

ROLE MODEL

Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten

Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Mag.^a Eva Aigner-Breuss – KFV

Dr.ⁱⁿ Eveline Braun – KFV

DI Martin Donabauer – KFV

Mag.^a Claudia Körmer – KFV

Mag.^a Angelika Witzik – KFV

DIⁱⁿ Veronika Zuser – KFV

Wien, Jänner 2016 in der Endfassung vom Mai 2016



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Kurzzusammenfassung	6
Abstract	7
Zusammenfassung	8
I. Einleitung	11
II. (Kinder)Unfallanalyse und Kinderunfalllandkarten	12
1. Allgemeiner Überblick – Gesamtunfallgeschehen	12
2. Kinderunfälle (0-14 Jahre) allgemein	19
2.1 Kinderunfälle in der Übersicht	19
2.2 Kinderunfälle nach Verkehrsarten	21
2.3 Kinderunfälle nach Alter und Geschlecht	26
2.4 Kinderunfälle nach Bundesland	28
3. Kinderunfälle (0-14 Jahre) zu Fuß oder mit dem Fahrrad	31
3.1 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Bundesland	31
3.2 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Bezirk	32
3.3 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Straßenart	34
3.4 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Monat	35
3.5 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Wochentag und Uhrzeit	36
3.6 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Unfalltyp und Unfallursache	38
4. Kinderunfalllandkarten	41
4.1 Verortung der Unfälle mit als FußgängerInnen oder RadfahrerInnen verunglückten Kindern	41

4.2 Darstellung der Verunglücktenquoten nach Bundesländern	43
4.3 Darstellung der Verunglücktenquoten nach Bezirken	47
5. Zusammenfassung der Kinderunfallanalyse	53
III. Fahrverhalten von Kfz-LenkerInnen	54
1. Analyse der Naturalistic-Driving-Daten	54
1.1 Einleitung	54
1.2 Messtechnik	54
1.3 ProbandInnen	55
1.4 Datenmanagement & Map Matching	56
1.5 Geschwindigkeitsfahrverhalten	57
1.6 Erhebungsmethode	57
2. Analyse der Fahrdynamikdaten	58
2.1 Analyseschritte	58
2.2 Ergebnisse	59
3. Analyse der Videosequenzen	61
4. Schlussfolgerungen	67
IV. Erwachsene als Vorbild im Verkehr	68
1. State-of-the-Art-Bericht	68
1.1 Kindliche Mobilität und die Rolle der Erwachsenen	68
1.2 Entwicklung von verkehrsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten	71
1.3 Aneignung von verkehrsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen	72
1.3.1 Psychologische Theorien	72
1.3.2 Soziologische Theorien	78
1.3.3 Schlussfolgerungen aus den theoretischen Modellvorstellungen	85
1.4 Verhalten im Straßenverkehr	86

1.4.1 Wie schützt der Gesetzgeber Kinder im Straßenverkehr? – Rechte von Kindern und Pflichten von Erwachsenen	86
1.4.2 Fehlverhalten und korrektes Verhalten aus Sicht der Verkehrserziehung	90
1.5 Verkehrserziehungsmaßnahmen zur Förderung vorbildlichen Verkehrsverhaltens	94
1.5.1 Österreichische Verkehrserziehungsmaßnahmen für Eltern	96
1.5.2 Europäische Verkehrserziehungsmaßnahmen für Eltern	99
1.5.3 Peer to Peer-Education	104
1.6 Zusammenfassung des State-of-the-Art-Berichts	105
2. Erhebungen	109
2.1 Zielsetzung und Vorgehensweise	109
2.2 Beobachtungen vor Schulen	111
2.2.2 Erhebungsdesign	112
2.2.3 Ergebnisse	115
2.2.4 Zusammenfassung	124
2.3 Elternbefragung	125
2.3.1 Zielsetzung und Erhebungsdesign	125
2.3.2 Ergebnisse	125
2.3.3 Zusammenfassung	136
2.4 Interviews mit SchülerInnen	137
2.4.1 Zielsetzung und Erhebungsdesign	137
2.4.2 Ergebnisse	137
2.4.3 Zusammenfassung	153
3. Schlussfolgerungen	155
V. Ableitung und Testung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen	157
1. Zielsetzung	157
2. Konzeption	157
3. Umsetzung	158
4. Evaluation	161
5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	162
VI. Stakeholder-Workshop (Projektelevaluierung)	164
Tabellenverzeichnis	168

Abbildungsverzeichnis	169
Literatur	173
Anhang	178
Erhebungsbögen	178
Eltern-Fragebogen	181
Interviewleitfaden	184
Eltern-Feedbackbogen	185
Elternbroschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“	186
Informationsfolder „Sei Kindern ein Vorbild!“	194
Poster 1: Projektüberblick	198
Poster 2: Kinderunfallanalyse	199
Poster 3: State-of-the-Art-Analyse	200
Poster 4: Naturalistic-Driving-Analyse	201
Poster 5: Verhaltensbeobachtung	202
Poster 6: Elternbefragung	203
Poster 7: SchülerInneninterviews	204
Poster 8: Bewusstseinsbildende Maßnahmen	205

Kurzzusammenfassung

Etwa die Hälfte der Kinder, die in Österreich im Straßenverkehr verunglücken, ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Wie sie sicher mobil sind, lernen Kinder dabei zu einem großen Teil durch Beobachtung und Nachahmung anderer VerkehrsteilnehmerInnen. Ziel des aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderten Projekts „*Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten*“ war es, Erwachsene für diese Problematik zu sensibilisieren und ihnen ihre Vorbildfunktion im Straßenverkehr bewusst zu machen.

Methodik

Im Rahmen des Projekts wurde eine Verkehrsunfallanalyse (2012-2014) durchgeführt und alle Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung in einer Kinderunfallkarte verortet. Darüber hinaus wurde eine State-of-the-Art-Analyse vorgenommen. Um die theoretischen Erkenntnisse praktisch zu belegen, wurde außerdem das Verhalten von Kindern (0-14-Jährige) und Erwachsenen im Schulumfeld auf Basis der Naturalistic-Driving-Daten aus der 100-car-Studie des KfV und qualitativen sowie quantitativen Verhaltensbeobachtungen vor ausgewählten Schulen beleuchtet. Außerdem wurden problemzentrierte Gruppeninterviews mit 93 Erst- und ZweiklässlerInnen sowie eine schriftliche Befragung von Eltern mit Kindern dieser Altersgruppe (N=578) durchgeführt. Auf Basis aller Erkenntnisse wurden abschließend bewusstseinsbildende Maßnahmen entwickelt, in einer Volksschule getestet und in einem Stakeholder-Workshop präsentiert.

Ergebnisse

Psychologische und soziologische Theorien zeigen auf, dass Kinder sehr viel durch Beobachtung und Nachahmung lernen. Mit dem Schuleintritt weiß die Mehrheit der Kinder daher, wie sie sich im Straßenverkehr zu verhalten hat. Die verinnerlichteten Verkehrsregeln können jedoch anfänglich nur in bekannten Verkehrssituationen angewendet werden, weshalb Erwachsene, insbesondere Eltern, v.a. für bis zu 10-Jährige das wichtigste Vorbild sind. Obgleich sich die befragten Kinder wünschen, dass Erwachsene diese Rolle ernst nehmen, gelingt dies im Alltag nicht immer. So zeigen Erwachsene wesentlich mehr Fehlverhaltensweisen als Kinder und nehmen als HauptunfallverursacherInnen von Kinderunfällen, speziell außerhalb des Schulumfelds, zu wenig Rücksicht gegenüber 0-14-Jährigen. Um Erwachsene zu vorbildlicherem Verkehrsverhalten zu bewegen, wurde die Button-Mal- und -Verteilaktion „Sei mein Vorbild“ entwickelt und erprobt sowie Informationsmaterial jeweils für Eltern und erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen im Allgemeinen zusammengestellt.

Schlussfolgerungen

Aus wissenschaftlicher Sicht ist es unerlässlich, dass Erwachsene Kindern ein Vorbild im Straßenverkehr sind. Derzeit ist vielen Erwachsenen, insbesondere kinderlosen, ihre tragende Rolle noch zu wenig bewusst. Deshalb gilt es die im Projekt entstandenen Informationsbroschüren zu verbreiten und die leicht umsetzbare Aktion „Sei mein Vorbild“ auszuweiten.

Abstract

Approximately half of the children who are involved in a traffic accident in Austria were pedestrians or cyclists. Children learn about safely navigating in traffic mainly by observing and imitating other road users. The goal of the project “Role Model – Reducing traffic accidents through role model effects and considerate driving”, funded by the Austrian Road Safety Funds, was to sensitize adults to the problem and make them aware of their role model effect in traffic.

Method

As part of the project, traffic accidents between 2012 and 2014 were analysed and all accidents involving children were mapped accordingly. Additionally, a state-of-the-art study was conducted. To draw practical conclusions based on scientific findings, the behaviour of children (0-14 years of age) and adults in school environments was analysed based on naturalistic driving data from the KFV's 100-car study. An even deeper insight into traffic behaviour was gained by both qualitative and quantitative observations in front of selected schools. Furthermore, problem-focused group interviews with 93 year one and two pupils as well as a written survey among parents of children of this age group (N=578) were conducted. Based on the insights gained from this examination, awareness-raising measures were developed, tested with one primary school and presented in a stakeholder workshop.

Results

Psychological and sociological theories state that children learn a lot through observation and imitation. Therefore, a majority of children starting school already knows how to behave in road traffic. However, at the beginning, internalized traffic rules can only be applied to familiar traffic situations. As a result, adults, particularly parents, are the most important role model for children up to 10 years of age. Even though children report wanting adults to take that role seriously, it does not always happen in everyday life. Adults make more behavioural mistakes than children do. In addition, they do not always pay enough attention to children (0-14 years of age) and are therefore the main causer of children's traffic accidents, especially outside the school environment. To motivate adults to act as role models in terms of traffic behaviour, the “Be my role model” campaign, where buttons are painted and distributed, was developed and tested. Further, informational material for parents as well as for adult road users in general was compiled.

Conclusion

From a scientific point of view, it is necessary that adults serve as role models for children in terms of road usage. At this point, many adults, especially those without children, are not aware enough of the essential part they are playing. Therefore, the informational material created as part of the project and the easy to realise “Be my role model” campaign have to be implemented more broadly.

Zusammenfassung

Kinder lernen Verhaltensweisen im Straßenverkehr u.a. durch Beobachtung und Nachahmung der eigenen Eltern, aber auch anderer (erwachsener) Personen. Fraglich ist jedoch, ob sich erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen ihrer Vorbildrolle bewusst sind und sich im Alltag dementsprechend verhalten. Das aus Mitteln des Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderte Projekt „Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten“ sollte dazu beitragen, die Rolle der Erwachsenen in der Verkehrserziehung und ihr tatsächliches Verkehrsverhalten, aber auch das der Kinder, besser zu verstehen. Darüber hinaus galt es, konkrete Maßnahmen zu entwickeln, die Erwachsene für ihre Vorbildfunktion sensibilisieren.

Methoden

Im Zuge des Projekts wurde anfangs basierend auf den Unfallzahlen der Jahre 2012 bis 2014 eine Verkehrsunfallanalyse durchgeführt. Um regionale Vergleiche anstellen und eventuelle Hotspots identifizieren zu können, wurden wesentliche Befunde in Landkarten verortet. Darüber hinaus wurden im Rahmen einer State of the-Art-Analyse nationale und internationale Erkenntnisse zum Vorbildverhalten im Straßenverkehr zusammengetragen. Ein spezieller Fokus der Analyse lag einerseits auf theoretischen Modellen zur Aneignung verkehrsrelevanter Einstellungen und Verhaltensweisen, andererseits auf bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Förderung vorbildlichen Verkehrsverhaltens bei Erwachsenen.

Um die theoretischen Erkenntnisse zu verifizieren, wurde außerdem das tatsächliche Verhalten von Kindern (0-14-Jährigen) und Erwachsenen untersucht. Zum einen wurde das Geschwindigkeitsverhalten von Kfz-LenkerInnen sowie Interaktionen von Kindern mit LenkerInnen vor Schulen (im Umkreis von 200 m) mit Hilfe der Naturalistic-Driving-Datenbank des KFV analysiert. Zum anderen wurde vor insgesamt sechs Schulen aus unterschiedlichen Bundesländern das Verhalten von insgesamt 2.055 FußgängerInnen und 7.759 LenkerInnen qualitativ und quantitativ beobachtet. Um zusätzlich die Einstellungen von Kindern und Erwachsenen berücksichtigen zu können, wurden an den sechs ausgewählten Schulen mittels Gruppeninterviews 93 Erst- und ZweiklässlerInnen sowie anhand eines Fragebogens 578 Mütter und Väter von Erst- und ZweiklässlerInnen zum Thema befragt. Auf Basis aller Erkenntnisse wurden abschließend bewusstseinsbildende Maßnahmen konzipiert und an einer Volksschule praktisch erprobt.

Ergebnisse

Aus der Unfallanalyse geht hervor, dass die Verkehrsteilnahme von Kindern, auf die Bevölkerung bezogen, relativ sicher ist. Es fällt jedoch auf, dass die Verunglücktenquote mit zunehmendem Alter der Kinder ansteigt und dass Buben wesentlich häufiger verunglücken als Mädchen. Geographisch zeichnet sich ein deutliches West-Ost-Gefälle ab: Gemessen an der Bevölkerungszahl verunfallen im Westen Österreich mehr 0-14-Jährige FußgängerInnen und RadfahrerInnen als im Osten. Lediglich Wien fällt in diesem Zusammenhang durch eine hohe Verunglücktenquote bei den FußgängerInnen auf.

Die State-of-the-Art-Analyse zeigt, dass Kinder erst mit 12 bis 14 Jahren über alle Fähigkeiten für eine sichere selbstständige Verkehrsteilnahme verfügen. Die auf das Individuum ausgerichteten psychologischen Theorien verdeutlichen in diesem Zusammenhang die Relevanz von Vorbildern für eine positive Entwicklung kindlicher Einstellungen und Verhaltensweisen, während die auf gesellschaftlichen Strukturen und Funktionen ausgelegten soziologischen Theorien die Relevanz signifikanter Anderer für eine erfolgreiche Integration des Kindes in die Gesellschaft betonen. Obwohl aus den Theorien eindeutig hervorgeht, dass nicht nur Eltern, sondern – v.a. in neuen und komplexen Situationen – auch andere Anwesende zum Vorbild werden, beschränken sich sowohl nationale als auch internationale Angebote zur Verkehrserziehung weitestgehend auf die Zielgruppe der Erziehungsberechtigten.

Die Auswertung der Naturalistic-Driving-Daten ergab, dass in Schulumgebung – unabhängig davon, ob ein Schulbetrieb aufrecht ist oder nicht – geringere mittlere Geschwindigkeiten gefahren werden als an Vergleichsstellen in denselben Geschwindigkeitszonen. Obgleich Fahrdaten von 100 Fahrzeugen über ein Jahr vorlagen, konnten im Schulumfeld nur wenige Interaktionen zwischen Kindern und LenkerInnen in frei fahrenden Kfz registriert werden. Bei den wenigen Interaktionen zeigte sich jedoch, dass LenkerInnen generell mit erhöhter Vorsicht fahren und dass dies angemessen ist, weil sich Kinder sowie andere FußgängerInnen gelegentlich falsch verhalten (z.B. Queren ohne Blickverhalten, im Laufschrift oder schräg).

Bei den Beobachtungen vor Schulen zeigte sich, dass 6-10-Jährige, verglichen zu anderen Altersgruppen, sich am häufigsten korrekt verhalten und dass mit zunehmendem Alter auch das Fehlverhalten zunimmt. Erwachsene FußgängerInnen mit Kindern verhielten sich jedoch regelkonformer als jene ohne Kinder. In allen Altersgruppen kam es vor, dass ohne zu Schauen oder abseits der vorhandenen Querungsstelle gequert wurde. Bei Rot oder zwischen parkenden Fahrzeug querten jedoch ausschließlich Erwachsene, während Kinder – wenn sie überhaupt Fehlverhalten zeigten – durch Tratschen oder das Laufen über die Fahrbahn auffielen. Die beobachteten Kfz-LenkerInnen fuhren generell mit angepasster Geschwindigkeit und zeigten eine sehr hohe Anhaltebereitschaft.

Die Befragung der Eltern bestätigt die Beobachtungsergebnisse: Die Eltern sehen sich, insbesondere für ihre eigenen Kinder, als Vorbild im Straßenverkehr und verhalten sich dementsprechend in Anwesenheit der Kinder regelkonformer als in deren Abwesenheit. Die meisten Erziehungsberechtigten sind davon überzeugt, dass ihre Kinder die wichtigsten Verkehrsregeln beherrschen und auf bekannten Wegen anwenden können. Ob die Erst- und ZweitklässlerInnen jedoch kurze Alltagswege bereits alleine zurücklegen dürfen, hängt weniger von der vermuteten Regelkenntnis als viel mehr vom Schulstandort ab. Damit aus ihren Kindern verantwortungsvolle, sichere VerkehrsteilnehmerInnen werden, wünschen sie sich die Unterstützung sekundärer und tertiärer Sozialisationsinstanzen wie Kindergarten, Schule und Exekutive.

Die interviewten Erst- und ZweitklässlerInnen bestätigten im Gespräch die Ansichten der Eltern. Nahezu alle Befragten haben die Verkehrsregeln korrekt verinnerlicht und können sie auf bekannte Situationen anwenden. Als Vorbild

werden eigenen Angaben zufolge hauptsächlich die Eltern herangezogen. Und obwohl die SchülerInnen sowohl bei Kindern als auch Jugendlichen und Erwachsenen Fehlverhaltensweisen beobachten, ahmen sie dieses nicht nach. Regeltreue ist ihnen sehr wichtig und wird daher auch von anderen, insbesondere Erwachsenen, gefordert.

Um erwachsenen VerkehrsteilnehmerInnen ihre Verantwortung bewusst(er) zu machen und ein dementsprechendes Handeln zu fördern, wurden zum einen Informationsmaterialien für Eltern sowie für Erwachsene allgemein erstellt und zum anderen die Button-Mal- und -Verteilaktion „Sei mein Vorbild“ konzipiert. Beides wurde an einer Wiener Volksschule erprobt und von den beteiligten LehrerInnen, SchülerInnen sowie Eltern für wichtig und hilfreich befunden.

Der abschließende Stakeholder-Workshop zeigte, dass sich die Projektergebnisse mit den langjährigen Erfahrungen der anwesenden Stakeholder decken. Die Aufbereitung der Erkenntnisse in kompakter und leicht verständlicher Form wurde daher, wie auch die Aktion „Sei mein Vorbild“, sehr begrüßt. Um möglichst viele Eltern bzw. Erwachsene zu erreichen, wurde jedoch die Übersetzung der Informationsmaterialien in weitere Sprachen angeregt.

Schlussfolgerungen

Wissenschaftliche Theorien und empirische Erhebungen belegen, dass Kinder nahestehende Personen – und in komplexen Situationen auch alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen – nachahmen, um sich im Straßenverkehr zurecht zu finden. Die meisten Eltern sehen sich, wie Befragungen und Beobachtungen zeigen, daher zurecht als Vorbild. Im Alltag war jedoch zu beobachten, dass es ihnen dennoch nicht immer gelingt, vorbildlich zu handeln. Erziehungsberechtigte brauchen daher die Unterstützung anderer Sozialisationsinstanzen (z.B. Kindergarten, Schule), aber auch anderer Erwachsener in Form von Vorbildern, um ihre Kinder zu verantwortungsvollen und sicheren VerkehrsteilnehmerInnen zu erziehen. Bewusstseinsbildende Maßnahmen, wie die im Projekt entwickelten, können Eltern und Erwachsene im Allgemeinen in diesem Zusammenhang gezielt helfen, ihre Vorbildfunktion wahrzunehmen.

I. Einleitung

Etwa die Hälfte der Kinder, die in Österreich im Straßenverkehr verunglücken, ist zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. Ursache hierfür ist, dass Kinder Risiken oft gar nicht wahrnehmen oder diese falsch einschätzen. Erwachsene sollten sich deshalb gegenüber Kindern rücksichtsvoll verhalten und ihnen ein gutes Vorbild sein. Ahmen Kinder dieses Verhalten nach – wozu sie, insbesondere bei Personen, die ihnen nahe stehen, neigen – werden sie mit der Zeit selbst zu verantwortungsvollen und sicheren VerkehrsteilnehmerInnen. Ziel des aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderten Projekts *„Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung und rücksichtsvolles Fahrverhalten“* war es deshalb, Erwachsene für diese Problematik zu sensibilisieren und ihnen ihre Vorbildfunktion im Straßenverkehr bewusst zu machen.

Das Projekt umfasste eine Kinderverkehrsunfallanalyse, einen State-of-the-Art-Bericht, eine Analyse des Fahrverhaltens von Kfz-LenkerInnen im Umfeld von Schulen anhand von Naturalistic-Driving-Daten sowie eine groß angelegte Elternbefragung und problemzentrierte Gruppeninterviews mit VolksschülerInnen. Diese Daten wurden ergänzt durch eine qualitative und quantitative Verhaltensbeobachtung vor ausgewählten Schulen. Basierend auf den Ergebnissen wurde eine bewusstseinsbildende Aktion entwickelt und gemeinsam mit einer Volksschule erprobt. Darüber hinaus wurden Informationsmaterialien für Eltern sowie erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen im Allgemeinen konzipiert, welche erstmals im Rahmen der Aktion zum Einsatz kamen. Abschließend wurden alle Projektergebnisse sowie die erfolgreiche Aktion im Rahmen eines Stakeholder-Workshops präsentiert. Die einzelnen, hier angeführten Arbeitsschritte werden in den folgenden Kapiteln inklusive der Ergebnisse im Detail beschrieben.

II. (Kinder)Unfallanalyse und Kinderunfalllandkarten

Ausgehend von einem allgemeinen Überblick über die Unfallentwicklung seit 1990 wird zunächst das gesamte Unfallgeschehen von Kindern von 0 bis 14 Jahren analysiert, um anschließend die Unfälle, die Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad haben, detaillierter auszuwerten. Die Analysen beruhen auf der Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria.

Bei der Betrachtung von Zeitreihen muss darauf hingewiesen werden, dass im Jahr 2012 eine andere Erhebungsmethode bei der Erfassung der Unfalldaten eingeführt wurde (UDM), wodurch es in manchen Bereichen zu einem Bruch in der Zeitreihe und einer – dadurch bedingt – teilweise eingeschränkten Vergleichbarkeit der Unfallzahlen der Jahre ab 2012 mit den Vorjahren kommt. Die Detailanalysen beschränken sich daher auf die Jahre 2012-2014.

1. Allgemeiner Überblick – Gesamtunfallgeschehen

Insgesamt verunglückten im Jahr 2014 48.100 Personen bei Unfällen mit Personenschaden im Österreichischen Straßenverkehr. Dies sind um 13.941 Personen weniger als noch im Jahr 1990¹ (siehe TAB 1).

Eine Betrachtung der verunglückten Personen differenziert nach Altersgruppen zeigt, dass zwischen 1990 und 2014 die Zahl der verunglückten Kinder und Jugendlichen am stärksten gesunken ist (-43% bzw. -41%). Der Rückgang der Verunglückten insgesamt beträgt demgegenüber im selben Vergleichszeitraum rund -22%, die Zahl der verunglückten Erwachsenen (25-64 Jahre) sank nur um -11%; die Zahl der verunglückten SeniorInnen (65 Jahre und älter) stieg, entgegen dem allgemeinen Trend, sogar an (+13% 1990-2014).

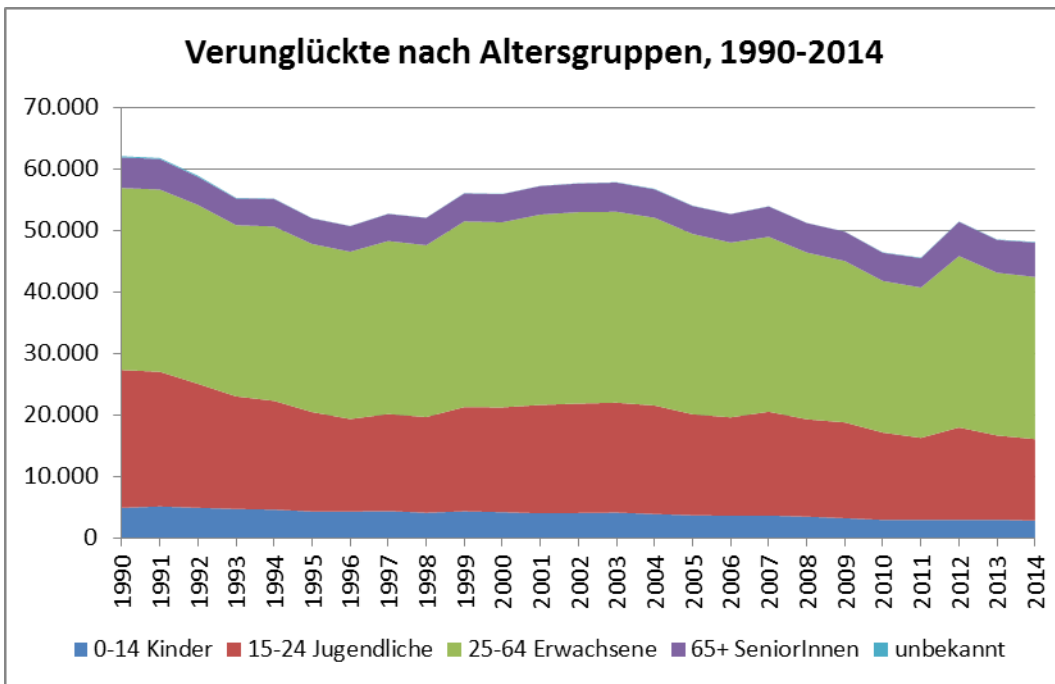
¹ Die Zahl der Verunglückten wies 2012 entgegen dem durchgehenden Trend der Jahre davor einen deutlichen Anstieg auf; wobei nicht klar ist, ob dies an der 2012 umgestellten Erhebungsmethode liegt oder an anderen Faktoren.

TAB 1 Unfälle gesamt und Verunglückte nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014

Berichts- jahr	Unfälle	Verunglückte nach Altersgruppen					Gesamt
		0-14 Jahre Kinder	15-24 Jahre Jugendliche	25-64 Jahre Erwachsene	65+ Jahre SeniorInnen	Alter unbekannt	
1990	46.338	4.897	22.382	29.588	4.977	197	62.041
1991	46.013	5.105	21.888	29.624	4.958	165	61.740
1992	44.730	4.899	20.150	29.065	4.571	191	58.876
1993	41.791	4.695	18.309	27.832	4.346	88	55.270
1994	42.015	4.588	17.684	28.341	4.482	61	55.156
1995	38.956	4.289	16.157	27.323	4.169	36	51.974
1996	38.253	4.278	15.044	27.185	4.167	26	50.700
1997	39.695	4.361	15.758	28.132	4.407	38	52.696
1998	39.225	4.090	15.557	27.916	4.450	27	52.040
1999	42.348	4.323	16.937	30.183	4.546	57	56.046
2000	42.126	4.181	17.034	30.084	4.572	34	55.905
2001	43.073	3.990	17.620	30.935	4.654	24	57.223
2002	43.175	4.048	17.781	31.110	4.664	37	57.640
2003	43.426	4.111	17.860	31.038	4.743	60	57.812
2004	42.657	3.872	17.640	30.523	4.620	80	56.735
2005	40.896	3.676	16.403	29.327	4.543	53	54.002
2006	39.884	3.591	16.004	28.402	4.629	34	52.660
2007	41.096	3.630	16.869	28.436	4.933	34	53.902
2008	39.173	3.445	15.835	27.107	4.787	26	51.200
2009	37.925	3.197	15.570	26.232	4.770	22	49.791
2010	35.348	2.924	14.198	24.636	4.583	69	46.410
2011	35.129	2.899	13.355	24.438	4.783	73	45.548
2012	40.831	2.946	14.998	27.869	5.569	44	51.426
2013	38.502	2.951	13.694	26.449	5.350	55	48.499
2014	37.957	2.802	13.252	26.352	5.601	93	48.100
Gesamt	1.020.562	97.788	417.979	708.127	117.874	1.624	1.343.392

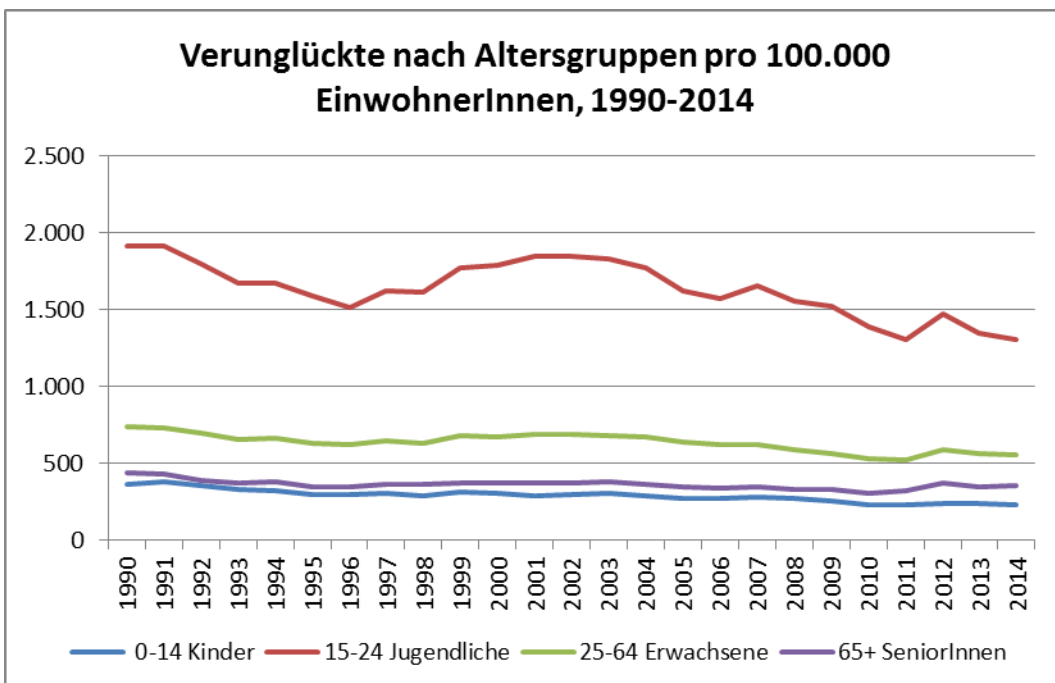
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 1 Verunglückte nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 2 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Setzt man die Zahl der Verunglückten in den einzelnen Altersgruppen in Relation zum jeweiligen Bevölkerungsanteil (Verunglückte pro 100.000 EinwohnerInnen),

zeigt sich, dass Jugendliche (15-24 Jahre) deutlich überrepräsentiert sind (siehe ABB 2).

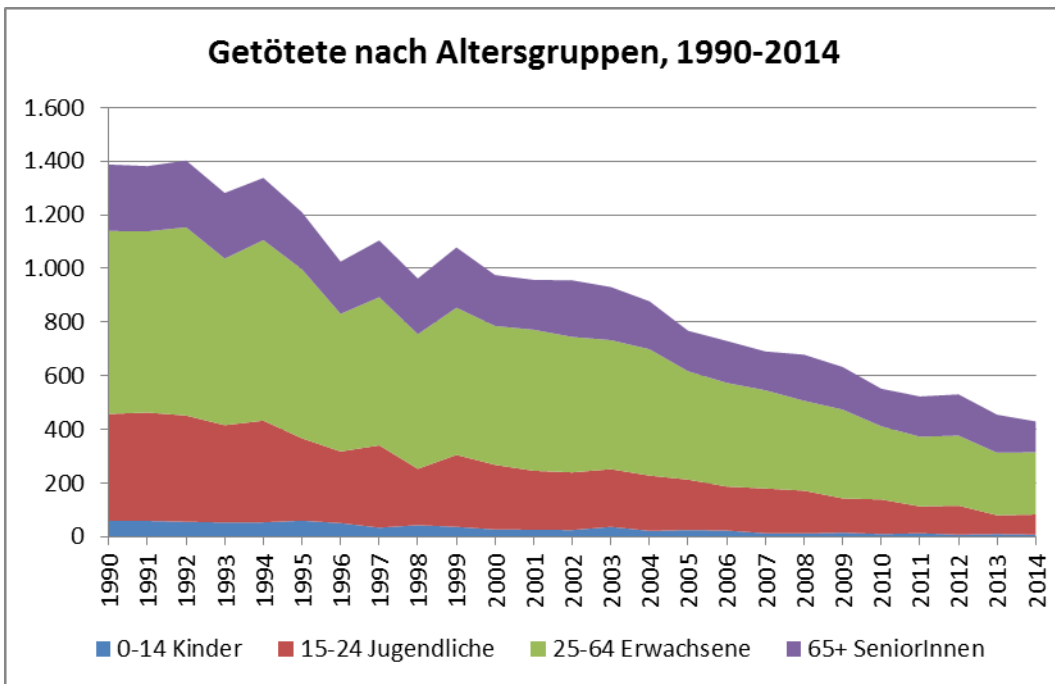
Die Zahl der getöteten Personen sank im Zeitraum 1990 bis 2014 deutlich stärker als jene der verunglückten Personen (-69% bzw. -958 Getötete). Wie schon bei den Verunglückten hat auch bei den Getöteten die Zahl der getöteten Kinder und Jugendlichen am eindrucksvollsten abgenommen (-87% bzw. -81%): 1990 starben 60 Kinder im Straßenverkehr, 2014 waren es 8 (siehe TAB 2). Am wenigsten verringert werden konnte die Zahl der getöteten SeniorInnen ab 65 Jahren (-54%).

TAB 2 Getötete nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014

Berichtsjahr	Getötete nach Altersgruppen				Gesamt
	0-14 Jahre Kinder	15-24 Jahre Jugendliche	25-64 Jahre Erwachsene	65+ Jahre SeniorInnen	
1990	60	398	682	248	1.388
1991	59	404	676	243	1.382
1992	56	396	702	249	1.403
1993	53	363	621	245	1.282
1994	54	379	673	232	1.338
1995	60	307	630	213	1.210
1996	51	267	513	195	1.026
1997	34	307	552	212	1.105
1998	43	210	502	208	963
1999	37	268	549	225	1.079
2000	27	241	518	190	976
2001	26	220	526	186	958
2002	25	215	505	211	956
2003	37	215	481	198	931
2004	22	206	471	179	878
2005	25	188	404	151	768
2006	23	164	387	156	730
2007	13	167	366	145	691
2008	12	160	335	172	679
2009	15	128	331	159	633
2010	10	129	273	140	552
2011	13	100	260	150	523
2012	8	108	261	154	531
2013	10	70	233	142	455
2014	8	75	232	115	430
Gesamt	781	5.685	11.683	4.718	22.867

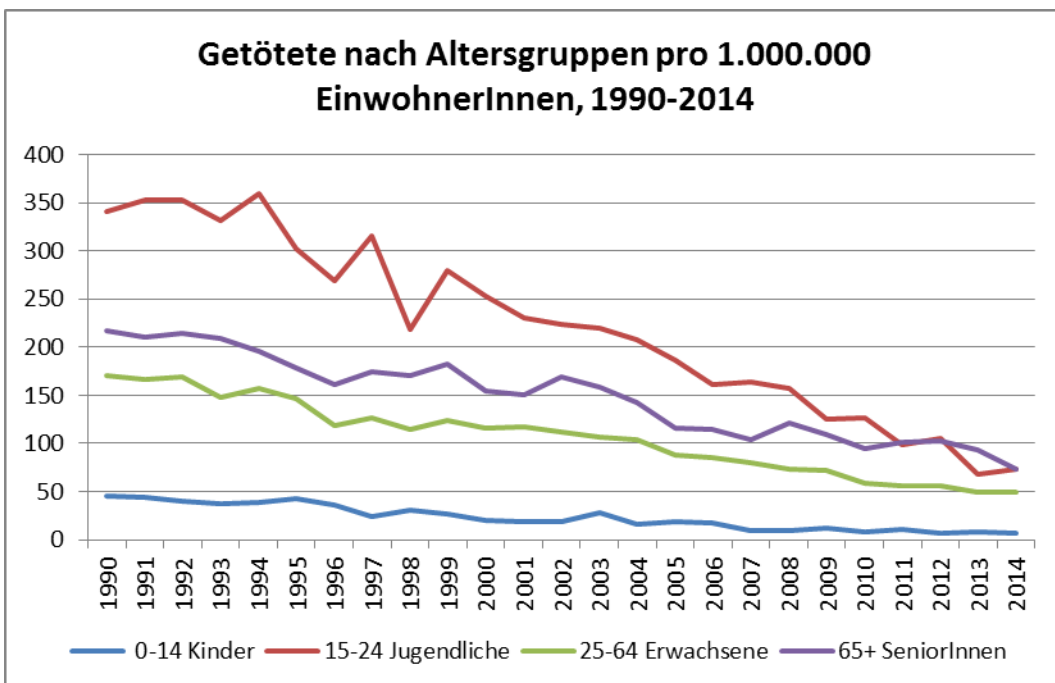
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 3 Getötete nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 4 Getötete nach Altersgruppen pro 1 Mio. EinwohnerInnen (Getötetenquote), in den Jahren 1990-2014



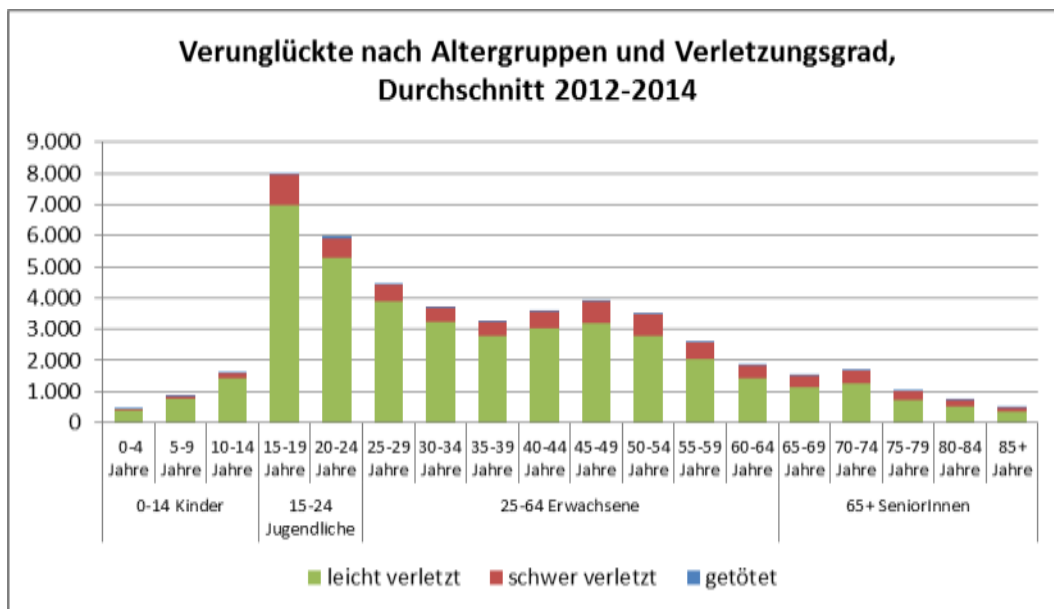
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

In der Verteilung der Getöteten in Relation zum Bevölkerungsanteil zeigt sich ein etwas anderes Bild als bei den Verunglückten: Auch hier waren Anfang der 1990er Jahre Jugendliche noch stark überrepräsentiert. Die Zahl der getöteten

Jugendlichen pro 1 Mio. EinwohnerInnen ist seither aber stark gesunken. Mittlerweile ist es die Altersgruppe ab 65 Jahren, die die meisten Getöteten pro EinwohnerIn aufweist. Kinder werden nach wie vor, gemessen am Bevölkerungsanteil, am seltensten getötet (siehe ABB 4).

Differenziert man die genannten Altersgruppen in 5-Jahres-Gruppen (für den Durchschnitt der letzten drei Jahre 2012-2014), so stechen die hohen Absolutzahlen bei den verunglückten Jugendlichen deutlich hervor (siehe ABB 5). Vor allem die Gruppe der 15-19-Jährigen weist mit Abstand die höchste Zahl an leicht und schwer verletzten Personen auf. Die absolut höchste Zahl an Getöteten gab es bei den 20-24-Jährigen (47 Getötete im Durchschnitt 2012-2014).

ABB 5 Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2012-2014

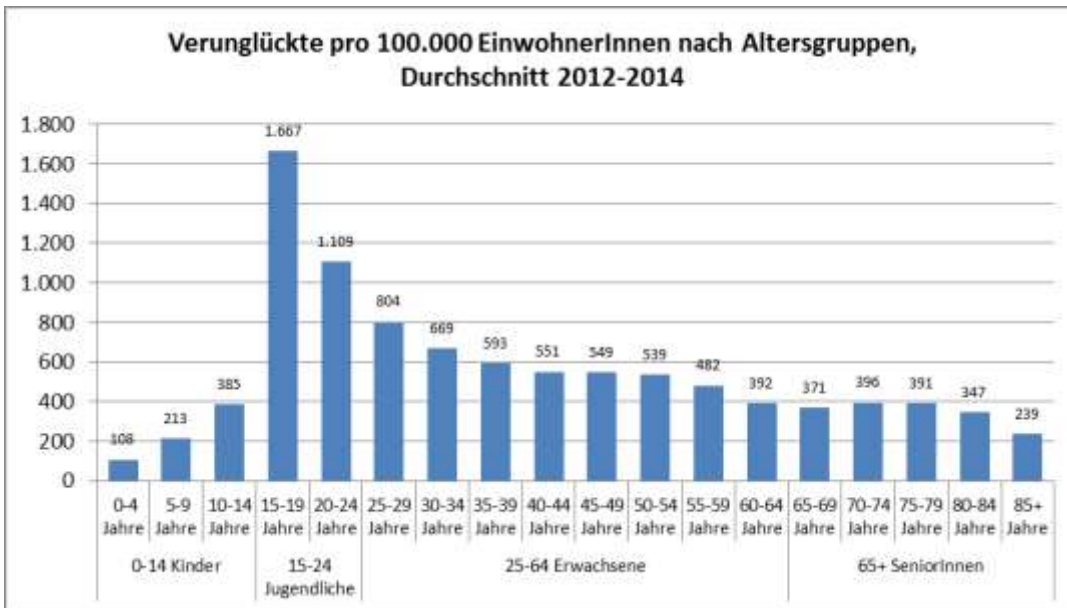


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Relativ ähnlich – allerdings ohne die bei Betrachtung der Absolutzahlen höheren Anteile der bevölkerungsstärkeren Kohorte der 40-55-Jährigen – zeigt sich die Verteilung der Verunglückten nach EinwohnerInnen in 5-Jahresschritten (siehe ABB 6).

Aus dieser Darstellung geht auch klar hervor, dass die Verkehrsteilnahme von Kindern, auf die Bevölkerung bezogen, relativ sicher ist. Kinder unter 5 Jahren weisen die mit Abstand geringste Verunglücktenquote auf (im Durchschnitt 2012-2014: 108 Verunglückte/100.000 EinwohnerInnen), Kinder im Volksschulalter (5-9 Jahre) haben einen etwas geringeren Wert wie hochbetagte VerkehrsteilnehmerInnen (5-9 Jahre: 213, 85+ Jahre: 239 Verunglückte/100.000 EinwohnerInnen) und Kinder im Unterstufen-Alter (10-14 Jahre) befinden sich auf dem gleichen Niveau wie ältere Erwachsene bzw. SeniorInnen (385 Verunglückte/100.000 EinwohnerInnen).

ABB 6 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt der Jahre 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die weitere Analyse konzentriert sich ausschließlich auf die Unfälle von Kindern von 0 bis 14 Jahren.

2. Kinderunfälle (0-14 Jahre) allgemein

2.1 Kinderunfälle in der Übersicht

TAB 3 Kinderunfälle (0-14 Jahre) und verunglückte Kinder nach Verletzungsgrad, in den Jahren 1990-2014

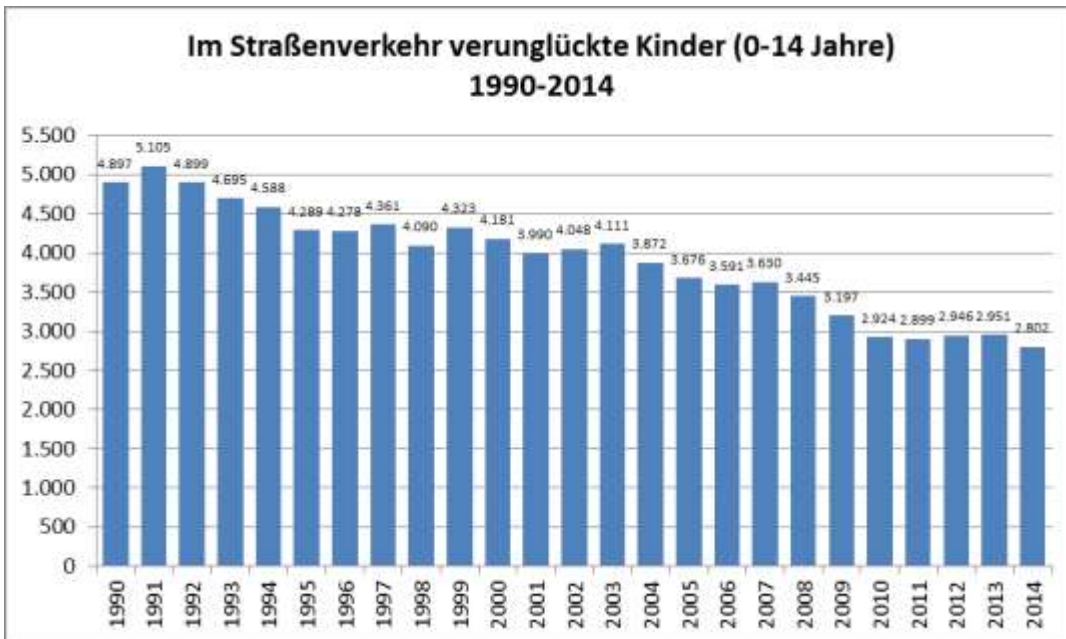
Berichtsjahr	Kinderunfälle (0-14 Jahre)				Gesamt
	Unfälle	leicht verletzt	Verunglückte Kinder schwer/nicht erkennbaren Grades verletzt	getötet	
1990	4.538	3.418	1.419	60	4.897
1991	4.758	3.569	1.477	59	5.105
1992	4.682	3.446	1.397	56	4.899
1993	4.485	3.326	1.316	53	4.695
1994	4.405	3.286	1.248	54	4.588
1995	4.069	3.147	1.082	60	4.289
1996	4.056	3.105	1.122	51	4.278
1997	4.190	3.218	1.109	34	4.361
1998	3.939	3.078	969	43	4.090
1999	4.141	3.247	1.039	37	4.323
2000	3.886	3.169	985	27	4.181
2001	3.629	3.000	964	26	3.990
2002	3.749	3.148	875	25	4.048
2003	3.749	3.139	935	37	4.111
2004	3.543	2.993	857	22	3.872
2005	3.273	2.909	742	25	3.676
2006	3.283	2.834	734	23	3.591
2007	3.346	2.847	770	13	3.630
2008	3.121	2.706	727	12	3.445
2009	2.938	2.516	666	15	3.197
2010	2.669	2.350	564	10	2.924
2011	2.713	2.316	570	13	2.899
2012	2.754	2.633	305	8	2.946
2013	2.670	2.638	303	10	2.951
2014	2.566	2.490	304	8	2.802
Gesamt	91.152	74.528	22.479	781	97.788

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Die Zahl sowohl der im Straßenverkehr verunglückten als auch der getöteten Kinder ist seit dem Jahr 1990 stark gesunken (siehe TAB 3, ABB 7 und ABB 8), wobei der Rückgang bei der Zahl der getöteten Kinder deutlich stärker ausfällt als bei jener der verunglückten Kinder (-87% getötete Kinder, -43% verunglückte Kinder).

Trotz dieses sehr erfreulichen Rückgangs verunglückten absolut gesehen im Jahr 2014 auf Österreichischen Straßen immer noch 2.802 Kinder. Aus diesem Grund erscheint es angebracht, intensiv weitere Maßnahmen zur Prävention von Kinderunfällen zu entwickeln, um die Zahl der verunglückten und getöteten Kinder weiter zu senken.

ABB 7 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre), in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 8 Getötete Kinder (0-14 Jahre), in den Jahren 1990-2014



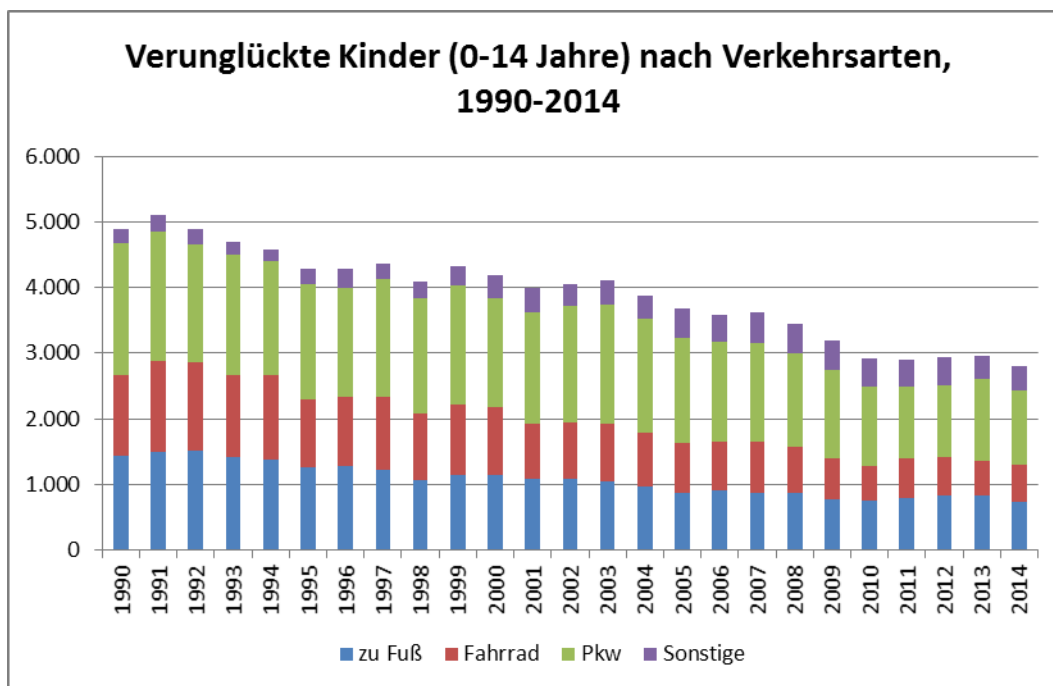
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

2.2 Kinderunfälle nach Verkehrsarten

Die meisten Kinder – rund zwei von fünf – verunglücken im Pkw (im Zeitraum 1990-2014 40.009 Kinder bzw. 41%), jeweils rund ein Viertel zu Fuß (26.827 Kinder bzw. 27%) oder mit dem Fahrrad (22.619 Kinder bzw. 23%). Auf sonstige Verkehrsarten entfallen 9%, dazu gehören Mopeds und Kleinmotorräder (3.120 Kinder bzw. 3%), Busse (2.038 Kinder bzw. 2%), Lkw <3,5t sowie Lkw >3,5t (zusammen 527 Kinder bzw. 0,5%), Motorräder (499 Kinder bzw. 0,5%), Straßenbahn (239 Kinder bzw. 0,24%), Eisenbahn (29 Kinder bzw. 0,03%) und sonstige Fahrzeuge (1.881 Kinder bzw. 2%).

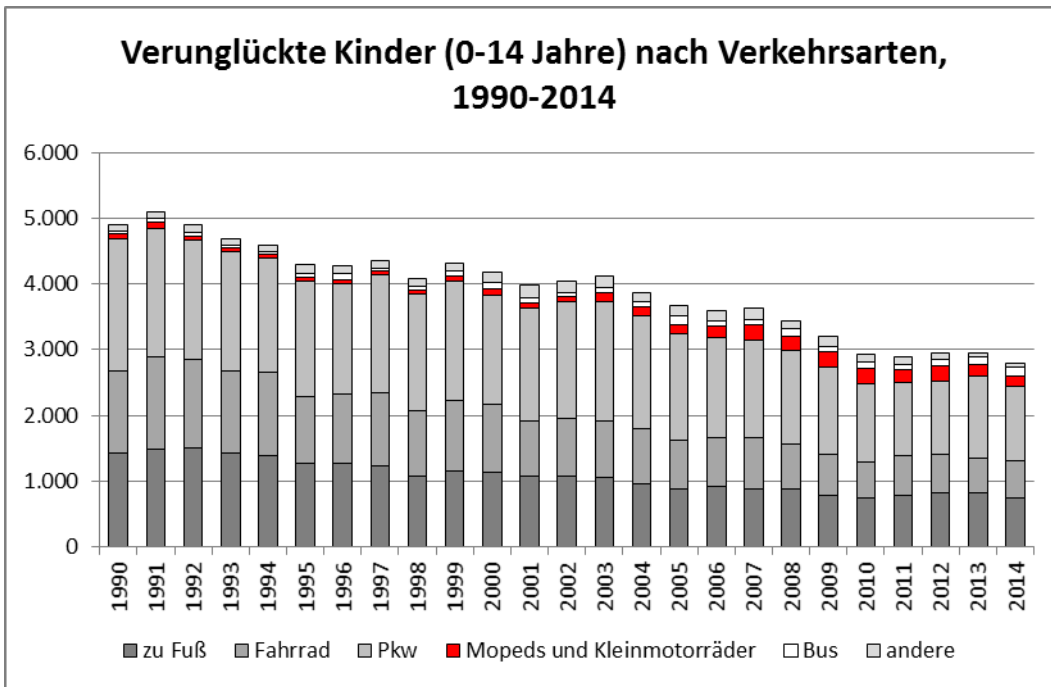
Die drei anteilmäßig wichtigsten Verkehrsarten (Pkw, zu Fuß, Fahrrad) weisen seit dem Jahr 1990 erhebliche Rückgänge der Verunglücktenzahlen auf. Der stärkste Rückgang an verunglückten Kindern zeigt sich beim Fahrrad (-54%), gefolgt von den FußgängerInnen (-48%) und vom Pkw (-44%). Die Zahl der mit dem Moped oder Kleinmotorrad verunglückten Kinder ist allerdings in den vergangenen Jahren gestiegen, wie aus ABB 10 hervorgeht.

ABB 9 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 10 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten (weitere Differenzierung), in den Jahren 1990-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 4 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014

Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten					
Berichtsjahr	Zu Fuß	Fahrrad	Pkw	Sonstige	Gesamt
1990	1.435	1.234	2.012	216	4.897
1991	1.496	1.390	1.963	256	5.105
1992	1.512	1.349	1.803	235	4.899
1993	1.423	1.247	1.821	204	4.695
1994	1.386	1.274	1.741	187	4.588
1995	1.266	1.027	1.756	240	4.289
1996	1.273	1.060	1.667	278	4.278
1997	1.224	1.116	1.795	226	4.361
1998	1.073	1.006	1.767	244	4.090
1999	1.154	1.070	1.818	281	4.323
2000	1.142	1.028	1.666	345	4.181
2001	1.084	837	1.708	361	3.990
2002	1.078	874	1.776	320	4.048
2003	1.057	867	1.812	375	4.111
2004	961	833	1.730	348	3.872
2005	877	750	1.610	439	3.676
2006	919	739	1.524	409	3.591
2007	878	780	1.494	478	3.630
2008	872	696	1.421	456	3.445
2009	779	625	1.333	460	3.197
2010	748	534	1.200	442	2.924
2011	791	604	1.105	399	2.899
2012	828	584	1.108	426	2.946
2013	829	530	1.245	347	2.951
2014	742	565	1.134	361	2.802
Gesamt	26.827	22.619	40.009	8.333	97.788

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Auch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder ist seit dem Jahr 1990 tendenziell rückläufig, die Entwicklung verlief aber nicht kontinuierlich, sondern weist etliche Sprünge auf. In den einzelnen Verkehrsarten lag die Zahl in den letzten Jahren jeweils bei weniger als fünf Getöteten.

TAB 5 Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014

Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten					
Berichtsjahr	Zu Fuß	Fahrrad	Pkw	Sonstige	Gesamt
1990	19	13	25	3	60
1991	17	8	32	2	59
1992	19	15	19	3	56
1993	20	10	21	2	53
1994	18	10	23	3	54
1995	19	12	24	5	60
1996	14	11	20	6	51
1997	11	4	17	2	34
1998	12	6	22	3	43
1999	7	2	21	7	37
2000	9	1	10	7	27
2001	5	2	19	0	26
2002	8	1	14	2	25
2003	7	5	20	5	37
2004	11	2	8	1	22
2005	10	3	11	1	25
2006	7	0	14	2	23
2007	3	2	7	1	13
2008	4	0	7	1	12
2009	4	2	6	3	15
2010	3	2	4	1	10
2011	5	1	7	0	13
2012	3	2	2	1	8
2013	4	0	4	2	10
2014	2	0	3	3	8
Gesamt	241	114	360	66	781

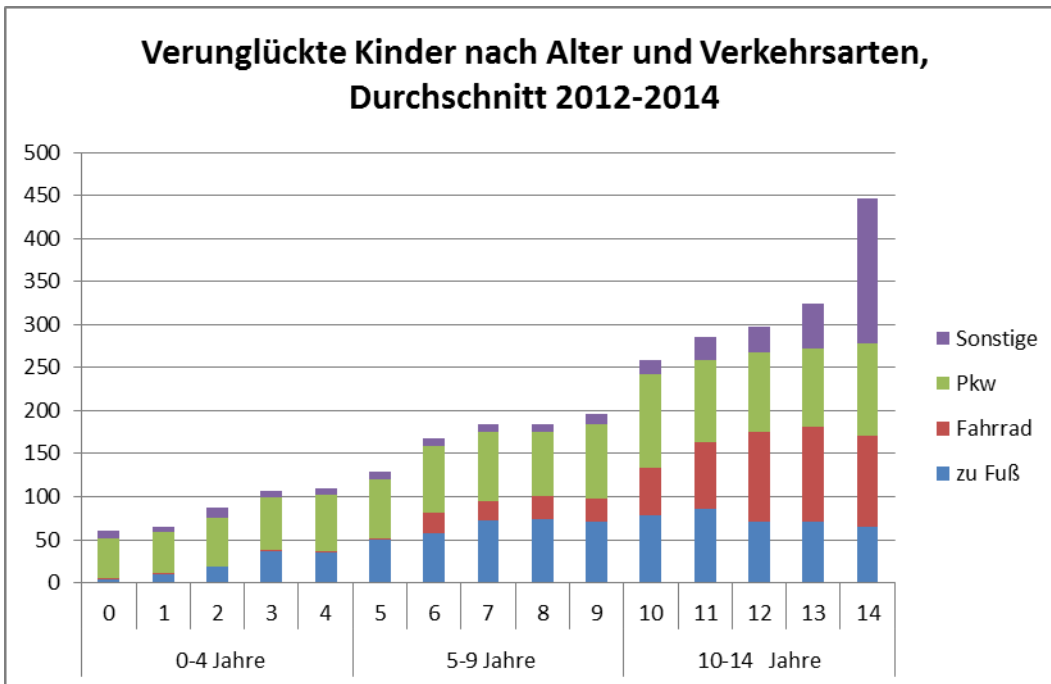
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Betrachtet man die verunglückten Kinder genauer nach Alter und Verkehrsarten, so zeigt sich folgendes Bild: Im ersten Lebensjahr verunglücken Kinder fast ausschließlich als Pkw-InsassInnen. Die Zahl der im Pkw verunglückten Kinder bleibt dann ab dem 2. bis zum 14. Lebensjahr annähernd gleich hoch; vor allem in den ersten fünf Lebensjahren verunglücken Kinder hauptsächlich als Pkw-InsassInnen. Ab dem siebten Lebensjahr – ungefähr mit Schuleintritt – nimmt die Zahl der zu Fuß verunglückten Kinder zu, ab dem 13. Lebensjahr geht sie wieder etwas zurück. Dafür verunglücken die Kinder ab dem 11. Lebensjahr zunehmend stärker mit dem Fahrrad (siehe ABB 11).

Für detaillierte Analysen werden in Folge – soweit nicht anders angegeben – die letzten drei in der Verkehrsunfallstatistik verfügbaren Jahre (2012-2014) herangezogen.

Die hohe Zahl an sonstigen Verkehrsarten bei den 13- und insbesondere bei den 14-Jährigen ist zum überwiegenden Teil aus mit dem Moped verunglückten Kindern erklärbar (2012-2014: 13-Jährige: 94 Kinder bzw. 10% aller Verunglückten dieser Altersgruppe; 14-Jährige: 429 Kinder bzw. 32%).

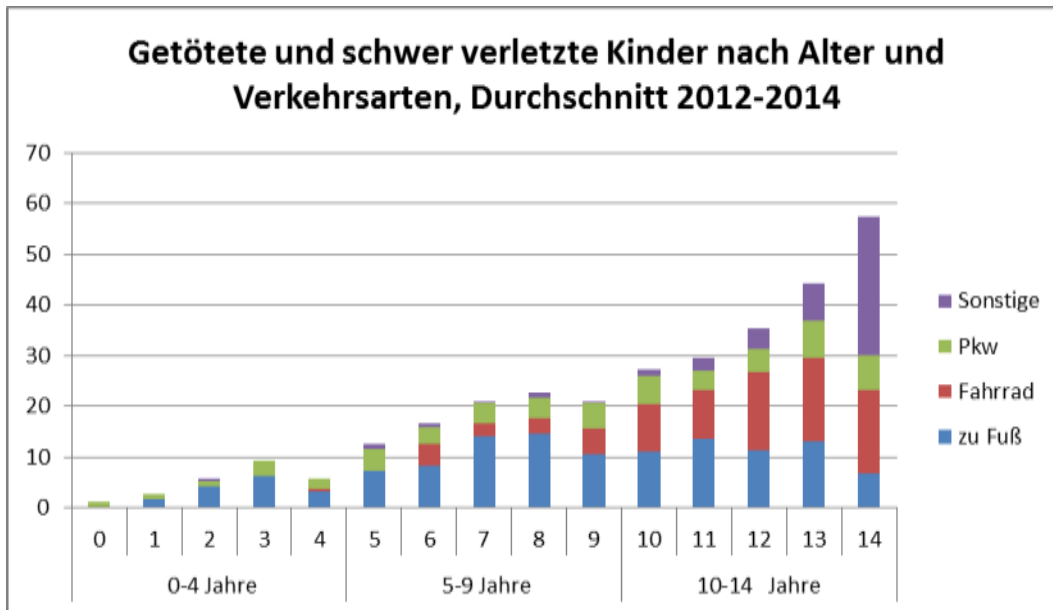
ABB 11 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Verkehrsarten, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Eine ähnliche Verteilung ist – allerdings verzerrt durch die geringen Absolutzahlen – auch bei den schwer verletzten und getöteten Kindern festzustellen (siehe ABB 12).

ABB 12 Getötete und schwer verletzte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Verkehrsarten, Durchschnitt der Jahre 2012-2014

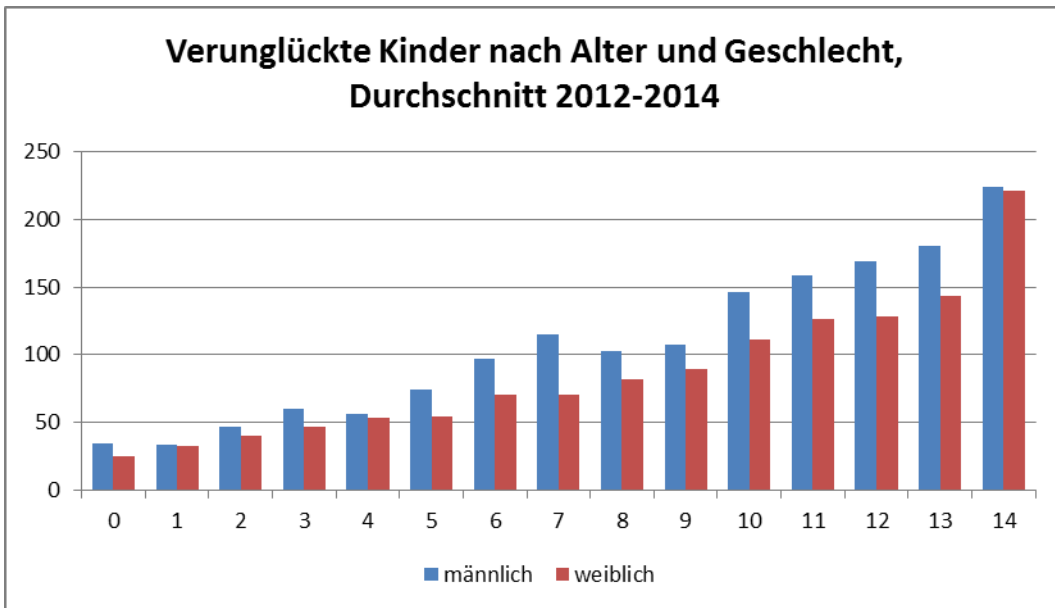


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

2.3 Kinderunfälle nach Alter und Geschlecht

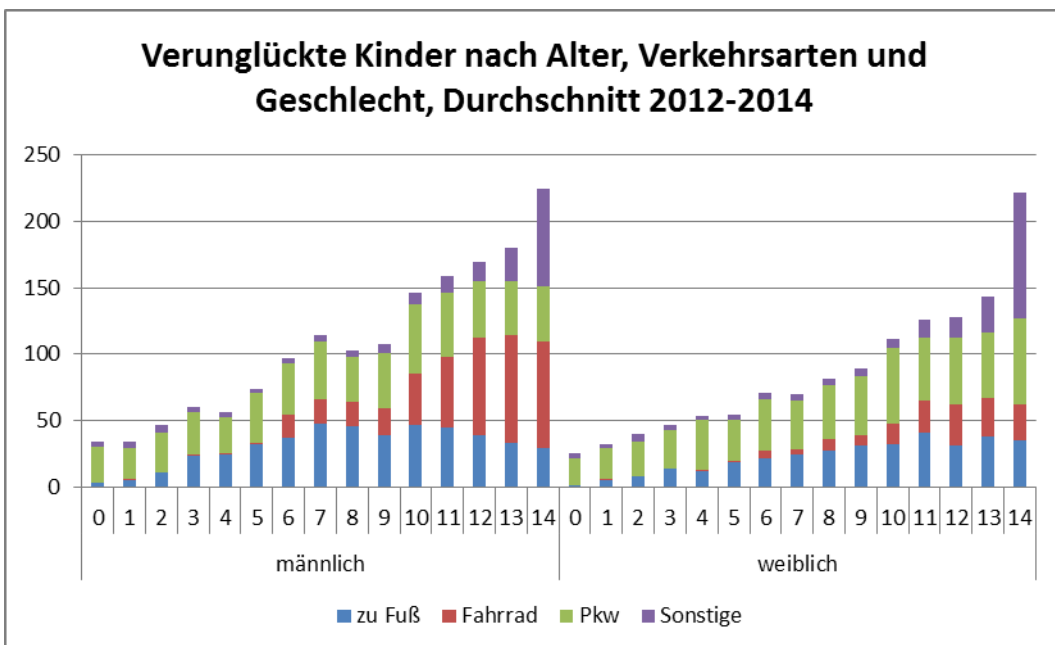
Die Betrachtung der verunglückten Kinder nach Alter und Geschlecht zeigt, dass insgesamt mehr Buben im Alter von 0-14 Jahren verunglücken (2012-2014: 4.818 Buben bzw. 55%) als Mädchen (3.878 Mädchen bzw. 45%). In jedem Lebensjahr von 0-14 Jahren ist die Anzahl der im Straßenverkehr verunglückten Buben höher als die der Mädchen. Besonders deutlich zeigt sich dies bei den 7-Jährigen, wo 62% der Verunglückten männlich sind (siehe ABB 13).

