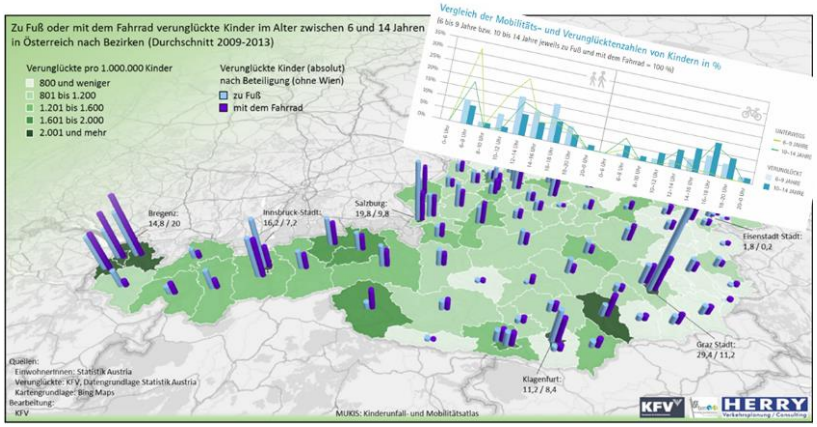
Lfd. Nr. 046

Forschungsarbeiten des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds

MUKIS
Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen

DI[in] Veronika Zuser – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
DI Norbert Sedlacek – HERRY Consult
Mag.[a] Anita Eichhorn – KFV
Dipl.-Psych.[in] Daniela Knowles – KFV
DI Alexander Pommer – KFV
Mag.[a] Irene Steinacher – HERRY Consult
Mag.[a] Eva Aigner-Breuss – KFV
DI Martin Donabauer – KFV
Mag. Jürgen Breuss – KFV

Wien, Oktober 2015



Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Inhaltsverzeichnis

I. Einleitung 5

II. Kurzzusammenfassung 6

III. Abstract 7

IV. Zusammenfassung 8

V. Analyse des Mobilitätsverhaltens von Kindern 10

1. Mobilitätsverhalten der Eltern 10

1.1 Begleitwege von Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern 15

1.2 Mobilitätsverhalten der Kinder (6-14 Jahre) 21

1.3 Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) 25

1.4 Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) 28

1.5 Detailauswertung 30

1.6 Highlights 34

VI. Analyse des Unfallgeschehens von Kindern 36

1. Überblick über das Gesamtunfallgeschehen 36

2. Überblick über das Kinderunfallgeschehen (6- bis 14-Jährige) 45

2.1 Kinderunfallgeschehen nach Verletzungsgrad 46

2.2 Kinderunfallgeschehen nach Verkehrsarten 50

2.3 Kinderunfallgeschehen nach dem Geschlecht 55

2.4 Highlights 60

3. Überblick über das Unfallgeschehen selbstständig mobiler Kinder (6- bis 14-Jährige) 61

3.1 Unfallgeschehen nach der zeitlichen Verteilung 61

3.2 Unfallgeschehen nach Unfallcharakteristika 69

3.3 Unfallgeschehen nach räumlicher Verteilung 72

3.4 Highlights 81

VII. Verknüpfung von Mobilitäts- und Unfallkennzahlen 82

1. Ermittlung der durchschnittlichen Verkehrsleistung zur Ableitung von Unfallraten 82

VIII. Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas 87

IX. Analyse von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen 89

1. Best Practice-Maßnahmen 91

2. Good Practice-Maßnahmen 105

2.1 Highlights 117

X. Erhebung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Regionen 118

1. ExpertInnengespräche auf regionaler Ebene 118

2. Maßnahmenbeschreibung aus den Beispielgemeinden 120

2.1 Niederösterreich 121

2.2 Burgenland 128

2.3 Oberösterreich 131

2.4 Tirol 141

2.5 Vorarlberg 150

2.6 Highlights 161

Leitfaden „Kinder - sicher - mobil“ 162

Tabellenverzeichnis 163

Abbildungsverzeichnis 164

Anhang 169

Kinderunfall- und –mobilitätsatlas 169

Leitfaden „Kinder sicher mobil.“ 169

I. Einleitung

„Wien (OTS) – Ein siebenjähriges Mädchen ist gestern früh auf seinem Schulweg in der Schelleingasse von einem Radfahrer niedergestoßen worden. Das Mädchen wollte um 07:50 Uhr zwischen parkenden Fahrzeugen die Fahrbahn überqueren, ein herannahender Radfahrer (54) konnte nicht mehr rechtzeitig abbremsen und es kam zum Unfall. Beide Personen kamen zu Sturz und wurden verletzt in ein Krankenhaus gebracht.“[1]

Dieses aktuelle Beispiel zeigt auf, dass Kinder immer wieder in Verkehrsunfälle verwickelt sind, die zum Teil durch Mobilitätskompetenz vermeidbar wären. Verkehrs- und Mobilitätsverhalten muss daher im frühen Kindesalter erlernt und vor allem geübt werden.

Sicherheitsbedenken der Eltern haben die selbstständige Mobilität von Kindern in den letzten Jahren immer mehr eingeschränkt. Eine frühe aktive Verkehrsteilnahme ist jedoch, wie die Unfallzahlen eindrucksvoll belegen, für das spätere, sichere Verhalten im Straßenverkehr wichtig: Während der Anteil der Kinder von 6 bis 14 Jahren an den Verunglückten im Straßenverkehr gering ist – 2013 waren es 4,9% – wächst die Zahl der Verunfallten mit der Intensivierung der eigenständigen Mobilität ab dem 15. Lebensjahr sprunghaft an. Eine Förderung der eigenständigen Mobilität bereits vor dem 14. Lebensjahr kann dem entgegenwirken.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind bislang primär auf die örtlichen Gegebenheiten ausgerichtet, selten jedoch auf die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern. Das VSF-geförderte Projekt MUKIS *(Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen)* beschäftigt sich sowohl mit den Unfallzahlen als auch mit der Mobilität von Kindern und stellt diese gegenüber. Die Ergebnisse werden in Form eines Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas Österreich dargestellt. Der ebenfalls im Rahmen des Projekts erstellte Leitfaden „Kinder sicher mobil“ soll die kindgerechte Maßnahmensetzung in den Bereichen Verkehr und Mobilität unterstützen.

Das Projekt MUKIS wurde gemeinsam vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und HERRY Consult GmbH durchgeführt und hatte eine Laufzeit von 15 Monaten (11/2014 – 01/2015). Der vorliegende Endbericht präsentiert die detaillierten Projektergebnisse.

[1] http://www.ots.at, Abruf: 12.12.2014

II. Kurzzusammenfassung

Problem
Sicherheitsbedenken der Eltern haben die eigenständige Mobilität von Kindern in den letzten Jahren immer mehr eingeschränkt. Eine frühe aktive Verkehrsteilnahme ist jedoch für das spätere, sichere Verhalten im Straßenverkehr wichtig.

Methodik
Das Verkehrsunfallgeschehen sowie das Mobilitätsverhalten von Kindern (6-14 Jahre) wurden analysiert, die Ergebnisse miteinander verknüpft und anschließend räumlich aufbereitet. Mit Hilfe einer Best Practice-Recherche inkl. ExpertInneninterviews wurden zusätzlich bewusstseinsbildende Maßnahmen identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Ergebnisse
Es liegt ein Kinderunfall- und –mobilitätsatlas vor, der die verunglückten Kinder sowie die eigenständige Mobilität von Kindern auf Bundesland- und Bezirksebene abbildet. Aus den 105 identifizierten Verkehrssicherheits- und Mobilitätsmaßnahmen wurden Vorzeigemaßnahmen ausgewählt und in Form eines Handlungsleitfadens für VerantwortungsträgerInnen (Gemeinden, Schulen, Eltern etc.) aufbereitet.

Schlussfolgerungen
Zu Zeiten, zu denen Kinder verstärkt im Straßenverkehr unterwegs sind, verunglücken sie generell auch häufiger. Um die sichere, eigenständige Mobilität von Kindern zu fördern, sollten bewusstseinsbildenden Maßnahmen daher zukünftig die Verkehrssicherheit und das Mobilitätsverhalten gleichermaßen ansprechen.

III. Abstract

Problem
Safety concerns of parents have lowered the independent mobility of children in the last couple of years. However, participation in traffic in early years is important for a safe traffic behavior later in life.

Methodology
Within the project the traffic accident occurrence and the mobility behavior of children (6 to 14 years) was analyzed. The results were linked and put into graphs as well as maps. In addition, awareness building measures were identified and codes of best practices derived via best practice research and expert interviews.

Results
Project output is an atlas on traffic accidents and autonomous mobility of children on the Austrian province and district level. Out of the 105 identified traffic safety and mobility measures model examples were chosen and processed in guidelines for decision makers just as communities, schools or parents.

Conclusion
It turned out that at times of increased children´s mobility their involvement in an accident is more likely. Therefore, safe and independent mobility of 6 to 14-year-olds should be promoted not only by awareness raising traffic safety measures but also by mobility orientated measures.

IV. Zusammenfassung

Bisher wurden in Österreich bei Unfallauswertungen und der Umsetzung von Maßnahmen im Verkehrssicherheitsbereich Mobilitätsbedürfnisse von Kindern (6-14 Jahre) nicht ausreichend berücksichtigt. Das VSF-Projekt „Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen (MUKIS)“ schafft diese notwendige Verbindung zwischen den aktuellen Unfallzahlen von Kindern und deren Mobilitätsverhalten. Zusätzlich werden geeignete Best-Practice- und Good-Practice-Beispiele auf Gemeindeebene dargestellt.

Mobilitätsverhalten
Auch heute noch werden die Begleitwege von 6- bis 14-jährigen Kindern vorwiegend vom weiblichen Elternteil erledigt. Rund ein Drittel aller werktäglichen Wege von Frauen mit Kindern von 6 bis 14 Jahren sind Begleitwege.

Über drei Viertel der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern benutzen für ihre Begleitwege den Pkw als LenkerIn im städtischen Raum, in den ländlich geprägten Regionen (z.B. Wien Umland) sind es sogar 80%. In den Landgemeinden sind es hingegen nur 40%, dafür 54%, die zu Fuß begleiten.

In den Landgemeinden ist der ÖV-Zeitkartenbesitz von Kindern unter 15 Jahren wesentlich höher als in städtisch und ländlich geprägten Gemeinden. 51% der Ausbildungswege von Mädchen sowie 41% bei den Burschen werden in städtischen Gebieten mit dem ÖV zurückgelegt.
Mädchen legen Freizeitwege in ländlichen Gebieten vor allem als Pkw-Mitfahrerinnen zurück. Burschen bevorzugen neben Mitfahrgelegenheiten auch gerne das Fahrrad.

Unfallgeschehen
Sowohl die Zahl der im Straßenverkehr getöteten als auch die der verunglückten 6- bis 14-jährigen Kinder ist seit 1990 zurückgegangen. In den vergangenen fünf Jahren (2009-2013) verunglückten durchschnittlich 644 Kinder pro Jahr im Alter 6-14 Jahren zu Fuß und 568 Kinder mit dem Fahrrad. Buben verunglücken generell häufiger als Mädchen.
Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren verunglücken hauptsächlich als Pkw-InsassInnen. Gleichzeitig ist der Pkw auch der wichtigste Unfallgegner von zu Fuß (78%) oder mit dem Fahrrad (51%) verunglückten Kindern.
„Fehlverhalten der FußgängerIn“ ist bei zu Fuß verunglückten Kindern die häufigste Unfallursache, während es mit dem Rad „Unachtsamkeit und Ablenkung“ ist und zwar sowohl seitens der Kinder als auch bei den UnfallgegnerInnen.
Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern sind vielfach mit Schulwegen im weitesten Sinne verbunden. Unfälle mit dem Fahrrad ereignen sich eher auf Freizeitwegen. Sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad verunglücken die meisten Kinder in städtisch geprägten Gebieten.

Verknüpfung von Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen
Bei der Analyse des Unfallgeschehens ergaben sich teilweise deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Bundesländern, die sich jedoch relativierten, nachdem die Verkehrsleistung mitberücksichtigt wurde. In Bundesländern mit einer geringeren Verkehrsleistung sind zumeist auch weniger

Unfälle zu beobachten. Dies gilt für das Zu-Fuß-Gehen und mit Einschränkung auch für das Radfahren.

Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas
Basierend auf der Unfall- und Mobilitätsanalyse wurde ein Atlas erstellt. Primäres Augenmerk wurde auf die räumliche Zuordnung verunglückter Kinder sowie der Mobilität von Kindern in Österreich auf Bundesland- bzw. Bezirksebene gelegt.

Analyse von bewusstseinsbildenden Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Im Zuge der Recherche konnten 105 Maßnahmen national und international identifiziert werden. Aus diesem Pool an Maßnahmen sind 14 Best Practice-Beispiele (z.B. Velobus/Pedibus, Freiwillige Radfahrprüfung, Fahrraddetektive) und 12 Good Practice-Beispiele (z.B. Pedestrian Test, Busschule, Verkehrsschlangenspiel) ausgewählt worden.
Nur wenige der bewusstseinsbildenden Maßnahmen fördern sowohl die eigenständige Mobilität als auch die Verkehrssicherheit.

Erhebung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Regionen
ExpertInnengespräche zeigten, dass konkrete Maßnahmen nicht auf regionaler Ebene, sondern vor allem auf Gemeindeebene stattfinden.
Je mehr Engagement in der Gemeinde vorhanden ist, desto vielfältiger sind die umgesetzten Maßnahmen.
Vor allem die Gemeindevertretung, die Schulen und die Eltern spielen bei der Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen eine bedeutende Rolle.
Da Verkehrserziehung nur in der Volksschule Teil des Lehrplans ist, sind in AHS-Unterstufen bzw. in der Neuen Mittelschule/Hauptschule kaum mehr Angebote vorhanden. Es wurde ersichtlich, dass eine Vielzahl von Maßnahmen existiert, die Verkehrssicherheit und Mobilität rund um die Schule und den Schulweg thematisieren. Die Sicherheit und Mobilität von Kindern in der Freizeit wird jedoch bei den derzeitigen bewusstseinsbildenden Maßnahmen seltener angesprochen.
Eine Evaluierung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen in den Gemeinden findet selten statt.

Leitfaden
Der Leitfaden „Kinder sicher mobil“ gibt einerseits einen Überblick über die Ergebnisse der Unfall- und Mobilitätsanalyse und stellt andererseits kostengünstige bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung der Mobilität und Verkehrssicherheit von Kindern vor.
Der Leitfaden soll Verantwortlichen in den Gebietskörperschaften und der Schulverwaltung bei der kindergerechten Maßnahmensetzung als Unterstützung dienen.

V. Analyse des Mobilitätsverhaltens von Kindern

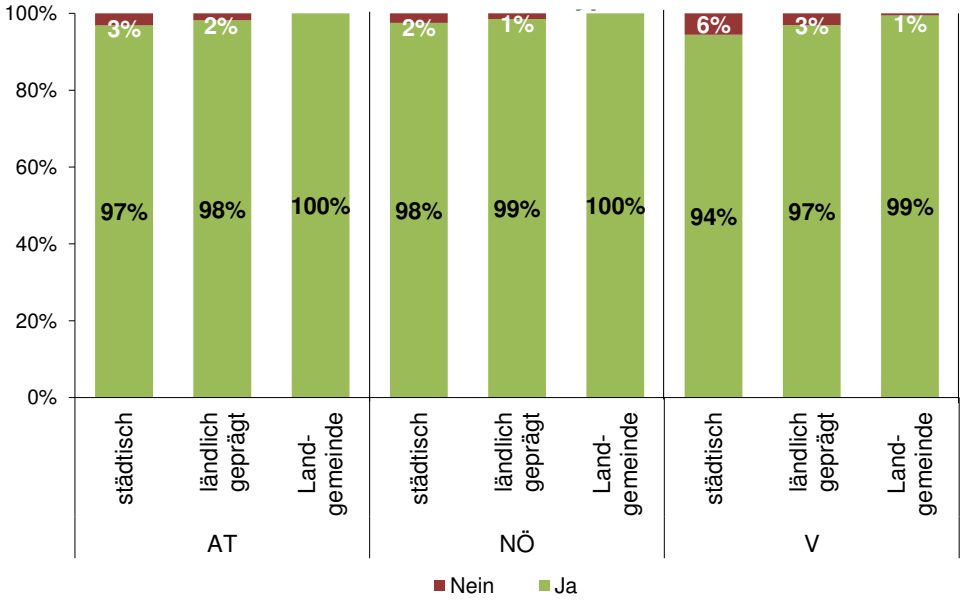
Da das Mobilitätsverhalten der Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren stark an jenes der Eltern gebunden ist, wird neben dem Verhalten der Kinder von 6 bis 14 Jahren auch jenes der Eltern einer Analyse unterzogen. Es erfolgen Auswertungen zu spezifischen Markern der Mobilität.

Für die Analyse wurden die Mobilitätsdaten des Projektes Stilmobil 2010, in dem Herry Consult im Auftrag des Lebensministeriums vorhandene Mobilitätsdaten aus dem Jahr 2004 auf Österreich hochrechnete, verwendet. Weiters sind Mobilitätsdaten aus dem Jahr 2008 in Niederösterreich und Vorarlberg, bei denen Herry Consult in den jeweiligen Bundesländern im Auftrag der Landesregierungen landesweite Erhebungen durchführte, sowie Mobilitätsdaten, die durch das KFV (vgl. Höglinger, Künzel & Brandstätter 2008) österreichweit erhoben wurden, herangezogen worden.

1. Mobilitätsverhalten der Eltern

In Landgemeinden besitzen nahezu 100% der Eltern einen Führerschein. Dieser Anteil reduziert sich in Abhängigkeit von der städtischen Ausprägung der Wohngemeinde geringfügig (siehe ABB 1).

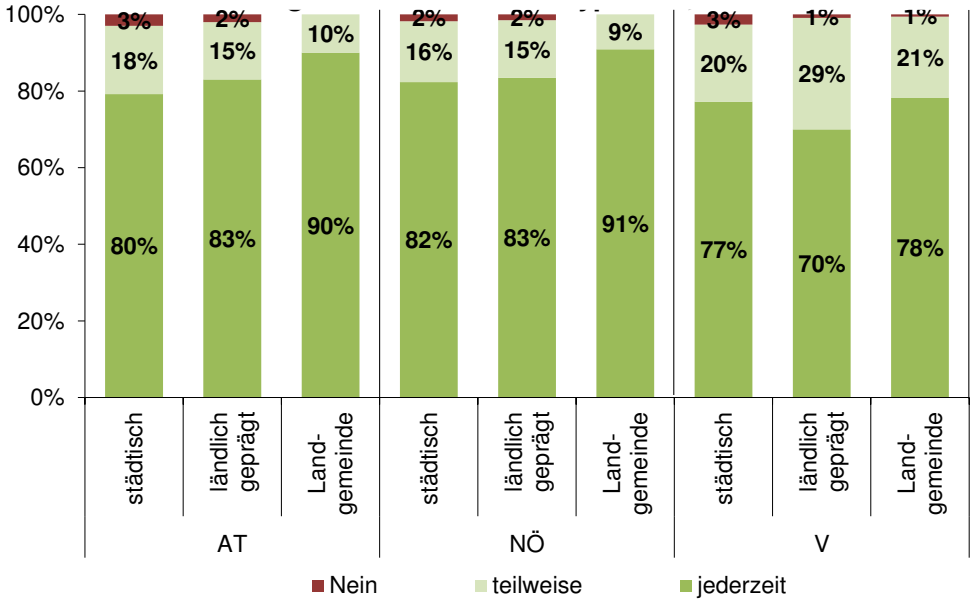
ABB 1 Führerscheinbesitz der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In Landgemeinden liegt die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern deutlich höher als in städtischen bzw. ländlich geprägten Regionen (siehe ABB 2).

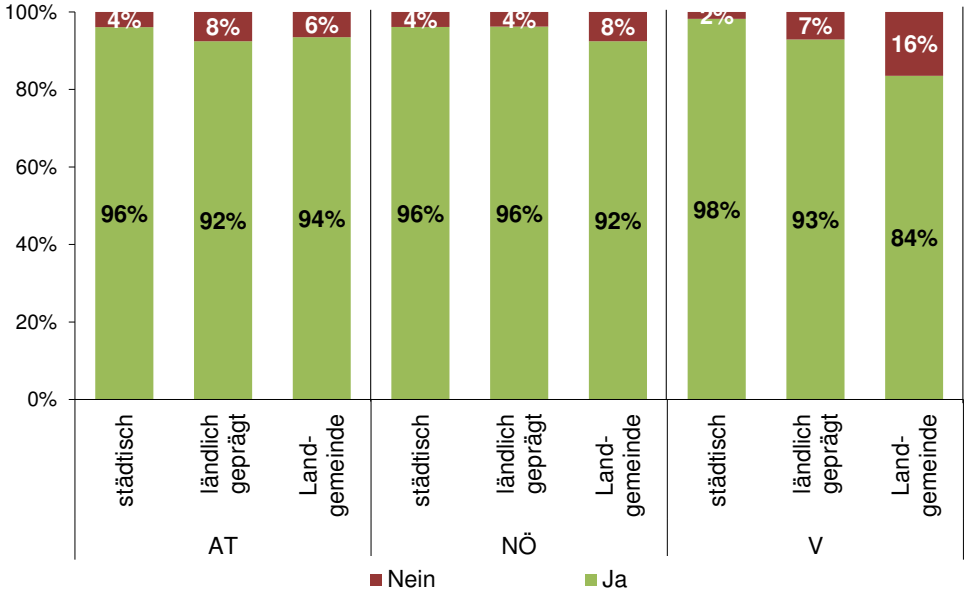
ABB 2 Pkw-Verfügbarkeit der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In Städten verfügen tendenziell mehr Eltern von 6- bis 14-Jährigen über ein eigenes Fahrrad als in ländlichen Gemeinden. Während beispielsweise 98% der Eltern in städtischen Gemeinden Vorarlbergs ein Fahrrad besitzen, verfügen in den Landgemeinden Vorarlbergs nur 84% über ein eigenes Fahrrad (siehe ABB 3).

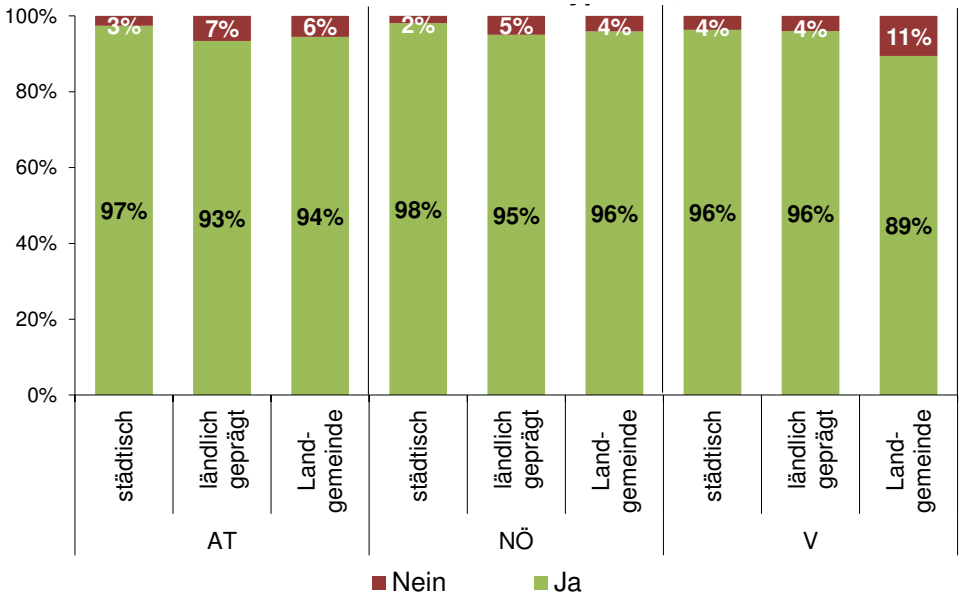
ABB 3 Radbesitz der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In Städten gehen nahezu alle Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern an Werktagen zumindest für einen Wegzweck außer Haus. Der Anteil jener, die an einem Werktag nicht das Haus verlassen, ist in Landgemeinden in Vorarlberg mit 11% am höchsten und liegt deutlich über dem Österreichschnitt (Landgemeinden) von 6% (siehe ABB 4).

ABB 4 Außer-Haus-Anteil der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg

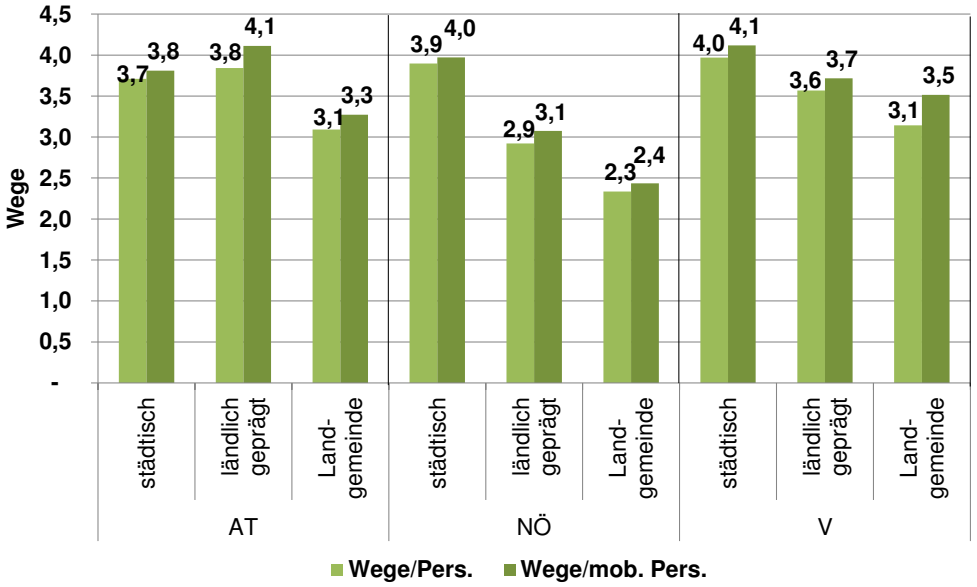


Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In der Mobilitätsforschung wird zwischen Wegen pro Person und Wegen pro mobiler Person unterschieden. Bei Wegen pro mobiler Person werden nur jene Personen herangezogen, die einen Ortswechsel unternommen haben, somit mobil waren. Bei Wegen pro Person werden alle Personen, auch jene, die nicht mobil waren, einbezogen.

Bei der durchschnittlichen Anzahl von Wegen sind klare räumliche Divergenzen erkennbar (siehe ABB 5). Konvergiert die Anzahl der durchschnittlichen Wege der mobilen Eltern im städtischen Raum in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg, so unterscheiden sie sich sehr stark im weiteren räumlichen Bezug. Im Schnitt legen die mobilen Eltern in ländlich geprägten Regionen in Österreich 4,1 Wege pro Werktag zurück, in Niederösterreich sind es hingegen nur 3,1 Wege und in Vorarlberg 3,7. Über dem Österreichschnitt (3,3 Wege) liegen die Wege der mobilen Eltern in den Landgemeinden Vorarlbergs mit 3,5 Wegen, hingegen deutlich darunter in Niederösterreich mit 2,4 Wegen.

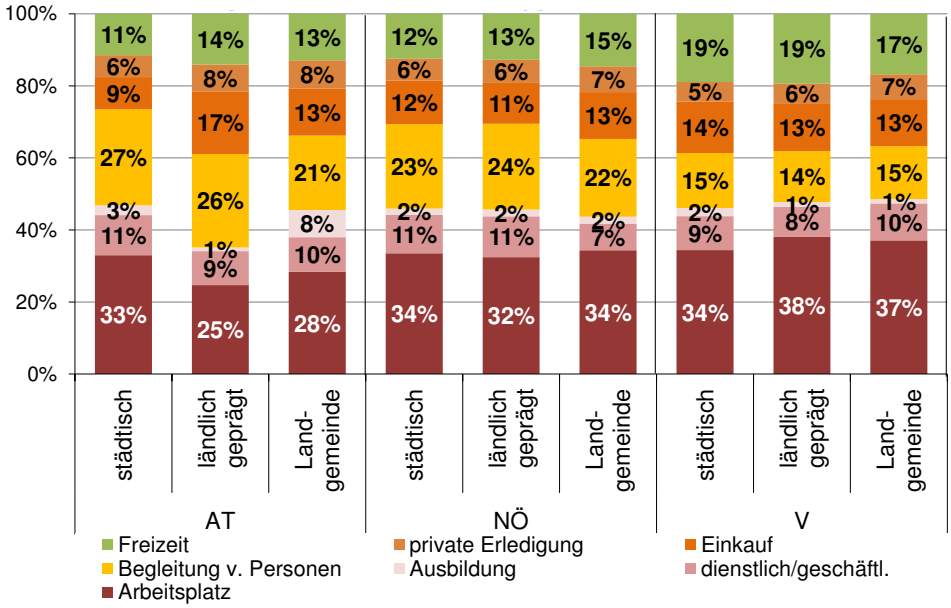
ABB 5 Wege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern pro Person und pro mobiler Person nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Bei der Analyse der Wege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern fällt auf, dass in den ländlich geprägten Gemeinden Österreichs der Anteil an Begleitwegen mit 26% nahezu identisch ist wie der der Arbeitswege mit 25% (siehe ABB 6).

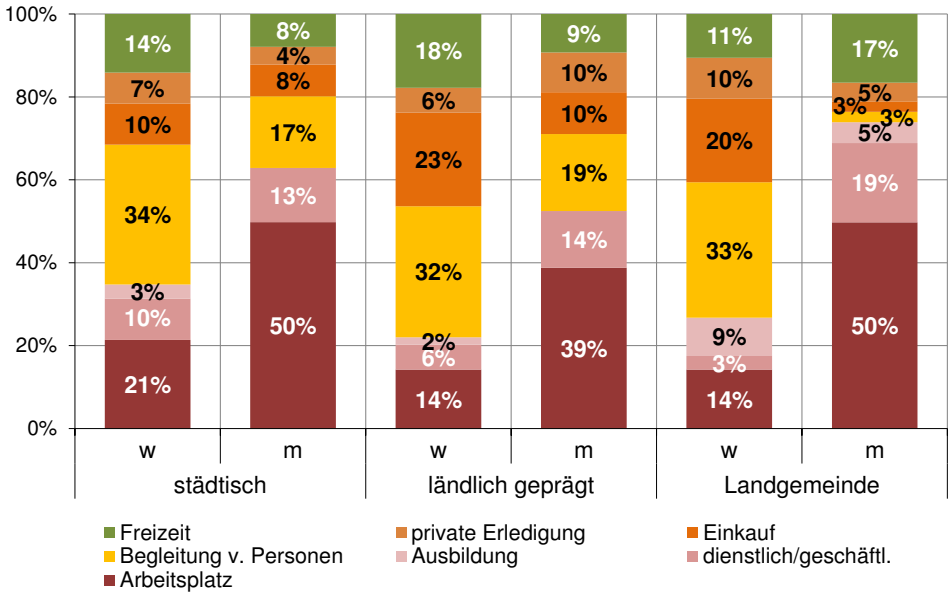
ABB 6 Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Untergliedert man die Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht, so ist ersichtlich, dass in allen Raumtypen rund ein Drittel der Wege der Frauen Begleitwege sind (siehe ABB 7).

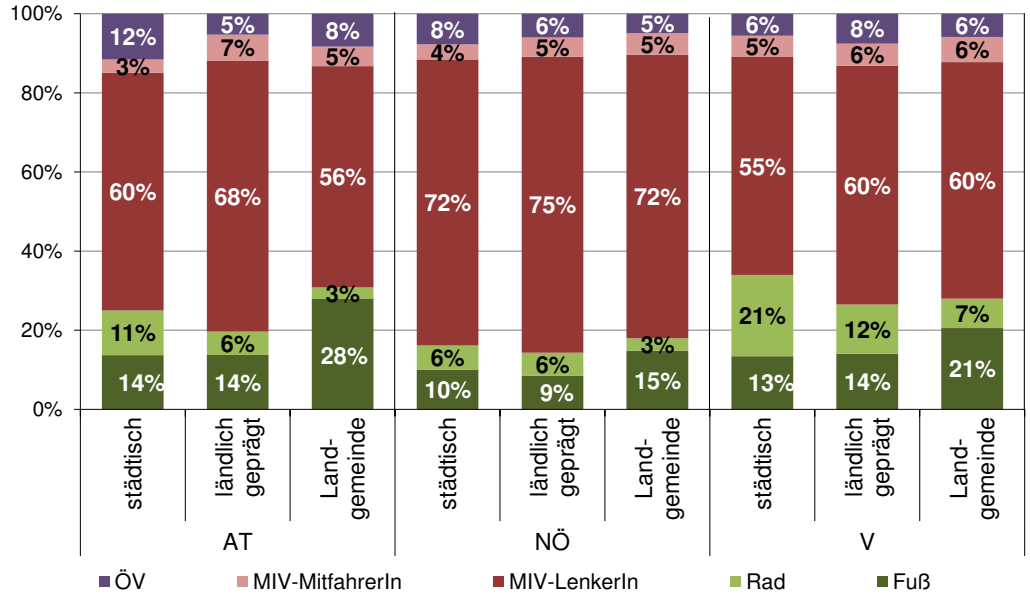
ABB 7 Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nehmen vorwiegend den Pkw (als LenkerIn) für ihre alltäglichen Wege. Vor allem in Niederösterreich – in allen Raumtypen – liegt der Anteil der Wege mit dem Pkw deutlich über dem österreichischen Durchschnitt (siehe ABB 8).

ABB 8 Modal Split der Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg

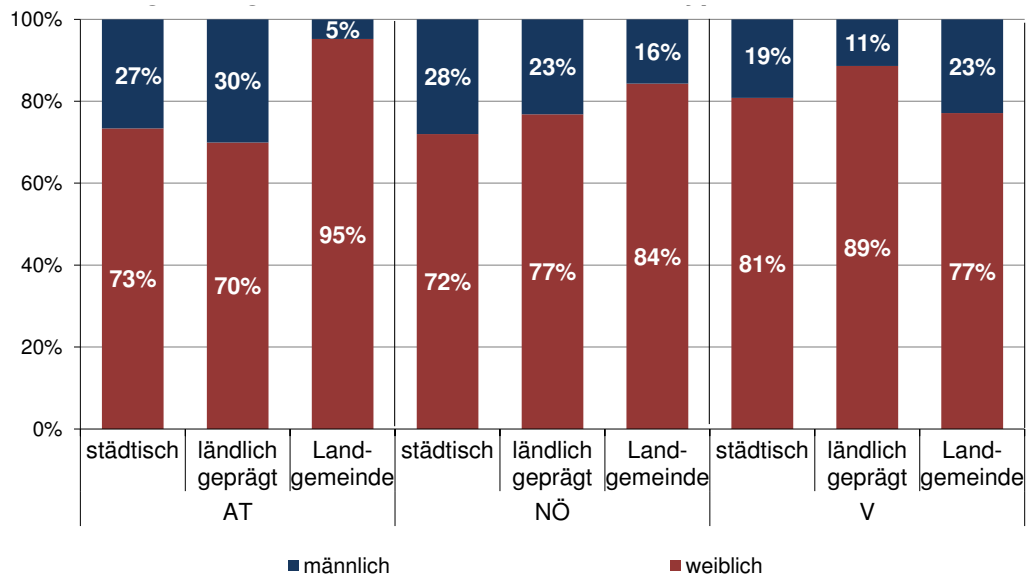


Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

1.1 Begleitwege von Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern

In den Landgemeinden Österreichs entfallen 95% der Begleitwege auf Frauen mit 6- bis 14-jährigen Kindern. Niederösterreich, mit 84%, und Vorarlberg, mit 77%, liegen jedoch deutlich unter dem Österreichschnitt. Es ist allerdings klar ersichtlich, dass auch heute noch die Begleitwege von 6- bis 14-jährigen Kindern vorwiegend von Müttern durchgeführt werden (siehe ABB 9).

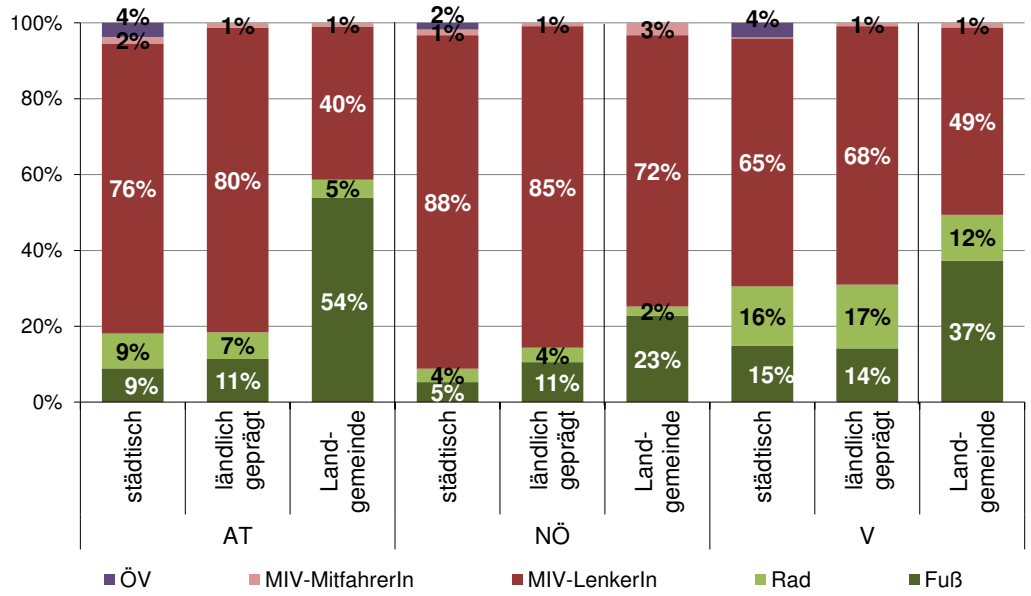
ABB 9 Begleitwege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In weiterer Folge ist von Interesse, mit welchem Verkehrsmittel Begleitwege unternommen werden. Im Schnitt tätigen 76% der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern im städtischen Raum und 80% im ländlich geprägten Raum Österreichs ihre Begleitwege mit dem Pkw (als LenkerInnen). Anders hingegen in den Landgemeinden Österreichs, in denen 54% der Begleitwege zu Fuß unternommen werden. Öffentliche Verkehrsmittel werden bei Begleitwegen nur in Städten genutzt, in ländlich geprägten Gemeinden und Landgemeinden wird neben dem Auto auf das Zu-Fuß-Gehen bzw. das Fahrrad zurückgegriffen. 16% bzw. 17% der Begleitwege mit dem Fahrrad werden in Vorarlberg von Eltern in städtischen bzw. ländlich geprägten Gebieten durchgeführt (siehe ABB 10).

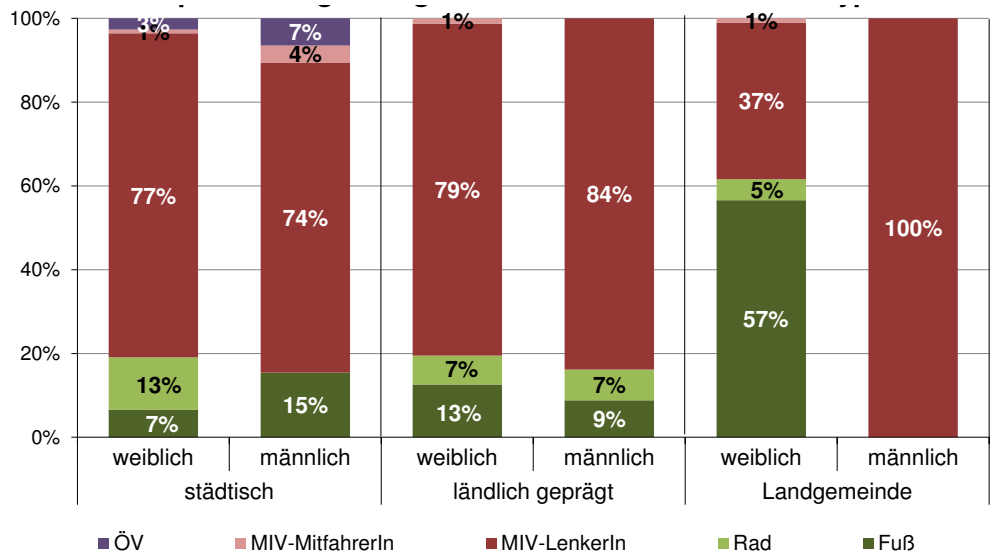
ABB 10 Modal Split der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Werden die Begleitwege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern in Österreich nach Geschlecht unterschieden (siehe ABB 11), so ist vor allem in Landgemeinden ein Genderunterschied bei der Verkehrsmittelnutzung ersichtlich. Während mehr als die Hälfte (57%) der Begleitwege von Frauen zu Fuß unternommen werden, legen nahezu alle Männer Begleitwege mit dem Auto zurück.

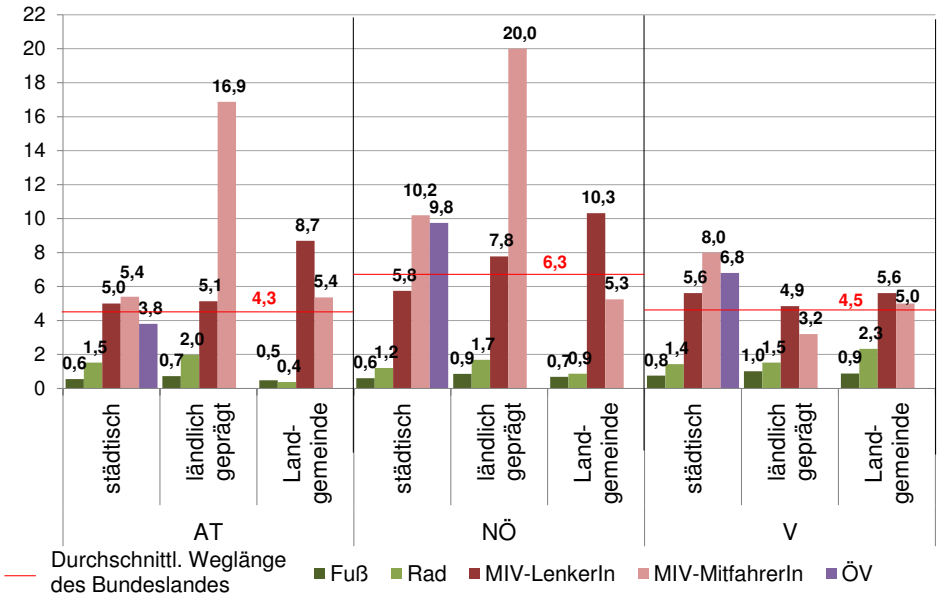
ABB 11 Modal Split der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Die durchschnittliche Weglänge eines Begleitweges (d.h. Wegstrecke vom Quell- zum Zielort) der Eltern beträgt in Österreich 4,3 Kilometer, in Niederösterreich 6,3 km und in Vorarlberg 4,5 km. In niederösterreichischen Landgemeinden legen Eltern für ihre Begleitwege mit dem Pkw als LenkerIn im Schnitt 10,3 km zurück. Als Pkw-MitfahrerIn von Begleitwegen ist die Weglänge im Österreich- und Niederösterreich-Schnitt wesentlich höher, jedoch muss bedacht werden, dass nur 1% der Begleitwege in ländlich geprägten Gebieten als Pkw-MitfahrerIn unternommen werden und daher für Begleitwege keine bzw. eine untergeordnete Rolle spielen.

ABB 12 Durchschnittliche Weglänge der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg

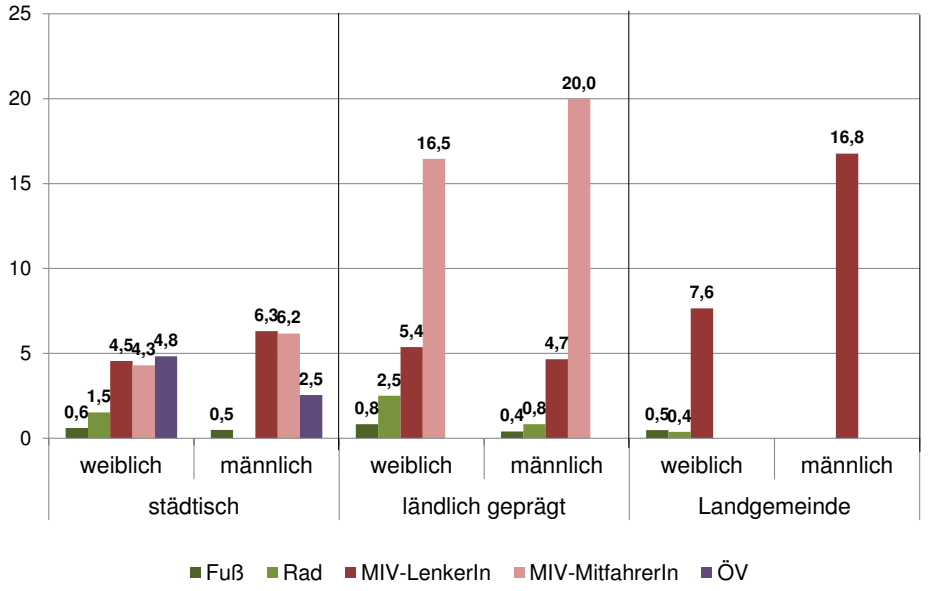


Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Der durchschnittliche Begleitweg der weiblichen und männlichen Elternteile von 6- bis 14-jährigen Kindern unterscheidet sich vor allem auf dem Land (siehe ABB 13); während im Schnitt 7,6 km von Frauen für Begleitwege mit dem Pkw als Lenkerin zurückgelegt werden, ist die Wegdistanz der Begleitwege bei Männern mehr als doppelt so lang (rd. 17 km).

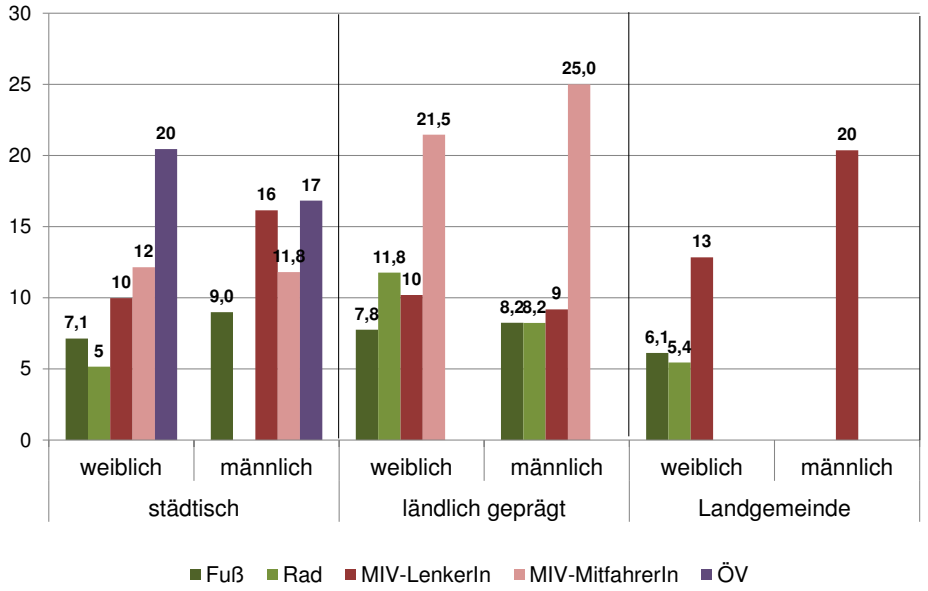
In Städten ist der Begleitweg der Frauen mit öffentlichen Verkehrsmitteln doppelt so lang (4,8 km) als jener der Männer (2,5 km).

ABB 13 Durchschnittliche Wegelänge der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Modal Split, Geschlecht und Raumtyp in Österreich in [km]



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

ABB 14 Durchschnittliche Wegdauer der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Modal Split, Geschlecht und Raumtyp in Österreich in [Min]



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Die zehn häufigsten Tageswegeketten der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern decken nur rund zwei Fünftel (~40%) aller Tageswegeketten ab (siehe TAB 1).

Rund ein Viertel bis ein Drittel der Wegeketten der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern deckt die Wegekette Wohnen-Arbeiten-Wohnen ab.

TAB 1 Die zehn häufigsten Tageswegeketten der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern

städtisch		ländlich geprägt		Landgemeinde	
W -A -W	25%	W -A -W	22%	W -A -W	31%
W -A -W -F -W	3%	W -A -W -A -W	3%	W -A -W -F -W	3%
W -d/g -W	3%	W -A -F -W	2%	W -E -W	3%
W -E -W	3%	W -A -W -F -W	2%	W -A -B -W	2%
W -A -W -B -W	2%	W -B -A -W	2%	W -A -W -A -W	2%
W -A -F -W	2%	W -B -W	2%	W -A -W -B -W	2%
W -A -W -E -W	2%	W -B -W -B -W	2%	W -B -W	2%
W -A -E -W	2%	W -A -W -B -W	2%	W -B -W -B -W	2%
W -A -W -A -W	2%	W -A -W -E -W	2%	W -F -W	2%
W -AB -W	2%	W -d/g -W	2%	W -B -W -B -E -W	1%
	45%		**40%**		**49%**

W ... Wohnen A ... Arbeit AB ... Ausbildung d/g ... dienstlich/geschäftlich
E ... Einkauf pE ... Private Erledigung B ... Begleitung v. Personen F ... Freizeit

Anmerkung: Tageswegeketten mit Begleitwegen sind blau hervorgehoben.
Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Während in Städten Österreichs (siehe dazu ABB 6) der Anteil der Begleitwege im Vergleich zu den übrigen Raumtypen mit 27% am höchsten liegt, findet sich in den zehn häufigsten Tageswegeketten nur eine Kette, die einen Begleitweg beinhaltet. Das lässt darauf schließen, dass „städtische“ Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern mit Begleitwegen wesentlich differenziertere Tageswegeketten aufweisen als Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern in ländlichen Gebieten. Insgesamt wurden 173 unterschiedliche Tageswegeketten (siehe dazu ABB 15) von Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern mit Begleitwegen, die im städtischen Raum wohnen, ermittelt (im Gegensatz zu 69 in ländlich geprägten Gebieten und 33 in Landgemeinden).

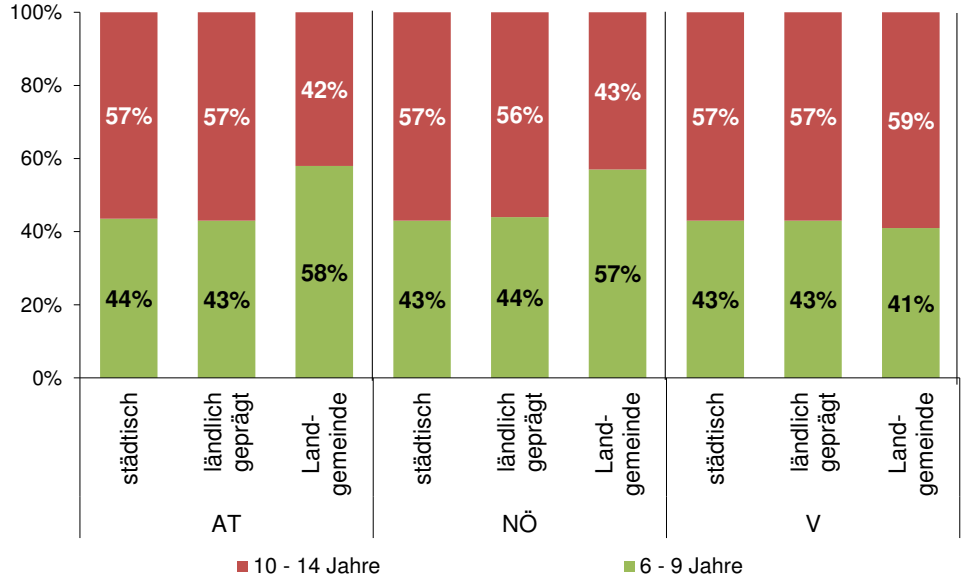
ABB 15 Darstellung der unterschiedlichen Tageswegeketten mit einem Begleitweg von Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern in österreichischen Städten

Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

1.2 Mobilitätsverhalten der Kinder (6-14 Jahre)

Für das Mobilitätsverhalten der Kinder zwischen 6 und 14 Jahren wurde auf denselben Datenbestand wie bei den Eltern zurückgegriffen.
In österreichischen Städten und ländlich geprägten Gemeinden beträgt der Anteil an 6- bis 9-Jährigen 44% bzw. 43%, in Landgemeinden liegt der Anteil mit 58% deutlich höher (siehe ABB 16).

ABB 16 Altersklassen der Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg

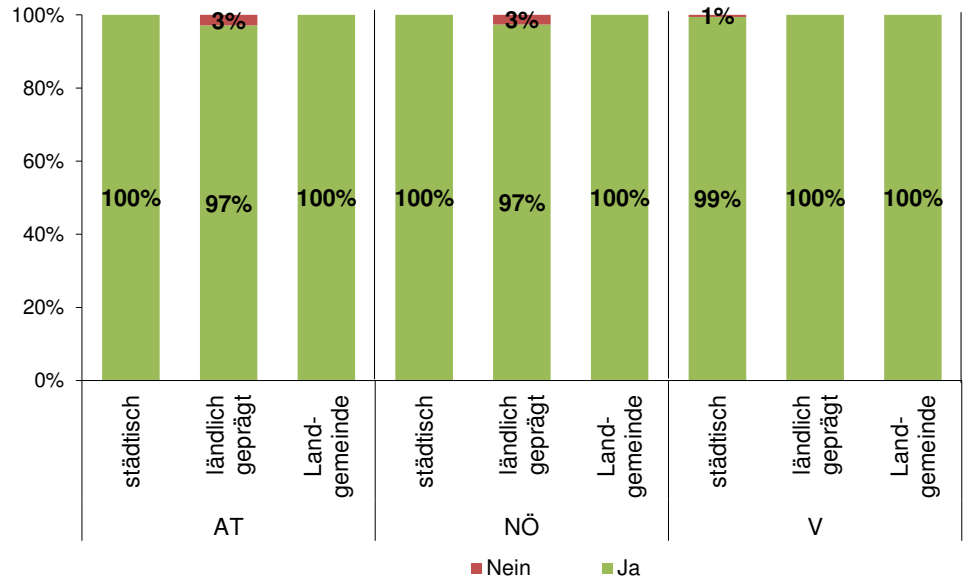


Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

10% der am Land wohnhaften Kinder von 6 bis 14 Jahren in Niederösterreich und Österreich leben in Haushalten von Alleinerziehenden, in Vorarlberg liegt dieser Anteil bei nur 2%.

Fast alle Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren besitzen ein eigenes Fahrrad (siehe ABB 17).

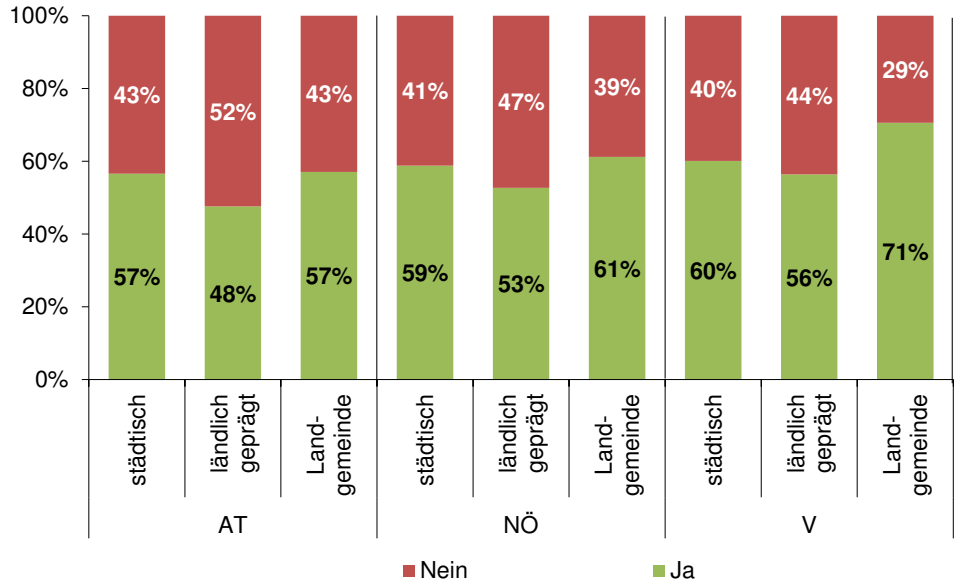
ABB 17 Radbesitz der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In Landgemeinden in Niederösterreich und Vorarlberg liegt der ÖV-Zeitkartenbesitz mit 61% (NÖ) und 71% (V) deutlich höher als in städtischen und ländlich geprägten Gemeinden (siehe ABB 18).

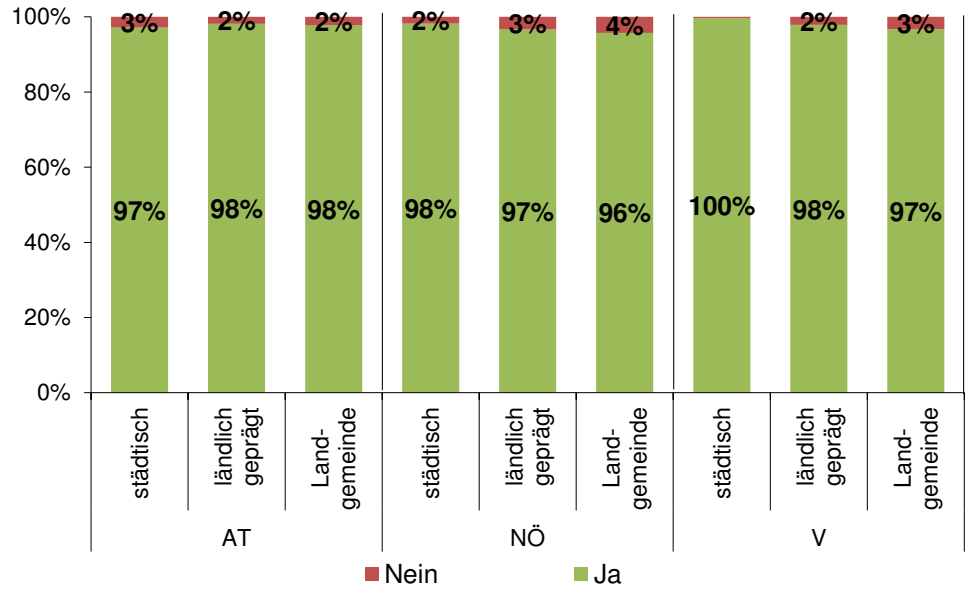
ABB 18 ÖV-Zeitkartenbesitz der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Der Außer-Haus-Anteil der Kinder von 6 bis 14 Jahren beträgt in allen Raumtypen Österreichs und den ausgewählten Bundesländern annähernd 100% (siehe ABB 19).

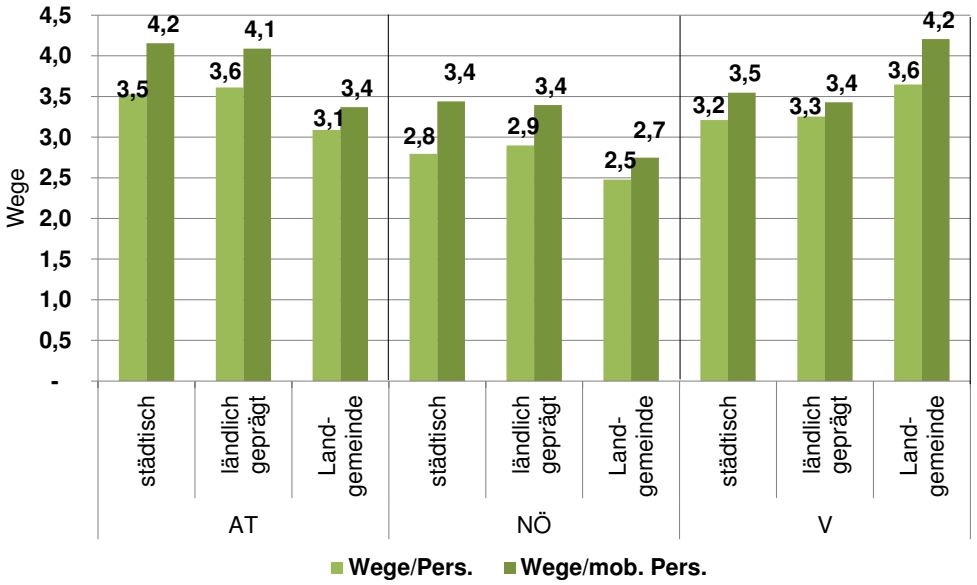
ABB 19 Außer-Haus-Anteil der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Mobile Kinder in den Landgemeinden Vorarlbergs legen mit 4,2 Wegen deutlich mehr Wege zurück als in den übrigen Raumtypen (3,5 Wege in Städten bzw. 3,4 Wege in ländlich geprägten Gemeinden; siehe ABB 20).

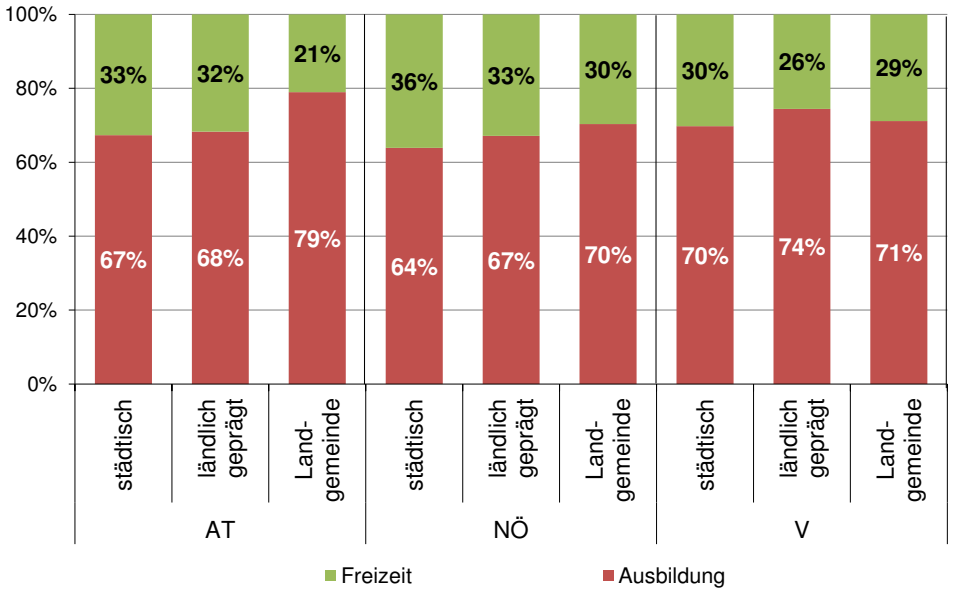
ABB 20 Wege der Kinder (6-14 Jahre) pro Person und pro mobiler Person nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Das Verhältnis der Wege von Kindern unter 15 Jahren für Ausbildungs- bzw. Freizeitwege liegt bei rd. Zwei Drittel zu einem Drittel, annähernd homogen über alle Raumtypen verteilt, mit Ausnahme der österreichischen Landgemeinden, in denen 79% Ausbildungs- und 21% Freizeitwege unternommen werden (siehe ABB 21).

ABB 21 Wegzwecke der Wege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Die Analyse der Tageswegeketten der 6- bis 14-Jährigen zeigt auf, dass bereits bei den drei häufigsten Wegeketten mehr als zwei Drittel aller Tageswegeketten abgedeckt werden. Wohnen – Ausbildung – Wohnen ist die häufigste Tageswegekette der 6- bis 14-Jährigen (TAB 2).

TAB 2 Die drei häufigsten Tageswegeketten der 6- bis 14-Jährigen nach Raumtyp in Österreich

städtisch		ländlich geprägt		Landgemeinde	
W -AB -W	44%	W -AB -W	59%	W -AB -W	64%
W -AB -W -F -W	20%	W -AB -W -F -W	19%	W -AB -W -F -W	14%
W -AB -W -pE -W	5%	W -AB -W -AB - W	3%	W -AB -F -W	3%
	68%		**81%**		**81%**

W ... Wohnen AB ... Ausbildung pE ... Private Erledigung F ... Freizeit

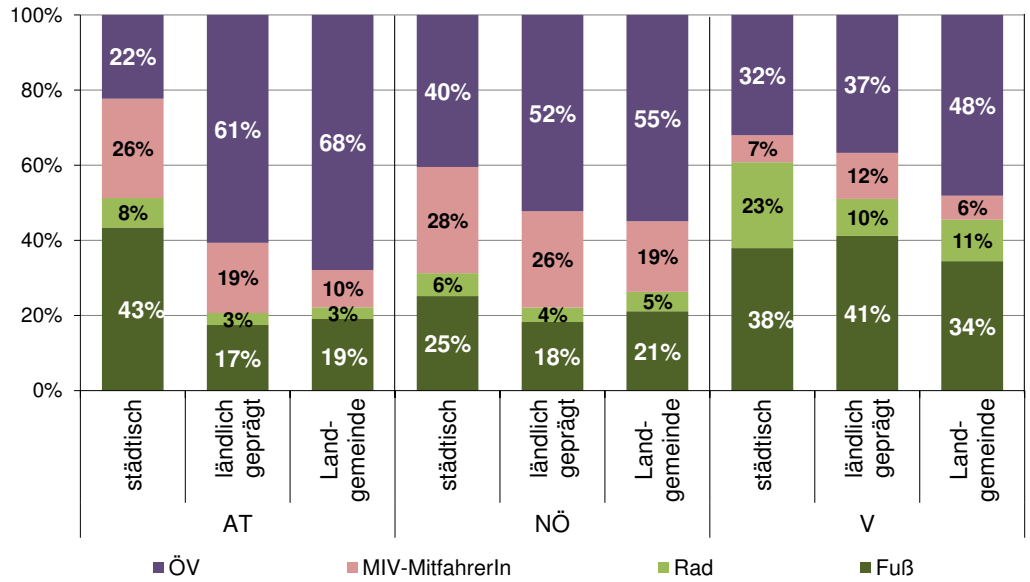
Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

1.3 Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre)

Für Ausbildungswege nehmen rd. Zwei Drittel der österreichischen Kinder unter 15 Jahren, die in ländlich geprägten bzw. Landgemeinden wohnen, den Öffentlichen Verkehr in Anspruch, in Städten werden Ausbildungsstätten vorwiegend zu Fuß erreicht.

Beim Bundesländervergleich werden grundsätzlich in allen Raumtypen in Vorarlberg von 6- bis 14-jährigen Kindern vermehrt Ausbildungswege zu Fuß unternommen (38% in Städten, 41% in ländlich geprägten Gemeinden und 34% in Landgemeinden). In den städtischen Gebieten Vorarlbergs liegt der Anteil der Ausbildungswege von Kindern, die mit dem Rad fahren, bei 23% und daher deutlich über dem österreichischen städtischen Durchschnitt (8%).

