro Woche erreichen bessere Testergebnisse als Kinder und Jugendliche mit weniger Schulsport.
- ◆ Jungen treiben mehr Sport als Mädchen und sind fitter als diese.
- ◆ Zum Ende des in diesem Bericht interessierenden Alterszeitraums, also ab dem Alter von 15 Jahren, treiben die Jugendlichen deutlich weniger Sport.
- ◆ Mitglieder in Sportvereinen schneiden beim Bewegungs-Check-Up besser ab als Nichtmitglieder.
- ◆ Schließlich machen die Autoren „... einen deutlichen Hang zur Selbstüberschätzung der körperlichen Leistungsfähigkeit“ (KLAES

ET AL. 2003: 6) bei Kindern und Jugendlichen aus.

KUNZ fasst zusammen: „Der generell wichtigste Grund für die geschilderte schlechte Motorik der Kinder sind unzureichende Bewegungsmöglichkeiten“ (1993: 61). Diese Situation führt zu „... weniger Körpererfahrung und somit zu einem Erfahrungsdefizit im motorischen Bereich“ (BRANDT ET AL. 1997: 101). Dieser Prozess wird durch eine Vielzahl von Determinanten beeinflusst, wie etwa

- ◆ fehlenden und gefahrlos zu erreichenden Spielräumen in der unmittelbaren Wohnumgebung der Kinder;
- ◆ Unterschiede in der Motorik zwischen Kindern aus der Stadt und Kindern vom Land (vgl. hierzu auch BRANDT ET AL. 1997);
- ◆ fehlenden Bewegungsanreizen bei Einzelkindern und Kindern mit wenigen Spielgefährten;
- ◆ einem veränderten Spielverhalten, indiziert durch die Technisierung des Spielzeugs und einen hohen Fernseh-, Video- und PC-Spielekonsum (vgl. hierzu Kapitel 2.7).
- ◆ Darüber hinaus scheinen Kindergartenkinder motorisch besser entwickelt zu sein, als Kinder, die keinen Kindergarten besuchen, und
- ◆ selbstständige Sportaktivitäten sind ein wichtiger Faktor einer nicht-defizitären motorischen Entwicklung (vgl. zu diesen Aspekten KUNZ 1993: 62f).

Dagegen kann KUNZ die Größe der elterlichen Wohnung oder den Sozialstatus der Eltern nicht in Zusammenhang mit der motorischen Entwicklung von Kindern bringen (vgl. KUNZ 1993: 62f).

- Chronische Erkrankungen nehmen zu, gegenwärtig sind ca. 10 % aller Kinder und Jugendlichen (vgl. BMFSFJ 2002: 219), und gegen Ende der Grundschulzeit Jungen stärker als Mädchen davon betroffen (vgl. HAFFNER ET AL. 2001: 34).⁴⁰
- Auch Allergien nehmen zu, wobei VON MÜHLENDAHL (2002: 171) mehr als 25 % der Kinder, HAFFNER ET AL. (2001: 18) 25 % und das SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRT-

⁴⁰ Als häufigste chronische Krankheiten werden Bronchitis, Asthma, Epilepsie, Herzfehler, Neurodermitis, Diabetes mellitus, gastrointestinale Krankheiten und Drüsenerkrankungen aufgeführt (vgl. BMFSFJ 2002: 219).

TEMBERG (2002: 165) 20 % der Kinder bis zur 4. Klasse davon betroffen sehen.⁴¹

- Darüber hinaus ist ein erheblicher Anstieg hörgeschädigter Kinder zu verzeichnen; die Rede ist von 25-30 % der Kinder (vgl. REIN, SCHAARSCHMIDT 2001: 69).

Das SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (2000: 166) geht von angeborenen Hörstörungen bei ca. 2 % der Kinder aus, bei weiteren 2 % der Schulanfänger wurde im Jahr 1997 eine lärmbedingte Schwerhörigkeit diagnostiziert, wobei insbesondere die Unterhaltungselektronik und Musikveranstaltungen für dieses Krankheitsbild verantwortlich gemacht werden. Es wird geschätzt, dass im weiteren Lebensverlauf ca. ein Drittel aller Jugendlichen Hörstörungen aufweisen (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 166).

- Psycho-soziale Stressoren hinterlassen bei den Kindern deutliche Spuren (vgl. KLAES ET AL. 2003: 1). HAFFNER ET AL. (2001: 46) verweisen in diesem Zusammenhang auf den schulischen Stress und die Leistungserwartungen der Eltern.

Insbesondere unter den 8- bis 15-Jährigen wird ein hoher Beschwerdedruck vermutet, „... der auf psychische Belastungen zurückzuführen ist“ (BMFSFJ 2002: 219). Bereits 10-12 % der Grundschul Kinder leiden „... an psychischen Störungen in Leistungs-, Wahrnehmungs-, Gefühls-, Kontakt- und sonstigen Entwicklungsbereichen“ (BMFSFJ 2002: 219).

Nach HAFFNER ET AL. (2001: 19) sind bei mehr als einem Drittel der Viertklässler (34,6 %) Perfektionsansprüche festzustellen, ca. ein Viertel wird als „nervös / angespannt“ (25,8 %) oder als „befangen / leicht verlegen“ (24,0 %) bezeichnet. Jedes fünfte ca. 10-jährige Kind fühlt sich nach Aussage der Eltern ungeliebt oder macht sich zuviel Sorgen (jeweils 20,4 %).

- Ergebnisse bei 11- bis 14-jährigen Kindern aus Baden-Württemberg verweisen darauf, dass auch die psychische Entwicklung von Kindern heute andere Persönlichkeitsmerkmale ausgeprägt erscheinen lässt als z. B. vor 20 Jahren:
 - ◆ So erweisen sich die Kinder dieses Alters heute zwar als sozial aufgeschlossener,

gleichzeitig fühlen sie sich jedoch sozial gehemmt.⁴²

- ◆ Darüber hinaus werden die Kinder als „... nervöser, impulsiver, ungeduldiger und nachlässiger als ihre Altersgenossen vor 20 Jahren“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 76) bezeichnet und es wird eine „... erhöhte emotionale Instabilität“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 76) bei ihnen ausgemacht.
- ◆ Ebenfalls stark angestiegen ist die Neigung zu egozentrischer Selbstgefälligkeit, „... d. h. die Kinder überschätzen sich erheblich im Vergleich zu ihren Altersgenossen vor 20 Jahren“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 76).⁴³
- Unter Viertklässlern werden von HAFFNER ET AL. (2001: 21f) 42,6 % als „unkonzentriert“ berichtet, 36,4 % als „impulsiv“, 30,8 % als „unruhig / überaktiv“ und 25,8 % als „nervös / angespannt“, wobei diese Aufmerksamkeitsprobleme unter Jungen wesentlich häufiger zu beobachten sind und im Zeitverlauf zugenommen haben. Andere Autoren berichten deutlich niedrigere Quoten: So gehen ETSCHENBERG (Ohne Jahr: 42) von 3-5 % oder CASPERSMERK (2002: 303) von 2-6 % von Kindern mit ADS (Aufmerksamkeits-Defizit-Syndrom) oder ADHS (Aufmerksamkeits-Defizit-Hyperaktivitäts-Syndrom) aus.
- Bezüglich der Sprechfähigkeit lässt sich feststellen, dass jeder sechste Schulanfänger in Baden-Württemberg funktionelle Störungen, wie Sprachentwicklungsverzögerungen, Stimmelfehler, Dysgrammatismus oder Poltern und Stottern, aufwies. Dabei waren Jungen stärker

⁴² „Sie wünschen sich soziale Kontakte, können jedoch schlecht auf andere zugehen oder gar Freundschaften schließen“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 76).

⁴³ Die Bedeutung der hier schlaglichtartig berichteten Untersuchungsergebnisse lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: „Die ausgeprägte emotionale Instabilität auf der einen Seite und der enorme Anstieg der Neigung zur Selbstüberschätzung auf der anderen Seite lässt darauf schließen, daß es mit dem echten Selbstwert nicht allzu weit her sein kann. Insbesondere bei den 13- bis 14jährigen Jungen ist die situationsbezogene Ängstlichkeit als auch die von ihnen erlebte Impulsivität im Vergleich zu ihren Altersgenossen von vor 20 Jahren deutlich gestiegen. Die enorm gestiegenen Werte beim Persönlichkeitsmerkmal 'egozentrische Selbstgefälligkeit' können daher am ehesten als Versuch, die vorhandene emotionale Instabilität zu kompensieren, interpretiert werden“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 78).

⁴¹ Hierunter zählt VON MÜHLEND AHL (2002) auch Asthma und Neurodermitis, die vom BMFSFJ (2002) unter den chronischen Krankheiten subsummiert werden.

betroffen als Mädchen und ausländische Kinder stärker als deutsche (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 126).

- Auch soziale Fähigkeiten der Kinder können zunehmend weniger vorausgesetzt werden. LIMBOURG (1996: 17) benennt hierbei Empathie, Altruismus, Hilfsbereitschaft, Teamfähigkeit und kooperatives Verhalten.

Bei ca. vier von zehn Kindern werden sowohl bei der Einschulung als auch in der vierten Klasse Frustrations- und Rückzugstendenzen („Schmollen“; „Beleidigtsein“) festgestellt. Darüber hinaus bezeichnet ein Viertel der Eltern ihre Kinder auch in der vierten Klasse noch als „schüchtern / zaghaft“ (vgl. HAFFNER ET AL. 2001: 17). In diesem inhaltlichen Kontext werden für Viertklässler vor allem ein nicht altersgemäßes (21,5 %) und ein abhängiges / anklammerndes Verhalten (18,2 %) berichtet (vgl. HAFFNER ET AL. 2001: 20).

- Ein weiteres Problem ist schließlich das weite Feld aggressiven Verhaltens. Von mehr als drei Viertel der Kinder der vierten Grundschulklasse wird behauptet, dass sie viel streiten bzw. widersprechen (78,2 %), nahezu die Hälfte (46,5 %) verlangt viel Beachtung, 43,9 % sind leicht eifersüchtig und 42,4 % sind zu Hause ungehorsam (vgl. HAFFNER ET AL. 2001: 23). Damit „... ergeben sich für den Bereich ‚aggressives Verhalten‘ im Vergleich zu allen anderen Syndromen mit Abstand die häufigsten Problemnennungen“ (HAFFNER ET AL. 2001: 24).

Als besonders beeindruckende geschlechtsspezifische Unterschiede werden berichtet, dass

- Jungen deutlich weniger ängstlich sind als Mädchen,
- und auch weniger Minderwertigkeitsgefühle zum Ausdruck bringen,
- aber eine erheblich ausgeprägtere egozentrische Selbstüberschätzung zeigen als Mädchen (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 76).

Sowohl zu Beginn als auch zum Ende der Grundschulzeit weisen HAFFNER ET AL. (2001: 35) unter Verwendung der Child Behavior Checklist eine stärkere Belastung von Jungen durch soziale Probleme, Aufmerksamkeitsstörungen, delinquentes und aggressives Verhalten nach.

Schließlich werden deutliche Unterschiede zwischen den Schularten berichtet, wobei Gymnasialisten sich am positivsten und Hauptschüler sich

am negativsten darstellen (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 77).

HAFFNER ET AL. (2001) machen aufgrund ihrer empirischen Analysen insbesondere familiäre Probleme und die Wohnsituation bzw. das Wohnumfeld für die anhand der Child Behavior Checklist gemessenen Auffälligkeiten von Kindern verantwortlich und verstehen diese als „... Reaktion auf ungünstige Lebensumwelten und familiäre Belastungen“ (HAFFNER ET AL. 2001: 43). Dabei ziehen sie folgendes Fazit:

„Kinder erscheinen aus Sicht der Erwachsenen zunehmend als *eigenwillig und kompetent, eigensinnig und fordernd*. Sie zeigen häufiger ein *ausgeprägtes Konkurrenzverhalten* und erweisen sich als aktiv bis an die Grenze zu störenden und ‚auffälligen‘ Verhaltensweisen. Eine gewachsene Anspruchshaltung ist gepaart mit erhöhter *emotionaler Bedürftigkeit* und einer erkennbar *geringeren Anpassungsleistung*. Diese Kinder sind Produkt einer schnelllebigen, überstimulierenden und visuell dominierten Kultur, einer technologisch veränderten Lebenswelt, die sie zu neuen Bewältigungsformen herausfordern.

Vor diesem Hintergrund muss der Normalitätsbegriff offenbar überdacht und in Frage gestellt werden. Danach können viele der von Eltern beschriebenen Verhaltensauffälligkeiten als eine ‚evolutionäre Strategie‘ von Kindern begriffen werden: als Versuch, angesichts komplexer, zugleich individualisierender wie pluralisierender Lebenswelten angemessene Verhaltensmuster auszubilden“ (HAFFNER ET AL. 2001: 44, Hervorhebungen im Original).

2.8.2 Gesundheit von Kindern und Straßenverkehr

Zahlreiche Untersuchungen belegen, dass die motorischen Fähigkeiten von Kindern heute geringer sind als noch vor zehn oder zwanzig Jahren (vgl. BRANDT ET AL. 1997; KUNZ 1993: 59 sowie zusammenfassend HÜTTENMOSER 2002: 5 und Kapitel 2.8.1). Insbesondere fehlende Spiel- und Tobemöglichkeiten in unmittelbarer Wohnungsnähe, bedingt durch die Zunahme des Straßenverkehrs, werden dafür verantwortlich gemacht (vgl. HÜTTENMOSER 2002: 5; LIMBOURG 1999: 1).

KUNZ (1993: 63f) betont die Ganzheitlichkeit der Entwicklung von Kindern und verweist dabei auf den Zusammenhang zwischen der motorischen

und der sensorischen Entwicklung (vgl. auch ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 7). Aber auch im Wahrnehmungsbereich wird eine Verschlechterung der entsprechenden Leistungen unter Kindern berichtet, die ebenfalls auf veränderte Umweltbedingungen zurückgeführt werden, die das Sammeln entsprechender Wahrnehmungs- und motorischer Erfahrungen erschweren (vgl. BRANDT ET AL. 1997: 104). Für eine gesunde körperliche, geistige und soziale Entwicklung müssen sich Kinder aller Altersstufen außerhalb ihrer Wohnung möglichst frei bewegen und spielen können (vgl. LIMBOURG 1999: 3). Genau diese Forderung kollidiert jedoch mit der alltäglichen Situation im Straßenverkehr. Als „epochale Veränderung“ identifizieren BRANDT ET AL. (1997: 104), dass Kinder im Jahr 1995 weniger im Freien spielten als 10 Jahre zuvor und dabei weniger „großräumige Bewegungserfahrungen“ machen konnten. HÜTTENMOSER, SAUTER (2001: 21) machen eine durch den Straßenverkehr bedingte Vertreibung der Kinder aus dem öffentlichen Raum aus und LIMBOURG kommt in diesem Kontext zu dem drastischen Ergebnis:

„Der Straßenverkehr schränkt das Leben unserer Kinder immer stärker ein und behindert ihre gesunde körperliche, psychische und soziale Entwicklung“ (LIMBOURG 1996: 18).⁴⁴

Zum Schutz ihrer Kinder fahren Eltern diese häufig selbst zum Kindergarten oder zur Schule (vgl. Kapitel 5.2). Neben diesem Ziel produzieren sie dabei gleich mehrere negative externe Effekte für die Psychomotorik der Kinder (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 17; LIMBOURG 1996: 18):

- Zunächst versagen sie ihren Kindern die Primärerfahrung der eigenen Erkundung des unmittelbaren Wohnumfeldes und dabei die Einübung eines adäquaten Verkehrsverhaltens.
- Darüber hinaus enthalten sie dem Kind Bewegungsmöglichkeiten vor; diese sind jedoch nicht nur zur Vermeidung von Übergewicht sondern auch für einen ausgeglichenen Gemütszustand und eine bessere Konzentrationsfähigkeit wichtig.
- Des Weiteren verpassen im Pkw gefahrene Kinder Gelegenheiten zum Treffen anderer Kinder und Erwachsener.

- Sie erhöhen die Abhängigkeit der Kinder von den Eltern und beeinträchtigen die Entwicklung zur Selbstständigkeit.
- Schließlich tragen sie mit diesen Chauffeurdiensten zur weiteren Verschmutzung der Umwelt durch Autoabgase bei.

Nicht zu vernachlässigen sind auch die positiven Auswirkungen körperlicher Betätigung auf das Selbstverständnis und die Selbstachtung von Kindern (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 16) – das gilt für die Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgänger oder Radfahrer ebenso wie generell für sportliche Betätigungen.

„Die Folgen einer schwachen Motorik für das Unfallgeschehen liegen auf der Hand“ (KUNZ 1993: 64; vgl. auch WEEBER ET AL. 1995: 92): Motorisch schwache Kinder führen eher Bewegungen aus, die sie falsch eingeschätzt haben und die sie nicht unfallfrei bewältigen. Der Autor verweist auch auf den Nachweis eines Zusammenhangs zwischen der Ausbildung der Motorik und der kognitiven Entwicklung bzw. der Herausbildung von Selbstständigkeit, Selbstbewusstsein und eines guten Selbstbildes (vgl. KUNZ 1993: 64; vgl. auch ZIMMERMANN 1997: 89). Darüber hinaus ist auch der Zusammenhang zwischen motorischer und sensorischer Entwicklung zu betonen: „Unzureichende Motorik wirkt sich ... auch im Wahrnehmungsbereich aus – einem Gebiet, das z. B. für die Bewältigung von Situationen im Straßenverkehr von großer Bedeutung ist“ (KUNZ 1993: 64; vgl. hierzu Kapitel 4.1). Nach BRANDT ET AL. (1997: 104) ist die Wahrnehmung der Bereich, in dem sich die Testleistungen von Kindern besonders verschlechterten.

BECK ET AL. (1996) und BARKLEY ET AL. (1993) stellten fest, dass Jugendliche mit ADS als junge Erwachsene häufiger in Verkehrsunfälle verwickelt waren und ebenfalls häufiger eine Verletzung davon trugen (vgl. hierzu auch LIMBOURG 1995: 21).

Ein weiterer Aspekt des Zusammenhangs zwischen der Gesundheit von Kindern und dem Straßenverkehr sind die Autoabgase.⁴⁵ Diese werden als Verursacher von Asthma, Allergien, Pseudo-krupp, Ekzemen, Bronchitis oder Immenschwächen angesehen (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 16; LIMBOURG 1996: 19).⁴⁶ Deshalb

⁴⁴ Ähnlich argumentiert auch HÜTTENMOSER (2003: 30), vgl. darüber hinaus LIMBOURG (1999: 5) oder ZEIHNER (1990) sowie Kapitel 3.5.

⁴⁵ KLEWE spricht in diesem Zusammenhang von „indirekter Verkehrssicherheit“ (vgl. KLEWE 1997: 22).

⁴⁶ Vgl. auch das drastische Bild, das MERSMANN (1996) zeichnet.

wird auch unter anderem von Kinderärzten die Senkung der entsprechenden Emissionen gefordert (vgl. VON MÜHLEND AHL 2002: 173; LIMBOURG 1995: 101). Bedenkenswert sind auch die Emissionen im Fahrzeuginnenraum (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 15).

Auch der Lärm des Straßenverkehrs ist in diesem Zusammenhang anzusprechen. VON MÜHLEND AHL (2002: 174) bezeichnet bereits den „üblichen“ Lärm des innerörtlichen Straßenverkehrs als ernst zu nehmenden Stressfaktor. Die EUROPÄISCHE KOMMISSION (2002: 19) berichtet über Schlafstörungen, Lese-Lernschwierigkeiten, erhöhten Blutdruck oder Verhaltensstörungen von Kindern aufgrund von Lärmbelastigung, das BMFSFJ (1999: 190) von langfristigen Auswirkungen auf die kognitive Leistungsfähigkeit.

3 Relevante Aspekte sozialen Wandels

HILLMANN definiert sozialen Wandel als „... Veränderung der quantitativen und qualitativen Verhältnisse und Beziehungen zwischen den materiellen und normativ-geistigen Zuständen, Elementen und Kräften in einer Sozialstruktur“ (1994: 919). Auch in der Kinder- und Jugendhilfe gilt sozialer Wandel als „Schlüsselbegriff der Gesellschaftsanalyse“ (BMFSFJ 2002: 106). Im Rahmen des hier bearbeiteten Projektes werden nachfolgend die eher qualitativen Veränderungen des Aufwachsens in Deutschland diskutiert.

Zu beachten ist bei diesen Ausführungen, dass nicht nur die nachfolgend thematisierten Sozialkontexte von sozialem Wandel gekennzeichnet sind. Vielmehr gilt dies auch für den Bereich der Erwerbsarbeit (Arbeitszeitmodelle, Wechsel der Arbeitsstelle, Zeiten der Arbeitslosigkeit, arbeitszentrierte Werte, etc.) (vgl. WEHRSPAUN ET AL. 1990: 117f) bzw. andere hier nicht explizit angesprochene, aber mit der Familie direkt oder indirekt verknüpfte Sozialkontexte.

3.1 Sozialer Wandel in Familien und Privathaushalten

Ebenso wenig wie gesellschaftliche Strukturen darf man sich Familien als statische Erscheinungen vorstellen. Dabei kann eine reziproke Kausalbeziehung zwischen Familien und den sie umgebenden Sozialkontexten angenommen werden: Sozialer Wandel in anderen sozialen Kontexten hat Auswirkungen auf das Verständnis von und das

Leben in Familien, und diese wiederum prägen umgekehrt als Teil des Sozialkontextes Gesellschaft auch sozialen Wandel selbst mit.

Ausgangspunkt der nachfolgenden Darstellung des sozialen Wandels der aktuellen Lebensverhältnisse von Kindern in Deutschland ist die Feststellung des elften Kinder- und Jugendberichtes:

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

Zur Skizzierung aktueller familialer Entwicklungstendenzen sollen im folgenden mit KAUFMANN (1988: 409) drei Ebenen des Zugangs zu diesem Problemkontext unterschieden werden: Der Bezug auf die Familie als Gruppe, als Institution sowie als ausdifferenzierten gesellschaftlichen Funktionsbereich.

➤ Quantitative Veränderungen familialer Arrangements

Damit sind das Zusammenleben im familialen Haushalt sowie die demographischen Veränderungen der Familienzusammensetzung und der Familie als Gruppe angesprochen, wie sie die meisten Menschen tagtäglich als soziale Realität erfahren: Zeitlich aufgeschobene Eheschließungen, sinkende Heiratsraten, zeitlich verschobene Schwangerschaften, vermehrte Kinderlosigkeit von Paaren, sinkende Geburtenziffern, vermehrtes nichteheliches Zusammenleben von Paaren, steigende Scheidungsziffern und die Zunahme der Eineltern- sowie der Stiefelternfamilien werden in der demographischen und (familien-)soziologischen Literatur allenthalben als Indikatoren des gravierenden strukturellen Wandels von Ehe und Familie (vgl. HILL, KOPP 1995: 233), der Pluralisierung⁴⁷ familialer und haushaltlicher Lebensstile, bzw. des quantitativen Bedeutungsverlusts der Familie, angeführt (vgl. BMFSFJ 2003: 66ff; 2002: 123; BMA 2001: 97; HILL, KOPP 1995: 238; SCHNEEWIND 1995: 147; WEEBER ET AL. 1995: 21; FUNK 1993: 40ff; GAISER, NISSEN

⁴⁷ „Die vieldiskutierte These von der Pluralisierung der Familienformen besagt, dass Kinder zunehmend in Familienformen aufwachsen, die nicht dem entsprechen, was gewöhnlich spontan mit dem Begriff ‚Familie‘ assoziiert wird, nämlich der gemeinsame Haushalt von verheirateten Eltern mit ihren leiblichen Kindern“ (WEEBER ET AL. 1995: 24).

1992: 3; BÜCHNER 1990: 85; WEHRSPAUN ET AL. 1990: 117f).⁴⁸

Das BMFSFJ (2002: 45) macht neben der Pluralisierung und Individualisierung⁴⁹ auch die Migration und neue Lebensentwürfe von Frauen und Müttern für die Ausdifferenzierung familialer Lebensformen verantwortlich.⁵⁰ Der anteilmäßige Rückgang der bislang dominierenden „Normalfamilie“ (KAUFMANN 1988: 394) oder „Kernfamilie“ (KÖNIG 1976: 55) aufgrund der im Zeitverlauf zunehmenden Optionen der Lebensführung ist häufig Ausgangspunkt einer besorgten Auseinandersetzung mit dem Sozialkontext Familie. Vor diesem Hintergrund ist auch die Beschäftigung mit dem „Aufwachsen in öffentlicher Verantwortung“ im Rahmen des elften Kinder- und Jugendberichtes zu sehen (vgl. BMFSFJ 2002).⁵¹

➤ Wandel von Ideen, familialen Leitbildern und Rechtsnormen

In enger Wechselbeziehung zu diesen quantitativ beobachtbaren Veränderungen, d. h. sowohl als deren Folge als auch als deren Bedingung, stehen Wandlungen der Institution Familie. In diesem Zusammenhang ist das Verständnis von Institution als Verhaltensregelmä-

ßigkeit in grundlegenden wiederkehrenden Situationen sozialer Interdependenz hilfreich. Familien stellen für die in ihnen lebenden Individuen einen sozialen Kontext dar, der bestimmte verfügbare Verhaltensalternativen festlegt und deren individuelle und kollektive Konsequenzen mit determiniert.

Hierbei werden kulturelle „Leitbilder“ von Familie (vgl. hierzu bereits WURZBACHER 1951) relevant, wie sie durch Sitten und soziale Normen gefordert und juristisch sowie sozial sanktioniert werden und nach denen die tatsächlich vorfindbaren familialen Lebensverhältnisse, ihrer Entsprechung mit dem Leitbild gemäß, beurteilt werden. Zusammenfassend charakterisiert bereits KAUFMANN die oben enumerierten quantitativen Veränderungen als „Delegitimierung der Exklusivität des herkömmlichen Familienleitbildes“ (1988: 394), die sich in der zunehmenden sozialen Akzeptanz nichtehelicher Lebensgemeinschaften neben dem traditionellen Leitbild der „Normalfamilie“ erkennen lassen. Manche Autoren, wie z. B. WEEBER ET AL. (1995: 11), sehen aufgrund der quantitativen Veränderungen familialer Arrangements die sog. „bürgerliche Familie“ als normatives Leitbild und gesellschaftliche Normalform an Bedeutung verlieren. Andere betonen dagegen, dass „... die Zwei-Eltern-Familie weiterhin das Normalitätsmuster von Familie dar[stellt, d. A.], und sie besitzt auch in der subjektiven Wertschätzung immer noch die oberste Priorität“ (BMFS 1994: 62).

➤ Wandel der gesellschaftlich relevanten Leistungen von Familien

Eine dritte Möglichkeit des Zugangs zu Familie ist die der makrosoziologischen Betrachtung typischer Leistungen von Familien als ausdifferenzierte soziale Teilsysteme. Diesem liegt der Gedanke zugrunde, dass im Zuge des sozialen Wandels und der damit einhergehenden zunehmenden strukturellen⁵² und funktionalen⁵³ Differenzierung von Gesellschaften von Familien die Erfüllung ganz bestimmter Aufgaben erwartet wird, die Familie also bestimmte Leis-

⁴⁸ Vgl. hierzu die Arbeit von WAGNER, FRANZMANN (2000), die eine allgemeine Pluralisierung der Lebensformen verneinen. Vielmehr sei die Dominanz der Lebensform „Ehepaar mit Kindern“ durch die Dominanz der Lebensform „Einpersonenhaushalt“ abgelöst worden (vgl. WAGNER, FRANZMANN 2000: 167).

⁴⁹ „Individualisierung beschreibt ... die strukturellen Veränderungen von Lebenslagen im Sinne des Verlustes der individuellen Verbindlichkeit vorgegebener Lebensformen, ihrer gesellschaftlichen Akzeptanz und faktischen Verbreitung“ (BMFSFJ 2002: 246).

⁵⁰ WEEBER ET AL. (1995: 26f) benennen hierzu die längeren Ausbildungszeiten und die gestiegene berufliche Qualifikation von Frauen, verbunden mit dem Anspruch, auch im erlernten Beruf zu arbeiten, das daraus resultierende höhere Erstgebärendenalter, die Entwicklung und gesellschaftliche Akzeptanz verlässlicher Empfängnisverhütungsmethoden, die Konkurrenz von beruflichen und (sonstigen) privaten Zielen zur Kinderaufzucht, die mit (mehreren) Kindern verbundenen finanziellen Belastungen, die hohen Ansprüche an die Kindererziehung oder die sog. „strukturelle Rücksichtslosigkeit“ in unserer Gesellschaft gegenüber Familien (vgl. hierzu Kapitel 3.2).

⁵¹ „Der allgemeine soziale Wandel, der Wandel von Arbeitswelt und Erwerbsarbeit, die veränderten Rahmenbedingungen familialer Lebenswelten, die Enttraditionalisierung und Pluralisierung der Lebenslagen auch von Kindern und Jugendlichen – kurz: die steigende Komplexität des Aufwachens in modernen Gesellschaften hat zu einem Mehrbedarf an erwartbarer öffentlicher Unterstützung geführt“ (BMFSFJ 2002: 61).

⁵² „Strukturell ist die Differenzierung, weil sie Grenzen zwischen den Handlungsbereichen aufrichtet“ (KAUFMANN 1990: 30; Hervorhebung im Original).

⁵³ „Der strukturellen Verselbstständigung von Familien entspricht ihre funktionale Spezialisierung. Typischerweise werden von Familien heute nur noch solche Leistungen erwartet, für die der Strukturtypus der privatisierten Kernfamilie besonders geeignet ist. Und eben diese Leistungen werden deshalb als familiäre Funktionen bezeichnet“ (KAUFMANN 1990: 32).

tungen im Sozialgefüge Gesellschaft zu erbringen habe, die auch als familiäre Funktionen bezeichnet werden (vgl. KAUFMANN 1990: 33f).

Hier sind vor allem die Kohäsion und emotionale Stabilisierung der Familienmitglieder in der primären Kleingruppe Familie, die quantitative und qualitative Sicherung des Nachwuchses, die Pflege, Erziehung, Sozialisation und Ausbildung des Humanvermögens der Kinder, Haushaltsführung, Erholung und Regeneration des Arbeitsvermögens, die wechselseitige Hilfe der Familienmitglieder (Solidarfunktion) als integrale Voraussetzung funktionierender Subsidiarität sowie die Platzierungsfunktion der Familie zu nennen (vgl. BMFS 1994; KAUFMANN 1990: 34ff). Durch diese Spezialisierung erweist sich die Familie gegenüber Einflüssen anderer Sozialkontexte als relativ robust und anpassungsfähig, mithin liegt hier der Grundstein des Verständnisses der Familie als Institution. Allerdings wird bei dieser Art des Zugangs zu Familie oftmals eine Erosion der familialen Leistungen, ein „Funktionsverlust“ der Familie behauptet. Dieser Auffassung steht die Meinung gegenüber, dass es angemessener erscheint, von einer „Funktionsentlastung“ oder einem „Funktions-“, und „Bedeutungswandel“ der Familie zu sprechen (vgl. z. B. NAVE-HERZ 1988: 61; WURZBACHER 1951: 243).

Die Wandlungen von Familie, wie sie bei den drei unterschiedenen Zugangsweisen offensichtlich wurden, lassen sich alle mit dem Begriff „Modernisierung“ fassen, der die „... innere Dynamik [einer Gesellschaft, d. A.], die von den Gesellschaftsmitgliedern als fortgesetzter Wandel erfahren wird“ (KAUFMANN 1988: 407) benennt. Dabei steht vor allem ein „Plausibilitätsverlust von Ehe als Institution“ und die „biographische Disponibilität von Elternschaft“ (KAUFMANN 1990: 9) im Zentrum der familialen Veränderungen.

BECK begreift Modernisierung als „... dreifache 'Individualisierung'“ (1986: 206; Hervorhebung im Original): Nämlich als Freisetzung aus hergebrachten sozialen Bindungen, dem damit einhergehenden Verlust an Halt und Sicherheit sowie dem Aufkommen einer neuartigen sozialen Kontrolle. Mit dem Individualisierungskonzept soll versucht werden, den Prozess der abnehmenden Relevanz bisher gültiger traditioneller Werte, Normen, Deutungsmuster und Glaubenssysteme, die Mehrdeutigkeit individueller Entscheidungsoptionen, allgemein die „Freisetzung“ aus traditionellen Bezügen und das Zurückgewiesensein auf die eigene Entscheidung zu fassen.

Für den weiblichen Lebenszusammenhang wird dabei das Aufkommen von „Widersprüchen“ zwischen traditionellen Rollenerwartungen und aktuellen Verhaltenserfordernissen, insbesondere der im Zuge der skizzierten Individualisierung den Frauen nahegelegten eigenen Erwerbstätigkeit, behauptet (vgl. BECK 1986: 184f sowie Kapitel 2.4). Diese Entwicklung führt zu einem Konfliktpotential in der Familie, die traditionell durch eine geschlechtsspezifische Differenzierung gekennzeichnet war.

Der Wandel der Leistungsanforderungen an die Familie sowie der familialen Leitbilder und Lebensarrangements ist deshalb auch Ausdruck der in und über die Familie ausgetragenen Konflikte im Kontext von Modernisierung und Individualisierung (vgl. RERRICH 1988: 17ff). Dabei ist die Familie lediglich der Ort, an dem diese Konflikte ausbrechen, nicht jedoch die Ursache dieses Konfliktgeschehens (vgl. BECK 1986: 175; RERRICH 1988: 18).

Als Folge der kurz umrissenen Entwicklungstendenzen familialer Lebensformen, Leitbilder und Funktionen kann nur allzu leicht der Eindruck der sinkenden Produktivität, Stabilität und Attraktivität von Familie (vgl. KAUFMANN 1988: 393f) erweckt und damit voreilig auf die „Krisenhaftigkeit“ von Familie geschlossen werden. Aber auch hier gilt es wieder, zu differenzieren: Mit KÖNIG (1974: 71) sollte in diesem Zusammenhang zwischen der „Desintegration“ und der „Desorganisation“ der Familie unterschieden werden. Während mit „Desintegration“ das Verhältnis der Familie zu anderen Sozialkontexten, die „... Entflechtung und Ausdifferenzierung familialer Handlungszusammenhänge, ... die institutionelle und faktische Verselbständigung des kernfamilialen Zusammenhangs gegenüber Verwandtschaft, Gemeinde und Erwerbswirtschaft“ (KAUFMANN 1990: 29f) angesprochen wird, bezieht sich der Begriff „Desorganisation“ auf das Binnenverhältnis der Familie und dabei „... auf die Möglichkeit, daß die Einzelfamilien nicht den notwendigen Zusammenhalt entwickeln oder aufrechterhalten können, um die von Familien und ihren Mitgliedern üblicherweise erwarteten Leistungen zu erbringen, oder daß sie durch äußere Ereignisse daran gehindert werden“ (KAUFMANN 1990: 30). Folgt man dieser Unterscheidung, so wäre zwar die Diversifikation familialer Lebensarrangements eine typische Desintegrationserscheinung. Allerdings erlaubte diese Feststellung noch keine Schlüsse auf das Fehlen sozialer Integrations- und Solidaritätsbeziehungen im Rahmen familialer Netzwerke (vgl. MARBACH 2001).

Als Zwischenfazit soll deshalb festgehalten werden, dass die dominante Stellung der Familie für

das Aufwachsen von Kindern zwar im Zeitverlauf abgenommen hat, sie jedoch zur Koordination und Integration der heterogenen Lebensbereiche und -passagen von Kindern und zur Gewährleistung der an Bedeutung zugenommenen Emotionalität in den Familienbeziehungen nach wie vor zentral bleibt (vgl. BMFSFJ 2002: 57).

Die Relevanz des familialen Sozialisationskontextes für die Verkehrserziehung wurde nicht nur im aktuellen „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ der Bundesregierung (vgl. BMVBW 2001: 14), sondern auch in einer aktuellen Literaturstudie zur überproportionalen Verunfallung von Migrantenkinder im Straßenverkehr eindrucksvoll belegt. Die Autoren dieser Studie identifizieren in der großen Breite möglicher (psycho-) sozialer Risikofaktoren für die Verunfallung von Kindern eine Beeinflussung durch drei Prozesse, die alle in der Familie gründen und zentral für das Ausmaß des kindlichen Unfallrisikos sind: „These are: supervision; opportunities to learn; socialisation“ (THOMSON, TOLMIE, MAMOON 2001: 23). Die Autoren schlussfolgern, dass die vielen Indikatoren von Deprivation deshalb mit Kinderunfällen korrelieren, weil sie die Exposition im Straßenverkehr erhöhen, die Beaufsichtigung der Kinder verringern, eine erfolgreiche Sozialisation untergraben und Möglichkeiten zum Erlernen sicheren Verkehrsverhaltens reduzieren (vgl. THOMSON, TOLMIE, MAMOON 2001: 23).

3.2 Sozialer Wandel und Kindheit

Der Wandel von Kindheit⁵⁴ stellt nach dem BMFS eine „... der größten sozialen Veränderungen während der letzten Jahrzehnte“ (1994: 62) dar, der zudem die Situation der Kinder häufig verschlechtert hat (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 11). Als für die kindliche Entwicklung prekär gelten insbesondere die folgenden kritischen Lebensereignisse im Kontext von Familie, denen unterstellt wird, im Zeitverlauf entweder quantitativ an Bedeutung gewonnen zu haben oder qualitativ belastender geworden zu sein:

➤ Scheidung der Eltern

Seit Mitte der 1960er Jahre ist das Scheidungsrisiko deutlich gestiegen. Heute ist damit zu rechnen, dass mehr als ein Drittel der Ehen (37 %) mit einer Scheidung enden, und dass „... rund ein Fünftel der in den 1990er Jahren gebo-

renen Kinder von Ehepaaren (einschl. vorehelich geborener Kinder) im Laufe der ersten beiden Lebensjahrzehnte mit der Scheidung der Eltern konfrontiert wird“ (BMFSFJ 2003: 84). Allerdings gilt es auch zu betonen, dass die allermeisten Kinder im Rahmen eines sog. „konformen Kindschaftsverhältnisses“ aufwachsen: „81 % der westdeutschen und 65 % der ostdeutschen Kinder wachsen während der gesamten Kindheit und Jugend in einem Eltern-Kind-Verhältnis auf, das dem Normalitäts-Konzept in vollem Umfang entspricht“ (NAUCK 1993: 152). Aber mindestens 12-15 % der Kinder von Ehepaaren erleben als Minderjährige die Scheidung ihrer Eltern (vgl. BMFSFJ 2003: 84; BMA 2001: 98; ROLFF; ZIMMERMANN 2001: 27; SCHWARZ 1999: 245).

Verbunden mit einer Scheidung sind häufig weitergehende Veränderungen, wie z. B. wirtschaftliche Krisenlagen⁵⁵, ein Umzug in eine kleinere Wohnung, zusammen mit einer evtl. schlechteren Wohnungsausstattung, der Verlust von Freunden, die Arbeitsaufnahme der Mutter⁵⁶, oder nachlassende Kontakte zur Herkunftsfamilie des ausziehenden Elternteils (vgl. WALPER 1995: 95). Das BMA (2001: 115) und WILK (1998: 321) machen in diesem Zusammenhang insbesondere eine schlechtere Qualität der Wohnung und der Wohnumwelt (Grünflächen, Spielmöglichkeiten, etc.) für eine Minderung des Wohlbefindens von Kindern verantwortlich (vgl. hierzu auch BACHER 1999).

Die Scheidung der Eltern hat vor allem kurzfristig wirksame Folgen für die davon betroffenen Kinder (vgl. SCHNEIDER 2002a: 15), so z. B. hinsichtlich des schulischen Leistungserfolges, der psychischen Anpassungsfähigkeit, der Selbstwertentwicklung, der sozialen Beziehungen und des Verhaltens (vgl. WILK 1998: 312). Während FTHENAKIS (1993: 602) bei ca. einem Drittel der betroffenen Kinder auch mittel- und langfristig eine Beeinträchtigung ihrer Entwicklung annimmt, stellt OERTER (1995: 112) die Alternative heraus, dass der Wegfall familiärer Stresssituationen aufgrund elterlicher Streitereien auch positive Auswirkungen auf die kindliche Entwicklung haben kann. Ähnlich argumentieren ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 39).

⁵⁴ Bereits in Kapitel 2 wurde für das Anliegen dieser Studie der Zeitraum der Kindheit auf ein Alter von unter 15 Jahren begrenzt.

⁵⁵ Vgl. hierzu auch die Ausführungen zum Gliederungspunkt „Wirtschaftliche Krisenlage“ in diesem Kapitel.

⁵⁶ Vgl. hierzu auch die Ausführungen zum Gliederungspunkt „Berufstätigkeit der Mutter“ in diesem Kapitel sowie Kapitel 2.4.

Relevant für die Thematik Verkehrssicherheit erscheint der Aspekt, dass Jugendliche aus Scheidungsfamilien sich früher von der Familie lösen und sich verstärkt Gleichaltrigen zuwenden (vgl. RINKER, SCHWARZ 1998: 359f sowie Kapitel 2.6).

➤ **Leben in einer Ein-Eltern-Familie**

SCHNEIDER (2002a: 15) verneint einen direkten Einfluss der Familienform auf die kindliche Entwicklung und macht vielmehr die Bindungsqualität zwischen Eltern und Kindern, die Beziehungsqualität zwischen den Eltern, Persönlichkeitsmerkmale der Eltern sowie soziale und materielle Lebensbedingungen für die Erziehungsleistung verantwortlich. ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 36) und SANDER (1993: 419) stellen auf die relativ schlechten materiellen Ressourcen von Ein-Eltern-Familien ab.⁵⁷

HURRELMANN (1998: 236) macht auf die hohen Anforderungen an die soziale, emotionale, zeitliche und haushaltstechnische Selbstorganisation der Kinder in Ein-Eltern-Familien aufmerksam. Schließlich ist festzuhalten, dass sich unter den sog. „Alleinerziehenden“ zwar auch Eltern in nichtehelicher Lebensgemeinschaft finden lassen (vgl. SCHWARZ 1999: 246), aber eine Entkoppelung der biologischen von der sozialen Elternschaft in diversen Familienformen ebenso möglich ist (vgl. BMFSFJ 2002: 123).

➤ **Berufstätigkeit der Mutter**

OERTER betont, „... daß berufstätige Mütter ihre Kinder nicht vernachlässigen und die Kinder keine Nachteile erfahren, wenn nicht andere Risikofaktoren im Spiel sind“ (1995: 113).

Vor dem Hintergrund der bereits in Kapitel 2.4 vorgestellten quantitativen Daten zur Erwerbstätigkeit von Müttern, sind zur Vereinbarung von Beruf und Erziehung insbesondere tragfähige inner- und außerfamiliale Unterstützungsnetzwerke erforderlich, deshalb wird immer wieder ein verlässliches Kinderbetreuungssystem gefordert (vgl. BECKMANN, KURTZ 2001; BMA 2001: 110f; HURRELMANN 1998: 238).

➤ **Aufwachsen als Einzelkind**

Im Zuge des Geburtenrückgangs wachsen immer mehr Kinder als Einzelkinder oder mit lediglich einem Geschwisterteil auf (vgl. BMFS

1994: 75). Das BMFSFJ (2002: 124) geht von rund einem Fünftel aller Kinder als Einzelkinder aus. Für ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 23) ist die Geburt lediglich eines Kindes im Reproduktionszyklus einer Familie der kleinste gemeinsame Nenner von traditioneller Familienorientierung und moderner Berufsorientierung der (Ehe-)Frau. SCHMIDT-DENTER (1993: 347f) betont, dass die Familiengröße und die Geschwisterkonstellation nicht als isolierte Größen gesehen werden dürfen und von ihnen keine linearen Effekte ausgehen.⁵⁸ Nach HURRELMANN (1998: 236) sind Einzelkinder häufig selbstbezogener und introvertierter, zugleich aber auch selbstständiger, angepasster und selbstsicherer als Kinder aus Geschwisterkonstellationen (vgl. hierzu auch ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 29). Eine „Vereinzelung“ von Kindern trifft insbesondere auf Einzelkinder in Ein-Elternfamilien zu (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 25). BACHER, BEHAM, WILK (1996: 249) können keine Benachteiligung von Einzelkindern hinsichtlich ihrer Persönlichkeitsentwicklung feststellen.

➤ **Wirtschaftliche Krisenlage**

Damit sind insbesondere die kritischen Ereignisse Arbeitslosigkeit und Armut in der Familie angesprochen. HURRELMANN (1998: 238) schätzt, dass in den letzten 15 Jahren mindestens 20 % der unter 18-Jährigen zu irgendeiner Zeit mit der Arbeitslosigkeit ihrer Eltern konfrontiert waren. ZENKE, LUDWIG (1985) quantifizieren den dabei beobachtbaren Rückgang des verfügbaren Einkommens auf ca. 30 % bei Ehepaaren und mehr als 50 % bei Alleinerziehenden.

1998 erhielten ca. eine Million Kinder und Jugendliche in Deutschland Leistungen zum laufenden Lebensunterhalt und Schätzungen gehen davon aus, dass noch einmal so viele Kinder und Jugendliche in sog. „verdeckter Armut“ leben, also zwar sozialhilfeberechtigt wären, diesen Anspruch aber nicht geltend machen (vgl. HOCK ET AL. 2000: 39). Die Sozialhilfequote betrug z. B. bei unter 7-jährigen Kindern ca. 9 % und nicht-deutsche Kinder haben eine deutlich höhere Sozialhilfequote als deutsche Kinder (vgl. HOCK ET AL. 2000: 39f). Kinder haben darüber hinaus ein höheres „Sozialhilferisiko“ als der Rest der Bevölkerung und mehr

⁵⁷ Vgl. hierzu auch die Ausführungen zum Gliederungspunkt „Wirtschaftliche Krisenlage“ in diesem Kapitel sowie generell Kapitel 2.4.

⁵⁸ „Pauschale Antworten zur Sozialisation von Einzelkindern sind unangebracht ...; man kann nicht sagen, dass ihre Situation besser oder schlechter ist; sie ist zunächst nur anders“ (ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 32).

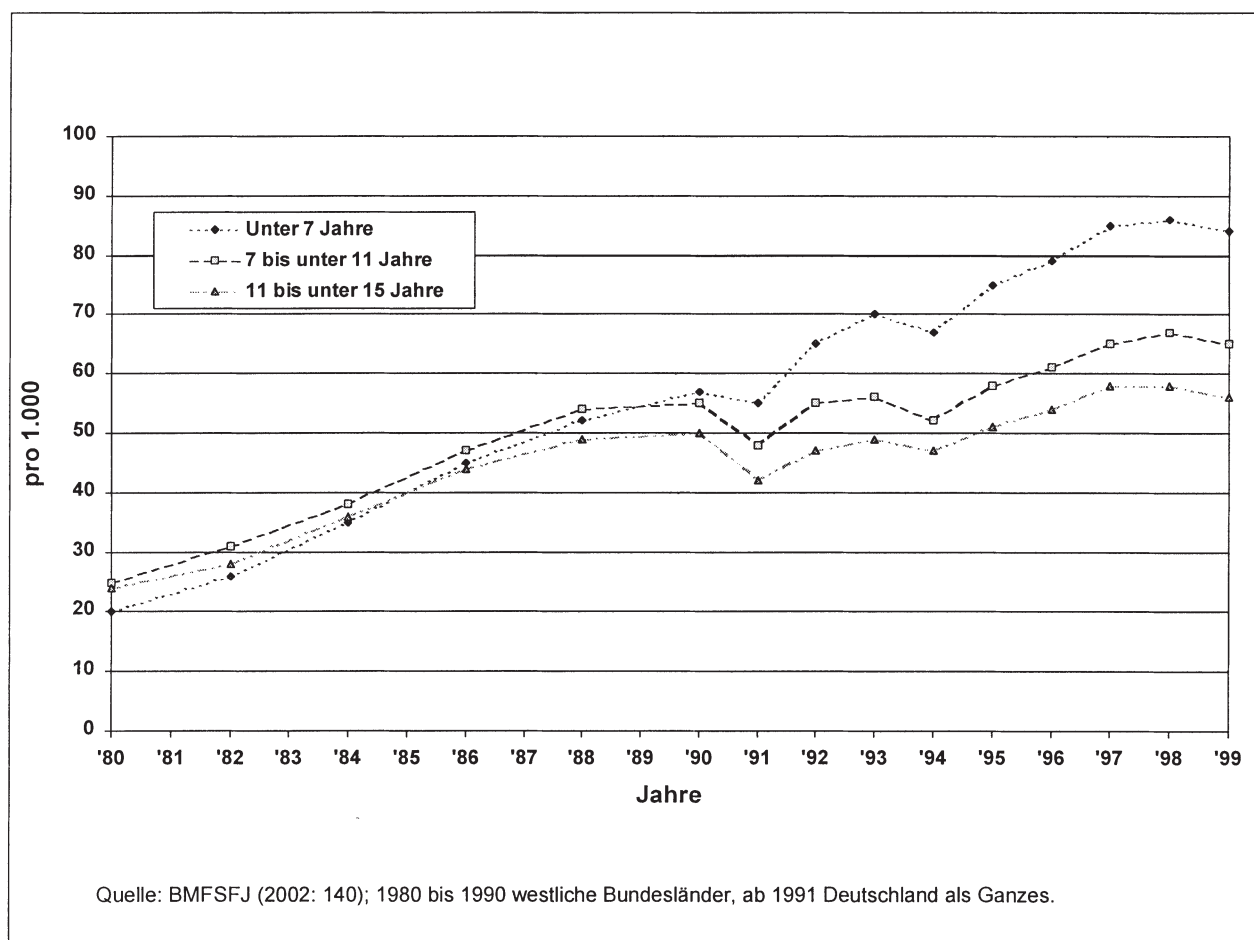


Bild 3-1: Empfänger laufender Hilfen zum Lebensunterhalt – 1980-1999

als die Hälfte der Familien mit Sozialhilfebezug in Baden-Württemberg waren Ein-Eltern-Familien, fast ausschließlich alleinerziehende Mütter (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 39). Bild 3-1 zeichnet die Entwicklung des Bezuges laufender Hilfen zum Lebensunterhalt für die letzten zwei Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts nach und verdeutlicht den nahezu stetigen Anstieg insbesondere unter den jüngsten Kindern.

Gründe für ein niedriges Einkommen oder (temporäre) Armut können auch z. B. die Trennung oder die Scheidung der Eltern sein (vgl. BMA 2001: 111). WALPER (1995: 95) macht explizit Einkommensunterschiede zwischen Kern- und Scheidungsfamilien zum Teil für Verhaltensunterschiede zwischen Kindern aus diesen beiden Sozialkontexten verantwortlich (vgl. hierzu auch SCHNEIDER 2002a: 15).

Eine Folge wirtschaftlicher Krisenlagen ist, dass Jugendliche aus Familien mit starken finanziellen Problemen „... sozusagen früher erwachsen“ (RINKER, SCHWARZ 1998: 359; vgl. auch HURRELMANN 1998: 239) werden. WEEBER

ET AL. (1995: 56) zählen als mögliche Konsequenzen von Armut Wohnungsprobleme⁵⁹, Einschränkungen bei Ernährung und Kleidung, schulischer und außerschulischer Freizeitgestaltung und Spielsachen auf.⁶⁰ Infolge des immensen psychischen Drucks können darüber hinaus auch diverse psycho-somatische Symptome bei den Kindern auftreten (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 56). Zudem ist eine Einschränkung der Sozialkontakte bzw. das Gefühl der Ausgrenzung bei Kindern zu befürchten (vgl. ebenfalls WEEBER ET AL. 1995: 56).⁶¹

⁵⁹ Vgl. hierzu auch die Ausführungen zum Gliederungspunkt „Scheidung der Eltern“ in diesem Kapitel.

⁶⁰ Vgl. zum subjektiven Wohlbefinden von Kindern unter Einkommensarmut BACHER (1998b).

⁶¹ „Die möglichen Konsequenzen für die Kinder sind geringes Selbstwertgefühl, Depressivität, Einsamkeit, Misstrauen, Nervosität, Konzentrationsschwäche und Resignation in Bezug auf berufliche Chancen“ (BMA 2001: 115).

Über den Kontext Familie hinaus gilt es ferner, folgende Aspekte sozialen Wandels von Kindheit zu beachten:

➤ Verhäuslichung

Komplementär zur These der Verinselung kindlicher Lebensräume (vgl. Kapitel 3.5) wird mit der These der Verhäuslichung die Verlagerung kindlicher Aktivitäten in räumlich und baulich abgegrenzte Handlungsfelder thematisiert:

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

Bezogen auf Kinder wird damit die Verlagerung kindlicher Aktivitäten sowohl in Innenräume, wie Schule, Kinderzimmer, Vereinsheim, etc., als auch in durch Bebauung oder Bepflanzung zum sonstigen öffentlichen Raum hin abgegrenzte Außenräume, wie z. B. einen Spielplatz, angesprochen (vgl. FRIES 2002: 170). Unterstützt wird die verstärkte Frequentierung von Innenräumen unter anderem durch nachfolgend noch anzusprechende diverse push- (z. B. Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt, zunehmender Straßenverkehr; vgl. hierzu Kapitel 5.1.1) und pull-Mechanismen (z. B. technischer Fortschritt sowie Ausstattung der Haushalte mit Artikeln der Computer- und Unterhaltungselektronik; vgl. Kapitel 2.7). Mit dieser Entwicklung einher geht das Anwachsen der direkten sozialen Kontrolle durch die Eltern (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 84), andere Erwachsene (z. B. Trainingsleiter) oder bauliche Artefakte, wie Hecken, Zäune und Mauern (vgl. ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 23). Mädchen werden von Verhäuslichung stärker betroffen als Jungen (vgl. BMFSFJ 1999: 200; NISSEN 1998: 191; WEEBER ET AL. 1995: 70).

Im Rahmen dieses Forschungsprojektes ist allerdings nicht zu klären, ob der Rückzug aus dem öffentlichen Raum („Verhäuslichung“) stattfindet, weil Kinder vermehrt innerhäuslich Medien konsumieren, oder ob sie mehr Medien konsumieren, weil ihre kindliche Neugier im Freien (unter anderem durch den Straßenverkehr) stark eingeschränkt ist und z. B. das Fernsehen eine bequeme Alternative zur Be-

friedigung ihrer Neugier bietet (vgl. hierzu JÖRG 1994: 29).⁶²

➤ Technische Entwicklung einer speziellen Freizeit- und Unterhaltungsindustrie

Hierbei ist vor allem der zunehmende Einfluss elektronischer Medien und die Bedeutung der Konsum- und Warenwelt zu nennen (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 89; WEEBER ET AL. 1995: 153; WEHRSPAUN ET AL. 1990: 117f). WEEBER ET AL. (1995: 153) behaupten eine daraus folgende Änderung des Aktivitätsspektrums der Kinder sowie der räumlichen, zeitlichen und sozialen Freizeitgestaltung. Die Mediatisierung der Kindheit durch den verbreiteten Zugriff auf eigene Stereoanlagen, Fernseher, Computer und Spielekonsolen beeinflusst das Freizeitverhalten von Kindern nachhaltig (vgl. FRIES 2002: 171; ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 148f, 161 sowie die Kapitel 2.5 und 2.7). Plakative Schlagworte hierzu sind „Freizeitkindheit“, „Konsumkindheit“ und „Medienkindheit“ (vgl. BÜCHNER 1990: 81). Die Kritik an dieser Entwicklung ist bereits alt und kreist um Befürchtungen, die Kinder mit nicht altersgerechten Medieninhalten zu überfordern, mit künstlichen Reizen zu überfluten, ihre Kreativität und ihren Bewegungsdrang zu bremsen, sie in künstliche Welten entfliehen zu lassen oder ihnen zu wenig Gelegenheit für Primärerfahrungen zu bieten (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 11, 13, 131).

➤ Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt

Immer wieder wird in diesem Kontext die sog. „Verinselung“ kindlicher Lebensräume, aufgrund der Ausdifferenzierung des öffentlichen Raumes und der autogerecht geplanten Siedlungsstrukturen, diskutiert (vgl. DORDEL 1998: 98; WEEBER ET AL. 1995: 70; BMFS 1994: 77). Als Folge dieser Entwicklung wird eine Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum und deren Verweis auf kindspezifische Orte außerhalb der Wohnung, wie z. B. Spielplätze (vgl. Kapitel 2.2.2), bzw. innerhalb der Wohnung⁶³ beobachtet (vgl. z. B. WEEBER ET AL. 1995: 11 sowie ausführlich Kapitel 3.5).

⁶² Zur Unterscheidung zwischen der sog. „primären“ Verhäuslichung in Form der Verlagerung von Tätigkeiten in die Privatsphäre der eigenen Wohnung und der sog. „sekundären“ Verhäuslichung der Verlagerung von Tätigkeiten in Institutionen, vgl. FLADE (1993b: 38).

⁶³ Vgl. den Gliederungspunkt „Verhäuslichung“ in diesem Kapitel.

➤ Zunehmende Pädagogisierung des Alltags

Hier wird auf die Inszenierung der Freizeit durch professionell mit Kindern pädagogisch arbeitende Erwachsene abgestellt (vgl. ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 24). Andere Autoren sprechen in diesem Zusammenhang von „Expertisierung“ und bemängeln eine Verengung des Blickwinkels auf Kinder hin zu den Themen Förderung, Bildung, Erziehung und Sozialisation sowie die damit betrauten Institutionen (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 11 sowie MEYER 2002; SCHNEIDER 2002b: 16; HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 97f; ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 125, 148f, 161; WEHR-SPAUN ET AL. 1990: 117f).

➤ Institutionalisierung sportlicher Aktivitäten

Komplementär zur Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt und der zunehmenden Pädagogisierung des Alltags ist eine zunehmende Institutionalisierung und Kommerzialisierung kindlicher Bewegungs-, Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten zu beobachten. Die oben bereits angesprochene Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum verweist diese auf das Ausleben ihres Bedürfnisses nach Bewegung und entsprechenden Spielen in hierzu spezialisierte Institutionen, wie Sportvereine, Tanzstudios oder Reitclubs. HILDEBRANDT, LANDAU sprechen vom „... Verschwinden selbstorganisierten Straßenspiels der Kinder“ (1994: 90; vgl. auch BÜCHNER 1994; SCHMIDT 1994). Kinder handeln bei diesen institutionalisierten sportlichen Aktivitäten ihre Regeln jedoch nicht mehr selbst oder mit Gleichaltrigen aus, sondern unterwerfen sich von Trainern oder „Lehrern“ durchgesetzten Spielregeln (vgl. hierzu SCHMIDT 1994).

Sportliche Aktivitäten spielen im heutigen Kinderalltag eine große Rolle, SCHMIDT zählt sie sogar „... zu den bedeutsamsten Modernisierungsprozessen heutiger Kindheit(en)“ (2002: 88). Dafür sprechen nicht nur die eindrucksvollen Mitgliederzahlen der Sportverbände (vgl. Kapitel 2.5), sondern auch die Beliebtheit des Faches Sport in der Schule (vgl. STRZODA, ZINNECKER 1998: 59). Strukturell macht SCHMIDT drei bedeutende Prozesse aus: Zunächst einen generellen „Wechsel der Inszenierungen“ (2002: 88), d. h. Bewegungsaktivitäten die früher im öffentlichen Raum von und zwischen den Kindern selbst organisiert bzw. ausgehandelt wurden, finden jetzt in institutionalisierten und von Dritten organisierten Vereinen statt. Parallel hierzu ist darüber hinaus die Vorverlagerung der institutionalisierten Sportteil-

nahme zu beobachten, d. h. die Kinder, die in einen Sportverein eintreten, werden immer jünger (vgl. SCHMIDT 2002: 89). Und schließlich können Kinder und ihre Eltern heute unter viel mehr unterschiedlichen institutionalisiert angebotenen Sportarten wählen als früher (vgl. SCHMIDT 2002: 92f).