ABB 13 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 14 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsarten und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014

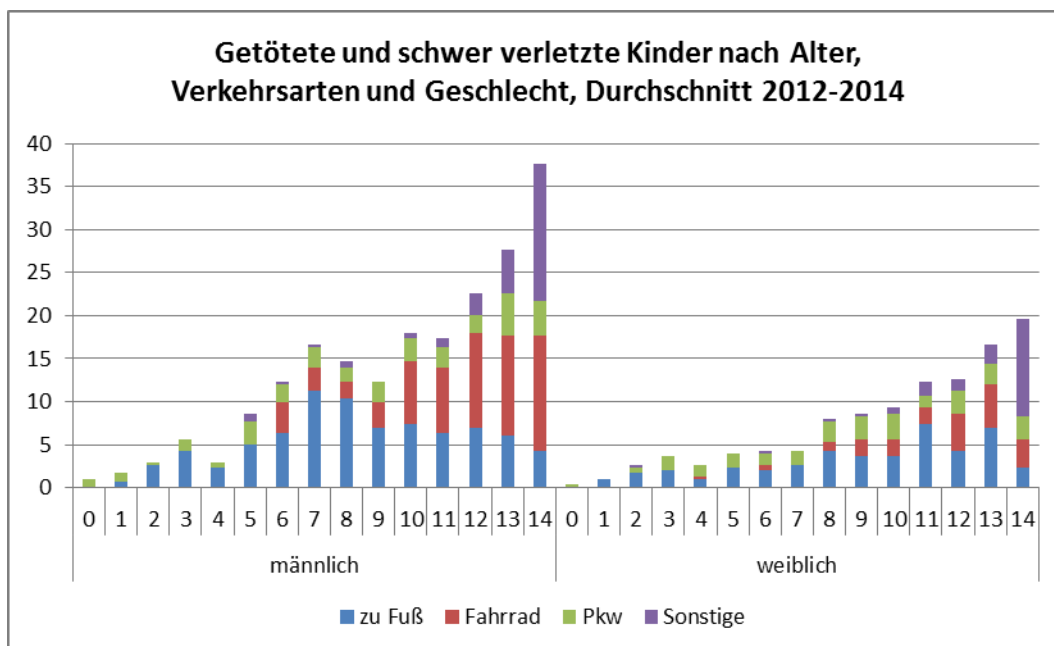


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Buben verunglücken vor allem dann stärker als Mädchen, wenn sie zu Fuß und – noch auffälliger – mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen. Ein anderes Bild zeigt die Verkehrsteilnahme als Pkw-InsassIn, bei der mehr Mädchen als Buben verunglücken (siehe ABB 14).

Bei den schwer verletzten und getöteten Kindern ist die Diskrepanz zwischen Buben und Mädchen noch deutlich höher als bei den Verunglückten allgemein (siehe ABB 15): Buben haben hier einen Anteil von beinahe zwei Drittel (607 bzw. 65% schwer verletzte und getötete Buben 2012-2014 gegenüber 331 schwer verletzten und getöteten Mädchen). Die Anzahl der getöteten und schwer verletzten Kinder im Straßenverkehr ist bei beiden im Fokus stehenden Verkehrsarten (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) bei den Buben höher als bei den Mädchen. Große Unterschiede zeigen sich vor allem bei den schwer verunglückten FahrradfahrerInnen ab 10 Jahren und bei den schwer verunglückten FußgängerInnen (besonders bei den 3-10-Jährigen).

ABB 15 Getötete und schwer verletzte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsarten und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014



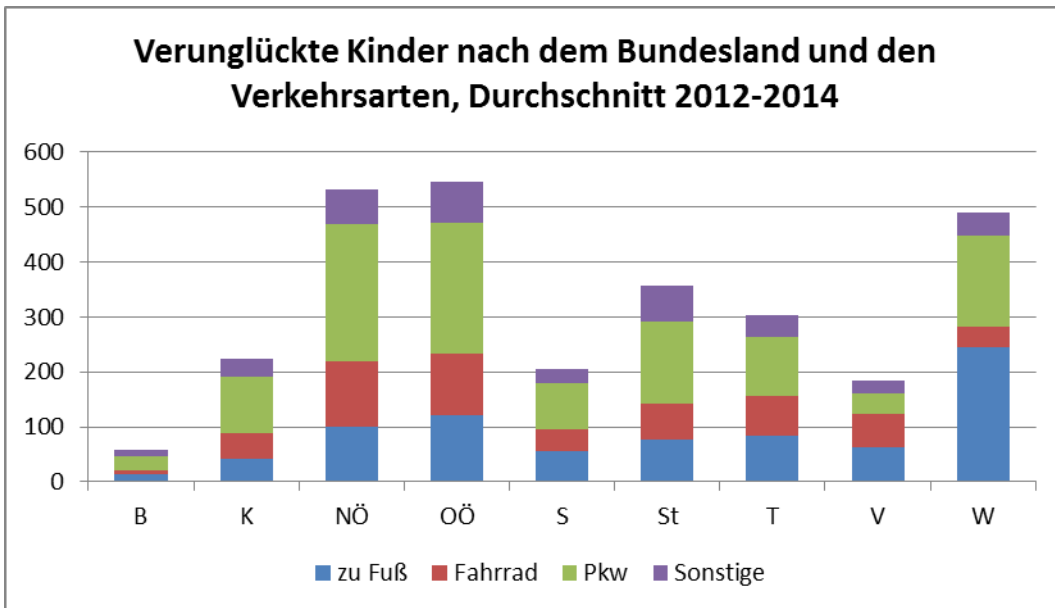
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

2.4 Kinderunfälle nach Bundesland

Das Bundesland Oberösterreich hat die höchste Zahl an verunglückten Kindern (1.641) im Alter von 0-14 Jahren in Österreich im Zeitraum 2012-2014. Hohe Zahlen an verunglückten Kindern entfallen auch auf die einwohnerInnenmäßig großen Bundesländer Niederösterreich (1.593) und Wien (1.473). Die kleinsten Bundesländer Burgenland und Vorarlberg haben auch die geringsten Absolutzahlen an verunglückten Kindern.

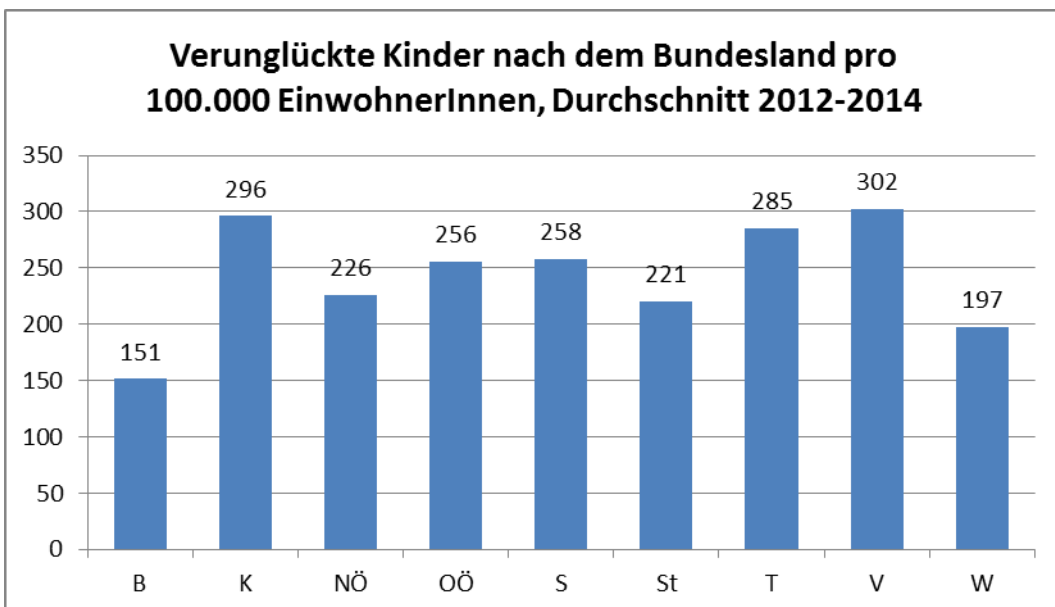
Betrachtet man die verunglückten Kinder nach dem Bundesland bezogen auf die EinwohnerInnenzahl so haben hingegen die Bundesländer Vorarlberg, Kärnten und Tirol die höchsten Werte (siehe ABB 17).

ABB 16 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsarten, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

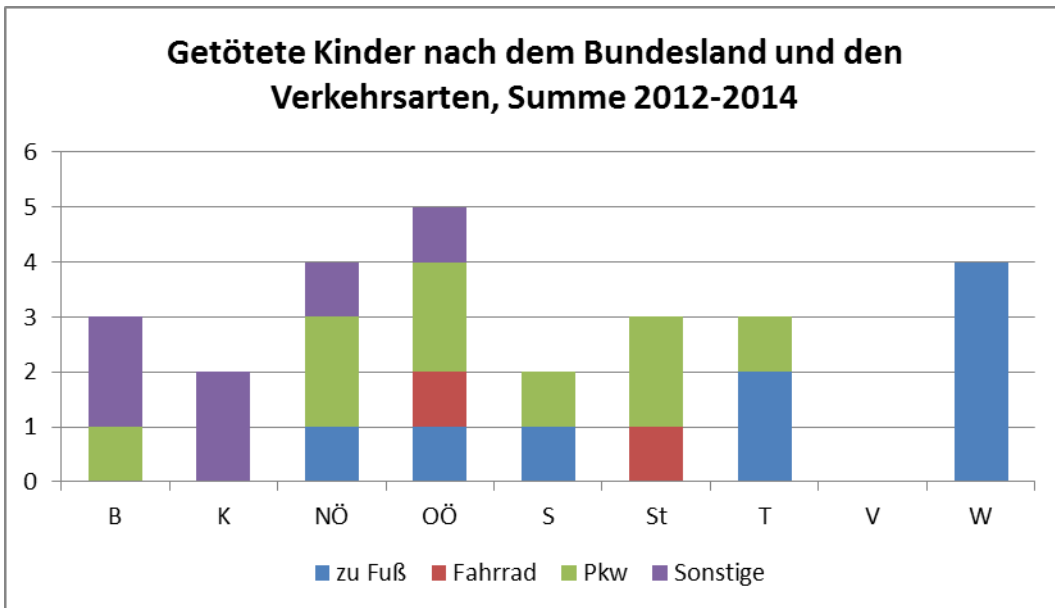
ABB 17 Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach dem Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

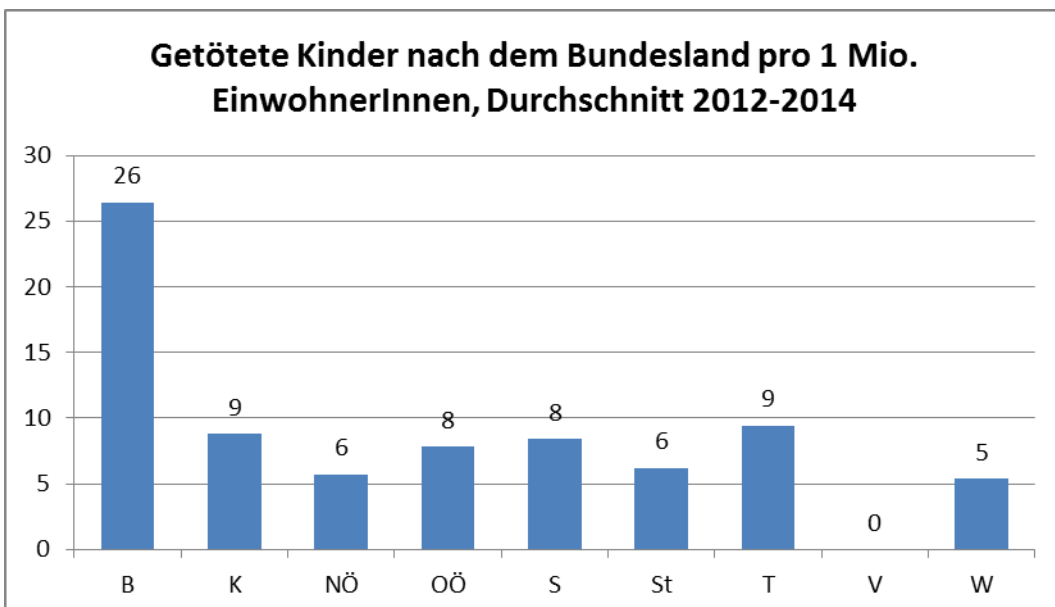
Die höchste Absolutzahl an getöteten Kindern (2012-2014) hat Oberösterreich (5), gefolgt von Niederösterreich und Wien (jeweils 4), Burgenland, Steiermark und Tirol (jeweils 3). In Vorarlberg starben in den letzten drei Jahren keine Kinder (siehe ABB 18).

ABB 18 Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsarten, Summe 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 19 Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach dem Bundesland pro 1 Mio. EinwohnerInnen (Getötetenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bezogen auf die EinwohnerInnenzahl allerdings starben im Burgenland bei weitem die meisten Kinder, wohingegen die Zahl der in Niederösterreich getöteten Kinder im Schnitt der restlichen Bundesländer liegt (siehe ABB 19).

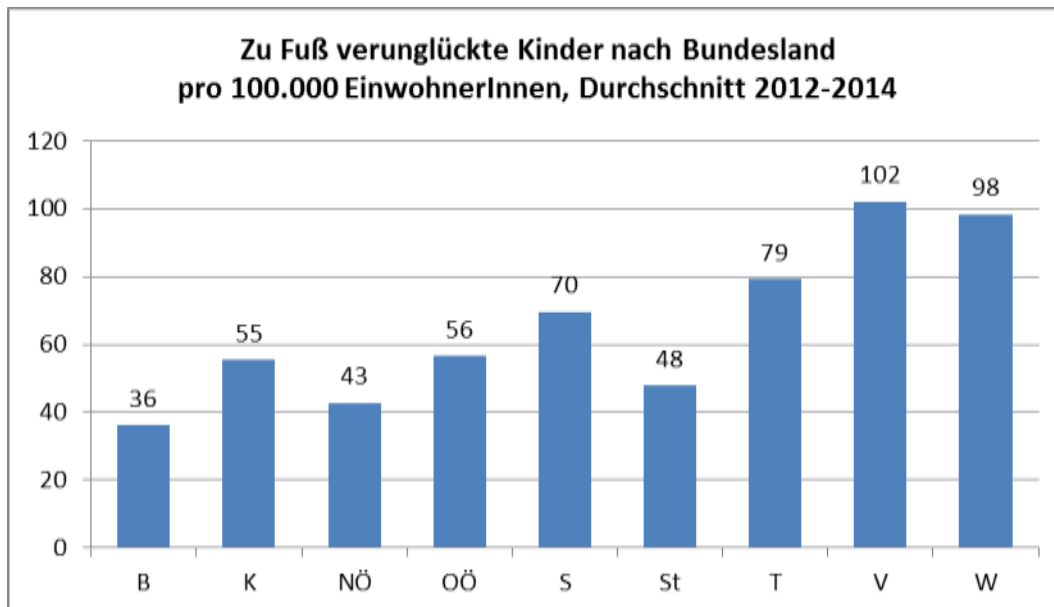
3. Kinderunfälle (0-14 Jahre) zu Fuß oder mit dem Fahrrad

Da die Vorbildwirkung von Erwachsenen auf Kinder, auf die im vorliegenden Projekt besonderes Augenmerk gelegt wird, insbesondere bei den „selbstbestimmten“ Verkehrsarten Zufußgehen und Radfahren zum Tragen kommt, werden diese beiden im Folgenden noch gesondert betrachtet.

3.1 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Bundesland

Vorarlberg hatte 2012-2014, dicht gefolgt von Wien, die höchste Quote an zu Fuß verunglückten Kindern pro 100.000 EinwohnerInnen. Die geringste Zahl an zu Fuß verunglückten Kindern pro Bevölkerung hat das Burgenland (siehe ABB 20).

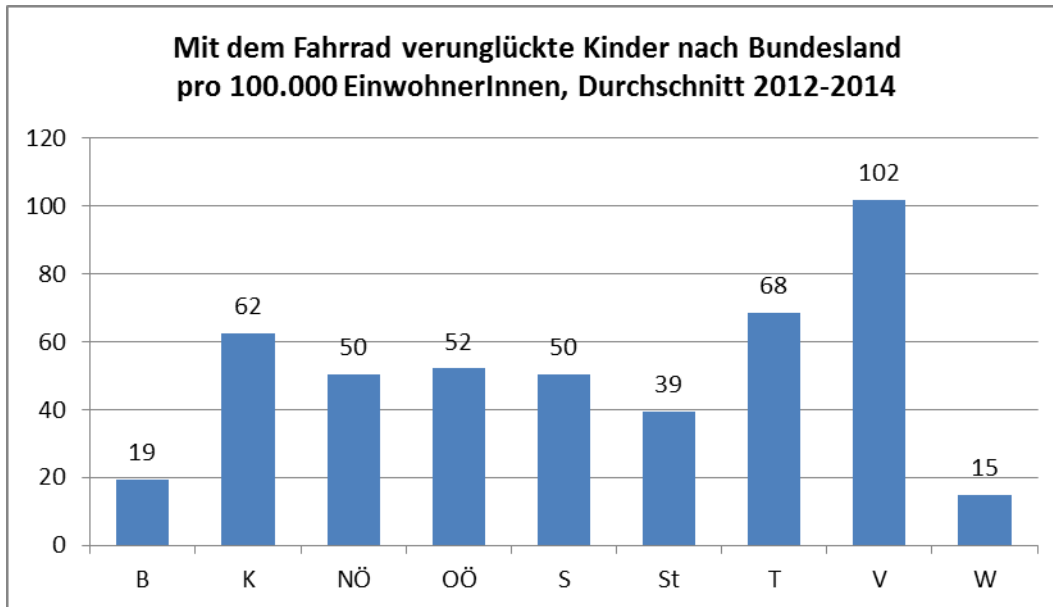
ABB 20 Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

In den Bundesländern Vorarlberg, Tirol und Kärnten zeigen sich die höchsten Werte an mit dem Fahrrad verunglückten Kindern pro 100.000 EinwohnerInnen. Überraschend niedrig – und somit im Vergleich zu den zu Fuß Verunglückten am anderen Ende der Rangreihe – ist deren Rate in Wien (siehe ABB 21).

ABB 21 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

3.2 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Bezirk

Die nachstehende TAB 6 zeigt jene politischen Bezirke bzw. Landeshauptstädte, die absolut die höchste Anzahl an zu Fuß oder mit dem Rad verunglückten Kindern in den Jahren 2012-2014 aufweisen. Abgesehen von Wien, das aufgrund seiner EinwohnerInnenzahl die jeweils höchsten Zahlen aufweist, verunglückten 2012-2014 die meisten Kinder zu Fuß in Linz-Stadt und mit dem Rad in Bregenz.

Einzig Wien ist bei beiden Verkehrsarten unter den „Top 5“ (grau hinterlegt), ansonsten zeigt sich bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern ein West-Ost-Gefälle: vier der fünf Bezirke oder Städte, in denen die meisten Kinder mit dem Rad verunglückten, sind in Vorarlberg oder Tirol – (siehe dazu auch die Kinderunfalllandkarten und Abbildungen in den Kapiteln II.4.2 und II.4.3 bzw. die Darstellung der Verunglücktenquote in ABB 21). Zu Fuß verunglückten die meisten Kinder in den Landeshauptstädten.

TAB 6 Die 30 Bezirke² mit der höchsten Anzahl an zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre), Summe 2012-2014, absolut³

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bezirk			
Bezirk	Zu Fuß	Fahrrad	Gesamt
Wien	734	111	845
Linz Stadt	89	21	110
Graz	88	39	127
Innsbruck-Stadt	73	34	107
Salzburg	68	38	106
Bregenz	61	75	136
Dornbirn	50	52	102
Innsbruck-Land	48	44	92
Linz Land	41	26	67
Feldkirch	41	45	86
Klagenfurt	40	29	69
Mödling	37	26	63
Bludenz	34	14	48
Wels	32	25	57
Kufstein	32	29	61
Zell am See	31	23	54
Vöcklabruck	28	29	57
Amstetten	28	28	56
Baden	27	24	51
Wien-Umgebung	26	18	44
Gmunden	26	33	59
Schwaz	26	20	46
Salzburg-Umgebung	23	21	44
Sankt Johann im Pongau	23	15	38
Graz-Umgebung	23	24	47
Braunau am Inn	18	33	51
Gänserndorf	18	21	39
Lienz	16	37	53
Wolfsberg	15	24	39
Korneuburg	15	25	40

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

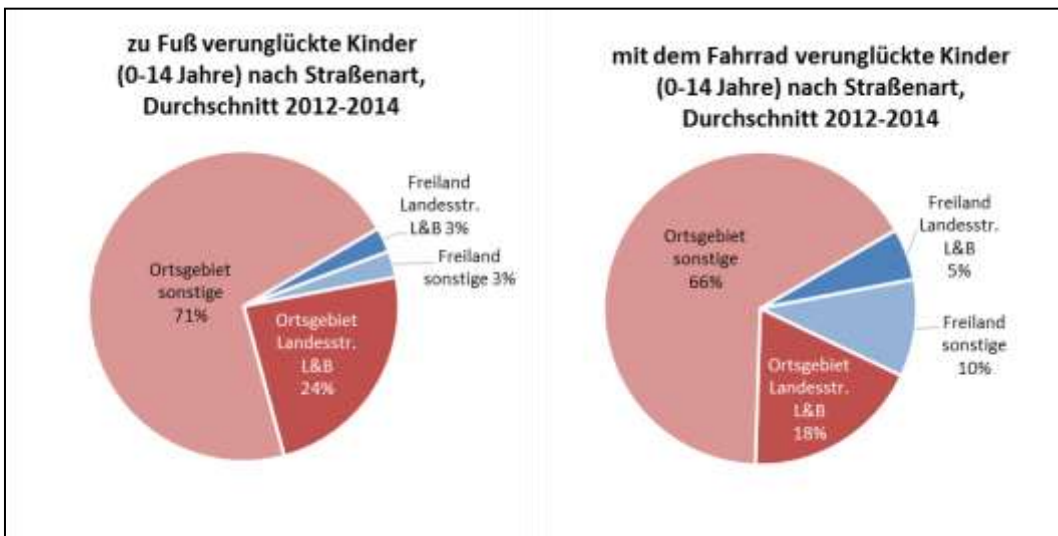
² Die Bezirke von größeren Städten werden zusammengefasst.

³ Grau hinterlegt sind jeweils die fünf Bezirke mit den meisten Verunglückten je Verkehrsart.

3.3 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Straßenart

Der überwiegende Teil der zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kinder (91%) verunfallen im Ortsgebiet, bei den Kindern, die mit dem Fahrrad verunglückten, ist der Freiland-Anteil mit 15% deutlich höher als bei den zu Fuß verunglückten Kindern. Der überwiegende Anteil der Unfälle passierte im untergeordneten Straßennetz (siehe ABB 22).

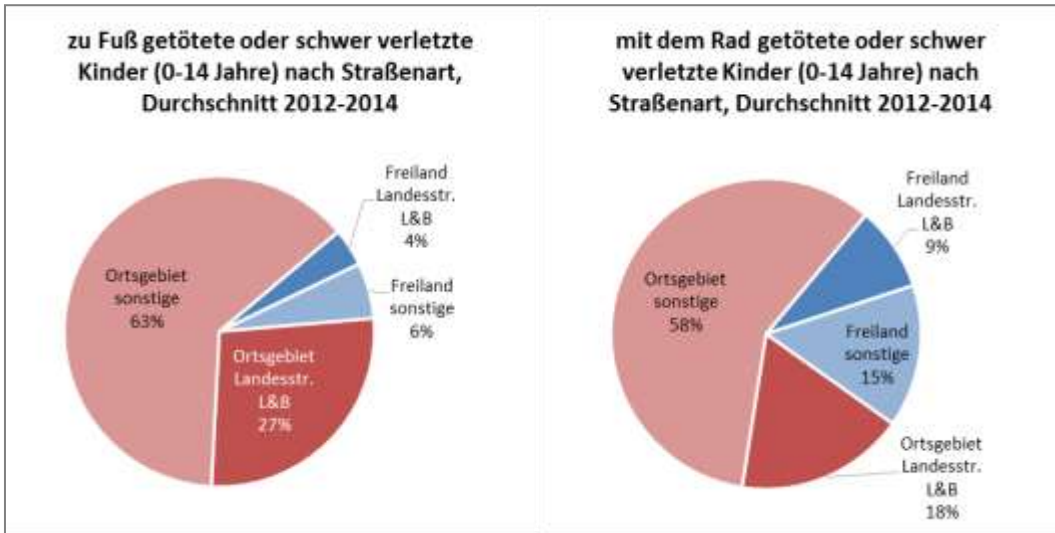
ABB 22 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenart, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Auch schwere Unfälle mit getöteten oder schwer verletzten Kindern passieren zum größten Teil (85%) im Ortsgebiet (siehe ABB 23), wobei der Anteil von Unfällen im Freiland aber höher ist als bei allen Verunglückten (10% bei zu Fuß verunglückten Kindern und 24% bei mit dem Fahrrad verunglückten Kindern).

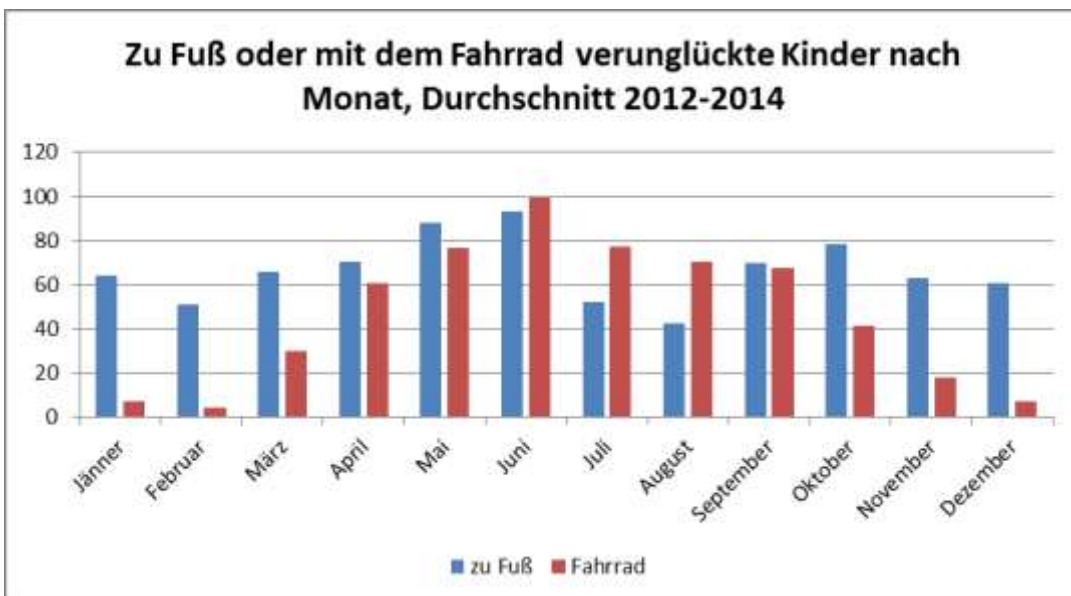
ABB 23 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad getötete oder schwer verletzte Kinder (0-14 Jahre) nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenart, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

3.4 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Monat

ABB 24 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach dem Monat, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

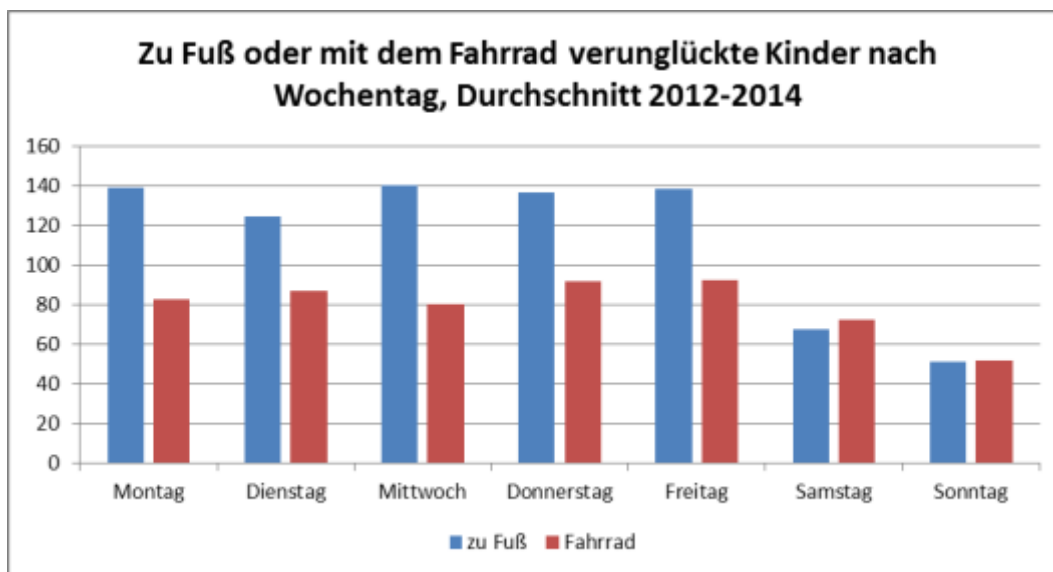
Aus der Verteilung über das Jahr ist ersichtlich, dass das Zu-Fuß-Gehen stark an Schulwege gebunden ist. In den Sommermonaten Juli und August passieren deutlich weniger Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern. Das Radfahren hingegen

ist einerseits erwartungsgemäß witterungsgebunden. Der Monat Juni ist bei beiden Verkehrsarten der unfallstärkste Monat (siehe ABB 24).

3.5 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Wochentag und Uhrzeit

Die Auswertung der verunglückten Kinder nach dem Wochentag zeigt eine klare Unterscheidung zwischen Arbeitstagen (Montag bis Freitag) und Wochenende (Samstag und Sonntag); insgesamt verunglücken die meisten Kinder an Freitagen (siehe ABB 25).

ABB 25 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Wochentag, Durchschnitt 2012-2014



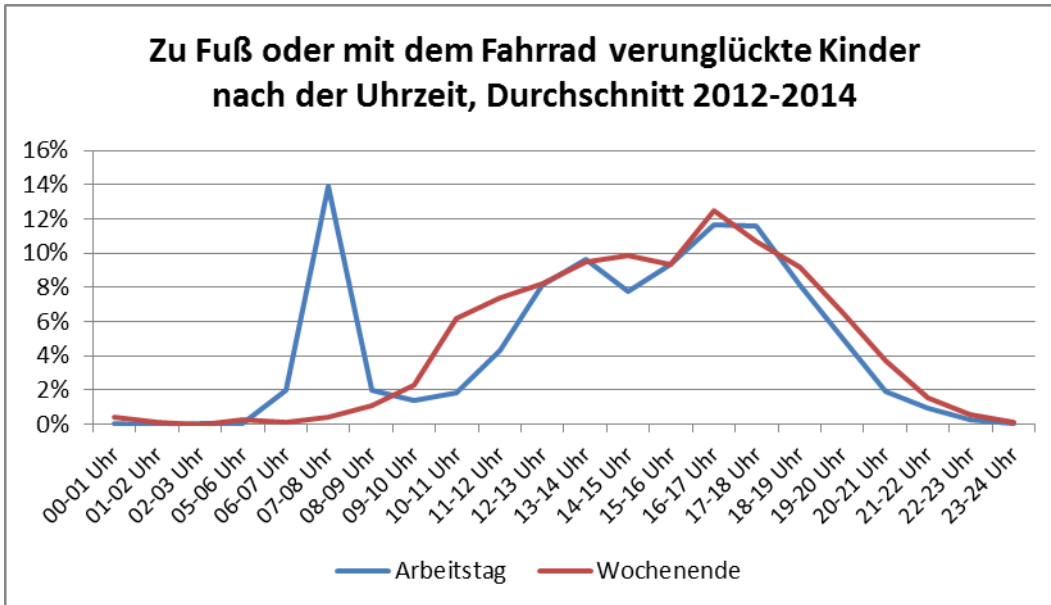
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die Gegenüberstellung der Unfallzeit nach Arbeitstag und Wochenende zeigt klare Unterschiede (siehe ABB 26): Während es an den Arbeitstagen zwei herausragende Spitzen gibt – eine kurze Morgenspitze zwischen 07:00-08:00 Uhr und eine längere Nachmittagspitze zwischen 15:00-18:00 Uhr – entfällt die Morgenspitze am Wochenende vollkommen. Die Verteilung der Unfälle am Nachmittag ist am Wochenende ähnlich jener an den Arbeitstagen. Dies deutet auf einen hohen Anteil an SchülerInnen bzw. Schulwegunfällen am Morgen hin.

In den Jahren 2012-2014 verunfallten rund 12% der zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kinder während der Morgenspitze.

Sowohl beim Wochentag, als auch bei der Uhrzeit und den Lichtverhältnissen zeigt sich bei den schweren Unfällen (mit schwer verletzten oder getöteten Kindern) eine in etwa gleiche Verteilung wie bei allen Unfällen.

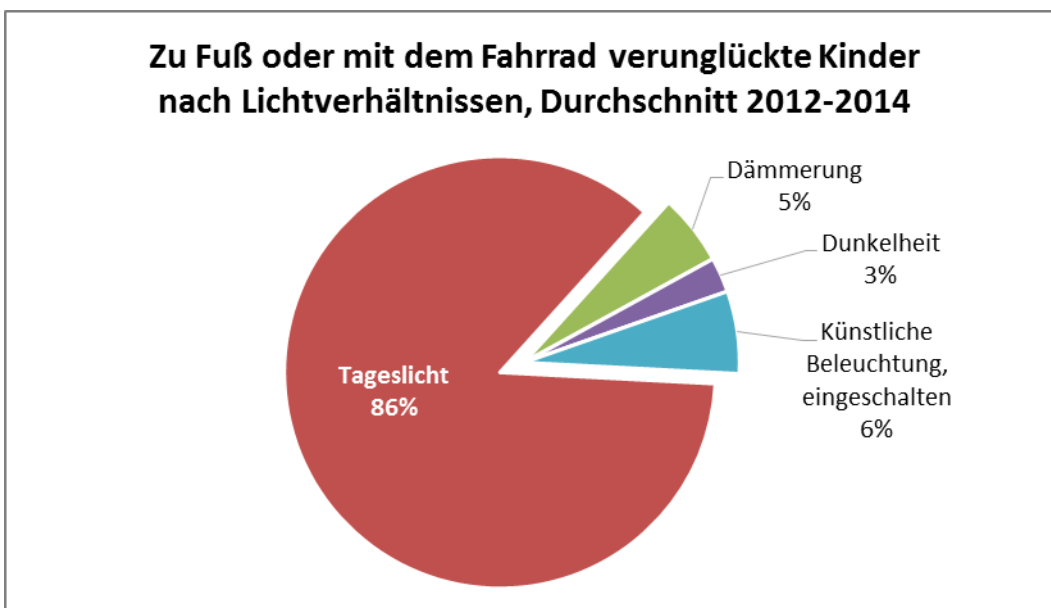
ABB 26 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Uhrzeit an Arbeitstagen (Mo-Fr) bzw. Wochenende (Sa, So), Anteile in %, Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Der Großteil (86%) der Kinder verunglückte bei Tageslicht, 14% bei Dämmerung, Dunkelheit oder künstlicher Beleuchtung (siehe ABB 27).

ABB 27 Als FußgängerInnen oder RadfahrerInnen verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Lichtverhältnissen, in den Jahren 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

3.6 FußgängerInnen-/RadfahrerInnenunfälle nach Unfalltyp und Unfallursache

Die untenstehende TAB 7 gibt einen Überblick über die Unfalltypen jener Unfälle, bei denen Kinder zu Fuß verunglückten. Führend ist „FußgängerIn auf Fahrbahn von rechts“, was dem/r KollisionsgegnerIn (in drei von fünf Fällen ein Pkw – siehe TAB 11) die geringste Zeit zur Reaktion bietet.

TAB 7 Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, nach Unfalltyp, Durchschnitt 2012-2014

Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, nach Unfalltyp, 2012-2014	
FußgängerIn auf Fahrbahn von rechts	234
FußgängerIn auf Fahrbahn von links	158
Sonstige FußgängerInnenunfälle	67
Fahrzeug biegt nicht ab vor Querstraße, FußgängerIn von rechts	47
Fahrzeug biegt nicht ab nach Querstraße, FußgängerIn von rechts	31
Fahrzeug biegt nicht ab vor Querstraße, FußgängerIn von links	31
Fahrzeug biegt nicht ab nach Querstraße, FußgängerIn von links	30
beim Linksabbiegen, Fahrzeug: gleiche Annäherungsrichtung	20
beim Rechtsabbiegen, Fahrzeug: gleiche Annäherungsrichtung	18
beim Linksabbiegen, Fahrzeug: gegen Annäherungsrichtung	17
Gesamt	653

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

TAB 8 Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, nach Unfalltyp, Durchschnitt 2012-2014

Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, nach Unfalltyp, 2012-2014	
Sturz vom oder im Fahrzeug	98
Rechtwinkelige Kollisionen auf der Kreuzung	74
Kollision mit querendem/r RadfahrerIn	71
Kollision bei Haus-, Grundstücks-, Ein- oder Ausfahrt	29
Abkommen rechts auf der Geraden	27
Sonstige Unfälle mit zwei oder mehreren Beteiligten	17
Kollision beim Entgegenkommen Linksabbieger mit entgegenkommendem Fahrzeug	17
Streifkollision auf der Geraden	14
Kollision beim Überholen: Überholen links	13
Sonstige Alleinunfälle	13
Gesamt	371

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

Bei den am Rad verunglückten Kindern (siehe TAB 8) sind Alleinunfälle führend („Sturz vom Fahrzeug“) – siehe dazu auch TAB 11.

Seit dem Jahr 2012 gibt es in der Unfallstatistik auch Angaben zur Unfallursache. Diese beruhen, ebenso wie die Angabe „HauptverursacherIn“, auf einer

Einschätzung der Exekutive; wobei leider nicht klar zwischen der Angabe „nicht HauptverursacherIn“ und einer fehlenden Eingabe unterschieden werden kann.

Zu den häufigsten Unfallursachen der zu Fuß verunglückten Kinder gehören seitens der Kinder „Fehlverhalten von FußgängerInnen“, seitens der UnfallgegnerInnen „Unachtsamkeit und Ablenkung“ sowie „Vorrangverletzung“ (siehe TAB 9).

TAB 9 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, Anteile 2012-2014

Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, Anteile 2012-2014	Kind HauptunfallverursacherIn		Gesamt
	JA	NEIN	
Fehlverhalten FußgängerIn	23%	14%	37%
Unachtsamkeit/Ablenkung	6%	19%	26%
Vorrangverletzung (auch gegenüber FußgängerInnen), Rotlichtmissachtung	3%	17%	20%
Nichtangepasste Geschwindigkeit	0%	3%	4%
Missachtung von Geboten und Verboten (z.B. Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)	1%	2%	2%
Andere	2%	9%	12%
Gesamt	36%	64%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 10 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, Durchschnitt 2012-2014

Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, Anteile 2012-2014	Kind HauptunfallverursacherIn		Gesamt
	JA	NEIN	
Unachtsamkeit/Ablenkung	25%	16%	40%
Vorrangverletzung (auch gegenüber FußgängerInnen), Rotlichtmissachtung	11%	11%	22%
Nichtangepasste Geschwindigkeit	6%	3%	8%
Missachtung von Geboten und Verboten (z.B. Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)	6%	2%	8%
Überholen	1%	2%	3%
mangelhafter Sicherheitsabstand	1%	2%	3%
Andere	7%	8%	15%
Gesamt	58%	43%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Unachtsamkeit ist auch bei den Unfällen mit Rad fahrenden Kindern die häufigste Unfallursache, und zwar sowohl seitens der Kinder (Hier gibt es eine deutliche Führung, mit mehr als doppelt so vielen Nennungen wie für die zweitgereichte Ursache.) als auch bei den UnfallgegnerInnen. An zweiter Stelle kommt jeweils die Vorrangverletzung (siehe TAB 10).

Sowohl bei den zu Fuß als auch bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern ist der eindeutig wichtigste Unfallgegner der Pkw (siehe TAB 11). Bei 76% der verunglückten FußgängerInnen war ein Pkw der Gegner, bei den RadfahrerInnen waren Pkw in knapp der Hälfte der Fälle der Unfallgegner (45%), wobei beinahe ein Drittel der Unfälle von Rad fahrenden Kindern Alleinunfälle waren (29%), und diese somit sogar an zweiter Stelle stehen.

TAB 11 Kollisionsgegner von zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre), Durchschnitt 2012-2014

Unfallgegner	Zu Fuß		Mit dem Fahrrad		Gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Pkw	612	76,2%	274	45,0%	886	63,1%
Alleinunfall		0,0%	180	29,5%	180	12,8%
Fahrrad	80	10,0%	87	14,2%	167	11,9%
Andere	23	2,9%	16	2,6%	39	2,8%
Lkw < 3,5t	25	3,1%	9	1,4%	34	2,4%
Bus	25	3,1%	3	0,4%	27	1,9%
FußgängerIn		0,0%	23	3,8%	23	1,7%
Mopeds und Kleinmotorräder	13	1,7%	9	1,4%	22	1,6%
Motorräder und Leichtmotorräder	9	1,1%	6	1,0%	15	1,0%
Straßenbahn	12	1,5%	0	0,1%	12	0,9%
Lkw > 3,5t	4	0,5%	3	0,5%	8	0,5%
Gesamt	803	100,0%	609	100,0%	1.404	100,0%

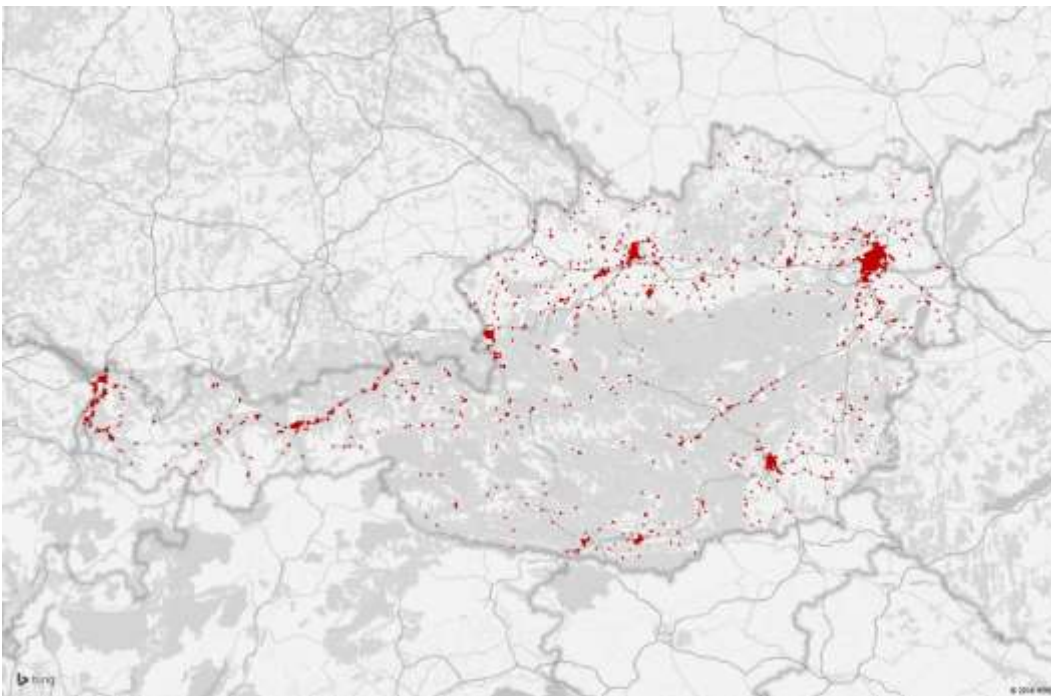
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

4. Kinderunfalllandkarten

4.1 Verortung der Unfälle mit als FußgängerInnen oder RadfahrerInnen verunglückten Kindern

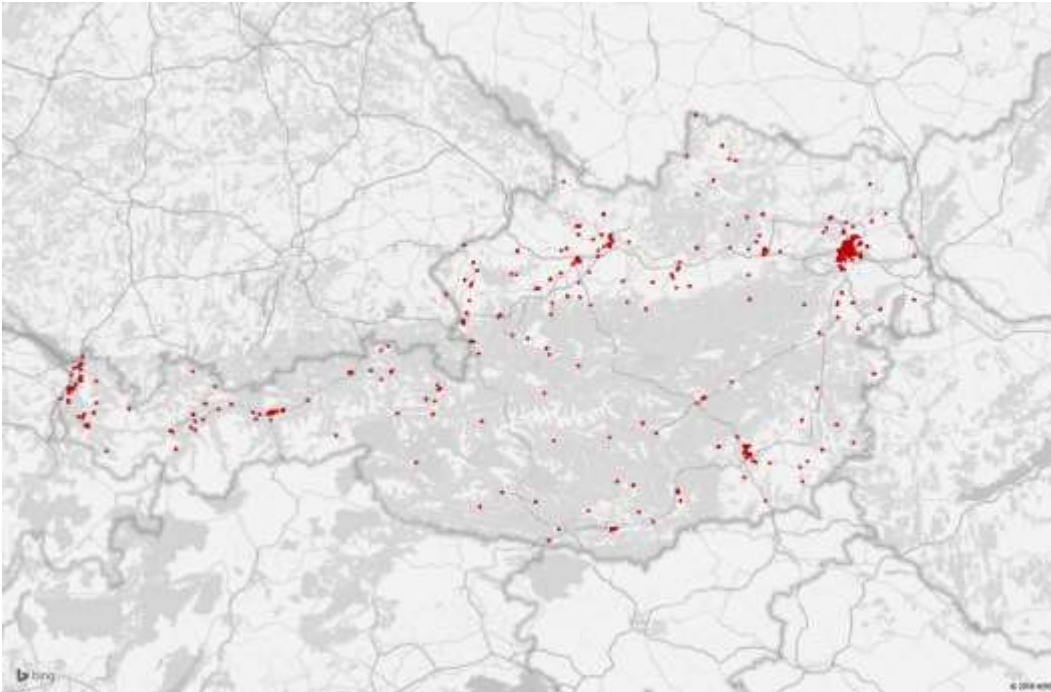
Die folgenden vier Abbildungen (ABB 28, ABB 29, ABB 30 und ABB 31) zeigen die Unfallorte, an denen in den Jahren 2012-2014 Kinder zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad verunglückt sind, bzw. schwer verletzt oder getötet wurden. Gut sichtbar ist – wie teilweise schon aus den Analysen in den Kapiteln 2.4 und 3.1 zu erwarten – deutlich die starke Häufung in Wien und den größeren Städten (siehe dazu auch die Aufstellung der Bezirke mit den meisten Kinderunfällen in TAB 6). Die übrigen Unfälle verteilen sich auf das Siedlungsgebiet.

ABB 28 Unfälle mit zu Fuß verunglückten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014



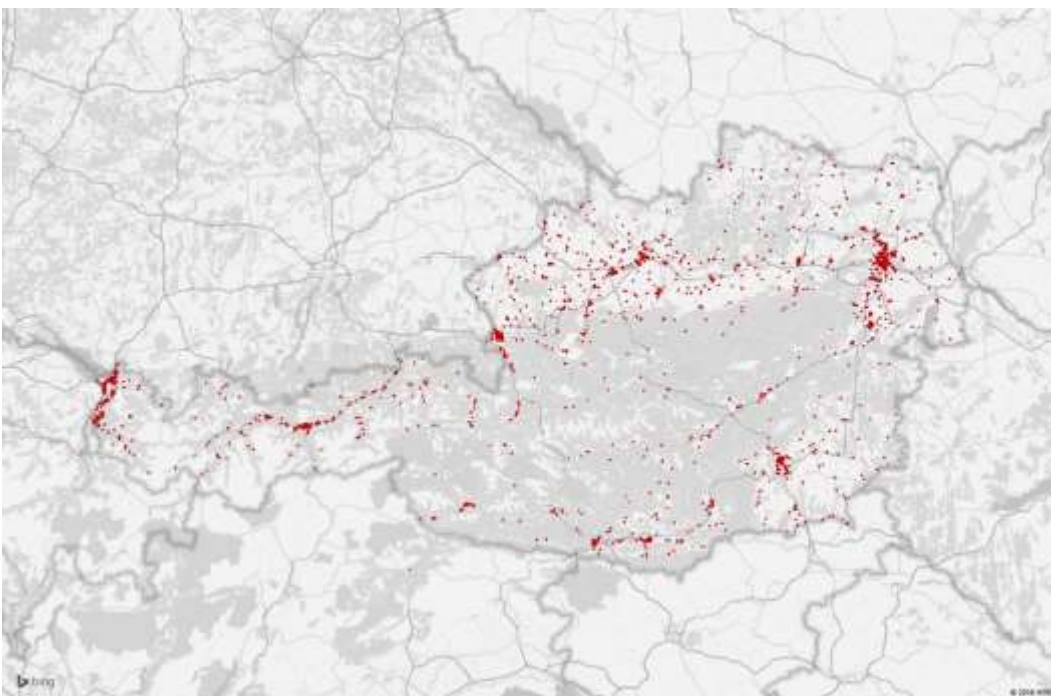
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 29 Unfälle mit zu Fuß schwer verletzten und getöteten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014



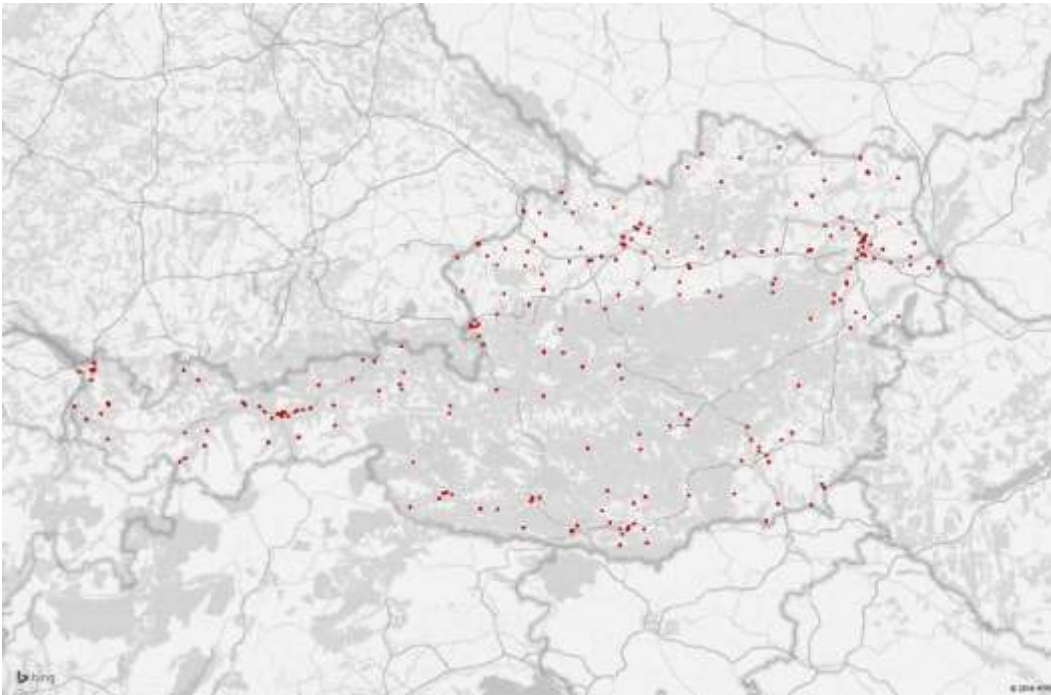
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 30 Unfälle mit mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 31 Unfälle mit mit dem Fahrrad schwer verletzt und getöteten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014



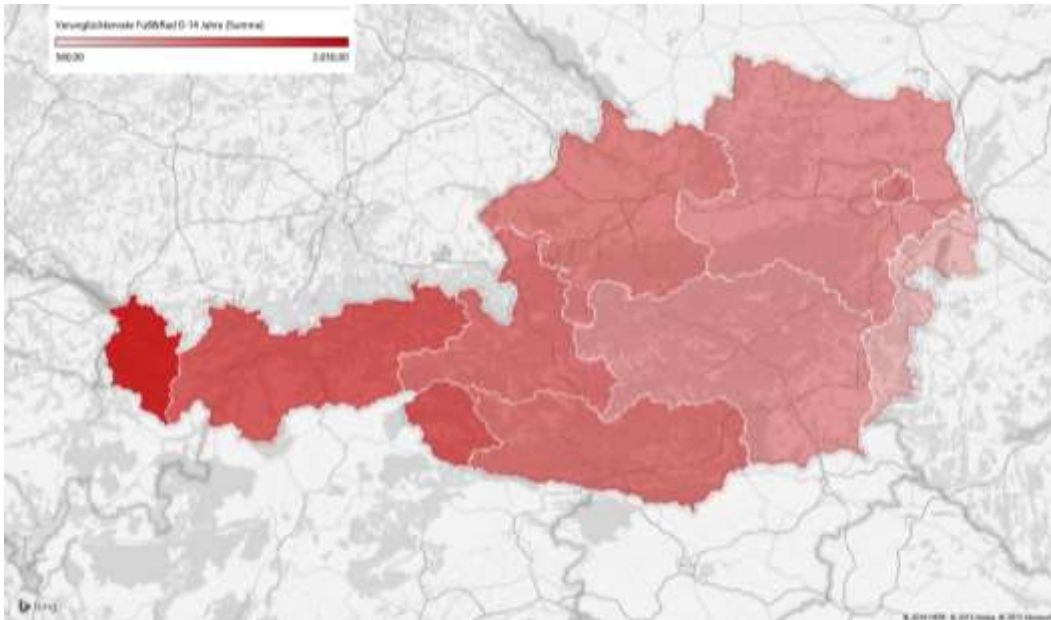
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

4.2 Darstellung der Verunglücktenquoten nach Bundesländern

Als Ergänzung zu den ABB 20 und ABB 21 wird aus der Kartendarstellung der Verunglücktenquote (Verunglückte/1 Mio. EinwohnerInnen) in ABB 32 deutlich, dass bei den verunglückten Kindern ein West-Ost-Gefälle besteht. Bezogen auf die Bevölkerungszahl verunglücken jeweils in Vorarlberg und Tirol die meisten Kinder. Diese räumliche Verteilung ist sowohl bei der Trennung nach dem Alter (siehe ABB 33, ABB 34 und ABB 35), als auch getrennt nach FußgängerInnen und RadfahrerInnen (siehe ABB 36 und ABB 37) erkennbar. Die einzige Ausnahme bildet Wien, das, wie schon festgestellt, bei den zu Fuß verunglückten Kindern die höchste Quote aufweist.

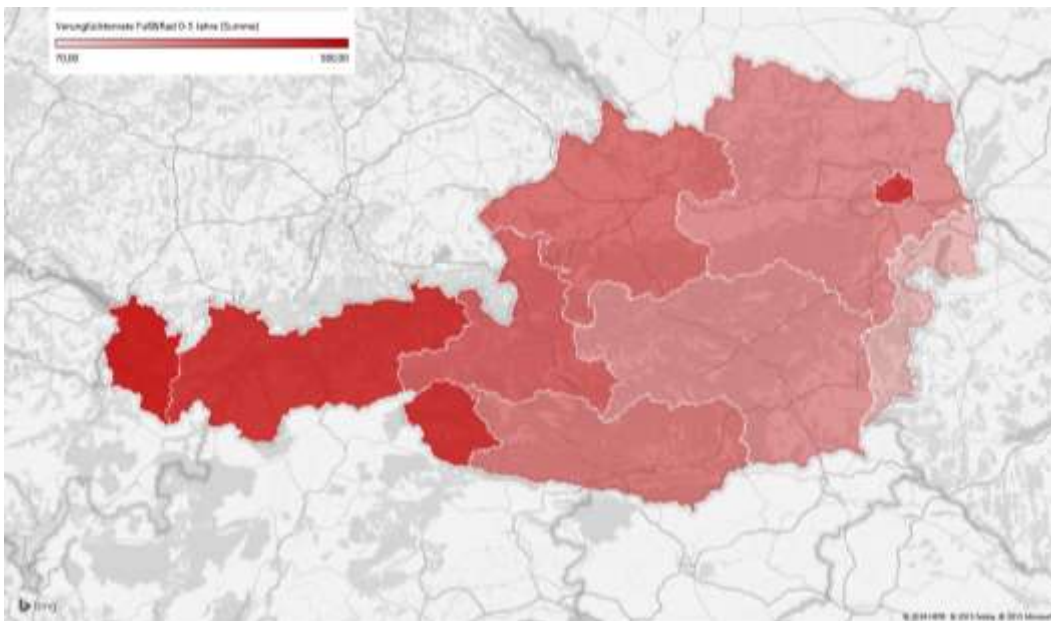
Eine Verknüpfung der Unfallzahlen mit (detaillierten) Mobilitätskennzahlen könnte in diesem Zusammenhang Aufschluss über mögliche Ursachen dieser Verteilung geben.

ABB 32 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



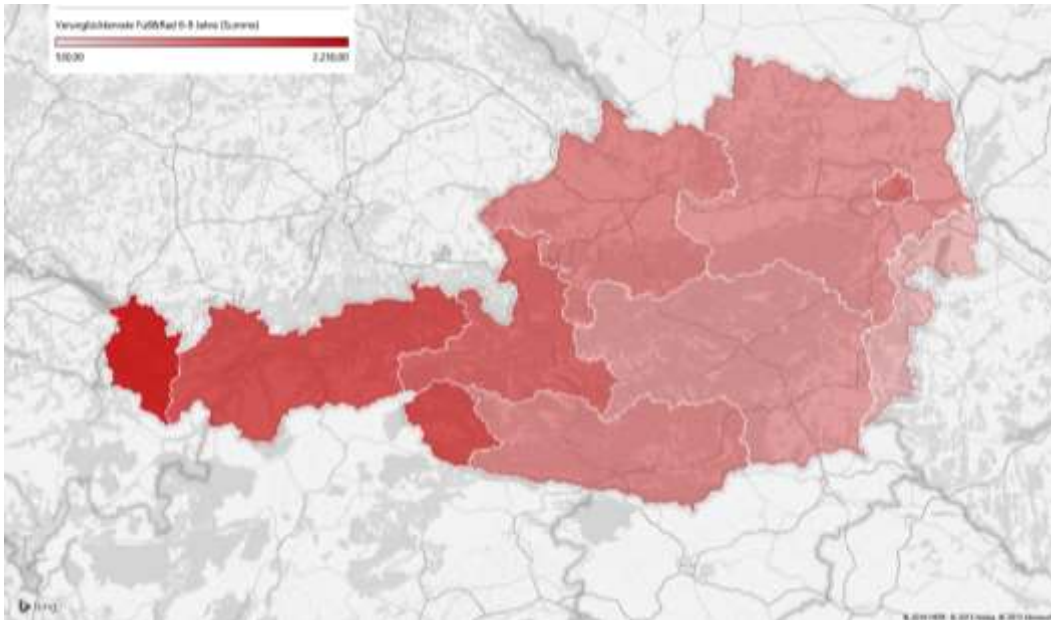
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 33 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-5 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



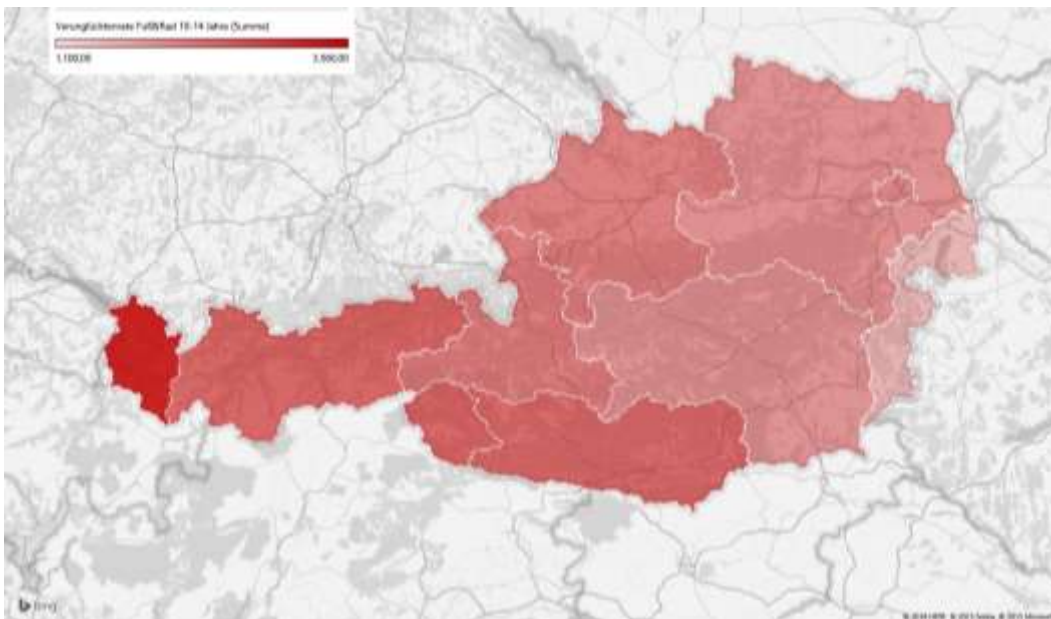
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 34 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



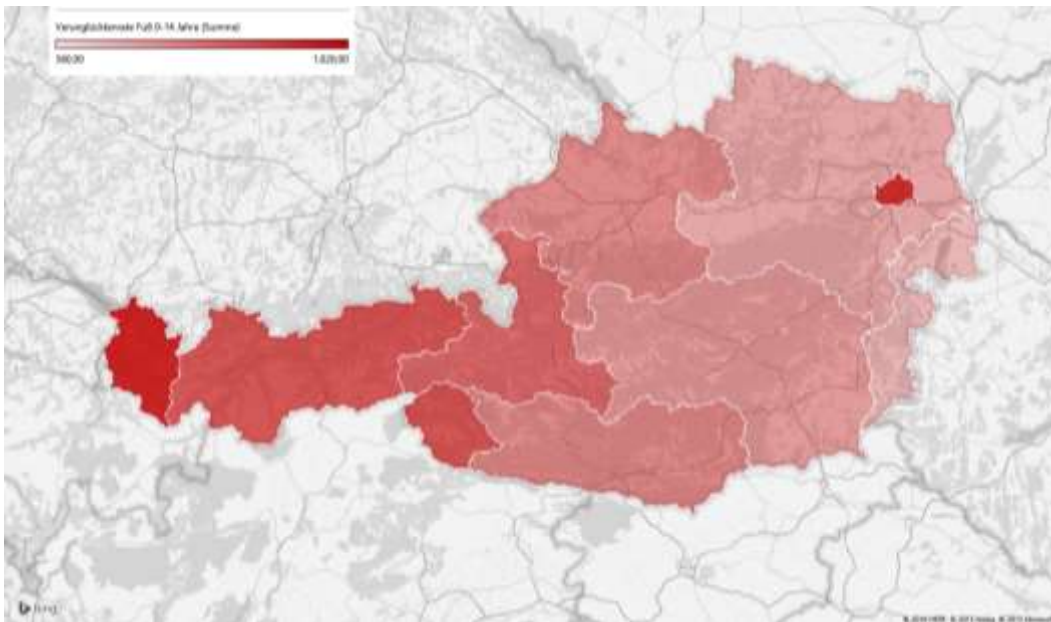
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 35 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (10-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



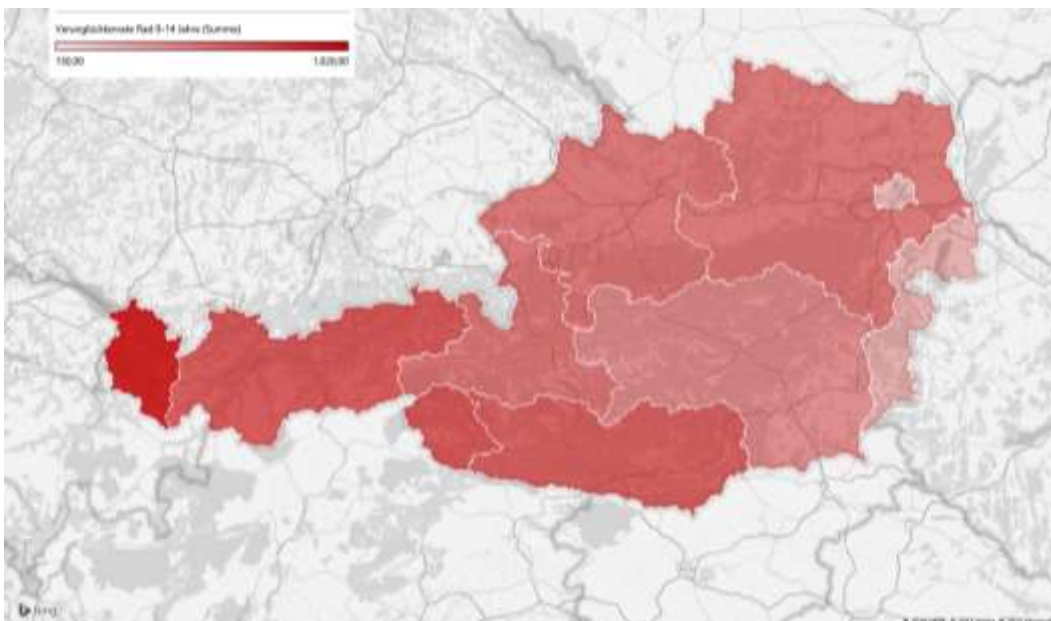
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 36 Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 37 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014

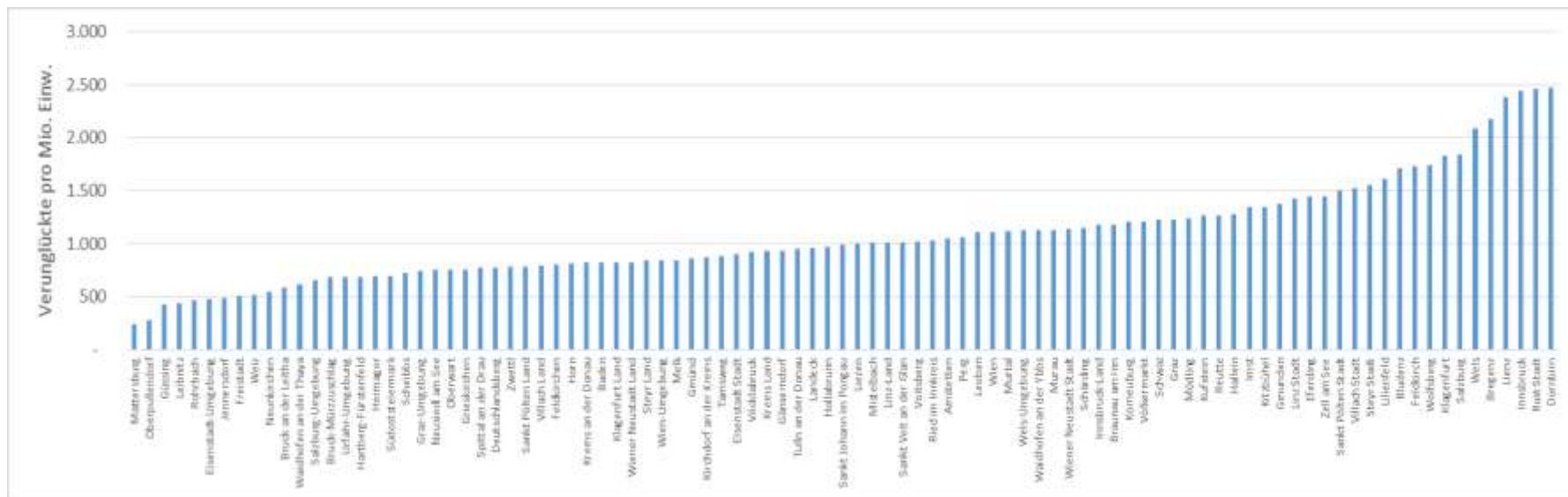


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

4.3 Darstellung der Verunglücktenquoten nach Bezirken

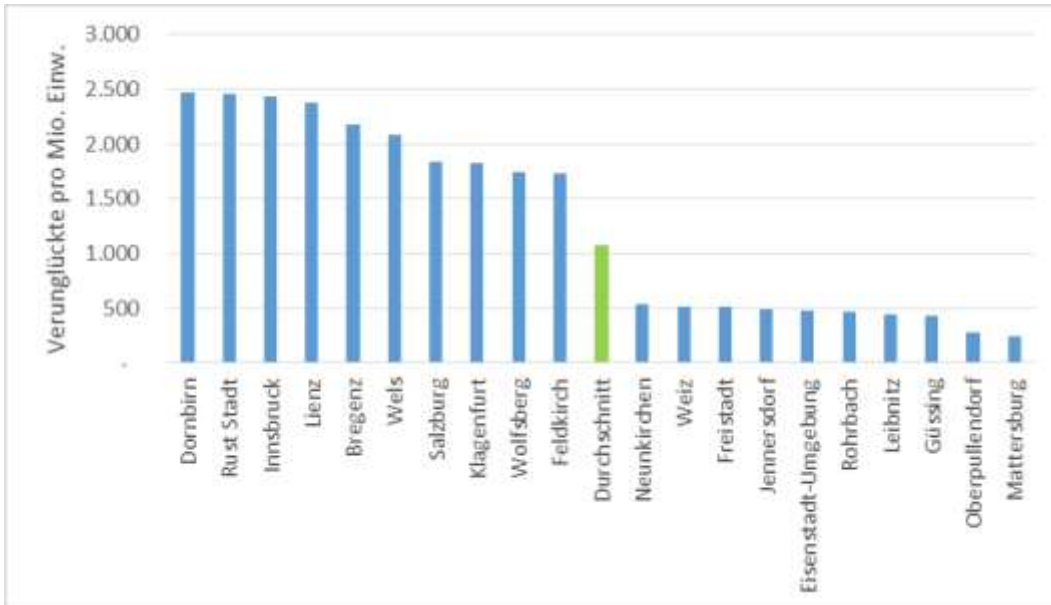
Etwas differenzierter zeigt sich die gleiche Darstellung auf Bezirksebene (vgl. ABB 38 bis ABB 43). Allerdings wird das West-Ost-Gefälle trotz einzelner Ausreißer wie Rust Stadt und Wels oder auch Wien bei den zu Fuß verunglückten Kindern auch hier deutlich sichtbar.