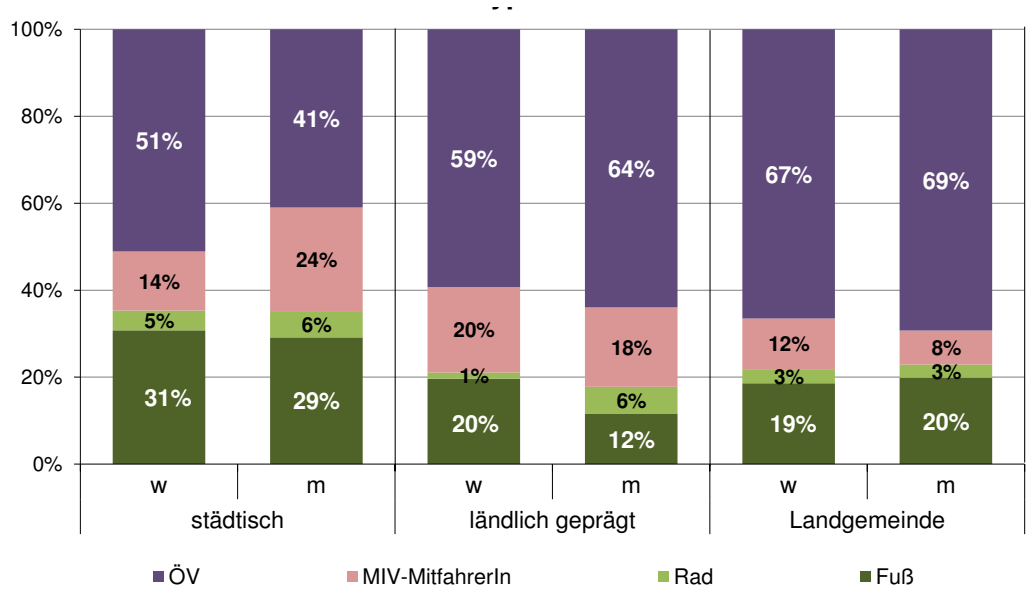
ABB 22 Modal Split der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Mehr als die Hälfte der Ausbildungswege von 6- bis 14-jährigen Kindern werden in ländlich geprägten Regionen und Landgemeinden Österreichs mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt, wobei der Anteil an Burschen geringfügig höher liegt als jener der Mädchen. Ein geschlechterdivergentes Verhalten wird in städtischen Gebieten ersichtlich: Während 51% der Ausbildungswege der Mädchen mit dem ÖV zurückgelegt werden, sind es bei den Burschen nur 41%. Anders wiederum bei der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten: Hier werden 24% der Ausbildungswege der Burschen und nur 14% der Ausbildungswege der Mädchen als Pkw-MitfahrerIn unternommen (siehe ABB 23).

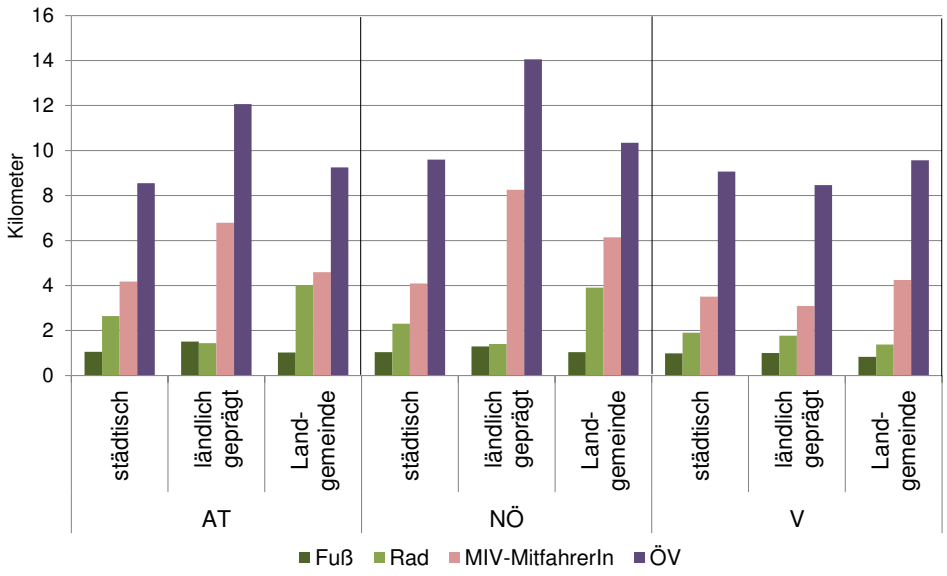
ABB 23 Modal Split der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Die durchschnittliche Weglänge von Ausbildungswegen liegt bei Fußwegen bei rd. 1 km, die durchschnittlichen Radwegelängen belaufen sich in Österreich auf 2,6 km, in Vorarlberg auf 1,8 km und in Niederösterreich auf 2,4 km (siehe ABB 24).

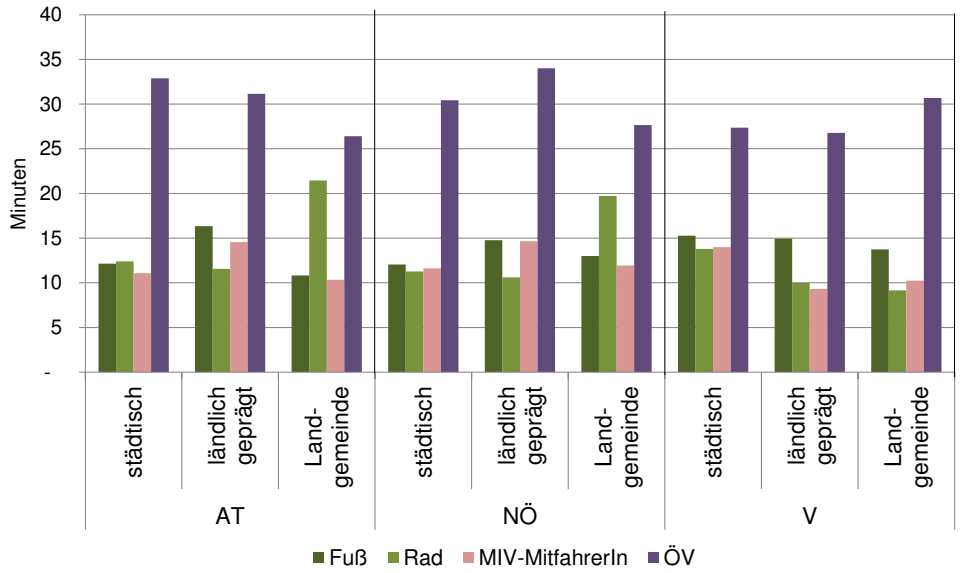
ABB 24 Durchschnittliche Weglänge der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg [in km]



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Die öffentliche Verkehrsmittelnutzung von 6- bis 14-jährigen Kindern spielt bei Ausbildungswegen eine wesentliche Rolle, da diese für rd. Die Hälfte (46%) aller Kinder unter 15 Jahre das Hauptverkehrsmittel auf dem Weg zur Schule darstellt. Die durchschnittlichen Weglängen mit dem ÖV zeigen deutlich auf, dass die Ausbildungswege dieser NutzerInnengruppe länger als 8 km sind (siehe ABB 24) und im Schnitt über 25 Minuten pro Richtung in Anspruch nehmen (siehe ABB 25).

ABB 25 Durchschnittliche Wegdauer der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg in [min]

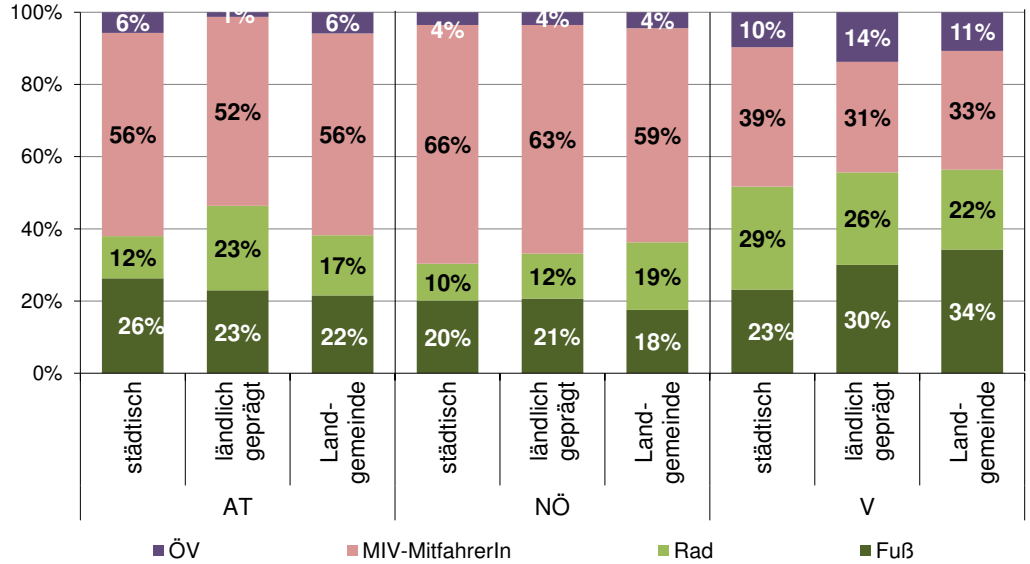


Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

1.4 Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre)

6- bis 14-jährige Kinder in Österreich weisen ein divergentes Mobilitätsverhalten zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen auf. Spielt bei Ausbildungswegen der ÖV eine bedeutende Rolle, so sind es bei Freizeitwegen die Pkw-Mitfahrgelegenheiten. Zwischen den Bundesländern Niederösterreich und Vorarlberg ist jedoch ein unterschiedliches Verhalten auszumachen: Wird in Niederösterreich der überwiegende Teil der Freizeitwege als Pkw-MitfahrerIn getätigt, so verteilen sich die Freizeitwege der Vorarlberger 6- bis 14-jährigen Kinder auf das Fahrrad, das Gehen und auf Pkw-Mitfahrgelegenheiten (siehe ABB 26).

ABB 26 Modal Split der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg

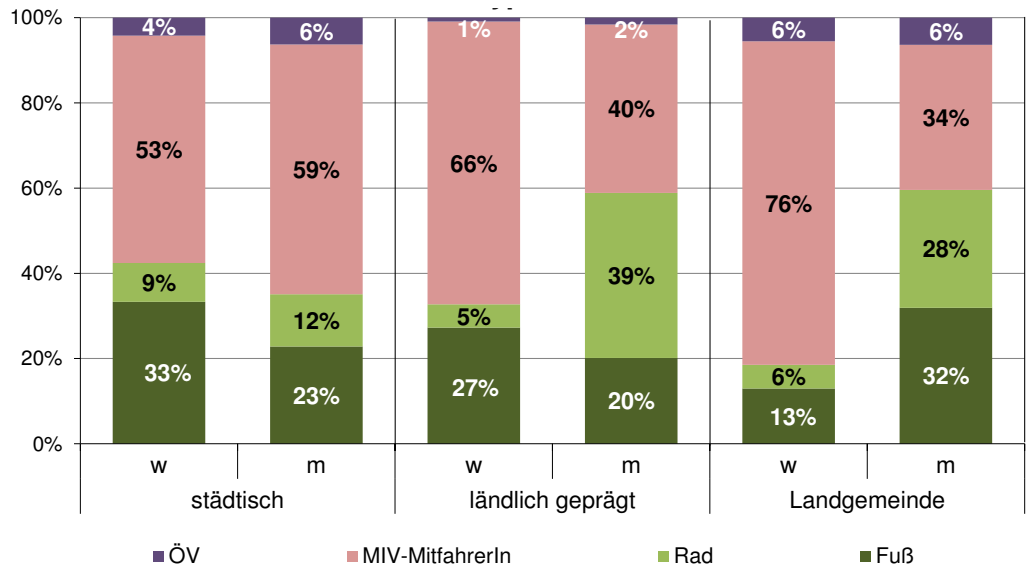


Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Im Geschlechtervergleich der Verkehrsmittelnutzung bei Freizeitwegen ist erkennbar, dass von Mädchen über die Hälfte der Freizeitwege in Städten (53%), zwei Drittel (66%) in ländlich geprägten Gebieten und über drei Viertel (76%) als Pkw-Mitfahrerinnen unternommen werden (siehe ABB 27). Burschen bevorzugen für ihre Freizeitwege neben Mitfahrgelegenheiten in ländlich geprägten Gemeinden (39%) und in Landgemeinden (28%) auch gerne das Fahrrad, jedoch weniger in Städten (12%).

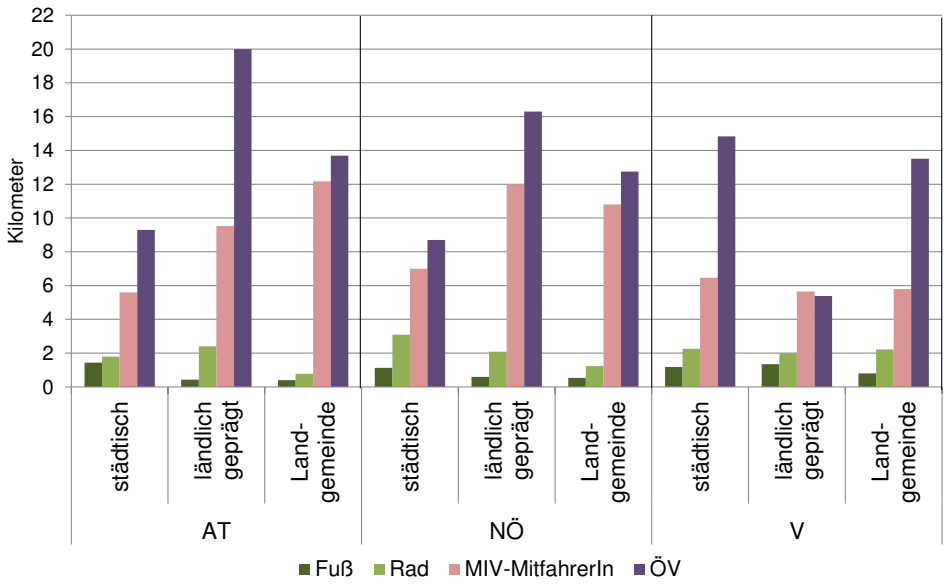
Die höheren Anteile des Fahrrads bei Buben spiegeln sich auch unmittelbar in der Unfallstatistik wider (siehe dazu das Kapitel VI.2.3, ABB 50).

ABB 27 Modal Split der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich



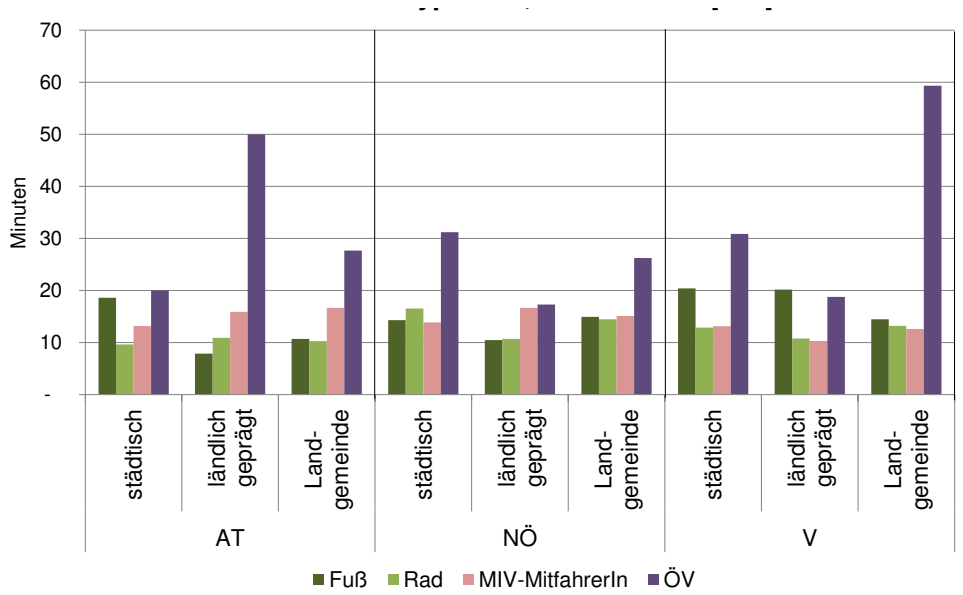
Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

ABB 28 Durchschnittliche Weglänge der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg in [km]



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

ABB 29 Durchschnittliche Wegdauer der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg [in min]



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Bearbeitung: Herry Consult

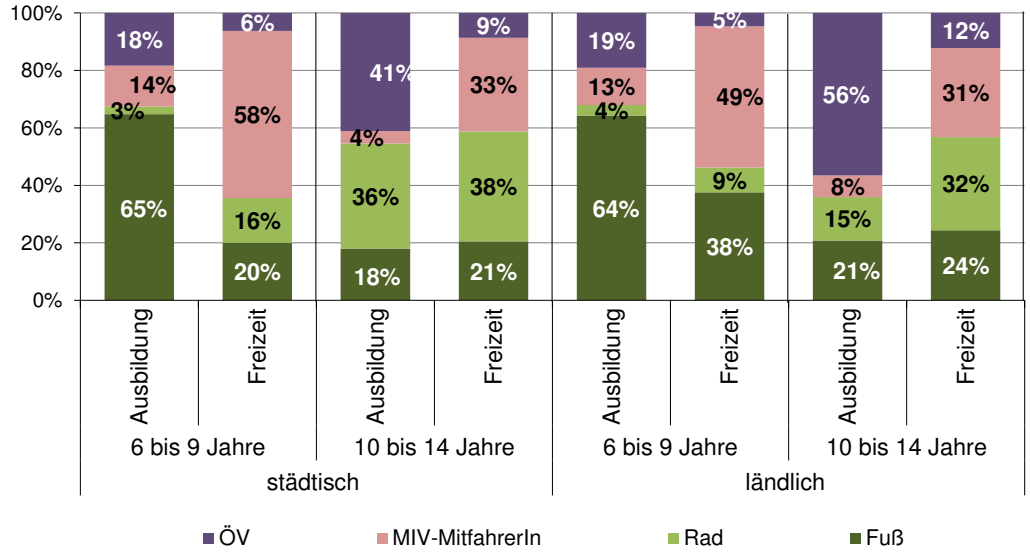
1.5 Detailauswertung

Da die Frage zu klären ist, ob altersspezifische Unterschiede im Verhalten der Zielgruppe ersichtlich sind, wurden anhand der Daten aus Vorarlberg und Niederösterreich weitere mobilitätsrelevante Auswertungen durchgeführt.

Wie bereits in ABB 22 und ABB 26 ersichtlich (Ausbildungs- bzw. Freizeitwege nach Modal Split) werden für die beiden Wegzwecktypen von Kindern unter 15 Jahren unterschiedliche Verkehrsmittel bevorzugt.

Werden die beiden Wegzwecktypen nach Altersklassen (6 bis 9 Jahre und 10 bis 14 Jahre) und nach zwei Raumtypen (städtisch und ländlich) betrachtet (siehe ABB 30), so werden Mobilitätsverhaltensunterschiede deutlich ersichtlich. Fast zwei Drittel der Ausbildungswege von 6- bis 9-Jährigen werden sowohl in städtischen (65%) als auch in ländlichen Gemeinden (64%) zu Fuß unternommen. 41% bzw. 56% der Ausbildungswege der 10- bis 14-Jährigen werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt, wobei das Fahrrad in Städten (36%) für Ausbildungswege und auch für Freizeitwege (37%) bevorzugt genutzt wird. Rund die Hälfte der Freizeitwege von 6- bis 9-Jährigen wird sowohl in Städten als auch im ländlichen Raum als Pkw-MitfahrerIn unternommen. Ein raumtypischer Unterschied in der Altersklasse der 6- bis 9-Jährigen ist einzig bei den Fußwegen in der Freizeit erkennbar, wobei der Anteil der Kinder, die im ländlichen Raum zu Fuß gehen um 17 Prozentpunkte höher liegt als im städtischen Raum. Raumtypische Divergenzen gibt es bei der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen bei den Ausbildungswegen, hier vor allem bei der ÖV- und Rad-Nutzung.

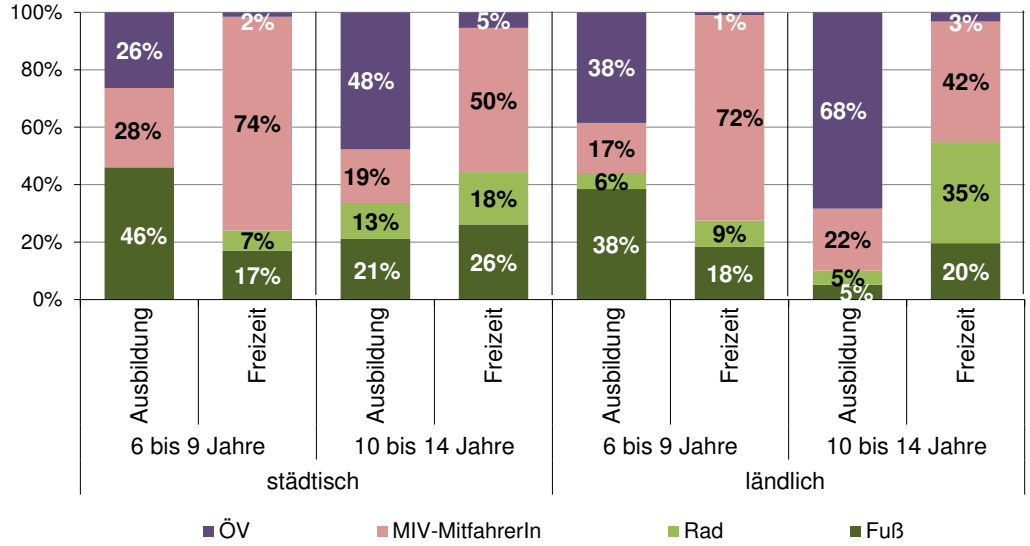
ABB 30 Modal Split der Ausbildungs- und Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen und Raumtyp in Vorarlberg



Quelle: Herry Consult 2009b, Bearbeitung: Herry Consult

Die Verkehrsmittelwahl bei Wegen der niederösterreichischen 6- bis 14-jährigen Kinder unterscheidet sich von jener der Vorarlberger Kinder dahingehend, dass in Niederösterreich der Anteil der Pkw-MitfahrerInnen sowohl in den beiden Altersklassen und den Wegzweckkategorien Ausbildungs- und Freizeitwege als auch in den beiden Raumtypen wesentlich höher liegt (siehe. ABB 31).

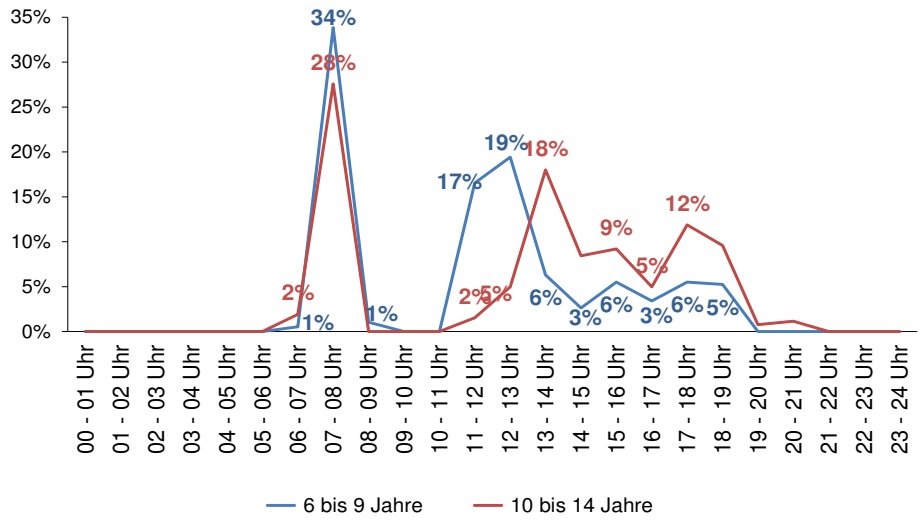
ABB 31 Modal Split der Ausbildungs- und Freizeitwege von Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Altersklassen und Raumtyp in Niederösterreich



Quelle: Herry Consult 2009a, Bearbeitung: Herry Consult

Bei Betrachtung der Beginnzeiten der Fußwege von Kindern zeigt sich ein divergentes Verhalten in den Altersklassen (siehe ABB 32). Während zur Frühspitze – dem Weg zur Schule – bei beiden Altersklassen der höchste Anteil an Fußwegen erzielt wird, liegt der Fußwegeanteil bei den 10- bis 14-Jährigen ab 13 Uhr deutlich höher als bei den 6- bis 9-Jährigen.

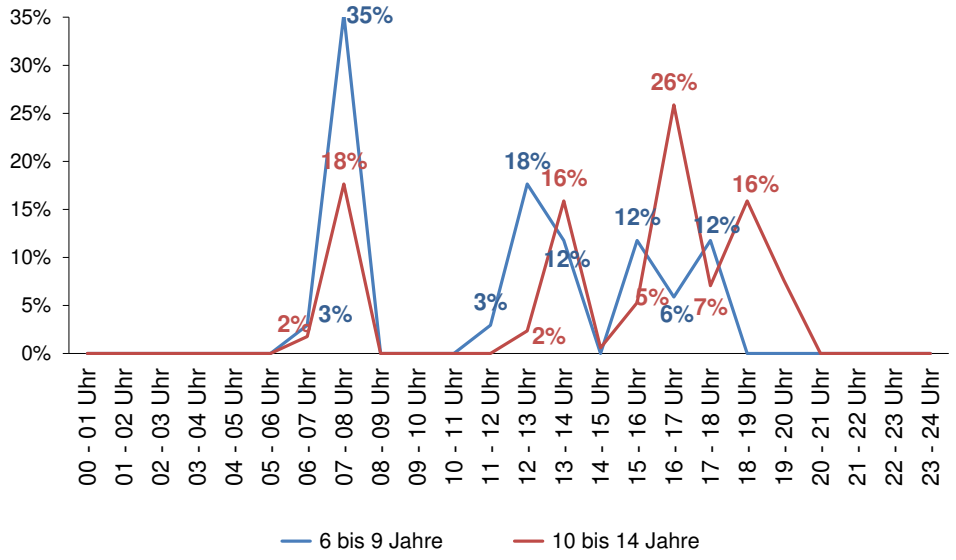
ABB 32 Beginnzeiten der Fußwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen in Österreich [in %]



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

In der Tagesverlaufskurve der Radwege der 6- bis 9-Jährigen gibt es eine Aufkommensspitze in der Früh (siehe ABB 33). Die Verlaufskurve der 10- bis 14-Jährigen weist den höchsten Peak von 16 bis 17 Uhr auf. Dies zeigt auf, dass 10- bis 14-Jährige das Rad sowohl als Transportmittel zur Ausbildungsstätte als auch in der Freizeit am Nachmittag nutzen.

ABB 33 Beginnzeiten der Radwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen in Österreich [in %]



Quelle: Herry Consult 2010, Bearbeitung: Herry Consult

Diese Aufkommenskurven korrelieren vor allem mit den Tagesverlaufskurven der Unfallhäufigkeit der 10- bis 14-Jährigen (siehe dazu ABB 56). Bei den 6- bis 9-jährigen RadfahrerInnen ist trotz hohem Morgen-Aufkommen der Anteil an Verunfallten gering. Dies ist damit zu erklären, dass diese Kinder beim Radfahren begleitet werden müssen.

1.6 Highlights

- In Landgemeinden liegt die jederzeitige Pkw-Verfügbarkeit der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern deutlich höher als in städtischen bzw. ländlich geprägten Regionen.

- In Städten verfügen tendenziell mehr Eltern von 6- bis 14-Jährigen über ein eigenes Fahrrad als in ländlichen Gemeinden.

- Rund ein Drittel der Wege der Frauen – in allen Raumtypen – sind Begleitwege.

- Auch heute noch werden die Begleitwege von 6- bis 14-jährigen Kindern vorwiegend vom weiblichen Elternteil durchgeführt.

- Im Schnitt tätigen 76% der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern im städtischen Raum und 80% im ländlich geprägten Raum Österreichs ihre Begleitwege mit dem Pkw als LenkerIn. Anders hingegen in den Landgemeinden Österreichs, in denen 54% der Begleitwege zu Fuß unternommen werden.

- Öffentliche Verkehrsmittel werden bei Begleitwegen nur in Städten genutzt.

- Während mehr als die Hälfte (57%) der Begleitwege von Frauen zu Fuß unternommen werden, wird für diesen Wegzweck von nahezu allen Männern das Auto genommen.

- Von den zehn häufigsten Tageswegeketten von Eltern mit Kindern unter 15 Jahren, die in städtischen Gebieten wohnen, beinhaltet nur eine Kette einen Begleitweg.

- In Landgemeinden liegt der ÖV-Zeitkartenbesitz der Kinder unter 15 Jahren deutlich höher als in städtischen und ländlich geprägten Gemeinden.

- Der Außer-Haus-Anteil der Kinder von 6 bis 14 Jahren beträgt in allen Raumtypen Österreichs und den ausgewählten Bundesländern annähernd 100%.

- Das Verhältnis der Wege von Kindern unter 15 Jahren für Ausbildungs- bzw. Freizeitwege liegt bei rd. Zwei Drittel zu einem Drittel.

- Die Analyse der Tageswegeketten der 6- bis 14-Jährigen zeigt auf, dass bereits bei den drei häufigsten Wegeketten mehr als zwei Drittel aller Tageswegeketten abgedeckt werden. Wohnen – Ausbildung – Wohnen ist die häufigste.

- Für 46% aller Kinder unter 15 Jahre stellen öffentliche Verkehrsmittel das Hauptverkehrsmittel für den Ausbildungsweg dar.

- Für Ausbildungswege nehmen rd. Zwei Drittel der österreichischen 6- bis 14-jährigen Kinder, die in ländlich geprägten- bzw. Landgemeinden wohnen, den Öffentlichen Verkehr in Anspruch, in Städten werden Ausbildungsstätten vorwiegend zu Fuß erreicht.

- Während 51% der Ausbildungswege der Mädchen in städtischen Gebieten mit dem ÖV zurückgelegt werden, sind es hingegen bei den Burschen nur 41%. Anders wiederum bei der Nutzung von Mitfahrgelegenheiten: Hier werden 24% der Ausbildungswege der Burschen und nur 14% der Ausbildungswege der Mädchen als Pkw-MitfahrerIn unternommen.

- Wird in Niederösterreich der überwiegende Teil der Freizeitwege als Pkw-MitfahrerIn getätigt, so verteilen sich die Freizeitwege der Vorarlberger 6- bis 14-jährigen Kinder auf das Fahrrad, das Gehen und auf Pkw-Mitfahrgelegenheiten.

VI. Analyse des Unfallgeschehens von Kindern

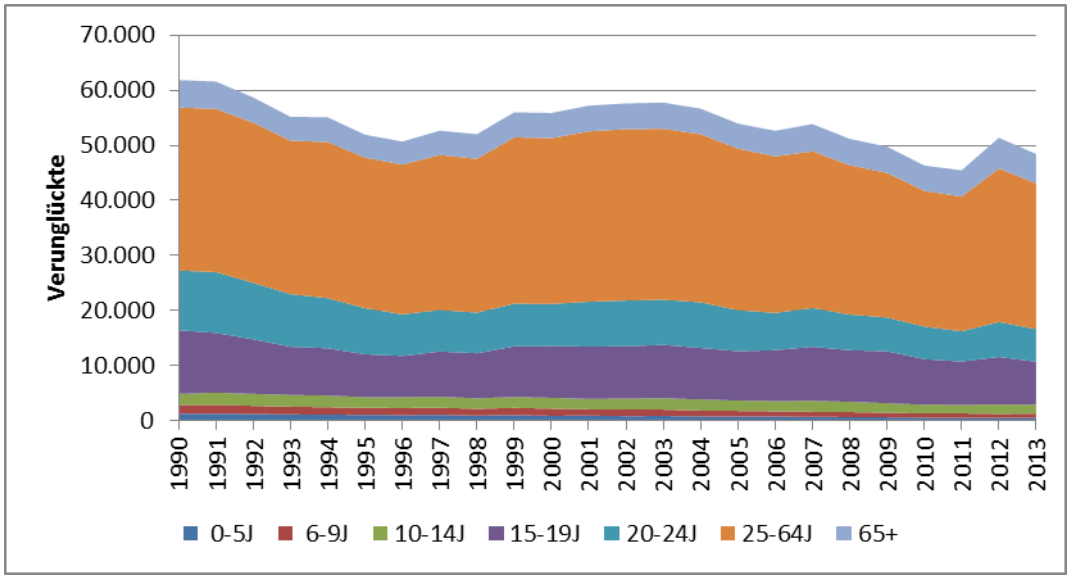
Ausgehend von einem allgemeinen Überblick über die Unfallentwicklung von 1990 bis 2013 wird das Gesamtunfallgeschehen von Kindern (6-14 Jahre) in den Jahren 2009 bis 2013 beschrieben. Im Anschluss folgt eine Analyse zu unterschiedlichen Fragestellungen, wobei der Fokus auf Unfällen mit Beteiligung von Kindern als FußgängerInnen und RadfahrerInnen liegt, also jenen Mobilitätsformen, die Kinder in diesem Alter selbstständig ausüben können.

Alle Analysen beruhen auf der Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria und somit auf Angaben der Exekutive. Da im Jahr 2012 eine neue Erhebungsmethode zur Erfassung der Unfalldaten (UDM) eingeführt wurde, sind die Unfallzahlen von 2012 und 2013 nur bedingt mit denen der Vorjahre vergleichbar.

1. Überblick über das Gesamtunfallgeschehen

Insgesamt verunglückten im Jahr 2013 48.444 Personen im österreichischen Straßenverkehr.[2] Dies sind um 13.400 Personen weniger als noch im Jahr 1990[3] (siehe TAB 3 und ABB 34). Die Betrachtung der Verunglückten differenziert nach Altersgruppen zeigt, dass sich die Anzahl der verunglückten 0- bis 9-Jährigen zwischen 1990 und 2013 mehr als halbiert hat.

ABB 34 Verunglückte nach Altersgruppen absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

[2] Da bei einigen verunglückten Personen das Alter in der Unfallstatistik nicht erfasst war, beziehen sich die folgenden Tabellen und Abbildungen lediglich auf die Personen, deren Alter bekannt ist (51.382 Verunglückte).

[3] Die Zahl der Verunglückten weist 2012 entgegen dem durchgehenden Trend der Jahre davor einen deutlichen Anstieg auf, wobei nicht klar ist, ob dies an der geänderten Erhebungsmethode oder an anderen Faktoren liegt. Lt. Verkehrsunfallstatistik 2012 (Straßenverkehrsunfälle 2012, Jahresergebnisse 2012; Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden; Schnellbericht 4.3, Seite 5) ist daher ein Vergleich mit den Ergebnissen vor 2012 unzulässig, da die Erhebungsmethode geändert wurde.

Einen ähnlich hohen Rückgang gibt es mit -45% lediglich in der Altersgruppe der 20- bis 24-Jährigen. Die Altersgruppe 65+ verzeichnete von 1990 bis 2013 als einzige einen leichten Zuwachs (+7%). Insgesamt ist die Zahl der Verunglückten im Betrachtungszeitraum um 22% gesunken.

TAB 3 Verunglückte nach Altersgruppen absolut, 1990-2013

Berichts-jahr	0-5J	6-9J	10-14J	15-19J	20-24J	25-64J	65+J	Gesamt
1990	1.315	1.540	2.042	11.549	10.833	29.588	4.977	61.844
1991	1.319	1.594	2.192	10.852	11.036	29.624	4.958	61.575
1992	1.258	1.464	2.177	9.898	10.252	29.065	4.571	58.685
1993	1.187	1.371	2.137	8.750	9.559	27.832	4.346	55.182
1994	1.127	1.330	2.131	8.579	9.105	28.341	4.482	55.095
1995	1.097	1.263	1.929	7.805	8.352	27.323	4.169	51.938
1996	1.032	1.286	1.960	7.501	7.543	27.185	4.167	50.674
1997	1.074	1.305	1.982	8.223	7.535	28.132	4.407	52.658
1998	955	1.228	1.907	8.179	7.378	27.916	4.450	52.013
1999	1.053	1.298	1.972	9.178	7.759	30.183	4.546	55.989
2000	924	1.291	1.966	9.397	7.637	30.084	4.572	55.871
2001	956	1.147	1.887	9.482	8.138	30.935	4.654	57.199
2002	861	1.220	1.967	9.492	8.289	31.110	4.664	57.603
2003	886	1.150	2.075	9.684	8.176	31.038	4.743	57.752
2004	816	1.050	2.006	9.352	8.288	30.523	4.620	56.655
2005	784	1.023	1.869	8.970	7.433	29.327	4.543	53.949
2006	789	944	1.858	9.238	6.766	28.402	4.629	52.626
2007	735	894	2.001	9.824	7.045	28.436	4.933	53.868
2008	679	907	1.859	9.374	6.461	27.107	4.787	51.174
2009	638	836	1.723	9.432	6.138	26.232	4.770	49.769
2010	570	776	1.578	8.279	5.919	24.636	4.583	46.341
2011	575	786	1.538	7.876	5.479	24.438	4.783	45.475
2012	564	710	1.672	8.655	6.343	27.869	5.569	51.382
2013	563	753	1.635	7.784	5.910	26.449	5.350	48.444

Anmerkung: Zielgruppe des vorliegenden Berichts hellblau hervorgehoben.
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

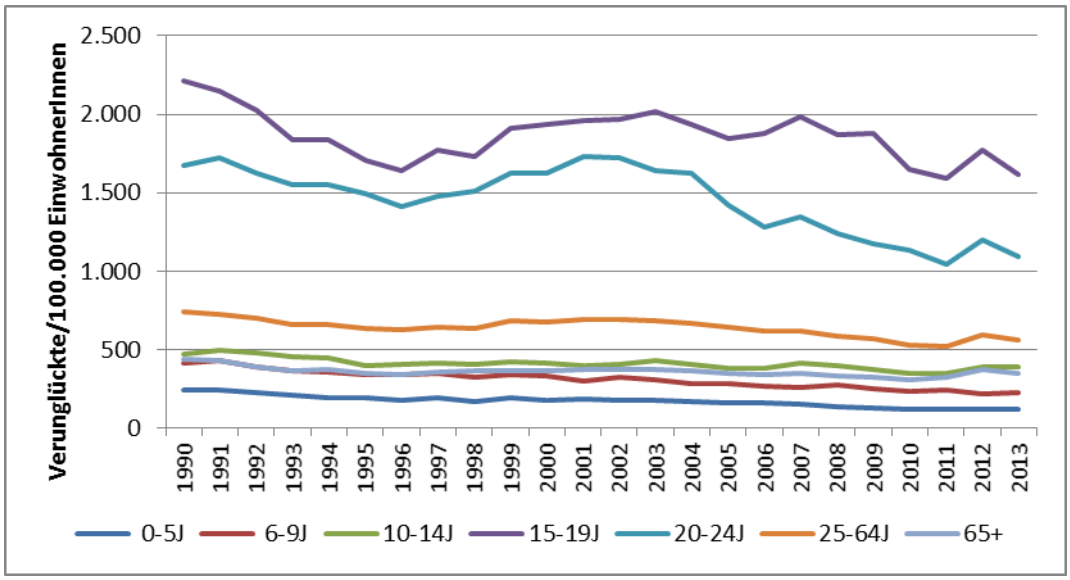
Setzt man die Absolutwerte der Verunglückten in Verhältnis zum jeweiligen Bevölkerungsanteil, relativieren sich die Zahlen: die Anzahl der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil ging von 1990 bis 2013 in allen Altersgruppen deutlich zurück (siehe TAB 4). Einzig die über 65-Jährigen verzeichneten in absoluten Zahlen eine Zunahme (vgl. TAB 3 und TAB 4). Wie ABB 35 verdeutlicht, entfällt der Großteil der Verunglückten auf die Altersgruppe der 15- bis 24-Jährigen, gefolgt von der breiten Altersgruppe der 25- bis 65-Jährigen. Verunglückte 6- bis 14-Jährige machten im Jahr 2013 lediglich 4,9% aller Verunglückten aus.

TAB 4 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen, 1990-2013

Berichts-jahr	0-5J	6-9J	10-14J	15-19J	20-24J	25-64J	65+J	Gesamt
1990	245	416	470	2.213	1.673	741	437	809
1991	243	431	500	2.145	1.725	729	430	799
1992	227	395	483	2.022	1.625	702	393	752
1993	211	370	458	1.834	1.552	660	370	700
1994	199	358	449	1.835	1.549	663	378	695
1995	194	340	402	1.704	1.494	634	348	654
1996	183	344	410	1.641	1.410	627	345	637
1997	193	345	419	1.773	1.477	644	362	661
1998	175	322	408	1.729	1.509	636	363	653
1999	198	339	421	1.914	1.627	684	370	701
2000	178	338	419	1.935	1.628	677	371	698
2001	188	304	400	1.955	1.732	692	376	713
2002	174	327	411	1.969	1.723	690	373	714
2003	181	314	428	2.017	1.642	685	379	713
2004	168	294	411	1.935	1.623	670	366	696
2005	162	293	382	1.843	1.420	643	347	658
2006	163	275	383	1.881	1.284	622	341	638
2007	152	268	418	1.982	1.349	622	353	650
2008	142	275	396	1.873	1.244	590	336	615
2009	133	257	376	1.878	1.178	568	329	596
2010	120	238	354	1.652	1.136	532	311	553
2011	121	243	353	1.589	1.045	523	323	541
2012	119	218	394	1.768	1.192	593	372	611
2013	118	232	390	1.620	1.097	564	350	573

Anmerkung: Zielgruppe des vorliegenden Berichts hellblau hervorgehoben.
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

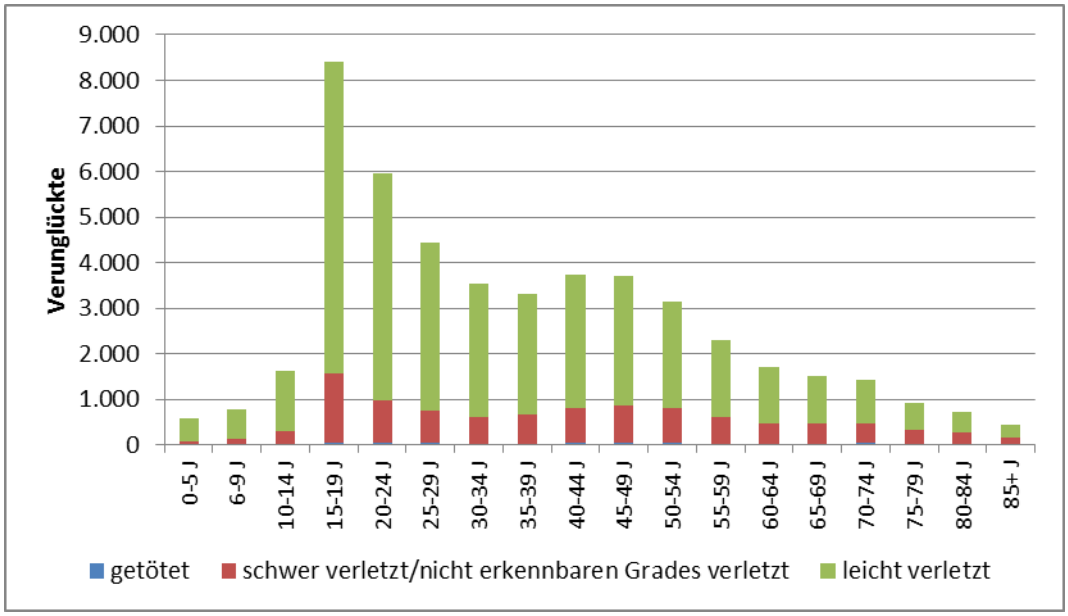
ABB 35 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Differenziert man die genannten Altersgruppen weiter in 5-Jahres-Gruppen, so stechen die hohen Absolutzahlen bei den verunglückten Jugendlichen noch deutlicher hervor (siehe ABB 36 und TAB 5). Vor allem die Gruppe der 15- bis 19-Jährigen weist mit Abstand die höchste Zahl an Verunglückten auf. Die höchste Zahl an Getöteten gab es bei den 15- bis 19-Jährigen und den 20- bis 24-Jährigen (bei den 15- bis 19-Jährigen 51 Personen und bei den 20- bis 24 Jährigen 56 Personen im Durchschnitt 2009-2013).

ABB 36 Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2008-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 5 Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2008-2013

Alter in Jahren	getötet		schwer/nicht erkennbaren Grades verletzt		leicht verletzt		Gesamt	
	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
0-5	3	0,5%	78	13,5%	501	86,0%	582	100%
6-9	3	0,4%	119	15,4%	651	84,3%	772	100%
10-14	5	0,3%	285	17,5%	1.339	82,2%	1.629	100%
15-19	51	0,6%	1.509	18,0%	6.845	81,4%	8.405	100%
20-24	56	0,9%	928	15,6%	4.973	83,5%	5.958	100%
25-29	37	0,8%	721	16,2%	3.683	82,9%	4.441	100%
30-34	31	0,9%	587	16,6%	2.917	82,5%	3.536	100%
35-39	29	0,9%	627	18,9%	2.658	80,2%	3.315	100%
40-44	39	1,0%	777	20,8%	2.928	78,2%	3.744	100%
45-49	39	1,0%	837	22,5%	2.841	76,4%	3.716	100%
50-54	37	1,2%	765	24,3%	2.351	74,6%	3.153	100%
55-59	32	1,4%	578	25,1%	1.688	73,5%	2.298	100%
60-64	28	1,6%	453	26,3%	1.240	72,1%	1.721	100%
65-69	28	1,9%	433	28,8%	1.043	69,3%	1.505	100%
70-74	35	2,5%	423	29,6%	968	67,9%	1.426	100%
75-79	28	3,1%	293	31,6%	606	65,4%	927	100%
80-84	32	4,6%	232	32,6%	446	62,8%	710	100%
85+	25	5,6%	146	33,0%	272	61,4%	443	100%
Gesamt	539	1,1%	9.792	14,4%	37.951	78,6%	48.282	100%

Anmerkung: Zielgruppe des vorliegenden Berichts hellblau hervorgehoben.
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

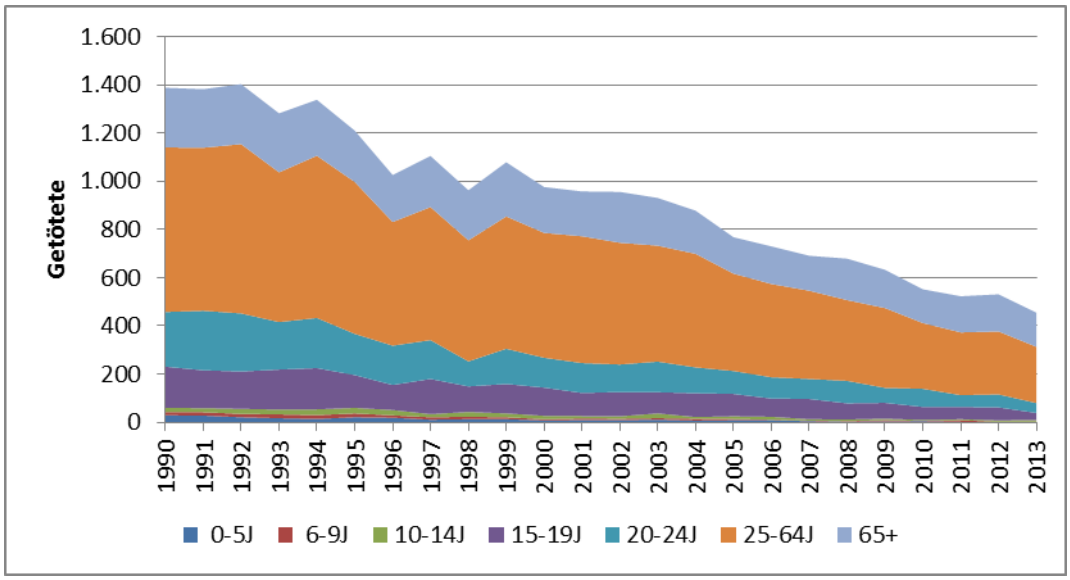
Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen sank im Zeitraum 1990 bis 2013 mit -67% (-857 Getötete) deutlich stärker als jene der verunglückten Personen (siehe TAB 6 und ABB 37). Wie schon bei den Verunglückten hat auch bei den Getöteten die Anzahl der getöteten Kinder (0- bis 14-Jährige) am stärksten abgenommen: 1990 starben 60 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr, 2013 waren es 10. Am wenigsten verringert werden konnte die Zahl der getöteten SeniorInnen (65+ Jahre; -43%). Gemeinsam mit den 25- bis 64-Jährigen haben sie daher nach absoluten Zahlen nach wie vor den größten Anteil an den Getöteten.

TAB 6 Getötete nach Altersgruppen absolut, 1990-2013

Berichtsjahr	0-5J	6-9J	10-14J	15-19J	20-24J	25-64J	65+J	Gesamt
1990	29	14	17	171	227	682	248	1.388
1991	28	14	17	157	247	676	243	1.382
1992	21	14	21	155	241	702	249	1.403
1993	17	16	20	166	197	621	245	1.282
1994	14	16	24	171	208	673	232	1.338
1995	21	16	23	136	171	630	213	1.210
1996	19	10	22	104	163	513	195	1.026
1997	11	10	13	146	161	552	212	1.105
1998	13	10	20	106	104	502	208	963
1999	13	8	16	122	146	549	225	1.079
2000	8	5	14	117	124	518	190	976
2001	9	7	10	96	124	526	186	958
2002	9	6	10	101	114	505	211	956
2003	11	6	20	88	127	481	198	931
2004	7	8	7	99	107	471	179	878
2005	9	5	11	93	95	404	151	768
2006	9	2	12	76	88	387	156	730
2007	5	2	6	84	83	366	145	691
2008	3	2	7	67	93	335	172	679
2009	4	5	6	66	62	331	159	633
2010	5	1	4	54	75	273	140	552
2011	2	7	4	51	49	260	150	523
2012	1	1	6	54	54	261	154	531
2013	2	1	7	29	41	233	142	455

Anmerkung: Zielgruppe des vorliegenden Berichts hellblau hervorgehoben.
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 37 Getötete nach Altersgruppen absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bezogen auf die Bevölkerung bestätigt sich der allgemeine Rückgang der Getöteten in den letzten Jahren (siehe TAB 7). Es zeigt sich auch hier, dass Kinder bis 14 Jahre im Straßenverkehr am seltensten ihr Leben lassen und über 65-Jährige verhältnismäßig häufig tödlich verunglücken (siehe ABB 38).

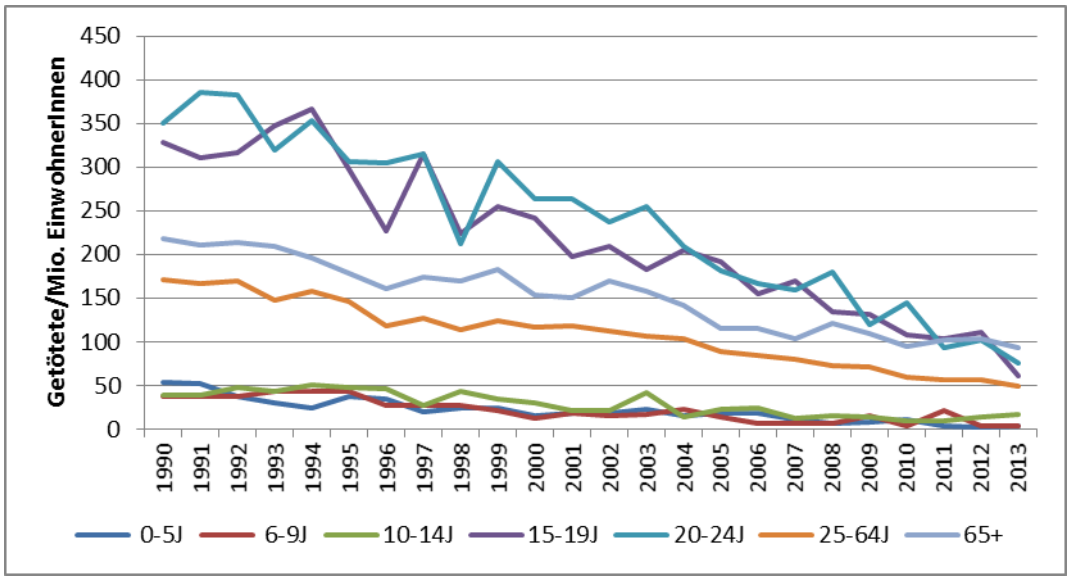
In der Verteilung der Getöteten in Relation zum Bevölkerungsanteil zeigt sich ein etwas anderes Bild als bei den Verunglückten: Auch hier waren Anfang der 1990er Jahre Jugendliche noch stark überrepräsentiert. Die Zahl der getöteten Jugendlichen pro 1 Mio. EinwohnerInnen ist seither aber stark gesunken (-82% bei 15- bis 19-Jährigen, -78% bei 20- bis 24-Jährigen) und hat mittlerweile einen geringeren Wert als jenen der Altersgruppe ab 65 (SeniorInnen) erreicht. Kinder werden nach wie vor, sowohl absolut als auch gemessen am Bevölkerungsanteil, am seltensten getötet (siehe ABB 38).

TAB 7 Getötete nach Altersgruppen pro 1.000.000 EinwohnerInnen, 1990-2013

Berichts-jahr	0-5J	6-9J	10-14J	15-19J	20-24J	25-64J	65+J	Gesamt
1990	54	38	39	328	351	171	218	182
1991	52	38	39	310	386	166	211	179
1992	38	38	47	317	382	170	214	180
1993	30	43	43	348	320	147	209	163
1994	25	43	51	366	354	157	196	169
1995	37	43	48	297	306	146	178	152
1996	34	27	46	227	305	118	161	129
1997	20	26	27	315	316	126	174	139
1998	24	26	43	224	213	114	170	121
1999	24	21	34	254	306	124	183	135
2000	15	13	30	241	264	117	154	122
2001	18	19	21	198	264	118	150	119
2002	18	16	21	210	237	112	169	119
2003	22	16	41	183	255	106	158	115
2004	14	22	14	205	209	103	142	108
2005	19	14	23	191	181	89	115	94
2006	19	6	25	155	167	85	115	88
2007	10	6	13	170	159	80	104	83
2008	6	6	15	134	179	73	121	82
2009	8	15	13	131	119	72	110	76
2010	11	3	9	108	144	59	95	66
2011	4	22	9	103	93	56	101	62
2012	2	3	14	110	102	56	103	63
2013	4	3	17	60	76	50	93	54

Anmerkung: Zielgruppe des vorliegenden Berichts hellblau hervorgehoben.
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 38 Getötete nach Altersgruppen pro 1.000.000 EinwohnerInnen, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

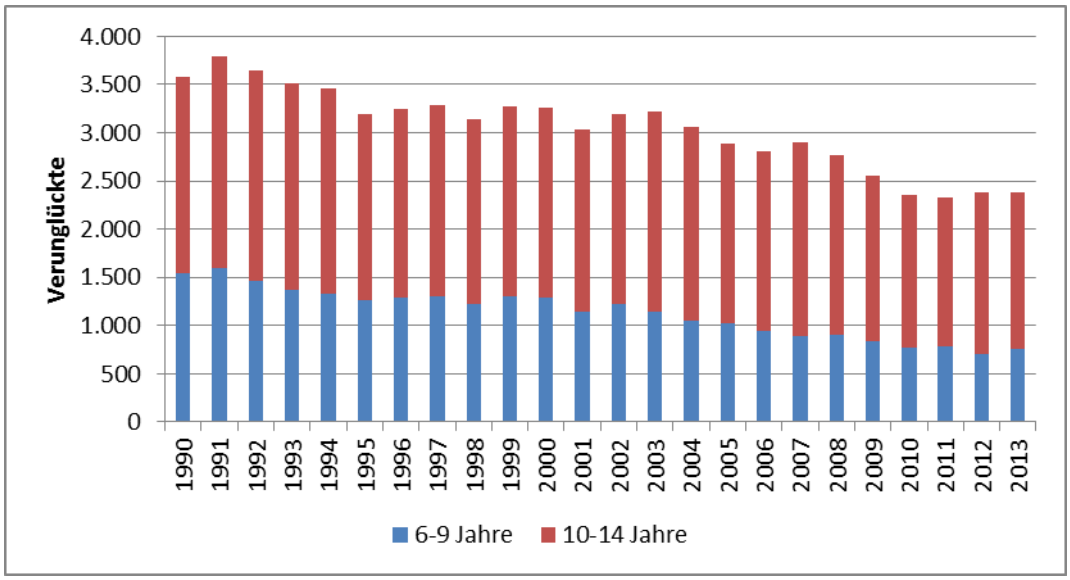
2. Überblick über das Kinderunfallgeschehen (6- bis 14-Jährige)

Die weitere Analyse konzentriert sich auf die Unfälle von Kindern von 6 bis 14 Jahren, differenziert in die zwei Altersgruppen 6-9 Jahre (Volksschulalter) und 10-14 Jahre (Hauptschule bzw. Unterstufe). In einem ersten Schritt werden alle Verkehrsarten einbezogen, anschließend wird in Kapitel 3 auf die Unfälle von Kindern zu Fuß oder mit dem Fahrrad eingegangen.

Wie schon in der allgemeinen Analyse erwähnt, ist die Zahl sowohl der im Straßenverkehr verunglückten als auch der getöteten Kinder im Alter von 6-14 Jahren seit dem Jahr 1990 stark gesunken (siehe ABB 39 und ABB 40 sowie TAB 3 und TAB 6), wobei der Rückgang bei der Zahl der getöteten Kinder deutlich stärker ausfällt als bei jener der verunglückten Kinder (-77% getötete Kinder, -34% verunglückte Kinder). Im Jahr 2013 verunglückten insgesamt 2.388 Kinder im Alter von 6-14 Jahren, 263 davon schwer und 8 tödlich.

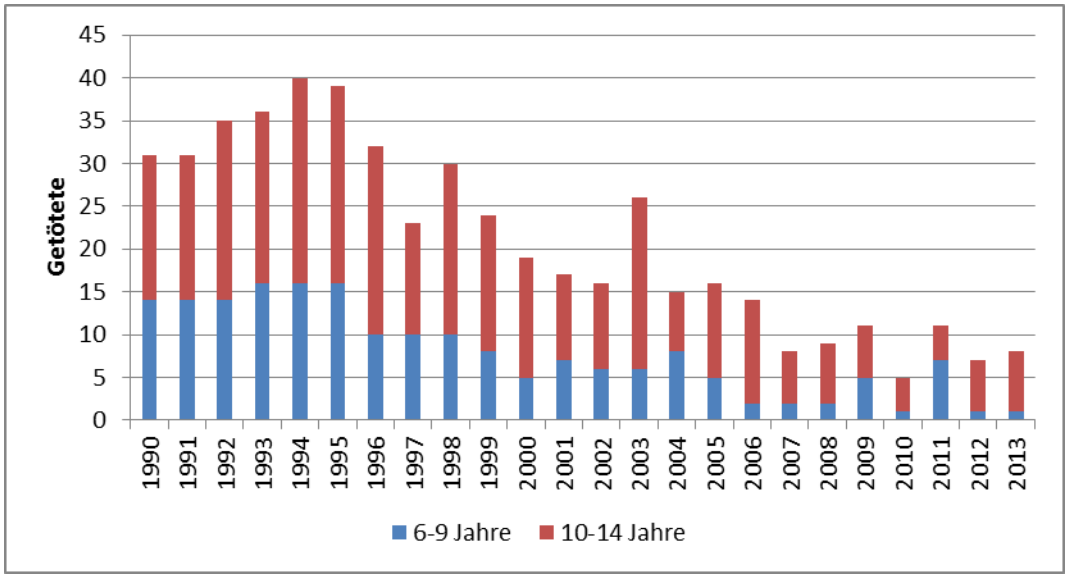
Der Rückgang verlief aber bei den jüngeren Kindern deutlich stärker als bei den älteren (-51% Verunglückte in der Altersgruppe 6-9 Jahre, aber nur -20% bei den 10- bis 14-Jährigen), wodurch sich das Verhältnis zwischen den beiden Altersgruppen im Lauf der Jahre zunehmend verschoben hat (siehe ABB 39). Zuletzt waren mehr als zwei Drittel (70%) der Kinder, die im schulpflichtigen Alter im Straßenverkehr verunglückten, zwischen 10 und 14 Jahren alt.

ABB 39 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 40 Getötete Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

2.1 Kinderunfallgeschehen nach Verletzungsgrad

Im Zeitraum vom Jahr 1990 bis zum Jahr 2013 verunglückten 27.166 Kinder im Alter von 6-9 Jahren. Davon wurden drei Viertel (20.738 Kinder, 76%) leicht und knapp ein Viertel schwer oder nicht erkennbaren Grades verletzt (6.242 Kinder, 23%), insgesamt 186 Kinder (0,7%) wurden getötet.
Im gleichen Zeitraum verunglückten deutlich mehr 10- bis 14-jährige Kinder, insgesamt 46.063. Die Verteilung der Verletzungsschwere entspricht jener der jüngeren Kinder: Drei Viertel wurden leicht (34.706 Kinder, 75%), knapp ein Viertel schwer oder nicht erkennbaren Grades verletzt (11.040 Kinder, 24%) und 317 Kinder wurden getötet (0,7%).

Erfreulicherweise war der Rückgang bei den schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzten und getöteten Kindern in beiden Altersgruppen wesentlich größer (6- bis 9-Jährige -64%, 10- bis 14-Jährige -48% zwischen 1990 und 2011[4]) als bei den leicht verletzten Kinder (6- bis 9-Jährige -43%, 10- bis 14-Jährige -14% 1990-2011). Dies bedeutet, je höher die Verletzungsschwere, desto größer ist der Rückgang (siehe TAB 8). Der Rückgang der Verletzungsschwere in beiden Altersgruppen wird auch im 10-Jahres-Vergleich (1999-2003 gegenübergestellt 2009-2013) veranschaulicht (siehe ABB 42 und ABB 44).

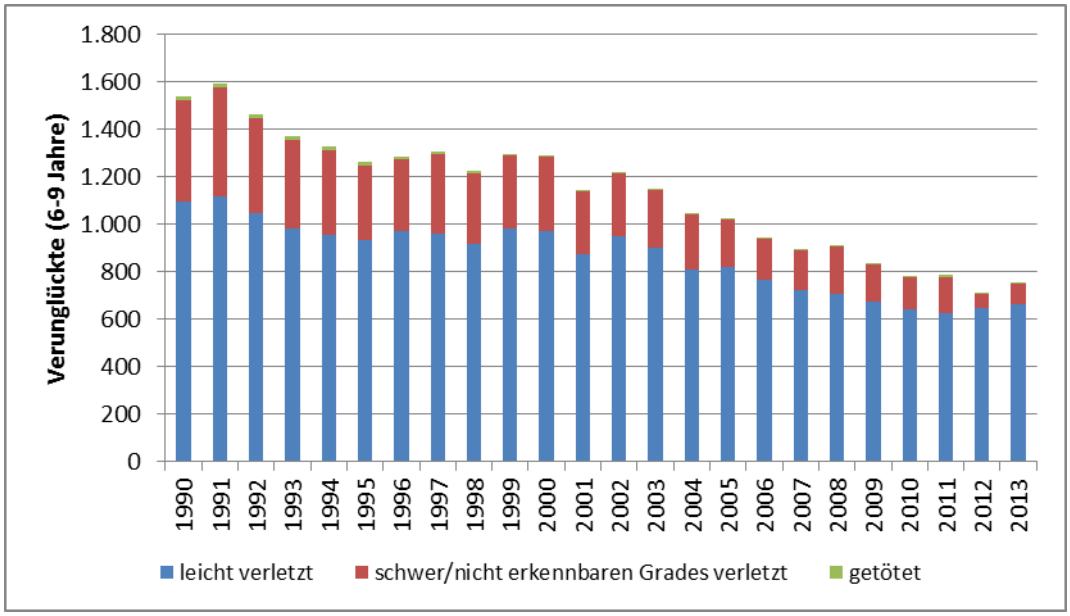
[4] Da die Jahre 2012 und 2013, was die Betrachtung der Verletzungsschwere betrifft, aufgrund der veränderten Erhebung (die Kategorie „nicht erkennbaren Grades verletzt“ fiel weg) mit den Vorjahren nicht direkt vergleichbar ist, bezieht sich diese Berechnung auf das Jahr 2011 (siehe auch TAB 8).