➤ Wert von Kindern

In der Literatur unterscheidet man zwischen eher ökonomisch-utilitaristischen Werten von Kindern, die mit einer lebenslangen Loyalität und einem starken Engagement der Kinder für ihre Eltern in Beziehung gebracht werden, und eher psychologisch-emotionalen Werten von Kindern, die mit der Betonung der Autonomie der Kinder und einer gefühlsbetonten Beziehung einhergehen.⁶⁴ Im Zuge des sozialen Wandels liegt der Schwerpunkt heute eindeutig auf der Betonung des psychologisch-emotionalen Wertes von Kindern (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 20; BMFSFJ 1999: 136; BEHAM, WILK 1998: 163; WEEBER ET AL. 1995: 11). WEEBER ET AL. sprechen sogar von einer „Sentimentalisierung“ des gesellschaftlichen Klimas in Bezug auf Kinder“ (1995: 11).

➤ Kinder und Gewalt

Ein weiterer Aspekt sozialen Wandels kindlicher Lebenswelten ist die häufig behauptete Zunahme der Gewalt durch Kinder. Laut der Polizeilichen Kriminalstatistik wurden im Jahr 2002 134.545 Kinder (bis unter 14 Jahre) als Tatverdächtige ermittelt, das entspricht ca. 1,2 % der entsprechenden Bevölkerungsgruppe. Seit dem Jahr 1998 ist die Anzahl der tatverdächtigen Kinder zudem rückläufig, nachdem sie vorher von 88.276 im Jahr 1993 auf 152.774 im Jahr 1998 angestiegen war. Allein etwas weniger als die Hälfte der tatverdächtigen Kinder wurde wegen Ladendiebstahl registriert, einem Delikt, dessen quantitatives Aufscheinen in Statistiken stark vom Kontroll- und Anzeigeverhalten des Einzelhandels abhängt (vgl. BMI 2003: 17ff). Auch hinsichtlich der alterstypischen und in den Medien regelmäßig aufgegriffenen Gewalt an Schulen kann weder eine dramatische Situati-

⁶⁴ Mit ökonomisch-utilitaristischen Werten von Kindern wird die „... starke Betonung des kindlichen Gehorsams in den Erziehungspraktiken und eine starke elterliche Behütung und Kontrolle“ (BMFSFJ 2000: 105) in Verbindung gebracht. Mit eher psychologisch-emotionalen Werten werden dagegen „... Unabhängigkeit, Individualismus und Selbstständigkeit in den Erziehungszielen verbunden und mit zunehmendem Alter des Kindes einerseits abnehmende Behütung und Kontrolle, andererseits steigende Permissivität“ (BMFSFJ 2000: 105).

on, noch ein Anstieg über die letzten Jahre festgestellt werden (vgl. FUNK 2000; LAMNEK 1999: 4f).

Abschließend zu diesem Themenkomplex soll auch noch auf die Diskussion hingewiesen werden, inwieweit die deutsche Gesellschaft als „kinderfeindlich“ oder „familienunfreundlich“ charakterisiert werden kann. In der Literatur hat sich dabei der Begriff der „strukturellen Rücksichtslosigkeit“ etabliert⁶⁵:

„Der dominierende Tatbestand in unserer Gesellschaft ist ... nicht die Ablehnung von Kindern, sondern die Indifferenz gegenüber dem Umstand, ob Menschen die Verantwortung für Kinder übernehmen oder nicht, *also die fehlende Anerkennung der Tatsache, inwieweit Menschen familiale Leistungen erbringen oder nicht* (...). Die fehlende Anerkennung liegt primär in den institutionalisierten Regeln, denen die verschiedenen Gesellschaftsbereiche folgen. Es sind die gesellschaftlichen Strukturen, welche primär die Benachteiligung der Familien bedingen. Es handelt sich primär um einen Konstruktionsfehler unserer gesellschaftlichen Verhältnisse, nicht um eine psychologische Disposition der Beteiligten. Diesem Sachverhalt soll der Begriff *strukturelle Rücksichtslosigkeit gegenüber Familien* Ausdruck geben“ (BMFS 1994: 22; Hervorhebung im Original).

3.3 Sozialer Wandel und Erziehung

Aufgrund diverser massenmedial perzipierter Defizite von Kindern und Jugendlichen, z. B. hinsichtlich der schulischen Performance (Stichwort: PISA-Studie, vgl. BAUMERT 2001) oder aggressiven Verhaltens (Stichwort: Jugendgewalt oder Gewalt an Schulen, vgl. hierzu FUNK 2000), wird seit geraumer Zeit das Thema „Erziehung“ nicht nur in pädagogischen Fachkreisen, sondern auch in der interessierten Öffentlichkeit, und dort vornehmlich mit drastischem Unterton, verstärkt diskutiert (vgl. GASCHKE 2001, GERSTER, NÜRNBERGER 2001). Zusammenfassend lässt sich die These aufstellen:

„Die Beschleunigung des ökonomischen Wandels, die Krise der sozialstaatlichen Sicherungssysteme, die Fragilität des Geschlechterarrangements und die Medialisierung von Bildungs- und Sozialisationspro-

zessen verändern die ‚Architektur‘ des vertrauten Erziehungsmoratoriums“ (HONIG 2002: 14).

Mit dem Begriff „Erziehung“ werden „... in erster Linie Maßnahmen zur Anregung und Förderung der sozialen und geistigen Entwicklung, also die Vermittlung oder das Vorleben von Werten und Verhaltensweisen, die Einübung von Gewohnheiten, die Vermittlung von Wissen, Fähigkeiten und Fertigkeiten usw.“ (BMFSFJ 1999: 144) angesprochen. Dabei handelt es sich um bewusste und geplante Einflußnahmen, die nur einen Teil der unter Sozialisation subsumierten Einflüsse umfassen (vgl. HURRELMANN 1998: 14).

Die Funktion der Aufzucht und Erziehung von Kindern ist in unserer Gesellschaft vor allem der Institution bzw. dem Sozialisationskontext der Familie zugewiesen bzw. wird von diesem erwartet (vgl. Kapitel 3.1). WEEBER ET AL. (1995:11) und das BMFS (1994: 22) sprechen in diesem Zusammenhang von einer „Privatisierung“ der Elternverantwortung: „Kinder zu haben, wird nicht als gesellschaftliche, sondern als private Angelegenheit und Aufgabe betrachtet“ (WEEBER ET AL. 1995: 11). Dabei sind die hier im privaten Bereich betrachteten Kinder das zukünftige Humanvermögen bzw. ein kollektives Gut der Gesellschaft (vgl. BMFSFJ 1999: 141; BMFS 1994; NAUCK 1993: 144). Vor diesem Hintergrund wird die Forderung nach der stärkeren Beteiligung des Staates / der Gesellschaft an den Kinderkosten erhoben (vgl. SCHNEIDER 2002b: 18). Die gegenwärtige Situation ist, trotz Kindergeld und sonstiger Transferleistungen für Familien, weitgehend so ausgestaltet, dass die materiellen und immateriellen Kosten der Kindererziehung nach wie vor überwiegend privatisiert, also den Familien aufgeladen werden, der durch Kinder gestiftete Nutzen jedoch sozialisiert wird, indem die Gesellschaft als Ganzes in ihrem Fortbestand davon profitiert (vgl. SCHNEIDER 2002b: 17f). Hier beginnt in der Politik erst langsam ein Umdenken in die Richtung, „... Betreuung und Erziehung als gemeinsamen Verantwortungsbereich und als gemeinsame kulturelle Aufgabe der Familien und der Gesellschaft im ganzen anzuerkennen und auszugestalten“ (BMFSFJ 1999: 169; vgl. auch BMFSFJ 2002: 124).

Eine gelingende Erziehung hängt sowohl von Einflüssen innerhalb der Familie als auch von Einflüssen von außen ab:

„Zu den internen Faktoren gehören zum Beispiel das Familienklima, die Zuwendung zum Kind und die Reaktionen auf seine Lebensäußerungen, die sächlichen und sozialen Anregungen sowie die Wohnverhältnis-

⁶⁵ Vgl. hierzu auch BMFSFJ (2002: 57f); SCHNEIDER (2002b: 14); BEHAM, WILK (1998: 165).

se. Zu den externen Faktoren gehören die Einbindung der Eltern in die Arbeitswelt, die Verfügbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, sozialen Dienstleistungseinrichtungen und informellen Netzwerken sowie die sozialräumliche Struktur des Wohnquartiers“ (BMFSFJ 1999: 153).

Relevant ist in diesem Zusammenhang auch der von KAUFMANN näher erläuterte Normkomplex der „verantworteten Elternschaft“, der nicht nur die Erziehungsverantwortung der leiblichen Eltern zum Ausdruck bringt, sondern darüber hinaus postuliert, nur dann ein Kind zu bekommen, „... wenn man glaubt, dieser Verantwortung tatsächlich gerecht werden zu können“ (KAUFMANN 1988: 395; vgl. auch SCHNEIDER 2002b: 16f). Der Autor macht die Wirksamkeit dieses Normkomplexes, zusammen mit der ökonomischen Benachteiligung von Eltern und hohen Ansprüchen an die Kindererziehung wesentlich für die geringe Geburtenhäufigkeit verantwortlich (vgl. KAUFMANN 1988: 395).

In der Literatur herrscht ein Konsens darüber, dass sich die Erziehungsziele⁶⁶ in den letzten 30 bis 50 Jahren stark veränderten, weg von den traditionellen Tugenden wie Ehrlichkeit, Sauberkeit oder Gehorsam hin zu liberalen Werten wie Selbstständigkeit und Kritikfähigkeit (vgl. BMFSFJ 2002: 126; 1999: 136; CYPRIAN, FRANGER 1997: 213; WEEBER ET AL. 1995: 28; BMFS 1994: 83; GALSER, NISSEN 1992: 3; BÜCHNER 1990: 83), wobei im Zentrum der Erziehungsbemühungen „... die bestmögliche Gewährleistung des Kindeswohls“ (SCHNEIDER 2002b: 11) steht.⁶⁷

Die aktuelle Erziehungssituation in den Familien wird als Abkehr von hierarchisch-autoritären und Hinwendung zu demokratischen Strukturen (vgl. BEHAM, WILK 1998: 164), als „familiäre Verhandlungskultur“ (BÜCHNER 1994: 16) tituliert, die im Rahmen einer sog. „kindorientierten Pädagogik“ eine ausgeprägte kognitive Kompetenz verlangt und eher in mittleren und höheren Schichten verbreitet ist (vgl. BMFS 1994: 83).

Gleichzeitig sind Eltern jedoch auch mit einem immensen „Erziehungsdruck“ (ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 40) konfrontiert. MEYER arbeitet pointiert die Merkmale einer sog. „(semi-)professionalisierten Elternschaft“ heraus, die vom ersten

Tag der Elternschaft (wenn nicht sogar schon während der Schwangerschaft) von den (werdenden) Eltern erwartet, durch Hinwendung, Frühförderung und Erziehung „... die Fähigkeiten des Nachwuchses ... voll zu entfalten. Die Norm bestmöglicher Förderung verpflichtet die Eltern, ihren Kindern durch Erziehung die optimalen Startchancen für Selbstverwirklichung und sozialen Aufstieg zu eröffnen“ (MEYER 2002: 41).⁶⁸

Auch die Erwartungen, die an die Kinder selbst herangetragen werden, sind gestiegen. Hier wird ein höheres „Maß an Selbstzügelung“ (BÜCHNER 1990: 83) gesehen, in der zunehmenden Anforderung an die Kinder oder ihre Eltern, sich hinsichtlich der bestehenden Optionen auch tatsächlich entscheiden zu müssen:

„Vom einzelnen Kind wird zunehmend erwartet, daß es sich ‚individualisiert‘ verhält, daß es sich immer wieder für bestimmte Varianten seiner Biografie so oder so entscheidet; entsprechende Möglichkeitsräume müssen erkannt und ausgenutzt werden. ... Diese als Biografisierung des Lebenslaufs beschriebene Entwicklung macht ein Element der Destandardisierung des Lebenslaufs auf dem Hintergrund der Pluralität von Lebensformen und Lebensstilen aus“ (BÜCHNER 1990: 85f).

Zusammenfassend wird nach MEYER (2002: 46) die Grenze zwischen Familie und ihrer gesellschaftlichen Umwelt durchlässiger.⁶⁹ Von Eltern wird erwartet, immer mehr gesellschaftliche Einflüsse zu filtern und das soziale Leben ihrer Kinder zu steuern (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 97f; CYPRIAN, FRANGER 1997: 211). Ein Patentrezept für eine gute, gelingende Erziehung kann es nicht geben, allerdings wird bilanziert:

„Eltern, die ihre Kinder mit Zuneigung und emotionaler Wärme, mit klaren und erklärba- ren Regeln, mit entwicklungsangemessenen Anregungen und mit sich erweiternden

⁶⁶ „Bei den Erziehungszielen handelt es sich um relativ allgemeine Sollvorstellungen, die von Seiten der Eltern an die Kinder herangetragen werden“ (CYPRIAN, FRANGER 1997: 40).

⁶⁷ Zur Unterscheidung von Erziehungszielen, -einstellungen, -praktiken und -stilen vgl. CYPRIAN, FRANGER (1997: 40).

⁶⁸ „Es geht darum, das Wohlergehen und Glück der Kinder, ihre Personwerdung, Identitätsbildung und Individualitätsansprüche mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu fördern; die Kinder in ihrer Eigenart wahrzunehmen und anzusprechen, ihre Wünsche zu achten, und das alles auch dann, wenn sich dies mit dem Zurückstellen eigener Begierlichkeiten verbindet“ (MEYER 2002: 42). ROLFF, ZIMMERMANN sprechen in diesem Zusammenhang von der Idee der „perfekten Sozialisation“ (2001: 39). Vgl. hierzu auch Kapitel 2.3.2 sowie HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM (2001: 100f) oder ZINNECKER (1990: 29).

⁶⁹ „Mehr und mehr dringen Organisationsprinzipien und Wertsysteme in die intimen Verhältnisse der Privatheit ein, die man traditionell als sinnfremd für das Familien- und Erziehungsleben bezeichnet hätte“ (MEYER 2002: 46).

Handlungsspielräumen erziehen, können damit rechnen, daß sich ihre Kinder zu emotional stabilen, sozial kompetenten, selbstverantwortlichen und leistungsfähigen Personen entwickeln" (BMFSFJ 1999: 109f).

SCHNEIDER (2002b: 17) fasst zusammen, dass weder die Lebensform (Alleinerziehend versus Elternfamilie) noch der Erwerbsstatus der Mutter einen direkten Einfluss auf die Entwicklung der Kinder haben. Vielmehr macht der Autor vier Faktoren aus, denen er hierfür Relevanz zuspricht:

- Der sozio-ökonomischen Situation des Haushalts,
- der Qualität der elterlichen Beziehung,
- dem Erziehungsklima sowie
- der Qualität der Eltern-Kind-Beziehung, insbesondere auf den beiden Dimensionen
 - ◆ Emotionalität / Akzeptanz versus Ablehnung und
 - ◆ Zurückweisung / Kontrolle versus Autonomie (vgl. SCHNEIDER 2002b: 17f).

Relevant sind in diesem Zusammenhang auch Überlegungen, welche die Beziehungen zwischen Kindern und Erwachsenen thematisieren. Bereits in einer Publikation aus dem Jahr 1980 charakterisiert KAUFMANN „Kinder als Außenseiter der Gesellschaft“, die „... strukturell von allen entscheidenden Lebensbereichen der Moderne ausgeschlossen [sind, d. A.], mit Ausnahme derjenigen Einrichtungen, die speziell für sie geschaffen werden, also beispielsweise Kinderkrippen, Kindergärten, Schulen, Kinderkrankenhäuser, Erziehungsberatungsstellen“ (KAUFMANN 1980: 767).

Einen ähnlichen Gedankengang entwirft COLEMAN im Zuge der Entwicklung des Konzeptes des „sozialen Kapitals“. Soziales Kapital ist explizit von Humankapital oder Humanvermögen zu unterscheiden.⁷⁰ Das soziale Kapital in der Familie definiert er folgendermaßen:

„The social capital of the family is the relations between children and parents (and, when families include other members, relationships with them as well)“ (COLEMAN 1988: S110).

Konkret meint er damit Normen, soziale Netzwerke und Beziehungen zwischen Erwachsenen – innerhalb und außerhalb der Familie – und Kindern (vgl. COLEMAN 1995: 370). Es ist offensichtlich, dass durch den von KAUFMANN (1980) beschriebenen Prozess Optionen für die Herausbildung sozialen Kapitals verloren gehen. COLEMAN (1988: S111) stellt dabei ab auf die physische Anwesenheit von Erwachsenen und die Aufmerksamkeit, die sie Kindern gegenüber aufbringen. Die Abwesenheit von Erwachsenen bezeichnet er als „strukturelles Defizit“ und nennt als Beispiel dafür die Ein-Eltern-Familie (vgl. Kapitel 3.2).

Im Kontext sich wandelnder Erziehungsvorstellungen soll auch kurz auf die sog. „neuen Väter“ eingegangen werden. SCHNEIDER (2002b: 12f) sieht zwar hinsichtlich der geschlechtsspezifischen Elternrollen eine zunehmende Akzeptanz und Verbreitung der Erwerbsbeteiligung von Müttern, die mit verstärkten Ansprüchen an das familial-erzieherische Engagement von Vätern einhergeht. Dabei stehen einer intensiveren Übernahme von Erziehungsverantwortung durch Väter jedoch gesellschaftliche Strukturen in Form beruflicher Mobilität, Flexibilität, Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft gegenüber.

Anhand einer Typologie von Geschlechtsrollen differenziert VOLZ (2001) Männer und Frauen in die Gruppen „traditionell“, „pragmatisch“, „unsicher“ und „neu“. Die Anteile der sog. „neuen“ Männer beziffert der Autor auf 19 % in den alten und 22 % in den neuen Bundesländern, die entsprechenden Anteile „neuer“ Frauen auf 26 % im Westen und 46 % im Osten (vgl. VOLZ 2001: 7). Nach wie vor fühlen sich aber auch die sog. „neuen“ Männer nur selten für die „klassisch-weiblichen“ (VOLZ 2001: 10) Aspekte der emotionalen Gestaltung der Partnerschaft / Familie, des Ausgleichs bei Streit oder der Sorge um ein gemütliches Heim zuständig (vgl. VOLZ 2001: 10).

Auch KLAUS, STEINBACH (2002: 40) und die LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (1999: 91) identifizieren das Erwerbsmuster von Paaren als wichtigste Bestimmungsgröße der innerfamilialen Arbeitsteilung. Allerdings dominiert auch nach aktuellen Erhebungen stets dessen traditionelles Modell (vgl. KLAUS, STEINBACH 2002: 31). Interesse, Engagement und Verfügbarkeit von Vätern für ihre Kinder scheinen seit den 1970er Jahren zwar zugenommen zu haben (vgl. LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE 1999: 97f), aber nach wie vor muss längerfristig „...dem mütterlichen Interaktionsstil Vorrang im Hinblick auf Prognosen zur kindlichen Entwicklung eingeräumt werden“ (LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE 1999: 145). Dabei

⁷⁰ „... human capital is created by changes in persons that bring about skills and capabilities that make them able to act in new ways. Social capital, however, comes about through changes in the relations among persons that facilitate action“ (COLEMAN 1988: S100).

wird dem männlichen Rollenmodell besonders hinsichtlich der kognitiven Entwicklung – insbesondere von Jungen – und der Herausbildung von Empathie bei Kindern Bedeutung beigemessen (vgl. LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE 1999: 148ff). Väter engagieren sich stärker bei Söhnen als bei Töchtern, sie sind bei jüngeren Kindern und Erstgeborenen mehr engagiert als bei älteren Kindern und Zweit- oder später Geborenen (vgl. LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE 1999: 98f). Hinsichtlich der Beschäftigung der Väter mit Kindern macht VOLZ eine „Schieflage“ (2001: 11) aus: Zwar beteiligen sich sog. „neue“ Männer verstärkt an der Kinderaufzucht, bevorzugen dabei allerdings eher „saubere“, nach außen gerichtete Tätigkeiten, während Frauen nach wie vor die innerhäuslichen Tätigkeiten ausführen (vgl. VOLZ 2001: 11). Auch WALTER, KÜNZLER (2002: 99) stellen diesbezüglich nüchtern fest, dass sich eine evtl. Zunahme eher im expressiven Verhalten der Väter (wie z. B. dem Spielen, Herumtoben, etc.) finden lässt, als in der Übernahme von Routinetätigkeiten.

3.4 Sozialer Wandel und Sozialisation

Das Verhalten von Menschen ist nicht nur abhängig von ihrer sozialen und materiellen Umgebung, sondern auch von ihrer individuellen Persönlichkeit (vgl. BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998). Unter „Persönlichkeit“ lässt sich

„... die individuelle, in Interaktion und Kommunikation mit Dingen wie mit Menschen erworbene Organisation von Merkmalen, Eigenschaften, Einstellungen, Handlungskompetenzen und Selbstwahrnehmungen eines Menschen auf der Basis der natürlichen Anlagen und als Ergebnis der Bewältigung von Entwicklungs- und Lebensaufgaben zu jedem Zeitpunkt der Lebensgeschichte“ (HURRELMANN 1998: 71; Hervorhebung im Original)

verstehen.

Da der Mensch als handelndes und zugleich lernendes Wesen erst im sozialen Zusammenhang der Gesellschaft zum sozialen Wesen wird, ist die Persönlichkeit des Menschen nicht nur Resultat des biologischen Erbes, sondern auch seiner Auseinandersetzung mit dem jeweiligen soziokulturellen Umfeld. Die menschliche Persönlichkeit entfaltet und entwickelt sich in einem als Sozialisation bezeichneten lebenslangen Lernprozess des „Mitglied-Werden(s) in einer Gesellschaft“ (HURRELMANN, ULICH 1991: 6; Hervorhebung im Original).

Mit HURRELMANN lässt sich Sozialisation kurz definieren als

„... Prozeß, in dessen Verlauf sich der mit einer biologischen Ausstattung versehene menschliche Organismus zu einer sozial handlungsfähigen Persönlichkeit bildet, die sich über den Lebenslauf hinweg in Auseinandersetzung mit den Lebensbedingungen weiterentwickelt“ (1998: 14, Hervorhebung im Original).

Vorherrschend ist heute ein Verständnis von Sozialisation, das diesen Lernprozess als je individuelle „... Auseinandersetzung mit der sozialen und dinglichen Umwelt“ (HURRELMANN, ULICH 1991: 4) konzipiert und entsprechendes individuelles Handeln unter den je konkreten sozialen Rahmenbedingungen als „Modell der produktiven Realitätsverarbeitung“ (HURRELMANN 1998: 64) fasst. Damit umspannt der Begriff Sozialisation die Gesamtheit der Entfaltung des Menschen als soziales und personales Wesen.

HURRELMANN, ULICH (1991: 9) analysieren den Sozialisationsprozeß, indem sie die „äußere Realität“ der Gesellschaft (Sozialstruktur, Wertstruktur, soziale und materielle Lebensbedingungen) und die „innere Realität“ des menschlichen Organismus bzw. der Psyche unterscheiden. Die psychologische Tradition in der Sozialisationsforschung beschäftigt sich mit dem innerpsychischen „... Aufbau von Handlungskompetenzen zur Auseinandersetzung mit der äußeren Realität in permanenter Abstimmung mit der und in ständigem Spannungsverhältnis zur inneren Realität“ (HURRELMANN, ULICH 1991: 10). Dies ist das genuine Forschungsgebiet der Entwicklungspsychologie (vgl. die Kapitel 1.4 und 4.1).

Die Ausbildung einer Handlungskompetenz setzt nun voraus, dass sich das Individuum mit der sozialen Situation, in die es eingebettet ist, den entsprechenden sozialen Strukturen (materielle Zwänge und immaterielle Wertstrukturen), auseinandersetzt. Dieser Aspekt der „Beziehung zwischen Persönlichkeitsentwicklung und äußerer Realität“ (HURRELMANN, ULICH 1991: 9) wird eher durch soziologische Forschungen abgedeckt.

Unterstellt man, dass individuelle Lernprozesse bei der Verarbeitung der „äußeren Realität“ relevant sind, und dass das Lernen am Modell eine effektive und zentrale Methode der Auseinandersetzung mit der sozialen Umwelt ist (vgl. BANDURA 1979: 31ff), dann wird unmittelbar deutlich, dass „... sich der menschliche Aneignungsprozeß der äußeren Realität maßgeblich in der unmittelbaren sozialen Interaktion“ (HURRELMANN 1998: 74; Hervorhe-

bung im Original) vollzieht. Damit geraten die unterschiedlichen Sozialkontexte, in die Menschen typischerweise im Verlauf ihres Lebens eingebettet sind, im hier interessierenden Forschungsprojekt also der Sozialisationskontext Straßenverkehr, in den Mittelpunkt.

Trotz der Auffassung von Sozialisation als lebenslangem Prozess (vgl. bereits WURZBACHER 1974: 21) bleibt unstrittig, dass entscheidende Weichen für die Aneignung von Handlungskompetenzen in der Kindheit und Jugend gestellt werden. Hier wiederum zentral oder „primär“ ist der Sozialisationskontext der Familie.⁷¹ Die familialen Beziehungen zwischen den Eltern, zwischen Eltern und Kindern bzw. zwischen Geschwistern vermitteln „... grundlegende() Sozialisationserfahrungen ... Durch die Erfahrungen in partnerschaftlichen Interaktionen lernt das Kind, den Anforderungen der 'modernen' Welt gerecht zu werden, autonome Entscheidungen zu treffen und Lebensorientierungen auszubilden“ (GRUNDMANN, HUININK 1991: 545). Der individuell erfolgreiche Erwerb einer entsprechenden Handlungskompetenz (auf der Mikroebene) ist letztlich auch konstitutiv für das Funktionieren einer sozialen Ordnung auf der Makroebene einer Gesellschaft. Vor diesem Hintergrund wird auch verständlich, warum familiäre Desintegrations- oder Desorganisationserscheinungen (vgl. KAUFMANN 1990: 29f), Individualisierungs- und Pluralisierungstendenzen (vgl. BECK 1986: 161ff; GRUNDMANN, HUININK 1991) stets die Aufmerksamkeit von Wissenschaft und Politik finden (vgl. hierzu Kapitel 3.1).

Neben die Familie treten die „sekundären“ Sozialisationsinstanzen Kindergarten und Schule (vgl. Kapitel 2.3) oder Gleichaltrigengruppe (vgl. Kapitel 2.6), aber auch die für das Lernen am Modell so wichtigen audiovisuellen Medien wie Fernsehen oder Computer (vgl. Kapitel 2.7), in denen bzw. durch die in Kindheit und Jugend ergänzend zu den Erfahrungen in der Familie, mit zunehmendem Alter dann auch in Konkurrenz zur Familie, Aneignungsprozesse der „äußeren Realität“ stattfinden.

Bei den mit Sozialisation betitelten Mechanismen handelt es sich um einen Entwicklungsprozess, der sich in wechselseitiger Abhängigkeit von und Auseinandersetzung des Menschen mit seiner gesellschaftlich vermittelten sozialen und materiellen Umwelt vollzieht und in dem kulturelle Rahmenbedingungen und institutionelle Regelungen in Ver-

bindung mit situativen Gegebenheiten eine wichtige Rolle spielen. Dabei ist ein Verständnis hilfreich, das von wechselseitigen Einflussbeziehungen ausgeht: Der soziale Kontext mit dem sich Individuen in der Sozialisation auseinandersetzen müssen, stellt gleichzeitig spezifische strukturelle Zwänge und Opportunitäten für die individuelle Persönlichkeitsentwicklung oder Identitätsfindung dar. In Abhängigkeit konkreter sozialer und materieller Lebensbedingungen werden den Individuen je andere Handlungen subjektiv als rational bzw. als adäquate Antworten auf die je gegebenen strukturellen Rahmenbedingungen erscheinen. Die aufgrund der im bisherigen Sozialisationsprozeß angeeigneten Handlungskompetenz ausgeführten Handlungen haben dann jedoch nicht nur individuelle Folgen, sondern verändern als kollektive Handlungsfolgen auch die relevanten strukturellen Rahmenbedingungen des Handelns sowohl für den Handelnden selbst als auch für Dritte.

Im Vergleich zu früher sind Kindern heute mehr Bereiche des öffentlichen Lebens zugänglich, in denen sich ihnen selbstständige Handlungsspielräume eröffnen. Hierdurch verändern sich die Beziehungen zwischen den Generationen ebenso wie die Muster kindlicher Normalbiografien. Allerdings verringert sich bei dieser Neuverteilung der inner- und außerfamilialen Einflusssphären auf den Lebenslauf des Kindes nicht das Ausmaß der sozialen Kontrolle. Vielmehr geben Eltern Teile ihrer pädagogischen Kompetenz an andere Institutionen ab (vgl. BÜCHNER 1990: 83), denen ebenfalls wichtige ergänzende Sozialisationsfunktionen zugemessen werden (vgl. BÜCHNER 1994: 33).

3.5 Sozialer Wandel der Wohnumwelt

Idealerweise sollte die unmittelbare Umgebung der Wohnung der Raum sein, in dem Kinder sich frei bewegen und erste Erfahrungen in der Verkehrsteilnahme (als Fußgänger, Radfahrer, Inline-Skater, etc.) machen können. Dies ist jedoch meist nicht problemlos möglich. Als zentrale Aspekte des Wandels der Wohnumwelt in neuerer Zeit lassen sich vielmehr die folgenden Aspekte enumerieren:

- Die starke Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (vgl. hierzu Kapitel 5.1.1),
- die Funktionstrennung und Spezialisierung der Landschaften und bebauten Räume,
- der hierdurch induzierte Zwang zur Mobilität,
- die Entstehung neuer Siedlungstypen, wie Eigenheim- oder Hochhaussiedlungen, sowie

⁷¹ „Sie ist ... auch unter den heutigen Bedingungen die wohl entscheidende und nach zeitlicher Dauer und Intensität wichtigste soziale Institution im Sozialisationsprozeß“ (HURRELMANN 1998: 104). Vgl. hierzu auch KREPPNER (1991).

- die Entstehung öffentlicher Spezialräume für Kinder, wie Spiel- oder Sportplätze (vgl. LEDIG, NISSEN 1987: 13).

Ein häufig benutzter Begriff bei der Thematisierung der sog. „Aneignung“ der Wohnumwelt durch Kinder ist derjenige des Lebensraums oder „home range“, der alle Orte umfasst, die ein Kind allein und ohne um Erlaubnis zu fragen aufsuchen kann (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 14; FLADE 1993a: 186).⁷² Der home range ermöglicht die Entfaltung von Eigeninitiative, bietet neue Anregungen und die Möglichkeit, ungünstigen Wohnbedingungen zu entfliehen (vgl. FLADE 1993a: 189).

Darüber hinaus ist in der Wohnungsumgebung die soziale Kontrolle durch die Eltern weniger stark ausgeprägt, hier sind andere Kinder oder die Gleichaltrigengruppe (vgl. Kapitel 2.6) die relevanten Bezugspersonen (vgl. FLADE 1993b: 42). Eine Abnahme des home range bedeutet deshalb auch eine Abnahme kindlicher Autonomie und Selbstentfaltung sowie eine Zunahme elterlicher oder institutioneller Kontrolle.

In der Literatur werden vor allem alters- und geschlechtsspezifische Unterschiede in der Raumanneignung diskutiert:⁷³

- Der Lebensraum variiert mit dem Alter und wird mit zunehmendem Alter größer (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 14f).
- Für Jungen wird in der Literatur die häufigere Nutzung eines zudem größeren Lebens- bzw. Bewegungsraums behauptet als für Mädchen. In diesem Kontext wird das Herumstreifen für Jungen zum Selbstzweck, während Mädchen ihr Umfeld eher auf Wegen zu konkreten Zielen erkunden (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 15; FLADE, KUSTOR 1996: 16f, 39; ENGELBERT, HERLTH 1993: 412; darüber hinaus KLÖCKNER, STECHER, ZINNECKER 2002: 282). Auch die häufigere und längere Nutzung des Fahrrades durch Jungen und deren Zurücklegung weiterer Strecken (vgl. FUNK, FASSMANN 2002: 98, 191, 200, eigene Berechnungen) trägt zu geschlechtsspezifisch unterschiedlichen Aneignungsstrategien bei.

⁷² Dieser Bereich wächst mit zunehmendem Alter und ist unter Mädchen meist kleiner als unter Jungen (vgl. FLADE 1993a: 186).

⁷³ KRAUSE, SCHÖMANN (1999: 132) können darüber hinaus keinen systematischen Einfluss des Stadtgebietstyps auf das subjektive Empfinden und das Verhalten der Kinder nachweisen. WEEBER ET AL. (1995: 139) gehen von mehr Außenaktivitäten von Kindern aus dem ländlichen Raum oder sog. Wohndörfern im Vergleich zu Kindern aus Großstädten aus.

Selbst beim Spielverhalten auf dem Spielplatz wird für Jungen ein eher raumgreifendes Spielen und für Mädchen eher die Beschäftigung mit den Spielgeräten behauptet (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 15).

Einschränkungen in der Erziehung von Mädchen hinsichtlich der Nutzung des Raumes werden auf den Schutz vor potentiellen Gefahren, wie z. B. sexuelle Übergriffe (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 97ff; BMFSFJ 1999: 200; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 15f; NISSEN 1998: 184; FLADE, KUSTOR 1996), aber auch auf ihre stärkere Einbindung in die Hausarbeit (vgl. NISSEN 1998: 184), zurückgeführt.

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

- Insbesondere für Städte wird eine funktionale Ausdifferenzierung des Raumes ebenso behauptet, wie die „... Durchsetzung autogerechter Siedlungsstrukturen“ (WEEBER ET AL. 1995: 11). Kinder werden durch den stetig wachsenden Straßenverkehr aus dem öffentlichen Raum verdrängt, ihr home range oder Bewegungsfreiraum verringert sich (vgl. BMFSFJ 1999: 199; HÜTTENMOSER 1997: 64; WEEBER ET AL. 1995: 131). Sie halten sich aufgrund von zunehmend fehlenden Freiräumen (vgl. BACHER 1999: 33) und der vom Straßenverkehr ausgehenden Unfallgefahr immer seltener im Freien auf (vgl. BMFSFJ 1999: 197f; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 16; FLADE 1993a: 189, 1993b: 49).
- Durch die Verdrängung von Kindern aus dem öffentlichen Raum werden sie in ihrer gesunden motorischen und psycho-sozialen Entwicklung benachteiligt und in ihrem Lebens-, Bewegungs- und Erfahrungsraum eingeschränkt (vgl. SPITTA 1997: 5; HÜTTENMOSER, DEGENZIMMERMANN 1995; WEEBER ET AL. 1995: 131; PFAFFEROTT 1994: 296; BERG-LAASE ET AL. 1985: 3).⁷⁴

Die Auswirkungen dieses Prozesses auf die Herausbildung von Orientierungssicherheit und Bedeutungsstrukturen bei Kindern (vgl. hierzu BMFSFJ 1999: 181) liegen auf der Hand. LIMBOURG macht „teilweise sehr negativ(e)“ (1999: 5) Auswirkungen des Straßenverkehrs

⁷⁴ Vgl. generell zur Neugier und zum Erkundungsverhalten von Kindern BMFSFJ (1999: 179ff).

auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern, konkret die Psychomotorik, die Kognition sowie das Sozialverhalten (vgl. Kapitel 2.8.1), und – damit verbunden – das Unfallrisiko, aus.

BACHER kann darüber hinaus zumindest „...schwache Zusammenhänge zwischen der Verfügbarkeit, Erreichbarkeit, Gestalt- und Beispielbarkeit der Wohnumgebung und dem Wohlbefinden sowie ausgewählten Merkmalen der Persönlichkeitsentwicklung“ (1999: 27) nachweisen.

HÜTTENMOSER, DEGEN-ZIMMERMANN (1995) verdeutlichen den Einfluss der Wohnumwelt auf die motorische und soziale Entwicklung von Kindern und ihren Familien: Familien, deren Kinder im Wohnumfeld nicht unbeleitet spielen konnten, zeigten weniger Kontakte ihrer Kinder zu anderen Kindern, ihrer Kinder zu anderen Erwachsenen und auch weniger Kontakte der Eltern zu anderen Erwachsenen. Zur Zeit des Eintritts in den Kindergarten wiesen diese Kinder signifikante Rückstände in ihrer sozialen und motorischen Entwicklung und der Ausformung ihrer Selbstständigkeit auf (vgl. auch HÜTTENMOSER 1997).

- Statt eigenaktiv die Wohnumwelt zu erkunden (vgl. hierzu BMFSFJ 1999: 181ff) werden Kinder in speziell für sie eingerichtete zweckbestimmte Enklaven oder pädagogische Schonräume – wie Kindergärten (vgl. Kapitel 2.3.1), Spielplätze (vgl. Kapitel 2.2.2), Vereinsheime, Musik-, Sprach- oder sonstige Schulen (vgl. Kapitel 2.5), etc. – verwiesen und dort kontrolliert und diszipliniert (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 139; ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 23f; BERGLAASE ET AL. 1985: 3).⁷⁵

Diese Orte liegen jedoch nicht mehr im unmittelbaren und von den Kindern alleine zu erreichenden Wohnumfeld. Vielmehr können sie über die gesamte Kommune verstreut sein und erfordern den Transport der Kinder als Mitfahrer zu diesen Orten hin und zurück (vgl. WEEBER ET AL. 1995: 11, BÜCHNER 1990: 87). Da diese Orte für Kinder wie Inseln im öffentlichen Raum für Erwachsene anmuten, hat sich für die theoretische Durchdringung

dieses Sachverhaltes die Begrifflichkeit „Verinselung kindlicher Lebensräume“ etabliert.⁷⁶

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

Diese These von der Verinselung der Kindheit ist sehr populär und wird von anderen Autoren oft aufgegriffen.^{77 78} Dabei lassen sich grob zwei Muster der Verinselung unterscheiden: Eines, bei dem Kinder schon sehr jung von ihren Eltern zu institutionellen Betreuungs- und Freizeitangeboten gebracht werden, sich dort Kontakte zu anderen Kindern ergeben und Kinder ab einem gewissen Alter selbst aktiv Termine mit anderen Kindern in der Schule verabreden, diese nachmittags am Telefon bestätigen und dann als Mitfahrer im Pkw wahrnehmen (vgl. ZEIHNER 1990: 42f). Dieser von der Autorin sog. „aktiven Verinselung“ steht ein sog. „passives“ Muster gegenüber, bei dem die Kinder als Anhängsel an die Begleitperson – meistens die Mutter – zu deren Mobilitätszielen mitgenommen werden, in fortgeschrittenem Alter zwar ebenfalls institutionelle Angebote besuchen, dabei jedoch in sozialer Isolation verharren, ohne eigene Beziehungen zu anderen Kindern zu entwickeln (vgl. ZEIHNER 1990: 44ff). Da die diversen „Inseln“ jeweils nur aufgesucht werden, um ganz bestimmte Teilinteressen der Kinder zu befriedigen, also z. B. einen bestimmten Freund zu treffen, eine bestimmte Sportart auszuüben, ein bestimmtes Instrument zu erlernen, sprechen ZEIHNER, ZEIHNER (1994: 28) davon, dass mit der Partikularisierung des Raumes eine Partikularisierung der sozialen Beziehungen einhergeht (vgl. hierzu auch BÜCHNER 1994: 17), die Ausbildung stabiler Beziehungen erschwert und die Unverbindlichkeit gefördert wird.

⁷⁶ Ein weiterer und in diesem Bericht nicht behandelte Aspekt dieser Entwicklung ist die Relevanz vorgegebener Zeitstrukturen – „...Öffnungszeiten, Anmeldefristen, Veranstaltungstermine, Pünktlichkeits- und Regelmäßigkeitsanforderungen“ (ZEIHNER 1990: 37) – für die kindlichen Aktivitäten.

⁷⁷ Vgl. hierzu die Rezeption dieser These durch FRIES (2002: 171), MEYER (2002: 45), ROLFF, ZIMMERMANN (2001: 172), BMFSFJ (1999: 200f), DORDEL (1998: 98), WEEBER ET AL. (1995: 11), BMFS (1994: 77), ENGELBERT, HERLTH (1993: 410f), FLADE (1993a: 189), BÜCHNER (1990: 87), WEHRSPAUN ET AL. (1990: 117f) oder BERGLAASE ET AL. (1985: 47f, 286f).

⁷⁸ Vgl. hierzu auch die komplementär behauptete Verhäuslichung von Kindheit in Kapitel 3.2.

⁷⁵ So kritisieren z. B. ZEIHNER, ZEIHNER, dass die Spielgeräte auf Spielplätzen durch ihre „räumlich-gegenständliche Beschaffenheit“ (1994: 26) den Ablauf kindlichen Spielens lenken.

NISSEN (1998: 191) und das BMFSFJ (1999: 200f) sehen Mädchen stärker als Jungen ihre Freizeitaktivitäten in verinselten Lebensräumen nicht mehr spontan ausführen, sondern explizit planen. Im Vergleich von Jungen und Mädchen macht NISSEN (1998: 186) auf eine kontextuelle Verinselung aufmerksam, die auf die Freizeitinhalte und die Formen sozialer Kontakte abzielt: Während ein typisches Verhaltensmuster von Jungen das mehrmalige Aufsuchen des gleichen Freizeitortes in der Woche ist (z. B. Sportverein), kann bei Mädchen verstärkt beobachtet werden, dass verschiedene Freizeitangebote mit unterschiedlichen Inhalten und in anderen sozialen Kontexten wahrgenommen werden.

Allerdings scheint in der Literatur immer wieder die Perspektive auf, dass Kinder als handelnde Subjekte agieren und ihre Wohnumwelt umdeuten, umfunktionieren, entsprechend ihrer Phantasien uminterpretieren oder sich „aneignen“ (vgl. LEDIG, NISSEN 1987: 14; BERG-LAASE ET AL. 1985: 43). Dass Kinder auch heute noch beachtliche Zeitdauern im Freien verbringen, belegen die in Kapitel 2.2.3 berichteten Verweildauern.

4 Entwicklungspsychologie und Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

HÜTTENMOSER identifiziert zwei Argumentationsstränge in der Diskussion um die grundsätzliche Ausrichtung der Verkehrserziehung: Zum einen die in der Tradition von Piaget verhaftete Orientierung an altersabhängigen festen Entwicklungsstufen von Kindern (vgl. Kapitel 4.1), und zum anderen die stärkere Akzentuierung des Einflusses der Umwelt und der Feststellung, dass Kinder auch in Bezug auf ihr Verkehrsverhalten schon früh sehr lernfähig sind (vgl. HÜTTENMOSER 2003: 27; 2002: 1; vgl. hierzu Kapitel 4.2.1). Darüber hinaus ist in neuerer Zeit eine Entgrenzung der Verkehrserziehung für Kinder hin zur Betonung einer umfassenden Persönlichkeitsbildung in Gange (vgl. Kapitel 4.2.2). Eine radikale Kritik an diesen Positionen wird von HÜTTENMOSER (2003, 2002) vorgetragen (vgl. Kapitel 4.2.3).

4.1 Entwicklungspsychologische Grundlagen der „Mainstream“-Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Bezogen auf Kinder stellt deren Neugier- und Explorationsverhalten die Grundlage ihrer Entwicklung dar (vgl. BMFSFJ 1999: 180). Kinder sind keine kleinen Erwachsenen, müssen sich aber trotzdem in einer für Erwachsene konzipierten Verkehrsumwelt zurechtfinden.⁷⁹ Viele für die Beteiligung am Straßenverkehr wichtigen Fähigkeiten sind bei Kindern noch gar nicht oder nur teilweise ausgeformt. Zur Kategorisierung der kindlichen Entwicklung wird in der Verkehrssicherheitsforschung häufig auf die von Jean Piaget aufgestellte Stadien- oder Stufentheorie des kindlichen Denkens Bezug genommen (vgl. LIMBOURG 1995: 59ff; DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr a). Diese geht davon aus, dass „... der Aufbau der Erkenntnis in der Ontogenese (Individualentwicklung) des Menschen in einer invarianten hierarchischen Sequenz erfolgt, bei der kein Stadium übersprungen und die Reihenfolge nicht geändert werden kann“ (ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 3).

Die letzten synoptischen Arbeiten zum Stand der entwicklungspsychologisch orientierten Verkehrssicherheitsforschung sind zwischenzeitlich zwischen acht und zwölf Jahre alt – so etwa jene von HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN (1991) oder von LIMBOURG (1995), deren Erkenntnisse Eingang in einen „Ratgeber Kinder im Straßenverkehr“ (BOURAUDEL 1996) gefunden haben. Die kindliche Entwicklung des Denkens kann demnach in vier Stufen eingeteilt werden:

- Sensumotorische bzw. senso-motorische Stufe (bis ca. einem Alter von zwei Jahren)

In dieser frühkindlichen Phase passt sich der Säugling seiner Umwelt an, indem er seine angeborenen Reflexe zu einem strukturierten Verhalten modifiziert (vgl. ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 4).⁸⁰ Da Kinder bis zum Alter von ca. drei Jahren noch nicht selbstständig am Straßenverkehr teilnehmen, sich ihre Verkehrs-

⁷⁹ „(D)ie Wirklichkeit des Kindes ist keine ‚verkleinerte‘ Kopie der Realität des Erwachsenen. ... Andererseits ist die Erwachsenenwelt, in die Kinder hineingeboren werden und in der sie leben, zu jedem Zeitpunkt der Entwicklung faktische Umwelt“ (DREHER, DREHER 1997: 34).

⁸⁰ Zu sechs unterschiedlichen Stufen der sensumotorischen Entwicklung nach Piaget vgl. MONTADA (1995b: 520f).

teilnahme vielmehr auf die „begleitete Mobilität“ (vgl. hierzu FUNK, FASSMANN 2002: 100ff) beschränkt, wird nachfolgend auf die Skizzierung der kognitiven Entwicklung von Kindern in der frühen Kindheit verzichtet.

- Voroperationale Stufe (von ca. zwei bis ca. sechs Jahre)

In dieser Phase beginnen Kinder, „... durch ‚Denken‘ (mentale Operationen) zu Problemlösungen zu kommen“ (ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 4). Die Forschung zur Gehirnentwicklung geht davon aus, dass erst 3- oder 4-Jährige auf das Gedächtnis zurückgreifen können, sich ab dem Alter von vier Jahren die Kommunikation zwischen linker und rechter Hemisphäre verbessert, sich ab dem Alter von sechs Jahren eine intellektuelle Reifung aufgrund der zunehmenden Reife der Stirnlappen feststellen lässt, und bei 6- bis 12-Jährigen auch die Entwicklung der hinteren Hirnregionen starke Fortschritte macht (vgl. TEXTOR Ohne Jahr: 3).⁸¹ Wichtige Charakteristika des Denkens von Kindern im Vorschulalter sind

- ◆ unangemessene Generalisierungen,
- ◆ Egozentrismus des Kindes⁸² (vgl. auch HEINE, GUSKI 1998: 526; LIMBOURG 1995: 66; MONTADA 1995b: 524; WARWITZ 1993: 35; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 89; GÜNTHER Ohne Jahr: 5; ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 4),
- ◆ die Zentrierung auf einen oder wenige Aspekte bzw. die Beschränkung des Urteilsfeldes,
- ◆ die Zentrierung auf Zustände,
- ◆ die eingeschränkte geistige Beweglichkeit und
- ◆ das fehlende geistige Gleichgewicht (vgl. MONTADA 1995b: 523ff).

Das Raumverständnis beschreiben KRAUSE, SCHÖMANN (1999: 10) als topographisch, es ist an die senso-motorische Aktivität der Kinder gebunden und egozentrisch. Im Alter von vier

Jahren ist ein Denken in einfachen Zusammenhängen möglich (vgl. BERGER 1992: 24). Einem Verkehrstraining von 3- oder 4-Jährigen wird kein dauerhafter Erfolg beschieden (vgl. LIMBOURG 1995: 42). Erst zum Ende des durch diese Stufe abgedeckten Zeitraums, also mit dem Alter von ca. fünf oder sechs Jahren, ist bei Kindern ein erstes Bewusstsein für Gefahren überhaupt erst entwickelt, und auch das nur, wenn eine akute Gefährdung bereits vorliegt (vgl. LIMBOURG 2001a: 2). Nun können auch Verkehrserziehungsmaßnahmen erste Erfolge zeigen (vgl. LIMBOURG 1995: 42).

- Konkret-operationale Stufe (von ca. sechs bis ca. 12 Jahre)

KEGEL (1993: 260) berichtet ein starkes Nachlassen der egozentrischen Sprache ab dem Alter von sieben Jahren. Zwischen dem sechsten und dem achten Lebensjahr wird ein Erfassen von Zusammenhängen auf einer konkreten Grundlage möglich. ZACH, KÜNSEMÜLLER (Ohne Jahr: 5) sehen bei Kindern im Alter von sieben Jahren die Fähigkeit zu konkreten Operationen.⁸³ Mit etwa acht Jahren kann auch ein erstes vorausschauendes Gefahrenbewusstsein bei Kindern erwartet werden und ab dem Alter von neun oder zehn Jahren setzen Kinder vorbeugende Verhaltensweisen zur Gefahrenreduktion ein (vgl. LIMBOURG 2001a: 2).⁸⁴ Vom achten bis zum neunten Lebensjahr entwickelt sich ein abstraktes und logisches Denken (vgl. BERGER 1992: 24). Erst ab dem Alter von zehn bis elf Jahren ist ein sog. „Grund-Folge-Denken“ und die Erfassung wesentlicher Gesichtspunkte“ (BERGER 1992: 24) möglich. In dieser Phase entwickelt sich ein sog. projektives Raumverständnis das es erlaubt, „... Richtungen und Distanzen in Referenz zur Position eines fixen Objektes herzustellen“ (KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 11).

Bis zum Alter von etwa acht Jahren wird das Verkehrsverhalten von Kindern als „... sehr riskant und wenig zuverlässig“ (LIMBOURG 1995: 47) bezeichnet. Kinder dieses Alters haben z. B. üblicherweise Schwierigkeiten, eine begonnene Handlung abrupt abzubrechen (vgl.

⁸¹ Aufgrund der aktuellen Diskussion der neuropsychologischen Aspekte der kindlichen Entwicklung (vgl. z. B. ELIOT 2002) lassen sich aus diesem Bereich auch für die Verkehrssicherheitsarbeit interessante Erkenntnisse erwarten.

⁸² Das bedeutet, dass ein Kind nicht die Perspektive eines Anderen einnehmen kann (vgl. ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 4). Im Straßenverkehr wird z. B. der Fehlschluss relevant, dass Kinder glauben „... selbst gesehen zu werden, wenn man einen anderen Verkehrsteilnehmer sieht“ (GÜNTHER Ohne Jahr: 5).

⁸³ Ein Kind kann jetzt „... logische Operationen über seine internen Repräsentationen ausführen, d. h. mit ihnen im Geiste handeln“ (ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 5).

⁸⁴ Zwar kann LIMBOURG (1997) nachweisen, dass z. B. im häuslichen Bereich früher als bisher angenommen ein vorausschauendes Gefahrenbewusstsein bei Kindern festgestellt werden kann. Dies gilt jedoch nicht für den Straßenverkehr.

LIMBOURG 2001a: 4). Erst ab dem Alter von acht oder neun Jahren wird eine sichere – wenn auch noch nicht beständig-sichere – Verkehrsbeteiligung als Fußgänger angenommen (vgl. LIMBOURG 2001a: 4f; 1995: 33, 74). Etwa im Alter von sieben bis acht Jahren ist dann ein Entwicklungssprung zu erwarten (vgl. LIMBOURG 1995: 36), bei dem folgende Fähigkeiten und Fertigkeiten „... erst jetzt vorhanden und ausreichend ausgebildet“ (HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 39) sind:

- ◆ Das Verstehen von Verkehrs- und Verhaltensregeln,
- ◆ das Erkennen fremder Handlungsabsichten (Fremdperspektiven),
- ◆ die gedankliche Vorwegnahme von Geschehensabläufen,
- ◆ die Bedeutungszumessung von Reizen,
- ◆ das Erfassen komplexer Situationen,
- ◆ die ganzheitliche Wahrnehmung,
- ◆ das räumliche Vorstellungsvermögen,
- ◆ die Entfernungs- und Geschwindigkeitsabschätzung,
- ◆ die Gefühlsbeherrschung und
- ◆ ein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein (vgl. HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN 1991: 39).

Erst mit ca. acht Jahren können Kinder den Straßenverkehr einigermaßen sicher bewältigen (vgl. BORGERT, HENKE 1997; BOURAU-EL 1996; LIMBOURG 1995: 74).

Kinder können mit acht bis zehn Jahren nun zwar die psycho-motorischen Leistungen für das Fahrradfahren erbringen, haben aber bei den dabei notwendigen geistigen Fähigkeiten noch Defizite, die erst im Alter von ca. 12 bis 14 Jahren beseitigt sind (vgl. LIMBOURG 2001a: 4). Praktisches Radfahrtraining zur Verbesserung der Motorik des Radfahrens wird für Kinder ab ca. acht Jahren befürwortet (vgl. LIMBOURG 1995: 47; PFAFFEROTT 1994: 293).

Vor dem Hintergrund der skizzierten kindlichen Entwicklung schlagen HENNING-HAGER, MATTHES, VERSTEEGEN vor, Kinder unter acht Jahren lediglich „... im sog. ‚Schonraum‘ eine selbständige Verkehrsteilnahme zuzumu-

ten“ (1991: 40). Für Kinder dieses Alters gilt ein Sicherheitstraining im Schonraum jedoch als wenig effektiv, da es entwicklungspsychologisch für Kinder erst ab einem Alter von ca. elf Jahren überhaupt möglich ist, in einer bestimmten Umgebung erlerntes Verhalten auf andere Umgebungen zu übertragen und dort anzuwenden (vgl. HEINE 1997: 73; LIMBOURG 1995: 67). Deshalb greift die Verkehrserziehung den sog. „Ortsbezug“ der Kinder dieses Alters auf und verlegt zumindest Teile der praktischen Radfahrausbildung im Rahmen der Jugendverkehrsschule in den realen Straßenverkehr.

- Formal-operative Stufe (ab dem Alter von ca. 12 Jahren)

Diese, von Piaget als „Endpunkt der geistigen Entwicklung“ (MONTADA 1995b: 519) gesehene Stufe, zeichnet sich dadurch aus, dass nun auch abstrakt gedacht werden kann (vgl. LIMBOURG 1995: 67). Kinder gehen in ihrem Denken über vorgefundene Informationen hinaus und suchen nach weiteren Informationen (vgl. MONTADA 1995b: 540). Ihr Raumverständnis wird nun euklidisch, d. h. es orientiert sich an einem zweidimensionalen Koordinatensystem, verwendet physikalische Merkmale und Distanzen (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 11).

Ab diesem Alter können Kinder zunehmend Gefahren im Straßenverkehr erkennen und richtig einschätzen (vgl. LIMBOURG 1995: 67f). Auch der Transfer des gelernten verkehrssicheren Verhaltens in eine andere Umgebung ist jetzt möglich (vgl. LIMBOURG 1995: 45). Aber erst nach einem weiteren Entwicklungssprung um das 13. oder 14. Lebensjahr herum sind die geistigen Fähigkeiten zum Radfahren (z. B. Gefahrenbewusstsein, Regelwissen, Geschwindigkeitseinschätzung, etc.) hinreichend ausgebildet (vgl. LIMBOURG 2001a: 4f; 1995: 40, 74; BORGERT, HENKE 1997; BOURAU-EL 1996) und die Jugendlichen diesbezüglich „... mit den Erwachsenen vergleichbar“ (LIMBOURG 1995: 60).

In der nachfolgenden Graphik ist die Entwicklung einer Auswahl von Fähigkeiten auf einer Zeitachse abgetragen (vgl. Bild 4-1), zwei gepunktete senkrechte Linien markieren dabei den ungefähren Zeitpunkt der Einschulung bzw. des Übertritts in die Sekundarstufe.