ABB 38 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

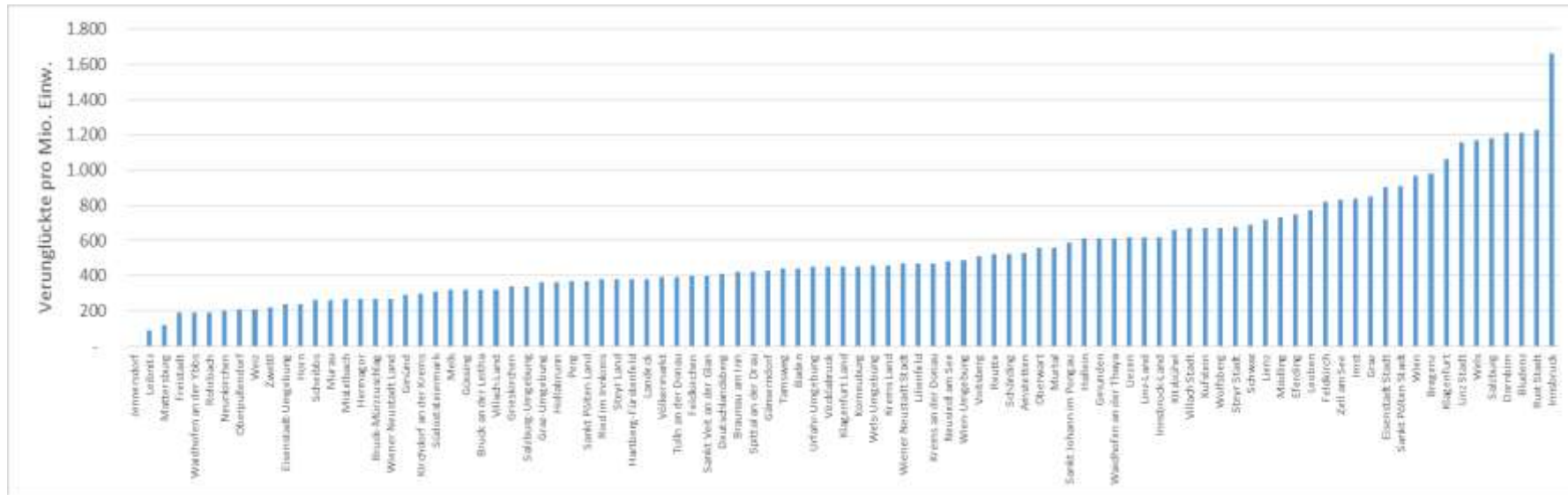
ABB 39 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Anmerkung: Entlang der x-Achse befindet sich eine Auswahl der jeweils 10 Bezirke mit den meisten und wenigsten verunglückten Kindern.

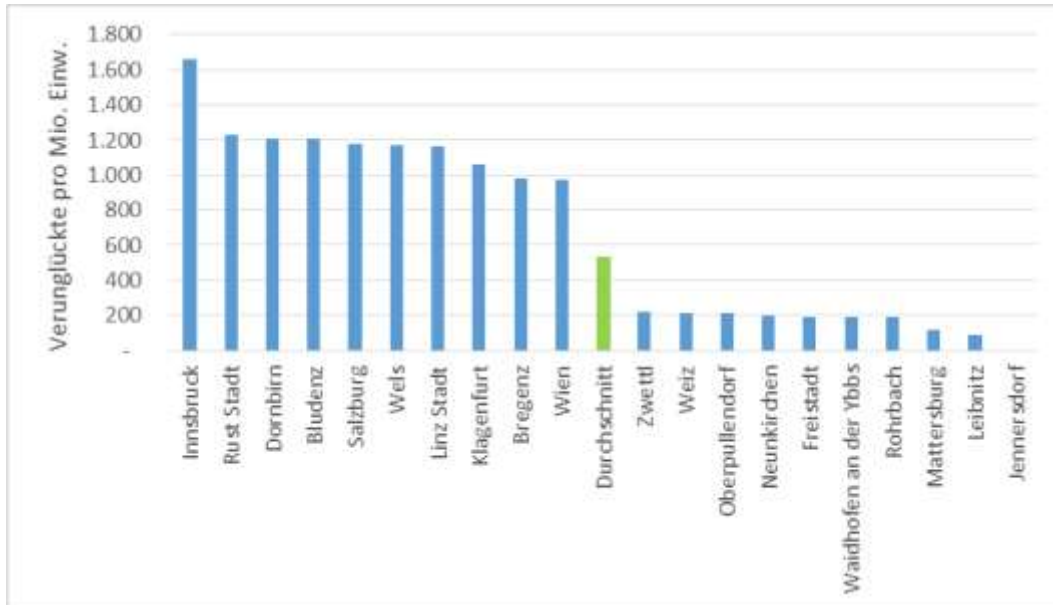
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 40 Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

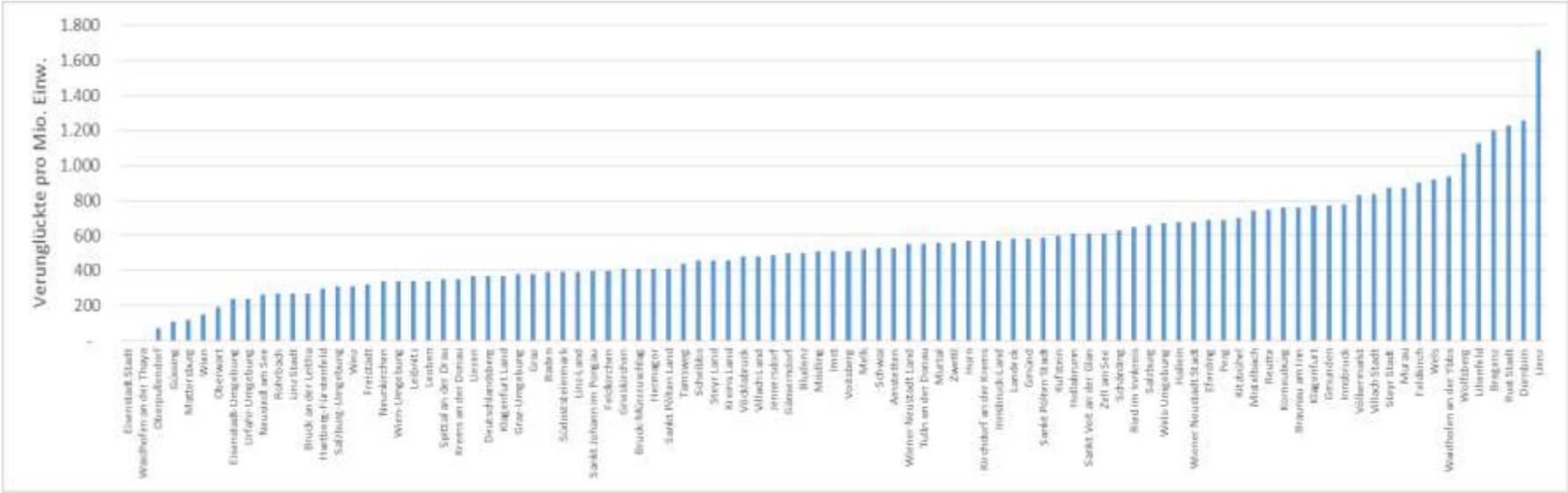
ABB 41 Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Anmerkung: Entlang der x-Achse befindet sich eine Auswahl der jeweils 10 Bezirke mit den meisten und wenigsten verunglückten Kindern.

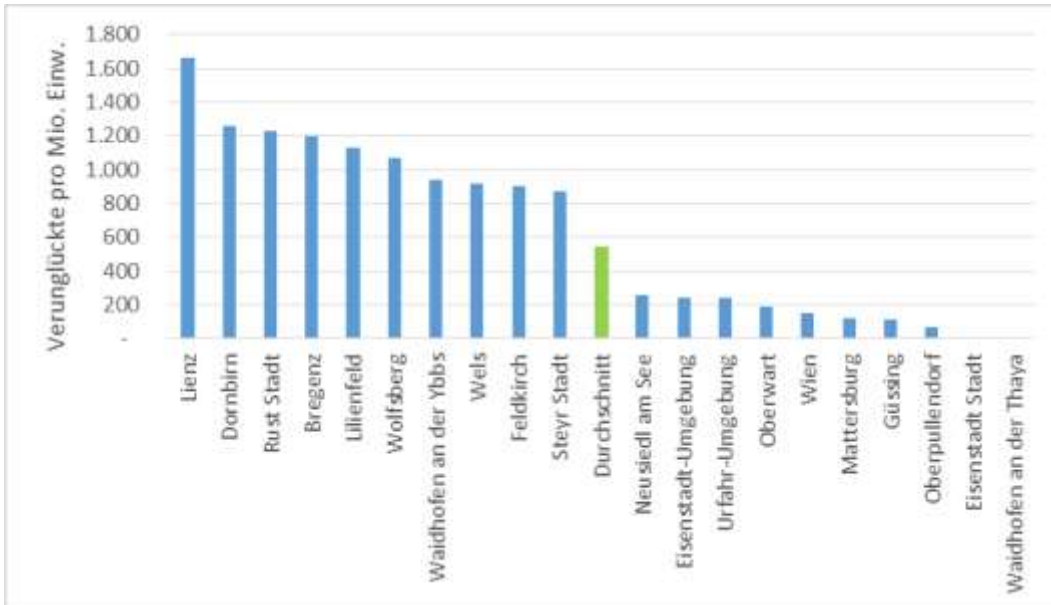
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

ABB 42 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 43 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014



Anmerkung: Entlang der x-Achse befindet sich eine Auswahl der jeweils 10 Bezirke mit den meisten und wenigsten verunglückten Kindern.

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

5. Zusammenfassung der Kinderunfallanalyse

Dieses Kapitel soll einen Überblick über die wesentlichen Ergebnisse der Kinderunfallanalyse geben. Für Details zu den angeführten Befunden sei auf die vorhergehenden Kapitel verwiesen.

- Von 1990 bis 2014 ist die Zahl der verunglückten Kinder um 43% (von 4.897 auf 2.802) und die Zahl der getöteten Kinder um 87% (von 60 auf 8) zurückgegangen.
- In der Altersgruppe der Kinder sind seit 1997 die wenigsten Verunglückten zu beklagen. Innerhalb dieser Altersgruppe weisen die 10-14-Jährigen die höchste Verunglücktenquote auf.
- Die meisten Kinder verunglücken im Pkw. Mit dem Schuleintritt ist jedoch eine deutliche Zunahme von FußgängerInnenunfällen zu verzeichnen. Ein deutlicher Anstieg der Fahrradunfälle ist ab dem 11. Lebensjahr zu beobachten.
- Generell verunglücken Buben im Straßenverkehr häufiger als Mädchen. Auch die Anzahl der schwer verletzten und getöteten Buben übersteigt die der Mädchen deutlich.
- Zu Fuß verunglücken die meisten Kinder in Wien und Vorarlberg. Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder finden sich vor allem in Vorarlberg. Allgemein zeichnet sich ein West-Ost-Gefälle ab, d.h. gemessen an der Bevölkerungszahl verunglücken im Westen tendenziell mehr 0-14-Jährige FußgängerInnen und RadfahrerInnen als im Osten.
- Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunfallen Kinder hauptsächlich im Ortsgebiet.
- Im Juli und August verunglücken zu Fuß weniger Kinder. Mit dem Fahrrad verunfallen die Kinder vor allem in den wärmeren Monaten von April bis September.
- Von Montag bis Freitag verunglücken deutlich mehr Kinder zu Fuß oder mit Fahrrad als am Wochenende.
- Von Montag bis Freitag verunglücken Kinder zu Fuß und mit dem Fahrrad hauptsächlich zwischen 7.00 und 8.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 18.00 Uhr. Am Wochenende verunfallen Kinder nahezu ausschließlich am Nachmittag.
- Der häufigste Unfalltyp von Kindern als FußgängerInnen ist die Kollision, bei der das Kind von rechts die Fahrbahn betritt. Der häufigste Unfalltyp von Kindern als RadfahrerInnen ist, nach dem selbstverschuldeten Sturz vom Fahrrad, die rechtwinklige Kollision auf der Kreuzung.
- Wenn Kinder zu Fuß verunglücken, trägt in den meisten Fällen der/die UnfallgegnerIn die Hauptschuld. Kinder die mit dem Rad verunglücken sind in den meisten Fällen selbst HauptunfallverursacherInnen.
- Häufigster Unfallgegner bei Kinderunfällen ist sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad der Pkw.

III. Fahrverhalten von Kfz-LenkerInnen

1. Analyse der Naturalistic-Driving-Daten

1.1 Einleitung

Das Modul 1 beschäftigt sich mit dem Fahrverhalten von Kfz-LenkerInnen und der Rolle der LenkerInnen als Vorbild für Kinder und Teenies bis 14 Jahre⁴. Um das Fahrverhalten näher zu beleuchten, wurde das Geschwindigkeitsverhalten von Kfz-LenkerInnen vor Schulen mit Hilfe der Naturalistic-Driving-Datenbank des KfV analysiert und aus den dazugehörigen Videos der Datenbank Interaktionen von Kindern mit LenkerInnen herausgefiltert und ausgewertet.

Naturalistic Driving ist noch eine sehr junge Erhebungsmethode im Bereich der Verkehrssicherheitsforschung. Sie verfolgt das Ziel, FahrzeuglenkerInnen in ihrem natürlichen Umfeld strukturiert zu beobachten. Ermöglicht wird dies durch Sensoren und Videokameras, die über einen bestimmten Zeitraum in die Fahrzeuge der VersuchsteilnehmerInnen eingebaut werden.

1.2 Messtechnik

In der 100-car-study des KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) wurden 100 Pkw mit Messeinrichtungen (P-Drive) ausgestattet, die ein Jahr lang Fahrdynamik- und GPS-Daten aufzeichneten. Zehn Mal pro Sekunde wurde die Längs- und Querschleunigung (g) gemessen und aufgezeichnet. Über GPS wurden die aktuelle Position des Fahrzeugs sowie dessen Geschwindigkeit ermittelt.

Die Messeinrichtung war darüber hinaus mit zwei Videokameras gekoppelt, wovon eine den Kopf- und Brustbereich des Lenkers/der Lenkerin aufzeichnete, die andere das Verkehrsgeschehen in Fahrtrichtung. Auf diese Weise sollte das Verkehrsgeschehen und die Reaktionen des Fahrers/der FahrerIn auf selbiges abgebildet werden.

Für die 100-car-study des KfV wurde ein betriebsfertiges System (P-Drive, siehe ABB 44 und ABB 45) gewählt. Das verwendete P-Drive-System wird üblicherweise in der Fahrausbildung eingesetzt. Durch die flexible Programmierung konnte es jedoch auch für eine wissenschaftliche Naturalistic-Driving-Studie nutzbar gemacht werden. Die wesentlichen Vorteile gegenüber anderen Systemen sind die einfache technische Handhabung (z.B. Stromzufuhr über Zigarettenanzünder, Dauer des Einbaus lediglich eine Stunde) und die Adaptionmöglichkeiten (Erweiterung um Sensoren bzw. Kamerasysteme möglich).

⁴ Im Zusammenhang mit den Naturalistic-Driving-Daten wird im Folgenden der Sammelbegriff Kinder für 0-14-Jährige verwendet, weil anhand des Bildmaterials keine genaue Unterscheidung zwischen weiteren Altersgruppen möglich ist.

Folgende Daten wurden zehn Mal pro Sekunde (mit 10 Hz) aufgezeichnet:

- Querschleunigung
- Längsbeschleunigung
- Geschwindigkeit
- GPS Position
- Zurückgelegte Distanz
- Dauer der Fahrt
- Fahrtbeginn/Fahrtende (Datum/Uhrzeit)
- Frontkamera
- Fahrerkamera

ABB 44 Front- und Fahrerkamera

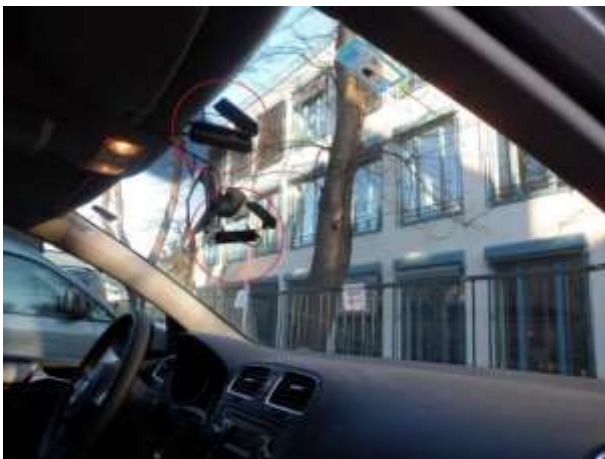


ABB 45 Datalogger P-Drive



1.3 ProbandInnen

Die Gesamtanzahl der ProbandInnenfahrzeuge betrug 99. Das einhundertste Gerät war in ein Testfahrzeug aus dem Fuhrpark des KFV eingebaut. In den Auswertungen wurde ebenfalls berücksichtigt, dass nicht ausschließlich diese 99 Probanden die mit der Messtechnik ausgestatteten Pkw lenkten (z.B. EhegattInnen der ProbandInnen). Sofern diese „dritten“ FahrerInnen regelmäßig den Pkw lenkten, wurden auch deren Daten aufgenommen und die Fahrten den Personen zugeordnet, um diese für die Auswertungen verwendbar zu machen.

TAB 12 Ist-ProbandInnenverteilung nach Region, Alter und Geschlecht

Altersgruppe	Ostregion			Westregion		
	m	w	gesamt	m	w	gesamt
17*-24	2	5	7	3	0	3
25-64	21	15	36	16	16	32
65 plus	3	11	14	5	2	7
Gesamt	26	31	57	24	18	42

*L17-LenkerInnen vertreten

Insgesamt nahmen im Beobachtungszeitraum vom 9. Februar 2012 bis zum 20. Dezember 2013 148 Personen, davon 82 Männer und 66 Frauen, an dieser Studie teil.

1.4 Datenmanagement & Map Matching

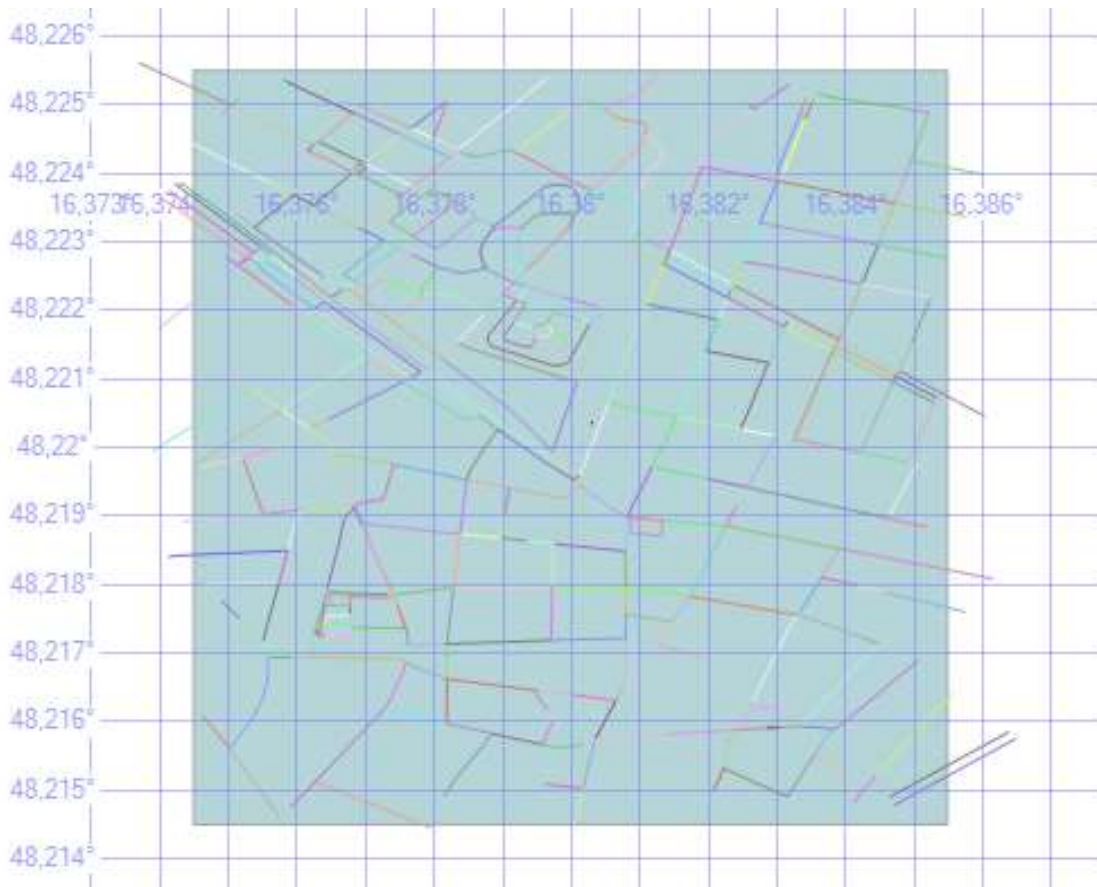
Das Datenmanagement stellte aufgrund der enormen Menge an Daten (insbesondere von Videodaten) eine der größten Herausforderung in diesem Projekt dar. Es fielen mehrere hunderttausend Dateien an, die insgesamt über 28 Terabyte Speicherbedarf haben. Die gesammelten Rohdaten waren vorerst nicht auswertbar, da die Informationen der Sensoren für Analyseprogramme ungeeignet sind (z.B. Videos, GPS-Koordinaten). In einem weiteren Schritt wurden diese Rohdaten durch Programme (Videoanalyse, Map Matching) oder durch manuelle Prozesse (z.B. FahrerInnenerkennung, Datenreduktion durch Videosichtung) in verwertbare Datenbestände umgewandelt.

Die GPS-Daten sowie Datum und Uhrzeit werden vom GPS-Sensor des P-Drive-Gerätes aufgezeichnet. Für Auswertungen ist diese Information nur indirekt verwertbar. Daher wird in diesem Schritt versucht, den Datenbestand mit Kartenmaterial zu verknüpfen.

Als wesentlichste georeferenzierte Datenquelle des KfV stehen die Karten für Navigationsgeräte (Multinet-Daten von TomTom) zur Verfügung. Für jede Koordinate wurde mit Programmen die nächstgelegene Straße des TomTom-Multinet und die wahrscheinlichste erlaubte Höchstgeschwindigkeit und die Straßenkategorie (9 FRC-Klassen von unbedeutender Nebenstraße bis Autobahn) berechnet. Eine exakte Rekonstruktion der Fahrt wird jedoch nicht durchgeführt.

Der TomTom-Multinet-Layer besteht aus 1.358.530 Polygonzügen, die stets einen Anfangsknoten mit einem Endknoten verbinden. Diese Knoten ($N = 1.228.142$) sind Straßenenden, sie kennzeichnen den Wechsel von Eigenschaften (z.B. Tempolimit, Fahrtrichtung), Regionalgrenzen oder Kreuzungen. Die Zuordnung von Milliarden GPS-Fahrkoordinaten zu Millionen Netzwerkelementen ist eine technische Herausforderung und nur durch spezielle Datenaufbereitung möglich (siehe ABB 46).

ABB 46 Bestimmung der Netzwerkelemente eines bestimmten Quadranten



1.5 Geschwindigkeitsfahrverhalten

Anhand der Naturalistic-Driving-Daten sollen nun tiefere Erkenntnisse zum Geschwindigkeitsverhalten gewonnen werden. In der vorliegenden Auswertung wurde daher das Geschwindigkeitsverhalten der ProbandInnen in der Umgebung von Schulen untersucht und mit jenem anderswo⁵ verglichen.

1.6 Erhebungsmethode

Die Geschwindigkeit (km/h) wurde aufgrund der GPS-Positionen zu jeder Sekunde berechnet und für 0,1 sec interpoliert ausgegeben. Mithilfe der GPS-Koordinaten konnten diese Geschwindigkeitsdaten auf elektronisches Kartenmaterial des TomTom-Multinet projiziert werden, die unter anderem das aus Fahrdaten geschätzte Tempolimit enthalten. Auf Grund dessen konnte für jede Fahrt im Inland abgeschätzt werden, ob und um wie viel die höchstzulässige Geschwindigkeit überschritten wurde.

⁵ in derselben Tempozone

2. Analyse der Fahrdynamikdaten

2.1 Analyseschritte

Die durchschnittlichen Geschwindigkeiten geben wenig Aufschluss über das Fahrverhalten, da Stehzeiten, Stausituationen, Beschleunigungen oder dichter Verkehr die Mittelwerte verzerren. Daher wurden Einschränkungen getroffen, die die Wahrscheinlichkeit auf mehr oder weniger „freie Fahrt“ stark erhöhen:

1. Jede Fahrt wurde in 10-Sekunden-Intervalle zerteilt, Minimum, Maximum und Durchschnitt der Geschwindigkeit berechnet.
2. Intervalle ohne GPS-Signal wurden verworfen.
3. Intervalle mit durchschnittlicher Geschwindigkeit < 15 km/h wurden verworfen (Stillstand, langsame Fahrt).
4. Intervalle mit Unterschied Minimum zu Mittelwert oder Maximum zu Mittelwert größer 3 km/h sind verworfen worden (Beschleunigung).

Alle verbliebenen Intervalle wurden – soweit möglich – mit FahrerInnen-information und durch Kartenabgleich mit Tempolimit und Straßenkategorie verknüpft. Es stehen somit etwas über 2 Millionen Intervalle für Auswertungen zur Verfügung.

534.000 Intervalle liegen in Tempo-30- bzw. Tempo-50-Zonen und wurden für nähere Untersuchungen herangezogen. Eine Liste mit 5.900 Schulen und deren Adressen⁶ wurde mit Google Maps automatisiert georeferenziert. Es wurden zwei Variablen für jedes der 534.000 Intervalle ermittelt:

1. Schulnähe (ja/nein): Liegt Intervall im 200m-Umkreis einer Schulkoordinate oder nicht.
2. Schulbetrieb (ja/nein): Anhand des Datums und der Uhrzeit wurde grob abgeschätzt, ob Schulbetrieb (Montag bis Freitag, jeweils 7:30-8:00 Uhr und 12:00-15:00 Uhr, außer Juli und August) war oder nicht.

Die Intervalle wurden pro Gruppe durch Durchschnittsbildung zusammengefasst.

⁶ Quelle: www.schule.at [24.10.2014]

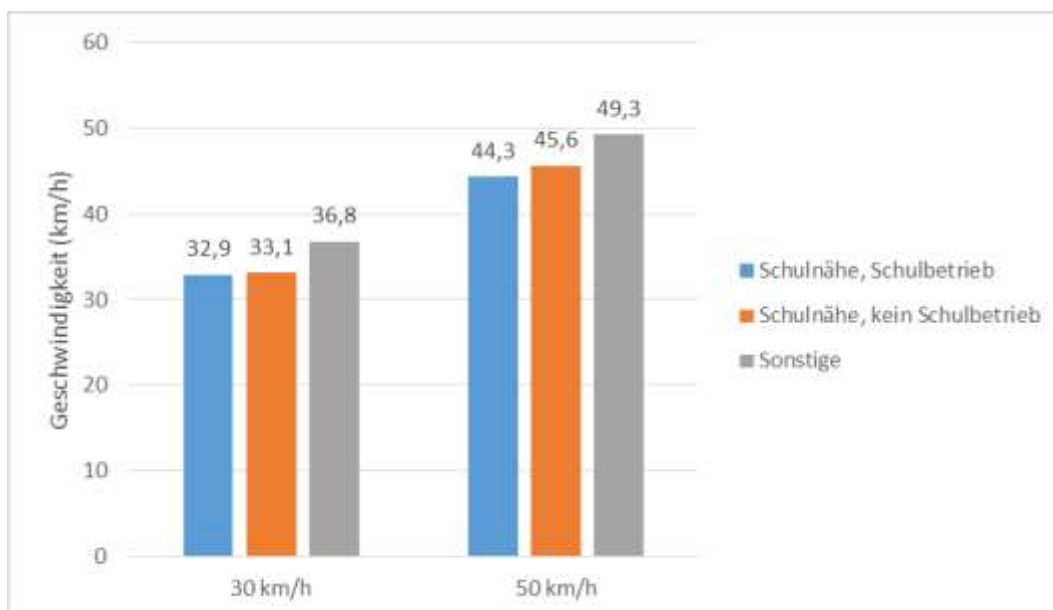
2.2 Ergebnisse

Naturgemäß liegt nur ein recht geringer Anteil der Intervalle in Schulnähe und bei Schulbetrieb (ca. 1,7%). Durch die insgesamt sehr hohe Stichprobe sind es jedoch noch immer fast 9.000 Intervalle.

TAB 13 Häufigkeiten und durchschnittliche Geschwindigkeiten (km/h) nach Tempolimit und Schulnähe/Schulbetrieb

Tempolimit	Typ	N	Geschwindigkeit (km/h)
30 km/h	Schulnähe, kein Schulbetrieb	14.857	33,1
30 km/h	Schulnähe, Schulbetrieb	2.505	32,9
30 km/h	Sonstige	85.678	36,8
50 km/h	Schulnähe, kein Schulbetrieb	39.338	45,6
50 km/h	Schulnähe, Schulbetrieb	6.387	44,3
50 km/h	Sonstige	385.158	49,3
		533.923	

ABB 47 Durchschnittliche Geschwindigkeiten (km/h) nach Tempolimit und Schulnähe/Schulbetrieb



In 30er-Zonen liegen die mittleren Geschwindigkeiten über dem erlaubten Tempolimit, während diese in 50er-Zonen darunter liegen (vgl. ABB 48 und ABB 49). In Schulnähe sind die mittleren Geschwindigkeiten (km/h) deutlich geringer. Der Schulbetrieb selbst hat wenig Einfluss auf die gemessenen Geschwindigkeiten. Dies kann durch ein anderes Fahrverhalten in Schulnähe erklärt werden oder aber durch die Lage der Schulen bedingt sein (an wichtigen Verkehrsknotenpunkten, sehr zentral), wo durch Infrastruktur und Verkehr bedingt geringere Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht werden. Letzteres

wird durch den Vergleich Schulbetrieb ja/nein unterstützt, der annähernd identische Resultate liefert.

ABB 48 Verteilung der Intervalle nach gerundeten Geschwindigkeitsklassen (km/h) bei Tempolimit 30 km/h und Schulnähe/Schulbetrieb

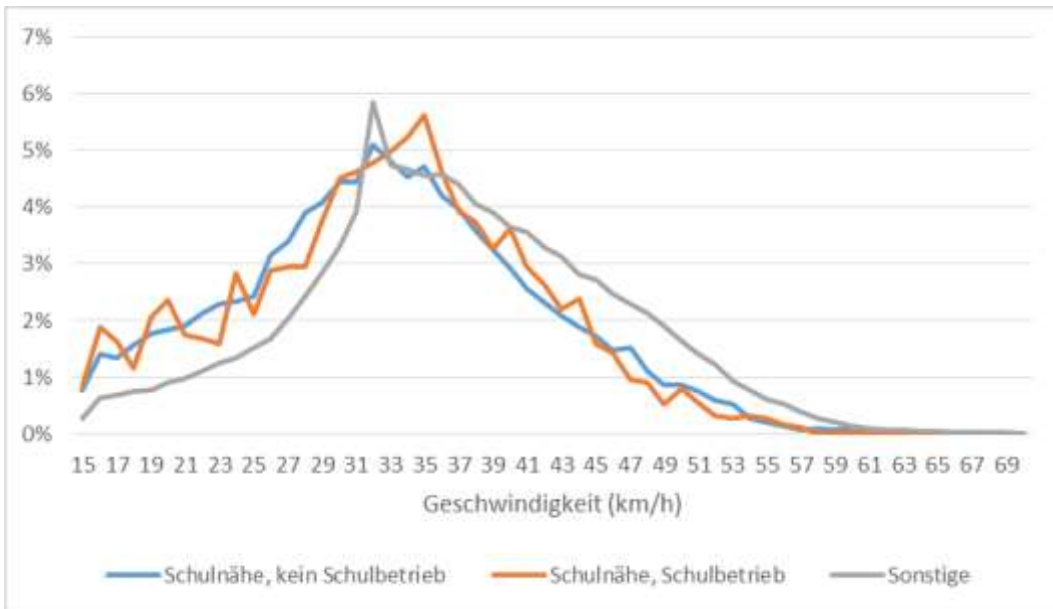
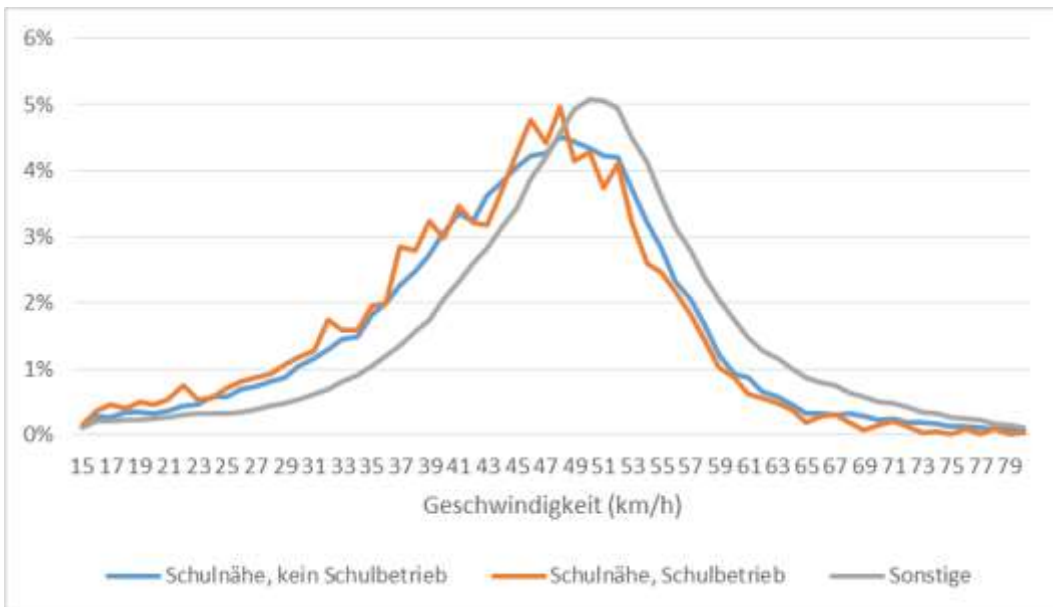


ABB 49 Verteilung der Intervalle nach gerundeten Geschwindigkeitsklassen (km/h) bei Tempolimit 50 km/h und Schulnähe/Schulbetrieb



3. Analyse der Videosequenzen

Die in Kapitel 2 für die Geschwindigkeitsanalyse ermittelten Intervalle wurden auch für die Analyse der Naturalistic-Driving-Videos herangezogen. Aus den 8.889 Intervallen wurde eine Stichprobe von 1.000 Videosequenzen untersucht. In einem ersten Schritt wurden die Videosequenzen manuell herausgefiltert, in denen eine Interaktion zwischen Kfz-LenkerInnen und Kindern (bis 14 Jahren) zu sehen war. Dies traf auf 58 Videosequenzen zu. Davon wurden in einem weiteren Schritt 32 Sequenzen ausgeschlossen, da es sich bei den Querenden bei genauerer Betrachtung um Jugendliche (> 14 Jahre) handelte, die Bildqualität zu schlecht war oder die Interaktion mit dem vorausfahrenden Fahrzeug erfolgte.

In einem zweiten Schritt wurden das Verhalten der Kinder und der FahrzeuglenkerInnen analysiert und anhand folgender vorab definierter Kategorien und Kodierungen ausgewertet:

- Blickverhalten der LenkerInnen (*ja/nein/nicht ersichtlich*)
- Ablenkung der LenkerInnen (*ja/nein/nicht ersichtlich*)
- Fahrverhalten (*Beschreibung von Geschwindigkeit, Anhaltebereitschaft etc.*)
- Blickverhalten der FußgängerInnen (*ja/nein/nicht ersichtlich*)
- Ablenkung der FußgängerInnen (*ja/nein/nicht ersichtlich*)
- Gehverhalten (*Beschreibung des Gehtempos, der Wartebereitschaft...*)
- Konflikt (*ja/nein*)
- Verkehrssituation (*Beschreibung von Auffälligkeiten*)
- Umgebung (*städtisch/ländlich innerorts/ländlich*)
- Witterung (*Beschreibung von Auffälligkeiten*)

Zudem wurde eine Gesamtbeschreibung der Beteiligten (Kinder in Begleitung der Eltern, Alter der Kinder,...) und der Interaktion vorgenommen.

Ergebnisse

Insgesamt erfüllten 26 Videosequenzen bzw. Fahrten von 18 unterschiedlichen FahrerInnen (5 weiblich, 13 männlich) die in diesem und im vorhergehenden Kapitel beschriebenen Anforderungen.

Witterung, (Verkehrs-)Situation

17 der beobachteten Interaktionen mit Kindern fanden im städtischen Bereich und 9 Interaktionen im ländlichen Innerortsbereich statt. 9 der 26 ausgewerteten Interaktionen ereigneten sich bei erkennbarem Niederschlag (Regen oder Schneefall) und sechs Interaktionen bei auffällig dichtem Verkehr.

Konflikte

Es konnte ein Konflikt beobachtet werden: Eine Mutter mit einem Kind im Volksschulalter an der Hand und zwei Teenies überquerten eine Kreuzung im städtischen Bereich schräg und ohne Querungshilfe. Die wenig später folgende Volksschülerin kopierte deren Verhalten und lief unmittelbar vor einem Fahrzeug ebenfalls über die Straße. Nachdem der passierende Kfz-Lenker eine eingeschränkte Sicht hatte (Eis auf der Windschutzscheibe) und lediglich sein Tempo verringerte, entstand so eine Gefahrensituation.

Ablenkung bei Kfz-LenkerInnen

In 25 von 26 Fällen achteten die beobachteten Kfz-LenkerInnen auf die querenden FußgängerInnen⁷ und waren zum Zeitpunkt der Interaktion nicht abgelenkt. Vier LenkerInnen waren aufgrund der Verkehrs- und Witterungsverhältnisse sogar besonders konzentriert.

Fahrverhalten zum Zeitpunkt der Interaktion

17 Kfz-LenkerInnen hielten an, um FußgängerInnen queren zu lassen, fünf LenkerInnen stoppten jedoch nicht, obwohl ein Stehenbleiben erforderlich gewesen wäre. Ein Lenker von diesen fünf LenkerInnen fuhr infolgedessen sehr knapp an einem Kind vorbei, worauf es zu dem weiter oben beschriebenen Konflikt kam. Weitere vier Kfz-LenkerInnen fuhren zwar in Schrittgeschwindigkeit, jedoch sehr knapp an FußgängerInnen vorbei, die sich am Straßenrand bewegten⁸.

Blickverhalten der FußgängerInnen

Das Blickverhalten der FußgängerInnen, insbesondere der Kinder, fiel sehr unterschiedlich aus. In 12 Fällen achteten Kinder vorbildlich auf den Verkehr, in 7 Fällen war das Blickverhalten nicht eindeutig erkennbar und in 7 weiteren Fällen war offensichtlich kein Blickverhalten vorhanden. Letztere Situationen zeichneten sich dadurch aus, dass die Betroffenen in der Gruppe unterwegs waren oder der Verkehr extern (z.B. durch eine Lichtsignalanlage oder einen Schülerlotsen/eine Schülerlotsin) geregelt wurde.

Generell fiel auf, dass Kinder hauptsächlich in Gruppen unterwegs sind: In 17 der 26 ausgewerteten Interaktionen fanden sich Gruppen. Interaktionen, in denen Kinder von Erwachsenen begleitet wurden, traten vergleichsweise selten auf (insgesamt sechs Fälle). Bei fünf Interaktionen war ein Schülerlotse/eine Schülerlotsin bzw. ein/e PolizistIn anwesend und vier Mal wurden FußgängerInnen beim Queren ohne Querungshilfe beobachtet.

Ablenkung

In 24 von 26 Fällen waren die querenden Kinder und Erwachsenen zum Zeitpunkt der Interaktion nicht abgelenkt, in zwei Fällen war dies nicht eindeutig ersichtlich.

Fehlverhalten der FußgängerInnen

Das Fehlverhalten der Kinder beschränkte sich auf das Überqueren der Straße im Laufschrift (fünf Fälle) und das schräge Queren der Fahrbahn (drei Fälle). Die folgenden Abbildungen sind den Videosequenzen entnommen. Sie sollen sowohl positive als auch negative Verhaltensweisen exemplarisch verdeutlichen.

⁷ In einem Fall war dies nicht ersichtlich.

⁸ Im ländlichen Bereich fehlt gelegentlich der Gehsteig, so dass FußgängerInnen auf die Straße bzw. den Straßenrand ausweichen müssen.

ABB 50 Schlechtes Rollenvorbild eines Erwachsenen: Fehlender Blickkontakt während der Querung



ABB 51 Fehlverhalten eines Kindes: Trotz Anwesenheit des Schülerlotsen quert Kind im Laufschrift (erhöhte Sturzgefahr)



ABB 52 Fehlverhalten eines Kindes aufgrund von Unsicherheit: Kind kehrt während der Querung um, weil es ein Kfz sieht, quert dann aber doch im Laufschrift



ABB 53 Schlechtes Rollenvorbild eines Erwachsenen und anschließendes Fehlverhalten eines Kindes: Erwachsene und Kinder queren ohne Querungshilfe schräg, entgegenkommendes Kind läuft darüber hinaus unmittelbar vor einem Kfz über die Fahrbahn



ABB 54 Fehlverhalten eines Kindes: Kind läuft bei Grün blinkender Fußgängerampel über die Straße und bedankt sich mit Handzeichen beim Kfz-Lenker für das Warten



4. Schlussfolgerungen

In Schulumgebung wurden aus den Messdaten der 100-car-study, unabhängig davon, ob ein Schulbetrieb aufrecht ist oder nicht, geringere mittlere Geschwindigkeiten errechnet. Möglicherweise ist hierfür die Lage der Schulen verantwortlich (sehr zentral und an wichtigen Verkehrsknotenpunkten) und nicht, wie anzunehmen, die potenzielle Anwesenheit der Kinder. Neben der geringeren mittleren Geschwindigkeit fiel auf, dass Kfz-LenkerInnen im Schulumfeld gut auf querende Kinder achten und nur in wenigen Fällen nicht für querungswillige Kinder stehenbleiben. Damit konnten die Ergebnisse von Wöfl und Weber (2007) bestätigt werden. Darüber hinaus belegt dies, dass sich die Mehrheit der LenkerInnen an den Vertrauensgrundsatz hält, welcher in Anwesenheit von Kindern eine verminderte Fahrgeschwindigkeit und erhöhte Bremsbereitschaft fordert.

Ein kritischer Moment ist gegebenermaßen immer das Überqueren der Straße. Dass hierbei (sowie insgesamt) lediglich ein Konflikt beobachtbar war, ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass in der Regel Querungshilfen vorhanden sind und gefährliche Stellen oft mit SchülerlotsInnen oder PolizistInnen abgesichert werden. Darüber hinaus achten nicht nur die Kfz-LenkerInnen, sondern auch die Kinder auf den Verkehr, selbst Kinder und Teenies, die in Gruppen unterwegs sind, lassen sich nur sehr selten ablenken. Probleme ergeben sich bzw. können sich – wie Wöfl und Weber (2007) bereits feststellten – dann ergeben, wenn Kinder in Eile oder auch aus Angst die Straße im Laufschritt überqueren und sie kein adäquates Blickverhalten zeigen, was v.a. in Anwesenheit von Erwachsenen (SchülerlotsIn, PolizistIn, Begleitperson) sichtbar wurde.

Im ländlichen Innerortsbereich war zu beobachten, dass LenkerInnen aufgrund der räumlichen Gegebenheiten recht knapp an FußgängerInnen vorbeifahren müssen, die aufgrund des fehlenden Gehsteigs am Straßenrand gehen. Dass die beobachteten LenkerInnen in diesen Situationen ausschließlich Schrittgeschwindigkeit fahren, weist jedoch darauf hin, dass ihnen die Gefahr an diesen speziellen Engstellen bewusst ist und sie die nötige Vorsicht walten lassen.

IV. Erwachsene als Vorbild im Verkehr

1. State-of-the-Art-Bericht

Sowohl als Pkw-LenkerInnen als auch als FußgängerInnen und RadfahrerInnen haben Erwachsene eine besondere Vorbildwirkung auf Kinder im Straßenverkehr. Querensie z.B. bei roter Ampel, oder nicht auf, sondern neben dem Schutzweg die Straße, nehmen Kinder dies wahr und kopieren häufig das beobachtete Verhalten. Eltern sind in diesem Zusammenhang die wichtigsten VerkehrserzieherInnen für ihre Kinder. Werden Kinder im Alltag mit schwierigen oder neuen Situationen konfrontiert, orientieren sie sich jedoch auch an den gerade Anwesenden. Daher kann jede/r VerkehrsteilnehmerIn anlassbezogen zum positiven oder negativen Vorbild werden.

In diesem State-of-the-Art-Bericht werden die Themen Erlernen von Verhaltensweisen und die Aneignung von Rollen aus soziologischer und psychologischer Sicht aufbereitet. Es wird beschrieben, wie korrektes Verkehrsverhalten aus Sicht der Verkehrserziehung und des Verkehrsrechts aussieht und was dementsprechend unter Fehlverhalten zu verstehen ist. Die vorgestellten theoretischen Modelle dienen in diesem Zusammenhang der Erklärung des Verhaltens. Wie Fehlverhalten mittels konkreter Maßnahmen reduziert werden kann, wird abschließend thematisiert. So werden sowohl nationale als auch internationale Maßnahmen aus dem Bereich der Verkehrserziehung vorgestellt, die sich an Erwachsene, aber auch Peers (Gleichaltrige) in ihrer Vorbildwirkung richten und deren Verkehrsverhalten positiv beeinflussen sollen.

1.1 Kindliche Mobilität und die Rolle der Erwachsenen

In den letzten Jahrzehnten wurde es für Kinder immer schwieriger in den Städten aber auch in ländlichen Regionen unbegleitet und selbstständig auf Entdeckungsreise zu gehen. Immer seltener sind Freizeit- und Aufenthaltsorte leicht und gefahrlos erreichbar. Diese Entwicklung führt dazu, dass Kinder – in der Hoffnung, dass diese damit nicht so einer großen Gefahr ausgesetzt sind – oft auch auf kurzen Strecken von ihren Eltern mit dem Auto chauffiert werden. Die Folge ist, dass das motorisierte Verkehrsaufkommen noch weiter ansteigt und Kinder sich immer weniger frei bewegen (können).

Kinder im Alter von vier bis 5 Jahren machen einen großen Entwicklungsschritt hin zur selbstständigen Mobilität (Pilz & Völkl, 2014). Es werden neue Bewegungsabläufe wie z.B. das Fahrradfahren gelernt und erste kognitive, soziale und emotionale Kompetenzen beginnen zu reifen. Die Kinder werden jedoch noch auf ihren Wegen von den Eltern begleitet und bewegen sich ausschließlich in Sichtweite der Eltern. Im Volksschulalter wächst der Wunsch nach mehr Freiraum. Die Kinder wollen alles beobachten und selbst mitmachen. Dabei überfordern sie sich oft selber. Mit jedem neuen Lebensjahr nimmt jetzt die Anzahl unbegleiteter Wege zu. Mit zehn Jahren dürfen die Kinder nach Absolvierung der Radfahrprüfung dann auch unbegleitet mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein. Ohne die Radfahrprüfung ist dies ab dem 12.

Lebensjahr möglich. Mit dem Wechsel in weiterführende Schulen erhöht sich der Aktionsradius der Kinder erheblich und geht nun deutlich über die unmittelbare Wohnumgebung hinaus. In diesem Alter wollen Kinder bzw. Jugendliche vollkommen unabhängig sein und sind aufgrund dessen am liebsten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs und dies ohne erwachsene Begleitpersonen.

Im Durchschnitt legen Kinder (wie Erwachsene auch) etwa drei Wege pro Tag zurück und sind dabei insgesamt 50 (3-6-Jährige) bis 70 Minuten (16-18-Jährige) unterwegs (Höglinger & Künzel, 2008). Die durchschnittliche Dauer der Verkehrsbeteiligung ist damit in den letzten Jahrzehnten tendenziell zurückgegangen und zwar umso stärker, je jünger die Kinder sind (Funk, 2008). Nachdem Kinder den größten Teil ihrer Wege als Pkw-MitfahrerInnen zurücklegen, ist dies nicht verwunderlich. Erst mit einigem Abstand folgen Fußwege und dann Radwege, wobei letztere erst ab dem zehnten Lebensjahr wirklich an Bedeutung gewinnen. Neben dem Trend zum Pkw zeigt sich, dass Wege über die Jahrzehnte hinweg zunehmend seltener alleine bewältigt wurden (Funk, 2008). So werden Kindergarten- und Volksschulkinder heute bspw. häufig von Erwachsenen in die Schule begleitet.

Rolle der Eltern

Kinder unter acht Jahren haben eine egozentrische Denkweise und können den Verkehr sowie seine Abläufe daher nur sehr begrenzt begreifen (Limbourg, 1998). Ab diesem Alter werden ihre Denkprozesse „konkret“, d.h. dass sie an Anschauungen gebunden sind. Deshalb können Kinder nur konkrete Verhaltensweisen an ganz bestimmten Stellen auf der Straße erlernen, sie können das Gelernte aber nicht auf neue und unbekannte Situationen übertragen. Eine Baustelle könnte ein Kind daher verunsichern, da es für diese Situation noch keine konkreten Verhaltensweisen kennengelernt hat. Ab ca. 12 Jahren sind Kinder dann in der Lage „abstrakt“ zu denken und in Folge dessen auch neue, unbekannte Verkehrssituationen zu meistern. Nachdem Kinder erst ab 12 Jahren in der Lage sind, den Straßenverkehr so wie Erwachsene zu verstehen, ist es unerlässlich, dass sowohl die Eltern als auch andere erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen korrektes Verhalten vorleben: In komplexen oder neuartigen Situationen wird jeder anwesende Erwachsene automatisch zum Vorbild. Ahmen Kinder die beobachteten Verhaltensweisen nach, wozu Sie insbesondere im Vorschulalter, aber auch noch im Schulalter neigen, können sie sich mit der Zeit immer selbstständiger und sicherer im Straßenverkehr bewegen.

Eltern sind, insbesondere im Vorschul- und Volksschulalter, die wichtigsten Bezugspersonen für ihre Kinder (Largo, 1999). Sie werden bewundert und es wird ihnen nachgeeifert. Von ihnen lernen Kinder, wie sie sich im Alltag zu verhalten haben. Da Eltern sehr häufig WegbegleiterInnen im Straßenverkehr sind, werden sie auch hier automatisch zu wichtigen Vorbildern. So bieten sich Eltern auf dem Weg zum Kindergarten oder der Schule, zum Spielplatz oder zum Einkaufen zahlreiche Möglichkeiten, mit gutem Vorbild voranzugehen und somit wesentlich zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung beizutragen. Zu beachten gilt, dass Eltern als Vorbild und VermittlerInnen von verkehrsrelevantem Wissen,

nicht nur die notwendigen Kompetenzen, sondern auch ihre eigenen Verkehrsgewohnheiten weitergeben (SWOV, 2010).

Aus einer australischen Studie (Muir, Devlin, Oxley, Kopinathan, Charlton & Koppel, 2010) geht hervor, dass sich 77% der Eltern ihrer Rolle als Rollenvorbild für ihre Kinder im Straßenverkehr bewusst sind. Eltern sehen sich als erste VermittlerInnen des sicheren Verhaltens im Straßenverkehr. Die Mehrheit glaubt, dass sie durch ihr Verhalten das Verhalten der Kinder im Straßenverkehr beeinflusst. Jedoch verfügen die Eltern oft nicht über das notwendige Wissen, ihren Kindern adäquat sicheres Verhalten im Straßenverkehr beizubringen. Die meisten Eltern zeigen ihren Kindern allgemein sicheres Verhalten im Straßenverkehr, allerdings gerade bei der Querung der Straße im Kreuzungsbereich wird nicht immer das richtige Sicherungsverhalten vorgelebt (MacGregor et al., 1999, Morongiello & Barton, 2009). So wird zwar an unregulierten Kreuzungen vermittelt, dass vor der Querung nach beiden Seiten geschaut werden soll, aber nicht an mit Ampeln geregelten Kreuzungen. Aus einer österreichischen Studie (Wöfl & Weber, 2006) geht hervor, dass jede/r siebente Erwachsene, der/die Kinder begleitet, bei der Fahrbahnquerung kein Vorbild ist. Die häufigsten beobachteten Fehlverhaltensweisen sind das Ignorieren von Querungshilfen und das Queren an gefährlichen Stellen.

Wie Verkehrserziehung durch die Eltern erfolgt, beschreiben Hoekstra & Mesken (2011), die eine Befragung von Eltern durchführten. Vor allem achten Eltern darauf, dass sich ihre Kinder „richtig“ im Straßenverkehr verhalten und korrigieren bei Fehlern. Weniger wird „proaktive Verkehrserziehung“ wie z.B. Erklärungen, Vorführen von richtigen Verhaltensweisen und Belohnung für richtiges Verhalten, angewendet.

Den alltäglichen Schulweg nutzen nur wenige Eltern, um ihren Kindern Anleitungen zum sicheren Queren zu geben (Morongiello & Barton, 2009). Die AutorInnen vermutet, dass einer der möglichen Gründe der Zeitdruck in der Früh ist.

Eltern überprüfen selten, ob ihre Kinder auch die Regeln, die sie gelernt haben, im Straßenverkehr anwenden. Beobachtungen aus einer amerikanischen Studie (MacGregor, Smiley and Dunk, 1999) zeigen, dass die Mehrheit der Kinder kein adäquates Sicherungsverhalten an Kreuzungen zeigt. Hingegen zeigt eine österreichische Studie (Wöfl & Weber, 2006), dass sich 85% der Kinder beim Überqueren der Straße korrekt verhalten.

Hinsichtlich der Entscheidung, wann ein Kind alleine queren kann, sind für Eltern zwei Faktoren ausschlaggebend: die Fähigkeiten des Kindes und die Verkehrsbedingungen (Morongiello & Barton, 2009). Wobei Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder oft überschätzen und ihnen nicht bewusst ist, welche entwicklungsbedingten Voraussetzungen für die sichere Teilnahme im Straßenverkehr erforderlich sind. Eltern meinen, dass durchschnittlich Kinder im Alter zwischen 8 und 10 Jahren bereit sind, allein im Straßenverkehr unterwegs zu sein (z.B. Barton & Huston, 2012, Soole et al., 2011, Muir et al., 2010, MacGregor et al. 1999). Hingegen setzten ExpertInnen aufgrund der kognitiven und emotionalen Entwicklung (siehe Kapitel 3) das Alter für selbstständige Teilnahme im Straßenverkehr mit circa 12 Jahren an.

Rolle anderer VerkehrsteilnehmerInnen

Mit zunehmendem Alter werden mehr und mehr Erwachsene, aber auch andere Kinder und Jugendliche zum Vorbild (Largo, 1999). In erster Linie ahmen Kinder dabei Personen nach, die ihnen vertraut und wichtig sind, d.h. Familie und Verwandte sowie Menschen in Kindergarten, Schule und der Wohngegend (Hoekstr & Twisk, 2010). Ab dem 13. Lebensjahr werden Gleichaltrige (Peers), insbesondere Freunde, zu einer wichtigen Referenzgruppe und damit auch zu Vorbildern (Beierle, 2013). Entziehen sich Bezugspersonen den Kindern, suchen sie sich anderswo die benötigten Vorbilder. Lassen sich im realen Leben nicht genügend Vorbilder finden, suchen Kinder und Jugendliche auch in Büchern oder im Fernsehen danach.

Schon in den 1970er Jahren haben Untersuchungen gezeigt, dass Kinder, die normabweichendes Verhalten bei anderen beobachten, signifikant häufiger gegen die definierten Regeln und Normen verstoßen, als Kinder, die normkonsistente oder gar keine Modelle beobachten (vgl. z.B. Zumkley-Münkel, 1976). In diesem Zusammenhang fiel Allen und Liebert bereits 1969 auf, dass Gruppen, in denen nur eine Person sich falsch verhält, das entsprechende Fehlverhalten beim beobachtenden Kind auslösen. D.h. regelverletzende Personen beeinflussen Kinder (und auch Erwachsene) mehr als regeltreue. Zudem konnte van der Molen (1977, zit.n. Gerber, 1978) zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit selbst ein Fehlverhalten zu zeigen, mit steigender Anzahl schlechter Vorbilder erwartungsgemäß zunimmt (z.B. queren mehrere Personen bei Rot die Straße, schließe ich mich eher an, als wenn nur eine Person dies tut).

Den größten Effekt auf Kinder haben ihre Begleitpersonen – Kinder orientieren sich an ihrem Verhalten und folgen ihnen oft sogar blindlings (Gerber, 1978). Bryan und Walbek konnten 1970 sogar zeigen, dass verbale Instruktionen, die Eltern oder andere Begleitpersonen oft geben, an Bedeutung verlieren, wenn kein dementsprechendes Verhalten vorgelebt wird. D.h. werden Regeln und Normen vermittelt, diese aber nicht vorgelebt, zeigen Kinder höchstwahrscheinlich auch das beobachtete Fehlverhalten. Der Einfluss anderer VerkehrsteilnehmerInnen, aber besonders der Eltern, auf das kindliche Verkehrsverhalten darf daher nicht unterschätzt werden.

1.2 Entwicklung von verkehrsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten

Eltern neigen dazu, die verkehrsbezogenen Fähigkeiten ihrer Kinder zu überschätzen und trauen ihnen oft mehr zu als sie tatsächlich können (Limbourg & Reiter, 2009). Daher ist es wichtig, dass die im Folgenden dargestellten kindlichen Entwicklungsvoraussetzungen im Rahmen von verkehrspädagogischen Veranstaltungen an Eltern herangetragen werden. Auf diese Weise lernen sie die Fähigkeiten ihrer Kinder realistisch einzuschätzen und können ihr Verhalten sowie die Verkehrserziehung der Kinder darauf abstimmen.

Für eine sichere Verkehrsteilnahme bedarf es einer Reihe an Fähigkeiten und Fertigkeiten, die im Laufe der Kindheit nach und nach ausgebildet werden. Die folgende Tabelle fasst zusammen, welche verkehrsrelevanten Fähigkeiten Kinder ab welcher Altersstufe mitbringen und was sie demzufolge bis dahin noch nicht bzw. nur z.T. beherrschen.

TAB 14 Verkehrsrelevante Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern (in Anlehnung an Limbourg & Reiter, 2003)

FÄHIGKEITEN UND FERTIGKEITEN	ALTER
Einfühlungsvermögen, Perspektivenwechsel: Hineinversetzen in andere	ab 7 Jahren
Aufmerksamkeit und Konzentration: geringe Ablenkbarkeit und gerichtete Aufmerksamkeit	ab 8 Jahren (voll ausgebildet erst ab 14 Jahren)
Handlungsunterbrechung: Abbruch oder Unterbrechung begonnener Handlungen	ab 8 Jahren
Gefahrenwahrnehmung: realistisches Bewusstsein für Gefahren und rechtzeitiges Erkennen von Gefahren	ab 8-10 Jahren
Psychomotorische Leistungsfähigkeit für das Radfahren (Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurhalten, Kurvenfahren u.ä.)	ab 8-10 Jahren
Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung: realistische Einschätzung von Geschwindigkeiten	ab 10 Jahren
Verständnis des Straßenverkehrs: Begreifen und korrektes Anwenden der Verkehrsregeln	ab 12 Jahren
Geteilte Aufmerksamkeit: Konzentration auf zwei Sachen gleichzeitig (z.B. mit dem Ball spielen UND auf den Verkehr achten)	ab 14 Jahren

TAB 14 zeigt, dass Kinder mit dem Schuleintritt über erste verkehrsrelevante Fähigkeiten und Fertigkeiten verfügen, dass jedoch erst im Alter von 14 Jahren alle für eine sichere Verkehrsteilnahme relevanten Fähigkeiten vollständig ausgebildet sind. Limbourg und Reiter (2003) weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sich die psychomotorischen Fähigkeiten von Kindern in den letzten 30 Jahren aufgrund veränderter Freizeitaktivitäten und -möglichkeiten deutlich verschlechtert haben.

1.3 Aneignung von verkehrsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen

1.3.1 Psychologische Theorien

1.3.1.1 Lernen am Modell (Bandura)

Die von Albert Bandura 1963 eingeführte Lerntheorie wird heute auch als „Modelllernen“, „Nachahmungslernen“, „Imitationslernen“, „Beobachtungslernen“, „stellvertretendes Lernen“ oder „Vorbildlernen“ bezeichnet. Darunter versteht man, dass eine Person durch die Beobachtung des Verhaltens einer anderen Person sowie darauffolgender Verhaltenskonsequenzen eine neue Verhaltensweise erlernt oder bestehende Verhaltensmuster verändert (Bandura & Walters, 1963). Dabei ist bemerkenswert, dass häufig komplexe Bewegungsabläufe leichter und schneller durch Beobachtung gelernt werden können, als wenn sie beschrieben werden.

Damit es zum Modelllernen kommt, sind bestimmte Voraussetzungen vonnöten. Folgende Bedingungen haben sich in diversen Untersuchungen herauskristallisiert (vgl. z.B. Rakoczy, Warneken & Tomasello, 2009; Schmidt, Rakoczy & Tomasello, 2010):

- **Ähnlichkeit zwischen Modell und BeobachterIn:**
Der Beobachter/die Beobachterin nimmt am Modell ein Verhalten wahr, dass er/sie selbst realisieren möchte.
- **Emotionale Beziehung zwischen Modell und BeobachterIn:**
Je intensiver die Beziehung ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit der Verhaltensnachahmung
- **Konsequenzen des Verhaltens:**
Vermutet der Beobachter/die Beobachterin hinter dem gesehenen Verhalten einen Erfolg bzw. Vorteil, dann ist die Wahrscheinlichkeit der Nachahmung größer.
- **Stellvertretende Verstärkung:**
Sieht der Beobachter/die Beobachterin, dass das Verhalten des Modells positive Folgen hat, ist die Wahrscheinlichkeit der Nachahmung ebenfalls größer.
- **Sozialer Status des Modells:**
Personen, die einen höheren sozialen Status als der Beobachter/die Beobachterin haben und dementsprechend über ein hohes Ansehen verfügen, werden eher nachgeahmt, als Personen mit gleichem oder niedrigerem Status.
- **Soziale Macht des Modells:**
Das Modell sollte Macht oder andere kontrollierende Merkmale auf den Beobachter/die Beobachterin ausüben können. Dem Beobachter/der Beobachterin ist bewusst, dass das Modell belohnen oder bestrafen kann. Hierin äußert sich die Machtposition.