TAB 8 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013

Berichts-jahr	Leicht verletzt		Schwer/nicht erkennbaren Grades verletzt		Getötet		Verunglückte	
	6-9 J.	10-14 J.	6-9 J.	10-14 J.	6-9 J.	10-14 J.	6-9 J.	10-14 J.
1990	1.095	1.408	431	617	14	17	1.540	2.042
1991	1.118	1.535	462	640	14	17	1.594	2.192
1992	1.045	1.526	405	630	14	21	1.464	2.177
1993	984	1.487	371	630	16	20	1.371	2.137
1994	953	1.523	361	584	16	24	1.330	2.131
1995	935	1.378	312	528	16	23	1.263	1.929
1996	971	1.379	305	559	10	22	1.286	1.960
1997	962	1.466	333	503	10	13	1.305	1.982
1998	920	1.435	298	452	10	20	1.228	1.907
1999	981	1.467	309	489	8	16	1.298	1.972
2000	973	1.494	313	458	5	14	1.291	1.966
2001	872	1.419	268	458	7	10	1.147	1.887
2002	951	1.505	263	452	6	10	1.220	1.967
2003	901	1.552	243	503	6	20	1.150	2.075
2004	811	1.525	231	474	8	7	1.050	2.006
2005	820	1.455	198	403	5	11	1.023	1.869
2006	765	1.454	177	392	2	12	944	1.858
2007	723	1.554	169	441	2	6	894	2.001
2008	705	1.448	200	404	2	7	907	1.859
2009	676	1.322	155	395	5	6	836	1.723
2010	640	1.255	135	319	1	4	776	1.578
2011	627	1.210	152	324	7	4	786	1.538
2012	645	1.457	64	209	1	6	710	1.672
2013	665	1.452	87	176	1	7	753	1.635
Gesamt	20.738	34.706	6.242	11.040	186	317	27.166	46.063

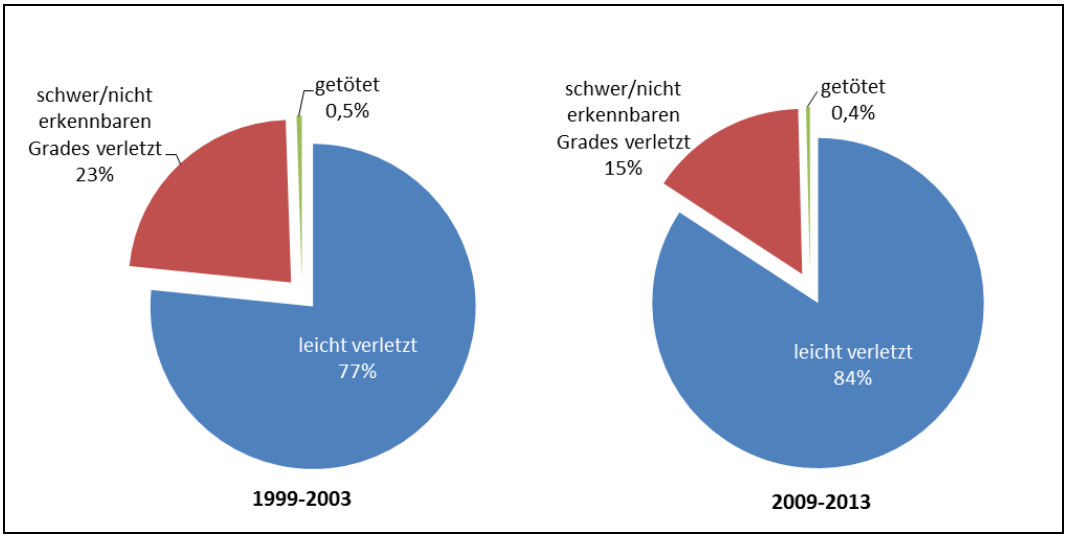
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 41 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013



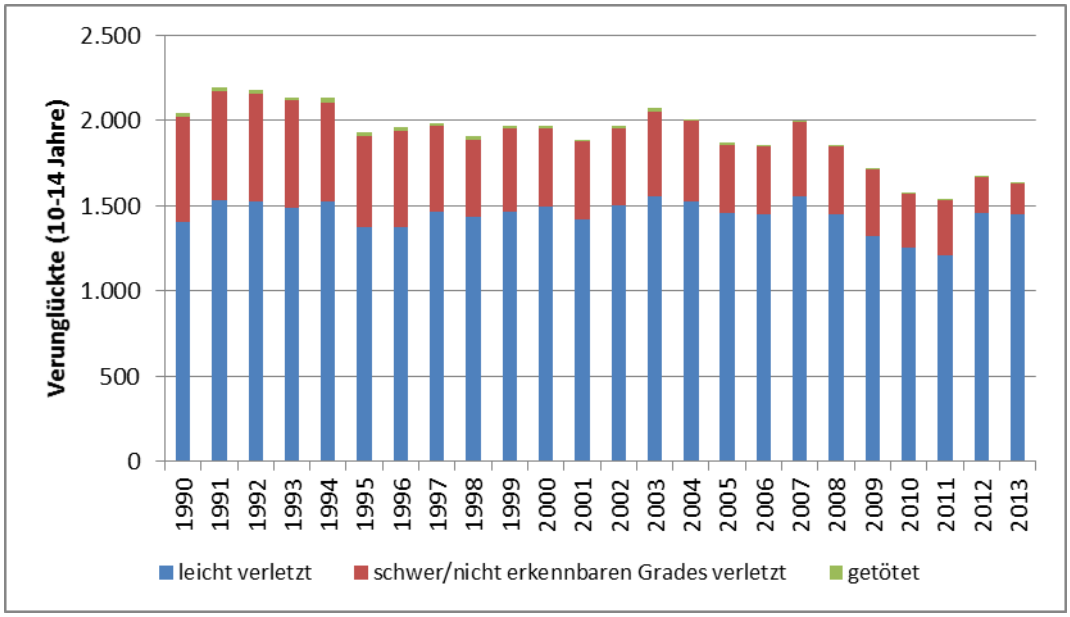
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 42 Vergleich der Verletzungsschwere verunglückter Kinder (6-9 Jahre), Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013



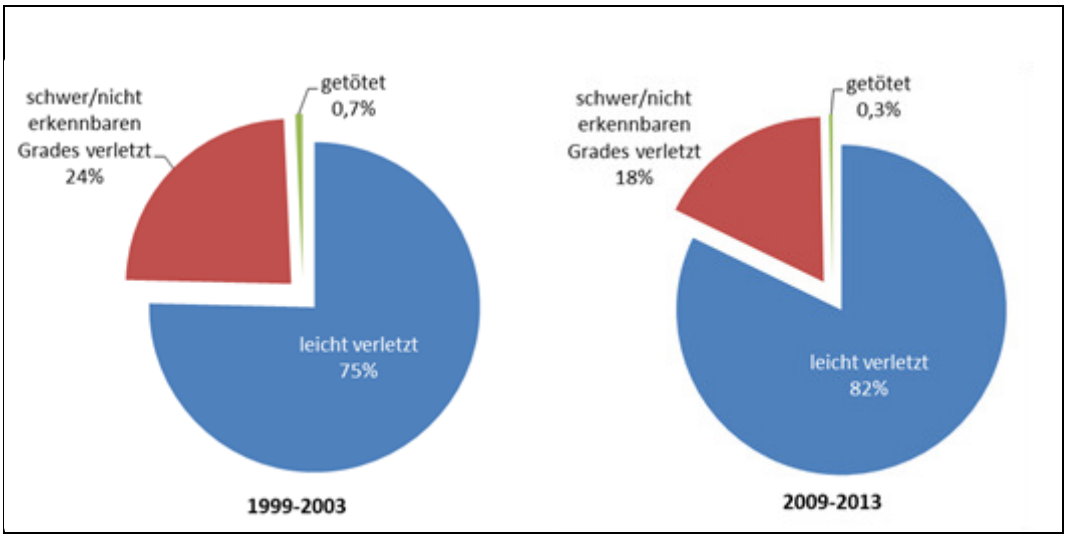
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 43 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 44 Vergleich der Verletzungsschwere verunglückter Kinder (10-14 Jahre), Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013

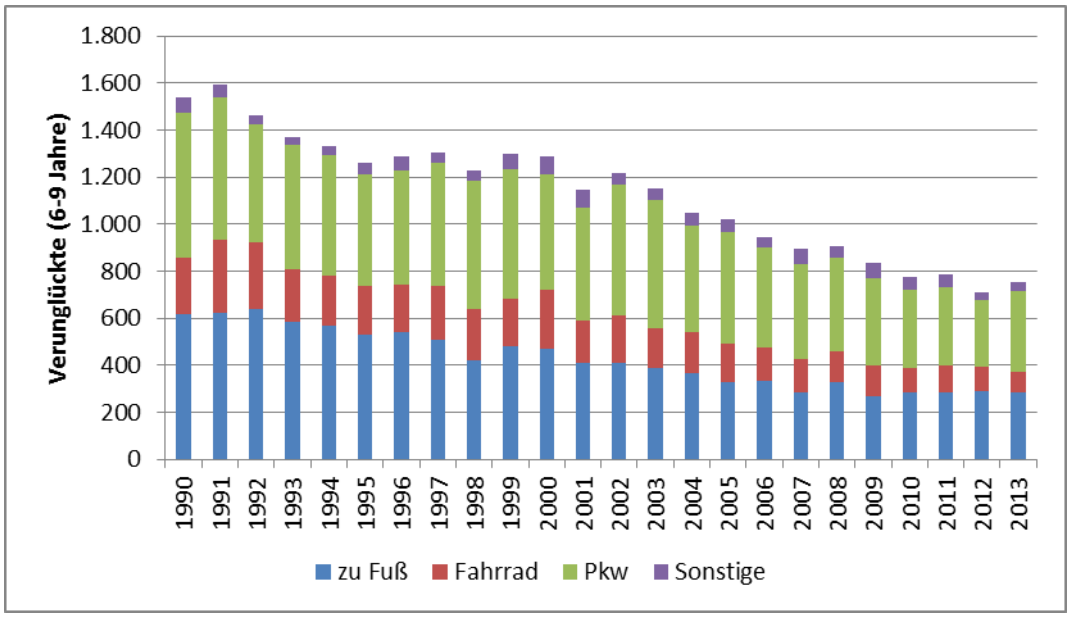


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

2.2 Kinderunfallgeschehen nach Verkehrsarten

Am häufigsten verunglückten Kinder im Alter von 6-14 Jahren zuletzt im Pkw (34,7% Durchschnitt 2009-2013), zu Fuß (26,8%) und mit dem Fahrrad (23,7%). Die Summe aller anderen Verkehrsarten machte 14,9% aus. Dieses Verhältnis weist zwischen Kindern im Volksschulalter und Kindern im Unterstufen-/ Hauptschulalter starke Unterschiede auf. Während die Verteilung bei den Volksschulkindern über die Jahre konstant geblieben ist, hat sie sich bei den 10- bis 14-Jährigen in den vergangenen Jahren stark verändert (siehe ABB 45 bis ABB 48) im 10-Jahres-Vergleich bzw. in der Zeitreihe): Insbesondere die Summe aller anderen Verkehrsarten[5] hat ihren Anteil von 11% auf 19% verdoppelt. Der Anstieg ist, wie aus ABB 49 ersichtlich, fast ausschließlich auf die stark gestiegene Anzahl mit dem Moped verunglückter Teenager (13- und vor allem 14-Jährige) zurückzuführen.

ABB 45 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

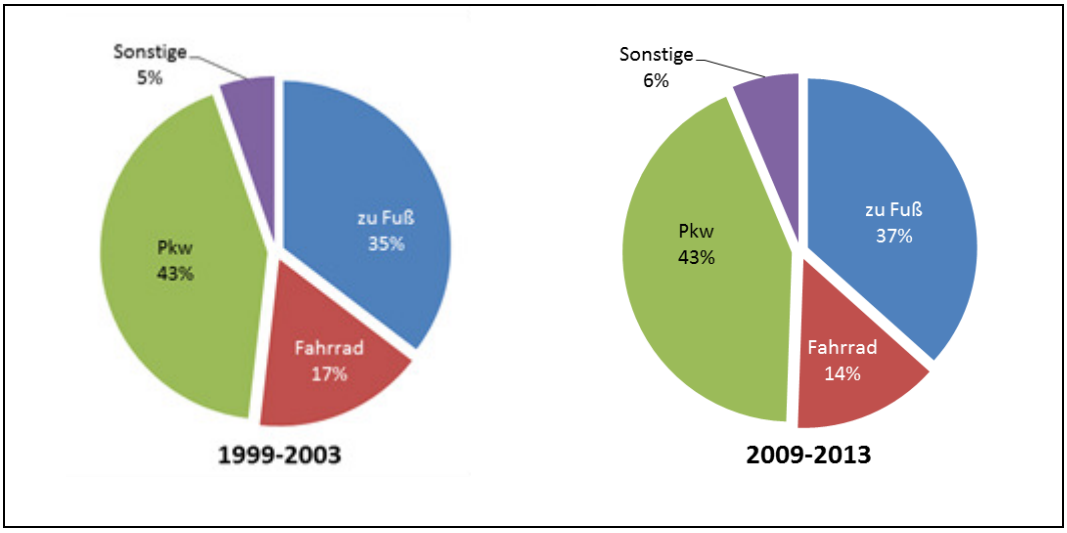
[5] In den Abbildungen unter „Sonstige“ zusammengefasst.

TAB 9 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013

Berichts-jahr	zu Fuß	Fahr-rad	Pkw	sonstige						gesamt
				Moped	Motor-rad	Bus	Lkw	andere	ges.	
1990	620	239	617	14	2	23	9	16	64	1.540
1991	624	311	604	8	3	15	15	14	55	1.594
1992	642	281	502	1		13	4	21	39	1.464
1993	584	225	527	1	2	5	13	14	35	1.371
1994	568	214	511	1	5	8	8	15	37	1.330
1995	531	204	478	2	0	11	11	26	50	1.263
1996	541	204	486	2	4	14	11	24	55	1.286
1997	510	227	525	4	1	5	3	30	43	1.305
1998	421	218	545	4	1	10	8	21	44	1.228
1999	481	204	548	4		24	6	31	65	1.298
2000	472	249	489	6	3	26	7	39	81	1.291
2001	409	182	477	8		14	12	45	79	1.147
2002	413	197	556	5	3	12	6	28	54	1.220
2003	386	173	544	5	3	11	2	26	47	1.150
2004	366	175	454	5	2	19	8	21	55	1.050
2005	331	162	471	1	2	19	8	29	59	1.023
2006	333	144	424	2	2	12	10	17	43	944
2007	284	143	405	7	4	19	2	30	62	894
2008	327	131	398	4	2	19	5	21	51	907
2009	270	129	374	4	2	21	3	33	63	836
2010	283	107	334	4	2	15	1	30	52	776
2011	286	111	333	4		25	3	24	56	786
2012	289	104	282	4	1	21	3	6	35	710
2013	286	86	342	1	2	23	4	9	39	753

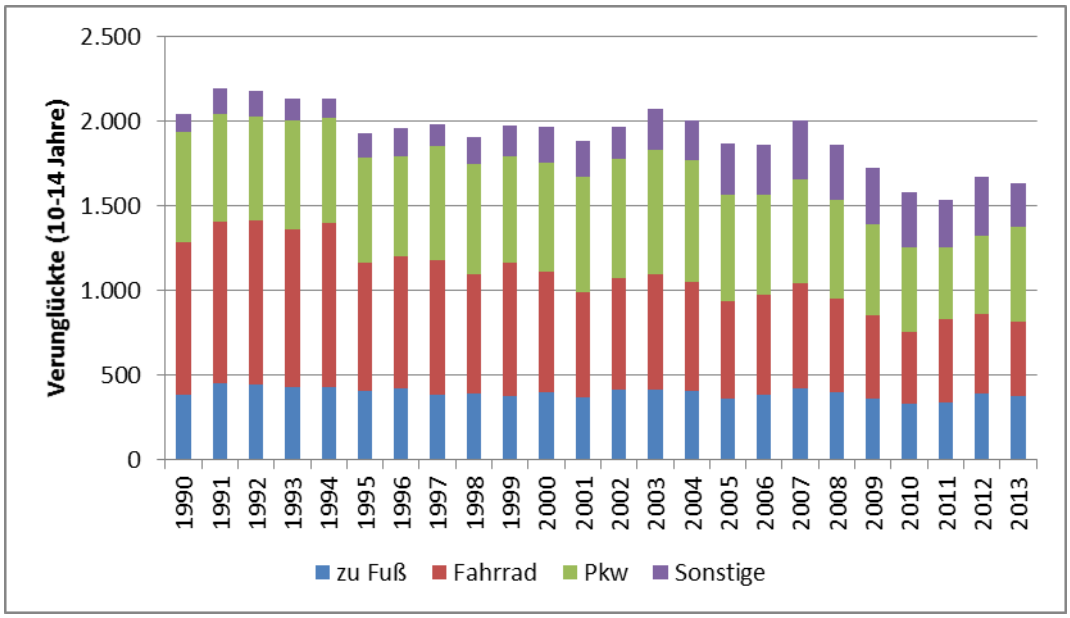
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 46 Vergleich der Verkehrsarten, mit denen Kinder (6-9 Jahre) verunglückten, Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013



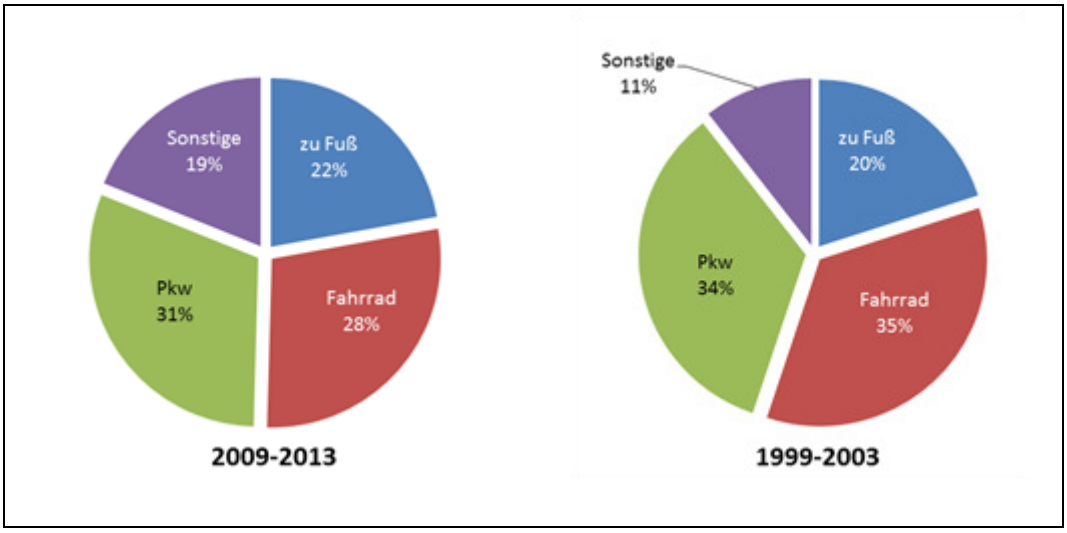
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 47 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach Verkehrsarten absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

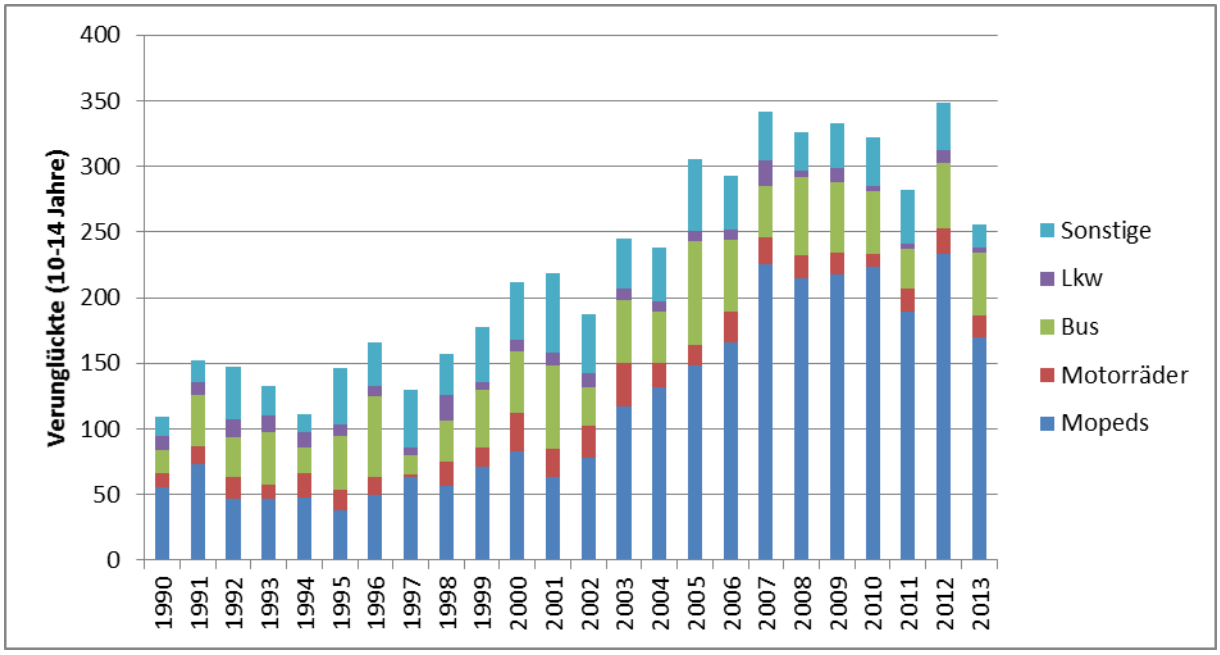
ABB 48 Vergleich der Verkehrsarten, mit denen Kinder (10-14 Jahre) verunglückten, Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Auf eine getrennte Darstellung der „sonstigen" Verkehrsarten für 6- bis 9-Jährige wird hier verzichtet, da sie, wie aus ABB 45 und TAB 9 ersichtlich, aufgrund relativ geringer Absolutzahlen kein klares Bild ergibt. Busse spielen bei VolksschülerInnen in diesem kleinen Teilsegment die stärkste Rolle.

ABB 49 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) – Differenzierung der „sonstigen" Verkehrsarten (ausgen. Pkw, zu Fuß, Fahrrad) absolut, 1990-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Ergiebiger ist hingegen, wie schon oben angeschnitten, die genauere Analyse der „sonstigen" Verkehrsarten bei den 10- bis 14-Jährigen (siehe ABB 49 und TAB 10). In den letzten 10 Jahren hat die Zahl der mit Mopeds und

Kleinmotorrädern verunglückten Kinder sehr stark zugenommen. Im Jahr 2003 verunglückten 56 Kinder im Alter von 10-14 Jahren mit Mopeds und Kleinmotorrädern. Im Jahr 2012 waren es bereits 170 verunglückte Kinder.

TAB 10 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013

Berichts-jahr	zu Fuß	Fahr-rad	Pkw	sonstige						gesamt
				Moped	Motor-rad	Bus	Lkw	andere	ges.	
1990	387	896	650	56	10	18	11	14	109	2.042
1991	450	958	632	73	14	39	10	16	152	2.192
1992	443	970	617	47	16	31	13	40	147	2.177
1993	426	933	645	47	11	40	12	23	133	2.137
1994	430	971	619	48	18	20	12	13	111	2.131
1995	406	758	619	38	16	41	8	43	146	1.929
1996	420	781	593	50	13	62	8	33	166	1.960
1997	387	792	673	63	2	15	6	44	130	1.982
1998	389	709	652	57	18	31	20	31	157	1.907
1999	376	791	627	71	15	44	6	42	178	1.972
2000	397	716	641	83	29	47	9	44	212	1.966
2001	371	618	679	63	22	63	10	61	219	1.887
2002	415	658	707	78	24	30	10	45	187	1.967
2003	418	681	731	117	33	48	9	38	245	2.075
2004	407	644	717	132	18	39	8	41	238	2.006
2005	359	579	626	148	16	79	8	54	305	1.869
2006	385	590	590	166	23	55	8	41	293	1.858
2007	420	625	614	225	21	39	19	38	342	2.001
2008	399	554	580	215	17	60	5	29	326	1.859
2009	364	486	540	218	16	54	11	34	333	1.723
2010	334	420	502	223	10	48	4	37	322	1.578
2011	342	487	427	189	18	30	4	41	282	1.538
2012	389	474	461	233	20	50	9	36	348	1.672
2013	375	438	566	170	16	48	4	18	256	1.635

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

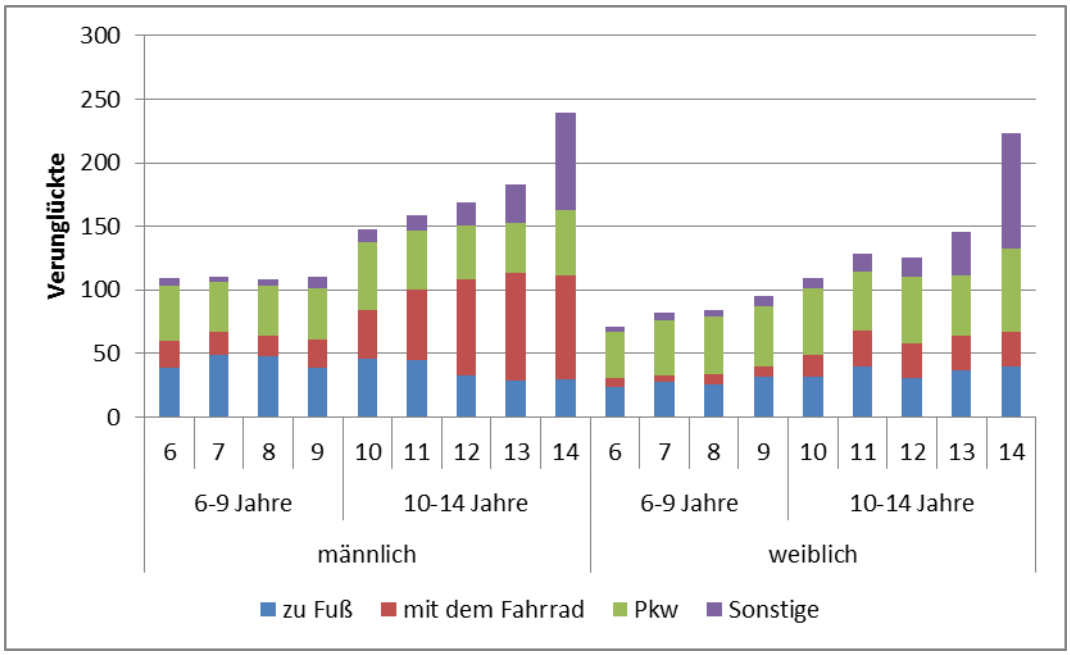
Die weiteren Analysen konzentrieren sich, so nicht anders angegeben, auf die letzten fünf Jahre (2009-2013), um die aktuelleren Entwicklungen zu verdeutlichen.

2.3 Kinderunfallgeschehen nach dem Geschlecht

ABB 50 und ABB 51 zeigen die verunglückten Kinder im Alter von 6-14 Jahren nach dem Geschlecht. Insgesamt verunglückten in den Jahren 2009-2013 deutlich mehr Buben (6.686 Buben bzw. 56%) als Mädchen (5.321 Mädchen bzw. 44%). Dabei war in jedem einzelnen Lebensjahr die Zahl der verunglückten Buben höher als die der verunglückten Mädchen.

Aber nicht nur die Absolutzahlen, auch die Verteilung auf die Verkehrsarten ist zwischen den Geschlechtern sehr unterschiedlich (siehe ABB 50, ABB 51 und TAB 11): Buben verunglücken im Alter von 6 bis 11 Jahren häufiger zu Fuß als Mädchen im gleichen Alter, im Alter von 12 bis 14 Jahren verunglücken Mädchen häufiger zu Fuß als Buben. Die stärkste Auffälligkeit ist die große Diskrepanz zwischen verunglückten Buben und Mädchen beim Radfahren, vor allem zwischen dem 11. und dem 15. Lebensjahr. Auf der anderen Seite ist der Anteil der im Pkw verunglückten Mädchen in jedem einzelnen Lebensjahr höher als der der verunglückten Buben. Buben verunglücken also deutlich öfter zu Fuß oder mit dem Fahrrad als Mädchen.

ABB 50 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013



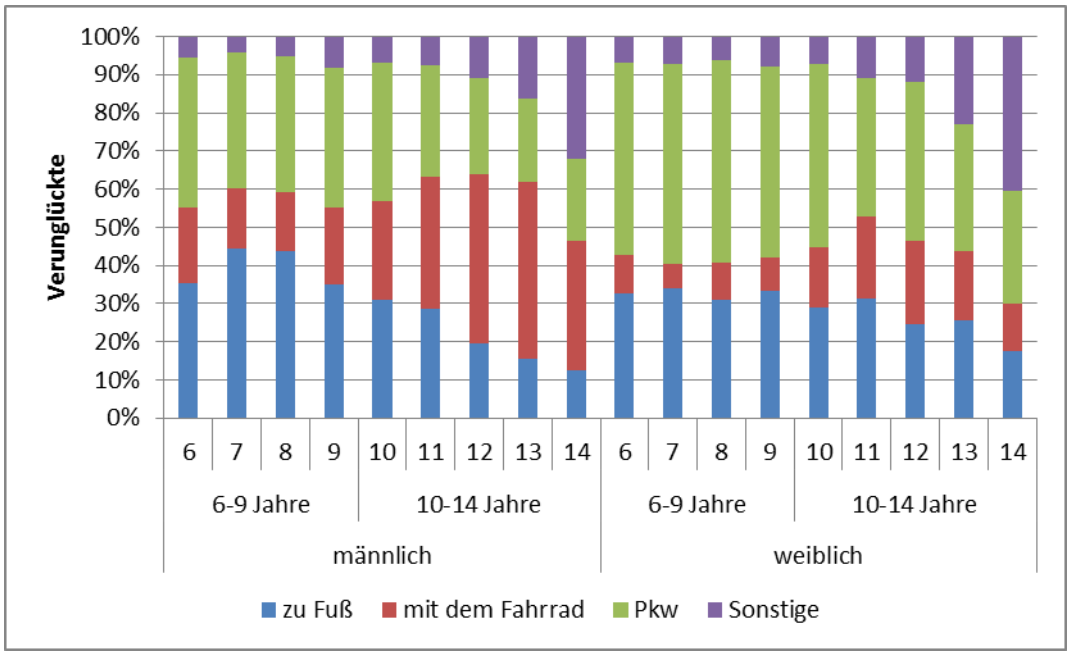
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 11 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013

Geschlecht	Alter in Jahren	zu Fuß		Fahrrad		Pkw		sonstige		gesamt	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
männlich	6	39	35,4%	22	19,8%	43	39,3%	6	5,5%	109	100%
	7	49	44,4%	17	15,7%	39	35,6%	5	4,3%	111	100%
	8	48	43,8%	17	15,4%	39	35,5%	6	5,3%	109	100%
	9	39	34,9%	22	20,3%	41	36,7%	9	8,1%	111	100%
	10	46	31,1%	38	25,6%	54	36,5%	10	6,8%	148	100%
	11	45	28,5%	55	34,7%	46	29,1%	12	7,7%	159	100%
	12	33	19,5%	75	44,3%	43	25,4%	18	10,8%	169	100%
	13	28	15,6%	85	46,4%	40	21,7%	30	16,3%	183	100%
	14	30	12,3%	82	34,1%	51	21,4%	77	32,2%	240	100%
männlich gesamt		356	26,6%	413	30,9%	395	29,6%	173	12,9%	1.337	100%
weiblich	6	23	32,5%	7	10,4%	36	50,4%	5	6,7%	71	100%
	7	28	34,1%	5	6,3%	43	52,6%	6	7,1%	82	100%
	8	26	30,9%	8	9,7%	45	53,2%	5	6,2%	84	100%
	9	32	33,2%	8	8,8%	48	50,0%	8	8,0%	95	100%
	10	31	28,8%	17	15,8%	52	48,1%	8	7,3%	109	100%
	11	40	31,2%	28	21,5%	47	36,3%	14	10,9%	128	100%
	12	31	24,5%	27	21,8%	52	41,7%	15	11,9%	126	100%
	13	37	25,5%	27	18,3%	48	33,2%	33	23,0%	145	100%
	14	39	17,7%	28	12,5%	66	29,4%	90	40,5%	223	100%
weiblich gesamt		287	27,0%	156	14,6%	437	41,0%	184	17,3%	1.064	100%
Gesamt		644	26,8%	568	23,7%	832	34,7%	357	14,9%	2.401	100%

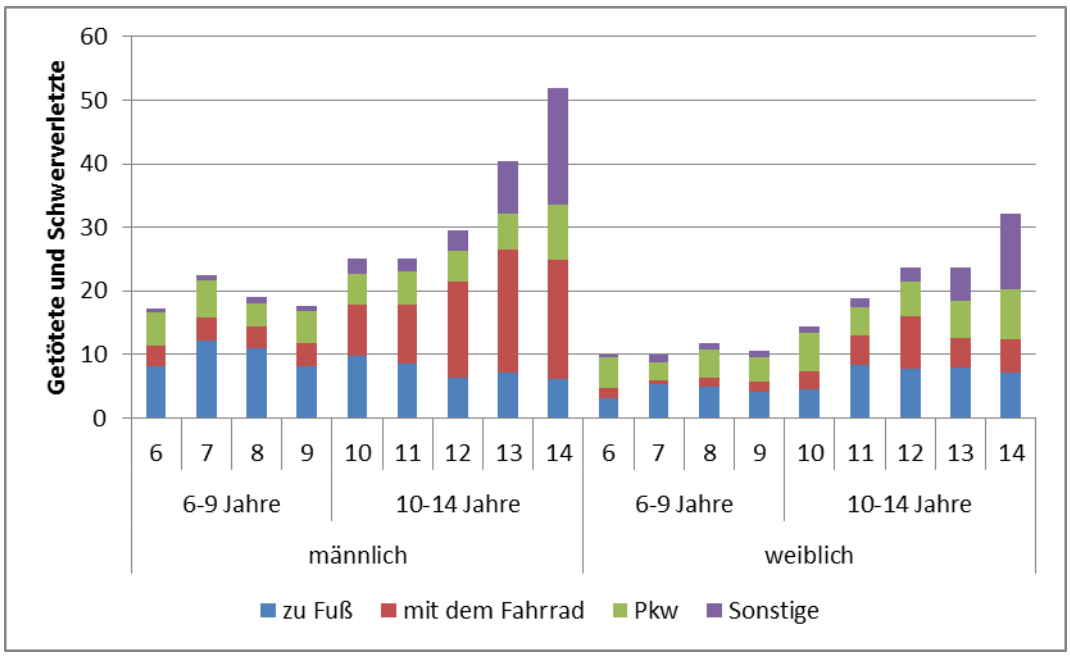
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 51 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 52 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bei den schwer verletzten und getöteten Kindern ist die Diskrepanz zwischen Buben und Mädchen noch deutlich höher als bei den Verunglückten allgemein

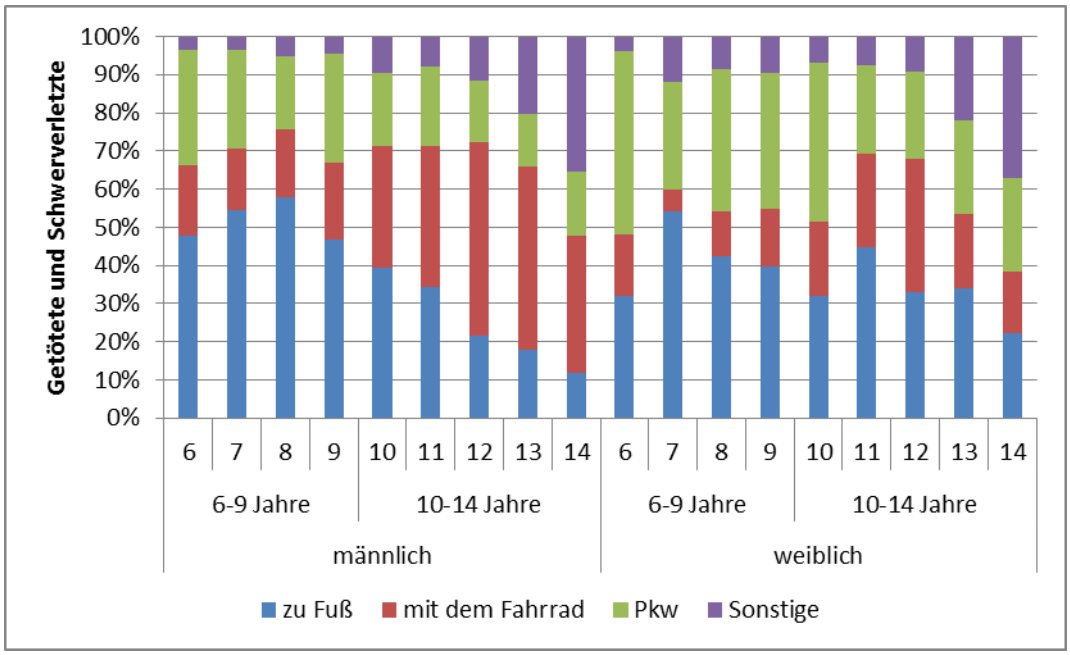
(siehe ABB 52, ABB 53 und TAB 12): Buben haben hier einen Anteil von beinahe zwei Drittel (1.241 bzw. 62% schwer verletzte und getötete Buben (Summe) 2009-2013 gegenüber 775 schwer verletzten und getöteten Mädchen). Die Anzahl der getöteten und schwer verletzten Kinder im Straßenverkehr ist bei beiden im Fokus stehenden Verkehrsarten (zu Fuß und mit dem Fahrrad) 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.

TAB 12 Schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzte und getötete Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013

Geschlecht	Alter in Jahren	zu Fuß		Fahrrad		Pkw		sonstige		gesamt	
		abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil	abs.	Anteil
männlich	6	8	47,7%	3	18,6%	5	30,2%	1	3,5%	17	100%
	7	12	54,5%	4	16,1%	6	25,9%	1	3,6%	22	100%
	8	11	57,9%	3	17,9%	4	18,9%	1	5,3%	19	100%
	9	8	46,6%	4	20,5%	5	28,4%	1	4,5%	18	100%
	10	10	39,2%	8	32,0%	5	19,2%	2	9,6%	25	100%
	11	9	34,4%	9	36,8%	5	20,8%	2	8,0%	25	100%
	12	6	21,6%	15	50,7%	5	16,2%	3	11,5%	30	100%
	13	7	17,8%	19	48,0%	6	13,9%	8	20,3%	40	100%
	14	6	11,9%	19	35,8%	9	16,9%	18	35,4%	52	100%
männlich gesamt		78	31,3%	84	33,8%	49	19,7%	38	15,1%	248	100%
weiblich	6	3	32,0%	2	16,0%	5	48,0%	0	4,0%	10	100%
	7	5	54,0%	1	6,0%	3	28,0%	1	12,0%	10	100%
	8	5	42,4%	1	11,9%	4	37,3%	1	8,5%	12	100%
	9	4	39,6%	2	15,1%	4	35,8%	1	9,4%	11	100%
	10	5	31,9%	3	19,4%	6	41,7%	1	6,9%	14	100%
	11	8	44,7%	5	24,5%	4	23,4%	1	7,4%	19	100%
	12	8	33,1%	8	34,7%	5	22,9%	2	9,3%	24	100%
	13	8	33,9%	5	19,5%	6	24,6%	5	22,0%	24	100%
	14	7	22,4%	5	16,1%	8	24,2%	12	37,3%	32	100%
weiblich gesamt		54	34,7%	31	19,7%	45	29,2%	25	16,4%	155	100%
Gesamt		132	32,6%	115	28,4%	94	23,3%	63	15,6%	403	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 53 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

2.4 Highlights

- Die 6- bis 14-jährigen Kinder verunglücken anteilig an der Bevölkerung gemessen relativ selten bei Verkehrsunfällen, insbesondere im Vergleich mit der Hochrisikogruppe der 15- bis 19-jährigen Jugendlichen, die ein sechsmal höheres Risiko verzeichnen.

- Zwischen 2009 und 2013 wurden im Durchschnitt acht 6- bis 14-jährige Kinder im Straßenverkehr getötet, im Jahr 1990 waren es noch 31. Kinder werden in Relation zur Bevölkerung am seltensten getötet.

- Die 6- bis 9-Jährigen verunglücken zu 43% als Pkw-InsassInnen, zu 37% als FußgängerInnen, zu 14% als RadfahrerInnen und nur in 6% der Fälle mit anderen Fahrzeugen. Die 10- bis 14-Jährigen verunglücken zu 31% als Pkw-InsassInnen, zu 22% als FußgängerInnen, zu 28% als RadfahrerInnen und zu 19% mit anderen Fahrzeugen, insbesondere Mopeds.

- Buben verunglücken häufiger als Mädchen. Bei den schwer verletzten und getöteten Kindern ist die Diskrepanz zwischen Buben und Mädchen noch deutlich höher als bei den Verunglückten allgemein: Buben haben hier einen Anteil von beinahe zwei Drittel (62%). Große Unterschiede zeigen sich vor allem bei den schwer verunglückten FahrradfahrerInnen ab 10 Jahren und bei den schwer verunglückten FußgängerInnen.

3. Überblick über das Unfallgeschehen selbstständig mobiler Kinder (6- bis 14-Jährige)

Da das vorliegende Projekt den Fokus auf die selbstständige Mobilität von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad legt, konzentriert sich dieses Kapitel auf Unfälle von Kindern in diesen beiden Verkehrsarten. In die Analysen der Fahrradunfälle wurden nur aktiv Beteiligte, also Kinder, die auch Lenker des Fahrrads waren, miteinbezogen.[6]

In den vergangenen fünf Jahren (2009-2013) verunglückten 3.216 Kinder im Alter von 6-14 Jahren zu Fuß, davon wurden 14 Kinder getötet, 657 wurden schwer oder nicht erkennbaren Grades verletzt. Mit dem Fahrrad verunglückten im gleichen Zeitraum 2.790 Kinder, von denen 7 getötet und 556 schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzt wurden.

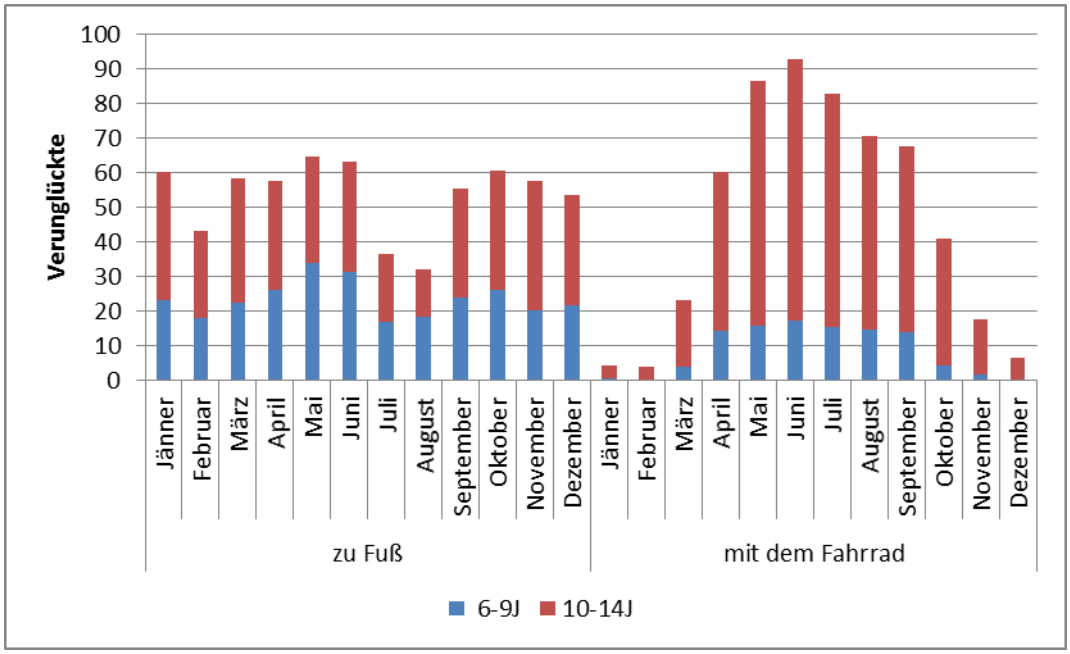
3.1 Unfallgeschehen nach der zeitlichen Verteilung

Aus der zeitlichen Verteilung der verunglückten 6- bis 14-Jährigen über das Jahr, die Woche und den Tag ist erkennbar, dass das Ausmaß der Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern anscheinend von einem Faktor sehr stark bestimmt wird: Der Einbruch in den Sommermonaten Juli und August und am Wochenende lässt den Schluss zu, dass es vielfach Schulwege oder im weitesten Sinne schulbezogene Wege sind, auf denen die Kinder zu Fuß verunfallen. Auch die Tagesverteilung (Arbeitstage) der zu Fuß verunglückten Kinder zeigt die stärksten Spitzen in der Früh und zu Mittag. Am Wochenende fällt die Morgenspitze erwartungsgemäß weg, die weitere Verteilung über den Tag verläuft ähnlich wie unter der Woche – mit einer kleinen Spitze am späten Vormittag und einer größeren am Nachmittag (siehe ABB 54 bis ABB 57 bzw. TAB 13 bis TAB 17).

Unfälle mit Rad fahrenden Kindern zeigen eine ganz andere Verteilung. Erwartungsgemäß spielt die Witterung eine starke Rolle, was die sehr niedrigen Unfall- und Verunglücktenzahlen von Dezember bis Februar erklärt (siehe TAB 13 und ABB 54). Anders als bei den zu Fuß verunglückten Kindern haben schulbezogene Wege aber anscheinend einen eher geringen Anteil: Die Sommermonate reihen sich in die Verteilung, die von Mai bis September abfällt, der Einbruch am Wochenende fällt verglichen mit den zu Fuß Verunglückten eher gering aus, die höchste Spitze ist am späten Nachmittag. Mit dem Fahrrad verunglücken, wie auch schon die Auswertungen des letzten Kapitels gezeigt haben, in erster Linie größere Kinder (10-14 Jahre).

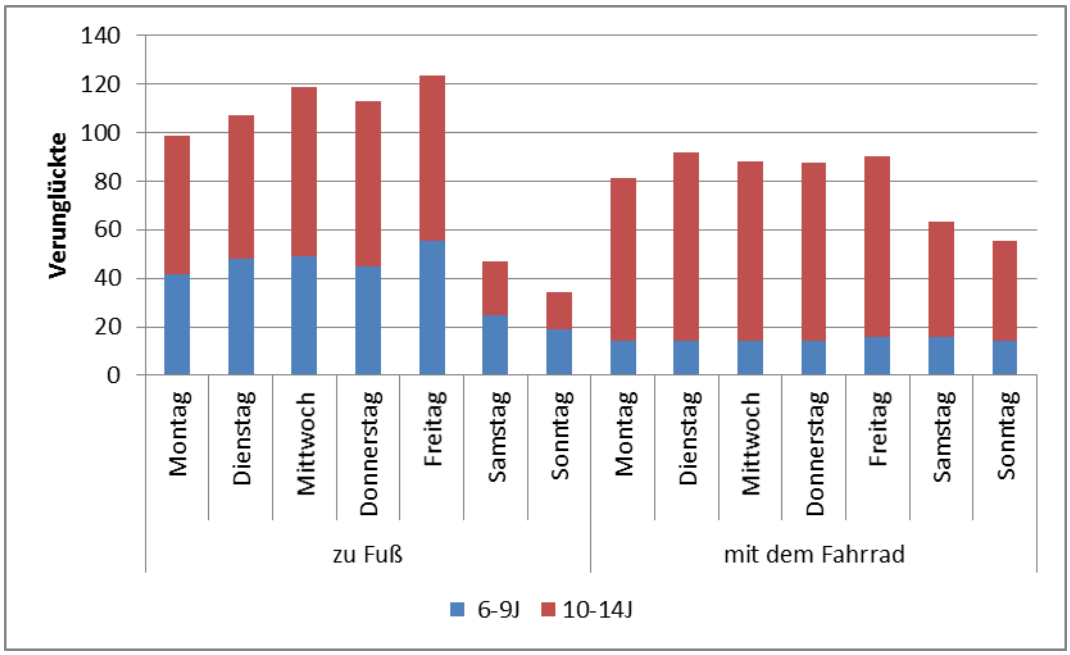
[6] In den folgenden Analysen wurden alle als LenkerInnen radfahrenden Kinder zwischen 6 und 14 Jahren miteinbezogen. Bei den Auswertungen zur räumlichen Verteilung der verunglückten RadfahrerInnen (6-14 Jahre) hat sich allerdings herausgestellt, dass Radtourismus auf Grund der generell eher gering ausfallenden Verunglücktenzahlen (von RadfahrerInnen zwischen 6 und 14 Jahren) eine zum Teil enorme Auswirkung für einige österreichische Bezirke gehabt hätte. Aus diesem Grund wurden bei den Kartendarstellungen im Kinderunfall- und -mobilitätsatlas die Monate Juli und August beim Radfahren ausgenommen. Dadurch ergeben sich im Kinderunfall- und -mobilitätsatlas teilweise andere Werte als in den Tabellen im Bericht.

ABB 54 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Monat absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 55 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Wochentag absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 13 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Monat absolut, Durchschnitt 2009-2013

Monat	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			Gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
Jänner	23	37	60	1	4	4	24	41	65
Februar	18	25	43	0	4	4	18	29	47
März	22	36	58	4	19	23	26	55	82
April	26	32	58	14	46	60	40	78	118
Mai	34	31	65	16	71	87	50	101	151
Juni	31	32	63	17	76	93	49	107	156
Juli	17	20	36	16	67	83	32	87	119
August	19	13	32	15	56	71	33	69	103
September	24	32	56	14	54	68	38	86	123
Oktober	26	34	61	4	37	41	31	71	102
November	20	37	58	2	16	18	22	53	75
Dezember	22	32	54	0	6	6	22	38	60
Gesamt	283	361	643	103	455	558	385	816	1.201

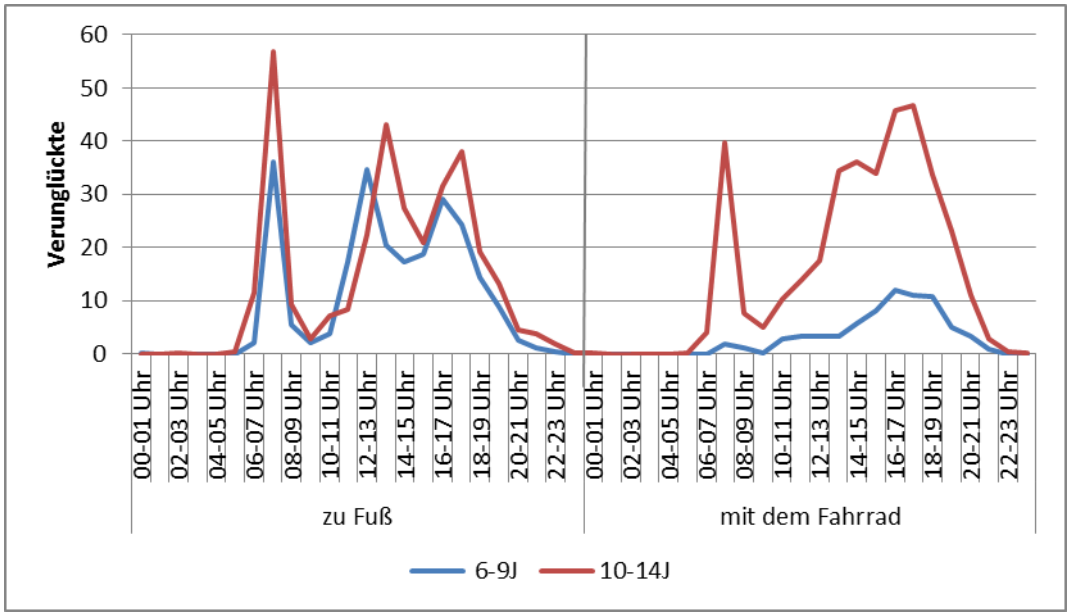
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 14 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Wochentag absolut, Durchschnitt 2009-2013

Wochen-tag	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			Gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
Montag	42	57	99	14	67	81	56	124	180
Dienstag	48	60	107	14	78	92	62	137	199
Mittwoch	49	70	119	14	74	88	63	144	207
Donnerstag	45	68	113	14	74	88	59	141	200
Freitag	55	68	124	16	75	90	71	143	214
Samstag	25	22	47	16	47	63	41	70	110
Sonntag	19	15	34	14	41	55	33	57	90
Gesamt	283	361	643	103	455	558	385	816	1.201

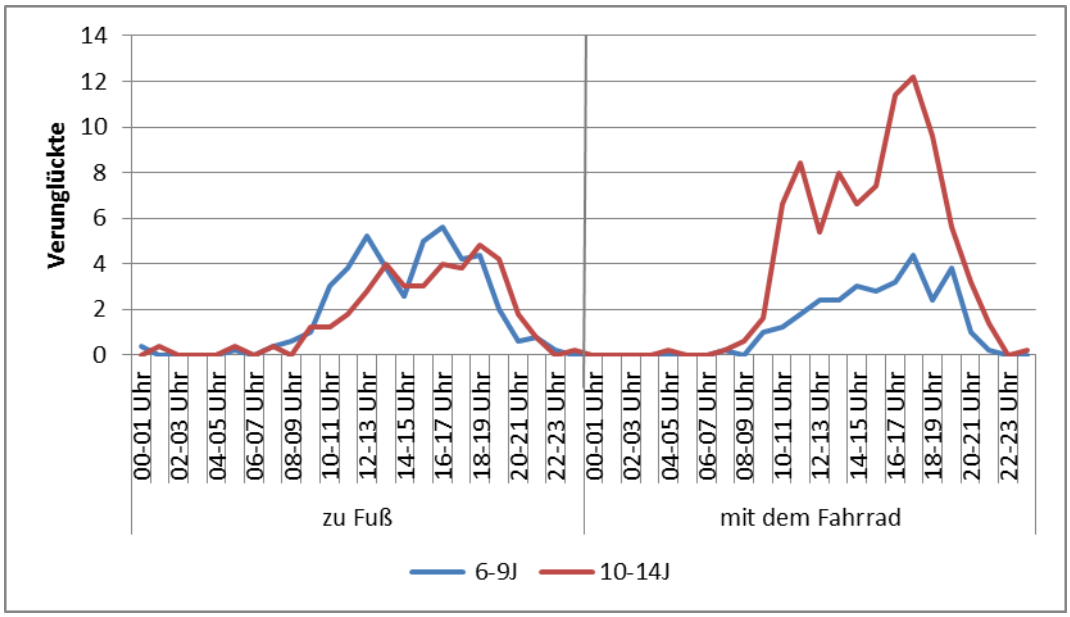
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 56 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Uhrzeit – aktiv Beteiligte, an Arbeitstagen (Mo-Fr) absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 57 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Uhrzeit – aktiv Beteiligte, am Wochenende (Sa, So) absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 15 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013

Uhrzeit	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			Gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
00-01 Uhr	1	0	1	0	0	0	1	0	1
01-02 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02-03 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03-04 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04-05 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05-06 Uhr	0	1	1	0	0	0	0	1	1
06-07 Uhr	2	12	14	0	4	4	2	16	18
07-08 Uhr	37	57	94	2	40	42	39	97	136
08-09 Uhr	6	9	15	1	8	9	7	18	25
09-10 Uhr	3	4	7	1	7	8	4	11	15
10-11 Uhr	7	8	15	4	17	21	11	25	36
11-12 Uhr	21	10	31	5	22	27	26	32	58
12-13 Uhr	40	25	65	6	23	29	46	48	94
13-14 Uhr	24	47	71	6	42	48	30	89	119
14-15 Uhr	20	30	50	9	43	51	29	73	102
15-16 Uhr	24	24	48	11	41	52	35	65	100
16-17 Uhr	35	36	70	15	57	72	50	93	143
17-18 Uhr	28	42	70	15	59	74	44	101	145
18-19 Uhr	19	24	43	13	43	57	32	67	99
19-20 Uhr	11	17	28	9	29	38	20	46	66
20-21 Uhr	3	6	9	4	14	19	8	20	28
21-22 Uhr	2	5	7	1	4	5	3	9	12
22-23 Uhr	1	2	2	0	0	0	1	2	3
23-24 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Gesamt	283	361	643	103	455	558	385	816	1.201

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 16 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre)– aktiv Beteiligte, an Arbeitstagen (Mo-Fr) nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013

Uhrzeit	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
00-01 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01-02 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02-03 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03-04 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04-05 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05-06 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	1	1
06-07 Uhr	2	12	14	0	4	4	2	16	18
07-08 Uhr	36	57	93	2	40	42	38	97	135
08-09 Uhr	5	9	15	1	8	9	7	17	24
09-10 Uhr	2	3	5	0	5	5	2	8	10
10-11 Uhr	4	7	11	3	10	13	7	17	24
11-12 Uhr	17	8	26	3	14	17	20	22	43
12-13 Uhr	35	22	57	3	18	21	38	40	78
13-14 Uhr	20	43	63	3	34	38	24	77	101
14-15 Uhr	17	27	45	6	36	42	23	63	87
15-16 Uhr	19	21	40	8	34	42	27	55	82
16-17 Uhr	29	32	61	12	46	58	41	77	118
17-18 Uhr	24	38	62	11	47	58	35	85	120
18-19 Uhr	14	19	34	11	34	45	25	53	78
19-20 Uhr	9	13	22	5	23	28	14	36	50
20-21 Uhr	3	4	7	3	11	14	6	15	21
21-22 Uhr	1	4	5	1	3	4	2	7	9
22-23 Uhr	0	2	2	0	0	0	0	2	3
23-24 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	239	323	562	73	367	440	312	690	1.001

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

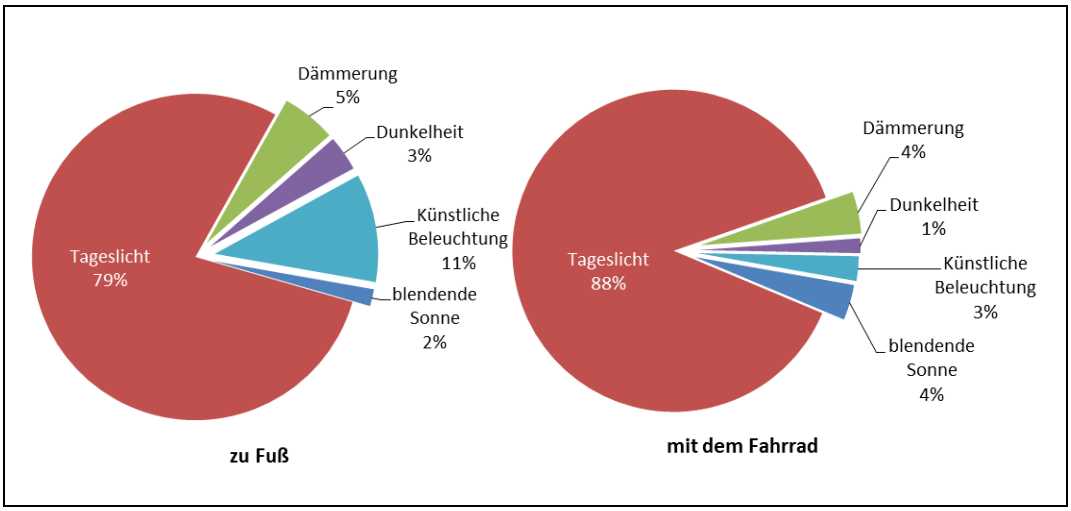
TAB 17 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre)– aktiv Beteiligte, am Wochenende (Sa, So) nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013

Uhrzeit	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
00-01 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
01-02 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02-03 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
03-04 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04-05 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05-06 Uhr	0	0	1	0	0	0	0	0	1
06-07 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07-08 Uhr	0	0	1	0	0	0	1	1	1
08-09 Uhr	1	0	1	0	1	1	1	1	1
09-10 Uhr	1	1	2	1	2	3	2	3	5
10-11 Uhr	3	1	4	1	7	8	4	8	12
11-12 Uhr	4	2	6	2	8	10	6	10	16
12-13 Uhr	5	3	8	2	5	8	8	8	16
13-14 Uhr	4	4	8	2	8	10	6	12	18
14-15 Uhr	3	3	6	3	7	10	6	10	15
15-16 Uhr	5	3	8	3	7	10	8	10	18
16-17 Uhr	6	4	10	3	11	15	9	15	24
17-18 Uhr	4	4	8	4	12	17	9	16	25
18-19 Uhr	4	5	9	2	10	12	7	14	21
19-20 Uhr	2	4	6	4	6	9	6	10	16
20-21 Uhr	1	2	2	1	3	4	2	5	7
21-22 Uhr	1	1	2	0	1	2	1	2	3
22-23 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23-24 Uhr	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt	44	38	82	30	89	118	74	126	200

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Insgesamt verunglückt der Großteil der Kinder bei Tageslicht (83%), 14% bei Dämmerung, Dunkelheit oder künstlicher Beleuchtung. Zwischen den Unfällen zu Fuß und mit dem Fahrrad gibt es allerdings deutliche Unterschiede nach den Lichtverhältnissen: Der höhere Anteil von Unfällen zu Fuß in der Dämmerung und bei künstlicher Beleuchtung ist durch die andere Verteilung über den Jahresverlauf zu erklären (siehe ABB 58 und TAB 18 und TAB 19), im Winter finden deutlich mehr Unfälle zu Fuß statt, vor allem die Morgenspitze im Unfallgeschehen fällt im Winter in die Dämmerung oder Dunkelheit.

ABB 58 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 18 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen absolut, Durchschnitt 2009-2013

Uhrzeit	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
blendende Sonne	4	6	10	4	16	20	8	22	30
Tageslicht	241	269	510	93	399	493	334	669	1.003
Dämmerung	12	22	34	3	20	23	16	42	57
Dunkelheit	3	19	22	0	8	8	3	27	30
Künstliche Beleuchtung	22	45	67	1	13	14	24	57	81
Gesamt	283	361	643	103	455	558	385	816	1.201

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 19 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013

Uhrzeit	Zu Fuß			Mit dem Fahrrad			gesamt		
	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt	6-9 J.	10-14 J.	Gesamt
blendende Sonne	1,5%	1,7%	1,6%	4,1%	3,4%	3,5%	2,2%	2,7%	2,5%
Tageslicht	85,2%	74,7%	79,3%	91,0%	87,7%	88,3%	86,8%	81,9%	83,5%
Dämmerung	4,3%	6,0%	5,3%	3,3%	4,4%	4,2%	4,0%	5,1%	4,8%
Dunkelheit	1,1%	5,2%	3,4%	0,4%	1,7%	1,5%	0,9%	3,3%	2,5%
Künstliche Beleuchtung	7,9%	12,4%	10,4%	1,2%	2,8%	2,5%	6,1%	7,0%	6,7%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

3.2 Unfallgeschehen nach Unfallcharakteristika

Die untenstehende TAB 20 gibt einen Überblick über die Unfalltypen jener Unfälle, bei denen Kinder zu Fuß verunglückten. Führend ist „Fußgänger auf Fahrbahn von rechts“, was dem/r KollisionsgegnerIn (in vier von fünf Fällen ein Pkw – siehe TAB 24) die geringste Zeit zur Reaktion bietet.

TAB 20 Die 10 häufigsten Unfalltypen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) zu Fuß verunglückten absolut, Durchschnitt 2009-2013

Unfalltyp	Gesamt
FußgängerIn auf Fahrbahn von rechts	190
FußgängerIn auf Fahrbahn von links	132
Fahrzeug biegt nicht ab vor Querstraße, FußgängerIn von rechts	51
Fahrzeug biegt nicht ab nach Querstraße, FußgängerIn von rechts	42
Fahrzeug biegt nicht ab nach Querstraße, FußgängerIn von links	34
Fahrzeug biegt nicht ab vor Querstraße, FußgängerIn von links	32
Sonstige FußgängerInnenunfälle	25
beim Linksabbiegen FußgängerIn: gleiche Annäherungsrichtung	16
beim Linksabbiegen FußgängerIn: gegen Annäherungsrichtung	15
FußgängerIn geht auf Fahrbahn gleiche Richtung, rechte Fahrbahnseite	14
Gesamt	551

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bei den am Rad verunglückten Kindern (siehe TAB 21) ist die rechtwinkelige Kollision führend, knapp gefolgt von Alleinunfällen mit dem Fahrrad („Sturz vom Fahrzeug“) – siehe dazu auch TAB 24.

Seit dem Jahr 2012 gibt es in der Unfallstatistik auch Angaben zur Unfallursache. Diese beruhen, ebenso wie die Angabe „Hauptverursacher“, auf einer Einschätzung der Exekutive; wobei leider nicht klar zwischen der Angabe „nicht Hauptverursacher“ und einer fehlenden Eingabe unterschieden werden kann, weswegen in der folgenden Analyse Unfälle ohne Angabe des Hauptunfallverursachers ausgenommen wurden.

Zu den häufigsten Unfallursachen der zu Fuß verunglückten Kinder gehörten in den Jahren 2012 und 2013 seitens der Kinder „Fehlverhalten von FußgängerInnen“, seitens der UnfallgegnerInnen „Unachtsamkeit und Ablenkung“ sowie „Vorrangverletzung“ (siehe TAB 22).

TAB 21 Die 10 häufigsten Unfalltypen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten absolut, Durchschnitt 2009-2013

Unfalltyp	Gesamt
Rechtwinkelige Kollisionen Kollision auf der Kreuzung	103
Sturz vom Fahrzeug	90
RadfahrerIn Kollision mit querendem/r RadfahrerIn	53
Kollision beim Entgegenkommen: Linksabbieger mit entgegenkommendem Fahrzeug	38
Aus- oder Einfahrt: Kollision bei Haus-, Grundstücks-, Ein- oder Ausfahrt	29
Streifkollision auf der Geraden	18
Abkommen rechts auf der Geraden	17
Kollision beim Entgegenkommen: Rechtsabbieger mit entgegenkommendem Fahrzeug	17
Kollision beim Überholen: Überholen links	15
Streifkollision in einer Kurve	13
Gesamt	392

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 22 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) zu Fuß verunglückten absolut, Durchschnitt 2012-2013

Ursache	Kind Hauptunfall-verursacher		Gesamt
	ja	nein	
Fehlverhalten von FußgängerIn	93	49	140
Unachtsamkeit/Ablenkung	15	50	64
Vorrangverletzung (auch gegenüber FußgängerInnen), Rotlichtmissachtung	6	52	57
ohne Angabe	5	17	22
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1	10	11
mangelhafter Sicherheitsabstand	1	5	6
Missachtung von Geboten und Verboten (z.B. Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)		4	4
Alkohol, Drogen oder Medikamente		2	2
Überholen		1	1
Hindernisse auf der Fahrbahn (Gegenstände, ungesicherte Fahrzeuge)	1		1
Technischer Defekt, mangelnde Ladungssicherung		1	1
Gesamt	120	189	307

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 zweitgereihte Ursache) als auch bei den UnfallgegnerInnen. An zweiter Stelle kommt jeweils die Vorrangverletzung (siehe TAB 23).

TAB 23 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten absolut, Durchschnitt 2012-2013

Ursache	Kind Hauptunfall-verursacher		Gesamt
	ja	nein	
Unachtsamkeit/Ablenkung	84	46	128
Vorrangverletzung (auch gegenüber Fußgängern), Rotlichtmissachtung	40	39	79
Nichtangepasste Geschwindigkeit	17	13	29
Missachtung von Geboten und Verboten (z.B. Fahren gegen die Einbahn, Abbiegeverbote, Abbiegegebote)	20	7	27
ohne Angabe	14	12	26
Überholen	4	7	11
mangelhafter Sicherheitsabstand	4	5	9
Hindernisse auf der Fahrbahn (Gegenstände, ungesicherte Fahrzeuge)	1	2	3
Technischer Defekt, mangelnde Ladungssicherung	2	1	3
Herz-/Kreislaufversagen	1		1
Alkohol, Drogen oder Medikamente	1	1	1
Fehlverhalten von FußgängerIn		1	1
Gesamt	186	133	315

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Sowohl bei den zu Fuß als auch bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern ist der eindeutig wichtigste Unfallgegner der Pkw (siehe TAB 24). Bei 78% der verunglückten FußgängerInnen war ein Pkw der Gegner, bei den RadfahrerInnen waren Pkw in mehr als der Hälfte der Fälle der Unfallgegner (51%), wobei beinahe ein Viertel der Unfälle von Rad fahrenden Kindern Alleinunfälle waren (23%), und diese somit sogar an zweiter Stelle stehen.

TAB 24 Kollisionsgegner von zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-14 Jahre), Durchschnitt 2009-2013

Unfallgegner	zu Fuß		mit dem Fahrrad		gesamt	
	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Pkw	503	78%	314	51%	817	65%
Alleinunfall	0	0%	141	23%	141	11%
Fahrrad	51	8%	87	14%	138	11%
Lkw < 3,5t	16	3%	11	2%	28	2%
Bus	22	3%	4	1%	25	2%
Mopeds und Kleinmotorräder	13	2%	12	2%	25	2%
Fußgänger	0	0%	24	4%	24	2%
Verschiedene	8	1%	9	1%	17	1%
Motorräder und Leichtmotorräder	8	1%	7	1%	16	1%
Straßenbahn	12	2%	0	0%	12	1%
Lkw > 3,5t	4	1%	5	1%	9	1%
Sonstige	5	1%	4	1%	8	1%
Eisenbahn	1	0%	0	0%	1	0%
Gesamt	643	100%	619	100%	1.257	100%

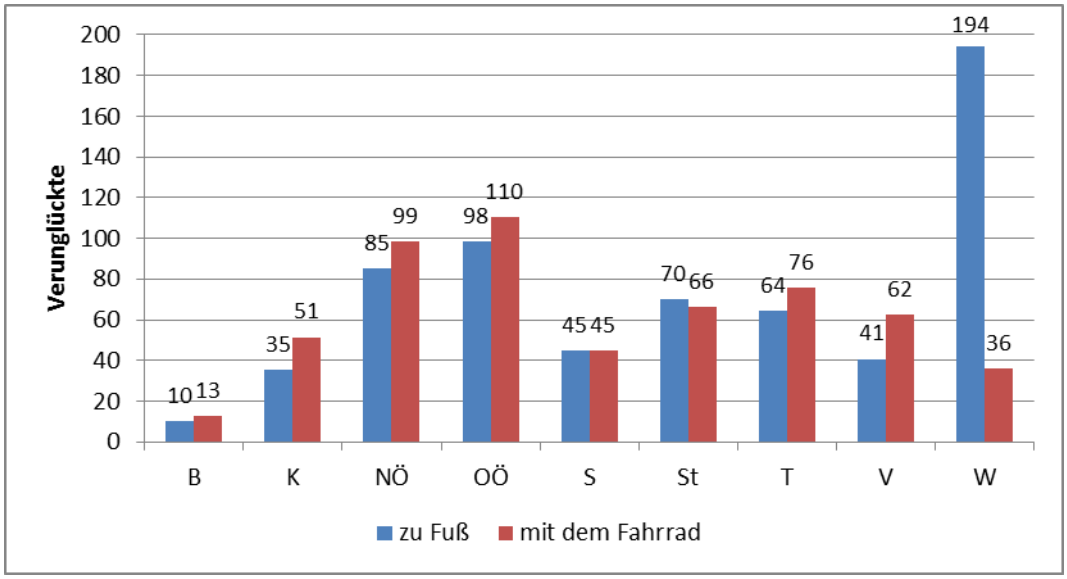
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

3.3 Unfallgeschehen nach räumlicher Verteilung

In der Verteilung der verunglückten Kinder auf die Bundesländer nach absoluten Zahlen sticht die Zahl der zu Fuß in Wien verunglückten Kinder stark hervor (siehe ABB 59), die eineinhalb Mal so hoch ist, wie die des zweitgereihten Bundeslandes Oberösterreich. Die geringste Anzahl an zu Fuß verunglückten Kindern hat mit Abstand das Burgenland. Die Unterschiede bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern sind bei weitem nicht so groß. Die meisten Kinder verunglücken in Oberösterreich mit dem Fahrrad, die wenigsten wiederum im Burgenland.