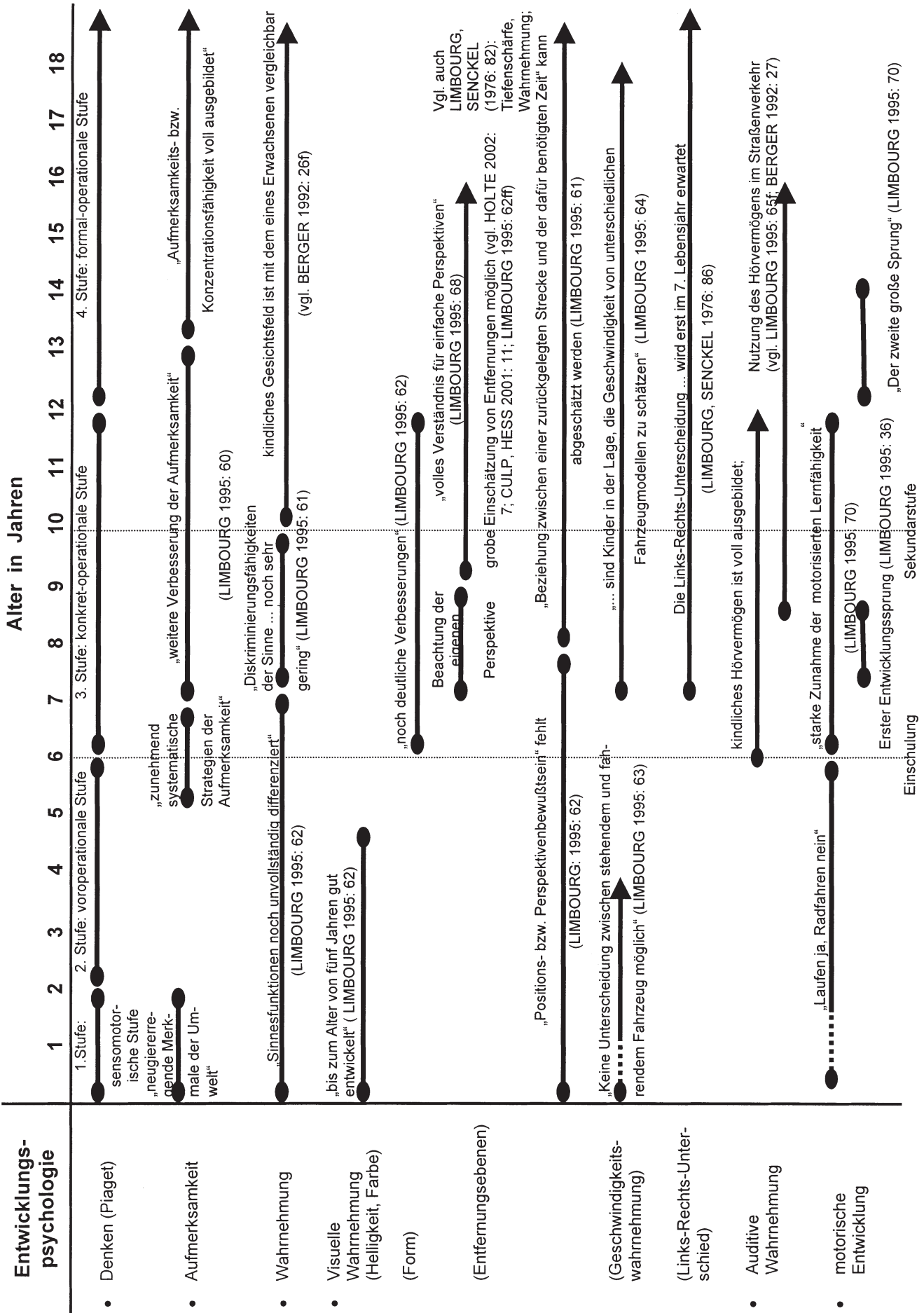


Bild 4-1: Für die Verkehrsteilnahme relevante Aspekte kindlicher Entwicklung – Teil 1

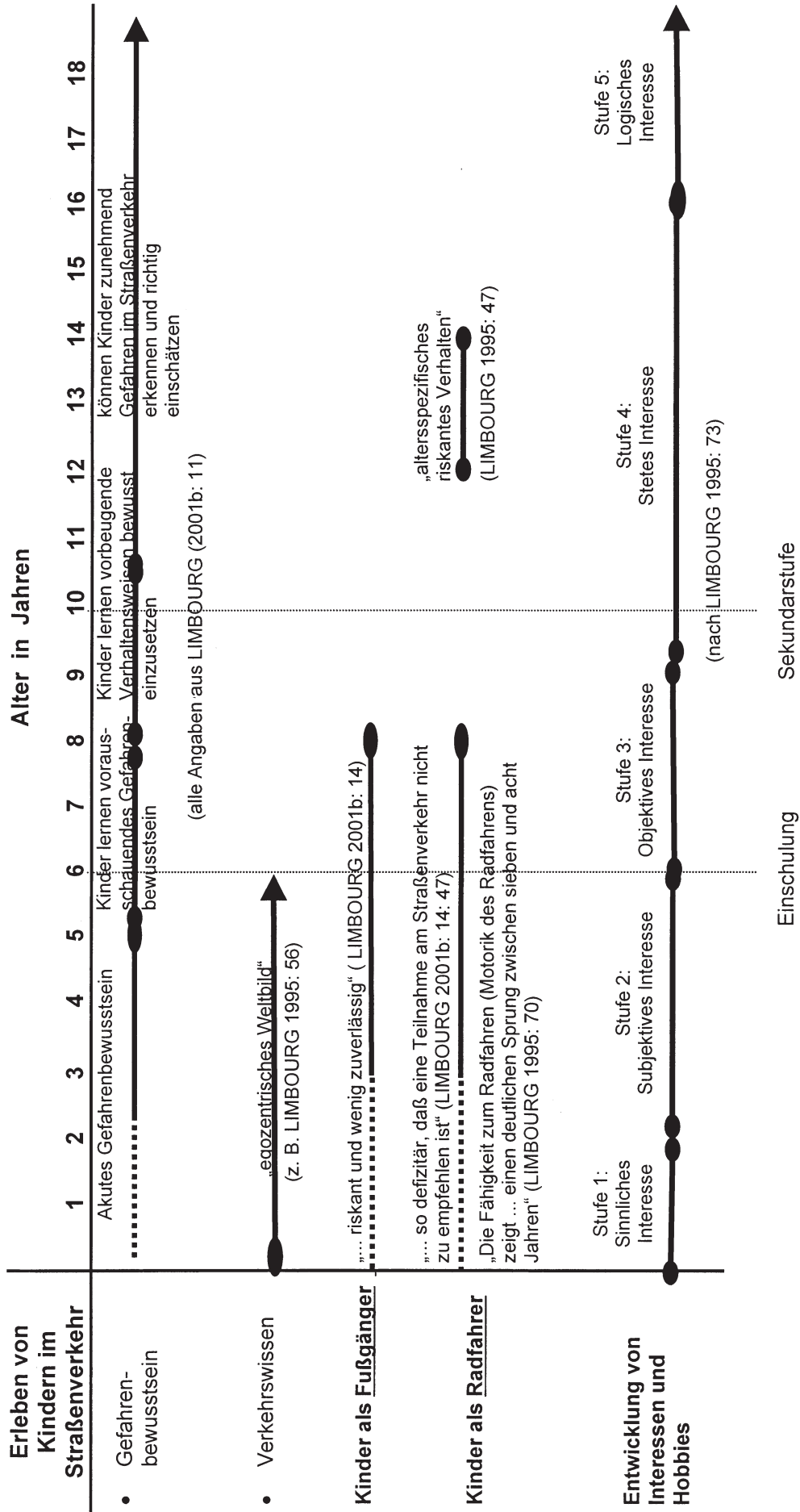


Bild 4-2: Für die Verkehrsteilnahme relevante Aspekte kindlicher Entwicklung – Teil 2

Folgende Aspekte der Entwicklung von Kindern werden in der Literatur immer wieder als relevant für ein sicheres Verkehrsverhalten angesehen:

➤ Aufmerksamkeit / Konzentration

Kleinere Kinder sind sehr stark ihren Emotionen verhaftet, die auch ihre Wahrnehmungsleistungen und ihr Verhalten determinieren (vgl. COLDITZ 2001: 14f; BASNER, DE MARÉES 1993: 25; WARWITZ 1993: 37f). In diesem Kontext kann auch die große Relevanz äußerer Reize, die Impulsivität kindlicher Entscheidungen und die Sprunghaftigkeit ihrer Aufmerksamkeitsrichtung (vgl. BERGER 1992: 25; GÜNTHER Ohne Jahr: 6f) gesehen werden. Bis zum Alter von drei Jahren bezeichnet BERGER (1992: 25) die kindliche Aufmerksamkeit als „unwillkürlich“, LIMBOURG sieht die Aufmerksamkeit bis zum Alter von etwa vier Jahren „... ausschließlich durch interessante Reize aus der Umwelt gesteuert“ (2001a: 3). Kinder entwickeln erst ab dem Alter von ca. fünf Jahren systematische, bewusste („willkürliche“) Aufmerksamkeitsstrategien, bleiben jedoch leicht ablenkbar, verbessern ihre Konzentrationsfähigkeit weiter und bilden diese erst bis etwa zum Alter von 13 oder 14 Jahren voll aus (vgl. LIMBOURG 2001a: 3; 1995: 60; BERGER 1992: 25). LIMBOURG (2001a: 3f) geht sogar davon aus, dass sich die Konzentrationsfähigkeit von Kindern aufgrund mangelnder Bewegung bzw. mangelnder kreativer Spiele einerseits und einer Reizüberflutung aufgrund eines zu ausgedehnten Fernseh- und Computerspielkonsums andererseits, verschlechtert hat.

➤ Visuelle Wahrnehmung

Zunächst ist die visuelle Wahrnehmung von Kindern durch ihre geringere Körpergröße beeinträchtigt, die parkende Pkw oder Bäume schnell zu Sichthindernissen werden lässt (vgl. CULP, HESS 2001: 64; HEINE, GUSKI 1998: 526; BASNER, DE MARÉES 1993: 21; WARWITZ 1993: 32; BERGER 1992: 27; GÜNTHER Ohne Jahr: 5).

Nach BERGER (1992: 26f) sind bereits bei Säuglingen die Sehschärfe und das räumliche Sehen ausgebildet, allerdings wird bis zum vierten Lebensjahr die rechte Gesichtshälfte bevorzugt. Die Peripheriewahrnehmung von Kindern ist schlechter als jene von Erwachsenen, d. h. Kinder nehmen seitlich in ihr Blickfeld kommende Objekte später wahr (vgl. CULP, HESS 2001: 65; PFAFFEROTT 1994: 291; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 87; GÜNTHER Ohne Jahr: 5 sowie generell WARWITZ 1993:

32f). Erst ab dem Alter von zehn bis 12 Jahren ist das kindliche Gesichtsfeld mit dem eines Erwachsenen vergleichbar (vgl. BERGER 1992: 26f).

➤ Visuelle Wahrnehmung – Helligkeit, Farbe, Formen

Die visuelle Wahrnehmung von Helligkeit und Farbe ist bereits bis zum Alter von fünf Jahren gut entwickelt (vgl. LIMBOURG 1995: 62). Eine Verbesserung der Wahrnehmung von Formen lässt sich für das Alter zwischen sechs und 12 Jahren feststellen (vgl. LIMBOURG 1995: 62).

➤ Visuelle Wahrnehmung – Entfernungen, Geschwindigkeiten, Längen

Bis zu einem Alter von ca. vier Jahren können Kinder keine stehenden von fahrenden Fahrzeugen unterscheiden (vgl. LIMBOURG 1995: 63). Erst ab ca. sieben Jahren beginnt die Beachtung der eigenen Perspektive und die Wahrnehmung unterschiedlicher Geschwindigkeiten. Das Einschätzen von Entfernungen kann sogar erst ab dem Alter von etwa neun oder zehn Jahren – nach der abgeschlossenen Entwicklung der Tiefenschärfe – erwartet werden (vgl. HOLTE 2002: 7; CULP, HESS 2001: 11; LIMBOURG 1995: 62ff; BERGER 1992: 26f; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 82ff; GÜNTHER Ohne Jahr: 6).

➤ Visuelle Wahrnehmung – Links-Rechts-Unterscheidung

Auch die Links-Rechts-Unterscheidung ist frühestens ab dem siebten oder achten Lebensjahr ausgebildet (vgl. LIMBOURG 1995: 46; BERGER 1992: 28; LIMBOURG, SENCKEL 1976: 85ff).⁸⁵

➤ Auditive Wahrnehmung

Zwar ist das kindliche Hörvermögen bereits im sechsten Lebensjahr voll ausgebildet, es scheint jedoch erst von 8-Jährigen auch im Straßenverkehr mitbenutzt zu werden (vgl. LIMBOURG 1995: 65f; BERGER 1992: 27 sowie LIMBOURG, SENCKEL 1976: 87f und generell WARWITZ 1993: 33f).

➤ Motorik / Bewegung

CULP, HESS (2001: 65) und BERGER (1992: 26) verweisen auf die geringere Schrittlänge und den im Vergleich zu Erwachsenen höheren

⁸⁵ Darüber hinaus gibt es empirische Anzeichen, die auf eine stärkere Unfallgefährdung von Linkshändern im Vergleich zu Rechtshändern hinweisen (vgl. LIMBOURG 1995: 64; BERGER 1992: 28).

Körperschwerpunkt bei Kindern. Kinder haben eine große motorische Unruhe und einen starken Bewegungsdrang (vgl. LIMBOURG 1995: 69). Dabei ist es kleinen Kindern nicht möglich, ihre Bewegungen abrupt zu unterbrechen oder abzubrechen (vgl. CULP, HESS 2001: 65 sowie generell BASNER, DE MARÉES 1993: 19f; WARWITZ 1993: 34ff). Die motorische Entwicklung zeigt erst ab dem Alter von etwa sechs Jahren eine starke Zunahme der Lernfähigkeit und zum einen zwischen sieben und acht Jahren und dann noch einmal zwischen 13 und 14 Jahren einen größeren Entwicklungssprung (vgl. LIMBOURG 1995: 70 sowie Bild 4-2).⁸⁶

Wahrnehmung und Bewegung werden üblicherweise „... als ein ganzheitlicher Entwicklungsprozess“ (ZACH, KÜNSEMÜLLER Ohne Jahr: 7) gesehen. Wichtig ist auch die Beachtung des Einflusses der Motorik auf die emotional-affektive, psycho-soziale und kognitive Entwicklung von Kindern (vgl. DORDEL 1998: 98).

Für die Verkehrsbeteiligung von Kindern folgt aus diesen entwicklungspsychologischen Erkenntnissen, dass

- selbst die Teilnahme von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr bis zum Alter von acht Jahren sehr riskant und wenig zuverlässig,
- die Verkehrsteilnahme als Radfahrer aufgrund der defizitären motorischen Entwicklung bis zu diesem Alter gar nicht zu empfehlen und
- von einem ausgebildeten Gefahrenbewusstsein im Straßenverkehr erst ab dem Alter von ca. elf Jahren, mit der Fähigkeit zum sicheren Radfahren erst ab 14 Jahren auszugehen ist (vgl. hierzu BORGERT, HENKE 1997; BOURAUUEL 1996; LIMBOURG 1995: 47).

Geht man von der Entwicklung der Kinder in den hier unterschiedenen Dimensionen aus, muss man zu dem Ergebnis kommen, dass Kinder im Straßenverkehr zwangsläufig überfordert sind (vgl. LIMBOURG 2001b:10).

In neuerer Zeit mehren sich jedoch kritische Einwände gegen eine allzu rigide Auslegung der von Piaget formulierten Stufen und festgestellten Altersgrenzen. HAFFNER ET AL. (2001: 5) verweisen darauf, dass in der Literatur hinsichtlich der kognitiven Entwicklung von Kindern im Zeitverlauf Normverschiebungen bei Leistungstests nachgewiesen wurden, die auf Verbesserungen kindlicher

Fähigkeiten und Kenntnisse in speziellen Bereichen visueller und nichtsprachlich-logischer Informationsverarbeitung, aber auch auf Verschlechterungen bei bestimmten erlernten Fähigkeiten, wie z. B. Kopfrechnen oder Rechtschreiben, hinweisen.⁸⁷ CHARLTON (1999: 16) und HEIDTMANN (1997: 6) machen die hinsichtlich bestimmter Aspekte festgestellte Beschleunigung der kindlichen Entwicklung unter anderem an verbesserten schulischen Curricula und den Anregungen durch audiovisuelle Medien fest.

4.2 Neuere Ansätze in der entwicklungspsychologisch fundierten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

4.2.1 Infragestellung herkömmlicher Altersgrenzen

Bei der Konzeption ebenso wie bei der Beurteilung verkehrserzieherischer Maßnahmen für Kinder ist es ratsam, sich das konkrete Ziel des entsprechenden Handelns zu verdeutlichen und die Maßnahme entsprechend zu gestalten. Insbesondere muss dabei zwischen den beiden Ebenen

- der Vermittlung von Wissen bzw. der Beeinflussung von Einstellungen und
- der Veränderung des Verhaltens

unterschieden werden. THOMSON ET AL. (1995) argumentieren, dass rein auf Wissensvermittlung bzw. Einstellungsänderung bezogene Verkehrserziehungsmaßnahmen defizitär bleiben, denn der Zusammenhang zwischen Einstellungs- und Verhaltensänderungen sei keineswegs eindeutig:

„In fact, the evidence suggests that there is no direct link between knowledge and behaviour at all, raising serious questions about the validity of much current road safety education“ (THOMSON ET AL. 1995: 3).⁸⁸

Die Autoren machen in der Entwicklungstheorie einen weitgehenden Konsens aus hinsichtlich „... the natural progression of understanding from action to

⁸⁶ Vgl. zur Motorik von Kindern ausführlich Kapitel 2.8.1.

⁸⁷ Vgl. zu einer verhaltenen Kritik an Piaget auch STERN (2003: 32f), EICHHOLZ, SCHRÖDER (2002: 76) oder ZACH, KÜNSEMÜLLER (Ohne Jahr: 4).

⁸⁸ Vgl. hierzu auch BLEYER (Ohne Jahr: 21) oder GÜNTHER (Ohne Jahr: 6). ZEEDYK ET AL. behaupten als Ergebnis ihrer empirischen Studien explizit: „Knowledge did not influence behaviour“ (2001: 590).

concept“ (THOMSON ET AL. 1995: 7), bzw. „... from specific, concrete situations to the gradual elaboration of abstract conceptual knowledge“ (THOMSON ET AL. 1995: 39). Vor diesem Hintergrund lässt sich eine Änderung bzw. Verbesserung des kindlichen Verhaltens im Straßenverkehr am ehesten durch praktische Elemente in der Verkehrserziehung erreichen (vgl. ähnlich: GÜNTHER Ohne Jahr: 9).

THOMSON ET AL. (1995: 35) behaupten nun, dass bereits sehr junge, etwa 5-jährige Kinder für entsprechende Verhaltenstrainings zugänglich seien⁸⁹, und treten damit dezidiert einer sehr rigiden Interpretation des Piaget'schen Stufenmodells entgegen (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 76ff), das davon ausgeht, dass Kinder erst ein bestimmtes Niveau an kognitiver Entwicklung erreicht haben müssen, bevor sie mit Aspekten der Verkehrsumwelt („traffic environment“), wie z. B. Zeit und Raum, umgehen können.⁹⁰ Hier sehen die Autoren Piaget missinterpretiert und die Fähigkeiten von jungen Kindern unterschätzt (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 5).⁹¹ Vielmehr seien Verkehrserziehungsmaßnahmen bereits für 2- bis 7-Jährige, also auf Piagets „zweiter“ oder „pre-operational“ stage“ sinnvoll (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 34).

Für das sie besonders interessierende Fußgängertraining propagieren THOMSON ET AL. (1995: 8) hierzu den Einsatz folgender praktischer Trainingsmethoden, die den sozialen Kontext des Lernens mit einbeziehen sollen:⁹²

- Zusammenarbeit von Altersgleichen („peer collaboration“)

Hierbei geht es um die Zusammenarbeit von Kindern in einer Gruppe, die als Forum zum Austausch von Ideen fungiert. Dabei wird angenommen, dass während dieser Austauschprozesse Kinder auch mit solchen Ideen ande-

rer Kinder konfrontiert werden, die von ihren eigenen Ideen oder Problemlösungen verschieden sind. Hierdurch entsteht ein interner kognitiver Konflikt, der individuell gelöst wird und sich als Entwicklung niederschlägt (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 8).

- Belehrung bzw. Beratung durch Gleichaltrige („peer tutoring“)

Hierbei steht eine dyadische Interaktion zwischen einem kompetenteren Partner und einem weniger kompetenten Partner im Mittelpunkt. Allerdings sind den Autoren die vielfältigen Beschränkungen dieser Methode aufgrund der kind-typischen Entwicklung bewusst. Deshalb plädieren sie für den Einsatz erwachsener Tutoren, wenn dabei gewährleistet bleibt, dass „... the interaction remains one of guided participation and is as much a step away from direct instruction as peer tutoring is“ (THOMSON ET AL. 1995: 9).

- Verhaltenstrainings mit freiwilligen Elternteilen

Bei dieser Untersuchung griffen THOMSON ET AL. (1998) auf Elternteile zurück, die jeweils eine Gruppe von drei Kindern im Alter von etwa fünf Jahren bei zwei Trainings im Realverkehr und vier Trainings an einem Tischmodell einer Verkehrslandschaft betreuten.⁹³ Auch bei diesem Versuch fanden die Autoren ein signifikant sichereres Verhalten bezüglich der Querung von Straßen im Vergleich zu einer nicht-trainierten Kontrollgruppe. Dieser Unterschied war auch zwei Monate nach dem Versuch noch festzustellen.

Damit sehen die Autoren nicht das Alter der Kinder, sondern die Angemessenheit der Trainingsmethode als kritischen Faktor der Wirksamkeit von Verkehrserziehung (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 52), wobei sie klar für praktische Trainingsprogramme votieren (vgl. THOMSON ET AL. 1998: 476f). Die Autoren kommen zu dem Ergebnis:

„However, the evidence to date suggests that a behavioural approach using life-like set-ups is by far the most promising approach to road safety training, and that the more life-like the task, the more likely it is to induce appropriate learning“ (THOMSON ET AL. 1995: 47).⁹⁴

⁸⁹ Auch LIMBOURG (1995: 42) behauptet für Kinder dieses Alters „erste Erfolge“ von Verhaltenstrainings.

⁹⁰ Dabei haben sie „... typically the Piagetian stage of concrete operations“ (THOMSON ET AL. 1995: 5), also die konkret-operationale Stufe im Alter zwischen etwa sechs und 12 Jahren, im Auge.

⁹¹ „Given the bottom-up nature of the process of construction, it is more appropriate to view Piaget's stages as emergent characteristics of the developing child rather than overarching constraints. The Piagetian stages are now regarded as considerably more elastic from a timing point of view than was previously supposed. ... The interpretation of developmental stages as rigid, age-bound categories precluding educational intervention is certainly unwarranted“ (THOMSON ET AL. 1995: 7).

⁹² Die Autoren sprechen hierbei von „interaktivem Lernen“ bzw. von Lernen durch soziale Interaktion.

⁹³ Die Autoren betonen, dass es sich bei den Kindern nicht um die eigenen Kinder der teilnehmenden Eltern handelte.

⁹⁴ Auch LIMBOURG (1995: 67) fordert eine Verkehrserziehung „vor Ort“, allerdings für Kinder, die sich in der Ent-

Empirische Evidenz aus Deutschland liefert die Evaluation des Unterrichtsmodells „Frühradfahren“ in Schleswig-Holstein (vgl. HOHENADEL, NEUMANN-OPITZ 2001), das auf die Reduzierung von Radunfällen von Kindern zielte und hierzu unter anderem ein fahrpraktisches Training im Schonraum, das Einüben von Verhaltensmustern in bestimmten Verkehrssituationen und das sog. „handelnde Lernen“ einsetzte (vgl. HOHENADEL 2001: 5). Der Vergleich der Versuchsgruppenschüler mit Schülern einer Kontrollgruppe konnte für Grundschüler im ersten und zweiten Schuljahr, also für 6- oder 7-Jährige, signifikant bessere Leistungen in der Versuchsgruppe, im Vergleich mit einer nicht beschulten (untrainierten) Kontrollgruppe, nachweisen. Diese Unterschiede waren bereits nach dem ersten Jahr des Trainings feststellbar. Darüber hinaus machten Schüler aus der Versuchsgruppe nicht nur weniger, sondern auch weniger schwere Fehler. Als Fazit wird der Unterricht „... im Sinne seiner Zielsetzung als hoch wirksam“ (NEUMANN-OPITZ 2001: 25) beschrieben.

Darüber hinaus macht sich LEVELT (1996) Gedanken, wie bereits Kinder im Alter von bis zu drei Jahren mit Verkehrssicherheitsbotschaften erreicht werden können. Neben dem wichtigsten Kommunikationskanal, der über die Eltern läuft und bereits bei Schwangerengruppen das Thema Verkehrssicherheit ansprechen könnte, favorisiert der holländische Autor insbesondere die dortigen Gesundheitszentren⁹⁵, Kinderzentren, Spielgruppen und die spätere Fortsetzung dieser Aktivitäten in der Schule. Ein solcher Zugang könnte durch Massenmedien, wie z. B. die Sendung „Sesamstraße“ unterstützt werden (vgl. LEVELT 1996: 36).

Allerdings scheint die Beschulung von jungen Kindern mit Verkehrssicherheitsinhalten nicht generell erfolgreich zu sein: In Programmen, die das Fußgängerverhalten von Kindern zwischen drei und sechs Jahren versuchten in simulierten Umgebungen zu verbessern, ließen sich kaum entsprechende Fortschritte feststellen (vgl. KLASSEN ET AL. 2000: 97). Entsprechend der Piaget'schen Stufentheorie ist es allerdings nicht verwunderlich, dass es diesen Kindern nicht gelang, ihr Verhalten aus der simulierten Umgebung in den richtigen Straßenverkehr zu übertragen (vgl. Kapitel 4.1).

wicklung des Denkens bereits in der sog. „konkret-operationalen Stufe“ nach Piaget befinden.

⁹⁵ Für die deutsche Situation kommt hierzu die Kooperation der Verkehrssicherheitsarbeit mit den Kinder- und Jugendärzten in Betracht, welche die Früherkennungsuntersuchungen durchführen (vgl. hierzu Kapitel 2.8.1).

4.2.2 Inhaltliche Entgrenzung der Verkehrserziehung

Die Verkehrserziehung in Deutschland befindet sich zur Zeit in einer Phase der Umorientierung und Neuausrichtung, die herkömmliche schulische Verkehrserziehung steckt in der Krise, Verkehrserziehung will sich insgesamt neu positionieren (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr). Als Gründe für diese Feststellung werden genannt, dass

- Verkehrserziehung bei Schülern, Eltern und Lehrern ein vorwiegend schlechtes Image hat (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 werden (vgl. auch REICHENBECHER Ohne Jahr: 18),
- die Durchführung von Verkehrserziehung in der Grundschule durch Polizeibeamte zumindest teilweise einer positiveren Wahrnehmung der Verkehrserziehung entgegensteht und
- paradoxerweise gerade das durch die Verkehrserziehung mit erzielte stetige Sinken der Unfälle mit Todesfolge, bei Entscheidungsträgern die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung einer intensiven Verkehrserziehung immer weniger gesehen wird (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 1f).

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).

LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING benennen als Hauptziel der Mobilitätserziehung, Kinder, Ju-

gendliche 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). Hierbei werden die Vor- und Nachteile verschiedener Mobilitätsformen aufgezeigt. 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 die Erkenntnisse über die psychomotorische Entwicklung von Kindern (vgl. Kapitel 4.1) 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 stehen, sondern auch die Gestaltung eines sicheren Umfeldes (vgl. BLEYER 1997: 20). Dabei können die Kinder als „Experten“ mit einbezogen werden (vgl. SPITTA 1997: 12 sowie Kapitel 5.4.1).

Versteht man die Verkehrsumwelt auch als Lernumwelt, so lassen sich Kindheit und Jugend als Lebensabschnitt verstehen, in denen das generelle Mobilitätsverständnis entwickelt wird (vgl. FLADE, HACKE, LOHMANN 2002: 542). Die Autoren können z. B. zeigen, dass die gegenwärtige Verkehrsmittelnutzung von 13- bis 14-Jährigen deren im Erwachsenenalter erwartete Orientierung zum Auto oder zum Fahrrad beeinflusst (vgl. FLADE, HACKE, LOHMANN 2002: 546f). Dabei haben räumliche, soziale und gesellschaftliche Einflüsse jedoch eine so starke Determinationskraft, dass alleine pädagogische Maßnahmen zur Verhaltensbeeinflussung bezüglich der Verkehrsmittelwahl als ungenügend angesehen werden (vgl. FLADE, HACKE, LOHMANN 2002: 547). Auch dieser Zusammenhang verweist auf die „Verbundenheit“ von

verkehrserzieherischen und planerisch-baulichen Aspekten der Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. die Kapitel 5.4.1 und 6.1).

Allerdings lassen sich hinsichtlich der skizzierten Umorientierung der verkehrserzieherischen Arbeit 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. Die DEUTSCHE VERKEHRSWACHT vermisst nach wie vor eine umfassende Definition von Mobilitätserziehung und sieht eine Verengung weg von einer umfassenden Mobilitätskompetenz hin zur Betonung der negativen Umweltfolgen der motorisierten Mobilität: „Die Inhalte der Verkehrserziehung scheinen hier dem Primat einer Umweltbildung untergeordnet zu werden“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 2).

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).⁹⁶

- 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

⁹⁶ Vgl. zur Dokumentation der Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung HEINRICH, SELIGER (1993).

und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr, hinzuwirken (vgl. LIMBOURG 2002: 3; BLEYER Ohne Jahr: 21f; KLUTE Ohne Jahr: 24f).

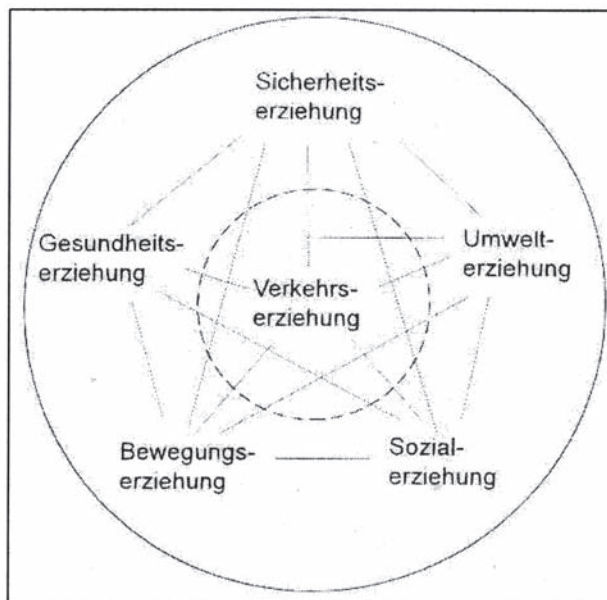
- Verkehrs- bzw. Mobilitätserziehung als Umwelterziehung soll Kinder auf die ökologischen Probleme des Straßenverkehrs hinweisen und sie zu umweltbewussten Verkehrsteilnehmern erziehen (vgl. LIMBOURG 2002: 3; BLEYER Ohne Jahr: 22).
- Dies impliziert den Aspekt, Verkehrserziehung als Gesundheitserziehung. Hier 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).

Nach der Empfehlung der Kultusministerkonferenz ist im Primarbereich „... eine umfassende psychomotorische Erziehung, die das Bewegungs-, Wahrnehmungs-, Anpassungs- und Reaktionsvermögen fördert“ (SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Ohne Jahr: 5) die Grundlage der Verkehrserziehung. In der Sekundarstufe I stehen das sichere und verantwortungsbewusste Rad- und Mofafahren, die möglichst rationale Wahl der Verkehrsmittel und -wege sowie grundlegende rechtliche, medizinische, psychologische und technische Kenntnisse im Mittelpunkt. In der Sekundarstufe II geht es schließlich um ein vertieftes Verständnis für verkehrswissenschaftliche Fragestellungen, die die eigenverantwortliche, umwelt- und sicherheitsbewusste Verkehrsteilnahme fördern sollen (vgl. SEKRETARIAT DER STÄNDIGEN KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND Ohne Jahr: 6).

Die DEUTSCHE VERKEHRSWACHT geht neuerdings über diese vier Säulen der Verkehrserziehung hinaus 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 der schulischen Verkehrserziehung zielt auf die Schlüsselqualifikationen des Bewegens, des Wahrnehmens und des Verständigens (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr b: 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 Bild 4-3).



Quelle: DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (Ohne Jahr: 3)

Bild 4-3: Verkehrserziehung und ihre Wechselwirkung zu benachbarten Erziehungsbereichen

Ausgangspunkt der entsprechenden edukatorischen Bemühungen zu einer umfassenden Persönlichkeitsbildung soll die gesamte tatsächliche Lebenswelt⁹⁷ der Kinder sein und „... nicht nur –

⁹⁷ „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).

wie in der Vergangenheit oftmals – das Gefährdungspotential einer bedrohlichen Umwelt“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 5). Mittels der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs⁹⁸ und der Handlungsorientierung⁹⁹ will man sich einreihen 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 www.lernwerkstadt.de als Verkehrserziehungsportal im Internet.

4.2.3 Die Kritik HÜTTENMOSERS

HÜTTENMOSER kritisiert die „herkömmlichen“ verkehrserzieherischen Maßnahmen vehement und wirft ihnen vor,

„... sich völlig in den Dienst des motorisierten Verkehrs und der Verhütung von Unfällen zu stellen und nicht in den Dienst der Kinder im Sinne der Förderung einer gesunden Entwicklung und der heranwachsenden eigenständigen jungen Persönlichkeit“ (HÜTTENMOSER 2002: 2).

Auch in den von FUNK, WIEDEMANN (2002: 70) geführten Experteninterviews wurde bemängelt, dass Kinder vornehmlich für die Teilnahme am Status quo des Straßenverkehrs erzogen werden,

nicht aber eine Änderung des Straßenverkehrs auf die Belange von Kindern oder sonstigen „schwachen“ Verkehrsteilnehmern hin festzustellen ist.¹⁰⁰

HÜTTENMOSER will die Blickrichtung wenden und nicht nur die Gefahr des Straßenverkehrs für das Leben von Kindern thematisiert sehen, sondern stellt die „schwerwiegende“ Gefährdung der gesunden Entwicklung von Kindern durch den Straßenverkehr in den Mittelpunkt (vgl. HÜTTENMOSER 2002: 2).¹⁰¹ Diese Erweiterung des Blickfeldes wird durch mehrere Untersuchungen untermauert, die den Einfluss eines Wohnumfeldes mit wenig Verkehr, welches das unbeaufsichtigte Spielen von Kindern im Freien erlaubte, mit demjenigen eines Wohnumfeldes mit viel Verkehr verglichen, das dies nicht erlaubte (vgl. HÜTTENMOSER, DEGEN-ZIMMERMANN 1995 sowie Kapitel 3.5).

Aber auch die Umorientierung der „herkömmlichen“ Verkehrssicherheitsarbeit hin zur Bewegungserziehung (vgl. Kapitel 4.2.2) findet bei HÜTTENMOSER keine Unterstützung. Er kritisiert, dass hierbei die Beeinträchtigung der kindlichen Entwicklung durch den Straßenverkehr „... quasi als historische Gegebenheit“ (HÜTTENMOSER 2002: 6) hingenommen wird.¹⁰² Die zur Bewegungsförderung konzipierten Spiele qualifiziert er als „Hopsprogramme statt Ursachenbekämpfung“ (HÜTTENMOSER 2002: 6) ab, Elternhaus, Kindergarten und Schule – also die Orte, an denen das Programm praktiziert werden soll – als „Flickwerkstätten“ für die entwicklungshemmenden Auswirkungen des Straßenverkehrs (vgl. HÜTTENMOSER 2002: 7).

Kinder zeigen aufgrund der Beschulung mit Verkehrssicherheitsinhalten weder ein absolut verkehrssicheres Verhalten (vgl. LIMBOURG 2001a: 5) noch werden sie zu kleinen Erwachsenen (vgl. KÖHLER 1997: 296). 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 Verkehrsraumgestaltung – geändert werden sollten (vgl. HEINE, GUSKI 1998: 528; HEINE 1997: 72ff; KÖHLER

⁹⁸ „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 b: 12).

⁹⁹ „Handlungsorientierung heißt, nicht nur Inhalte zu vermitteln, sondern Kinder aktiv in den Lernprozess einzubeziehen“ (DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr b: 12).

¹⁰⁰ Vgl. hierzu auch SPITTA (1997: 5).

¹⁰¹ „Verkehrserziehung, die sich auf den Aspekt der Unfallverhütung und der Lebenserhaltung beschränkt, paktiert mit dem Verkehr und verstärkt seinen negativen Einfluss auf die kindliche Entwicklung“ (HÜTTENMOSER 2002: 2).

¹⁰² „Dieses Vorgehen ist absurd. ... Der Verkehr wird als ‚heilige Kuh‘ von Maßnahmen verschont und als sakrosankt erklärt“ (HÜTTENMOSER 2002: 7).

1997: 296). Damit kommt der Aspekt des Engineering in der Verbundstrategie der „Three E's“ Education, Engineering, Enforcement (vgl. die Kapitel 6.1.1 bis 6.1.3) 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 (vgl. hierzu Kapitel 5.4.1).

5 Sozialer Wandel und Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

5.1 Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr

Als weitere Charakteristika des sozialen Wandels werden in der Literatur die Funktionalisierung und Spezialisierung der räumlichen Umwelt vor allem in den Städten und die zunehmende Motorisierung und Abhängigkeit von Verkehrsnetzen genannt (vgl. ROLFF, ZIMMERMANN 2001: 84; BACHER 1998a: 269; GAISER, NISSEN 1992: 3). In Folge dieser Entwicklung tun sich Kinder heute oft schwer, geeignete Erlebnis- und Entfaltungsräume zum spontanen, ungeplanten und nicht von Erwachsenen didaktisch oder organisatorisch unterstützten Spiel zu finden (vgl. HURRELMANN 1998: 246f).¹⁰³

Einschlägig ist in diesem Zusammenhang die These von der „Verinselung“ der Kindheit (vgl. Kapitel 3.5). Die verinselten Lebensräume sind individuell unterschiedlich und ihnen entspricht auf der Seite der Kinder eine Partikularisierung der kindlichen Sozialbeziehungen (vgl. ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 28).¹⁰⁴ Als Folge dieser Verinselung sind vielfältige Begleit- oder Chauffeurdienste von Erwachsenen, meistens Müttern, zu leisten. Umgekehrt ist der Radius, in dem die verinselten Lebensräume von Kindern liegen, durch die Mobilitätsmöglichkeiten – z. B. den Pkw-Besitz – der Eltern begrenzt (vgl.

WEEBER ET AL. 1995: 131; ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 27f; BÜCHNER 1990: 87).

MEYER stellt hierzu die „... These von der ‚organisierten Elternschaft‘“ (2002: 46) auf, die zum Ausdruck bringen will, dass aufgrund dieser, Spontaneität erschwerenden, vielmehr explizite Planung in der Freizeitgestaltung erfordernden Situation, „... die Gesetze der Logistik und des Zeitmanagements in der Familie immer mehr zum Durchbruch gelangen. Dies bedeutet, dass das familiäre Binnenleben an Eigenthematik, Differenz- und Kontrastqualität verliert. Dementsprechend ist Kindheit und Jugend oft kein Schonraum mehr“ (MEYER 2002: 46; vgl. auch Kapitel 3.2).¹⁰⁵ Als Indikatoren des Wandels der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr werden nachfolgend ausgewählte Aspekte des Wandels der Verkehrsumwelt (vgl. Kapitel 5.1.1) und die Entwicklung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr (vgl. Kapitel 5.1.2) kurz skizziert.

5.1.1 Wandel der Verkehrsumwelt

Im Jahr 2001 waren 12,3 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik von Siedlungs- und Verkehrsflächen¹⁰⁶ bedeckt (in den alten Bundesländern 13,7 % und in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin 9,2 %), woran die Verkehrsfläche einen Anteil von 17.118 km² oder 39 % hatte (vgl. BBR 2002: 1f). Etwa 45 % der Siedlungs- und Verkehrsfläche sind tatsächlich versiegelt (vgl. BBR 2002: 3). Waren es gegen Ende der 1950er Jahre erst 7,1 % der Fläche, die für Siedlung und Verkehr Verwendung fanden, zeigt Bild 5-1 wie sich dieser Anteil bereits bis 1993 stark erhöht hatte und bis 2001 weiter anstieg.

Die Zunahme der Siedlungs- und Verkehrsfläche seit 1997 entspricht etwa 129 ha / Tag und speist sich beinahe vollständig aus der Umwidmung von Landwirtschaftsflächen (vgl. BBR 2002: 2). 61 % der Zunahme seit 1997 (78 ha / Tag) entfallen auf Gebäude- und Freiflächen, 18 % (23 ha / Tag) auf Verkehrsflächen und 16 % (20 ha / Tag) auf Erholungs- und Friedhofsflächen (vgl. BBR 2002: 3). Pro Einwohner errechnen sich damit für das Jahr 2001 534 m² Siedlungs- und Verkehrsfläche, gegenüber 498 m² im Jahr 1993 (vgl. BBR 2002: 3f).

¹⁰³ Vgl. hierzu die Ausführungen zu den Gliederungspunkten „Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt“ und „Zunehmende Pädagogisierung des Alltags“ in Kapitel 3.2 sowie generell Kapitel 3.5.

¹⁰⁴ So gibt es zwar für die Kinder mehr Kontakte in wechselnden Funktionsgruppen und verstreut über immer weitere Räume (vgl. BÜCHNER 1990: 87). Jedoch lässt die inhaltliche Tiefe dieser Beziehungen aufgrund der Partikularisierung zu wünschen übrig (vgl. ZEIHNER, ZEIHNER 1994: 28).

¹⁰⁵ Auch WEEBER ET AL. (1995: 131f) betonen die Organisiertheit, Verplantheit und inhaltliche Kontaktarmut im Alltag von Kindern.

¹⁰⁶ Diese setzten sich zusammen aus Gebäude- und Freiflächen, Betriebsflächen ohne Abbauland, Erholungsflächen, Verkehrsflächen und Friedhof (vgl. BBR 2002: 5).

Bild 5-2 lässt die Entwicklung der Länge der außerörtlichen Straßen in den letzten 50 Jahren nachvollziehen. Deren Gesamtlänge wird für 1999 mit 230.665 km angegeben, wobei Kreisstraßen mit 39,5 % den größten Anteil ausmachen, gefolgt von Landes- / Staatsstraßen (37,6 %), Bundesstraßen (17,9 %) und Bundesautobahnen (5,0 %) (vgl. ARAL AG 2000: 205).

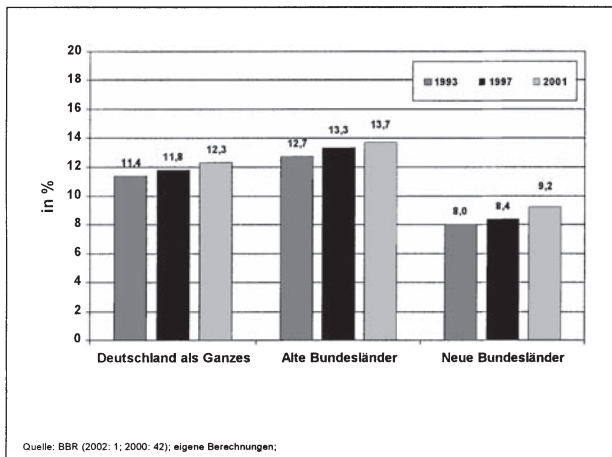


Bild 5-1: Siedlungs- und Verkehrsfläche – im Zeitverlauf

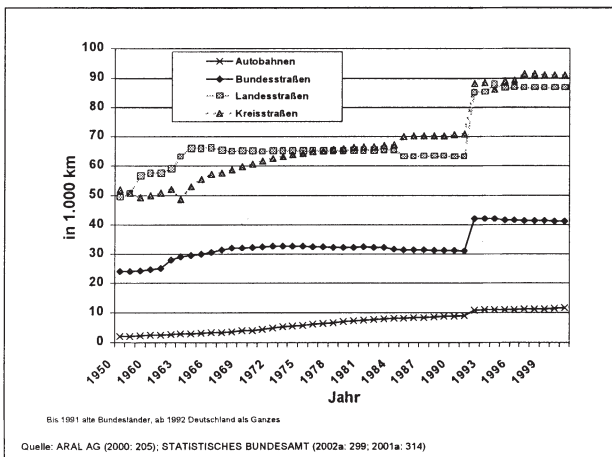


Bild 5-2: Länge der außerörtlichen Straßen – im Zeitverlauf

Legt man die in Kapitel 2.1 vorgestellte Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes zugrunde (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2000b), lässt sich – unter der Annahme eines langfristigen positiven Wanderungssaldos von ca. 200.000 Personen pro Jahr – eine quantitative Entwicklung von Kindern abschätzen, die in der „unteren“ Linie in Bild 5-3 zum Ausdruck kommt.

Für den Zeitraum ab 2002 wird die Entwicklung des Pkw-Bestandes in zwei Szenarien dargestellt: Szenario 1 („One World“) geht von einer zunehmend nach US-amerikanischen Werten und Wirtschaftsprinzipien organisierten Weltwirtschaft aus, die sich mit den Stichworten „Globalisierung“ und „Liberalisierung“ charakterisieren lässt und mit einer stark schwankenden Wirtschaftsentwicklung in Deutschland mit einem durchschnittlichen Wachstum von ca. 1,8 % ausgeht. Szenario 2 („Kaleidoskop“) unterstellt dagegen eine aktivere soziale und wirtschaftliche Rolle des Staates, mit einem beständigeren aber etwas niedrigeren Wirtschaftswachstum von ca. 1,4 % (vgl. DEUTSCHE SHELL 2001: 5). In beiden Szenarien nimmt der Pkw-Bestand in Deutschland auch zukünftig weiter zu (vgl. Bild 5-3). Allerdings wirken sich die unterschiedlichen Annahmen so aus, dass im Szenario 1 der Pkw-Bestand auf ca. 52 Mio. und im Szenario 2 „nur“ auf ca. 48 Mio. im Jahr 2020 steigt. Egal welchem Szenario jedoch gefolgt wird, stets wird sich die „Schere“ zwischen der Anzahl der Kinder unter 15 Jahren und dem Pkw-Bestand weiter öffnen.

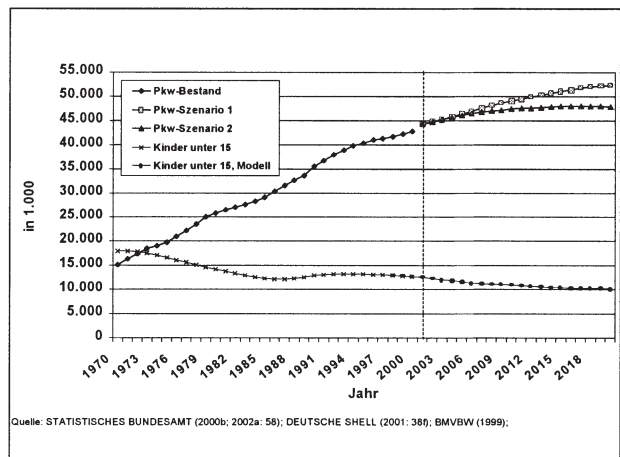


Bild 5-3: Entwicklung der Anzahl der Kinder und der Pkw – 1970-2020

Bild 5-4 vollzieht die Entwicklung der Verkehrsleistung anhand des Indikators der Personenkilometer nach und schätzt dessen zukünftige Entwicklung ab.¹⁰⁷ Während für Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, keine quantitative Änderung zu erwarten ist, werden für die vom motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer auch weiterhin deutliche

¹⁰⁷ Unter Personenkilometer wird das Produkt verstanden „... aus der Anzahl der beförderten Personen und der Reiseweite“ (KÖBERLEIN 1997: 137).

Steigerungen prognostiziert. Auch die Entwicklung der Fahrleistung des Personenverkehrs¹⁰⁸ geht von einer zukünftigen weiteren Zunahme der vom motorisierten Individualverkehr gefahrenen Fahrzeugkilometer aus (vgl. Bild 5-5).

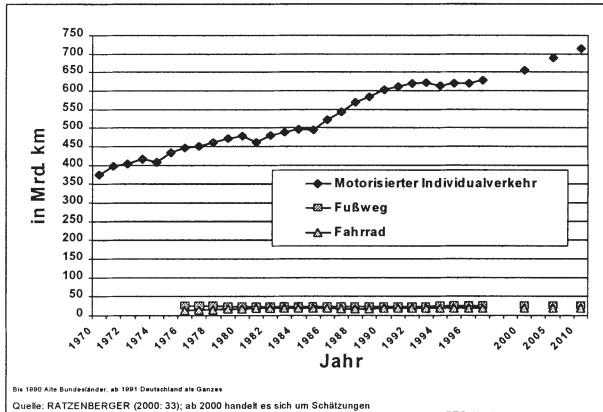


Bild 5-4: Entwicklung der Verkehrsleistung in Personenkilometern – 1970-2010

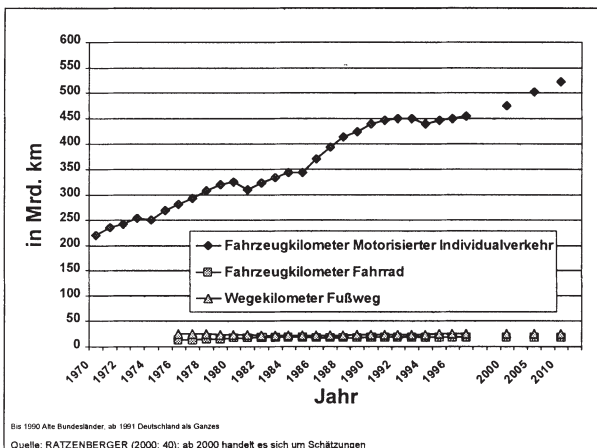


Bild 5-5: Entwicklung der Fahrleistung der Fahrzeuge des Personenverkehrs – 1970-2010

Damit erscheinen die Zukunftschancen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder zwiespältig:

- Einerseits gehen die Schätzungen über die quantitative Entwicklung der Kinder und des Pkw-Bestandes in Deutschland von einer weiteren Öffnung der „Schere“ zwischen beiden Bestandszahlen aus, verbunden mit weiteren Steigerungen in den vom motorisierten Indivi-

¹⁰⁸ Die Fahrleistung der Pkw ergibt sich „... aus der personenkilometrischen Verkehrsleistung über die durchschnittliche Besetzung, also die Anzahl der Insassen der Pkw im Mittel der Fahrzeugkilometer (Fzkm). Zum anderen errechnet sie sich aus dem Pkw-Bestand über die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw“ (RATZENBERGER 2000: 38).

dualverkehr zurückgelegten Personen- und Fahrzeugkilometern. Diese Quantitäten lassen nicht vermuten, dass es in Zukunft leichter werden wird, die Verkehrssicherheitsinteressen von immer weniger Kindern in einer sich ständig weiter motorisierenden Gesellschaft erfolgreich durchzusetzen.

- Andererseits rechnet SCHLAG (2001: 4) für die Zukunft nicht nur mit einer weiter steigenden Wertschätzung der Mobilität, sondern auch mit einer höheren Wertschätzung von Kindern, denn: „Ein knappes Gut ist eben ein wertvolles Gut“ (SCHLAG 2001: 4). Darüber hinaus erwartet er auch für den Lehrerberuf eine steigende Wertschätzung. In der Zusammenschau könnten diese prognostizierten qualitativen Veränderungen durchaus zu einem positiven Ausblick auf den zukünftigen Stellenwert von (Schul-)Verkehrserziehung verleiten.

5.1.2 Zeitliche Entwicklung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr

Bei der statistischen Aufarbeitung des Unfallgeschehens hat sich die Aufteilung in die Lebensbereiche Arbeit, Schule, Verkehr sowie Heim und Freizeit etabliert. Nachfolgend wird versucht, die Verunfallung von Kindern im Bereich Straßenverkehr in ihrer zeitlichen Entwicklung¹⁰⁹ nachzuvollziehen und dabei nach dem Alter¹¹⁰ und dem Geschlecht der Kinder zu differenzieren.¹¹¹ Aufgrund aktuell verfügbarer Daten wird anschließend ein Exkurs zu Kinderunfällen in Heim und Freizeit eingefügt.¹¹²

¹⁰⁹ Darüber hinaus gehende Informationen, z. B. über psychologische Bedingungen der Verunfallung von Kindern, finden sich unter anderem bei SCHLAG, RICHTER (2002) oder SCHLAG, SCHUPP (2000).

¹¹⁰ Wie in Kapitel 4.1 ausführlich dargelegt, ist das Alter dabei ein Indikator der spezifischen körperlich-motorischen, emotional-motivationalen, sozialen und kognitiven Entwicklung der Kinder. Darüber hinaus wird die Einbindung der Kinder in Institutionen der Kinderbetreuung, die jeweils bestimmte Verkehrsbeteiligungen der Kindergarten- bzw. Schulkinder erforderlich macht, am Alter festgemacht.

¹¹¹ Detaillierte Analysen der amtlichen Statistiken zur Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr hinsichtlich der Aspekte der Ortslage, des Straßentyps und der Zeit des Unfallgeschehens finden sich z. B. bei FUNK, WIEDEMANN (2002: 20ff) oder LIMBOURG (1995: 15ff).

¹¹² Der Bereich Arbeit bleibt unberücksichtigt, weil er für die hier interessierende Population der Kinder aus Altersgründen irrelevant ist. Die Verunfallung von Kindern im Lebensbereich Schule wird bei FUNK, WIEDEMANN (2002: 58ff) näher ausgeführt und nachfolgend ebenfalls nicht behandelt.

Unfallart	Nach dem Alter								Insgesamt	
	unter 1 Jahr		1 b. u. 5 Jahre		5 b. u. 10 Jahre		10 b. u. 15 Jahre			
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Verkehr	16	31,4	78	34,4	92	53,8	145	72,1	331	50,9
Sturz	2	3,9	15	6,6	5	2,9	5	2,5	27	4,2
Ertrinken	4	7,8	58	25,6	35	20,5	12	6,0	109	16,8
Verbrennen	3	5,9	22	9,7	13	7,6	7	3,5	45	6,9
Stoß / Schlag	2	3,9	14	6,2	8	4,7	7	3,5	31	4,8
Strom	0	0,0	1	0,4	0	0,0	2	1,0	3	0,5
Vergiftung	0	0,0	3	1,3	1	0,6	2	1,0	6	0,9
Sonstige	24	47,1	36	15,9	17	9,9	21	10,4	98	15,0
Insgesamt	51	100,0	227	100,0	171	100,0	201	100,0	650	100,0

Quelle: BUNDESVEREINIGUNG FÜR GESUNDHEIT (2001: 2)

Tab. 5-1: Tödliche Kinderunfälle 1999 – nach dem Alter und der Unfallart

Unfälle im Straßenverkehr sind für Kinder nach dem 1. Lebensjahr „... eine der bedeutendsten Unfallursachen“ (SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 71). Die Daten in Tab. 5-1 erlauben es sogar, diese Aussage zuzuspitzen: Ab dem Alter von einem Jahr ist deutlich zu sehen, dass jeweils relativ die meisten Kinder jeden Alters im Straßenverkehr tödlich verunglücken.

Im Jahr 2001 verunglückten in Deutschland insgesamt 42.805 Kinder unter 15 Jahren bei Straßenverkehrsunfällen, davon wurden 231 Kinder getötet, 8.144 schwer verletzt und 34.430 leicht verletzt. 27,2 % der Kinder verunglückten als Fußgänger, 32,4 % als Fahrradfahrer, 35,5 % als Mitfahrer in Pkw und 5,5 % bei sonstigen Verkehrsbeteiligungen (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c: 5). Während im Jahr 1979 immerhin 447 Kinder je 100.000 altersgleicher Einwohner im Straßenverkehr verunglückten, waren dies 2001 noch 335 Kinder (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c: 7).

Insgesamt lässt sich in den letzten 50 Jahren zunächst ein steiler Anstieg der im Straßenverkehr verletzten Kinder bis zu Beginn der 1970er Jahre (Verkehrsbeteiligung Fußgänger) bzw. bis zum Ende der 1970er Jahre (Verkehrsbeteiligung als Fahrradfahrer oder Mitfahrer in einem motorisierten Verkehrsmittel) sowie ein danach einsetzender Rückgang der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Kinder feststellen (vgl. Bild 5-6). Während dabei insbesondere die Anzahl der als Fußgänger verletzten Kinder deutlich sank, verharrt die Anzahl der als Mitfahrer verletzten Kinder seit Anfang der 1990er Jahre auf einem relativ hohen absoluten Niveau.

Bild 5-7 zeichnet die Entwicklung der relativen Anteile der unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsarten an den Verkehrsunfällen mit verletzten Kindern nach. Das deutliche Sinken des Anteils der Fußgängerunfälle im Zeitverlauf ist dabei ebenso offensichtlich, wie der bis zum Anfang der

1980er Jahre steigende und seitdem zwischen 32 % und 36 % oszillierende Anteil der als Fahrradfahrer verletzten Kinder. Als nahezu über den gesamten Berichtszeitraum steigend und heute den größten Anteil an den verletzten Kindern ausmachend, erweist sich die Verkehrsbeteiligung als Mitfahrer in motorisierten Verkehrsmitteln.

Bild 5-8 veranschaulicht die zeitliche Entwicklung der Anzahl getöteter Kinder im Straßenverkehr. Auffallend ist dabei die zu Beginn der 1950er Jahre bereits sehr hohe Anzahl als Fußgänger getöteter Kinder, die bis zur ersten Hälfte der 1970er Jahre sogar noch drastisch weiter stieg und danach ebenso deutlich zurückging. Auch die Verkehrsbeteiligungen als Fahrradfahrer oder Mitfahrer in einem motorisierten Verkehrsmittel zeigten zu Beginn der 1970er Jahre die höchsten Anzahlen von getöteten Kindern und sanken in den anschließenden Jahren. Aus Bild 5-9 wird ersichtlich, dass seit Anfang der 1990er Jahre nicht mehr die Fußgänger, sondern vielmehr die Mitfahrer in motorisierten Verkehrsmitteln den größten Anteil der im Straßenverkehr getöteten Kinder ausmachen.

Bild 5-10 differenziert die Anzahl im Straßenverkehr verunglückter Kinder je 100.000 altersgleicher Einwohner nach den drei in der amtlichen Statistik üblichen Alterskategorien und zeichnet die entsprechende Entwicklung über die letzten 20 Jahre nach. Dabei ist zu sehen, dass zwar die Anzahl der Verunglückten unter 6-Jährigen und der 6- bis unter 10-Jährigen im Zeitverlauf moderat abnimmt, nicht aber die Anzahl der verunglückten 10- bis unter 15-Jährigen. Die in Bild 5-11 veranschaulichte zeitliche Entwicklung der im Straßenverkehr getöteten Kinder zeigt insbesondere für die 6- bis unter 10-Jährigen eine deutliche Verringerung der Getöteten. Eine im Trend fallende Anzahl getöteter Kinder ist zwar auch für die beiden anderen Altersgruppen festzustellen, jedoch sind in den letzten Jahren auch hinsichtlich der Unfalltoten die 10- bis unter 15-Jährigen offensichtlich am stärksten gefährdet.