Das Lernen durch Beobachtung spielt in der Mobilitätserziehung eine große Rolle: Der Straßenverkehr ist ein sozialer Raum, wo Kinder Sozialverhalten lernen, indem sie andere Menschen beobachten und imitieren (SWOV, 2012). Kinder und Jugendliche haben einerseits die Eltern als unmittelbare Vorbilder und andererseits alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen, die sie mit dem Straßenverkehr vertraut machen (vgl. Kapitel IV.1.1).

Auch Wölfl und Weber (2007) schreiben dem Lernen durch Beobachtung eine hohe Bedeutung zu. So weisen sie darauf hin, dass Verkehrserziehung zwar nicht ohne konkrete Anleitungen und Erklärungen auskommt, aber dennoch das Vorleben von Verhaltensweisen und das selbstständige Tun wichtiger sind. Nachdem dies sowohl für die Aneignung erwünschter als auch unerwünschter Verhaltensweisen gilt, spielen die Beobachteten eine ganz wesentliche Rolle.

Überimitation bei Kindern

Kinder machen erwachsenen Vorbildern Handlungen nach, um Neues zu lernen, doch dies muss – wie bereits angesprochen – keineswegs immer "positiv" sein. Nicht nur, weil unerwünschte Handlungen nachgeahmt werden, sondern weil darüber hinaus auch Überflüssiges imitiert wird. Lyons, Young und Keil (2007) konnten zeigen, dass Kinder zur Überimitation neigen, auch wenn ihnen zuvor gesagt wurde, dass sie dies nicht brauchen. Offenbar ist es für Kinder kaum möglich, den Automatismus des Nachahmens zu durchbrechen, so dass auch unsinnige Handlungsweisen nachgeahmt werden. Das kann dann den Effekt haben, dass Kinder nur noch schwer lernen können, etwas richtig (oder anders) auszuführen, wenn es ihnen ein Erwachsener/eine Erwachsene erst einmal falsch vorgeführt hat.

1.3.1.2 Theorie des sozialen Vergleichs (Festinger)

Grundgedanke der Theorie des sozialen Vergleichs ist, dass soziale Wesen dazu tendieren, die eigenen Meinungen und Fähigkeiten zu bewerten. Zu diesem Zweck vergleichen sie sich ständig mit anderen, um Informationen über sich selbst zu gewinnen (Festinger, 1954). Fühlen sie sich unsicher und fehlt ein objektiver Maßstab, wird diese Vergleichstendenz noch verstärkt.

Generell bietet ein Vergleich mit Personen, die einen ähnlichen Hintergrund, ähnliche Fähigkeiten und Meinungen haben wie ich selbst, die meisten Informationen. Im Straßenverkehr sind jedoch oft rasche Entscheidungen zu treffen, weshalb hier nicht selten irgendein anderer Verkehrsteilnehmer/irgendeine andere Verkehrsteilnehmerin zum Vergleich herangezogen wird.

Die Auswahl einer Vergleichsperson erfolgt in jedem Fall bewusst und hängt von dem jeweiligen Ziel ab, das ich verfolge. Dementsprechend sind prinzipiell folgende Vergleiche denkbar (Corcocan, Crusius & Mussweiler, 2011):

- Ich vergleiche mich mit Ähnlichen, Gleichgestellten oder Peers, weil ich realistische Informationen über mein gegenwärtiges Selbst erhalten möchte.
- Ich will mein Selbstwertgefühl schützen bzw. verbessern und vergleiche mich daher mit Personen, die im interessierenden Merkmal unterlegen sind. Dieser Vergleich wird als **abwärts gerichteter Vergleich** bezeichnet.
- Ich möchte meine Möglichkeiten ausloten und wissen, welche Verbesserungen denkbar sind und vergleiche mich daher mit Personen, die im interessierenden Merkmal überlegen sind. Dann ist von einem **aufwärts gerichteten Vergleich** die Rede.

Weichen die eigene Meinung oder das eigene Verhalten von dem der Vergleichsperson(en) ab, ist laut Festinger (1954) jeder Mensch bemüht, diese Diskrepanzen auszugleichen. Dazu werden entweder die eigenen Einstellungs- und Verhaltensweisen an die des Gegenübers angepasst oder umgekehrt dieses von der eigenen Position überzeugt.

Kinder erlernen nach und nach die Straßenverkehrsregeln, doch bis sie sie verinnerlicht haben und auf neue oder komplexe Situationen übertragen können, ist es ein langer Weg (vgl. Kapitel IV.1.2). Während dieses Lernprozesses kommt es daher immer wieder vor, dass im Alltag spontan nach einer Vergleichsperson gesucht wird. Stehen verschiedene Vergleichspersonen zur Auswahl, wird sich das Kind im Normalfall für den Vergleich mit einem erwachsenen Verkehrsteilnehmer/einer erwachsenen Verkehrsteilnehmerin entscheiden (= aufwärts gerichteter Vergleich), da ihm diese/r aufgrund der Lebenserfahrung allgemein überlegen erscheint. Ist lediglich ein anderer Verkehrsteilnehmer/eine andere Verkehrsteilnehmerin vorhanden, wird diese/r automatisch für den Vergleich herangezogen und erst im Nachhinein geprüft, ob diese Wahl angemessen war.

Generell sind Erwachsene geeignete Vergleichspersonen für Kinder. Problem dabei ist jedoch, dass Erwachsene sich trotz ihres Wissens und ihrer Erfahrung nicht immer regelkonform oder manchmal sogar riskant verhalten. Gerade Kinder übernehmen dies. Um zu einem positiven Vergleichsergebnis zu gelangen, kommt es zu gefährlichen Situationen. Ursache hierfür ist nicht nur das Verhalten an sich, sondern der Fakt, dass Erwachsene z.T. über Fähigkeiten und Fertigkeiten verfügen, die Kinder noch nicht besitzen. Aufgrund dessen ist im Sinne der Theorie der relativierende Vergleich mit Gleichaltrigen für Kinder, insbesondere im Straßenverkehr, unerlässlich.

1.3.1.3 Modelle der Wissensrepräsentation (Bartlett, Huesmann)

Die **Schematheorie** postuliert, dass ein Individuum mentale Vorlagen früherer Erfahrungen besitzt, in denen verschiedene Informationen enthalten und verortet sind, die unser Handeln beeinflussen. Bartlett (1932) beschreibt diese sogenannten *Schemata* konkret als einen aktiven Verband vergangener Reaktionen und Erfahrungen, der mit Informationen über die Welt verbunden ist, um bestimmte Verhaltensweisen hervorzurufen. Das bedeutet, dass jeder Mensch mentale Vorlagen besitzt, die durch Außenreize aktiviert werden können und in weiterer Folge zu einem bestimmten Verhalten führen.

Im Allgemeinen sind Schemata sehr änderungsresistent, wenn die schemainkonsistenten Informationen jedoch besonders bedeutsam sind, kann es dazu kommen, dass sie verändert werden. Eine andere Strategie, die schemainkonsistenten Informationen zu berücksichtigen, ohne das globale Schema verändern zu müssen, besteht in der Bildung sogenannter *Subkategorien*. So werden schematische Repräsentationen nicht nur in Form sehr globaler sozialer Kategorien abgespeichert (wie z.B. das kognitive Schema einer „Straßenkreuzung“), sondern auch in differenzierterer Weise in Form von Subkategorien (wie z.B. „unregelmäßige Kreuzung“, „regelmäßige Kreuzung“) (Smith, 1998).

Das Training im Schonraum und im realen Verkehr soll Kindern dabei helfen, Schemata über verschiedenste Verkehrssituationen mental anzulegen. Von der Qualität des Lernprozesses hängt hierbei auch die Qualität der mentalen Schemata ab. Über einen entsprechenden Außenreiz – z.B. Fuß trifft auf die Gehsteigkante – werden dann die entsprechenden kognitiven Repräsentationen ausgelöst und beeinflussen in weiterer Folge unser aktuelles Handeln (z.B. vor

dem Queren der Straße nach links und rechts schauen, sowie den Abstand sich annähernder Fahrzeuge einschätzen und daraus schließen, wann ich gefahrlos gehen kann).

Schemagesteuerte Abläufe brauchen weniger kognitive Energie, weil sie automatisiert und daher sehr effizient sind. Es können allerdings beim Abrufen auch Fehler auftreten: Ein Reiz wird nicht wahrgenommen und das Schema nicht aktiviert oder er wird falsch interpretiert und löst damit ein falsches Schema aus.

Huesmanns (1982) **soziale Entwicklungstheorie** geht davon aus, dass soziales Verhalten zu einem großen Teil durch Programme kontrolliert wird, die schon während der frühen Entwicklung eines Menschen gelernt werden. Bei der Beobachtung des Verhaltens anderer Personen enkodiert das Kind laut Huesmann die Ereignissequenzen in sogenannten *Skripten*. Solche Skripte umfassen – ähnlich wie die Schemata bei Bartlett – die in der Umwelt auftretenden Ereignisse, die Verhaltensweisen, mit denen auf diese Ereignisse reagiert werden soll, sowie die wahrscheinlichen Ergebnisse dieses Verhaltens und werden aus dem Gedächtnis abgerufen, wenn die aktuelle Situation den Bedingungen gleicht, unter denen das Skript ursprünglich enkodiert wurde. Nachdem das Skript abgerufen wurde, evaluiert das Kind die Angemessenheit dieses Verhaltens aufgrund von internalisierten Normen und antizipierten Konsequenzen und handelt dementsprechend. Auf die Handlung folgen entweder Belohnung oder Bestrafung (= enaktives Lernen). Skripte, die durch die Generierung positiver Konsequenzen während ihrer Erprobung im Verhaltensrepertoire eines Kindes verbleiben, werden immer resistenter gegenüber Modifikationen, da die Stärke der Enkodierung des Skripts und dessen Verflechtung mit anderen kognitiven Schemata zunimmt (Huesmann & Miller, 1994). Nach dieser Theorie entwickeln Kinder, die fehlerhaftes Verkehrsverhalten beobachten und erfolgreich umsetzen, Skripte, die sie auch als Erwachsene in den entsprechenden Situationen falsch handeln lassen.

Bei den beiden beschriebenen Modellen handelt es sich um Modelle, die seitens der AutorInnen exemplarisch ausgewählt wurden. Weitere Modelle zur gedächtnismäßigen Repräsentation von Wissen (z.B. Netzwerkmodell von Collins & Quillian [1969], Merkmalsmodell von Smith, Shoben & Rips [1974], Adaptive Control of Thought [ACT] Theorie von Anderson [1983]) können u.a. bei Anderson (1996) und Solso (2005) nachgelesen werden. Kennzeichnendes Merkmal aller theoretischen Modelle ist die Auffassung, dass gedächtnismäßig repräsentiertes Wissen strukturiertes Wissen darstellt. Qualitative Unterschiede in der individuellen Wissensorganisation sind danach von entscheidender Bedeutung.

1.3.1.4 Verhaltensmodell zur Straßenüberquerung (Older & Grayson)

Für Older und Grayson (1974) ist die Aufgabe, eine Straße zu queren, zweigeteilt. Und zwar in das Verhalten a) vor der Querung und b) während der Querung. Dabei kommen jeweils unterschiedliche kognitive und wahrnehmungspsychologische Prozesse zum Tragen, die sie in ihrem Modell vereinfacht abbilden. Diese vereinfachte Verhaltensbeschreibung ermöglicht es

nicht nur, Straßenüberquerungen zu erklären, sondern auch grundlegende Anforderungen an das Verhalten von FußgängerInnen zu bestimmen.

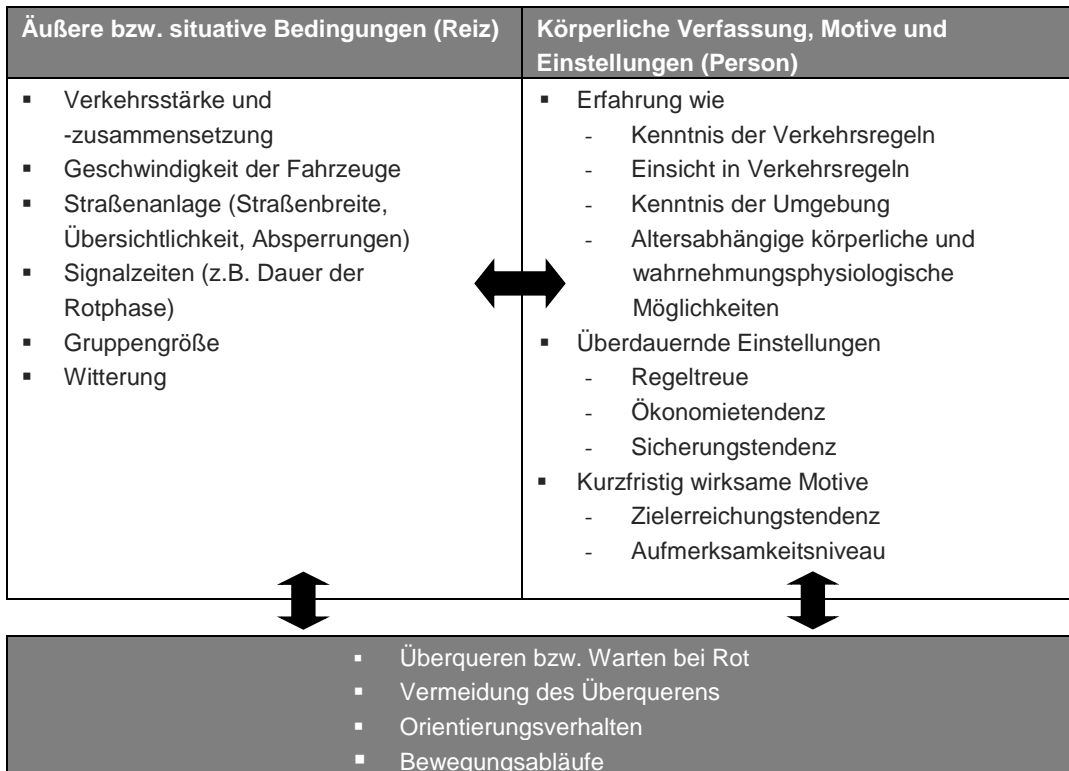
Vor dem Überqueren der Straße beschäftigt sich ein Fußgänger/eine Fußgängerin mit dem Aufsuchen und Auswählen eines geeigneten Querungsortes, wobei er/sie auf Erfahrungen und sein/ihr Verständnis von Verkehrssituationen, d.h. auf Gedächtnisschemata, zurückgreift (*local selection*). Ist ein Überquerungsort gefunden, wird die Umgebung erkundet, weshalb der Fußgänger/die Fußgängerin meist noch einmal zögert bevor er bzw. sie die Straße betritt (*observation*). Unmittelbar auf die Beobachtung folgt die Wahrnehmung, die sich von der Beobachtung nur darin unterscheidet, dass sie internal abläuft. Basierend auf diesem Prozess kommt es anschließend zu einer Entscheidung (*judgement*), die wiederum zu einer endgültigen Entscheidung (*decision*) für oder gegen die Überquerung an der ausgewählten Stelle führt. Der gesamte Vorgang ist hierbei durch häufiges Wiederholen und Unterbrechungen der einzelnen Stadien gekennzeichnet.

1.3.1.5 Erweitertes Reiz-Person-Verhaltensmodell des FußgängerInnenverhaltens an Ampeln (Schnadt & Schübe)

Laut Schnadt und Schübe (1975) ist das FußgängerInnenverhalten prinzipiell von

- a) äußeren Reizgegebenheiten der Verkehrsumwelt und
- b) persönlichkeitspezifischen Verarbeitungsweisen dieser Reizgegebenheiten abhängig, die sie in ihrem Modell zusammengefasst haben. Eine besondere Bedeutung messen sie in diesem Zusammenhang den kurzfristig wirksamen Motiven einer Person bei (siehe ABB 55).

ABB 55 Erweitertes Reiz-Person-Verhaltensmodell



Quelle: Schnadt & Schübe (1975)

1.3.2 Soziologische Theorien

1.3.2.1 Mobilitätsdefinitionen

Mobilität ist ein Begriff, der in verschiedenen Kontexten Verwendung findet und vor allem in *soziale* und *räumliche Mobilität* unterschieden wird. Unter *sozialer Mobilität* (Geißler, 2014) wird der Wechsel von Personen zwischen sozialen Positionen innerhalb einer Gesellschaft verstanden, der mittels Generationenmobilität und Karrieremobilität oder auch horizontaler und vertikaler Mobilität beschrieben werden kann. Die *räumliche Mobilität* gibt die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen Raum an. Zur Mobilität gehört aber auch die Möglichkeit und Bereitschaft zur Bewegung (Nuhn & Hesse, 2006).

Die *räumliche Mobilität* wird in *alltägliche* und *nicht-alltägliche Mobilität* unterteilt und kann physisch und virtuell stattfinden (Kellermann, 2013). Die nicht-alltägliche Mobilität bezieht sich auf Ortsveränderungen in Zusammenhang mit touristischem Hintergrund oder Wohnortwechsel, die alltägliche Mobilität meint hingegen die Überwindung täglicher Wege aus unterschiedlichen Gründen.

Die sogenannte *Nahmobilität* ist vor allem als Teil der *alltäglichen Mobilität* zuzuordnen. Unter Nahmobilität wird die individuelle Mobilität im räumlichen Nahbereich, vorzugsweise zu Fuß oder mit dem Fahrrad verstanden (Linder, 2007). Diese Art der Mobilität ist dementsprechend insbesondere für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen relevant (z.B. Kinder, SeniorInnen).

Im Verkehr zeigt sich die *realisierte Mobilität* (Tully & Baier, 2006). Sie beschreibt eine tatsächliche Bewegung nach einer individuellen Entscheidung für ein gesellschaftliches Angebot, das ein Bedürfnis abdeckt. Verkehr wird demgegenüber als Menge aller Instrumente, die wir für die realisierte Mobilität brauchen, definiert. D.h. Verkehr ist das Instrument, das Mobilität ermöglicht.

Die *realisierte Mobilität* im Zusammenhang mit Verkehrsteilnahme wird weiter in *Zweck-* und *Erlebnismobilität* unterschieden. Die Mobilität, die im Verkehr realisiert wird, ist vor allem eine *Zweckmobilität*⁹, was bedeutet, dass die Mobilität mit einem ganz bestimmten Zweck verbunden ist. Die mobile Person wird versuchen, den Weg so rasch und günstig wie möglich hinter sich zu bringen, um das gesetzte Ziel zu erreichen.

Die sogenannte *Erlebnismobilität*¹⁰ kann Teil der *alltäglichen* und *nicht-alltäglichen Mobilität* sein. Dabei geht es nicht um das Erreichen eines bestimmten Zielpunkts, sondern viel mehr um das Unterwegssein. Somit ist gewissermaßen der Weg das Ziel.

Werte, Einstellungen und Verhalten generell und auch im Zusammenhang mit verschiedenen *Mobilitätsvarianten* werden im *Sozialisationsprozess* individuell internalisiert (Hurrelmann, 2006).

1.3.2.2 Sozialisationstheorien

Sozialisation ist die lebenslange Aneignung von und Auseinandersetzung mit den natürlichen Anlagen, insbesondere den körperlichen und psychischen Grundmerkmalen und der sozialen und physikalischen Umwelt (Hurrelmann, 2006). Die Persönlichkeitsentwicklung wird einerseits durch die genetische Ausstattung eines Menschen und andererseits durch umweltbedingte Faktoren beeinflusst. Die sozialen und gesellschaftlichen Entfaltungsmöglichkeiten werden von den genetischen Anlagen begrenzt.

Es ist wichtig den Begriff *Sozialisation* von *Erziehung* abzugrenzen, der laut Tillmann (2000) als bewusste und geplante Beeinflussung des Individuums verstanden wird. Hurrelmann (2006) beschreibt sieben Thesen, die er als grundlegende Annahmen einer *Sozialisationstheorie* erachtet.

1. These:

Sozialisation vollzieht sich in einem Wechselspiel von Anlage und Umwelt.

2. These:

Sozialisation ist der Prozess der Persönlichkeitsentwicklung in wechselseitiger Abhängigkeit von den körperlichen und psychischen Grundstrukturen und den sozialen und physikalischen Umweltbedingungen.

⁹ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/ziele.html> [3.11.2014]

¹⁰ <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/ziele.html> [3.11.2014]

3. These:

Sozialisation ist der Prozess der dynamischen und „produktiven“ Verarbeitung der inneren und äußeren Realität¹¹.

4. These:

Eine gelingende Persönlichkeitsentwicklung setzt eine den individuellen Anlagen angemessene soziale und materielle Umwelt voraus. Die wichtigsten Vermittler hierfür sind Familien, Kindergärten und Schulen als Sozialisationsinstanzen¹².

5. These:

Neben den Sozialisationsinstanzen haben auch andere soziale Organisationen und Systeme Einfluss auf die Persönlichkeitsentwicklung, die in erster Linie Funktionen für Arbeit, Freizeit, Unterhaltung und soziale Kontrolle erbringen.

6. These:

Die Persönlichkeitsentwicklung besteht lebenslang aus einer nach Lebensphasen spezifischen Bewältigung von Entwicklungsaufgaben.¹³

7. These:

Ein reflektiertes Selbstbild und die Entwicklung einer Ich-Identität sind die Voraussetzungen für ein autonom handlungsfähiges Subjekt und eine gesunde Persönlichkeitsentwicklung. Lässt sich Identität nicht herstellen, kommt es zu Störungen der Entwicklung im körperlichen, psychischen und sozialen Bereich.

Normen und Werte

Soziale Normen lassen sich auf Vorstellungen darüber zurückführen, was von der überwiegenden Mehrheit der Gesellschaft für richtig und erstrebenswert gehalten wird: die Werte¹⁴. Sie bestimmen, ob ein Individuum eine Norm annimmt oder ablehnt. Normen wiederum sind verhaltensorientierte Regeln, die mehr oder weniger genau festlegen, was in einer bestimmten sozialen Situation eine angemessene und erwartete Verhaltensweise ist. Sie helfen beim Abwägen des eigenen Handelns und bei der Einschätzung des Handelns anderer. Wir befolgen Normen, weil wir sie im Prozess der Sozialisation verinnerlicht haben und daher an die legitime Geltung glauben. Zudem geben sie uns Verhaltenssicherheit, da sie ein erwartbares Verhalten mit sich bringen. Nichtsdestotrotz verschwindet

¹¹ Hurrelmann unterscheidet die innere und die äußere Realität. Die innere Realität konstituiert sich über genetische Veranlagung, körperliche Eigenschaften, Intelligenz, psychisches Temperament und Grundstrukturen der Persönlichkeit. Die äußere Realität meint die soziale und physikalische Umwelt im Sinne von Familie, FreundInnen, Kindergarten, Schule, Beruf, Medien und materielle Umwelt.

¹² Hurrelmann unterscheidet primäre, sekundäre und tertiäre Sozialisationsinstanzen. Beispiele für primäre Sozialisationsinstanzen sind Familie, Verwandtschaft und FreundInnen. Sekundäre Sozialisationsinstanzen stellen Kindergarten, Schule und Bildungseinrichtungen dar und tertiäre Sozialisationsinstanzen sind z.B. Freizeitorganisationen, Medien und Gleichaltrige.

¹³ Hurrelmann bezeichnet die Anforderungen der jeweiligen Lebensphasen als Entwicklungsaufgaben oder Zielprojektionen, deren erfolgreiche Lösung die Grundlage für die Weiterentwicklung der Persönlichkeit darstellt. Die Sozialisationstheorie geht davon aus, dass, vor allem in hoch-entwickelten Industriestaaten, die Persönlichkeitsentwicklung zwar in Kindheit und Jugend grundgelegt wird, aber nie abgeschlossen ist und in Schüben verläuft.

¹⁴

http://www.philso.uni-augsburg.de/lehrtstuehle/soziologie/sozio1/medienverzeichnis/Bosancic_WS_07_08/GK_Mi_PP_Werte.pdf
[21.11.2014]

eine Norm, deren Missachtung nicht bestraft wird, nach und nach aus dem Bewusstsein der Gesellschaftsmitglieder.

Prinzipiell wird zwischen *formellen* und *informellen Normen* unterschieden. Informelle Normen bilden sich meist dann aus, wenn für einen Verhaltensbereich formelle Normen, nämlich Gesetze, Richtlinien o.ä. fehlen oder diese an Verbindlichkeit verloren haben (Hoefert, 2010). Im Unterschied zu den formellen Normen bauen informelle Normen auf persönlichen Beziehungen auf, d.h. auf den Verhaltenserwartungen der informellen Gruppe, und sind nicht konkret festgeschrieben. Sie regulieren zum einen das Verhalten der Gruppenmitglieder untereinander, zum andern aber auch das Verhalten gegenüber den formalen Regelungen. Widersprechen sich informelle und formelle Normen, kann es zu Normenkonflikten kommen (Hoefert, 2010).

Entsprechend dem Geltungsgrad einer Norm wird außerdem zwischen *Kann-*, *Soll-* und *Muss-Erwartungen* unterschieden¹⁵. Während Kann-Erwartungen (bspw. soziale Gewohnheiten) sehr weiche Vorschriften beinhalten, haben Soll-Erwartungen (z.B. Bräuche) schon stärkere Verhaltensansprüche. Muss-Erwartungen (z.B. gesellschaftliche Sitten) haben jedoch den verbindlichsten Charakter und sind fast immer juristisch geregelt.

Status und Position

Nach Linton (1971) verkörpert eine Rolle „den dynamischen Aspekt eines Status“. Unter dem allgemeinen Status versteht er die Position des Individuums im „*Gesamtgefüge der Gesellschaft*“. Der Statusträger nimmt im sozialen Gefüge Positionen ein. Diese Positionen bestimmen seine Rollen. Ein Individuum nimmt mehrere Positionen ein, die sich wiederum in *Positionensegmente* teilen. Unter *Positionensegmenten* sind die verschiedenen Beziehungen, die in Zusammenhang mit dieser Position stehen, gemeint. Die *sozialen Rollen* stellen ein Bündel von gesellschaftlichen Erwartungen an den Träger der Position dar. Gerhard (1971) zufolge muss es aber für eine Rolle nicht unbedingt eine Position im gesellschaftlichen System geben.

Soziale Rolle

Der Begriff der *sozialen Rolle* ist ein zentraler Begriff der soziologischen Forschung. Kulturelle Muster, wie z.B. Normen, Werte etc., die als typische Handlungsmuster begriffen werden können, werden im Kontext von sozialen Rollen mit dem Individuum verknüpft. Soziale Rollen sind Teil der sozialen Ordnung und spiegeln im Zusammenhang mit spezifischen Erwartungen diese Ordnung wider (Gerhard, 1971). Der hier verwendete Rollenbegriff wird einerseits normativ, d.h. als Übernahme formalisierter Verhaltensschemata, und andererseits interpretativ, also als subjektive Deutung sozialer Interaktion, beschrieben.

Linton (1971) definiert *soziale Rolle* als „Gesamtheit von Kulturmustern, die mit einem bestimmten Status verbunden sind.“ Simmel versteht unter dem Begriff

¹⁵ http://www.philso.uni-augsburg.de/lehrstuehle/soziologie/sozio1/medienverzeichnis/Bosancic_WS_07_08/GK_Mi_PP_Werte.pdf [21.11.2014]

der *sozialen Rolle* die Verallgemeinerung typischer Handlungsmuster. Rollen sind Aspekte der sozialen Ordnung (Gerhard, 1971). Wiswede versucht Rolle normativ wie auch interpretativ zu erklären und beschreibt den Rollenbegriff folgendermaßen: „Rollen sind relativ konsistente, mitunter interpretationsbedürftige Bündel von Erwartungen, die an eine soziale Position gerichtet sind und als zusammengehörig perzipiert werden“ (Heuring & Petzold, 2004).

Der normative Rollenbegriff in Anlehnung an Parsons

Wie Gerhard (1971) in Anlehnung an Parsons beschreibt, definieren Rollen „*die Beziehung der Rollenpersonen zu gegebenen Objekten*“. Das handelnde Subjekt ist ein *Rollenträger* von einem *Bündel von Rollen*. Die Rolle wird bei Parsons als *Mitgliedschafts-Rolle* in Systemen verstanden. An den *Rollenspieler/die Rollenspielerin* werden, nach Maßgabe der Systembedürfnisse, eine bestimmte Einheit *normativer Erwartungen* im Zusammenhang mit dem *Status-Rollen-Komplex*, herangetragen. Entsprechende Anforderungen der anderen werden als *Erwartungen* und die Reaktionen auf die Rollenerfüllung werden als *Sanktionen* bezeichnet.

Ein *Rollenkonflikt* kann entstehen, wenn dem Rollenspieler/der Rollenspielerin von unterschiedlichen Personen unterschiedliche Verhaltenserwartungen entgegengebracht werden. Auf widersprüchliche Erwartungen reagiert das Individuum mit *Rollendistanz*. Dies erlaubt dem Individuum rollenadäquate Handlungen ohne Rollenkonflikte verdrängen zu müssen (Coser, 1966).

Situations-Rollen

Situationsspezifisches Verhalten wird im Zusammenhang mit Situationen und Situationsrollen erlernt. Situation wird als *interpretierte Gegebenheit* oder *Erlebniseinheit*, in der sich eine Ego-Alter-Beziehung abspielt, beschrieben (Dreitzel, 1971). Situationen sind raum-zeitlich, also durch eine Dauer und einen Ort bestimmt. Die Rollen sind laut Gerhard (1971) selbst Teile des subjektiven als Situation erlebten Interpretationszusammenhangs. *Situations-Rollen* wiederum enthalten Regeln des Verhaltens bei Auftreten gegebener Konstellationen von Objekten.

Gerhardt (1971) erläutert *Situation und Situations-Rollen* am Beispiel des Straßenverkehrs, der räumlich und zeitlich gefasst werden kann. Die *Person-Dimension* der Situation sind die am Straßenverkehr beteiligten Personen. Die *Sach-Dimension* stellen die baulichen Gegebenheiten einer Situation dar. Je nach den besonderen Bedingungen der individuellen Beteiligung am Verkehr, werden unterschiedliche Situations-Rollen übernommen. Personen, die im Straßenverkehr unterwegs sind, verhalten sich z.B. als FußgängerIn, RadfahrerIn, Pkw-FahrerIn. Die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen unterscheiden sich voneinander hinsichtlich der Regeln der jeweiligen Situations-Rollen. Handlungsregeln der Sach-Dimension, die für FußgängerInnen gelten, gelten nicht für Pkw-FahrerInnen und umgekehrt, da FußgängerInnen z.B. am Gehsteig unterwegs sein dürfen und Pkw-FahrerInnen nicht.

Die spezifizierten Situations-Rollen haben Regeln für die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen und es entstehen daraus Typen von Verhalten eines Fußgängers/einer Fußgängerin, Radfahrers/Radfahrerin, Pkw-Fahrers/Pkw-Fahrerin etc. Diese geben ein typisches, oder generalisiertes Verhalten vor, das als „richtige“ Reaktion auf Ereignisse in Zusammenhang mit den jeweiligen Situations-Rollen gilt. So wird es für VerkehrsteilnehmerInnen möglich das Verhalten der anderen zu antizipieren. Bei nicht adäquatem Verhalten gibt es die Möglichkeit zu sanktionieren. Legitime Sanktionen sind aber nur für die Positions-Rolle des Polizisten/der Polizistin möglich. Situations-Rollen haben kaum die Möglichkeit für ähnlich wirkungsvolle Sanktionen, da sie zumeist auch nur für kurzzeitige Konstellationen gelten.

Gerhardt (1971) unterscheidet weiter *spezifische* und *diffuse Situations-Rollen*. Situations-Rollen, die eher in Sach-Dimensionen ihren Bezug haben, nennt sie spezifische Situations-Rollen, wie z.B. VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen. Diffuse Situations-Rollen zeichnen sich dadurch aus, dass das vergleichbare Verhalten in der Person-Dimension liegt, wie z.B. der Rolle des Nachbarn/der Nachbarin oder des Freundes/der Freundin. Im Verkehrsbereich wäre eine diffuse Situations-Rollen das zufällige Vorbild-Werden gegenüber Kindern in einer Verkehrssituation. Die Rolle des Beifahrers/der Beifahrerin wäre eine weitere diffuse Rolle, aber hier kommt noch der Aspekt der Bekanntheit hinzu.

Der interpretative Rollenbegriff im symbolischen Interaktionismus

Mead entwickelte in der *Theorie des symbolischen Interaktionismus* die Persönlichkeit als Produkt der sozialen Komponente des *Me (Mich)* und der eher psychischen Komponente des *I (Ich)* (Hurrelmann, 2006). Die *signifikanten Anderen* (z.B. Eltern, LehrerInnen etc.) sind für das Individuum gesellschaftlich besonders relevant. In Interaktionssituationen mit diesen *signifikanten Anderen* werden Verhaltensnormen als Muster von Erwartungen über den Vorgang der sozialen Zuschreibung übernommen. Diese Muster von Erwartungen bezeichnet Mead als *Taking the Role of the other*.

Mead unterscheidet in *signifikante Andere* und *generalisierte Andere*, deren Verhalten die Identitätsentwicklung beeinflusst. Signifikante Andere sind wichtige Bezugspersonen wie z.B. Eltern, Geschwister oder LehrerInnen, in deren Rolle ein Kind im Spiel (*play*) schlüpft. Später interagiert ein Kind im Wettkampf (*game*) mit den generalisierten Anderen, d.h. den Normen und Werten der Gesellschaft, die in einer bestimmten Situation oder Rolle relevant sind. Durch sprachliche Symbolisierung, im Sinne einer eigenen Vorstellung, wird das eigene Handeln, wie auch das Handeln der InteraktionspartnerInnen antizipiert und dem Gegenüber zugeschrieben. Die interpretativ antizipierten Vorstellungen der Handlungen werden als Muster von Erwartungen bzw. als Rolle oder *me* übernommen (Heuring & Petzold, 2004).

Unterschiedliche *me's* gemeinsam bilden die soziale Identität. Goffmann versteht unter sozialer Identität „...die umfassenden sozialen Kategorien (und die wie Kategorien funktionierenden Organisationen und Gruppen), zu denen ein Individuum gehören bzw. als zu denen gehörig es angesehen werden kann: Altersstufe, Geschlecht, Schicht usw.“ (Müller, 2009).

1.3.2.3 Theorien zur Mobilitätssozialisation

Im Laufe ihrer individuellen Entwicklung lernen Kinder ihre Umwelt „Schritt für Schritt“ kennen. Anfangs spielt das Erkunden der nahen räumlichen Umgebung die größte Rolle, aber bereits mit der Möglichkeit erste eigene Schritte zu tun, wird auch die Nutzung der verkehrsräumlichen Umgebung immer wichtiger. Kinder bewegen sich zu Beginn ihrer Verkehrsteilnahme vor allem als FußgängerInnen im Verkehrsgeschehen (Körmer, 2002). Eltern und andere Erwachsene begleiten sie dabei. Erwachsene zeigen Kindern, in bewusster und unbewusster Weise, wie man sich in der Rolle des Verkehrsteilnehmers/der VerkehrsteilnehmerIn „FußgängerIn“ verhält und was andere VerkehrsteilnehmerInnen von dieser VerkehrsteilnehmerInnen-Rolle erwarten. Auch andere VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen, wie z.B. FahrradfahrerIn, NutzerIn des ÖPNV etc. werden auf diese Weise „erlernt“. Dieser Prozess des impliziten und expliziten „Erlernens“ von Verhalten in Zusammenhang mit Arten von Verkehrsteilnahme wird als *Mobilitätssozialisation* bezeichnet (Limbourg, 2001).

Im Rahmen der Mobilitätssozialisation übernehmen Kinder die verschiedenen *Mobilitätsvarianten* als *spezifische Situations-Rollen* der Verkehrsteilnahme (Gerhard, 1971). Regeln und Verhaltenserwartungen werden explizit und implizit durch *Interaktion* mit *Rollenträgern* oder wie Mead es nennt *signifikanten Anderen*, wie z.B. Eltern, Großeltern und LehrerInnen, sowie *generalisierten Anderen* durch den Vorgang des Antizipierens von Verhaltensweisen als *Taking the role of the other internalisiert* (Müller, 2009).

Tully und Baier zufolge wird Mobilitätssozialisation auf folgenden drei Ebenen beeinflusst, die durch Rollen, die mehr oder weniger alle Ebenen in sich vereinen, miteinander verknüpft werden (Kirwitzke, 2012):

- Gesellschaftliche Ebene
- Mesosoziale Ebene
- Persönliche Ebene

Die gesellschaftliche Ebene umfasst alle räumlichen und sozialen Differenzierungen, die Einfluss auf Zugang und Art des Mobilitätsverhaltens haben. Rechtliche Rahmenbedingungen und kulturelle Faktoren spiegeln sich in der Art und Weise der Verkehrsteilnahme wider.

Als mesosoziale Ebene werden Beziehungen zu Bezugspersonen oder, wie Mead es nennt, *signifikanten Anderen* beschrieben, die als primäre Sozialisationsinstanz großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben (Hurrelmann, 2006).

Die persönliche Ebene beschreibt die persönlichen Bedingungen, wie Alter, Geschlecht etc. die Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben. Auch das persönliche Sicherheitsbedürfnis entscheidet über Art und Weise von Mobilität.

Eine kindgerechte Mobilitätssozialisation braucht VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen, die die kindlichen Möglichkeiten miteinbeziehen. Die Definition von

spezifischen Situations-Rollen wie z.B. des kindlichen Fußgängers/der kindlichen Fußgängerin, Radfahrers/Radfahrerin oder ÖPNV-Benutzers/-Benutzerin würde die Einbeziehung der kindlichen Aspekte ermöglichen und verdeutlichen.

1.3.3 Schlussfolgerungen aus den theoretischen Modellvorstellungen

Die auf das Individuum ausgerichteten psychologischen Theorien verdeutlichen v.a. die Relevanz von Modellen für eine positive Entwicklung kindlicher Einstellungen und Verhaltensweisen. Die auf gesellschaftliche Strukturen und Funktionen von Individuen in Gruppen ausgelegten soziologischen Theorien zeigen u.a. die Relevanz signifikanter Anderer für eine erfolgreiche Integration in die Gesellschaft auf. Die Psychologie und die Soziologie sind sich damit trotz der unterschiedlichen Perspektiven in einem wesentlichen Punkt einig: Erwachsene, insbesondere Bezugspersonen wie Eltern, sind für Kinder als Vorbilder unerlässlich. Nur mit Ihrer Hilfe können sich Kinder persönlich entfalten und gleichzeitig ihren Platz in der Gesellschaft finden. Bezogen auf den Straßenverkehr bedeutet dies, dass Eltern, aber auch andere VerkehrsteilnehmerInnen, die Einstellungen und das Verhalten der Kinder beeinflussen und ihnen damit die geltenden Regeln und Normen mitgeben. Dabei ist zu beachten, dass sich neben den formellen Regeln und Normen auch informelle Normen ausgebildet haben, die den Kindern durch die erwachsenen Vorbilder vermittelt werden.

Kinder entwickeln mittels Beobachtung und aktiv vermittelter Regeln Skripten bzw. Schemata für bestimmte Situationen wie z.B. Querung einer Straße mit Ampel, die sie dann in der jeweiligen Situation abrufen. Bei der täglichen Anwendung wiederum dient regelkonformes Verhalten von Vorbildern auch als Verstärker der angeeigneten Skripten. Informelle Normen, die sich an dieser Querungsstelle entwickelt haben wie z.B. schräges Queren als Abkürzung, können die erlernten Skripten wieder verändern. Gemäß der Theorien der sozialen Vergleichsprozesse spielt dabei eine Rolle, von wem dieses Verhalten gezeigt wird und wie das Verhalten bewertet wird.

1.4 Verhalten im Straßenverkehr

1.4.1 Wie schützt der Gesetzgeber Kinder im Straßenverkehr? – Rechte von Kindern und Pflichten von Erwachsenen

Der Gesetzgeber hat zum Schutz der Kinder einige spezielle Regelungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) sowie im Kraftfahrzeuggesetz (KFG) festgelegt. Diese werden in den folgenden Kapiteln kurz vorgestellt.

1.4.1.1 Der Vertrauensgrundsatz

Der Vertrauensgrundsatz (VGS) bildet einen integralen und unverzichtbaren Bestandteil der Straßenverkehrsordnung. Generell liegt dem Gesetz der Gedanke zugrunde, dass ein verkehrsgerechtes Verhalten von anderen VerkehrsteilnehmerInnen erwartet werden darf, außer es handelt sich um Kinder oder andere ausdrücklich genannte Personen.

StVO § 3

*(1) Jeder Straßenbenützer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um **Kinder**, Sehbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gebahren geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.*

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich gegenüber Personen, gegenüber denen der Vertrauensgrundsatz gemäß Abs. 1 nicht gilt, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

Da die StVO keine Altersgrenze festlegt, bis zu der eine Person als Kind anzusehen ist, muss im Einzelfall abgewägt werden. Dabei räumt die Rechtsprechung ein, dass die im Vertrauensgrundsatz geltende Ausnahmebestimmung für Kinder nicht überspannt werden darf. So muss bspw. ein Kfz-Lenker oder eine Kfz-Lenkerin nicht damit rechnen, dass ein Kind, das sich bisher den Verkehrsvorschriften entsprechend verhalten hat, plötzlich auf die Fahrbahn läuft. Handelt es sich jedoch um Umstände, die deutlich auf Kinder hindeuten, wie etwa das Vorhandensein eines Schulbusses oder das Gefahrenzeichen „Kinder“, dann muss der Lenker/die Lenkerin jederzeit mit dem plötzlichen und unvorsichtigen Überqueren der Straße durch Kinder rechnen.

Durch Erwachsene „angemessen“ beaufsichtigte Kinder sind nicht mehr vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen. Unter Beaufsichtigung ist jedoch mehr als die bloße Nähe von Erwachsenen zu verstehen. Bei erkennbarer Querungsabsicht der Kinder gilt der §29a der StVO (siehe Kapitel 1.4.1.2), der keinen expliziten Unterschied zwischen beaufsichtigten und unbeaufsichtigten Kindern macht und ihnen in diesem Fall immer Vorrang einräumt.

1.4.1.2 Der „unsichtbare“ Schutzweg

Der Paragraph 29a der StVO wird umgangssprachlich auch als „Paragraph des unsichtbaren Schutzweges für Kinder“ bezeichnet, da er FahrzeuglenkerInnen verpflichtet, sich gegenüber Kindern auf einer Fahrbahn so zu verhalten, als würden sich diese auf einem Schutzweg befinden. Möchte also ein Kind die Straße überqueren, hat der Fahrzeuglenker/die Fahrzeuglenkerin die Pflicht, das Kind ungehindert queren zu lassen. Diese Bestimmung ergänzt die Ausnahme vom Vertrauensgrundsatz: Der Schutz für das Kind gilt demnach auch auf der Fahrbahn selbst.

StVO § 29a

(1) Vermag der Lenker eines Fahrzeuges zu erkennen, dass Kinder die Fahrbahn einzeln oder in Gruppen, sei es beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, überqueren oder überqueren wollen, so hat er ihnen das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen und hat zu diesem Zweck, falls erforderlich anzuhalten. (...)

Obgleich Kinder über einen erhöhten Schutzzumfang verfügen, bedeutet dies nicht, dass sie die Straßenverkehrsregeln nicht beachten müssen. Generell gilt, dass bei der Fahrbahnüberquerung auch Kinder die dafür vorgesehenen Schutzwege benützen müssen – allerdings wiederum unter der Prämisse, dass sie vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind.

1.4.1.3 Kinder unterwegs mit dem Fahrrad

Die StVO sieht vor, dass Kinder bis zur Vollendung ihres 12. Lebensjahres nur in Begleitung im öffentlichen Straßenverkehr Fahrrad fahren dürfen. Erwerben Kinder im Zuge der „Freiwilligen Radfahrprüfung“ einen sogenannten Radfahrausweis¹⁶, können sie bereits ab dem vollendeten 10. Lebensjahr alleine mit dem Rad am Straßenverkehr teilnehmen.

StVO § 65

(1) Der Lenker eines Fahrrades (Radfahrer) muss mindestens zwölf Jahre alt sein; wer ein Fahrrad schiebt, gilt nicht als Radfahrer. Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung lenken.

(2) Die Behörde hat auf Antrag des gesetzlichen Vertreters des Kindes die Bewilligung nach Abs. 1 zu erteilen, wenn das Kind das 10. Lebensjahr vollendet hat und anzunehmen ist, dass es die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besitzt. (...)

Prinzipiell ist das Radfahren auf Radwegen, auf kombinierten Geh- und Radwegen sowie auf sogenannten Radfahr- und Mehrzweckstreifen erlaubt und auf Gehsteigen sowie Gehwegen untersagt.

StVO § 68

(1) ... Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. (...)

¹⁶ Die Erziehungsberechtigten entscheiden darüber, ob die Gültigkeit des Ausweises auf das gesamte Bundesgebiet, das Bundesland, den Bezirk oder das Ortsgebiet (Schulweg) begrenzt wird.

1.4.1.4 Kinder unterwegs mit Trendsportgeräten

Inline-Skates dürfen generell – ebenso wie klassische Rollschuhe – auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen genutzt werden (StVO § 88a Abs. 1). Darüber hinaus dürfen

- kombinierte Geh- und Radwege,
- Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen innerhalb des Ortsgebiets sowie
- Radwege und RadfahrerInnenüberfahrten innerhalb und außerhalb des Ortsgebiets befahren werden.

Kinder müssen das 12. Lebensjahr vollendet haben oder ab dem vollendeten 10. Lebensjahr im Besitz eines Radfahrausweises sein, um unbeaufsichtigt im öffentlichen Straßenverkehr mit *Inline-Skates* fahren zu dürfen. Unter-12-jährigen ist die Teilnahme unter Aufsicht von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, gestattet.

Grundsätzlich gelten die gleichen Verhaltensregeln wie für FußgängerInnen. D.h. andere FußgängerInnen dürfen nicht behindert oder gefährdet werden und die Geschwindigkeit muss an die der FußgängerInnen angepasst werden.

Scooter (Tretroller) dürfen ebenfalls auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen verwendet werden. Darüber hinaus können kombinierte Geh- und Radwege befahren werden sowie Wohnstraßen, Spielstraßen und FußgängerInnenzonen genutzt werden. Es gelten die gleichen Altersbeschränkungen wie beim *Inline-Skaten* und die bereits angeführten Verhaltensregeln für FußgängerInnen sind ebenfalls anzuwenden.

1.4.1.5 Kinder unterwegs im Kfz

Generell gilt, dass Kinder bis 14 Jahre nur dann in einem Kraftfahrzeug befördert werden dürfen, wenn sie entsprechend gesichert sind. Die detaillierten Bestimmungen finden sich in § 106 KFG.

§ 106 KFG

- (5) *Der Lenker hat dafür zu sorgen, dass Kinder bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres, die*
- *150 cm und größer sind, auf einem Sitzplatz eines Kraftfahrzeuges, der mit einem Sicherheitsgurt ausgerüstet ist, nur befördert werden, wenn sie den Sicherheitsgurt bestimmungsgemäß gebrauchen*
 - *kleiner als 150 cm sind, in Kraftwagen, ausgenommen Fahrzeuge der Klassen M2 und M3¹⁷, nur befördert werden, wenn dabei geeignete, der Größe und dem Gewicht der Kinder entsprechende Rückhalteeinrichtungen verwendet werden, welche die Gefahr von Körperverletzungen bei einem Unfall verringern,*
 - *das dritte Lebensjahr vollendet haben, in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr und nicht im täglichen Gelegenheitsverkehr von und zu einer Schule*

¹⁷ In die Kategorie M2 fallen Omnibusse mit einem Gewicht von weniger als 5 t, in die Kategorie M3 Omnibusse mit einem Gewicht von mehr als 5 Tonnen.

oder einem Kindergarten eingesetzt werden, die vorhandenen Sicherheitssysteme (Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtung) benutzen, wenn sie sich auf ihrem Sitz befinden. Falls eine erwachsene Begleitperson im Omnibus mitfährt, so geht diese Verpflichtung auf diese Person über.

Ist das Fahrzeug, ausgenommen Beförderung in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, nicht mit Sicherheitssystemen (Sicherheitsgurten oder Rückhalteeinrichtung) ausgerüstet, so dürfen Kinder, die das dritte Lebensjahr noch nicht vollendet haben, nicht befördert werden und müssen Kinder ab vollendetem dritten Lebensjahr auf anderen als den Vordersitzen befördert werden. Kinder dürfen auf einem mit einem Front Airbag geschützten Sitz nicht in einem nach hinten gerichteten Rückhaltesystem befördert werden, es sei denn, der Airbag wurde außer Betrieb gesetzt oder schaltet sich in solchen Fällen automatisch selbst ab.

Die folgende Tabelle gibt einen noch genaueren Überblick zu den doch recht umfangreichen Regelungen im KFG sowie den Durchführungsverordnungen zu diesem Gesetz (KDV).

TAB 15 Gesetzliche Grundlagen zur Kindersicherung im Kfz

Bestimmungen laut KFG und KDV	
Verantwortlichkeit	Kindersicherung fällt bis zum 14. Lebensjahr des Kindes in die Verantwortung des Lenkenden
Kinder bis drei Jahre	Beförderungsverbot, wenn keine Sicherheitsgurte oder Rückhalteeinrichtungen im Pkw vorhanden sind (§ 106 Abs 5 KFG)
Kinder ab drei Jahre	Beförderung ausschließlich auf den Rücksitzen, wenn keine Sicherheitsgurte oder Rückhalteeinrichtungen im Pkw vorhanden sind (§ 106 Abs 5 KFG) ab dem vollendeten 3. Lebensjahr kann auch ein Beckengurt oder Dreipunktgurt ohne zusätzliche Rückhalteeinrichtung (= Kindersitz) verwendet werden, wenn durch zwei auf den äußersten Sitzplätzen befestigte Rückhalteeinrichtungen auf dem mittleren Sitzplatz kein Kindersitz befestigt werden kann Verwendung der vorhandenen Sicherheitssysteme in Fahrzeugen der Klassen M2 und M3, die nicht im Kraftfahrlineiverkehr oder im täglichen Gelegenheitsverkehr von und zu einer Schule eingesetzt werden, werden Kinder von einer erwachsenen Person begleitet, obliegt dieser die Verantwortung (§ 106 Abs 5 Z3 KFG)
Kinder ab 18 kg – nur Beckengurt im Fahrzeug	ab einem Gewicht von 18 kg darf ein Beckengurt ohne zusätzliche Rückhalteeinrichtung verwendet werden, wenn der Sitzplatz lediglich mit einem Beckengurt ausgerüstet ist und wenn alle anderen Sitzplätze besetzt sind.
Kinder bis 14 Jahre und kleiner als 150 cm	Beförderung nur, wenn geeignete der Größe und dem Gewicht der Kinder entsprechende Rückhalteeinrichtungen verwendet werden (§ 106 Abs 5 Z 2 KFG)
Kinder bis 14 Jahre und ab 135 cm	als geeignete der Größe und dem Gewicht der Kinder entsprechende Rückhalteeinrichtungen gelten ab einer Größe ab 135 cm auch höhenverstellbare Dreipunktgurte, die jedoch nicht über den Hals des Kindes verlaufen dürfen (1c Abs 2 Z1 KDV)

Bestimmungen laut KFG und KDV	
Kinder bis 14 Jahre und 150 cm bzw. größer	Sicherheitsgurtpflicht besteht (106 Abs 5 Z1 KFG)
Airbag	Beförderung in einem nach hinten gerichteten Rückhaltesystem nur bei ausgeschaltetem Front Airbag erlaubt (§ 106 Abs 5 KFG)

1.4.1.6 Kinder unterwegs im Schulbus

Kinder achten beim Ein- und Aussteigen in den Bus oft nicht auf Fahrzeuge. Das kann vor allem dann zu gefährlichen Situationen führen, wenn sie eine Fahrbahn zu queren haben. Um sie vor einem Unfall zu bewahren, wurde deshalb bei Schulbussen die Anhaltepflicht für nachfolgende Fahrzeuge eingeführt. Diese Pflicht besteht auch dann, wenn der Bus in einer sogenannten Busbucht anhält.

StVO § 17

(2a) Das Vorbeifahren an einem Fahrzeug, an dem hinten eine gelbrote Tafel mit der bildlichen Darstellung von Kindern angebracht ist, und bei dem die Alarmblinkanlage und gelbrote Warnleuchten eingeschaltet sind, ist verboten. (...)

Die praktische Umsetzung des Paragraphen ist mit Problemen verbunden, da die Regelung einerseits in der Bevölkerung kaum bekannt ist und andererseits entgegenkommende Fahrzeuge davon ausgenommen sind.

1.4.2 Fehlverhalten und korrektes Verhalten aus Sicht der Verkehrserziehung

In jeder Verkehrssituation kann entweder korrektes Verkehrsverhalten oder Fehlverhalten bzw. riskantes Verhalten gezeigt werden. Um beides voneinander abgrenzen zu können, bedarf es genauer Definitionen. Diese wurden im Lehrplan für Verkehrserziehung in der Grundschule (Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kunst, 2003) vorgenommen, weshalb in der folgenden Tabelle darauf Bezug genommen wird. Darüber hinaus wird auf ergänzende Definitionen aus dem Projektbericht „Unterwegs zur Schule – Das Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen im Schulumfeld“ von Wölfl und Weber (2006) Bezug genommen und die Vielzahl möglicher Verkehrssituationen auf projektrelevante Verkehrssituationen eingegrenzt. Im Folgenden wird daher lediglich auf Verhaltensweisen von FußgängerInnen im Vorfeld einer Fahrbahnquerung und die Fahrbahnquerung selbst eingegangen. Ergänzend werden die Verhaltensweisen von Kfz-LenkerInnen bei der Beförderung von Kindern und die Anhaltebereitschaft gegenüber querenden Kindern thematisiert.

TAB 16 veranschaulicht korrektes und fehlerhaftes Verhalten am Gehsteig/Gehweg vor der Überquerung der Fahrbahn. Es wird zwischen Kindern, die a) alleine, b) in Gruppe oder c) in Begleitung Erwachsener unterwegs sind, unterschieden.

TAB 16 Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten am Gehsteig vor der Fahrbahnquerung

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
Kinder allein unterwegs	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gehen in normalem Tempo mit hinreichender Aufmerksamkeit 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Offensichtliches Hetzen, Eilen, Rennen etc., so dass Stolpergefahr gegeben war
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Ablenkung durch intensive Beschäftigungen oder Reize (Handy etc.) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abgelenkte Aufmerksamkeit durch Telefonieren bzw. Spielen mit Handy oder anderen Gegenständen (Spielzeug etc.)
Kinder in Gruppen unterwegs	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle Kinder zeigen obiges korrektes Verhalten, weiters ist keine offensichtliche Ablenkung vom Straßengeschehen bemerkbar, trotz der anderen Kinder. Kinder plaudern gegebenenfalls zwar miteinander, behalten aber die Umwelt/das Verkehrsgeschehen im Auge. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ablenkung vom Verkehrsgeschehen rundherum durch intensives „Tratschen“ – Umweltvergessenheit (gingen knapp am Gehsteigrand bzw. sogar schon auf der Fahrbahn, „bemerken“ vorbeifahrende Kfz und einparkende Fahrzeuge nicht etc.) ▪ Intensive Gefährdung durch Rangeln, Raufen, Streiten in der Nähe der Fahrbahn
Erwachsene, die Kinder begleiten	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erwachsene/r zeigt obiges korrektes Verhalten, weiters ist auch er/sie nicht abgelenkt durch intensives „Tratschen“ mit anderen Erwachsenen etc. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mitzerren von Kindern (meist im Zusammenhang mit Hetze und Eile anzutreffen)

TAB 17 zeigt die wesentlichen Aspekte korrekten und riskanten Verhaltens während der Fahrbahnquerung auf. Dabei wird wiederum unterschieden, ob ein Kind alleine, in der Gruppe oder in Begleitung Erwachsener unterwegs ist.

TAB 17 Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten bei der Fahrbahnquerung

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
Kinder allein unterwegs	
<p>Stehenbleiben am Gehsteigrand (falls erforderlich) und/oder an der Sichtlinie und nach beiden Seiten schauen</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Schauen (Absichern) nach beiden Seiten vor und während der Querung (vor allem bei Stellen ohne Querungshilfen und bei Schutzwegen) ▪ Schauen (sich vergewissern), dass die Fahrbahnquerung tatsächlich möglich ist: Fahrbahn ist frei, große Verkehrslücke ist gegeben, alle FahrzeuglenkerInnen ermöglichen die Querung (Blickkontakt) ▪ Falls sich ein Fahrzeug nähert, erfolgt Blickkontakt mit Lenkendem, Beachtung von eventuellen Handzeichen ▪ Achten/Schauen auf abbiegende Fahrzeuge bei grüner Ampel ▪ Achten auf die Anweisungen der SchülerInnenlotsen/SchulwegpolizistInnen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein dezidiertes Stehenbleiben und Schauen vor der Querung ▪ und/oder kein Schauen/Absichern während der Querung ▪ kein Blickkontakt mit eventuellen FahrzeuglenkerInnen ▪ Bei „Grün“ wird einfach die Straße gequert, ohne auf eventuelle abbiegende Fahrzeuge zu achten, die auch „Grün“ haben

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
Kinder allein unterwegs	
Querung erfolgt in zügigem Gehtempo	Die Fahrbahn wird im Laufen überquert <ul style="list-style-type: none"> d.h. die Kinder zeigen oben beschriebenes Fehlverhalten und rennen außerdem (dadurch erhöht sich das Gefahrenpotential: Sturzgefahr!)
Nutzen von Querungshilfen wie Ampel, Zebrastreifen oder SchülerInnenlotsen: <ul style="list-style-type: none"> Die Querungshilfen werden genutzt, auch wenn ein längerer Weg dafür in Kauf genommen werden muss. 	Querungshilfe wird nicht benutzt, sondern es wird an beliebiger anderer Stelle gequert. Mit folgenden Arten von Fehlverhalten ist dabei insbesondere zu rechnen: <ul style="list-style-type: none"> Queren zwischen parkenden Autos Querung vor/hinter einem Bus bzw. der Straßenbahn Queren an gefährlichen Stellen, wie z.B. vor oder nach Kurven/Kuppen, Baustellen, Sichtbehinderungen jeder Art wie Büschen, Müllcontainern etc.
Querren bei roter Ampel	
Kinder in Gruppen unterwegs	
<ul style="list-style-type: none"> Jedes Kind in der Gruppe beachtet die oben angeführten Grundlagen korrekten Verhaltens. 	<ul style="list-style-type: none"> Eines oder mehrere Kinder in der Gruppe zeigen ein oben beschriebenes Fehlverhalten.
Erwachsene, die Kinder begleiten	
<ul style="list-style-type: none"> Zumindest die erwachsene Begleitperson zeigt die oben beschriebenen Verhaltensregeln – noch besser ist es, wenn das Kind/die Kinder offensichtlich und deutlich in sichere Verhaltensweisen eingebunden wird/werden. 	<ul style="list-style-type: none"> Der/die Erwachsene zeigt ein oben beschriebenes Fehlverhalten.

TAB 18 geht im Unterschied zu den vorhergehenden beiden Tabellen auf das Verhalten von Kfz-LenkerInnen ein. Konkret wird die Anhaltebereitschaft gegenüber querenden Kindern sowie Schulbussen thematisiert.

TAB 18 Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten von Kfz-LenkerInnen bei querenden Kindern

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
<ul style="list-style-type: none"> Anhaltepflicht vor dem Schutzweg: Pkw-LenkerIn hält korrekt vor dem Schutzweg und lässt Kinder queren. „Unsichtbarer Schutzweg“: Pkw-LenkerIn ermöglicht Kindern die Querung auch an jenen Stellen, an denen kein Schutzweg vorhanden ist, egal ob diese in Begleitung von Erwachsenen sind oder nicht. Falls erforderlich hält der/die Pkw-LenkerIn an. 	<ul style="list-style-type: none"> Pkw-LenkerIn zeigt keine Anhaltebereitschaft vor dem Schutzweg, obwohl offensichtlich ist, dass Kinder und deren Begleitpersonen queren wollen. Pkw-LenkerIn zeigt keine Anhaltebereitschaft bei allen anderen nicht gesicherten Stellen, obwohl für diese/n deutlich erkennbar ist, dass Kinder und deren Begleitpersonen queren wollen.
<ul style="list-style-type: none"> Anhaltepflicht bei Schulbussen: Pkw-LenkerIn hält korrekt hinter einem anhaltenden Bus, der durch seine gelbrote Tafel und durch seine eingeschaltete Alarmblinkanlage als Schulbus erkennbar ist. Pkw-LenkerIn hält auch dann, wenn dieser 	<ul style="list-style-type: none"> Pkw-LenkerIn nimmt seine/ihre Anhaltepflicht nicht wahr und fährt am stehenden gekennzeichneten Schulbus vorbei.

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
Bus in einer Busbucht steht. Es wird auch dann gehalten, wenn keine Kinder die Straße queren.	

TAB 19 geht auf das Sicherungsverhalten von Erwachsenen ein, die Kinder im Fahrzeug transportieren. Neben der Kindersicherung mittels Gurt wird die Sicherung jüngerer bzw. kleinerer Kinder im Kindersitz behandelt.

TAB 19 Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten bei der Sicherung von Kindern im Kfz

KORREKTES VERHALTEN	FEHLVERHALTEN
<ul style="list-style-type: none"> Optimale Sicherung im alters- bzw. größengerechten Kindersitz mit integrierter Rückenlehne und Seitenschutz im Kopfbereich 	Im Kindersitz, jedoch nicht gesichert
<ul style="list-style-type: none"> Gesichert durch Gurt, möglicherweise mittels Sitzpolster 	Im Kindersitz, jedoch falsch gesichert: <ul style="list-style-type: none"> Falscher Gurtverlauf (z.B. verdreht) Lockerer Gurt Lockerer Kindersitz Dicke Kleidung zwischen Kind und Gurt
	Ungesichert auf dem Rücksitz
	Ungesichert auf dem Beifahrersitz

Mit Hilfe der in diesem Kapitel angeführten Definitionen schätzten Wöfl und Weber (2006) im Rahmen einer österreichweiten Untersuchung das Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen im (Volks-)Schulumfeld ein. Dabei zeigte sich, dass sich die Mehrheit der Kinder am Gehsteig *im Vorfeld der Querung* richtig verhält. Vereinzelt waren Kinder so in Eile, dass sie rannten. In der Gruppe fiel darüber hinaus gelegentlich ein intensives und damit ablenkendes Reden/Tratschen auf. Die erwachsenen Begleitpersonen zeigten nahezu alle ein korrektes Verhalten. Die wenigen beobachteten Fehlverhaltensweisen waren mit denen der Kinder identisch.

Bei der eigentlichen *Querung der Fahrbahn* verhielt sich die Mehrheit der Kinder – unabhängig davon, ob sie alleine oder in Gruppen unterwegs waren und ob eine Querungshilfe vorhanden war oder nicht – ebenfalls korrekt. Kam es hier zu fehlerhaftem Verhalten, handelte es sich in erster Linie um a) mangelndes Schauen und Absichern, b) die Nichtbenutzung der vorhandenen Querungshilfe oder c) das zu rasante Queren der Straße (Laufen/Rennen). Auch die Mehrheit der erwachsenen Begleitpersonen verhielt sich bei der Querung vorbildlich. Kam es zu Fehlverhalten, handelte es sich meist um das Ignorieren von Querungshilfen. In Verbindung damit fiel auf, dass einige stattdessen besonders gefährliche Querungsstellen auswählten.

Bei Kindern, die alleine *mit dem Fahrrad unterwegs* waren, fiel die geringe Helmtragequote auf: Nur etwa die Hälfte der beobachteten Kinder trug einen Radhelm. Bei Kindern, die in Begleitung Erwachsener waren, fiel eine deutlich

höhere Helmtragequote auf und dies obwohl die Erwachsenen selbst nur sehr selten einen Helm trugen. Bei Kindern, die mit Trendsportgeräten wie Scootern unterwegs sind, fehlte die Schutzausrüstung (Helm, Hand- und Kniegelenkschützer u.ä.) nahezu gänzlich.

Beim *Ein- und Aussteigen der Kinder*, die mit dem Pkw in die Schule gebracht werden, kam es relativ selten zu vorschriftswidrigen Verhaltensweisen. Als größtes Problem entpuppte sich in diesem Zusammenhang das Halten in zweiter Spur, welches insbesondere in Wien weitverbreitet ist. Österreichweiter Nachholbedarf wurde demgegenüber bei der *Sicherung im Fahrzeug* festgestellt: Während 75% der Erwachsenen sich ordnungsgemäß anschnallten, waren nur 40% der Kinder im Auto gesichert.

Generell zeigte sich, dass die *Anhaltebereitschaft im Schulumfeld* sehr hoch ist. An gekennzeichneten Schutzwegen kommen Pkw-LenkerInnen jedoch noch etwas häufiger ihrer Anhaltepflicht nach als an „unsichtbaren“ Schutzwegen. Wird allerdings die generelle Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen betrachtet (Trischler & Salamon, 2014), so wird deutlich, dass die Anhaltebereitschaft bei Kindern niedriger ist als bei Erwachsenen.

Der *Bundesländervergleich* zeigte, dass Kinder in Wien und Tirol beim Queren der Straße die meisten Fehler machten. Das schlechteste Vorbild waren erwachsene Begleitpersonen demgegenüber in Ost-Österreich: In Wien, dem Burgenland und Niederösterreich wurden die höchsten Fehlerquoten bei der Fahrbahnquerung beobachtet. Auch das Halten in zweiter Spur trat verstärkt im Osten Österreichs auf. Etwa die Hälfte aller beobachteten Pkws parkte hier in zweiter Spur. Die geringste Anhaltebereitschaft bei Schutzwegen zeigte sich jedoch wieder im Westen: Nahezu ein Drittel missachtete in Tirol die Anhaltepflicht.

1.5 Verkehrserziehungsmaßnahmen zur Förderung vorbildlichen Verkehrsverhaltens

In vielen Verkehrs- und Mobilitätserziehungsmaßnahmen spielen Eltern eine Rolle im Vermitteln der Fertigkeiten, im Begleiten und Üben. Sie übernehmen auch Aufgaben im Hinblick auf die Organisation und Abwicklung. Eltern tragen die Verkehrs- und Mobilitätserziehung ganz wesentlich mit, und es ist wichtig, dass sie mit Maßnahmen angesprochen und miteinbezogen werden. Darüber hinaus ist es aber auch wichtig, dass Eltern explizit auf ihre Rolle als Vorbilder aufmerksam gemacht werden.