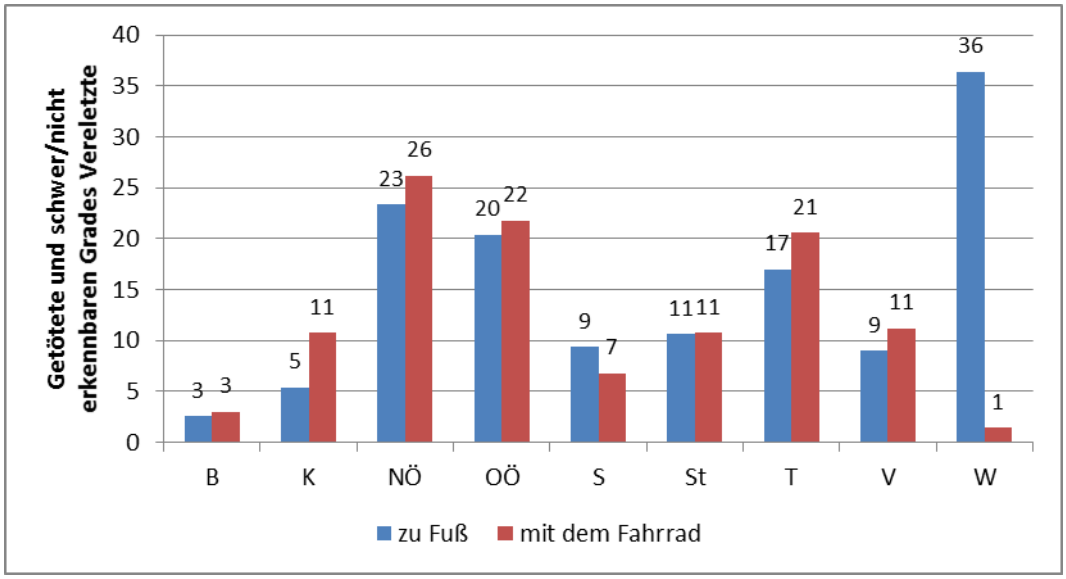
Berücksichtigt man in der Betrachtung der Absolutwerte jedoch nur die schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzten und getöteten Kinder (siehe ABB 60), führt bei den zu Fuß verunglückten Kindern Wien zwar weiterhin, dahinter – mit geringerem Abstand als bei allen Verunglückten – folgt aber Niederösterreich und erst an dritter Stelle Oberösterreich, knapp gefolgt von Tirol. Die meisten schwer oder tödlich verunglückten RadfahrerInnen gibt es in Niederösterreich, ex aequo gefolgt von Oberösterreich und Tirol.

ABB 59 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsart – aktiv Beteiligte, absolut, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 60 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsart – aktiv Beteiligte, absolut, Durchschnitt 2009-2013

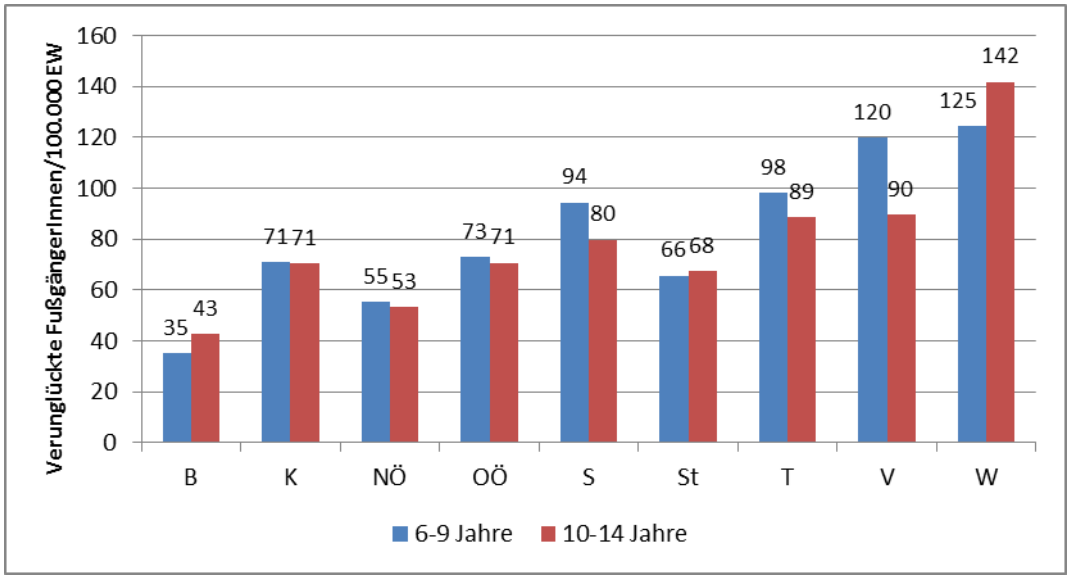


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Relativiert man die Verunglücktenzahlen jedoch an der Bevölkerungszahl und betrachtet die beiden Altersgruppen getrennt, ergibt sich ein ganz anderes Bild (siehe ABB 61 und ABB 62): Bei den zu Fuß verunglückten Volksschulkindern (6-9 Jahre) hat das Bundesland Vorarlberg die höchste Quote, dicht gefolgt von Wien, das jetzt an zweiter Stelle liegt, und Tirol. Bei den größeren Kindern führt Wien dann allerdings wieder deutlich vor Tirol und Vorarlberg. Die geringste

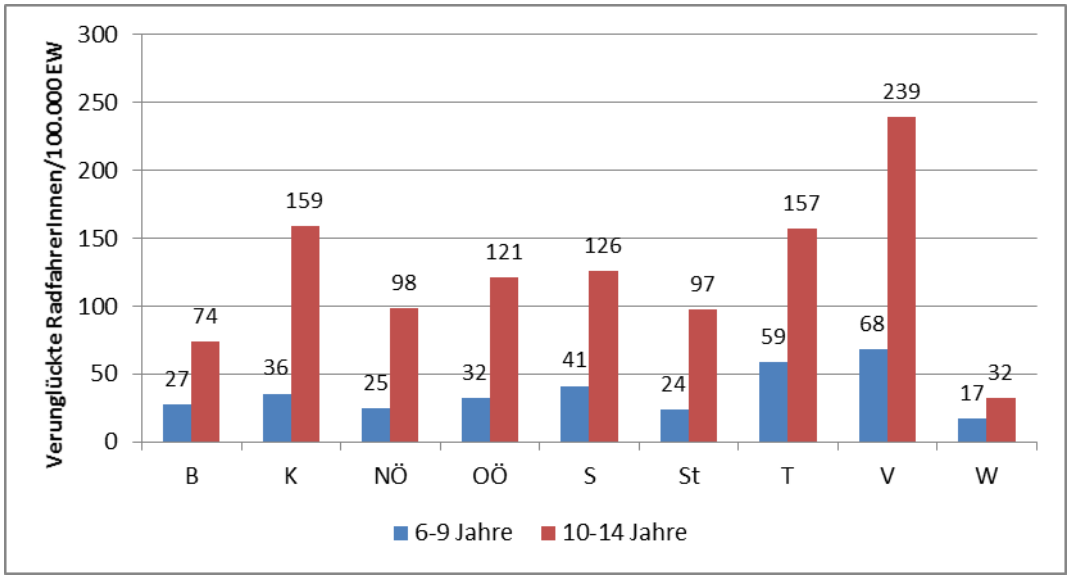
Quote an zu Fuß verunglückten Kindern pro Bevölkerung hat das Burgenland, sowohl bei den 6-9 Jahre als auch den 10-14 Jahre alten Kindern.

ABB 61 Zu Fuß verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Kindern der jeweiligen Altersgruppe) – aktiv Beteiligte, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 62 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Kindern der jeweiligen Altersgruppe) – aktiv Beteiligte, Durchschnitt 2009-2013



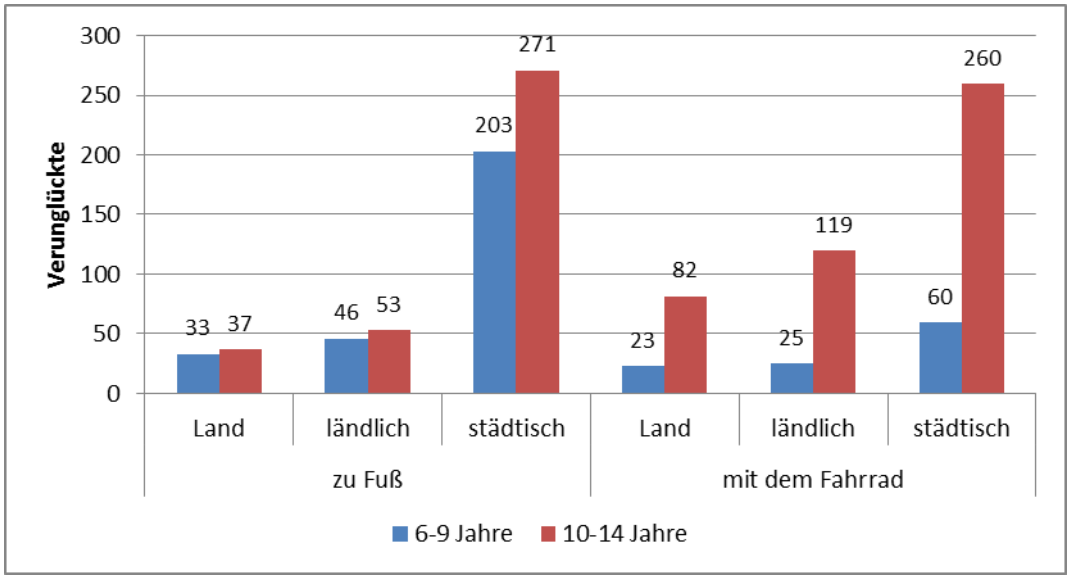
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bei den mit dem Fahrrad Verunglückten zeigen sich in der Altersgruppe der 10- bis 14-jährigen Kinder die höchsten Werte pro 100.000 EinwohnerInnen in den Bundesländern Vorarlberg, Tirol und Kärnten (siehe ABB 62). Auffallend ist der hohe Abstand Vorarlbergs gegenüber den anderen Bundesländern. Auch in der Altersgruppe der 6- bis 9-jährigen Kinder, deren Werte gegenüber der Gruppe der 10- bis 14-Jährigen aufgrund der geringen Absolutzahlen gering sind, hat Vorarlberg die höchste Verunglücktenquote pro 100.000 EinwohnerInnen. Überraschend niedrig – und somit im Vergleich zu den zu Fuß Verunglückten am anderen Ende der Rangreihung – ist deren Rate in Wien (siehe ABB 62).

Abschließend folgen noch einige ausgewählte Analysen nach den drei Raumtypen aus Kapitel V – Analyse des Mobilitätsverhaltens von Kindern. Es wurde bewusst auf eine Wiederholung der vorangegangenen Auswertungen verzichtet. Dargestellt werden nur ausgewählte Analysen, die die Unterschiede zwischen den Raumtypen besonders gut verdeutlichen.

Die Verteilung der Verunglücktenzahlen auf die Raumtypen ergibt folgendes Bild (siehe ABB 63): Sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad verunglücken die meisten Kinder in städtisch geprägten Gebieten, wobei die Zahl der in Landgemeinden oder in ländlich geprägten Gebieten verunglückten 10- bis 14-jährigen RadfahrerInnen deutlich höher ist als jene der FußgängerInnen.

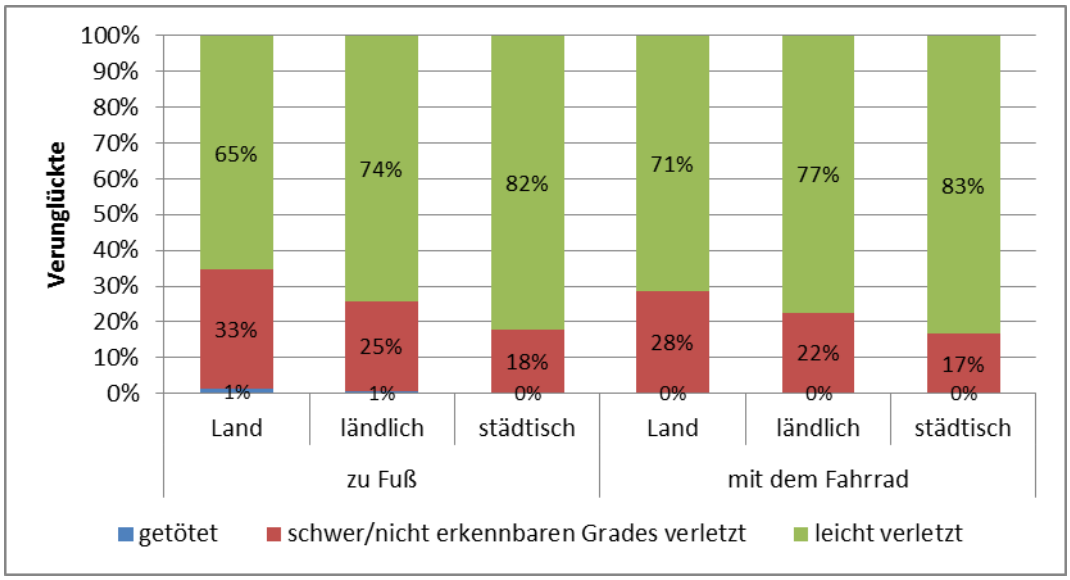
ABB 63 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die Verletzungsschwere ist allerdings in städtisch geprägten Gemeinden deutlich geringer als am Land und in ländlich geprägten Gemeinden (siehe ABB 64).

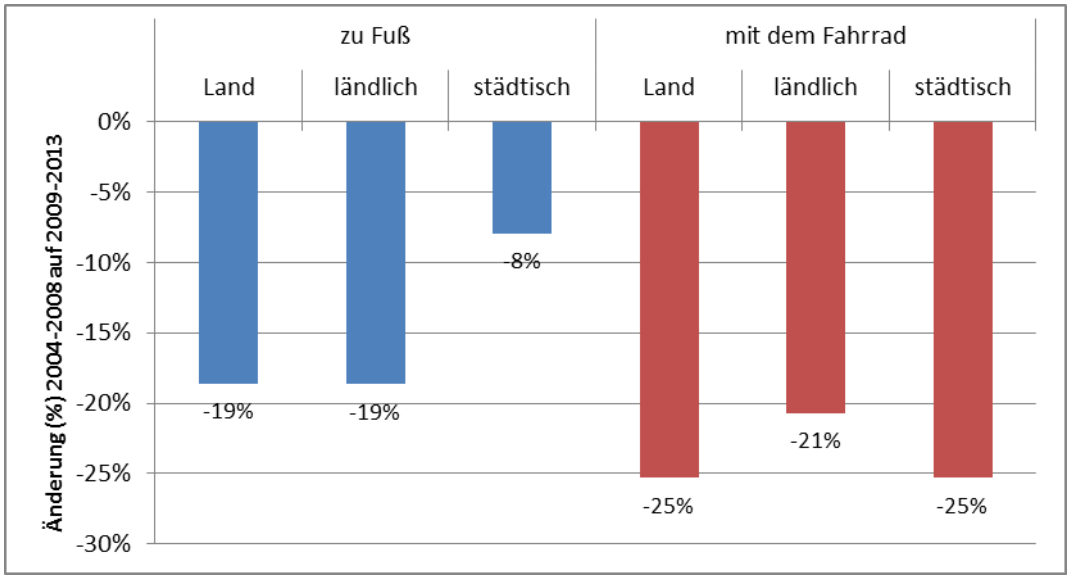
ABB 64 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verletzungsschwere und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Die Verunglücktenzahlen sind – zieht man den Vergleich der Jahre 2004-2008 mit 2009-2013 heran – zu Fuß in Landgemeinden und ländlich geprägten Gemeinden deutlich stärker gesunken als in städtisch geprägten Gemeinden; mit dem Fahrrad hatten Landgemeinden und städtisch geprägte Gebiete den größten Rückgang (siehe ABB 65).

ABB 65 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp, Veränderung Summe 2009-2013 gegenüber Summe 2004-2008 in %

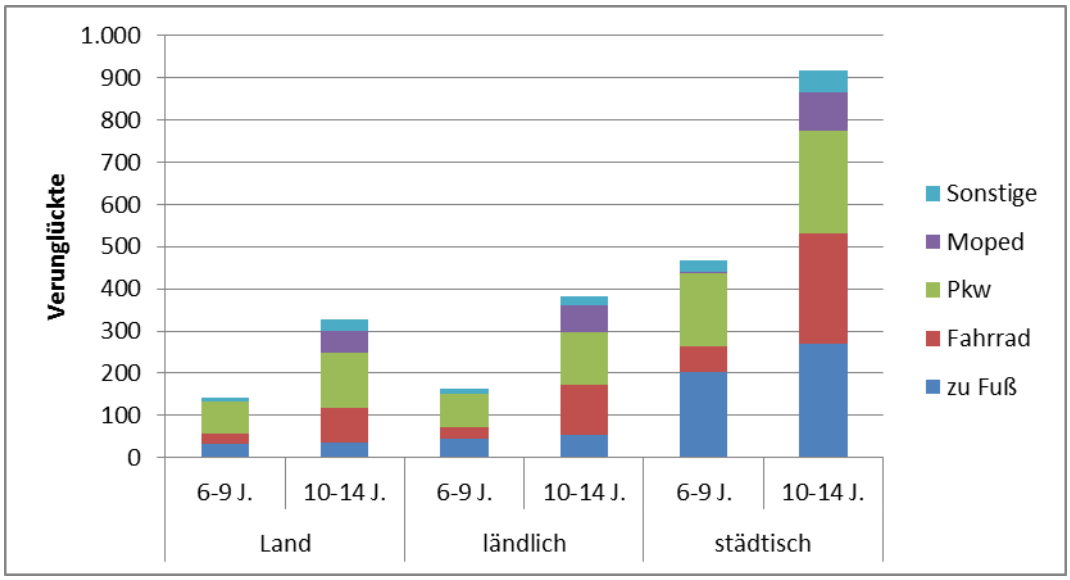


Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Bezieht man alle Verkehrsarten in die Betrachtung nach Raumtypen ein, fällt der höhere Anteil an zu Fuß verunglückten Kindern in städtisch geprägten Gebieten und der höhere Anteil an mit dem Moped verunglückten Kindern in Land- und

ländlich geprägten Gemeinden auf (siehe ABB 66 und ABB 67 sowie TAB 25 und TAB 26).

ABB 66 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013



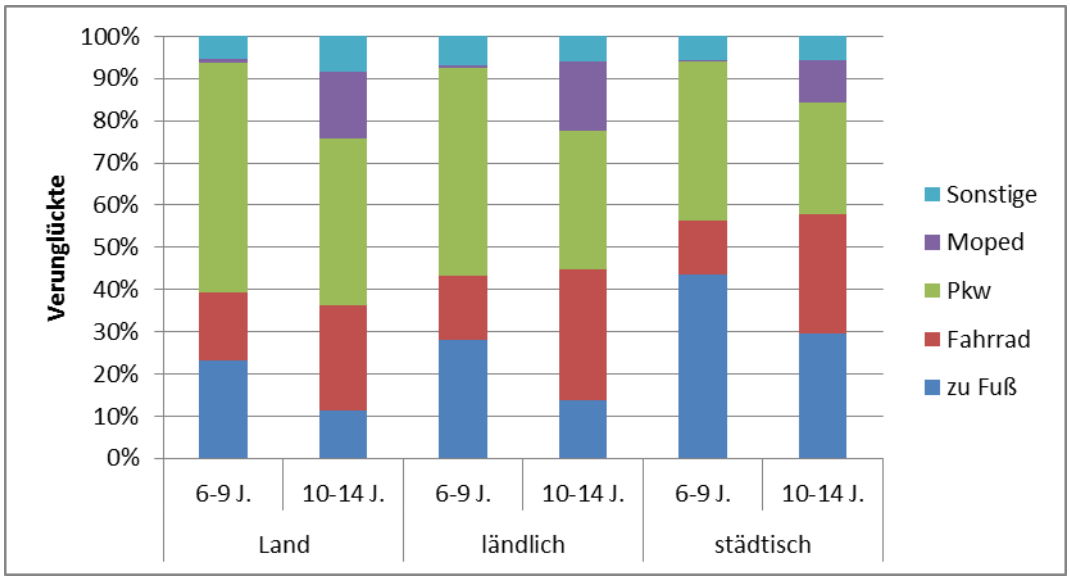
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 25 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013

Verunglückte	6-9 Jahre			10-14 Jahre		
	Land	Ländlich	Städtisch	Land	Ländlich	Städtisch
Zu Fuß	33	46	203	37	53	271
Fahrrad	23	25	60	82	119	260
Pkw	77	80	175	130	126	243
Moped	1	1	1	51	63	92
Sonstige	8	11	27	28	23	51
Gesamt	142	163	466	328	384	917

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 67 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

TAB 26 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013

Verunglückte	6-9 Jahre			10-14 Jahre		
	Land	Ländlich	Städtisch	Land	Ländlich	Städtisch
Zu Fuß	23%	28%	44%	11%	14%	30%
Fahrrad	16%	15%	13%	25%	31%	28%
Pkw	54%	49%	38%	40%	33%	26%
Moped	1%	1%	0%	16%	16%	10%
Sonstige	6%	7%	6%	8%	6%	6%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

Ein weiterer Unterschied liegt in den KollisionsgegnerInnen, wobei die Unterschiede je nach Raumtyp bei den zu Fuß verunglückten Kindern geringer ausfallen als bei mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (siehe TAB 27 und TAB 28). Kinder verunfallen mit dem Fahrrad am Land oder in ländlich geprägten Gemeinden deutlich häufiger allein (ohne UnfallgegnerIn), Pkw spielen in der Folge in städtisch geprägten Gemeinden eine bedeutendere Rolle im Unfallgeschehen mit dem Fahrrad.

TAB 27 Kollisionsgegner von zu Fuß verunglückten Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013

Unfallgegner	6-9 Jahre			10-14 Jahre		
	Land	Ländlich	Städtisch	Land	Ländlich	Städtisch
Pkw	83,0%	83,5%	80,4%	71,4%	77,9%	81,3%
Fahrrad	4,2%	6,1%	9,1%	5,9%	3,4%	5,0%
Lkw < 3,5t	2,4%	0,9%	2,6%	2,2%	3,8%	2,7%
Bus	4,2%	1,7%	1,7%	9,2%	8,4%	2,8%
Mopeds und Kleinmotorräder	1,2%	1,7%	1,8%	3,8%	3,0%	1,6%
Straßenbahn	-	-	1,4%	-	-	3,0%
Sonstige	4,8%	6,1%	3,1%	7,6%	3,4%	3,6%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

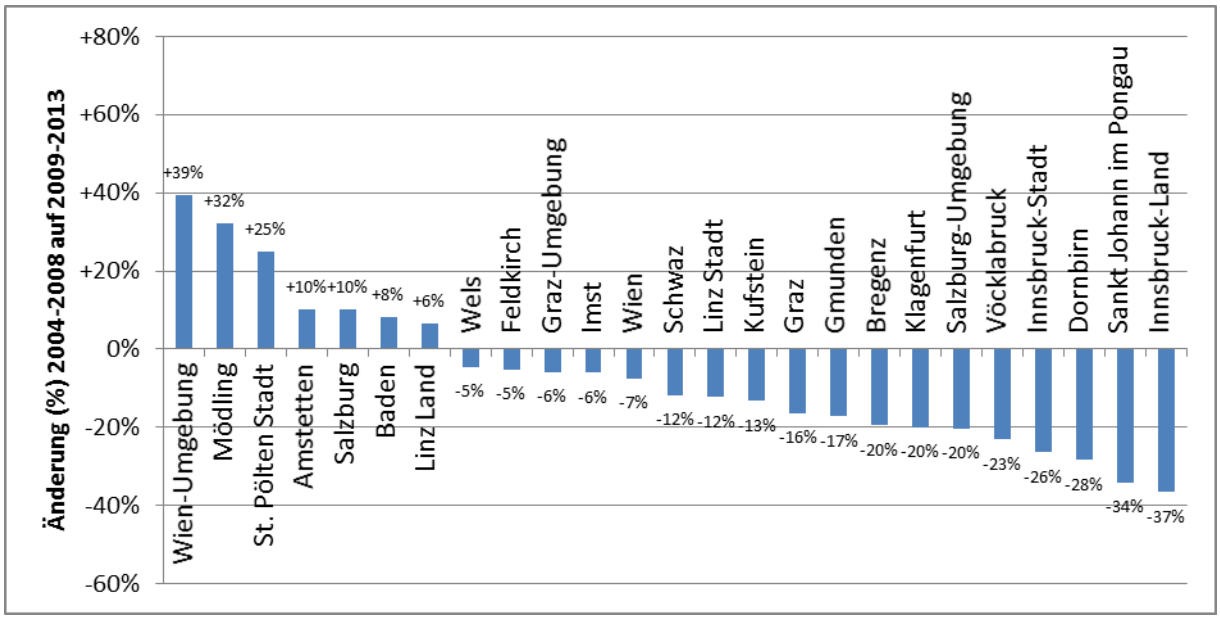
TAB 28 Kollisionsgegner von mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013

Unfallgegner	6-9 Jahre			10-14 Jahre		
	Land	Ländlich	Städtisch	Land	Ländlich	Städtisch
Pkw	47,6%	55,9%	69,9%	39,6%	52,4%	61,5%
Alleinunfall	39,7%	20,5%	12,5%	44,9%	28,0%	16,5%
Fahrrad	7,9%	14,2%	9,4%	7,6%	8,2%	11,0%
Lkw < 3,5t	0,0%	1,6%	2,1%	1,0%	2,1%	2,1%
Mopeds und Kleinmotorräder	2,4%	3,9%	1,5%	1,7%	2,3%	1,8%
Fußgänger	-	-	0,9%	1,2%	1,1%	1,7%
Sonstige	2,4%	3,9%	3,6%	4,1%	5,9%	5,4%
Gesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

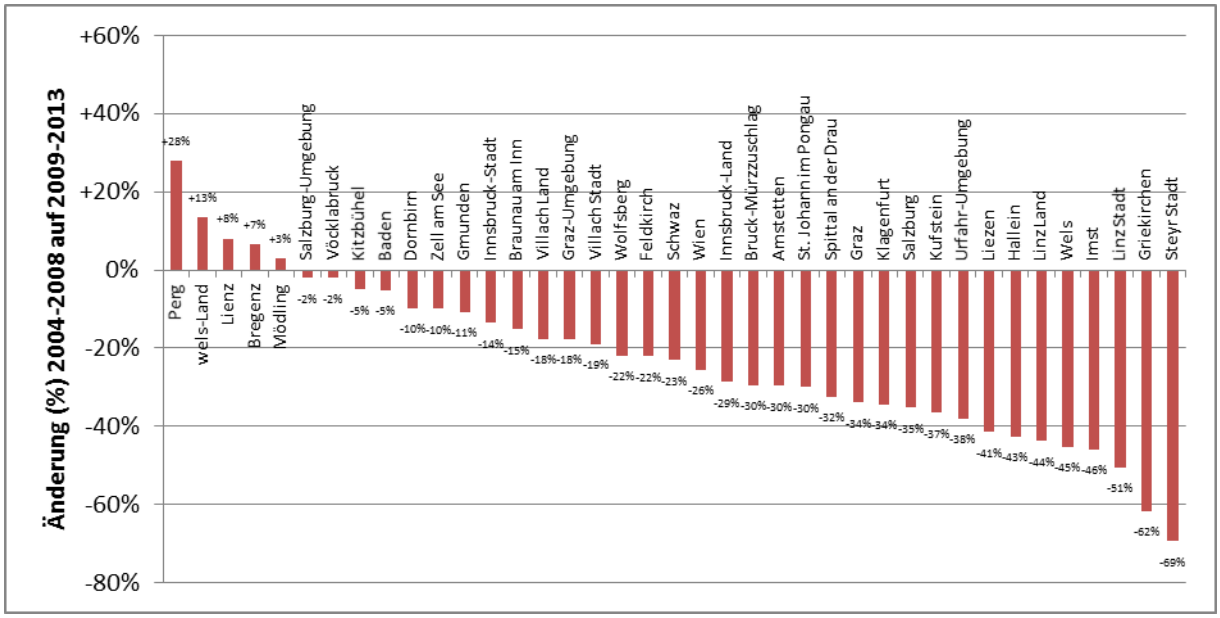
Abschließend noch eine Darstellung jener Bezirke mit den meisten zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad verunglückten Kindern in den letzten 10 Jahren (jeweils in Summe mehr als 60), und wie sich deren Zahl im Zeitraum 2009-2013 (Summe) gegenüber 2004-2009 entwickelt hat (siehe ABB 68 und ABB 69). Die größte prozentuelle Steigerung der zu Fuß verunglückten Kinder hatten die Bezirke Wien-Umgebung (NÖ), Mödling (NÖ) und St. Pölten-Stadt (NÖ). Die größte Zunahme an mit dem Fahrrad verunglückten Kindern gab es in Perg (OÖ), Feldkirch (V) und Graz-Umgebung (St)

ABB 68 Bezirke mit mehr als 60 zu Fuß verunglückten Kindern (6-14 Jahre) in 10 Jahren (Summe 2004-2013), Veränderung 2009-2013 gegenüber 2004-2008 in %



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

ABB 69 Bezirke mit mehr als 60 mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-14 Jahre) in 10 Jahren (Summe 2004-2013), Veränderung 2009-2013 gegenüber 2004-2008 in %



Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KFV

3.4 Highlights

- In den vergangenen fünf Jahren (2009-2013) verunglückten 3.216 Kinder im Alter von 6-14 Jahren zu Fuß, davon wurden 14 Kinder getötet, 657 wurden schwer oder nicht erkennbaren Grade verletzt. Mit dem Fahrrad verunglückten im gleichen Zeitraum 2.790 Kinder, von denen 7 getötet und 556 schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzt wurden.

- Aus der zeitlichen Verteilung der verunglückten 6- bis 14-Jährigen über das Jahr, die Woche und den Tag ist erkennbar, dass Unfälle mit zu Fuß gehenden Kindern vielfach mit Schulwegen im weitesten Sinne in Zusammenhang stehen. Unfälle mit Rad fahrenden Kindern zeigen eine ganz andere Verteilung: Anders als bei den zu Fuß verunglückten Kindern haben schulbezogene Wege anscheinend einen eher geringen Anteil.

- Zu den häufigsten Unfallursachen der zu Fuß verunglückten Kinder gehörten in den Jahren 2012 und 2013 seitens der Kinder „Fehlverhalten von FußgängerInnen“, seitens der UnfallgegnerInnen „Vorrangverletzung“ sowie „Unachtsamkeit und Ablenkung“. Unachtsamkeit ist auch bei den Unfällen mit Rad fahrenden Kindern die häufigste Unfallursache, und zwar sowohl seitens der Kinder als auch bei den UnfallgegnerInnen.

- Sowohl bei den zu Fuß als auch bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern ist der eindeutig wichtigste Unfallgegner der Pkw. Bei 78% der verunglückten FußgängerInnen war ein Pkw der Gegner, bei den RadfahrerInnen waren Pkw in mehr als der Hälfte der Fälle der Unfallgegner (51%), wobei beinahe ein Viertel der Unfälle von Rad fahrenden Kindern Alleinunfälle waren (23%).

- Bei den zu Fuß verunglückten Volksschulkindern (6-9 Jahre) hat das Bundesland Vorarlberg die höchste Quote pro EinwohnerIn, dicht gefolgt von Wien und Tirol. Bei den älteren Kindern führt Wien deutlich vor Tirol und Vorarlberg. Die geringste Quote an zu Fuß verunglückten Kindern beider Altersgruppen hat das Burgenland.

- Bei den mit dem Fahrrad Verunglückten zeigen sich in der Altersgruppe der 10- bis 14-jährigen Kinder die höchsten Quoten in den Bundesländern Vorarlberg, Tirol und Kärnten. Überraschend niedrig ist die Verunglücktenrate in Wien.

- Sowohl zu Fuß, als auch mit dem Fahrrad verunglücken die meisten Kinder in städtisch geprägten Gebieten. Die Verletzungsschwere ist allerdings in städtisch geprägten Gemeinden deutlich geringer als am Land und in ländlich geprägten Gemeinden.

VII. Verknüpfung von Mobilitäts- und Unfallkennzahlen

1. Ermittlung der durchschnittlichen Verkehrsleistung zur Ableitung von Unfallraten

Unfallraten können sich grundsätzlich auf unterschiedliche Basiszahlen wie Straßennetzkilometer, Bevölkerung, Fahrleistung etc. beziehen. Da im gegenständlichen Projekt die eigenständige Mobilität der Kinder von 6 bis 14 Jahren und damit in erster Linie die Fuß- und Radmobilität im Mittelpunkt steht, interessieren insbesondere die Unfallraten für diese beiden Fortbewegungsarten. Diese können in

1. Unfälle pro Anzahl Personen in den untersuchten Gebieten und

2. Unfälle pro Verkehrsleistung (unterschieden nach Rad und zu Fuß) im untersuchten Gebiet dargestellt werden.

Die erstgenannte Unfallrate ist einfach darzulegen, da es sowohl zu den Unfällen als auch zu den Bevölkerungszahlen entsprechende Statistiken je Raumeinheit gibt. Diese Unfallratendarstellung berücksichtigt jedoch nicht,

- dass es eine regional unterschiedliche durchschnittliche Anzahl von Wegen und Weglängen mit dem Fahrrad und zu Fuß gibt und

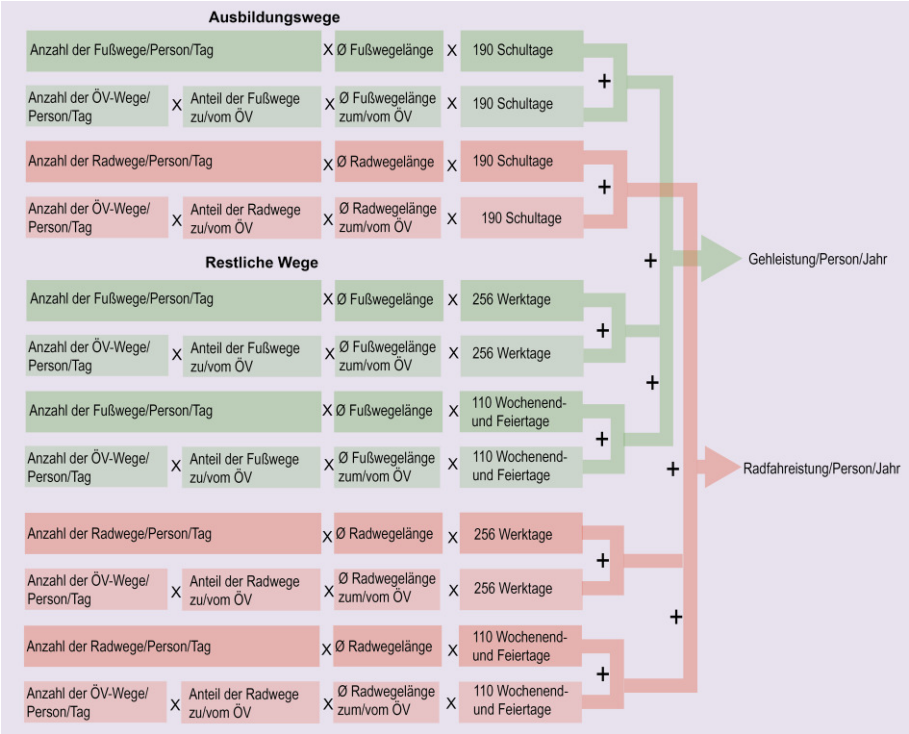
- dass es regional unterschiedlich hohe Anteile von „Fremdverkehrs-leistung“ – also Verkehrsleistung, die nicht durch die in der Region wohnhafte Bevölkerung unternommen wird (z.B. Touristen) – gibt.

Beides kann mit der Gegenüberstellung von Unfällen mit der in der Region erbrachten Verkehrsleistung relativiert werden. Verkehrsleistungszahlen (grundsätzlich und in entsprechender inhaltlicher Tiefe) gibt es jedoch nicht. Diese müssen mittels der vorhandenen Mobilitätszahlen geschätzt werden. Um eine durchschnittliche Verkehrsleistung pro Kind von 6 bis 14 Jahren (unterschieden nach Verkehrsmittel, pro Jahr und für jedes Bundesland) zu schätzen, werden Daten aus anderen Projekten[7] genutzt.

[7] Verwendet wurden Daten aus folgenden Projekten: Projekt Stilmobil (Herry Consult 2010), in dem bestehende Mobilitätsdaten 2003 auf Österreich gewichtet wurden; den Mobilitätsdaten Niederösterreich 2008 (Herry Consult 2009), Vorarlberg (Herry Consult 2009), Salzburg 2004 (Herry/IGF 2005); Mobilitätsdaten aus der unveröffentlichten KFV-Studie (Höglinger et al. 2008).

Die Verkehrsleistung wurde durch folgende Arbeitsschritte ermittelt:

ABB 70 Arbeitsschritte zur Ermittlung der Verkehrsleistung pro Person und Jahr



Quelle: eigene Bearbeitung Herry Consult

In den folgenden beiden Tabellen werden die Jahresgehleistungen bzw. Jahresradfahrleistungen der Kinder von 6 bis 14 Jahren pro Bundesland dargestellt. Aufgrund der Ermittlung der Geh- bzw. Fahrleistungen konnte die Unfallrate (pro Mio. km) abgeleitet werden.

TAB 29 Gehleistung in km und Unfallrate von Kindern (6-14 Jahre) nach Bundesland

Kinder und Jugendliche von 6-14 Jahre
Gehleistung und Gehunfallraten

		Gehleistung/ Person (P)/Jahr	Personen	Gehleistung gesamt	Geh-unfälle (VU)	VU/ Mio.km	VU/ 1000 P
NÖ	städtisch	464	59.332	**27.533.742**	45	**1,6**	**0,8**
	ländlich geprägt	354	53.210	**18.813.766**	23	**1,2**	**0,4**
	Landgemeinde	274	58.302	**15.947.920**	19	**1,2**	**0,3**
	Gesamt	365	170.844	**62.295.429**	87	**1,4**	**0,5**
B	städtisch	478	2.519	**1.204.065**	3	**2,2**	**1,0**
	ländlich geprägt	343	6.726	**2.305.031**	2	**0,8**	**0,3**
	Landgemeinde	273	17.699	**4.839.942**	5	**1,0**	**0,3**
	Gesamt	310	26.944	**8.349.038**	9	**1,1**	**0,3**
OÖ	städtisch	473	63.369	**29.979.201**	67	**2,2**	**1,1**
	ländlich geprägt	423	47.203	**19.985.688**	25	**1,3**	**0,5**
	Landgemeinde	277	45.216	**12.534.735**	13	**1,0**	**0,3**
	Gesamt	401	155.788	**62.499.625**	105	**1,7**	**0,7**
S	städtisch	506	29.545	**14.955.797**	32	**2,1**	**1,1**
	ländlich geprägt	486	22.091	**10.736.229**	10	**1,0**	**0,5**
	Landgemeinde	260	6.270	**1.631.298**	4	**2,2**	**0,6**
	Gesamt	472	57.906	**27.323.325**	46	**1,7**	**0,8**
ST	städtisch	447	42.414	**18.978.636**	49	**2,6**	**1,2**
	ländlich geprägt	396	28.260	**11.195.324**	12	**1,1**	**0,4**
	Landgemeinde	246	47.449	**11.678.141**	12	**1,0**	**0,2**
	Gesamt	354	118.123	**41.852.101**	73	**1,8**	**0,6**
K	städtisch	467	24.008	**11.201.297**	26	**2,3**	**1,1**
	ländlich geprägt	392	17.693	**6.938.516**	7	**1,1**	**0,4**
	Landgemeinde	248	15.149	**3.756.486**	4	**1,0**	**0,3**
	Gesamt	385	56.850	**21.896.298**	37	**1,7**	**0,7**
T	städtisch	394	28.842	**11.373.053**	40	**3,5**	**1,4**
	ländlich geprägt	460	24.156	**11.103.488**	16	**1,5**	**0,7**
	Landgemeinde	493	24.124	**11.891.152**	14	**1,2**	**0,6**
	Gesamt	446	77.122	**34.367.693**	70	**2,0**	**0,9**
V	städtisch	378	28.106	**10.618.911**	30	**2,8**	**1,1**
	ländlich geprägt	517	8.789	**4.542.237**	7	**1,5**	**0,8**
	Landgemeinde	456	6.810	**3.105.656**	3	**1,1**	**0,5**
	Gesamt	418	43.705	**18.266.803**	40	**2,2**	**0,9**
W	städtisch	483	157.778	**76.157.406**	189	**2,5**	**1,2**

Herry Consult 2014

Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Höglinger et al. 2008. Bearbeitung und Berechnung: Herry Consult

TAB 30 Radfahrleistung in km und Unfallrate von Kindern (6-14 Jahre) nach Bundesland

Kinder und Jugendliche von 6-14 Jahre
Radfahrleistung und Radunfallraten

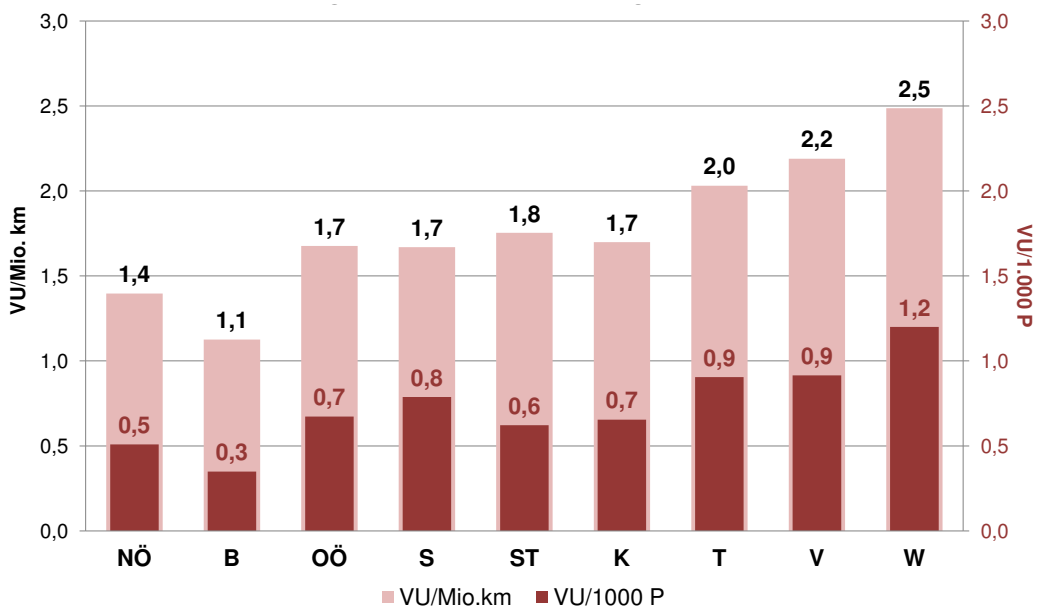
		Fahrleistung/ Person (P)/Jahr	Personen	Fahrleistung gesamt	Rad-unfälle (VU)	VU/ Mio.km	VU/ 1000 P
NÖ	städtisch	197	59.332	**11.702.687**	44	**3,8**	**0,7**
	ländlich geprägt	307	53.210	**16.324.792**	32	**1,9**	**0,6**
	Landgemeinde	197	58.302	**11.505.308**	21	**1,8**	**0,4**
	Gesamt	231	170.844	**39.532.787**	97	**2,4**	**0,6**
B	städtisch	163	2.519	**410.192**	1	**2,9**	**0,5**
	ländlich geprägt	367	6.726	**2.469.149**	5	**1,9**	**0,7**
	Landgemeinde	205	17.699	**3.635.634**	7	**1,9**	**0,4**
	Gesamt	242	26.944	**6.514.975**	13	**2,0**	**0,5**
OÖ	städtisch	236	63.369	**14.952.348**	62	**4,2**	**1,0**
	ländlich geprägt	428	47.203	**20.209.515**	43	**2,1**	**0,9**
	Landgemeinde	222	45.216	**10.039.394**	22	**2,2**	**0,5**
	Gesamt	290	155.788	**45.201.258**	127	**2,8**	**0,8**
S	städtisch	265	29.545	**7.817.715**	32	**4,1**	**1,1**
	ländlich geprägt	214	22.091	**4.725.664**	13	**2,8**	**0,6**
	Landgemeinde	232	6.270	**1.455.981**	3	**2,2**	**0,5**
	Gesamt	242	57.906	**13.999.361**	48	**3,4**	**0,8**
ST	städtisch	225	42.414	**9.557.503**	38	**3,9**	**0,9**
	ländlich geprägt	292	28.260	**8.256.276**	16	**2,0**	**0,6**
	Landgemeinde	213	47.449	**10.094.777**	20	**2,0**	**0,4**
	Gesamt	236	118.123	**27.908.556**	74	**2,7**	**0,6**
K	städtisch	272	24.008	**6.536.929**	34	**5,1**	**1,4**
	ländlich geprägt	356	17.693	**6.306.359**	12	**1,9**	**0,7**
	Landgemeinde	231	15.149	**3.497.073**	8	**2,3**	**0,5**
	Gesamt	287	56.850	**16.340.361**	54	**3,3**	**0,9**
T	städtisch	274	28.842	**7.897.887**	41	**5,2**	**1,4**
	ländlich geprägt	397	24.156	**9.588.237**	19	**2,0**	**0,8**
	Landgemeinde	281	24.124	**6.790.341**	23	**3,4**	**1,0**
	Gesamt	315	77.122	**24.276.464**	84	**3,4**	**1,1**
V	städtisch	505	28.106	**14.193.809**	55	**3,9**	**2,0**
	ländlich geprägt	567	8.789	**4.980.046**	7	**1,4**	**0,8**
	Landgemeinde	406	6.810	**2.766.931**	5	**2,0**	**0,8**
	Gesamt	502	43.705	**21.940.785**	68	**3,1**	**1,5**
W	städtisch	238	157.778	**37.580.952**	36	**1,0**	**0,2**

Herry Consult 2014

Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Höglinger et al. 2008. Bearbeitung und Berechnung: Herry Consult

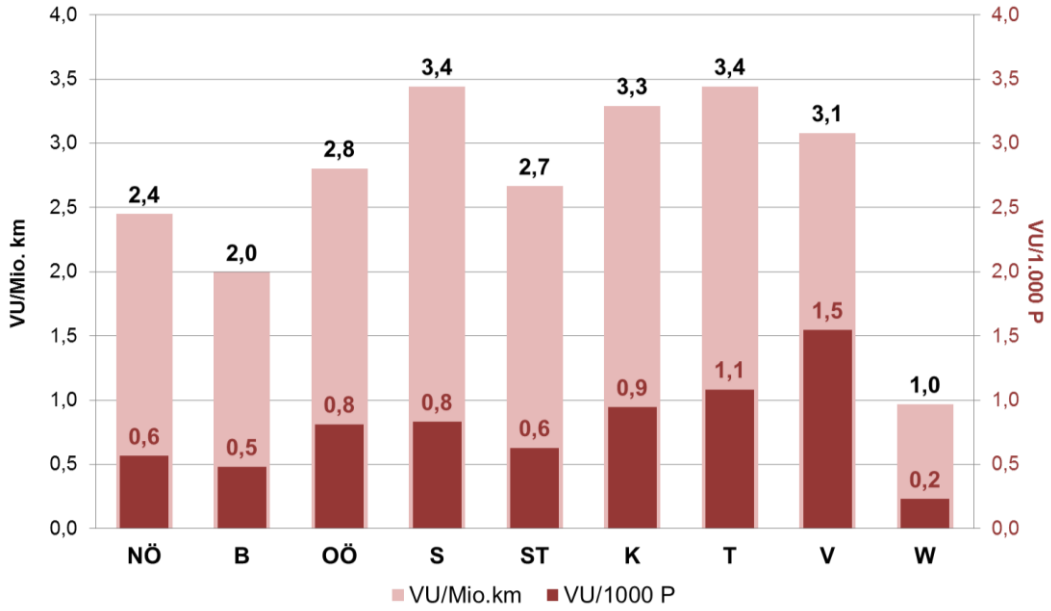
Im nächsten Schritt wurde die Geh-/Rad-Unfallrate der Kinder pro 1.000 Personen der Geh-/Rad-Unfallrate der Kinder pro Mio. km für jedes Bundesland gegenübergestellt. Die zum Teil bei Betrachtung der Unfälle pro Person deutlich vorhandenen Unterschiede zwischen den Bundesländern relativieren sich, wenn die Verkehrsleistung den Unfällen gegenübergestellt wird. Demnach beeinflusst die Verkehrsleistung die Unfallhäufigkeit. In Bundesländern mit einer geringeren Verkehrsleistung sind zumeist auch weniger Unfälle zu beobachten. Dies gilt für das Zu-Fuß-Gehen und mit Einschränkung auch für das Radfahren.

ABB 71 Beim Gehen verunglückte 6- bis 14-Jährige



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Höglinger et al. 2008. Bearbeitung und Berechnung: Herry Consult

ABB 72 Beim Radfahren verunglückte 6- bis 14-Jährige



Quelle: Herry Consult 2009a, 2009b und 2010, Höglinger et al. 2008. Bearbeitung und Berechnung: Herry Consult

VIII. Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas

Basierend auf der Unfall- und Mobilitätsanalyse wurde ein Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas (siehe Anhang) erstellt.

Der Atlas soll einen groben Überblick über das Unfallgeschehen und die Mobilität in Österreich auf unterschiedlichen Ebenen geben. Aufgrund des unterschiedlichen Informationsgehalts sind sowohl Karten mit relativen Werten als auch mit absoluten Werten zu finden. Die Intervallgrenzen wurden so gewählt, dass die Gruppenkategorien ähnlich groß sind bzw. wurden bei einigen Karten aufgrund vorhergehender Analysen die natürlichen Grenzen gewählt.

Der Atlas unterteilt sich thematisch in drei große Gruppen:

- Die Karten im Zusammenhang mit Unfallgeschehen und eigenständiger Mobilität von Kindern (zu Fuß und mit dem Fahrrad) sind grün dargestellt.
- Das Unfallgeschehen von Kindern, die zu Fuß unterwegs sind, wird blau dargestellt.
- Das Unfallgeschehen von Kindern, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, wird violett dargestellt.

In diesen Gruppen werden verschiedene Maßstabsebenen betrachtet. Um die vorhandenen Zahlen von Österreich in einen Kontext zu anderen Staaten zu setzen, werden in den Welt- und Europakarten die Getötetenzahlen verglichen. Die Unfallzahlen der Österreichkarten beziehen sich immer auf die Verunglückten. Diese werden auf Bundesländer- und Bezirksebene dargestellt.

Evaluierung

Der Kinderunfall- und Mobilitätsatlas wurde hinsichtlich seiner Praxistauglichkeit und Nützlichkeit von ExpertInnen unterschiedlicher Regionen in einem Prototyp-Stadium bewertet. Die Rückmeldungen sind in der Endversion berücksichtigt worden.

Aus Sicht der ExpertInnen gibt der Atlas einen Überblick über die geographische Verteilung des Unfallgeschehens und des Mobilitätsverhaltens in Österreich. Die ExpertInnen vermissen jedoch Absolutzahlen der zurückgelegten Wege und eine detailliertere Aufschlüsselung der Unfallursachen.

Jene Rückmeldungen konnten leider nicht berücksichtigt werden, da die gewünschten Absolutzahlen derzeit nicht für alle Bundesländer verfügbar sind. Durch ein Herunterbrechen der Unfallzahlen auf Unfalltyp, Unfallschwere etc. wäre eine sinnvolle grafische Darstellung aufgrund der geringen Fallzahlen nicht mehr möglich.

Der Atlas ist laut ExpertInnen in der Lage, die Besonderheiten einzelner Regionen aufzuzeigen bzw. zu sensibilisieren.
Einzelne ExpertInnen nennen konkrete Projekte, in denen der Atlas Verwendung finden könnte. Andere merken an, dass der Praxisbezug durch die zusätzliche Darstellung konkreter Maßnahmen noch erhöht werden könnte.

Auf die Darstellung von Maßnahmen im Atlas wurde jedoch verzichtet, da diese bereits im „Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität“ aufbereitet wurden (siehe Kap. 0).

Die graphische Darstellung wurde generell als ansprechend und aussagekräftig empfunden.

IX. Analyse von Mobilitäts- und Verkehrs-sicherheitsmaßnahmen

Im Zuge einer umfangreichen (Online-)Recherche konnten 105 Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen identifiziert werden. Diese wurden in weiterer Folge in eine Excel-Datenbank aufgenommen. Dabei wurden folgende maßnahmenbeschreibende Merkmale erhoben:

- Titel der Maßnahme
- Kurzbeschreibung
- Art der Maßnahme
- Material
- Dauer
- Zielgruppe
- Setting
- Evaluation
- Land
- Institution/Anbietende
- Weblink (Kontaktdaten)
- Durchführende
- Finanzierung

Mittels dieser Informationen wurden alle Maßnahmen anhand der folgenden Bewertungskriterien beurteilt:

ABB 73 Bewertungskriterien für Best/Good Practice-Maßnahmen

	Bewertungsmerkmal	Gewichtung	Indikator
Bewertungskriterium 1	Evaluierung	0,5	vorhanden (1) / nicht vorhanden (0)
Bewertungskriterium 2	Wird die Vorbildwirkung bei Maßnahme extra angesprochen	0,5	ja (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 3	Förderung eigenständige Mobilität	1,5	ja (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 4	Maßnahmenart	1	Lehren erklären (0,5) / Exemplarische Anwendung (1) / Implementierung im Alltag (1,5)
Bewertungskriterium 5	Nachhaltigkeit	1	Einzelmaßnahmen (0) / Mehrmals, örtlich verteilt (1) / Langfristiger Betrieb (2)
Bewertungskriterium 6	Material	0,5	zur Verfügungstellung: ja (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 7	Einbeziehung relevanter Partner	0,5	intensiv und breit (2) / teilweise (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 8	MUKIS-relevante Zielgruppe (6-14)	-	ja (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 9	Übertragbarkeit	1	ja (1) / nein (0)
Bewertungskriterium 10	Verkehrssicherheitsthemen werden angesprochen	1,5	ja (1) / nein (0)

Die Operationalisierung mittels des zuvor beschriebenen Kriterienkatalogs erfolgte in folgender Form: Erfüllt die Maßnahme (bzw. deren Inhalte, Methoden etc.) das jeweilige Kriterium, wurde ein Punkt vergeben, erfüllt das Projekt bzw. die angewandten Inhalte und Methoden das jeweilige Kriterium nicht, wurde kein Punkt vergeben. Den Indikatoren der Kriterien 4, 5 und 7 wurden in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für das Projekt Werte von 0 bis 2 Punkten zugewiesen. In einem weiteren Schritt wurden die Gesamtpunkte des jeweiligen Kriteriums mit einem Gewichtungsfaktor von 0,5 bis 1,5 versehen.
Aufgrund Ihrer hohen Relevanz für das Projekt erhielten die Kriterien 3 „Förderung der eigenständigen Mobilität“ und 10 „Verkehrssicherheitsthemen werden angesprochen“ mit „1,5“ das höchste Gewicht. Die Summe der Einzelkriterien ergab die Gesamtbewertung der jeweiligen Maßnahme.

Jene Maßnahmen, die 9 bis 10,5 Punkte erhielten, wurden als Best Practice-Beispiele ausgewählt und werden daher im folgenden Kapitel 1 Best Practice-Maßnahmen detaillierter behandelt. Maßnahmen, die nahe an Best Practice-Beispiele heranreichen (8 und 8,5 Punkte), wurden als Good Practice-Beispiele eingestuft und finden sich in Kapitel 2 Good Practice-Maßnahmen wieder.

Insgesamt wurden aus 105 Maßnahmen 14 Maßnahmen als Best Practice-Beispiele und 12 Maßnahmen als Good Practice-Beispiele selektiert. Diese 26 Maßnahmen werden in den folgenden beiden Kapiteln detaillierter dargestellt.

1. Best Practice-Maßnahmen

Maßnahme 1:	**RADFAHREN IN DER ERSTEN UND ZWEITEN KLASSE**
Ursprungsland:	Deutschland
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	6- bis 8-jährige SchülerInnen
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	2 Jahre (40 Unterrichtsstunden)
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Im 1. und 2. Schuljahr erfolgt ein motorisches Radfahrtraining im Ausmaß von je 20 Unterrichtstunden. Das Training umfasst im 1. Schuljahr in den ersten Einheiten motorische Übungen, bei denen das Fahrrad zunächst einmal eine nachgeordnete Rolle spielt. Die Übungseinheiten bis zur achten Stunde beginnen mit sogenannten Vorübungen zur Förderung der Konzentrations- und Wahrnehmungsfähigkeit, Bewegungssicherheit, Reaktionsfähigkeit und der sozialen Kommunikation. Dabei geht es bspw. darum, Geräusche wahrzunehmen und zu orten, Bewegungen nach Vorgaben durchzuführen und auf akustische oder visuelle Reize differenziert zu reagieren. Zudem wird geübt, sich den Bewegungen Dritter anzupassen und sozial adäquat zu handeln. Ab der neunten Stunde des 1. Schuljahres werden dann nur noch Übungen mit dem Fahrrad durchgeführt. In den letzten Stunden des Radfahrtrainings befassen sich die SchülerInnen mit den wesentlichen Vorfahrtregelungen und der entsprechenden Zeichengebung. Dies erfolgt im Klassenzimmer.
Evaluation:	Positiv evaluiert
Kosten:	Keine für SchülerInnen, geringe Unkosten für die Schule für Arbeitsunterlagen
Durchführende:	LehrerInnen
Partner:	Ministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Kultur des Landes Schleswig-Holstein
Hauptquelle:	Neumann-Optiz, N. (2008). *Radfahren in der ersten und zweiten Klasse. Eine empirische Studie* [Dissertation]. Verfügbar unter: www.verkehrserziehung-und-mobilitaetsbildung-nrw.de

Rad fahren im 1. und 2. Schuljahr

Inhalt

Rad fahren im 1. Schuljahr

Rad fahren im 2. Schuljahr

Maßnahme 2:	**VELOBUS, BICIBUS**
Ursprungsländer:	Österreich, Italien
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorhanden, da nicht notwendig
Zielgruppe:	SchülerInnen ab der 4. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	4 Wochen bis ein Schuljahr
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Das Konzept ist ähnlich dem eines herkömmlichen Schulbusses und unterscheidet sich nur in dem Punkt, dass der Bus durch Fahrräder ersetzt wird. Eine Gruppe von Kindern fährt, begleitet von einer oder mehreren freiwilligen Aufsichtspersonen (meist Eltern oder Großeltern), gemeinsam per Rad zur Schule. An bestimmten „Haltestellen“ können sich weitere Kinder anschließen. Nach einer bestimmten Zeit sollten die Kinder in der Lage sein, den Schulweg selbstständig und sicher mit dem Rad zurückzulegen. Der Velo-/Bicibus wird vor allem für die Zeit vor oder kurz nach der freiwilligen Radfahrprüfung empfohlen.
Evaluation:	Nicht evaluiert
Kosten:	Keine
Durchführende:	Freiwillige (meist Eltern, Großeltern)
Partner:	*Österreich:* Klimabündnis Tirol, Tiroler Landesregierung *Italien:* jeweilige Stadt in Kooperation mit der Italian Federation of Urban Cyclists and Bicycle Tourism (FIAB)
Hauptquelle	*Österreich:* www.schulenmobil.at *Italien:* www.fiab-onlus.it

Maßnahme 3	**PEDIBUS, ECHTE ACTION! RAUSGEHEN UND BEWEGEN; GEH-BUS**
Ursprungsländer:	Österreich (Tirol, Oberösterreich), Frankreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorhanden, da nicht notwendig
Zielgruppe:	SchülerInnen ab der 1. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	4 Wochen bis ein Schuljahr
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Das Konzept ist ähnlich dem eines herkömmlichen Schulbusses und unterscheidet sich nur in dem Punkt, dass der Bus durchs zu Fuß gehen ersetzt wird. Eine Gruppe von Kindern geht, begleitet von einer oder mehreren freiwilligen Aufsichtspersonen (meist Eltern oder Großeltern), gemeinsam zur Schule. An bestimmten „Haltestellen“ können sich weitere Kinder anschließen. Nach einer bestimmten Zeit sollten die Kinder in der Lage sein, den Schulweg selbstständig und sicher zu Fuß zurückzulegen. Der Pedibus bzw. Geh-Bus wird für die Volksschule und insbesondere zu Beginn eines neuen Schuljahres empfohlen.
Evaluation:	Nicht evaluiert
Kosten:	Keine
Durchführende:	Freiwillige (meist Eltern, Großeltern), GemeindevertreterInnen
Partner:	*Österreich, Tirol:* Klimabündnis Tirol, Tiroler Landesregierung *Österreich Oberösterreich:* Familienreferat des Landes, SPES Familienakademie *Frankreich:* Umweltorganisation Prioriterre
Hauptquelle:	*Österreich, Tirol:* www.schulenmobil.at *Österreich, Oberösterreich:* www.familienkarte.at *Frankreich:* www.prioriterre.org

Maßnahme 4:	**KINDER MOBIL. ANDERS UNTERWEGS**
Ursprungsländer:	Österreich, Vorarlberg
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorhanden
Zielgruppe:	Kindergartenkinder, SchülerInnen, Eltern
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	1 Schuljahr
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Eltern und Kinder sollen motiviert werden den Schulweg und andere Wege wieder vermehrt zu Fuß, mit dem Rad oder per Bus anstatt im elterlichen Auto zurückzulegen. Im Rahmen des Projekts findet zum einen die Aktion „aks-schoolwalker“ statt: Per Stempelpass wird jeder umweltfreundlich zurückgelegte Weg erfasst und am Ende der Aktion werden die Kinder mit Preisen und einem gemeinsamen Ausflug belohnt. Zum anderen wurde ein neuer Schulbus eingeführt und kindliche Wege innerhalb der Gemeinde sicherheitstechnisch überprüft. Darüber hinaus fand Verkehrserziehung durch die Sicherheitswache und die Polizeiinspektion in den Kindergärten statt und es wurde die Aktion „Kids im Bus“ durchgeführt, die Kindergartenkindern unter Einbindung von BuslenkerInnen das richtige und sichere Verhalten rund um den Bus vermittelte. Elternabende ermöglichten zusätzlich Aufklärung und den Austausch mit den Verantwortlichen.
Evaluation:	Nicht evaluiert
Kosten:	Keine
Durchführende:	Marktgemeinde Lustenau, Klimabündnis Vorarlberg, Landbus Unterland, Postbus, DirektorInnen, KindergartenleiterInnen, aks Gesundheitsvorsorge
Partner:	Land Vorarlberg, Polizei, Klima aktiv
Hauptquelle:	www.lustenau.at

Maßnahme 5:	**FREIWILLIGE RADFAHRPRÜFUNG**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der 4. bis 5. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Die Vorbereitung auf die Radfahrprüfung wird in Form von zwei je zweistündigen Übungen abgehalten. Die Prüfung selber dauert eine Stunde.
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Die StVO sieht vor, dass Kinder erst ab dem vollendeten 12. Lebensjahr alleine mit dem Rad auf öffentlichen Straßen fahren dürfen. Nach einer bestandenen Radfahrprüfung können sie bereits ab dem vollendeten 10. Lebensjahr ohne Aufsicht unterwegs sein. Die Vorbereitung für die Radfahrprüfung sowie die Prüfung selbst werden im Rahmen des Verkehrserziehungsprogramms des Landesschulrates in Zusammenarbeit mit dem Österreichischen Jugendrotkreuz abgehalten. Zur Vorbereitung auf die Prüfung werden vom Österreichischen Jugendrotkreuz Unterrichtsmaterialien (LehrerInnenmappe, SchülerInnenheft) zur Verfügung gestellt.
Evaluation:	Evaluiert (bmvit Band 153)
Kosten:	6 EUR Versandkosten pro Bestellung (Schülerheft)
Durchführende:	Landesschulrat, Österreichisches Jugendrotkreuz
Partner:	In Kooperation mit der Polizei, mit Unterstützung von AUVA und ÖAMTC
Hauptquelle:	www.jugendrotkreuz.at

Maßnahme 6:	**FAHRRADDETEKTIVE**
Ursprungsland:	Deutschland
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren
Art der Maßnahme:	Implementierung im Alltag
Dauer:	Einjährige Projektlaufzeit
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Mögliche Gefahrengebiete für Kinder sind für Erwachsene aufgrund ihrer unterschiedlichen Perspektiven oft nicht augenscheinlich. Die Kampagne "Fahrraddetektive" berücksichtigt auch die Tatsache, dass Kinder häufig Strecken verwenden, die von jenen der Erwachsenen abweichen und dass diese Strecken in ein Netzwerk von Radwegen eingebunden werden können. Kinder sollten sich im Straßenverkehr mit ihren Fahrrädern bewegen und Vorschläge zur Verbesserung des bestehenden Radnetzes machen. Gute Wegabschnitte bzw. Schwachpunkte wurden mit Fotokameras dokumentiert, analysiert und in Stadtplänen markiert. Die Ergebnisse wurden auf Möglichkeiten zur Umsetzung geprüft bzw. wurden in Folge bauliche Veränderungen vorgenommen.
Evaluation:	Evaluiert (Evaluationsbogen der Bertelsmann Stiftung)
Kosten:	Das Projekt wurde durch Projektmittel der Stadt Saalfeld in Höhe von 150 EUR gefördert.
Durchführende:	Evangelische Stiftung Christopherushof, Jugend- und Stadtteilzentrum, Stadtverwaltung Saalfeld (Stadtplanungsamt)
Partner:	Mit Unterstützung von: Jugendverkehrsschule der Polizei, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub Kreisverband Jena-Saalfeld (ADFC)
Hauptquelle:	www.nationaler-radverkehrsplan.de

Maßnahme 7:	**KERBKRAFT – ROAD SAFETY TRAINING**
Ursprungsland:	UK (Wales)
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	5- bis 7-Jährige (Vorschule, 1.-2. Schulstufe)
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	3 Module (innerhalb von 24 Monaten); 4-6 Wochen pro Modul (in Abhängigkeit vom Klassenlehrplan)
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Geschulte Freiwillige sind mit nicht mehr als drei Kindern im Verkehrsraum unterwegs, um Kompetenzen zur sicheren Teilnahme im Straßenverkehr zu stärken: Kinder lernen über mehrere Wochen hinweg, für FußgängerInnen gefährliche Stellen im Straßenverkehr zu identifizieren und alternative, sichere Querungsstellen zu wählen. Darüber hinaus werden das Regelverständnis und -anwendungen routiniert.
Evaluation:	Evaluiert (Good Practice laut EU-Projekt „Rose 25“)
Kosten:	Keine Kosten für teilnehmende Kinder
Durchführende:	Exekutive im jeweiligen Ort, Freiwillige TrainerInnen (Eltern/Großeltern)
Partner:	Road Safety Wales
Hauptquelle:	www.roadsafetywales.co.uk

Maßnahme 8:	**BUSLOTSEN IM SCHÜLERVERKEHR**
Ursprungsland:	Österreich, Deutschland
Thematisierte Mobilitätsform:	Öffentlicher Verkehr
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	Ab der 7. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Implementierung im Alltag
Dauer:	Ganzjährig
Reichweite:	Langfristiger Betrieb
Kurzbeschreibung:	SchülerInnen ab der 7. Schulstufe, die eine spezielle Ausbildung erhalten haben und Warnwesten tragen, sorgen auf Bushaltestellen und im Bus für einen geregelten Ablauf. Sie stehen insbesondere den kleinsten und jüngsten Fahrgästen zur Seite. Die freiwilligen Lotsen sorgen dafür, dass beim Ein-und Ausstieg nicht gestoßen und gedrängelt und den Volksschulkindern der Vortritt überlassen wird. Die Ausbildung von Buslotsen wird meist von Polizei-beamtInnen oder Lehrkräften/VerkehrserzieherInnen durchgeführt. Das Training erfolgt in mehreren Einheiten.
Evaluation:	Evaluiert
Kosten:	Keine Kosten für teilnehmende Kinder
Durchführende:	Initiatoren des Pilotprojekts in Österreich sind die jeweiligen Gemeinden und das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit). Durchführende in Deutschland ist die Verkehrswacht.
Partner:	In Zusammenarbeit mit der Exekutive, dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur (heute BMBF) und der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA).
Hauptquelle:	http://data.noe.gv.at www.deutsche-verkehrswacht.de