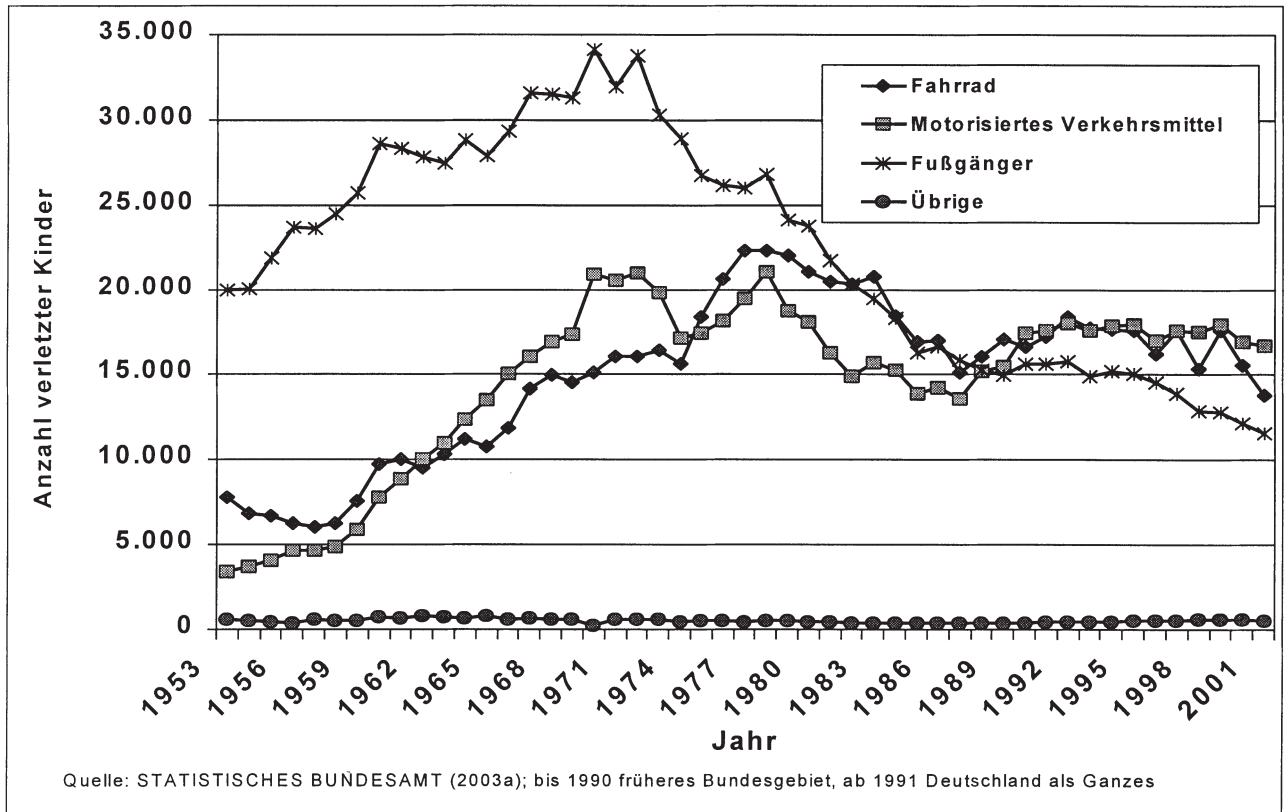


Bild 5-6: Im Straßenverkehr verletzte Kinder (absolute Häufigkeiten) – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

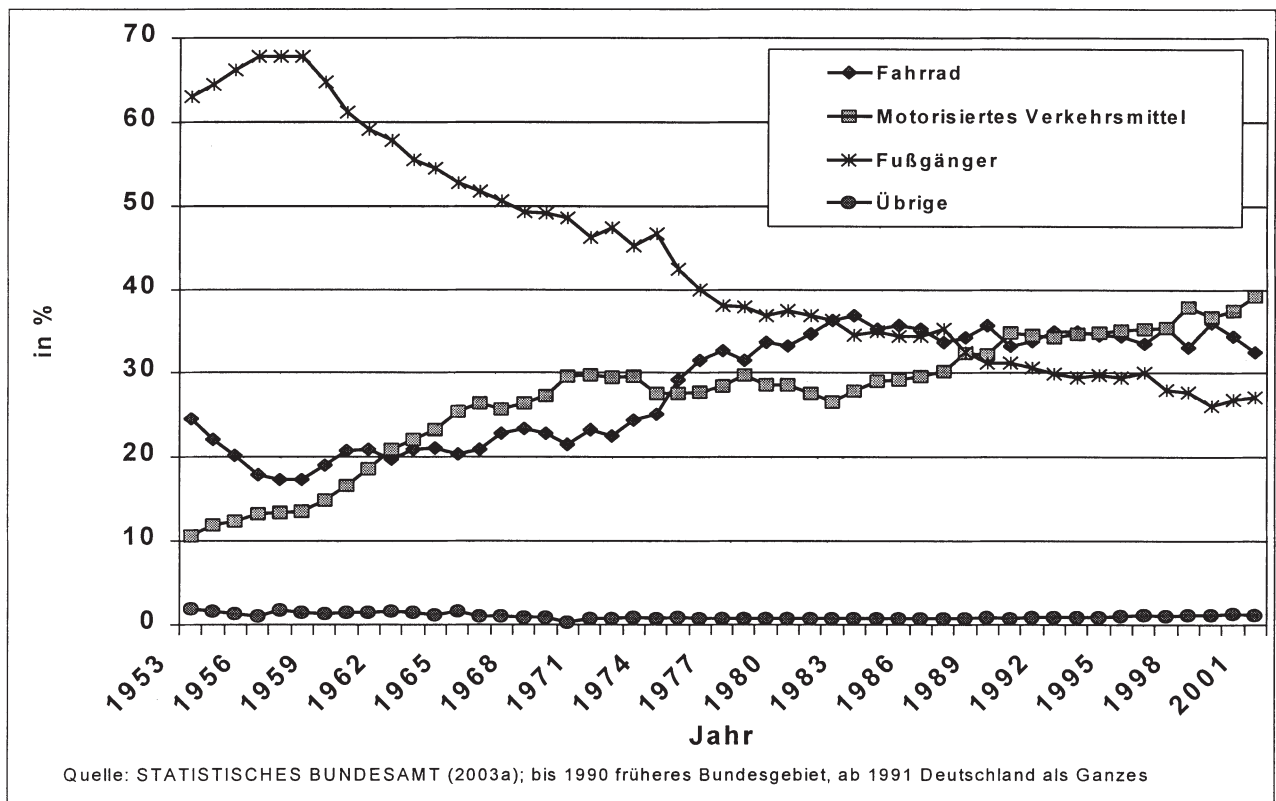


Bild 5-7: Im Straßenverkehr verletzte Kinder (relative Häufigkeiten) – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

Bild 5-12 differenziert den Rückgang der im Straßenverkehr verunglückten Kinder im letzten Vierteljahrhundert nach deren Alter und Geschlecht. Dabei sind insbesondere bei den unter 6-Jährigen und den 6- bis unter 10-Jährigen – allerdings auf deutlich unterschiedlichem Niveau – erkennbare Erfolge in der Unfallprävention festzustellen, wobei sich insbesondere die Anzahl der verunglückten Jungen in beiden Altersgruppen seit 1976 halbiert und der ebenfalls moderat sinkenden Anzahl verunglückter Mädchen zumindest angenähert hat. Anders sieht es dagegen bei den 10- bis unter 15-Jährigen aus: Während hier unter Jungen nur ein leichter Rückgang der Verunglückten nachzuvollziehen ist, hat die Anzahl der verunglückten Mädchen – nach Jahren der teilweise deutlich höheren Belastung – im Jahr 2001 erst wieder das Ausgangsniveau von 1976 erreicht.

Bild 5-13 zeigt die deutlichen Erfolge in der Prävention von Unfalldtoden im Straßenverkehr für die Zielgruppe der Kinder. In allen drei Altersgruppen lässt sich im Zeitverlauf eine starke Abnahme der tödlich verunglückten Kinder nachvollziehen, wobei sich auch hier der Unterschied zwischen Jungen und Mädchen merklich verringert hat.

Die Entwicklung der verkehrsbeteiligungsspezifischen Verunfallung im Straßenverkehr zeichnet Bild 5-14 für die Jungen und Bild 5-15 für die Mädchen nach. Während Jungen über den gesamten betrachteten Zeitraum am häufigsten als Fahrradfahrer und – auf deutlich niedrigerem Niveau – seit dem Ende der 1990er Jahre etwa gleich häufig als Fußgänger oder Mitfahrer in einem Pkw verunglückten, zeigt sich bei den Mädchen ein anderes Bild. Hier steht einer deutlichen Abnahme der als Fußgänger Verunglückten in den Zeiträumen von 1979 bis 1990 und, vereinigungsbedingt auf ein wieder höheres Niveau angestiegen, von 1991 bis heute, eine über die Jahre hinweg zwischen ca. 4.500 und 6.000 oszillierende Anzahl von als Fahrradfahrer verunglückten Mädchen gegenüber. Nach einem abnehmenden Trend in der Verunfallung als Pkw-Mitfahrer bis zum Beginn der 1980er Jahre ist jedoch unter Mädchen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts die Anzahl von als Pkw-Mitfahrer Verunglückten geradezu sprunghaft angestiegen und verharrt seitdem auf einem Niveau von über 8.000 bei dieser Verkehrsbeteiligung verunglückten Mädchen pro Jahr.

Bild 5-16 veranschaulicht für Jungen jeden Alters, mit welchem Verkehrsmittel sie im Jahr 2001 im Straßenverkehr verunglückt sind. Deutlich ist der mit zunehmendem Alter sinkende Anteil von als Pkw-Mitfahrer Verunglückten ebenso nachzuvollziehen, wie die ab dem Alter von drei Jahren sprunghaft ansteigende Verunfallung von Jungen als Fußgänger, die über den gesamten Zeitraum des Kindergarten- und Grundschulbesuchs auf relativ hohem Niveau verharrt, und der bis zum Alter von 13 Jahren über alle Altersjahrgänge ansteigende Anteil von Jungen, die mit dem Fahrrad verunglücken. Im Alter von 14 Jahren knickt die entsprechende Kurve nur deshalb leicht ein, weil ein relevanter Anteil der Jungen nun bereits mit einem motorisierten Zweirad verunglückt.

Bild 5-17 präsentiert die entsprechenden Informationen des Jahres 2001 für Mädchen. Auch hier ist deutlich der Rückgang der als Pkw-Mitfahrer verunglückten bis zu einem Alter von 13 Jahren auszumachen. Eine den Jungen äquivalente Entwicklung der Fußgängerunfälle erfolgt jedoch auf einem niedrigerem Niveau. Und auch der mit zunehmendem Alter steigende Anteil von Mädchen, die als Fahrradfahrer verunglücken, ist deutlich weniger stark ausgebildet als unter Jungen.

Als Determinanten des Rückgangs der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Kinder werden die Verbesserung des Rettungswesens und der Fortschritt der Intensivmedizin ebenso genannt, wie der technische Fortschritt an Pkws (z. B. Airbag), Engineering-Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30-Zonen, die Einführung neuer gesetzlicher Bestimmungen (z. B. Kindersicherung) sowie die Verkehrserziehung und -aufklärung (vgl. z. B. LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING 2000: 49; PFAFFEROTT 1994: 296f).

HÜTTENMOSER führt den Rückgang der Unfallzahlen von Kindern im Straßenverkehr auf die „Vertreibung der Kinder aus dem Strassenraum“ (2002: 7; vgl. hierzu auch Kapitel 3.5) und die Zunahme der begleiteten Mobilität zurück – beides seiner Meinung nach Folgen des Ausmaßes bzw. der Gefährlichkeit des motorisierten Straßenverkehrs.¹¹³ Der Autor spitzt zu:

„Keine Kinder mehr auf der Strasse, keine Unfälle mit Kindern mehr – eine tolle Vision Zéro“ (HÜTTENMOSER 2002: 7).

¹¹³ Ähnlich argumentiert auch RAUH (2000: 8).

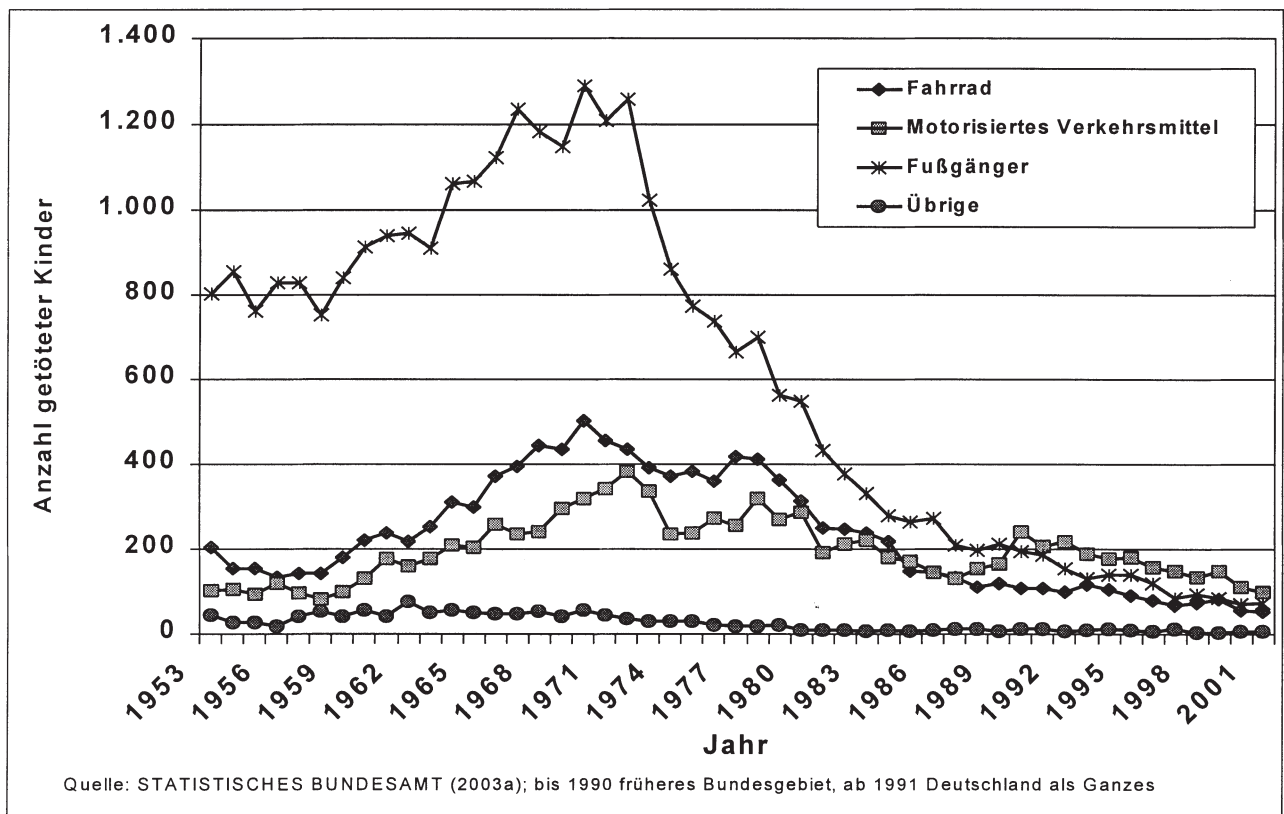


Bild 5-8: Im Straßenverkehr getötete Kinder (absolute Häufigkeiten) – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

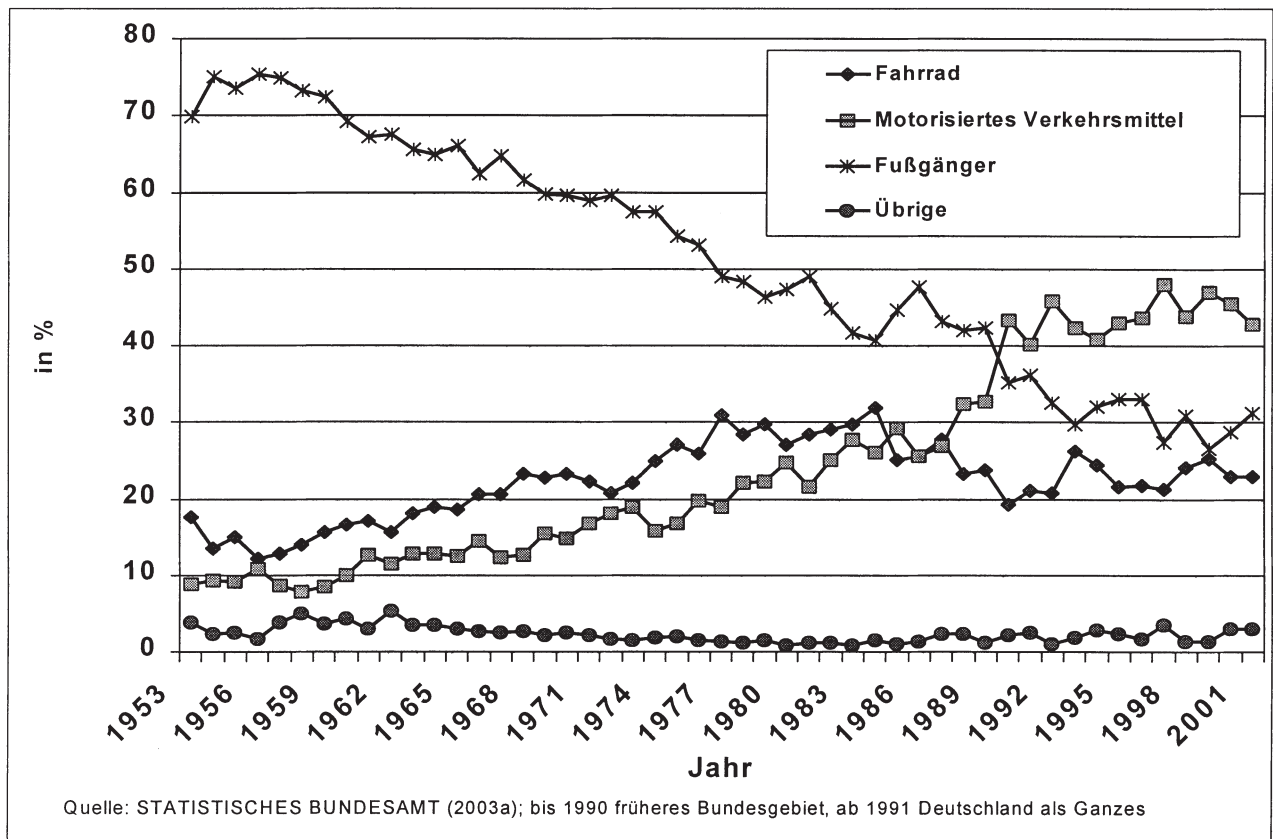


Bild 5-9: Im Straßenverkehr getötete Kinder (relative Häufigkeiten) – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

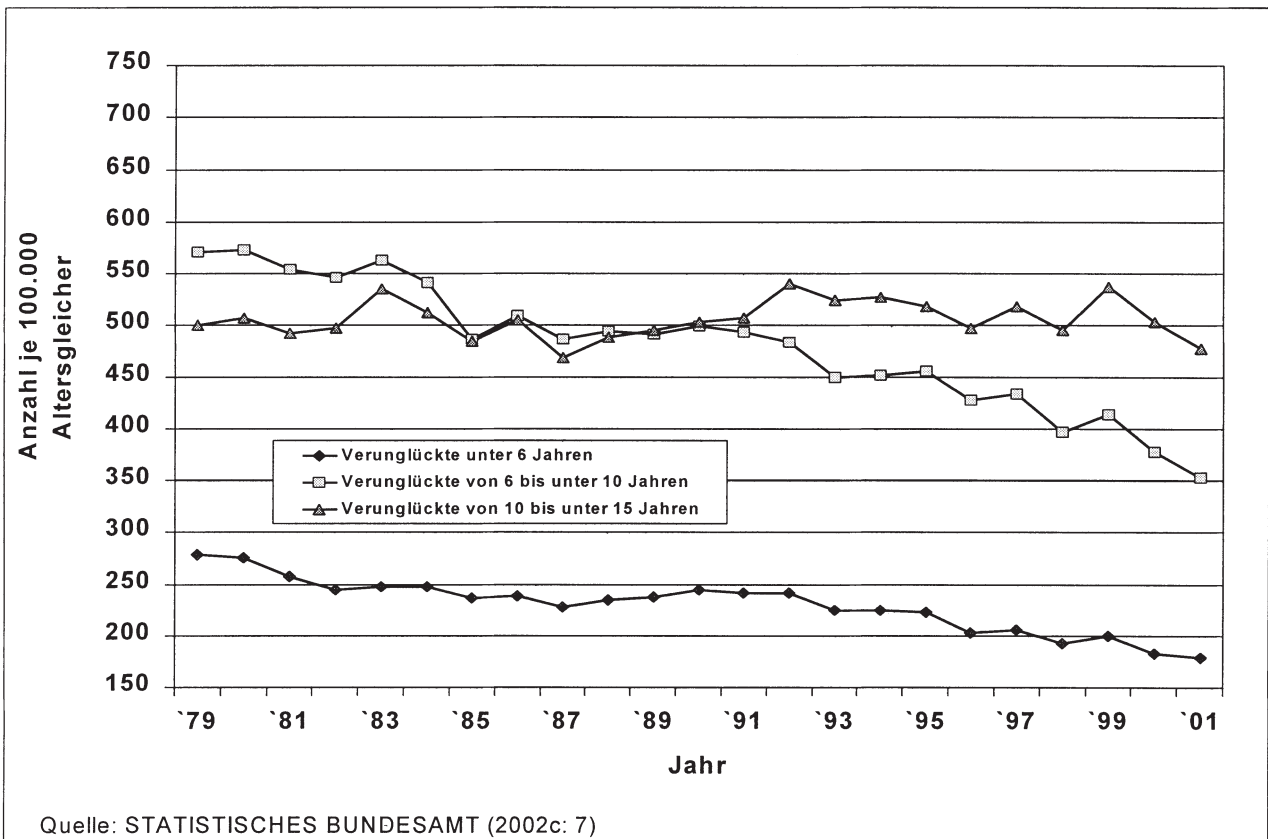


Bild 5-10: Im Straßenverkehr verunglückte Kinder je 100.000 Einwohner – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

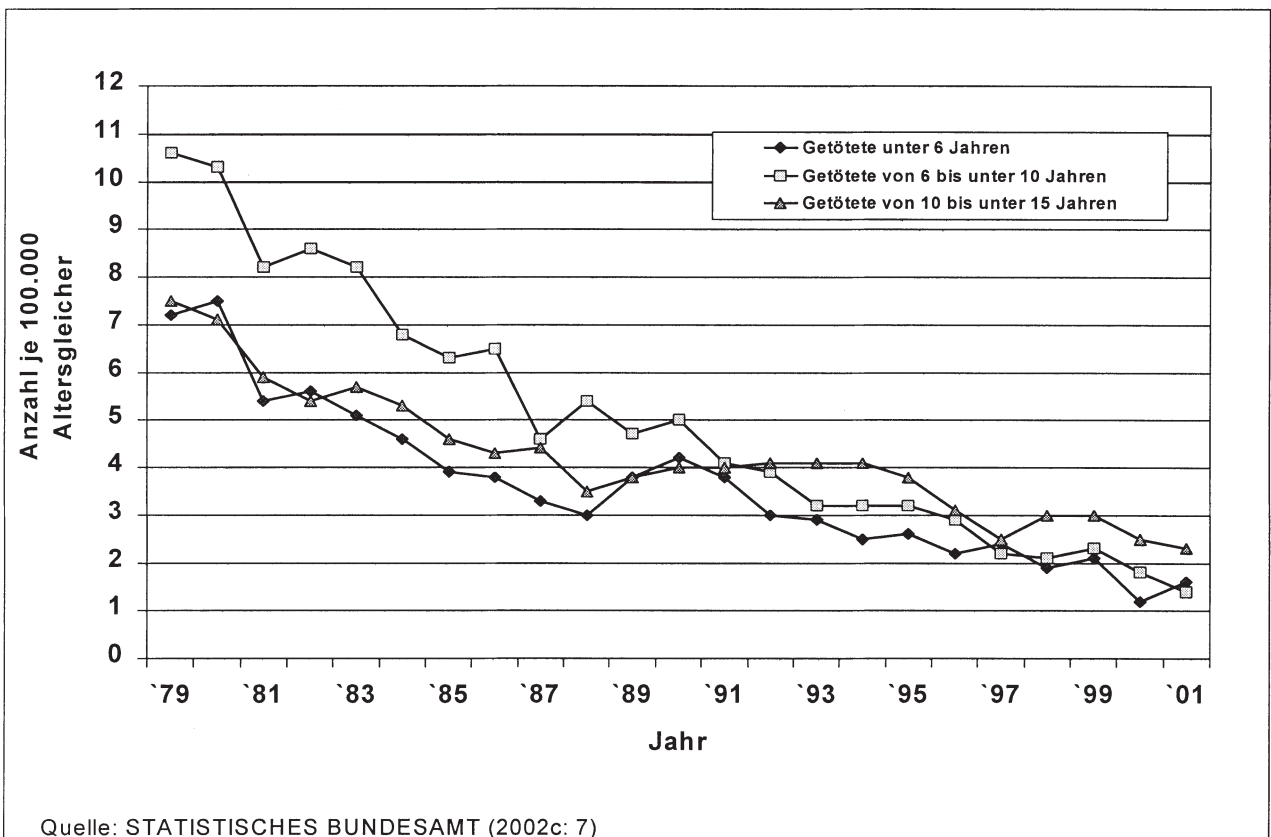


Bild 5-11: Im Straßenverkehr getötete Kinder je 100.000 Einwohner – nach der Art der Verkehrsbeteiligung, 1953-2001

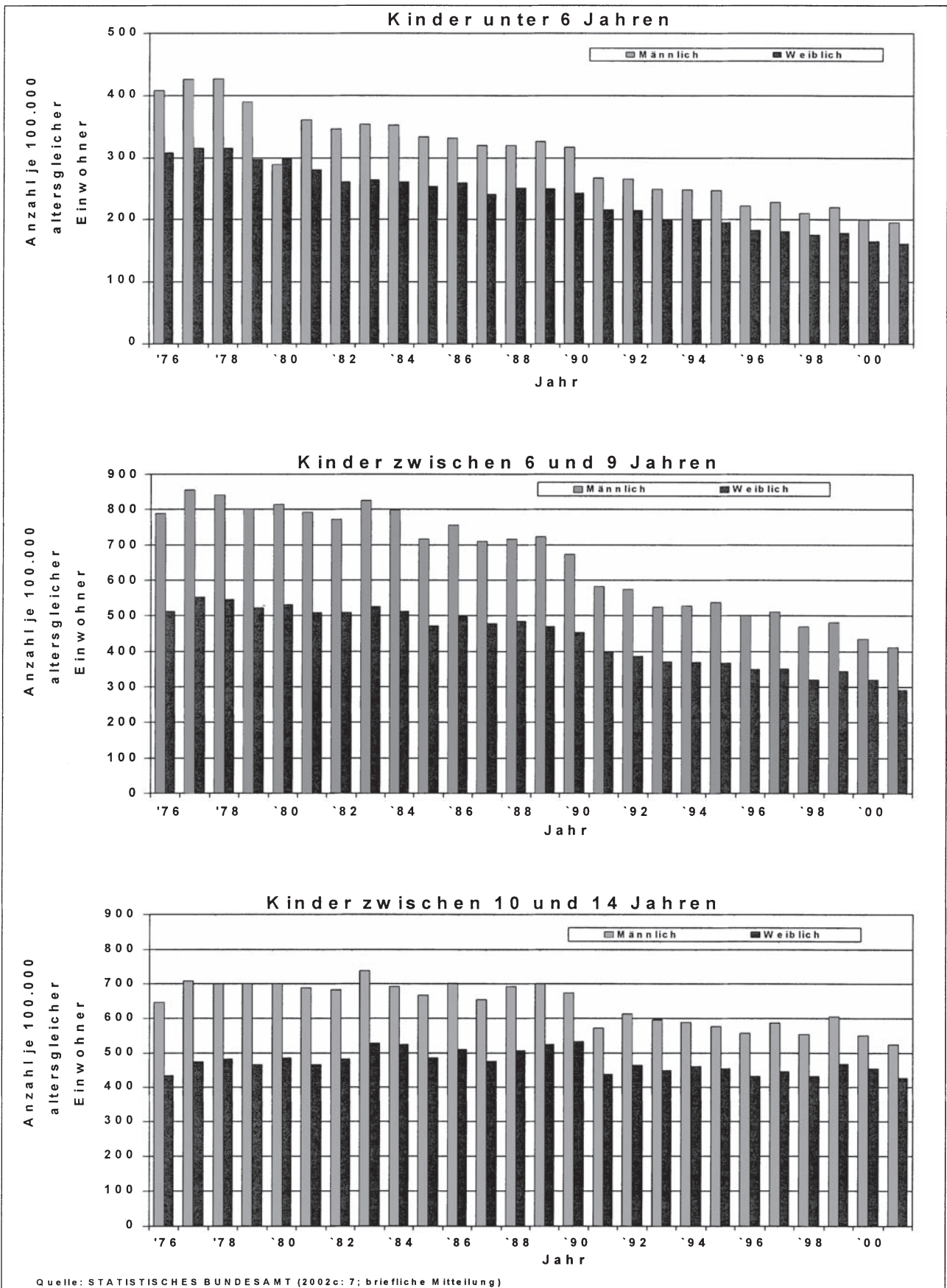


Bild 5-12: Im Straßenverkehr verunglückte Kinder je 100.000 Einwohner – nach dem Alter und dem Geschlecht, 1976-2001

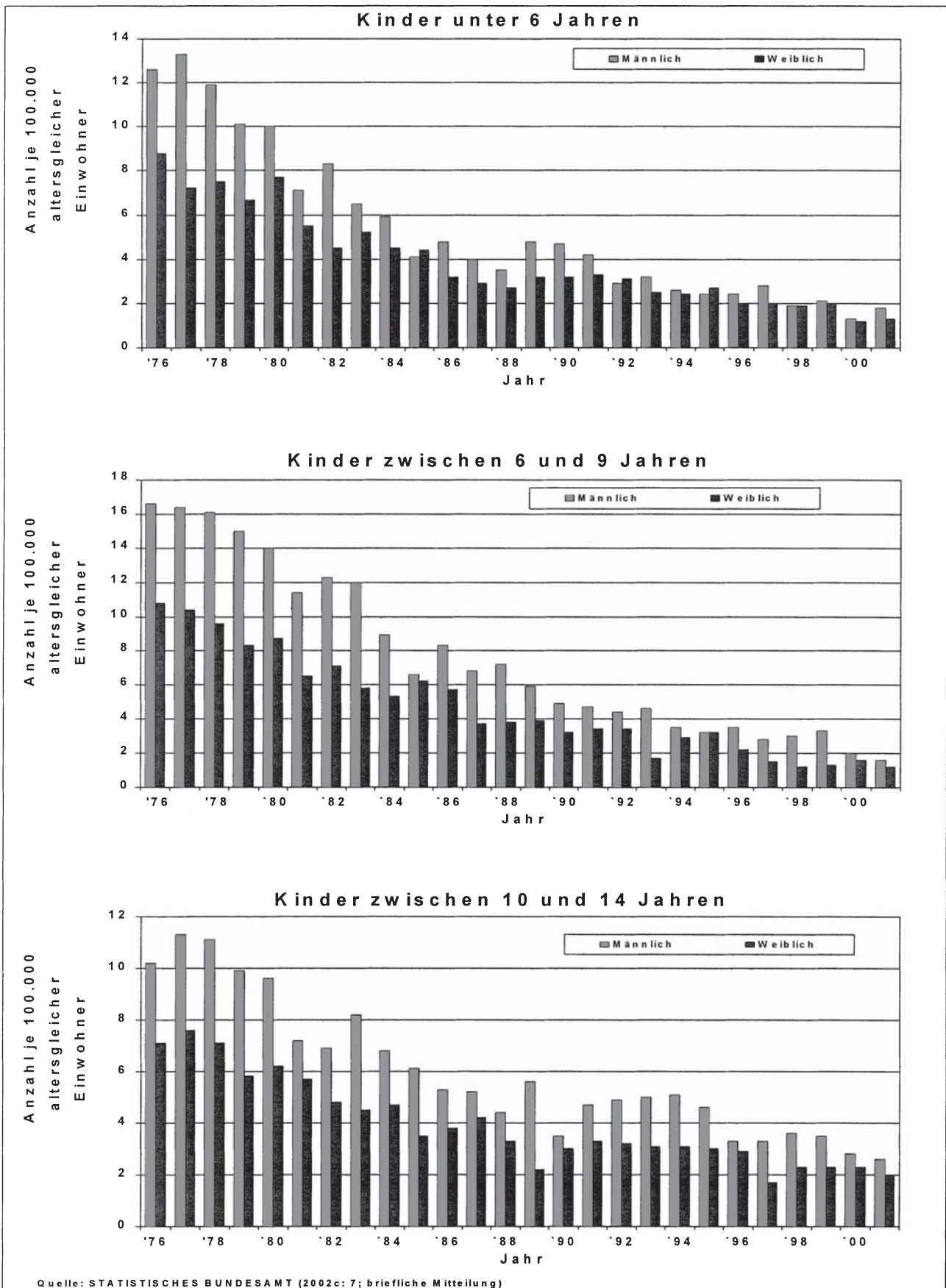


Bild 5-13: Im Straßenverkehr getötete Kinder je 100.000 Einwohner – nach dem Alter und dem Geschlecht, 1976-2001

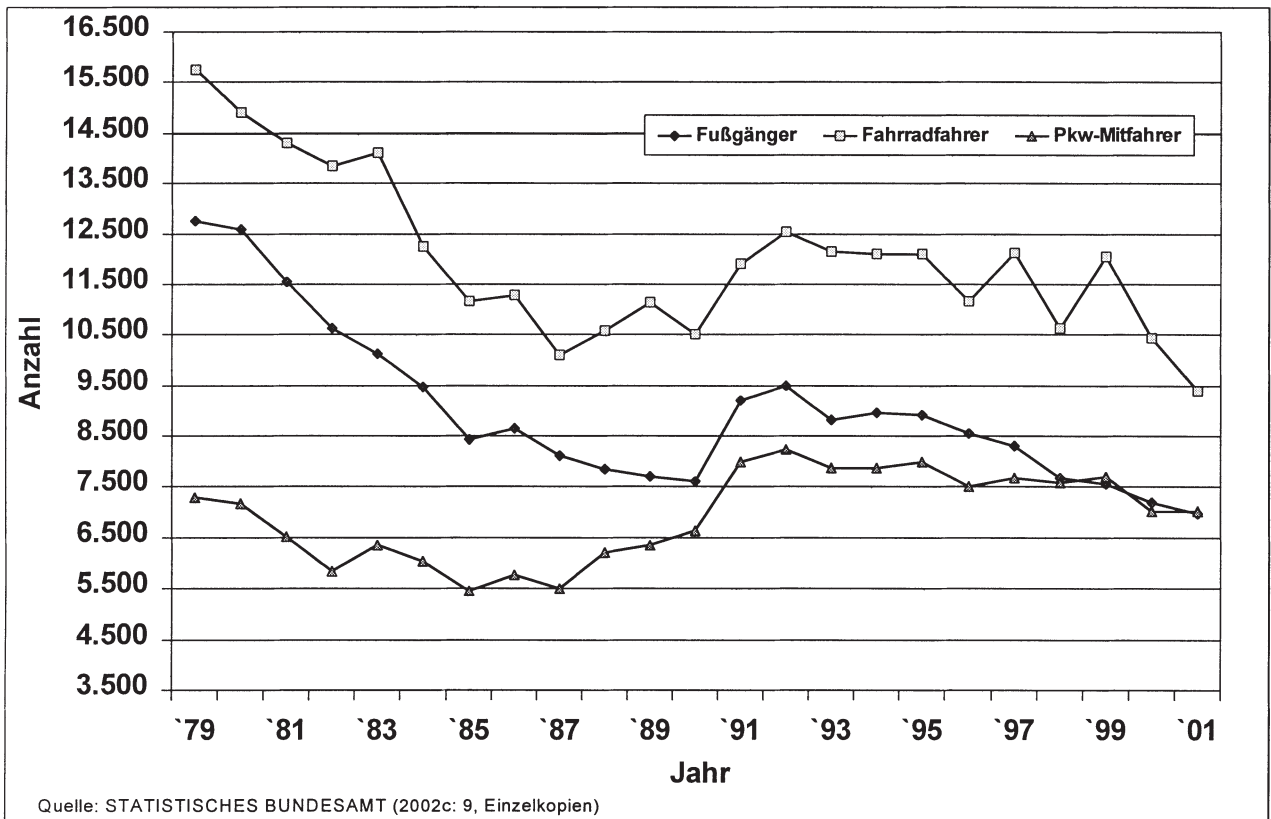


Bild 5-14: Im Straßenverkehr verunglückte Jungen – nach der Verkehrsbeteiligung, 1979-2001

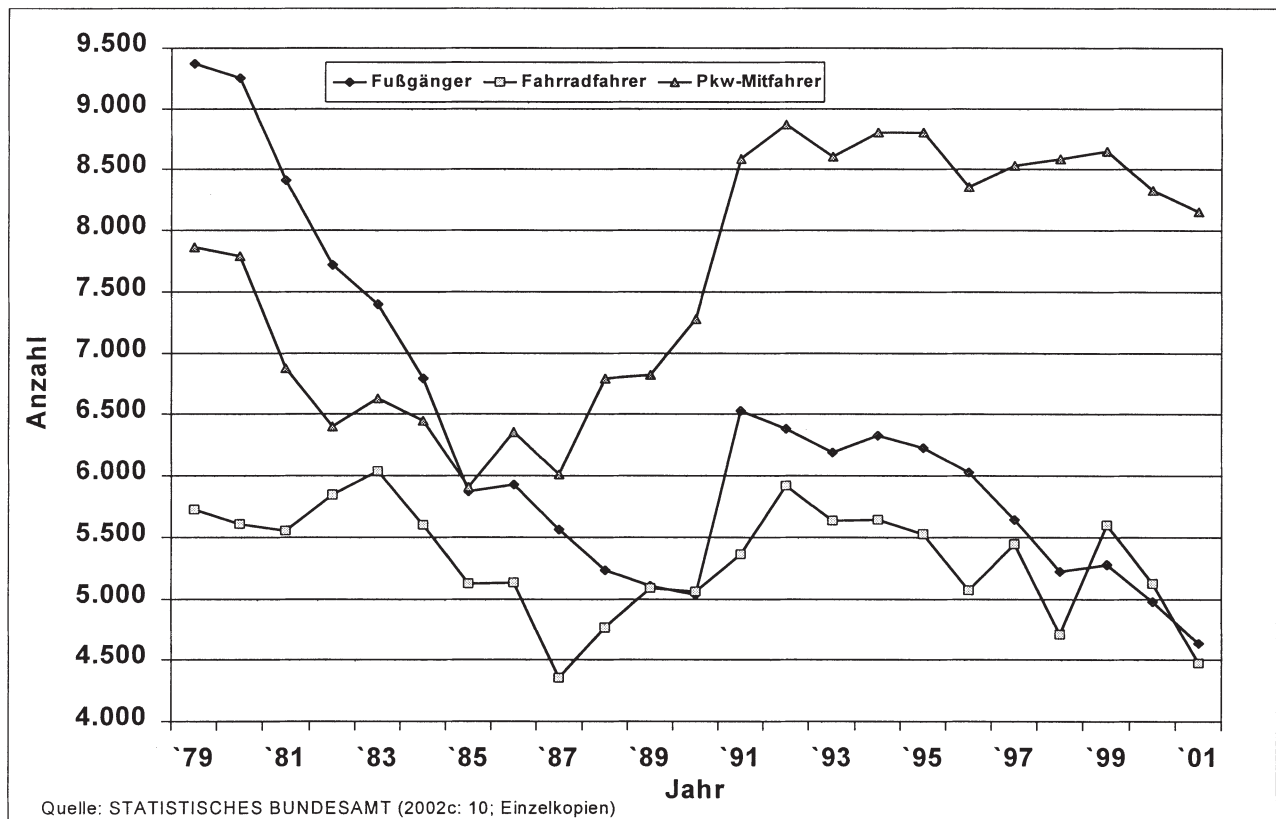


Bild 5-15: Im Straßenverkehr verunglückte Mädchen – nach der Verkehrsbeteiligung, 1979-2001

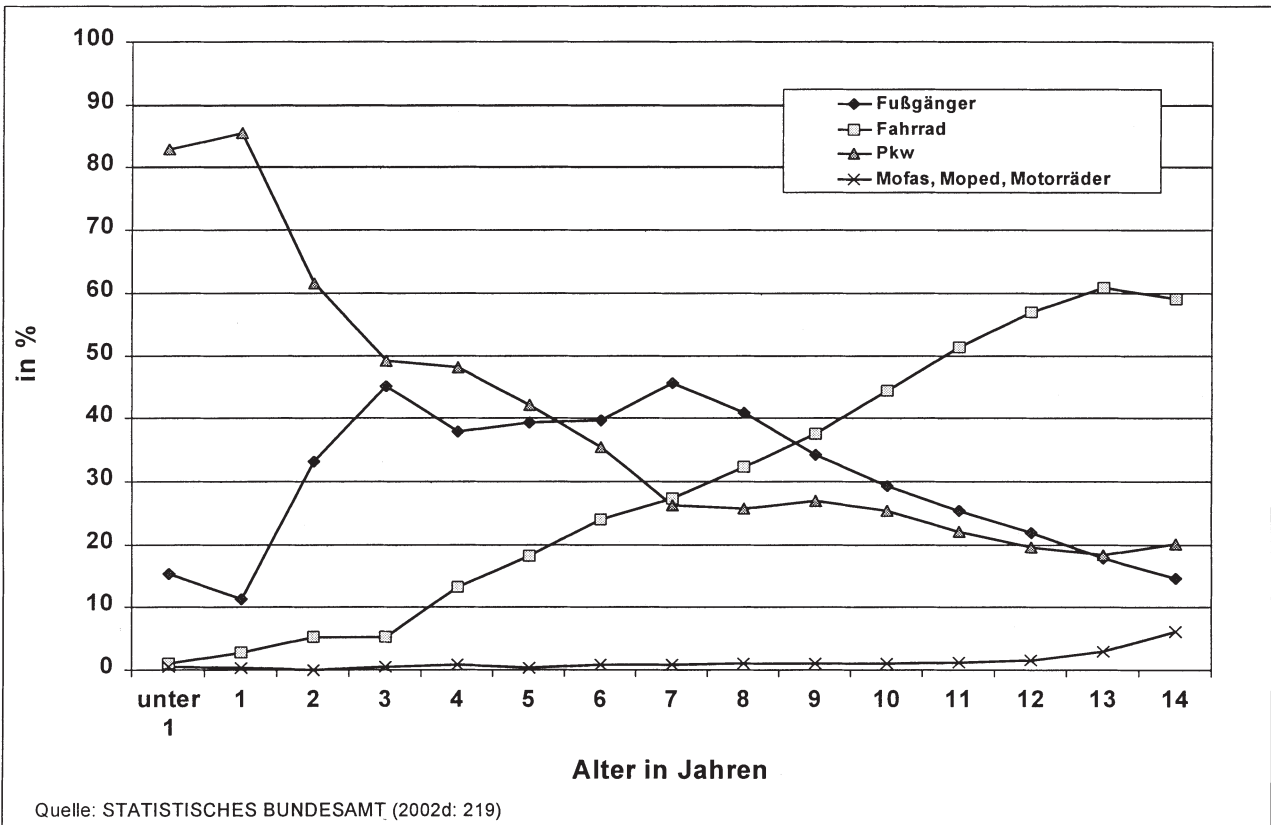


Bild 5-16: Im Jahr 2001 im Straßenverkehr verunglückte Jungen – nach der Verkehrsbeteiligung

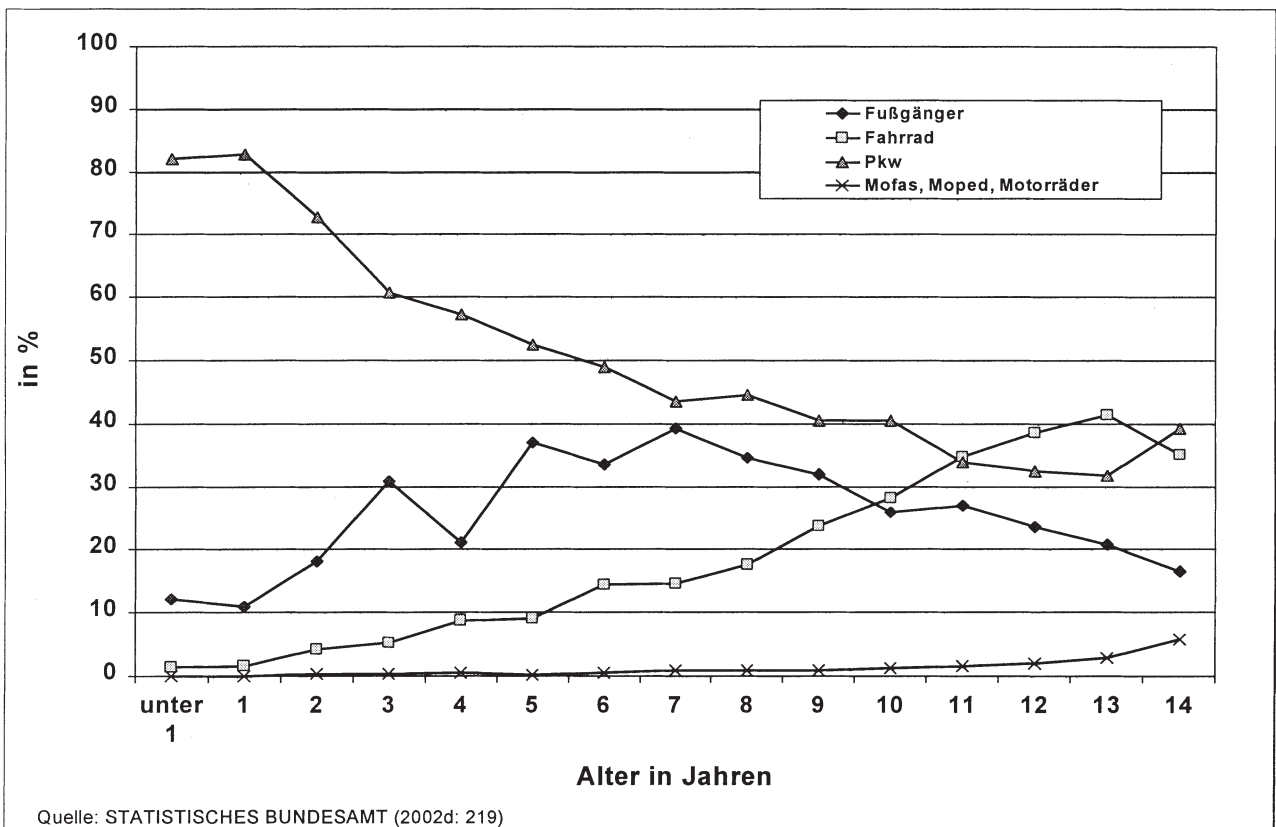


Bild 5-17: Im Jahr 2001 im Straßenverkehr verunglückte Mädchen – nach der Verkehrsbeteiligung

MONHEIM (1998) hält die absoluten Unfallzahlen für nicht aussagekräftig und fordert den Bezug auf Relationen wie Fußgängerunfälle in Relation zur Anzahl der Fußgänger oder Fahrradunfälle in Relation zur Anzahl der Fahrradfahrer. Der Autor behauptet schließlich, dass bei der Unterlegung der Risikoexposition von Kindern, gemessen an der im Straßenverkehr verbrachten Zeit oder den von ihnen zurückgelegten Kilometern, die Verkehrsteilnahme von Kindern im Zeitverlauf nicht sicherer geworden ist. Im Vergleich der Jahre 1960 und 1980 behauptet er eine Erhöhung des Risikos von Kindern im Straßenverkehr, getötet zu werden, um 125 % und eine Erhöhung des Risikos, verletzt zu werden, um 244 % (vgl. MONHEIM 1998: 31f).

Exkurs: Unfälle in Heim und Freizeit

Während die Erfassung von Unfalldaten in den Lebensbereichen Verkehr und Schule gesetzlich geregelt ist, fehlt eine solche Grundlage für den Bereich Heim und Freizeit (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 20). Im Zeitverlauf gesichert nachvollziehbar sind lediglich die Kinderunfälle mit tödlichem Ausgang. Bild 5-18 zeigt, dass diesbezüglich sowohl bei den häuslichen als auch bei den Sport-, Spiel- und sonstigen Unfällen eine deutliche Abnahme der tödlich verunfallten Jungen und Mädchen festgestellt werden kann.

Die Verunfallung im Heim- und Freizeitbereich wird durch in mehrjährigem Abstand durchgeführte Repräsentativbefragungen erhoben und durch Hochrechnungen abzuschätzen versucht. Auf die aktuellen Daten einer solchen repräsentativen Haushaltsbefragung ist auch die Analyse der Heim- und Freizeitunfälle von Kindern angewiesen (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002).¹¹⁴

Bei 11 % aller Heim- und Freizeitunfälle sind Kinder betroffen, das sind ca. 568.000 Kinderunfälle in diesem Lebensbereich (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 91). Kinder weisen nach den aktuell erhobenen Daten die niedrigste Unfallquote aller Altersgruppen auf: Für 32 von 1.000 altersgleichen unter 6-Jährigen und 52 6- bis 14-Jährige wird im Jahr 2000 ein Haus- und Freizeitunfall berichtet (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 42).¹¹⁵

¹¹⁴ Diese Unfälle haben sich im Haushalt, in dessen Umgebung, bei Freizeitbeschäftigungen oder beim Sport ereignet, erforderten eine ärztliche Behandlung, führten zu einer mindestens 14-tägigen Beeinträchtigung und ereigneten sich innerhalb der letzten drei Monate (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 22).

¹¹⁵ Dies entspricht 45 von 1.000 Kindern im Alter bis zu 14 Jahren (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 42).

Im Vergleich zur letzten entsprechenden Erhebung aus dem Jahr 1996 ist ein leichter Rückgang der kindlichen Unfallquoten festzustellen (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 42, 91).¹¹⁶

Jungen verunfallen auch im Lebensbereich Heim und Freizeit häufiger als Mädchen, von den betroffenen Kindern sind sechs von zehn Jungen (61 %) und lediglich 39 % Mädchen (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 91). In ihrer Hochrechnung schätzen KREILEDER, HOLECZEK (2002: 43), dass 3,4 % der unter sechsjährigen Jungen gegenüber lediglich 2,3 % der gleichaltrigen Mädchen und 9,1 % der 6- bis 14-jährigen Jungen gegenüber 6,3 % der gleichaltrigen Mädchen einen Unfall im Bereich Heim und Freizeit erleiden, das sind 12,5 % der Jungen und 8,6 % der Mädchen im Alter von bis zu 14 Jahren.¹¹⁷

Bei den Verunfallungsorten von Kindern dominieren die Wohnung / das Wohnhaus (27 %) oder deren / dessen unmittelbare Umgebung (20 %), 12 % der Kinderunfälle ereignen sich im Garten. In weiteren relevanten Kontexten verunfallen Kinder auf dem Sportgelände (ca. 25 %) und auf einem Bolestigungs- oder Erholungsgelände (15 %) (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 91). Differenziert man nach dem Alter, so ereignen sich unter den unter 6-Jährigen 78 % der Unfälle im Wohnbereich (56 % in der Wohnung, 23 % in deren unmittelbarer Umgebung). Für die 6- bis 14-Jährigen trifft dies nur bei 36 % zu, in dieser Altersgruppe gewinnt der Sportbereich mit ca. einem Drittel der Unfälle (32 %) starke Relevanz, während nur jeder zwanzigste Unfall von Kleinkindern (5 %) sich dort ereignet (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 91).

Das Alter der Kinder und die Tätigkeit zum Zeitpunkt der Verletzung sind kohärent. So verunfallen 42 % der Kinder unter sechs Jahren beim Spiel und weitere 24 % bei einer Fortbewegung in der Ebene / über ein Hindernis. Dagegen verunfallen 6- bis 14-Jährige zu 45 % beim Sport und zu je 20 % beim Spiel oder bei der Fortbewegung in der Ebene / über ein Hindernis (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 49, 92f).

¹¹⁶ Damals wurden für 34 von 1.000 Kindern unter sechs Jahren und 54 von 1.000 6- bis 14-Jährige Unfälle gemeldet, dies entspricht 47 von 1.000 Kindern im Alter bis zu 14 Jahren (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 42).

¹¹⁷ Diese Größen lassen sich auch als geschlechtsspezifische Unfallquoten ausdrücken: Für 38 von 1.000 Jungen im Alter von unter fünf Jahren, gegenüber 26 von 1.000 gleichaltrigen Mädchen, 61 von 1.000 Jungen zwischen sechs und 14 Jahren gegenüber 42 von 1.000 altersgleichen Mädchen oder 53 von 1.000 Jungen bis zu 14 Jahre gegenüber 36 von 1.000 gleichaltrigen Mädchen, wird ein Unfall berichtet (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 44).

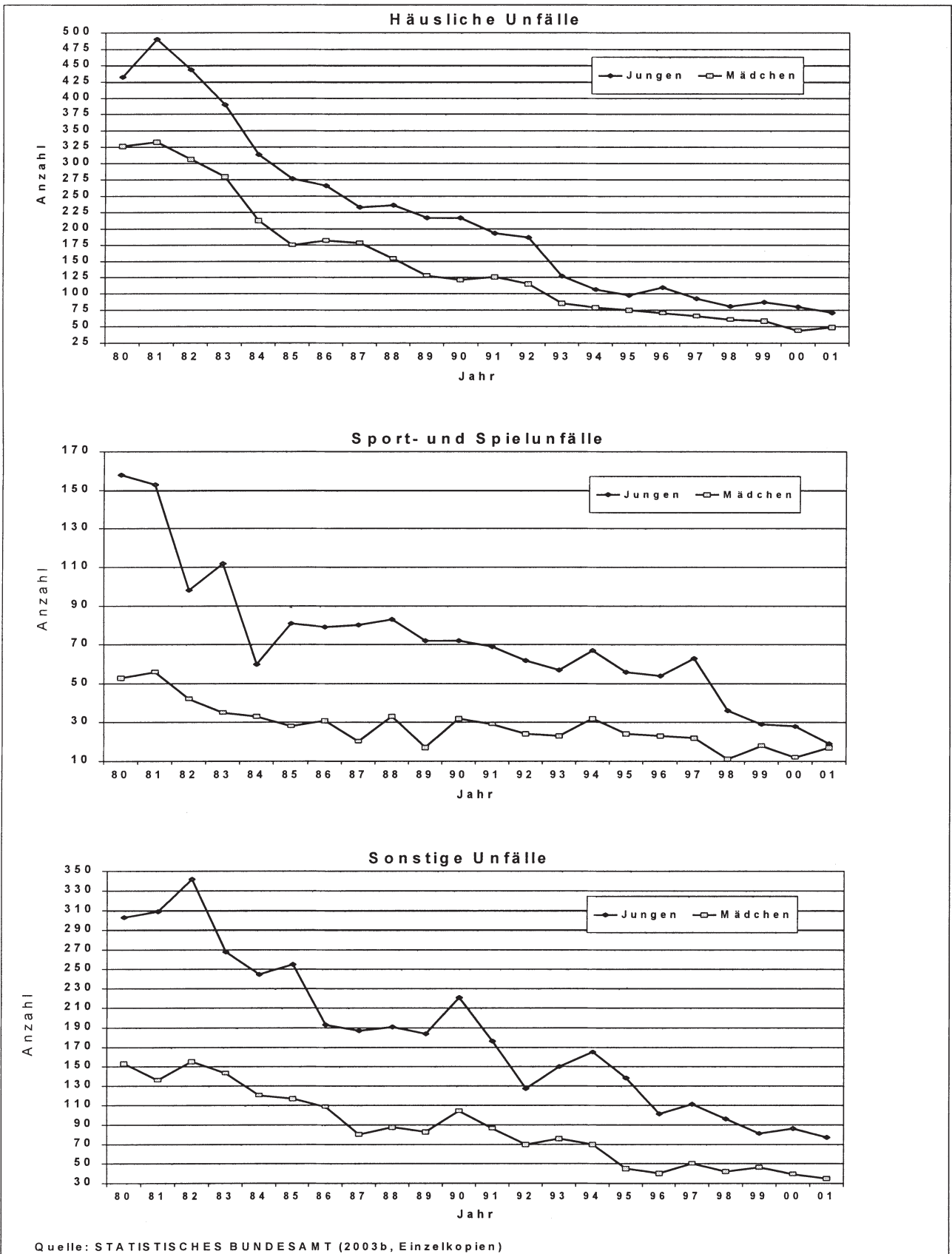


Bild 5-18: Tödlich verunfallte Kinder bei häuslichen, Sport-, Spiel- und sonstigen Unfällen – 1980-2001

Bei 43 % der Kinderunfälle ist ein Gerät im Sinne des Gerätesicherheitsgesetzes verwickelt. Darunter dominieren mit 60 % Sport- und Spielgeräte¹¹⁸, gefolgt von Beförderungsmitteln¹¹⁹ in 20 % der entsprechenden Unfälle, Möbel / Einrichtungsgegenstände in 7 % und Haushaltsgeräte / Maschinen in 6 % der entsprechenden Unfälle (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 94).

Hinsichtlich des Unfallvorgangs / -mechanismus dominieren bei den unter 6-Jährigen (53 %) und bei den 6- bis 14-Jährigen (44 %) die Stürze. Dabei überwiegt ein Sturz aus der Höhe bei den unter 6-Jährigen (34 %) stärker als unter den älteren Kindern (26 %). Dagegen verunfallen 6- bis 14-Jährige häufiger bei einem Zusammenstoß mit einem Gegenstand / einer Person (ohne Tier) (36 %) als unter 6-Jährige (24 %) (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 57).

Als Unfallursache machen die Autoren bei den unter 6-Jährigen zu mehr als der Hälfte (52 %) Fehler einer anderen Person / mangelnde Aufsicht oder physische bzw. psychische Einflussfaktoren (51 %) verantwortlich.¹²⁰ In der letztgenannten Kategorie überwiegt mit 36 % der Faktor „Unvorsichtigkeit, Leitsinn“. In 46 % der Unfälle von Kleinkindern machen die Autoren auch Verhaltensfehler des Verunfallten aus, darunter in 11 % „Ungeschicklichkeit, Unfähigkeit“. Unter den Unfallursachen der verunfallten 6- bis 14-Jährigen spielen physische bzw. psychische Einflussfaktoren zu 41 % eine Rolle, darunter in 20 % „Unvorsichtigkeit, Leichtsinn“. Verhaltensfehler des Verunfallten machen die Autoren zu 64 % aus, darunter in 14 % „Eile, Hast, zu hohe Geschwindigkeit“ und in 11 % „Sportlicher Einsatz, fairer Rempler beim Sport / Spiel“ (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 66, 95ff).

Bei den Verletzungsarten dominieren bei den Kleinkindern mit 40 % offene Wunden (z. B.: Platzwunden), bei den 6- bis 14-Jährigen die Knochenbrüche (31 %). Die Autoren geben jedoch zu bedenken, dass insbesondere leichtere Prellungen am Kopf („Beulen“) eher nicht einem Arzt vorgestellt oder in einem Krankenhaus behandelt werden und darüber hinaus die Kinder auch nicht min-

destens 14 Tage beeinträchtigen (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 98).¹²¹

Schaut man sich die verletzten Körperteile der Kinder an, so dominieren bei den unter 6-Jährigen Verletzungen von Kopf und / oder Gesicht (47 %) und bei den 6- bis 14-Jährigen Verletzungen der oberen Gliedmaßen (41 %). Mehr als die Hälfte der verunfallten Kinder (55 %) wird für eine Erstbehandlung ins Krankenhaus gebracht, von den verunfallten Kleinkindern sind es sogar nahezu zwei Drittel. Allerdings werden nur 10 % der verunfallten Kinder auch stationär in einem Krankenhaus behandelt und dort durchschnittlich 6 Tage gepflegt (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 100).¹²²

5.2 Wandel im Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs

Aufgrund des bereits in Kapitel 1.2 dargelegten theoretischen Zugangs kann an dieser Stelle zusammengefasst werden (vgl. BACHER 1998a: 271f; BÜSCHGES, ABRAHAM, FUNK 1998: 95ff):

- Kinder eignen sich ihre Wohnumwelt aktiv an. Sie nehmen diese wahr, deuten sie um als Spielplatz, Erkundungsraum, Abenteuerlande, Wettkampfstätte oder Kommunikationsfeld (vgl. WARWITZ 1993: 7ff), bewerten sie und handeln entsprechend ihren Wahrnehmungen und Bewertungen.
- Dabei sind Kinder eingeengt durch strukturelle Zwänge, die sich in der materiellen und sozialen Ausstattung ihrer Wohnumwelt ausdrücken und wie ein Filter bestimmte Handlungen im Zuge der Aneignung dieser Wohnumwelt überhaupt potenziell erst ermöglichen, andere dagegen verhindern (vgl. Kapitel 3.5). Aufgrund der insofern unterschiedlichen Erfahrungen entwickeln sich auch die Persönlichkeitsmerkmale der Kinder unterschiedlich.
- Auf der Ebene des handelnden Individuums werden in diesem Prozess die individuell verfügbaren kognitiven und sozialen Kompetenzen, das (verkehrsrelevante) Wissen der Kinder

¹¹⁸ Zu nennen sind hier Hallen- und Rasensportgeräte, z. B. ein Ball, Rollsportgeräte, z. B. Inline-Skates oder ein Kickboard, Spielplatzgeräte, Spielzeug und Wintersportgeräte, wie Schlitten oder Ski (vgl. KREILEDER, HOLECZEK 2002: 94).