Die Anzahl an Aktionen und Maßnahmen zur verkehrspädagogischen Erwachsenenbildung ist sowohl in Österreich als auch in Europa gering. Die wenigen Maßnahmen, die existieren, richten sich konkret an Eltern und thematisieren in erster Linie die Vorbildfunktion von Mutter und Vater. Bei den meisten Maßnahmen handelt es sich um Einzelmaßnahmen wie beispielsweise Informationsstände im Rahmen einer Sicherheitswoche oder die Verteilung von Foldern zu Schulbeginn. Umfangreichere Maßnahmen wie das Programm „*Kind und Verkehr*“ (siehe Kapitel IV.1.5.2) sind die Ausnahme und selbst diese sollten eher als Basismaßnahmen und damit nicht als ausreichend aufgefasst werden. Dass ein Bedarf an weiterführenden Interventionen besteht, wurde jedoch

bislang nicht erkannt, weshalb derartige Follow up-Maßnahmen derzeit weder in Österreich noch in Europa existieren.

Generell sollten sich bewusstseinsbildende Maßnahmen, die sich an Eltern richten, mit den elterlichen Einstellungen und Verhaltensweisen beschäftigen (Weber, van Betuw, Braun, Caraben, Gregersen, Hellsten, Neumann-Opitz, Pohlmeier, Schausberger, Schumann, Sentinella, Sörensen & Vissers, 2005). Sie sollten der Zielgruppe darüber hinaus bewusst machen, wie viel Verantwortung sie für die eigenen Kinder, aber auch für andere Kinder hat.

Hoekstra & Mesken (2010) sehen als wesentlich an, den Eltern folgende Punkte zu vermitteln:

- Information über Entwicklungsvoraussetzungen im Straßenverkehr: welche Fähigkeiten und Kompetenzen muss mein Kind haben, um alleine im Straßenverkehr unterwegs zu sein.
- Die Eltern motivieren, mit den Kinder aktiv im Straßenverkehr zu üben: Gelegenheiten aufzeigen, wann und wo Eltern mit ihrem Kind praktisch üben können
- Eltern sollen ihr automatisiertes Verhalten im Straßenverkehr kritisch reflektieren, ob dieses ein geeignetes Vorbild für ihre Kinder ist. Um automatisiertes Verhalten zu ändern, werden spezifische Interventionsstrategien benötigt z.B. der geeignete Zeitpunkt (Lebensumbrüche) oder positive Vorbilder anderer Eltern zu zeigen.

Muir et al. (2010) betonen, dass Maßnahmen für Eltern Informationen über Risikofaktoren von Kindern im Straßenverkehr und Vermittlung von evaluierten Strategien, Kindern Verkehrsverhalten beizubringen, enthalten sollten.

Die Inhalte der Maßnahmen sollten sich an den Bedürfnissen der Eltern orientieren, d.h. in Abhängigkeit vom Entwicklungsstadium der eigenen Kinder sollten unterschiedliche Maßnahmen angeboten werden, die sich mit den gerade relevanten Themen beschäftigen (Weber et al., 2005). So sollte die richtige Sicherung von Kindern im Auto bereits vor der Geburt des Kindes zum Thema gemacht werden und das Zu-Fuß-Gehen unmittelbar bevor das Kleinkind den Buggy verlässt und erste selbstständige Erkundungstouren macht. Sobald Fortbewegungsmittel wie Fahrrad oder Moped ins Spiel kommen, sind neben dem Kind unbedingt auch die Eltern darauf vorzubereiten.

In den nächsten beiden Kapiteln werden beispielhaft einige Maßnahmen für Eltern aus Österreich und anderen europäischen Ländern angeführt. Da es sich bei derartigen Maßnahmen oft um Einzelmaßnahmen handelt, die auf konkrete Regionen beschränkt sind, ist es nicht möglich alle aufzufinden. Nachdem Weber et al. (2005) zufolge davon ausgegangen werden kann, dass die Maßnahmen ähnlich wie die hier berichteten angelegt sind, ist dies jedoch auch nicht notwendig bzw. zielführend. Im dritten Unterkapitel wird auf sogenannte Peer-to-peer-Maßnahmen eingegangen, da Kinder sich mit zunehmendem Alter vermehrt an Gleichaltrigen orientieren und diese infolgedessen oft größere erzieherische Erfolge bewirken als Erwachsene.

1.5.1 Österreichische Verkehrserziehungsmaßnahmen für Eltern

Broschüre „Bitte bedenken Sie – Sie sind ein Vorbild“¹⁸

Die 2006 erschienene Broschüre soll Eltern von ErstklässlerInnen für Gefahrenpotenziale auf dem Schulweg sensibilisieren. Darüber hinaus sollen sie selbst dazu motiviert werden, sich im Verkehr vorbildlich zu verhalten und aktiv Verkehrserziehung zu betreiben.

Name	Broschüre „Bitte bedenken Sie – Sie sind ein Vorbild“
Maßnahme	Verkehrserziehungsbroschüre
Thema	Sensibilisierung für Gefahren des Straßenverkehrs, Bewusstmachen der elterlichen Vorbildrolle, Motivation zur aktiven Verkehrserziehung
Zielgruppe	Eltern und SchulanfängerInnen

Workshop für Eltern von Kindergartenkindern¹⁹

Der zweistündige, von der AUVA finanzierte Workshop richtet sich an Eltern und KindergartenpädagogInnen. Ihnen wird einerseits anschaulich vermittelt, was Kinder im Alter von fünf Jahren in Bezug auf den Straßenverkehr wissen und können. Andererseits erfahren die Teilnehmenden, wo und wie sie durch gezielte Verkehrserziehung die Kinder ohne Druck und mit viel Spaß auf die selbstständige Mobilität vorbereiten können. Es werden praktische Handlungsanleitungen gegeben und leicht umsetzbare Verkehrssicherheitsübungen vermittelt. Im Sinne des lebenslangen Lernens soll eine tragfähige Basis für die weitere Verkehrserziehung geschaffen werden. Um möglichst viele Eltern für den Workshop zu gewinnen, wird er, wenn möglich, an Elternabende gekoppelt.

Name	Workshop für Eltern von Kindergartenkindern
Maßnahme	Verkehrserziehungsworkshop
Thema	Auseinandersetzung mit den Entwicklungsvoraussetzungen von Kindergartenkindern, Vermittlung von praktischen Handlungsanleitungen und Verkehrssicherheitsspielen für den Alltag
Zielgruppe	Eltern von Kindergartenkindern

Workshop für Eltern von Volksschulkindern²⁰

Die 2011 ins Leben gerufene, österreichweite Initiative soll Eltern ihre Vorbildrolle im Straßenverkehr verdeutlichen. Der insgesamt 100-minütige, kostenlose Workshop thematisiert einerseits die entwicklungspsychologischen Besonderheiten von Kindern im Volksschulalter. Andererseits werden basierend auf den elterlichen Erfahrungen konkrete Tipps gegeben, wie Eltern von Volksschulkinder ihre Kinder optimal auf die Gefahren des Straßenverkehrs vorbereiten können.

¹⁸ http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen/Broschueren_Folder/Verkehr_Mobilitaet/VorbildEltern.pdf [11.11.2014]

¹⁹ <http://www.sicherunterwegs.at/leistungen/verkehrserziehung/workshops-fuer-eltern-von-kindergartenkindern/> [11.11.2014]

²⁰ <http://www.sicherunterwegs.at/leistungen/verkehrserziehung/workshops-fuer-eltern-von-volksschulkindern/> [11.11.2014]

Name	Workshop für Eltern von VolksschülerInnen
Maßnahme	Verkehrserziehungsworkshop
Thema	Auseinandersetzung mit den Entwicklungsvoraussetzungen von Volksschulkindern, Vermittlung von praktischen Handlungsanleitungen für den Alltag
Zielgruppe	Eltern von Volksschulkindern

Radworkshop für Eltern und PädagogInnen²¹

Ziel des Workshops ist es, Eltern und PädagogInnen dabei zu unterstützen, Kinder zu sicheren VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere sicheren RadfahrerInnen, zu machen. Der bis zu zweistündige Workshop kostet 300 EUR und geht neben den entwicklungspsychologischen Besonderheiten unterschiedlicher Altersklassen, auf die aktuelle Gesetzeslage ein. Zudem werden leicht umsetzbare Radfahrübungen in Form von Videos vorgestellt. Um möglichst viele Eltern und PädagogInnen zu erreichen wird der Workshop oft an Elternabende gekoppelt.

Name	Radworkshop für Eltern und PädagogInnen
Maßnahme	Verkehrserziehungsworkshop
Thema	Auseinandersetzung mit den Entwicklungsvoraussetzungen von Kindern, Demonstration von Radfahrübungen für den Alltag
Zielgruppe	Eltern und PädagogInnen

ÖAMTC-Verkehrssicherheits-Workshop²²

Der 45-minütige, kostenlose Workshop soll Eltern den Straßenverkehr aus Kinderperspektive näher bringen und ihnen wertvolle Tipps für den Verkehrsalltag geben. Die Rolle der Eltern als Vorbild wird neben anderen Themen angesprochen. Alle TeilnehmerInnen erhalten ein Kindersicherheitsbuch, einen Kindersicherheitsfolder und eine Kinderwarnweste.

Name	ÖAMTC-Verkehrssicherheits-Workshop
Maßnahme	Verkehrserziehungsworkshop
Thema	Sensibilisierung der Eltern für Gefahren des Straßenverkehrs aus Kinderperspektive, Vorstellung von Schutzmaßnahmen rund um das Auto
Zielgruppe	Eltern

Das ÖAMTC Kinderbuch²³

Der für Club-Mitglieder kostenlos erhältliche Ratgeber enthält wertvolle Informationen zur Verkehrssicherheit auf der Straße und im Auto. Er richtet sich an Eltern und ihre Kinder. Da das Buch Kindern spielerisch die Verhaltensregeln

²¹ <http://www.sicherunterwegs.at/leistungen/verkehrserziehung/radfahrworkshop-fuer-eltern/> [11.11.2014]

²² <http://mama-international.org/Verkehrssicherheit.pdf> [11.11.2014]

²³ <http://www.oeamtc.at/portal/das-oeamtc-kinderbuch+2500+1576184> [11.11.2014]

des Straßenverkehrs näher bringt, ist es den Eltern gleichzeitig eine Stütze in der Verkehrserziehung.

Name	ÖAMTC Kinder(sicherheits)buch
Maßnahme	Verkehrserziehungsbuch
Thema	Vorstellung der im Straßenverkehr lauenden Gefahren, praktische Empfehlungen zum Umgang mit bzw. zur Vermeidung von Gefahren, Vorschläge für Verkehrssicherheitsspiele und -rätsel
Zielgruppe	Eltern und ihre Kinder

Kleine Radprofis – ein Ratgeber für Eltern²⁴

Die Radfahrprüfung mit 10 Jahren und die Vorbereitung darauf erfolgt in der Volksschule, die sichere Beherrschung des Fahrrades sollte jedoch zu Hause mit den Eltern oder anderen Bezugspersonen geübt werden. Der Leitfaden „Kleine Radprofis“ soll Eltern bei ihrer Aufgabe unterstützen, indem er notwendiges Hintergrundwissen vermittelt und konkrete Praxisübungen vorschlägt.

Name	Kleine Radprofis
Maßnahme	Verkehrserziehungsleitfaden
Thema	Vermittlung von Wissen und praktischen Übungen zum Thema Radfahren
Zielgruppe	Eltern

Aktion „Nimm dir Zeit für meine Sicherheit“²⁵

Seit über 20 Jahren verteilen VolksschülerInnen unter Aufsicht von LehrerInnen und PolizeibeamtInnen vor Schulen Äpfel an „brave“ LenkerInnen und Zitronen an SchnellfahrerInnen, um die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu fördern. Die persönliche Konfrontation von SchnellfahrerInnen mit ihren potenziellen Opfern soll Bewusstsein für die Bedürfnisse der jungen VerkehrsteilnehmerInnen schaffen und sie gleichzeitig unter sozialen Druck setzen, damit sie ihrer Vorbildrolle zukünftig besser gerecht werden.

Name	Aktion „Nimm dir Zeit für meine Sicherheit“
Maßnahme	Regionale Verkehrserziehungsaktion
Thema	Überwachung der Geschwindigkeitswahl an ausgewählten Stellen mit anschließender Anhaltung zur Wertschätzung korrekten Verhaltens oder Geringschätzung von unerwünschtem Verhalten durch Kinder
Zielgruppe	AutolenkerInnen

Verkehrserziehung für SchulanfängerInnen – Eltern üben mit ihrem Kind²⁶

Das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur stellt interessierten Eltern seit dem Jahr 2000 eine Mappe mit losen Blättern kostenlos zur

²⁴ http://www.bmvit.gv.at/service/publikationen/verkehr/fuss_radverkehr/downloads/kleineradprofis.pdf [11.11.2014]

²⁵ <http://www.auva.at/portal27/portal/auvaportal/content/contentWindow?contentid=10007.672755&action=2&viewmode=content> [11.11.2014]

²⁶ <http://pubshop.bmukk.gv.at/detail.aspx?id=222> [05.02.2015]

Verfügung. Die Materialien sollen Eltern aufklären und ihnen in weiterer Folge dabei helfen ihre Kinder in spielerischer Form auf den Straßenverkehr vorzubereiten. Damit Kinder im Notfall identifiziert werden können, ist u.a. ein Schulkindausweis enthalten, welcher unabhängig von der Mappe jedes Jahr an alle SchulanfängerInnen verteilt wird.

Name	Verkehrserziehung für SchulanfängerInnen – Eltern üben mit ihrem Kind
Maßnahme	Verkehrserziehungsmappe
Thema	Materialien zur Vorbereitung von Kindern auf die Gefahren des Straßenverkehrs
Zielgruppe	Eltern

Ratgeber „Sicherer Schulweg“²⁷

Mit Spielen, Rätseln und Bildern werden Kinder der 1.-4. Klasse mit dem Thema Verkehrssicherheit vertraut gemacht. In Abhängigkeit vom Alter der Kinder werden dabei unterschiedliche Schwerpunkte in der Broschüre gesetzt. Begleitend werden wertvolle Informationen für Eltern gegeben. Der aktuelle Ratgeber „Sicherer Schulweg“ kann von Gemeinden für ihre Schulen angekauft werden und steht darüber hinaus im Internet zum Download bereit.

Name	Ratgeber „Sicherer Schulweg“
Maßnahme	Verkehrserziehungsratgeber
Thema	Broschüre zur spielerischen Vorbereitung von Kindern auf den Straßenverkehr mit zusätzlichen Informationen für Eltern
Zielgruppe	Volksschulkinder und Eltern

1.5.2 Europäische Verkehrserziehungsmaßnahmen für Eltern

Kind und Verkehr (Deutschland)²⁸

Das Programm „Kind und Verkehr“ wurde in den 1970er Jahren in Deutschland entwickelt und 1980 bundesweit erprobt. Mitte der 1990er Jahre wurde das Programm erstmals überarbeitet und Anfang 2000 basierend auf Evaluationsergebnissen nochmals optimiert. Heute besteht das Programm aus einem flexibel einsetzbaren Modulsystem von insgesamt 17 Modulen (Limbourg & Reiter, 2009).

Bei „Kind und Verkehr“ handelt es sich um ein Elternbildungsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), welches in erster Linie Eltern von Kindergarten- bzw. Vorschulkindern, aber auch andere Personen, die Erziehungsaufgaben wahrnehmen (z.B. Großeltern, ErzieherInnen), erreichen soll. Es wird von speziell ausgebildeten ModeratorInnen kostenlos durchgeführt und legt einen wesentlichen Fokus auf die Vorbildfunktion der Eltern im

²⁷ <http://www.kommunal.at/oesterreichischer-kommunal-verlag/verlagsprodukte/schul-und-kindergartenbroschueren.html>
[05.02.2015]

²⁸ <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/vorschulkindergarten/kind-und-verkehr.html> [11.11.2014]

Straßenverkehr. Konkret soll das Programm bei den Teilnehmenden Verständnis für entwicklungsbedingte Einstellungs- und Verhaltensweisen von Kindern wecken sowie Ratschläge für eine praktische, altersgerechte Verkehrserziehung geben. Dass auf individuelle Probleme der TeilnehmerInnen und regionale Besonderheiten eingegangen wird, trägt wesentlich zum Erfolg des Programms bei.

Name	Kind und Verkehr
Maßnahme	Bildungsprogramm für Eltern
Thema	Vermittlung verkehrspädagogischer Informationen
Zielgruppe	Eltern und andere Erziehungspersonen von Kindern im Alter von 2 bis 6 Jahren

Kinder-Verkehrs-Club/Children's Traffic Club (u.a. Schweden, Großbritannien)²⁹

Der „Kinder-Verkehrs-Club“ wurde 1967 in Schweden konzipiert und eingeführt (Limbourg & Reiter, 2009). Norwegen, Dänemark und Großbritannien schlossen sich an. In Deutschland wurde das Programm von 1976 bis 1997 durch die Deutsche Verkehrswacht ebenfalls umgesetzt. Der „Kinder-Verkehrs-Club“ bietet Eltern und 3-7-jährigen Kindern eine Mitgliedschaft an (in Abhängigkeit vom Land ist sie kostenlos oder kostenpflichtig). Die Mitglieder erhalten in bestimmten Abständen verkehrspädagogische Informationen, Medien und Materialien zur Verkehrserziehung und zur Verkehrssicherheit. Evaluierungen in Schweden und Großbritannien zeigten, dass auf diese Weise das Verkehrswissen und teilweise auch das Verkehrsverhalten positiv beeinflusst werden kann.

Name	Kinder-Verkehrs-Club
Maßnahme	Verkehrsclub für Eltern und ihre Vorschulkinder
Thema	Wissensvermittlung mittels diverser Medien und Materialien, praktische Tipps und Ratschläge für eine altersgerechte Verkehrserziehung
Zielgruppe	Eltern und ihre 3-7-jährigen Kinder

Step sidewalk bicycle (Niederlande)³⁰

„Step sidewalk bicycle“ ist ein positiv evaluierter Informationsabend für Eltern mit anschließender Diskussion, der seit 1999 angeboten wird. Neben dem theoretischen Teil wird ein Spiel für Eltern und deren 0-4-jährige Kinder angeboten, um das Gehörte praktisch zu erproben. Die jeweilige Gemeinde, in der die Informationsveranstaltung stattfindet, wird dabei eingebunden.

²⁹ <http://www.childrenstraffclub.com/parents> [11.11.2014]

³⁰ http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/actions/general_actions/a_netherlands_176_step_sidewalk_bicycle_en.pdf [11.11.2014]

Name	Step sidewalk bicycle
Maßnahme	Informations- und Aufklärungsmaßnahme für Eltern (und z.T. deren Kinder)
Thema	Vermittlung von Wissen über sicheres Verhalten als FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Straßenverkehr, Reflektion des eigenen Verhaltens, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern, Erprobung verkehrssicheren Verhaltens mit den Kindern in Form eines Spiels
Zielgruppe	hauptsächlich Eltern von 0-4-Jährigen, aber auch deren Kinder

Hard/heart for your child (Niederlande)³¹

„Hard/heart for your child“ ist eine Informationsveranstaltung für Eltern, die seit 1996 durchgeführt und bei der die Hauptthemen das Fahrrad- und Autofahren sind. Trotz positiver Evaluation des Projekts wird es nicht ganz unkritisch gesehen, da hauptsächlich Wissen zur Sicherheitsausrüstung vermittelt wird und weniger an den Einstellungen der Eltern gearbeitet wird, die möglicherweise das eigentliche Problem darstellen.

Name	Hard/heart for your child
Maßnahme	Informationsmaßnahme für Eltern
Thema	Vermittlung von Wissen über Sicherheitsausstattungen für Fahrrad und Auto, Reflektion des eigenen Verhaltens, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern
Zielgruppe	Eltern von Kindergartenkindern

Distribution of traffic safety information in the maternity package (Finnland)³²

Die angesprochenen Verkehrssicherheitsinformationen werden jährlich in Form einer Broschüre mit dem Mutterschaftspaket an 45.000 Familien in Finnland verteilt, unmittelbar bevor diese Nachwuchs bekommen. Zentrales Thema der Broschüre ist der sichere Transport von Kindern im Auto. Laut Evaluationsergebnissen vermittelt die Informationsbroschüre wertvolles Wissen, insbesondere für Eltern, die ihr erstes Kind erwarten.

Name	Distribution of traffic safety information in the maternity package
Maßnahme	Broschüre
Thema	Vermittlung von Wissen zur Kindersicherung im Fahrzeug, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern
Zielgruppe	Eltern

³¹

http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/actions/general_actions/a_netherlands_172_hardheart_for_your_child_en.pdf [11.11.2014]

³²

http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/actions/car_passengers/a_finland_32_distribution_of_traffic_safety_information_en.pdf [11.11.2014]

³² http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/media/video_film/m_sweden_98_children_in_cars_en.pdf [11.11.2014]

Small guide for small road users (Luxemburg)³³

Das 2003 herausgegeben Buch zeigt auf, wie ein Kind zu einem verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmer/einer verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmerin wird und wie Eltern in diesem Prozess erzieherisch eingreifen können. Es werden u.a. konkrete Übungen vorgeschlagen, mit deren Hilfe der Entwicklungsstand des Kindes überprüft werden kann. Eltern sollen durch das Lesen des Buches außerdem begreifen, dass sie in der Verkehrserziehung eine tragende Rolle einnehmen. Das Buch ist kostenlos und sowohl in Französisch als auch Deutsch verfügbar. Die Inhalte werden auf einfache, moderne Art mit wenig Text und vielen Abbildungen vermittelt.

Name	Small guide for small road users
Maßnahme	Buch zur Verkehrserziehung
Thema	Vermittlung von Wissen über sicheres Verhalten als FußgängerIn und Pkw-MitfahrerIn, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern
Zielgruppe	Eltern und ihre Kinder

Children in cars (Schweden)³⁴

Der seit 1999 im Einsatz befindliche Film zeigt, wie man sein Kind im Auto am besten schützt und was passiert, wenn ein Kind während eines Unfalls nicht angeschnallt ist. Der Film inkl. Begleitbroschüre existiert in neun Sprachen und wird von ExpertInnen als effektive Mischung aus Fakten und abschreckenden Szenen eingestuft. Das einzige gravierende Problem stellen die im Film gezeigten Kinderückhaltesysteme dar, die mittlerweile veraltet sind.

Name	Children in cars
Maßnahme	Film
Thema	Vermittlung von Wissen über die richtige Kindersicherung im Fahrzeug, Veranschaulichung der Folgen von Fehlverhalten, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern
Zielgruppe	Eltern

Communicating Traffic Safety Information (Finnland)³⁵

Die kostenlose Informationsveranstaltung zum Thema sichere Verkehrsteilnahme wird seit 1959 Eltern von ErstklässlerInnen und den ErstklässlerInnen selbst in der Schule angeboten. Darüber hinaus können interessierte LehrerInnen daran teilnehmen. Da jeder Schulanfänger/jede Schulanfängerin in seiner/ihrer Schule eine Einladung zu der Veranstaltung erhält, werden mit dem Angebot alle

³³ http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/media/booklet/m_luxembourg_2_small_guide_for_small_road_users_en.pdf [11.11.2014]

³⁴ http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/media/video_film/m_sweden_98_children_in_cars_en.pdf [11.11.2014]

³⁵ http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/actions/general_actions/a_finland_34_communicating_traffic_safety_information_en.pdf [11.11.2014]

ErstklässlerInnen und deren Eltern „erreicht“ (obgleich in weiterer Folge natürlich nicht alle das Angebot in Anspruch nehmen).

Name	Communicating Traffic Safety Information
Maßnahme	Informationsveranstaltung mit besonderem Fokus auf den sicheren Schulweg
Thema	Vermittlung von Wissen zur sicheren Verkehrsteilnahme, Vermittlung von fußgängerInnenrelevanten Fähigkeiten an die Kinder, Bewusstmachen der Verantwortung gegenüber den eigenen Kindern, Motivierung zu aktiver Verkehrserziehung bei den eigenen Kindern

bfu-Kinderpost (Schweiz)³⁶

Die bfu stellt Eltern – die sich online dafür anmelden – mit der Geburt ihres Kindes beginnend gratis alle sechs Monate bis zum vollendeten achten Lebensjahr die bfu-Kinderpost zu. Die achtseitigen Broschüren im Format A5 sind dem jeweiligen Entwicklungsstand der Kinder angepasst und informieren die Eltern über typische Unfallgefahren. Sie geben Tipps und Anregungen zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder im Straßenverkehr, aber auch im Haushalt sowie bei Spiel und Sport.

Name	bfu-Kinderpost
Maßnahme	Informationsbroschüre
Thema	Vermittlung von Wissen über altersspezifische Gefahren im Verkehr, Haushalt und bei Sport und Spiel, Handlungsempfehlungen zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder
Zielgruppe	Eltern von 0-8-jährigen Kindern

Elternbroschüre „Weil Kinder keine Bremse haben“³⁷

Die 2005 vom Innenministerium Baden-Württemberg veröffentlichte Broschüre richtet sich an Eltern von Vorschulkindern und wird ihnen in den dementsprechenden Tagesbetreuungseinrichtungen gratis zur Verfügung gestellt. Sie enthält Beispiele für das Training mit dem Kind im Verkehrsalltag, thematisiert jedoch auch die wichtige Rolle der Eltern als Vorbild im Straßenverkehr.

Name	Elternbroschüre „Weil Kinder keine Bremse haben“
Maßnahme	Informationsbroschüre
Thema	Vermittlung von Hilfestellungen für den sicheren Weg in den Kindergarten und in die Schule
Zielgruppe	Eltern von Vorschulkindern

³⁶ <http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kinderpost> [11.11.2014]

³⁷ http://www.uk-bw.de/fileadmin/ukbw/media/dokumente/praevention/risiko-raus/Broschuere_weil_Kinder_keine_Bremse_haben.pdf [11.11.2014]

1.5.3 Peer to Peer-Education

SchülermentorInnen (Deutschland)³⁸

Seit 1994 werden SchülerInnen nach einer entsprechenden Ausbildung MentorInnen für Gleichaltrige (12-13-jährige Jugendliche) und unterstützen auf diese Weise aktiv die Verkehrsbeauftragten an den Schulen. Voraussetzungen für die Tätigkeit als MentorIn sind die Bereitschaft ein Vorbild sein zu wollen und gelegentlich eine Führungsrolle übernehmen zu wollen. Darüber hinaus sollten MentorInnen aber auch teamfähig sein und selbst die geltenden Regeln einhalten.

Als MentorInnen erhalten Jugendliche frühzeitig die Gelegenheit, sich sinnvoll zu engagieren, Verantwortung für sich und andere zu übernehmen und werden auf die mögliche Übernahme einer ehrenamtlichen Tätigkeit vorbereitet. Neben der Verkehrserziehung werden in den Bereichen Sport, Musik, soziale Verantwortung, Natur- und Umweltschutz, Bildende Kunst, Medien und Suchtprävention MentorInnen ausgebildet. Die MentorInnen aus dem Bereich der Verkehrserziehung werden im Rahmen der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt. Ihre Ausbildung umfasst die Bereiche Radfahren, Inline-Skating, Öffentlicher Verkehr, Erste Hilfe sowie übergeordnete Fragen der Sicherheit. In der Praxis unterstützen sie bspw. die Radfahr- und Inlineskating-Ausbildung, bei Wander- und Radausflügen und übernehmen sie die Verkehrspatenschaft für jüngere SchülerInnen.

Name	Schülermentoren
Maßnahme	Verkehrssicherheitsaktion von Jugendlichen für Jugendliche
Thema	Hilfestellungen beim Radfahren, Inlineskating und im Öffentlichen Verkehr, Beantwortung von Fragen rund um die Verkehrssicherheit, Unterstützung bei Erste Hilfe-Maßnahmen
Zielgruppe	Jugendliche 12-13 Jahre

BusbegleiterInnen (Deutschland)³⁹

SchülerInnen (13-18 Jahre) werden nach einer mehrtägigen Ausbildung BusbegleiterInnen für andere Kinder und Jugendliche in Schulbussen. Aufgabe der BusbegleiterInnen ist es, für korrektes Verhalten im Bus und an der Haltestelle zu sorgen; insbesondere soll Vandalismus vermieden werden. Wesentlich dabei ist, dass sie mit gutem Beispiel voran gehen. Um dies leisten zu können, erlernen die BusbegleiterInnen im Vorfeld die geltenden Verhaltensregeln und sie werden in Konfliktmanagement geschult.

Name	Busbegleiter
Maßnahme	Verkehrssicherheitsaktion von Jugendlichen für Kinder und Jugendliche
Thema	Vermittlung korrekten Verhaltens in und um den Schulbus
Zielgruppe	Jugendliche 12-13 Jahre

³⁸ <https://sps.ikg-rt.de/pro/ve/Documents/Sch%C3%BClermentorenprogramm.pdf> [11.11.2014]

³⁹ http://www.regiobus.de/fileadmin/pdf/Flyer/Faltblatt_RegioBus_Busbegleiter_2010.pdf [11.11.2014]

Große helfen Kleinen (Österreich)⁴⁰

Im Rahmen der Aktion „Große helfen Kleinen“ begleiten SchülerInnen ab der siebten Schulstufe SchulanfängerInnen zumindest zwei Monate lang auf ihrem Weg zur Schule. Die SchulwegbegleiterInnen werden zu diesem Zweck von der Exekutive sowie der Schule speziell geschult. Sie bauen im Laufe der Zeit nicht nur ein besonderes Vertrauensverhältnis zu den ihnen anvertrauten VolksschülerInnen auf, sondern werden auch zum Vorbild für diese. Die Aktion fand im Schuljahr 2002/2003 erstmals österreichweit statt.

Name	Große helfen Kleinen
Maßnahme	Schulwegbegleitung durch Jugendliche
Thema	Beaufsichtigung am Schulweg, Vorbereitung auf die eigenständige Mobilität im Straßenverkehr durch Vorleben und Erklären korrekter Verkehrsverhaltens
Zielgruppe	SchulanfängerInnen, Jugendliche

1.6 Zusammenfassung des State-of-the-Art-Berichts

Kinder erleben ihre Umwelt und vor allem den Straßenverkehr völlig anders als Erwachsene. Sie haben eine egozentrische Denkweise und können den Verkehr sowie seine Abläufe nur sehr begrenzt begreifen. Für eine sichere Verkehrsteilnahme bedarf es einer Reihe an Fähigkeiten und Fertigkeiten, die erst im Laufe der Kindheit nach und nach ausgebildet werden. Erst ab 12 Jahren sind Kinder in der Lage, den Straßenverkehr so wie Erwachsene zu verstehen⁴¹. Deshalb ist es unerlässlich, dass sowohl die Eltern als auch andere erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen korrektes Verhalten vorleben: In komplexen oder neuartigen Situationen wird jede/r anwesende Erwachsene automatisch zum Vorbild.

Eltern sind, insbesondere im Vorschul- und Volksschulalter, die wichtigsten Bezugspersonen für ihre Kinder und sind sich ihrer Rolle als Vorbild und erste VermittlerInnen von verkehrsrelevanten Verhalten auch bewusst. Jedoch verfügen die Eltern oft nicht über das notwendige Wissen, ihren Kindern adäquat sicheres Verhalten im Straßenverkehr beizubringen (z.B. verlieren verbale Instruktionen an Bedeutung, wenn kein dementsprechendes Verhalten vorgelebt wird). Hinzu kommt, dass ihnen nicht bewusst ist, welche entwicklungsbedingten Voraussetzungen ihre Kinder mitbringen und für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr benötigen.

Aneignung von verkehrsrelevanten Einstellungen und Verhaltensweisen

Diverse psychologische und soziologische Theorien beschäftigen sich mit dem Erwerb von Einstellungen und Verhaltensweisen. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang die **Lerntheorie von Bandura**, das sogenannte „Lernen am Modell“. Laut Bandura werden neue Verhaltensweisen – besonders

⁴⁰ <http://www.lsr-ooe.gv.at/cgi-bin/sap.asp?code='B9-12/11-2002'> [11.11.2014]

⁴¹ Dies spiegelt sich auch in speziellen Regelungen (Vertrauensgrundsatz und unsichtbarer Schutzweg) in der Straßenverkehrsordnung zum Schutz der Kinder wider.

in der frühen Kindheit – durch das Beobachten des Verhaltens einer anderen Person sowie darauffolgender Verhaltenskonsequenzen erlernt, insbesondere dann, wenn a) eine emotionale Beziehung sowie b) die Ähnlichkeit zwischen dem Modell und dem Beobachtenden vorhanden sind, wenn c) das beobachtete Verhalten Erfolg verspricht und positive Folgen nach sich zieht. Zudem werden Personen mit höherem sozialem Status eher nachgeahmt (vgl. Bandura & Walters, 1963).

In der konkreten Situation im Straßenverkehr kommen bei älteren Kindern auch soziale Vergleichsprozesse zum Tragen. Grundgedanke der **Theorie des sozialen Vergleichs (Festinger, 1954)** ist, dass soziale Wesen dazu tendieren, die eigenen Meinungen und Fähigkeiten zu bewerten. Deshalb kommt es im Alltag immer wieder vor, dass spontan nach einer Vergleichsperson gesucht wird. Stehen verschiedene Vergleichspersonen zur Auswahl, wird sich das Kind im Normalfall für den Vergleich mit einem erwachsenen Verkehrsteilnehmer/einer erwachsenen Verkehrsteilnehmerin entscheiden.

Für die Entwicklung von automatisierten Verhaltensweisen werden Schemata bzw. Skripten des Verhaltens abgespeichert, die bei entsprechenden Außenreizen, automatisch abgerufen werden. Diese Prozesse werden in der **Schematheorie von Bartlett (1932)** und der sozialen **Entwicklungstheorie von Huesmann (1982)** beschrieben. Bei der Beobachtung des Verhaltens anderer Personen enkodiert das Kind die Ereignissequenzen in sogenannten *Skripten*. Skripte, die durch die Generierung positiver Konsequenzen während ihrer Erprobung im Verhaltensrepertoire eines Kindes verbleiben, werden dabei immer resistenter gegenüber Modifikationen. Demnach wird auch beobachtetes und erfolgreich umgesetztes Fehlverhalten in Form eines Skripts abgelegt und zu einem späteren Zeitpunkt verhaltenswirksam.

Soziologische Theorien bieten weitere Erklärungsansätze für die lebenslange Auseinandersetzung mit den natürlichen Anlagen und der sozialen sowie physikalischen Umwelt. Analysiert werden dabei v.a. die Bedeutung von Normen und Rollen. **Normen** sind hierbei verhaltensorientierte Regeln, die mehr oder weniger genau festlegen, was in einer bestimmten sozialen Situation eine angemessene bzw. erwartete Verhaltensweise ist. Sie helfen beim Abwägen des eigenen Handelns und bei der Einschätzung des Handelns anderer. Wir befolgen Normen, weil wir sie im Prozess der Sozialisation verinnerlicht haben. Wichtig ist, zwischen formellen und informellen Normen zu unterscheiden. Informelle Normen bilden sich meist dann aus, wenn für einen Verhaltensbereich formelle Normen, nämlich Gesetze, Richtlinien o.ä. fehlen, oder diese an Verbindlichkeit verloren haben. Im Unterschied zu den formellen Normen bauen informelle Normen auf persönlichen Beziehungen auf und sind nicht konkret festgeschrieben.

Der Begriff der **sozialen Rolle** ist ein zentraler Begriff der soziologischen Forschung. Kulturelle Muster, wie z.B. Normen, Werte etc., die als typische Handlungsmuster begriffen werden können, werden im Kontext von sozialen Rollen mit dem Individuum verknüpft.

Situationsspezifisches Verhalten wird im Zusammenhang mit Situationen und Situationsrollen erlernt. Je nach den besonderen Bedingungen der individuellen Beteiligung am Verkehr, werden unterschiedliche Situations-Rollen übernommen

(z.B. als FußgängerIn, RadfahrerIn, Pkw-FahrerIn). Die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen unterscheiden sich voneinander hinsichtlich der Regeln der jeweiligen Situations-Rollen: Handlungsregeln, die für FußgängerInnen gelten, gelten nicht für Pkw-FahrerInnen und umgekehrt.

Die spezifizierten Situations-Rollen haben Regeln für die verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen und es entstehen daraus Typen vom Verhalten eines Fußgängers/einer Fußgängerin, Radfahrers/Radfahrerin, Pkw-Fahrers/Pkw-Fahrerin etc. Diese geben ein generalisiertes Verhalten vor, das als „richtige“ Reaktion auf Ereignisse in Zusammenhang mit den jeweiligen Situations-Rollen gilt. So wird es für VerkehrsteilnehmerInnen möglich, das Verhalten der anderen zu antizipieren. Bei nicht adäquatem Verhalten gibt es die Möglichkeit zu sanktionieren.

Neben spezifischen VerkehrsteilnehmerInnen-Rollen sind nach Gerhard (1971) auch diffuse Situations-Rollen im Straßenverkehr von Bedeutung. Diffuse Situations-Rollen zeichnen sich dadurch aus, dass das vergleichbare Verhalten in der Person-Dimension liegt, wie z.B. der Rolle des Nachbarn/der Nachbarin oder des Freundes/der Freundin. Im Verkehrsbereich wäre eine diffuse Situations-Rolle das zufällige Vorbild-Werden gegenüber Kindern in einer Verkehrssituation.

Im Rahmen der Mobilitätssozialisation übernehmen Kinder die verschiedenen Mobilitätsvarianten als spezifische Situations-Rollen der Verkehrsteilnahme. Regeln und Verhaltenserwartungen werden explizit und implizit durch Interaktion mit RollenträgerInnen durch den Vorgang des Antizipierens von Verhaltensweisen als „Taking the role of the other“ internalisiert. Auch in psychologischen Theorien wird die Bedeutung von Vorbildern beim Erlernen von verkehrsrelevanten Verhaltensweisen betont.

Fehlverhalten und korrektes Verhalten aus Sicht der Verkehrserziehung

Bei der Einübung der Rolle als FußgängerIn im Straßenverkehr sind neben den Eltern die Institutionen wie Kindergarten und Schule von Bedeutung.

In der Verkehrserziehung wurden für Kinder Konzepte für das Lernen von Regeln und korrekter Verhaltensweisen im Straßenverkehr entwickelt. Um korrektes Verhalten und Fehlverhalten voneinander abgrenzen zu können, bedarf es genauer Definitionen. Diese wurden im Lehrplan für Verkehrserziehung in der Grundschule vom Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kunst vorgenommen⁴². Kindern lernen in der institutionalisierten Verkehrserziehung meist von Personen mit einer „Statusrolle“, wie PolizistInnen, VerkehrserzieherInnen oder LehrerInnen, für spezifische Verkehrssituationen, was zu tun und was nicht zu tun ist.

Verkehrserziehung und positive Vorbilder von Erwachsenen scheinen zu wirken: Ergebnisse aus einer österreichweiten Studie des KFV (Wölfl & Weber, 2007) zum Verkehrsverhalten von Erwachsenen und Kindern im Schulumfeld zeigen, dass die Mehrheit der Kinder und Erwachsenen sich vor und bei der Querung korrekt verhält. Kam es bei der Querung zu fehlerhaftem Verhalten, handelte es sich in erster Linie um a) mangelndes Schauen und Absichern, b) die

⁴² Quelle: https://www.bmbf.gv.at/schulen/unterricht/lp/VS8T_VerbUEb-Verkehr_3945.pdf?4dzgm2 [24.10.2014]

Nichtbenutzung der vorhandenen Querungshilfe oder c) das zu rasante Queren der Straße, was zu einer erhöhten Sturzgefahr führt.

Hinsichtlich der Vorbildwirkung als Kfz-LenkerIn zeigte sich, dass die Anhaltebereitschaft im Schulumfeld sehr hoch ist. An gekennzeichneten Schutzwegen kommen Kfz-LenkerInnen jedoch (generell) noch etwas häufiger ihrer Anhaltepflcht nach als an „unsichtbaren“ Schutzwegen. Wird allerdings die generelle Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen betrachtet, zeigt sich, dass die Anhaltebereitschaft bei Kindern niedriger ist als bei Erwachsenen.

Verkehrserziehungsmaßnahmen zur Förderung vorbildlichen Verkehrsverhaltens

Um Eltern für ihre Rolle als VerkehrserzieherInnen bzw. als Vorbild im Straßenverkehr hilfreiche Informationen zu geben, wurden in verschiedenen Ländern Maßnahmen entwickelt. Allerdings ist die Anzahl an Aktionen und Maßnahmen zur verkehrspädagogischen Erwachsenenbildung sowohl in Österreich als auch in Europa gering und richtet sich konkret an Eltern. Bei den meisten Maßnahmen handelt es sich um Einzelmaßnahmen wie bspw. Informationsstände im Rahmen einer Sicherheitswoche oder die Verteilung von Foldern zu Schulbeginn. Umfangreichere Maßnahmen wie das Programm *„Kind und Verkehr“* der deutschen Verkehrswacht sind die Ausnahme. Generell sollten sich bewusstseinsbildende Maßnahmen, die sich an Eltern richten, mit den elterlichen Einstellungen und Verhaltensweisen beschäftigen und helfen eigenes Verhalten im Straßenverkehr kritisch zu reflektieren. Darüber hinaus sollten sie Eltern Informationen über kindliche Entwicklungsvoraussetzungen im Straßenverkehr und wirksame Strategien zur Vermittlung von verkehrsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten vermitteln.

2. Erhebungen

2.1 Zielsetzung und Vorgehensweise

Um das Verkehrsverhalten von Kindern und die Vorbildwirkung von Erwachsenen besser zu verstehen und dementsprechende Verkehrssicherheitsmaßnahmen setzen zu können, wurde im Zuge des Projekts eine Beobachtungsstudie und Befragungen von Eltern und Kindern durchgeführt.

Anhand einer empirischen Konfliktuntersuchung wurde Verkehrsverhalten (korrekte Verhaltensweisen sowie Fehlverhaltensweisen) an Querungsstellen analysiert. Ausgangspunkt der Analyse ist ein theoretischer Rahmen, der die „Interaktionsordnung“ von Personen im öffentlichen Raum betrachtet. Interaktionen entstehen laufend zwischen einander unbekanntenen Personen, die sich in mehr oder weniger flüchtigen Situationen begegnen. Nichtsdestotrotz sind diese Interaktionen durch Grundregeln (z.B. das Warten bei einer roten Ampel, die Rücksichtnahme auf schwächere VerkehrsteilnehmerInnen) organisiert. Diese Regeln können formelle sein, wie Verkehrsregeln der Straßenverkehrsordnung, oder informelle. Unfälle bzw. Fehlverhalten von einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen sind Störungen dieser sozialen Ordnung. Kern der Beobachtungsstudie ist die Analyse des Fehlverhaltens von Erwachsenen und die Beantwortung der Frage, welchen Einfluss dieses auf Kinder hat.

Ziele der Beobachtungsstudie und der Befragungen waren:

- Analyse des Verkehrsverhaltens von Erwachsenen (als Kfz-LenkerInnen und FußgängerInnen) in Anwesenheit von Kindern
- Analyse des Verkehrsverhaltens und der Reaktion von Kindern auf das Verkehrsverhalten von Erwachsenen, insbesondere auf Fehlverhaltensweisen
- Ableitung von Handlungsfeldern für die Verkehrssicherheit

Die Erhebungen wurden an sechs ausgewählten Standorten in Österreich durchgeführt. Untersuchungsorte sollten laut ursprünglichem Plan aus der Analyse des Unfallgeschehens (vgl. Modul 1) ermittelt werden. Diese sollten bei Unfallhäufungsstellen, sogenannten Hotspots, liegen.

Zur Berechnung der Unfallhäufungsstellen (Hotspots) wurden folgende Koordinaten herangezogen:

- als RadfahrerIn oder FußgängerIn verunglückte Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren
- mindestens drei Unfälle im Zeitraum von 2008 bis 2012 in einem Umkreis von 100 m

Die so ermittelten Hotspots lagen vor allem im großstädtischen Raum wie Wien und Graz. Dies ist naheliegend, da hier auch die höchste Anzahl an Kindern zu finden ist. Bei näherer Betrachtung der Hotspots zeigte sich, dass die Unfälle nicht in einem konkreten Straßenabschnitt zu finden waren, sondern sich auf mehrere Abschnitte verteilten. Dies ergab sich daraus, dass der Umkreis so groß gewählt werden musste, um überhaupt Hotspots ermitteln zu können. Aus solchen Hotspots konnte somit keine konkrete Beobachtungsstelle abgeleitet werden. Zudem lagen die Hotspots nicht unmittelbar bei Schulen bzw. Kindergärten, die sich durch eine hohe erwartbare Frequenz von Kindern und Erwachsenen als FußgängerInnen auszeichnen.

Aus diesen Gründen konnten für die Erhebungen nicht die im Unfallgeschehen ermittelten „Hotspots“ als Untersuchungsstandorte verwendet werden. Für die Auswahl der Orte wurden daher folgende Kriterien im Projektteam neu festgelegt:

- Um Kinder in Interaktion mit Erwachsenen beobachten zu können, wurden Orte mit hoher Frequenz von FußgängerInnen (Erwachsene und Kinder) zu vorhersagbaren Zeiten ausgesucht: → *Schulen*.
- Die Zielgruppe der Kinder wurde auf *Volksschulkinder* eingegrenzt, da hier das Rollenvorbild von Eltern und anderen Erwachsenen eine hohe Bedeutung hat.
- Um die Wahrscheinlichkeit von Interaktionen zwischen Kfz-LenkerInnen und FußgängerInnen weiter zu erhöhen, wurden die Beobachtungen weiter auf *Querungsstellen vor Volksschulen* eingegrenzt.
- Die Erhebung sollte *sowohl städtische als auch ländliche Gebiete* in Österreich umfassen, um verschiedene Verkehrsumwelten und damit auch Mobilitätssozialisierungen einzubeziehen. Da es sich um eine qualitative Untersuchung des Vorbilds von Erwachsenen im Straßenverkehr handelt, war eine repräsentative Auswahl der Standorte in Österreich nicht erforderlich.
- Um den organisatorischen Aufwand so gering wie möglich zu halten, wurden u.a. bestehende Kontakte zu Schulen genutzt.

Die Erhebungen erfolgten an sechs Volksschulen in Österreich (Wien, Niederösterreich, Burgenland, Steiermark und Tirol). Diese umfassten a) die Beobachtungen vor Ort, b) die Befragung der Eltern mittels Fragebogen und c) problemzentrierte Interviews mit Kindern in der jeweiligen Volksschule. Somit konnte dem beobachteten Verhalten (*Fremdeinschätzung*) die Sichtweise der betroffenen Eltern und Kinder (*Selbsteinschätzung*) an der jeweiligen Querungsstelle gegenübergestellt werden.

Für die Erhebung wurde zunächst mit der Direktorin der ausgewählten Schule Kontakt aufgenommen und angefragt, ob Interesse bestehe bei der Studie teilzunehmen. Bei Zustimmung zur Teilnahme wurde die Genehmigung des

Landesschulrats bzw. des Stadtschulrats eingeholt⁴³. War diese gegeben, wurden die Gemeinde und die Exekutive sowie die Eltern über die Studie und die Erhebungen mit der Angabe des Zeitpunkts und des Ortes informiert. Zudem musste das Einverständnis der Eltern für die Interviews mit ihren Kindern eingeholt werden.

2.2 Beobachtungen vor Schulen

2.2.1.1 Erhebungsdesign

Bei der Beobachtung lag der Schwerpunkt auf den beobachtbaren Verhaltensweisen der Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen (als FußgängerInnen und Kfz-LenkerInnen) bei der Querungsstelle auf dem Weg zur und von der Schule. Von Interesse war, die jeweilige Übereinstimmung von formellen Regeln (StVO) und informellen Regeln an der jeweiligen Querungsstelle für die einzelnen Gruppen herauszuarbeiten.

Die Erhebung erfolgte in Anlehnung der Konfliktbeobachtung (Risser, Zuzan, Tamme, Steinbauer & Kaba, 1991) und der Erhebungsbögen von Wöfl & Weber (2007). Hier wurden die Definitionen von korrekten und Fehlverhaltensweisen übernommen.

Folgende Faktoren wurden in die Erhebung miteinbezogen:

- Situationsbeschreibung (Zusammenspiel von räumlichen Gegebenheiten mit Verhaltensbarrieren und Verhaltensaufforderungen)
- Korrektes Verhalten in der Situation (laut Verkehrsregeln)
- Typische nicht korrekte Verhaltensweisen am Beobachtungsort
 - Negatives Vorbildverhalten Erwachsener in dieser Situation
 - Negatives Vorbildverhalten älterer Kinder in dieser Situation
 - Verhalten der Kinder
- Interaktion der Verkehrsteilnehmenden in der Situation
- Informelle soziale Normen in der Situation

Die Beobachtungen fanden an zwei Schultagen jeweils in der Früh und am Nachmittag statt. Die Erhebung umfasste einen qualitativen und einen quantitativen Teil. Am ersten Tag nahmen die ErheberInnen ein Gesamtbild der örtlichen Verkehrssituation und der Verhaltensweisen auf. Alle Querungsstellen, welche die Verkehrsteilnehmenden in den Beobachtungszeiträumen benutzten, wurden in den Erhebungsbögen eingezeichnet. Am zweiten Tag wurden die korrekten Verhaltensweisen und Fehlverhaltensweisen der einzelnen Gruppen (FußgängerInnen: Kinder, Teenies, Jugendliche, Erwachsene mit Kind und Erwachsene ohne Kind; Kfz-LenkerInnen) quantitativ erfasst.

⁴³ Es dauerte z.T. mehrere Wochen, bis die Genehmigung erteilt wurde.

2.2.2 Erhebungsdesign

Die Beobachtungen fanden im Zeitraum von November 2014 bis Jänner 2015 jeweils zwischen 7:00 und 8:00 Uhr und zwischen 12:00 und 14:00 Uhr statt. Die TAB 20 bietet einen kurzen Überblick zu relevanten Eckdaten der einzelnen Erhebungsorte. ABB 56 bis ABB 61 veranschaulichen die Untersuchungsstandorte zudem anhand von Bildern.

TAB 20 Überblick über die Erhebungsorte

Beobachtungs- stelle	EinwohnerInnen- anzahl	Querungs- hilfe	km/h	Straßenart	Schüler- lotse
Wien, Piaristengasse	1.739 932	Schutzweg	50	Einbahn	Ja
Wien, Jagdgasse	1.739 932	Keine, Absenkung des Gehsteigs	50	Vorrangstraße	Ja (nur am Vormittag)
NÖ, Brunn	11.404	Schutzweg mit Ampel (mit Druckknopf)	50	Vorrangstraße	Nein
Burgenland, Oberpullendorf	3.028	Schutzweg	50	Vorrangstraße, Hauptstraße	Ja (Polizist in der Früh)
Steiermark, Voitsberg,	9.547	Schutzweg	50	Vorrangstraße Hauptstraße	Nein
Tirol, Hopfgarten im Brixental	5.561	Schutzweg (mit Lanelights)	50	Ortsstraße	Ja (für kurze Zeit)

ABB 56 Standort Piaristengasse, Wien; Blick auf die Volksschule



ABB 57 Standort Jagdgasse, Wien, Blick zur Volksschule



ABB 58 Standort Brunn, Niederösterreich, Blick auf die Volksschule



ABB 59 Standort Oberpullendorf, Burgenland, Blick auf den Schutzweg vor der Volksschule



ABB 60 Standort Voitsberg, Steiermark, Blick auf den Schutzweg in Richtung Volksschule (links hinter dem Merkur-Markt)



ABB 61 Standort Hopfgarten im Brixental, Tirol, Blick auf den Schutzweg vor der Volksschule



2.2.3 Ergebnisse

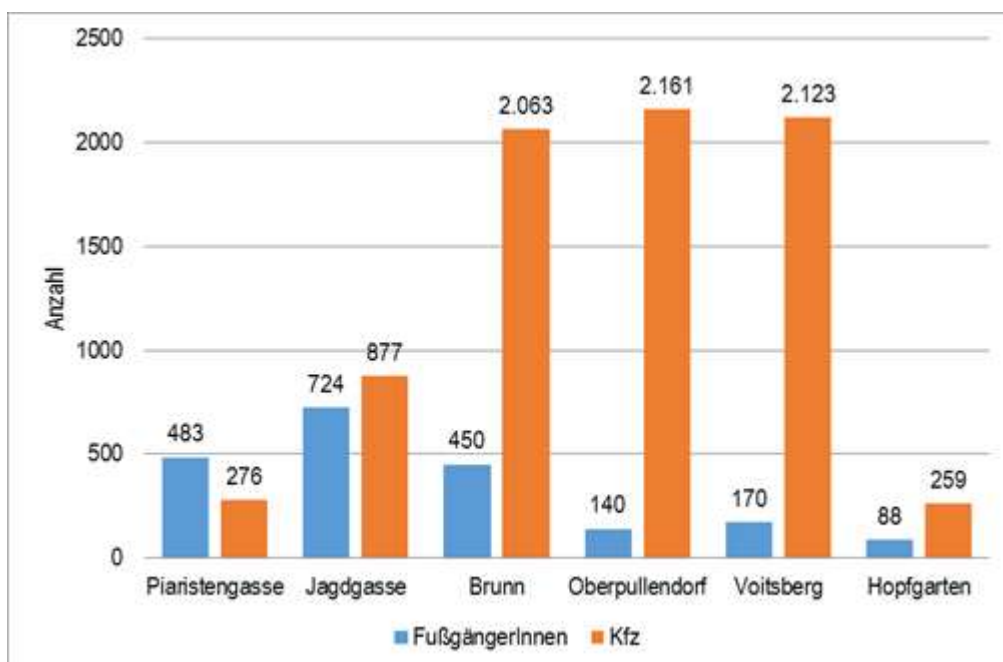
Im Folgenden werden die Ergebnisse der Beobachtung unterschieden nach Fuß- und Kfz-Verkehr dargestellt.

2.2.3.1 Frequenz der querenden FußgängerInnen und Kfz bei der Querungsstelle

Beim Vergleich aller sechs Querungsstellen bzw. Schulen im Hinblick auf die Anzahl der querenden FußgängerInnen und Kfz wird ersichtlich, dass die Querungsstellen vor den Schulen in der Jagdgasse und Piaristengasse in Wien mit 724 bzw. 483 FußgängerInnen am intensivsten genutzt werden. In den anderen Bundesländern weist lediglich die Querungsstelle in Brunn mit 450 querenden FußgängerInnen eine ähnlich hohe Frequenz auf. Die Querungsstellen in Voitsberg und Oberpullendorf wurden hingegen lediglich von 170 bzw. 140 Personen gequert. In Hopfgarten – der kleinsten Ortschaft, in der eine Beobachtung stattfand – querten sogar nur insgesamt 88 Personen die Querungsstelle.

Bei den querenden Fahrzeugen zeigte sich ein anderes Bild. So passierten die meisten Kfz die Querungsstellen in Oberpullendorf (2.161 Kfz im Beobachtungszeitraum), Voitsberg (2.123 Kfz) und Brunn (2.063 Kfz). Die Querungsstellen in der Piaristengasse in Wien und in Hopfgarten wurden hingegen von einer deutlich geringeren Anzahl an Kfz passiert. So querten in der Piaristengasse lediglich ca. 276 Kfz und in Hopfgarten sogar nur insgesamt 259 Kfz die Querungsstelle. Die Querungsstelle in der Jagdgasse in Wien liegt im Hinblick auf die Anzahl der querenden Kfz im Mittelfeld der insgesamt sechs beobachteten Querungsstellen, hier querten insgesamt 877 Kfz (vgl. ABB 62).

ABB 62 Anzahl der querenden FußgängerInnen und Fahrzeuge nach Erhebungsstandort



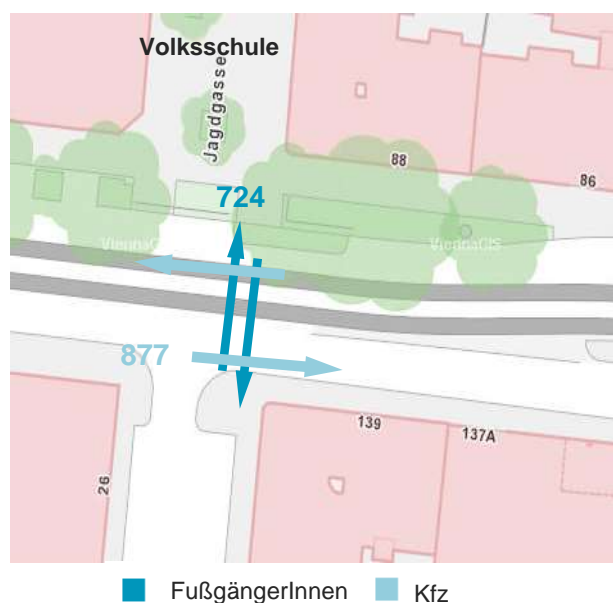
Noch deutlicher werden die Unterschiede im Hinblick auf die Anzahl der querenden FußgängerInnen und Kfz, wenn man die folgenden Grafiken betrachtet (vgl. ABB 63), welche die Anteile der querenden FußgängerInnen und Fahrzeuge, gemessen an der Gesamtanzahl aller querenden FußgängerInnen und Fahrzeuge in Form der Stärke der Querungspfeile sowie die Richtung der Querenden, darstellen.

ABB 63 Grafische Darstellung der FußgängerInnen- und Fahrzeugfrequenz sowie Geh- bzw. Fahrtrichtung an den ausgewählten Querungsstellen

1. Piaristengasse, Wien



2. Jagdgasse, Wien



3. Brunn, NÖ



4. Oberpullendorf, Bgld.



5. Voitsberg, Stmk.



■ FußgängerInnen ■ Kfz

6. Hopfgarten im Brixental, Tirol



■ FußgängerInnen ■ Kfz

Anmerkung: Bei FußgängerInnen- und Kfz-Frequenz wurde nicht nach Richtung unterschieden, da ein Gesamtrichtwert für die vorliegende Untersuchung ausreichend erschien.

2.2.3.2 Verhalten von Kindern, Teenies und Jugendlichen beim Queren

Insgesamt zeigte die überwiegende Mehrheit der beobachteten Kinder (6-10 Jahre), Teenies (11-14 Jahre) und Jugendlichen (15-18 Jahre) korrektes⁴⁴ Querungsverhalten. D.h. sie blieben – falls erforderlich – am Gehsteigrand stehen, schauten mehrmals nach beiden Seiten, vergewisserten sich, dass die Fahrbahn frei war bzw. alle FahrzeuglenkerInnen für sie gehalten hatten und überquerten dann zügig die Straße. Der höchste Anteil an korrekten Verhaltensweisen war in der Altersgruppe von 6 bis 10 Jahren zu finden (zwischen 95% und 100%). Bei Teenies und Jugendlichen waren standortbezogene Unterschiede zu beobachten. Der Anteil an korrekten Verhaltensweisen schwankte je Standort zwischen 70% und 100%.

Unterschiede bei den Verhaltensweisen zwischen den Erhebungen in der Früh und am Nachmittag waren in Wien und in Voitsberg zu beobachten, wobei in Wien am Nachmittag der Anteil an korrekten Verhaltensweisen sank, während dieser in Voitsberg stieg. Aus Sicht der AutorInnen gibt es hierfür keine plausible Erklärung.

Ob die Kinder alleine oder in Gruppen unterwegs waren, hatte – wie schon frühere Untersuchungen zeigen konnten (z.B. Wölfl & Weber, 2007) – wenig Einfluss auf den Anteil an korrekten Verhaltensweisen. Einzig beim Beobachtungsort Piaristengasse zeigten Kinder, Teenies und Jugendliche, die in Gruppen unterwegs waren, häufiger Fehlverhaltensweisen als alleine, was vermutlich darauf zurückzuführen ist, dass sie in Begleitung abgelenkter sind und nicht so sehr auf den Straßenverkehr achten.

Folgende Fehlverhaltensweisen konnten bei allen sechs Querungsstellen für die einzelnen Altersgruppen beobachtet werden (vgl. auch ABB 64). Mit Ausnahme des Querens unmittelbar vor oder hinter einem Fahrzeug, wurden die gleichen Fehlverhaltensweisen auch in der Untersuchung von Wölfl und Weber (2007) beobachtet.

Kinder:

- Queren abseits der Querungsstelle
- fehlende bzw. mangelnde Absicherung durch Schauen

Teenies:

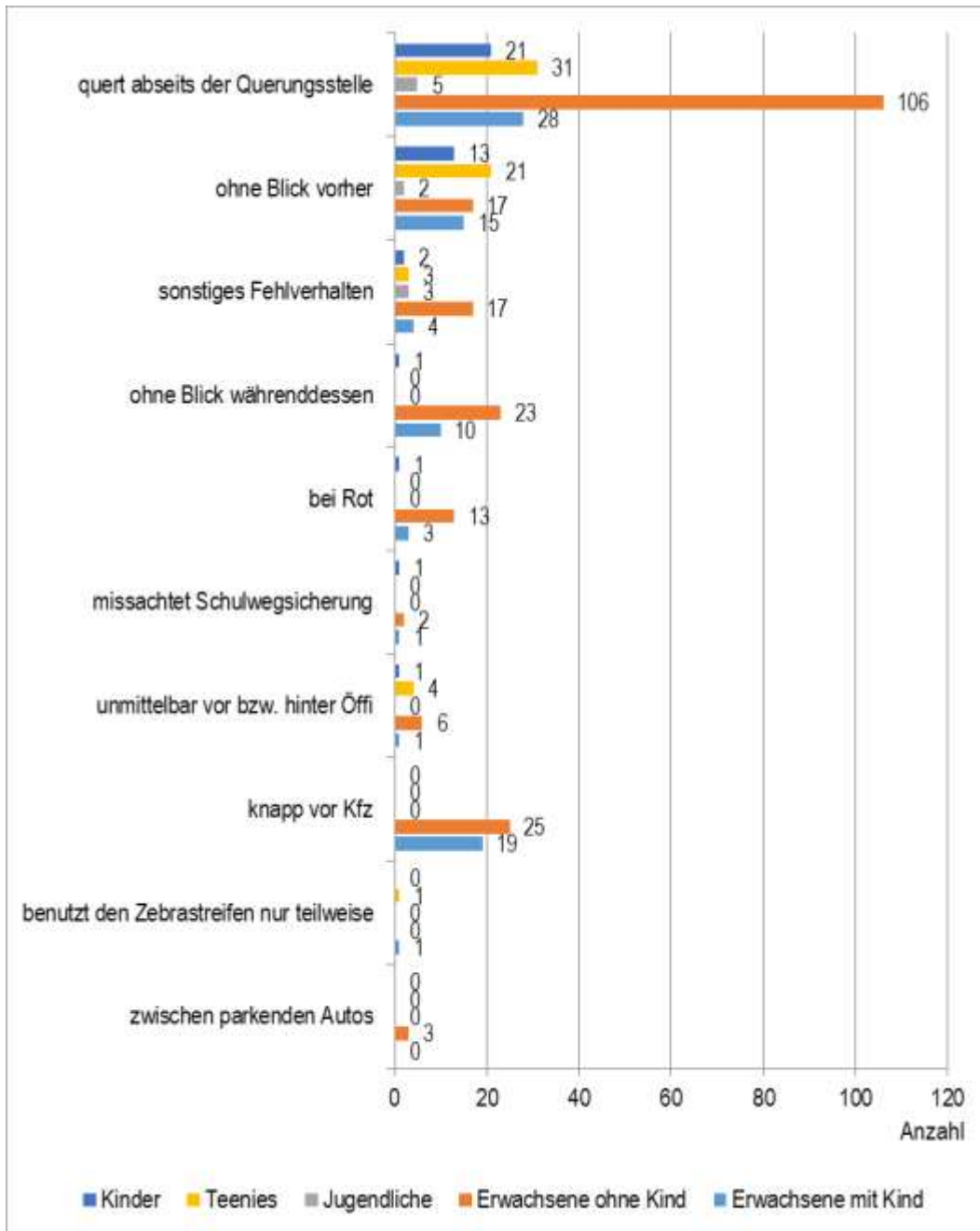
- Queren abseits der Querungsstelle
- fehlende bzw. mangelnde Absicherung durch Schauen
- Querung unmittelbar vor bzw. hinter einem Bus bzw. einer Straßenbahn

Jugendliche:

- Queren abseits der Querungsstelle
- fehlende bzw. mangelnde Absicherung durch Schauen

⁴⁴ Korrektes Querungsverhalten war dann gegeben, wenn FußgängerInnen vor der Querung stehenblieben, nach beiden Seiten schauten und anschließend bei freier Fahrbahn auf direktem bzw. vorgegebenem Weg in zügigem Tempo die Straße überquerten.

ABB 64 Fehlverhaltensweisen der FußgängerInnen an allen sechs Standorten (Zahl der Nennungen)



Unter *sonstige Verhaltensweisen* der FußgängerInnen, wurden riskante Verhaltensweisen während der Querung (abgelenkte Aufmerksamkeit durch Tratschen, durch Aktivitäten am Handy oder durch das Musikhören mit Kopfhörern, die Überqueren der Fahrbahn im Laufschrift, das Mitzerren von Kindern, die Gefährdung durch Streiten und Raufen) kategorisiert. Bei Kindern, Teenies und Jugendliche traten folgende dieser Verhaltensweisen häufiger auf (vgl. ABB 65).