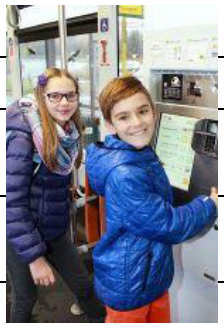
Maßnahme 9:	**AUVA RADWORKSHOP**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	1. bis 4. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Jährlich von April bis Juni (bei Bedarf auch September/Oktober) 60 min pro Klasse
Reichweite:	Langfristiger Betrieb
Kurzbeschreibung:	Grundidee für den Radworkshop ist die Verbesserung der Motorik der Kinder beim Radfahren. Gefördert werden die Freude am Radfahren und an der Bewegung, Geschicklichkeit, Gleichgewicht und Koordination ebenso wie das Wissen über die technische Ausrüstung des eigenen Fahrrads und die Bedeutung des Radhelms.
Evaluation:	Evaluiert (2006 von der Europäischen Kommission im Rahmen der Europäischen Charter der Straßenverkehrssicherheit als **„model of best practice“** ausgezeichnet).
Kosten:	Einsatztag kostet 1.000 EUR Für teilnehmende Kinder jedoch kostenlos
Durchführende:	AUVA mit Unterstützung des bmbf
Partner:	bmvit, Land Niederösterreich, Land Oberösterreich, Land Salzburg, Land Steiermark, Land Tirol, Land Vorarlberg
Hauptquelle:	www.radworkshop.info

Maßnahme 10:	**FAMILIEN-RADFAHRTRAINING**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	3. und 4. Schulstufe, Eltern/Großeltern
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	5 Stunden
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Das Familien-Radfahrtraining wird mit SchülerInnen der 3. und 4. Schulstufe gemeinsam mit ihren Eltern oder Großeltern durchgeführt. Ziel dieses Radfahrtrainings ist es, als Vorbereitung auf die freiwillige Radfahrprüfung in der Verkehrsrealität zu üben und gemeinsam mit den Eltern bzw. Großeltern Radfahren zum Erlebnis zu machen. Dabei geht es nicht nur um das sichere Verkehrsverhalten am Fahrrad, sondern auch um eine gegenseitige Stärkung beider Generationen und den Abbau von Ängsten beim Radfahren, die sich oftmals von den Erziehungsberechtigten auf die Kinder übertragen können. Durch das gemeinsame Erlebnis soll die Motivation gesteigert werden, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel einzusetzen.
Evaluation:	Evaluiert im Rahmen von „aktiv, mobil + sicher = gesund“
Kosten:	660 EUR pro Familien-Radfahrtraining
Durchführende:	FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität
Partner:	Schulen
Hauptquelle:	www.fgm.at

Maßnahme 11:	**MACH DICH SICHTBAR**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Eigenständige Mobilität
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	1. bis 4. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	-
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Im Schuljahr 2013/2014 wird zum 18. Mal die vom Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (heute BMBF) initiierte Aktion "Mach dich sichtbar" durchgeführt. SchülerInnen sollen dazu animiert werden, auf der Straße reflektierende Materialien zu tragen, um bei schlechten Sichtverhältnissen von den KraftfahrerInnen besser gesehen zu werden.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	7 EUR pro Set (die Sets für SchülerInnen können auf der Aktionshomepage bestellt werden)
Durchführende:	bmbf
Partner:	VSF, KFV, AUVA, ÖAMTC, 3M
Hauptquelle:	www.h-e.at

Maßnahme 12:	**SICHERHEITSCARD**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Eigenständige Mobilität
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	Ab 5. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	4 Module (1 Sicherheitswoche jährlich)
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	SchülerInnen absolvieren im Rahmen einer jährlichen Sicherheitswoche individuelle Projekte und Programme wie u.a. Verkehrserziehung, Radfahrprüfung, Sicherheit im Schulhaus etc. Nach vier erfolgten Teilnahmen erhalten die SchülerInnen eine "Sicherheitscard".
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	NMS Gleisdorf
Partner:	Freiwillige Feuerwehr Gleisdorf, Alpenverein, AUVA, Stiftung für Blindenhunde, Fahrschule Galileo, Zivilschutzverband und weitere.
Hauptquelle:	www.nms.gleisdorf.at

Maßnahme 13	**VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT**
Ursprungsland:	Österreich (inkl. 4 europäische Partnerstädte)
Thematisierte Mobilitätsform:	Eigenständige Mobilität
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	5.-12. Schulstufe, LehrerInnen
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	3-jährige Projektlaufzeit
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Im Rahmen des dreijährigen internationalen Projekts EUTRAMO (European Traffic and Mobility as an educational leitmotiv) wurde das Schulumfeld (Wien, 15) einer Analyse unterzogen. Genauer untersucht wurden dabei die Themenkreise öffentliche Verkehrsmittel, Tempo 30, Radwege und Mitfahrgelegenheiten.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	BORG Henriettenplatz
Partner:	Jeweils eine Partnerschule in der Tschechischen Republik, Ungarn, Rumänien und der Türkei; Bezirks- und Stadtverwaltungen, Organisationen des Öffentlichen Verkehrs
Hauptquelle:	www.brgorg15.at

Maßnahme 14:	**AKTIONSPROGRAMM SCHULISCHES MOBILITÄTSMANAGEMENT GRAZ** 
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Eigenständige Mobilität
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit ▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Nicht vorgesehen
Zielgruppe:	SchülerInnen
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Ein Schuljahr pro durchgeführter Aktion
Reichweite:	Örtlich betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Seit 2010 gibt es für Grazer Schulen mit dem Aktionsprogramm Schulisches Mobilitätsmanagement die Möglichkeit, aus einem Leitfaden – insgesamt 38 von 14 AnbieterInnen – diverse Aktionen zu wählen. Hauptziel des Aktionsprogramms ist es, LehrerInnen, Eltern und SchülerInnen durch die angebotenen Aktionen über die Vorteile der „Sanften Mobilität“ aufzuklären und deren Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern, um infolgedessen den städtischen Verkehr zu reduzieren und das Schulumfeld verkehrstechnisch zu beruhigen. Voraussetzung für die Teilnahme einer Schule am Aktionsprogramm ist einerseits eine Mobilitätserhebung unter SchülerInnen und LehrerInnen und andererseits ein schriftliches Ansuchen an die Stadt Graz.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	Stadt Graz - Abteilung für Verkehrsplanung
Partner:	Institut für Verkehrspädagogik, Schulen
Hauptquelle:	www.graz.at

2. Good Practice-Maßnahmen

Maßnahme 1:	**RADSCOUT-BEGLEITFAHRTEN**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen ab der 5. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	Je nach Anreiseentfernung halbe Stunde bis eine Stunde
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Radscouts sind RadfahrerInnen, die ihre Erfahrungen und Ortskenntnisse im Rahmen von Begleitfahrten zur Schule weitergeben möchten. Diese Radbegleitfahrten können SchülerInnen ab der fünften Schulstufe angeboten werden, die bereits die Fahrradprüfung bestanden haben und somit den Schulweg auch allein bewältigen dürfen. Unterwegs werden gemeinsam Gefahrenpunkte analysiert und das richtige Verhalten an diesen Stellen besprochen.
Evaluation:	Nur generalisierte Evaluation im Rahmen von „aktiv, mobil + sicher = gesund“
Kosten:	440 EUR pro Gruppe
Durchführende:	FGM
Partner:	keine
Hauptquelle:	www.fgm.at

Maßnahme 2:	**PEDESTRIAN TEST**
Ursprungsland:	Dänemark
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Unbekannt
Zielgruppe:	SchülerInnen zwischen 5 und 7 Jahren
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	5 Mal je ein bis zwei Stunden
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Das Bewusstsein der Kinder wird geschult, indem trainiert wird sichere Querungsmöglichkeiten zu finden und richtig zu nutzen. Die SchülerInnen sind mit Eltern und LehrerInnen in ihrer Schulumgebung unterwegs. Je zwei Kinder queren in Teams die Straße am täglichen Schulweg. Am Ende gibt es für alle teilnehmenden Kinder ein Zertifikat und einen Button.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine
Durchführende:	LehrerInnen
Partner:	Eltern, Exekutive
Hauptquelle:	www.sikkertrafik.dk

Maßnahme 3:	**BUSSCHULE**
Ursprungsland:	Deutschland
Thematisierte Mobilitätsform:	ÖV-Nutzung
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der 1. bis 6. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Etwa 2 Stunden
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Die SchülerInnen lernen sicheres Verhalten im Bus und bei der Bushaltestelle. Der Workshop besteht aus einer Theorieeinheit in der Klasse und einer praktischen Einheit im Bus in Zusammenarbeit mit dem Busunternehmen.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	DGVU, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
Partner:	Busunternehmen
Hauptquelle:	www.schulbusprojekte.de

Maßnahme 4:	**VERKEHRSSCHLANGENSPIEL**
Ursprungsland:	Österreich, Belgien, Bulgarien, Griechenland, Ungarn, Italien, Niederlande, Slowenien, Großbritannien
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der 1.-5. Schulstufe, Eltern, LehrerInnen
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	Eine Schulwoche mit je 5 bis 10 Minuten pro Tag sowie ein Abschlussevent mit etwa 1 bis 2 Stunden
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Mit dieser bewusstseinsbildenden Schulaktion zum Mobilitäts- und Gesundheitsverhalten von Kindern können Schulen die eigenständige, aktive Alltagsmobilität ihrer SchülerInnen fördern. Diese Aktion forciert auf spielerische Weise die Auseinandersetzung mit dem Aktions- und Lebensraum der Kinder und bewirkt, dass sich Kinder in der direkten Schulumgebung wieder sicherer und freier bewegen können. Der Autoverkehr im unmittelbaren Schulumfeld wird reduziert, vor allem durch die Errichtung von sogenannten Elternhaltestellen. Jede Schulklasse setzt sich ein eigenes realistisches Ziel, wie viele Pkw-Wege innerhalb einer Aktionswoche (und natürlich darüber hinaus) eingespart werden sollen. Eine Woche lang kommen die SchülerInnen dann vorwiegend aktiv und „sanft“ mobil zur Schule.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	160 EUR pro betreute Klasse
Durchführende:	Institut für Verkehrspädagogik - IVP, Schulen
Partner:	-
Hauptquelle:	www.ivp.co.at

Maßnahme 5:	**MOBILITÄTSFÜHRERSCHEIN**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der 2.-4. Schulstufe, LehrerInnen
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	2 Stunden
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	In dem von ExpertInnen des Vereins für Familien- und Gesundheitsmanagement gestalteten Workshop „Mobilitätsführerschein“ erwerben die teilnehmenden Kinder Kompetenz im Umgang mit Mobilität, Verhalten bei Mobilität und in der Auseinandersetzung mit Mobilität. Bei einem Quiz und Bilderrätsel, beim Zeichnen und bei einem Worträtsel, bei einem Praxisblock mit dem Ampelspiel und dem körperlichen Team-Bewerb im Turnsaal oder Freigelände – die Kinder werden beim Mobilitätsführerschein-Workshop gefördert und gefordert und setzen sich mit dem Mobilitätsthema aktiv auseinander. Als sichtbares Zeichen für diesen Prozess erhalten die teilnehmenden Kinder am Ende des Workshops den „Mobilitätsführerschein“.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	400 EUR pro Klasse
Durchführende:	Schulen, Verein für Familien- und Gesundheitsmanagement
Partner:	-
Hauptquelle:	www.familienmanagement.at

Maßnahme 6:	**VERKEHRSLEHRPFAD**
Ursprungsland:	Belgien
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen primärer und sekundärer Schulen
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Keine Angabe
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Verkehrslehrpfade lehren Kindern, wie man sicher zur Schule geht oder mit dem Fahrrad fährt. Solche Verkehrslehrpfade funktionieren am besten im realen Straßenverkehr. Ein Verkehrslehrpfad konfrontiert Kinder mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, Verkehrsschildern, -regelungen und möglichen Gefahrenquellen. Ziel sind die Vorbereitung auf den Straßenverkehr und die Verkehrserziehung in realen Situationen. Die Kinder können ihre Fähigkeiten beim Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen üben. Die Route kann entsprechend der zur Verfügung stehenden Zeit und den beabsichtigten Lernzielen genutzt werden. Außerdem können die Eltern den Lehrpfad auch außerhalb der Schule mit ihren Kindern nutzen.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	LehrerInnen, Eltern, Großeltern
Partner:	Mobiel 21
Hauptquelle:	www.mobiel21.be

Maßnahme 7:	**RAHLGASSE MOBIL**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen mit Fokus auf 5. Klasse (9. Schulstufe), Projekt wurde auf die 2., 6. und 7. Klassen ausgedehnt (12-17 Jahre)
Art der Maßnahme:	Implementierung in den Alltag
Dauer:	5 Monate
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	In diesem Projekt wird das Mobilitätsverhalten von SchülerInnen im Alter zwischen 15-17 Jahren unter den Aspekten Gender – Umwelt – Soziales untersucht. Es wird überlegt, wie sowohl Schul- als auch Freizeitwege alternativ gestaltet und genutzt werden können. Mobile Kommunikationsmittel sollten als Hilfsmittel für die Nutzung umweltverträglicher Mobilitätsformen genutzt werden (Apps). Umgesetzt werden unter anderem ein ExpertInnen-Workshop zu den Grundlagen von ITS-Technologien, ein Fahrradparcours wird entwickelt, ein Fahrrad-Workshop wird durchgeführt, Rätselrallyes mittels Smartphones und Apps werden entwickelt, ein Schul-Mobilitätstag mit Fahrradparcours und Rätselrallye wird veranstaltet, es gibt Lesungen von selbstverfassten Texten von SchülerInnen zum Thema Mobilität und Aktionen zur autofreien Umgestaltung der Rahlgasse.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	PädagogInnen, ExpertInnen aus der Praxis
Partner:	-
Hauptquelle:	www.science-center-net.at

Maßnahme 8:	**FAHRRADWERKSTÄTTE**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der 5.-8. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Zwei Unterrichtseinheiten
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Die SchülerInnen lernen in der Fahrradwerkstätte, selbständig Reparaturen und Einstellungen an ihren Rädern durchzuführen. Sie erfahren, wie man einen Patschen flickt, die Kette einlegt, die Bremsen nachzieht, die Sitzhöhe einstellt u.v.m. Daneben werden sie mit Sicherheitsvorschriften vertraut gemacht und lernen alles Wissenswerte zum Thema "umweltfreundlicher Radverkehr".
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine
Durchführende:	Selbstständige Durchführung durch die Schule
Partner:	Klimabündnis Tirol
Hauptquelle:	www.schulenmobil.at (Begleitheft) www.schulenmobil.at (Technische Anleitung)

Maßnahme 9:	**BIKE IT**
Ursprungsland:	Großbritannien
Thematisierte Mobilitätsform:	Radfahren
Ziel:	▪ Förderung der eigenständigen Mobilität ▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen zwischen 9 und 13 Jahren
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	2 Wochen
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	„Bike It“ ist ein landesweites Projekt, um die Fahrt zur Schule mit dem Fahrrad bei Kindern zu fördern und dadurch eine langfristige Fahrradkultur zu schaffen. Es wird von Sustrans, einer Wohltätigkeitsorganisation mit Schwerpunkt auf nachhaltigen Verkehr in Großbritannien, umgesetzt. Die „bike It“-MitarbeiterInnen veranstalten zunächst Schulversammlungen und Präsentationen, um das Bewusstsein für die vielen Vorteile des Radfahrens zu erhöhen. Sie entwickeln ein Programm mit allgemeinen Trainings für Radfahrfähigkeiten und Workshops zur Fahrradwartung, zur sicheren Streckenwahl und richtigen Ausrüstung. In den Sommermonaten finden auch betreute Radtouren vor Ort statt.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	Schulen, Städte
Partner:	Sustrans
Hauptquelle:	www.sustrans.org.uk

Maßnahme 10:	**KINDERMEILE**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung
Ziel:	▪ Förderung der umweltfreundlicher Mobilität
Theoretische Basis:	Unbekannt
Zielgruppe:	Kindergartenkinder sowie SchülerInnen der 1.-7. Schulstufe
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	1-8 Wochen
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Kindergartenkinder und SchülerInnen aus ganz Europa beteiligen sich jedes Jahr an der Kindermeilen-Kampagne und sammeln umweltfreundliche Schul- und Kindergartenwege. Für jeden klimafreundlich zurückgelegten Schulweg (Klimameile) kann ein grüner Aufkleber ins Sammelheft geklebt werden.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine
Durchführende:	Kindergärten und Schulen
Partner:	Lebensministerium, Klimabündnis Österreich
Hauptquelle:	www.klimabuendnis.at www.schulenmobil.at

Maßnahme 11:	**KIDSACT**
Ursprungsland:	Österreich
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung, Kfz fahren
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	SchülerInnen der ersten Mittelstufe (+/- 12 Jahre)
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	4 Mal 2 Arbeitstage pro Semester
Reichweite:	Langfristig betriebene Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Im Rahmen von „KidsAct“ erforschen SchülerInnen der ersten Mittelschulstufe zusammen mit einem Team aus WissenschaftlerInnen das Interaktionsverhalten zwischen AutofahrerInnen und Kindern im Straßenverkehr. Im Zentrum des Interesses steht der Einfluss von jungen VerkehrsteilnehmerInnen und ihren Verhaltensweisen auf das Fahrverhalten Erwachsener.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	PädagogInnen
Partner:	Factum Chaloupka & Risser OG
Hauptquelle:	www.factum.at

Maßnahme 12:	**COOL BUT NOT TOUGH**
Ursprungsland:	Belgien
Thematisierte Mobilitätsform:	Zu Fuß gehen, Radfahren, ÖV-Nutzung, Kfz fahren
Ziel:	▪ Verbesserung der Verkehrssicherheit
Theoretische Basis:	Vorhanden
Zielgruppe:	Jugendliche zwischen 12 und 18 Jahren
Art der Maßnahme:	Exemplarische Anwendung
Dauer:	Unbekannt
Reichweite:	Mehrmals und örtlich verteilt stattfindende Maßnahme
Kurzbeschreibung:	Das Projekt „Cool but not tough“ war eine experimentelle Demonstration rund um das Thema „ein verantwortungsvoller Jugendlicher in der Verkehrswelt von heute zu sein“, das eine positive Dynamik schaffen sollte. Durch geeignete Anreize sollte das Projekt junge VerkehrsteilnehmerInnen zur Selbstreflexion anregen und dazu anspornen, Verantwortung für das eigene Verhalten zu übernehmen. Kurzfilme zur Veranschaulichung luden die Teenager dazu ein, selbst einen Amateur-Kurzfilm über ihre Erfahrungen und Visionen im Verkehr zu machen. Die Vorführung begann bei den Verkehrsarten, die Jugendliche nutzen: Zu Fuß gehen, Rad fahren, Öffentlicher Verkehr oder als MitfahrerIn in einem Auto.
Evaluation:	Keine Angabe
Kosten:	Keine Angabe
Durchführende:	MitarbeiterInnen von Mobiel 21
Partner:	-
Hauptquelle:	www.mobiel21.be

2.1 Highlights

- Im Zuge der Recherche von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen konnten zahlreiche Maßnahmen (105) national und international identifiziert werden.

- Nur wenige der bewusstseinsbildenden Maßnahmen fördern sowohl die eigenständige Mobilität als auch die Verkehrssicherheit. Es konnten 14 Maßnahmen als Best Practice-Beispiele und 12 Maßnahmen als Good Practice-Beispiele selektiert werden, die kostengünstig und mit geringem Aufwand umsetzbar sind.

X. Erhebung von Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen nach Regionen

Vorgesehen war eine exemplarische Erhebung der Aktivitäten von drei bis fünf ausgewählten Regionen in Bezug auf Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmanagement. Die Recherchen zeigten jedoch, dass konkrete Maßnahmen nicht auf regionaler Ebene, sondern vor allem auf Gemeindeebene stattfinden. Daher wurden die Erhebungen nicht, wie vorgesehen, in ausgesuchten Regionen durchgeführt, sondern in Gemeinden. Insgesamt wurden die Aktivitäten aus acht Beispielgemeinden näher betrachtet. Die Auswahl der Gemeinden erfolgte hierbei mithilfe diverser Verkehrs- und/oder MobilitätsexpertInnen (auf Länderebene) im Rahmen von Telefoninterviews. In den folgenden beiden Kapiteln wird auf die Ergebnisse der ExpertInnengespräche auf Länder- und Gemeindeebene näher eingegangen.

1. ExpertInnengespräche auf regionaler Ebene

Wie bereits erläutert, dienten die ExpertInnengespräche in den Bundesländern in erster Linie dazu, Regionen bzw. Gemeinden ausfindig zu machen, die sich durch positive bzw. negative Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit Kindern auszeichnen. In den Gesprächen stellte sich heraus, dass ExpertInnen ad hoc Vorzeigeregionen nennen konnten. Es war jedoch nicht möglich, Regionen, in denen wenige Initiativen stattfinden, herauszufiltern.

Folgende ExpertInnen wurden per E-Mail und telefonisch kontaktiert:

- Mag.ª Martina Daim (Klimabündnis Österreich)
- DIin Bettina Urbanek (VCÖ)
- Bakk. Tina Panian, Nicole Hofbauer, Elke Weiss (FGM – schriftl. Stellungnahme)
- DI Martin Eder (BMFLUW)
- Dr.in Sabine Hilbert (NÖ-LR)
- Dipl.-Päd.in DI.in Daniela Capano (ENU – zuständig für Fußverkehr)
- Mag. Gerald Franz, MA (ENU – zuständig für Radverkehr)
- HR Dr. Walter Franz (OÖ-LR)
- Christian Hummer (Radverkehrsbeauftragter des Landes OÖ)
- Mag.ª Ursula Hemetsberger (Sbg.-LR)
- MMag. Fritz Bernhard (Stmk-LR)
- Mag.ª Martina Abraham (Klimabündnis Tirol)
- DI Martin Scheuermaier (V-LR)

Gefragt nach Gemeinden/Bezirken, in denen diverse Maßnahmen zur eigenständigen Mobilität und/oder Verkehrssicherheit umgesetzt werden bzw. wurden, nannten die ExpertInnen mehrere Gemeinden in verschiedenen Bundesländern. Nach einer ausgiebigen Internetrecherche zu den mobilitätsbezogenen Aktivitäten in diesen Gemeinden, wurden die von den ExpertInnen genannten Ansprechpersonen kontaktiert und um weiterführende Auskünfte gebeten.

Außerdem wurden die ExpertInnen gefragt, welche (bewusstseinsbildenden) Maßnahmen sie selbst generell empfehlen würden und aus welchem Grund. Darauf wurden von den Fachleuten unterschiedliche Aktionen wie Kindermeilen-Kampagne, BIKEline, Eltern-Kind-Radfahrtraining oder Pedibus genannt.

Entscheidend für den Erfolg von diversen Aktivitäten in Bezug auf das Mobilitätsbewusstsein und die Verkehrssicherheit von Kindern – diesbezüglich waren sich die ExpertInnen einig – ist, dass die Eltern aktiv eingebunden werden. Zum Beispiel teilten die Expertinnen der FGM mit, dass *„Eltern-Kind-Radfahrtrainings im „realen Verkehrsraum“ sehr nachhaltig sind, da dadurch eigene Ängste der Eltern, das Kind mit dem Rad (allein) auf der Straße fahren zu lassen, abgebaut werden können.“* Weiters merkten die Expertinnen der FGM an, *„...dass einige Kinder kein natürliches Gefahrenbewusstsein im Straßenverkehr mehr besitzen, da keine Erfahrungs- und Anknüpfungspunkte mehr vorhanden sind.Maßnahmen müssten daher grundsätzliches Bewegungs- und Orientierungsvermögen vermitteln.“*

Die BikeLine wurde von einzelnen Fachleuten als sehr positiv bewertet, da „... *diese Maßnahme sehr gut bei den Kindern angekommen ist“.* Eine Ursache für den Erfolg dieses Projekts sehen die ExpertInnen darin, dass die Haltestellen auch außerhalb der Projektsaison bestehen. Somit treffen sich die Kinder über das ganze Schuljahr hinweg an den Stationen, um gemeinsam in die Schule zu fahren.

Zur Frage nach Einsichten und Aussichten zur Förderung eigenständiger Mobilität von Kindern können folgende Anmerkungen der ExpertInnen zusammengefasst werden:

- Es sollte versucht werden, den Eltern-Eltern-Kontakt (Peer-Ansatz) zu nutzen, um von den engagierten Eltern zu den nicht so interessierten Eltern zu kommen. Es hängt immer vom Engagement von Einzelpersonen ab.
- Ziel sollte sein, dass sich gute Projekte in die Fläche verteilen und nicht – wie derzeit üblich – Insellösungen bleiben.
- Die Förderung der eigenständigen Mobilität der Kinder ist stark abhängig vom Engagement der Eltern.
- Ein „social network“ und „social networking“ ist erforderlich, um Maßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur und Bewusstseinsbildung in Gemeinden umsetzen zu können. EntscheidungsträgerInnen müssen von einer Maßnahme überzeugt sein.
- Räume für Kinder zum Lernen, Orientieren und Bewegen im Straßenraum müssen "revitalisiert" werden. Kinder haben in der Stadt meist keine Möglichkeit mehr, sich ihre Räume selbstständig und spielerisch anzueignen, da der motorisierte Verkehr diese Räume verdrängt.
- Wichtig für eine eigenständige Mobilität sind Begleitmaßnahmen wie Tempo 30, sichere Radwege etc., die gesetzt werden müssen, damit die Eltern die Sicherheit haben, dass ihr Kind sicher zu Schule kommt.

2. Maßnahmenbeschreibung aus den Beispielgemeinden

Die Auswahl der Beispielgemeinden erfolgte prinzipiell anhand der Ergebnisse der Unfall- und Mobilitätsanalyse, der allgemeinen Best Practice-Analyse sowie der ExpertInnengespräche auf regionaler Ebene.

Für eine vertiefende Analyse wurden folgende Gemeinden bzw. Regionen in diversen Bundesländern ausgewählt:

Niederösterreich:	Gemeinden Ulrichskirchen-Schleinbach, Großweikersdorf
Burgenland:	Gemeinde Strem
Oberösterreich:	Gemeinde Munderfing
Tirol:	Gemeinden Völs, Inzingen
Vorarlberg:	planB-Region und die Gemeinde Lustenau

Dabei wurde darauf Wert gelegt, dass bei den Praxisbeispielen ein guter Mix an möglichen InitiatorInnen von Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen Mobilität dargestellt wird. Insgesamt wurden vier unterschiedliche Gruppen identifiziert:

1. Die Gemeinden selbst, die Initiativen setzen,
2. BürgerInnen, Eltern sowie örtliche Vereine, die sich engagieren,
3. Gemeindeverbünde, die gemeinsam Maßnahmen setzen bzw.
4. Kindergärten und Schulen, die aktiv werden.

Oftmals ist es auch ein Mix aus mehreren Gruppen.

Der Erstkontakt mit Personen, die entweder von den ExpertInnen empfohlen wurden oder durch Internetrecherche als geeignete AnsprechpartnerIn ermittelt wurden, erfolgte mittels E-Mail und einem beigefügten Frageblatt. Anschließend wurde telefonisch Kontakt aufgenommen.

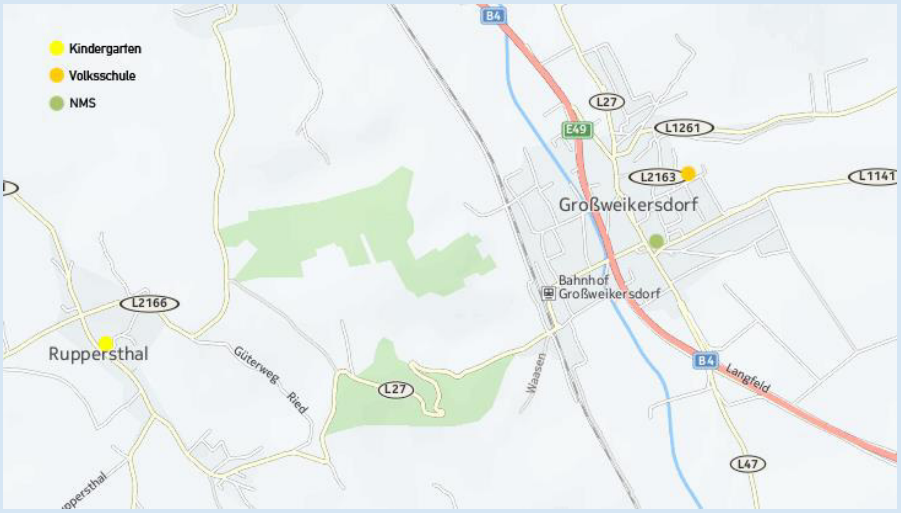
Im September und Oktober 2014 wurden sämtliche potentielle Ansprechpersonen kontaktiert, wobei es sich als sehr schwierig erwies, detailliertere Informationen über Maßnahmen bzw. Aktionen im Bereich der eigenständigen Mobilität und Verkehrssicherheit zu erhalten. Die meisten InitiatorInnen verwiesen auf ihre Homepage, wo diverse Aktivitäten präsentiert werden.

ABB 74 Verortung der befragten Beispielgemeinden in den einzelnen Bundesländern

2.1 Niederösterreich

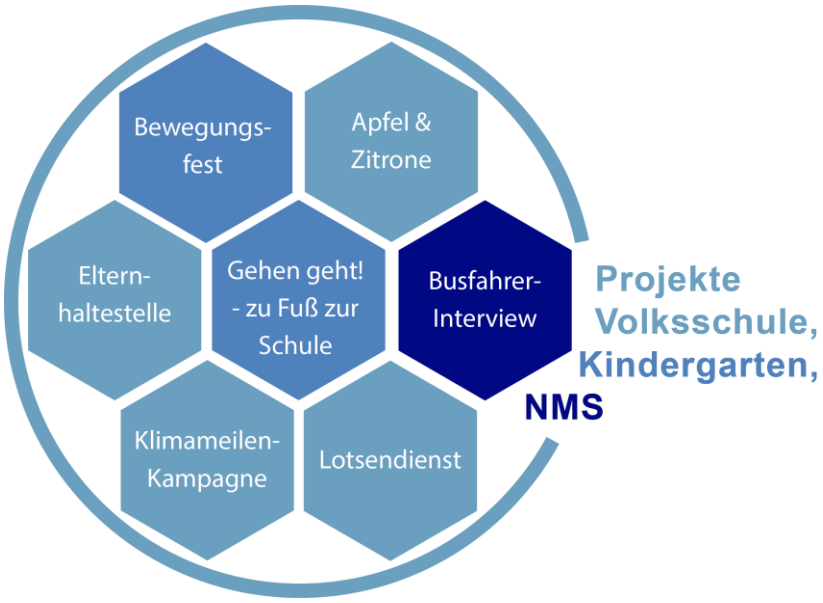
Auf Empfehlung der Energie- und Umweltagentur Niederösterreich (Dipl.-Päd.in DI.in Daniela Capano) im Rahmen eines ExpertInneninterviews auf regionaler Ebene wurden die Gemeinden Ulrichskirchen-Schleinbach und Großweikersdorf als Beispielgemeinden in Niederösterreich ausgewählt. In diesen beiden Gemeinden gehen die Initiativen für eigenständige Mobilität und Verkehrssicherheit von den Schul- und KindergartenpädagogInnen aus und werden von den BewohnerInnen und/bzw. von GemeinderätInnen unterstützt.

Großweikersdorf

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev.	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren	
	3.045	8,9%	
Fläche (DSR)	40,12 EW/km² DSR		
Raumtyp	ländlich geprägt		
Einwohnerdichte	70 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre	10 bis 14 Jahre	6 bis 14 Jahre
	116	155	271
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp	In der Gemeinde Großweikersdorf befinden sich zwei Kindergärten sowie eine Volksschule und eine Neue Mittelschule.		
SchulpendlerInnen (insgesamt)	Der Anteil der AuspendlerInnen in Großweikersdorf beträgt 44%, der der EinpendlerInnen 18%. 38% pendeln innerhalb des Gemeindegebiets.		
Schulstandorte (Basiskarte: www.here.com)			

Quelle: Statistik Austria, 2014

ABB 75 Projekte von Kindergärten und Schulen in der Gemeinde Großweikersdorf



Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Großweikersdorf

„Gehen geht! Zu Fuß zur Schule“
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Kinder gehen in Begleitung von BetreuerInnen/PädagogInnen von Kindergarten, VS und HS zu Fuß zur Schule.
Umsetzungs-Beteiligte:
Kindergarten (Fr. Hauke Initiatorin), VS, HS, Gemeinde, Kinderpolizei, Umweltberatung
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
1x pro Woche Pedibus
Akzeptanz:
Sehr gut. Kindergarten: jeweils 4-5 Kinder, die teilnehmenden Eltern befinden es für sehr gut.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Anfangs sind die Kinder mit den Begleitpersonen nur „mitgegangen“ und haben nicht selbständig auf den Verkehr geachtet. Das hat sich aber stark verändert, mittlerweile achten die Kinder mehr auf den Verkehr und haben ein selbstbewussteres Auftreten.

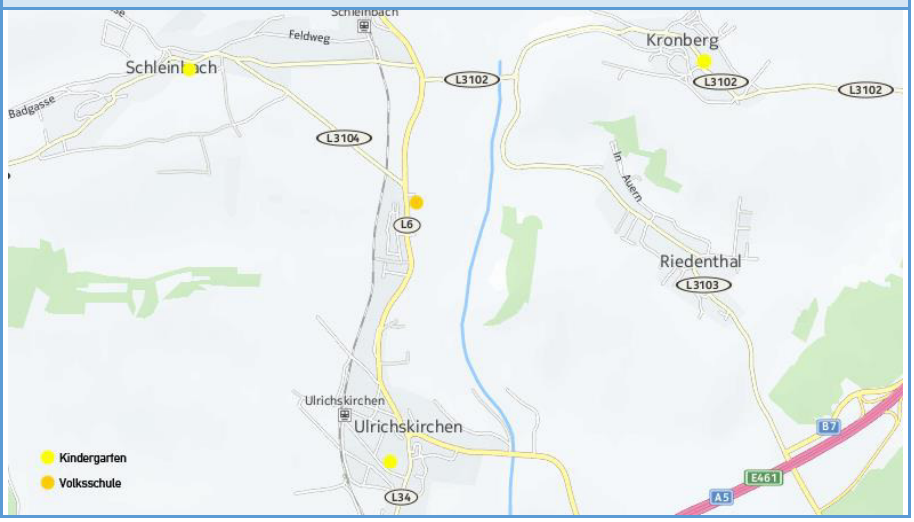
Bewegungsfest
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Fest mit verschiedenen Stationen (Seilhüpfen, Slacklinen…) zur Förderung der Bewegung und der Freude an der Bewegung von Kindern.
Umsetzungs-Beteiligte:
Kindergarten, Sportministerium
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig /periodisch/ über einen längeren Zeitraum etc.):
4x pro Jahr
Akzeptanz:
Sehr gut. 400-500 TeilnehmerInnen
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja, im Grunde hängen Verkehrssicherheit und Mobilität zusammen. Das Bewegungsfest fördert die Bewegungslust und folglich auch die eigenständige Mobilität.

Welche Maßnahmen wären in der Gemeinde grundsätzlich wichtig, um die Verkehrssicherheit, aber auch die eigenständige Mobilität der Kinder bis 14 Jahre zu fördern?

Sicheres Überqueren von Schutzwegen
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ermöglichung der sicheren Überquerung von Schutzwegen von Kindern
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Nein. Das Problem ist aber bekannt, sehr langsamer Prozess in der Gemeinde. Gemeinde ist aber bemüht.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
-
Weitere Anmerkung(en):
-

Sicherung der Einstiegsstellen in den Pedibus
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Verbesserung von Ein- und Ausstiegsstellen beim Pedibus wäre nötig, um die Sicherheit der Kinder zu erhöhen
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Nein. Das Problem ist aber bekannt, sehr langsamer Prozess in der Gemeinde. Gemeinde ist aber bemüht.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
-
Weitere Anmerkung(en):
-

Ulrichskirchen-Schleinbach

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev. 2.567	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren 7,8%	
Fläche (DSR)	19,76 km² DSR		
Raumtyp	ländlich geprägt		
Einwohnerdichte	97 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre 82	10 bis 14 Jahre 119	6 bis 14 Jahre 201
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp	Im Gemeindegebiet Ulrichskirchen-Schleinbach befinden sich 3 Kindergärten und eine Volksschule.		
SchulpendlerInnen (insgesamt)	Der Anteil der AuspendlerInnen in Ulrichskirchen-Schleinbach beträgt 74%, der der EinpendlerInnen 1%. 25% pendeln innerhalb des Gemeindegebiets.		
Schulstandorte (Basiskarte: www.here.com)			

Quelle: Statistik Austria, 2014

ABB 76 Kindergarten- und Volksschulprojekt in der Gemeinde Ulrichskirchen-Schleinbach

Gehen geht Projekt Volksschule, Kindergärten

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Beschreibung einer ausgewählten Maßnahme durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n der Gemeinde Ulrichskirchen-Schleinbach

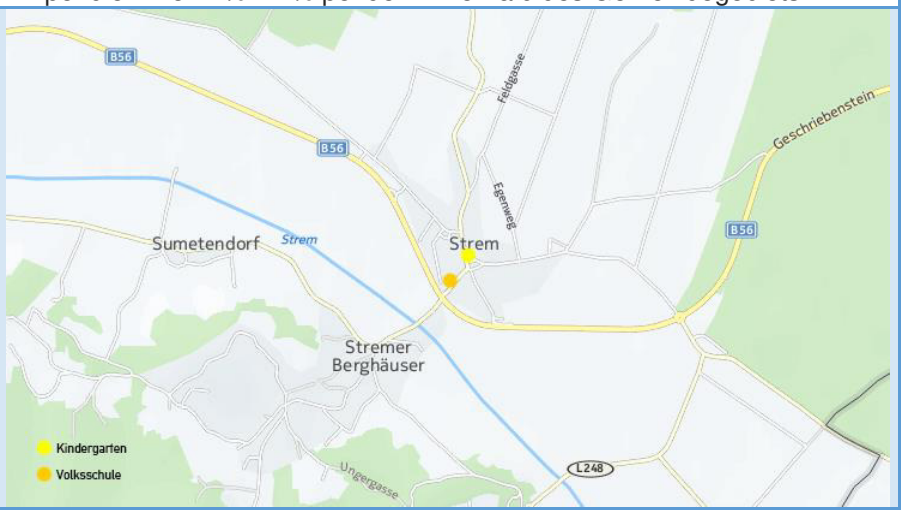
„Gehen geht“
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Als eine der ersten Gemeinden in Österreich wurde in dieser Gemeinde eine Gehgemeinschaft erfolgreich initiiert. Ziel des Projektes ist es, die Kinder zu motivieren zu Fuß zur Schule zu gehen. In Begleitung von PädagogInnen sowie Eltern sollen die Kinder Freude an der Bewegung zurückerlangen und dabei gleichzeitig lernen mit den Gefahren des Straßenverkehrs umzugehen.
Umsetzungs-Beteiligte:
Idee einer Kindergärtnerin; früher Umsetzung mit Umweltberatung (Seminare), heute durch KindergärtnerInnen
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
Regelmäßig freitags
Akzeptanz:
Sehr gut. 1/3 – 1/2 der SchülerInnen machen mit. Eltern sind sehr begeistert, teilweise sind sogar mehr Eltern als Kinder dabei.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Es gab keine Evaluation. Es gab/gibt jedoch regelmäßig Erfahrungsaustausch: Treffen mit Eltern und älteren SchülerInnen, die schon öfter teilgenommen haben. Diese berichten von ihren Erfahrungen und tauschen nützliches Wissen aus.
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja: Einerseits fühlen sich viele Kinder seither sicherer und haben ein bewussteres Auftreten im Straßenverkehr. Andererseits bemerken AutofahrerInnen die Kinder schneller und geben besser acht. Das Projekt hat u.a. hohen Stellenwert in der Gemeinde, da ein großes Stück des Schulweges an einer Landstraße entlang verläuft.

Andere oder vergleichbare Projekte, welche zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und deren selbstständiger Mobilität beitragen, gibt es keine in der Gemeinde.

2.2 Burgenland

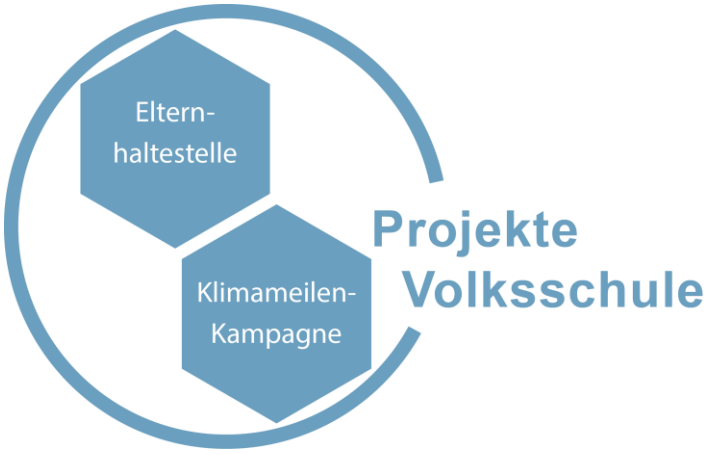
Im Zuge der Best-Practice-Recherche wurde die Gemeinde Strem als Beispielgemeinde im Burgenland ausgewählt. In dieser Gemeinde gehen die Initiativen für eigenständige Mobilität und Verkehrssicherheit von der Volksschule und im Speziellen von deren Direktorin aus. Bei den BewohnerInnen fanden die Maßnahmen stets Anklang.

Strem

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev. 919	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren 6,4%	
Fläche (DSR)	12,83 km² DSR		
Raumtyp	ländlich geprägt		
Einwohnerdichte	39 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre 27	10 bis 14 Jahre 32	6 bis 14 Jahre 59
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp	In der Gemeinde Strem befinden sich ein Kindergarten und eine Volksschule.		
SchulpendlerInnen (insgesamt)	Der Anteil der AuspendlerInnen in Strem beträgt 77%, der der EinpendlerInnen 2%. 21% pendeln innerhalb des Gemeindegebiets.		
Schulstandorte (Basiskarte: www.here.com)			

Quelle: Statistik Austria, 2014

ABB 77 Projekte der Volksschule in der Gemeinde Strem



Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Beschreibung einer ausgewählten Maßnahme durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Strem

Elternhaltestelle (Kiss & Go Bereich)
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Für Eltern, die ihre Kinder mit dem eigenen Pkw zur Schule bringen, wurde eine Haltestelle eingerichtet, um ein systematisches und gefahrloses Ein- und Aussteigen der Kinder zu ermöglichen. Ein Polizist trägt zusätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.
Umsetzungs-Beteiligte:
Volksschule, Gemeinde, Polizei
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
dauerhaft
Akzeptanz:
Sehr gut. Gutes Einverständnis mit den Eltern
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Zu Beginn waren Eltern vereinzelt dagegen, da sie den Fußweg von 50m auf dem Gehsteig von der Haltestelle zum Schuleingang als zu unsicher für ihre Kinder erachteten.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Nach Meinung der Befragten ist ein positiver Effekt gegeben.

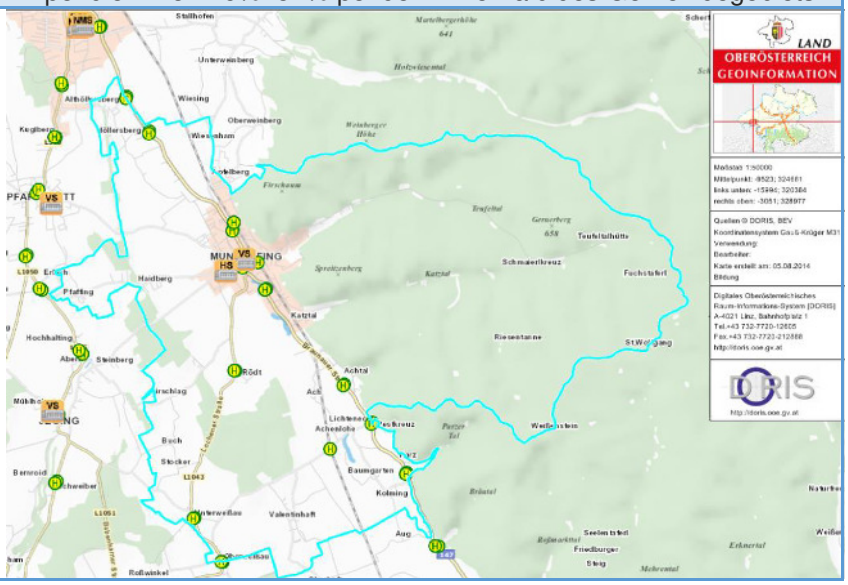
Welche Maßnahmen wären in der Gemeinde grundsätzlich wichtig, um die Verkehrssicherheit, aber auch die eigenständige Mobilität der Kinder bis 14 Jahre zu fördern?

Elternschulung
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Schulung von Eltern zur Bewusstseinsbildung, Entkräftung der Überbehütung der Kinder vieler Eltern
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Nein. Eine Schulung ist schwierig zu veranlassen. Eltern sind dbzgl. oft schwer erreichbar.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
-
Weitere Anmerkung(en):
-

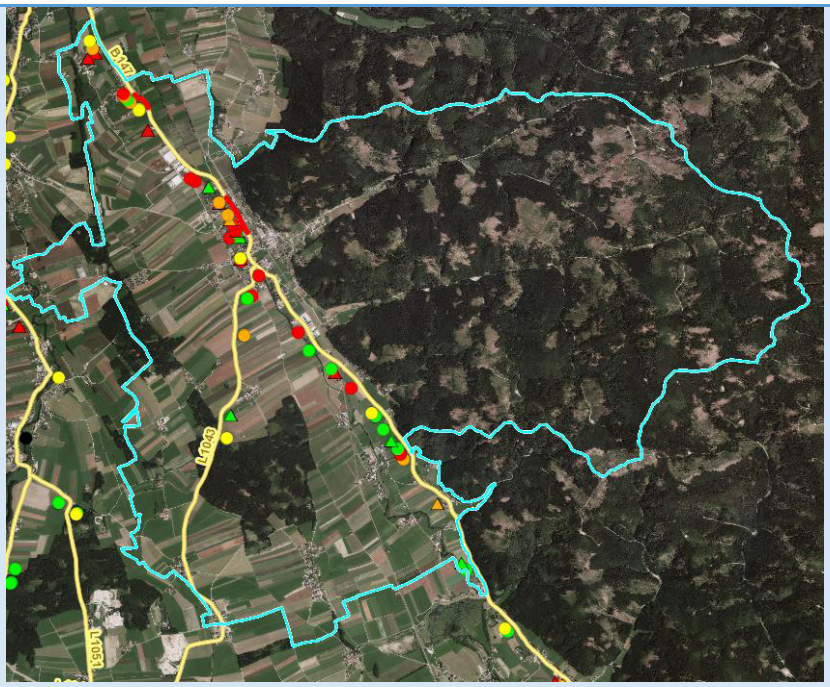
2.3 Oberösterreich

Gemeinde Munderfing

Im Zuge der Gespräche mit Experten aus Oberösterreich wurde die Gemeinde Munderfing als Beispielgemeinde in Oberösterreich ausgewählt. In dieser Gemeinde gehen die Initiativen für eigenständige Mobilität und Verkehrssicherheit von den Schulen und der Mobilitätsbeauftragten der Gemeinde aus. Diese werden von MobilitätsberaterInnen des Klimabündnis und den Eltern unterstützt.

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev. 2.741	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren 10%	
Fläche (DSR)	13,7 km² DSR		
Raumtyp	Ländlich geprägt		
Einwohnerdichte	200 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre 106	10 bis 14 Jahre 170	6 bis 14 Jahre 276
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp	Die Gemeinde verfügt über einen Kindergarten, eine Volksschule und eine Hauptschule		
SchulpendlerInnen (insgesamt)	Der Anteil der AuspendlerInnen in Munderfing beträgt 33%, der EinpendlerInnen 16%. 51% pendeln innerhalb des Gemeindegebiets.		
Schulstandorte (Quelle: DORIS)			

Unfallsstellen 2009-2011 (Quelle: DORIS)



Die Unfallstellen liegen v.a. auf den Streckenabschnitten der L142 zwischen Hauptstraße 49 und 101 bzw. Uferfeldgasse 1 und Hollerberg 81.

Quelle: Statistik Austria, 2014

ABB 78 Projekte der Volksschule und der Neuen Mittelschule der Gemeinde Munderfing

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Munderfing

Radfahrtrainings für Kinder
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mit den Kindern aus Munderfing wurden Radfahrtrainings durchgeführt.
Umsetzungs-Beteiligte:
Volksschule, Hauptschule (Fahrsicherheitskurse) mit AUVA, Verein Radfreunde Munderfing (wöchentlich Radausfahrten „kids on bike“, Ferienprogramm „Radworkshop im KTM-Testgelände“
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
periodisch
Akzeptanz:
Sehr gut
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Übliche organisatorische Vorbereitung
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Verantwortliche der AUVA bestätigten, dass die Munderfinger Kinder über überdurchschnittliches Fahrkönnen verfügen.

Kids on bike
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Wöchentlich Radausfahrten mit Kindern; Im Schnitt werden pro Ausfahrt ca. 12 Kinder von den BetreuerInnen und dem Jugendbeauftragten der Radfreunde Munderfing begleitet. Seit 2014 wird zusätzlich Mountainbiken für Kids angeboten.
Umsetzungs-Beteiligte:
Radfreunde Munderfing
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.)
Kids on bike: jeden Mittwoch, Start 18 Uhr. Streckenlänge zwischen 10-15 Kilometer. Seit April 2014 Mountainbiken für Kids: jeden Donnerstag, Treffpunkt 18 Uhr Gemeindeamt. Dauer der Touren: ca. 1 Stunde.
Akzeptanz:
Knapp 30 Kinder im Alter von 5-10 Jahren haben an den Ausfahrten bereits teilgenommen.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-

Kids on bike
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
-

Welche Maßnahmen wären in der Gemeinde grundsätzlich wichtig, um die Verkehrssicherheit, aber auch die eigenständige Mobilität der Kinder bis 14 Jahre zu fördern?

MUMOB (siehe auch dazu auf S. 140)
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mobilitätsprojekt der Hauptschule (MUMOB)
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Ja. Wichtig: Die Schule (Direktion, Lehrpersonal) muss hinter dem Projekt stehen und es braucht engagierte LehrerInnen, die bereit sind daran mitzuarbeiten.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
In der Gemeinde lief bereits ein Mobilitätsprojekt. Dieses und aktuelle Verkehrsprobleme (Elterntaxis) waren Anlass, schulinterne Maßnahmen zu setzen.
Weitere Anmerkung(en):
Kooperation mit Gemeinde (Mobilitätsbeauftragte)

MUFI und die Drachenritter (siehe auch dazu S. 136 ff.)
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mobilitätsprojekt der Volksschule (MUFI und die Drachenritter)
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Ja. Kontaktaufnahme mit Volksschule. Direktorin war von Anfang an von der Notwendigkeit verkehrsreduzierender Maßnahmen überzeugt.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
Offensichtliches tägliches Verkehrschaos im Schulhof durch Elterntaxis gefährdete die Schulkinder. Trotz anfänglicher Ablehnung seitens der Behörde konnte eine 30er-Beschränkung vor der Schule erreicht werden.
Weitere Anmerkung(en):
Kontinuierliche Maßnahmen und Aktionen über mehrere Jahre führten zur gewünschten Verbesserung bzw. Veränderung.

Sanfte Mobilität
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mobilitätsprojekt der Gemeinde
Wurde diese Maßnahme bereits umgesetzt? Wenn JA, gab es hierbei Hindernisse zu überwinden? Welche?
Seit 2010 werden kontinuierlich Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung, Anreizaktionen zur Förderung von Radfahren, Zu-Fuß-Gehen und Bahn fahren sowie zur Verbesserung der Infrastruktur gesetzt.
Wie konnten die Hindernisse überwunden werden?
Die ehrenamtliche, ausgebildete Mobilitätsbeauftragte der Gemeinde und Leiterin des Projektes meint, dass es bei der Umsetzung von (Infrastruktur-)Maßnahmen vor allem persönliches Engagement und hartnäckige Überzeugungsarbeit braucht.

Detaillierte Beschreibung zum Projekt MUFI

Die Volksschule Munderfing liegt unmittelbar an der B147, einer stark befahrenen Bundesstraße, und birgt daher große Gefahren für die Schulkinder. Ein besonderes Problem stellt die Einfahrt zur Schule dar. Häufig halten Elterntaxis kurz an, um ihr Kind aussteigen zu lassen, was weiteren Eltern, die ihr Kind auch mit dem Auto zur Schule bringen, den Weg versperrt. So kam es regelmäßig zu kleineren Staus und gefährlichen Situationen rund um die Schule. Auch Elternbriefe zeigten nicht den erhofften Erfolg.
Gemeinsam mit der Mobilitätsbeauftragten der Gemeinde Munderfing, Frau Katharina Fröhlich, dem Mobilitätsberater Dr. Gerald Lutz vom Klimabündnis OÖ, den KlassenelternvertreterInnen und dem Elternverein erarbeitete das LehrerInnenteam der VS Munderfing ein Mobilitätsprojekt.[8]

2013 erhielt die Volksschule Munderfing für die Mobilitätsinitiative **„MUFI und die Drachenritter“** eine klima: aktiv mobil Auszeichnung für Kompetenz im Klimaschutz.

[8] Quelle: http://www.mbi-munderfing.at, Zugriff im Juli 2014

„MUFI und die Drachenritter“ - Logo für Mobilität
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
In einem Zeichenwettbewerb wurde von den SchülerInnen der Drache „MUFI“ als Logo für alle weiteren Mobilitätsthemen entworfen.
Umsetzungs-Beteiligte:
Für die Umsetzung war ein Mobilitätsteam bestehend aus dem Mobilitätsberater des Klimabündnis, der Mobilitätsbeauftragten der Gemeinde Munderfing, Klassen-elternvertreterInnen, VertreterInnen des Elternvereins und LehrerInnen zuständig.
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
Jänner bis April 2013
Akzeptanz:
Die Maßnahme wurde sowohl von den SchülerInnen und Eltern wie auch der gesamten Gemeindebevölkerung sehr positiv angenommen.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-

„MUFI und die Drachenritter“ - Per Pedes Pass
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Um die Kinder einerseits mehr zum „zu Fuß gehen“ zu motivieren und andererseits gefährliche Verkehrssituationen im Schulgelände durch Hol- und Bringdienste der Eltern einzudämmen, wurde ein Per Pedes Pass eingeführt. Für jeden umweltfreundlich zurückgelegten Schulweg bekamen die SchülerInnen einen Stempel in ihren Pass. Es wurden vier Elternhaltestellen definiert, von denen die SchülerInnen den letzten Weg zur Schule zu Fuß gehen sollten. Wer also zu Fuß, mit dem Schulbus oder ab der Elternhaltestelle zur Schule kam, wurde mit einem Stempel belohnt. Nach 35 Stempeln erhielten die SchülerInnen eine kleine Belohnung. In einem Elternbrief wurde diese Aktion erklärt. Der Per Pedes Pass zeigte große Wirkung und es waren weniger Autos auf dem Schulgelände.
Umsetzungs-Beteiligte:
Für die Umsetzung war das Mobilitätsteam (MOBI-Team) zuständig.
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
November 2011 bis Juni 2012, Februar bis Juni 2013, Februar bis Juni 2014, ab Sept. 2014
Akzeptanz:
Diese Aktion wurde von den meisten Eltern und auch der gesamten Bevölkerung gut angenommen.

„MUFI und die Drachenritter“ - Per Pedes Pass
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Das Besorgen von kleinen Geschenken als Belohnung war anfangs ein wenig problematisch, doch dann übernahmen dies der Elternverein und die Mobilitätsbeauftragte.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja, die Schulleiterin und Lehrerinnen führten am Morgen bzw. zu Mittag Kontrollen durch und sprachen jene Eltern gezielt an, die ihre Kinder im Schulgelände ein- oder aussteigen ließen.
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
-

„MUFI und die Drachenritter“ - Elternhaltestellen
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die VS Munderfing liegt unmittelbar an der stark befahrenen B 147. Um die „Elterntaxis“ aus dem Schulgelände zu bringen, wurden 4 Elternhaltestellen definiert und den Eltern in einem Elternbrief mitgeteilt. Hier sollten SchülerInnen aussteigen, die von den Eltern zur Schule gebracht werden und den letzten Weg zur Schule zu Fuß gehen. Vom MOBI-Team wurde beschlossen, diese Elternhaltestellen dauerhaft und professionell zu markieren. Es wurden Tafeln angefertigt, die mit „MUFI“, dem Mobilitätslogo gestaltet und mit Text versehen (ELTERNHALTESTELLE kiss and go – AB HIER GEHEN WIR „SICHER“ ZU FUSS IN DIE SCHULE) wurden. Bei einem Drachenfest „MUFI und die Drachenritter“ wurden die Elternhaltestellen feierlich eröffnet und mit einem eigens komponierten Lied eingeweiht. Bei der SchülerInneneinschreibung werden die Eltern über die vier Elternhaltestellen informiert.
Umsetzungs-Beteiligte:
Für die Umsetzung war das Mobilitätsteam (MOBI-Team) zuständig.
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
November 2011 bis Juni 2013
Akzeptanz:
Die Aktion wurde von der gesamten Gemeindebevölkerung begrüßt und sehr gut angenommen.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja, es wurden an den Elternhaltestellen Kontrollen durchgeführt und Eltern, die ihr Kind an der Elternhaltestelle aussteigen ließen, mit einem lachenden Smiley und einem Raffaelo belohnt. Eltern, die ins Schulgelände fuhren, wurden mit einem traurigen Smiley und einer Zitrone getadelt.
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

„MUFI und die Drachenritter“ - Schulwegbegleitung
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Im Rahmen des Mobilitätsprojektes wurde von einigen Eltern Schulwegbegleitung für SchulanfängerInnen gewünscht. Ältere SchülerInnen = „Drachenritter“, die im Ortgebiet wohnen und denselben Schulweg haben, sollten die „Schulneulinge“ auf ihrem Schulweg begleiten und beschützen. Sie sollen für die „Kleinen“ Vorbilder im Straßenverkehr sein. Die Drachenritter wurden beim Drachenfest feierlich angelobt und mussten versprechen, dass sie beim täglichen Schulweg gut auf die SchulanfängerInnen aufpassen. Sie erhielten einen eigens angefertigten Drachenritter-Button und lernten beim Fest auch ihren „Schützling“ kennen. Bei der SchülerInneneinschreibung wird den Eltern diese Aktion erklärt.
Umsetzungs-Beteiligte:
Für die Umsetzung war das Mobilitätsteam (MOBI-Team) zuständig.
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
Februar bis Juni 2013; September 2013 bis Juni 2014; ab September 2014
Akzeptanz:
Sie wurde sowohl von den SchülerInnen und Eltern wie auch der gesamten Gemeindebevölkerung sehr positiv angenommen. Die SchülerInnen, die für ErstklässlerInnen „Drachenritter“ sind und diese auf dem Schulweg begleiten, nehmen ihre Vorbildwirkung sehr ernst und sind stolz auf ihre Aufgabe.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja, die Schulleiterin beobachtete am Morgen bzw. zu Mittag die Drachenritter, wenn diese mit ihren „Schützlingen“ am Morgen zur Schule kamen, bzw. die Schule zu Mittag verließen und lobte sie für ihre Dienste.
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

„MUFI und die Drachenritter“ - Schulwegplan
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die VS Munderfing bewarb sich um die Erstellung eines Schulwegplans. Diese Aktion wurde von der AUVA und dem KFV durchgeführt. „Wir hatten das Glück, ausgewählt zu werden.“ Es wurde ein Plan erstellt, der den sichersten Weg von den vier Elternhaltestellen zu Schule zeigt und allgemeine Schulwegtipps gibt. Bei der SchülerInneneinschreibung erhalten die Eltern für ihre/n SchulanfängerIn diesen Plan.
Umsetzungs-Beteiligte:
AUVA, KFV, Volksschulleiterin, Obmann des Elternvereins, Bürgermeister der Gemeinde Munderfing
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
April bis Juni 2013
Akzeptanz:
sehr gut, der Plan kann auch auf der Gemeinde-Homepage oder der VS-Homepage heruntergeladen werden.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein, aber diese Maßnahme hat bestimmt einen positiven Aspekt auf die Verkehrssicherheit und eigenständige Mobilität, denn gefährliche Situationen an der B 147 werden vermieden und die SchülerInnen gehen einen kurzen Weg in der frischen Luft.
Hat/hatte die Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

Hauptschule Munderfing

Intentionen für MUMOB

In den vergangenen Jahren nahm der Verkehr im Umfeld der Hauptschule Munderfing stark zu. Immer mehr Eltern brachten ihre Kinder mit dem Auto zur Schule und holten sie ab. Mit dem zunehmenden Autoverkehr wurde die Verkehrssicherheit der Kinder stark beeinträchtigt.

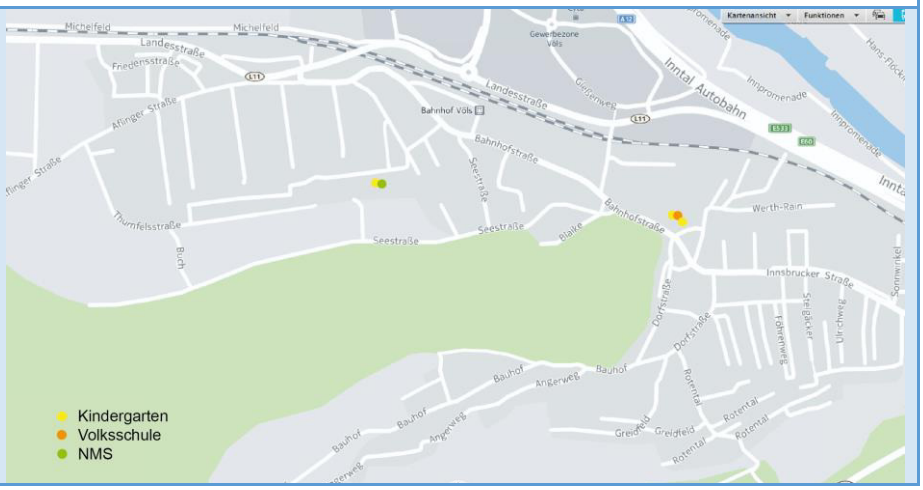
"MUMOB"- Munderfinger Mobilitätskonzept
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Um Lösungen für dieses Problem zu finden, beschäftigten sich Lehrpersonal, Elternverein und die Kinder ein Schuljahr lang mit dem Thema Mobilität zur Schule. Dazu wurden Radworkshops und Gespräche mit Fachleuten durchgeführt, Analysen, Fotos und Trickfilme gemacht, Geschichten geschrieben und vieles mehr. In einem Wettbewerb ging es in Kooperation mit der Gemeinde darum, welche Klasse die meisten Kilometer mit dem Rad zur Schule zurücklegt. In 40 Tagen radelten 137 Schulkinder beeindruckende 16.573 Kilometer – das entspricht sechs Umrundungen von Österreich! In einer Aktionswoche wurden die Kinder motiviert, zu Fuß oder mit dem Rad in die Schule zu kommen. Auf Basis dieser Aktionen wurde ein Mobilitätskonzept erarbeitet, das nun umgesetzt wird. Verbesserungsvorschläge, die die Gemeinde betreffen, reichten SchülerInnen in Form einer Petition in einer Gemeinderatsitzung ein.
Umsetzungs-Beteiligte:
Hauptschule Munderfing, Gemeinde Munderfing, Bogner GmbH, KTM Mattighofen, Polizei Munderfing
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über längeren Zeitraum etc.):
September 2010 - Juli 2011
Akzeptanz:
Das Projekt wurde an die SchülerInnen herangetragen, und diese haben einige Projektteile selbst erfunden und bei allen Projektteilen mitgearbeitet. Die Verkehrszählung vor der Schule war eine Idee der Kinder. Sie waren mit Begeisterung dabei – nicht nur im Unterricht.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Einerseits stehen ab der 5. Schulstufe keine definierten Zeitressourcen für Verkehrserziehung zur Verfügung, es ist ja kein eigener Unterrichtsgegenstand. Andererseits haben sich viele KollegInnen begeistern lassen, und mit der Zeit kamen auch immer mehr Ideen.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Erste Erfolge wurden verzeichnet: Neue Poller wurden angebracht, die die Geschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs vor der Schule reduzieren.
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
In der Aktionswoche hat sich die Zahl der Elterntaxis verringert, nämlich von 15 auf zwei. Die Schulwege werden jetzt mit den ersten und zweiten Klassen begangen. Dieses Projekt wurde mit dem VCÖ Mobilitätspreis 2013 ausgezeichnet.

2.4 Tirol

Gemeinsam mit dem Klimabündnis Tirol (Mag.ª Martina Abraham) wurden die Gemeinden Völs und Inzing als Vorzeigegemeinden ausgewählt. In diesen beiden Gemeinden gehen die Initiativen für eigenständige Mobilität und Verkehrssicherheit von den GemeindebewohnerInnen aus und werden von den Schulen und/bzw. von GemeinderätInnen unterstützt.

Völs

In Völs setzen vor allem die BürgerInnen bzw. Eltern die Initiativen und werden hierbei von den Schulen unterstützt.

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev.	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren	
	6.489	7,5%	
Fläche (DSR)	3,5 km² DSR		
Raumtyp	Städtisch		
Einwohnerdichte	1.836 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre	10 bis 14 Jahre	6 bis 14 Jahre
	226	259	485
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp	Die Gemeinde verfügt über drei Kindergärten, eine Volksschule und eine Neue Mittelschule.		
SchulpendlerInnen (keine Altersklassen[9])	Der Anteil der SchulpendlerInnen in der Gemeinde liegt bei 65% der Gemeindebinnen-, 22% Aus- und 13% EinpendlerInnen.		
Schulstandorte (Basiskarte: www.here.com)			

Quelle: Statistik Austria, 2014

[9] Quelle: Statistik Austria, Registerzählung vom 31.10.2011

ABB 79 Projekte der Volksschule und Neuen Mittelschule der Gemeinde Völs

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Sind in der Gemeinde besondere Voraussetzungen (bspw. Topografie, kurze Wege etc.) gegeben, die das Radfahren bzw. das zu Fuß gehen für Kinder begünstigen?

- weniger als 2 km vom Ortsrand zur Volksschule (Ortsmitte);
- Völs liegt im Talboden des Inntals, daher ist die VS aus vielen Ortsteilen eben erreichbar;
- die Schulwegpolizei ist seit 1990 aktiv

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Völs

Pedibus
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Pedibus, der „Schulbus auf Füßen“, ist eine Initiative des Landes Tirol zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Eindämmung des Schulwegverkehrs. Ein Pedibus ist eine Gruppe von Kindern, die auf einer bestimmten Wegstrecke von einer Aufsichtsperson begleitet gemeinsam zu Fuß zur Schule geht[10]. Auf inzwischen vier Routen werden die Kinder über fünf Wochen hinweg morgens von acht Personen an insgesamt 23 Haltestellen abgeholt und vom Ortsrand sternförmig zur Volksschule begleitet. Dabei sind 30 bis 35 Pedibus-BegleiterInnen im Einsatz. Die Kinder erhalten anfangs einen Ausweis („Fahrkarte“) und von den BegleiterInnen täglich ein Pickerl. Mit zehn Pickerl ist der Ausweis voll und wird vom VS-Direktor gegen ein kleines Geschenk eingetauscht.

[10] https://www.tirol.gv.at

Pedibus
Umsetzungs-Beteiligte:
Völser Schulwegpolizei, Klimabündnis Tirol, Gemeinde Völs, Direktion VS-Völs, Land Tirol, Polizei Kematen
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
In Völs wird der Pedibus jeweils zu Schulbeginn fünf Wochen lang durchgeführt.
Akzeptanz:
Von Anfang an wurde die Pedibus-Aktion von Direktion, Gemeindeführung und der Kemater Polizei unterstützt. Auch von der Bevölkerung gibt es viele positive Rückmeldungen.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Für die Einführung des Pedibus in Völs waren etwa doppelt so viele SchulwegpolizistInnen nötig (ca. 40-45), wie in den Jahren vorher (ca. 20-25).
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Mobilitätsbefragungen in der VS Völs wurden vom Klimabündnis Tirol (Vorher-Nachher-Vergleich der Anzahl zu Fuß gehender Kinder) durchgeführt.
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Höhere Sicherheit durch Sichtbarmachung der zu Fuß gehenden Schulkinder in der Gemeinde/auf den Schulwegen. Sicherheit und eigenständige Mobilität durch Training des Schulwegs. Sicherheit durch Reduktion des Bring-/Holverkehrs. Förderung der eigenständigen Mobilität durch soziale Kontakte am Schulweg.