¹¹⁹ Hier sind z. B. ein Erwachsenenfahrrad, ein Kinderfahrrad oder ein Erwachsenenmountainbike zu nennen.

¹²⁰ Bei den genannten Unfallursachen sind Mehrfachnennungen möglich.

¹²¹ „Damit zählen diese leichten Unfälle zu den Bagatellunfällen und sind daher nicht Gegenstand dieser Betrachtung“ (KREILEDER, HOLECZEK 2002: 98).

¹²² „Damit ist zum einen die Einweisung in ein Krankenhaus seltener und zum anderen die durchschnittliche Anzahl der stationären Behandlungstage kürzer als bei allen Heim- und Freizeitunfällen (12 % bei durchschnittlich 11 Tagen)“ (KREILEDER, HOLECZEK 2002: 100f).

und der Grad des Bewusstseins ihrer Bedürfnisse relevant.

Die Beziehung zwischen Kindern und dem Ausmaß des Autoverkehrs ist heute durchaus ambivalent: So werden Kinder durch den motorisierten Verkehr in ihrem Bewegungsdrang eingeschränkt und auf vermeintlich sichere „Inseln“, wie Spiel-, Bolz- oder Sportplätze, verwiesen (vgl. Kapitel 3.5). Andererseits induzieren Kinder jedoch auch Verkehr.¹²³ HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM (2001: 33) machen darauf aufmerksam, dass der höchste Ausstattungsgrad an Pkw im Haushaltstyp „(Ehe-) Paare mit 2 Kindern“ zu finden ist. Zu Beginn des Jahres 2001 waren in dieser Bevölkerungsgruppe 97,2 % der Haushalte mit einem Pkw ausgestattet (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a: 544).

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

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

- So scheint ein starkes Sicherheitsbedürfnis den Zugriff auf einen Pkw zu verlangen. Wenn dem Kind „etwas passiert“, will man schnell zum Kinderarzt oder zur Klinik fahren können.
- Bei der Auswahl des Kinderarztes wird dann allerdings nicht der Nächstgelegene gewählt, sondern diese Auswahl wird nach subjektiven Qualitätsgesichtspunkten („Hörensagen“) getroffen und gegebenenfalls auch der längere Weg in einen anderen Stadtteil akzeptiert.
- Ein weiterer Aspekt der erstrebten Sicherheit für das Kind ist die Erwägung, Kinder im Auto statt auf dem Fahrrad, im Fahrradanhänger oder im ÖPNV zu transportieren.
- Schließlich sind auch Einkäufe oder die Inanspruchnahme sonstiger Dienstleistungen mittels der Mitnahme eines Kindes auf dem Fahrrad mühsam und beschwerlich.

¹²³ So begründen viele Familien die alltägliche Nutzung des Pkw mit dem „Wohl des Kindes“ (vgl. HEINE, MAUTZ, ROSENBAUM 2001: 96).

Verfolgt man die zwischen 1994 und 2003 im Auftrag des „R+V-Infocenter für Sicherheit und Vorsorge“ bereits sechs mal unter 6- bis 14-Jährigen erfragten „Ängste der Kinder“, dann zeigt sich, daß die Angst, im Straßenverkehr zu verunfallen, zwar in keinem Erhebungsjahr am weitesten verbreitet war, aber (soweit aus dem vorliegenden Datenmaterial ersichtlich) immer in der „Spitzengruppe“ der kindlichen Ängste lag.

Demnach hatten 39 % der 1.000 befragten Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren im Jahr 2001 „große Angst“ vor einem Unfall im Straßenverkehr.¹²⁴ Auf einer Skala von 1 („gar keine Angst“) bis 7 („sehr große Angst“) erreichte die Angst vor einem Unfall im Straßenverkehr im Jahr 2003 den Wert 4,55 und damit Rang sieben unter den 15 erfragten Ängsten. Im Zeitverlauf ist die entsprechende Angst der Kinder zwar etwas gesunken (2001: 4,61; 1999: 4,75; 1995: 4,8; 1994: 4,7), blieb jedoch unverändert im oberen Mittelfeld der Rangskala.

Mädchen erweisen sich in diesen Befragungen im Vergleich zu Jungen als ängstlicher. Darüber hinaus wird mit zunehmendem Alter seltener angegeben, Angst vor einem Unfall im Straßenverkehr zu haben.¹²⁵ Einzelkinder (35 %) zeigten sich darüber hinaus diesbezüglich im Jahr 1997 weniger ängstlich als Kinder mit Geschwistern (42 %) (vgl. R+V – INFOCENTER FÜR SICHERHEIT UND VORSORGE Diverse Jahre).¹²⁶

Trotz dieser Ängste ist die Faszination eines eigenen Autos auf Kinder ungebrochen: So war die deutlich am häufigsten (22 %) genannte „Zukunftsfreude“ unter 9- bis 14-Jährigen im LBS-Kinderbarometer ein eigenes Auto bzw. ein solches zu fahren. Unter Jungen war dies die häufigste Nennung (31 %), unter Mädchen erreichte sie dagegen lediglich den vierten Platz (14 %) (vgl. WALPER, SCHRÖDER 2002: 106).

Empirische Evidenzen hinsichtlich einer eventuellen Veränderung des Verkehrsverhaltens von Kindern sind über einen Vergleich der Untersuchungen von FUNK, FASSMANN (2002), WITTENBERG ET AL. (1987) und SCHULTE (1976) mög-

¹²⁴ In den Jahren 1999 und 1997 waren dies 40 % und 1995 sogar noch 44 %.

¹²⁵ So erreichten im Jahr 2001 die 6- bis 8-Jährigen einen Skalenwert von 4,78, die 9- bis 11-Jährigen einen Wert von 4,70 und die 12- bis 14-Jährigen nur noch einen Skalenwert von 4,35.

¹²⁶ Die Besorgnis bzw. Angst vor dem Straßenverkehr drückt sich auch eindrucksvoll in der Abhängigkeit des Anteils auf der Straße spielender Kinder von der Verkehrsdichte und der Fahrgeschwindigkeit aus (vgl. Kapitel 2.2.3).

lich. Allerdings bleibt dabei unklar, ob diese Veränderungen

- als Folge der veränderten Lebensverhältnisse der Kinder (vgl. Kapitel 2) und des sozialen Wandels (vgl. Kapitel 3) oder
- als Ausdruck des Umgangs der Kinder und ihrer Eltern mit veränderten Rahmenbedingungen des Straßenverkehrs (vgl. Kapitel 5.1)

zu interpretieren sind.

Tab. 5-1 informiert darüber, inwieweit der Hinweg zur Betreuungsinstitution zum Ende der 1990er Jahre von den Kindern meistens alleine oder in Begleitung Anderer zurückgelegt wurde. Dabei wird offensichtlich, dass der Kindergartenhinweg zu über 90 % meist in Begleitung eines Erwachsenen erfolgte, jedes zwanzigste Kindergartenkind wurde zumindest von anderen Kindern begleitet und lediglich 1,8 % der Jungen und 3,7 % der Mädchen gingen 1998 / 1999 angeblich meistens ohne Begleitung in den Kindergarten.¹²⁷ Dagegen wurde der Weg zur Grundschule von mehr als einem Viertel der Jungen (28,0 %) und einem Viertel der Mädchen (25,0 %) alleine bewältigt, bei ca. vier von zehn Kindern ergab sich eine Begleitung durch andere Kinder und 28,3 % der Jungen und mehr als ein Drittel der Mädchen (35,9 %) wurden auf diesem Weg meistens von Erwachsenen begleitet. Im Alter von 10 bis unter 15 Jahren steigt der Anteil der Kinder, die den Hinweg zur Schule alleine zurücklegten, weiter an. Dabei waren Jungen häufiger alleine unterwegs und Mädchen häufiger zusammen mit anderen Kindern. Auch in diesem Alter wurden 7,9 % der Mädchen und 6,3 % der Jungen auf diesem Weg meistens von einer erwachsenen Person begleitet. Plausiblerweise stieg der Anteil der Jugendlichen, die den Hinweg zur Schule (oder zum Arbeitsplatz) alleine zurücklegten mit weiter steigendem Alter ebenfalls weiter an. Aber auch von den 15-jährigen und älteren Mädchen wurden dabei immer noch 7,3 % meist von einem Erwachsenen begleitet, gegenüber lediglich noch 3,5 % der Jungen.

Vergleicht man nun die aktuellen Daten aus den Erhebungsjahren 1998 / 1999 mit den beiden vor ca. zehn bzw. mehr als 20 Jahren durchgeführten Untersuchungen (vgl. Tab. 5-2), kann man tatsächlich nachvollziehen, wie der Anteil der Kinder, die den Hinweg zur (Betreuungs-)Institution alleine bewältigen, im Zeitverlauf stetig und deutlich sinkt. Dies gilt insbesondere für die Kinder im Vorschulalter und kann durchaus als Folge der Durchset-

zung der elterlichen Aufsichtspflicht auf dem Kindergartenhin- und -rückweg interpretiert werden.¹²⁸

Aber auch für die älteren Befragten gilt: Gegenüber nahezu der Hälfte der Grundschüler, die Mitte der 1970er Jahre den Hinweg zur Schule alleine zurücklegten (47,9 %), sind dies zum Ende der 1990er Jahre lediglich noch ca. ein Drittel (33,8 %). Zumindest unter den 6- bis unter 13-Jährigen geht parallel hierzu auch die Schulwegbegleitung durch andere Kinder von 47,7 % (1975 / 1976) über 47,9 % (1984 / 1985) auf 44,6 % (1998 / 1999) zurück. Umgekehrt ist ebenfalls der im Laufe der Zeit immer größere Anteil der Kinder zu erkennen, die auf dem Hinweg zur (Betreuungs-)Institution meistens von einem Erwachsenen begleitet werden: Dieser Anteil hat sich für 6- bis unter 13-Jährige zunächst von 6,7 % (1975 / 1976) auf 9,0 % (1984 / 1985) und in den folgenden Jahren noch einmal auf 21,6 % erhöht. Heute wird also jedes fünfte Kind im Alter von sechs bis unter 13 Jahren auf seinem Weg zur Schule meistens von einer erwachsenen Person begleitet. Unter den 13- bis unter 18-Jährigen stiegen die entsprechenden Anteile ebenfalls von 1,7 % (1975 / 1976) auf 2,2 % (1984 / 1985) und 4,7 % (1998 / 1999). Damit hat sich der Anteil von Schülern jeglicher Altersgruppe, die auf dem Schulhinweg von Erwachsenen begleitet wurden, zwischen 1984 / 1985 und heute mehr als verdoppelt.

HÜTTENMOSER, DEGEN-ZIMMERMANN (1995) machen insbesondere in Familien aus Wohngebieten, die eine unbegleitete Verkehrsteilnahme von Kindern nicht möglich machen, durch die ständige Begleitung eine Verstärkung der Bindung zwischen den Kindern und der meist mütterlichen Begleitperson aus und befürchten eine Erschwerung des Ablösungsprozesses der Kinder. Bereits vor mehr als 25 Jahren machte MICHALIK darauf aufmerksam, dass von Erwachsenen begleitete Kinder sich im Straßenverkehr passiv verhielten und auf den begleiteten Wegen keine selbstständige Verkehrsteilnahme zeigten (vgl. MICHALIK 1975: 66, 81f).

Die im Zeitverlauf zu beobachtende Änderung in der Begleitung bzw. im alleine Bewältigen des Weges zur (Betreuungs-)Institution schlägt sich auch in der dabei gewählten Verkehrsbeteiligungsart nieder. So sank der Anteil der Kinder, die ihren

¹²⁷ Aufgrund geringer Fallzahlen sollte dieser geschlechtsspezifische Unterschied nicht überinterpretiert werden.

¹²⁸ Allerdings ist dabei zu beachten, dass die Datenbasis der drei Untersuchungen nur bedingt miteinander zu vergleichen ist. Dies gilt besonders für jüngere Kinder. Während SCHULTE (1976) und WITTENBERG ET AL. (1987) nur Kinder ab drei Jahren in ihrer Stichprobe repräsentieren, sind bei FUNK, FASSMANN (2002) auch jüngere Kinder enthalten.

Kindergartenweg zu Fuß zurücklegten von über zwei Drittel (68,8 % bzw. 69,3 %) Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch 43,6 % auf dem Kindergartenhin- und 44,7 % auf dem -rückweg zum Ende der 1990er Jahre (vgl. Tab 5-3). Während bei SCHULTE (1976: 129) lediglich ca. ein Viertel der Kinder mit einem Pkw zum Kindergarten gefahren wurde, waren dies in der aktuellen Untersuchung von FUNK, FASSMANN (2002) 39,7 % auf dem Hin- und 38,3 % auf dem Rückweg, also nahezu vier von zehn Kindergartenkindern. Auch die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel hat für die Kindergartenwege im Laufe der Jahre zugenommen.

Ein ähnlicher Rückgang des Anteils der Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, lässt sich auch für den Schulweg feststellen (vgl. Tab. 5-4). Hier gingen die entsprechenden Anteile von über 60 % Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch knapp über 40 % der Schüler 1998 / 1999 zurück. Während für den Schulweg keine eindeutige Aussage hinsichtlich des zeitlichen Trends der Fahrradnutzung getroffen werden kann, ist deutlich zu erkennen, dass auch hier die Mitfahrt im Pkw Ende der 1990er Jahre ein weit größeres Ausmaß angenommen hat als in den beiden früheren Untersuchungen.

Begleitperson	Alter							
	Bis unter 6 Jahre		6 bis unter 10 Jahre		10 bis unter 15 Jahre		15 bis unter 18 Jahre	
	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen
	%							
Keine Begleitperson	1,8	3,7	28,0	25,0	46,6	32,5	57,8	43,5
Andere(s) Kind(er) / Mitschüler / Arbeitskollege(n) / Geschwister	5,7	6,2	43,9	39,7	46,5	59,8	36,0	48,0
Erwachsene(r) Familienangehörige(r)	93,2	92,8	28,3	35,9	6,3	7,9	3,5	7,3
Sonstige	1,8	3,1	3,5	2,2	1,6	1,3	3,5	3,5
Basis (n = 100%)	217	183	407	367	552	480	280	217

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002; eigene Berechnungen)

Tab. 5-1: Begleitung auf dem Hinweg zur (Betreuungs-)Institution nach Altersgruppen und Geschlecht (Mehrfachnennungen möglich)

Begleitperson	Kindergartenkinder (unter 6 Jahre)			Schulkinder (6 bis unter 13 Jahre)			Kinder und Jugendliche* (13 bis unter 18 Jahre)		
	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99
	%								
Keine	22,5	10,9	2,7	47,9	45,8	33,8	58,0	49,2	44,5
Andere(s) Kind(er) / Mitschüler / Arbeitskollege(n)	3,3	0,5	} 5,9	41,3	38,5	} 44,6	36,1	41,8	} 49,7
Geschwister	5,3	3,5		6,4	9,4		4,4	7,8	
Erwachsene(r) Familienangehörige(r)	69,6	90,5	93,0	6,7	9,0	21,6	1,7	2,2	4,7
Sonstige	3,6	8,3	2,4	1,1	1,0	2,2	0,8	1,6	2,7
Basis (n = 100%)	338	376	400	1.343	1.155	1.398	929	1.234	904

* Hinweg zur (Berufs-)Schule / Arbeitsplatz

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002; eigene Berechnungen); WITTENBERG ET AL. (1987: 119, 150); SCHULTE (1976: 138, 210);

Tab. 5-2: Begleitung auf dem Hinweg zur (Betreuungs-)Institution nach Altersgruppen in verschiedenen Erhebungsjahren (Mehrfachnennungen)

Verkehrsbeteiligungsart	Kindergartenhinweg			Kindergartenrückweg		
	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99
	%					
Zu Fuß	68,8	56,4	43,6	69,3	60,4	44,7
Mit Fahrrad	3,8	8,1	10,8 ¹⁾	4,1	7,6	11,2 ¹⁾
Mitfahrer Pkw	25,3	30,4	39,7	24,2	26,2	38,3
Mitfahrer Lkw, Motorrad	¹⁾	1,3	¹⁾	¹⁾	1,0	¹⁾
Schulbus	¹⁾	0,5	} 2,5	¹⁾	0,5	} 2,5
Bus	¹⁾	1,0		¹⁾	1,3	
Sonstiges	3,3	2,9	3,3	3,3	3,4	3,3
Insgesamt*						
(Basis n)	(344)	(384)	(511)	(342)	(383)	(512)

¹⁾ Inkl. Mitfahrer auf Fahrrad.

²⁾ Nicht explizit erfragt.

* Entfällt, da Mehrfachantworten möglich.

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 110), WITTENBERG ET AL. (1987: 112), SCHULTE (1976: 129);

Tab. 5-3: Verkehrsbeteiligungen von Kindern auf dem Kindergartenhin- und -rückweg in unterschiedlichen Erhebungsjahren

Verkehrsbeteiligungsart	Schulhinweg			Schulrückweg		
	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99	1975 / 76	1984 / 85	1998 / 99
	%					
Zu Fuß	62,1	46,7	41,4	62,9	48,3	42,4
Mit Fahrrad	11,9	24,1	13,7 ¹⁾	11,9	24,1	13,7 ¹⁾
Mit Mofa	2,2	2,3	} 1,6 ³⁾	2,2	2,4	} 1,6 ³⁾
Mit Moped	1,3	0,9		1,3	0,9	
Mitfahrer Pkw	4,2	4,9	8,1	2,9	2,7	6,6
Mitfahrer Lkw, Motorrad	¹⁾	0,2	¹⁾	¹⁾	0,2	¹⁾
Schulbus	2,2	5,6	} 29,3	2,2	5,3	} 29,7
Bus	19,1	15,6		19,5	16,3	
Straßenbahn	4,0	4,9	} 5,3	3,9	5,1	} 5,3
Bundesbahn	1,9	1,1		1,7	0,9	
Sonstiges	0,2	0,5	0,7	0,1	0,6	0,6
Insgesamt*						
(Basis n)	2.526	2.392	2.205	2.509	2.383	2.203

¹⁾ Inkl. Mitfahrer auf Fahrrad.

²⁾ Nicht explizit erfragt.

³⁾ Inkl. Mitfahrer auf motorisiertem Zweirad.

* Entfällt, da Mehrfachantworten möglich.

Quelle: FUNK, FASSMANN (2002: 110); WITTENBERG ET AL. (1987: 138); SCHULTE (1976: 171);

Tab. 5-4: Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulhin- und -rückweg in unterschiedlichen Erhebungsjahren

Vergleicht man die Anzahl der Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen über die drei Erhebungen hinweg, zeigen sich sowohl im Zeitverlauf, als auch zwischen den Geschlechtern keine nennenswerten Unterschiede: Jungen berichteten Mitte der 1970er Jahre durchschnittlich 2,8 Verkehrsbeteiligungen pro Tag, Mädchen 2,7 (vgl. SCHULTE 1976: 346), WITTENBERG ET AL. (1987: 299) konnten Mitte der 1980er Jahre keine diesbezüglichen Unterschiede zwischen Mädchen und Jungen feststellen, und auch mit den Daten von FUNK, FASSMANN (2002, eigene Berechnungen) errechnen sich für beide Geschlechter

durchschnittlich 2,6 Verkehrsbeteiligungen pro Tag.¹²⁹

Schaut man sich die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung an, ist aus Bild 5-19 zu erkennen, dass diese im Vergleich der drei Erhebungen unter den 3- bis unter 6-Jährigen und den 6- bis unter 10-Jährigen stetig kürzer geworden ist, und sich unter den 10- bis unter 15-Jährigen im Vergleich zur Mitte der 1980er Jahre wieder etwas verlängert hat, aber nicht die durchschnittliche

¹²⁹ Dabei errechnen sich für unterschiedliche Altersgruppen zum Ende der 1990er Jahre 2,3 Verkehrsbeteiligungen für unter 6-Jährige, 2,7 Verkehrsbeteiligungen für 6- bis unter 10-Jährige und 2,8 Verkehrsbeteiligungen für 10- bis unter 15-Jährige (FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

Dauer einer Verkehrsbeteiligung in dieser Altersgruppe Mitte der 1970er Jahre erreicht.

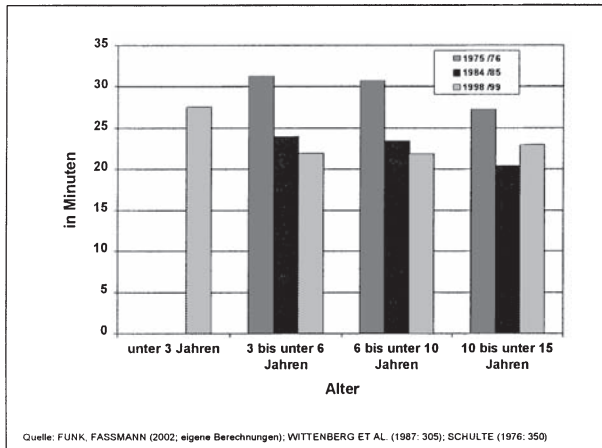


Bild 5-19: Durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung im Zeitverlauf – nach dem Alter

Hinsichtlich der durchschnittlichen Dauer der kindlichen Verkehrsbeteiligungen pro Tag errechnet sich aus den Daten von FUNK, FASSMANN (2002: 191) ein Durchschnittswert von ca. 58 Minuten für alle unter 18-Jährigen. Für die Altersgruppen der im aktuellen Bericht behandelten Fragestellung errechnen sich mit zunehmendem Alter stetig längere Verkehrsbeteiligungsdauern: Von ca. 54 Minuten für die unter 6-Jährigen, über ca. 55 Minuten für die 6- bis unter 10-Jährigen bis zu ca. 61 Minuten für die 10- bis unter 15-Jährigen (FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

Die von Kindern durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung steigt ebenfalls mit zunehmendem Alter der Kinder: So lässt sich errechnen, dass unter 6-Jährige ca. 15,9 km pro Tag zurücklegen, 6- bis unter 10-Jährige ca. 16,1 km und 10- bis unter 15-Jährige ca. 18,9 km (FUNK, FASSMANN 2002, eigene Berechnungen).

5.3 Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Lichte der bisherigen Erkenntnisse

Ausgehend von den in FUNK, WIEDEMANN (2002: 70ff) differenziert vorgestellten altersspezifischen Gegenüberstellungen der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und ihrer verkehrsbeteiligungsspezifischen Verunfallung lässt sich zumindest fragen, ob bestimmte verkehrsbeteiligungsspezifische Verkehrssicherheitsmaßnahmen

die Kinder nicht zu spät erreichen? Zu denken wäre hier konkret an das Fahrradtraining.

Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad jenes Fahrzeug, das für hinreichend viele Kinder verfügbar und in großem Ausmaß, nicht nur zur zielgerichteten Erreichung von Orten, sondern auch als Spiel, Freizeit- und Sportgerät (vgl. BASNER, DE MARÉES 1993: 1) tatsächlich genutzt wird. FUNK, WIEDEMANN (2002: 72) haben bei einer Durchsicht aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder deutlich aufgezeigt, dass in den Jahrgangsstufen der Eingangsklassen der Grundschulen und erst recht für Kinder im Kindergartenalter eine stark unterdurchschnittliche Versorgung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen festzustellen ist. Die Jugendverkehrsschule kommt üblicherweise erst in der dritten oder vierten Klasse, zum Erwerb des „Fahrradführerscheins“, zum Tragen.

Zu diesem Zeitpunkt sind die Schüler zwischen acht und zehn Jahre alt und besitzen, teilweise seit langem, bereits ein eigenes Fahrrad. Darauf deuten z. B. die Ergebnisse von NEUMANN-OPITZ (2001: 26) aus einer Elternbefragung in Schleswig-Holstein hin. Demnach besitzen bereits 13 % der Kinder im Alter von zwei Jahren und ca. die Hälfte der Kinder im Alter von drei Jahren ein Fahrrad. Diese Quote steigt auf über 83 % unter den 4-Jährigen und auf nahezu alle 5-jährigen und älteren Kinder. BASNER, DE MARÉES (1993: 26) benennen die Zeit zwischen dem vierten und sechsten Lebensjahr als die Zeit, in der Kinder Radfahren lernen.

FUNK, FASSMANN (2002: 98) berichten von 18,0 % der unter 3-Jährigen, die über ein Fahrrad mit Stützrädern verfügen. Der Anteil der Kinder mit Fahrrad erhöht sich auf 53,8 % der 3- bis unter 6-Jährigen, die über ein Fahrrad mit Stützrädern, 24,8 % die über ein Fahrrad und 6,6 % die über ein Mountainbike („Fahrrad ohne Beleuchtung, Klingel, usw., z. B. Mountainbike, Rennrad“) verfügen. Die altersspezifische Verbreitung dieser Fahrzeugarten verändert sich bei den 6- bis unter 8-Jährigen auf 6,7 %, die angeben über ein Fahrrad mit Stützrädern zu verfügen, 81,7 % der Kinder mit einem Fahrrad und 13,0 % mit einem Mountainbike (Mehrfachantworten waren möglich). Auch diese Daten weisen auf die sehr weite Verbreitung von Fahrrädern bereits lange vor dem Besuch der Jugendverkehrsschule in der dritten oder vierten Grundschulklasse.

Auch über die Nutzung der altersrelevanten Fahrzeuge erlauben tiefere statistische Analysen der Daten von FUNK, FASSMANN (2002) differenzierte Aussagen:

- So nutzt ca. ein Fünftel (19,5 %) der unter 3-Jährigen ihr Fahrrad mit Stützrädern täglich, weitere 15,7 % mehrmals pro Woche, 18,0 % einmal pro Woche und knapp weniger als die Hälfte der Kinder dieser Altersgruppe (46,8 %) nutzt ihr Fahrrad mit Stützrädern seltener.
- Für 3- bis unter 6-Jährige errechnen sich Nutzungsquoten für Fahrräder mit Stützrädern von 24,9 % (täglich), 32,8 % (mehrmals pro Woche), 16,2 % (einmal pro Woche) und 26,1 % (seltener). In dieser Altersgruppe ist auch der Besitz eines verkehrssicheren Fahrrads bereits hinreichend weit verbreitet (vgl. oben). Offensichtlich sind Fahrräder bei ihren Besitzern sehr beliebt, denn 41,2 % der entsprechenden Kinder nutzen es täglich, weitere 19,8 % mehrmals pro Woche, nur 8,6 % lediglich einmal pro Woche und 30,4 % noch seltener. Auch die (wenigen) Mountainbikes, die in dieser Altersgruppe bereits verbreitet sind, werden überwiegend täglich genutzt (52,6 %). Die mehrmalige Nutzung pro Woche (14,9 %) und deren einmalige Nutzung (13,2 %) lassen sich ebenso quantifizieren wie die seltenere Nutzung (19,3 %).
- Jeweils mehr als ein Drittel der 6- bis unter 8-Jährigen nutzen ihr Fahrrad täglich (35,2 %) oder mehrmals pro Woche (37,9 %). Jedes zehnte Kind dieser Altersgruppe (10,9 %) fährt einmal pro Woche damit und 16,0 % nutzen es seltener. Die tägliche Nutzung des Mountainbikes ist in dieser Altersgruppe noch höher (46,1 %), weitere 31,0 % nutzen ein solches Rad mehrmals pro Woche, lediglich 3,3 % berichten dessen einmalige Nutzung pro Woche und 19,6 % nutzen es seltener.
- Bei den 8- bis unter 10-Jährigen stabilisieren sich diese Nutzungsquoten: Mehr als ein Drittel der entsprechenden Kinder (36,4 %) nutzt sein Fahrrad täglich, vier von zehn Kindern (40,0 %) mehrmals pro Woche, 11,2 % einmal pro Woche und 12,4 % nutzen es seltener. Auch mehr als ein Drittel der Kinder mit einem Mountainbike (35,7 %) nutzen dieses täglich, weitere 31,9 % berichten dessen mehrmalige Nutzung pro Woche, 16,4 % nutzen es einmal pro Woche und 16,0 % seltener.

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

Verkehrssicherheitsmaßnahmen stehen dabei vor folgendem Dilemma: Einerseits scheinen Kinder auch mit acht Jahren motorisch noch kaum in der Lage zu sein, ein Fahrrad auch in komplexen Situationen sicher zu bedienen (vgl. BASNER, DE MARÉES 1993: 99 sowie Kapitel 4.1). Andererseits sind Fahrräder bereits unter Vorschulkindern weit verbreitet und werden von den Kindern auch häufig genutzt (vgl. FUNK, FASSMANN 2002, NEUMANN-OPITZ 2001: 26). Vor diesem Hintergrund formulieren BASNER, DE MARÉES (1993: 99) ihre Kritik an den zeitlich zu spät ansetzenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen für die Verkehrsbeteiligung Fahrradfahren, die auch von HOMMERS, KOLB (2001: 22) geteilt wird. Bei den empirisch belegten Verfügbarkeitsquoten und Nutzungshäufigkeiten von Fahrrädern unter Kindern im (Vor-)Schulalter kommt die verkehrserzieherische Beschulung hinsichtlich einer sicheren Fahrradnutzung zu spät.

THOMSON ET AL. (1995) belegen, dass jüngere Kinder als Fußgänger, früher als bisher angenommen im Realverkehr beschult werden können. In ihrer Labor- und Felddiagnostik zur individuellen kindbezogenen Radfahrkompetenz kommen BASNER, DE MARÉES zu dem Ergebnis, „... daß 7 / 8jährige als Ergebnis einer signifikant häufigeren Radnutzung deutliche Übungseffekte im Sinne einer verbesserten spezifischen Gleichgewichtsregulation in den getesteten Standardsituationen auf dem Rad zeigen“ (1993: 102). Aufgrund dieser Habituation folgern die Autoren, dass Kinder dieses Alters „... bei entsprechender Übung auch komplexere fahrradspezifische Leistungen erbringen können“ (BASNER, DE MARÉES 1993: 103). Deshalb kommen BASNER, DE MARÉES zu dem Ergebnis, dass eine „... (senso-) motorische Schulung zur Beherrschung der radfahrerspezifischen Gleichgewichtssituation ... erfolgreich auch im frühen Schulalter unter Berücksichtigung bzw. Simulation straßenverkehrsähnlicher Situationen möglich“ (1993: 110) ist. Auch HOHENADEL, NEUMANN-OPITZ (2001) präsentieren hierzu eindrucksvolle Ergebnisse aus Schleswig-Holstein für Kinder der ersten und zweiten Grundschulklassen (vgl. Kapitel 4.2.1).

Neben der von FUNK, WIEDEMANN (2002: 73) im Vergleich zur altersmäßigen Unfallentwicklung beklagten Sicherheitsreserve durch fehlende Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Fahrradfahrer im Sekundarstufenalter, kann, vor dem Hintergrund der tatsächlichen Verfügbarkeit und Nutzung des Fahrrades, also durchaus auch eine Unterversorgung von Kindern im Vorschul- oder frühen Schulalter mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die auf einen sicheren Gebrauch des Fahrrades hin aus-

gerichtet sind, festgestellt werden. Die Träger und Umsetzer der entsprechenden Maßnahmen orientieren sich daran, mit welchem Alter die Hinführung von Kindern zum Verkehrsmittel Fahrrad vor dem Hintergrund der entwicklungspsychologischen Erkenntnisse erfolgen sollte, nicht jedoch daran, ab welchem Alter die Kinder tatsächlich Fahrrad fahren.

Allerdings lässt sich zeigen, dass die Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder durchaus auf die natürlichen motorischen Besonderheiten ihrer Zielgruppe reagieren. Betrachtet man aus dem Pool der von FUNK, WIEDEMANN (2002) analysierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen jene, die ausschließlich an die bis zu 14-jährigen Kinder gerichtet waren, dann zeigt sich, dass insbesondere bis zum Alter von ca. sieben Jahren, also einschließlich des Besuchs der ersten beiden Grundschulklassen, die Förderung der kindlichen Psychomotorik ein Ziel von nahezu der Hälfte der entsprechenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen war (vgl. Bild 5-20). Auch für Kinder im Alter von acht oder neun Jahren lässt sich noch für ein Drittel bzw. drei von zehn Verkehrssicherheitsmaßnahmen dieses Ziel ausmachen. Für ältere Kinder spielt die Förderung der Psychomotorik dann offensichtlich keine große Rolle mehr: Nur noch bei ca. jeder zehnten Verkehrssicherheitsmaßnahme für 10-Jährige und bei ca. jeder zwanzigsten Maßnahme für ältere Kinder lässt sich dieses Ziel beobachten.

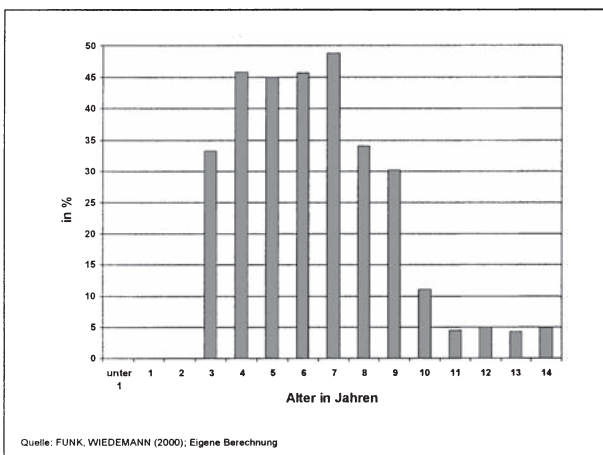


Bild 5-20: Ziel der Förderung der kindlichen Psychomotorik in Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ausschließlich die Zielgruppe Kinder

In der Literatur wird häufig auf den fehlenden Zusammenhang zwischen dem verkehrssicherheitsrelevanten Wissen von Kindern und ihrem tatsächlichen Verhalten im Straßenverkehr hingewiesen

(vgl. ZEEDYK ET AL. 2001: 590; THOMSON ET AL. 1995; GÜNTHER Ohne Jahr: 6). Ein weiterer zentraler Aspekt der Ergebnisse von THOMSON ET AL. (1995) war die Skepsis gegenüber einer reinen Wissensvermittlung und der Optimismus hinsichtlich praktisch ausgerichteter Trainingsprogramme für Kinder (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 47ff). Dieser Befund spricht für die Abkehr der Verkehrserziehung von einer bloßen Regelvermittlung hin zu praxisnahen und alltagsrelevanten Lehrinhalten in Settings, die dem realen Straßenverkehr möglichst ähnlich sind (vgl. GÜNTHER Ohne Jahr: 9).

Betrachtet man auch zu diesen Aspekten kurz die von FUNK, WIEDEMANN (2002) analysierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder, indem man die Ziele „Regelvermittlung“ und „Einüben von Verhaltensweisen“ bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich ausschließlich an Kinder wenden, gegenüberstellt (vgl. Bild 5-21), dann wird die Dominanz des Ziels „Regelvermittlung“ ab dem Alter von fünf Jahren deutlich. Teilt man die von THOMSON ET AL. (1995) betonten Zweifel an der Betonung der Wissensvermittlung und die alternativ hierzu betonte Relevanz praktischer Übungen, dann verweist diese Gegenüberstellung auf erhebliche Defizite hinsichtlich des praktischen Übens sicheren Verkehrsverhaltens insbesondere für Kinder im Grundschulalter.

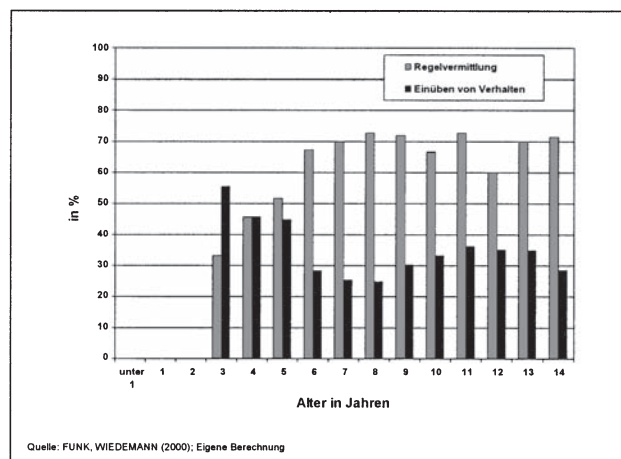


Bild 5-21: Ziele der Regelvermittlung und des Einübens von sicheren Verhaltensweisen in Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ausschließlich die Zielgruppe Kinder

Auch auf die in den Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder eingesetzten Medien soll hier noch kurz eingegangen werden. Fasst man die von FUNK, WIEDEMANN (2002: 69) differenzierten Kommunikationsformen bzw. Medien „Broschüre /

Faltblatt“, „Buch / Heft“, „Schulbuch“ und „Kindergartenbuch“ zu der Kategorie „Druckerzeugnisse“ zusammen, so lässt sich das Übergewicht dieses Mediums der Verkehrssicherheitsarbeit über die gesamte Altersspanne der Kinder nachvollziehen (vgl. Bild 5-22). Dies gibt insofern zu denken, als man davon ausgehen muss, dass Druckerzeugnisse zwar effektiv in der Wissensvermittlung sein können, jedoch ihre Effektivität für angestrebte Verhaltensänderungen bezweifelt wird (vgl. THOMSON ET AL. 1995: 45). Hier könnte der vermehrte Einsatz audio-visueller Medien, wie Video, CD-Rom oder auch das Internet (vgl. Kapitel 5.4.3), durch die Verwendung von bewegten dreidimensionalen Bildern und die Nutzung des Stilmittels der Interaktivität eine größere Realitätsnähe der verwendeten Kommunikationsformen schaffen.

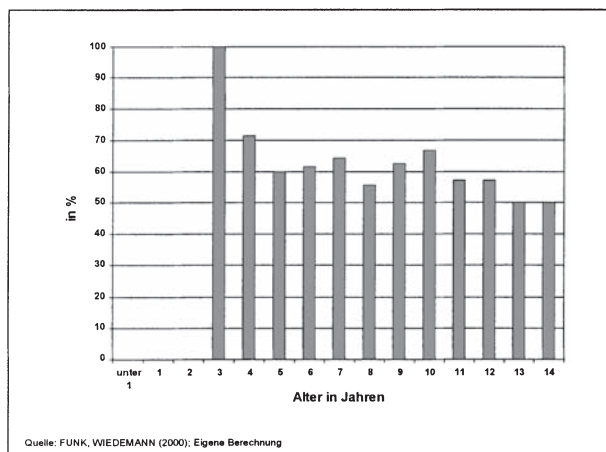


Bild 5-22: Verwendete Medien in Verkehrssicherheitsmaßnahmen für ausschließlich die Zielgruppe Kinder

Schließlich fällt bei der Durchsicht aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder auch noch auf, dass sich das offenbar deutlich geschlechtsspezifische Risiko, im Straßenverkehr zu verunfallen (vgl. Kapitel 5.1.2), nicht im Angebot der Verkehrssicherheitsmaßnahmen niederschlägt (vgl. hierzu bereits FUNK, WIEDEMANN 2002: 74). In Anlehnung an die Suchtprävention in der Gesundheitsförderung (vgl. BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG 1998) oder die Jugendarbeit im Sport (vgl. DEUTSCHE SPORTJUGEND 2000) sollte in einem interdisziplinären Ansatz umfassend untersucht werden, inwieweit geschlechtsspezifische Präventionsprogramme für die Verkehrserziehung und -aufklärung sinnvoll und erfolgversprechend adaptiert werden können.

5.4 Wandel der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Bereits mit der in den Kapitel 4.2.1 und 4.2.2 vorgestellten Umorientierung oder Neupositionierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder wurden erste wichtige Schritte hin zu deren lebensweltnahen Konzeption und Gestaltung gemacht. Nachfolgend sollen vor dem Hintergrund der bisherigen Ausführungen drei erfolgversprechende bzw. der modernen Lebenswelt von Kindern angenäherte Aspekte von Verkehrssicherheitsmaßnahmen kurz näher charakterisiert werden. Dies betrifft zunächst die kleinräumigere Ausrichtung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf den konkreten Bedarf in der entsprechenden Kommune hin (vgl. Kapitel 5.4.1), darüber hinaus den Veranstaltungsort Freizeitpark (vgl. Kapitel 5.4.2) sowie das Medium des Internet (vgl. Kapitel 5.4.3).

5.4.1 Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit

Ausgangspunkt der nachfolgenden Überlegungen sind gleich mehrere Argumentationsstränge, Einzelargumente oder empirische Evidenzen, die in den vorhergehenden Kapiteln bereits thematisiert wurden:

- Die kindliche Entwicklung und die damit verbundene Überforderung im Straßenverkehr (vgl. Kapitel 4.1):

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 2001b: 10ff). Darüber hinaus wird auch die Frage nach der Verantwortbarkeit der edukatorischen „Anpassung“ von Kindern an die derzeitige Situation im Straßenverkehr gestellt (vgl. HÜTTENMOSER 2003, 2002; HEINE 1997: 72).

- Das Wissen um die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr, insbesondere der Ortsbezug (vgl. Kapitel 5.1.2):

Aus der Verkehrsunfallstatistik ist bekannt, dass lediglich 24,4 % der im Jahr 2001 verunglückten Kinder außerhalb von Ortschaften zu Schaden kamen, mehr als drei Viertel (75,6 %) dagegen innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c: 8). Diese Größenverhältnisse kommen auch in den verkehrsbeteiligungsspezifischen Statistiken zum Ausdruck: Über die letzten 20 Jahre hinweg zeigt sich konstant,

dass bis 1987 ca. die Hälfte und seit 1988 sogar weniger als die Hälfte der als Pkw-Mitfahrer verunglückten Kinder, dies innerhalb von Ortschaften erleiden mussten. Dagegen verunfallten Kinder als Fußgänger zu ca. 96 % und als Radfahrer zu ca. 92 % innerorts (vgl. STATISTISCHES BUNDESAMT 2002c: 8)!

LIMBOURG, FLADE, SCHÖNHARTING (2000: 60) nennen ein Verhältnis von 15 : 1 an verunglückten Kindern innerhalb und außerhalb von Ortschaften. Dieser Befund deckt sich mit den Erkenntnissen von BOURAUUEL, die in diesem Zusammenhang auf die Wohnungsnahe und die damit zusammenhängende Verunfallung der Kinder als Fahrradfahrer oder Fußgänger verweist. So wird davon ausgegangen, dass sich etwa die Hälfte der Kinderunfälle im Straßenverkehr in einem Umkreis von nur ca. 500 m und etwa 90 % der Unfälle in einem Umkreis von ca. 1.000 m um die Wohnung der Kinder zutragen (vgl. COLDITZ 2001: 15; PETCH, HENSON 2000: 198, 202; LIMBOURG 1995: 23 LIMBOURG, SENCKEL 1976: 27).

Auch ELLINGHAUS, STEINBRECHER (1993) konstatieren, dass Radfahrunfälle sich überwiegend innerorts ereignen. Zudem sind die Verletzungen bei innerörtlichen Unfällen leichter als entsprechende Fahrradunfälle außerorts: „Während 9 von 10 Verunglückten im Innerortsbereich den Unfall erlitten haben, verteilen sich die Todesfälle zu fast gleichen Teilen auf den Innerorts- und den Außerortsbereich“ (ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1993: 32f). Diese Aussagen zur Verletzungsschwere werden von LIMBOURG (1995: 22) und LIMBOURG, SENCKEL (1976: 16) generalisiert.

Außerdem sind in Stadtkreisen eher hohe Unfallhäufigkeiten zu erwarten. Während dort eine höhere Verkehrsdichte als Mitverursacher der Straßenverkehrsunfälle von Kindern angenommen wird, stehen in ländlichen Kreisen der geringeren Verkehrsdichte eine weniger restriktive Verkehrsregelung und höhere Fahrgeschwindigkeiten gegenüber, die schwerere Unfallfolgen erwarten lassen (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 73).

- 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 und 26,5 % der 10- bis unter 15-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 4.2.2):

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 (vgl. Kapitel 6.2).

- Die Forderung nach der Beachtung der didaktischen Prinzipien des Ortsbezugs und der Handlungsorientierung in Verkehrssicherheitsmaßnahmen (vgl. Kapitel 4.2.2):

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).

Ganz im Sinne des Aufgreifens des Aspekts der „Handlungsorientierung“ bzw. der Einbeziehung von Kindern in die Konzeption von Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. z. B. LIMBOURG 2001b: 7), können sich Kinder mit Hilfe von Kinderverkehrsgutachten, Stadtteilerkundungen, Kinder-Stadtteilplänen, der Erkundung des ÖPNVs und weiterer Mobilitätsprojekte, z. B. im Rahmen schulischer Verkehrsprojekte, in die jeweils lokale Agenda 21 einbringen und bei der Stadt- bzw. Verkehrsplanung partizipieren (vgl. SPITTA 2001).

- Die Abkehr von der einseitigen Betonung des edukatorischen Aspektes der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder:

Damit geht auch die Einsicht einher, dass Kinder nicht vor allen denkbaren Risiken geschützt werden können, und die Vermeidung von Unfällen nicht alternativlos das oberste Ziel von Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder sein muss. Vielmehr wird in dieser Argumentation die bauliche und verkehrsplanerische Veränderung des Verkehrsraumes in der Weise gefordert, dass Kinder sich, dem Stand ihrer Entwicklung gemäß, gefahrlos darin bewegen kön-

nen (vgl. HÜTTENMOSER 2003: 30f; 2002; KLEWE 1997: 16).

- Das BMFSFJ sieht den politischen 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 vielversprechender 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“ (vgl. KLIEMKE 2000) 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).

Die Träger konkreter Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Kommunen sind 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 VERKEHRSSICHERHEITSRAT 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 „Three E's“ der Verkehrssicherheitsarbeit 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). Ähnlich argumentiert neuerdings auch LIMBOURG (2002: 6; 2001b). Nichts anderes passiert auch in der kommunalen Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit. BAIER ET AL. (1991: 8) systematisieren die Komponenten kommunaler Verkehrssicherheitsarbeit wie es in Bild 5-23 dargestellt ist. Zu erkennen sind die

- „Verkehrserziehung“ und „Verkehrsaufklärung“ als Elemente der Strategie Education:

Zwar sind Maßnahmen aus dem Bereich der Education, also Verkehrserziehung, eine wichtige

Komponente kommunaler Unfallpräventionsbemühungen. Aber dabei darf man nicht bei einer Schulung durch die Präsentation von Informationen stehen bleiben, denn es ist nicht zu erwarten, dass vermehrtes oder adäquateres Wissen automatisch zu sichererem Verhalten im Straßenverkehr führt (vgl. hierzu THOMSON ET AL. 1995). Vielmehr müssen Veränderungen im Wissen einhergehen mit der Verbesserung praktischer Fähigkeiten, der Änderung sozialer Normen, der Schaffung eines unterstützenden Umfeldes und der Verstärkung der beabsichtigten Verhaltensänderung (vgl. KLASSEN ET AL. 2000: 105).

- „Verkehrslenkung, -regelung und -sicherung“, „Verkehrsweggestaltung“, „Verkehrsplanung“ als Elemente der Strategie Engineering:

Ein besonderer Aspekt sind die unter kommunaler Planungshoheit durchführbaren Engineering-Maßnahmen deshalb, weil durch bauliche Veränderungen der Lebenswelt von Kindern und allen anderen Bewohnern einer Kommune Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert wird, von dem prinzipiell niemand auszuschließen ist. Während die Entschärfung einer gefährlichen Kreuzung durch den Umbau zu einem Kreisverkehr ausnahmslos allen Verkehrsteilnehmern die dort unterwegs sind zugute kommt, erreichen Verkehrserziehungsmaßnahmen nur die Teilpopulation der tatsächlich daran teilnehmenden Interessierten. D. h. über den relativ kleinen Kreis der sich bezüglich Verkehrssicherheit engagierenden Personen hinaus werden durch Engineering-Maßnahmen sog. positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen produziert. Davon profitieren dann nicht nur Kinder oder andere sog. „schwache“ Gruppen im Straßenverkehr, sondern alle Verkehrsteilnehmer.¹³⁰

- „Verkehrsüberwachung und -kontrolle“ als Element der Strategie Enforcement:

In der Literatur wird davon ausgegangen, dass durch Gesetze oder Verordnungen induzierte Engineering-Maßnahmen alleine noch keine Regelbefolgung gewährleisten, vielmehr Aspekte des Enforcement unerlässlich sind (vgl. LIMBOURG 2001b: 17; SEIPEL 1994: 23).¹³¹

Dies zeigt sich auch im unmittelbaren Nahbereich der eigenen Wohnung: Häufig sind es bei Geschwindigkeitskontrollen in Tempo 30-Zonen die dortigen Anwohner selbst, die zu schnell fahren!

Daneben werden von BAIER ET AL. (1991: 8) mit dem „Identifizieren von Problemen“ noch eine Querschnittsaufgabe, und mit den „organisierten Rettungsdiensten“ und der „verwaltungsinternen Organisation“ noch kommunalspezifische Aspekte in eine solche Systematik eingebracht. Außerdem werden zu den jeweiligen kommunalen Verkehrssicherheitsmaßnahmen konkrete Inhalte bzw. Ziele aufgelistet.

Nicht alle dieser Maßnahmengruppen sind bei einer konkreten Verkehrssicherheitsmaßnahme gleichermaßen stark involviert. Wie BAIER ET AL. (1991: 9ff) anhand unterschiedlicher Beispiele zeigen, gibt es selbstverständlich eine abgestufte Intensität der Eingebundenheit (vgl. Bild 5-24). Zudem zielen die unterschiedlichen Maßnahmengruppen der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit auf unterschiedliche Aspekte des Verkehrs-„systems“, also die eingangs in Kapitel 1.2 bereits unterschiedenen Verkehrsteilnehmer, Verkehrsmittel, Verkehrswege, Verkehrsräume und Verkehrsumwelten.

Durch die Bündelung der Ressourcen hinsichtlich des Wissens und der Entscheidungskompetenzen sind in einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit Synergieeffekte zu erwarten:

- Verkehrssicherheitsrelevantes Wissen aus unterschiedlichen Fachgebieten wird zusammen gebracht.
- Die jeweils institutionen-spezifischen Entscheidungskompetenzen können aufeinander abgestimmt bzw. gebündelt eingesetzt werden.
- Bisher evtl. doppelt erbrachte Arbeit fällt jetzt nur noch einmal an.
- Damit können sogar bisher doppelt anfallende Kosten evtl. gesenkt bzw. dieses Geld für andere Verkehrssicherheitsaktivitäten verwendet werden.
- Nicht zu unterschätzen ist schließlich die Verbesserung des Klimas, das durch einen offensiv propagierten verständnisvolleren, toleranteren Umgang miteinander im öffentlichen Verkehrsraum oder das Mehr an Lebensqualität durch einen langsamer fließenden Verkehr, weniger

¹³⁰ Vgl. zum Aspekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch bau- und verkehrstechnische Maßnahmen DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (2002).

¹³¹ „Die effektivste Art und Weise der Verhaltensänderung ist allerdings eine verstärkte Regulation und Überwachung durch den Staat. Dies scheint notwendig, solange die Versuchung besteht, die jeweils kostengünstigste individuelle

Alternative zu wählen und dabei un intendierte kollektive Nebeneffekte zu vernachlässigen“ (SEIPEL 1994: 23).

Verkehrserziehung <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunterricht • Trainingsprogramme • Schulung/Nachschulung • Fortbildungsangebote • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrsaufklärung <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrssicherheitstage • Zielgruppenaktionen für Verkehrsteilnehmer • Schulwegaktionen • Seniorenaktionen • Begleitaktionen für verkehrstechnische Maßnahmen • Öffentlichkeitsarbeit • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrslenkung, -regelung und -sicherung <ul style="list-style-type: none"> • Lichtsignalanlagen • Verkehrszeichen • Markierungen • Absperrungen • Sichtbereiche • Parkuhren/-automaten • Schülerlotsendienst • Sonstige Maßnahmen
Verkehrswegegestaltung <ul style="list-style-type: none"> • Unfallschwerpunktbeseitigung • Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen • Straßenumbau und -ausbau • Ortsumgehungen • Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen • Sonstige Maßnahmen 	Verkehrsüberwachung und -kontrolle <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrskontrollen • Überwachung des ruhenden Verkehrs • Sonstige Maßnahmen 	Organisierte Rettungsdienste <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von Rettungswachen • Einrichtung von Notrufsäulen • Sonstige Maßnahmen
Verkehrsplanung <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtverkehrsplanung • Planung von Einzelnetzen • Verkehrsberuhigungskonzepte • Wohnumfeldkonzepte • Beteiligung an Siedlungsplanungen • Sonstige Maßnahmen 	Identifizierung von Problemen <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsunfallbearbeitung • Verkehrsschauen • empirische Untersuchungen • Annahme von Bürgeranregungen • Sonstige Maßnahmen 	Verwaltungsinterne Organisation <ul style="list-style-type: none"> • Arbeitsgruppen • Koordinierungsstellen • Beauftragte • Fortbildung für Fachpersonal • Sonstige Maßnahmen

Quelle: BAIER ET AL. (1991: 8)

Bild 5-23: Systematik kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen

<p>«Örtliche Verkehrssicherheitsveranstaltungen» dargestellt am Beispiel der Verkehrssicherheitswoche der Stadt Bergisch Gladbach, 6. bis 12. Juni 1985 Seite 10 bis 18</p>		<p>«Langfristige Verkehrssicherheitsaktionen in Landkreisen» dargestellt am Beispiel Verkehrssicherheitsaktion »Sicherer Lebensraum Verkehr« Kreis Olpe, seit 1984 Seite 39 bis 46</p>	
<p>«Aktionen zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin» dargestellt am Beispiel der Aktion gegen das Gehwegparken in Heidelberg, Stadtteil Neuenheim, 1984 Seite 19 bis 24</p>		<p>«Kommissionen zur permanenten Verkehrsschau» dargestellt am Beispiel der Kommission zum »Radwege-Sofortprogramm« der Stadt Dortmund Seite 47 bis 51</p>	
<p>«Verkehrsberuhigung» dargestellt am Beispiel von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen der Stadt Köln Seite 25 bis 38</p>		<p>«Verkehrssicherheitsbeauftragter» dargestellt an Beispielen verschiedener Organisationsformen Seite 52 bis 58</p>	

Quelle: BAIER ET AL. (1991: 9)

Bild 5-24: Unterschiedliche Involvierung kommunaler Träger der Verkehrssicherheitsarbeit

Verkehrslärm, bzw. mehr Verkehrssicherheit, auf das Zusammenleben in der Nachbarschaft oder der Kommune generell ausstrahlen kann.

Diese Synergieeffekte bieten die Chance, echte Verkehrssicherheit-„Gewinne“ zu erarbeiten. Beachtliche Erfolge der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit in der Reduzierung von Kinderunfällen werden jedenfalls sowohl aus Brühl (vgl. OHNE AUTOR Ohne Jahr: 8) als auch aus Hagen (vgl. STIEBING 2003, 1999) gemeldet.

KLASSEN ET AL. (2000) resümieren, dass insbesondere Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur weiteren Verbreitung von Fahrradhelmen und Kindersicherheitssitzen im Rahmen kommunaler Verkehrssicherheitsmaßnahmen erfolgreich durchgeführt wurden. Dabei liegen zumindest folgende Vorteile einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit auf der Hand:

- Auf kommunaler Ebene organisierte Verkehrssicherheitsarbeit ist am dichtesten am Problem dran.

So bietet eine Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene den unschätzbaren Vorteil, die „hot spots“ oder „black spots“ der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr vor Ort durch eine Kinderunfallkommission, in die Vertreter aller relevanten Einrichtungen entsandt sind, in Augenschein zu nehmen und maßgeschneiderte Lösungen in enger Abstimmung mit den beteiligten Institutionen zügig umzusetzen (vgl. OHNE AUTOR Ohne Jahr).

- Auf kommunaler Ebene kann auf lokale Experten aus vielen unterschiedlichen Institutionen zurückgegriffen werden.

Die Verantwortung für die Planung, den Bau und die Ausgestaltung der relevanten Verkehrswege und der Verkehrsumwelt liegt ebenso in der Verantwortung kommunaler Instanzen, wie das Angebot an Öffentlichen Verkehrsmitteln. Was liegt also näher, als diese Kompetenz für die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern zu nutzen, indem man die bisher schon explizit mit Verkehrssicherheitsarbeit betrauten polizeilichen Institutionen (Education und Enforcement) und freien Träger (Education) mit den entsprechenden Behörden zusammenbringt, die im kommunalen Kontext typischerweise für Engineering-Maßnahmen im Straßenraum zuständig sind?

- Schließlich ist auch die Erfolgskontrolle auf lokaler Ebene leichter zu bewerkstelligen als im regionalen oder nationalen Kontext.

Hier ist an eine differenzierte Unfallanalyse durch die Kinderunfallkommission ebenso zu denken, wie an Bürgerversammlungen auf Stadtteilebene oder eine lokale Befragung.

Als zentrale Institution einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder wird eine sog. Kinderunfallkommission gegründet.¹³² Diese kann z. B. ähnlich aufgebaut werden und agieren wie dies in den Handlungsempfehlungen der Kreispolizeibehörde Bergheim niedergelegt ist. Dort werden deren Aufgaben folgendermaßen umrissen:

- „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).

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 Verkehrserziehung¹³³ sowie

¹³² 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).

¹³³ Diese werden in der Anlage 3 „Bausteine und Aktionen“ in KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM (2002) ausführlich vorgestellt.

- Öffentlichkeitsarbeit für die Verkehrssicherheit von Kindern (vgl. KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM 2002: 4ff).

Ein nicht zu vernachlässigender Aspekt der Kleinräumigkeit ist auch die Einbindung der Bevölkerung in die vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit. Bereits bei der Diskussion der Mobilitätserziehung (vgl. Kapitel 4.2.2) wurde das neue Element der Betonung von Partizipationsmöglichkeiten, z. B. bei der Verkehrsplanung oder Straßenraumgestaltung, angesprochen. Diese Strategie läßt sich auch mit dem Begriff „Empowerment“ bezeichnen. Dessen Ziel „... ist die Förderung der Fähigkeit der Menschen, ihre soziale Lebenswelt und ihr Leben selbst zu gestalten und sich nicht gestalten zu lassen“ (STARK 1999: 17). Während in der Sozialen Arbeit (vgl. HERRIGER 1997) oder der Gesundheitsförderung (vgl. STARK 1999) bereits mit dieser Strategie gearbeitet wird, führt sie in der Verkehrssicherheitsarbeit noch ein Schattendasein.¹³⁴

Bürgerschaftliches Engagement im Rahmen kommunal vernetzter Verkehrssicherheitsarbeit kann dabei viele Gesichter haben:

- Kinder können als Schulwegdetektive, ausgestattet mit Metermaß, Fotoapparat und Checkliste, ihren Schulweg inspizieren: Wie breit ist der Gehweg? Wie lange ist die Rot-Phase an der Fußgängerampel? An welchen Stellen des Schulweges versperren parkende Autos den Gehweg?
- Interessierte Eltern könnten z. B. als Laien-Trainer kleine Gruppen von (fremden) Kindern im Verkehrsraum in konkreten Verhaltensweisen instruieren, z. B. das Überqueren einer bestimmten Straße auf dem Kindergartenweg der Kinder. Mit dieser Methode wurden in Großbritannien gute Erfahrungen gemacht (vgl. THOMSON, WHELAN 1997). Eine kommunal verankerte Verkehrssicherheitsarbeit unter Einbeziehung der Eltern bietet also die Möglichkeit, die Sicherheitspotentiale einer praktischen Beschulung von Kindern durch ebenfalls anwohnende Eltern zu nutzen, wie es THOMSON ET AL. (1998) eindrucksvoll demonstrierten.
- Senioren könnten ihr ehrenamtliches Engagement z. B. als Schulweghelfer, an Fußgängerüberwegen zu den Zeiten des morgendlichen und mittäglichen Schulhin- bzw. -rückweges entfalten.