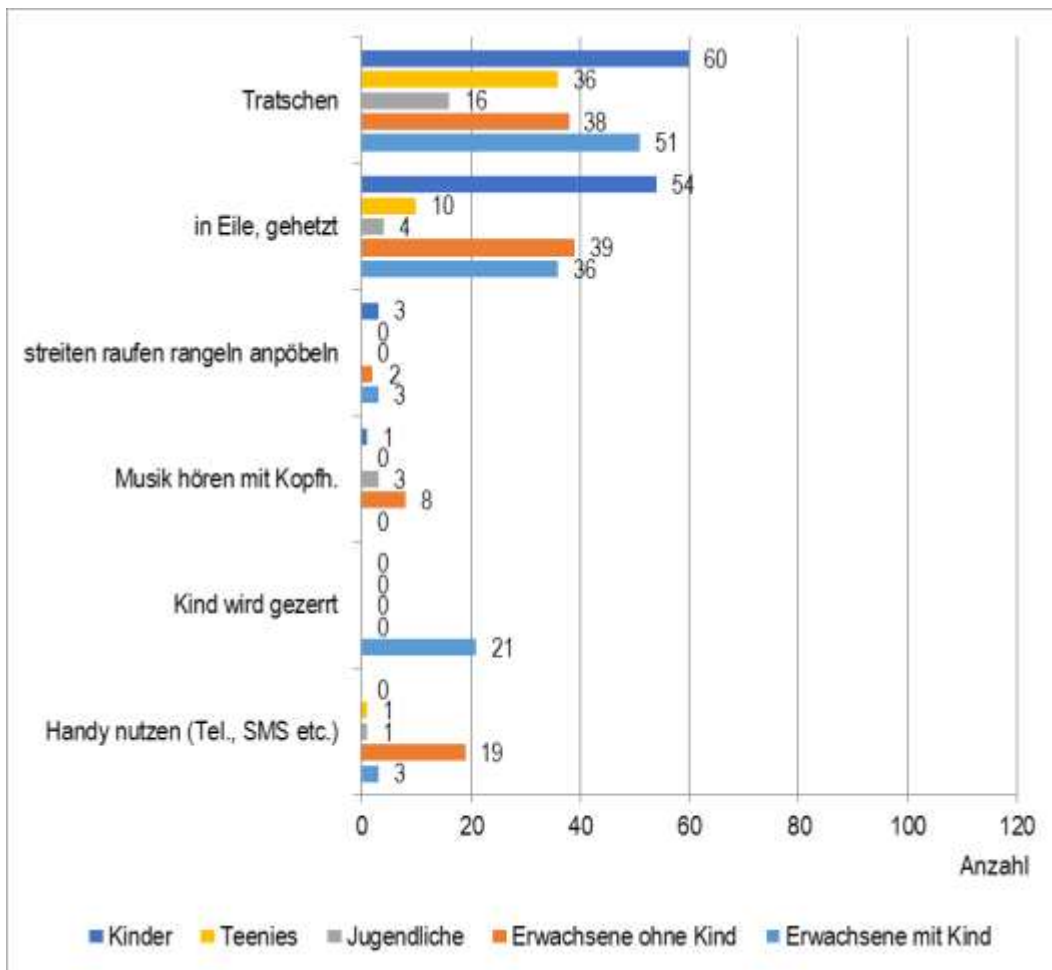
Kinder und Teenies:

- abgelenkte Aufmerksamkeit durch Tratschen
- Querung der Fahrbahn im Laufschrift

Jugendliche

- abgelenkte Aufmerksamkeit durch Tratschen

ABB 65 Sonstige Verhaltensweisen der querenden FußgängerInnen insgesamt an allen Standorten (Zahl der Nennungen)



In der qualitativen Erhebung stuften die ErheberInnen besonders das „Queren der Fahrbahn im Laufen“ als problematische Verhaltensweise ein. Das „Queren im Laufen“ hatte allerdings unterschiedliche Qualitäten: Einige jüngere Kinder, die allein unterwegs waren, steuerten im Gehtempo die Querungsstelle an, blieben stehen und sicherten sich mit entsprechendem Blickverhalten ab und liefen dann über die Querungsstelle. Auf der anderen Seite der Querungsstelle gingen sie wieder im ursprünglichen Gehtempo weiter. Die ErheberInnen hatten den Eindruck, dass diese Kinder unsicher in ihrem Verhalten waren und Angst hatten, die Straße zu queren.

Wenn bei einer ampelgeregelten Querungsstelle die Ampel während der Querung auf Rot wechselte, fingen Kinder ebenfalls häufig an zu laufen. Es schien als würde die rote Ampel das Signal zum Laufen geben. Einen anderen Impuls zum Laufen gab der in der Bushaltestelle wartende Bus, den die Kinder unbedingt erreichen wollten.

Am Nachmittag konnte zudem beobachtet werden, dass Kinder im Laufen aus der Schule stürmten und dann in weiterer Folge über die Querungsstelle liefen. Dieses Laufen kann dem erhöhten Bewegungsdrang nach Schulschluss zugeordnet werden.

Eine weitere Auffälligkeit, die in der qualitativen Erhebung beobachtet werden konnte, war der Einfluss der SchülerlotsInnen bzw. PolizistInnen auf das Verhalten der Kinder. Die Anwesenheit des Schülerlotsen/der Schülerlotsin bzw. des Polizisten/der Polizistin war besonders an stark befahrenen Straßen für die Querenden wichtig. Als nachteilig erwies sich jedoch, dass sich die querenden Kinder (v.a. an den Wiener Standorten) auf diese HelferInnen verließen und infolgedessen weniger selbst das Verkehrsgeschehen beobachteten. Zudem waren die Kinder aus Sicht der ErheberInnen in Abwesenheit des Schülerlotsen/der Schülerlotsin mit der Situation oftmals überfordert.

2.2.3.3 Verhalten der Erwachsenen beim Queren

Die Mehrheit der erwachsenen FußgängerInnen verhielt sich beim Queren vor der Schule regelkonform. Dennoch zeigten Erwachsene von allen beobachteten Altersgruppen die höchste Rate an Fehlverhaltensweisen. D.h. die Gruppe, die als Vorbild für Kinder dienen sollte, begeht generell zu Fuß und im Schulumfeld die meisten Fehler.

Bei der Einhaltung der Regeln waren standortbezogene Unterschiede zu beobachten. In Wien lag der Anteil an Fehlverhaltensweisen höher als bei den eher ländlich geprägten Standorten.

Erwachsene mit Kindern verhielten sich regelkonformer (zwischen 79,4% und 100%) als Erwachsene ohne Kinder (zwischen 52,6% und 96,3%). Das weist darauf hin, dass Eltern versuchen ein Vorbild für die eigenen Kinder zu sein. Besonders auffällig war, dass beim Standort Jagdgasse in Wien – bei dem es keine Querungshilfe, aber einen Schülerlotsen/eine Schülerlotsin gab – nur knapp die Hälfte der Erwachsenen ohne Kind ein korrektes Querungsverhalten zeigte.

Folgende Fehlverhaltensweisen konnten bei Erwachsenen häufig beobachtet werden (vgl. ABB 64):

- Querung abseits der Querungsstelle
- fehlende bzw. mangelnde Absicherung durch Schauen
- Querung knapp vor einem Kfz

Einige Erwachsene querten bei Rot, andere querten unmittelbar vor bzw. hinter einem Bus bzw. einer Straßenbahn, wieder andere querten zwischen parkenden Autos oder missachteten die Anweisungen der Schulwegsichernden.

Erwachsene mit Kind zeigten, wenn auch seltener, dieselben Fehlverhaltensweisen wie Erwachsene ohne Kind. Nachdem davon auszugehen ist, dass allen Erwachsenen die geltenden Normen bewusst sind, kann ihr Fehlverhalten lediglich auf „Techniken der Neutralisierung“ (Sykes & Matza, 1957) zurückgeführt werden. Bei Sykes und Matza heißt es, dass die oder der Einzelne zur Rechtfertigung bewusster Normverstöße vor sich selbst rechtfertigende Gründe konstruiert (z.B. haltender Linienbus musste „erwischt“ werden).

Hinsichtlich der sonstigen Fehlverhaltensweisen konnte beobachtet werden, dass beide Gruppen von Erwachsenen gelegentlich in Eile bzw. gehetzt und in ihrer Aufmerksamkeit durch Tratschen abgelenkt waren. Während es bei den Erwachsenen mit Kind gelegentlich vorkam, dass das Kind mitgezerrt wurde, nutzten Erwachsene ohne Kind öfter das Handy oder hörten Musik mit Kopfhörern.

2.2.3.4 Querungswege der FußgängerInnen

Ein häufiges Fehlverhalten bei allen Gruppen war, neben der mangelnden Absicherung durch Schauen, das Queren abseits der Querungsstelle. Erwachsene hielten sich weniger häufig an die Quersungsvorgaben, wie bspw. Schutzwege, als Kinder und Jugendliche. In ABB 66 ist am Beispiel der Piaristengasse in Wien gut ersichtlich, welche Querungswege Erwachsene, Jugendliche und Kinder nehmen. Erwachsene queren an allen Standorten am häufigsten schräg die Fahrbahn. D.h. auch hier zeigt sich, dass Erwachsene ihre Vorbildfunktion gegenüber Kindern nicht immer wahrnehmen.

ABB 66 Vergleich der Querungswege von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen am Standort Piaristengasse, Wien.



Querung Kinder

Querung Jugendliche

Querung Erwachsene

2.2.3.5 Verhalten der Kfz-LenkerInnen bei der Querung

Die Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen bei der Querungsstelle vor der Schule war sowohl in der Früh wie am Nachmittag sehr hoch. Diese lag zwischen 95% und 100%. Ein sehr geringer Teil der LenkerInnen fährt in der Umgebung der Schule mit nicht angepasster Geschwindigkeit, hält nicht an, wenn Kinder

und Erwachsene queren wollen und reduziert vor der Querungsstelle nicht die Geschwindigkeit.

Anwesende SchülerlotsInnen und PolizistInnen tragen zur hohen Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen in Schulumgebung bei. Die ErheberInnen hatten den Eindruck, dass ohne Schulwegsichernde die Anhaltebereitschaft niedriger wäre. So hielten einige Kfz-LenkerInnen erst an, wenn der Schülerlotse/die Schülerlotsin bzw. der Polizist/die Polizistin auf die Fahrbahn trat und sie abspernte. Der Schülerlotse beim Standort in der Jagdgasse in Wien berichtete, dass es jeden Tag zu gefährlichen Situationen bei der Interaktion zwischen Kfz-LenkerInnen und FußgängerInnen kommt.

2.2.4 Zusammenfassung

Insgesamt wurden an sechs Beobachtungsstandorten in ganz Österreich 2.055 FußgängerInnen (Kinder, Teenies, Jugendliche, Erwachsene) und 7.759 Fahrzeuge beobachtet. Die überwiegende Mehrheit der beobachteten Kinder (6-10 Jahre), Teenies (11-14 Jahre) und Jugendlichen (15-18 Jahre) zeigte erwartungsgemäß korrektes Querungsverhalten. Der höchste Anteil an korrekten Verhaltensweisen war in der Altersgruppe von 6-10 Jahren zu finden (zwischen 95% und 100%). Bei Teenies und Jugendlichen waren standortbezogene Unterschiede zu beobachten. Der Anteil an korrekten Verhaltensweisen schwankte je Standort zwischen 70% und 100%. Bei den wenigen beobachteten Fehlverhaltensweisen handelte es sich um Querungen abseits der Querungshilfe und fehlendes Blickverhalten vor der Querung. Darüber hinaus konnte beobachtet werden, dass Kinder, Teenies und Jugendliche während der Querung tratschten und Kinder gelegentlich im Laufschritt die Fahrbahn überquerten.

Die Mehrheit der erwachsenen FußgängerInnen verhielt sich bei der Querung vor der Schule entsprechend den Regeln. Allerdings zeigten Erwachsene von allen beobachteten Gruppen die höchste Rate an Fehlverhaltensweisen. Erwachsene mit Kindern verhielten sich dabei regelkonformer als Erwachsene ohne Kinder. Das weist daraufhin, dass Eltern versuchen ein Vorbild für die eigenen Kinder zu sein. Beobachtete Fehlverhaltensweisen bei Erwachsenen waren das Queren abseits der Querungsstelle, das fehlende Blickverhalten vor und während der Querung und das gelegentliche Queren bei Rot oder knapp vor einem Fahrzeug. Außerdem waren die Erwachsenen während der Querung häufig ins Gespräch vertieft oder waren in Eile. Erwachsene mit Kindern zerrten die Kinder ab und zu mit, während Erwachsene ohne Kinder immer wieder das Handy benutzten. Auffällig war generell, dass Erwachsene mit Kindern deutlich weniger negatives Verhalten zeigten als Erwachsene ohne Kinder.

Die Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen bei der Querungsstelle vor der Schule war sowohl in der Früh wie am Nachmittag sehr hoch (zwischen 95% und 100%). Anwesende SchülerlotsInnen und PolizistInnen trugen zur hohen Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen in Schulumgebung bei. Ein sehr geringer Teil der LenkerInnen fuhr in der Umgebung der Schule mit nicht angepasster Geschwindigkeit, hielt nicht an, wenn Kinder und Erwachsene queren wollten und reduzierte vor der Querungsstelle nicht die Geschwindigkeit.

2.3 Elternbefragung

2.3.1 Zielsetzung und Erhebungsdesign

In einem Projekt, das sich mit der Vorbildrolle Erwachsener gegenüber Kindern beschäftigt, ist es vonnöten, deren Erfahrungen und Sichtweisen einzubeziehen. Nachdem sich jedoch in ersten Feldversuchen zeigte, dass es sehr schwierig und aufwändig ist, Erwachsene auf der Straße für ein Interview zu gewinnen, wurde von den ursprünglich geplanten 15 problemzentrierten Interviews je Standort abgegangen und stattdessen auf eine wesentlich umfangreichere Fragebogenerhebung unter Eltern ausgewichen. Da Eltern ihren eigenen Kindern täglich ein Vorbild im Straßenverkehr sind und ihnen diese Rolle eher bewusst ist als Erwachsenen ohne Kinder erschien diese Erhebungsvariante zudem gewinnbringender.

Ziel der Elternbefragung war es, festzustellen, wie Eltern ihre eigene Vorbildrolle, aber auch die anderer Erwachsener im Straßenverkehr wahrnehmen. Darüber hinaus sollte abgebildet werden, wie Erziehungsberechtigte ihren eigenen Sprösslingen verkehrsrelevante Fertigkeiten und Kenntnisse vermitteln und welche Vorstellungen sie generell von Verkehrserziehung haben. Außerdem sollte anhand der Fragebogenergebnisse abschätzbar werden, in welcher Form Erst- und ZweitklässlerInnen bereits (selbstständig) am Straßenverkehr teilnehmen und inwiefern sie sich hierbei regelkonform verhalten.

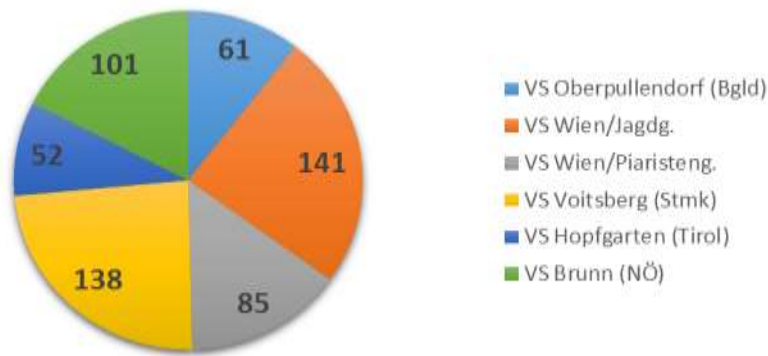
Die Zielsetzungen wurden in 15 geschlossene Fragen und eine offene Frage übersetzt (siehe Anhang) und der Fragebogen an einigen Müttern getestet. Nach geringfügigen Adaptationen zum besseren Verständnis wurde der Fragebogen auf dem Postweg an die sechs am Projekt teilnehmenden Volksschulen aus ganz Österreich versendet. Mit Hilfe der dortigen LehrerInnen wurde der Fragebogen inkl. eines Antwortkuverts anschließend an die Erst- und ZweitklässlerInnen verteilt. Einige Tage später wurden die ausgefüllten Fragebögen in der Schule wieder eingesammelt und anschließend dem KfV übergeben. Aufgrund des unerwartet hohen Rücklaufs konnten auf diese Weise nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ hochwertige Daten gewonnen werden.

2.3.2 Ergebnisse

2.3.2.1 Demographische Daten

Insgesamt retournierten 578 Mütter und Väter von Erst- und ZweitklässlerInnen aus sechs unterschiedlichen Volksschulen einen ausgefüllten Fragebogen. Aufgrund der unterschiedlichen Größe der Schulen fiel der Rücklauf von Schule zu Schule und damit Bundesland zu Bundesland unterschiedlich hoch aus (siehe ABB 67). Generell waren es eher die Mütter zwischen 30 und 50 Jahren, die den Fragebogen beantworteten (vgl. TAB 21).

ABB 67 Anzahl der Befragten nach Schulstandort



TAB 21 Anzahl der Befragten nach Geschlecht und Alter

Befragte	Alter in Jahren					keine Angabe	Summe
	18-29	30-39	40-49	50-59	60-69		
Mutter	49	284	151	5	0	3	492
Vater	2	24	40	6	0	0	72
keine Angabe	1	4	0	0	1	8	14
Summe	52	312	191	11	1	11	578

78% aller befragten Mütter und Väter sind für mindestens zwei Kinder erziehungsberechtigt. Etwa die Hälfte der Eltern hat hierbei ein Mädchen in der ersten oder zweiten Klasse (siehe TAB 22).

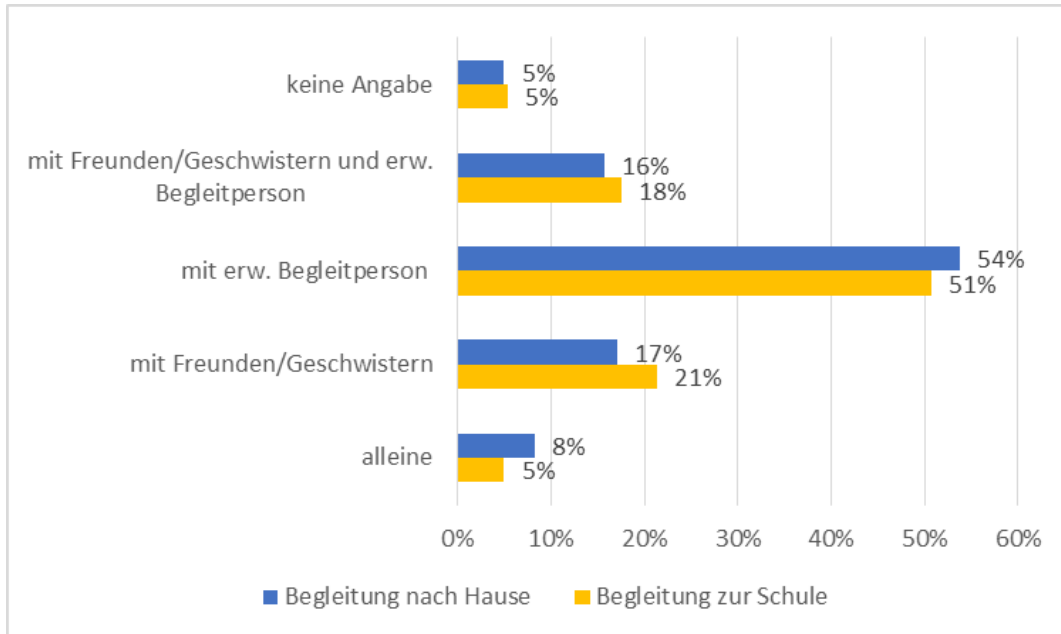
TAB 22 Anzahl der Erst- und ZweitklässlerInnen nach Geschlecht und Alter

Geschlecht	Alter in Jahren					keine Angabe	Summe
	6	7	8	9	10		
Mädchen	84	134	51	2	1	11	283
Buben	85	139	51	3	1	7	286
keine Angabe	0	0	0	0	0	9	9
Summe	169	273	102	5	2	27	578

2.3.2.2 Mobilitätsverhalten der Kinder am Schulweg

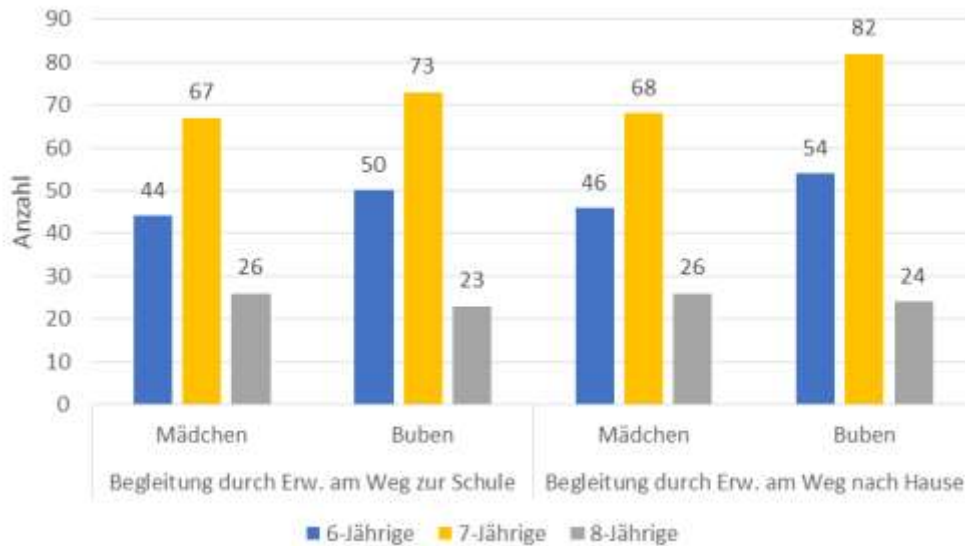
Erst- und ZweitklässlerInnen werden in über 90% der Fälle am Schulweg begleitet, was aus entwicklungspsychologischer Sicht nicht überrascht, da erst mit 12-14 Jahren alle Fähigkeiten für eine sichere Verkehrsteilnahme vollständig ausgebildet sind (vgl. Limbourg & Reiter, 2003). Bei der Begleitperson handelt es sich in erster Linie um eine/n Erwachsene/n (vgl. ABB 68). Freunde und Geschwister sind eher auf dem Weg zur Schule als auf dem Nach-Hause-Weg BegleiterInnen. Zudem fällt auf, dass der Heimweg etwas häufiger alleine angetreten wird als der Weg zur Schule.

ABB 68 Anteil unbegleiteter und begleiteter – unterschieden nach Begleitperson – Schulwege



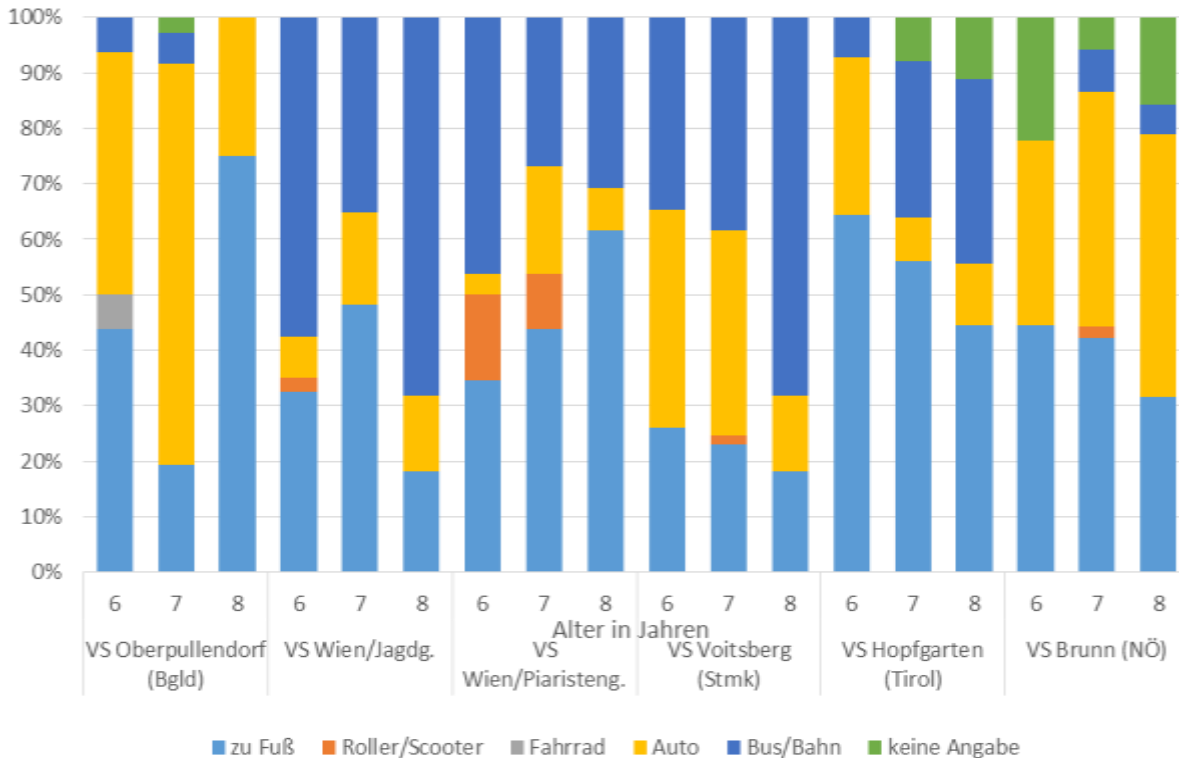
Bei der Begleitung durch Erwachsene zeigt sich ein Unterschied zwischen den beiden Geschlechtern: Buben werden auf dem Weg zur Schule und nach Hause eher von einem Erwachsenen begleitet als Mädchen (vgl. ABB 69). In früheren Studien (z.B. Barton & Huston, 2011, Morrongiello & Barton, 2009) konnten keine derartigen Geschlechtsunterschiede hinsichtlich der Beaufsichtigung im Straßenverkehr festgestellt werden, obwohl diese naheliegend wären. So konnten u.a. Scoole, Lennon und Haworth (2010) nachweisen, dass Buben bereits ab 3 Jahren signifikant häufiger Risikoverhalten zeigen als Mädchen. Barton und Schwebel (2007) wiesen zudem nach, dass sich das Querungsverhalten von Mädchen und Buben dementsprechend unterscheidet.

ABB 69 Anzahl der begleiteten Schulwege mit erwachsener Begleitperson nach Geschlecht und Alter



Mit welchem Fortbewegungsmittel der Schulweg zurückgelegt wird bzw. ob er zu Fuß absolviert wird, hängt sehr stark vom Standort der Schule, aber auch dem Alter der Kinder ab (siehe ABB 70). So kommen Kinder v.a. in Wien mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Schule und wieder nach Hause, während das Auto in den eher ländlich geprägten Gemeinden wie Oberpullendorf eine größere Rolle spielt. Mit dem Scooter oder Fahrrad bewältigen 6-8-Jährige generell selten den Schulweg. Zu Fuß kommt demgegenüber – unabhängig vom Schulstandort – ein nicht unerheblicher Teil der SchülerInnen in die Schule und auch wieder nach Hause, was vermutlich auch darauf zurückzuführen ist, dass etwa 70% der betrachteten Volksschulen weniger als 2 km vom eigenen Wohnort entfernt sind.

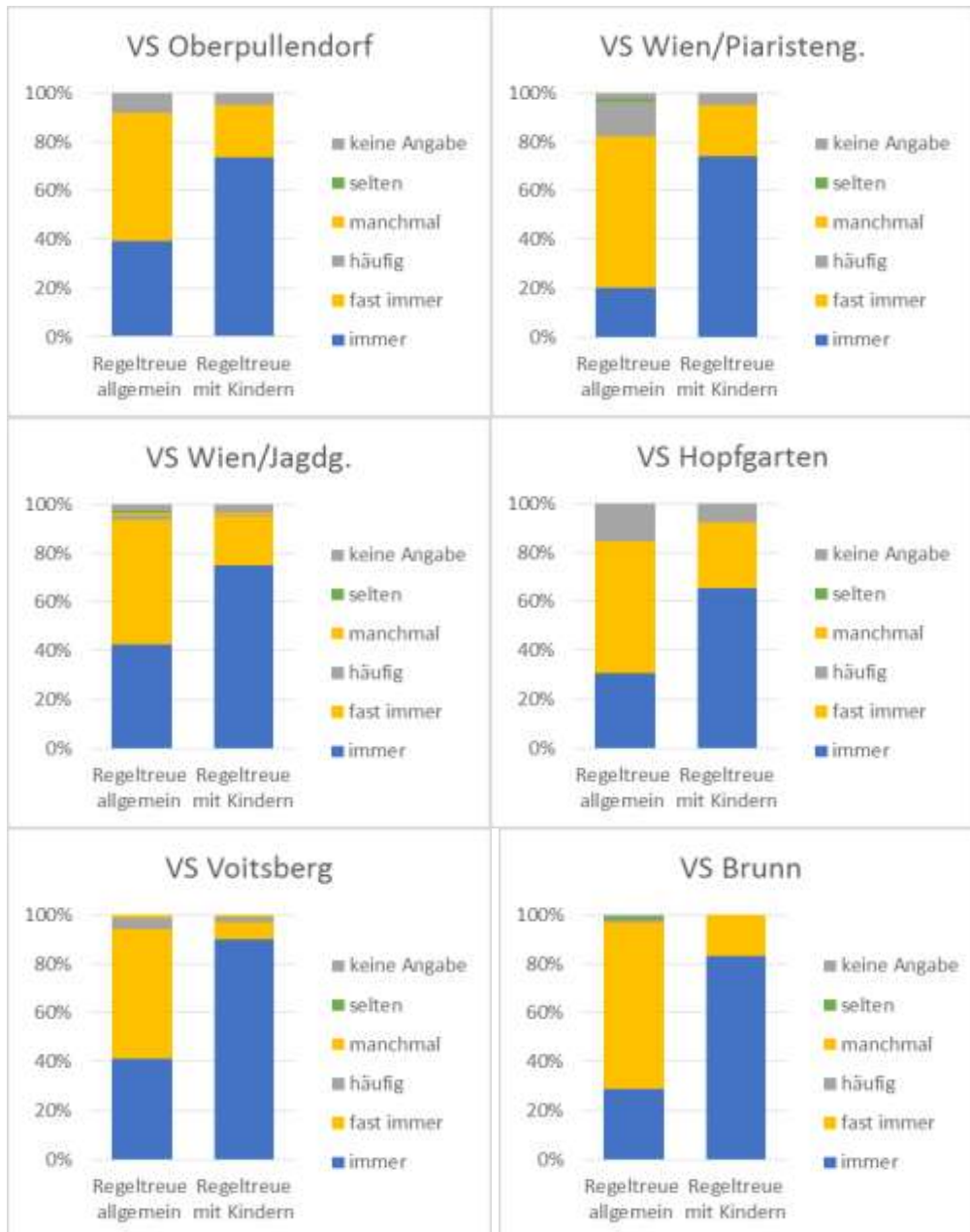
ABB 70 Prozentueller Anteil der am Schulweg genutzten Transportmittel (inkl. zu Fuß) nach Alter und Schulstandort



2.3.2.3 Regelkonformes Verhalten der Erziehungsberechtigten

Eigenen Angaben zufolge verhalten sich Eltern, wenn sie alleine unterwegs sind, weniger regeltreu als in Begleitung ihrer Kinder (siehe ABB 71). Dennoch fällt auf, dass sie sich – wie schon in früheren ähnlich angelegten Studien gezeigt werden konnte (Muir, Devlin, Oxley, Kopinathan, Charlton & Koppel, 2010) – auch dann nicht immer an alle Verkehrsregeln halten. Am ehesten scheinen die Mütter und Väter aus Voitsberg sich in Anwesenheit ihrer Kinder an die FußgängerInnenregeln zu halten.

ABB 71 Regeltreue im Allgemeinen und in kindlicher Begleitung nach Schulstandort

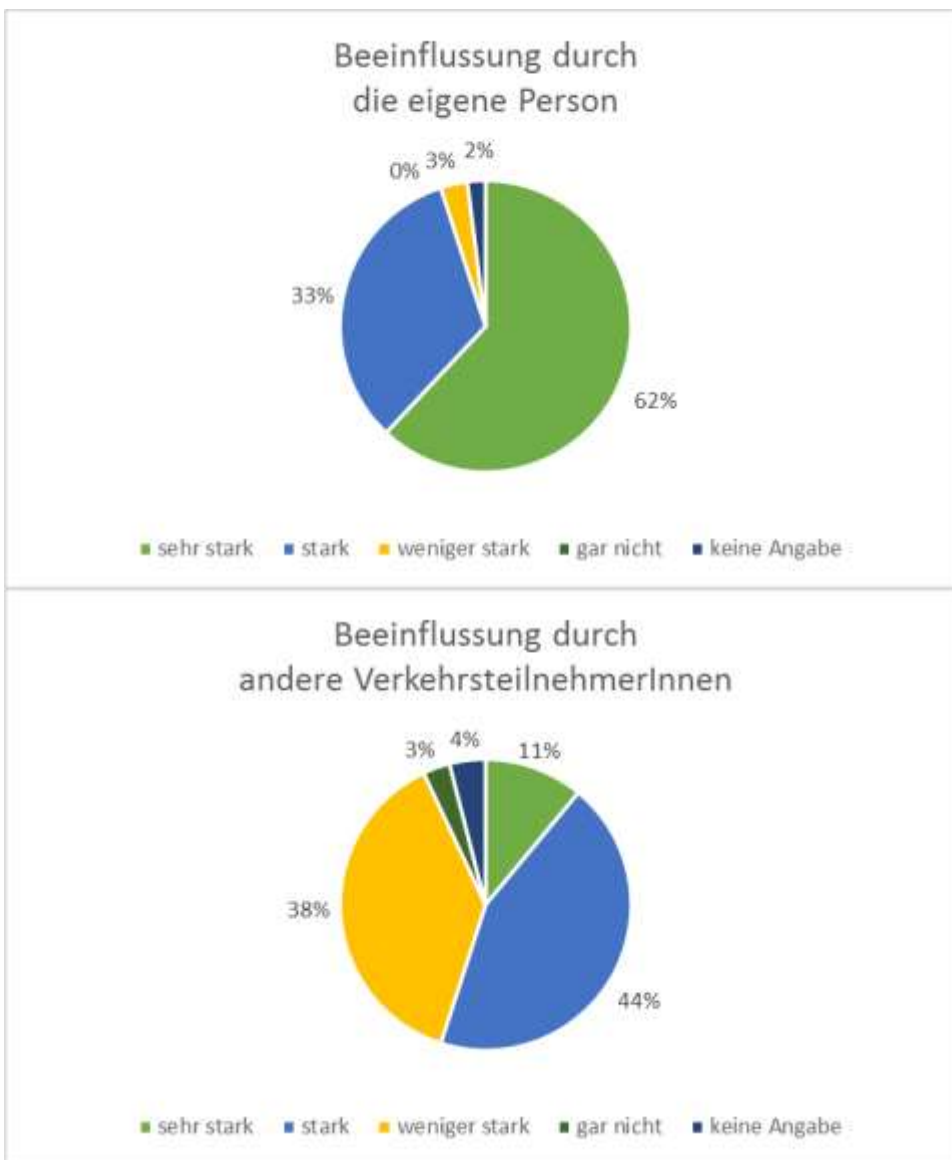


2.3.2.4 Vorbildverhalten Erwachsener

97% der 578 befragten Eltern geben an, dass sie sich für ihre eigenen Kinder als Vorbild im Straßenverkehr sehen. Dies deckt sich weitestgehend mit dem im Schulumfeld beobachteten Verhalten Erwachsener: Die Mehrheit der erwachsenen FußgängerInnen zeigte ein korrektes und damit vorbildliches Verkehrsverhalten (vgl. Kapitel 2.2.3.3). In einer ähnlich angelegten australischen Studie (Muir et al., 2010) gaben mit 77% wesentlich weniger Eltern an, sich als

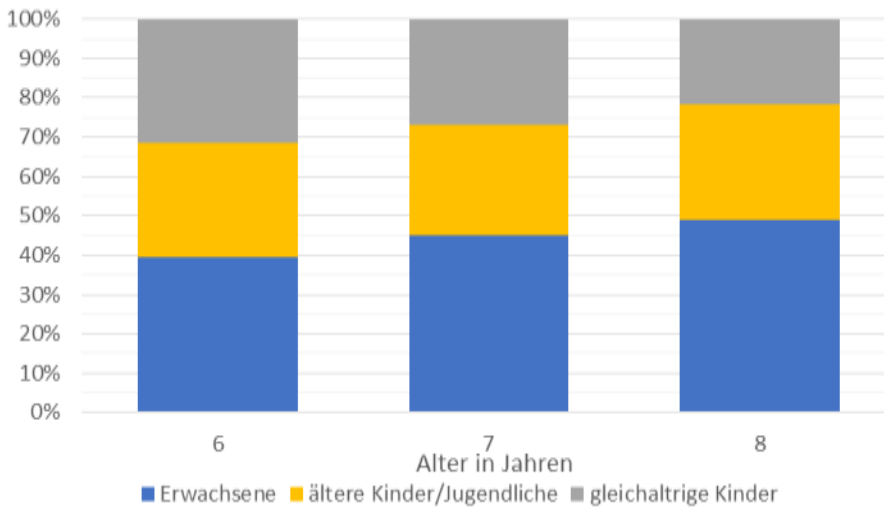
Vorbild zu sehen. 90% der 578 Befragten glauben darüber hinaus, dass sie auch für fremde Kinder ein Vorbild sind. 95% der Befragten glauben mit ihrem Verhalten im Straßenverkehr das Verhalten ihrer Kinder stark bis sehr stark beeinflussen zu können (siehe ABB 72). 85% der befragten Mütter und Väter meinen darüber hinaus, als AutofahrerIn das Verhalten ihrer Kinder im Straßenverkehr zu beeinflussen. Ihre Vorbildrolle scheint ihnen also durchaus bewusst zu sein.

ABB 72 Ausmaß der Beeinflussung des eigenen Kindes durch die Eltern und andere VerkehrsteilnehmerInnen



Anderen VerkehrsteilnehmerInnen gestehen lediglich 55% der befragten Eltern einen starken bis sehr starken Einfluss auf das Verkehrsverhalten ihres Kindes zu (vgl. ABB 72). Am ehesten sehen sie hier andere Erwachsene als Verhaltensmodelle. Jugendlichen und gleichaltrigen Kindern wird weniger Einfluss zugeschrieben (siehe ABB 73).

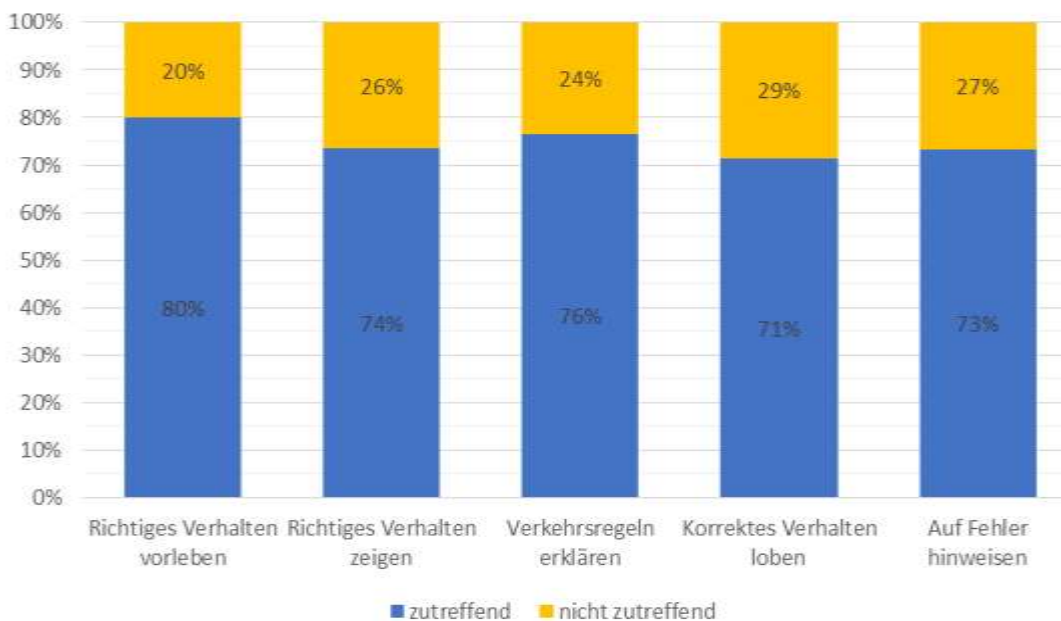
ABB 73 Personen mit dem größten Einfluss auf Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter



2.3.2.5 Verkehrserziehung durch die Erziehungsberechtigten

Die Eltern geben an, verschiedene Strategien zu nutzen, um ihre Kinder auf den Straßenverkehr vorzubereiten (siehe ABB 74). Am häufigsten wird das korrekte Verkehrsverhalten eigenen Angaben zufolge vorgelebt und es werden die geltenden Verkehrsregeln erklärt. Weniger oft wird, wie schon Hoeskstra und Mesken (2010) in ihrer Studie feststellten, „proaktive“ Verkehrserziehung gelebt (z.B. für richtiges Verhalten ein Lob aussprechen).

ABB 74 Auftretenshäufigkeit unterschiedlicher Verkehrserziehungsstrategien



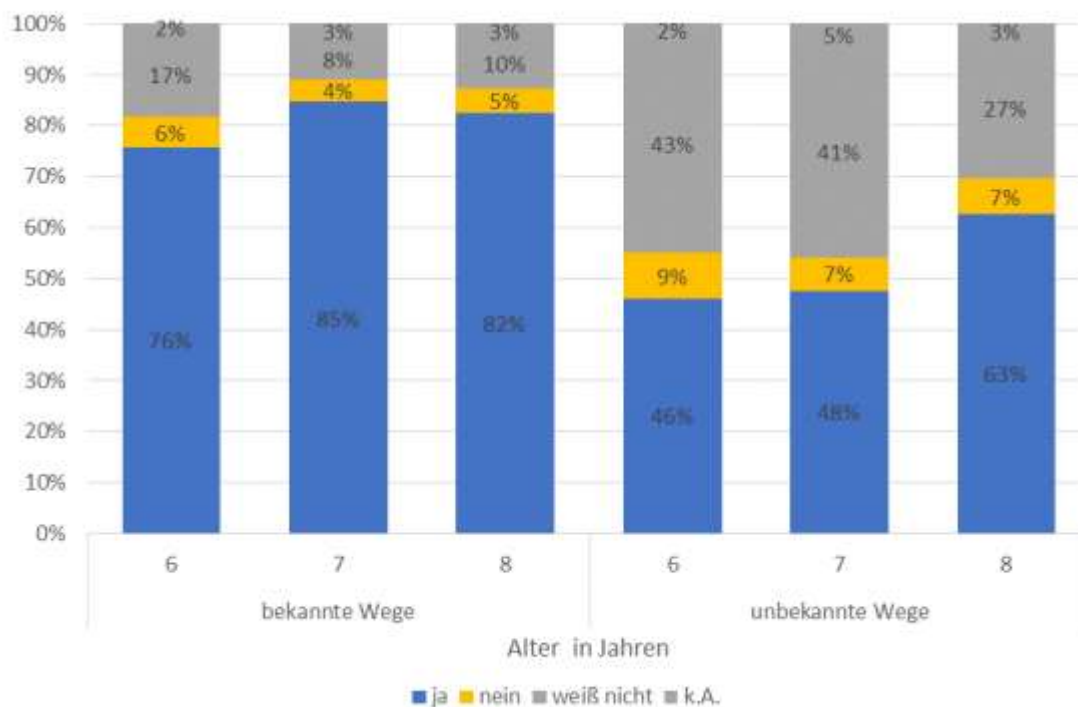
2.3.2.6 Regelkonformes Verhalten der eigenen Kinder

82% der befragten Eltern sind der Meinung, dass ihr Kind die wichtigsten Verkehrsregeln kennt und knapp 80% glauben darüber hinaus, dass ihre Erst- bzw. ZweitklässlerInnen sich auf bekannten Wegen auch ohne ihr Zutun an diese halten. Die Verhaltensbeobachtungen im Schulumfeld bestätigen die elterliche Meinung, wobei die Regelbefolgung im unmittelbaren Umfeld der Schule sogar noch höher ausfiel, als von den Eltern generell vermutet (siehe Kapitel 2.2.3.2).

Auf neuen bzw. unbekanntem Wegen haben die Befragten weniger Vertrauen in ihre Kinder. Nur etwa die Hälfte der Eltern glaubt, dass sich ihr Kind hier ohne ihr Zutun regelkonform verhalten würde.

Während es bei der Regelkenntnis nur geringfügige Unterschiede zwischen 6-, 7- und 8-Jährigen gibt, finden sich bei der Regeltreue doch größere Unterschiede (vgl. ABB 75). So wird 7- und 8-Jährigen auf bekannten Wegen mehr regelkonformes Verhalten unterstellt als 6-Jährigen und auf unbekanntem Wegen von den 8-Jährigen deutlich mehr Regeltreue erwartet.

ABB 75 Auftretenshäufigkeit regelkonformen Verhaltens bei Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter und Bekanntheitsgrad des Weges

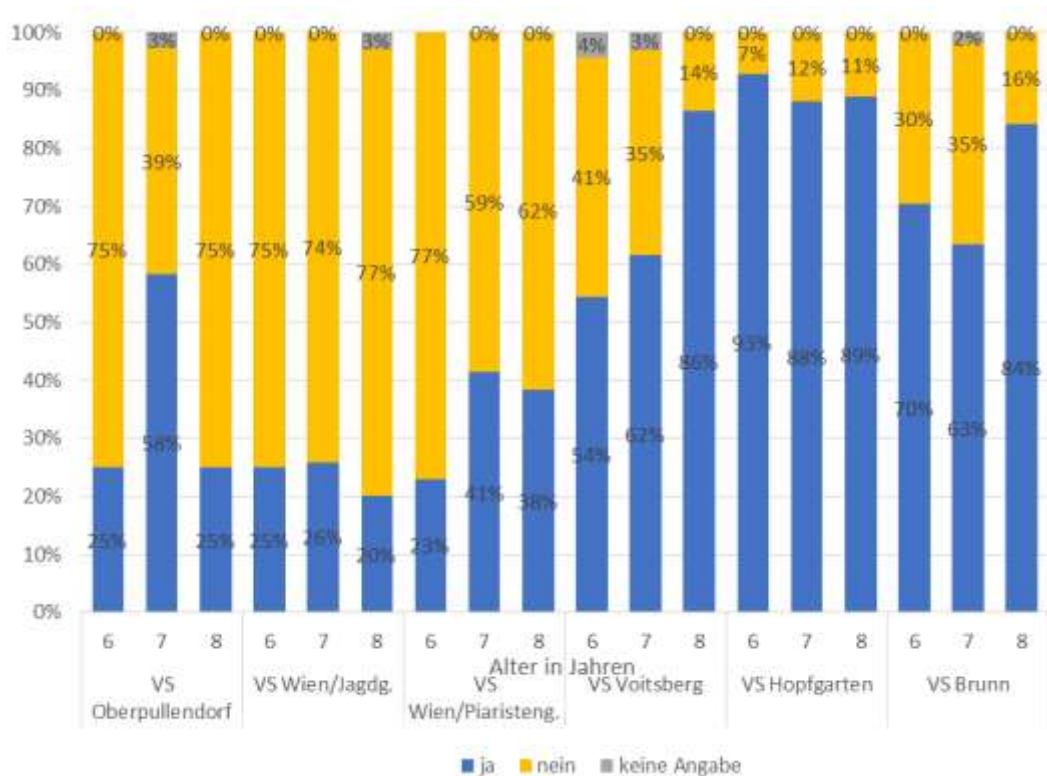


Kurze Alltagswege darf etwa die Hälfte der Kinder bereits alleine zurücklegen, wobei die 7- und 8-Jährigen hier bereits etwas mehr Freiheiten von den Eltern erhalten als die 6-Jährigen (siehe ABB 76). Auch frühere Studien belegen (z.B. Barton & Huston, 2011, Scoole et al, 2010), dass Kinder mit zunehmendem Alter vermehrt alleine im Straßenverkehr sein dürfen. Im Unterschied zur vorliegenden Untersuchung berichteten die befragten Eltern jedoch, dass ihre Kinder erst mit 8-10 Jahren unbegleitete Wege zurücklegen.

Unterschieden nach Schulstandorten fällt auf, dass Wiener Kinder am seltensten die Gelegenheit bekommen, kurze Alltagswege alleine zu bewältigen. In

Hopfgarten (Tirol) scheint es hingegen üblich zu sein, dass Kinder bspw. Freunde alleine besuchen gehen. Die Komplexität und damit die Gefährlichkeit der Verkehrssituation im Umfeld der Kinder scheint demnach eine große Rolle zu spielen, wenn es um die eigenständige Mobilität von Kindern geht. Darüber hinaus könnte in Wien beispielsweise auch die größere Angst vor Gewaltverbrechen oder Überfällen zu einer Einschränkung der kindlichen Mobilität durch die Eltern führen.

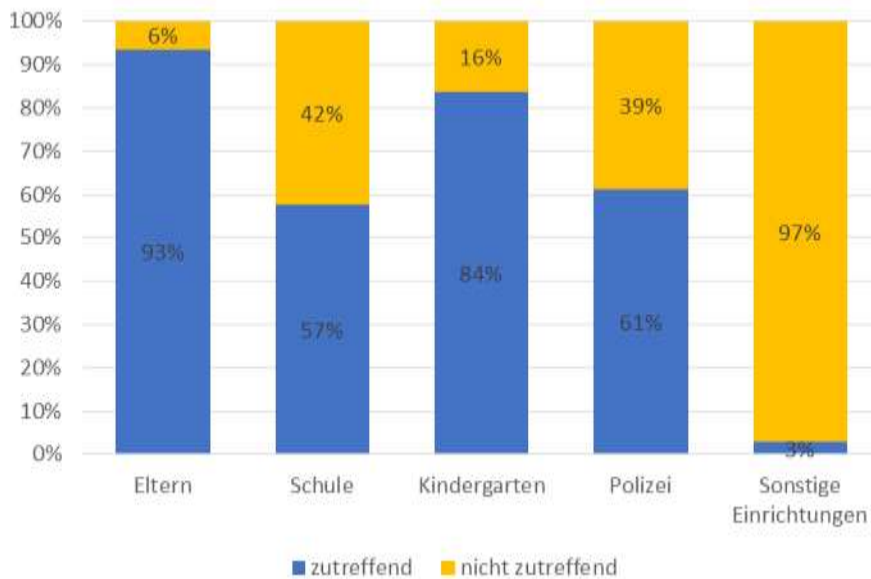
ABB 76 Selbstständige Mobilität von Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter und Schulstandort



2.3.2.7 Ansichten der Erziehungsberechtigten zur Verkehrserziehung

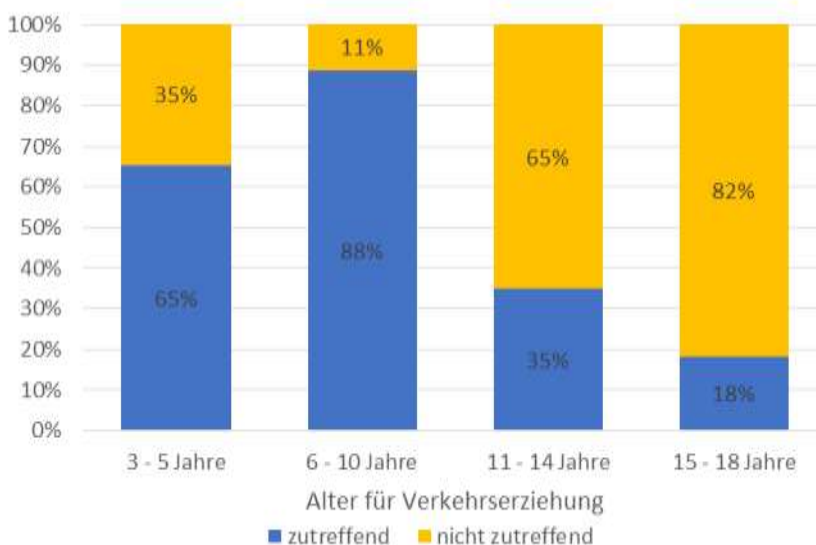
Die befragten Erziehungsberechtigten sehen die Hauptverantwortung dafür, dass ihre Kinder verantwortungsvolle, sichere VerkehrsteilnehmerInnen werden, bei sich selbst (vgl. ABB 77) und sind damit mit ExpertInnen einer Meinung (vgl. Hurrelmann, 2006; Tillmann, 2000). Unterstützung bei dieser Erziehungsaufgabe erwarten sie sich in erster Linie von den sogenannten sekundären und tertiären Sozialisationsinstanzen wie den Kindergärten, Schulen und der Exekutive. Vereinzelt wurden zudem andere Einrichtungen wie der ÖAMTC bzw. ARBÖ, das KFV oder das Verkehrsministerium genannt.

ABB 77 Verantwortliche für Verkehrserziehung



Ebenso wie aus Sicht der VerkehrserziehungsexpertInnen (vgl. Limbourg & Reiter, 2003) sollte auch nach Meinung der Eltern bereits im Kindergartenalter mit Verkehrsbildung begonnen werden (siehe ABB 78). Eine besonders intensive Auseinandersetzung sollte mit dem Thema Straßenverkehr sollte dann im Volksschulalter erfolgen. Im Alter von 15 bis 18 Jahren ist für den Großteil der befragten Mütter und Väter die Verkehrserziehung weitestgehend abgeschlossen.

ABB 78 Empfohlenes Alter für Verkehrserziehung



199 der 578 Befragten nutzten die letzte Frage im Fragebogen, um Vorschläge dafür zu machen, welche Angebote (Veranstaltungen, Informationsmaterial etc.) Eltern bei der Verkehrserziehungsarbeit unterstützen könnten. Wiederholt genannt wurden hier Unterstützungsangebote seitens der Schulen und der Polizei. Darüber hinaus wurde der Wunsch nach Informationsmaterial in Form

von Broschüren, Büchern, Filmen und Spielen laut. Zudem wurden getrennte, aber auch gemeinsame Veranstaltungen für Eltern sowie Kinder vorgeschlagen.

2.3.3 Zusammenfassung

Insgesamt retournierten 578 Mütter und Väter von Erst- und ZweitklässlerInnen aus sechs Volksschulen in ganz Österreich einen ausgefüllten Fragebogen. Eigenen Angaben zufolge werden die Kinder der Befragten am Schulweg in über 90% der Fälle begleitet. Bei der Begleitperson handelt es sich in erster Linie um einen Erwachsenen. Erwartungsgemäß deutet sich der Trend an, dass mit zunehmendem Alter der Kinder die allein zurückgelegten Wege zunehmen.

Mit welchem Fortbewegungsmittel der Schulweg zurückgelegt wird bzw. ob er zu Fuß absolviert wird, hängt auch vom Alter der Kinder, aber v.a. vom Standort der Schule ab. So werden öffentliche Verkehrsmittel eher im städtischen Bereich genutzt, während Kinder in ländlich geprägten Gegenden eher zu Fuß zur Schule kommen (obwohl auch anderswo prinzipiell die Möglichkeit bestünde, da der Großteil der Kinder nicht mehr als 2 km von der Schule entfernt wohnt).

Nahezu alle Befragten sehen sich als Vorbild im Straßenverkehr für die eigenen, aber auch für fremde Kinder und glauben, diese durch ihr Verkehrsverhalten stark beeinflussen zu können. Dementsprechend verhalten sich die Befragten in Anwesenheit ihrer, aber auch fremder Kinder wesentlich regelkonformer als normal. Dennoch gestehen sie ein, sich auch dann nicht immer an alle Verkehrsregeln zu halten.

Erziehungsberechtigte erleben andere VerkehrsteilnehmerInnen (Erwachsene, Jugendliche, gleichaltrige Kinder) nur bedingt als verhaltensbeeinflussend. Die Eltern meinen, dass von den Erwachsenen, Jugendlichen und gleichaltrigen Kindern (Peers) Erwachsene den größten Einfluss haben.

Die befragten Erziehungsberechtigten sehen die Hauptverantwortung dafür, dass ihre Kinder verantwortungsvolle, sichere VerkehrsteilnehmerInnen werden, bei sich selbst. Unterstützung bei ihrer Erziehungsaufgabe erwarten sie in erster Linie von den Kindergärten, der Exekutive und den Schulen. Das Unterstützungsangebot sollte hierbei breit gefächert sein und von Informationsmaterialien in Form von Broschüren, Büchern, Filmen und Spielen bis hin zu Veranstaltungen für Kinder und/oder Eltern reichen.

Um ihr Kind aktiv auf die Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten, nutzen die befragten Mütter und Väter verschiedene Strategien. Am häufigsten jedoch wird das korrekte Verkehrsverhalten eigenen Angaben zufolge vorgelebt und es werden die geltenden Verkehrsregeln erklärt. Etwas weniger oft werden die Kinder auf ihre Fehler hingewiesen oder für richtiges Verhalten gelobt.

Der Großteil der Befragten ist davon überzeugt, dass das eigene Kind die wichtigsten Verkehrsregeln kennt und auf bekannten Wegen richtig anwenden kann. Auf unbekanntem Wegen ist sich nur etwa die Hälfte sicher, dass das Kind ohne Unterstützung korrekt handeln würde. Obwohl die Eltern ihren Kindern bereits umfangreiche verkehrsrelevante Fähigkeiten und Fertigkeiten

zugestehen, darf sich nur ein Bruchteil der Erst- und ZweitklässlerInnen auf kurzen Alltagswegen selbstständig im Straßenverkehr bewegen.

2.4 Interviews mit SchülerInnen

2.4.1 Zielsetzung und Erhebungsdesign

Ziel der problemzentrierten Interviews war es die Sichtweise der Kinder zum Thema „Erwachsene als Vorbild im Straßenverkehr“ zu erheben. Konkret sollte aufgezeigt werden, wie Kinder andere VerkehrsteilnehmerInnen (Gleichaltrige, Jugendliche, Erwachsene) im Straßenverkehr erleben und ob sie deren Verhalten nachahmen. Darüber hinaus sollte anhand der Interviews eruiert werden, wie sich Kinder ihre Rolle als (eigenständige) VerkehrsteilnehmerInnen aneignen. Welche Regeln ihnen beispielsweise selbst wichtig sind, wie sie diese erwerben und wie sie diese mental, aber auch sprachlich symbolisieren.

Insgesamt wurden 24 problemzentrierte Interviews mit 93 Erst- und ZweitklässlerInnen geführt. Dabei wurde darauf geachtet, dass je Schulstandort (vgl. Kapitel IV.2.2.2) etwa 15 Kinder unterschiedlichen Geschlechts befragt wurden, deren Eltern ihr schriftliches Einverständnis gegeben hatten. Um den Interviewten die Scheu zu nehmen, wurden die Interviews in kleinen Gruppen von drei bis vier SchülerInnen in der jeweiligen Volksschule geführt. Zudem wurde den Kindern die Möglichkeit gegeben, ihr Verständnis der Verkehrsregeln nicht nur sprachlich, sondern auch zeichnerisch kundzutun. Der konkrete Interviewleitfaden findet sich im Anhang.

Ein Interview dauerte etwa 20 min. Für diesen Zeitraum wurden die SchülerInnen vom Unterricht freigestellt. Die Befragungen wurden von zwei erfahrenen Interviewerinnen durchgeführt und fanden im Zeitraum von November 2014 bis Jänner 2015 an den jeweiligen Schulstandorten statt.

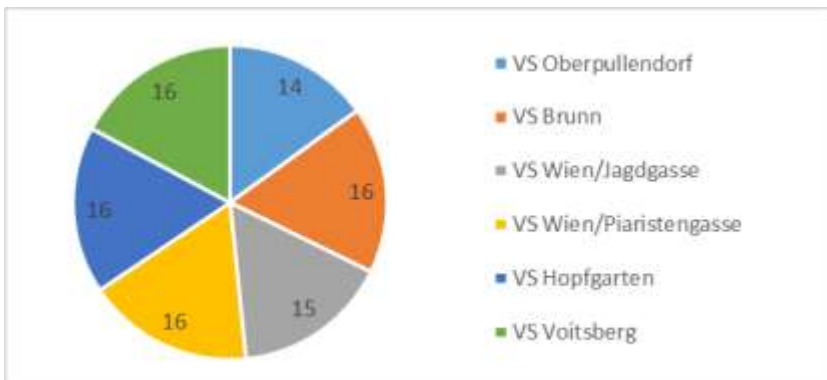
Um eine möglichst genaue Auswertung vornehmen zu können, wurde jedes Interview aufgezeichnet (Audiomitschnitt) und anschließend die wichtigsten Aussagen anhand ausgewählter Kriterien transkribiert. Die Daten wurden qualitativ analysiert. Es wurden aussagekräftige Zitate der Kinder extrahiert, um die sprachliche Symbolisierung der kindlichen Anschauungen zu verdeutlichen. Die Daten, die sich quantifizieren ließen, wurden danach zu (relativen) Häufigkeitsaussagen zusammengefasst. Im Folgenden werden die Gesamt-Ergebnisse der Befragung über alle Schulstandorte hinweg dargestellt.

2.4.2 Ergebnisse

2.4.2.1 Zusammensetzung der Stichprobe

Wie bereits erwähnt, wurden 24 problemzentrierte Interviews in Kleingruppen zu je drei bis vier SchülerInnen aus den ersten und zweiten Volksschulklassen geführt, sodass insgesamt 93 Kinder zum Thema befragt werden konnten. Je Schulstandort konnten zwischen 14 und 16 Kinder interviewt werden (vgl. ABB 79), wobei sich ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis ergab (48 Buben vs. 45 Mädchen).

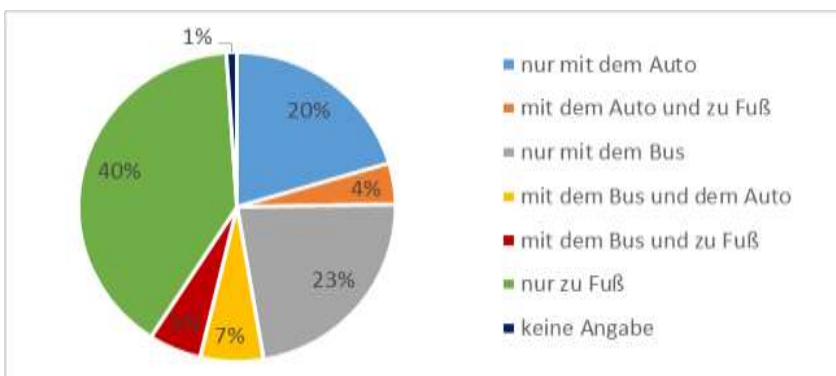
ABB 79 Anzahl der befragten Kinder nach Schulstandort



2.4.2.2 Beschreibung des Schulwegs

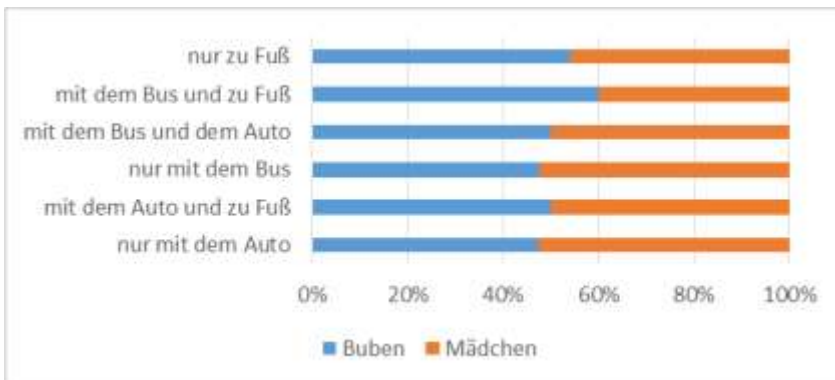
Im Interview wurden die Kinder anfangs gebeten ihren Schulweg zu beschreiben und Auskunft darüber zu geben, wie sie zur Schule und wieder nach Hause kommen. Diese Anfangsfragen sollten den Kindern einerseits den Einstieg ins Gespräch erleichtern, da jedes Kind zum eigenen Schulweg problemlos Stellung nehmen kann. Andererseits sollten wichtige Rahmenbedingungen der Verkehrsteilnahme erhoben werden. Es zeigte sich, dass die meisten Kinder (40%) zu Fuß zur Schule bzw. zu Fuß nach Hause gehen. Die zweithäufigste Nennung war der Transport mit dem Bus (23%), direkt gefolgt von der Mitfahrt im Auto (20%) (vgl. ABB 80).

ABB 80 Anteil der unterschiedlichen Transportmittel am Weg zur Schule bzw. nach Hause



Beim Vergleich der Schulwege im Hinblick auf das Geschlecht zeigt sich, dass die Wahl des Transportmittels vom Geschlecht unabhängig zu sein scheint (vgl. ABB 81).

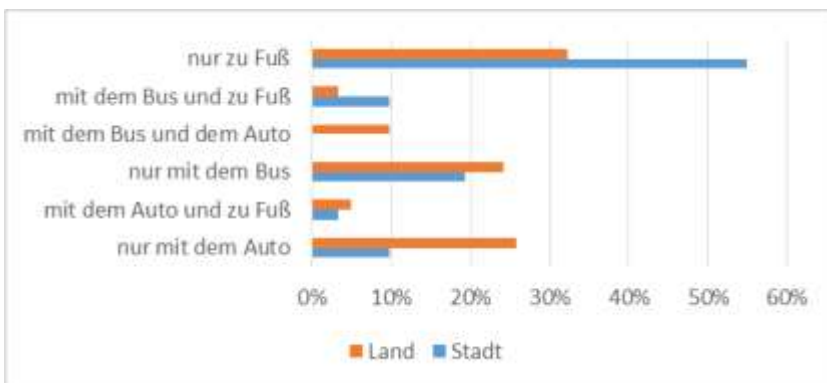
ABB 81 Geschlechtsunterschiede bei der Transportmittelwahl



Fasst man die einzelnen Schulstandorte zu zwei Kategorien „(Groß)Stadt“ (= Wiener Volksschulen) und „Land“ (= alle anderen Volksschulen) zusammen und vergleicht diese im Hinblick auf die Wahl des Transportmittels, zeigen sich deutliche Unterschiede. In Relation zur jeweiligen Gesamtanzahl der neu gebildeten Kategorie legt mehr als die Hälfte (55%) der befragten Schulkinder aus der Stadt den Schulweg zu Fuß zurück, wohingegen dies nur etwa ein Drittel (32%) der Schulkinder vom Land angeben. Die SchülerInnen aus der Stadt werden demgegenüber weitaus seltener mit dem Auto zur Schule (10%) gebracht, als dies SchülerInnen aus ländlichen Gebieten (26%) angeben (siehe ABB 82).

Die Unterschiede in der Transportmittelwahl können in erster Linie auf die räumliche Distanz zwischen Wohnort und Schule sowie das Infrastrukturangebot zurückgeführt werden: SchülerInnen aus der Stadt haben tendenziell einen kürzeren Schulweg, weshalb sie diesen eher zu Fuß zurücklegen. Außerdem steht ihnen ein besser ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz zur Verfügung, weshalb das Auto als Transportmittel einen geringeren Stellenwert einnimmt.

