

SISO – Sicher & Sozial

Handlungsempfehlungen für neue Kompetenzen im Straßenverkehr

Mag.^a Elke Weiß; Tina Panian, Bakk. (phil.)

Forschungsgesellschaft Mobilität FGM Gemeinnützige GmbH

Graz, März 2017



Endbericht 2017

AutorInnen: Mag.^a Elke Weiß; Tina Panian, Bakk. (phil.)

Datum: März 2017

Durchgeführt von:



Gefördert durch:



Kurzzusammenfassung

Im 3-jährigen Verkehrssicherheitsprojekt „Sicher & Sozial“ werden wirksame, individuelle Trainingsmethoden für eine moderne, nachhaltige und soziale Verkehrserziehung entwickelt, die auf die unterschiedlichen Verkehrsfähigkeiten und Bedürfnisse von Kindern im Volksschulalter (speziell im Alter von 9-10 Jahren) eingeht. Dabei wird der Verkehrsraum als soziales Interaktionssystem gesehen, in dem Menschen sich begegnen und auf andere reagieren. Dazu wird untersucht, inwieweit in bisherigen Verkehrserziehungs- und Trainingsmethoden für Kinder das Lernen sozialer Fähigkeiten und Risikokompetenzen integriert ist. Am Grazer Beispielprojekt „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“ sollen anhand einer Beobachtung und Befragung Lücken bei der Vermittlung dieser Kompetenzen identifiziert und benannt werden. Anhand dieser Erkenntnisse werden individuelle Methoden entwickelt, die Kindern nicht nur Regeln und Normen für das Verhalten im Verkehr vermitteln, sondern vor allem Kompetenzen und Fähigkeiten, wie Sozial-, Risiko- und Mobilitätskompetenz, die für einen sicheren Aufenthalt im Verkehr wichtig sind.

Die neu entwickelten Methoden werden auf ihre Wirkung und praktische Übertragung in den Verkehrserziehungsunterricht getestet und sollen in einem Leitfaden Eltern, LehrerInnen, Radfahr-trainerInnen und an Verkehrssicherheit interessierten Personen zur Verfügung stehen. Mit diesen neuen Methoden soll die Basis für ein verantwortungsvolles Miteinander und ein sicheres Fortbewegen im Straßenverkehr gelegt werden – ohne sich (als Kind) oder andere (später als Erwachsene/r) zu gefährden.

Abstract

In the 3-year road safety project "Safe & Social" effective, individual training methods for a modern, sustainable and social traffic education are developed, which addresses the different skills and needs of children of primary school age (especially at the age of 9-10 years) related to traffic and road safety. The traffic space is seen as social interaction system, in which people meet and react to others. To this end, the extent to which the learning of social skills and risk competencies is integrated in current transport education and training methods for children is investigated. On the sample project "Radfahrtraining - professionals on the road", carried out in Graz, gaps in teaching these competences are identified by means of an observation and survey. On the basis of these findings, individual methods are developed that teach children not only rules and standards for behavior in traffic but, above all, competencies and skills, such as social, risk and mobility competence, which are important for a safe behavior in traffic.

The newly developed methods are tested in relation to the effect and practical transfer in traffic education and will be available in elaborated guidelines for parents, teachers, cyclists and persons interested in traffic safety. The aim of these new methods is to lay the

foundations for responsible and safe traffic behavior - without endangering oneself (as a child) or others (as adults).

Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	10
1.1 Projekthintergrund	10
1.2 Projektziel	13
1.3 Projektdurchführung.....	14
2. VERKEHRSERZIEHUNG IN ÖSTERREICH	15
2.1 Historischer Abriss über die österreichische Verkehrserziehung	15
2.2 Kurzübersicht Lehrpläne in Österreich	17
2.3 Grundsätzliches zur Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung in Österreich.....	18
2.3.1 Grundsätze der Verkehrserziehung.....	18
2.3.2 Netzwerk für Verkehrserziehung	19
2.3.3 Miteinander – Soziales Lernen in der Verkehrserziehung	20
2.3.4 „Carmen, Pablo und Paffi“ – Verkehrs- und Mobilitätserziehung.....	24
2.3.5 Mobilitätserziehung vs. Verkehrserziehung.....	24
2.4 Außerschulische Institutionen.....	24
2.5 Das Radfahrtraining der FGM als Verkehrserziehungsmaßnahme in der Volksschule	25
2.5.1 Hintergrund des Radfahrtrainings.....	26
2.5.2 Inhaltliche Beschreibung	26
3. VERKEHRSERZIEHUNG IN DEUTSCHLAND	28
4. WARUM SISO?	30
5. WISSENSCHAFTLICHE GRUNDLAGE FÜR SISO	34
5.1 Studie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern	34
5.2 Mobilitätserziehung von Kindern als RadfahrerInnen	39

6. GRUNDLAGENERHEBUNG: BEOBACHTUNG DER KINDER BEIM RADFAHRTRAINING.....	41
6.1 Bildung von Indikatoren.....	42
6.2 Stichprobe.....	44
6.3 Radfahrtraining: Die Ergebnisse der Beobachtung der Kinder beim Radfahrtraining.....	46
6.3.1 Soziodemographische Daten der beobachteten Kinder	46
6.3.2 Beobachtung im Schonraum	48
6.3.3 Beobachtung im Straßenverkehr	49
6.3.4 Einschätzung zum Bestehen der Radfahrprüfung	51
6.3.5 Typenbildung.....	52
6.3.6 Charakterisierung der Typen nach signifikanten Merkmalen	54
6.3.7 Resümee.....	56
6.4 Radfahrtraining: Die Ergebnisse der Beobachtung 2-3 Monate nach dem Radfahrtraining	57
6.4.1 Steigerung des Radfahrkönnens	58
6.4.2 Prüfungsergebnisse im Trainingsjahr 2014	61
6.4.3 Prüfungsergebnisse nach unterschiedlichen Schulen	62
6.4.4 Prüfungsergebnisse nach Geschlecht.....	63
6.4.5 Prüfungsergebnisse nach Alter	64
6.4.6 Prüfungsergebnisse nach Herkunft.....	65
6.4.7 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung	65
6.4.8 Trainingsbewertung von Kindern mit bestandener Radfahrprüfung.....	67
6.4.9 Bestandene Prüfung nach Risikotypen.....	68
7. GRUNDLAGENERHEBUNG: BEFRAGUNG VON LEHRERINNEN, ELTERN, SCHULBUSFAHRERINNEN, POLIZISTINNEN UND RADFAHRTRAINERINNEN.....	68
7.1 Befragung der LehrerInnen	68
7.1.1 Befragungsergebnisse zum Stellenwert der Verkehrserziehung	69
7.1.2 Durchgeführte Aktionen, Inhalte und Methoden zur Verkehrserziehung an den Schulen.....	70
7.1.3 Vorwiegend vermittelte Verkehrserziehungsinhalte an den Schulen.....	71
7.1.4 Vorwiegend verwendete Methoden zum Verkehrserziehungsunterricht.....	71
7.1.5 Vorwiegend verwendete Materialien zum Verkehrserziehungsunterricht	72
7.1.6 Befragungsergebnisse zur Zufriedenheit des Radfahrtrainings	73
7.1.7 Verbesserungsvorschläge der LehrerInnen zum Radfahrtraining.....	74
7.1.8 Generelle Wünsche zum Radfahren für Kinder.....	74
7.1.9 Befragungsergebnisse zur Trainingsform.....	76
7.1.10 Einschätzung des Sicherheitsverhaltens der Kinder im Straßenverkehr	77
7.1.11 Befragungsergebnisse zur Einschätzung der Erfolgsquote der Radfahrprüfung	78
7.2 Befragung der RadfahrtrainerInnen	79
7.2.1 Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße.....	82
7.2.2 Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft	83
7.2.3 Überforderung der Kinder im Straßenverkehr	84
7.2.4 Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße.....	84