Der gesamte Komplex der kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit ist selbst auch wieder anschlussfähig zu anderen organisierten Aktivitäten auf kommunaler Ebene, so z. B. der kommunalen Kriminalprävention in Form der Sicherheits- oder Ordnungspartnerschaften oder der kommunalen Gesundheitsförderung.

Kommunal vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit wird jedoch nur so lange erfolgreich sein können, wie sie offensiv „gepuscht“ wird. Ihr Anliegen muß buchstäblich in aller Munde bleiben, dabei ist ganz besonders die regelmäßige Berichterstattung in den lokalen Medien, als weiterer Partner des Netzwerks für mehr Verkehrssicherheit, wichtig.

Schließlich ist kein kurzfristiger Aktionismus angesagt. Vielmehr wird ein langer und kontinuierlicher Atem nötig sein, um langfristig die gesteckten Ziele zu erreichen und dieses Niveau auch zu halten.

5.4.2 Der Freizeitpark als neuer Ort der Verkehrssicherheitsarbeit

In Deutschland gibt es derzeit ca. 60 Freizeit-, Erlebnis-, Themen- und Ferienparks, die jährlich von ca. 22. Mio. Menschen besucht werden (vgl. OPASCHOWSKI 1998: 6). Besonders beliebt scheinen diese künstlichen Erlebniswelten unter Jugendlichen und Familien mit Kindern zu sein, von denen 76 % bzw. 65 % „in den letzten Jahren“ einen Freizeit- / Erlebnispark besucht haben (vgl. OPASCHOWSKI 1998: 48). Mit der „VW-Erlebnisstadt“ in Wolfsburg oder dem automobilen Erlebnispark „Opel Live“ in Rüsselsheim bieten neuerdings auch Autoproduzenten explizit um das Thema Automobil kreisende Erlebniswelten für Jung und Alt an.

Auch für die Verkehrssicherheitsarbeit bietet dieses moderne Setting neue Perspektiven, die evtl. als eher trocken oder langweilig empfundene Materie „Verkehrssicherheit“ erlebnispädagogisch aufzubereiten und in einem positiv besetzten Umfeld und zu einer Zeit, in der die (kindlichen) Besucher nicht erwarten, erzogen oder beschult zu werden, an die Endverbraucher Kinder oder Eltern zu bringen. Nachfolgend sollen zwei solche Beispiele kurz vorgestellt werden.

- Im Freizeitpark „Ravensburger Spieleland“ in der Nähe der gleichnamigen Stadt lädt im sog. „Mitmachland“ die Mercedes-Benz Kinder-Verkehrsschule Kinder ab einer Körpergröße von 1,20 m zur Absolvierung eines Kinderführerscheins ein. Zunächst wird eine Gruppe teilnehmender Kindern von einem Animateur in einem Raum „theoretisch beschult“. Dieser ca. zehnminütige Theorieteil beschränkt sich auf

¹³⁴ Dabei wäre gerade hier z. B. die Partizipation der unmittelbaren Anwohner eines Verkehrsweges in Form einer Zukunftswerkstatt ein gangbarer Weg der Bürgerbeteiligung.

absolute „basics“, wie z. B. die Beachtung der Rechts-vor-Links-Regelung, des STOP-Schildes und der Gurtpflicht. Dabei wählt der Animator eine jugendlich-lockere Sprache und gestaltet diesen Teil kurzweilig. Nach dieser Einstimmung nehmen die Kinder in kleinen Elektroautos Platz, die in ihrem Aussehen der Mercedes A-Klasse nachempfunden sind und fahren in einem Fahrschulparcours. Nach einer ebenfalls ca. zehnmütigen Fahrzeit, während der die nächste Kindergruppe bereits wieder „theoretisch beschult“ wird, bekommen die Kinder einen „Mercedes-Benz Kinderführerschein“, in dessen Innenteil die eigene Adresse eingetragen und ein Passbild eingeklebt werden kann. Alleine im Jahr 2002 haben ca. 50.000 Kinder die Mercedes-Benz-Kinderverkehrsschule besucht und ihren Kinderführerschein absolviert.¹³⁵ Dies entspricht ca. 15 % aller Besucher des „Ravensburger Spielelandes“ bzw. ca. 30 % aller entsprechenden Kinder.

- Im „LEGOLAND Deutschland“ wird für Kinder zwischen sieben und 13 Jahren die „Audi LEGOLAND Fahrschule“ angeboten. Für eine zusätzliche Teilnahmegebühr von € 3,00 werden die Kinder zunächst per Video in grundlegende Verkehrsregeln eingewiesen¹³⁶ und können anschließend mit einem der 30 bereitstehenden, im typischen LEGO-Stil gebauten elektrogetriebenen Audi TT Roadster (Höchstgeschwindigkeit: 6 km / h) einen Fahrschulparcours mit Verkehrsschildern, Ampeln und realitätsgetreuen Verkehrssituationen abfahren. Auch hier gibt es nach der Fahrzeit für alle Teilnehmer den Audi LEGOLAND Führerschein mit der Möglichkeit den eigenen Namen und ein Passbild einzufügen. Im ersten Jahr seines Betriebes hatten von Mitte Mai bis Ende Oktober 2002 75.000 Kinder die Audi LEGOLAND Fahrschule durchlaufen, das entspricht ca. 23 % der Besucher im „Fahrschulalter“.

¹³⁵ Elektronische Mitteilung des Ravensburger Spielelandes vom 1. Juli 2003.

¹³⁶ Dabei handelt es sich um folgende Verkehrsregeln und Zeichen: Sicherheitsabstand halten, Zeichen geben beim Abbiegen, „Kreuzung oder Einmündung mit Vorfahrt von rechts“, das Verhalten an der Ampel, das Verhalten beim Links Abbiegen und die Beachtung des STOP-Schildes („Halt! Vorfahrt gewähren!“). In einem mündlichen Teil werden dann noch das Verhalten im Kreisverkehr, die Einbahnstraße („Einbahnstraße“, „Verbot der Einfahrt“) und die Verkehrszeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“, „Vorfahrt“ bzw. „Vorfahrt gewähren!“ angesprochen (Elektronische Mitteilung vom 21. Januar 2003).

5.4.3 Das Internet als neues Medium der Verkehrssicherheitsarbeit

Bereits in Kapitel 2.7 wurde die Internetnutzung von Kindern thematisiert. Bei ihrer Durchsicht der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder bemängelten FUNK, WIEDEMANN noch „... das völlige Fehlen von Medien der Telekommunikation, insbesondere des Mediums Internet“ (2002: 69). Zwischenzeitlich gibt es erste Angebote, die das Internet für die Verkehrssicherheitsarbeit dienstbar machen. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit werden nachfolgend einige dieser Angebote vorgestellt.¹³⁷

- www.lernwerkstadt.de

Die Zielgruppe dieses, gemeinsam von der Deutschen Verkehrswacht, der Volkswagen AG und dem Ernst Klett Grundschulverlag getragenen Angebotes sind nicht Kinder, sondern Erzieherinnen, Lehrer, Referendare, Eltern, Experten und Journalisten. Dabei handelt es sich um den virtuellen Ableger der in Kapitel 4.2.2 vorgestellten „Neudefinition“ von Verkehrserziehung, die auf die Schlüsselqualifikationen Bewegung, Wahrnehmung und Verständigung zielt (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG Ohne Jahr b: 8) und die Bewegungserziehung der Sicherheits-, Gesundheits-, Sozial- und Umwelterziehung, als weiteren relevanten benachbarten Erziehungsbe- reich der Verkehrserziehung, hinzu gesellt.

Das inhaltliche Angebot umfasst jeweils auf die einzelnen Zielgruppen hin ausgerichtete Texte zu folgenden Aspekten einer modernen Mobilitätserziehung:¹³⁸

- ◆ Zielgruppe Eltern

Bewegung, Entwicklung der Kinder, Wie kann man Kinder fördern?, Verkehrserziehung in der Schule, Radfahren, Kinder im Auto, Schulweg, Skate- & Kickboard, Unterwegs mit Bus & Bahn, Wettbewerb – FLUX – Das pfiffigste Spielbuch der Welt, Services & FAQ.

- ◆ Zielgruppe Erzieher

Entwicklung von Kindern, Verkehrserziehung im Kindergarten, Bewegungsförderung, Kinder als Fußgänger, Radfahren im

¹³⁷ Dabei wird sich auf Angebote aus Deutschland beschränkt, entsprechende Internetseiten aus der Schweiz oder Österreich (z. B. www.helmi.at) bleiben unberücksichtigt.

¹³⁸ Vgl. die Sidemap von <http://www.lernwerkstadt.de> vom 25.07.2003.

Vorschulalter, Medien für den Kindergarten, Literaturhinweise, Links.

◆ Zielgruppe Lehrer

Bewegungssicherheit, FLUX, Radfahren, Schulweg, Lehrerfortbildung, themenübergreifende Projekte, Beiträge von Schülern und Lehrern, Entwicklung der Kinder, Inline Skating.

◆ Zielgruppe Referendare

Verkehrserziehung in der Schule, Thementag, Literaturhinweise, Beiträge von Schülern und Lehrern.

◆ Zielgruppe Presse

Aktuelles, Bildmaterial, Über uns, Archiv

◆ Zielgruppe Experten

Grundlagen, Expertenmeinungen.

Über die Reichweite und Nutzungshäufigkeit dieser Internetseite waren leider keine Informationen erhältlich.

➤ www.mobilekids.de bzw. www.mobilekids.net

Unter dieser deutschen bzw. internationalen Web-Adresse gelangt man zu Mokitown, der Internetstadt für Kinder. Dieses werbefreie, zweisprachig aufgebaute internationale Verkehrsportal von DaimlerChrysler ist das Pendant zu der als Road Show konzipierten „Mercedes-Benz MobileKids Tour“, die im Jahr 2003 mit ihrem innovativen, pädagogisch anspruchsvollen und technisch ausgefeilten Konzept bereits zum dritten Mal in 14 bundesdeutschen Städten Halt macht und sich insbesondere an 10- bis 12-Jährige wendet (vgl. DÜRING 2003).^{139 140}

Mokitown ist „... eine virtuelle Stadt, die als leicht bedienbare Multiplayer-Plattform konzipiert ist“ (OHNE AUTOR 2003: 6). Sie will das richtige Verhalten im Straßenverkehr im Zuge einer allgemeinen Verkehrssozialisation durch gemeinsames Spielen, Entdecken und Chatten unterhaltsam vermitteln. Den Kindern sollen

sinnvolle Verhaltensweisen aufgezeigt und ihre persönliche Intuition geschult werden, sie sollen Verkehrssituationen besser einschätzen und einen instinktiv sicheren Umgang mit ihrer Mobilität lernen. Das leitende Motto dabei lautet „Gefahr erkannt, Gefahr gebannt“. In Mokitown erstellen sich die Kinder ihren individuellen Moki als Spielfigur, mit dem sie die Stadt erkunden. Dabei stoßen sie auf den Quizzi-Robot, einen fliegenden Frageroboter, der sowohl verkehrsauffine als auch allgemeine Wissensfragen stellt. Für die Beantwortung dieser Fragen gibt es Punkte, die in Mokitown gegen eine neue Frisur, ein Fahrrad / Kickboard / Skateboard oder neue Kleidung für den eigenen individuellen Moki eingetauscht werden können. Daneben gibt es als weitere Attraktion Spiele, welche die Themen „vorausschauendes Handeln, Gefahren erkennen und abwenden“, „Geschwindigkeiten abschätzen“ und „Hindernisse berücksichtigen“ abdecken. Beide „Lehrmittel“ sollen spielerisch durch spannende Fragen Zugang zu verkehrsrelevanten Themen schaffen (vgl. OHNE AUTOR 2003).¹⁴¹

Mitte Juli 2003 waren mehr als 105.000 Kinder auf dieser Internetseite registriert. Die Gesamtnutzung des deutschen (.de) und internationalen (.net) Internetangebotes seit dessen Einführung im Juni 2001 liegt bei über 19 Mio. Pageviews¹⁴² und mehr als 1,5 Mio. Visits.¹⁴³ Die durchschnittliche Länge des Besuchs liegt bei ca. 20 Minuten, 99 % der Kinder suchen das Online-Angebot direkt auf (vgl. OHNE AUTOR 2003). Diese eindrucksvollen Zahlen vermitteln einen Eindruck über das Potenzial des Mediums Internet für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit. Eine Evaluation dieses Angebotes erscheint vor diesem Hintergrund dringend angeraten.

➤ www.autolernwerkstadt.de

Bereits seit 1999 gibt es die AutoLernWerkStadt der Volkswagen AG. Ihre Intention geht über Verkehrserziehung weit hinaus und umfasst die Bereiche Mobilität, Neugierde auf das

¹³⁹ Zur Evaluation dieser Maßnahme vgl. LIMBOURG, MAIFELD (2002).

¹⁴⁰ Dabei ist der Internetauftritt eine von drei Säulen der internationalen Verkehrssicherheits-Initiative „Project MobileKids – a safety initiative by DaimlerChrysler“. Neben der Internetseite gibt es noch eine internationale TV-Animationsserie (die bisher in Deutschland noch nicht angelaufen ist) und sog. Public Service Announcement- (PSA-) TV-Trailer (Kurzfilme) mit internationalen Stars wie Sasha, Mika Häkkinen und Kobe Bryant (vgl. OHNE AUTOR 2003).

¹⁴¹ Diese Informationen entstammen den „Eltern Infos“ der Internetseite <http://www.mobilekids.de> vom 09.01.2003.

¹⁴² Unter PageViews oder PageImpressions wird „... der Sichtkontakt beliebiger Benutzer mit einer Internetseite verstanden“ (STAMPFEL, GRAJCZYK 1999: 638).

¹⁴³ Die „... Meßgröße Visit stellt einen zusammenhängenden Nutzungsvorgang (Besuch) eines Internetangebotes dar. ... Die Zahl der Visits darf nicht mit der Zahl der Besucher gleichgesetzt werden“ (STAMPFEL, GRAJCZYK 1999: 638).

Unbekannte, Technik und Soziales. In neun Untermenüs bietet diese werbefreie Internetseite Kindern Spaß und Anregungen für Spiele mit und ohne Computer:

- ◆ „News“ (eine Kinderzeitung mit Nachrichten aus aller Welt),
- ◆ „Forschen“,
- ◆ „Mobil“ (mit Tipps, Spielen und Wissen zum Thema „Auto und Verkehr“),
- ◆ „Lernen“,
- ◆ „Spaß“,
- ◆ „Mitmachen“,
- ◆ „Wissen“,
- ◆ „Berlin live“ und
- ◆ „Info“ mit Elterninformationen.

Auch der Aspekt der Bewegung spielt im Internetangebot eine Rolle, wobei die Elterninformation auf entsprechende Projekte in der realen AutoLernWerkStadt in Berlin und das Engagement der Volkswagen AG im Rahmen der www.lernwerkstadt.de hinweist.¹⁴⁴

- <http://www.br-online.de/wissen-bildung/collegeradio/spezial/beitraege/faflitz/index2.html>

Auf dieser Internetseite der Schulfunk- und Online-Redaktion des Bayerischen Rundfunks in Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht München können Kinder eine Online-Fahrradprüfung ablegen, die der in Bayern in der vierten Grundschulklasse im Rahmen des Heimat- und Sachkundeunterrichts abzulegenden Fahrradprüfung nachempfunden ist.

Die dreiteilige „Prüfung“ erstreckt sich über einen theoretischen Teil, in dem es darum geht, wichtige Teile des Fahrrades kennen zu lernen. Ein zweiter Teil widmet sich dem richtigen Verhalten im Straßenverkehr, dem Bremsen, dem Kennenlernen wichtiger Verkehrsschilder und der Konfrontation mit „kniffligen“ Situationen im Straßenverkehr. In einem dritten Teil geht es um das Orientieren und bemerkbar machen im Straßenverkehr.¹⁴⁵

¹⁴⁴ Alle Informationen entstammen der Internetseite <http://www.autolernwerkstadt.de/eltern/index.html> vom 05.06.2003.

¹⁴⁵ Alle Informationen entstammen der Internetseite <http://www.br-online.de/wissen-bildung/collegeradio/spezial/beitraege/faflitz/index2.html> „Infos für Eltern und Lehrer“ vom 25.07.2003.

- www.planet-helmi.de

Diese Internetseite ist ein Ableger der TV-Serie „Helmi – der Außerirdische“ des privaten Fernsehsenders RTL II. Auf der Internetseite gibt es einige Tipps zum sicheren Fahrradfahren sowie Hinweise zum Transport von Kindern in Pkw, zu Schutzbegleitung im Sport, etc. Auf Helmis Heimatplanet „Planet Helmi“ können sich die Kinder per Mausclick orientieren. Dabei werden viele sicherheitsrelevante Aspekte aus diversen Lebensbereichen angesprochen.

Mit Helmi, dem Außerirdischen mit Helm, wird eine in Österreich seit über 20 Jahren aktive Comicfigur in Deutschland eingeführt. In einem Zeitraum von drei Jahren stellt RTL II jeweils freitags und montags um 13:20 Uhr bis zum Herbst 2005 360 Sendeplätze für diese, auf Spaß setzende Art der Verkehrserziehung zur Verfügung.¹⁴⁶

- <http://www.kindernetz.de/kinderquatsch/quiz/index.html>

Auf der Internetseite des SWR-Kindernetzes findet sich zur Sendung „Kinderquatsch mit Michael“ ein aus sechs Fragen bestehendes kurzes Quiz zum Thema Straßenverkehr. Zu jeder Antwort werden noch zusätzliche Informationen zum gerade thematisierten Verhalten im Straßenverkehr angeboten.

6 Handlungsempfehlungen

Im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder muss die sog. „Lebensweltorientierung“ als „... konsequente Hinwendung zu und Orientierung an den Lebenslagen und Lebensverhältnissen sowie den Deutungsmustern und Sichtweisen der Adressatinnen und Adressaten“ (BMFSFJ 2002: 63) stehen.

Für eine mögliche Umorientierung oder Neuausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder erscheint insbesondere die Prüfung der Übertragbarkeit von Methoden bzw. Strategien der Gesundheitsförderung interessant:

- So kann z. B. die Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit auf der kommunalen Ebene (vgl. hierzu Kapitel 5.4.1) als Adaption des sog. „Setting-Ansatzes“ der Gesundheitsförderung interpretiert werden.

¹⁴⁶ Alle Informationen entstammen der Internetseite <http://www.planet-helmi.de> vom 25.07.2003.

➤ 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.¹⁴⁷
- ◆ 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.¹⁴⁸

¹⁴⁷ 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.

¹⁴⁸ 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 KWMBEibl Nr.12*/2003 vom 30. Juni 2003.

6.1 Praxisorientierung der Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen für Kinder

Trotz aller edukatorischer Bemühungen, lassen sich die entwicklungsbedingten natürlichen kindlichen Besonderheiten hinsichtlich ihres Denkens und ihrer Wahrnehmung nicht vollständig kompensieren. „Ein ‚verkehrsgerechtes‘ Kind ist durch Verkehrserziehung nicht zu erhalten“ (LIMBOURG 2001a: 5; vgl. darüber hinaus ZIMMERMANN 1997: 90). Dies ist ein starkes Argument für die Propagierung der bekannten „Verbundstrategie“ (HILSE 1995a: 16) aus

- Education (Verkehrserziehung) (vgl. BÖCHER 1995),
- Engineering (planerische und technische Maßnahmen in der Verkehrsumwelt) (vgl. MEEWES, MAIER 1995) und
- Enforcement (Gesetzgebung, Überwachung) (vgl. HILSE 1995b)

bzw. die Betonung nicht-edukatorischer Aspekte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder (vgl. z. B. LIMBOURG 2001a: 5; HEINE, GUSKI 1998: 518; HOPF 1989: 92; GÜNTHER Ohne Jahr 8). In der Literatur werden hierzu unter anderem die nachfolgend skizzierten Maßnahmen diskutiert.

6.1.1 Education / Verkehrserziehung

Vor dem Hintergrund der in Kapitel 2.8.1 festgestellten Bewegungsdefizite von Kindern ist die in Ansätzen erfolgte Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder hin zu einer Bewegungserziehung (vgl. Kapitel 4.2.2) zu intensivieren. Hierzu könnten z. B. auch Aspekte der Verkehrserziehung in erlebnispädagogische Spiele, sog. erlebnis-, outdoor- und teamworkorientierte „city adventures“ oder „city games“ eingebracht werden. Dies ist eine „... didaktische Methode ..., die Wissen nicht in sterilen Unterrichtsräumen vermitteln will, sondern stattdessen das Erlebnis- und Informationspotential einer Stadt bzw. eines Stadtteils nutzen möchte“ (ALLWEINS 1997: 222). Diese Spiele können bei Tag oder bei Nacht in der gesamten Stadt (öffentliche Verkehrsräume und Parks, Plätze, etc.) stattfinden (vgl. DOLLWEBER 1997 oder ALLWEINS 1997 für konkrete Spielvorschläge).

Gerade hinsichtlich der Aspekte Gesundheit und Bewegungsmangel sehen sich die Träger und Umsetzer von Verkehrssicherheitsmaßnahmen ähnliche Ziele verfolgen, wie viele andere Institutionen. Deshalb erscheint es plausibel, dass das Anliegen Verkehrssicherheit dann am erfolgreichsten voran-

zubringen ist, wenn man hierzu die Kooperation oder Vernetzung mit anderen in der bereichsspezifischen Erziehung von Kindern engagierten Interessengruppen sucht. Unter anderem bieten sich hierzu folgende Koalitions- bzw. Kooperationspartner an:

- Die Deutsche Sportjugend (vgl. DEUTSCHE SPORTJUGEND 1996),
- das Programm „Soziale Stadt“ oder das „Gesunde-Städte-Netzwerk“, die beide die Lebensqualität in Städten erhöhen und die Gesundheit der Bevölkerung verbessern wollen (vgl. KLIEMKE 2000);
- die in der lokalen Agenda 21 engagierten Verbände und Projektgruppen (vgl. SPITTA 2001; KRAUSE 1996: 17),
- die am 26. Juni 2003 gestartete Initiative „Kinder bewegen“ der Deutschen Olympischen Gesellschaft (DOG) und der Adam Opel AG, zur Bewegungserziehung in Kindergärten (<http://www.kinder-bewegen.de>),
- das von den Spitzenverbänden der Krankenkassen in Kooperation mit den Landesvereinigungen für Gesundheit in Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt gestartete Projekt „gesund leben lernen“, das zur Förderung und Verbesserung der Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in den Schulen ansetzt, oder
- der Berufsverband der Kinder- und Jugendärzte e. V., der bereits zusammen mit der Deutschen Verkehrswacht den Spielekalender „Fit für den Straßenverkehr“ zur Förderung der Bewegungssicherheit herausgegeben hat.

Auch in einer lebenszyklischen Perspektive bieten sich viele Ansatzpunkte für Interventionen und die Optimierung bereits laufender Verkehrssicherheitsmaßnahmen:

- Im Kindergarten hat sich das verkehrserzieherische Konzept bestehend aus moderierten Elternabenden, einem elementaren Verkehrstraining der Kinder und einem Schulwegtraining vor dem Beginn der Grundschulzeit bewährt (vgl. hierzu LIMBOURG 2001a: 7). Diese Maßnahmen sollten weitergeführt und gegebenenfalls optimiert werden (vgl. DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT 2000). Bedenkenswert sind auch die von THOMSON ET AL. (1995) gemachten Erfahrungen mit der praktischen Beschulung von Vorschulkindern im Straßenverkehr (vgl. Kapitel 4.2.1).

- In der Grundschule sollte das Schulwegtraining in der ersten Klasse wieder aufgegriffen und in der vierten Klasse, evtl. im Rahmen eines Bus- und Bahntrainings, für den Besuch einer weiterführenden Schule neu aufgelegt werden (vgl. LIMBOURG 2001a: 7). Inhaltlich ist die Umorientierung der „traditionellen“ Verkehrserziehung hin zu einer Mobilitätserziehung (vgl. z. B. SPITTA 1997) oder die Akzentuierung des Bewegungstrainings (vgl. Kapitel 4.2.2) zu diskutieren. Das Radfahrtraining im Rahmen der Jugendverkehrsschule, mit dem bereits vielfach praktizierten Element der Fahrt im Realverkehr, sollte nicht nur weitergeführt, sondern bereits in den ersten beiden Grundschulklassen durch ein geeignetes praktisches Trainingsprogramm vorbereitet werden (vgl. hierzu HOHENADEL, NEUMANN-OPITZ 2001; LIMBOURG 2001a: 7; KRAUSE 1996: 17).
- Auch an weiterführenden Schulen kann das Schulwegtraining aus der vierten Klasse wieder aufgegriffen und das Radfahr-, Bus- und Bahntraining fortgesetzt werden. Weitere Themenschwerpunkte könnten Inline-Skaten, Alkohol bzw. Drogen im Straßenverkehr, Risikoverhalten (z. B. Mutproben) sein (vgl. LIMBOURG 2001a: 7). Generell bietet sich die Intensivierung der Kooperation mit den für die Bewegungsförderung in der Schule verantwortlichen Institutionen an (vgl. STÄNDIGE KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND 2001).
- Im Zuge der Diskussion der Ergebnisse der PISA-Studie wird auch über den Ausbau von Ganztagschulen diskutiert. Im Rahmen der ganztätigen 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).

- Für die Fahrschulen wird die intensivere Beschäftigung mit Kindern im Straßenverkehr und eine entsprechende Bewusstseinsbildung gefordert (vgl. LIMBOURG 2001a: 7; KRAUSE 1996: 17).

Die Medien sollten nach LIMBOURG (2001a: 7) durch eine kontinuierliche Berichterstattung auf Unfallschwerpunkte hinweisen und die Verkehrsteilnehmer für diese sensibilisieren.

Wichtig ist jedoch auch die Wahl der Medien in den Verkehrssicherheitsmaßnahmen selbst:

- Hierbei ist z. B. an die Einbeziehung der Telekommunikationsmedien, die für Kinder und Jugendliche besonders interessant sind, zu denken. Nach PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN (2003) verfügen nahezu zwei Drittel der Haushalte (64 %) über ein Handy. Im Jahr 2002 bezeichneten sich 16 % der 6- bis 13-Jährigen sowie explizit 69 % der 12- / 13-Jährigen und 83 % der 14- / 15-Jährigen als Besitzer eines Handys (vgl. FEIERABEND, KLINGLER 2003: 59; 2002: 18). Denkbar wäre z. B. die Entwicklung eines Verkehrssicherheitsspiels auf SMS-Basis, evtl. in Verbindung mit einem Gewinnspiel. Ein solcher Ansatz könnte auch hinsichtlich der Ansprache von Schülern der Sekundarstufe 2 interessant sein.
- Bereits in Kapitel 2.7 wurde ein Überblick über die Internetnutzung durch Kinder gegeben und in Kapitel 5.4.3 über den Versuch der Nutzbarmachung dieses Mediums für die Verkehrssicherheit berichtet. Vor dem Hintergrund des großen Interesses von Kindern an Computerspielen und Internet sollte die stärkere Einbindung dieses Mediums in die Verkehrssicherheitsarbeit geprüft werden.
- Auch die Entwicklung einer DVD könnte für die Verkehrssicherheitsarbeit interessant sein. PÖTZSCH, DECKER, KÜHNEN (2003) machen zwar für das zweite Halbjahr 2002 erst einen Verbreitungsgrad von DVD-Spielern von 10 % aus, ein DVD-Laufwerk in einem PC war aber zu dieser Zeit bereits in 13 % der Haushalte vorhanden. Zudem ist gerade hinsichtlich dieser Technologie eine rasante weitere Verbreitung zu erwarten.

Neben dem Einsatz dieser rezeptiven Medien sollte jedoch auch das unmittelbar praktische Einüben richtigen Verhaltens im Straßenverkehr einen höheren Stellenwert in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder erhalten.

Insbesondere hinsichtlich der Verkehrsteilnahmeart „Mitfahrt im Pkw“, bei der Kinder relativ am

häufigsten tödlich verunglücken, sind nicht die Kinder selbst, sondern die Eltern die Hauptansprechpartner entsprechender Verkehrssicherheitsmaßnahmen. In diesem Fall sollte überlegt werden, inwieweit entsprechende Verkehrsaufklärungskampagnen in ihren Appellen den Normkomplex der „verantworteten Elternschaft“ (vgl. Kapitel 3.3) ansprechen können.

Bisher fehlt häufig die Evaluation von Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsmaßnahmen, Wirkung und Nutzen solcher Maßnahmen werden nur selten ihrem Aufwand gegenübergestellt (vgl. DEUTSCHE VERKEHRSWACHT Ohne Jahr: 3). Dieser Mangel sollte umgehend behoben werden.

HÜTTENMOSER entgrenzt auch das herkömmliche Berufsbild der Verkehrserzieher und fordert von ihnen die „... Zusammenarbeit mit allen Institutionen, die mit dem Straßenverkehr zu tun haben“ (2002: 9), um den öffentlichen Raum so umzugestalten, dass Kinder Bedingungen für eine gesunde Entwicklung vorfinden:

„Verkehrserzieher sollten vermehrt zum Verkehrsraumpfleger oder -pflegerin ausgebildet werden. Sie würden zu wichtigen Vermittlern zwischen den Bewohnern eines Quartiers, insbesondere älteren Leuten und Kindern, und dem Geschehen auf der Straße“ (HÜTTENMOSER 2002: 9).

Ein solches Vorgehen würde insofern positive externe Effekte hervorbringen, als ein entsprechend gestalteter Straßenraum prinzipiell allen Verkehrsteilnehmern die Möglichkeit einer sichereren Verkehrsbeteiligung bieten würde. Dabei ergeben sich viele Anknüpfungspunkte zu kommunal verorteten Verkehrssicherheitsmaßnahmen (vgl. hierzu Kapitel 5.4.1).

Abschließend sollen noch diverse Beispiele von edukatorischer „good practice“ aus anderen inhaltlichen Kontexten enumeriert werden, die sich auch in der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder einsetzen lassen:

- Einbindung von Kinder- und Jugendärzten;

Die Ärzteschaft ist hinsichtlich der Unfallprävention bereits jetzt sehr aktiv (vgl. (BUNDESÄRZTEKAMMER, ZENTRALINSTITUT FÜR DIE KASSENÄRZTLICHE VERSORUNG 1999, KÖHLER 2001). Diese Aktivitäten gilt es hinsichtlich des Engagements in der Verkehrssicherheitsarbeit aufzugreifen und positiv zu verstärken. Einen ersten Schritt in diese Richtung geht die Aktion „Fit in den Strassenverkehr. Bewegungssicherheit spielerisch fördern“ der Deutschen Verkehrswacht, des Bundesverbandes

des der Kinder- und Jugendärzte und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

BASS ET AL. (1993) betonen die Wirksamkeit der kinderärztlichen Unfallprävention durch ärztliche Beratung und deren Institutionalisierung. Zentral erscheint jedoch die Klärung der Kostenübernahme dieser Dienstleistung durch die Krankenkassen. Sollte eine solche kinderärztliche (Verkehrs-)Unfallprävention als individuelle Gesundheitsleistung in die sog. „IGeL-Liste“ der Kinder- und Jugendärzte Aufnahme finden (vgl. ASCHER 1998), also außerhalb der GKV-Erstattungspflicht angesiedelt werden und per Privatliquidation abzurechnen sein, dürfte das Interesse der Eltern an der Inanspruchnahme dieser Dienstleistung eher gering ausfallen.

➤ Elternbriefe

Ein weiteres Beispiel für die Elternansprache sind die 46 jeweils 4-seitigen Elternbriefe des Arbeitskreises Neue Erziehung e. V. Berlin, die beginnend mit der Geburt bis zur Vollendung des achten Lebensjahres meist über die örtlichen Jugendämter per Post direkt an die Eltern verschickt werden (vgl. STEPPKE-BRUHN 2001):

„Das (inhaltliche, d. A.) Spektrum reicht vom gesundheitlich-pflegerischen Bereich über verschiedene Entwicklungsaspekte (Motorik, Sprachentwicklung, Sozialverhalten) bis hin zu Fragen der Alltagsorganisation“ (STEPPKE-BRUHN 2001: 17).

Relevante Aspekte der Verkehrserziehung ließen sich u. E. gut in ein solches niedrighschwelliges Angebot der Elternbildung integrieren. Auch mit der Ansprache türkischer Eltern durch zweisprachige Elternbriefe liegen bereits Erfahrungen vor (vgl. STEPPKE-BRUHN 2001: 18).

➤ „Elternschule“

Hierbei handelt es sich um die Ansprache ausländischer, vor allem türkischer Familien durch eine „Elternschule“, in Form einer „... regelmäßig stattfindenden Elterngruppe mit einer parallel stattfindenden pädagogisch orientierten Kindergruppe“ (ATABAY 2001: 21). Der Hintergrund der Initiierung einer solchen Einrichtung im Rahmen eines Beratungs- und Familienzentrums ist die völlig unterschiedliche Situation der Erziehung in Deutschland, verglichen mit der Türkei (vgl. ATABAY 2001: 20). Inhaltlich werden die Themen „Entwicklung der Kinder“,

„sinnvolles Spielzeug je nach Alter“, „Intelligenzentwicklung, allgemeines Erziehungsverhalten (Grenzen setzen)“ und „Sprachentwicklung“ angesprochen (vgl. ATABAY 2001: 21). Auch hier ist u. E. der Thematik der Verkehrserziehung sinnvoll einzubinden.¹⁴⁹

➤ „health visitors“

Mit diesem Titel werden Personen bezeichnet, die als Hebammen, Kinderärzte, Kinderkrankenschwestern oder Sozialarbeiter bereits direkten Kontakt mit Schwangeren bzw. Eltern (bei der Schwangerenvorsorge-, Früherkennungsuntersuchung, Stillgruppe, Impfung, Frühförderung, Kinder- und Jugendhilfe, etc.) haben und in diesem Rahmen Informationen zur Unfallprävention (nicht nur im Straßenverkehr) zum Zielpublikum kommunizieren können. Allerdings ist der Nutzen dieses Vorgehens (zumindest hinsichtlich der Prävention von Kinderunfällen im Haushalt) zweifelhaft (vgl. EHIRI, WATT 1995: 22). Im Jugendalter bieten sich hierzu Lehrer, Betreuer bzw. Trainer von Freizeit- und Sportgruppen an (vgl. ELLSÄSSER, BERFENSTAM 1998: 193f).

6.1.2 Engineering / Verkehrsplanung

Aufgrund der sehr begrenzten Einflussmöglichkeiten auf die kognitiven und sozialen Reifungsprozesse von Kindern kommt 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 kann. Solche Maßnahmen werden nicht nur für den Adressatenkreis der Kinder im Straßenverkehr durchgeführt, sondern entfalten ihre verkehrssicherheitsfördernde Wirkung weit darüber hinaus, d. h.

¹⁴⁹ Vgl. zu weiteren Vorschlägen zur Verkehrserziehung von ausländischen Familien FUNK, WIEDEMANN, REHM (2002: 132ff).

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, dass sie z. B. durch Straßenaufpflasterungen oder die Verwendung von Radhelmen nicht in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden (vgl. HÜTTENMOSER 2003, 2002; LIMBOURG 1997: 323).

Als Beispiele für solche technischen bzw. verkehrsplanerischen Maßnahmen werden in der Literatur genannt:

- Die Beeinflussung der Fahrgeschwindigkeit durch die „Entschleunigung“ (SPITTA 1997: 9; KRAUSE 1996: 17), d. h. Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Stundenkilometer („Tempo 30-Zone“), in Wohngebieten und im Umfeld von Kindergärten und Schulen (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 25ff; LIMBOURG 2001a: 6, 2001b: 15; OTTE 2000: 43; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138; SPITTA 1997: 9). Hierdurch ließe sich eine weitere deutliche Abnahme von Unfällen erwarten, die Verletzungsschwere bei einem evtl. Unfall deutlich senken und die Verkehrssicherheit von Kindern generell erhöhen (vgl. OTTE 2000: 45, 141; LIMBOURG 1995: 89; WEEBER ET AL. 1995: 77; ABEL, MATTHES Ohne Jahr).
- Die Verkehrssicherheit von Kindern fördernd wirkt auch die Vorschrift der Schrittgeschwindigkeit in verkehrsberuhigten Bereichen (vgl. LIMBOURG 2001a: 6 2001b: 15), deren weitere Verbreitung deshalb wünschenswert ist.
- Für ampelgeregelte Fußgängerüberwege benennt LIMBOURG (2001a: 6, 2001b: 16) folgende Kriterien für eine sichere Benutzung durch Kinder: Links- und Rechtsabbieger auf der Fahrbahn sollten nicht gleichzeitig mit den Nutzern des Fußgängerüberweges fahren dürfen. Die Grünphase muss ausreichend lang sein, um Kindern das Links- und Rechtsschauen sowie die Überquerung der ganzen Fahrbahn an einem Stück zu ermöglichen. Schließlich sollte die Wartezeit bis zur Grünphase nicht zu lang sein.
- Zebrastreifen sollten „... ‚aufgepflastert‘ und mit ‚Gehwegnasen‘ kombiniert werden“ (LIMBOURG 2001a: 6).
- Es sollten an ampelgeregelten Fußgängerüberwegen oder Zebrastreifen möglichst keine Mittelinseln notwendig sein. Wenn diese sich jedoch nicht vermeiden lassen, sollte die Fahrbahn „aufgepflastert“ werden (vgl. LIMBOURG 2001a: 6).
- Ein dichtes Radwegenetz, das die Wohngebiete von Kindern mit wichtigen Zielen ihrer fahrradgestützten Verkehrsbeteiligungen verbindet ist ebenso ein weiterer Aspekt verkehrssicherheitsfördernder Engineering-Maßnahmen, wie ein entsprechendes Fußwegenetz (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002: 25ff; LIMBOURG 2001a: 6, 2001b: 16; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138; KRAUSE 1996: 17).
- Der ÖPNV könnte stärker auf die Nutzungsgewohnheiten von Kindern hin ausgerichtet werden (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138; KRAUSE 1996: 17). Auch an die sichere Gestaltung von Bushaltestellen und deren Erreichbarkeit ist in diesem Kontext zu denken (vgl. LIMBOURG 2001a: 6, 2001b: 17; KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138).
- Maßnahmen zur Verringerung der Autodichte, „... wie z. B. Stellplatzverordnungen, finanzielle Förderung von Car-Sharing und autofreien Haushalten“ (KRAUSE 1996: 17) sollten ergriffen werden.
- Stadtentwicklung und Verkehrsführung sind politische Aspekte, die typischerweise im Rahmen einer Kommune entschieden werden. Ausgehend von den bereits existierenden Formen der Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der politischen Willensbildung in den Gemeinden (vgl. BRUNER, WINKLHOFER, ZINSER 2001: 52ff) sollte geprüft werden, inwieweit verkehrsrelevante Planungen auf kommunaler Ebene unter Beteiligung von Kindern und Jugendlichen, z. B. im Rahmen von Stadtrundgängen, Workshops, oder Zukunftswerkstätten (vgl. KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 138) durchgeführt werden können. In die gleiche Richtung zielt auch die Einführung von Kinderverträglichkeitsprüfungen, Kinderkommissionen, Kinderparlamenten, Kinderforen oder Kinderversammlungen bei kommunalen Planungen (vgl. EICHHOLZ, SCHRÖDER 2002: 90ff; VON MÜHLENDAHL 2002: 174; BMFSFJ 1999: 208;

KRAUSE, SCHÖMANN 1999: 139; ZIMMERMANN 1997: 94; KRAUSE 1996: 17).¹⁵⁰

- Im Zuge einer verbesserten Eigensicherung von Fahrradfahrern ist weiter für die Nutzung von Fahrradhelmen für Kinder zu werben (vgl. VON MÜHLENDahl 2002: 173; OTTE 2000: 47, 50).¹⁵¹
- Zu denken ist auch an die Entwicklung und den verpflichtenden Einbau elektronischer Module in Pkw, die z. B. dafür sorgen, dass ein Auto nur gestartet werden kann, wenn bei der Benutzung eines Kindersitzes auch das entsprechende Rückhaltesystem richtig verwendet wird. Technisch machbar ist auch die Erzwingung einer (generellen) Geschwindigkeitsbegrenzung durch die automatische Drosselung der Gaszufuhr (vgl. MONHEIM 1998: 34).
- Die Autohersteller könnten darüber hinaus zur kindgerechteren Gestaltung der Außenkonturen ihrer Fahrzeuge verpflichtet werden. Eine energieabsorbierende Konstruktion kann im Falle eines Unfalles mit einem Fußgänger oder Radfahrer dessen Verletzungsschwere reduzieren (vgl. OTTE 2000: 51).
- Im Pkw-Innenraum bietet die Vereinheitlichung der Kindersicherungssysteme, z. B. durch die Promotion des ISOFIX-Systems, und die Vereinfachung ihrer Bedienung sinnvolle Ansatzpunkte (vgl. OTTE 2000: 51).

6.1.3 Enforcement / Überwachung

Im Bereich des Enforcement ist an die Überwachung des (richtigen) Gebrauchs von Kinderrückhaltesystemen in Pkw ebenso zu denken, wie an die verstärkte Kontrolle der Fahrtüchtigkeit von Fahrrädern, die Geschwindigkeitsüberwachung (z. B. in Tempo 30-Zonen) und die Kontrolle des Pkw-Halte- und -Parkverhaltens (vgl. LIMBOURG 2001a: 7 2001b: 17f; 1995: 89).

MONHEIM (1998) schlägt als Alternative zu einer stärkeren Überwachung durch Personen (Polizisten, Mitarbeiter der Kommunalen Verkehrsüberwachung) den Einsatz technischer Hilfsmittel, wie z. B. die (Geschwindigkeits-)Kontrolle von Pkw durch sog. Restwegschreiber vor. Diese kleinen Bordcomputer zeichnen alle relevanten Fahrpara-

meter der zuletzt zurückgelegten 300 bis 400 Meter auf und können im Falle eines Unfalls zur Klärung seines Entstehens beitragen. Alleine das Wissen um die lückenlose Überwachung der eigenen Fahrweise würde nach Überzeugung des Autors „... wilde Autoraser domestizieren“ (MONHEIM 1998: 34).¹⁵²

Als weitere Möglichkeit des Einsatzes von Verkehrsstelematik zur Unterstützung oder Erzwingung von Verkehrsregeln schlägt MONHEIM einen elektronischen Bordsteinfühler vor, „... der eine Fahrsperrung auslöst, sobald Sie mit dem Auto auf dem Gehweg, auf dem Radweg oder im Parkverbot parken wollen“ (MONHEIM 1998: 35).

Die Verkehrspolizei könnte neben der bereits geleisteten Unterstützung für die Verkehrserziehungsarbeit in Kindergärten und Schulen ihre Kontrollen von Tempo 30-Zonen oder Falschparkern zusammen mit Kindern durchführen und die gegen diese Regelungen verstoßenden Autofahrer von den Kindern aufklären lassen (vgl. LIMBOURG 2001a: 7).

6.2 Regionalisierung von Verkehrssicherheitspraxis und -forschung

Wichtige Indikatoren für die Verkehrssicherheit in Deutschland, wie z. B. die Unfallhäufigkeit oder die Pkw-Dichte, sind nicht gleichmäßig über das Territorium der Bundesrepublik verteilt. Geographische, topologische, witterungsabhängige oder bevölkerungsabhängige Indikatoren beeinflussen auch die Verkehrsmittelwahl und das Unfallrisiko. Mithin sind auch für Kinder offensichtliche regionale Unterschiede in der verkehrsbeteiligungs- und altersspezifischen Verunfallung festzustellen (vgl. FUNK, WIEDEMANN 2002: 34ff).

Für die Verkehrssicherheitsarbeit folgt daraus jedoch bis heute nicht unbedingt, Verkehrssicherheitsmaßnahmen, die sich bestimmten Verkehrsbeteiligungsarten oder Unfallrisiken annehmen, in entsprechend belasteten Regionen auch tatsächlich vermehrt einzusetzen. Vielmehr scheint hier nach wie vor das Ziel eines flächendeckenden Angebotes von Verkehrssicherheitsmaßnahmen vorzuherrschen. Im Sinne der bestmöglichen Passung von verkehrsbeteiligungs- oder altersspezifischem Unfallrisiko und angebotener Verkehrssicherheitsmaßnahme sollte diese Position überdacht werden.

¹⁵⁰ Vgl. hinsichtlich der Akteure und Handlungsformen einer kommunalen und regionalen Politik für Kinder BMFSFJ (1999: 35ff).

¹⁵¹ Die Forderung nach einer Helmpflicht für Kinder wird in der Fachöffentlichkeit diskutiert (vgl. z. B. BRIESE 2001).

¹⁵² Vgl. zur generalpräventiven Wirkung der Verkehrsüberwachung KOSSMANN (1997).

In der Verkehrssicherheitsforschung erlaubte bereits die grobe Differenzierung der verkehrsbeteiligungs- und altersspezifischen Verunfallung von Kindern in FUNK, WIEDEMANN (2002: 34ff) interessante Einblicke in regionale Besonderheiten auf der Ebene der Bundesländer. Erhebliche Erkenntnisfortschritte wären darüber hinaus bei einer kontinuierlichen Sammlung und regionalisierten Aufbereitung relevanter Indikatoren aus dem Bereich der Verkehrssicherheit auf kleinräumiger Basis, in einem Verkehrssicherheitsatlas, zu erwarten.

Die Idee, im Rahmen der Straßenverkehrssicherheitsforschung zur Abbildung von Aggregatdaten auf regionale Einheiten zurückzugreifen ist nicht neu und wurde bereits von BÜSCHGES, SCHULTE, WITTENBERG (1974) eingehend geprüft. FUNK, FASSMANN (2002: 52ff) griffen diesen Ansatz auf und unterstrichen die Adäquanz der vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) erarbeiteten siedlungsstrukturellen Gebietstypen für die Erhebung räumlich gegliederter relevanter Aspekte des Verkehrsverhaltens von Kindern und Jugendlichen. Insbesondere die vom BBR in Buchform und auf Datenträger bereitgestellten Indikatoren auf der Kreisebene (vgl. BBR 2001) erweisen sich als anschlussfähig, liegen doch aus vielen weiteren Bereichen Daten aggregiert auf dem gleichen administrativen Niveau der Kreise vor und können folglich gut miteinander verknüpft werden.¹⁵³

Neben den vom BBR angebotenen aktuellen Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden finden sich weitere, für eine straßenverkehrssicherheitsspezifische Datensammlung relevante, Primärdaten auf Kreisebene z. B. beim

- Statistischen Bundesamt („Atlas zur Regionalstatistik“, „Kreiszahlen“),
- den Statistischen Landesämtern (UJ KR-Tabellen) oder
- dem Deutschen Jugendinstitut (DJI) (Familien-datenbank, vgl. BAUEREISS, BAYER, BIEN 1997).¹⁵⁴

¹⁵³ Hierzu bietet das BBR Tabellen zu den Bereichen Bevölkerung und Siedlungsstruktur, Bevölkerungsstand und natürliche Mobilität, Altersstruktur, Sozialstruktur, Beschäftigung, Wirtschaft, Wirtschaftskraft und Finanzen, Arbeitslosigkeit, Bildung, soziale und kulturelle Infrastruktur, Verkehr, Flächennutzung, öffentliche Wasserver- und -entsorgung, Baulandmarkt und Wohnungsbestand, Wohnungsbau an (vgl. BBR 2001).

¹⁵⁴ Darüber hinaus kann geprüft werden, inwieweit die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Abteilung „Soziale Indikatoren“ beim Zentrum für Umfragen, Methoden und Analysen (ZUMA) in Mannheim oder weitere Institutionen relevante und entsprechend tiefengegliederte Daten vorhalten.

Auch die Idee, aggregierte Daten, wie z. B. die Anzahl an verkehrsbeteiligungs- und altersspezifischen Unfällen in einem Landkreis oder in einer Stadt, in Bezug zur dortigen Gesamtbevölkerung im entsprechenden Alter zu setzen und die errechneten Werte graphisch in Kartenform zu dokumentieren, ist nicht neu. Sie wurde unter anderem aufgegriffen bei

- der Konzeption eines Unfallatlases durch HEINRICH, HOHENADEL (1986) oder DERKUM (1994),
- der auf ein Bundesland begrenzten Visualisierung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr (vgl. SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG 2000: 72),
- der Optimierung des Programms "Kind und Verkehr" (vgl. GÜNTHER 1999),
- einem Fahrleistungsatlas für die Bundesrepublik Deutschland (vgl. HAUTZINGER, HEIDEMANN, KRÄMER 2000),
- der Untersuchung der Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle (vgl. MÄDER, PÖPPEL-DECKER 2001) und auch
- der Bestimmung der „typischen Kreise“ hinsichtlich des Merkmals „Pkw-Dichte je 100 Kinder“ für das Auswahlverfahren der Befragung von FUNK, FASSMANN (2002: 55ff).

Was diese beispielhaften Forschungsprojekte bzw. Veröffentlichungen jedoch kennzeichnet, ist ihre inhaltliche Unverbundenheit und ihr zeitlicher Querschnittscharakter.

Für die Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder wird deshalb die

- Dauerbeobachtung und jährliche Aktualisierung (Längsschnittcharakter) eines Standardprogramms relevanter Indikatoren der Verkehrsbeteiligung, Verunfallung und sonstiger kinder- und straßenverkehrsspezifischer Indikatoren auf der Ebene von Kreisen,
- ihre Aufarbeitung in Tabellenform,
- ihre Ablage in einer Datenbank (Verkehrssicherheitsdatenbank),
- deren Visualisierung als thematische Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas)¹⁵⁵ und

¹⁵⁵ Wobei selbstverständlich andere Aggregatebenen, wie z. B. die vom BBR angebotenen siedlungsstrukturellen Regiotypen (vgl. BBR 2001) ebenfalls darstellbar sind.

- die Veröffentlichung der Karten in einer Druck- und einer elektronischen Fassung

vorgeschlagen. Auch die Online-Stellung der Datenbank ins Internet sollte, entsprechende Finanzmittel vorausgesetzt, erwogen werden.

Das Ziel einer solchen, an ein Geographisches Informationssystem (GIS) angelehnten, inhaltlich-spezifischen Dauerbeobachtung ist die möglichst genaue Passung von Aspekten der Verunfallung von Kindern und kinderspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen. In der Praxis können dann z. B. Landkreise, in denen Kinder im Grundschulalter signifikant häufiger mit dem Fahrrad verunfallen als in anderen Kreisen, verstärkt mit praxisorientiertem „Frühradfahren“ beschult werden.

Als für ein solches Vorgehen förderlich könnte sich auch die häufig auf Kreisebene institutionalisierte Verfasstheit relevanter Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, wie der Verkehrspolizei oder der Deutschen Verkehrswacht, erweisen. Darüber hinaus ist auch die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit (vgl. Kapitel 5.4.1) zu einem solchen Vorgehen eindeutig anschlussfähig.

Weitere denkbare Nutzungsaspekte eines solchen Datenpools sind schließlich die Auswahl von je nach Problemstellung spezifischen Modellregionen oder das Angebot der Kreisdaten der Verkehrssicherheitsdatenbank für das Zuspätspielen zu den Informationen der sample points bei empirischen Erhebungen zu Problemen des Straßenverkehrs, zur dortigen Nutzung in sog. Mehrebenenanalysen.

7 Zusammenfassung

Das Ziel dieses Forschungsprojektes war die Gewinnung neuer Einsichten hinsichtlich des Zusammenspiels der Sozialisationsbedingungen und entwicklungspsychologischen Voraussetzungen von Kindern bei deren Straßenverkehrsbeteiligung, vor dem Hintergrund ihrer aktuellen Lebenssituation in Deutschland. Darüber hinaus sollten die Notwendigkeit und die Möglichkeiten der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder, adäquat auf diese Situation zu reagieren, geprüft werden.

Theoretischer Zugang (Kapitel 1)

Einleitend wird die Verkehrsbeteiligung von Kindern aus einer strukturell-individualistischen Perspektive betrachtet, die auch der weiteren Berichterstattung zugrunde liegt. Zur möglichen Abschätzung der Erreichbarkeit von Kindern durch adäquate Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden

- Annahmen über die Kinder als Handelnde verknüpft mit

- Annahmen über die sozialen Situationen sowie die

- institutionellen Einbindungen, in denen sie agieren,

unter expliziter Beachtung der hiervon erwarteten verhaltens- wie ergebnissteuernden Wirkungen.

Außerdem wird von einem Menschenbild ausgegangen, das Kinder als produktiv Realität verarbeitende Subjekte annimmt, die ihr Handeln an den individuell verfügbaren Optionen und unter den ebenfalls individuell vorfindbaren sozialen und institutionellen Zwängen orientieren und in der Auseinandersetzung mit diesen Sozialisierungseinflüssen ihre Persönlichkeit entwickeln.

Lebensverhältnisse von Kindern (Kapitel 2)

Zum Ende des Jahres 2001 lebten in Deutschland ca. 12,6 Mio. Kinder im Alter bis unter 15 Jahren. Dabei handelte es sich um etwas mehr Jungen als Mädchen. 87,2 % der unter 6-Jährigen und 83,2 % der 6- bis unter 15-Jährigen lebten im früheren Bundesgebiet, lediglich 12,8 % der unter 6-Jährigen und 16,8 % der 6- bis unter 15-Jährigen lebten in den neuen Ländern und Berlin-Ost.

Betrachtet man die Entwicklung der Anzahl der Kinder im Alter von unter 15 Jahren für den Zeitraum der letzten 30 Jahre und stellt diese der entsprechenden Entwicklung des Pkw-Bestandes gegenüber, sieht man ein nahezu stetiges Sinken der Kinderzahl und ein stetiges Steigen der Anzahl der Pkw. Seit 1973 gibt es mehr Pkw als Kinder in Deutschland und diese „Schere“ hat sich seit dieser Zeit ständig weiter geöffnet.

Nach wie vor leben mehr als vier Fünftel der unter 15-Jährigen in Familien von Ehepaaren, also in sog. „Normalfamilien“. Allerdings zeigen sich diesbezüglich deutliche Unterschiede zwischen den alten und neuen Bundesländern.

Sozialökologie von Kindern

Als relevante (Freizeit-)Orte für Kinder werden die Wohnung, der Spielplatz und die Straße thematisiert. Die Wohnung eines Freundes bzw. einer Freundin erweist sich als häufigster Spiel- bzw. Freizeitort außerhalb des eigenen Hauses.

Spielplätze sind typische Inseln für Kinder im öffentlichen Raum für Erwachsene, die als Treffpunkte für Kinder dienen. 12,8 % der unter 6-

jährigen, 19,1 % der 6- bis unter 10-jährigen und 18,5 % der 10- bis unter 15-jährigen Kinder in der Erhebung von FUNK, FASSMANN (2002) suchen während der zwei bzw. drei von ihnen protokollierten Tage einen Spielplatz auf. Die durchschnittliche Verweildauer pro Tag auf einem Spielplatz steigt von ca. 111 Minuten unter den jüngsten Kindern, über ca. 127 Minuten unter den 6- bis unter 10-Jährigen bis auf 142 Minuten unter den 10- bis unter 15-Jährigen.

Trotz der Verkehrsproblematik ist die Straße ein Ort zum Spielen und Treffen von Kindern. Mit steigender Verkehrsdichte vor dem Haus nimmt der Anteil der Kinder, die generell auf einer Straße oder einem Gehweg spielen, stetig ab. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten spielen eher mehr Kinder auf der Straße oder dem Gehweg. In der Zeitbudgeterhebung von FUNK, FASSMANN (2002) lässt sich das Mobilitätsziel „auf ‚der Straße‘ spielen / sich treffen“ lediglich für 3,1 % der unter 6-Jährigen, 7,3 % der 6- bis unter 10-Jährigen und 6,3 % der 10- bis unter 15-Jährigen nachweisen. Je jünger die Kinder dabei sind, desto länger halten sie sich pro Tag zum Spielen / Treffen im Verkehrsraum auf.

Kinder in (Betreuungs-)Institutionen

Die amtliche Statistik weist für das Jahr 2000 ca. 2,5 Mio. Kinder in Kinderkrippen und Kindergärten aus. Nach Berechnungen des BMFSFJ wurden in diesem Jahr nahezu die Hälfte aller noch nicht schulpflichtigen Kinder unter acht Jahren und sogar mehr als drei Viertel der 3- bis unter 8-Jährigen in einer Tageseinrichtung betreut.

Im Schuljahr 1999 / 2000 besuchten ca. 9,05 Mio. Deutsche und 930.000 Ausländer allgemein bildende Schulen in Deutschland. 53,5 % der deutschen Schüler besuchten Grund- und Hauptschulen, 23,8 % Gymnasien und 12,9 % Realschulen. Unter Ausländern dominierten Grund- und Hauptschulen stärker (67,5 %), nur 9,5 % der ausländischen Schüler besuchten ein Gymnasium und 8,5 % eine Realschule.

Erwerbstätigkeit und Einkommen

Bei der Betrachtung der Erwerbstätigkeit von Ehepartnern über die letzten 30 Jahre, zeigt sich, dass seit der Wiedervereinigung von den Ehepartnern deutlich häufiger beide erwerbstätig sind und das sog. „traditionelle“ Muster des alleinerwerbstätigen Ehemannes über den gesamten Beobachtungszeitraum stark an Relevanz einbüßt.

Frauen mit Kindern haben – zumindest in den alten Bundesländern – stets deutlich niedrigere Erwerbs-, Erwerbstätigen- und aktive Erwerbstätigkeitsquoten als Frauen im entsprechenden Alter (d. h. zwischen 25 und 44 Jahren) ohne Kinder. Je jünger die Kinder sind, desto seltener stehen die Mütter dem Arbeitsmarkt zur Verfügung. Dies trifft sowohl für die alten Bundesländer zu, als auch – auf deutlich höherem Niveau – für die neuen Bundesländer. Im Laufe der letzten fünf Jahre hat das Engagement von Müttern am Arbeitsmarkt erkennbar zugenommen, wobei Mütter in Ostdeutschland von den dortigen besonderen Wirtschaftsproblemen getroffen wurden. Darüber hinaus sind Mütter um so seltener erwerbstätig, je mehr Kinder im Haushalt leben.

Hinsichtlich des sog. bedarfsgewichteten Pro-Kopf-Einkommens unterschiedlicher Haushaltstypen, finden sich Paare mit Kindern geringfügig und insbesondere Alleinerziehende deutlich unter dem errechneten Durchschnittswert aller Haushalte. Je jünger das jüngste Kind ist, umso geringer ist das verfügbare Einkommen und die relative Einkommensposition der Familie. Alleinerziehende Frauen finden sich insbesondere überproportional häufig in unteren Einkommensschichten wieder.