Velobus
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Dient zur Vorbereitung auf die Freiwillige Radfahrprüfung. SchülerInnen der 4. Klassen der VS Völs werden morgens und mittags am Schulweg per Fahrrad begleitet.
Umsetzungs-Beteiligte:
Völser Schulwegpolizei, Klimabündnis Tirol, Gemeinde Völs, Direktion VS Völs, Land Tirol, Polizei Kematen
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
-
Akzeptanz:
Positiv
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Haftpflichtversicherung der Velobus-BegleiterInnen wird durch das Gesetz zur Schulwegpolizei nicht abgedeckt (daher durch Gemeindehaftpflichtversicherung gedeckt).

Velobus
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Radfahrende Schulkinder sind durch diese Aktion ein sichtbarer Teil des Straßenverkehrs. Die SchülerInnen kennen ihren Alltags-Radweg besser.

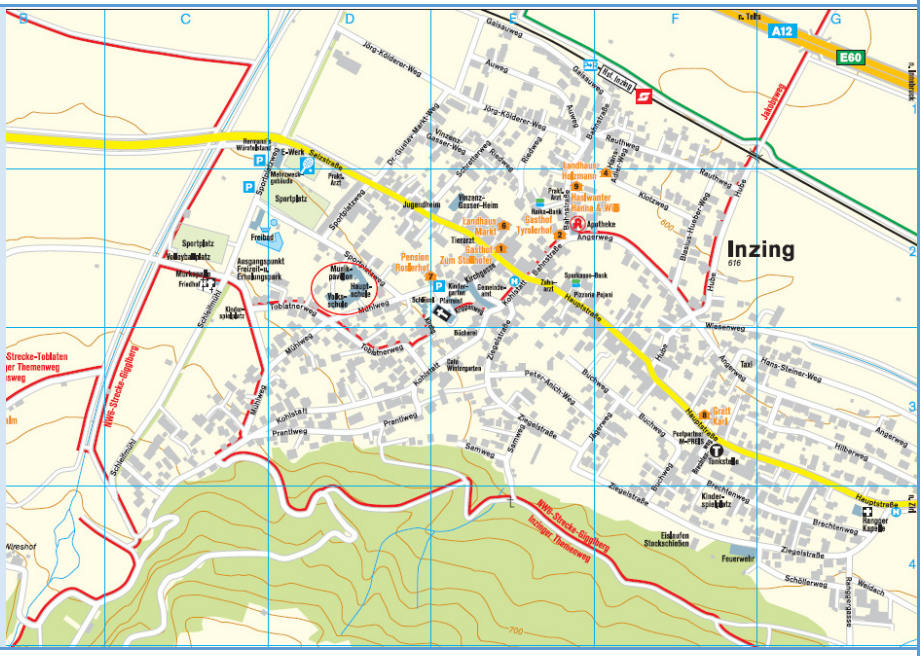
Bikeline
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Schulen können im Rahmen der „BIKEline“, einem speziellen Angebot für Schulen, am Tiroler Fahrradwettbewerb[11] teilnehmen.
Umsetzungs-Beteiligte:
LehrerInnen der HS bzw. NMS Völs, Klimabündnis Tirol
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig /periodisch/ über einen längeren Zeitraum etc.):
-
Akzeptanz:
Positiv
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Radfahrende Schulkinder sind durch diese Aktion ein sichtbarer Teil des Straßenverkehrs. Die SchülerInnen kennen ihren Alltags-Radweg besser.

[11] https://www.tirol.gv.at

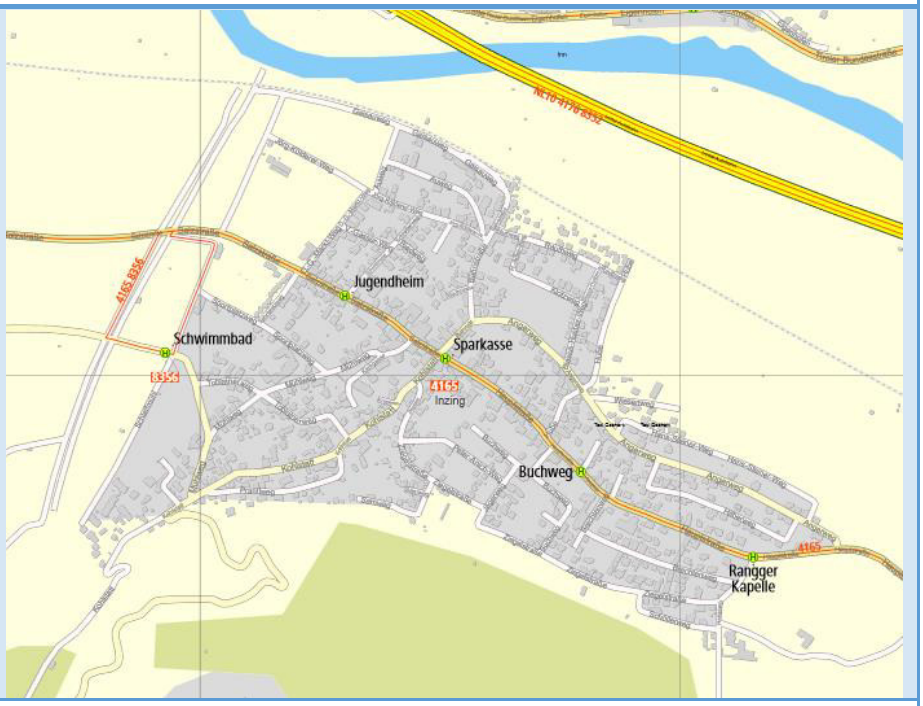
Schulwegpolizei/Schutzweg
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Seit 1990 wird das Überqueren des Schutzweges vor der VS Völs von SchulwegpolizistInnen geregelt, morgens und zweimal mittags.
Umsetzungs-Beteiligte:
Polizei, Eltern, Großeltern
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Seit 1990, morgens und zweimal mittags
Akzeptanz:
Wird seit damals kontinuierlich durchgeführt und unterstützt
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
-
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Diese Maßnahme hatte einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit. Da die Eltern ein größeres „Sicherheitsgefühl“ haben, werden die Kinder eher zu Fuß in die Schule geschickt und entwickeln dadurch mehr eigenständige Mobilität.

Inzing

Die Gemeinde Inzing wurde ausgewählt, weil sich in der Gemeinde 2005 eine Gruppe von BürgerInnen zu einer Klimabündnisgruppe zusammengeschlossen hat und seitdem Aktivitäten in der Gemeinde setzt, u.a. für eine eigenständige Mobilität für Kinder, die vom Gemeinderat unterstützt werden.

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev. 3.516	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahre 9,4%	
Fläche (DSR) /	4,8 km² DSR		
Raumtyp	Ländlich geprägt		
Einwohnerdichte	226 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre 130	10 bis 14 Jahre 200	6 bis 14 Jahre 330
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren nach Ausbildungstyp	Die Gemeinde verfügt über einen Kindergarten, eine Volksschule und eine Neue Mittelschule.		
SchulpendlerInnen (keine Altersklassen[12])	Der Anteil der SchulpendlerInnen in der Gemeinde liegt bei 42% der Gemeindebinnen-, 39% Aus- und 19% EinpendlerInnen.		
Schulstandorte und Fußwegekarte[13]			

[12] Quelle: Statistik Austria, Registerzählung vom 31.10.2011
[13] Quelle: http://www.sonnenplateau.net

Gemeindedaten	
Verkehrslinienplan	
Verkehrsmaß-nahmen[14]	**Gehwege** Zur Vermeidung von Umwegen und zur Verkürzung der Wegstrecken wurden zahlreiche Verbindungswege geschaffen, die als reine Gehwege ausschließlich von FußgängerInnen benützt werden dürfen. Abseits des allgemeinen Straßenverkehrs angelegt, sind diese Gehwege für FußgängerInnen besonders attraktiv und sicher. **Gehsteige** Im Interesse der Verkehrssicherheit wurde in Inzing in den letzten Jahren die Landesstraße beidseitig mit Gehsteigen ausgestattet. Es werden auch viele Nebenstraßen durchgängig von Gehsteigen begleitet. **Schutzwege** Die Schutzwege sind besonders gesichert. Während der Schulzeit wird ein wichtiger Schutzweg täglich in der Früh von einem/r PolizeibeamtIn beaufsichtigt. Weiters werden die wichtigsten Übergänge in nächster Zeit mit Blinkleuchten ausgestattet.

[14] Quelle: http://www.inzing.tirol.gv.at

ABB 80 Projekt in der Volksschule Inzing

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Inzing

Elternhaltestelle
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Eine „Haltestelle“ für AutozubringerInnen, um die Kinder der Volksschule nicht bis vor die Tür zu bringen, sondern an der gekennzeichneten Haltestelle zu entlassen
Umsetzungs-Beteiligte:
Klimabündnisgruppe Inzing und Volksschule
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Langfristig
Akzeptanz:
Wenig
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Überzeugungsarbeit im Gemeinderat.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Kontrolle vor Ort, Beobachtungen
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja

Pedibus
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ein Pedibus ist ein Autobus auf Füßen. Die "BuschauffeurInnen" sind Eltern, die "Fahrgäste" sind Schulkinder der VS Inzing. Die Strecke des Pedibus führt durch Inzing. An ausgeschilderten Haltestellen können die Kinder "zusteigen". So wird die Gruppe von Haltestelle zu Haltestelle immer größer und gemeinsam gehen die Kinder als Pedibus zur Schule.
Umsetzungs-Beteiligte:
Klimabündnisgruppe Inzing und Volksschule
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Ab Herbst 2014
Akzeptanz:
-
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Suche nach Freiwilligen als Begleitpersonen
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Noch nicht evaluiert

SchülerlotsInnendienst
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
SchülerlotsInnendienst an einem wichtigen Zebrastreifen über die Landesstraße.
Umsetzungs-Beteiligte:
Klimabündnisgruppe Inzing und Volksschule
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Ganzjährig
Akzeptanz:
Sehr gut
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Keine wesentlichen. Freiwillige melden sich selber!
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja, der SchülerlotsInnendienst funktioniert das ganze Jahr.
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

Fußwegekarte
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Elternbrief, Infos bei den Elternabenden zum sicheren und umweltfreundlichen Schulweg. Entwicklung einer Fußwegekarte.
Umsetzungs-Beteiligte:
Klimabündnisgruppe Inzing und Volksschule
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Langfristig
Akzeptanz
-
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung
Keine
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Das Projekt hat zur Bewusstseinsbildung beigetragen und für Gespräche gesorgt.

2.5 Vorarlberg

Aufgrund von aktuellen Mobilitätsdaten und auf Empfehlung der Koordinationsstelle Vorarlberg MOBIL (DI Martin Scheuermaier) wurden folgende zwei Gebiete für nähere Analysen ausgewählt:

- **PlanB-Region** (Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Schwarzach und Wolfurt)
- **Gemeinde Lustenau**

plan-B Region

Im Jahr 2004 haben sich die Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Schwarzach und Wolfurt mit dem Ziel zusammengeschlossen, Schulen, Unternehmen und ihre BürgerInnen für eine bewusste Mobilität zu begeistern. Die Kosten für Maßnahmen werden nach einem zwischen den Gemeinden vereinbarten Schlüssel geteilt. In einer Steuerungsgruppe, die aus VertreterInnen der Politik und Verwaltung aller sechs Gemeinden besteht, werden verschiedenste Ideen diskutiert und koordiniert. Die Umsetzung erfolgt über Arbeitsgruppen.

Regionsdaten

Bevölkerung

	Anzahl Bev.	Anteil an Kindern (6-14 J.)
Bregenz	27.831	9,4%
Hard	12.619	10,0%
Kennelbach	1.884	9,2%
Lauterach	9.538	10,5%
Schwarzach	3.726	9,4%
Wolfurt	8.206	10,3%
Gesamt	**63.804**	**9,8%**

Fläche (DSR) / Raumtyp

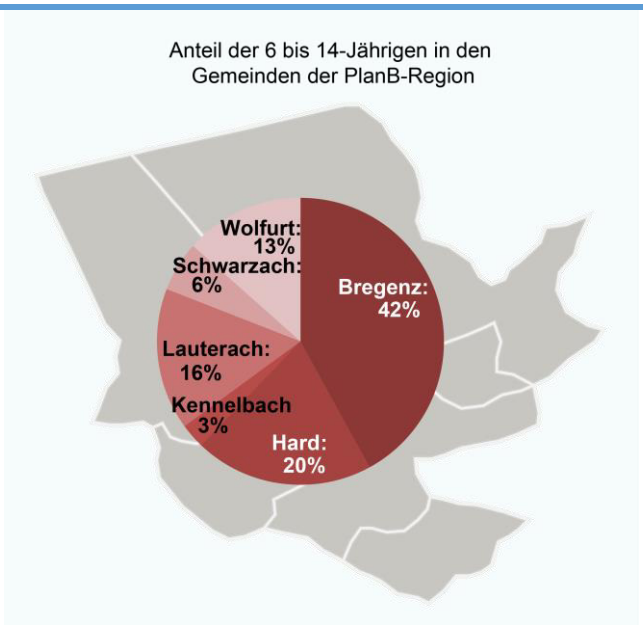
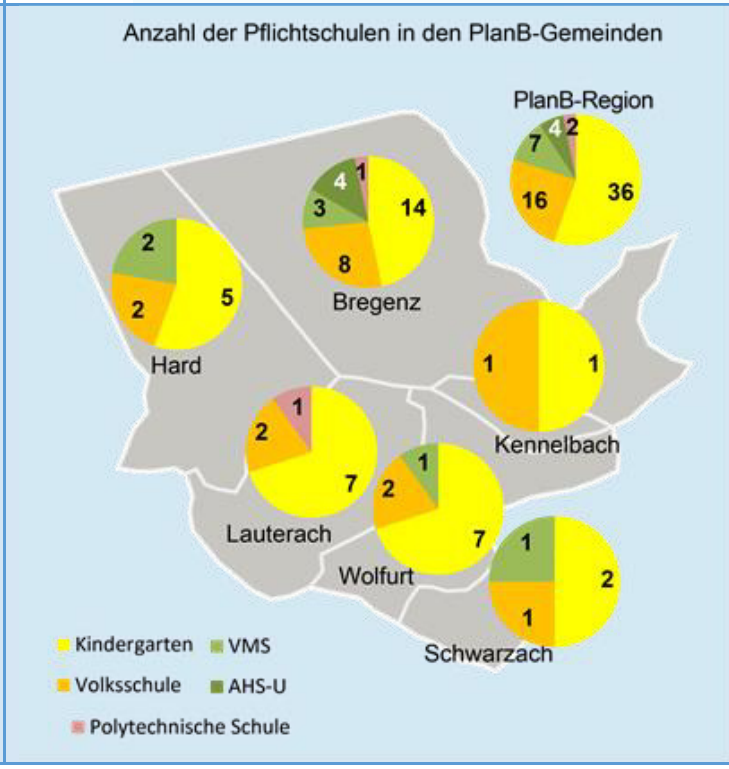
	km² DSR	Raumtyp
Bregenz	10,4	städtisch
Hard	8,8	städtisch
Kennelbach	1,9	Landgemeinde
Lauterach	11,9	städtisch
Schwarzach	4,1	ländlich geprägt
Wolfurt	7,3	städtisch
Gesamt	**44,4**	**zu rd. 90% städtisch**

Einwohnerdichte

	EW/km²
Bregenz	2.668
Hard	1.426
Kennelbach	1.000
Lauterach	801
Schwarzach	906
Wolfurt	1.118
Gesamt	**1.437**

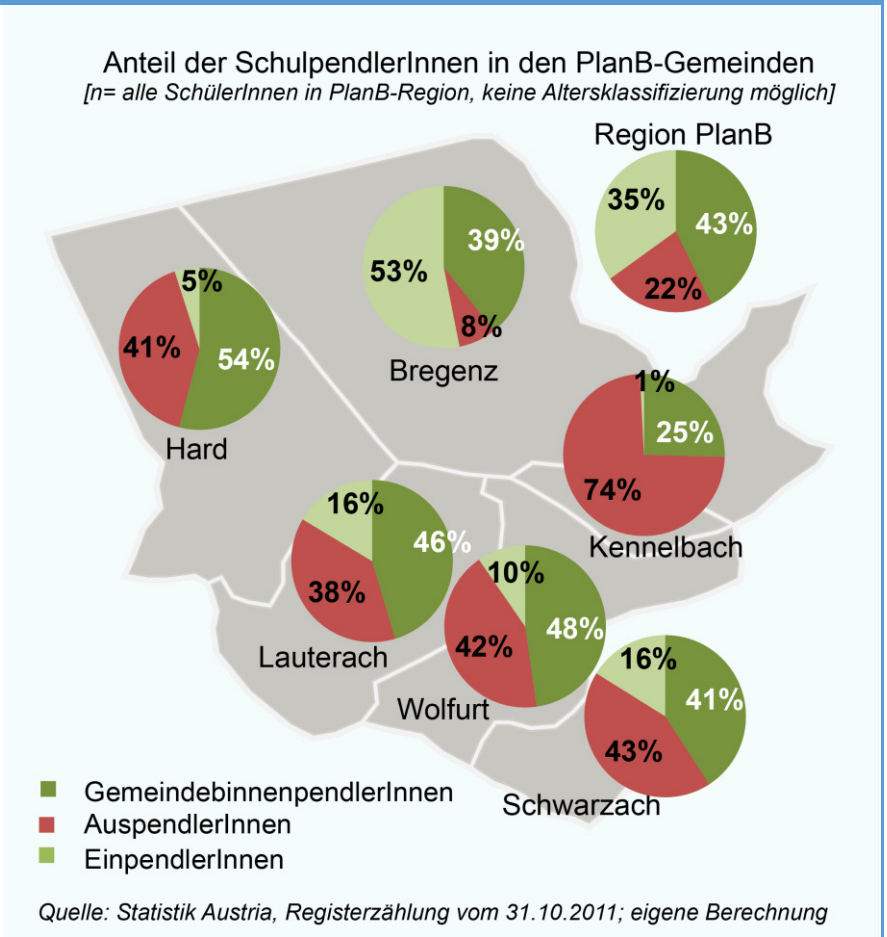
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren

	6 bis 9 Jahre	10 bis 14 Jahre	6 bis 14 Jahre
Bregenz	1.183	1.447	2.630
Hard	550	712	1.262
Kennelbach	67	107	174
Lauterach	451	550	1.001
Schwarzach	149	203	352
Wolfurt	351	491	842
Gesamt	**2.751**	**3.510**	**6.261**

Regionsdaten	
	
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren nach Ausbildungstyp	

Regionsdaten

SchulpendlerInnen



Radverkehrs-konzept[15]

[15] Quelle: http://www.bregenz.gv.at

ABB 81 Projekte in Kindergarten und Schulen der planB-Region

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der der planB-Region

Kinder mobil. „Kinderzügle“
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Das Kinderzügle funktioniert wie der Pedibus – die Kinder gehen zu Fuß in den Kindergarten. Es gibt Haltestellen, Fahrkarten und ZügleführerInnen (=polizeilich geschulte Eltern). Es gibt verschiedenen Züglelinien, die maximal aus fünf Kindern bestehen. Die Eltern wechseln sich mit dem Führen des Kinderzügles ab, d.h. die Eltern müssen die Kinder nicht täglich in den Kindergarten begleiten und dennoch haben alle Kinder die Möglichkeit täglich zu Fuß in den Kindergarten zu gehen. Die Eltern werden damit entlastet und die Kinder haben täglich Bewegung und Spaß beim Kinderzügle.
Umsetzungs-Beteiligte:
Sehr engagierte Eltern, die Gemeinde, KindergartenpädagogInnen und die aks gesundheit GmbH
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Seit Herbst 2007

Kinder mobil. „Kinderzügle“
Akzeptanz:
Die Maßnahme wurde zumindest in einem Kindergarten überdurchschnittlich gut angenommen und es laufen schon über einen längeren Zeitraum eine Vielzahl an Kinderzügle. Der Wolfurter Kindergarten hat den VCÖ Mobilitätspreis 2012 gewonnen[16].
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
- Es ist schwierig, KindergartenpädagogInnen für das Projekt zu gewinnen, da es einen gewissen zusätzlichen Aufwand darstellt. - Eltern müssen überzeugt werden, dass das Kinderzügle kein Mehraufwand ist und dass alle davon profitieren – Eltern wollen ungern Verantwortung für andere Kinder übernehmen.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja. Das Kinderzügle wurde mittels Fragebogen evaluiert.
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

schoolwalker
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
SchülerInnen sammeln im Zeitraum von je vier Wochen im Herbst und erneut im Frühling aktiv zurückgelegte Schulwege. Dazu bekommt jedes Kind einen eigenen Schulwegausweis, in dem LehrerInnen und Eltern die zu Fuß zurückgelegten Wege bestätigen. Weiterführende, unterrichtsbegleitende Maßnahmen sind optional. Alle fleißigen „schoolwalker“ werden am Ende von der jeweiligen Gemeinde geehrt. Für Lehrpersonen ist schoolwalker mit überschaubarem Aufwand verbunden, da der Hauptteil des Projekts durch die Kinder auf dem Schulweg erfüllt wird. Weiterführende Maßnahmen im Rahmen des Unterrichts sind optional. Das Projekt wird unterstützt durch Vorarlberg MOBIL, den Landesschulrat für Verkehrserziehung und Klimabündnis.
Umsetzungs-Beteiligte:
Die aks gesundheits GmbH stellt die Ausweise und Sticker zur Verfügung. Die Koordination und Betreuung erfolgte bislang durch plan-b.
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
Seit 2006
Akzeptanz:
Sehr gut, die plan-b-Gemeinden nehmen jährlich am schoolwalker teil.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
-

[16] http://www.youtube.com

schoolwalker
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja, die Aktion trägt zur Bewusstseinsbildung bei.

Welche Maßnahmen wären der Gemeinde grundsätzlich wichtig, um die Verkehrssicherheit, aber auch die eigenständige Mobilität der Kinder bis 14 Jahre zu fördern?

„Im Rahmen der aks-Projekte wird fortlaufend auf die Sicherheit der Kinder geachtet. Das heißt, gefährliche Stellen werden bewusst wahrgenommen und es wird versucht diese Stellen zu „entschärfen“ z.B. Hecken schneiden etc.“ (Annika Moosbrugger, aks)

Projekte in Kindergarten und Schulen der Gemeinden

Insgesamt wurden 16 Volksschulen und sechs NMS kontaktiert, davon haben lediglich zwei Schulen in aller Kürze den Fragebogen ausgefüllt. Weitere Maßnahmen, die in ABB 81 dargestellt wurden, sind anhand von Internetrecherchen erhoben worden.

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Vorarlberger Mittelschule Bregenz-Vorkloster

Fahrradkontrolle
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Fahrräder werden auf Verkehrstauglichkeit überprüft
Umsetzungs-Beteiligte:
KlassenlehrerIn, VerkehrserzieherInnen, 1. bis 4. Klassen
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
regelmäßig
Akzeptanz:
-
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja, Meldung an die Eltern und Schadensbehebung
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

Aktion Toter Winkel
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Den Kindern werden die Gefahren des Toten Winkels anschaulich näher gebracht.
Umsetzungs-Beteiligte:
1. bis 4. Klassen, VerkehrserzieherInnen, ARBÖ
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.):
regelmäßig
Akzeptanz:
-
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Ja
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Ja.

Lustenau

Gemeindedaten			
Bevölkerung	Anzahl Bev.	Anteil an Kindern von 6- inkl. 14 Jahren	
	21.181	10,6%	
Fläche (DSR)	22,1 km² DSR		
Raumtyp	Städtisch		
Einwohnerdichte	960 EW/km²		
Kinder zwischen 6 und 14 Jahren	6 bis 9 Jahre	10 bis 14 Jahre	6 bis 14 Jahre
	1.000	1.240	2.240
Kinder zwischen 6 und 14 J. nach Ausbildungstyp[17]	Die Gemeinde verfügt über 11 Kindergärten, 5 Volksschulen, 4 Neue Mittelschulen und eine AHS.		
SchulpendlerInnen (keine Altersklassen[18])	Der Anteil der SchulpendlerInnen in der Gemeinde liegt bei 65% der Gemeindebinnen-, 22% Aus- und 13% EinpendlerInnen.		
Verkehrs-maßnahmen	Untersuchung der Sicherheit der Wege und Entschärfung vieler gefährlicher Straßenübergänge im Rahmen von „Kinder mobil. Anders unterwegs“		

ABB 82 Projekte in Kindergärten und Schulen der Gemeinde Lustenau

Hinweis: Es wird kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben.

[17] Quelle: http://www.vobs.at; http://kindergarten.lustenau.at
[18] Quelle: Statistik Austria, Registerzählung vom 31.10.2011

Beschreibung ausgewählter Maßnahmen durch jeweilige/n Projektverantwortliche/n in der Gemeinde Lustenau

Kinder mobil. Anders unterwegs
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mit der Schwerpunktaktion „Kinder mobil. Anders unterwegs“ motiviert die Gemeinde Eltern und ihre Kinder dazu, den Schulweg wieder zu Fuß, per Bus oder Fahrrad anstatt im „Elterntaxi“ zurückzulegen. Nach dem erfolgreichen Pilotprojekt 2009 in Rotkreuz folgte 2010 der Sprengel Rheindorf, 2011 Kirchdorf und 2012 der Sprengel Hasenfeld. „Kinder mobil“ wurde mit dem Österreichischen Verkehrssicherheitspreis „Aquila“ des KFV (Kuratoriums für Verkehrssicherheit) ausgezeichnet. Der aus eigener Kraft zurückgelegte Schulweg wird immer wichtiger für eine bewegte und gesunde Entwicklung unserer Kinder. Er führt gleichzeitig zu einer erfolgreichen Verkehrsberuhigung und damit zu einem sichereren Schulweg.
Umsetzungs-Beteiligte:
Marktgemeinde: Projektteam aus Öffentlichkeitsarbeit, Bildung, Sicherheitswache und Verkehr, DirektorInnen, Kindergartenleiterinnen, aks Vorarlberg, Land Vorarlberg
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
Ab 2009
Akzeptanz bei der Bevölkerung
In der breiten Bevölkerung und den Betroffenen sehr positiv. Schulwege und Bushaltestellen wurden mit „Beachflags“ kenntlich gemacht, Berichte in den Medien haben kontinuierlich zum Projektstand informiert.
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Bei der Umsetzung keine.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Überprüfung erfolgt durch die Sicherheitswache und die DirektorInnen und KindergartenleiterInnen.
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
-

Kids im Bus
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Kindergartenkinder lernen spielerisch richtiges Verhalten beim Busfahren und an der Bushaltestelle.
Umsetzungs-Beteiligte:
Sicherheitswache, Bus, Postbus Wolfurt, Öffentlichkeitsarbeit, Kindergärten
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
Seit 2006 ca. im Mai
Akzeptanz bei der Bevölkerung
Positiv
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
Nein
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
-
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
Maßnahme hatte einen positiven Effekt auf die eigenständige Mobilität der Kinder

School- und Kindiwalker
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Mit dem aks Programm "schoolwalker" sollen die Kinder dazu motiviert werden, öfter zu Fuß zur Schule bzw. in den Kindergarten zu gehen. Per Stempelpass wird jeder umweltfreundlich zurückgelegte Weg dokumentiert. Am Schluss der Aktion werden die jungen „School- und Kindiwalker“ mit tollen Preisen der Gemeinde und einem gemeinsamen Ausflug belohnt.
Umsetzungs-Beteiligte:
aks, Schulen, Öffentlichkeitsarbeit
Maßnahmen-Zeitrahmen (einmalig/periodisch/über einen längeren Zeitraum etc.)
Seit 2006, jeweils einen Monat im Herbst und einen Monat im Frühling
Akzeptanz bei der Bevölkerung
Positiv
Überwinden von Hindernissen bei der Umsetzung:
LehrerInnen mussten mancherorts motiviert werden, sie geben die Stempel im Unterricht.
Wurde die Maßnahme auf Ihre Wirksamkeit überprüft?
Nein. Die Aktion war sehr gefragt, es entstand eine Wettbewerbssituation bei den Stempeln!
Hat(te) diese Maßnahme einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit bzw. eigenständige Mobilität?
-

Welche Maßnahmen sind der Gemeinde grundsätzlich wichtig, um die Verkehrssicherheit, aber auch die eigenständige Mobilität der Kinder bis 14 Jahre zu fördern?

- Bei verschiedenen Veranstaltungen werden seit Jahren verkehrsberuhigende Maßnahmen ins Zentrum gesetzt, dies hat sich sehr etabliert.

- Lustenau mobil Markt mit Kinderprogramm: Mit Fahrradwettbewerben, Picknicks, Give aways für alle RadlerInnen, Musik, Fahrradputzen durch PfadfinderInnen, Kinderschminken, Straßenmalaktionen, Radstunts, Hindernisrennen und vielem mehr steht zweimal im Jahr in Lustenau die sanfte Mobilität im Zentrum.

  Diese Aktion findet unter der Bevölkerung sehr großen Anklang.

2.6 Highlights

- Recherchen zeigten, dass konkrete Maßnahmen nicht auf regionaler Ebene, sondern vor allem auf Gemeindeebene stattfinden. Jede Gemeinde hat eigene Bedürfnisse und Erwartungen hinsichtlich Verkehr und Mobilität.

- Je mehr Engagement in der Gemeinde vorhanden ist, desto vielfältiger sind die umgesetzten Maßnahmen.

- Im Zuge der ExpertInnengespräche wurde ersichtlich, dass Mobilitätsförderung von unterschiedlichen InitiatorInnen ausgeht. Vor allem die Gemeinde und die Eltern spielen bei der Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen eine bedeutende Rolle.

- Auch in Volksschulen werden zahlreiche Projekte und Maßnahmen zum Verkehrs- und Mobilitätsverhalten initiiert. Da Verkehrserziehung nur in der Volksschule Teil des Lehrplans ist, sind in AHS-Unterstufen bzw. in der Neuen Mittelschule/Hauptschule kaum mehr Angebote vorhanden, obwohl gerade hier in diversen Unterrichtsfächern die Thematik angesprochen werden könnte (Bsp. Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes - HS Munderfing u.a.) und entsprechende Maßnahmen existieren würden (siehe Kapitel IX).

- Es ist ersichtlich, dass eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verfügung steht, die Verkehrssicherheit und Mobilität rund um die Schule und den Schulweg thematisieren. Die Sicherheit und Mobilität von Kindern in der Freizeit wird seltener angesprochen.

- Eine Evaluierung der Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen in den Gemeinden findet selten statt.

Leitfaden „Kinder - sicher - mobil“

Im Leitfaden „Kinder – sicher – mobil“ (siehe Anhang) fließen die Ergebnisse der Unfall- und Mobilitätsanalyse ein. Zum einen gibt er einen kompakten Überblick über das Unfallgeschehen und die Mobilität von Kindern in Österreich. Zum anderen stellt er kostengünstige bewusstseinsbildende Maßnahmen vor, die die eigenständige und verkehrssichere Mobilität von Kindern fördern können.
Die erforderlichen Prozesse für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen werden übersichtlich dargestellt. Darin lassen sich die wichtigsten Eckdaten, Beispiele und auch weiterführende Links finden.

Der Leitfaden soll Verantwortlichen in den Gebietskörperschaften und der Schulverwaltung sowie Eltern und engagierten Personen bei der kindergerechten Maßnahmensetzung in den Bereichen Verkehr und Mobilität als Unterstützung dienen.

Evaluierung

Der Leitfaden „Kinder sicher mobil“ wurde hinsichtlich seiner Praxistauglichkeit und Nützlichkeit von ExpertInnen unterschiedlicher Regionen bewertet. Deren Feedback wurde in den Leitfaden eingearbeitet, bspw. wurden ergänzende Anmerkungen der ExpertInnen zur Textgestaltung und Maßnahmenbeschreibung berücksichtigt.

Generell wird der Leitfaden von den ExpertInnen als gute Unterstützung bei der Umsetzung von Maßnahmen gesehen, da neben Grundlageninformationen auch konkrete Maßnahmen und Praxisbeispiele angeführt sind.
Die Verbindung von Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätsförderung wird positiv bewertet, da auf diese Weise die oft unbeachteten Mobilitätsmaßnahmen größere Bedeutung erlangen und in der Folge eher umgesetzt werden.
Die Prozesse der Maßnahmenumsetzung sind aus Sicht der ExpertInnen anschaulich abgebildet. Vor allem ist es gelungen, die wichtigsten Informationen in aller Kürze darzustellen.
Auf die Mobilitätsbedürfnisse der Kinder wird ausreichend eingegangen und die Auswahl der Maßnahmen wurde als passend empfunden.
Die graphische Darstellung wurde generell als ansprechend und aussagekräftig empfunden.

Tabellenverzeichnis

TAB 1 Die zehn häufigsten Tageswegeketten der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern 20
TAB 2 Die drei häufigsten Tageswegeketten der 6- bis 14-Jährigen nach Raumtyp in Österreich 24
TAB 3 Verunglückte nach Altersgruppen absolut, 1990-2013 37
TAB 4 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen, 1990-2013 38
TAB 5 Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2008-2013 40
TAB 6 Getötete nach Altersgruppen absolut, 1990-2013 41
TAB 7 Getötete nach Altersgruppen pro 1.000.000 EinwohnerInnen, 1990-2013 43
TAB 8 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013 47
TAB 9 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013 51
TAB 10 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013 54
TAB 11 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013 56
TAB 12 Schwer bzw. nicht erkennbaren Grades verletzte und getötete Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013 58
TAB 13 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Monat absolut, Durchschnitt 2009-2013 63
TAB 14 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Wochentag absolut, Durchschnitt 2009-2013 63
TAB 15 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013 65
TAB 16 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre)– aktiv Beteiligte, an Arbeitstagen (Mo-Fr) nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013 66
TAB 17 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre)– aktiv Beteiligte, am Wochenende (Sa, So) nach Uhrzeit absolut, Durchschnitt 2009-2013 67
TAB 18 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen absolut, Durchschnitt 2009-2013 68
TAB 19 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013 68
TAB 20 Die 10 häufigsten Unfalltypen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) zu Fuß verunglückten absolut, Durchschnitt 2009-2013 69
TAB 21 Die 10 häufigsten Unfalltypen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten absolut, Durchschnitt 2009-2013 70

TAB 22 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) zu Fuß verunglückten absolut, Durchschnitt 2012-2013 70
TAB 23 Unfallursachen von Unfällen, bei denen Kinder (6-14 Jahre) mit dem Fahrrad verunglückten absolut, Durchschnitt 2012-2013 71
TAB 24 Kollisionsgegner von zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-14 Jahre), Durchschnitt 2009-2013 72
TAB 25 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013 77
TAB 26 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013 78
TAB 27 Kollisionsgegner von zu Fuß verunglückten Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013 79
TAB 28 Kollisionsgegner von mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013 79
TAB 29 Gehleistung in km und Unfallrate von Kindern (6-14 Jahre) nach Bundesland 84
TAB 30 Radfahrleistung in km und Unfallrate von Kindern (6-14 Jahre) nach Bundesland 85

Abbildungsverzeichnis

ABB 1 Führerscheinbesitz der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 10
ABB 2 Pkw-Verfügbarkeit der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 11
ABB 3 Radbesitz der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 12
ABB 4 Außer-Haus-Anteil der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 12
ABB 5 Wege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern pro Person und pro mobiler Person nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 13
ABB 6 Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 14
ABB 7 Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich 14
ABB 8 Modal Split der Wegzwecke der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 15
ABB 9 Begleitwege der Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 16
ABB 10 Modal Split der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 17
ABB 11 Modal Split der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich 17
ABB 12 Durchschnittliche Weglänge der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 18
ABB 13 Durchschnittliche Wegelänge der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Modal Split, Geschlecht und Raumtyp in Österreich in [km] 19

ABB 14 Durchschnittliche Wegdauer der Begleitwege der Eltern mit 6- bis 14-jährigen Kindern nach Modal Split, Geschlecht und Raumtyp in Österreich in [Min] 19
ABB 15 Darstellung der unterschiedlichen Tageswegeketten mit einem Begleitweg von Eltern von 6- bis 14-jährigen Kindern in österreichischen Städten 20
ABB 16 Altersklassen der Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 21
ABB 17 Radbesitz der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 22
ABB 18 ÖV-Zeitkartenbesitz der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 22
ABB 19 Außer-Haus-Anteil der Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 23
ABB 20 Wege der Kinder (6-14 Jahre) pro Person und pro mobiler Person nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 23
ABB 21 Wegzwecke der Wege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 24
ABB 22 Modal Split der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 25
ABB 23 Modal Split der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich 26
ABB 24 Durchschnittliche Weglänge der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg [in km] 26
ABB 25 Durchschnittliche Wegdauer der Ausbildungswege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg in [min] 27
ABB 26 Modal Split der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg 28
ABB 27 Modal Split der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Geschlecht und Raumtyp in Österreich 29
ABB 28 Durchschnittliche Weglänge der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg in [km] 29
ABB 29 Durchschnittliche Wegdauer der Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Modal Split und Raumtyp in Österreich, Niederösterreich und Vorarlberg [in min] 30
ABB 30 Modal Split der Ausbildungs- und Freizeitwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen und Raumtyp in Vorarlberg 31
ABB 31 Modal Split der Ausbildungs- und Freizeitwege von Kindern (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Altersklassen und Raumtyp in Niederösterreich 31
ABB 32 Beginnzeiten der Fußwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen in Österreich [in %] 32
ABB 33 Beginnzeiten der Radwege von Kindern (6-14 Jahre) nach Altersklassen in Österreich [in %] 33
ABB 34 Verunglückte nach Altersgruppen absolut, 1990-2013 36
ABB 35 Verunglückte nach Altersgruppen pro 100.000 EinwohnerInnen, 1990-2013 39
ABB 36 Verunglückte nach Altersgruppen und Verletzungsgrad absolut, Durchschnitt 2008-2013 39
ABB 37 Getötete nach Altersgruppen absolut, 1990-2013 42

ABB 38 Getötete nach Altersgruppen pro 1.000.000 EinwohnerInnen, 1990-2013 44
ABB 39 Verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) absolut, 1990-2013 45
ABB 40 Getötete Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) absolut, 1990-2013 46
ABB 41 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013 48
ABB 42 Vergleich der Verletzungsschwere verunglückter Kinder (6-9 Jahre), Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013 48
ABB 43 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach dem Verletzungsgrad absolut, 1990-2013 49
ABB 44 Vergleich der Verletzungsschwere verunglückter Kinder (10-14 Jahre), Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013 49
ABB 45 Verunglückte Kinder (6-9 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990-2013 50
ABB 46 Vergleich der Verkehrsarten, mit denen Kinder (6-9 Jahre) verunglückten, Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013 52
ABB 47 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) nach Verkehrsarten absolut, 1990-2013 52
ABB 48 Vergleich der Verkehrsarten, mit denen Kinder (10-14 Jahre) verunglückten, Durchschnitt 1999-2003 vs. 2009-2013 53
ABB 49 Verunglückte Kinder (10-14 Jahre) – Differenzierung der „sonstigen“ Verkehrsarten (ausgen. Pkw, zu Fuß, Fahrrad) absolut, 1990-2013 53
ABB 50 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013 55
ABB 51 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013 57
ABB 52 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht absolut, Durchschnitt 2009-2013 57
ABB 53 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Alter, Verkehrsart und Geschlecht, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013 59
ABB 54 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Monat absolut, Durchschnitt 2009-2013 62
ABB 55 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Wochentag absolut, Durchschnitt 2009-2013 62
ABB 56 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Uhrzeit – aktiv Beteiligte, an Arbeitstagen (Mo-Fr) absolut, Durchschnitt 2009-2013 64
ABB 57 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Uhrzeit – aktiv Beteiligte, am Wochenende (Sa, So) absolut, Durchschnitt 2009-2013 64
ABB 58 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) – aktiv Beteiligte, nach Lichtverhältnissen, Anteile in %, Durchschnitt 2009-2013 68
ABB 59 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsart – aktiv Beteiligte, absolut, Durchschnitt 2009-2013 73
ABB 60 Getötete und schwer/nicht erkennbaren Grades verletzte Kinder (6-14 Jahre) nach Bundesland und Verkehrsart – aktiv Beteiligte, absolut, Durchschnitt 2009-2013 73

ABB 61 Zu Fuß verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Kindern der jeweiligen Altersgruppe) – aktiv Beteiligte, Durchschnitt 2009-2013 74
ABB 62 Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Bundesland pro 100.000 EinwohnerInnen (Kindern der jeweiligen Altersgruppe) – aktiv Beteiligte, Durchschnitt 2009-2013 74
ABB 63 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-9 bzw. 10-14 Jahre) nach Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013 75
ABB 64 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verletzungsschwere und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013 76
ABB 65 Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Raumtyp, Veränderung Summe 2009-2013 gegenüber Summe 2004-2008 in % 76
ABB 66 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Durchschnitt 2009-2013 77
ABB 67 Verunglückte Kinder (6-14 Jahre) nach Verkehrsart und Raumtyp, Anteile in %, 2009-2013 78
ABB 68 Bezirke mit mehr als 60 zu Fuß verunglückten Kindern (6-14 Jahre) in 10 Jahren (Summe 2004-2013), Veränderung 2009-2013 gegenüber 2004-2008 in % 80
ABB 69 Bezirke mit mehr als 60 mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-14 Jahre) in 10 Jahren (Summe 2004-2013), Veränderung 2009-2013 gegenüber 2004-2008 in % 80
ABB 70 Arbeitsschritte zur Ermittlung der Verkehrsleistung pro Person und Jahr 83
ABB 71 Beim Gehen verunglückte 6- bis 14-Jährige 86
ABB 72 Beim Radfahren verunglückte 6- bis 14-Jährige 86
ABB 73 Bewertungskriterien für Best/Good Practice-Maßnahmen 89
ABB 74 Verortung der befragten Beispielgemeinden in den einzelnen Bundesländern 121
ABB 75 Projekte von Kindergärten und Schulen in der Gemeinde Großweikersdorf 123
ABB 76 Kindergarten- und Volksschulprojekt in der Gemeinde Ulrichskirchen-Schleinbach 127
ABB 77 Projekte der Volksschule in der Gemeinde Strem 129
ABB 78 Projekte der Volksschule und der Neuen Mittelschule der Gemeinde Munderfing 132
ABB 79 Projekte der Volksschule und Neuen Mittelschule der Gemeinde Völs 142
ABB 80 Projekt in der Volksschule Inzing 148
ABB 81 Projekte in Kindergarten und Schulen der planB-Region 154
ABB 82 Projekte in Kindergärten und Schulen der Gemeinde Lustenau 158

Quellenverzeichnis

Herry Consult, IGF (2005): Mobilität in Salzburg 2004, im Auftrag des Magistrats der Stadt Salzburg, des Amtes der Salzburger Landesregierung, Landkreis Berchtesgadener Land, Landkreis Traunstein, aus Mitteln des EFRE kofinanziert.

Herry Consult (2009a): Mobilität in NÖ – Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, NÖ Landesakademie Bereich Umwelt und Energie, Wien.

Herry Consult (2009b): Mobilität in Vorarlberg – Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag des Amtes der Vorarlberger Landesregierung, Wien.

Herry Consult (2010): StilMobil – Lebensstil – Mobilitäts-Matrix Österreich, Wien, im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

Höglinger, S.; Künzel, D. & Brandstätter, C. (2008): Mobilitätsverhalten von 0-25-jährigen Österreichern. Wien: KFV (unveröffentlicht).

Statistik Austria (2009): Familien- und Haushaltsstatistik 2008 – Ergebnisse des Mikrozensus, Wien 2009.

Statistik Austria (versch. Jahre): Bevölkerung zu Jahresbeginn, Wien.

Statistik Austria (versch. Jahre): Verkehrsunfallstatistik.

Anhang

Kinderunfall- und –mobilitätsatlas

Leitfaden „Kinder sicher mobil.“

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
bmvit - Bundesministerium für Technologie
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Austria

Inhaltliche Erarbeitung:
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
HERRY Consult GmbH

Wien, 20. Oktober 2015

Projektnummer:
GZ BMVIT-199.844/0001-IV/ST2/2013

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“**.

MUKIS
Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen

Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas

Wien, Oktober 2015

Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Inhaltsverzeichnis

I. Einführung 3

1. Einleitung 3

2. Datengrundlage 3

3. How to use 5

II. Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas 11

1. Zu Fuß gehen und Radfahren 12

2. Zu Fuß gehen 22

3. Radfahren 30

I. Einführung

1. Einleitung

Basierend auf der Unfall- und Mobilitätsanalyse, welche sich im Endbericht „MUKIS – Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen“ wiederfindet, wurde ein Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas erstellt.

Der Atlas unterteilt sich thematisch in drei große Gruppen:

- Die Karten im Zusammenhang mit Unfallgeschehen und eigenständiger Mobilität von Kindern (zu Fuß und mit dem Fahrrad) sind grün dargestellt.
- Das Unfallgeschehen von Kindern, die zu Fuß unterwegs sind, ist blau dargestellt.
- Das Unfallgeschehen von Kindern, die mit dem Fahrrad unterwegs sind, ist violett dargestellt.

In diesen drei Gruppen werden jeweils verschiedene Maßstabsebenen betrachtet. Um die vorhandenen Zahlen von Österreich in einen Kontext zu anderen Staaten zu setzen, werden in den Welt- und Europakarten die Getötetenzahlen[1] verglichen.
Die Unfallzahlen der Österreichkarten beziehen sich immer auf die Verunglückten. Diese werden auf Bundesländer- und Bezirksebene dargestellt.

2. Datengrundlage

Um die Zahlen aus Österreich in einen internationalen Kontext zu setzen, sind am Anfang eines jeden Kapitels eine Weltkarte und eine Europakarte zu finden. Diese Karten basieren auf Zahlen der IRTAD[2] (International Road Traffic and Accident Database) aus den Jahren 2008 bis 2012, da zum Zeitpunkt der Erstellung noch keine aktuelleren Daten verfügbar waren. Die Daten konnten direkt in Form der getöteten Kinder (0-14 Jahre) pro 100.000 EinwohnerInnen (0-14 Jahre) je nach Verkehrsart aus dem Datensatz extrahiert werden.

Eine genauere Eingrenzung in die Altersgruppe der 6-14-Jährigen, wie dies bei den darauf folgenden Österreichkarten der Fall ist, konnte auf Grund dieser Datenbasis nicht getätigt werden. Da die Zahl der unter 6-Jährigen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad tödlich verunglückten, sehr gering ist (zwischen 2009 und 2013 insgesamt sechs Kinder in ganz Österreich), erscheint der Mehrgewinn an Informationen gewichtiger, als dass auf Grund der nicht mit den restlichen Auswertungen identen Altersgruppe diese Daten nicht aufbereitet würden. Ebenfalls für die gewählte Form der Aufbereitung spricht, dass sich die internationalen Daten auf Getötete beziehen, nicht wie in den Karten von Österreich auf die Verunglückten.

[1] International sind lediglich die Getötetenzahlen vergleichbar.
[2] 1988 vom OECD Road Transport Research Programm eingerichtet (OECD, Organisation for Economic Co-operation and Development)

Da die Zahl der getöteten Kinder zu Fuß oder beim Fahrradfahren im Alter zwischen 6 und 14 Jahren in Österreich eher gering ausfällt (insgesamt 24 zwischen 2009 und 2013) erscheint eine weitere Aufteilung nach Bundesländern oder gar Bezirken nicht sinnvoll. Deshalb wurde mit den österreichweit zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückten Kindern (6-14 Jahre) eine größere Grundgesamtheit zur visuellen Darstellung im Atlas herangezogen. Bei den Verunglücktenzahlen handelt es sich um Daten aus der KFV-eigenen Datenbank, welche wiederum auf Zahlen der Statistik Austria zurückgehen. Bei allen Verunglücktenzahlen handelt es sich um Durchschnittswerte der Jahre 2009 bis 2013 (Verunglückte pro Jahr im Durchschnitt der Jahre 2009 bis 2013). Bei den EinwohnerInnenzahlen (der jeweiligen Altersgruppe), die als normierender Faktor herangezogen wurden, handelt es sich ebenfalls um Jahresdurchschnittswerte.

Die Mobilitätszahlen werden einerseits als normierender Faktor (Verunglückte je 1.000.000 von Kindern zurückgelegte Kilometer) in einer Karte in jedem Kapitel eingesetzt, andererseits findet sich die Mobilität in den Karten, die im Zusammenhang mit Wegehäufigkeiten stehen, am Ende des Kapitels „Zu Fuß gehen und Fahrradfahren“ wieder.

Bei den Auswertungen der verunglückten RadfahrerInnen (6-14 Jahre) hat sich herausgestellt, dass Radtourismus auf Grund der generell eher gering ausfallenden Verunglücktenzahlen (von RadfahrerInnen zwischen 6 und 14 Jahren) eine zum Teil enorme Auswirkung für einige Bezirke gehabt hätte. Aus diesem Grund wurden bei diesen Auswertungen die Monate Juli und August exkludiert.[3]

Alle Karten wurden mit Hilfe von Excel Power Map erstellt (Kartengrundlage: Bing Maps) und anschließend einer grafischen Nachbearbeitung unterzogen.

[3] Dadurch ergeben sich teilweise andere Werte als in den Tabellen im Bericht.

3. How to use

Die Welt- und Europakarten werden lediglich als in Bezug setzen Österreichs in einen internationalen Kontext verstanden. Dies erscheint zwar spannend ist aber nicht Schwerpunkt dieses Atlas. Primäres Augenmerk wird auf die räumliche Zuordnung verunglückter Kinder sowie der Mobilität von Kindern in Österreich auf Bundesland bzw. Bezirksebene gelegt. Die weitere Beschreibung nimmt daher nur noch Bezug auf die Karten, die sich mit Österreich beschäftigen.

Prinzipiell gibt es zwei grundlegend verschiedene Herangehensweisen den Atlas zu benutzen:

1) Informationen über ein/en bestimmtes/en Bundesland/Bezirk abrufen
2) Neue Erkenntnisse auf Grund der visuellen Darstellung gewinnen (von der Kartendarstellung auf das/den Bundesland/Bezirk schließen)

Ad 1) Informationen über ein/en bestimmtes/en Bundesland/Bezirk abrufen

Aus nachfolgenden Listen können für die österreichischen Verwaltungsbezirke (leicht modifiziert in Wien und Graz, Stand 2013) der Bezirkskennzahl abgelesen werden. Die erste Stelle dieser 3-stelligen Ziffer entspricht der Bundeslandkennzahl. Mit dieser Ziffer ist es leicht möglich, die zugehörige Fläche in den Übersichtskarten dieses Kapitels (Bundesländer in Österreich, Bezirke in Österreich) zu finden. Aus Übersichtsgründen können die Bundesland- und Bezirksbezeichnungen im Kartenteil nicht eingetragen werden und müssen durch Vergleich hergestellt werden.

Die Farbgebung jeder Fläche (Bundesland/Bezirk) im Kartenteil entspricht dem relativen Risiko, wobei hell einem relativ geringem und dunkel einem relativ hohen Risiko entspricht. Die genaue Bedeutung wird in jeder Karte in der Farblegende links oben erklärt.

Zusätzlich zum relativen Risiko sind in einigen Karten noch die absoluten Zahlen als senkrechte Balken eingezeichnet. Aus Darstellungsgründen muss die Kartendarstellung etwas gekippt werden, wodurch es zu einer leichten Verzerrung der Flächen (Bundesländer und Bezirke) kommt.

Ad 2) Neue Erkenntnisse auf Grund der visuellen Darstellung gewinnen

Durch Betrachtung einzelner Karten oder durch den Vergleich mehrerer Karten ergeben sich Muster (z.B. Stadt/Land, West/Ost, FußgängerInnen/RadfahrerInnen) und interessante Ausreißer, die Anstoß für weitere Überlegungen seitens der LeserInnen sein sollen.

TAB 1 Bundesländer alphabetisch bzw. nach Bundesland ID sortiert

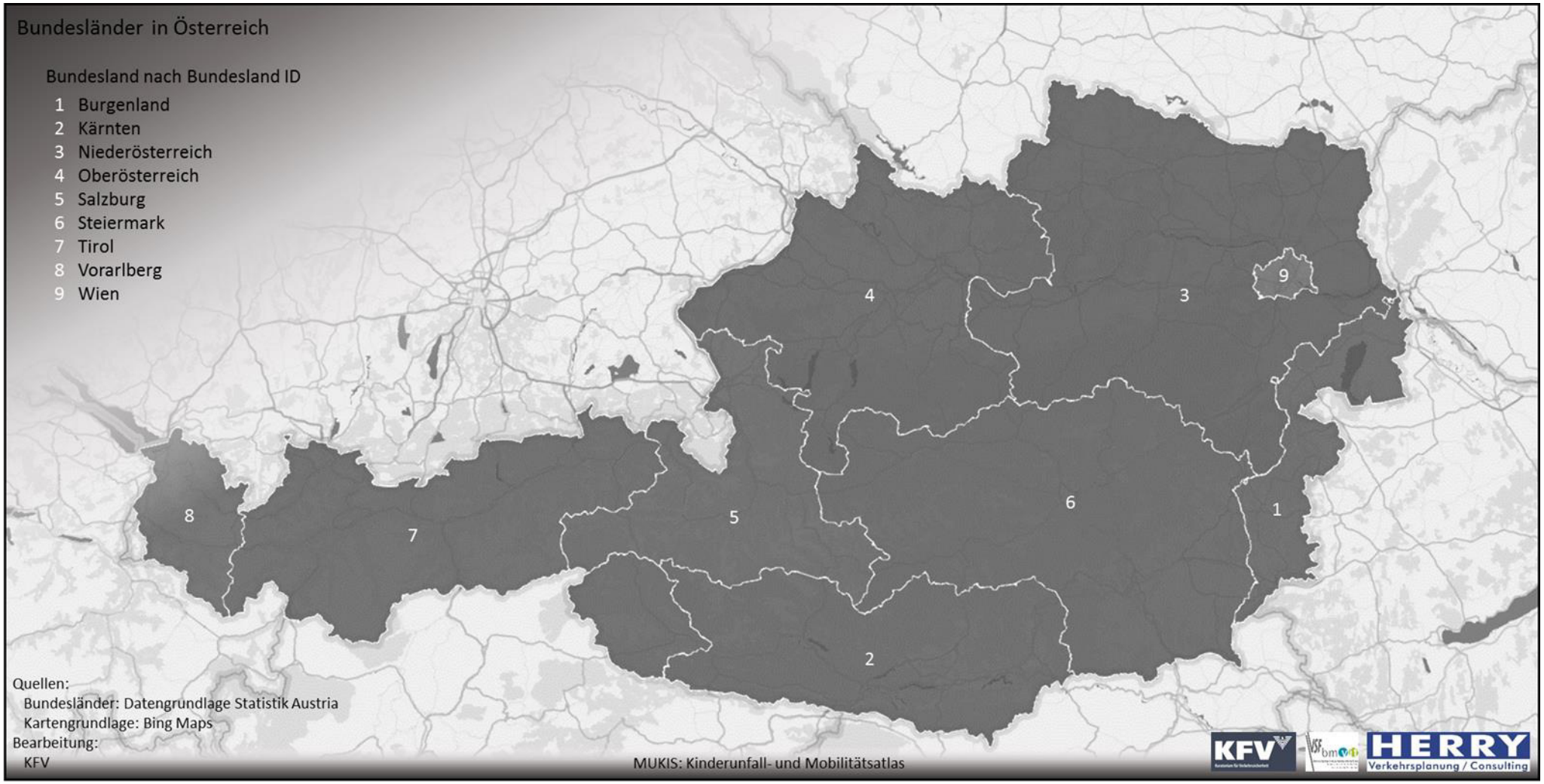
Bundesland	Bundesland ID
Burgenland	1
Kärnten	2
Niederösterreich	3
Oberösterreich	4
Salzburg	5
Steiermark	6
Tirol	7
Vorarlberg	8
Wien	9

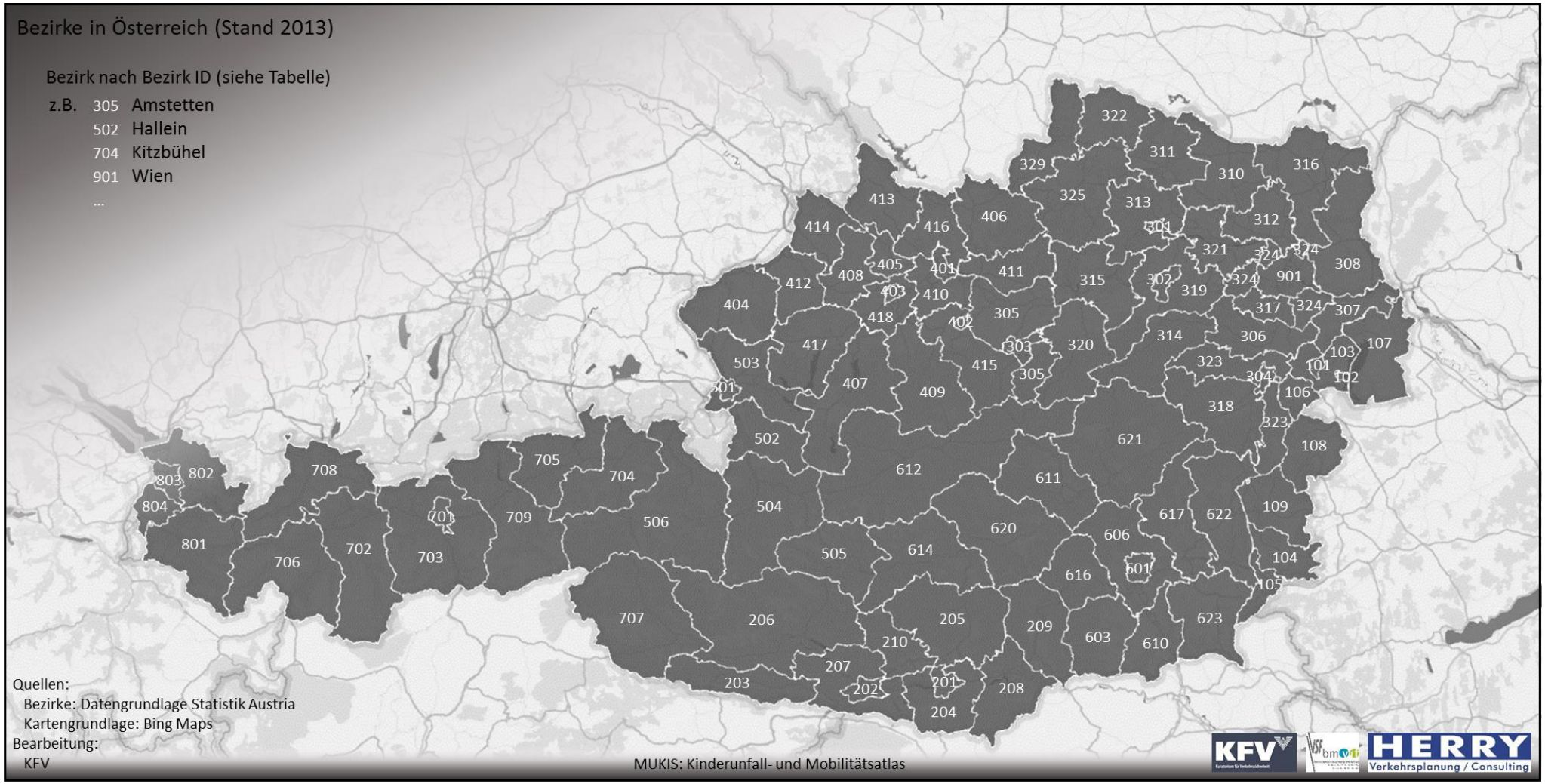
TAB 2 Bezirke alphabetisch sortiert

Bezirk	Bezirk ID
Amstetten	305
Baden	306
Bludenz	801
Braunau am Inn	404
Bregenz	802
Bruck an der Leitha	307
Bruck-Mürzzuschlag	621
Deutschlands-berg	603
Dornbirn	803
Eferding	405
Eisenstadt Stadt	101
Eisenstadt-Umgebung	103
Feldkirch	804
Feldkirchen	210
Freistadt	406
Gänserndorf	308
Gmünd	309
Gmunden	407
Graz Stadt	601
Graz-Umgebung	606
Grieskirchen	408
Güssing	104
Hallein	502
Hartberg-Fürstenfeld	622
Hermagor	203
Hollabrunn	310
Horn	311
Imst	702
Innsbruck-Land	703
Innsbruck-Stadt	701
Jennersdorf	105
Kirchdorf an der Krems	409
Kitzbühel	704
Klagenfurt	201
Klagenfurt Land	204
Korneuburg	312
Krems an der Donau	301
Krems Land	313
Kufstein	705
Landeck	706
Leibnitz	610
Leoben	611
Lienz	707
Liezen	612
Lilienfeld	314
Linz Land	410
Linz Stadt	401
Mattersburg	106
Melk	315
Mistelbach	316
Mödling	317
Murau	614
Murtal	620
Neunkirchen	318
Neusiedl am See	107
Oberpullen-dorf	108
Oberwart	109
Perg	411
Reutte	708
Ried im Innkreis	412
Rohrbach	413
Rust Stadt	102
Salzburg	501
Salzburg-Umgebung	503
Sankt Johann im Pongau	504
Sankt Pölten Land	319
Sankt Pölten Stadt	302
Sankt Veit an der Glan	205
Schärding	414
Scheibbs	320
Schwaz	709
Spittal an der Drau	206
Steyr Land	415
Steyr Stadt	402
Südost-steiermark	623
Tamsweg	505
Tulln an der Donau	321
Urfahr-Umgebung	416
Villach Land	207
Villach Stadt	202
Vöcklabruck	417
Voitsberg	616
Völkermarkt	208
Waidhofen an der Thaya	322
Waidhofen an der Ybbs	303
Weiz	617
Wels	403
Wels-Land	418
Wien	901
Wiener Neustadt Land	323
Wiener Neustadt Stadt	304
Wien-Umgebung	324
Wolfsberg	209
Zell am See	506
Zwettl	325

TAB 3 Bezirke nach Bundesland ID sortiert

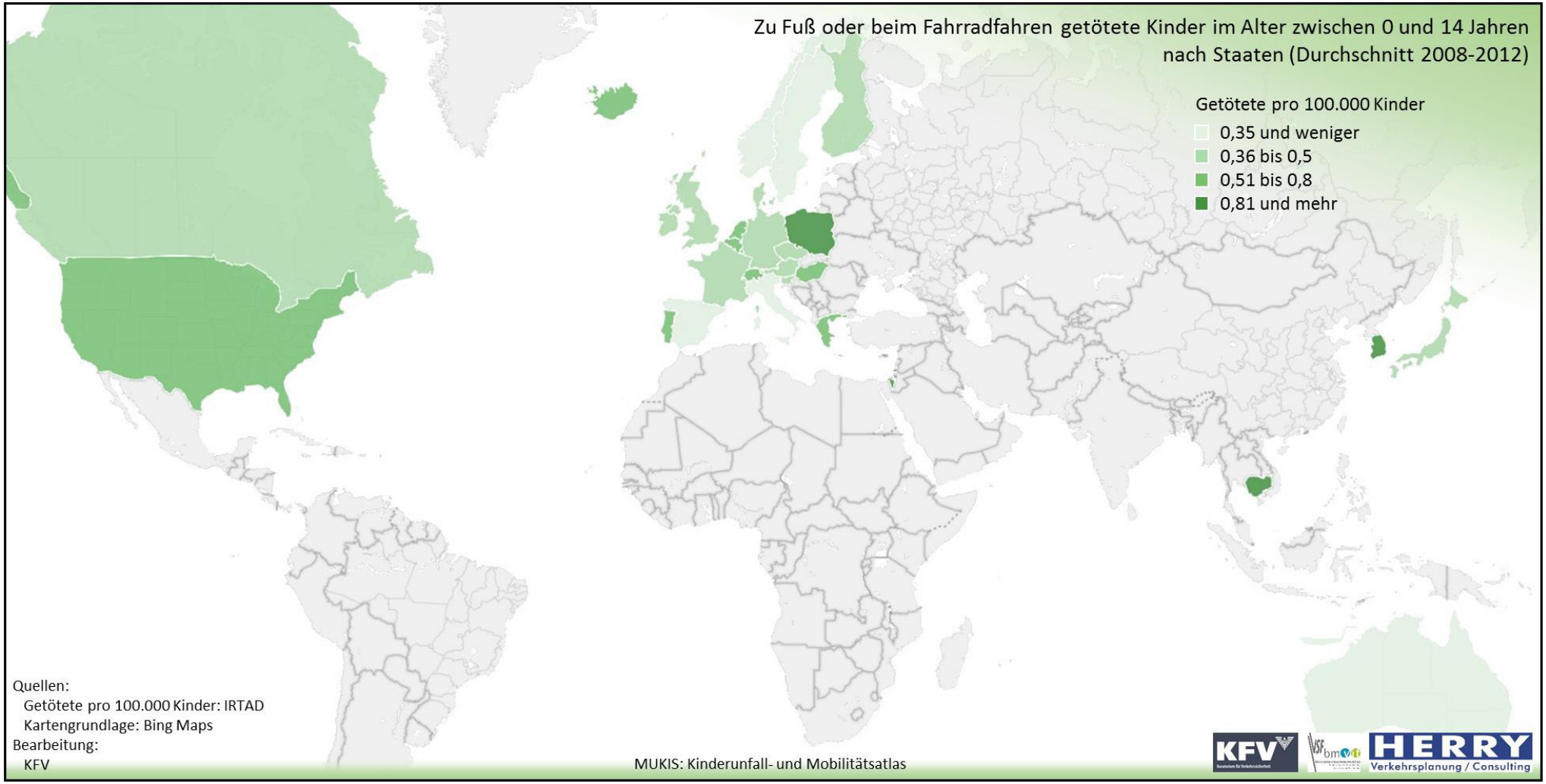
Bezirk ID	Bezirk
101	Eisenstadt Stadt
102	Rust Stadt
103	Eisenstadt-Umgebung
104	Güssing
105	Jennersdorf
106	Mattersburg
107	Neusiedl am See
108	Oberpullen-dorf
109	Oberwart
201	Klagenfurt
202	Villach Stadt
203	Hermagor
204	Klagenfurt Land
205	Sankt Veit an der Glan
206	Spittal an der Drau
207	Villach Land
208	Völkermarkt
209	Wolfsberg
210	Feldkirchen
301	Krems an der Donau
302	Sankt Pölten Stadt
303	Waidhofen an der Ybbs
304	Wiener Neustadt Stadt
305	Amstetten
306	Baden
307	Bruck an der Leitha
308	Gänserndorf
309	Gmünd
310	Hollabrunn
311	Horn
312	Korneuburg
313	Krems Land
314	Lilienfeld
315	Melk
316	Mistelbach
317	Mödling
318	Neunkirchen
319	Sankt Pölten Land
320	Scheibbs
321	Tulln an der Donau
322	Waidhofen an der Thaya
323	Wiener Neustadt Land
324	Wien-Umgebung
325	Zwettl
401	Linz Stadt
402	Steyr Stadt
403	Wels
404	Braunau am Inn
405	Eferding
406	Freistadt
407	Gmunden
408	Grieskirchen
409	Kirchdorf an der Krems
410	Linz Land
411	Perg
412	Ried im Innkreis
413	Rohrbach
414	Schärding
415	Steyr Land
416	Urfahr-Umgebung
417	Vöcklabruck
418	Wels-Land
501	Salzburg
502	Hallein
503	Salzburg-Umgebung
504	Sankt Johann im Pongau
505	Tamsweg
506	Zell am See
601	Graz Stadt
603	Deutschlands-berg
606	Graz-Umgebung
610	Leibnitz
611	Leoben
612	Liezen
614	Murau
616	Voitsberg
617	Weiz
620	Murtal
621	Bruck-Mürzzuschlag
622	Hartberg-Fürstenfeld
623	Südost-steiermark
701	Innsbruck-Stadt
702	Imst
703	Innsbruck-Land
704	Kitzbühel
705	Kufstein
706	Landeck
707	Lienz
708	Reutte
709	Schwaz
801	Bludenz
802	Bregenz
803	Dornbirn
804	Feldkirch
901	Wien