ABB 82 Stadt-Land-Unterschiede bei der Transportmittelwahl



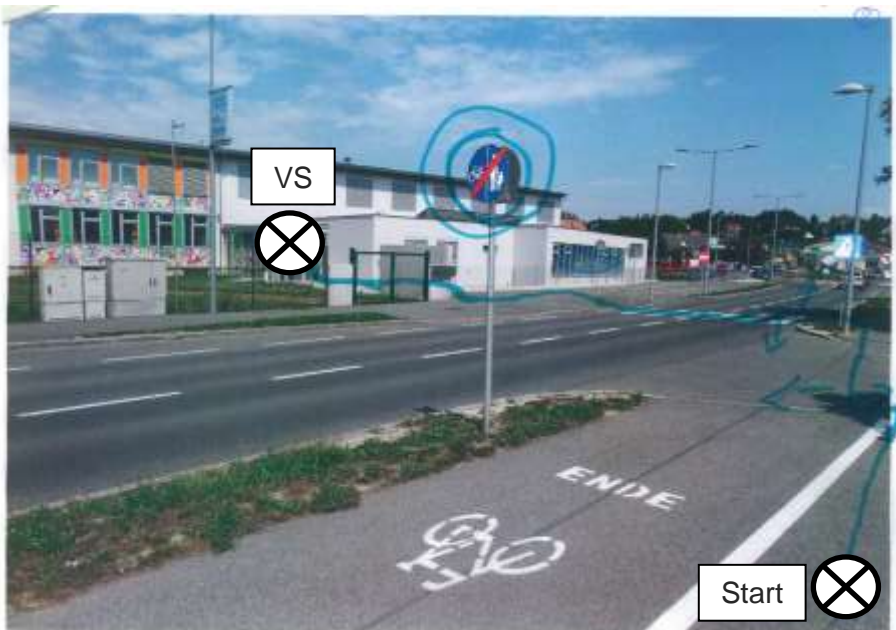
Im Hinblick darauf, ob die Kinder ihren Schulweg alleine oder in Begleitung anderer zurücklegen, zeigt sich, dass insgesamt nur sehr wenige Kinder den Schulweg allein bewältigen. Lediglich 8 Kinder (9%) gaben an, dass sie alleine zur Schule kommen und 6 Kinder (6%), dass sie alleine von der Schule/dem Hort nach Hause unterwegs sind. Alle anderen Kinder sind in Begleitung unterwegs. Hinsichtlich des Geschlechts zeigt sich, dass etwas mehr Buben als Mädchen

morgens alleine zur Schule unterwegs sind, beim Heimweg sind es etwas mehr Mädchen als Buben. Aufgrund der geringen Stichprobengröße lassen sich diese Effekte jedoch nicht verallgemeinern. In Bezug auf Stadt bzw. Land zeigen sich keine nennenswerten Unterschiede.

2.4.2.3 Querungsverhalten im Schulumfeld

Im nächsten Schritt wurden die SchülerInnen gebeten, auf einem ausgedruckten Foto, auf dem ein Querungsbereich in unmittelbarer Nähe des Schulgebäudes zu sehen war, jenen Weg einzuzichnen, den sie von einem vorgegebenen Punkt „X“ zum Schulgebäude gehen würden. Der Startpunkt und das Ziel (die jeweilige Volksschule) wurden hierbei von den Interviewerinnen markiert. Im Folgenden wird dies anhand eines Bildes je untersuchtem Schulstandort (mit korrekt eingezeichnetem Weg) veranschaulicht.

ABB 83 Volksschule (VS) Oberpullendorf



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule sind zwei Straßen zu überqueren. Die erste ohne Querungshilfe und die zweite mit Querungshilfe (Schutzweg).

ABB 84 Volksschule (VS) Brunn



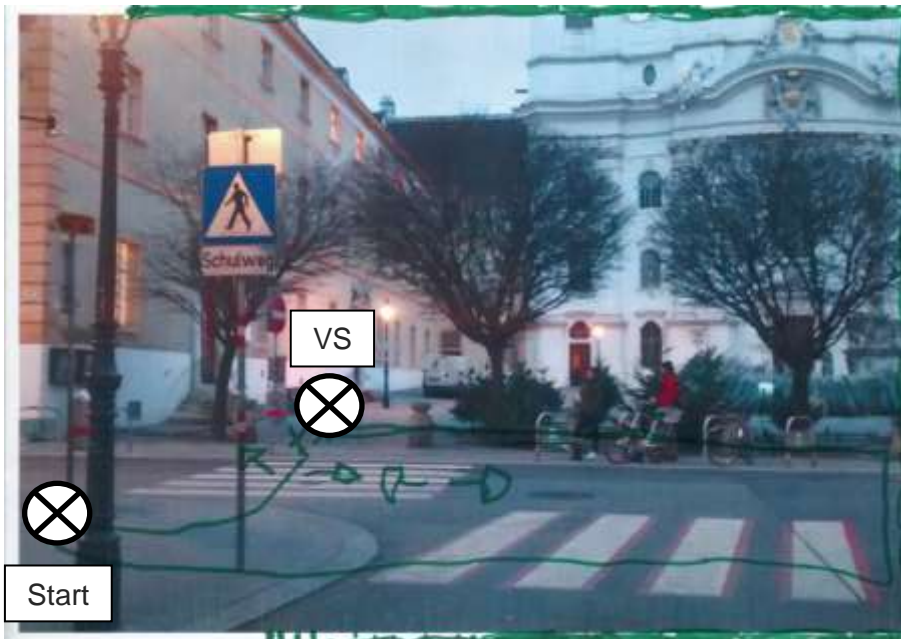
Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule ist eine Straße mit Querungshilfe (Verkehrslichtsignalanlage mit Taster) zu überqueren.

ABB 85 Volksschule (VS) 1100 Wien/Jagdgasse



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule ist eine Straße ohne Querungshilfe, aber mit Hilfe eines Schülerlotsen/einer Schülerlotsin, zu überqueren.

ABB 86 Volksschule (VS) 1080 Wien/Piaristengasse



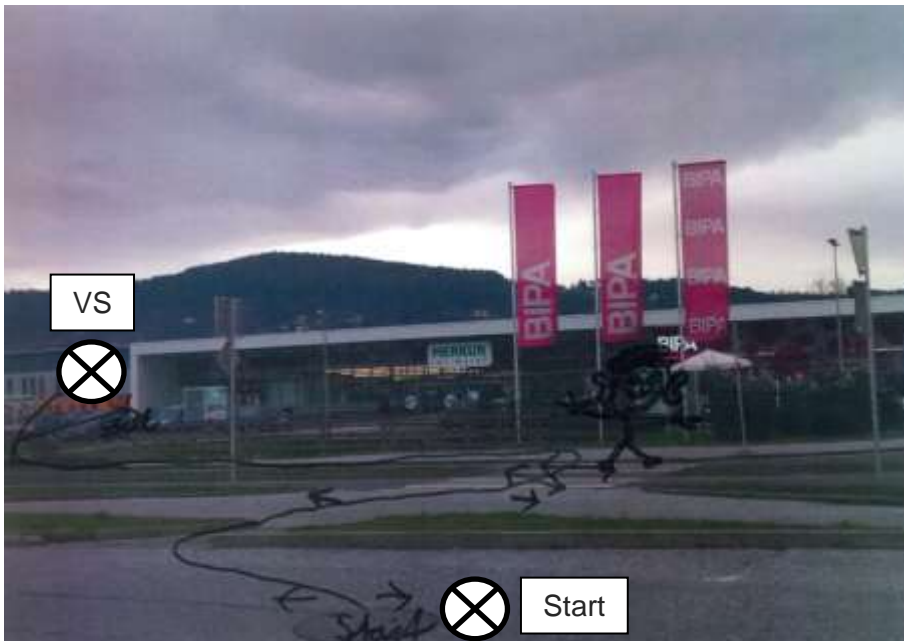
Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule ist eine Straße mit Querungshilfe (Schutzweg) zu überqueren. Der Schüler hat hier auch noch eine weitere korrekte Querungsmöglichkeit mit Querungshilfe (Schutzweg) eingezeichnet, da unmittelbar dort, wo der rechte Bildrand endet, ein dritter, im Foto nicht erkennbarer Schutzweg verläuft.

ABB 87 Volksschule (VS) Hopfgarten



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule sind zwei Straßen mit Querungshilfen (Schutzwege mit Lane Lights, die im Foto schwer bzw. nicht zu erkennen sind) zu überqueren.

ABB 88 Volksschule (VS) Voitsberg



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule ist eine Straße mit Querungshilfe (Schutzweg) zu überqueren.

Alle Zeichnungen wurden dahingehend ausgewertet, ob die Kinder den „korrekten“, d.h. den vorgesehenen und sichereren Weg eingezeichnet haben oder aber einen „nicht korrekten“ Weg markiert haben. 83 Kindern (89%) gelang hierbei die Markierung des korrekten Wegs zu ihrer Schule; 10 Kinder (11%) zeichneten einen nicht korrekten Weg ein. Weder hinsichtlich des Geschlechts, noch in Bezug auf den Schulstandort konnten nennenswerte Unterschiede hinsichtlich korrekter bzw. nicht korrekter Einzeichnung des Wegs zur Schule festgestellt werden. Zur Veranschaulichung „nicht korrekter“ Wege, folgen nun zwei weitere Beispiele.

Im ersten Beispiel ist zu sehen, wie das Kind einen Weg hinter dem Schülerlotsen/der Schülerlotsin vorbei nehmen würde. Zudem würde das Kind die Fahrbahn eigenen Angaben zufolge schräg queren, d.h. den kürzesten Weg zur Schule wählen (siehe ABB 89).

Im zweiten Beispiel markiert das Kind zwar Gefahrenstellen wie Autos (A) und zeichnet ein, wo es nach rechts und links (RL) schauen würde, aber es nimmt den kürzesten Weg direkt über die Straße, anstatt (richtigerweise) zum Schutzweg zu gehen, um die Fahrbahn dort sicher zu überqueren (siehe ABB 90).

ABB 89 Beispiel 1 eines „nicht korrekt“ eingezeichneten Weges (VS 1100 Wien/Jagdgasse)



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule ist eine Straße ohne Querungshilfe, aber mit SchülerlotsIn, zu überqueren (orange markiert). Das Kind hat einen „nicht korrekten“ Weg mit schwarzem Stift eingezeichnet.

ABB 90 Beispiel 2 eines „nicht korrekt“ eingezeichneten Weges (VS Hopfgarten)



Anmerkung: Vom Startpunkt zur Schule sind zwei Straßen mit Querungshilfen (Schutzwege mit Lane Lights) zu überqueren (orange markiert). Das Kind zeichnet hingegen einen „nicht korrekten“ Weg direkt über die Straße ein (grün).

2.4.2.4 Sprachliche Symbolisierung von Verkehrsregeln

Die SchülerInnen wurden gebeten sich vorzustellen, sie müssten einem anderen (gleichaltrigen) Kind erklären, wie die Straße an der im Foto dargestellten Stelle vor der Schule (vgl. Kapitel 2.4.2.3) zu queren ist. Anschließend sollten sie ihre Erklärungen der Interviewerin mitteilen. Die gemeinschaftlichen Schilderungen der SchülerInnen-Kleingruppen wurden transkribiert und schließlich zu Kategorien zusammengefasst. Folgende Anweisungen würden die Kinder anderen Kindern geben:

- **Aufpassen**
- **Vor dem Queren der Straße anhalten**
- **Schauen**
- **Auf PolizistInnen/SchülerlotsInnen achten**
- **Nicht laufen/rennen**
- **Verkehrszeichen, Ampeln, Markierungen beachten**
- **Benutzung der FußgängerInneninfrastruktur**
- **Sonstiges** (z.B. „gut hören“, „nicht schubsen“)

Bei der Auswertung wurde darauf geachtet, auf welche Verkehrsregeln die Kinder bei ihrer Schilderung Wert legten und wie sie sie erklärten (und dementsprechend mental verinnerlicht hatten). Auffällig dabei war, dass ihnen das **Schauen** besonders wichtig war. Im leichten Widerspruch dazu stehen die Beobachtungsergebnisse der Studie (vgl. Kapitel 2.2.3.2). Sie belegen, dass die wenigen Fehlverhaltensweisen die 6-10-Jährige zeigen, meist in Verbindung mit falschem oder fehlendem Blickverhalten stehen. Als Beispiele für die sprachliche Symbolisierung der Kategorie Schauen seien folgende Zitate der Schulkinder genannt:

„schauen, ob kein Auto kommt“

„schauen, beim ´Rübergehen“

„beim Überqueren auch noch einmal schauen“

„immer trotzdem links-rechts schauen“

Ebenso deutlich betont wurde die Regel **Aufpassen**, wobei das Aufpassen vom Schauen schwer zu trennen war, da beides fast immer miteinander einhergeht. Folgende Aussagen verdeutlichen beispielhaft die Sprachwahl der Kinder:

„aufpassen auf die Autos und Lastwägen. Wenn sie stehen bleiben, kannst ´rübergehen“

„aufpassen, die Straße ist kein Spielplatz“

„warten, ob es anhält, nicht gleich ´rübergehen“

„auf den Verkehr achten“

Die **Benutzung der FußgängerInneninfrastruktur** wurde ebenfalls von den meisten Kindern als wichtig erachtet. Dies wurde, wie folgt, geäußert:

„Ich geh ´rauf, schaue links-rechts und schaue, dass kein Auto kommt. Ich nehme den Zebrastreifen, weil er sicherer ist“

„nur am Gehweg und am Zebrastreifen gehen“

„beim Zebra stehen bleiben und links-rechts-links schauen, wenn kein Auto kommt, darf man drüber gehen“

Auch das **Beachten von Verkehrszeichen, Ampeln, Markierungen** wurde in erster Linie an dem Standort betont, an dem das dazugehörige Foto eine ampelgeregelt Querungsstelle zeigte. Sprachlich brachten die Kinder diese Regel folgendermaßen zum Ausdruck:

„bei Rot stehen bleiben“

„erst bei Grün gehen“

„auch wenn Grün ist immer links und rechts schauen, weil wenn die Feuerwehr kommt, kann sie über Rot fahren“

„auf den Verkehr achten und auf die Ampeln schauen und nur bei Grün gehen und bei Rot stehen bleiben und immer rechts und links schauen“

„Verkehrszeichen beachten“

Ähnlich wie mit den Verkehrszeichen, Ampeln und Markierungen verhält es sich logischerweise mit dem **Beachten der PolizistInnen/SchülerlotsInnen**. Diese werden nur an Schulstandorten thematisiert, wo sie im Bild sichtbar sind bzw. den Kindern bekannt ist, dass hier immer wieder Personen anwesend sind, die ihnen über die Straße helfen. Folgende Beispiele veranschaulichen wiederum die kindliche Ausdrucksweise:

„wenn der Polizist das Zeichen gibt, die Straße überqueren, aber zuvor auch selber schauen, ob nichts kommt“

„beim Zebrastreifen warten, bis der Polizist auf die Straße geht und wenn er dort steht und die Hand hochhält, dann kannst Du gehen“

„auf den Polizisten achten; erst wenn er das Zeichen gibt und in der Mitte ist“

„besonders aufpassen, wenn der Polizist nicht da ist“

Einige Kinder würden ein anderes Kind darauf hinweisen, dass es **vor dem Queren anhalten** sollte. Ausgedrückt wurde dies, wie folgt:

„warten und links-rechts schauen und dann erst ´rübergehen“

„auch wenn kein Auto kommt oder hörbar ist, stehenbleiben und schauen“

„beim Zebra stehen bleiben und links-rechts-links schauen, wenn kein Auto kommt darf man drüber gehen“

Immer wieder betonten die Kinder auch, dass beim Überqueren der Fahrbahn **nicht gelaufen/gerannt** werden darf. Dies brachten sie folgendermaßen zum Ausdruck:

„über den Zebrastreifen gehen und nicht laufen“

„nicht ´rüberlaufen, normal gehen“

„nicht auf die Straße laufen beim Bus, nicht auf der Straße spielen, nicht blödeln oder schubsen“

„nicht laufen, nicht turnen und nicht Ball spielen bei der Straße“

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Zweit- und auch ErstklässlerInnen die wichtigsten Verkehrsregeln bereits verinnerlicht haben und diese auf eine konkrete Stelle im Straßenverkehr anwenden können. Darüber hinaus sind sie in der Lage, Regeln an andere weiterzugeben, wobei einige eine kindlichere Ausdrucksweise haben als andere. Dies deutet auf unterschiedliche mentale Repräsentationen hin.

2.4.2.5 Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten

Die in Kapitel 2.4.2.4 erwähnten Fotos zeigten die Querungsstellen, an denen einige Wochen zuvor eine Verhaltensbeobachtung durchgeführt worden war (vgl. Kapitel 2.2). Daher war zum Interviewzeitpunkt bekannt, welche Fehlverhaltensweisen welche Altersgruppen an dieser Stelle zeigen. Dementsprechend wurden die Kinder im Interview nach Gründen für die konkreten Fehlverhaltensweisen (z.B. über den Schutzweg laufen, beim Queren intensiv tratschen, den Schutzweg schräg queren) von Gleichaltrigen, Jugendlichen und Erwachsenen an dieser Querungsstelle gefragt. Die SchülerInnen nannten unter anderem folgende Gründe für das jeweilige Fehlverhalten:

➤ **Gründe für das Fehlverhalten GLEICHALTRIGER an der ausgewählten Querungsstelle:**

Fehler, weil die Kinder...

„...nicht zu spät kommen wollen; sonst schimpft die Lehrerin mit denen.“

„...gerne laufen.“

„...nicht warten wollen.“

„...noch schnell rüber wollen, bevor es wieder Rot wird.“

„...wegen der kurzen Grünphase sonst nicht über die Straße kommen.“

„...noch schnell rüber wollen, weil drüben Freunde stehen.“

„...die Autos nicht lang aufhalten möchten.“

„...nicht zusammengefahren werden möchten.“

„...ganz schnell zum Bus müssen; weil sie ihn sonst verpassen.“

„...es vielleicht nicht wissen.“

„...nicht daran denken; denken nur an die Schule.“

➤ **Gründe für das Fehlverhalten JUGENDLICHER an der ausgewählten Querungsstelle:**

Fehler, weil die Jugendlichen...

„...manchmal trödeln und dann noch schnell rüber wollen.“

„...cool sein wollen.“

„...es vergessen haben.“

„...sterben wollen.“

„...sich schnell was zu erzählen haben.“

„...sich noch austauschen müssen, wann wer zu wem kommt.“

➤ **Gründe für das Fehlverhalten ERWACHSENER an der ausgewählten Querungsstelle:**

Fehler, weil die Erwachsenen...

„...eine Abkürzung nehmen.“

„...die Grünphase zu kurz finden.“

„...gar nicht daran denken.“

„...einen Termin haben und nicht zu spät sein wollen.“

„...Erster sein wollen.“

„...sich beeilen müssen für die Arbeit.“

„...betrunken sind.“

„...die Straßenbahn noch erwischen wollen und nur auf die Straßenbahn schauen.“

„...den Weg über den Zebra länger finden.“

Entgegen der Erwartungen aufgrund der im Vorfeld durchgeführten Verhaltensbeobachtung gaben die meisten Kinder an, dass sie nicht korrektes Verhalten zwar bei Gleichaltrigen, Jugendlichen und Erwachsenen beobachten, dieses aber nicht nachmachen. Als Gründe dafür nannten sie unter anderem Folgendes:

"Die wissen es ja selbst noch nicht so gut...sagen einem dann vielleicht was Falsches."

"Ich schau nicht so genau, was die anderen machen, ich konzentriere mich lieber auf mich selbst und auf das, was die Mama und der Papa gesagt haben."

"Wir schauen selber."

"Die Simone versucht mich manchmal mitzureißen, aber ich sag immer, nein, das darf man nicht, wir müssen auf dem Zebrastreifen gehen."

"Ich mache es nicht nach, wenn ein Mensch über Rot drüber geht, vor allem nicht, wenn es ein Fremder ist."

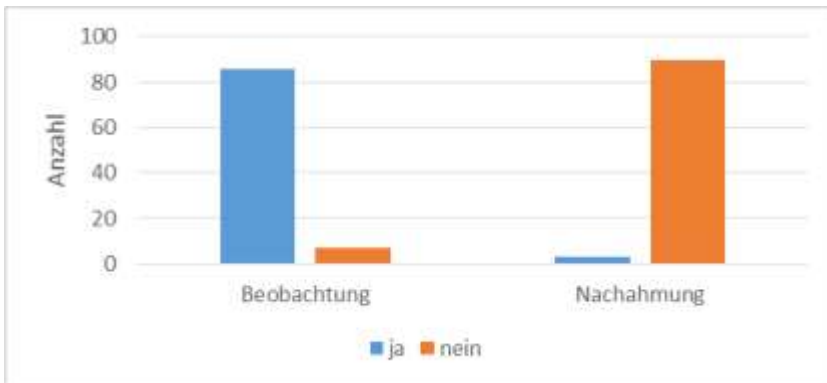
Einige SchülerInnen gaben an, dass sie lediglich korrektes Verhalten nachahmen würden, falsches jedoch nicht (z.B. *"Wenn sie was richtig machen, dann macht man es nach, wenn es einem falsch vorkommt, dann nicht."*). Nach Auszählung der Antworten zeigte sich folgendes Bild:

• **GLEICHALTRIGE**

Die Schulkinder wurden befragt, ob sie Fehlverhalten bei ihren Freunden beobachten und ob sie dieses nachmachen. Dabei zeigte sich ganz eindeutig, dass sie falsches Verhalten bei Gleichaltrigen zwar des Öfteren beobachten,

dies, eigenen Angaben zufolge, aber nicht nachahmen (vgl. ABB 91). Lediglich drei Buben gaben an, nicht korrektes Verhalten von Freunden nachzumachen.

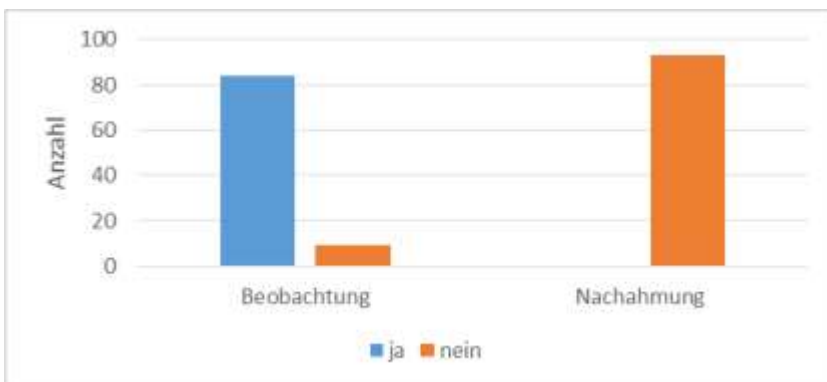
ABB 91 Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Gleichaltrigen



- JUGENDLICHE**

Die Frage nach der Beobachtung und Nachahmung von nicht korrektem Verhalten Jugendlicher ergab ein ähnliches Bild wie bei den gleichaltrigen Kindern: Es wird zwar falsches Verhalten bei Jugendlichen beobachtet, aber niemand gab an, das Verhalten nachzumachen (vgl. ABB 92).

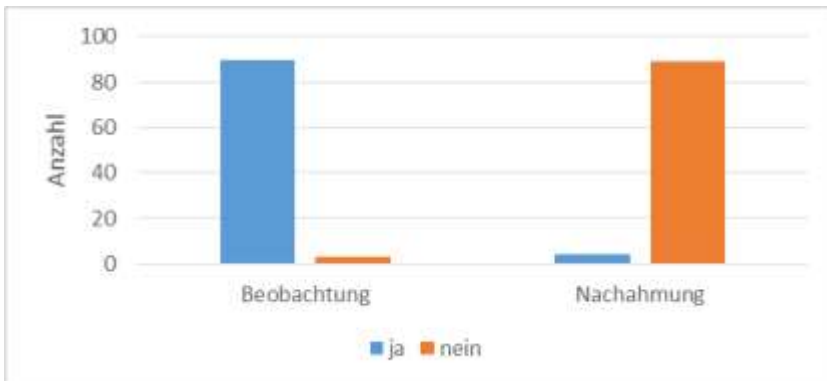
ABB 92 Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Jugendlichen



- ERWACHSENE**

Bei der Frage nach dem Beobachten und Nachahmen nicht korrekten Verhaltens von Erwachsenen gaben die befragten SchülerInnen an, Fehlverhalten regelmäßig zu beobachten, doch nicht nachzuahmen (siehe ABB 93). Lediglich ein Mädchen und drei Buben gaben an, das beobachtete nicht korrekte Verhalten von Erwachsenen schon einmal nachgemacht zu haben.

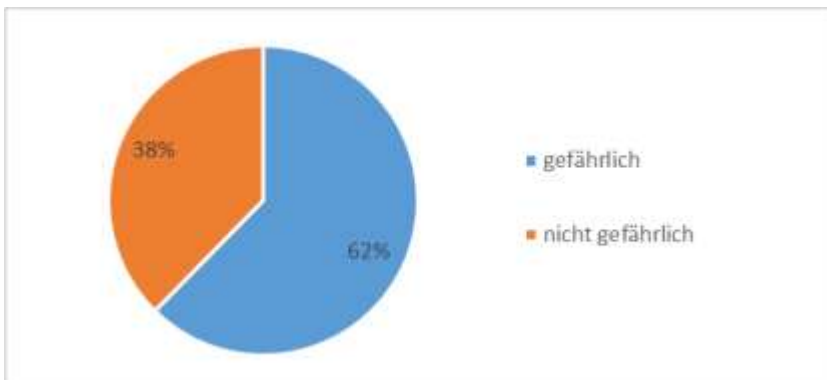
ABB 93 Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Erwachsenen



2.4.2.6 Gefährlichkeit des Straßenverkehrs für Kinder

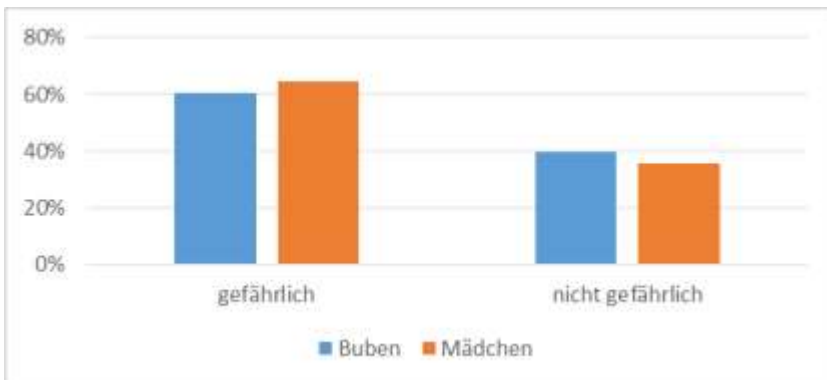
Gegen Ende des Interviews wurden die Kinder gebeten, einzuschätzen, ob der Straßenverkehr für Kinder ihrer Meinung nach gefährlich ist. Überraschenderweise hielten knapp 40% der Kinder den Straßenverkehr für nicht gefährlich (vgl. ABB 94).

ABB 94 Einschätzung der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs für Kinder



Hinsichtlich Geschlecht konnten keine Unterschiede in der Einschätzung der Gefährlichkeit festgestellt werden (vgl. ABB 95). So schätzten 60% der Buben und 64% der Mädchen den Straßenverkehr als gefährlich für Kinder ein.

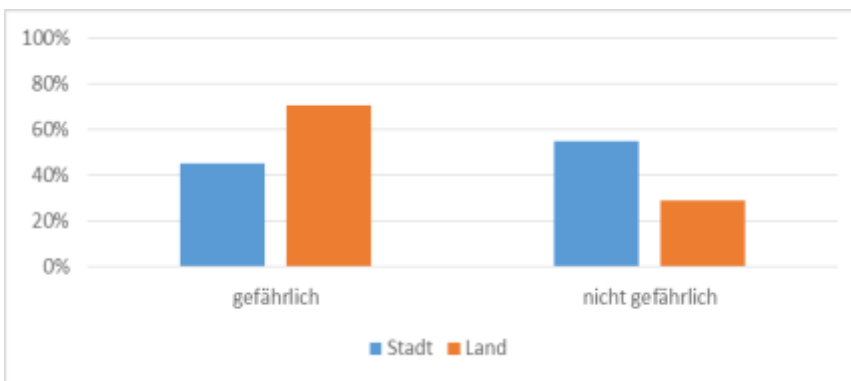
ABB 95 Geschlechtsunterschiede bei der Gefährlichkeitseinschätzung



Beim Vergleich zwischen Stadt und Land zeigten sich jedoch deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs. In der Stadt sind in etwa 45% der Kinder der Meinung, dass der Straßenverkehr gefährlich für sie ist, hingegen sind davon 71% der Kinder aus den ländlichen Gebieten überzeugt (vgl. ABB 96).

Die beobachteten Stadt-Land-Unterschiede könnten darauf zurückzuführen sein, dass die befragten SchülerInnen aus der Stadt ihren Schulweg, wie die breit angelegte Befragung von Eltern zeigte (vgl. Kapitel 2.3.2.2), wesentlich häufiger in Begleitung und damit in einem geschützten Rahmen zurücklegen.

ABB 96 Stadt-/Land-Unterschiede bei der Gefährlichkeitseinschätzung



Typische Aussagen der befragten SchülerInnen zum Thema Gefährlichkeit waren:

"Wenn der Polizist weg ist, flitzen die Autos sehr schnell."

"In unserer Gasse da haben wir eigentlich den Vorrang und die sausen dann einfach vorbei."

"Ich geh immer (über den Zebrastreifen), das ist sicherer."

"Manchmal stehe ich da und es kommt ein Auto und es wollte stehen bleiben, aber es war zu schnell, dann ist es vorbeigefahren."

"Es ist gefährlich, weil die Mama gesagt hat, dass es gefährlich ist, also wird es wohl so sein."

2.4.2.7 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Zum Abschluss des Interviews wurden die Kinder gebeten, ihre Ideen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder einzubringen. In diesem Zusammenhang wurden viele realistische, aber auch einige lebensferne Vorschläge genannt. Die Vorschläge wurden den Kategorien „Verhaltensempfehlungen für Erwachsene“, „Verhaltensempfehlungen für Kinder“ und „Infrastrukturelle Empfehlungen“ zugeordnet und werden dementsprechend im Folgenden vorgestellt.

➤ **Verhaltensempfehlungen für Erwachsene:**

- „mit dem Rad nicht auf dem Gehsteig fahren“
- „besser auf Kinder aufpassen“
- „an Verkehrsschilder halten“
- „rote Ampeln befolgen, nicht bei Rot fahren oder gehen“
- „Zebrastreifen beachten und dort queren“
- „langsam fahren“
- „nicht betrunken Autofahren“
- „erst hupen, wenn sie rüber fahren wollen“
- „Kinder beachten“
- „sich für Fehler entschuldigen“
- „auf die eigenen Kinder achten“
- „Licht einschalten bei Dunkelheit“
- „nicht so viel Autofahren“
- „während dem Fahren nicht Kaffee trinken“
- „ein Vorbild sein“
- „mitgehen bzw. vorgehen“
- „die Kinder nicht auf der Straßenseite gehen lassen“
- „an die Regeln halten“

➤ **Verhaltensempfehlungen für Kinder:**

- „viel links und rechts schauen“
- „mit einem Erwachsenen über die Straße gehen“
- „den Zebrastreifen benutzen“
- „besser aufpassen“
- „andere Verkehrsteilnehmer vor Autos warnen“
- „andere aufs Links-Rechts-Schauen aufmerksam machen“
- „einen Regenschirm durch die Luft schwingen, um sich sichtbar zu machen“
- „beim Queren nicht tratschen“
- „kleinere Kinder über den Zebrastreifen mitnehmen“

➤ **Infrastrukturelle Empfehlungen:**

- „mehr PolizistInnen, die überwachen, ob sich jeder an die Verkehrsregeln/-zeichen hält“
- „mehr Zebrastreifen“
- „mehr Ampeln“
- „gute Straßenbeleuchtung“
- „linksabbiegende Autos sollen nicht gleichzeitig mit Fußgängern Grün haben“
- „es sollen weniger Autos fahren“
- „fliegende Autos“
- „Lichter beim Zebrastreifen“
- „mehr SchülerlotsInnen“
- „Zwischeninseln einbauen“
- „Halten-und-Parken-verbieten-Schilder vor der Schule aufstellen“
- „Schulweg-Tafeln aufstellen“
- „Achtung Kinder“-Schilder aufstellen bei der Bushaltestelle“
- „Warnwesten für Kinder und Erwachsene austeilen“
- „Stop-Schilder (für Autos) vor Zebrastreifen“

2.4.3 Zusammenfassung

An sechs verschiedenen Schulstandorten wurden insgesamt 24 Kleingruppeninterviews mit 93 Erst- und ZweitklässlerInnen durchgeführt. Die meisten befragten Kinder (40%) legen eigenen Angaben zufolge den Schulweg zu Fuß zurück. Bus und Auto werden wesentlich seltener und etwa gleich häufig zu diesem Zweck genutzt (23% vs. 20%). Auffällig ist, dass das Auto bei SchülerInnen aus ländlichen Gegenden für die Beförderung eine größere Rolle spielt als bei den Wiener SchülerInnen. Unabhängig von der Art der Beförderung werden über 90% der Schulwege in Begleitung zurückgelegt.

Die überwiegende Mehrheit der Kinder (89%) weiß, wie die Fahrbahn korrekt zu überqueren ist und dass vorhandene Querungshilfen zu nutzen sind. Die Benutzung von Querungshilfen wird, neben dem Schauen vor und während der Querung, sogar als besonders wichtig hervorgehoben. Generell erlauben die Schilderungen der Kinder den Schluss, dass die wichtigsten Verkehrsregeln verinnerlicht sind und auf bekannte Situationen angewendet werden können.

Sowohl bei Gleichaltrigen als auch bei Jugendlichen und Erwachsenen berichten nahezu alle befragten Kinder, Fehlverhaltensweisen im Straßenverkehr beobachtet zu haben. Selbiges nachgeahmt haben jedoch nur Einzelne, da Regeltreue ihnen sehr wichtig ist und in erster Linie die Eltern als Vorbild herangezogen werden. Begründungen für Fehlverhalten fallen den Kindern jedoch viele ein (in Eile oder in Gedanken versunken sein, Abkürzen wollen, „Cool sein wollen“, Angst vor den Fahrzeugen haben u.Ä.).

62% der Befragten schätzen den Straßenverkehr für Kinder als gefährlich ein. Auch hier zeigt sich neuerlich ein Unterschied zwischen Wien und den anderen Regionen: Nur 45% der Wiener Erst- und ZweiklässlerInnen halten den Verkehr für gefährlich, während in ländlicheren Gebieten 71% der Kinder Gefahren wahrnehmen. Der deutliche Unterschied ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass Kinder in der Großstadt seltener alleine unterwegs sind und begleitende Personen gefährliche Situationen für sie rechtzeitig entschärfen. Nichtsdestotrotz werden in jedem Kleingruppeninterview einige Verbesserungsvorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder gemacht. Neben einem Ausbau der sicherheitsrelevanten Infrastruktur werden in erster Linie Verhaltensempfehlungen für Erwachsene angeführt. So sollten Erwachsene sich prinzipiell immer an die Regeln halten, Rücksicht auf Kinder nehmen und sie bei Bedarf unterstützen sowie generell weniger Autofahren. Kindern wird nahegelegt, ebenfalls anderen Kindern zu helfen, sich gleichzeitig aber auch von Erwachsenen unterstützen zu lassen. Außerdem sollten sie, wie auch die Erwachsenen, im Straßenverkehr aufmerksamer sein.

3. Schlussfolgerungen

Generell zeigte sich anhand der empirischen Ergebnisse, dass Erwachsene mit Kindern sich selbst als Vorbild sehen und dies im Alltag auch vorleben. Sie nehmen ihre Rolle als VerkehrserzieherInnen wahr, erwarten sich jedoch berechtigter Weise von verschiedenen Institutionen (Kindergarten, Volksschule, Polizei) Unterstützung. SchülerlotsInnen und PolizistInnen werden aufgrund ihrer speziellen sozialen Rolle von den Kindern als sehr wichtige Bezugspersonen im Verkehr wahrgenommen.

Sich selbst schätzen die Eltern als Vorbild für ihre eigenen und für fremde Kinder ein, jedoch wird anderen Erwachsenen eine geringere Vorbildwirkung auf Kinder eingeräumt. Eine mögliche Erklärung bietet die interne und externe Zuschreibung von Verhaltensursachen. Eigenes korrektes Verhalten wird eher intern attribuiert, d.h. meine eigenen Einstellungen und Fähigkeiten sind dafür verantwortlich, während Fehlverhalten eher externen Ursachen zugeschrieben wird, d.h. die Situation (z.B. Eile) bedingt das Verhalten. Fehlverhalten anderer wird hingegen eher auf inadäquate Einstellungen und mangelnde Fähigkeiten zurückgeführt.

Tatsächlich konkurrieren im Alltag verschiedene Motive (siehe Erweitertes Reiz-Person-Verhaltensmodell von Schnadt & Schübe, 1975): Einerseits wollen Eltern ihren Kindern ein gutes Vorbild sein, andererseits leiten andere Motive ihr Verhalten (z.B. pünktlicher Arbeitsbeginn). Gleichzeitig wird nicht regelkonformes Verkehrsverhalten, wie auch korrektes Verhalten, im Laufe der eigenen Mobilitätssozialisation in Form von kognitiven Schemata bzw. Skripten (vgl. bspw. Bartlett, 1932; Huesmann, 1982) gespeichert und bei Bedarf automatisch abgerufen. Somit bedarf Vorbildverhalten eines reflektierten Umgangs mit den eigenen automatisierten Verhaltensweisen.

Die bei Erwachsenen beobachteten Fehlverhaltensweisen (z.B. abseits der Querungshilfe, in Eile oder zu wenig auf den Verkehr achtend queren) finden sich auch bei Kindern wieder, was bestätigt, dass sie das Verhalten der Erwachsenen nachahmen (vgl. Bandura, 1963) und dass verbale Instruktionen an Bedeutung verlieren, wenn nicht gleichzeitig korrektes Verhalten vorgelebt wird (siehe Bryan & Walbek, 1970). Kinder zeigen jedoch generell weniger Fehlverhalten als Erwachsene, da sie sich bei der Querung an die gerade eingelernten Verkehrsregeln halten. Sie geben im Interview oft wortwörtlich die Anweisungen der PolizistInnen bzw. Eltern wieder. Für Kinder stellen die geltenden Verkehrsregeln ein handlungsleitendes Element dar, da sie nicht über die Fähigkeiten und Kompetenzen verfügen, Verkehrssituationen eigenständig zu beurteilen. In unbekanntem Verkehrssituationen greifen Kinder auf Erwachsene als Rollenvorbild zurück, da sie trotz der allgemein gelernten Regeln unsicher sind, wie diese Situationen zu bewältigen sind. Eltern sind sich dieser Tatsache oft bewusst. Im Fragebogen geben sie an, dass ihre Kinder die Verkehrsregeln generell kennen und diese auf bekannten Wegen korrekt anwenden können, nicht aber auf unbekanntem Wegen. Selbiges bestätigte sich auch in den Interviews mit den Kindern selbst. Aufgrund dessen erlauben Eltern ihren Kindern erst mit acht Jahren vermehrt kurze Alltagswege allein zurückzulegen. Im ländlichen Bereich wird den Kindern allgemein früher selbstständige Mobilität zugestanden als im städtischen Umfeld. Möglicherweise ist dies ein Grund dafür,

dass die interviewten Wiener SchülerInnen dem Straßenverkehr für Kinder weniger Gefahr zuschreiben als alle anderen. Gefährliche Situationen entstehen hier vermutlich aufgrund der Begleitperson selten, weshalb den Kindern die Gefahren nicht so bewusst sind.

Den Daten zufolge ist die Anhaltebereitschaft der Kfz-LenkerInnen im Schulumfeld hoch. Anzumerken ist jedoch, dass oft SchülerlotsInnen oder PolizistInnen anwesend waren. Darüber hinaus fällt auf, dass Kfz-LenkerInnen an gekennzeichneten Querungsstellen noch etwas häufiger ihrer Anhaltepflicht nachkommen als an „unsichtbaren“ Schutzwegen. Trischler und Salamon (2014) konnten jedoch zeigen, dass die generelle Anhaltebereitschaft vor Schutzwegen bei Kindern niedriger ausfällt als bei Erwachsenen. Die Hauptursachen hierfür liegen vermutlich in der geringeren Körpergröße der Kinder, die dazu führt, dass sie leicht übersehen werden, und in den Erwartungen der LenkerInnen. So rechnen Kfz-LenkerInnen im Schulumfeld zu bestimmten Zeiten eher mit Kindern als anderswo.

V. Ableitung und Testung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen

1. Zielsetzung

Die zu entwickelnden bewusstseinsbildenden Maßnahmen sollten nicht das Fehlverhalten der erwachsenen VerkehrsteilnehmerInnen strafen bzw. daraufhin negative Konsequenzen folgen lassen, sondern Erwachsenen ausgewählte Informationen vermitteln, die sie zu mehr Rücksicht gegenüber Kindern und vorbildlicherem Verkehrsverhalten veranlassen. Um ein Höchstmaß an Compliance bei den Erwachsenen zu erreichen, sollte zudem die eigentliche Zielgruppe, nämlich die Kinder, unbedingt an der Maßnahme beteiligt bzw. zumindest deren Perspektive kommuniziert werden.

Konkretes Ziel der entstandenen Maßnahmen (siehe Folgekapitel) ist es, erwachsenen VerkehrsteilnehmerInnen ihre Verantwortung und damit verbunden ihre Vorbildrolle bewusst zu machen. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen Erwachsene dabei unterstützen, Fehler anderer frühzeitig zu erkennen und dementsprechend zu kompensieren.

2. Konzeption

Im Rahmen des Projekts sollten auf Basis der Grundlagenanalyse bewusstseinsbildende Maßnahmen abgeleitet und im Rahmen eines Pilotversuchs erprobt werden. Aus organisatorischen Gründen wurde eine der sechs Schulen, an denen zuvor die Erhebungen stattgefunden hatten, als Örtlichkeit und Partner für den Pilotversuch ausgewählt. Im Rahmen eines KfV-internen Workshops wurde abgewogen, welcher der sechs Schulstandorte am geeignetsten erschien. Bei der Auswahl wurde u.a. darauf geachtet, dass ganztägig FußgängerInnen im Schulumfeld verkehren und dass im unmittelbaren Schulumfeld eine verhältnismäßig große Aufenthaltsfläche liegt, um eventuell Aktionen mit SchülerInnen durchführen zu können. Die auf diese Weise ausgewählte Volksschule in der Piaristengasse in Wien wurde anschließend kontaktiert und war neuerlich kooperationsbereit.

Mögliche Maßnahmen und Inhalte wurden ebenfalls im Workshop diskutiert. Neben dem State-of-the-Art-Bericht wurden v.a. die Ergebnisse der Best-Practice-Analyse für die Entscheidungsfindung herangezogen. In der Diskussion kristallisierte sich eine **Button-Mal- und -Verteilaktion gemeinsam mit VolksschülerInnen**⁴⁵ heraus, die durch die Erstellung von **auf Projektergebnissen basierendem Informationsmaterial** seitens des Projektteams unterstützt bzw. begleitet werden sollte. Konkret sollte die Aktion so ablaufen, dass VolksschülerInnen unter Anleitung im Unterricht Buttons bemalen und mit der Aufschrift „Sei mein Vorbild“ versehen. Einen Teil der gestalteten Buttons sollten sie anschließend gemeinsam mit einer umfangreichen Informationsbroschüre zum Thema ihren Eltern übergeben. Die verbleibenden

⁴⁵ Im Folgenden als Aktion „Sei mein Vorbild“ bezeichnet.

Buttons sollten in einer weiteren Unterrichtsstunde mit Unterstützung von KFV-MitarbeiterInnen und gemeinsam mit einem kurzen Informationsfolder an PassantInnen im unmittelbaren Schulumfeld verteilt werden. Aus Sicht des Projektteams spricht vieles für den Erfolg einer derartigen Vorgehensweise:

- Das Thema lässt sich problemlos in die laut Lehrplan vorgesehene Verkehrserziehung einbinden.
- Die Kinder setzen sich im Rahmen des Unterrichts speziell mit dem interessierenden Verkehrserziehungsthema „Erwachsene als Vorbild im Straßenverkehr“ auseinander.
- Die Kinder können bei der Gestaltung (der Buttons) aktiv und kreativ werden. Die etwas ungewohnte Art der Auseinandersetzung mit einem Thema schafft Motivation und gleichzeitig Freude.
- Es kommt zu einer unmittelbaren Interaktion von Kindern und Erwachsenen. Dies schafft Betroffenheit und erhöht seitens der Erwachsenen die Compliance.
- Die Kinder machen im Rahmen einer Aktion gleich mehrere Zielgruppen (Eltern, erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen) auf ihre Vorbildrolle aufmerksam.

3. Umsetzung

Für die Durchführung des Pilotprojekts wurde mit der Direktorin der Volksschule Piaristengasse in Wien Kontakt aufgenommen und gefragt, ob ein bis zwei zweite Klassen, die im vergangenen Schuljahr an der SchülerInnen- und Elternbefragung teilgenommen hatten, für die geplante Umsetzungsaktion zur Verfügung stünden. Die Direktorin sowie eine der Klassenlehrerinnen erklärten sich nach einem Informationsgespräch dazu bereit. Im nächsten Schritt wurde der Ablauf der Aktion gemeinsam festgelegt und geplant. Folgende Hauptbestandteile kristallisierten sich hierbei heraus:

1. Elternabend

Im Rahmen des anstehenden Elternforums wurden die Eltern über die geplante Aktion „Sei mein Vorbild“ informiert.

2. Gestaltung von Buttons

Die ausgewählte zweite Klasse erstellte mit der Zustimmung der betroffenen Eltern in der festgelegten Unterrichtsstunde Buttons⁴⁶ für die Aktion. Die Klassenlehrerin wurde hierbei von KFV-MitarbeiterInnen unterstützt.

⁴⁶ drei Buttons je Kind

3. Verteilung der Buttons

Die Kinder erhielten die Elternbroschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“ (siehe ABB 97⁴⁷) und übergaben diese gemeinsam mit zwei ihrer Buttons ihren Eltern. Die verbleibenden Buttons wurden genau eine Woche nach deren Erstellung gemeinsam mit der Lehrerin und den KfV-MitarbeiterInnen an PassantInnen vor der Schule verteilt. Während die Kinder die Buttons verteilten, übergaben die jeweiligen Begleitpersonen den kurzen Informationsfolder „Sei Kindern ein Vorbild!“ (siehe ABB 98⁴⁷). Nach der Verteilung aller Buttons wurde der Unterricht im Klassenzimmer fortgesetzt, indem über die Aktion „Sei mein Vorbild“ abschließend noch einmal gemeinsam reflektiert wurde.

4. Evaluierung der Aktion „Sei mein Vorbild“

Neben den Kindern wurden die Eltern mittels eines Fragebogens befragt, was sie von der Aktion halten und welche Erfolge sie ihr zuschreiben.

ABB 97 Titelblatt der Elternbroschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“



ABB 98 Titelblatt des Informationsfolders „Sei Kindern ein Vorbild!“



Vor dem eigentlichen Start der Aktion wurde der Stadtschulrat über das Pilotprojekt informiert und um Genehmigung für die Durchführung ersucht. Aufgrund der raschen Genehmigung durch den Stadtschulrat konnten die Eltern bereits am 6.10.2015 über die Aktion informiert werden. Wenig später, am 28.10.2015, fand in der ausgewählten zweiten Klasse in der fünften Schulstunde die Button-Malaktion statt (siehe ABB 99 und ABB 100). Nach einer kurzen persönlichen Vorstellung wurde zu Beginn der Stunde gemeinsam diskutiert, welche Fehler Erwachsene als FußgängerInnen im Straßenverkehr begehen. Anschließend wurde zur eigentlichen Aktion übergeleitet. Nachdem die Aufgabe klar war, wurden mögliche Motive für die Buttons⁴⁸ besprochen und der

⁴⁷ Die Broschüre und der Folder stehen im Anhang und als gesondertes Dokument zur Verfügung.

⁴⁸ Bei der Auswahl der Buttons seitens des KfV wurde darauf geachtet, dass die Kinder selbige nach dem Bemalen der innenliegenden Papierscheiben problemlos alleine verschließen konnten.

aufzutragende Schriftzug „Sei mein Vorbild“ an die Tafel geschrieben. Welche Bilder letztlich die Buttons zierte, blieb jedoch jedem Kind selbst überlassen. Am Ende der Schulstunde hatten alle SchülerInnen jeweils drei Buttons bemalt. Zwei davon nahmen sie gemeinsam mit der Elternbroschüre, die ihnen die KFV-MitarbeiterInnen übergaben, mit nach Hause. Der verbleibende Button wurde für die Verteilaktion vor der Schule eingesammelt.

ABB 99 Button-Malaktion



ABB 100 Beispielbuttons



Am 11.11.2015 fand, wiederum in der fünften Schulstunde und gemeinsam mit VertreterInnen des KFV, die Verteilaktion statt. Zu Beginn der Schulstunde wurde die Button-Malaktion aufgegriffen und nach den Elternreaktionen auf die Buttons gefragt. Anschließend wurde der Ablauf der bevorstehenden Verteilaktion besprochen.

Vor der Schule ging jedes Kind mit seinem Button und einer erwachsenen Begleitperson auf einen Passanten/eine Passantin zu. Während das Kind den Button überreichte, erklärte die Begleitperson kurz die Aktion und übergab den seitens des KFV vorbereiteten Informationsfolder. In der einen Schulstunde konnten so 25 Personen erreicht werden, zwei der Angesprochenen steckten ihren Button sogar gleich an. Zurück in der Klasse führte die Klassenlehrerin noch eine Reflexion zur Aktion mit den Kindern durch.

ABB 101 Button-Verteilaktion



4. Evaluation

Die Aktion „Sei mein Vorbild“ wurde aus Sicht aller nach der Aktion erreichbaren Beteiligten bewertet, d.h. aus Sicht der beteiligten Kinder sowie deren Eltern. Das Urteil der Kinder wurde hierbei in Form einer Feedbackrunde gemeinsam mit der Klassenlehrerin eingeholt, während die Meinung der Eltern mit Hilfe eines kurzen Feedbackbogens abgefragt wurde. Da die beteiligten Kinder während der gesamten Aktion mit großem Eifer und viel Freude bei der Sache waren⁴⁹, überraschte es im abschließenden Gespräch nicht, dass ihnen die Aktion sehr gut gefallen hat und sie als wichtig erachtet wurde. Einige äußerten jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Buttons: Sie glaubten nicht daran, dass die Erwachsenen diese wirklich anstecken oder dass sich aufgrund dessen ihr Verhalten ändert.

Die Eltern wurden im Gegensatz zu den Kindern genauer befragt. Sie wurden gebeten, sowohl die Buttons als auch die erhaltene Broschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“ sowie die gesamte Aktion zu bewerten (Fragebogen siehe Anhang Eltern-Fragebogen). Die Fragebögen wurden von der Klassenlehrerin an die SchülerInnen weitergegeben, welche sie mit nach Hause nahmen. Von den 25 ausgeteilten Bögen kamen 23 vollständig ausgefüllt zurück.

Die Auswertung der Fragen zeigte, dass alle befragten Eltern die Buttons und Elternbroschüre von ihrem Kind erhalten hatten. 21 der 23 Eltern hatten sich die Broschüre auch bereits angesehen. Die restlichen zwei hatten dies noch vor⁵⁰. Nahezu alle Eltern (95%) hielten die Broschüre für informativ, nur eine Person gab an, ihr nur wenig Neues entnommen zu haben. Die Mehrheit der Eltern (67%) hatte vor, die Broschüre bei Bedarf zum Nachlesen zu verwenden. Immerhin fünf Eltern gaben an, den Button ihres Kindes bereits getragen zu haben, zwölf weitere hatten dies noch vor. Lediglich fünf befragte Eltern hatten den Button bislang nicht angesteckt und hatten dies eigenen Angaben zufolge auch in Zukunft nicht vor.

Erfreulicherweise gaben alle 23 Eltern an, die Verkehrssicherheitsaktion „Sei mein Vorbild“ generell für sinnvoll zu erachten. Sechs Eltern nutzten darüber hinaus die Möglichkeit, Anmerkungen zu machen. In den meisten Fällen handelte es sich hierbei nochmals um ein ausführlicheres Lob an die Aktion und alle

⁴⁹ Dies sprach sich auch an der Schule herum, worauf die Anfrage nach weiteren Aktionen mit anderen Schulklassen kam.

⁵⁰ Die Befragung fand nur wenige Tage nach dem Erhalt des Buttons und der Broschüre statt, so dass wenig Zeit blieb, um sich genauer damit zu beschäftigen.

Beteiligten. Ein/e Befragte/r wies daraufhin, dass es weitere Aktionen in dieser Richtung geben sollte, um längerfristig Erfolge zu erzielen. Ein/e andere/r konnte sich in diesem Zusammenhang vorstellen, die Aktion um Veranstaltungen für Eltern zu ergänzen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Aktion sowohl von den Kindern als auch von den Eltern positiv aufgenommen wurde. Obwohl selbst die Kinder, die viel Spaß beim Erstellen der Buttons hatten, vereinzelt an deren Einsatz im Alltag zweifeln, zeigt die Befragung der Eltern, dass auch diese neben der Elternbroschüre mehrheitlich Verwendung finden bzw. finden werden. Die Aktion auszuweiten (z.B. auf mehrere Klassen oder an andere Aktionen koppeln), wie es die Schule und auch einzelne Eltern wünschen, scheint ein sinnvoller Verbesserungsvorschlag für die Zukunft zu sein.

5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Um den Erwachsenen, die sich im Schulumfeld bewegen, ihre Vorbildrolle bewusst(er) zu machen, wurde die Aktion „Sei mein Vorbild“ sowie auf den Projektergebnissen basierendes Informationsmaterial entwickelt und erprobt. So gestaltete in der Volksschule Piaristengasse in Wien eine zweite Klasse im Rahmen einer Unterrichtsstunde Ansteckbuttons mit der Aufschrift „Sei mein Vorbild“. Einen Teil der Buttons überreichten die Kinder gemeinsam mit einer Informationsbroschüre ihren Eltern, der andere Teil wurde im Rahmen einer weiteren Unterrichtsstunde zusammen mit einem Informationsfolder an PassantInnen im Schulumfeld verteilt. Die teilnehmenden Kinder hatten eigenen Angaben zufolge viel Freude an der Aktion und die befragten Eltern hielten die Aktion und das erhaltene Informationsmaterial für sinnvoll.

Die Button-Mal und -Verteilaktion ist insgesamt eine verhältnismäßig einfach umzusetzende Aktion, die den Vorteil hat, mehrere PartnerInnen miteinzubeziehen. So fungieren die Kinder als aktive VermittlerInnen ihres Anliegen an Eltern und Erwachsene im Schulumfeld. Durch den Einbezug der Eltern wird das Thema in die Familien getragen und dort thematisiert. Durch die Verteilung von Buttons und Informationen im Schulumfeld werden auch VerkehrsteilnehmerInnen – die sich möglicher Weise noch nicht mit dem Thema auseinandergesetzt haben, weil sie beispielsweise keine eigenen Kinder haben – auf ihre Vorbildrolle aufmerksam gemacht. Besonders letztere Zielgruppe wird aufgrund ihrer schweren Erreichbarkeit bei anderen bewusstseinsbildenden Maßnahmen oft vernachlässigt.

Durch die Integration der Aktion in den Schulbereich hat sie eine größere Reichweite und erhält mehr soziales Gewicht. Ein großer Vorteil ist außerdem, dass im Verkehrserziehungsunterricht auch Wochen und Monate später noch auf die Aktion Bezug genommen werden kann. Die Verteilung auf mehrere Zeitpunkte erhöht zudem die Wahrscheinlichkeit eines nachhaltigen Effekts. Kurzfristige Effekte konnten erfreulicherweise zumindest bei Eltern bereits nachgewiesen werden (vgl. vorhergehendes Kapitel). D.h. mit Hilfe der gewählten Methode können Eltern auf ihre Vorbildrolle hingewiesen und zu einer Auseinandersetzung damit angeregt werden. Der in der Volksschule geäußerte

Wunsch nach weiteren Aktionen bzw. der Wiederholung der Aktion spricht darüber hinaus für die Akzeptanz der entwickelten Aktion.

VI. Stakeholder-Workshop (Projektauvaluierung)

Im Rahmen eines Stakeholder-Workshops wurden die einzelnen Arbeitspakete des Projekts samt Ergebnissen wichtigen InteressenvertreterInnen vorgestellt und diskutiert. Insgesamt wurden 25 VertreterInnen aus verschiedensten Bereichen⁵¹ eingeladen, die zur Verbreitung der Ergebnisse und Produkte (Bewusstseinsbildende Maßnahmen, Informationsbroschüren) beitragen können. Leider konnte lediglich ein Bruchteil der eingeladenen den Termin am 3.12.2015 von 10:00 bis 12:00 Uhr wahrnehmen. Die sechs TeilnehmerInnen des Workshops werden im Folgenden angeführt. Ihnen gebührt großer Dank für das gezeigte Interesse und die vielen eingebrachten Fragen.

TAB 23 TeilnehmerInnen des Stakeholder-Workshops

Person	Organisation/Institut
Ing. Mag. Robert Radetzky	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
MinR Dr.in Sabine Bauer	Bundesministerium für Bildung und Frauen
HOb ⁱⁿ Dipl.-Päd. ⁱⁿ Elfriede Novak	Stadtschulrat Wien
Mag. ^a Elisabeth Rosenberger	Verband der Elternvereine an den höheren und mittleren Schulen Wiens
Kontrlnsp Roland Hanifl	Landespolizeidirektion Wien, Leiter der Verkehrserziehungsgruppe
Mag. Joachim Rauch	Allgemeine Unfallversicherungsanstalt

Um in nur zwei Stunden alle wesentliche Projektbestandteile und Ergebnisse präsentieren und besprechen zu können, wurde für jedes Arbeitspaket ein übersichtliches Poster erstellt⁵². Angefangen bei einem Projektüberblick über die Kinderunfallanalyse, den State-of-the-Art-Bericht sowie die Naturalistic-Driving-Analyse bis hin zur Verhaltensbeobachtung vor Schulen, den Elternbefragungen, SchülerInneninterviews und den bewusstseinsbildenden Maßnahmen wurden alle Teilschritte dargestellt.

Nach einer kurzen Vorstellungsrunde zu Beginn des Workshops wurden die einzelnen Poster im Rahmen einer Vernissage kurz vorgestellt und unmittelbar diskutiert. Sobald keine Fragen mehr zu einem Plakat bestanden, wurde der Rundgang fortgesetzt. Obwohl diese Art der Präsentation den TeilnehmerInnen viel Stehvermögen abverlangte, begrüßten sie die etwas andere Art der Informationsvermittlung.

Im Folgenden werden die wichtigsten Fragen und Anmerkungen, die sich in der ExpertInnenrunde aus der Vorstellung der einzelnen Poster und der Diskussion ergaben, in Kürze und chronologisch wiedergeben.

⁵¹ Bundesministerium (BM) für Verkehr, Innovation und Technologie, BM für Bildung und Frauen, BM für Familien und Jugend, BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Österreichischer Verband der Elternvereine an öffentlichen Pflichtschulen, Allgemeine Unfallversicherungsanstalt, Landespolizeidirektionen, Österreichisches Jugendrotkreuz, Klimabündnis Österreich, Plattform Elterngesundheit u.ä.

⁵² Alle präsentierten Poster finden sich im Anhang wieder.

Poster 1: Projektüberblick

Zum Projektablauf bestanden nach der Vorstellung des Plakats keine Fragen mehr. Die WorkshopteilnehmerInnen interessierten sich jedoch schon an dieser Stelle für die exemplarisch dargestellte Kinderunfallkarte. Konkret wurde das abzulesende Ost-West-Gefälle bei Verkehrsunfällen von Kindern zu Fuß oder mit dem Fahrrad hinterfragt. Die WorkshopleiterInnen konnten dies für alle nachvollziehbar anhand der mutmaßlichen Unterschiede⁵³ in der Mobilität erklären.

Poster 2: Kinderunfallanalyse

Nach der Vorstellung weiterer Details zu Kinderverkehrsunfällen kam neuerlich die Frage nach regionalen Unterschieden auf und welche Anteile RadfahrerInnen- und FußgängerInnenunfälle jeweils ausmachten. Dies wurde kurz diskutiert und für detailliertere Informationen auf den Projektendbericht verwiesen.

Neben der regionalen Verteilung der Unfälle kam die Frage nach sogenannten Unfall-Hotspots auf. Da trotz umfangreicher Unfallauswertungen und entgegen den Erwartungen aus verkehrstechnischer Sicht keine Hotspots identifiziert werden konnten, war diese Diskussion recht schnell erschöpft. So ereigneten sich Verkehrsunfälle mit Kinderunfällen zwar meist in einem bestimmten Gebiet (z.B. am Schulweg, um Freizeittreffs), sehr selten jedoch mehr als einmal an genau derselben Stelle.

Poster 3: State-of-the-Art-Analyse

Der umfangreiche Status quo konnte aufgrund der beschränkten zeitlichen Ressourcen nur sehr kurz vorgestellt werden. Hier zeigte sich der Wunsch nach ausführlicheren Informationen, v.a. zu eher unbekanntem Theorien wie dem Verhaltensmodell der Straßenüberquerung. Den Anwesenden wurde daher die Zusendung des Endberichts nach dessen Fertigstellung zugesichert.

Im Zusammenhang mit der kindlichen Mobilität wurde außerdem der Wunsch nach Schulwegplänen für weiterführende Schulen geäußert. Die WorkshopleiterInnen konnten diese Idee durchaus nachvollziehen, sahen sie jedoch aufgrund eines Modellversuchs des KfV vor einigen Jahren etwas kritisch. So zeigten sich damals einerseits methodische Probleme aufgrund des größeren Einzugsgebietes höherer Schulen, andererseits wurde die Idee seitens der SchülerInnen nicht sehr positiv aufgenommen.

Poster 4: Naturalistic-Driving-Analyse

Die basierend auf den Daten der 100-car-Studie des KfV gewonnenen Erkenntnisse zum natürlichen Fahr- und FußgängerInnenverhalten waren für die WorkshopteilnehmerInnen wenig überraschend. Stattdessen wurde heftig diskutiert, ob das Laufen bzw. Rennen am Schutzweg – was Kinder häufig zeigen – als Fehlverhalten zu werten ist. Im Projekt wurde es entsprechend der Definition in der Verkehrserziehung als solches behandelt. Aufgrund der

⁵³ Im Projekt wurden keine Mobilitätszahlen berücksichtigt, weshalb es sich hierbei um eine Einschätzung aufgrund früherer Studien handelt.

erhöhten Sturzgefahr beim Laufen war dies für die meisten Anwesenden nachvollziehbar.

Poster 5: Verhaltensbeobachtung

Zu den Verhaltensbeobachtungen im Schulumfeld, deren Hauptkenntnis es war, dass Fehlverhaltensweisen mit zunehmendem Alter häufiger auftreten, bestanden nach der Kurzpräsentation des Arbeitspaketes keine Fragen.

Poster 6: Elternbefragung

Die Aussagen der Eltern wurden mit großem Interesse zur Kenntnis genommen, da die Vorstellungen der Erziehungsberechtigten von denen der Institutionen (z.B. Schule, Polizei) abweichen. So wünschen sich Eltern in der Befragung Unterstützung von Kindergarten, Schule und Exekutive, obgleich diese Einrichtungen bereits einen großen Beitrag zur Verkehrserziehung leisten und sich umgekehrt mehr Unterstützung seitens der Eltern wünschen würden. Bezüglich der praktischen Umsetzung dieses Anliegens sehen die WorkshopteilnehmerInnen das Problem jedoch darin, dass viele Wege mit Kindern im Auto zurückgelegt werden und somit elterliche Verkehrserziehung nur bedingt möglich ist.

Poster 7: Interviews mit SchülerInnen

Im Anschluss an die Kurzvorstellung der Aussagen und Wünsche der interviewten Erst- und ZweitklässlerInnen bestanden keine weiteren Fragen.

Poster 8: Bewusstseinsbildende Maßnahme

Die Informationen zur Button-Mal- und -Verteilaktion wurden von den TeilnehmerInnen interessiert aufgenommen. Im persönlichen Gespräch im Anschluss an den Workshop wurden bereits erste Überlegungen zum verbreiteten Einsatz der Maßnahme angestellt.

Kurzvorstellung der Broschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“ und des Informationsfolders „Sei mein Vorbild“

Noch größeres Interesse als die bewusstseinsbildende Maßnahme weckten die Informationsmaterialien, die basierend auf den Projektergebnissen für Eltern sowie für erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen allgemein entwickelt worden. Alle Anwesenden wollten die Broschüre und den Folder sobald wie möglich erhalten, wobei neben einer Download-Version auch der Wunsch nach gedruckten Exemplaren geäußert wurde. Darüber hinaus wurde die Übersetzung der Informationsmaterialien in weitere Sprachen (z.B. Englisch, Bosnisch/Serbisch/Kroatisch, Türkisch) angeregt.

Abschlussrunde

Am Ende des Workshops wurden die TeilnehmerInnen um ein abschließendes Statement gebeten. In diesem Zusammenhang bedankten sie sich für die interessanten Projektergebnisse sowie die gute Aufbereitung und angenehme Art der Vermittlung der Inhalte. Alle Anwesenden waren sich einig, dass das Thema Vorbild sein im Straßenverkehr ein wichtiges ist, welches insbesondere Erwachsenen ohne eigene Kinder noch zu wenig bewusst ist. Im Zusammenhang mit den Eltern wurde aufgeworfen, dass es nach wie vor schwer sei, sie mit dem Thema Verkehrserziehung zu erreichen. Die Verpflichtung von Eltern zu einer

diesbezüglichen Weiterbildung mit Hilfe des Mutter-Kind-Passes wurde daher angeregt.

Die TeilnehmerInnen äußerten darüber hinaus, dass sich das Gehörte mit ihren eigenen beruflichen Erfahrungen decke. Es war daher für sie einerseits gut nachvollziehbar, andererseits fühlten sie sich durch die Ergebnisse in ihrer eigenen Arbeit bestätigt. Die im Rahmen des Projekts entwickelte bewusstseinsbildende Maßnahme wird sowohl als gut, als auch als praktikabel angesehen und daher die Verbreitung befürwortet. In diesem Zusammenhang wurde jedoch auch angemerkt, dass viele Probleme infrastruktureller Natur sind, denen Kinder trotz Verkehrserziehung nicht gewachsen sind. Es wurde daher die Forderung nach einem „kindgerechten“ Verkehr geäußert. Der anwesende Vertreter des bmvit verwies daraufhin auf eine Ausschreibung des Verkehrsministeriums zum Thema Ältere VerkehrsteilnehmerInnen, die zeigt, dass auch seitens des Ministeriums spezielle Bedürfnisse schwächerer VerkehrsteilnehmerInnen zukünftig verstärkt Berücksichtigung finden werden. Von der derzeitigen Bevölkerungsentwicklung könnten daher auch Kinder profitieren, da Maßnahmen für ältere VerkehrsteilnehmerInnen häufig ebenso ihnen zugutekommen.

Den im Projekt entstandenen Informationsmaterialien wird praktische Relevanz bestätigt. Ihr Inhalt wird als kompakt, leicht verständlich und ansprechend beschrieben. Auch dass die Informationen den Betroffenen ohne Belehrung nähergebracht werden, wird als sehr positiv empfunden. Um eine größere Zielgruppe damit zu erreichen, wurde jedoch neuerlich die Übersetzung in weitere Sprachen gefordert. Der anwesende Vertreter des bmvit versprach diesen Gedanken weiterzuverfolgen.