Freizeitgestaltung von Kindern

Als Tätigkeiten, die deutschsprachige Kinder zwischen sechs und 13 Jahren (fast) jeden Tag ausüben, wird am häufigsten „Fernsehen“ genannt, gefolgt von „Hausaufgaben machen / Lernen“, „Draußen spielen“, „Freunde treffen“ und „Dritten spielen“. Bei den non-medialen Freizeitaktivitäten 12- bis 19-Jähriger dominiert das Treffen mit Freunden. Mit deutlichem Abstand folgt der Sport.

Der Deutsche Sportbund weist für das Jahr 2001 eindrucksvolle Mitgliederzahlen aus. Differenziert man die Daten hinsichtlich des Alters der Kinder, entspricht dies – bezogen auf die Bevölkerung des Jahres 2001 im Alter bis sechs Jahren – ca. 20,2 % der Jungen und 19,9 % der Mädchen im entsprechenden Alter. Schaut man sich die 7- bis 14-Jährigen an, dann öffnet sich eine beträchtliche geschlechtsspezifische „Schere“: In dieser Altersgruppe sind mehr als zwei Drittel der Jungen aber „nur“ etwas mehr als die Hälfte der Mädchen in einem Sportverein organisiert.

Einerseits entsteht durch diese Zahlen der Eindruck der „Versportung“ der Kindheit und Jugend, andererseits wird in der Literatur darauf hingewiesen, dass der organisierte Sport erst mit der Verdrängung körperlicher Bewegungsmöglichkeiten

aus dem öffentlichen Raum seine heutige Relevanz für den Kinderalltag erlangt hat.

Gleichaltrigengruppe

Das Motiv, andere Kinder zu treffen, ist eine wichtige Motivation für die Nutzung unterschiedlicher Freizeitmöglichkeiten. Die Gleichaltrigengruppe hat Einfluss auf die Entwicklung individueller Interessen und ein großer Teil der Freizeit wird mit Gleichaltrigen zusammen in Cliquen verbracht.

Die Interaktion mit Gleichaltrigen ist für die Entwicklung von Kindern deshalb wichtig, weil diese Sozialkontakte, im Gegensatz zur Interaktion mit Erwachsenen, stärker symmetrisch sind und die Kinder ganz andere Erfahrungen, z. B. das Verständnis für Gleichheit und Gerechtigkeit, machen lassen. Aspekte des Wettbewerbs und der Kooperation manifestieren sich im Prozess des sozialen Vergleichs. Die Kontakte mit Gleichaltrigen fördern die Entwicklung des Sozialverhaltens, und tragen zum Selbstverständnis („Selbstkonzept“) der Kinder bei.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit ist das Auftreten von Kindern in Gleichaltrigengruppen aufgrund des dabei beobachteten sog. „risky shift“ relevant, den im Vergleich zu Individualentscheidungen riskanter ausfallenden Gruppenentscheidungen – auch bei der Verkehrsteilnahme.

Mediennutzung von Kindern

Der Zugang zu und die Rezeption von Medien werden als ganz normaler Bestandteil des Kinderalltags bezeichnet, (Massen-)Medien wird eine sozialisatorische Funktion zugeschrieben.

Unter den von Kindern rezipierten Medien dominiert ganz eindeutig das Fernsehen, das von 82 % der Befragten (fast) jeden Tag und von 16 % ein- / mehrmals pro Woche praktiziert wird. Weitere Aspekte des kindlichen Medienkonsums betreffen das Hören von MCs / CDs, Radio und Hörspielkassetten, die Beschäftigung mit dem Computer, der Konsum von Videos und das Spielen von Videospiele bzw. an Spielekonsolen.

Die Fernsehnutzung von Kindern bleibt im Zeitverlauf relativ stabil, zwischen 1992 und 2000 ist sie unter 10- bis 15-Jährigen lediglich von 109 Minuten auf 118 Minuten pro Tag gestiegen. Jungen und Mädchen unterscheiden sich diesbezüglich nicht nennenswert voneinander. Jüngere Kinder sehen weniger fern als ältere, die tägliche Sehdauer schwankt zwischen 102 Minuten unter den 10- bis 11-Jährigen, 117 Minuten unter den 12- bis

13-Jährigen und 133 Minuten unter den 14- bis 15-Jährigen. Kinder aus den neuen Bundesländern sehen pro Tag länger fern als ihre Altersgenossen aus den alten Bundesländern (139 versus 110 Minuten).

Verkehrsrelevante Sozialisationsaspekte hat vor allem exzessiver Fernsehkonsum. „Vielseher“ sind signifikant weniger oft zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs als „Wenigseher“, führen seltener Gespräche, spielen seltener ein Musikinstrument, sind öfter allein, haben seltener Kontakt mit Freunden, ihre körperliche Aktivität ist reduziert und auch ihre Schulleistungen sind schlechter.

Im Jahr 2002 nutzten zwischen 39 % der 6- und 7-Jährigen und nahezu jedem 14- / 15-Jährigen zumindest „selten“ einen PC. Meist wird berichtet, dass Jungen sowohl zuhause als auch in der Schule mehr Zeit vor dem PC verbringen als Mädchen. Darüber hinaus nutzten in den Jahren 1999 und 2000 erheblich mehr Kinder in den neuen als in den alten Bundesländern einen PC zumindest „selten“. Deutliche Unterschiede in der PC-Nutzung lassen sich auch nach dem Bildungsgrad der Kinder nachweisen.

In den Haushalten von 6- bis 13-jährigen Kindern haben sich Internetzugänge in den letzten Jahren stark verbreitet. Kinder erwarten im Internet vor allem Unterhaltung und Spaß. Sie schätzen kurzweilige Spiele, Komik, Animationen und Videos, Musik, Informationen zur „populären“ Kultur und Medientipps. Die Nutzung des Internet ist besonders vom Alter und dem Geschlecht der Kinder abhängig, dabei steigt der Anteil der Kinder, die das Internet zumindest „selten“ nutzen mit dem Alter an. Von den Kindern, die das Internet nutzen, sind jedoch nur 8 % (fast) täglich online, jedes vierte Kind aber bereits ein- oder mehrmals pro Woche. Für die sog. „These der digitalen Spaltung“ hinsichtlich der Internetnutzung lassen sich bezüglich der Merkmale Alter, Bildungsniveau und Haushaltsnettoeinkommen Indizien finden.

Gesundheit von Kindern

Trotz einer intensiven Prävention können deutliche gesundheitliche Beeinträchtigungen von Kindern festgestellt werden, die mehr oder weniger an den Lebensumständen der Familien festzumachen sind und sich in einer Veränderung des Krankheitspektrums ausdrücken.

Das Bewegungspensum von Kindern ist heute geringer als früher, ihre motorischen Fähigkeiten verschlechtern sich und bei 30-40 % der Kindergartenkinder werden motorische Auffälligkeiten und

Koordinationsschwächen festgestellt. Chronische Erkrankungen und Allergien nehmen zu, darüber hinaus ist ein erheblicher Anstieg hörgeschädigter Kinder zu verzeichnen und auch psycho-soziale Stressoren hinterlassen bei den Kindern deutliche Spuren.

11- bis 14-Jährige erweisen sich heute im Vergleich zu früher zwar als sozial aufgeschlossener, gleichzeitig fühlen sie sich jedoch sozial gehemmt. Darüber hinaus werden die Kinder heute als emotional instabiler, nervöser, impulsiver, ungeduldiger und nachlässiger bezeichnet. Ebenfalls stark angestiegen ist die Neigung zur Selbstüberschätzung.

Bezüglich der Sprechfähigkeit lässt sich feststellen, dass jeder sechste Schulanfänger in Baden-Württemberg funktionelle Störungen, wie Sprachentwicklungsverzögerungen, Stammelfehler, Dysgrammatismus oder Poltern und Stottern, aufweist.

Auch soziale Fähigkeiten der Kinder können zunehmend weniger vorausgesetzt werden. Ein weiteres Problem ist das beobachtete aggressive Verhalten. Zudem wird von 2-6 % von Kindern mit ADS (Aufmerksamkeits-Defizit-Syndrom) oder ADHS (Aufmerksamkeits-Defizit-Hyperaktivitäts-Syndrom) ausgegangen.

In der Literatur werden die Verhaltensauffälligkeiten von Kindern auch als „evolutionäre Strategie“ oder Versuch interpretiert, angesichts der heutigen kindlichen Lebenswelten angemessene Verhaltensmuster herauszubilden.

Für die Verschlechterung der motorischen Fähigkeiten von Kindern werden insbesondere fehlende Spiel- und Tobemöglichkeiten in unmittelbarer Wohnungsnähe, bedingt durch die Zunahme des Straßenverkehrs, verantwortlich gemacht. Auch Autoabgase, der Lärm des Straßenverkehrs und Straßenverkehr als Stressfaktor werden angesprochen. Darüber hinaus gibt es Hinweise auf eine häufigere Verwicklung von Jugendlichen mit ADS in Verkehrsunfälle.

Relevante Aspekte sozialen Wandels (Kapitel 3)

Als Aspekte des sozialen Wandels in Familien und Privathaushalten werden quantitative Veränderungen familialer Arrangements, der Wandel von Ideen, familialen Leitbildern und Rechtsnormen und der Wandel der gesellschaftlich relevanten Leistungen von Familien diskutiert.

Es wird festgestellt, dass die dominante Stellung der Familie für das Aufwachsen von Kindern zwar im Zeitverlauf abgenommen hat, sie jedoch zur

Koordination und Integration der heterogenen Lebensbereiche und -passagen von Kindern und zur Gewährleistung der an Bedeutung zugenommenen Emotionalität in den Familienbeziehungen nach wie vor zentral bleibt.

Hinsichtlich des sozialen Wandels von Kindheit werden folgende Aspekte im Bericht diskutiert: Die Scheidung der Eltern, das Leben in einer Ein-Eltern-Familie, die Berufstätigkeit der Mutter, das Aufwachsen als Einzelkind, wirtschaftliche Krisenlagen wie Arbeitslosigkeit oder Armut, die Verhäuslichung als Verlagerung kindlicher Aktivitäten in räumlich und baulich abgegrenzte Handlungsfelder, die technische Ausstattung einer speziellen Freizeit- und Unterhaltungsindustrie (insbesondere elektronische Medien), die Veränderung der Wohn- und Straßenumwelt, die zunehmende Pädagogisierung des Alltags, die zunehmende Institutionalisierung und Kommerzialisierung kindlicher Bewegungs-, Spiel-, Sport- und Freizeitaktivitäten, der Wert von Kindern und der Aspekt Kinder und Gewalt.

Trotz der Auffassung von Sozialisation als lebenslangem Prozess bleibt unstrittig, dass entscheidende Weichen für die Aneignung von Handlungskompetenzen in der Kindheit und Jugend gestellt werden. Hier wiederum zentral oder „primär“ ist der Sozialisationskontext der Familie.

Die Funktion der Aufzucht und Erziehung von Kindern bleibt in unserer Gesellschaft vor allem dem Sozialisationskontext der Familie zugewiesen bzw. wird von diesem erwartet. Dabei werden, trotz Kindergeld und sonstiger Transferleistungen für Familien, die materiellen und immateriellen Kosten der Kinderaufzucht nach wie vor überwiegend privatisiert, also den Familien aufgeladen, der durch Kinder gestiftete Nutzen wird jedoch sozialisiert, indem die Gesellschaft als Ganzes in ihrem Fortbestand davon profitiert.

Die aktuelle Erziehungssituation in den Familien wird als Abkehr von hierarchisch-autoritären und Hinwendung zu demokratischen Strukturen einer „familialen Verhandlungskultur“ bezeichnet. Gleichzeitig sehen sich Eltern jedoch auch mit einem immensen Erziehungsdruck konfrontiert.

Nach wie vor fühlen sich Männer nur selten für die „klassisch-weiblichen“ Aspekte der emotionalen Gestaltung der Partnerschaft / Familie, des Ausgleichs bei Streit oder der Sorge um ein gemütliches Heim zuständig. Zwar beteiligen sich sog. „neue“ Männer verstärkt an der Kinderaufzucht, bevorzugen dabei allerdings eher „saubere“, nach außen gerichtete, expressive Tätigkeiten, während

Frauen nach wie vor die innerhäuslichen Routine-tätigkeiten ausführen.

Neben die Familie treten die „sekundären“ Sozialisationsinstanzen Kindergarten, Schule oder Gleichaltrigengruppe, aber auch die für das Lernen am Modell relevanten audiovisuellen Medien wie Fernsehen oder Computer, in denen bzw. durch die in Kindheit und Jugend ergänzend zu den Erfahrungen in der Familie, mit zunehmendem Alter dann auch in Konkurrenz zur Familie, Aneignungsprozesse der „äußeren Realität“ stattfinden.

Im Vergleich zu früher sind Kindern heute mehr Bereiche des öffentlichen Lebens zugänglich, in denen sich ihnen selbstständige Handlungsspielräume eröffnen. Hierdurch verändern sich die Beziehungen zwischen den Generationen ebenso wie die Muster kindlicher Normalbiografien. Allerdings verringert sich bei dieser Neuverteilung der inner- und außerfamilialen Einflussphären auf den Lebenslauf des Kindes nicht das Ausmaß der sozialen Kontrolle. Vielmehr geben Eltern Teile ihrer pädagogischen Kompetenz an andere Institutionen ab, denen ebenfalls wichtige ergänzende Sozialisationsfunktionen zugemessen werden.

Ein häufig benutzter Begriff bei der Thematisierung der sog. „Aneignung“ der Wohnumwelt durch Kinder ist derjenige des Lebensraums oder „home range“, der alle Orte umfasst, die ein Kind allein und ohne um Erlaubnis zu fragen aufsuchen kann. Der Lebensraum wird mit zunehmendem Alter größer und für Jungen wird in der Literatur die häufigere Nutzung eines zudem größeren Lebens- bzw. Bewegungsraums behauptet als für Mädchen.

Allerdings wird angenommen, dass der stetig zunehmende Straßenverkehr die Wohnumwelt von Kindern derart verändert, dass dies negative Auswirkungen auf die Entwicklung von Kindern hat: Insbesondere für Städte wird eine funktionale Ausdifferenzierung des Raumes und stetig wachsender Straßenverkehr behauptet, durch den Kinder aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden, ihr home range oder Bewegungsfreiraum verringert sich. Sie halten sich aufgrund von zunehmend fehlenden Freiräumen bzw. einer sinkenden Wohnumfeldqualität und der vom Straßenverkehr ausgehenden Unfallgefahr immer seltener im Freien auf.

Hierdurch werden Kinder jedoch in ihrer gesunden motorischen und psycho-sozialen Entwicklung benachteiligt und in ihrem Lebens-, Bewegungs- und Erfahrungsraum eingeschränkt. Statt eigenaktiv die Wohnumwelt zu erkunden werden sie in speziell für sie eingerichtete zweckbestimmte pädagogi-

sche Schonräume, – wie Kindergärten, Spielplätze, Vereinsheime, Musik-, Sprach- oder sonstige Schulen, etc. – verwiesen und dort kontrolliert und diszipliniert.

Diese Orte liegen jedoch nicht mehr im unmittelbaren und von den Kindern alleine zu erreichenden Wohnumfeld. Da diese Orte für Kinder wie Inseln im öffentlichen Raum für Erwachsene anmuten, hat sich für die theoretische Durchdringung dieses Sachverhaltes die Begrifflichkeit „Verinselung kindlicher Lebensräume“ etabliert.

Entwicklungspsychologie und Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder (Kapitel 4)

Die kindliche Entwicklung des Denkens kann mit Piaget in vier Stufen eingeteilt werden:

- Sensumotorische bzw. senso-motorische Stufe (bis ca. einem Alter von zwei Jahren),
- voroperationale Stufe (von ca. zwei bis ca. sechs Jahre),
- konkret-operationale Stufe (von ca. sechs bis ca. 12 Jahre) und
- formal-operative Stufe (ab dem Alter von ca. 12 Jahren).

Die Literatur zur Verkehrserziehung bezieht sich häufig auf diese Stufen und orientiert sich hinsichtlich der folgenden, für ein sicheres Verkehrsverhalten als relevant gesehenen, Kompetenzen daran:

- Aufmerksamkeit / Konzentration,
- visuelle Wahrnehmung (Helligkeit, Farbe, Formen, Entfernungen, Geschwindigkeiten, Längen, Links-Rechts-Unterscheidung),
- auditive Wahrnehmung und
- Motorik / Bewegung.

Im Bericht wird aufgezeigt, dass Kinder hinsichtlich aller dieser Kompetenzen natürliche und ihrer Entwicklung entsprechende Besonderheiten aufweisen. Für die Verkehrsbeteiligung von Kindern wird aus diesen entwicklungspsychologischen Erkenntnissen gefolgert, dass

- selbst die Teilnahme von Kindern als Fußgänger im Straßenverkehr bis zum Alter von acht Jahren sehr riskant und wenig zuverlässig,
- die Verkehrsteilnahme als Radfahrer aufgrund der defizitären motorischen Entwicklung bis zu diesem Alter gar nicht zu empfehlen und

- von einem ausgebildeten Gefahrenbewusstsein im Straßenverkehr erst ab dem Alter von ca. elf Jahren, mit der Fähigkeit zum sicheren Radfahren erst ab 14 Jahren auszugehen ist.

In neuerer Zeit mehren sich jedoch kritische Einwände gegen eine allzu rigide Auslegung der von Piaget formulierten Stufen und festgestellten Altersgrenzen.

Forschungsergebnisse aus Großbritannien deuten darauf hin, dass bereits sehr junge, etwa 5-jährige Kinder für Verhaltenstrainings im Verkehrsraum zugänglich sind. Damit wird dezidiert einer sehr rigiden Interpretation des Piaget'schen Stufenmodells entgegengetreten, das davon ausgeht, dass Kinder erst ein bestimmtes Niveau an kognitiver Entwicklung erreicht haben müssen, bevor sie mit räumlichen und zeitlichen Aspekten der Verkehrsumwelt umgehen können. Hier sehen die Autoren Piaget missinterpretiert und die Fähigkeiten von jungen Kindern unterschätzt.

Nicht das Alter der Kinder, sondern die Angemessenheit der Trainingsmethode wird als kritischer Faktor der Wirksamkeit von Verkehrserziehung gesehen, wobei klar für praktische Trainingsprogramme votiert wird. Entsprechende empirische Evidenz aus Deutschland liefert die Evaluation des Unterrichtsmodells „Frühradfahren“ in Schleswig-Holstein, das auf die Reduzierung von Radunfällen von Kindern zielt und hierzu unter anderem ein fahrpraktisches Training im Schonraum, das Einüben von Verhaltensmustern in bestimmten Verkehrssituationen und das sog. „handelnde Lernen“ einsetzt.

Die Verkehrserziehung in Deutschland befindet sich zur Zeit in einer Phase der Umorientierung und will sich neu positionieren. Hierbei ist auch eine inhaltliche Entgrenzung festzustellen:

- Statt von Verkehrserziehung wird häufig von Mobilitätserziehung gesprochen. Diese hat zwei inhaltliche Schwerpunkte. Zum einen soll eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Kinder und ihrer Familien bewirkt werden (zu Fuß Gehen, Radfahren und das Benutzen des ÖPNV). Zum anderen setzt die Mobilitätserziehung neben der Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Verhaltensprävention), auf eine kindgerechte Gestaltung der Umwelt, betont also den Aspekt des Engineering (Verhältnisprävention).
- Nach der Vorgabe der Kultusministerkonferenz soll die Verkehrserziehung weg von einer reinen Sicherheitserziehung und hin zu einer Kombination aus Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung gelangen. Die Deutsche Verkehrswacht geht neuerdings über

diese vier Säulen der Verkehrserziehung hinaus und stellt explizit auf Schlüsselqualifikationen oder grundlegende „Kernkompetenzen“ 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. Diese als „Neudefinition“ von Verkehrserziehung bezeichnete Entgrenzung der schulischen Verkehrserziehung gesellt die Bewegungserziehung der Sicherheits-, Gesundheits-, Sozial- und Umwelt-erziehung, als weiteren relevanten benachbarten Erziehungsbereich der Verkehrserziehung, hinzu.

Aber auch diese inhaltliche Umorientierung findet insofern Kritik als ihr unterstellt wird, Kinder nach wie vor an die Verhältnisse des Straßenverkehrs anzupassen und nicht ihre gesunde Entwicklung in den Mittelpunkt zu stellen und auf entsprechende Änderungen im Straßenverkehr hinzuwirken.

Sozialer Wandel und Verkehrssicherheitsarbeit (Kapitel 5)

Wandel der Anforderungen an Kinder im Straßenverkehr

Im Jahr 2001 waren 12,3 % der Gesamtfläche der Bundesrepublik von Siedlungs- und Verkehrsflächen bedeckt, woran die Verkehrsfläche einen Anteil von 17.118 km² oder 39 % hatte.

Prognostiziert man die Entwicklung der Kinderzahl und des Pkw-Bestandes in die Zukunft, ist davon auszugehen, dass die Kinderzahl weiter abnimmt und der Pkw-Bestand in Deutschland auch zukünftig weiter steigt, sich also die „Schere“ zwischen der Anzahl der Kinder unter 15 Jahren und dem Pkw-Bestand weiter öffnet.

Während für Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, zukünftig keine quantitative Änderung zu erwarten ist, werden für die vom motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Personenkilometer auch weiterhin deutliche Steigerungen prognostiziert. Auch die Entwicklung der Fahrleistung des Personenverkehrs geht von einer zukünftigen weiteren Zunahme der vom motorisierten Individualverkehr gefahrenen Fahrzeugkilometer aus.

Damit erscheinen die Zukunftschancen der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder zwiespältig:

- Die quantitative Entwicklung der Kinder und des Pkw-Bestandes in Deutschland lassen ebenso

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

- Andererseits kann man für die Zukunft nicht nur mit einer weiter steigenden Wertschätzung der Mobilität, sondern auch mit einer höheren Wertschätzung von Kindern – als sog. „knappes Gut“ – rechnen. In der Zusammenschau könnte eine solche qualitative Veränderung durchaus zu einem positiven Ausblick auf den zukünftigen Stellenwert von (Schul-)Verkehrserziehung verleiten.

Hinsichtlich der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr lässt sich in den letzten 50 Jahren zunächst ein steiler Anstieg der im Straßenverkehr verletzten Kinder bis zu Beginn der 1970er Jahre (Verkehrsbeteiligung als Fußgänger) bzw. bis zum Ende der 1970er Jahre (Verkehrsbeteiligung als Fahrradfahrer oder Mitfahrer in einem motorisierten Verkehrsmittel) sowie ein danach einsetzender Rückgang der bei Straßenverkehrsunfällen verletzten Kinder feststellen. Während dabei insbesondere die Anzahl der als Fußgänger verletzten Kinder deutlich sank, verharrt die Anzahl der als Mitfahrer verletzten Kinder seit Anfang der 1990er Jahre auf einem relativ hohen absoluten Niveau.

Bei der zeitlichen Entwicklung der Anzahl getöteter Kinder im Straßenverkehr fällt die zu Beginn der 1950er Jahre bereits sehr hohe Anzahl als Fußgänger getöteter Kinder auf, die bis zur ersten Hälfte der 1970er Jahre sogar noch drastisch weiter steigt und danach ebenso deutlich zurückgeht. Auch die Verkehrsbeteiligungen als Fahrradfahrer oder Mitfahrer in einem motorisierten Verkehrsmittel zeigen zu Beginn der 1970er Jahre die höchsten Anzahlen von getöteten Kindern und sinken in den anschließenden Jahren. Seit Anfang der 1990er Jahre machen nicht mehr die Fußgänger, sondern vielmehr die Mitfahrer in motorisierten Verkehrsmitteln den größten Anteil der im Straßenverkehr getöteten Kindern aus.

In der altersspezifischen Differenzierung der Entwicklung der Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr über die letzten 20 Jahre ist zu sehen, dass zwar die Anzahl der Verunglückten unter 6-Jährigen und der 6- bis unter 10-Jährigen im Zeitverlauf moderat abnimmt, nicht aber die Anzahl der verunglückten 10- bis unter 15-Jährigen. Auch hinsichtlich der zeitlichen Entwicklung der im Straßenverkehr getöteten Kinder zeigt sich insbeson-

dere für die 6- bis unter 10-Jährigen eine deutliche Verringerung der Getöteten. Eine im Trend fallende Anzahl getöteter Kinder ist zwar auch für die beiden anderen Altersgruppen festzustellen, jedoch sind in den letzten Jahren auch hinsichtlich der Unfalltoten die 10- bis unter 15-Jährigen offensichtlich am stärksten gefährdet.

Differenziert nach dem Geschlecht, hat sich die Anzahl der verunglückten Jungen unter 10 Jahren seit 1976 ca. halbiert und der ebenfalls moderat sinkenden Anzahl verunglückter Mädchen zumindest angenähert. Anders sieht es dagegen bei den 10- bis unter 15-Jährigen aus: Während hier unter Jungen nur ein leichter Rückgang der Verunglückten nachzuvollziehen ist, hat die Anzahl der verunglückten Mädchen – nach Jahren der teilweise deutlich höheren Belastung – im Jahr 2001 erst wieder das Ausgangsniveau von 1976 erreicht.

Hinsichtlich der Prävention von Unfalltoten zeigt sich in allen Altersgruppen im Zeitverlauf eine starke Abnahme der tödlich verunglückten Kinder, wobei sich auch hier der Unterschied zwischen Jungen und Mädchen merklich verringert hat.

Während Jungen im zeitlichen Rückblick stets am häufigsten als Fahrradfahrer und – auf deutlich niedrigerem Niveau – seit dem Ende der 1990er Jahre etwa gleich häufig als Fußgänger oder Mitfahrer in einem Pkw verunglücken, zeigt sich bei den Mädchen ein anderes Bild. Hier steht einer deutlichen Abnahme der als Fußgänger Verunglückten in den Zeiträumen von 1979 bis 1990 und, vereinigungsbedingt auf ein wieder höheres Niveau angestiegen, von 1991 bis heute, eine über die Jahre hinweg zwischen ca. 4.500 und 6.000 oszillierende Anzahl von als Fahrradfahrer verunglückten Mädchen gegenüber. Nach einem abnehmenden Trend in der Verunfallung als Pkw-Mitfahrer bis zum Beginn der 1980er Jahre ist jedoch unter Mädchen in der zweiten Hälfte dieses Jahrzehnts die Anzahl von als Pkw-Mitfahrer Verunglückten geradezu sprunghaft angestiegen und verharrt seitdem auf einem Niveau von über 8.000 bei dieser Verkehrsbeteiligung verunglückten Mädchen pro Jahr.

Als Determinanten des Rückgangs der im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Kinder werden die Verbesserung des Rettungswesens und der Fortschritt der Intensivmedizin ebenso genannt, wie der technische Fortschritt an Pkws (z. B. Airbag), Engineering-Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo 30-Zonen, die Einführung neuer gesetzlicher Bestimmungen (z. B. Kindersicherung) sowie die Verkehrserziehung und -aufklärung. Aber auch die Verdrängung von Kindern

durch den Straßenverkehr wird in der Literatur diskutiert.

Wandel im Umgang der Kinder mit den Anforderungen des Straßenverkehrs

Die Beziehung zwischen Kindern und dem Ausmaß des Autoverkehrs ist heute durchaus ambivalent: So werden Kinder durch den motorisierten Verkehr in ihrem Bewegungsdrang eingeschränkt und auf vermeintlich sichere „Inseln“, wie Spiel-, Bolz- oder Sportplätze, verwiesen. Andererseits induzieren Kinder jedoch auch Verkehr.

Vergleicht man die aktuellen Daten zur Verkehrsbeteiligung von Kindern aus den Erhebungsjahren 1998 / 1999 mit zwei vor ca. zehn bzw. mehr als 20 Jahren durchgeführten ähnlichen Untersuchungen, kann man nachvollziehen, wie der Anteil der Kinder, die den Hinweg zur (Betreuungs-)Institution alleine bewältigen, im Zeitverlauf stetig und deutlich sinkt. Dies ist – aufgrund der Durchsetzung der Aufsichtspflicht der Eltern – insbesondere bei Kindern im Vorschulalter zu beobachten, aber auch unter den älteren Kindern.

Heute wird jedes fünfte Kind im Alter von sechs bis unter 13 Jahren auf seinem Weg zur Schule meistens von einer erwachsenen Person begleitet. Unter den 13- bis unter 18-Jährigen trifft dies auf nahezu jeden zwanzigsten Befragten zu. Damit hat sich der Anteil von Schülern jeglicher Altersgruppe, die auf dem Schulhinweg von Erwachsenen begleitet werden, zwischen 1984 / 1985 und heute mehr als verdoppelt.

Die im Zeitverlauf zu beobachtende Änderung in der Begleitung bzw. im alleine Bewältigen des Weges zur (Betreuungs-)Institution schlägt sich auch in der dabei gewählten Verkehrsbeteiligungsart nieder. So sinkt der Anteil der Kinder, die ihren Kindergartenweg zu Fuß zurücklegen von über zwei Drittel Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch 43,6 % auf dem Kindergartenhin- und 44,7 % auf dem -rückweg zum Ende der 1990er Jahre. Während Mitte der 1970er Jahre lediglich ca. ein Viertel der Kinder mit einem Pkw zum Kindergarten gefahren wurde, sind dies Ende der 1990er Jahre nahezu vier von zehn Kindergartenkindern.

Ein ähnlicher Rückgang des Anteils der Kinder, die zu Fuß unterwegs sind, lässt sich auch für den Schulweg feststellen. Hier gehen die entsprechenden Anteile von über 60 % Mitte der 1970er Jahre auf lediglich noch knapp über 40 % der Schüler 1998 / 1999 zurück. Zudem ist deutlich zu erkennen, dass auch hier die Mitfahrt im Pkw Ende der 1990er Jahre ein weit größeres Ausmaß ange-

nommen hat als in den beiden früheren Untersuchungen.

Vergleicht man die Anzahl der Verkehrsbeteiligungen von Kindern und Jugendlichen über die drei Erhebungen hinweg, zeigen sich sowohl im Zeitverlauf, als auch zwischen den Geschlechtern keine nennenswerten Unterschiede. Schaut man sich die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung an, ist zu sehen, dass diese im Vergleich der drei Erhebungen unter den 3- bis unter 6-Jährigen und den 6- bis unter 10-Jährigen stetig kürzer geworden ist, und sich unter den 10- bis unter 15-Jährigen im Vergleich zur Mitte der 1980er Jahre wieder etwas verlängert hat, aber nicht die durchschnittliche Dauer einer Verkehrsbeteiligung in dieser Altersgruppe Mitte der 1970er Jahre erreicht.

Mit zunehmendem Alter errechnen sich stetig längere Verkehrsbeteiligungsdauern: Von ca. 54 Minuten für die unter 6-Jährigen, über ca. 55 Minuten für die 6- bis unter 10-Jährigen bis zu ca. 61 Minuten für die 10- bis unter 15-Jährigen.

Die von Kindern durchschnittlich pro Tag zurückgelegte Entfernung steigt mit zunehmendem Alter der Kinder: So lässt sich errechnen, dass unter 6-Jährige ca. 15,9 km pro Tag zurücklegen, 6- bis unter 10-Jährige ca. 16,1 km und 10- bis unter 15-Jährige ca. 18,9 km.

Beurteilung aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Lichte der bisherigen Erkenntnisse

Neben dem zu Fuß Gehen ist das Fahrrad jenes Fahrzeug, das für hinreichend viele Kinder verfügbar und in großem Ausmaß, nicht nur zur zielgerichteten Erreichung von Orten, sondern auch als Spiel, Freizeit- und Sportgerät tatsächlich genutzt wird. FUNK, WIEDEMANN (2002) haben bei einer Durchsicht aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder deutlich aufgezeigt, dass in den Jahrgangsstufen der Eingangsklassen der Grundschulen und erst recht für Kinder im Kindergartenalter eine stark unterdurchschnittliche Versorgung mit fahrradspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen festzustellen ist. Die Jugendverkehrsschule kommt üblicherweise erst in der dritten oder vierten Klasse, zum Erwerb des „Fahrradführerscheins“, zum Tragen.

Geht man von den empirisch belegten Verfügbarkeitsquoten und Nutzungshäufigkeiten von Fahrrädern unter Kindern im (Vor-)Schulalter aus, kommt die verkehrserzieherische Beschulung hinsichtlich einer sicheren Fahrradnutzung zu spät. Die Träger

und Umsetzer der entsprechenden Maßnahmen orientieren sich daran, mit welchem Alter die Hinführung von Kindern zum Verkehrsmittel Fahrrad vor dem Hintergrund der entwicklungspsychologischen Erkenntnisse erfolgen sollte, nicht jedoch daran, ab welchem Alter die Kinder tatsächlich Fahrrad fahren.

Anhand aktueller Verkehrssicherheitsmaßnahmen kann gezeigt werden, dass insbesondere bis zum Alter von ca. sieben Jahren, also einschließlich des Besuchs der ersten beiden Grundschulklassen, die Förderung der kindlichen Psychomotorik ein Ziel von nahezu der Hälfte der altersspezifischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist. Auch für Kinder im Alter von acht oder neun Jahren lässt sich noch für ein Drittel bzw. drei von zehn Verkehrssicherheitsmaßnahmen dieses Ziel ausmachen.

Differenziert man die Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach den Zielen „Regelvermittlung“ und „Einüben von Verhalten“, dann wird die Dominanz des Ziels „Regelvermittlung“ ab dem Alter von fünf Jahren deutlich. Teilt man die in der Literatur geäußerten Zweifel an der Betonung der Wissensvermittlung und die alternativ hierzu hervorgehobene Relevanz praktischer Übungen, dann verweist diese Gegenüberstellung auf erhebliche Defizite hinsichtlich des praktischen Übens sicheren Verkehrsverhaltens insbesondere für Kinder im Grundschulalter.

Schließlich lässt sich auch das Übergewicht des Mediums „Druckerzeugnisse“ in der Verkehrssicherheitsarbeit über die gesamte Altersspanne der Kinder nachvollziehen, wobei gedruckte Materialien zwar als effektiv in der Wissensvermittlung, nicht jedoch in der Verhaltensänderung gelten.

Wandel der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder

Es wurde aufgezeigt, dass sich sowohl die kindliche Verkehrsbeteiligung als auch die Verunfallung von Kindern im Straßenverkehr im innerörtlichen Bereich, ja sogar auf einen sehr engen Radius um die eigene Wohnung konzentriert. Dies trifft auf die von Kindern angesteuerten Wegeziele beim Schul- oder Kindergartenbesuch ebenso zu, wie bei ihrer Freizeitmobilität. Vor diesem Hintergrund 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.

Als offensichtliche Vorteile eines solchen kleinräumigen Ansatzes werden benannt:

- Die Überschaubarkeit der Verkehrsverhältnisse,
- die Kürze der Kommunikations- und Entscheidungswege und
- die guten Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung.

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.

Durch die Bündelung der Ressourcen hinsichtlich des Wissens und der Entscheidungskompetenzen sind in einer kommunal vernetzten Verkehrssicherheitsarbeit Synergieeffekte zu erwarten. Nicht zu unterschätzen ist auch die Verbesserung des Klimas, das durch einen offensiv propagierten verständnisvolleren, toleranteren Umgang miteinander im öffentlichen Verkehrsraum oder das Mehr an Lebensqualität durch einen langsamer fließenden Verkehr, weniger Verkehrslärm, bzw. mehr Verkehrssicherheit, auf das Zusammenleben in der Nachbarschaft oder der Kommune generell ausstrahlen kann.

Neben der kommunalen Vernetzung der Verkehrssicherheitsarbeit bietet das moderne Setting Freizeitpark für die Verkehrssicherheitsarbeit neue Perspektiven, die evtl. als eher trocken oder langweilig empfundene Materie „Verkehrssicherheit“ erlebnispädagogisch aufzubereiten und in einem positiv besetzten Umfeld und zu einer Zeit, in der die (kindlichen) Besucher nicht erwarten, beschult zu werden, an die Endverbraucher Kinder oder Eltern zu bringen. Als Beispiele werden die Mercedes-Benz-Kinderverkehrsschule im „Ravensburger Spielaland“ und die Audi LEGOLAND Fahrschule im Freizeitpark „LEGOLAND Deutschland“ vorgestellt.

Als neues Medium der Verkehrserziehung wird inzwischen auch das Internet entdeckt. Erste Ange-

bote, die das Internet für die Verkehrssicherheit dienstbar machen, werden kurz skizziert.

Handlungsempfehlungen (Kapitel 6)

Trotz aller edukatorischer Bemühungen, lassen sich die entwicklungsbedingten natürlichen kindlichen Besonderheiten hinsichtlich ihres Denkens und ihrer Wahrnehmung nicht vollständig kompensieren. Dies ist ein starkes Argument für die Propagierung der bekannten „Verbundstrategie“ aus Education (Verkehrserziehung), Engineering (planerische und technische Maßnahmen in der Verkehrsumwelt) und Enforcement, bzw. die Betonung nicht-edukatorischer Aspekte der Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder.

Um Synergieeffekte zu nutzen wird den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit die Kooperation mit Akteuren anderer spezifischer Erziehungsbereichen empfohlen, wie z. B. der Deutschen Sportjugend, dem Programm „Soziale Stadt“ oder dem „Gesunde-Städte-Netzwerk“, den in der lokalen Agenda 21 engagierten Verbänden und Projektgruppen, der Initiative „Kinder bewegen“ der Deutschen Olympischen Gesellschaft (DOG) und der Adam Opel AG, etc..

Auch hinsichtlich einer lebenszyklischen Perspektive werden für die Institutionen Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schule, Ganztagschule und Fahrschule Aspekte lebensweltorientierter Verkehrssicherheitsmaßnahmen enumeriert.

Hinsichtlich der Ansprache von Kindern sollten die dabei verwendeten Medien kritisch geprüft werden. Vor dem Hintergrund des großen Interesses von Kindern an Computerspielen und Internet sollte die stärkere Einbindung dieser Medien in die Verkehrssicherheitsarbeit forciert werden.

Zudem werden Projekte aus anderen Erziehungsbereichen im Sinne der „good practice“ vorgestellt, wie die Einbindung von Kinder- und Jugendärzten, das Versenden von Elternbriefen, eine „Elternschule“ oder der Einsatz von „health visitors“.

Hinsichtlich des Einsatzes von Engineering-Maßnahmen wird betont, dass hierdurch Verkehrssicherheit als kollektives Gut produziert wird, von dem prinzipiell niemand ausgeschlossen werden kann und das – im ökonomischen Sinne – positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen produziert. Für Maßnahmen des Engineering und des Enforcement werden diverse Beispiele aufgelistet.

Im wissenschaftlichen Bereich wird zur Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder die

- Dauerbeobachtung und jährliche Aktualisierung (Längsschnittcharakter) eines Standardprogramms relevanter Indikatoren der Verkehrsbeteiligung, Verunfallung und sonstiger kinder- und straßenverkehrsspezifischer Indikatoren auf der Ebene von Kreisen,
- ihre Aufarbeitung in Tabellenform,
- ihre Ablage in einer Datenbank (Verkehrssicherheitsdatenbank),
- deren Visualisierung als thematische Landkarten auf Kreisebene (Verkehrssicherheitsatlas) und
- die Veröffentlichung der Karten in einer Druck- und einer elektronischen Fassung

vorgeschlagen. Auch die Online-Stellung der Datenbank ins Internet sollte erwogen werden.

Literatur

- ABEL, H., MATTHES, U. (Ohne Jahr)
Aufschlussreiche Studie zu Tempo 30 innerorts. [Download der Datei „ms_tempo30.pdf“ von www.mobilservice.ch/member/dossiers/dossier_detail.asp?id=608 am 14.07.2003]
- ALLWEINS, K. (1997)
City-game – die Stadt als Lern- und Spielraum. In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. Stuttgart: Aktion Jugendschutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 222-228
- ALTENHOFEN, L. (1998)
Das Programm zur Krankheitsfrüherkennung bei Kindern: Inanspruchnahme und Datenlage. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): Gesundheit von Kindern. – Epidemiologische Grundlagen –. Forschung und Praxis der Gesundheitsforschung, Band 3. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, 24-33
- ARAL AG (HRSG.) (2000)
Verkehrstaschenbuch 2000 / 2001. Bochum: Aral AG
- ARBEITSGEMEINSCHAFT ADIPOSITAS IM KINDES- UND JUGENDALTER (2002)
Leitlinien. Verabschiedet auf der Konsensus-Konferenz der AGA am 04.10.02. Ohne Ort: Ohne Verlag
[<http://www.a-g-a.de/Leitlinien/leitlinien.html>]

- ASCHER, W. (1998)
Weg von der „Fielmann“-Mentalität! In: *Arzt & Wirtschaft – Sonderheft IGeL*, S. 17-18
- ATABAY, I. (2001)
Elternschule für türkische Familien. In: *pro Jugend (Ausgabe Bayern)*, Nr. 4: 19-21
- BACHER, J. (1999)
Mangelnde Freiräume, kindliches Wohlbefinden und Persönlichkeitsentwicklung. In: *SWS-Rundschau*, 39. Jg., Heft 1: 27-46
- BACHER, J. (1998a)
Die Wohnumwelt von Kindern: Ausstattung, Nutzung, Bewertung und Wohlbefinden. In: KRÄNZL-NAGL, R., RIEPL, B., WINTERSBERGER, H. (HRSG.): *Kindheit in Gesellschaft und Politik. Eine multidisziplinäre Analyse am Beispiel Österreichs*. Frankfurt/Main und New York: Campus, 267-285
- BACHER, J. (1998b)
Einkommensarmut von Kindern und subjektives Wohlbefinden. Bestandsaufnahme und weiterführende Analysen. In: MANSEL, J., NEUBAUER, G. (HRSG.): *Armut und soziale Ungleichheit bei Kindern*. Opladen: Leske + Budrich, 173-189
- BACHER, J., BEHAM, M., WILK, L. (1996)
Familienstruktur, kindliches Wohlbefinden und Persönlichkeitsentwicklung – Eine empirische Analyse am Beispiel zehnjähriger Kinder. In: *Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie*, 16. Jg., Heft 3: 246-269
- BACKES, G. (1997)
Lebenslage als soziologisches Konzept zur Sozialstrukturanalyse. In: *Zeitschrift für Sozialreform*, Jg. 43, Heft 9: 704-727
- 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. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenverkehr
- BANDURA, A. (1979)
Sozial-kognitive Lerntheorie. Stuttgart: Klett-Cotta
- BARKLEY, R. A., GUEVREMONT, D. C., ANASTOPOULOS, A. D., DUPAUL, G. J., SHELTON, T. L. (1993)
Driving-Related Risks and Outcomes of Attention Deficit Hyperactivity Disorder in Adolescents and Young Adults: A 3- to 5-Year Follow-up Survey. In: *Pediatrics*, Vol. 92 No. 2: 212-218
- BARTHELMES, J. (1999)
Fernsehen und Computern in der Familie. Für einen kreativen Umgang mit den Medien. München: Kösel
- BASNER, B., DE MARÉES, H. (1993)
Fahrrad- und Straßenverkehrstüchtigkeit von Grundschulern. Abschlußbericht des Forschungsprojektes des Lehrstuhls für Sportmedizin der Ruhr-Universität Bochum. Münster: Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe
- BASS, J. L., CHRISTOFFEL, K. K., WIDOME, M., BOYLE, W., SCHEIDT, P., STANWICK, R., ROBERTS, K. (1993)
Childhood Injury Prevention Counseling in Primary Care Settings: A Critical Review of the Literature. In: *Pediatrics*, Vol. 92, No. 4: 544-550
- BAUEREISS, R., BAYER, H., BIEN, W. (1997)
Familienatlas II. Lebenslagen und Regionen in Deutschland. Karten und Zahlen. Opladen: Leske + Budrich
- BAUMERT, J. (HRSG.) (2001)
PISA 2000. Basiskompetenzen von Schülerinnen und Schülern im internationalen Vergleich Opladen: Leske + Budrich
- BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN (HRSG.) (2000a)
Bericht der Beauftragten der Bundesregierung für Ausländerfragen über die Lage der Ausländer in der Bundesrepublik Deutschland. Februar 2000. Berlin und Bonn: Beauftragte der Bundesregierung für Ausländerfragen
- BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN (2000b)
Daten und Fakten zur Ausländersituation. Oktober 2000. Berlin, Bonn: Beauftragte der Bundesregierung für Ausländerfragen
- BEAUFTRAGTE DER BUNDESREGIERUNG FÜR AUSLÄNDERFRAGEN (1999)
Das neue Staatsangehörigkeitsrecht. Einbürgerung: fair, gerecht, tolerant. Berlin, Bonn: Beauftragte der Bundesregierung für Ausländerfragen
- BECK, U. (1986)
Risikogesellschaft. Frankfurt/M.: Suhrkamp

- BECK, N., WARNKE, A., KRÜGER, H. P., BARGLIK, W. (1996)
Hyperkinetisches Syndrom und Auffälligkeiten im Straßenverkehr: Eine fallkontrollierte Pilotstudie. In: Zeitschrift für Kinder- und Jugendpsychiatrie, Jg. 24: 82-91
- BECKMANN, P., KURTZ, B. (2001)
Erwerbstätigkeit von Frauen. Die Betreuung ist der Schlüssel. IAB Kurzbericht, Nr. 10 vom 15.06.2001
- BEHAM, M., WILK, L. (1998)
Die kindliche Lebenswelt Familie. In: KRÄNZL-NAGL, R., RIEPL, B., WINTERSBERGER, H. (HRSG.): Kindheit in Gesellschaft und Politik. Eine multidisziplinäre Analyse am Beispiel Österreichs. Frankfurt/Main und New York: Campus, 153-187
- BEHER, K. unter Mitarbeit von RIETZKE, T. (2000)
Umfang und Gründe für die Nicht-Inanspruchnahme des Kindergartens von ausländischen Kindern im Alter von 3 Jahren bis zum Schuleintritt in Dortmund. Abschlussbericht. Dortmund: Universität Dortmund
- BENÖLKEN, M. (2002)
Kinder und ihre Gesundheit. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten. Opladen: Leske + Budrich, 151-168
- BERGER, G. (1992)
Entwicklungsphysiologische Komponenten der Unfallverhütung bei Kindern. In: SCHÜTZE, U. (HRSG.): Freizeitunfälle im Kindes- und Jugendalter. Stuttgart, New York: Thieme, 24-29
- BERG-LAASE, G., BERNING, M., GRAF, U., JACOB, J. (1985)
Verkehr und Wohnumfeld im Alltag von Kindern. Beiträge zur gesellschaftswissenschaftlichen Forschung, Band 2, Pfaffenweiler: Centaurus-Verlagsgesellschaft
- 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 VERKEHRSSICHERHEITSRAT (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
- BORGERT, O., HENKE, T. (1997)
Motorische Radfahrkompetenz von Kindern und Jugendlichen. Abschlußbericht zum Forschungsprojekt „Zum Erwerb von Radfahrkompetenz und ihrer Ausprägung bei 11-14jährigen Schülern“. Gefördert vom Gemeindeunfallversicherungsverband Westfalen-Lippe. Bochum: Ruhr-Universität
- BOURAUUEL, R. (1996)
Ratgeber Kinder im Straßenverkehr, Lübeck: Schmidt Römhild
- BRANDT, K., EGGERT, D., JENDRITZKI, H., KÜPPERS, B. (1997)
Untersuchungen zur motorischen Entwicklung von Kindern im Grundschulalter in den Jahren 1985 und 1995. In: Praxis der Psychomotorik, Jg. 22, Heft 2: 101-107
- BREIHOLZ, H. (2002)
Ergebnisse des Mikrozensus 2001. In: Wirtschaft und Statistik, Heft 7: 566-574
- BREUNIG, C. (2002)
Onlineangebote für Kinder. Angebotsstruktur, Inhalte und Nutzung kinderspezifischer Internetseiten. In: Media Perspektiven, Heft 8: 389-402
- BRIESE, V. (2001)
Wem nützt die Helmpflicht? Den Kindern nicht! In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 51. Jg., Heft 2: 9-10
- BRONFENBRENNER, U. (1981)
Die Ökologie der menschlichen Entwicklung: natürliche und geplante Experimente. Stuttgart: Klett-Cotta
- BRONFENBRENNER, U. (1976)
Ökologische Sozialisationsforschung. Stuttgart: Klett.
- BRUNER, C. F., WINKLHOFER, U., ZINSER, C. (2001)
Partizipation – ein Kinderspiel? Beteiligungsmodelle in Kindertagesstätten, Schulen, Kommunen und Verbänden. Berlin: BMFSFJ

- BÜCHEL, F., SPIESS, K. (2002)
Form der Kinderbetreuung und Arbeitsmarktverhalten von Müttern in West- und Ostdeutschland. Kurzfassung: Die wichtigsten Ergebnisse der Studie. Berlin: Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
- BÜCHNER, P. (1994)
(Schul-) Kindsein heute zwischen Familie, Schule und außerschulischen Freizeiteinrichtungen. In: BÜCHNER, P., GRUNDMANN, M., HUININK, J., KRAPPMANN, L., NAUCK, B., MEYER, D., ROTHE, S.: Kindliche Lebenswelten, Bildung und innerfamiliäre Beziehungen. Materialien zum 5. Familienbericht, Band 4. München: Verlag Deutsches Jugendinstitut, 11-39
- BÜCHNER, P. (1990)
Aufwachsen in den 80er Jahren. Zum Wandel kindlicher Normalbiografien in der Bundesrepublik Deutschland. In: BÜCHNER, P., KRÜGER, H.-H., CHISHOLM, L. (HRSG.): Kindheit und Jugend im interkulturellen Vergleich. Zum Wandel der Lebenslagen von Kindern und Jugendlichen in der Bundesrepublik Deutschland und in Großbritannien. Opladen: Leske + Budrich, 79-93
- BÜCHNER, P., FUHS, B. (1993)
Kindersport. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 491-499
- BÜSCHGES, G. (1993)
Bestandsaufnahme und Entwicklungen aus der Sicht der empirischen Sozialwissenschaften. In: LANG, E., ARNOLD, K. (HRSG.), Der Mensch im Straßenverkehr. Referate der Fünften Informationsmedizinischen Tage in Hamburg 1991. Schriftenreihe der Hamburg-Mannheimer-Stiftung für Informationsmedizin, Band 6, Stuttgart: Enke, 80-95
- BÜSCHGES, G., ABRAHAM, M., FUNK, W. (1998)
Grundzüge der Soziologie. 3., völlig überarbeitete Auflage. München und Wien: Oldenbourg
- BÜSCHGES, G., SCHULTE, W., WITTENBERG, R. (1974)
Regionale Auswahleinheiten in der Straßenverkehrssicherheitsforschung. Voraussetzungen, Möglichkeiten und Grenzen der Verwendung regionaler Auswahl- und Erhebungseinheiten im Rahmen einer Grundauswahl für Zwecke der Straßenverkehrssicherheitsforschung. Abschlußbericht des Forschungsprojektes 7215 'Ermittlung repräsentativer Bezirke' der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, Bielefeld: Universität Bielefeld
- BUNDESÄRZTEKAMMER, ZENTRALINSTITUT FÜR DIE KASSENÄRZTLICHE VERSORUNG (HRSG.) (1999)
Unfallverhütung im Kindesalter. Maßnahmen-Set zu den Ansatzorten „Arztpraxis“ und „Kindergarten“ für Ärztinnen und Ärzte. Köln: Bundesärztekammer und Zentralinstitut für die kassenärztliche Versorgung
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (2002)
Siedlungsflächenentwicklung 2001 / Veränderung 1997-2001
[<http://www.bbr.bund.de/raumordnung/siedlung/umwelt2001.htm> am 13.01.2003]
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (HRSG.) (2001)
Aktuelle Daten zur Entwicklung der Städte, Kreise und Gemeinden. Ausgabe 2000. Berichte des BBR, Band 8, Bonn: BBR
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG [BBR] (HRSG.) (2000)
Raumordnungsbericht 2000. Berichte des BBR, Band 7. Bonn: BBR
- BUNDESMINISTERIUM DES INNERN [BMI] (HRSG.) (2003)
Polizeiliche Kriminalstatistik 2002. Berlin: BMI
- BUNDESMINISTERIUM FÜR ARBEIT UND SOZIALORDNUNG (HRSG.) [BMA] (2001)
Lebenslagen in Deutschland. Der erste Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. Bonn: BMA
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND [BMFSFJ] (2003)
Die Familie im Spiegel der amtlichen Statistik. Berlin: BMFSFJ
- 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 [BMFSFJ] (2000)
Bericht der Sachverständigenkommission. In: BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (HRSG.): Familien ausländischer Herkunft in Deutschland. Leistungen, Belastungen, Herausforderungen.

- Sechster Familienbericht. Berlin: BMFSFJ, 1-236
- 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
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE UND SENIOREN (HRSG.) [BMFS] (1994)
Familien und Familienpolitik im geeinten Deutschland – Zukunft des Humanvermögens. Fünfter Familienbericht. Bonn: BMFSFJ
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN [BMVBW] (2001)
Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Berlin: BMVBW
- BUNDESVEREINIGUNG FÜR GESUNDHEIT (2001)
Abschlussbericht. Aufbau einer Bundesarbeitsgemeinschaft Kindersicherheit. Februar 1998 – Februar 2001. Bonn: Bundesarbeitsgemeinschaft Kindersicherheit
- CASPERS-MERK, M. (2002)
Keine „Modeerkrankung“. Aufmerksamkeitsdefizit- und Hyperaktivitätssyndrom. In: Deutsches Ärzteblatt, Heft 7: 303-304
- CHARLTON, M. (1999)
Aufwachsen mit dem Fernseher. Zum Gegen- und Miteinander von Fernsehen und sozialem Lernen in der Familie. In: Televisio, Heft 1: 16-19
- CLARK, W. A. V., DREVER, A. I. (2001)
Wohnsituation von Ausländern: Trotz Verbesserung immer noch großer Abstand zu deutschen Haushalten. In: DIW-Wochenbericht 30/2001: 469-471
- COLDITZ, H.-P. (2001)
Handbuch für Verkehrssicherheit. Schlüssel für Programme und Aktionen. Meckenheim und Bonn: Deutsche Verkehrswacht und Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- COLEMAN, J. S. (1995)
Families and Schools. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, 15. Jg., Heft 4: 362-374
- COLEMAN, J. S. (1988)
Social Capital in the Creation of Human Capital. In: American Journal of Sociology, Volume 94 Supplement: S95-S120
- CULP, W., HESS, M. (2001)
Kinder sehen und verstehen. Ein Buch für Eltern und Erzieherinnen. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken
- CYPRIAN, G., FRANGER, G. (1997)
Familie und Erziehung in Deutschland. Kritische Bestandsaufnahme der sozialwissenschaftlichen Forschung. Band 46, Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, 2. Auflage. Stuttgart, Berlin, Köln: Kohlhammer
- DARSCHIN, W. (1998)
Fernsehgewohnheiten und Programmbewertungen nach der Dualisierung des deutschen Rundfunksystems. In: KLINGLER, W., ROTHERS, G., ZÖLLNER, O. (HRSG.): Fernsehforschung in Deutschland. Themen – Akteure – Methoden. Baden-Baden: Nomos, Teilband 1: 31-47
- DERKUM A. (1994)
Analyse der geographischen Verteilung von Straßenverkehrsunfällen von Kindern hinsichtlich Konstanz im Zeitablauf. Köln: Hundt
- DEUTSCHER SPORTBUND (2001)
Basiserhebung 2001. Frankfurt / Main: Deutscher Sportbund
- DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.) (2002)
Mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Bau- und verkehrstechnische Maßnahmen. DVR-Kompilendium 2002. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.) (2000)
Auf dem Prüfstand: Das Programm "Kind und Verkehr". Projektgruppenbericht Optimierung des Programms "Kind und Verkehr". Band 7 der Schriftenreihe Verkehrssicherheit. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat
- DEUTSCHE SHELL (2001)
Mehr Autos – weniger Verkehr? Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020. Hamburg: Deutsche Shell

- DEUTSCHE SPORTJUGEND (1996)
Kinderpolitische Konzeption der Deutschen Sportjugend. Frankfurt: Deutsche Sportjugend
- DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (HRSG.) (2002)
Zahlenspiegel. Daten zu Tageseinrichtungen für Kinder. Kindertageseinrichtungen in Stadtteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf. München: Deutsches Jugendinstitut
- DEUTSCHES JUGENDINSTITUT (HRSG.) (1998)
Tageseinrichtungen für Kinder. Pluralisierung von Angeboten. Zahlenspiegel. München: Deutsches Jugendinstitut
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (Ohne Jahr)
Zur Neupositionierung der schulischen Verkehrserziehung
[Download der Datei „textmakra.pdf“ von <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 GRUNDSCHULVERLAG (Ohne Jahr a)
Die Entwicklung des Kindes
[<http://www.lernwerkstadt.de/main.php?page=lehrer-kinder-basis&article=325> am 26.11.2002]
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT, VOLKSWAGEN AG, ERNST KLETT GRUNDSCHULVERLAG (Ohne Jahr b)
Bewegung beginnt im Kopf. [lernwerkstadt.de](http://www.lernwerkstadt.de). Eine Initiative für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr. Ohne Ort: Ohne Verlag
- DIPPELHOFER-STIEM, B. (1995)
Sozialisation in ökologischer Perspektive. Eine Standortbestimmung am Beispiel der frühen Kindheit. Opladen: Westdeutscher Verlag
- DÖTSCH, J., DITTRICH, K., RASCHER, W., KIESS, W. (1997)
Macht Fernsehen dick? Beziehung zwischen Adipositas bei Kindern und Jugendlichen und Konsum alter und neuer Medien. In: *der kinderarzt*, 28. Jg., Nr. 12: 1351-1356
- DOLLWEBER, R. (1997)
City Adventures – erlebnispädagogische Aktivitäten für kleine und große Städte(r). In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): *Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos*. Stuttgart: Aktion Jugend-
- schutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 203-221
- DORDEL, S. (1998)
Ätiologie und Symptomatik motorischer Defizite und Auffälligkeiten. In: BUNDESZENTRALE FÜR GESUNDHEITLICHE AUFKLÄRUNG (HRSG.): *Gesundheit von Kindern. – Epidemiologische Grundlagen –. Forschung und Praxis der Gesundheitsforschung*, Band 3. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, 98-113
- DREHER, E., DREHER, M. (1997)
„Zu Risiken und Nebenwirkungen“ Ein entwicklungspsychologischer Beitrag zur Identifikation von Gefährdungs- und Schutzfaktoren im Kindes- und Jugendalter. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“ (HRSG.): *Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongreß*, Essen, 27. und 28. September 1996. „Sicher Leben“ – Fachbuchreihe, Band 8. Wien: Institut „Sicher Leben“, 34-45
- DRÖSE, R., VOM ORDE, H. (2002)
Kinder im Internet: Der Stand der Forschung. München: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen
[Download der Datei „riccarda.pdf“ von <http://www.br-online.de/jugend/izi/text/> am 26.06.2003]
- DÜRING, M. (2003)
Positive Bilanz der Mercedes-Benz MobileKids Tour vor der 3. Saison. In: *Zeitschrift für VerkehrsErziehung*, 53. Jg., Heft 2: 4-5
- EHIRI, J. E., WATT, G. C. M. (1995)
The Role of Health Visitors in the Prevention of Home Accidents Involving Children: Time for a Rethink? In: *Health Bulletin*, Vol. 53, No. 1: 20-25
- EICHHOLZ, R., SCHRÖDER, R. (2002)
Kinder und Politik. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): *Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten*. Opladen: Leske + Budrich, 71-98
- EIRICH, H. (2002)
Kinder und Medien: Aufgaben für eine zeitgemäße Erziehung. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): *Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten*. Opladen: Leske + Budrich, 193-210

- ELIOT, L. (2002)
Was geht da drinnen vor? Die Gehirnentwicklung in den ersten fünf Lebensjahren. Berlin: Berlin 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: Uniroyal
- ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J. (1993)
Radfahrer – Jäger und Gejagte. Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbeschworenen Gefahren. Uniroyal Verkehrsuntersuchung 18. Köln: IFA-PLAN.
- ELLSÄSSER, G., BÖHM, A., KUHN, J., LÜDECKE, K., ROJAS, G. (2002)
Soziale Ungleichheit und Gesundheit bei Kindern – Ergebnisse und Konsequenzen aus den Brandenburger Einschulungsuntersuchungen. [http://www.lasv.brandenburg.de/pdf/kipra_seu.pdf am 10.09.2002]
- ELLSÄSSER, G., BERFENSTAM, R. (1998)
Analyse von Kinderunfällen (1-14 Jahre), verknüpft mit Präventionsempfehlungen. Deutschland im Vergleich zu den ‚models of good practice‘ in den Niederlanden und Schweden. In: Zentralblatt für Kinderchirurgie, Heft 7: 183-195
- ENGELBERT, A., HERLTH, A. (1993)
Sozialökologie der Kindheit: Wohnung, Spielplatz und Straße. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.), Handbuch der Kindheitsforschung, Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 403-415
- ENGELBRECH, G., JUNGKUNST, M. (2001a)
Arbeitsmarktperspektiven für Frauen bis 2010. In: WSI Mitteilungen Heft 5: 317-322
- ENGELBRECH, G., JUNGKUNST, M. (2001b)
Alleinerziehende Frauen haben besondere Beschäftigungsprobleme. IAB Kurzbericht, Nr. 2 vom 16.02.2001
- ETSCHENBERG, K. (Ohne Jahr)
Chronische Erkrankungen als Problem und Thema in Schule und Unterricht. Handreichung für Lehrerinnen und Lehrer der Klassen 1 bis 10. Köln: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung
- EUROPÄISCHE KOMMISSION (2002)
Auf die Plätze, Kinder – los! Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2003)
JIM-Studie 2002. Jugend, Information, (Multi-) Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger. Baden-Baden: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2002)
KIM-Studie 2002. Kinder und Medien. Computer und Internet. Basisuntersuchung zum Medienumgang 6- bis 13-Jähriger. Baden-Baden: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2001)
KIM-Studie 2000 Kinder und Medien Computer und Internet – Basisuntersuchung zum Medienumgang 6- bis 13-jähriger in Deutschland. Baden-Baden: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2000a)
Kinder und Medien KIM '99 – Basisuntersuchung zum Medienumgang 6- bis 13jähriger in Deutschland. Baden-Baden: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (2000b)
JIM-Studie 2000. Jugend, Information, (Multi-) Media. Basisuntersuchung zum Medienumgang 12- bis 19-Jähriger. Baden-Baden: Medienpädagogischer Forschungsverbund Südwest
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W. (1998)
Was Kinder sehen. In: Media Perspektiven, Heft 4: 167-178
- FEIERABEND, S., KLINGLER, W., SIMON, E. (1999)
Was Kinder sehen. In: Media Perspektiven, Heft 4: 174-186
- FEIERABEND, S., SIMON, E. (2001)
Was Kinder sehen. In: Media Perspektiven, Heft 4: 176-188
- FEIERABEND, S., SIMON, E. (2000)
Was Kinder sehen. In: Media Perspektiven, Heft 4: 159-170
- FISCHER, L., WISWEDE, G. (1997)
Grundlagen der Sozialpsychologie. München, Wien: Oldenbourg
- FLADE, A. (1998)
Kinder machen mit – Beteiligung von Kindern an der Stadt- und Verkehrsplanung. In: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN [MWMTV] (HRSG.): Kinder sehen es anders – Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr.