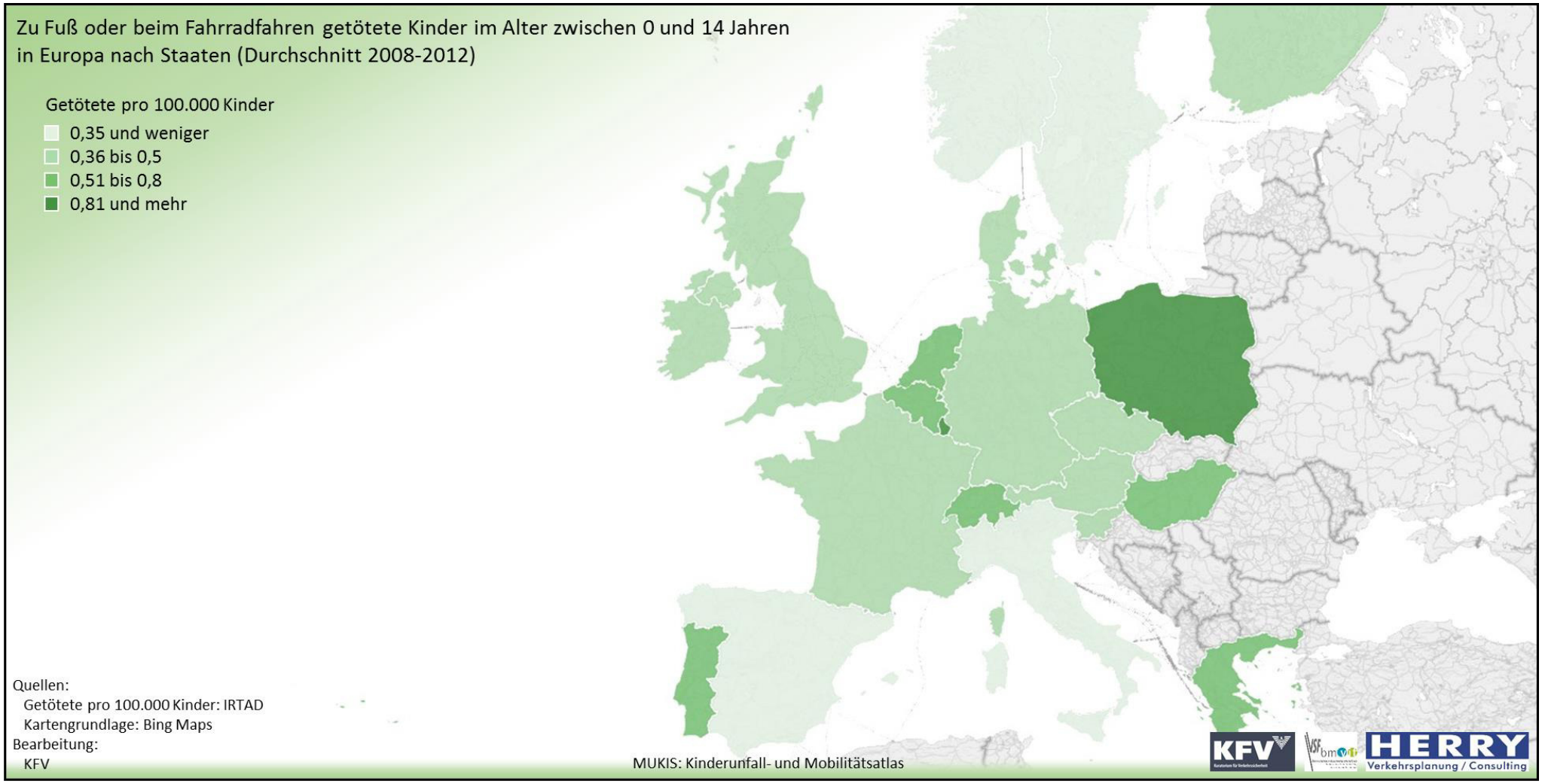

Bundesländer in Österreich
Bundesland nach Bundesland ID
1 Burgenland
2 Kärnten
3 Niederösterreich
4 Oberösterreich
5 Salzburg
6 Steiermark
7 Tirol
8 Vorarlberg
9 Wien
Quellen:
Bundesländer: Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

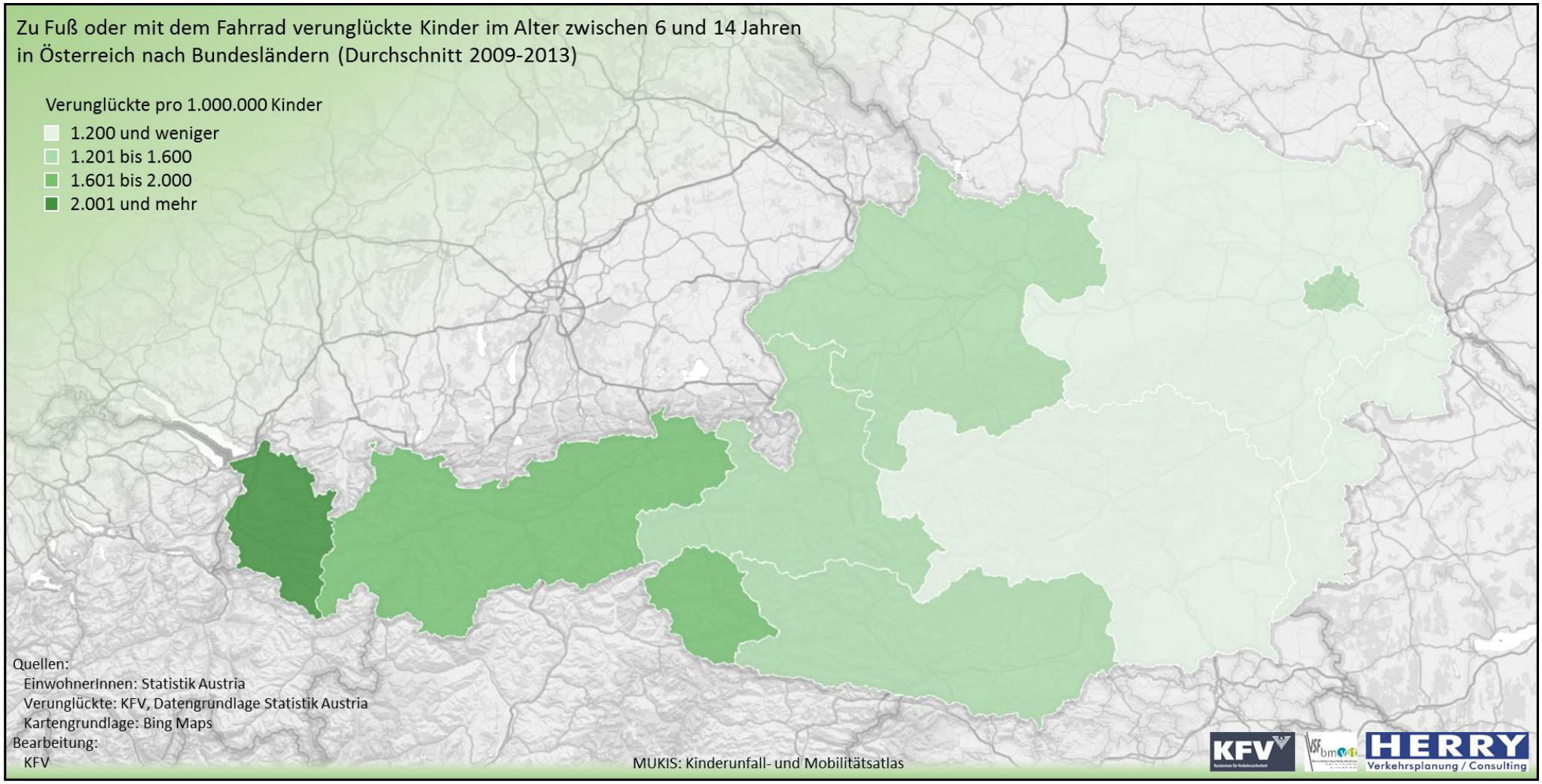

Bezirke in Österreich (Stand 2013)
Bezirk nach Bezirk ID (siehe Tabelle)
z.B. 305 Amstetten
502 Hallein
704 Kitzbühel
901 Wien
...
Quellen:
Bezirke: Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

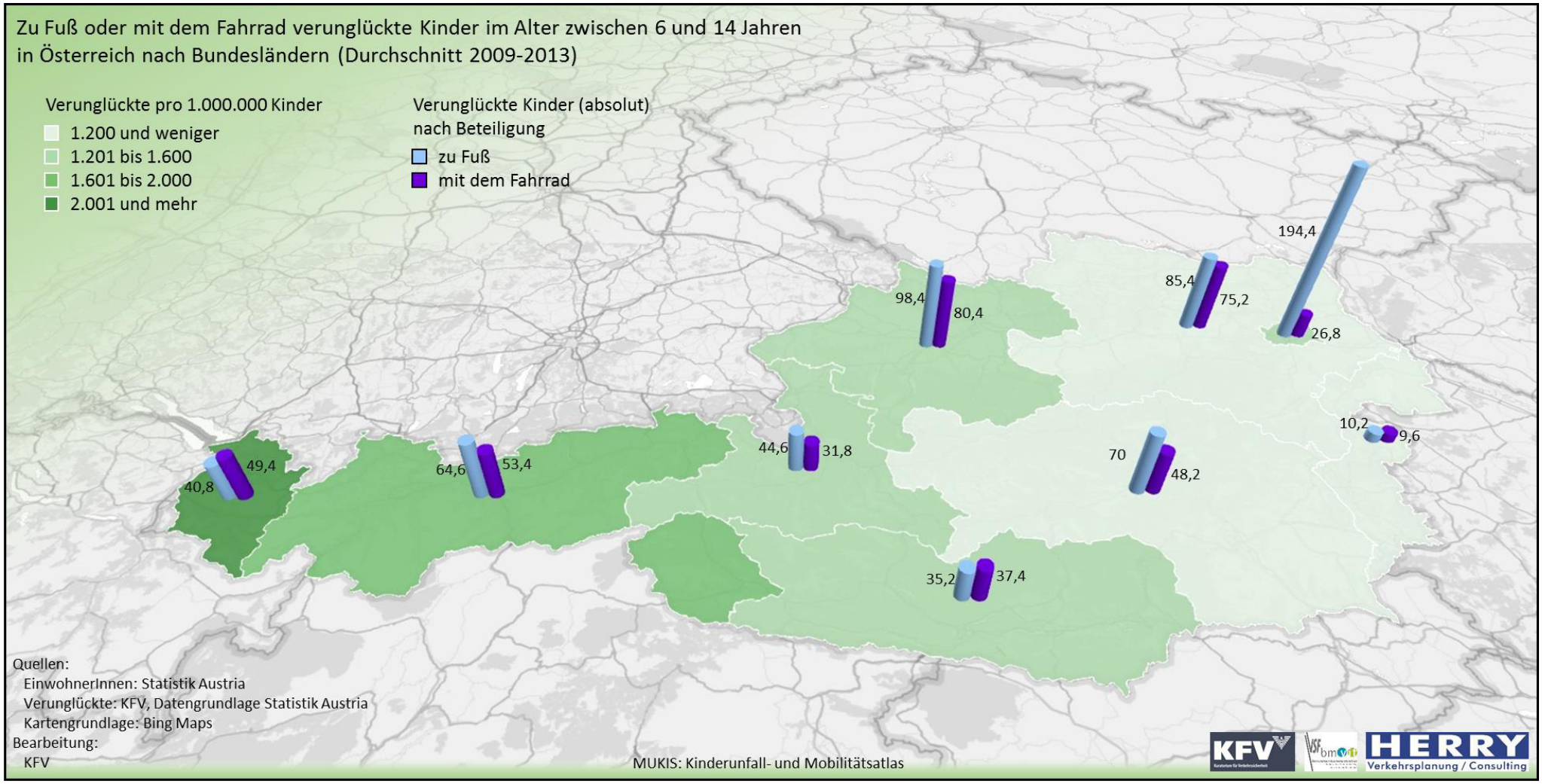
II. Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas

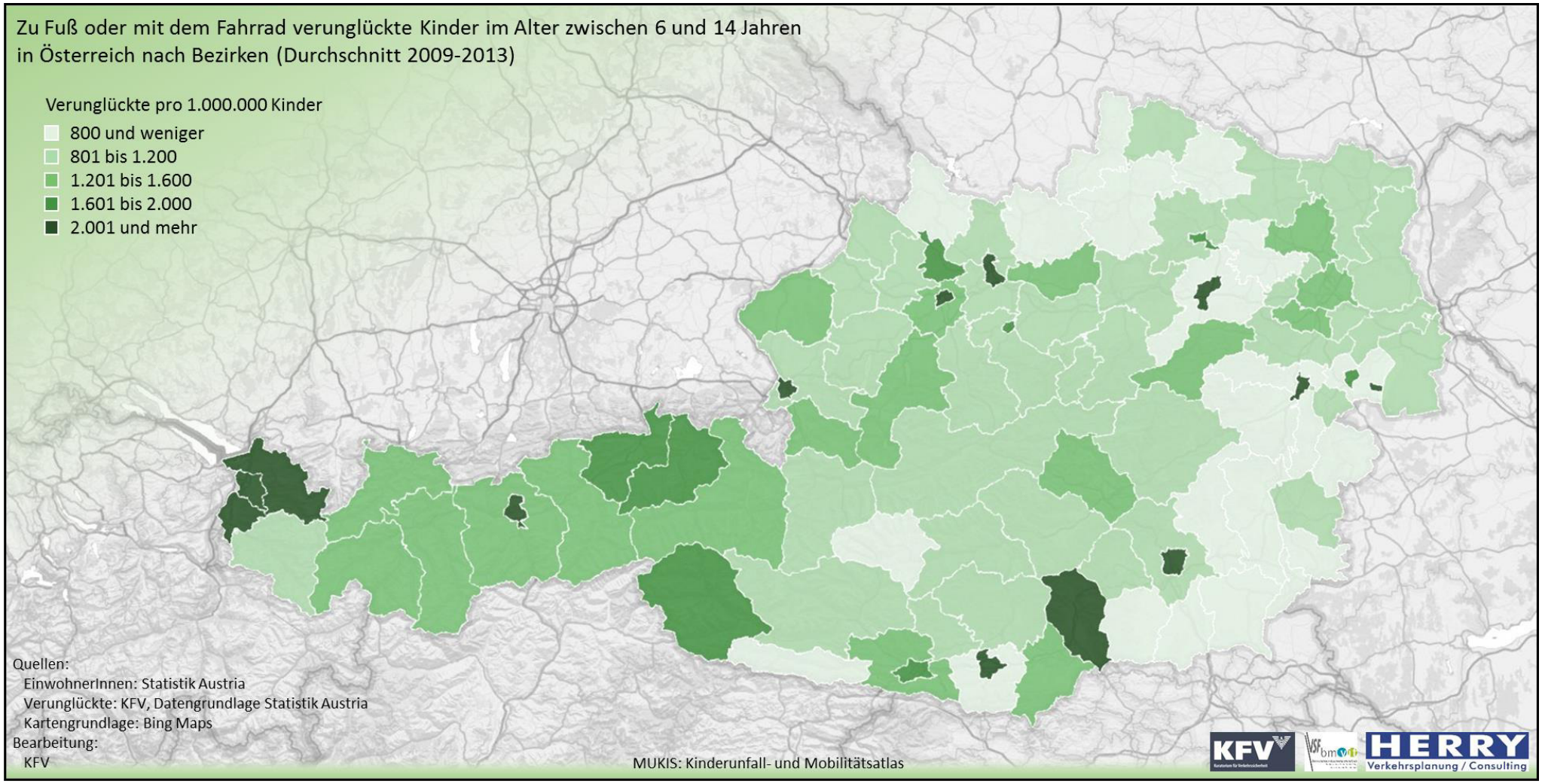
1. Zu Fuß gehen und Fahrradfahren

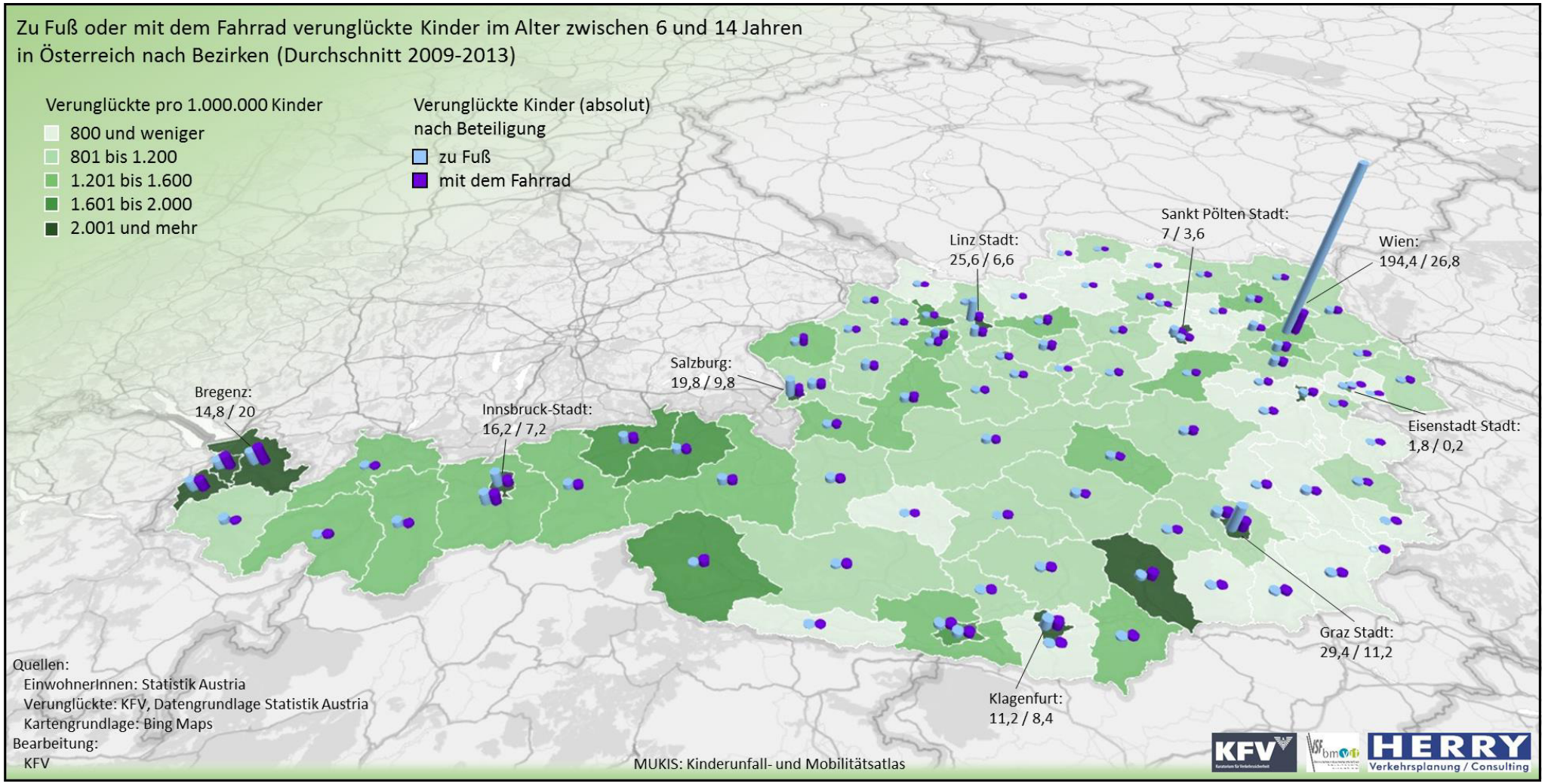


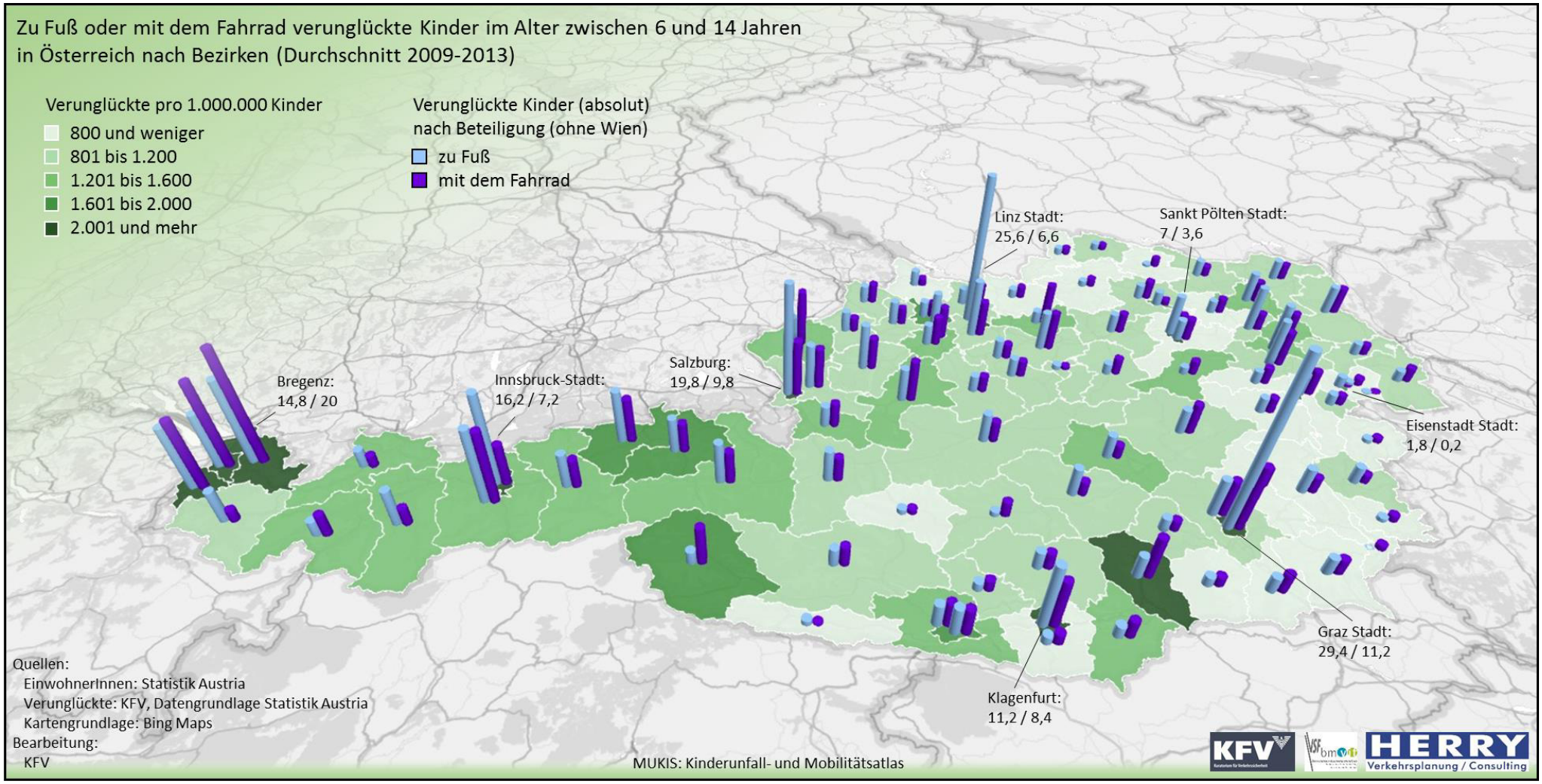

Zu Fuß oder beim Fahrradfahren getötete Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren in Europa nach Staaten (Durchschnitt 2008-2012)
Getötete pro 100.000 Kinder
0,35 und weniger
0,36 bis 0,5
0,51 bis 0,8
0,81 und mehr
Quellen:
Getötete pro 100.000 Kinder: IRTAD
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

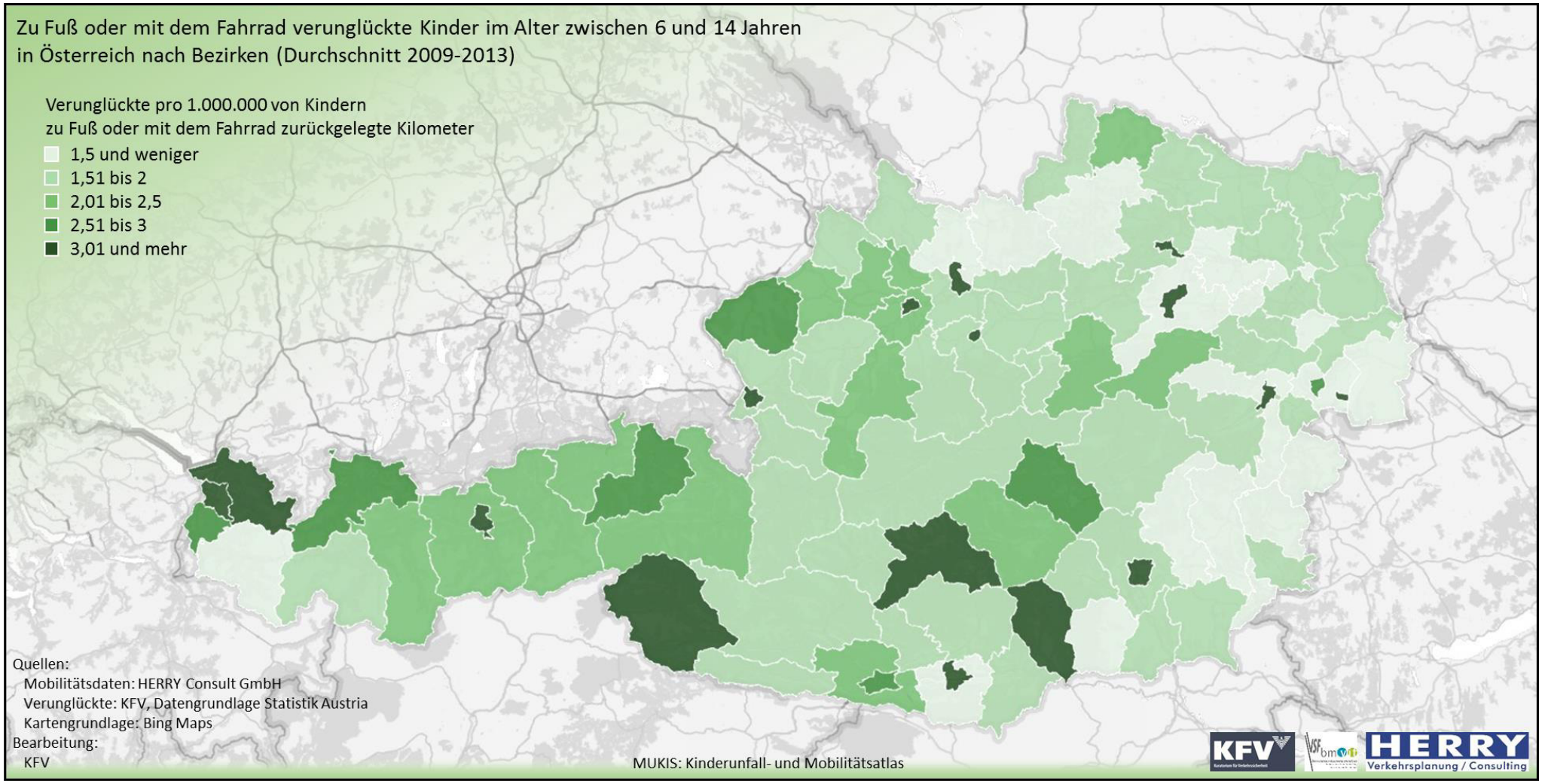

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
1.200 und weniger
1.201 bis 1.600
1.601 bis 2.000
2.001 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

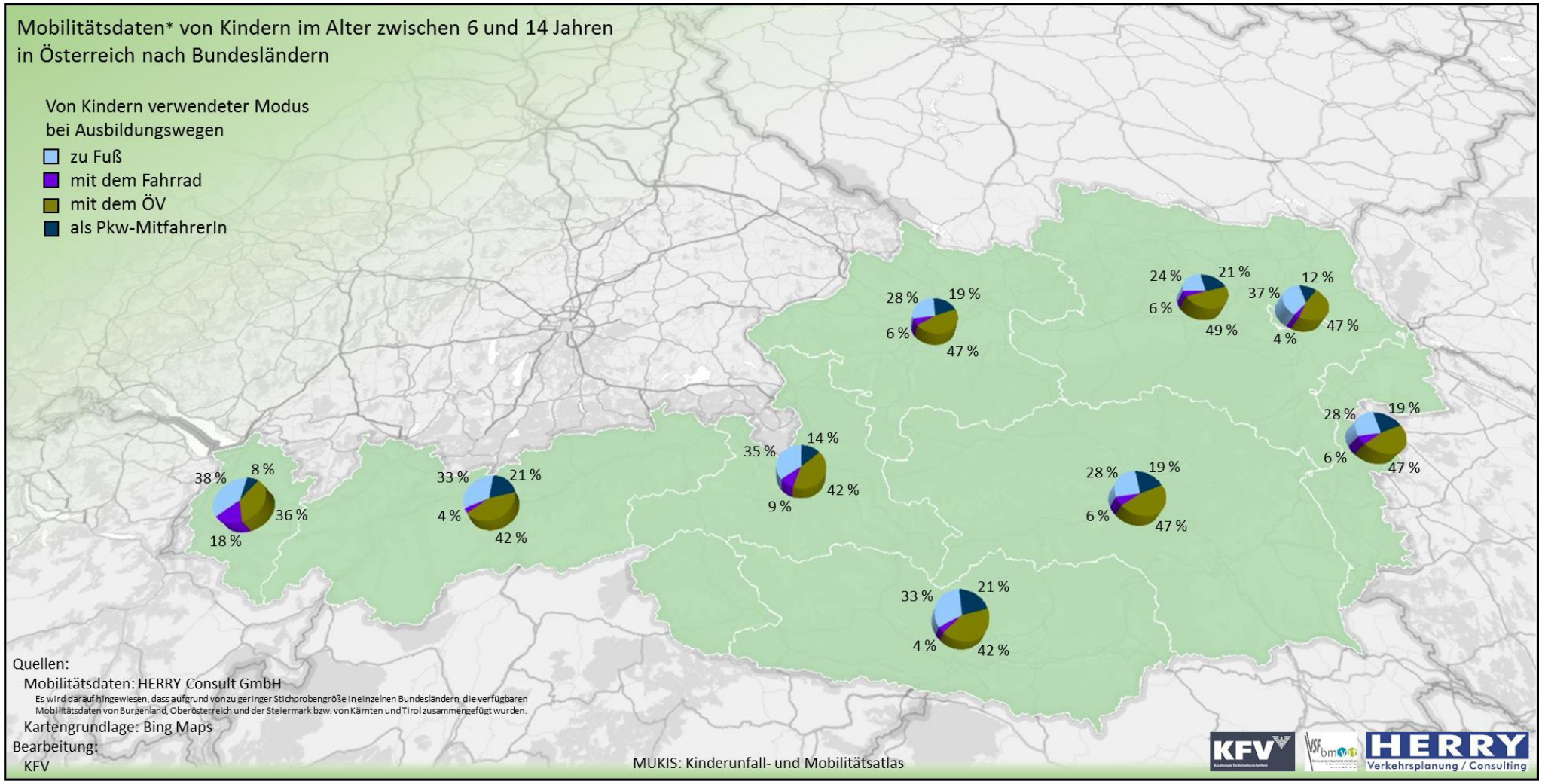

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
1.200 und weniger
1.201 bis 1.600
1.601 bis 2.000
2.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut) nach Beteiligung
zu Fuß
mit dem Fahrrad
194,4
26,8
85,4
75,2
98,4
80,4
10,2
9,6
70
48,2
44,6
31,8
49,4
40,8
64,6
53,4
35,2
37,4
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
800 und weniger
801 bis 1.200
1.201 bis 1.600
1.601 bis 2.000
2.001 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
800 und weniger
801 bis 1.200
1.201 bis 1.600
1.601 bis 2.000
2.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Beteiligung
zu Fuß
mit dem Fahrrad
Sankt Pölten Stadt:
7 / 3,6
Linz Stadt:
25,6 / 6,6
Wien:
194,4 / 26,8
Salzburg:
19,8 / 9,8
Bregenz:
14,8 / 20
Innsbruck-Stadt:
16,2 / 7,2
Eisenstadt Stadt:
1,8 / 0,2
Graz Stadt:
29,4 / 11,2
Klagenfurt:
11,2 / 8,4
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
800 und weniger
801 bis 1.200
1.201 bis 1.600
1.601 bis 2.000
2.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Beteiligung (ohne Wien)
zu Fuß
mit dem Fahrrad
Linz Stadt:
25,6 / 6,6
Sankt Pölten Stadt:
7 / 3,6
Bregenz:
14,8 / 20
Innsbruck-Stadt:
16,2 / 7,2
Salzburg:
19,8 / 9,8
Eisenstadt Stadt:
1,8 / 0,2
Graz Stadt:
29,4 / 11,2
Klagenfurt:
11,2 / 8,4
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

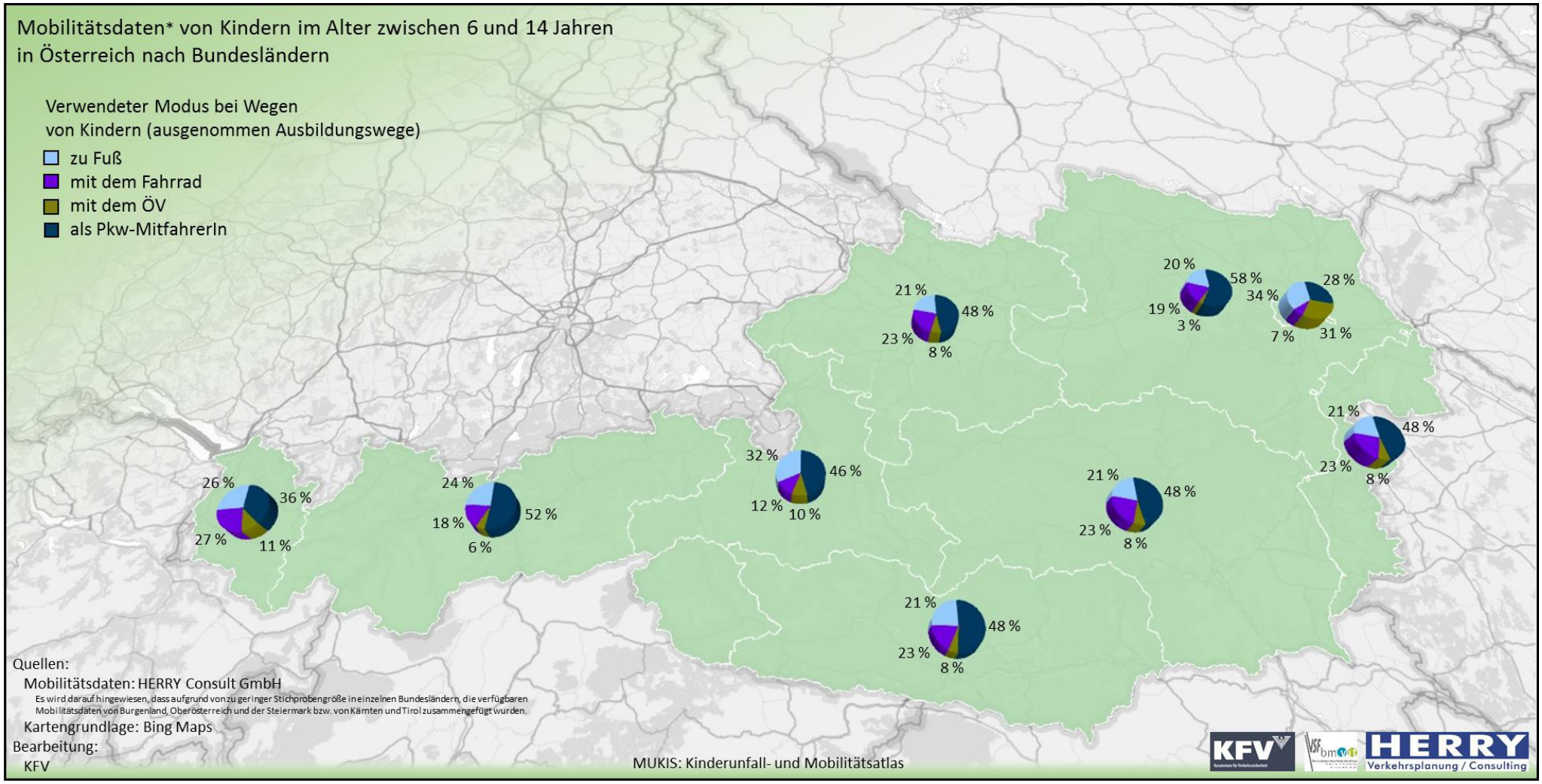

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 von Kindern
zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegte Kilometer
1,5 und weniger
1,51 bis 2
2,01 bis 2,5
2,51 bis 3
3,01 und mehr
Quellen:
Mobilitätsdaten: HERRY Consult GmbH
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting



* Die letzte österreichweite Mobilitätserhebung erfolgte 1995, danach gab es nur noch vereinzelte landesweite Mobilitätserhebungen. Daher können keine detaillierten zusätzlichen Informationen je Bundesland dargestellt werden.

Die aktuellen Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung 2014 sind derzeit noch nicht verfügbar. Stehen diese Daten zur Verfügung, könnte der Atlas mit zusätzlichen relevanten Informationen ergänzt werden.

Die Mobilitätsdaten stellen ein, je nach Anteil der einzelnen Raumkategorien (städtisch, ländlich geprägt, Landgemeinde) im jeweiligen Bundesland, gewichtetes Mittel dar.

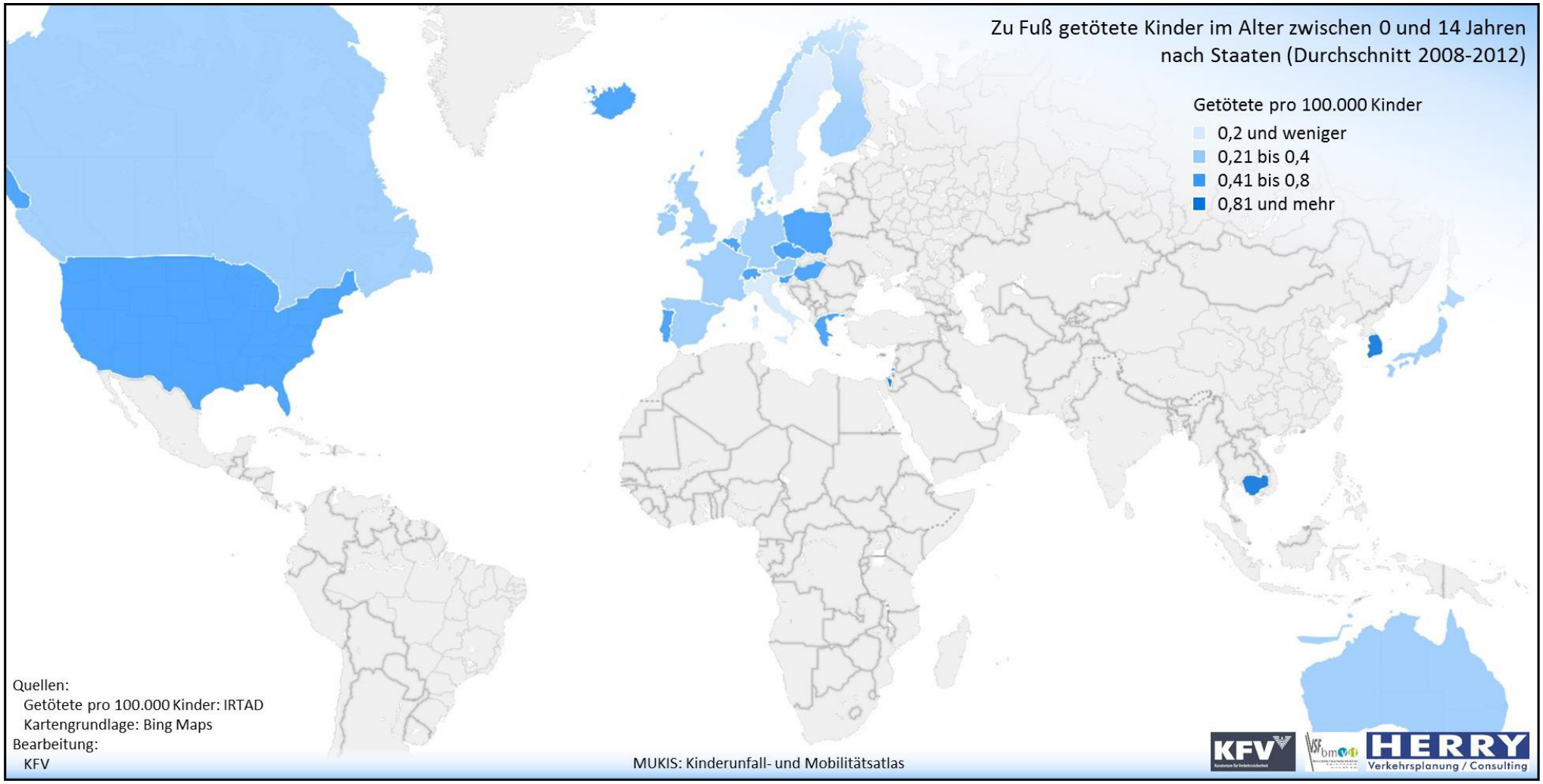


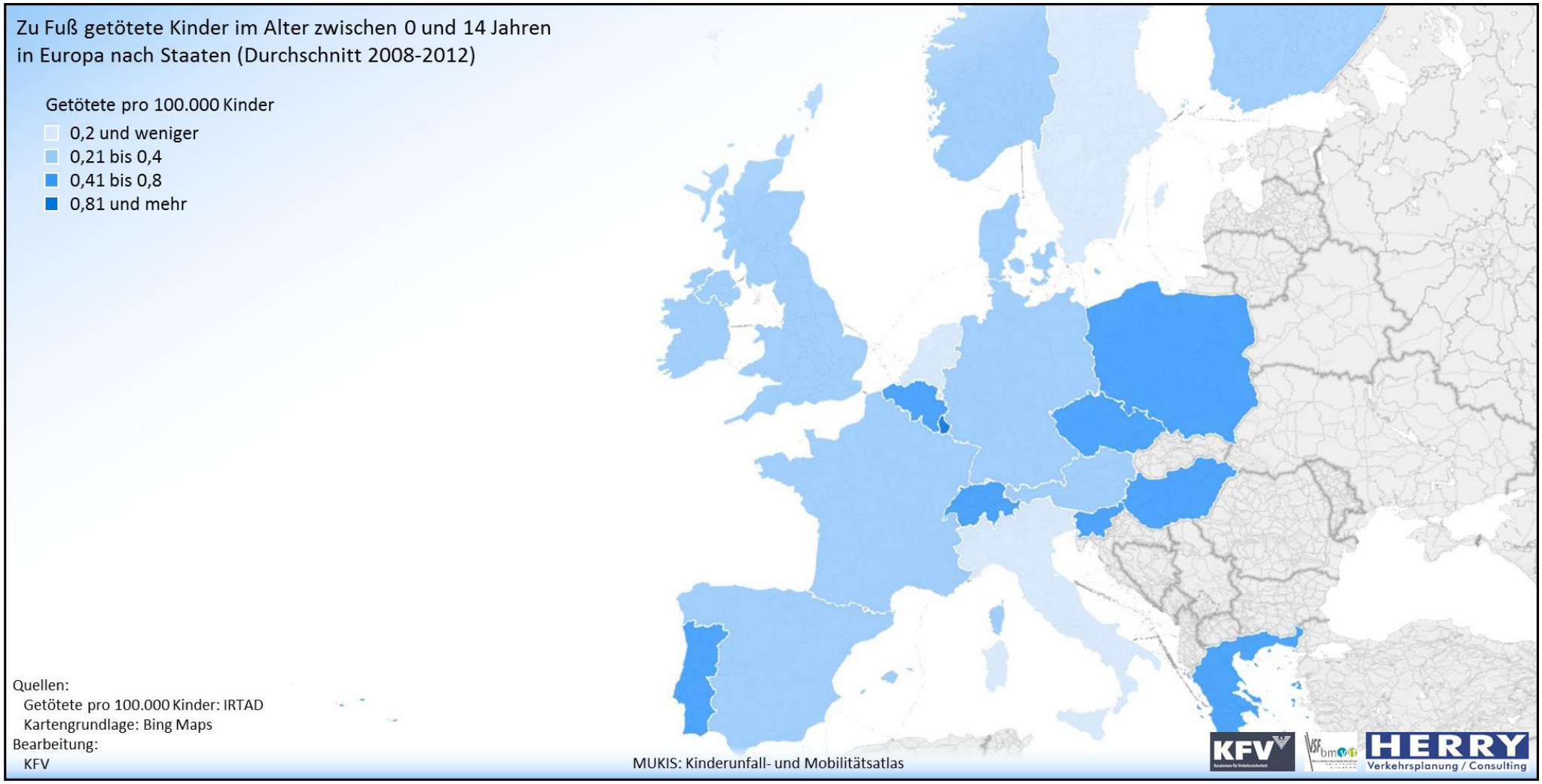
* Die letzte österreichweite Mobilitätserhebung erfolgte 1995, danach gab es nur noch vereinzelte landesweite Mobilitätserhebungen. Daher können keine detaillierten zusätzlichen Informationen je Bundesland dargestellt werden.

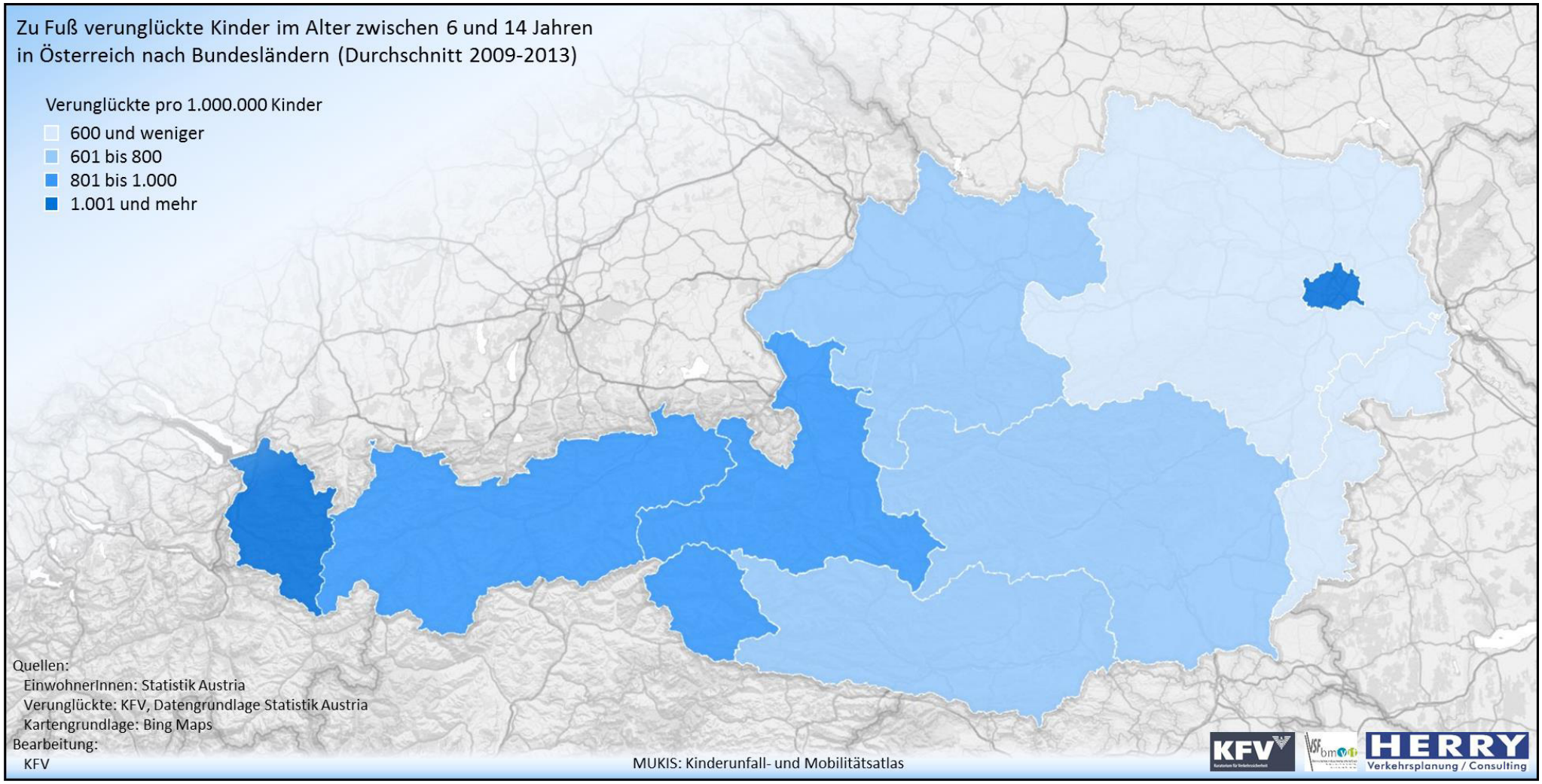
Die aktuellen Daten der österreichweiten Mobilitätserhebung 2014 sind derzeit noch nicht verfügbar. Stehen diese Daten zur Verfügung, könnte der Atlas mit zusätzlichen relevanten Informationen ergänzt werden.

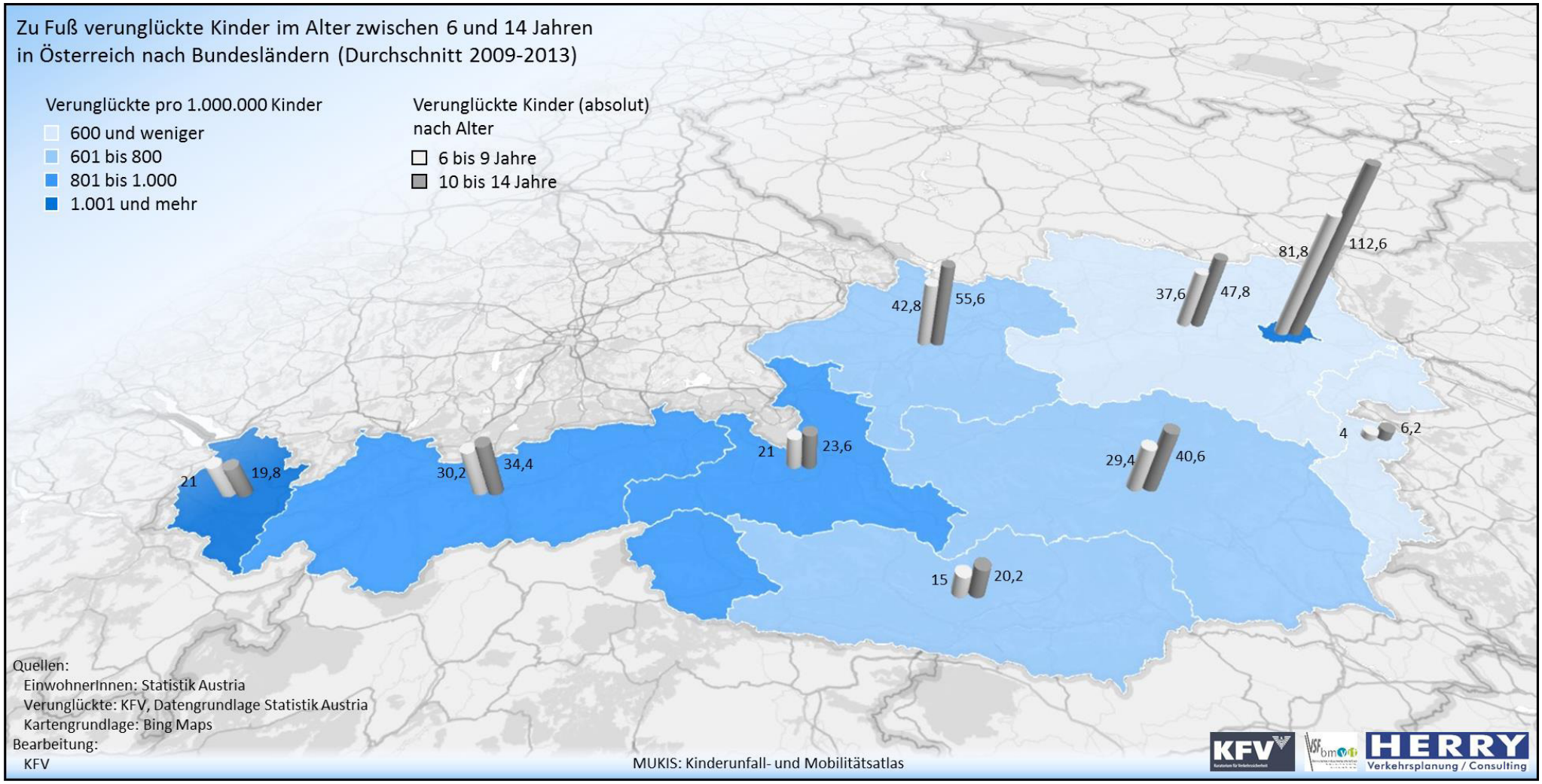
Die Mobilitätsdaten stellen ein, je nach Anteil der einzelnen Raumkategorien (städtisch, ländlich geprägt, Landgemeinde) im jeweiligen Bundesland gewichtetes, Mittel dar.

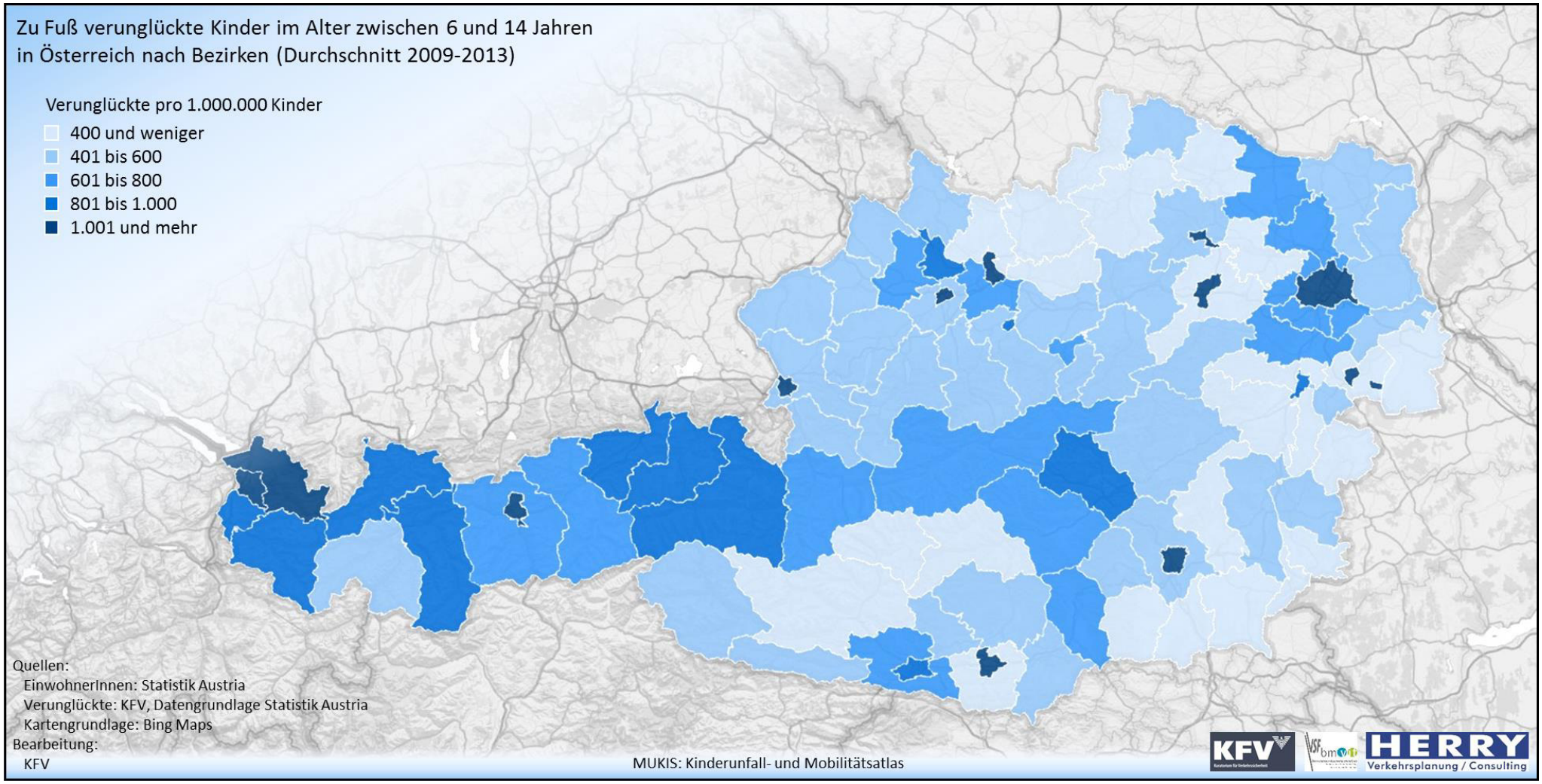
2. Zu Fuß gehen

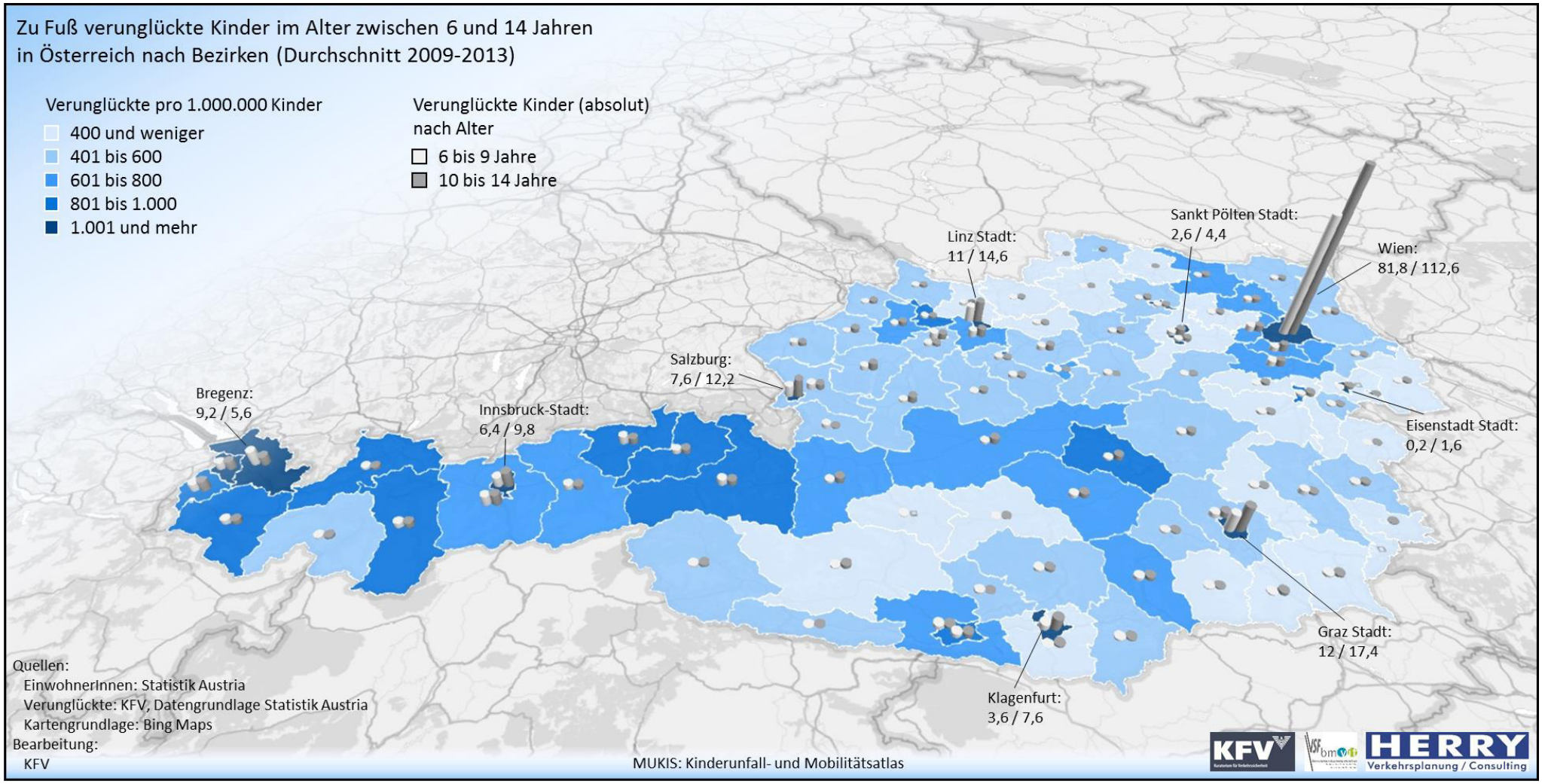


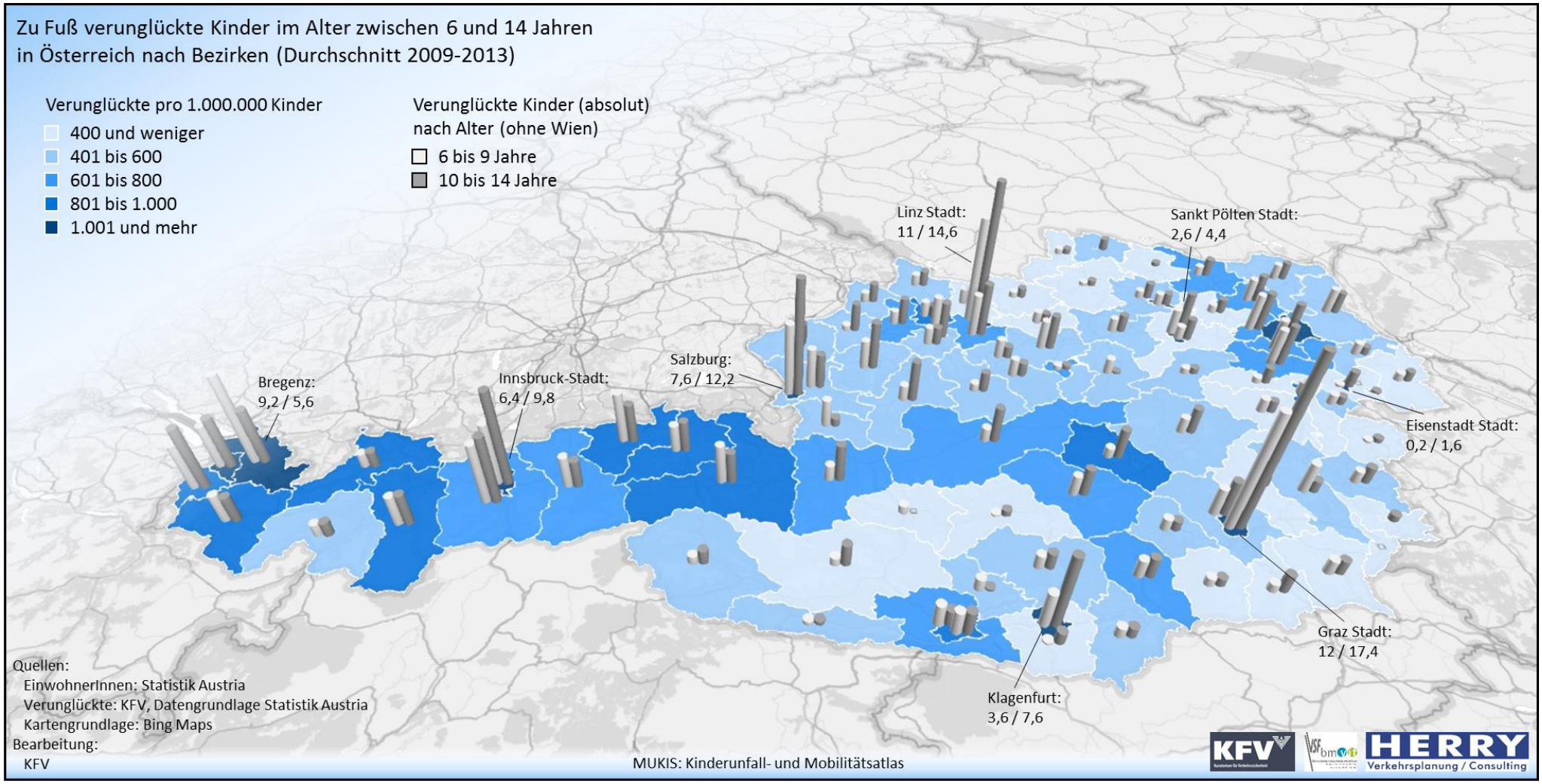

Zu Fuß getötete Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren
in Europa nach Staaten (Durchschnitt 2008-2012)
Getötete pro 100.000 Kinder
0,2 und weniger
0,21 bis 0,4
0,41 bis 0,8
0,81 und mehr
Quellen:
Getötete pro 100.000 Kinder: IRTAD
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

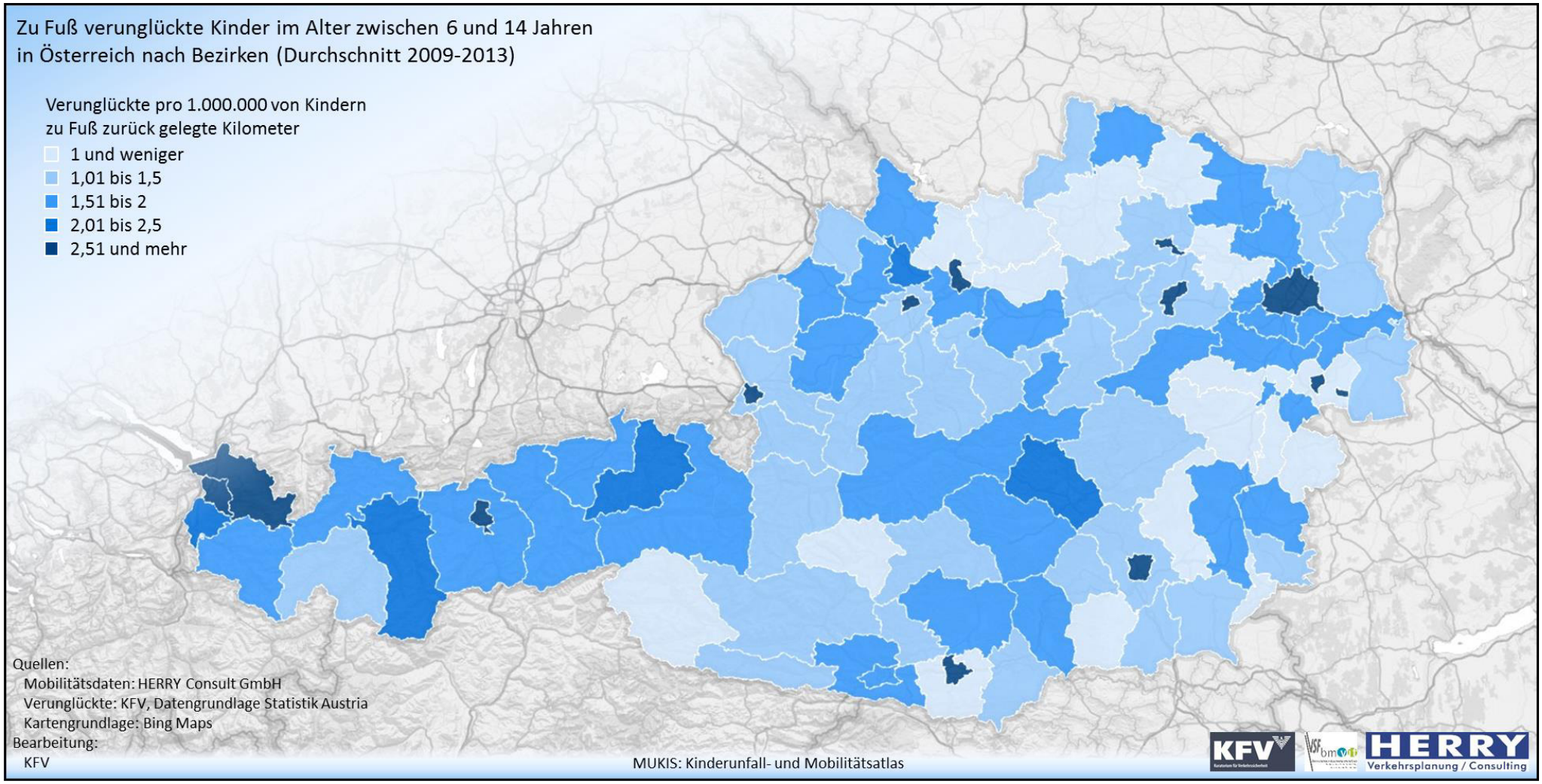

Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
600 und weniger
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
600 und weniger
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
21
19,8
30,2
34,4
21
23,6
42,8
55,6
37,6
47,8
81,8
112,6
29,4
40,6
4
6,2
15
20,2
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