7.2.5	Radfahrtraining in der Verkehrsrealität	84
7.2.6	Die Radfahrprüfung für Kinder	84
7.2.7	Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr	86
7.2.8	Weniger Rücksichtnahme im Verkehr	86

7.3	Befragung der VerkehrspolizistInnen	86
7.3.1	Von der Polizei durchgeführte Aktionen und Maßnahmen	87
7.3.2	Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße.....	88
7.3.3	Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht- österreichischer Herkunft	89
7.3.4	Überforderung der Kinder im Straßenverkehr	89
7.3.5	Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße.....	89
7.3.6	Radfahrtraining in der Verkehrsrealität	89
7.3.7	Training zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	90
7.3.8	Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr	91
7.3.9	Weniger Rücksichtnahme im Verkehr.....	91
7.4	Befragung der SchulbusfahrerInnen	91
7.4.1	Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße.....	92
7.4.2	Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht- österreichischer Herkunft	92
7.4.3	Überforderung der Kinder im Straßenverkehr.....	93
7.4.4	Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße.....	93
7.4.5	Training zur Nutzung des Schulbusses für Kinder der Volksschule	93
7.4.6	Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr	93
7.4.7	Weniger Rücksichtnahme im Verkehr.....	94
7.5	Zusammenfassung der Ergebnisse der Befragung von LehrerInnen, VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen	95
7.5.1	Einschätzungen zum Risikoverhalten	95
7.5.2	Was überfordert die Kinder im Straßenverkehr?.....	98
7.5.3	Handlungsbedarf.....	99
7.5.4	Wünsche, Ideen und Vorschläge.....	99
7.5.5	Empfehlungen an die Eltern	100
7.5.6	Empfehlungen an die LehrerInnen.....	101
7.5.7	Sonstige Empfehlungen.....	102
8.	ENTWICKLUNG INDIVIDUELLER VERKEHRS-ERZIEHUNGSANSÄTZE – SISO KONZEPT	103
8.1	Zielsetzungen des SISO-Konzepts	103
8.1.1	Vermittlung sozialer Kompetenz.....	104
8.1.2	Vermittlung von Risikokompetenz	104
8.1.3	Vermittlung von Mobilitätskompetenz	104
8.2	Die SISO-Trainingseinheiten	105
8.2.1	Trainingseinheit 1: „Bewegen und Wahrnehmen“	105
8.2.2	Trainingseinheit 2: „Wahrnehmen und Soziales Handeln I“	112
8.2.3	Trainingseinheit 3: „Soziales Handeln II“	121

9.	QUALITATIVE ANALYSE DER SISO-TRAININGS-EINHEITEN.....	125
9.1	Beobachtungsaspekt 1: Sozialkompetenz	125
9.1.1	Beobachtungen zur emotionalen Befindlichkeit.....	125
9.1.2	Beobachtungen zum Empathieverhalten.....	127
9.2	Beobachtungsaspekt 2: Mobilitätskompetenz	128
9.2.1	Allgemeine Beobachtungen zur Mobilitätskompetenz	128
9.2.2	Spezifische Beobachtungen zur Mobilitätskompetenz	129
9.3	Beobachtungsaspekt 3: Risikokompetenz	132
10.	QUANTITATIVE ANALYSE DES SISO-TRAININGS-KONZEPTEES	134
10.1	Das SISO-Trainingskonzept im Vergleich	134
10.2	Evaluierungskonzept.....	135
10.3	Beschreibung der Stichprobe von Kontroll- und Experimentalgruppe	136
10.3.1	Anzahl der Kinder und Schulen 2014 (Radfahrtraining/Kontrollgruppe).....	136
10.3.2	Anzahl der Kinder und Schulen 2015 (SISO-Training/Experimentalgruppe).....	136
10.3.3	Geschlecht der teilnehmenden Kinder	138
10.3.4	Alter der teilnehmenden Kinder	139
10.3.5	Migrationshintergrund der teilnehmenden Kinder	139
10.4	Überblick Gesamttrainingserfolg: Vergleich Radfahrtraining vs. SISO-Training	140
10.5	Ergebnis einzelner Übungen im Zeitverlauf: Vergleich Radfahrtraining vs. SISO-Training.....	141
10.6	Einflussfaktoren auf den Trainingserfolg der Kinder: SISO-Training.....	143
10.7	Trainingserfolg für die Radfahrprüfung	145
10.7.1	Prüfungsergebnisse Kontrollgruppe im Trainingsjahr 2014.....	145
10.7.2	Prüfungsergebnisse Experimentalgruppe im Trainingsjahr 2015	146
10.8	Befragung der Eltern	146
10.8.1	Rücklauf Kontrollgruppe und Experimentalgruppe	146
10.8.2	Wissen zur Radhelmpflicht	147
10.8.3	Wissen zum Radfahren auf der Straße	148
10.8.4	Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung	148
10.8.5	Nachfrage nach weiteren Verkehrstrainings	150
10.8.6	Einschätzung des Fahrverhaltens des eigenen Kindes.....	151
10.8.7	Radfahren lernen als Aufgabe der Schule?	153
10.9	Befragung LehrerInnen	154