- Beiträge zur Konferenz, Dortmund, 25. März 1998. Düsseldorf: MWMTV, 38-42
- FLADE, A. (1993a)
Spielen von Kindern im Wohnviertel: das home range-Konzept. In: HARLOFF, H. J. (HRSG.): Psychologie des Wohnungs- und Siedlungsbaus. Psychologie im Dienste von Architektur und Stadtplanung. Göttingen, Stuttgart: Verlag für Angewandte Psychologie, 185-194
- FLADE, A. (1993b)
Wohnungsumgebung als Erfahrungs- und Handlungsraum für Kinder. In: TIETZE, W., ROSSBACH, H.-G. (HRSG.): Erfahrungsfelder in der frühen Kindheit. Bestandsaufnahme, Perspektiven. Freiburg im Breisgau: Lambertus, 35-55
- FLADE, A., HACKE, U., LOHMANN, G. (2002)
Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein? In: Internationales Verkehrswesen, Jg. 54, Heft 11: 542-547
- FLADE, A., KUSTOR, B. (1996)
Sozialisation und Raumaneignung – die räumliche Dimension als Einflußfaktor geschlechtstypischer Sozialisation. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt
- FRIES, S. (2002)
Kinder und ihre Freizeit. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten. Opladen: Leske + Budrich, 169-191
- FTHENAKIS, W. E. (1993)
Kindliche Reaktionen auf Trennung und Scheidung. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Krieffel, Berlin: Luchterhand, 601-615
- FUHRER, U., QUASER-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. (2000)
Gewalt in der Schule. – Determinanten und Perspektiven zukünftiger Forschung –. KURATORIUM DER POLIZEI-FÜHRUNGS-AKADEMIE (HRSG.): Kriminologie 2000. Positionen und Perspektiven. Schriftenreihe der Polizei-Führungsakademie, Heft 3/2000. Lübeck: Schmidt-Römhild, 63-94
- FUNK, W. (1993)
Determinanten der Erwerbsbeteiligung von Frauen im internationalen Vergleich. Eine Sekundäranalyse des ISSP 1988 für die Bundesrepublik Deutschland, die USA und Australien. Frankfurt / Main u. a.: Lang
- FUNK, W., FASSMANN, H. (2002)
Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 138. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W., WIEDEMANN, A. (2002)
Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder. Eine Sichtung der Maßnahmenlandschaft. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 139. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- FUNK, W., WIEDEMANN, A., REHM, B. (2002)
Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 136. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- GAISER, W., NISSEN, U. (1992)
Kindheit heute – Aufwachsen in der Moderne. In: DISKURS, Heft 1: 2-5
- GASCHKE, S. (2001)
Die Erziehungskatastrophe. Kinder brauchen starke Eltern. Stuttgart, München: Deutsche Verlags-Anstalt
- GERSTER, P., NÜRNBERGER, CH. (2001)
Der Erziehungsnotstand. Wie wir die Zukunft unserer Kinder retten. Berlin: Rowohlt
- GÖTZ, M. (2002)
Kinder und Fernsehen 2000 / 2001. Angebot und Nutzung im expliziten Kinderprogramm in Stichworten. Powerpoint-Präsentation. München: Internationales Zentralinstitut für das Jugend- und Bildungsfernsehen
[Download der Datei „Expose.pdf“ von <http://www.br-online.de/jugend/izi/expose.pdf> am 27.06.2003]
- GROEBEL, J. (1998)
Mediensozialisation und -wirkung bei Kindern in Deutschland und anderen Ländern. Ergebnisse der UNESCO-Medienstudie und deutscher Untersuchungen. In: KLINGLER, W., ROTERS, G., ZÖLLNER, O. (HRSG.): Fernsehforschung in Deutschland. Themen – Akteure – Methoden. Baden-Baden: Nomos, Teilband 2: 545-559
- GROEBEL, J. (1994)
Kinder und Medien: Nutzung, Vorlieben, Wirkungen. In: Media Perspektiven, Heft 1: 21-27

- 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
- GRUNDMANN, M., HUININK, J. (1991)
Der Wandel der Familienentwicklung und der Sozialisationsbedingungen von Kindern. Situation, Trends, und einige Implikationen für das Bildungssystem. In: Zeitschrift für Pädagogik 37: 529-554
- GÜNTHER, R. (1999)
Optimierung des Programms "Kind und Verkehr" (FE 82.142/1997). Teilprojekt 4: Angebot des Programms nach regionalem Bedarf. Schlußbericht. Reutlingen: R. Günther
- 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
- HAFFNER, J., PARZER, P., RAUE, B., STEHEN, R., MÜNCH, H., GIOVANNINI, S., ESTHER, C., KLETT, M., RESCH, F. (2001)
Lebenssituation und Verhalten von Kindern im zeitlichen Wandel. Ergebnisse einer epidemiologischen Verlaufsstudie zu Lebensbedingungen, Verhalten und Problemen von Kindern zu Beginn und Ende der Grundschulzeit. Gesundheitsbericht Rhein-Neckar-Kreis / Heidelberg, Band 2. Heidelberg: Universität Heidelberg, Gesundheitsamt Rhein-Neckar-Kreis
- HASENBERG, R., ZINNECKER, J. (1998)
Sportive Kindheiten. In: ZINNECKER, J., SILBEREISEN, R. K. (HRSG.): Kindheit in Deutschland. Aktueller Survey über Kinder und ihre Eltern. Weinheim und München: Juventa, 105-136
- HAUTZINGER, H., HEIDEMANN, D., KRÄMER, B. (2000)
Fahrleistungsatlas für die Bundesrepublik Deutschland. Räumliche Struktur der Pkw-Fahrleistungen. In: Internationales Verkehrswesen, Nr. 52, Heft 3: 81-85
- HEIDTMANN, H. (2001)
Internetangebote für Kinder. – Thesen –
[Download der Datei „Kindernetz.pdf“ von <http://www.hbi-stuttgart.de/ifak/downloads4.htm> am 18.01.2002]
- HEIDTMANN, H. (1997)
Kinderkultur in Deutschland. Manuskript eines Vortrages auf einem gemeinsamen Seminar des Goethe-Instituts Istanbul und der Universität Istanbul
[Download der Datei „Kinderkultur.pdf“ von <http://www.hbi-stuttgart.de/ifak/downloads1.htm> am 18.01.2002]
- HEINE, W.-D. (1997)
Der sicherheitsökologische Ansatz. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“ (HRSG.): Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongreß, Essen, 27. und 28. September 1996. Wien: Institut „Sicher Leben“, 71-93
- HEINE, H., MAUTZ, R., ROSENBAUM, W. (2001)
Mobilität im Alltag. Warum wir nicht vom Auto lassen. Frankfurt/M. und New York: Campus
- 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., SELIGER, A. (1993)
Lehrpläne zur schulischen Verkehrserziehung. Dokumentation. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit, Heft M 22. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.
- HEINRICH, H. C., HOHENADEL, D. (1986)
Unfallatlas. Verunglückte Kinder bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland 1984. Stuttgart: Daimler-Benz AG.
- HELD, K.-H. (2002)
Aufbruch in Rheinland-Pfalz: Zum Stand des geplanten Ausbaus der Ganztagschule. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B41. 23-28
- HENNING-HAGER, U., MATTHES, U., VERSTEEGEN, D. (1991)
Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitsrisiken für Kinder. Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Lfd. Nr. 233, Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen
- HERRIGER, N. (1997)
Empowerment. In: DEUTSCHER VEREIN FÜR ÖFFENTLICHE UND PRIVATE FÜRSORGE (HRSG.): Fachlexikon der sozialen Arbeit.

- Frankfurt / Main: Deutscher Verein für öffentliche und private Fürsorge
- HERZBERG, I. (1997)
Schwierige Kindheit. In: Diskurs, Heft 1: 8-15
- HILDEBRANDT, R., LANDAU, G. (1994)
Kindheit im Wandel – Zur Frage nach Gegenstrategien. In: HILDEBRANDT, R., LANDAU, G., SCHMIDT, W. (HRSG.): Kindliche Lebens- und Bewegungswelt im Umbruch. Symposium an der Universität Osnabrück – Standort Vechta – vom 14.-16. Oktober 1993. Hamburg: Czwalina, 89-104
- HILL, P. B., KOPP, J. (1995)
Familiensoziologie. Grundlagen und theoretische Perspektiven. Stuttgart: Teubner
- HILLMANN, K.-H. (1994)
Wörterbuch der Soziologie. Stuttgart: Kröner
- 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 („Enforcement“). In: HILSE, H.-G., SCHNEIDER, W. (HRSG.): Verkehrssicherheit. Handbuch zur Entwicklung von Konzepten, Stuttgart u. a.: Boorberg, 300-322
- HOCK, B., HOLZ, G., SIMMEDINGER, R., WÜSTENDÖRFER, W. (2000)
Gute Kindheit – Schlechte Kindheit? Armut und Zukunftschancen von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Abschlussbericht zur Studie im Auftrag des Bundesverbandes der Arbeiterwohlfahrt. Frankfurt / Main: Eigenverlag des Instituts für Sozialarbeit und Sozialpädagogik
- HOHENADEL, D. (2001)
Zur Geschichte des Modellversuchs. In: HOHENADEL, D., NEUMANN-OPITZ, N.: Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation. München: Heinrich Vogel, 5-7
- HOHENADEL, D. (1999)
Hallo, Mobilitätserziehung ... – ADAC-Symposium zur Schulverkehrserziehung in Bonn. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, Heft 1: 4-6
- HOHENADEL, D., NEUMANN-OPITZ, N. (2001)
Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation. München: Heinrich Vogel
- HOHENADEL, D., PORSCHE, K., SELIGER, A. (1985)
Ausländische Kinder im Straßenverkehr. Erfahrungen auf lokaler Ebene mit Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung für ausländische Familien in der Bundesrepublik Deutschland. Herausgeber: Bundesminister für Verkehr u. a. Stuttgart: Ohne Verlag.
- HOLTE, H. (2002)
Wenn das Radfahren für Kinder gefährlich wird. Risiko Radunfall. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, Heft 4: 4-8
- HOMMERS, W., KOLB, M. (2001)
Zur Evaluation in der Verkehrserziehung: Die schulische Radfahrausbildung in Bayern. In: Zeitschrift für VerkehrsErziehung, 51. Jg., Heft 2: 29-31
- HONIG, M. (2002)
Konzeptuelle Emanzipation? Systematische Probleme der Kindheitssoziologie. In: UHLEN-DORFF, H., OSWALD, H. (HRSG.): Wege zum Selbst. Soziale Herausforderungen für Kinder und Jugendliche. Stuttgart: Lucius und Lucius, 13-35
- HOPF, A. (1989)
Außenflächen, Straßen und Verkehr in der Wohnumwelt von Kindern. In: FÖLLING-ALBERS, M. (HRSG.): Veränderte Kindheit – Veränderte Grundschule. Frankfurt / Main: Arbeitskreis Grundschule e. V., 85-93
- 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
- HÜTTENMOSER, M. (1997)
Schafft der motorisierte Verkehr neue Ungleichheiten für das Aufwachsen von Kindern? Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung von Kindern. In: FLADE, A., HEINE, W.-D. (HRSG.): Mobilitätspsychologie. Beiträge der Arbeitsgruppe auf dem 40. Kongreß der Deutschen Gesellschaft für Psychologie. Darmstadt: Institut Wohnen und Umwelt, 63-77

- HÜTTENMOSER, M., SAUTER, D. (2001)
Wenn da nicht die Hand der Mutter wäre In: Verkehrszeichen, 17. Jg., Heft 1: 21-23
- HÜTTENMOSER, M., DEGEN-ZIMMERMANN, D. (1995)
Lebensräume für Kinder. Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder. Bericht 70 des Nationalen Forschungsprogramms „Stadt und Verkehr“. Zürich: Nationales Forschungsprogramm „Stadt und Verkehr“
- HURRELMANN, K. (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 Sozialisierungstheorie. Über den Zusammenhang von Sozialstruktur und Persönlichkeit. 6. Auflage. Weinheim und Basel: Beltz
- HURRELMANN, K., ULICH, D. (1991)
Gegenstands- und Methodenfragen der Sozialisierungsforschung. In: HURRELMANN, K., ULICH, D. (HRSG.): Neues Handbuch der Sozialisierungsforschung. Weinheim und Basel: Beltz, 3-20
- JÄCKEL, M. (1999)
Zwischen Autonomie und Vereinnahmung. Kindheit, Jugend und die Bedeutung der Medien. In: ROTERS, G., KLINGER, W., GERHARDS, M. (HRSG.): Mediensozialisierung und Medienverantwortung. Baden-Baden: Nomos, 113-127
- JESCHEK, W. (2001)
Schulbesuch und Ausbildung von jungen Ausländern – kaum noch Fortschritte. In: DIW-Wochenbericht 10/01
[<http://www.diw.de/deutsch/publikationen/wochenberichte/docs/01-10-2.html> am 14.06.2002]
- JÖRG, S. (1994)
Kindliche Entwicklung und die Rolle des Fernsehens. Entwicklungspsychologische Vorbedingungen der Medienrezeption. In: Media Perspektiven Heft 1: 28-34
- KALIES, H., KOLETZKO, B., VON KRIES, R. (2001)
Übergewicht bei Vorschulkindern. Der Einfluß von Fernseh- und Computerspiel-Gewohnheiten. In: Kinderärztliche Praxis, Nr. 4: 227-234
- KAUFMANN, F.-X. (1990)
Zukunft der Familie. Stabilität, Stabilitätsrisiken und Wandel der familialen Lebensformen sowie ihre gesellschaftlichen und politischen Bedingungen. München: C. H. Beck
- KAUFMANN, F.-X. (1988)
Familie und Modernität. In: LÜSCHER, K., SCHULTHEIS, F., WEHRSPAUN, M. (HRSG.): Die „postmoderne“ Familie. Familiäre Strategien und Familienpolitik in einer Übergangszeit. Konstanz: Universitätsverlag, 391-415
- KAUFMANN, F.-X. (1980)
Kinder als Außenseiter der Gesellschaft. In: Merkur, Jg. 34, Heft 8: 761-771
- KEGEL, G. (1993)
Entwicklung von Sprache und Kognition. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 253-261
- KLAES, L., COSLER, D., ROMMEL, A., ZENS, Y. C. K. (2003)
Bewegungsstatus von Kindern und Jugendlichen in Deutschland. Ergebnisse des Bewegungs-Check-Up im Rahmen der Gemeinschaftsaktion von AOK, DSB und WIAD „Fit sein macht Schule“. Dritter Bericht. Bonn: Wissenschaftliches Institut der Ärzte Deutschlands (WIAD)
- KLASSEN, T. P., MORAG MACKAY, J., MOHER, D., WALKER, A., JONES, A. L. (2000)
Community-Based Injury Prevention Interventions. In: The Future of Children. Unintentional Injuries in Childhood, Vol. 10, No. 1 (Spring / Summer): 83-110
- KLAUS, D., STEINBACH, A. (2002)
Determinanten innerfamiliärer Arbeitsteilung. Eine Betrachtung im Längsschnitt. In: Zeitschrift für Familienforschung, 14. Jg., Heft 1: 21-43
- KLEWE, H. (1997)
Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. In: EBBERT, B., ZIMMERMANN, H.-M. (HRSG.): Lebensräume statt Verkehrsraum! Aufwachsen im Zeitalter des Autos. Stuttgart: Aktion Jugendschutz Landesarbeitsstelle Baden-Württemberg, 13-30
- KLIEMKE, C. (2000)
Soziale Stadt – Gesunde Städte. Programme für mehr Lebensqualität in Städten. In: Bundesbaublatt, Jg. 49, Heft 6: 29-33

- KLINGLER, W. (1994)
Was Kinder hören. In: Media Perspektiven, Heft 1: 14-20
- KLINGLER, W., GROEBEL, J. (1994)
Kinder und Medien 1990. Eine Studie der ARD / ZDF-Medienkommission unter Mitarbeit von Imme Horn und Karen Schönenberg. Baden-Baden: Nomos
- KLÖCKNER, CH., STECHER, L., ZINNECKER, J. (2002)
Kinder und ihre Wohnumgebung. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten. Opladen: Leske + Budrich, 275-297
- KLUTE, H. (Ohne Jahr)
Verkehrserziehung in der Grundschule. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 23-29
- KÖBERLEIN, CH. (1997)
Verkehrslexikon. München, Wien: Oldenbourg
- KÖHLER, J.-U. (2001)
Unfälle im Kindesalter sind oft durch Aufklärung vermeidbar. In: Brandenburgisches Ärzteblatt, 11. Jg., Heft 6: 178
- 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
- KÖNIG, R. (1976)
Soziologie der Familie. In: KÖNIG, R. (HRSG.): Handbuch der empirischen Sozialforschung, Band 7. Stuttgart: Enke, 1-217
- KÖNIG, R. (1974)
Zwei Grundbegriffe der Familiensoziologie: Desintegration und Desorganisation der Familie. In: KÖNIG, R.: Materialien zur Soziologie der Familie. Köln: Kiepenheuer & Witsch, 55-87
- KOSSMANN, I. (1997)
Generalpräventive Wirkung der Verkehrsüberwachung. In: BUNDESANSTALT FÜR STRASSENWESEN (HRSG.): Symposium '97 Mensch und Sicherheit. Referate des Symposiums '97 der Bundesanstalt für Straßenwesen, 11. April 1997 in Bergisch Gladbach. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Allgemeines, Heft A 17. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, 32-36
- KRAUSE, J., SCHÖMANN, M. (1999)
Mobilität und Raumeignung von Kindern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 108. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- KRAUSE, J. (1996)
Die Straße lehrt fürs Leben. Die unabhängige Mobilität von Kindern ist entscheidend für ihre Entwicklung. Notwendig ist eine nachhaltige Stadtentwicklung. In: fairkehr, Heft 1: 17
- KREILEDER, M., HOLECZEK, M. (2002)
Unfallverletzungen in Heim und Freizeit im Jahr 2000. Repräsentativbefragung in Deutschland. Schriftenreihe der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, Sonderschrift S 74. Dortmund, Berlin, Dresden: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin
- KREISPOLIZEIBEHÖRDE BERGHEIM (2002)
Handlungsempfehlungen für die Einrichtung und Arbeit von Kinderunfallkommissionen im Erftkreis. Hürth: Kreispolizeibehörde Bergheim
- KREPPNER, K. (1991)
Sozialisation in der Familie. In: HURRELMANN, K., ULICH, D. (HRSG.): Neues Handbuch der Sozialisationsforschung. Weinheim und Basel: Beltz, 321-334
- KUNZ, T. (1993)
Weniger Unfälle durch Bewegung. Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergartenkindern. Schorndorf: Karl Hofmann
- LAASER, U., HURRELMANN, K. (1998)
Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention. In: HURRELMANN, K., LAASER, U. (HRSG.): Handbuch Gesundheitswissenschaften. Neuausgabe. Weinheim und München: Juventa, 395-424
- LAMNEK, S. (1999)
Gewalttätige Schüler 1994 – 1999. Vortragsmanuskript. Eichstätt: Lehrstuhl für Soziologie II
- LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.) (1999)
Engagierte Vaterschaft. Die sanfte Revolution in der Familie. Opladen: Leske + Budrich
- LEDIG, M., NISSEN, U. (1987)
Kinder und Wohnumwelt. Eine Literaturanalyse zur Straßensozialisation. Weinheim und München: Juventa

- LEVELT, P. B. M. (1996)
Traffic safety education for 0-4 year olds: Inventory and recommendations. Leidschendam: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
- 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. (2001a)
Psychologische Grundlagen der Lern- und Leistungsfähigkeiten von Kindern im Straßenverkehr. Vortrag am 39. Deutschen Verkehrsgerechtstag 2001 in Goslar.
[http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Goslar-2001.html am 09. 10. 2001]
- LIMBOURG, M. (2001b)
Kinder unterwegs im Verkehr. – Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter –. Verkehrswachforum Heft 3. Meckenheim bei Bonn: Deutsche Verkehrswacht
- LIMBOURG, M. (1999)
Der Einfluß des Straßenverkehrs auf die Lebens- und Entwicklungsbedingungen von Kindern.
[http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Lebens.html am 10. 01. 2003]
- LIMBOURG, M. (1998)
Die Bedeutung von Familie und Freunden für Sicherheit und Gefahr im Kindes- und Jugendalter. Vortrag beim XVIII. Internationalen Symposium „Die Vermittlung von Sicherheit und Risiko in Familie und Schule“ der Gesellschaft für Sicherheitswissenschaft in Köln, November
[http://www.uni-essen.de/traffic_education/texte.ml/Familie.html vom 08.07.2003]
- LIMBOURG, M. (1997)
Gefahrenkognition und Präventionsverständnis von 3- bis 15jährigen Kindern. In: INSTITUT „SICHER LEBEN“ (HRSG.): Kindersicherheit: Was wirkt? Beiträge zum internationalen Kongreß, Essen, 27. und 28. September 1996. Wien: Institut „Sicher Leben“, 313-326
- LIMBOURG, M. (1996)
Unsere Schulkinder – weniger leistungsfähig durch Straßenverkehr? In: PROJEKT GESUNDE STADT ESSEN (HRSG.): Gesellschaft zwischen Kind und Auto. – Folgen, Ökobilanz, Auswege –. Dokumentation der Veranstaltung vom 12. Juni 1996. Essen: Gesunde Stadt Essen, 17-21
- LIMBOURG, M. (1995)
Kinder im Straßenverkehr. Gesundheitsschutz in Schule und Beruf. Hrsg. v. Gemeindeunfallversicherungsverband (GUW) Westfalen-Lippe, Münster: GUW
- LIMBOURG, M., MAIFELD, S. (2002)
Mercedes-Benz MobileKids Tour – eine Evaluationsuntersuchung. In: Verkehrszeichen, 18. Jg., Heft 2: 19-23
- 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
- LIPSKI, J. (2000)
Lernen außerhalb der Schule – Modell für eine künftige Lernkultur? Überarbeitete Fassung eines Vortrages, gehalten auf der Konferenz „Mensch & Spiel“ in München am 11. Oktober 2000
- MÄDER, H. ; PÖPPEL-DECKER, M. (2001)
Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fahrer in den Jahren 1997 und 1998. Berichte aus der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 129. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- MARBACH, J. (2001)
Die Familie als Netzwerk: Eine Spezialität des DJI-Familiensurveys. In: STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.): Familien und Haushalte in Deutschland. Statistische Grundlagen, wissenschaftliche Erkenntnisse. Forum der Bundesstatistik, Band 38. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- 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
- MERSMANN, B. (1996)
Wie krank werden unsere Kinder im Straßenverkehr? In: PROJEKT GESUNDE STADT ESSEN (HRSG.): Gesellschaft zwischen Kind und Autor. – Folgen, Ökobilanz, Auswege –. Dokumentation der Veranstaltung vom 12. Juni 1996. Essen: Gesunde Stadt Essen, 13-16

- MEYER, T. (2002)
Moderne Elternschaft – neue Erwartungen, neue Ansprüche. In: Aus Politik und Zeitgeschichte, B. 22-23, vom 31. Mai 2002: 40-46
- MICHALIK, CH. (1994)
Kindgemäßes Verhalten im Straßenverkehr. In: Zeitschrift für Verkehrsrecht, 39. Jg., Heft 2: 59-62
- MICHALIK, CH. (1975)
Verhaltensbeobachtung 5-6-jähriger Kinder im Straßenverkehr. Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit
- MINISTERIUM FÜR FRAUEN, JUGEND, FAMILIE UND GESUNDHEIT DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN [MFJFG] (HRSG.) (2002)
Gesundheit von Kindern und Jugendlichen in Nordrhein-Westfalen. Landesgesundheitsbericht 2002. Düsseldorf: MFJFG
- MONHEIM, H. (1998)
Sicher unterwegs – Kindgerechte Gestaltung des Verkehrsraums. In: MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND MITTELSTAND, TECHNOLOGIE UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN [MWMVT] (HRSG.): Kinder sehen es anders – Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr. Beiträge zur Konferenz, Dortmund, 25. März 1998. Düsseldorf: MWMVT, 27-36
- MONTADA, L. (1995a)
Fragen, Konzepte, Perspektiven. In: OERTER, R., MONTADA, L. (HRSG.): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. 3. Auflage, Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, 1-83
- MONTADA, L. (1995b)
Die geistige Entwicklung aus der Sicht Jean Piagets. In: OERTER, R., MONTADA, L. (HRSG.): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. 3. Auflage, Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, 518-560
- MYRTEK, M. (2001)
Exzessiver Fernsehkonsum. Psychophysiologische Untersuchungen. In: Kinderärztliche Praxis, Nr. 4: 216-226
- NAVE-HERZ, R. (1988)
Kontinuität und Wandel in der Bedeutung, in der Struktur und Stabilität von Ehe und Familie in der Bundesrepublik Deutschland. In: NAVE-HERZ, R. (HRSG.): Wandel und Kontinuität der Familie in der Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart: Enke, 61-94
- NAUCK, B. (1993)
Sozialstrukturelle Differenzierung der Lebensbedingungen von Kindern in West- und Ostdeutschland. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 143-163
- NEUMANN-OPITZ, N. (2001)
Bericht über die wissenschaftliche Begleitung des Modellversuchs. In: HOHENADEL, D., NEUMANN-OPITZ, N.: Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr. Dokumentation eines Modells aus Schleswig-Holstein und seiner wissenschaftlichen Evaluation. München: Heinrich Vogel, 22-30
- NICKEL, H., PETZOLD, M. (1993)
Sozialisierungstheorien unter ökologisch-psychologischer Perspektive. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 79-90
- NISSEN, U. (1998)
Kindheit, Geschlecht und Raum. Sozialisationstheoretische Zusammenhänge geschlechtsspezifischer Raumeignung. Weinheim, München: Juventa
- OERTER, R. (1995)
Kindheit. In: OERTER, R., MONTADA, L. (HRSG.), Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. 3. Auflage, Weinheim: Beltz Psychologie Verlags Union, 248-309
- OERTER, R. (1987)
Entwicklung. In: ARNOLD, W., EYSENK, H. J., MEILI, R. (HRSG.): Lexikon der Psychologie, Band 1. Freiburg, Basel und Wien: Herder
- OHNE AUTOR (2003)
Project MobileKids – a safety initiative by DaimlerChrysler. Projektbeschreibung und statistische Daten, Juli 2003. Frankfurt / Main: Schmidt und Kaiser Kommunikationsberatung
- OHNE AUTOR (2002)
Jedes fünfte Kind hat Übergewicht. RP-Online vom 15.09.2002
[http://www.rp-online.de/news/wissenschaft/medizin/2002-0915/kinder_gewicht.html]
- OHNE AUTOR (Ohne Jahr)
Vernetzte Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder. Kinderunfallkommission Brühl. Brühl: Stadt Brühl, Kreispolizeibehörde Bergheim, Kinderschutzbund Brühl
- OPASCHOWSKI, H. W. (1998)
Kathedralen des 21. Jahrhunderts. Die Zukunft von Freizeitparks und Erlebniswelten. Skript zur

- Freizeitforschung. Hamburg: Freizeit-Forschungsinstitut der British American Tobacco
- OTTE, D. (2000)
Unfall- und Verletzungssituation von Kindern im Straßenverkehr. In: SCHLAG, B., ROESNER, D., ZWIPP, H. (HRSG.): Unfälle von Kindern und Jugendlichen. Regensburg: S. Roderer, 38-51
- PETCH, R. O., HENSON, R. R. (2000)
Child road safety in the urban environment. In: Journal of Transport Geography, No. 8: 197-211
- PFÄFFEROTT, I. (1994)
Straßengestaltung im Interesse von Kindern. In: FLADE, A. (HRSG.): Mobilitätsverhalten. Bedingungen und Veränderungsmöglichkeiten aus umweltsychologischer Sicht. Weinheim: Psychologie Verlags Union, 291-304
- PÖTZSCH, O., DECKER, J., KÜHNEN, C. (2003)
Private Haushalte in der Informationsgesellschaft. Europäische Pilotstudie zur Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologie 2002. In: Wirtschaft und Statistik, Heft 2: 94-105
- RATZENBERGER, R. (2000)
Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinanten bis zum Jahr 2010. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 120. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- RAUH, W. (2000)
Mit Sicherheit mobil – Straßenverkehr ohne Todesopfer
[Download der Datei „vcoe-mobil.pdf“ von <http://www.bmv.gv.at/kv/4strasse/vsf>]
- REICHENBECHER, H. (Ohne Jahr)
Die Schulverkehrserziehung in den alten Bundesländern. In: DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSRAT (HRSG.): Handbuch: Schulverkehrserziehung. Bonn: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, 16-22
- REIN, B., SCHAARSCHMIDT, A. (2001)
Kinder und Lärm. In: HARTMANN, T., LUBER, E. (HRSG.): Kinder – Umwelt – Gesundheit in den neuen Bundesländern. Frankfurt / M.: Mabuse, 69-71
- RERRICH, M. (1988)
Balanceakt Familie. Zwischen alten Leitbildern und neuen Lebensformen. Freiburg im Breisgau: Lambertus
- RINKER, B., SCHWARZ, B. (1998)
Familiäre Belastungen in der Kindheit und das Entwicklungstempo von Kindern. In: ZINNECKER, J., SILBEREISEN, R. K. (HRSG.): Kindheit in Deutschland. Aktueller Survey über Kinder und ihre Eltern. Weinheim und München: Juventa, 359-370
- ROE, K. (2000)
Socio-economic Status and Children's Television Use. In: Communications, Band 25: 3-18
- ROLFF, H.-G., ZIMMERMANN, P. (2001)
Kindheit im Wandel – Eine Einführung in die Sozialisation im Kindesalter. Weinheim und Basel: Beltz
- R+V – INFOCENTER FÜR SICHERHEIT UND VORSORGE (Diverse Jahre)
Ängste der Kinder. Eine Studie des R+V Infocenters. Wiesbaden: R+V – Infocenter für Sicherheit und Vorsorge
[Presseerklärungen zu den gleichnamigen R+V Studien in den Jahren 1994, 1995, 1997, 1999, 2001 und 2003]
- SANDER, E. (1993)
Kinder alleinerziehender Eltern. In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 419-427
- SCHLACK, G. (2000)
Lebenswelten – Einfluss sozialer Faktoren auf Gesundheit und Entwicklung. In: SCHLACK, H.G. (HRSG.): Sozialpädiatrie. Gesundheit – Krankheit – Lebenswelten. München und Jena: Urban & Fischer, 89-103
- SCHLAG, B. (2001)
Zur Neu-Positionierung der schulischen Verkehrserziehung. Vortrag auf der „Kasseler Tagung“ der Deutschen Verkehrswacht
[<http://www.lernwerkstadt.de> vom 01.03.2002]
- SCHLAG, B., RICHTER, S. (2002)
Psychologische Bedingungen der Unfallentstehung bei Kindern und Jugendlichen. In: Report Psychologie, Jg. 27, Heft 7: 414-416, 425-428
- SCHLAG, B., SCHUPP, A. (2000)
Psychologische Untersuchungen von verunfallten Kindern und Jugendlichen. In: SCHLAG, B., ROESNER, D., ZWIPP, H. (HRSG.): Unfälle von Kindern und Jugendlichen. Regensburg: Roderer, 53-74
- SCHMIDT, W. (2002)
Kindheit und Sport im Ruhrgebiet. Ergebnisszusammenfassung. Universität Essen: Arbeits-

- stelle für Kinder-, Jugend-, Sport- und Sozialforschung
- SCHMIDT, W. (1994)
Kindliche Lebenswelt und Sportzugang im Wandel. In: HILDEBRANDT, R., LANDAU, G., SCHMIDT, W. (HRSG.): Kindliche Lebens- und Bewegungswelt im Umbruch. Symposium an der Universität Osnabrück – Standort Vechta – vom 14.-16. Oktober 1993. Hamburg: Czwalina, 55-62
- SCHMIDT-DENTER, U. (1993)
Eltern-Kind- und Geschwister-Beziehungen (unter Berücksichtigung der Sondersituation von Einzelkindern und Zwillingen). In: MARKEFKA, M., NAUCK, B. (HRSG.): Handbuch der Kindheitsforschung. Neuwied, Kriftel, Berlin: Luchterhand, 337-352
- SCHNEEWIND, K. A. (1995)
Familienentwicklung. In: OERTER, MONTADA (HRSG.): Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. Weinheim: Psychologie Verlags Union, 128-166
- SCHNEIDER, N. F. (2002a)
Beeinflusst die Familienform die Erziehungsleistung? In: EVANGELISCHE AKTIONSGEMEINSCHAFT FÜR FAMILIENFRAGEN IN BAYERN E.V. (HRSG.): Allein erziehen. Situation, Erfahrungen, Angebote. Nürnberg: Evangelische Aktionsgemeinschaft für Familienfragen, 14-17
- SCHNEIDER, N. F. (2002b)
Elternschaft heute. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und individuelle Gestaltungsaufgaben – Einführende Betrachtungen. In: SCHNEIDER, N. F., MATTHIAS-BECK, H. (HRSG.): Elternschaft heute. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und individuelle Gestaltungsaufgaben. Opladen: Leske + Budrich, 9-21
- SCHORB, B., MOHN, E., THEUNERT, H. (1991)
Sozialisation durch (Massen-)Medien. In: HURRELMANN, K., ULICH, D. (HRSG.): Handbuch der Sozialisationsforschung. Weinheim und Basel: Beltz
- SCHULTE, W. (1976)
Straßenverkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen: Art, Dauer, Häufigkeit und Zweck sowie zeitliche Verteilungen der Verkehrsbeteiligung von 3- bis 17jährigen Kindern und Jugendlichen in der Bundesrepublik Deutschland, Abschlußbericht zum FP 7411 der Bundesanstalt für Straßenwesen Bereich Unfallforschung, 2 Bände, Bielefeld: Universität Bielefeld
- SCHWARZ, K. (1999)
Rückblick auf eine demographische Revolution. Überleben und Sterben, Kinderzahl, Verheiratung, Haushalte und Familien, Bildungsstand und Erwerbstätigkeit der Bevölkerung in Deutschland im 20. Jahrhundert im Spiegel der Bevölkerungsstatistik. In: Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, Jg. 24, Heft 3: 229-279
- SEIPEL, CH. (1994)
Verkehrssoziologische Forschung in Deutschland. Kenntnisstand und Perspektiven. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 23. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW
- 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
- SETTERTOBULTE, W. (2001)
Soziale Lage, soziales Umfeld. In: ROBERT KOCH-INSTITUT, DEUTSCHE AKADEMIE FÜR KINDERHEILKUNDE UND JUGENDMEDIZIN (HRSG.): Kinderumwelt und Gesundheit. Status – Defizite – Handlungsvorschläge. Symposium Potsdam, 2001. Berlin und Osnabrück: Robert Koch-Institut, Deutsche Akademie für Kinderheilkunde und Jugendmedizin, 28-34
- SOZIALMINISTERIUM BADEN-WÜRTTEMBERG (HRSG.) (2000)
Kindergesundheit in Baden-Württemberg. Stuttgart: Sozialministerium Baden-Württemberg
- 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. VCD-Materialien. Bonn: Verkehrsclub Deutschland VCD e. V.
- STÄDLER, T. (1998)
Lexikon der Psychologie. Wörterbuch, Handbuch, Studienbuch. Stuttgart: Kröner

- STÄNDIGE KONFERENZ DER KULTUSMINISTER DER LÄNDER IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND (2001)
Bewegungsfreundliche Schule. Bericht über den Entwicklungsstand in den Ländern (Beschluss der Kultusministerkonferenz vom 11.12.2001). Bonn: Ständige Konferenz der Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland
- STAMPFEL, S., GRAJCZYK, A. (1999)
Internet für Kinder: Das SWR-Kindernetz. In: Media-Perspektiven, Heft 12: 635-640
- STARK, W. (1999)
Empowerment. 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, 1-18
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2003a)
Tabelle 5.4 Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere 1953 – 2002. Elektronische Mitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 3. April 2003. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2003b)
Todesursachen. Sterbefälle durch Unfälle nach Unfallkategorien, Altersgruppen und Geschlecht. Diverse Jahrgänge. Elektronische Mitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 22.04.2003
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2003c)
Tabelle B15 für 2001, Deutsche / Nichtdeutsche, 95 u. m. Elektronische Mitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 26. März 2003. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002a)
Statistisches Jahrbuch 2002. Für die Bundesrepublik Deutschland. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002b)
Bildung im Zahlenspiegel 2002. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002c)
Straßenverkehrsunfälle 2001. Kurzinformation zur Verkehrsstatistik, Kinderunfälle im Straßenverkehr. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002d)
Verkehr 2001. Verkehrsunfälle, Fachserie 8, Reihe 7. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002e)
Bevölkerung und Erwerbstätigkeit 2001. Stand und Entwicklung der Erwerbstätigkeit (Ergebnisse des Mikrozensus). Fachserie 1, Reihe 4.1.1. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2002f)
Bevölkerung und Erwerbstätigkeit 2001. Haushalte und Familien (Ergebnisse des Mikrozensus). Fachserie 1, Reihe 3. Stuttgart: Metzler-Poeschel
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2000a)
Kinderunfälle im Straßenverkehr 1999. Kurzinformation zur Verkehrsstatistik. Straßenverkehrsunfälle. Stand: November 2000. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STATISTISCHES BUNDESAMT (HRSG.) (2000b)
Bevölkerungsentwicklung Deutschlands bis zum Jahr 2050. Ergebnisse der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung. Bericht und CD-Rom. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt
- STIEPPKE-BRUHN, G. (2001)
ELTERNBRIEFE wachsen mit. In: pro Jugend (Ausgabe Bayern), Nr. 4: 16-18
- STERN, E. (2003)
Lernen – der wichtigste Hebel der geistigen Entwicklung. Vortrag am Hanse-Wissenschaftskolleg vom 13. Januar 2003. Berlin: Max-Planck-Institut für Bildungsforschung
- STIEBING, G. (2003)
Ordnungspartnerschaften, Teilprojekt „Kinderunfälle“, Unfallanalyse für das Jahr 2002. Hagen: Polizeipräsidium Hagen.
- STIEBING, G. (1999)
Gemeinsam Kinderunfälle verhindern! In: *Streife* 7-8: 14-15.
- STRZODA, CH., ZINNECKER, J. (1998)
Interessen, Hobbies und deren institutioneller Kontext. In: ZINNECKER, J., SILBEREISEN, R. K. (HRSG.): Kindheit in Deutschland. Aktueller Survey über Kinder und ihre Eltern. Weinheim und München: Juventa, 41-79
- SUBRAHMANYAM, K., GREENFIELD, P., KRAUT, R., GROSS, E. (2001)
The impact of computer use on children's and adolescents' development. In: *Applied Developmental Psychology* 22: 7-30
- TEXTOR, M. R. (Ohne Jahr)
Gehirnentwicklung bei Babys und Kleinkindern – Konsequenzen für die Familienerziehung

- [www.familienhandbuch.de/cmmain/f_Fachbeitrag/a_Kindheitsforschung/s_763.html am 28.11.2002]
- THOMSON, J. A., TOLMIE, A. K., MAMOON, T. P. (2001)
Road accident involvement of children from ethnic minorities: a literature review. Road Safety Research Report No. 19. London: Department of the Environment, Transport and the Regions
- THOMSON, J. A., AMPOFO-BOATENG, K., LEE, D. N., GRIEVE, R., PITCAIRN, T. K., DEMETRE, J. D. (1998)
The effectiveness of parents in promoting the development of road crossing skills in young children. In: British Journal of Educational Psychology, vol. 68: 475-491
- THOMSON, J. A.; WHELAN, K. M. (1997)
A Community Approach to Road Safety Education Using Practical Training Methods. The Drumchapel Project. Road Safety Research Report No. 3. London: Department of Transport
- THOMSON, J. J.; TOLMIE, A.; FOOT, H. C.; McLAREN, B. (1995)
Child Development and the Aims of Road Safety Education: A Review and Analysis. Project Report. Glasgow: Department of Psychology, University of Strathclyde
- 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
- UNABHÄNGIGE KOMMISSION „ZUWANDERUNG“ (2001)
Zuwanderung gestalten. Integration fördern. Bericht der Unabhängigen Kommission „Zuwanderung“. Berlin: Bundesministerium des Innern
- VAN EIMEREN, B. (2000)
Mediennutzung und Fernsehpräferenzen der 10- bis 15-Jährigen. In: Televizion, Jg. 13, Heft 2: 45-51
- VOLZ, R. (2001)
Männer zwischen Laptop und Wickeltisch – Ergebnisse der Studie „Männer im Aufbruch“. In: BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (HRSG.): Muss die Vaterrolle neu erfunden werden? Neue Chancen für Partnerschaft in Familie und Beruf. Dokumentation einer Fachtagung der Abteilung Familie des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend am 22. und 23. Mai 2001. Materialien zur Familienpolitik Nr. 12. Berlin: BMFSFJ, 5-20
- VON MÜHLENDahl, K. E. (2002)
Kinder und Gesundheit. In: DEUTSCHES KINDERHILFSWERK (HRSG.): Kinderreport Deutschland. Daten, Fakten, Hintergründe. München: Kopaed, 167-174
- WAGNER, M., FRANZMANN, G. (2000)
Die Pluralisierung der Lebensformen. In: Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft, Jg. 25, Heft 1: 151-173
- WALPER, S. (1995)
Familienbeziehungen und Sozialentwicklungen Jugendlicher in Kern-, Ein-Eltern- und Stieffamilien. In: Zeitschrift für Entwicklungspsychologie und Pädagogische Psychologie, Band 17, Heft 2: 93-121
- WALPER, S., SCHRÖDER, R. (2002)
Kinder und ihre Zukunft. In: LBS-INITIATIVE JUNGE FAMILIE (HRSG.): Kindheit 2001 – Das LBS-Kinderbarometer. Was Kinder wünschen, hoffen und befürchten. Opladen: Leske + Budrich, 99-125
- WALTER, W.; KÜNZLER, J. (2002)
Parentales Engagement. Mütter und Väter im Vergleich. In: SCHNEIDER, N. F.; MATTHIASBLECK, H. (HRSG.): Elternschaft heute. Gesellschaftliche Rahmenbedingungen und individuelle Gestaltungsaufgaben. Opladen: Leske + Budrich, 95-119
- WARWITZ, S. (1993)
Verkehrserziehung vom Kinde aus. Wahrnehmen – Spielen – Denken – Handeln. Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren
- WEEBER, R., KLEEBAUER, S., BLANKENFELD, C., GANGL, M., GREIFFENHAGEN, S., HACKL, M., HENKE, A. (1995)
Bericht über die Situation der Kinder in Baden-Württemberg. Stuttgart: Ministerium für Familie, Frauen, Weiterbildung und Kunst
- WEHRSPAUN, CH., WEHRSPAUN, M., LANGE, A., KÜRNER, A. (1990)
Kindheit im Individualisierungsprozess: Sozialer Wandel als Herausforderung der sozialökologischen Sozialisationsforschung. In: Zeitschrift für Sozialisationsforschung und Erziehungssoziologie, 10. Jg., Heft 2: 115-129

- WILK, L. (1998)
Scheidung und Trennung der Eltern im Kinderleben. In: KRÄNZL-NAGL, R., RIEPL, B., WINTERSBERGER, H. (HRSG.): Kindheit in Gesellschaft und Politik. Eine multidisziplinäre Analyse am Beispiel Österreichs. Frankfurt/Main und New York: Campus, 307-331
- WITTENBERG, R., Unter Mitarbeit von FLEPS, H., KURTZ, B., ROTHE, T., WENZIG, K. (1997)
Kinder und Jugendliche in Gostenhof. Ausgewählte Aspekte ihres gesundheitlichen und sozialen Wohlbefindens. Nürnberg: Universität Erlangen-Nürnberg, Lehrstuhl für Soziologie
- 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
- WURZBACHER, G. (1974)
Die Familie als Sozialisationsfaktor. Stuttgart: Enke
- WURZBACHER, G. (1951)
Leitbilder gegenwärtigen deutschen Familienlebens. Dortmund: Ardey
- ZACH, U., KÜNSEMÜLLER, P. (Ohne Jahr)
Die Entwicklung von Kindern zwischen dem 6. und dem 10. Lebensjahr: Forschungsbefunde. [Download der Datei „Kindheitsforschung – 6 bis 10.pdf“ von http://www.familienhandbuch.de/index.html/f_Fachbeitrag/a_Kindheitsforschung/s_280 am 26.11.2001]
- ZEEDYK, M. S., WALLACE, L., CARCARY, B., JONES, K., LARTER, K. (2001)
Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behaviour. In: British Journal of Educational Psychology, Vol. 71: 573-594
- ZEIHER, H. (1990)
Organisation des Lebensraums bei Großstadtkindern – Einheitlichkeit oder Verinselung? In: BERTELS, L., HERLYN, U. (HRSG.): Lebenslauf und Raumerfahrung. Opladen: Leske + Budrich, 35-57
- ZEIHER, H. J., ZEIHER, H. (1994)
Orte und Zeiten der Kinder. Soziales Leben im Alltag von Großstadtkindern. Weinheim und München: Juventa
- ZENKE, K. G., LUDWIG, G. (1985)
Kinder arbeitsloser Eltern. Erfahrungen, Einsichten und Zwischenergebnisse aus einem laufenden Projekt. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, 18. Jg., Heft 2: 265-278
- ZENTRALINSTITUT FÜR DIE KASSENÄRZTLICHE VERSORGUNG [ZI] (2002)
Teilnahme an Maßnahmen zur Früherkennung von Krankheiten im Kindesalter nach Untersuchungsstufen in Deutschland im Jahr 2000. Einzelkopie. Köln: ZI
- 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
- ZINNECKER, J. (1990)
Vom Straßenkind zum verhäuslichten Kind. Kindheitsgeschichte im Prozeß der Zivilisation. In: BEHNKEN, I. (HRSG.): Stadtgesellschaft und Kindheit im Prozeß der Zivilisation. Konfiguration städtischer Lebensweise zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Opladen: Leske + Budrich, 142-162
- ZINNECKER, J., STRZODA, CH. (1998)
Freundschaft und Clique. Das informelle Netzwerk der Gleichaltrigen. In: ZINNECKER, J., SILBEREISEN, R. K. (HRSG.): Kindheit in Deutschland. Aktueller Survey über Kinder und ihre Eltern. Weinheim und München: Juventa, 81-97

Schriftenreihe

Berichte der Bundesanstalt
für Straßenwesen

Unterreihe „Mensch und Sicherheit“

1999

- M 102: Volkswirtschaftliche Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr
Baum, Höhnscheid € 14,50
- M 103: Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18 bis 34-jähriger Verkehrsteilnehmer
Schulze € 13,50
- M 104: Telematik-Systeme und Verkehrssicherheit
Färber, Färber € 15,00
- M 105: Zweites Forschungsprogramm „Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung“
Beck, Bell, Bruckmayer, Damzog, Förster, Heilandt, Hundhausen, Kachel, Lauer, Lütkemeyer, Wieser € 16,00
- M 106: Marktstudie des Reisebusverkehrs in Europa
Dostal, Dostal € 23,00
- M 107: Konfrontierende Stilmittel in der Verkehrssicherheitsarbeit
Confrontational Methods in Road Safety Campaigns € 20,00
- M 108: Mobilität und Rauman eignung von Kindern
Krause, Schömann, Böhme, Schäfer, Lässig € 18,00
- M 109: Kenngrößen für Fußgänger- und Fahrradverkehr
Brög, Erl € 11,50
- M 110: Unfall- und Unfallkostenanalyse im Reisebusverkehr
Neumann, Hofmann, Schaaf, Berg, Niewöhner € 13,00
- M 111: Kongreßbericht 1999 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e.V., € 26,00

2000

- M 112: Ältere Menschen als Radfahrer
Steffens, Pfeiffer, Schreiber, Rudinger, Groß, Hübner € 18,00
- M 113: Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl
Preisendörfer, Wächter-Scholz, Franzen, Diekmann, Schad, Rommerskirchen € 17,50
- M 114: ÖPNV-Nutzung von Kindern und Jugendlichen
Dürholt, Pfeifer, Deetjen € 13,50
- M 115: Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahrereignung
Schutzgebühr € 5,00
- M 116: Informations- und Assistenzsysteme im Auto benutzer-gerecht gestalten – Methoden für den Entwicklungsprozeß
€ 14,50
- M 117: Erleben der präklinischen Versorgung nach einem Ver-kehrsunfall
Nyberg, Mayer, Frommberger € 11,00
- M 118: Leistungen des Rettungsdienstes 1998/99
Schmiedel, Behrendt € 13,50
- M 119: Volkswirtschaftliche Kosten der Sachschäden im Straßen-verkehr
Baum, Höhnscheid, Höhnscheid, Schott € 10,50
- M 120: Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determi-nanten bis zum Jahr 2010
Ratzenberger € 17,50
- M 121: Sicher fahren in Europa € 21,00

- M 122: Charakteristika von Unfällen auf Landstraßen – Analyse aus Erhebungen am Unfallort
Otte € 14,00

- M 123: Mehr Verkehrssicherheit für Senioren – More Road Safety for Senior Citizens € 24,50

2001

- M 124: Fahrerverhaltensbeobachtungen auf Landstraßen am Bei-spiel von Baumalleen
Zwieli ch, Reker, Flach € 13,00
- M 125: Sachschadensschätzung der Polizei bei unfallbeteiligten Fahrzeugen
Heidemann, Krämer, Hautzinger € 11,50
- M 126: Auswirkungen der Verkehrsüberwachung auf die Befol-gung von Verkehrsvorschriften
Pfeiffer, Hautzinger € 14,50
- M 127: Verkehrssicherheit nach Einnahme psychotroper Sub-stanzen € 13,50
- M 128: Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten
Vogt, Denzinger, Glaser, Glaser, Kuder € 17,50
- M 129: Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle junger Fah-rer in den Jahren 1997 und 1998
Mäder, Pöppel-Decker € 15,00
- M 130: Informations- und Steuerungssystem für die Verkehrs-sicherheitsarbeit für Senioren
Meka, Bayer € 12,00
- M 131: Perspektiven der Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren Teil A: Erster Bericht der Projektgruppe zur Optimierung der Zielgruppenprogramme für die Verkehrsaufklärung von Senioren Teil B: Modellprojekt zur Erprobung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit Senioren
Becker, Berger, Dumbs, Emsbach, Erlemeier, Kaiser, Six unter Mit-wirkung von Bergmeier, Ernst, Mohrhardt, Pech, Schafhausen, Schmidt, Zehnpfennig € 17,00
- M 132: Fahrten unter Drogeneinfluss – Einflussfaktoren und Ge-fährdungspotenzial
Vollrath, Löbmann, Krüger, Schöch, Widera, Mettke € 19,50
- M 133: Kongressbericht 2001 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V. € 26,00
- M 134: Ältere Menschen im künftigen Sicherheitssystem Straße/ Fahrzeug/Mensch
Jansen, Holte, Jung, Kahmann, Moritz, Rietz, Rudinger, Weidemann € 27,00

2002

- M 135: Nutzung von Inline-Skates im Straßenverkehr
Airutz, Gündel, Müller
Unter Mitwirkung von Brückner, Gnielka, Lerner, Meyhöfer € 16,00
- M 136: Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien
Funk, Wiedemann, Rehm, Wasilewski, Faßmann, Kabakci, Dorsch, Klapproth, Ringleb, Schmidtpott € 20,00
- M 137: Schwerpunkte des Unfallgeschehens von Motorradfahrern
Assing € 15,00
- M 138: Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Ju-gendlichen im Straßenverkehr
Funk, Faßmann, Büschges, Wasilewski, Dorsch, Ehret, Klapproth, May, Ringleb, Schießl, Wiedemann, Zimmermann € 25,50
- M 139: Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder – Eine Sich-tung der Maßnahmenlandschaft
Funk, Wiedemann, Büschges, Wasilewski, Klapproth, Ringleb, Schießl € 17,00

- M 140: Optimierung von Rettungseinsätzen – Praktische und ökonomische Konsequenzen
Schmiedel, Moecke, Behrendt € 33,50
- M 141: Die Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern – Eine retrospektive Auswertung von Notarzteinsatzprotokollen in Bayern
Brandt, Sefrin € 12,50
- M 142: Rettungsdienst im Großschadensfall
Holle, Pohl-Meuthen € 15,50
- M 143: Zweite Internationale Konferenz „Junge Fahrer und Fahrerinnen“
€ 22,50
- M 144: Internationale Erfahrungen mit neuen Ansätzen zur Absenkung des Unfallrisikos junger Fahrer und Fahranfänger
Willmes-Lenz € 12,00
- M 145: Drogen im Straßenverkehr – Fahrsimulationstest, ärztliche und toxikologische Untersuchung bei Cannabis und Amphetaminen
Vollrath, Sachs, Babel, Krüger € 15,00
- M 146: Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen
Pfeiffer, Wiebusch-Wothge € 14,00
- M 147: Leistungen des Rettungsdienstes 2000/01 – Zusammenstellung von Infrastrukturdaten zum Rettungsdienst 2000 und Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst für die Jahre 2000 und 2001
Schmiedel, Behrendt € 15,00
- M 159: Risikogruppen im VZR als Basis für eine Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht
Heinzmann, Schade € 13,00
- M 160: Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflicht – Erfahrungen und Perspektiven
Ewers(t), Growitsch, Wein, Schwarze, Schwintowski € 15,50
- M 161: Sicher fahren in Europa € 19,00
- M 162: Verkehrsteilnahme und -erleben im Straßenverkehr bei Krankheit und Medikamenteneinnahme
Holte, Albrecht € 13,50
- M 163: Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland
Kill, Andrä-Welker € 13,50
- M 164: Kinder im Straßenverkehr
Funk, Wasilewski, Eilenberger, Zimmermann € 19,50

2003

- M 148: Moderne Verkehrssicherheitstechnologie – Fahrdatenspeicher und Junge Fahrer
Heinzmann, Schade € 13,50
- M 149: Auswirkungen neuer Informationstechnologien auf das Fahrverhalten
Färber, Färber € 16,00
- M 150: Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit
Lutz, Strohbeck-Kühner, Aderjan, Mattern € 25,50
- M 151: Aggressionen im Straßenverkehr
Maag, Krüger, Breuer, Benmimoun, Neunzig, Ehmanns € 20,00
- M 152: Kongressbericht 2003 der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin e. V.
€ 22,00
- M 153: Grundlagen streckenbezogener Unfallanalysen auf Bundesautobahnen
Pöppel-Decker, Schepers, Koßmann € 13,00
- M 154: Begleitetes Fahren ab 17 – Vorschlag zu einem fahrpraxisbezogenen Maßnahmenansatz zur Verringerung des Unfallrisikos junger Fahranfängerinnen und Fahranfänger in Deutschland Projektgruppe „Begleitetes Fahren“
€ 12,50
- M 155: Prognosemöglichkeiten zur Wirkung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen anhand des Verkehrszentralregisters
Schade, Heinzmann € 17,50
- M 156: Unfallgeschehen mit schweren Lkw über 12 t
Assing € 14,00

2004

- M 157: Verkehrserziehung in der Sekundarstufe
Weishaupt, Berger, Saul, Schimunek, Grimm, Pleßmann, Zügenrucker € 17,50
- M 158: Sehvermögen von Kraftfahrern und Lichtbedingungen im nächtlichen Straßenverkehr
Schmidt-Clausen, Freiding € 11,50

Alle Berichte sind zu beziehen beim:

Wirtschaftsverlag NW
Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
D-27511 Bremerhaven
Telefon: (04 71) 9 45 44 - 0
Telefax: (04 71) 9 45 44 77
Email: vertrieb@nw-verlag.de
Internet: www.nw-verlag.de

Dort ist auch ein Kompletverzeichnis erhältlich.