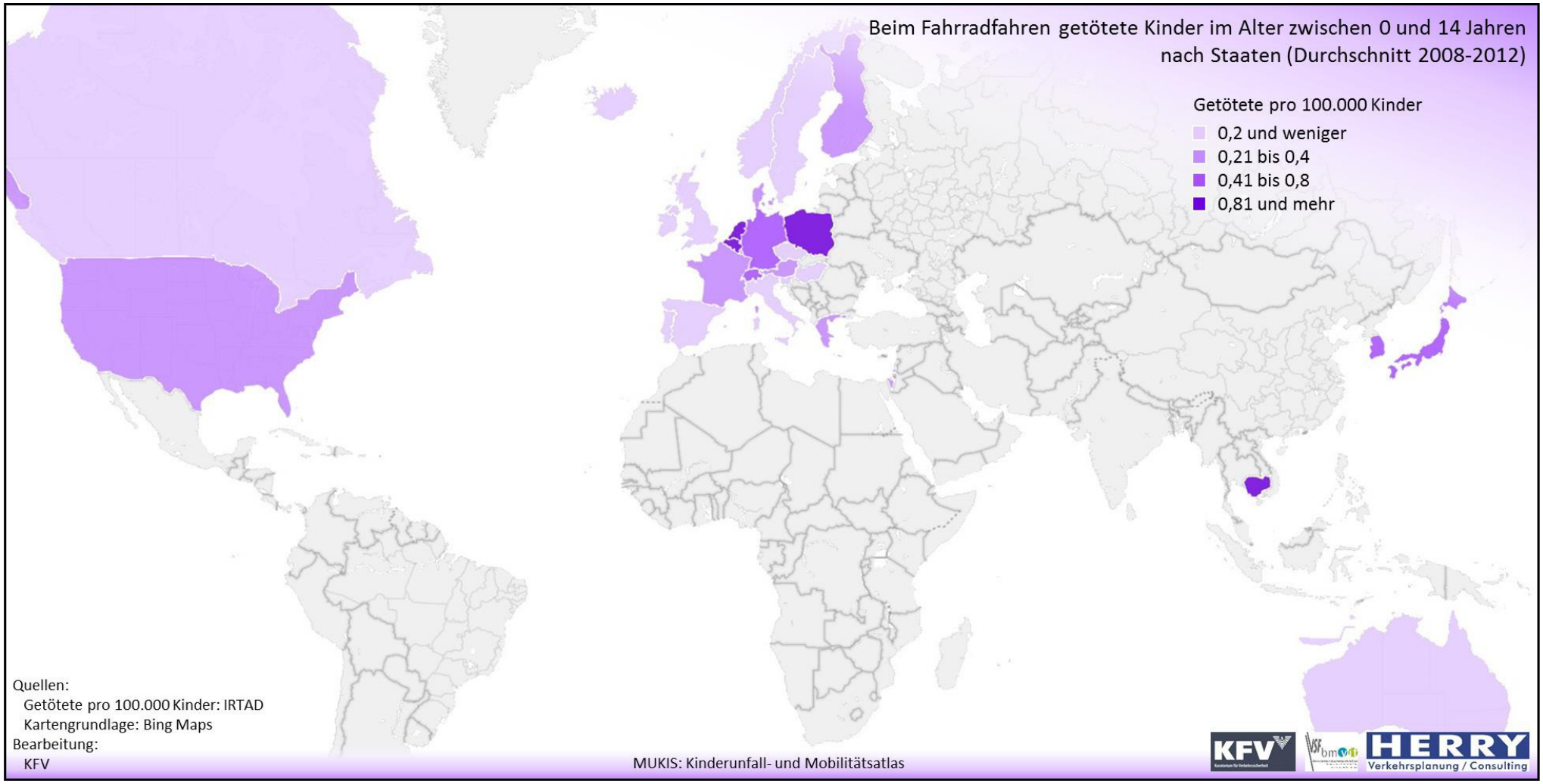

Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

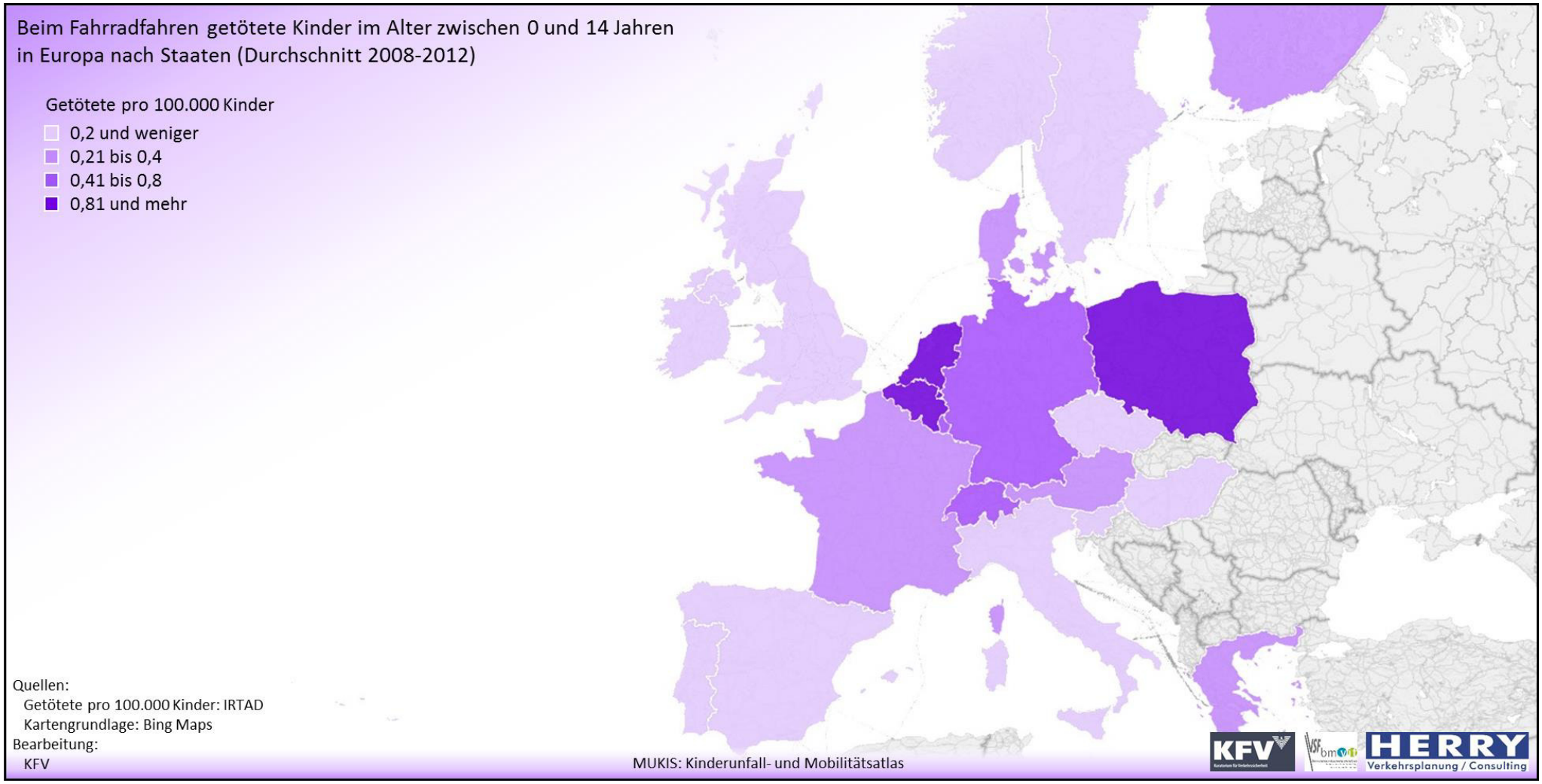

Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
Bregenz:
9,2 / 5,6
Innsbruck-Stadt:
6,4 / 9,8
Salzburg:
7,6 / 12,2
Linz Stadt:
11 / 14,6
Sankt Pölten Stadt:
2,6 / 4,4
Wien:
81,8 / 112,6
Eisenstadt Stadt:
0,2 / 1,6
Graz Stadt:
12 / 17,4
Klagenfurt:
3,6 / 7,6
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

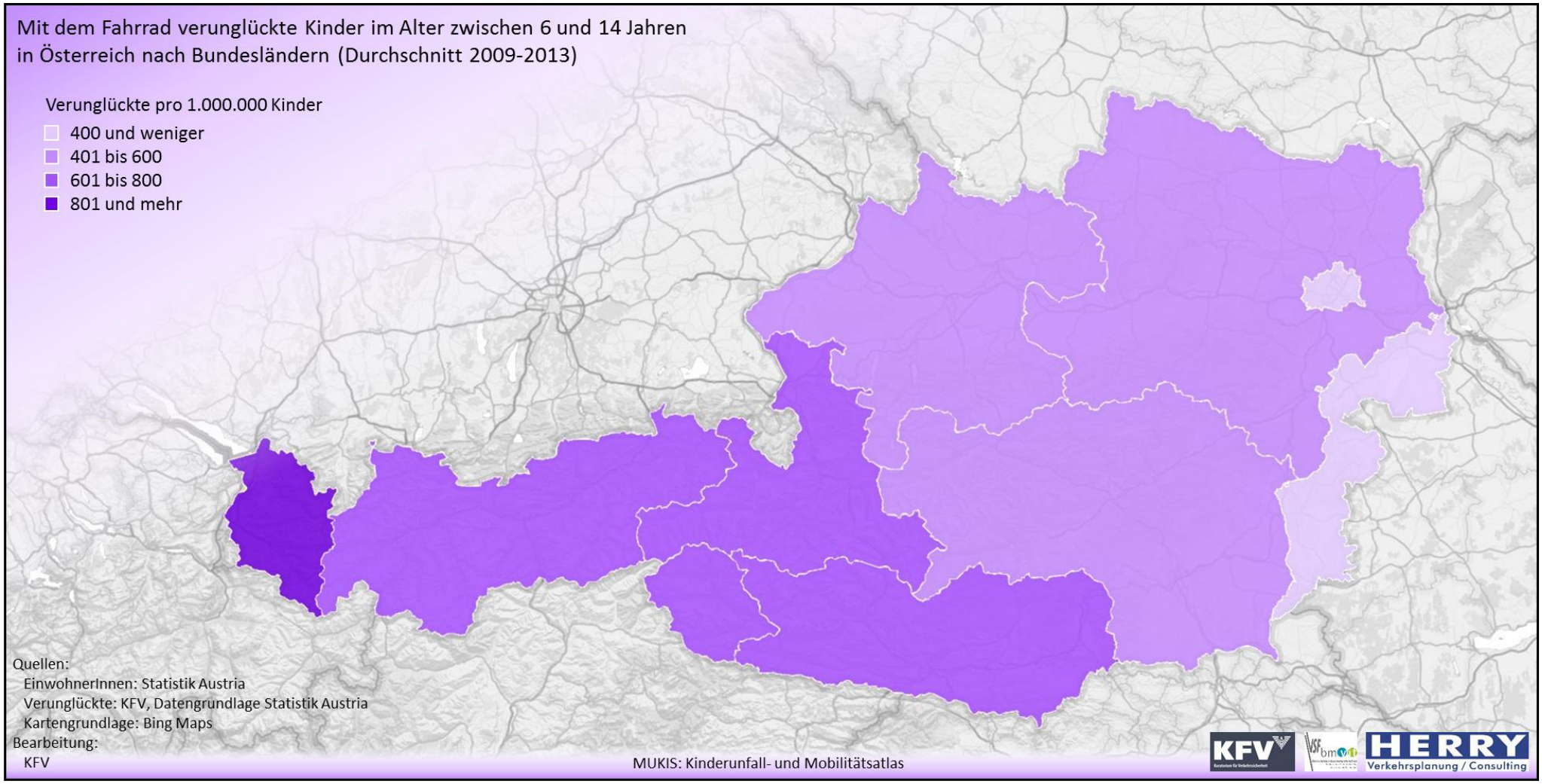

Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter (ohne Wien)
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
Linz Stadt:
11 / 14,6
Sankt Pölten Stadt:
2,6 / 4,4
Salzburg:
7,6 / 12,2
Bregenz:
9,2 / 5,6
Innsbruck-Stadt:
6,4 / 9,8
Eisenstadt Stadt:
0,2 / 1,6
Graz Stadt:
12 / 17,4
Klagenfurt:
3,6 / 7,6
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

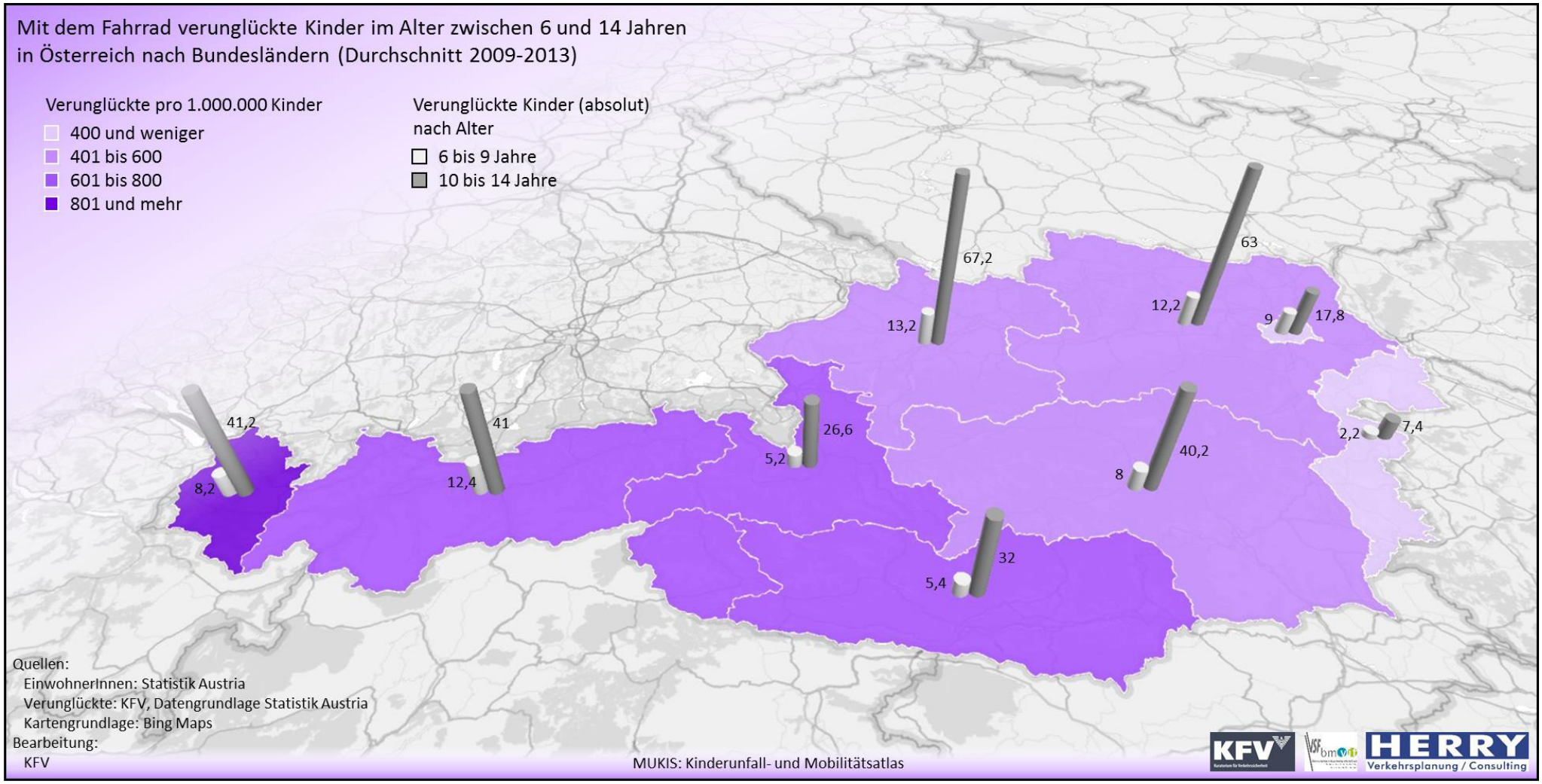

Zu Fuß verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 von Kindern
zu Fuß zurück gelegte Kilometer
1 und weniger
1,01 bis 1,5
1,51 bis 2
2,01 bis 2,5
2,51 und mehr
Quellen:
Mobilitätsdaten: HERRY Consult GmbH
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

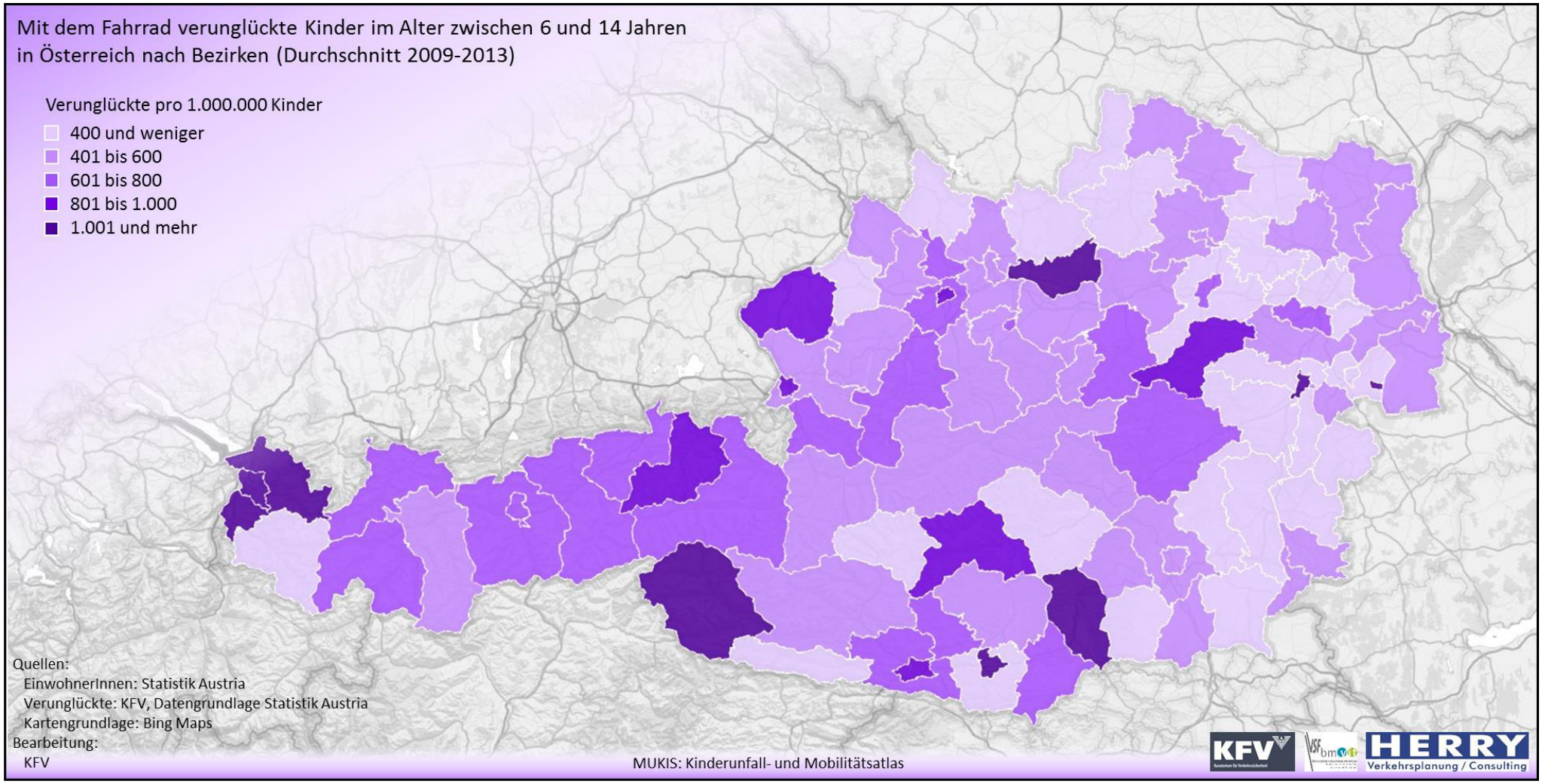
3. Radfahren

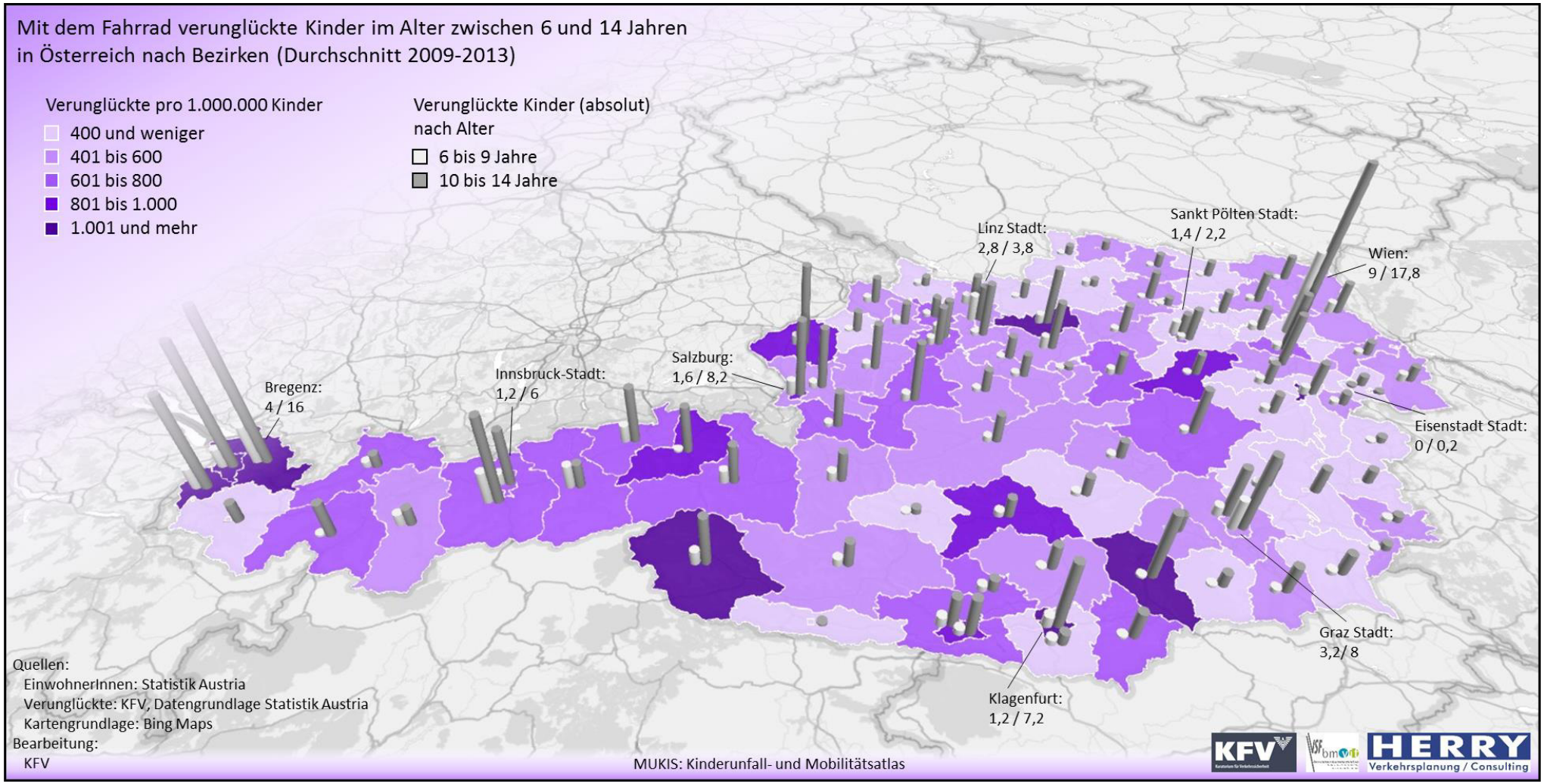

Beim Fahrradfahren getötete Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren nach Staaten (Durchschnitt 2008-2012)
Getötete pro 100.000 Kinder
0,2 und weniger
0,21 bis 0,4
0,41 bis 0,8
0,81 und mehr
Quellen:
Getötete pro 100.000 Kinder: IRTAD
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

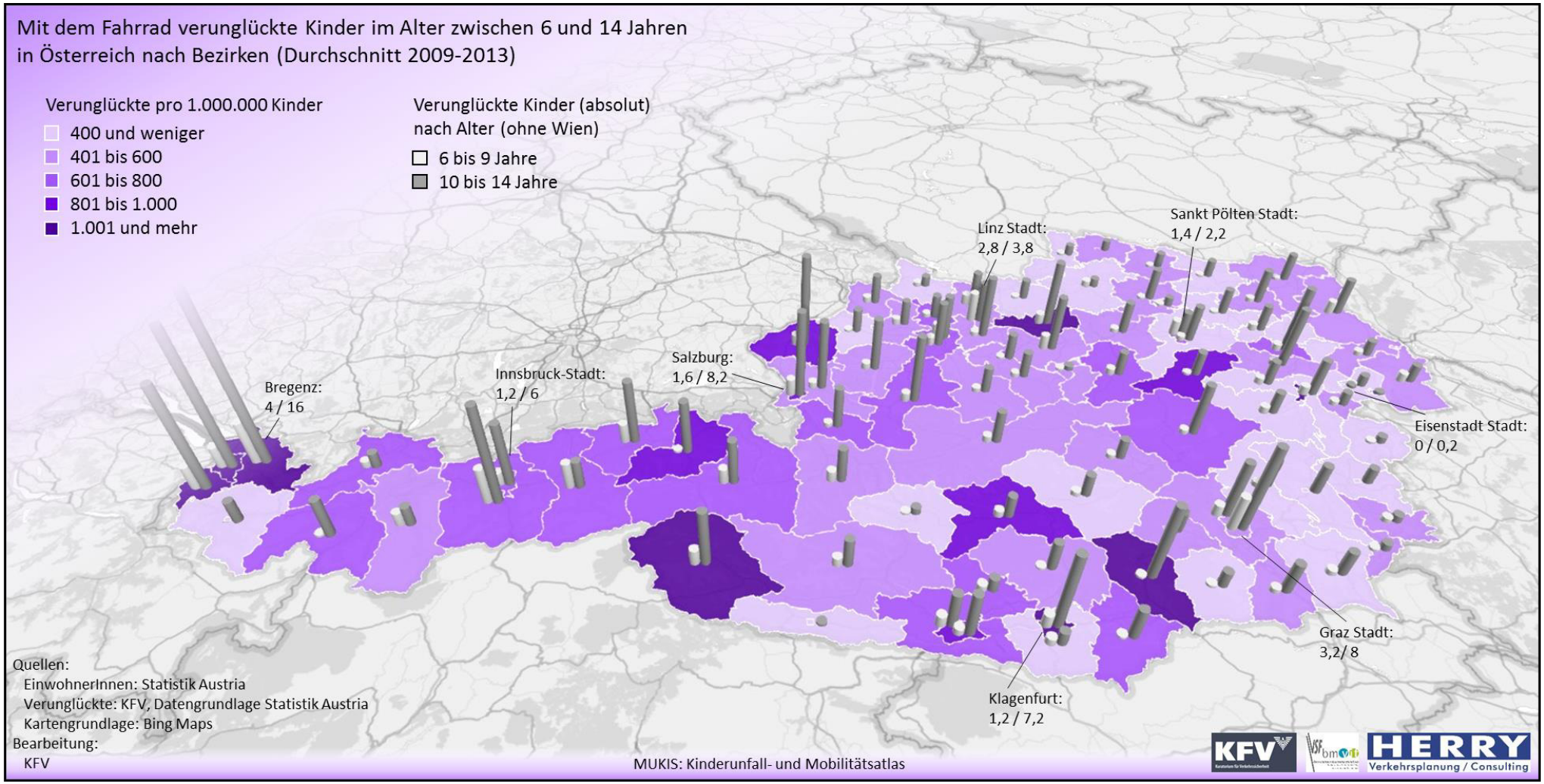

Beim Fahrradfahren getötete Kinder im Alter zwischen 0 und 14 Jahren
in Europa nach Staaten (Durchschnitt 2008-2012)
Getötete pro 100.000 Kinder
0,2 und weniger
0,21 bis 0,4
0,41 bis 0,8
0,81 und mehr
Quellen:
Getötete pro 100.000 Kinder: IRTAD
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

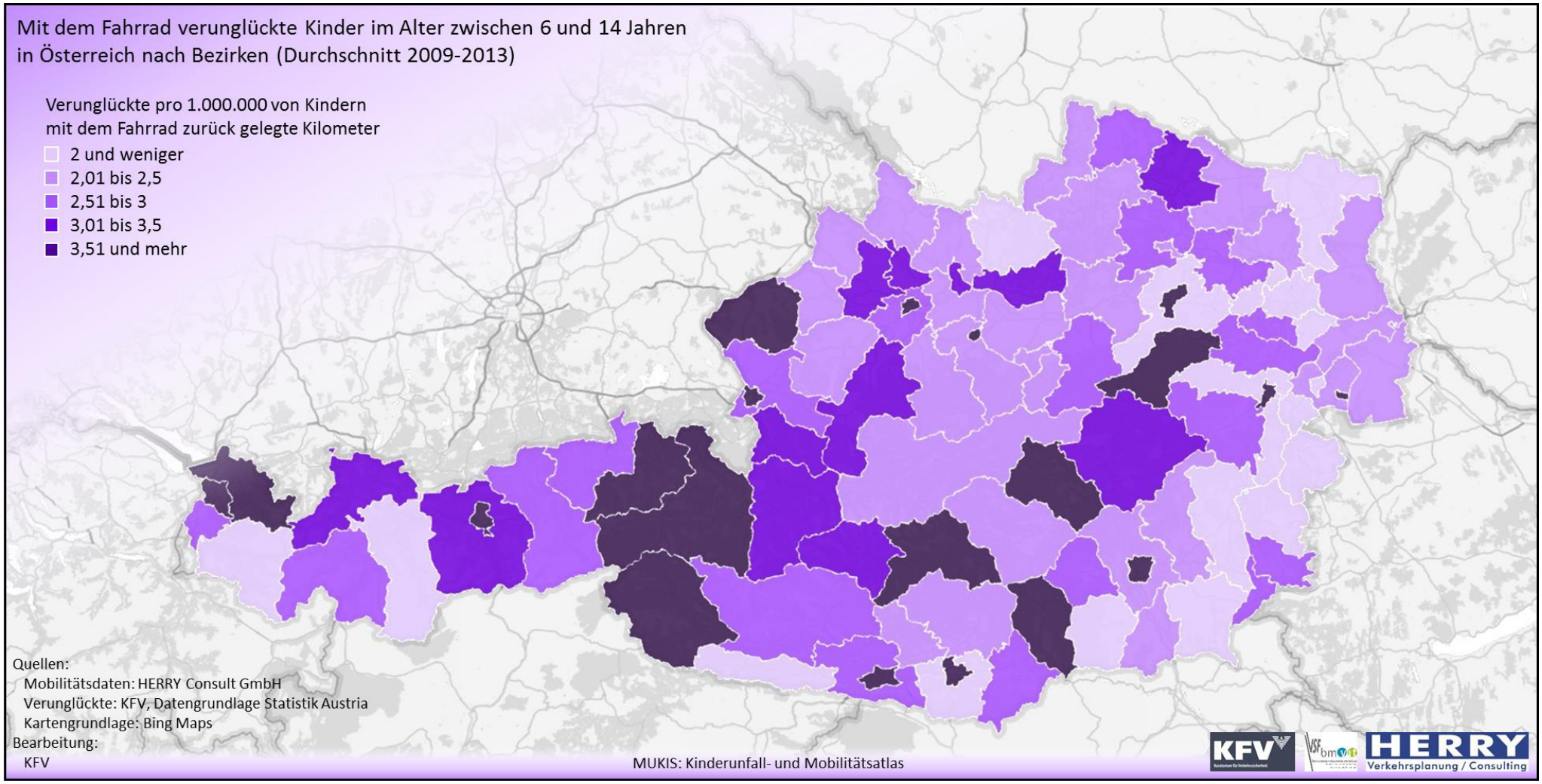

Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bundesländern (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
41,2
8,2
41
12,4
26,6
5,2
67,2
13,2
63
12,2
9
17,8
40,2
8
2,2
7,4
32
5,4
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
Bregenz:
4 / 16
Innsbruck-Stadt:
1,2 / 6
Salzburg:
1,6 / 8,2
Linz Stadt:
2,8 / 3,8
Sankt Pölten Stadt:
1,4 / 2,2
Wien:
9 / 17,8
Eisenstadt Stadt:
0 / 0,2
Graz Stadt:
3,2/ 8
Klagenfurt:
1,2 / 7,2
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 Kinder
400 und weniger
401 bis 600
601 bis 800
801 bis 1.000
1.001 und mehr
Verunglückte Kinder (absolut)
nach Alter (ohne Wien)
6 bis 9 Jahre
10 bis 14 Jahre
Bregenz:
4 / 16
Innsbruck-Stadt:
1,2 / 6
Salzburg:
1,6 / 8,2
Linz Stadt:
2,8 / 3,8
Sankt Pölten Stadt:
1,4 / 2,2
Eisenstadt Stadt:
0 / 0,2
Graz Stadt:
3,2/ 8
Klagenfurt:
1,2 / 7,2
Quellen:
EinwohnerInnen: Statistik Austria
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting


Mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren
in Österreich nach Bezirken (Durchschnitt 2009-2013)
Verunglückte pro 1.000.000 von Kindern
mit dem Fahrrad zurück gelegte Kilometer
2 und weniger
2,01 bis 2,5
2,51 bis 3
3,01 bis 3,5
3,51 und mehr
Quellen:
Mobilitätsdaten: HERRY Consult GmbH
Verunglückte: KFV, Datengrundlage Statistik Austria
Kartengrundlage: Bing Maps
Bearbeitung:
KFV
MUKIS: Kinderunfall- und Mobilitätsatlas
KFV
HERRY
Verkehrsplanung / Consulting

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:
bmvit - Bundesministerium für Technologie
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien, Austria

Inhaltliche Erarbeitung:
DI[in] Veronika Zuser – KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
DI Norbert Sedlacek – HERRY Consult
Mag.[a] Anita Eichhorn – KFV
Dipl.-Psych.[in] Daniela Knowles – KFV
DI Alexander Pommer – KFV
Mag.[a] Irene Steinacher – HERRY Consult
Mag.[a] Eva Aigner-Breuss – KFV
DI Martin Donabauer – KFV
Mag. Jürgen Breuss – KFV

Wien, 20. Oktober 2015

Projektnummer:
GZ BMVIT-199.844/0001-IV/ST2/2013

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“**.

Kinder sicher mobil.

Ein Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

MUKIS

Bisher wurde in Österreich bei Unfallauswertungen das Mobilitätverhalten von Kindern (6–14 Jahre) nicht ausreichend berücksichtigt. Das Projekt **„Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen (MUKIS)“** schafft diese notwendige Verbindung zwischen dem aktuellen Unfallgeschehen von Kindern und deren Mobilitätsverhalten.

Die ausführlichen Ergebnisse finden Sie als Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas Österreich auf http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/publikationen/index.html

Dieses Projekt wurde vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) gefördert.

Kind sein, sicher sein

Zur Förderung der eigenständigen Mobilität und Verkehrssicherheit gibt es unterschiedliche Ansätze (Bewusstseinsbildung, Überwachung, Infrastrukturmaßnahmen). Umgesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder haben aber oft einen Haken: Sie orientieren sich überwiegend an den örtlichen Gegebenheiten statt an den Bedürfnissen von Kindern. Noch dazu sind konventionelle Überwachungs- und Infrastrukturmaßnahmen meist sehr aufwändig, teuer und daher schwer umzusetzen.

In diesem Leitfaden zeigen wir Ihnen Alternativen: Es gibt kostengünstige bewusstseinsbildende Maßnahmen, mit denen Sie als Verantwortliche/r in der Gemeinde oder Schule, aber auch als Eltern oder Großeltern die eigenständige und verkehrssichere Mobilität von Kindern fördern können. Für diese Maßnahmen brauchen Sie keine großen Mittel, Sie können sie schnell umsetzen und Erfolge erzielen.

Zunächst geben wir Ihnen einen Überblick über das Unfallgeschehen und über die Mobilität von Kindern in Österreich. Sie erfahren außerdem, mit welchen Herausforderungen Kinder im Straßenverkehr zu kämpfen haben. Diesen Herausforderungen stellen wir ausgewählte Informations- und Aufklärungsmaßnahmen für SchülerInnen und Eltern gegenüber, mit denen die eigenständige Mobilität gefördert wird und gleichzeitig die Verkehrssicherheit gewährleistet bleibt. Zu allen Maßnahmen finden Sie in diesem Leitfaden die wichtigsten Eckdaten, Beispiele und weiterführende Links. Wir hoffen, dass Sie unter diesen Denkanstößen den für Sie passenden Lösungsansatz finden!

BEWUSSTSEINSBILDUNG
Information, Aufklärung, Aus- und Weiterbildung von VerkehrsteilnehmerInnen

ÜBERWACHUNG
Verhaltenslenkende Normen (Gebote, Verbote) und deren Kontrolle durch die Exekutive

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN
Ausgestaltung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmitteln

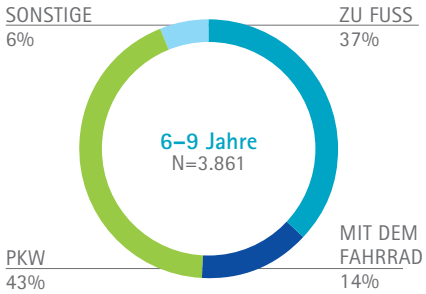
Das MUKIS-Projektteam des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) und der Herry Consult GmbH.

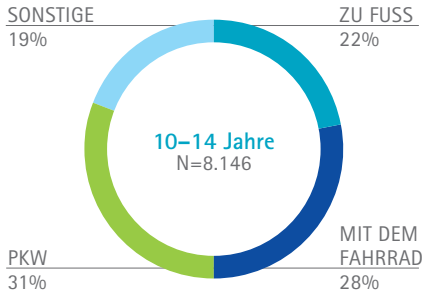
Daten, Fakten, Hintergründe

Je älter Kinder werden, desto mobiler werden sie. Weil sie nicht mehr nur auf das „Eltern-Taxi" angewiesen sind, verunglücken 10- bis 14-jährige Kinder anteilig seltener als 6- bis 9-Jährige im Pkw und häufiger mit dem Fahrrad oder sonstigen Verkehrsmitteln wie etwa dem Moped (als MitfahrerInnen). Vergleicht man das Mobilitätsverhalten von VolksschülerInnen mit jenem der 10- bis 14-Jährigen, fallen einige Unterschiede auf: Das Fahrrad spielt bei den Älteren eine wesentlich größere Rolle, vor allem für Freizeitwege (Kinder dürfen ab 10 Jahren nach Absolvieren der Freiwilligen Radfahrprüfung alleine im Straßenverkehr unterwegs sein). In den Morgenstunden – auf dem Weg zur Schule – legen die Kinder beider Altersklassen die meisten Fußwege zurück. Am Nachmittag, rund um den Schulschluss, sind die 6- bis 9-Jährigen vor allem zwischen 11.00 und 13.00 Uhr unterwegs. Bei den 10- bis 14-Jährigen verteilen sich die Fußwege wegen der unterschiedlichen Schuldauer gleichmäßig auf den gesamten Nachmittag.

Die Unfallzahlen verhalten sich in etwa proportional zu den zurückgelegten Wegen: Zu Zeiten, zu denen die Kinder verstärkt im Straßenverkehr unterwegs sind, verunglücken generell auch mehr Kinder. Zum morgendlichen Schulbeginn sind aber in beiden Altersklassen im Verhältnis zum Schulschluss deutlich weniger verletzte FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu verzeichnen, da die Kinder vielfach begleitet werden. Auffällig ist: Zwischen 16.00 und 18.00 Uhr verunglücken 6- bis 9-Jährige häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad, obwohl sie verhältnismäßig seltener auf diese Art unterwegs sind. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den 10-14-jährigen verunglückten RadfahrerInnen für die Zeit zwischen 14.00 und 16.00 Uhr. Die Vermutung liegt nahe, dass Kinder am Nachmittag vor allem Freizeitmobilität zeigen, d.h. dass sie vereinzelter im Straßenraum unterwegs sind und sich auch an Orten bewegen, wo andere VerkehrsteilnehmerInnen weniger mit ihnen rechnen als im Schulumfeld.

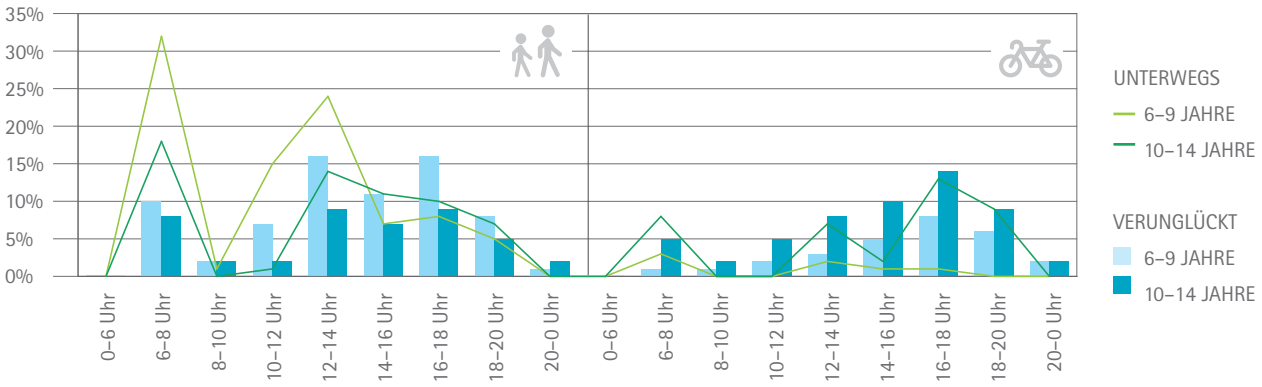
Verunglückte nach Verkehrsart in % (2009-2013)





Vergleich der Mobilitäts- und Verunglücktenzahlen von Kindern in %

(6 bis 9 Jahre bzw. 10 bis 14 Jahre jeweils zu Fuß und mit dem Fahrrad = 100 %)



In 3 Stufen zur Kompetenz

Bevor sie selbstständig im Straßenverkehr unterwegs sind, müssen Kinder die Möglichkeit bekommen, Verkehrs- und Mobilitätskompetenz zu erwerben und zu üben.

— Unter Verkehrskompetenz wird die Fähigkeit verstanden, sicher und vorschriftskonform am Straßenverkehr teilnehmen zu können. Daran sind Voraussetzungen geknüpft: Falls nötig, muss ein technisch einwandfreies Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, man muss die körperlichen Fähigkeiten haben, um das Verkehrsmittel zu beherrschen sowie die Verkehrsregeln und Vorschriften kennen.

— Mobilitätskompetenz bedeutet, durch die Erfahrung mit verschiedenen Verhaltensweisen eine eigene Einstellung zum eigenen Verhalten im Straßenverkehr zu entwickeln. Vor allem wenn sich Kinder eigenständig im Straßenverkehr behaupten müssen, gewinnen sie viel an Kompetenz dazu. Sie können dann Konfliktsituationen besser einschätzen, früher erkennen und entschärfen.

Verkehrs- und Mobilitätskompetenz wird in 3 Stufen erworben:

Stufe 1: „Wissen erlangen"

— Verkehrsvorschriften und Verkehrszeichen kennen
— Gefahrenpotenziale (er-)kennen
— Zusammenhänge zwischen Verkehrsregeln/(-vorschriften) und Verkehrsablauf erkennen und diese in Beziehung zum eigenen Verhalten setzen können
— Verkehrssituationen einschätzen lernen
— Die eigene Grenzen und die eigene Risikobereitschaft beurteilen können

Stufe 2: „Einstellung entwickeln"

— Einfühlungsvermögen für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen entwickeln
— Verantwortung für das eigene Handeln im Verkehr übernehmen
— Verkehrsregeln und -vorschriften akzeptieren
— Eine umweltschützende und soziale Wertehaltung einnehmen

Stufe 3: „Verhalten ausbilden"

— Konsequenzen des eigenen Verhaltens im Verkehr bewerten können
— Angemessenes Verhalten bei Not- und Konfliktsituationen zeigen
— Eigene Mobilität planen und umsetzen

Um Verkehrs- und Mobilitätskompetenz entwickeln zu können, muss ein Kind also die Möglichkeit bekommen, Wissen zu erlangen, eine eigene Einstellung entwickeln zu dürfen und das eigene Verhalten ausbilden zu können. Sind diese Kompetenzen vorhanden, kann ein Kind selbst Konfliktsituationen im Straßenverkehr rechtzeitig erkennen und sogar vermeiden. In der Kindheit wird also die Grundlage für eine sichere und verantwortungsvolle Verkehrsteilnahme im Erwachsenenalter gelegt.

Was Kinder im Straßenverkehr besonders macht

Kinder erleben ihre Umwelt und vor allem den Straßenverkehr völlig anders als Erwachsene. Unbewusst erwarten wir Großen aber, dass sich Kinder im Straßenverkehr wie kleine Erwachsene verhalten. Das ist aus Sicht der kindlichen Entwicklung gar nicht möglich. Denn: Kinder sehen, hören, denken, fühlen und bewegen sich anders. Das sind gleichzeitig die Handlungsfelder, an denen Sie mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen ansetzen können.

1. Körpergröße

Weil sie kleiner sind, bekommt der Straßenverkehr für Kinder eine ganz eigene Dimension. So können Kinder z.B. nicht über Autodächer schauen und bemerken herankommende Fahrzeuge daher erst viel später. Umgekehrt kann ein Kind wegen seiner Körpergröße aber auch für AutofahrerInnen „unsichtbar" sein, wenn es beispielsweise hinter einem Auto oder einer Hecke steht.

2. Sichtfeld

Kinder haben ein deutlich engeres Sichtfeld als Erwachsene. Seitlich herankommende Fahrzeuge nehmen sie wesentlich später wahr. Auch das Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten gelingt noch nicht – eine Fähigkeit, die beim Überqueren der Fahrbahn aber immens wichtig ist.

3. Bewegungsdrang

Der Bewegungsdrang der Kleinen ist groß! Nach einem anstrengenden Schultag mit stundenlangem Stillsitzen macht Laufen und Springen natürlich doppelt so viel Spaß. Problematisch ist aber, dass Kinder einmal begonnene Bewegungen nur schwer abbrechen können, etwa wenn sie einem Ball nachlaufen.

4. Geräusche

Aus der Vielfalt der Geräusche können Kinder die wichtigen oft nicht herausfiltern. Sind sie gerade abgelenkt, haben sie im wahrsten Sinne des Wortes kein Ohr für eine Fahrradglocke oder ein hupendes Auto. Außerdem erkennen sie kaum, ob sich Geräusche entfernen oder nähern.

5. Regeln und Vorschriften

Kinder können gewisse Regeln, Vorschriften und Verhaltensweisen leicht verstehen, wenn sie kindgemäß erklärt werden. Trotzdem verhalten sich Kinder oft nicht ihrem Wissen entsprechend. Auch wenn sie etwas schon mehrmals erklärt haben, sollten Erwachsene die Fähigkeiten von Kindern daher nie überschätzen.

6. Gefahrenbewusstsein

Kinder haben ein geringes Gefahrenbewusstsein, weil sie Gefahren zunächst mit konkreten Orten verbinden. Nur weil ein Kind eine spezifische Kreuzung als gefährlich erkannt hat, weiß es nicht automatisch, dass auch andere Kreuzungen gefährlich sein können.

7. Aufmerksamkeit und Konzentration

Kinder haben eine kurze Aufmerksamkeitsspanne und sind kaum in der Lage, ihre Aufmerksamkeit zu teilen. Also lassen sie sich leicht ablenken. Genau so schwer fällt es ihnen, Wesentliches von Unwesentlichem zu trennen. Sie vermischen Realität und Phantasie, was zu gefährlichen Situationen führen kann (z.B. werden Roller, Fahrräder u.ä. plötzlich zu Autos, Pferden oder Flugzeugen).

8. Fehleinschätzung anderer

Kinder können die Perspektive und das Verhalten anderer noch nicht richtig einschätzen. So glauben sie zum Beispiel, dass ein/e AutofahrerIn sie genau so sehen kann, wie sie ihn bzw. sie sehen.

9. Nachahmung anderer

Kinder imitieren das Verkehrsverhalten der Eltern und Geschwister, aber auch von Gleichaltrigen. Dadurch lernen sie korrektes Verhalten im Straßenverkehr. Analog dazu übernehmen sie auch falsches Verhalten, das sie bei Freunden oder Erwachsenen sehen.

10. Eigenständige Mobilität

Heute bringen Eltern ihre Kinder meistens mit dem Auto zur Schule und holen sie auch wieder mit dem Auto ab. Dadurch fehlt Kindern aber die Möglichkeit, eigene Erfahrungen im Straßenverkehr zu sammeln. Sie haben es schwerer, eine sichere eigenständige Mobilität zu entwickeln.

Bewusstseinsbildende Maßnahmen

Die unten stehende Tabelle zeigt Ihnen, welche Handlungsfelder der kindlichen Entwicklung Sie mit welchen Ansätzen ansprechen können. Zu jedem Ansatz werden im Anschluss Informationen zur Umsetzung von kostengünstigen bewusstseinsbildenden Maßnahmen gegeben. Diese Maßnahmen können sowohl ergänzend im Verkehrserziehungsunterricht umgesetzt werden, als auch unabhängig von der schulischen Verkehrserziehung von Gemeinden oder Eltern initiiert werden.

Handlungsfelder

Körpergröße	✓	✓		✓	✓		✓		✓
Sichtfeld	✓	✓		✓			✓		✓
Bewegungsdrang			✓		✓	✓			✓
Geräusche	✓	✓					✓	✓	✓
Regeln und Vorschriften	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓
Gefahrenbewusstsein	✓	✓			✓		✓		✓
Aufmerksamkeit und Konzentration		✓			✓				✓
Fehleinschätzung anderer		✓					✓		✓
Nachahmung anderer			✓		✓	✓			✓
Eigenständige Mobilität			✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Ansätze

- Verkehrserziehung und Unterrichtsmaterialien
- Gefahrentraining im Straßenverkehr
- Nachhaltige Mobilität
- Verkehrsplanung
- Fortbewegungsgemeinschaften
- Schulweg mit dem öffentlichen Verkehr
- Aktionen
- Radworkshops
- Elterninformation und Literatur

Verkehrserziehung und Unterrichtsmaterialien

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren	
InitiatorInnen	Schule	
Durchführende	PädagogInnen (intern oder extern)	
Inhalte	Unterschiedliche Lehrbehelfe zu den Themen Verkehrssicherheit und Mobilität	
Dauer	Mehrere Unterrichtseinheiten für eine langfristige Auseinandersetzung mit dem Thema während des Schuljahres	
Materialien	Je nach Maßnahme: Handbücher, Begleithefte, Filme, Spiele etc.	
Kosten	Zum Teil geringer Kostenbeitrag für Unterrichtsmaterialien	
Modus	Alle Fortbewegungsmodi	
Hinweis/Anmerkung	Verkehrserziehung ist in der Volksschule Teil des Lehrplans	
Beispielmaßnahmen	Freiwillige Radfahrprüfung	www.jugendrotkreuz.at
	AUVA Verkehrserziehungslehrmittel	www.auva.at
	Risiko: Kompetenz?	www.schulenmobil.at
	Klasse auf D'Rad	www.schulenmobil.at

Gefahrentraining im Straßenverkehr

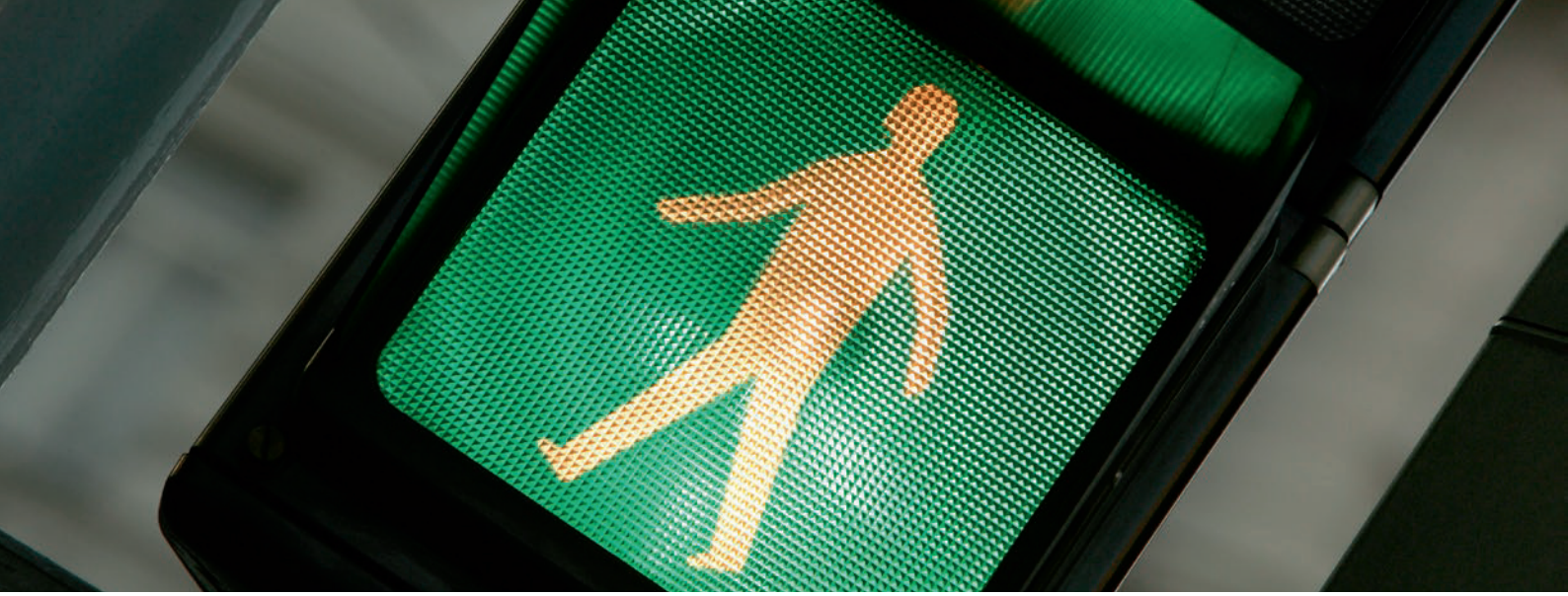
Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren, v.a. aber ab 6 Jahren	
InitiatorInnen	Schule, Eltern	
Durchführende	SchülerInnen lernen Gefahrenstellen im realen Straßenverkehr zu identifizieren. Regelverständnis und richtiges Verhalten werden trainiert.	
Inhalte	Unterschiedliche Lehrbehelfe zu den Themen Verkehrssicherheit und Mobilität	
Dauer	Mehrere Unterrichtseinheiten	
Materialien	Hefte und Broschüren, Schulwegplan	
Kosten	Je nach Aktion unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Alle Fortbewegungsmodi	
Hinweis/Anmerkung	–	
Beispielmaßnahmen	Schulwegpläne	www.auva.at www.kfv.at
	Schlaumeier geben Acht – Mehr Sicherheit am Schulweg	www.graz.at
	Blick und Klick	www.oeamtc.at
	AUVA Safety Tour	www.safety-tour.at

Nachhaltige Mobilität

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren	
InitiatorInnen	Schule	
Durchführende	Hauptsächlich externe AnbieterInnen	
Inhalte	Bei diesen Maßnahmen gilt es, altersadäquat nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern, Wissen über nachhaltige Mobilität zu vermitteln und die Fähigkeit zur Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens anzuregen.	
Dauer	Je nach Maßnahme und Ansatz von einigen Unterrichtseinheiten bis zu mehreren Jahren	
Materialien	Begleithefte, Ausweise, technisches Equipment – meist von AnbieterInnen bereitgestellt	
Kosten	Je nach Aktion unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Alle Fortbewegungsmodi	
Hinweis/Anmerkung	–	
Beispielmaßnahmen	Kindermeilen – KlimaschützerInnen unterwegs	www.klimabuendnis.at
	Verkehrsschlangenspiel	www.ivp.co.at
	MoMo I und II: Mobilität Morgen	www.schulenmobil.at
	Mobilitätsführerschein	www.graz.at

Verkehrsplanung

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren, v.a. aber von 10 bis 14 Jahren	
InitiatorInnen	Schule, Eltern, Gemeinde	
Durchführende	Hauptsächlich externe AnbieterInnen	
Inhalte	Kinder analysieren die Verkehrssicherheit in ihrem Lebensumfeld. Konkret werden Gefahrenstellen begutachtet und Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssituation vor Ort angestellt. Vorschläge werden bei Neugestaltungen berücksichtigt.	
Dauer	Je nach Maßnahme von einem Tag bis zu mehreren Tagen	
Materialien	–	
Kosten	Je nach Maßnahme unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Alle Fortbewegungsmodi	
Hinweis/Anmerkung	Für die praktische Umsetzung der Ergebnisse ist eine Kooperation mit der Gemeinde erforderlich.	
Beispielmaßnahmen	Kinderverkehrsplenum	www.ivp.co.at
	Kinder als Verkehrsplaner	www.ivp.co.at
	Sicherer Schulweg (Volksschule Wies)	www.klimabuendnis.at



Fortbewegungsgemeinschaften

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren, v.a. aber 1. Schulstufe	
InitiatorInnen	Schule, Eltern	
Durchführende	Ehrenamtliche Personen	
Inhalte	Eine Fortbewegungsgemeinschaft ist eine Gruppe von Kindern, die von einer oder mehreren Aufsichtspersonen begleitet wird und gemeinsam zu Fuß oder per Rad zur Schule geht oder fährt. An bestimmten „Haltestellen" können sich weitere Kinder der Gruppe anschließen.	
Dauer	Es wird empfohlen, die begleitete Fortbewegungsgemeinschaft zu Beginn eines neuen Schuljahres über eine Zeitspanne von mindestens 4 Wochen (täglich) einzurichten. Danach sowohl begleitet als auch unbegleitet über das restliche Schuljahr durchführbar.	
Materialien	(selbstgebastelte) Schilder/Tafeln für Haltestellen	
Kosten	Haltestellenschilder können kostenpflichtig bestellt werden	
Modus	Betrifft die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad	
Hinweis/Anmerkung	Optional: Einschulung durch die Polizei oder durch das Klimabündnis	
Beispielmaßnahmen	Velobus	www.schulenmobil.at (Allgemeine Informationen)
	Pedibus	www.schulenmobil.at (Leitfaden für Ablauf)
	BIKEline	www.bikebird.at

Schulweg mit dem öffentlichen Verkehr

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren, v.a. aber ab 10 Jahren	
InitiatorInnen	Schule, Eltern, externe AnbieterInnen/ÖV-BetreiberInnen	
Durchführende	Hauptsächlich externe AnbieterInnen/ÖV-BetreiberInnen	
Inhalte	Kinder werden dabei unterstützt, den öffentlichen Personenverkehr sicher zu benutzen und Gefahren zu erkennen. Sie lernen außerdem, wie man seine Route mit Hilfe von Fahrplänen und Onlineauskünften plant.	
Dauer	Je nach Maßnahme von einigen Stunden bis zu einem Tag	
Materialien	Onlineplattformen der Verkehrsbetriebe, Handbücher, Infomaterialien – meist von AnbieterInnen bereitgestellt	
Kosten	Je nach Maßnahme unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Betrifft die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	
Hinweis/Anmerkung	–	
Beispielmaßnahmen	Mobil mit den Öffis	www.apschner.at
	Be a Mobistar!	www.klimabuendnis.at
	Buslotsen im Schülerverkehr	www.umweltbildung.at
	Hetz im Netz	www.verkehr.steiermark.at
	Busschule	www.verkehr.steiermark.at

Aktionen

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 14 Jahren	
InitiatorInnen	Schule, Eltern, externe AnbieterInnen	
Durchführende	Hauptsächlich externe AnbieterInnen	
Inhalte	Die hier angesprochenen Aktionen zielen auf Aufklärung und Bewusstseinsbildung im Straßenverkehr ab. Verglichen mit anderen Maßnahmen ist die Planungsdauer und Umsetzungsphase eher kurz.	
Dauer	Je nach Aktion von einigen Stunden bis zu einem Tag	
Materialien	Aktionsutensilien und technisches Equipment – meist von AnbieterInnen bereitgestellt	
Kosten	Je nach Aktion unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Alle Fortbewegungsmodi	
Hinweis/Anmerkung	–	
Beispielmaßnahmen	Mit Helmi sicher unterwegs im Straßenverkehr	www.kfv.at
	Nimm dir Zeit für meine Sicherheit (Apfel-Zitrone)	www.helmi.at
	Aktion Zebrastreifen	www.kfv.at
	Hallo Auto	www.oeamtc.at
	Raiffeisenverkehrssicherheitstage in Schulen	www.kfv.at

Radworkshops

Zielgruppe	Kinder von 6 bis 10 Jahren, v.a. ab 9 Jahren	
InitiatorInnen	Schule, Eltern	
Durchführende	Hauptsächlich externe AnbieterInnen	
Inhalte	In den Radworkshops soll die Motorik der Kinder beim Radfahren verbessert sowie Geschicklichkeit, Gleichgewicht und Koordination trainiert werden. Außerdem soll Wissen über die technische Ausrüstung des eigenen Fahrrads und die Bedeutung des Radhelms vermittelt werden.	
Dauer	Je nach Workshop ein Halb- oder Ganztag	
Materialien	Handbücher, Begleithefte, Fahrradparcours – meist von AnbieterInnen bereitgestellt	
Kosten	Je nach Aktion unterschiedlicher Kostenbeitrag	
Modus	Betrifft die Fortbewegung mit dem Fahrrad	
Hinweis/Anmerkung	Sinnvoll auch als Vorbereitung auf die Freiwillige Radfahrprüfung	
Beispielmaßnahmen	AUVA Radworkshop	www.auva.at
	Familien-Radfahrtraining	www.fgm.at
	Radfahrtraining in der Verkehrsrealität	www.radfahrtraining.at
	Fahrradwerkstätte	www.schulenmobil.at
	Radfahren in der ersten und zweiten Klasse	www.uk-nord.de

Elterninformation und Literatur

Zielgruppe	Eltern			
InitiatorInnen	–			
Durchführende	NGOs und staatliche Institutionen			
Inhalte	Eltern werden über typisch kindliches Verhalten informiert und Gefahrenbewusstsein wird geweckt. Vorbildfunktion, Sicherung im Auto und Radfahren werden auf unterschiedliche Weise thematisiert.			
Dauer	–			
Materialien	Informationsmaterialien, Broschüren, Bücher, Videos			
Kosten	Meist kostenlos			
Modus	Alle Fortbewegungsmodi			
Hinweis/Anmerkung	–			
Beispielmaßnahmen	Bitte bedenken Sie - Sie sind ein Vorbild	www.kfv.at	bfu Kinderpost	www.bfu.ch
			Wir gehen zur Schule	www.bmvit.gv.at
	Kleine Radprofis	www.bmvit.gv.at	Kind und Verkehr	www.deutsche-verkehrswacht.de

Verknüpfung wirkt stärker!

Oft werden in den österreichischen Schulen und Gemeinden nur Einzelmaßnahmen zum Thema Mobilität und Verkehrssicherheit gesetzt. Die Wirkung bei den Kindern ist aber viel nachhaltiger, wenn einzelne Maßnahmen miteinander verknüpft werden. Ein gutes Beispiel dafür ist „MUFI und die Drachenritter" aus der Gemeinde Munderfing (OÖ) (www.mbi-munderfing.at). Berücksichtigen Sie die folgenden Punkte, wenn Sie unterschiedliche Maßnahmen bündeln:

Problem definieren	Konkreten Handlungsbedarf feststellen (beispielsweise parkende Autos erschweren Kindern das sichere Überqueren der Straße).
InitiatorInnen finden	Identifizieren Sie AkteurInnen, die sich des Problems annehmen. Wichtig ist, EntscheidungsträgerInnen von Beginn an einzubinden (z.B. SchulleiterIn, MobilitätsberaterIn, ElternvertreterIn, externe AnbieterIn, GemeindevertreterIn, NGOs).
Maßnahmen kombinieren	Maßnahmenbündel erzielen einen wesentlich höheren Bekanntheitsgrad und Wirkungseffekt. Kurzfristige Schwerpunktmaßnahmen und langfristge Dauerlösungen können ergänzend miteinander verknüpft werden.
Identität schaffen	Durch Schaffung einer „Identität" wird die Maßnahme auf eine persönliche Ebene gehoben: „Ich trage zum Gelingen bei." So können Sie mit einem Wettbewerb beispielsweise ein „Markenzeichen" bestimmen oder eine Klasse/Kindergruppe erarbeitet gemeinsam ein solches Merkmal (z.B. Logo, Homepage, Sticker, T-Shirt).
Synergien nutzen	AkteurInnen erarbeiten ein Maßnahmenpaket aus Einzelmaßnahmen und nutzen damit Synergien zwischen den Einzelmaßnahmen. Ein Beispiel: Bei der Einführung einer Elternhaltestelle übernehmen ältere SchülerInnen die Schulwegbegleitung. Dadurch steigt der Selbstwert des begleiteten Kindes („Ich traue mich auch ohne meine Eltern."), aber auch des Begleitenden („Ich habe die Verantwortung für die Kinder."), und beide Seiten stärken ihre Mobilitätskompetenz.
Akzeptanz fördern	Gesetzte Maßnahmen brauchen Zeit, um einen gewissen Akzeptanzgrad zu erreichen. Daher ist es wichtig, sich im Voraus beraten zu lassen, wie lange eine Maßnahme benötigt, bis sie angenommen wird bzw. welche Aktionen gesetzt werden können, um die gewünschte Akzeptanz zu erzielen. Oft können Maßnahmen durch eine Bündelung wesentlich einfacher modifiziert bzw. neue Maßnahmen aufgenommen werden. Mit der Bündelung steigt die Bekanntheit und damit die Akzeptanz.
Zeitrahmen definieren	Die Maßnahmen sollen vorerst einen klar definierten Zeitraum abdecken, der jedoch jederzeit den Rahmenbedingungen angepasst werden kann.
Ziele setzen	Die Maßnahmen sollten klare Zielsetzungen definieren, die auch evaluiert werden können (und sollten). Dadurch gewinnt das Maßnahmenbündel in der Gesellschaft – auch außerhalb der Gemeinde – an Wertschätzung bzw. wird zu einer „Marke", die in der Gemeinde, der Schule, aber auch bei den einzelnen Teilnehmenden einen gewissen Stellenwert bekommt.
AkteurInnen gewinnen und halten	Das Interesse und Engagement einzelner AkteurInnen kann bei längeren Laufzeiten von Maßnahmen verloren gehen. Daher sollte sich das Kernteam rechtzeitig um Nachbesetzungen kümmern.

Herausgeber und Kontakt

bmvit - Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at

Inhaltliche Erarbeitung

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18, 1100 Wien
www.kfv.at

Herry Consult GmbH
Argentinierstraße 21, 1040 Wien
www.herry.at

Gestaltung

identum communications gmbh
Strozzigasse 32-34/6, 1080 Wien
www.identum.at

Bilder

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Shutterstock
Fotolia

Wien, Oktober 2015