11. ERARBEITUNG VON HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN AUFGRUND DER QUALITATIVEN UND QUANTITATIVEN ANALYSEN.....	155
11.1 Handlungsempfehlungen zur Sozialkompetenz von Kindern.....	155
11.2 Handlungsempfehlungen zur Mobilitätskompetenz von Kindern.....	162
11.3 Handlungsempfehlungen zur Risikokompetenz von Kindern	165
12. NACHBEREITUNG UND MÖGLICHE ÜBERTRAGUNG AUF DEN VERKEHRSERZIEHUNGSUNTERRICHT	169
13. ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE	170
14. NACHWORT	171
15. LITERATURVERZEICHNIS.....	172
16. ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....	175
17. TABELLENVERZEICHNIS.....	177
18. ANHANG.....	178
18.1 Beobachtungsbogen Kinder	178
18.2 Fragebogen Eltern	181
18.3 Fragebogen DirektorInnen und LehrerInnen	185
18.4 Übungsbeispiele für eine sozial ausgerichtete Verkehrserziehung mit VolksschülerInnen	188
<i>Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Soziale Kompetenz.....</i>	<i>188</i>
<i>Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Bewegungskompetenz.....</i>	<i>192</i>
<i>Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Sicherheitskompetenz.....</i>	<i>194</i>
<i>Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Risikokompetenz.....</i>	<i>196</i>
IMPRESSUM.....	197

1. Einleitung

1.1 Projekthintergrund

In diesem Projekt sollen neue, individuelle Verkehrserziehungs- und Trainingsmethoden entwickelt werden, welche grundlegende Fähigkeiten und Kompetenzen vermitteln, die Kindern eine sichere, soziale und selbstverantwortliche Teilnahme am Verkehr ermöglichen. Dazu gehören Verkehrsfähigkeiten wie Bewegung, Orientierung, Wahrnehmung und Verständigung im Rahmen der sozialen Kompetenz, der Risikokompetenz und der Mobilitätskompetenz.

VolksschülerInnen, die diese Grundkompetenzen besitzen, bewegen sich wesentlich sicherer und souveräner im Verkehr als andere Kinder. Je vorausschauender sie sich verhalten, umso weniger begeben sie sich wirklich in Gefahr.¹

Ein sichereres Verhalten aufgrund der oben genannten Grundkompetenzen bestätigen auch Beobachtungen im seit 1995 von der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) durchgeführten Projekt „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“ an den 4. Klassen der Grazer Volksschulen.

Eine Evaluierung im Rahmen des EU-Projektes „LIFE CYCLE“², zeigt etwa auf, dass sich vor allem die Fähigkeiten des „Links-Abbiegens“ durch das Radfahrtraining wesentlich verbessern. Der Trainingserfolg steigerte sich durch ein zusätzliches Mehrstufen-Radfahrtraining (Radfahrtraining in der 3. und 4. Klasse Volksschule). Kinder, die in der 3. Klasse bereits mit einem Radfahrtraining konfrontiert werden, haben durch Koordinationsübungen und einfaches Üben auf der Straße einen Kompetenzvorteil und somit eine bessere Vorbereitung für die Radfahrprüfung in der 4. Klasse. Vor allem bei Kindern, die noch nie mit dem Fahrrad im Verkehr unterwegs waren, ist ein zusätzliches Training hilfreich und die SchülerInnen werden durch zielgerichtetes Training früher mit dem Verkehrsmittel „Fahrrad“ vertraut gemacht.