Begrüßt wurde, dass nicht nur eine Broschüre für Eltern, sondern darüber hinaus ein Folder für erwachsene VerkehrsteilnehmerInnen im Allgemeinen erstellt wurde. Letztere geraten oft in Vergessenheit, bilden jedoch – wie bereits angesprochen – eine wichtige Zielgruppe, wenn es um die Vorbildrolle Erwachsener im Straßenverkehr geht. Um selbst einen Beitrag zur Verbreitung der Projektergebnisse leisten zu können, baten die TeilnehmerInnen um eine Zusendung relevanter Informationen nach Projektabschluss.

Tabellenverzeichnis

TAB 1	Unfälle gesamt und Verunglückte nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014	13
TAB 2	Getötete nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014.....	15
TAB 3	Kinderunfälle (0-14 Jahre) und verunglückte Kinder nach Verletzungsgrad, in den Jahren 1990-2014	19
TAB 4	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014.....	23
TAB 5	Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014	24
TAB 6	Die 30 Bezirke mit der höchsten Anzahl an zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre), Summe 2012-2014, absolut	33
TAB 7	Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, nach Unfalltyp, Durchschnitt 2012-2014.....	38
TAB 8	Unfälle, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, nach Unfalltyp, Durchschnitt 2012-2014	38
TAB 9	Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) zu Fuß verunglückten, Anteile 2012-2014	39
TAB 10	Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (0-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten, Durchschnitt 2012-2014	39
TAB 11	Kollisionsgegner von zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre), Durchschnitt 2012-2014	40
TAB 12	Ist-ProbandInnenverteilung nach Region, Alter und Geschlecht	55
TAB 13	Häufigkeiten und durchschnittliche Geschwindigkeiten (km/h) nach Tempolimit und Schulnähe/Schulbetrieb.....	59
TAB 14	Verkehrsrelevante Fähigkeiten und Fertigkeiten von Kindern (in Anlehnung an Limbourg & Reiter, 2003).....	72
TAB 15	Gesetzliche Grundlagen zur Kindersicherung im Kfz.....	89
TAB 16	Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten am Gehsteig vor der Fahrbahnquerung.....	91
TAB 17	Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten bei der Fahrbahnquerung	91
TAB 18	Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten von Kfz-LenkerInnen bei querenden Kindern.....	92
TAB 19	Korrektes Verhalten vs. Fehlverhalten bei der Sicherung von Kindern im Kfz.....	93
TAB 20	Überblick über die Erhebungsorte	112
TAB 21	Anzahl der Befragten nach Geschlecht und Alter	126
TAB 22	Anzahl der Erst- und ZweitklässlerInnen nach Geschlecht und Alter ..	126
TAB 23	TeilnehmerInnen des Stakeholder-Workshops	164

Abbildungsverzeichnis

ABB 1	Verunglückte nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014.....	14
ABB 2	Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), in den Jahren 1990-2014.....	14
ABB 3	Getötete nach Altersgruppen, in den Jahren 1990-2014.....	16
ABB 4	Getötete nach Altersgruppen pro 1 Mio. EinwohnerInnen (Getötetenquote), in den Jahren 1990-2014.....	16
ABB 5	Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2012-2014.....	17
ABB 6	Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt der Jahre 2012-2014.....	18
ABB 7	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre), in den Jahren 1990-2014.....	20
ABB 8	Getötete Kinder (0-14 Jahre), in den Jahren 1990-2014.....	20
ABB 9	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten, in den Jahren 1990-2014.....	21
ABB 10	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Verkehrsarten (weitere Differenzierung), in den Jahren 1990-2014.....	22
ABB 11	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Verkehrsarten, Durchschnitt 2012-2014.....	25
ABB 12	Getötete und schwer verletzte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Verkehrsarten, Durchschnitt der Jahre 2012-2014.....	26
ABB 13	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014.....	27
ABB 14	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsarten und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014.....	27
ABB 15	Getötete und schwer verletzte Kinder (0-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsarten und Geschlecht, Durchschnitt 2012-2014.....	28
ABB 16	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsarten, Durchschnitt 2012-2014.....	29
ABB 17	Verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach dem Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	29
ABB 18	Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsarten, Summe 2012-2014.....	30
ABB 19	Getötete Kinder (0-14 Jahre) nach dem Bundesland pro 1 Mio. EinwohnerInnen (Getötetenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	30
ABB 20	Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	31
ABB 21	Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012- 2014.....	32
ABB 22	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenart, Durchschnitt 2012-2014.....	34
ABB 23	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad getötete oder schwer verletzte Kinder (0- 14 Jahre) nach Ortsgebiet/Freiland und Straßenart, Durchschnitt 2012- 2014.....	35
ABB 24	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach dem Monat, Durchschnitt 2012-2014.....	35
ABB 25	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Wochentag, Durchschnitt 2012-2014.....	36

ABB 26	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Uhrzeit an Arbeitstagen (Mo-Fr) bzw. Wochenende (Sa, So), Anteile in %, Durchschnitt 2012-2014	37
ABB 27	Als FußgängerInnen oder RadfahrerInnen verunglückte Kinder (0-14 Jahre) nach Lichtverhältnissen, in den Jahren 2012-2014.....	37
ABB 28	Unfälle mit zu Fuß verunglückten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014	41
ABB 29	Unfälle mit zu Fuß schwer verletzten und getöteten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014.....	42
ABB 30	Unfälle mit mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014.....	42
ABB 31	Unfälle mit mit dem Fahrrad schwer verletzten und getöteten Kindern (0-14 Jahre) nach Unfallort, in den Jahren 2012-2014.....	43
ABB 32	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	44
ABB 33	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-5 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	44
ABB 34	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	45
ABB 35	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (10-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	45
ABB 36	Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	46
ABB 37	Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bundesland (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	46
ABB 38	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	47
ABB 39	Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	48
ABB 40	Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	49
ABB 41	Zu Fuß verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	50
ABB 42	Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach Bezirk (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014.....	51
ABB 43	Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (0-14 Jahre) pro Mio. EinwohnerInnen nach ausgewählten Bezirken (Verunglücktenquote), Durchschnitt 2012-2014	52
ABB 44	Front- und Fahrerkamera	55
ABB 45	Datalogger P-Drive.....	55
ABB 46	Bestimmung der Netzwerkelemente eines bestimmten Quadranten....	57

ABB 47	Durchschnittliche Geschwindigkeiten (km/h) nach Tempolimit und Schulnähe/Schulbetrieb.....	59
ABB 48	Verteilung der Intervalle nach gerundeten Geschwindigkeitsklassen (km/h) bei Tempolimit 30 km/h und Schulnähe/Schulbetrieb	60
ABB 49	Verteilung der Intervalle nach gerundeten Geschwindigkeitsklassen (km/h) bei Tempolimit 50 km/h und Schulnähe/Schulbetrieb	60
ABB 50	Schlechtes Rollenvorbild eines Erwachsenen: Fehlender Blickkontakt während der Querung.....	63
ABB 51	Fehlverhalten eines Kindes: Trotz Anwesenheit des Schülerlotsen quert Kind im Laufschrift (erhöhte Sturzgefahr)	63
ABB 52	Fehlverhalten eines Kindes aufgrund von Unsicherheit: Kind kehrt während der Querung um, weil es ein Kfz sieht, quert dann aber doch im Laufschrift.....	64
ABB 53	Schlechtes Rollenvorbild eines Erwachsenen und anschließendes Fehlverhalten eines Kindes: Erwachsene und Kinder queren ohne Querungshilfe schräg, entgegenkommendes Kind läuft darüber hinaus unmittelbar vor einem Kfz über die Fahrbahn	65
ABB 54	Fehlverhalten eines Kindes: Kind läuft bei Grün blinkender Fußgängerampel über die Straße und bedankt sich mit Handzeichen beim Kfz-Lenker für das Warten	66
ABB 55	Erweitertes Reiz-Person-Verhaltensmodell	78
ABB 56	Standort Piaristengasse, Wien; Blick auf die Volksschule.....	112
ABB 57	Standort Jagdgasse, Wien, Blick zur Volksschule	113
ABB 58	Standort Brunn, Niederösterreich, Blick auf die Volksschule.....	113
ABB 59	Standort Oberpullendorf, Burgenland, Blick auf den Schutzweg vor der Volksschule	114
ABB 60	Standort Voitsberg, Steiermark, Blick auf den Schutzweg in Richtung Volksschule (links hinter dem Merkur-Markt)	114
ABB 61	Standort Hopfgarten im Brixental, Tirol, Blick auf den Schutzweg vor der Volksschule	114
ABB 62	Anzahl der querenden FußgängerInnen und Fahrzeuge nach Erhebungsstandort.....	115
ABB 63	Grafische Darstellung der FußgängerInnen- und Fahrzeugfrequenz sowie Geh- bzw. Fahrtrichtung an den ausgewählten Querungsstellen	116
ABB 64	Fehlverhaltensweisen der FußgängerInnen an allen sechs Standorten (Zahl der Nennungen)	120
ABB 65	Sonstige Verhaltensweisen der querenden FußgängerInnen insgesamt an allen Standorten (Zahl der Nennungen).....	121
ABB 66	Vergleich der Querungswege von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen am Standort Piaristengasse, Wien.	123
ABB 67	Anzahl der Befragten nach Schulstandort.....	126
ABB 68	Anteil unbegleiteter und begleiteter – unterschieden nach Begleitperson – Schulwege.....	127
ABB 69	Anzahl der begleiteten Schulwege mit erwachsener Begleitperson nach Geschlecht und Alter	128
ABB 70	Prozentueller Anteil der am Schulweg genutzten Transportmittel (inkl. zu Fuß) nach Alter und Schulstandort	129
ABB 71	Regeltreue im Allgemeinen und in kindlicher Begleitung nach Schulstandort	130

ABB 72	Ausmaß der Beeinflussung des eigenen Kindes durch die Eltern und andere VerkehrsteilnehmerInnen	131
ABB 73	Personen mit dem größten Einfluss auf Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter.....	132
ABB 74	Auftretenshäufigkeit unterschiedlicher Verkehrserziehungsstrategien	132
ABB 75	Auftretenshäufigkeit regelkonformen Verhaltens bei Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter und Bekanntheitsgrad des Weges.....	133
ABB 76	Selbstständige Mobilität von Erst- und ZweitklässlerInnen nach Alter und Schulstandort	134
ABB 77	Verantwortliche für Verkehrserziehung	135
ABB 78	Empfohlenes Alter für Verkehrserziehung	135
ABB 79	Anzahl der befragten Kinder nach Schulstandort.....	138
ABB 80	Anteil der unterschiedlichen Transportmittel am Weg zur Schule bzw. nach Hause	138
ABB 81	Geschlechtsunterschiede bei der Transportmittelwahl.....	139
ABB 82	Stadt-Land-Unterschiede bei der Transportmittelwahl	139
ABB 83	Volksschule (VS) Oberpullendorf.....	140
ABB 84	Volksschule (VS) Brunn.....	141
ABB 85	Volksschule (VS) 1100 Wien/Jagdgasse	141
ABB 86	Volksschule (VS) 1080 Wien/Piaristengasse	142
ABB 87	Volksschule (VS) Hopfgarten.....	142
ABB 88	Volksschule (VS) Voitsberg	143
ABB 89	Beispiel 1 eines „nicht korrekt“ eingezeichneten Weges (VS 1100 Wien/Jagdgasse).....	144
ABB 90	Beispiel 2 eines „nicht korrekt“ eingezeichneten Weges (VS Hopfgarten)	144
ABB 91	Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Gleichaltrigen	149
ABB 92	Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Jugendlichen	149
ABB 93	Beobachtung und Nachahmung von Fehlverhalten bei Erwachsenen	150
ABB 94	Einschätzung der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs für Kinder	150
ABB 95	Geschlechtsunterschiede bei der Gefährlichkeitseinschätzung	151
ABB 96	Stadt-/Land-Unterschiede bei der Gefährlichkeitseinschätzung.....	151
ABB 97	Titelblatt der Elternbroschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“	159
ABB 98	Titelblatt des Informationsfolders „Sei Kindern ein Vorbild!“	159
ABB 99	Button-Malaktion	160
ABB 100	Beispielbuttons	160
ABB 101	Button-Verteilaktion	161

Literatur

Allen, M.K. & Liebert, R.M. (1969): Effects of live and symbolic deviant-modeling cues on adoption of a previously learned standard. *Journal of Personality and Social Psychology*, 11, pp. 253-260.

Anderson, J. R. (1996): *Kognitive Psychologie*, 2. Auflage. Oxford, Heidelberg, Berlin: Spektrum.

Bandura, A. & Walters, R.H. (1963): *Social Learning and personality development*. New York: Holt, Rinehart & Winston.

Bartlett, F.C. (1932): *Remembering: A Study in Experimental and Social Psychology*. Cambridge: University Press.

Barton, B. K. & Huston, J. (2011): The roles of child, parent and environmental factors in pedestrian supervision. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 19, No. 2, March 2011, pp. 29-36.

Barton, B.K. & Schwebel, D.C. (2007): The roles of age, gender, inhibitory control, and parental supervision in children's pedestrian safety. *Journal of Pediatric Psychology*, 32, pp. 517-526.

Beierle, S. (2013): Die Rolle von Peers, Neuen Medien und Online-Communitys bei der Berufsorientierung. Deutsches Jugendinstitut. Verfügbar unter: http://www.allianz-fuer-jugend.de/downloads/Peers_DJI_Expertise.pdf [29.10.2014].

Bryan, J. & Walbeck, N.H. (1970): The impact of words and deeds concerning altruism upon children. *Child Development*, 41, pp. 747-757.

Corcoran, K., Crusius, J. & Mussweiler, T. (2011): Social comparison: Motives, standards, and mechanisms. In: Derek Chadee (Hrsg.): *Theories in social psychology*. Wiley-Blackwell, Oxford, UK 2011, S. 119-139.

Coser, R. (1966): Role Distance, Sociological Ambivalence an Transitional Status Systems, *American Journal of Sociology*, Vol. 72, 1966. In: U. Gerhard, *Rollenanalyse als kritische Soziologie, Soziologische Texte*. Berlin: Luchterhand.

Dreitzel, H. P. (1971): Die gesellschaftlichen Leiden. In: U. Gerhard, *Rollenanalyse als kritische Soziologie, Soziologische Texte*. Berlin: Luchterhand.

Festinger, L. (1954): A Theory of Social Comparison Processes. In: *Human Relations* (1954), No. 7, pp. 117-140.

Funk, W. (2008): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Langfristige Trends der Änderung des Verkehrsverhaltens. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg, 5/2008, Nürnberg: IfeS. Verfügbar unter: http://www.ifes.uni-erlangen.de/pub/pdf/m_5_2008.pdf [16.10.2014].

- Geißler, R. (2014): Die Sozialstruktur Deutschlands. Wiesbaden: Springer Fachmedien.
- Gerber, W.-D. (1978): Der Erwachsene als Vorbild im Straßenverkehr: Einstellungen und Verhalten. Frankfurt am Main, Bern, Las Vegas: Peter Lang.
- Gerhard, U. (1971): Rollenanalyse als kritische Soziologie, Soziologische Texte. Berlin: Luchterhand.
- Heuring, M. & Petzold, H.G. (2004): Rollentheorien, Rollenkonflikte, Identität, Attributionen – Integrative und differentielle Perspektiven zur Bedeutung sozialpsychologischer Konzepte für die Praxis der Supervision. Düsseldorf, Amsterdam: Springer.
- Hoekstra, T. & Twisk, D. (2010): The role of parents in the informal learning process of children in the age group 4 to 12 years-old; A first investigation. SWOV Report R-2010-19.
- Hoefert, H.W. (2010): Psychologie in der Arztpraxis. Göttingen: Hogrefe.
- Höglinger, S. & Künzel, D. (2008): Mobilitätsverhalten von 0-25-jährigen Österreichern, unveröffentlichte Studie des KFV.
- Huesmann, L. R. (1982): Information Processing Models of Behavior. In N. Hirschberg and L. Humphreys (eds). Multivariate Applications in the Social Sciences. Hillsdale, NJ: Erlbaum. pp.261-288.
- Huesmann, L. R. & Miller, L. S. (1994): Long-term effects of repeated exposure to media violence in childhood. In L. R. Huesmann (Ed.), Aggressive behaviour. Current perspectives (pp. 153-186). New York: Plenum.
- Hurrelmann, K. (2006): Einführung in die Sozialisationstheorie, 9. Aufl. Weinheim, Basel: Beltz.
- Kellermann, A. (2013): Daily spatial mobilities, physical and virtual. In: Raumforschung und Raumordnung, Volume 71, Issue 3, pp 277-279, Berlin, Heidelberg, Springer.
- Kirwitzke, K. (2012): Radverkehrskampagnen im Vergleich, Aufbau, Ziele und Wirkung auf die Mobilitätskultur, geografische Masterarbeit an der TU Berlin, Institut für Stadt- und Regionalplanung, Fachgebiet Stadt- und Regionalökonomie. Verfügbar unter: <https://www.baufachinformation.de/dissertation/Radverkehrskampagnen-im-Vergleich/2013079008241> [4.11.2014].
- Körner, C. (2002): Implizite Verkehrserziehung von Kindern durch Eltern und Begleitpersonen, Diplomarbeit, Wien.
- Largo, R. H. (1999): Kinderjahre – Die Individualität des Kindes als erzieherische Herausforderung. München: Piper.

- Limbourg, M. (1998): Überforderte Kinder im Straßenverkehr. Welche Forderungen stellt die Kinderpsychologie an das Zivilrecht. Vortrag beim Verkehrsgerichtstag in Goslar. Verfügbar unter: <https://www.uni-due.de/~gpd402/alt/texte.ml/Goslar.html> [17.10.2014].
- Limbourg, M., Holeweg, S. & Köhne, C. (2001): Überprüfung einer Erweiterung der Programminhalte, Optimierung des Programmes „Kind und Verkehr“, Universität Gesamthochschule Essen. Verfügbar unter: https://www.uni-due.de/~gpd402/alt/Projekte/kind_und_verkehr.pdf [4.11.2014].
- Limbourg, M. und Reiter, K. (2003): Die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr. In: Kleine, W. (Hrsg.): Bewegungsraum Straße - Kinder unterwegs. Brennpunkte der Sportwissenschaft, Academia-Verlag, Sankt Augustin, 2003. S. 1-17.
- Limbourg, M. & Reiter, K. (2009): Vorschulische und schulische Mobilitäts- und Verkehrserziehung. In: N. Birbaumer, D. Frey, J. Kuhl, W. Schneider & R. Schwarzer (2009). Enzyklopädie der Psychologie. Themenbereich D: Praxisgebiete, Serie VI Verkehrspsychologie, Bd. 2 Anwendungsfelder der Verkehrspsychologie. Göttinger, Bern, Toronto, Seattle: Hogrefe.
- Linder, F.P. (2007): Verkehrsinfrastruktur für eine alternde Gesellschaft „Nahmobilität im Lebensraum Stadt“. In: Tagungsband zu den 4. Internationalen Verkehrstagen in Wuppertal, Bonn: Kirschbaum.
- Linton, R. (1971): The Study of Man. In: U. Gerhard, Rollenanalyse als kritische Soziologie, Soziologische Texte, Berlin: Luchterhand.
- Lyons, D. E., Young, A. G. & Keil, F. C. (2007): The hidden structure of overimitation. Verfügbar unter: <http://www.pnas.org/content/104/50/19751.full.pdf+html> [29.10.2014].
- Mac Gregor, C., Smiley, A.; Dunk, W. (1999): Identifying Gaps in Child Pedestrian Safety. Comparing What Children Do with What Parents Teach. Transportation Research Record No. 1674, 1999, S. 32-40.
- Morongiello, B. A., Barton, B. K. (2009): Child pedestrian safety: parental supervision, modelling behaviors, and beliefs about pedestrian competence. Accident Analysis & Prevention Vol.41 No.5, September 2009, pp. 1040-1046.
- Muir, C., Devlin, A., Oxley, J. Kopinathan, C., Charlton, J., Koppel, S. (2010): Parents as Role Models in road safety. Road Safety Research Fund. Melbourne: Monash University Accident Research Centre.
- Müller, B. (2009): Identität – Soziologische Analysen zur gesellschaftlichen Konstitution der Individualität, Dissertation zur Erlangung des Doktorates der Sozial- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Karl-Franzens-Universität Graz.
- Nuhn, H. & Hesse, M. (2006): Verkehrsgeographie. Paderborn: Schöningh.

Older, S.J. & Grayson, G.B. (1974): Perception and decision in the pedestrian task. Transport and Road Research Laboratory Report 49 UC. Chrowthorne, Berkshire.

Pilz, C. & Völkl, P. (2014): Kinderfreundliche Mobilität. Ein Leitfaden für eine kindergerechte Verkehrsplanung und -gestaltung. Wien: Bundesministerium für Land- und Fortwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Rakoczy, H., Warneken, F. & Tomasello, M. (2009): Young children's selective learning of rule games from reliable and unreliable models. *Cognitive Development*, 24, 61–69.

Risser, R. , Zuzan, W.D.; Tamme, W.; Steinbauer, J.; Kaba, A. (1991): Handbuch zur Erhebung von Verkehrskonflikten mit Anleitungen zur Beobachterschulung. Kleine Fachbuchreihe des KfV Band 28, Literas-Universitätsverlag, Wien, 1. Aufl.

Schmidt, M.F.H., Rakoczy, H. & Tomasello, M. (2010): Young children attribute normativity to novel actions without pedagogy or normative language. *Developmental Science*, 46, 1–10.

Schnadt, H. & Schübe, E. (1975): Verhalten von Fußgängern an Signalanlagen. Bericht des Technischen Überwachungsverein Reinland e.V., Köln: Institut für Unfallforschung.

Scoole, D.W., Lennon, A. & Haworth, N. (2010). Parental beliefs about supervising children when crossing roads and cycling. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 18, No. 1, March 11 2011, pp. 29-36.

Siegrist, S. (2000): Fahrerausbildung – Vorschläge für ein theoretisch fundiertes Vorgehen zur Reduktion der Unfälle junger Fahrzeuglenker (EU-Projekt GADGET). *Zeitschrift für Verkehrssicherheit* 46.Jg., Heft 4, S. 166-168.

Smith, E.R. (1998): Mental representation and memory. In D.T. Gilbert, S.T. Fiske & G. Lindzey (Eds.). *The Handbook of Social Psychology* (Vol. I, pp. 391-445). Boston, MA: McGraw-Hill.

Solso, R. L. (2005): *Kognitive Psychologie*. Heidelberg: Springer.

Soole, D.W.; Lennon, A. Haworth, N. (2011): Parental beliefs about supervising children when crossing roads and cycling. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion* Vol. 18 No. 1, Juni 2012, S. 153-162.

SWOV (2010): Informal Education: parents as teachers. *Research activities*, issue 45, December 2010.

SWOV (2012): Fact sheet – Traffic education for children 4-12 years old. Verfügbar unter:

http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Traffic_education_children.pdf [29.10.2014].

Sykes, G. & Matza, D. (1957): Techniques of Neutralization: A Theory of Delinquency, American Sociological Review 22(6), pp. 664-670.

Tillmann, K.-J. (2000): Sozialisierungstheorien, Eine Einführung in den Zusammenhang von Gesellschaft, Institution und Subjektwerdung, 10. Aufl. Reinbek bei Hamburg: Rohwolt.

Trischler, P. & Salamon, B. (2014): Schauplatz Schutzweg. Anhaltebereitschaft von Kfz-LenkerInnen an Schutzwegen. Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2014, 1.

Tully, J. C. & Baier, D. (2006): Mobiler Alltag : Mobilität zwischen Option und Zwang: Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Weber, K., van Betuw, A., Braun, E., Caraben, A., Gregersen, N.P., Hellsten, H., Neumann-Opitz, N., Pohlmeier, E., Schausberger, B., Schumann, S., Sentinella, J., Sörensen, G.B., Vissers, J. (2005): Rose 25 – Inventory and compiling of a European good practice guide on road safety education targeted at young people (final report). Verfügbar unter: http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/final_report.pdf [6.11.2014].

Wölfel, J. und Weber, K. (2007): Unterwegs zur Schule – Das Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen im Schulumfeld. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 163. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit).

Zumkley-Münkel, C. (1976): Imitationslernen. Düsseldorf: Schwannverlag.

Anhang

Erhebungsbögen

a) Qualitative Erhebung (1 Erhebungsbogen)

1	Stelle:				
2	Beobachter:				
3	FB.-Nr.:				
4	Geschlecht:	m (1)	w (2)		
5	Alter:	6-10 (1)	11-14 (2)	15-18 (3)	Älter (4)
6	Person mit Kind/Kinderwagen:				
7	L / M / A:	Leithammel (1)	Mitläufer (2)	Allein querend (3)	Sonstiges (4)

Fußgängerverhalten:

8	Gruppe:	Ja (1)	Nein (2)	21	Schulwegsicherung da	Ja (1)	Nein (2)
9	Dezidiertes Stehenbleiben vor der Querung	Ja (1)	Nein (2)	22-28	(1) FG beachtet Anweisungen des Polizisten, Schülerlotsen,...		
10	Korrektes Blickverhalten vor der Querung	Ja (1)	Nein (2)	22-28	(2) FG missachtet Anweisungen des Polizisten, Schülerlotsen,...		
11-20	(1) Interaktion nicht nötig, keine querenden FZ vorhanden			22-28	(3) Polizisten, Schülerlotsen, ... stoppt Fußgänger		
11-20	(2) FG quert ohne Interaktion trotz Notwendigkeit allein (schaut nicht)			22-28	(4) FG wartet auf Freigabe durch Polizisten, Schülerlotsen,...		
11-20	(3) FG quert ohne Interaktion trotz Notwendigkeit in der Gruppe (schaut nicht)						
11-20	(4) Queren abselbs von Querungsstelle (obwohl vorhanden)						
11-20	(5) Queren an gefährlichen Stellen z.B. zwischen parkenden Autos, vor Kurven, Kuppen, Baustellen, Sichtbehinderungen, Böschel, Mülltonnen						
11-20	(6) Queren unmittelbar vor bzw. hinter Öffentlichen Verkehrsmittel						
11-20	(7) Kein korrektes Blickverhalten während der Querung (Blickkontakt mit eventuellen Fahrzeuglenker)						
11-20	(8) Querung bei Rot						
11-20	(9) Fahrbahn wird im Laufem überquert						
11-20	(10) Mitzerren von Kindern						
11-20	(11) raufen, rangeln, anpöbeln, streiten						
11-20	(12) intensives Tratschen (unaufmerksam)						
11-20	(13) Handy nutzen (Tel., SMS etc.), Musik hören mit Kopfhörer (geistig abwesend)						
11-20	(17) FG dreht während der Querung um						

1	2	3
4	5	6
7	8	9

27	28	29
quert von	über	nach

11-20 Sonstiges Fußgängerverhalten:

Eltern-Fragebogen

Fragebogen „Kinder im Straßenverkehr“



Liebe Eltern,

im letzten Jahr verunglückten 1.359 Kinder im Straßenverkehr. Eine Hauptursache hierfür ist, dass Kinder den hohen Anforderungen des Verkehrs häufig noch nicht gewachsen sind und daher entsprechende Rücksicht von uns Erwachsenen geboten ist.

Um das Verkehrsverhalten von Kindern und Erwachsenen besser zu verstehen und dementsprechende Verkehrssicherheitsmaßnahmen setzen zu können, führt das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) ein vom österreichischen Verkehrssicherheitsfonds gefördertes Projekt durch. Da Sie Ihr Kind bzw. Ihre Kinder täglich im Straßenverkehr erleben, sind Ihre Erfahrungen in diesem Zusammenhang für uns sehr wertvoll. Wir bitten Sie daher um ein paar Minuten Ihrer Zeit!

Gehen Sie bei der Beantwortung der Fragen bitte folgendermaßen vor:

1. *Entscheiden Sie, welcher Elternteil den Fragebogen ausfüllen soll! Die Antworten sollen nur die Sicht einer Person wiedergeben!*
2. *Beantworten Sie möglichst alle Fragen!*
3. *Beziehen Sie sich bei Fragen „zu Ihrem Kind“ nur auf das Kind, welches Ihnen den Fragebogen mit nach Hause gebracht hat!*
4. *Stecken Sie den ausgefüllten Fragebogen wieder in den Briefumschlag und verschließen Sie ihn!*
5. *Geben Sie den Briefumschlag Ihrem Kind wieder mit, damit es ihn in der Schule abgeben kann.*

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

Falls Sie Fragen haben, können Sie sich gerne an folgende Ansprechperson wenden: ...

ALLGEMEINE FRAGEN

1. In welchem Verhältnis stehen Sie zum Kind (= Kind, das den Fragebogen mitgebracht hat)?

- Mutter Vater

2. Wie alt sind Sie?

- 18-29 Jahre 30-39 Jahre 40-49 Jahre 50-59 Jahre 60-69 Jahre 70 Jahre und älter

3. Welches Geschlecht und Alter hat Ihr Kind?

- weiblich männlich

..... Alter

4. Sind Sie noch für weitere Kinder erziehungsberechtigt?

- ja nein

5. Wie weit ist die Schule Ihres Kindes in etwa von Ihrem Wohnort entfernt?

- bis zu 2km mehr als 2km

6. Wie kommt Ihr Kind meistens in die Schule?

- zu Fuß Roller/Scooter Fahrrad Auto öffentliche Verkehrsmittel

7. Ist Ihr Kind im Normalfall alleine oder in Begleitung zur Schule unterwegs?

- alleine
 mit Freunden/Geschwistern
 mit erwachsener Begleitperson
 mit Freunden/Geschwistern und erwachsener Begleitperson

8. Ist Ihr Kind im Normalfall alleine oder in Begleitung nach Hause unterwegs?

- alleine
 mit Freunden/Geschwistern
 mit erwachsener Begleitperson
 mit Freunden/Geschwistern und erwachsener Begleitperson

FRAGEN ZUR VERKEHRSSICHERHEIT UND VERKEHRSERZIEHUNG

1. Wie oft halten Sie sich als FußgängerIn an die Verkehrsregeln?

- immer fast immer häufig manchmal selten

2. Wie oft halten Sie sich als FußgängerIn in Anwesenheit von Kindern an die Verkehrsregeln?

- immer fast immer häufig manchmal selten

3. Sehen Sie sich im Straßenverkehr als Vorbild für fremde Kinder?

- ja nein

4. Sehen Sie sich im Straßenverkehr als Vorbild für Ihr Kind?

- ja nein

5. Wie sehr glauben Sie durch Ihr Verhalten im Straßenverkehr das Verhalten Ihres Kindes beeinflussen zu können?

- sehr stark stark weniger stark gar nicht

6. Glauben Sie, Ihr Kind auch mit Ihrem Verhalten als Autofahrer zu beeinflussen?

- ja nein

7. Wie sehr beeinflussen andere FußgängerInnen und AutofahrerInnen das Verhalten Ihres Kindes im Straßenverkehr?

- sehr stark stark weniger stark gar nicht

8. Welche Altersgruppe beeinflusst Ihrer Meinung nach Ihr Kind am stärksten?

- Erwachsene
 ältere Kinder / Jugendliche
 gleichaltrige Kinder

9. Wie vermitteln Sie Ihrem Kind korrektes Verkehrsverhalten? (Mehrfachantworten möglich)

- richtiges Verhalten vorleben
 richtiges Verhalten zeigen
 Verkehrsregeln erklären
 Kind bei korrektem Verhalten loben
 auf Fehler des Kindes hinweisen

10. Kennt Ihr Kind die wichtigsten Verkehrsregeln?

- ja nein weiß ich nicht

11. Hält sich Ihr Kind auf bekannten Wegen ohne Ihr Zutun üblicherweise an die Verkehrsregeln?

- ja nein weiß ich nicht

12. Hält sich Ihr Kind auf neuen, unbekanntem Wegen ohne Ihr Zutun üblicherweise an die Verkehrsregeln?

- ja nein weiß ich nicht

13. Lassen Sie Ihr Kind kurze Alltagswege (zumindest hin und wieder) alleine zurücklegen?

- ja nein

14. Wer sollte Ihrer Meinung nach Verkehrserziehung leisten? (Mehrfachantworten möglich)

- Eltern/Familie Polizei
 Kindergarten sonstige Einrichtungen und zwar:.....
 Schule

15. In welchem Alter sollte Verkehrserziehung vermittelt werden? (Mehrfachantworten möglich)

- 3-5 Jahre 6-10 Jahre 11-14 Jahre 15-18 Jahre

16. Welche Angebote (Veranstaltungen, Informationsmaterial etc.) für Eltern würden Sie sich wünschen, um Ihr Kind gut auf die täglichen Anforderungen im Straßenverkehr vorzubereiten?

.....
.....

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Interviewleitfaden

- **Kurzvorstellung der Person und des Projekts**

- **Fragenkatalog:**

1. Bitte beschreibt kurz euren Schulweg? Auf was achtet ihr bei eurem Schulweg besonders?
2. *Bild der Querungsstelle, an der im Rahmen des Projekts zuvor beobachtet wurde, vorlegen und besprechen: Wo würdet Ihr hier queren (einzeichnen lassen) und auf was müsst Ihr achten?*
3. Wie würdet ihr einem anderen Kind erklären, was hier (= *Querungsstelle auf dem Bild*) zu tun ist?
4. Machen das Eure Freunde auch so wie Ihr?

Bei JA:

Wir haben beobachtet, dass Kinder in Eurem Alter manchmal...(jeweils beobachtetes Fehlverhalten erwähnen, z.B. über den Zebrastreifen laufen). Könnt Ihr Euch vorstellen, warum sie das machen?

Macht Ihr das auch manchmal nach?

Bei NEIN:

Was machen sie anders als Ihr? → Habt Ihr das auch schon mal gemacht?

5. Überqueren ältere Kinder die Straße genauso wie Ihr?

Bei JA:

Wir haben beobachtet, dass ältere Kinder manchmal...(jeweils beobachtetes Fehlverhalten erwähnen, z.B. neben dem Zebrastreifen gehen). Würdet Ihr das nachmachen?

Macht Ihr das auch manchmal nach?

Bei NEIN:

Was machen sie anders als Ihr? → Habt Ihr das auch schon mal gemacht?

6. Überqueren Erwachsene die Straße genauso wie Ihr?

Bei JA:

Wir haben beobachtet, dass Erwachsene manchmal...(jeweils beobachtetes Fehlverhalten erwähnen, z.B. neben dem Zebrastreifen gehen). Würdet Ihr das nachmachen?

Macht Ihr das auch manchmal nach?

Bei NEIN:

Was machen sie anders als Ihr? → Habt Ihr das auch schon mal gemacht?

7. Findet Ihr den Straßenverkehr für Kinder gefährlich? Was ist für euch dabei gefährlich?
8. Was müssten Erwachsene tun, damit der Straßenverkehr für Kinder sicher ist bzw. noch sicherer ist?
9. Möchtet ihr noch etwas zu eurem Schulweg sagen, was euch wichtig ist?

- **Dank und Verabschiedung**

Eltern-Feedbackbogen



Liebe Eltern! Liebe Erziehungsberechtigte!

Vor einigen Tagen hat Ihr Kind im Unterricht Buttons für Sie angefertigt und Ihnen diese gemeinsam mit einer Broschüre zum Thema „Vorbild sein im Straßenverkehr“ mitgebracht. Als Initiator dieser Verkehrssicherheitsaktion interessiert das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) nun, ob und wie die Aktion bei Ihnen angekommen ist. Daher bitten wir Sie uns ein paar kurze Fragen zu beantworten und den ausgefüllten Fragebogen Ihrem Kind anschließend wieder mit in die Schule zu geben. Ihre Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt.

1. Haben Sie von Ihrem Kind Buttons und die Broschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“ erhalten?
 ja nein

2. Haben Sie sich die Broschüre angesehen?
 ja nein, aber ich habe es noch vor nein

3. Halten Sie die Broschüre für informativ?
 ja nein

4. Werden Sie die Broschüre in Zukunft bei Bedarf verwenden?
 ja nein vielleicht

5. Haben Sie den Button bzw. die Buttons Ihres Kindes schon getragen?
 ja nein, aber ich habe es noch vor nein

6. Halten Sie diese Verkehrssicherheitsaktion für sinnvoll?
 ja nein

7. Haben Sie noch generelle Anmerkungen zur Aktion?
.....
.....

Vielen Dank für Ihre Zeit!

Das Projektteam des KFV

Kontakt: daniela.knowles@kfv.at
Tel. 05 77 0 77-1272

Elternbroschüre „Vorbild sein im Straßenverkehr“



Kinder brauchen Vorbilder im Straßenverkehr und wünschen sich, dass Erwachsene mit gutem Beispiel vorangehen.

Liebe Eltern

Die Broschüre, die Sie gerade in Händen halten, ist das Ergebnis eines Forschungsprojektes zum Thema Erwachsene als Vorbilder für Kinder (6-10-Jährige) im Straßenverkehr. Das Projekt wurde vom KFV (Kommision für Verkehrssicherheit) durchgeführt und vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (ÖVF) gefördert.

Österreichische Befragungen von Verkehrsteilnehmern und Eltern, Verhaltensbeobachtungen im Schulverkehr sowie weitere Forschungsergebnisse und Expertenmeinungen haben eindrücklich bestätigt: Kinder lernen sehr viel durch Nachahmung. Erwachsene, insbesondere Eltern, sind in diesem Zusammenhang die wichtigsten Vorbilder für 6-10-Jährige. Und Kinder wünschen sich, dass Erwachsene diese Rolle ernst nehmen.

Obgleich die meisten Eltern sich ihrer Vorbildrolle bewusst sind, gelingt es ihnen im Alltag aus diversen Gründen nicht immer, mit gutem Beispiel voranzugehen. Die vorliegende Broschüre soll Sie daher dabei unterstützen, Kinder – insbesondere die eigenen – bestmöglich auf die aktive Teilnahme am Straßenverkehr vorzubereiten. Neben der Darstellung der altersabhängigen Fähigkeiten der Kinder werden nützliche Tipps zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung gegeben, die es Ihnen leicht machen sollen, ein Vorbild zu sein.

Im Projektteam des ÖVF:

Themenüberblick

Wie verhalten sich Erwachsene im Straßenverkehr?	Seite 4
Wie sehen Kinder den Straßenverkehr?	Seite 5
Wie entwickelt sich die kindliche Mobilität? Was ist die Rolle der Erwachsenen?	Seite 6
Üben Sie mit Ihrem Kind das richtige Verhalten im Straßenverkehr!	Seite 8
Was sollte Ihr Kind als sicherer Verkehrsteilnehmer können?	Seite 10
Weitere nützliche Informationsquellen	Seite 11
Praktische Tipps	Seite 14

Wie verhalten sich Erwachsene im Straßenverkehr?

In komplexen oder neuartigen Situationen wird jeder einzelne Erwachsene automatisch zum Vorbild. Deshalb ist es entscheidend, dass insbesondere Eltern jederzeit korrektes Verhalten vorleben, in der Realität zeigt sich, dass Erwachsene in Begleitung von Kindern wesentlich mehr Regeltaten beachten als wenn sie alleine bzw. nur mit Erwachsenen unterwegs sind. Fehler wie die folgenden, die aufgrund der Fähigkeiten und Erfahrungen der Erwachsenen keine Konsequenzen haben, können aber – von Kindern nachgeahmt – tödlich enden.

In schwierigen Verkehrssituationen ahmen Kinder das Verhalten der anwesenden Erwachsenen automatisch nach.



Fehlverhalten Erwachsener bleibt häufig ohne negative Konsequenzen, weil sie oft noch schnell ausgleichen können. Zeigen Kinder das gleiche Verhalten, kommt es nicht selten zum Unfall.

Kinder erleben den Straßenverkehr anders als Erwachsene.

Erst mit etwa 12-14 Jahren verfügt ein Kind über alle Fähigkeiten für eine sichere selbstständige Verkehrsteilnahme.

Wie sehen Kinder den Straßenverkehr?

Unbewusst erwarten wir Kinder, dass sich Kinder im Straßenverkehr wie kleine Erwachsene verhalten. Das ist jedoch aufgrund ihrer Entwicklung gar nicht möglich. Die Kinder erleben den Straßenverkehr anders als wir Erwachsene:

-  Kinder sind kleiner und können daher nicht über Autordächer schauen und bemerken herannahende Fahrzeuge erst viel später. Umgekehrt sehen Autofahrer Kinder aufgrund ihrer geringen Größe auch schlechter.
-  Kinder lassen sich leicht ablenken und können ihre Aufmerksamkeit nicht halten. Daher fällt es ihnen beispielsweise schwer, sich während einer Unterhaltung gleichzeitig auf den Verkehr zu konzentrieren.
-  Kinder haben ein deutlich geringeres Sichtfeld, d.h. sie werden Fahrzeuge, die von der Seite kommen, erst später wahrnehmen.
-  Kinder können sich noch nicht so gut in andere hineinversetzen. So glauben sie z.B., dass der Autofahrer sie genau so sehen kann, wie sie ihn sehen.
-  Kinder fällt es schwer, aus vielen Geräuschen die gerade Wichtige herauszufiltern (z.B. Hupen des Autos, Fahrzeuggeräusche).
-  Kinder verstehen schon früh einfache Verkehrsregeln, Mißfahrtsituationen verhalten sie sich nicht immer dementsprechend (z.B. aufgrund anderer Interessen der Kinder, die sich nicht an die Regeln halten).
-  Kinder haben einen großen Bewegungsdrang. Einmal im Laufen fällt es ihnen schwer, plötzlich zu stoppen.

Das sollte Ihr Kind können:

- ab 7 Jahren: Das Kind kann sich in anderen Situationen zurechtfinden.
- ab 8 Jahren: Das Kind kann seine Aufmerksamkeit bewusst steuern und ist nicht mehr so leicht ablenkbar.
- ab 8-10 Jahren: Das Kind nimmt Gefahren realistisch und rechtzeitig wahr.
- ab 10 Jahren: Das Kind schätzt Entfernungen und Geschwindigkeiten relativ gut ein.
- ab 12 Jahren: Das Kind begreift (auch) Verkehrsregeln und kann sie richtig anwenden.
- ab 14 Jahren: Das Kind kann sich auf zwei Sachen gleichzeitig konzentrieren.

Wie entwickelt sich die kindliche Mobilität? Was ist die Rolle der Erwachsenen?

Im Durchschnitt legen Kinder etwa 3 Wege pro Tag zurück (z.B. zur Schule, unterschiedl. zu Freunden und wieder nach Hause). Hierbei sind sie insgesamt 50 bis 70 Minuten unterwegs und dies größtenteils im Auto. Unbegleitet und selbstständig zurückgelegte im Straßenverkehr zu sammeln, ist Kindern dabei oft nicht möglich. Dies ist wichtig ist es, dass Eltern ihren Kindern im Alltag die Verkehrsregeln erklären und korrektes Verhalten veranschaulichen. In mehr Übungssituationen für gemeinsam wachsende, desto mehr erleichtern Sie ihrem Kind die selbstständige Verkehrsteilnahme.

Kinder lernen durch die Erwachsenen, sich im Straßenverkehr zu bewegen und verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen.



Ab der Geburt sind Kinder Mitfahrer im PKW. Je älter sie werden, umso mehr nehmen sie dabei die elterliche Fahrweise und Fahrertendenz wahr.

Kinder lernen viele Regeln rund ums Autofahren kennen und übernehmen diese mit zunehmendem Alter.

Mit 4-6 Jahren lernen Kinder sich ihre Bewegungsfähigkeit, z.B. Fahrrad fahren. Aber auch die Straße queren, bei der einen Augenblicke Warten ist.

Kinder beobachten, wie sich Erwachsene – vor allem die Eltern – im Straßenverkehr verhalten.



Eltern sind auch als Autofahrer wichtige Vorbilder hinsichtlich Regelbefolgung und Steuerung beim Fahren.

Rollenspiele, Verkehrssituationen, Simulationen, über die sich Erwachsene ärgern und schimpfen, werden dem Kind beim Fahren vermittelt.

Eltern begleiten das Kind auf allen Wegen. Das Kind geht an der Hand oder ist in Sichtweite. Das Kind ist u.a. Mitfahrer im Auto und lernt so, dass das Regieren selbstverständlich ist.

Eltern sind Vorbild – oft sind sie sich dessen aber noch gar nicht bewusst.

Während Kinder anfangs hauptsächlich durch Nachahmung lernen, kommen später Erklärungen der Eltern hinzu. Damit verstehen und verinnerlichen sie ihr Tun.

<p>Mit dem Ende der Volksschulzeit spielen Gleichaltrige als Vorbilder eine immer wichtigere Rolle.</p>	<p>Mit 6 Jahren legen Kinder erste Wege alleine zurück, z.B. ohne Schulsack. Mit jedem weiteren Lebensjahr nimmt die Zahl der angelegten Wege zu.</p> <p>6-Jährige können nur korrektes Verhalten anbestimmen. Straßenregeln lernen. Das Beispiel, die pädagogisch wirksame Wirkung, kann Kinder daher verschieben. Wird sie selbst noch nicht verstanden können, was gefährlich ist, vertrauen sie BÄMÄR den Erwachsenen.</p> <p>Mit dem Schulbeginn lernen viele Kinder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Bus und Straßenbahn sind häufig die ersten öffentlichen Verkehrsmittel.</p> <p>Im Bezug auf das öffentliche Verkehrsmittel gibt es allgemeine Verhaltensregeln zu erlernen. Wie verhalte ich mich an der Haltestelle, wie im Verkehrsmittel?</p> <p>Mit 10 Jahren können Kinder die „Zwölftjährige Radfahrerprüfung“ ablegen und dürfen dann auch unbegleitet mit dem Fahrrad unterwegs sein (ohne Prüfung ab 12 Jahren). Der Alterszustand erweitert sich immer und geht über die unmittelbare Wohnumgebung hinaus.</p> <p>Kinder wollen sich unabhängig von Erwachsenen bewegen. Erwachsene sind auch immer ein Vorbild, aber in zunehmender Zahl auch ältere Kinder mehr und mehr als Rollenmodelle tätig.</p>	<p>Eltern erklären, üben mit dem Kind und zeigen korrektes Verhalten vor.</p> <p>Eltern vermitteln zum Regeln und besprechen diese mit dem Kind. Sie geben genaue Handlungsanweisungen (auch die Schulzusicherung betreffend). Viele Erwachsene sind sich aber nicht bewusst, dass Kinder auch außerhalb einer Übungssituation sehr viel von ihrem „gleichaltrigen“ und nachschauen! Erwachsene sind also BÄMÄR ein Vorbild!</p> <p>Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel muss gemeinsam mit dem Kind geübt werden.</p> <p>Das öffentliche Mobilitätsverhalten hat einen zunehmend größeren Einfluss auf das kindliche Mobilitätsverhalten. Bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden die mit den Eltern erlernten Verhaltensmuster genutzt.</p> <p>Eltern erklären Verkehrs- und Verkehrsregeln sowie Gefahrensituationen und üben weiter mit dem Kind.</p> <p>Das Kind lernt von den Eltern nicht nur die Verkehrsregeln, sondern auch, wie sie angewendet sind.</p>
--	--	--

Üben Sie mit Ihrem Kind das richtige Verhalten im Straßenverkehr!

Das Kind soll erfahren, was es richtig macht und was es auch verbessern muss. Folgende Strategien sind hilfreich - wenn Sie möglich sind:

- Richtiges Verhalten vorleben**
Seien Sie sich immer ihrer Vorbildwirkung bewusst und üben Sie im Alltag Ihres Kindes korrektes Verhalten vor.
- Korrektes Verhalten demonstrieren**
Zeigen Sie das richtige Verkehrsverhalten genau vor und kommentieren Sie, was Sie gerade tun.
- Verkehrsregeln erklären**
Erklären Sie Ihrem Kind wichtige Verkehrsregeln, wenn immer sich die Gelegenheit dazu bietet. Dies kann im Straßenverkehr der Fall sein, aber auch zu Hause.
- Fehler korrigieren**
Beobachten Sie, was sich Ihr Kind im Straßenverkehr verhält und korrigieren Sie es, wenn es etwas nicht richtig macht.
- Richtiges Verhalten loben**
Verbessern Sie Ihr Kind nicht nur, wenn es Fehler macht, sondern loben Sie es auch für korrektes Verhalten.

- Vorleben!
- Demonstrieren!
- Erklären!
- Korrigieren!
- Loben!

Weitere nützliche Informationsquellen

QR-Code – so geht's:

1. QR-Code-Scanner am Handy gratis downloaden
2. App am Handy öffnen
3. QR-Code scannen
4. Internetseite besuchen bzw. Dokument downloaden

Wir haben für Sie einige nützliche Informationsquellen zusammengestellt, die Sie mit dem Thema auch vertrauter machen können. Wir hoffen, dass es Ihnen als Hilfe unsere Broschüre und den unterstehenden Informationen immer leicht fallen wird. Beim Kind – aber auch allen anderen Kindern – im Straßenverkehr ein gutes Werkbild zu sein.

<p>http://www.amaustria.at/ama/ifa/ifa-portal-kinderbuch-25034-1578184</p> 	<h4>ÖAMTC Kinder(sicherheits)buch</h4> <p>Dieses Kindersicherheitsbuch zeigt mögliche Gefahren im Straßenverkehr auf, aber auch wie man Gefahren vermeidet – oder im Fall des Falles – damit umgehen kann. Im Buch finden Sie außerdem nützliche für Verkehrssicherheitsbeauftragte und Eltern zum Thema Verkehr.</p>
<p>http://www.wirwissenwas.com/app/10-116</p> 	<h4>Pedibus</h4> <p>Der Pedibus ist ein „Bus auf Pedalen“: Hiermit legen Kinder in Begleitung einer Erwachsenen (gibt es auch selbst) den Fußweg zum Kindergarten bzw. zur Schule auf und sind wieder nach Hause auf dem verkehrten Kurs gemeinsam zurück. Auf der Zeit des QR-Code-Scannens können Sie hilfreiche Informationen und Materialien zur Planung Ihres Durchführens abrufen.</p> <p>Tipp! Als der 3. Schulstufe kann der Pedibus auch problemlos in einem Betrieb eingesetzt werden – steht zu Fuß wird der Schulweg gemeinsam mit dem Fahrrad zurückgelegt.</p>

<h4>Workshop für Eltern von Kindergartenkindern</h4> <p>Die Sinnhaftigkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen und die individuellen Fähigkeiten der Kinder entwickeln sich Schritt für Schritt. In diesem Pedibus für Eltern von Kindergartenkindern geht es um praktische Anleitungen zum Üben mit dem Kind. Außerdem werden Verkehrssicherheitsregeln vorgestellt, die sich einfach in den Alltag integrieren lassen.</p>	 <p> <p> </p> </p>
<h4>Workshop für Eltern von Volksschülern</h4> <p>Wahrscheinlich bringen bereits heimische Kindergärten und Vorklassen viel, wenn es um das Thema geht. Eltern können die Kinder gezielt unterstützen und mit ihnen üben. Der Workshop gibt praktische, ausgewählte Handlungsanleitungen.</p>	 <p></p>



Meine Mama geht manchmal einfach irgendwo über die Straße und ich muss mitgehen.

In unserer Gasse haben wir eigentlich den Vorrang und die sausen dann einfach vorbei.

Die Erwachsenen machen eigentlich meistens alles richtig, aber manchmal fahren sie auch bei Rot, wenn sie es eilig haben.

Herausgeber und Kontakt
bmvit – Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1000 Wien
www.bmvit.gv.at

Inhaltliche Erarbeitung
IFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18, 1100 Wien
www.ifv.at

Fotos und Grafiken
IFV

Wien, Oktober 2015

Informationsfolder „Sei Kindern ein Vorbild!“



Wie sehen Kinder den Straßenverkehr?

Unbewusst erwarten wir Großen, dass sich Kinder im Straßenverkehr wie kleine Erwachsene verhalten. Das ist jedoch aufgrund ihrer Entwicklung gar nicht möglich. **Kinder erleben den Straßenverkehr anders** als wir Erwachsene ...



Kinder verstehen schon früh einfache Verkehrsregeln. Nichtsdestotrotz verhalten sie sich nicht immer dementsprechend (z.B. aufgrund anderer anwesender Kinder, die sich nicht an die Regeln halten).



Kinder können sich noch nicht so gut in andere hineinversetzen. So glauben sie z.B., dass der Autofahrer sie genau so sehen kann, wie sie ihn sehen.



Kinder lassen sich leicht ablenken und können ihre Aufmerksamkeit noch nicht teilen. Daher fällt es ihnen bspw. schwer, sich während einer Unterhaltung gleichzeitig auf den Verkehr zu konzentrieren.



Kinder sind kleiner und können daher nicht über Autodächer schauen und bemerken **herannahende Fahrzeuge** erst viel später. Umgekehrt sehen Autofahrer Kinder aufgrund ihrer **geringen Größe** auch schlechter.



Kinder haben ein deutlich engeres Sichtfeld, daher werden Fahrzeuge, die von der Seite kommen, erst später wahrgenommen.



Kindern fällt es schwer, aus vielen Geräuschen das gerade wichtige herauszufiltern (z.B. Hupen des Autos, Fahrradglocke).



Kinder haben einen großen Bewegungsdrang. Einmal im Laufen fällt es ihnen schwer, plötzlich zu stoppen.

Kinder lernen von Erwachsenen

Kinder sind erst ab etwa 12 bis 14 Jahren in der Lage, den Straßenverkehr so wie Erwachsene zu verstehen. Deshalb ist es unerlässlich, dass wir Erwachsenen ihnen **korrektes Verhalten** vorleben. Ahmen Kinder die beobachteten Verhaltensweisen nach, wozu sie im Vorschulalter, aber auch noch im Schulalter neigen, können sie sich mit der Zeit immer selbstständiger und sicherer im Straßenverkehr bewegen.

In schwierigen oder für Kinder neuartigen Situationen wird jeder anwesende Erwachsene automatisch zum Vorbild. Zeigt nur einer der Erwachsenen in diesem Moment ein Fehlverhalten, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich die beobachtenden Kinder ebenfalls falsch verhalten, erheblich an.

Wie wir Erwachsenen tendieren auch Kinder dazu, sich von regelwidrigem Verhalten stärker beeinflussen zu lassen als von regeltreuem. Geht daher aus einer Gruppe an der Ampel wartender Personen nur eine oder einer bei Rot über die Straße, werden sofort einige oder sogar alle Anwesenden folgen.

Seien Sie ein gutes Vorbild im Straßenverkehr!



Das wünschen sich Kinder von Erwachsenen:

Vorbild sein!

**Licht einschalten
bei Dunkelheit!**

**Während der Fahrt
nicht Kaffee trinken!**

An die Regeln halten!

Kinder beachten!

An Verkehrsschilder halten!

**Zebrastreifen beachten
und dort queren!**

Nicht so viel Autofahren!!

Nicht betrunken Autofahren!

Rote Ampeln befolgen!

**Sich für Fehler
entschuldigen!**

Herausgeber und Kontakt
bmvit – Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at

**Mit dem Rad nicht auf
dem Gehsteig fahren!**

Inhaltliche Erarbeitung
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18, 1100 Wien
www.kfv.at

Langsam fahren!

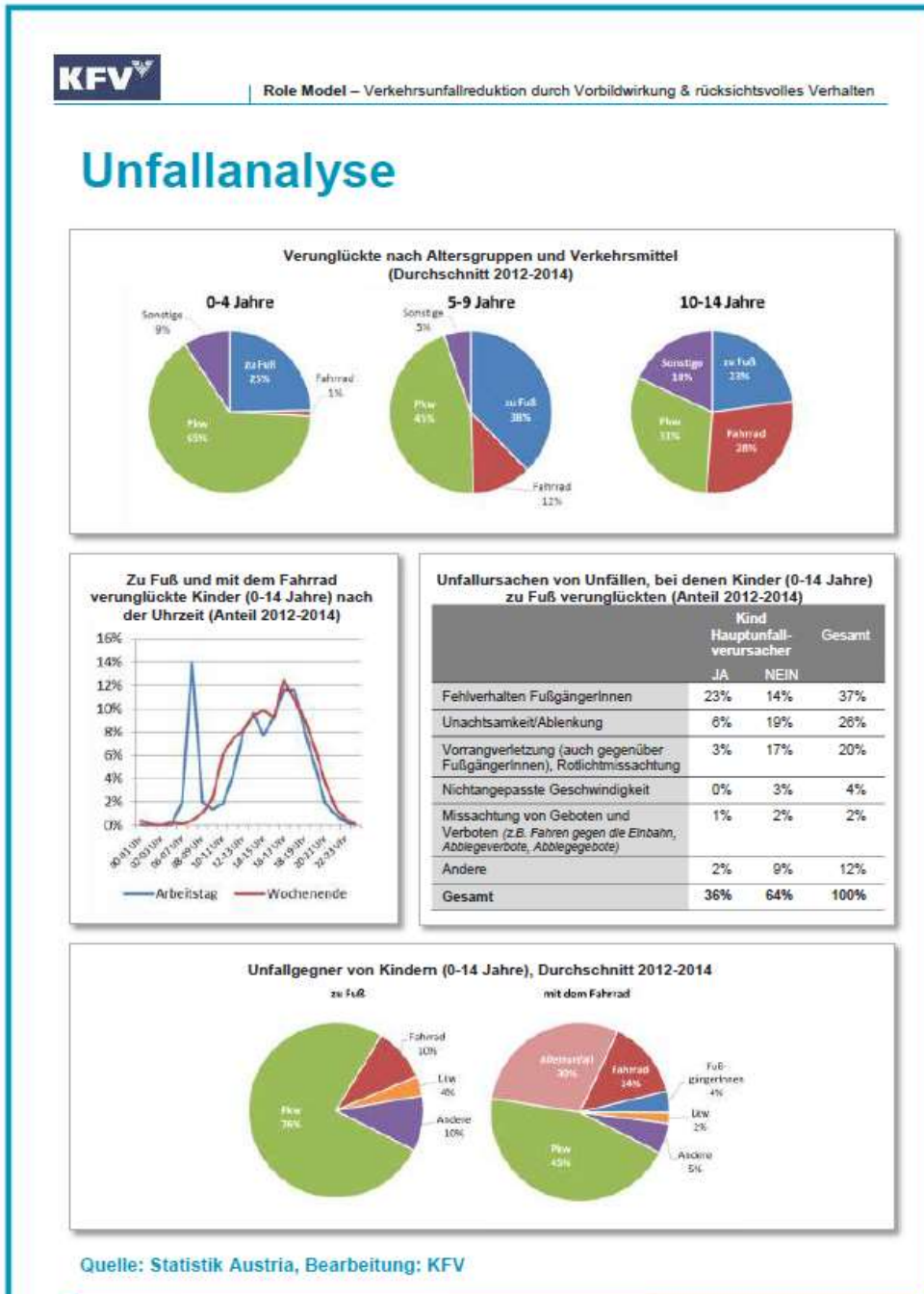
Fotos und Grafiken
KFV

Wien, Oktober 2015

Poster 1: Projektüberblick



Poster 2: Kinderunfallanalyse



Poster 3: State-of-the-Art-Analyse

KFV | Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung & rücksichtsvolles Verhalten

State of the Art




Psychologische und soziologische Theorien, Bewusstseinsbildung in der Praxis

- ▶ Kindliche Mobilität und die Rolle der Erwachsenen
- ▶ Aneignung von verkehrsrelevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten
- ▶ Lernen am Modell, soziale Vergleiche
- ▶ Verhaltensmodell zur Straßenüberquerung
- ▶ Mobilitätssozialisation
- ▶ Verhalten aus Sicht der Verkehrserziehung
- ▶ Österreichische und internationale VE-Maßnahmen für Eltern

VSF **bm** **TI** | Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Poster 4: Naturalistic-Driving-Analyse



Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung & rücksichtsvolles Verhalten

Naturalistic Driving-Analyse



Naturalistic Driving (ND)

Beobachtung des natürlichen Fahrverhaltens durch Ausstattung von Fahrzeugen mit Messtechnik

Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeiten in Schulinähe




Zonierung	Schulinähe, Schulbetrieb	Schulinähe, keine Schulbetrieb	Übrige
30 km/h	33,6	33,1	36,4
50 km/h	43,3	45,6	49,9


Beobachtete Fehlverhaltensweisen in Schulinähe



















Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Poster 5: Verhaltensbeobachtung



Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung & rücksichtsvolles Verhalten



Verhaltensbeobachtung

Wie verhalten sich Erwachsene im Straßenverkehr?

KNAPP VOR EINEM KFZ
DIE STRASSE ÜBERQUEREN.

DIE STRASSE SCHRÄG QUEREN.

DIE FAHRBAHN NEBEN
DEM SCHUTZWEG QUEREN.

EIN KIND MITZERREN.


ZWISCHEN PARKENDEN
AUTOS QUEREN.

OHNE SCHAUEN DIE STRASSE
ÜBERQUEREN.

BEI ROT GEHEN ODER FAHREN.

SICH DURCH GESPRÄCHE ODER
DIE BENUTZUNG DES HANDYS
ABLENKEN LASSEN.


Wie verhalten sich Kinder im Straßenverkehr?




In schwierigen Verkehrssituationen ahmen Kinder das Verhalten der anwesenden Erwachsenen automatisch nach.

Fehlverhalten von Erwachsenen bleibt häufig ohne negative Konsequenzen, weil sie oft noch schnell ausgleichen können. Zeigen Kinder das gleiche Verhalten, kommt es nicht selten zum Unfall.


Querungsverhalten von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen




Querung Kinder



Querung Jugendliche

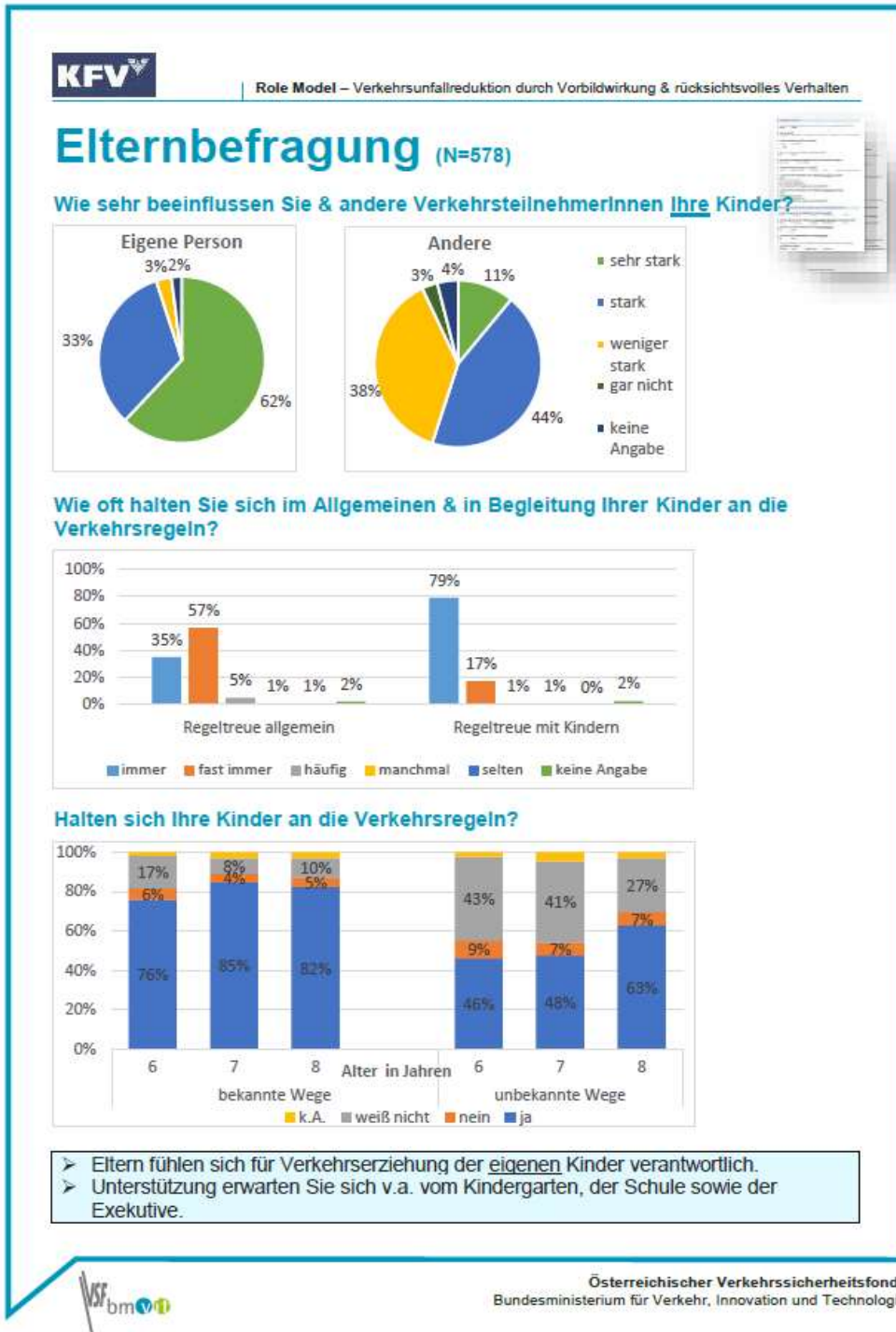


Querung Erwachsene



Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Poster 6: Elternbefragung



Poster 7: SchülerInneninterviews



Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung & rücksichtsvolles Verhalten

Interviews mit SchülerInnen

Beschriebenes Querungsverhalten im Schulumfeld




„schauen, ob kein Auto kommt“ „warten, ob es anhält, nicht gleich 'rübergelien“

„nur am Gehweg und am Zebrastreifen gehen“ „nicht 'rüber laufen, normal gehen“

„beim Zebrastreifen warten, bis der Polizist auf die Straße geht und wenn er dort steht und die Hand hochhält, dann kannst Du gehen.“

Das wünschen sich Kinder von Erwachsenen






Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Poster 8: Bewusstseinsbildende Maßnahmen



Role Model – Verkehrsunfallreduktion durch Vorbildwirkung & rücksichtsvolles Verhalten

Bewusstseinsbildende Maßnahmen

- ▶ Button-Malen VS Piaristengasse (Button und Handbuch an Eltern)
- ▶ Verteilaktion (Button und Folder an PassantInnen)
- ▶ Bewertung durch Eltern



Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

bmvit - Bundesministerium für Technologie
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Austria

Inhaltliche Erarbeitung: Projektverantwortliche Autorinnen:

Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Mag.^a Eva Aigner-Breuss – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Wien, 04. April 2016

Erstveröffentlichung:

Juli 2016, Band 051

Projektnummer:

BMVIT-199.845

Schriftenleitung:

Dipl.-Ing. Dr. Eva-Maria Eichinger-Vill
Dipl.-Ing. Alexander Nowotny

Erklärung der Schriftenleitung:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie übereinstimmen.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, im Rahmen der **3. VSF-Ausschreibung „Vorsicht – Kinder – Rücksicht“**.