Hiermit wird das wichtige Ziel des Radfahrtrainings – das Sicherheitsempfinden der Kinder zu erhöhen und somit zur allgemeinen Steigerung der Verkehrssicherheit beizutragen – erreicht.

Beobachtungen von TrainingsexpertInnen im Projekt „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“ zeigen allerdings eine auffallende Veränderung des Verkehrsverhaltens von am Training teilnehmenden Kindern, speziell in den letzten drei Trainingsjahren. Vor allem sahen

¹ Deutsche Verkehrswacht (1995) (Hrsg.): Grundlagen und Ziele schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. In: Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994, Meckenheim 1995, S. 7

² LIFE CYCLE – Promoting cycling as a life-lasting approach to enhance health and fitness by preventional regular physical activity: Förderung des lebenslangen Radfahrens durch Interventionen für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und SeniorInnen, EU-Projekt der DG SANCO, 2008-2011.

sich RadfahrtrainerInnen mit dem Fehlen von für den Straßenverkehr maßgeblichen Kompetenzen konfrontiert.

Dies äußert sich z. B. durch eine höhere Risikobereitschaft der Kinder beim Fahren auf der Straße, höhere Verhaltensauffälligkeiten bis hin zu Autismus³, fehlende Verkehrskompetenz, mangelndes Gefahrenbewusstsein, fehlendes Orientierungsvermögen auf der Straße, mangelnde motorische Fähigkeiten beim Radfahren und einen Rückgang von Empathie und sozialer Kompetenz bei am Radfahrtraining teilnehmenden Kindern. Diese Beobachtungen konnten durch informelle Befragungen, die mit LehrerInnen durchgeführt wurden, gestützt werden.

Somit ergibt sich ein großer Bedarf an der Vermittlung grundlegender sozialer Kompetenzen sowie neuer Kompetenzen, wie Risiko- und Mobilitätskompetenz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dieser Grundstein für ein lebenslanges selbstverantwortliches und soziales Verhalten im Straßenverkehr muss in der Kindheit gelegt werden. Im Jugendalter sind diese Kompetenzen bereits zunehmend gefestigt.

Das zeigt vor allem die Verkehrssicherheitsarbeit mit risikofreudigen Jugendlichen im Alter von 16 bis 17 Jahren, deren Einstellungen und Verhaltensweisen relativ schwer zu ändern sind und eine Gefahr für sich und andere im Straßenverkehr darstellen. So zeigen etwa Erfahrungen aus Unfallpräventionsprojekten in der Arbeit mit jungen risikofreudigen Fahrlässigkeitstätern – wie z. B. CLOSE TO⁴ –, dass bei einem Teil dieser jungen Fahrer mangelndes empathisches Verhalten festzustellen war. Gerade dieses empathische Verhalten ist laut ExpertInnen⁵ als Kompetenz für den Aufbau einer sicheren und verantwortungsbewussten Verkehrsteilnahme von Bedeutung und soll schon im Kindesalter gefördert werden.⁶

Auf die erhöhte Risikobereitschaft der Kinder muss in der Verkehrserziehung mit neuen Maßnahmen reagiert werden. In diesem Projekt soll die Frage gelöst werden, wie praktische Verkehrssicherheitsarbeit unter diesen Gegebenheiten aussehen kann.

Konkrete Handlungsempfehlungen und eine Umsetzung und Testung optimierter und innovativer Trainingsmaßnahmen am Beispiel des Radfahrtrainings sollen dazu beitragen, den Verkehrsunterricht individueller gestalten zu können und an die gesellschaftlichen Änderungen anzupassen. Somit kann Kindern das nötige verantwortungsvolle Miteinander und eine geteilte Verantwortung vermittelt werden, die sie benötigen, um sich sicher und selbstbewusst im Straßenverkehr zu bewegen.

³ Bestätigt wird dies durch Studien, welche eine Steigerung der Verhaltensauffälligkeit (v. a. Autismus und ADHS) in Österreich aufzeigen. In Österreich sind ca. 5% der Kinder und Jugendlichen im Alter von 3 bis 17 Jahren betroffen. Vgl. Hauptverband der Österreichischen Sozialversicherungsträger (Hrsg.): Gesellschaftliche Effizienzpotenziale von Frühdiagnostik und frühzeitiger Therapie von Entwicklungsstörungen. Ergebnisbericht Juni 2016, S. 6ff.

⁴ CLOSE TO: Entwicklung und Durchführung der Peer-Methode zur Bewusstseinsbildung und Präventionsarbeit für Fahranfänger in Fahrschulbetrieben und beim Österreichischen Bundesheer. BMVIT / BMLVS, 2010 fortlaufend.

⁵ Verkehrserziehung in Bayern (2011) (Hrsg.): Lebensbezug Mobilität. Integrative kompetenzorientierte Verkehrserziehung als Beitrag zum Schulprofil. München.

⁶ Zur Frage des Einflusses bezüglich Bildungsniveau und sichere Verkehrsteilnahme konnten ebenfalls im Projekt CLOSE TO einige Aussagen getroffen werden. Die Frage ist, ob auch bei Kindern eine höhere Risikobereitschaft entsprechend der sozialen Hintergründe erkennbar ist.

1.2 Projektziel

Ziel des Projektes ist die Entwicklung von wirksamen, individuellen Trainingsmethoden für eine moderne, nachhaltige und soziale Verkehrserziehung, die auf die unterschiedlichen Verkehrsfähigkeiten und Bedürfnisse von Kindern im Volksschulalter (speziell im Alter von 9-10 Jahren) eingeht.

Dabei wird der Verkehrsraum als soziales Interaktionssystem gesehen, in dem Menschen sich begegnen und auf andere reagieren.

Mit diesen neuen Methoden soll die Basis für ein verantwortungsvolles Miteinander und ein sicheres Fortbewegen im Straßenverkehr gelegt werden – ohne sich (als Kind) oder andere (später als Erwachsene/r) zu gefährden.

1.3 Projektdurchführung

In einem ersten Schritt wurde eine Recherche (Internet, Literatur) durchgeführt, welche überprüft, ob auf (hoch-) risikobereite Kinder und soziale Aspekte in der derzeitigen Verkehrserziehung differenziert eingegangen wird. Dabei wurden bisherige Verkehrserziehungs- und Trainingsmaßnahmen für Kinder in Österreich im Hinblick auf die Vermittlung von den im Straßenverkehr benötigten Kompetenzen und Fähigkeiten näher betrachtet (z. B. durch welche Projekte bzw. Maßnahmen wird verantwortungsvolles Handeln im Straßenverkehr vermittelt?). Auch international angewandte Methoden werden dargestellt und verglichen.

Nach der Recherche erfolgte die Entwicklung, Umsetzung und Testung innovativer Verkehrserziehungsansätze im Beobachtungsfeld des Projektes „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“. Dazu wurde eine Grundlagenerhebung, bestehend aus der Beobachtung des speziellen Risikoverhaltens von Kindern im Rahmen des Radfahrtrainings sowie einer Befragung von LehrerInnen, Eltern, SchulbusfahrerInnen, PolizistInnen und RadfahrtrainerInnen im Jahr 2014 durchgeführt. Auf Basis dieser Grundlagenerhebung wurden neue, individuelle Verkehrssicherheitsmethoden und Trainingsmaßnahmen entwickelt und im Jahr 2015 getestet und evaluiert (siehe Abbildung 1).

Sämtliche Erfahrungen der Umsetzung von neuen, individuellen Verkehrssicherheitsmaßnahmen am Beispiel des Radfahrtrainings werden in einem abschließenden Leitfaden als Handlungsempfehlungen zusammengefasst.

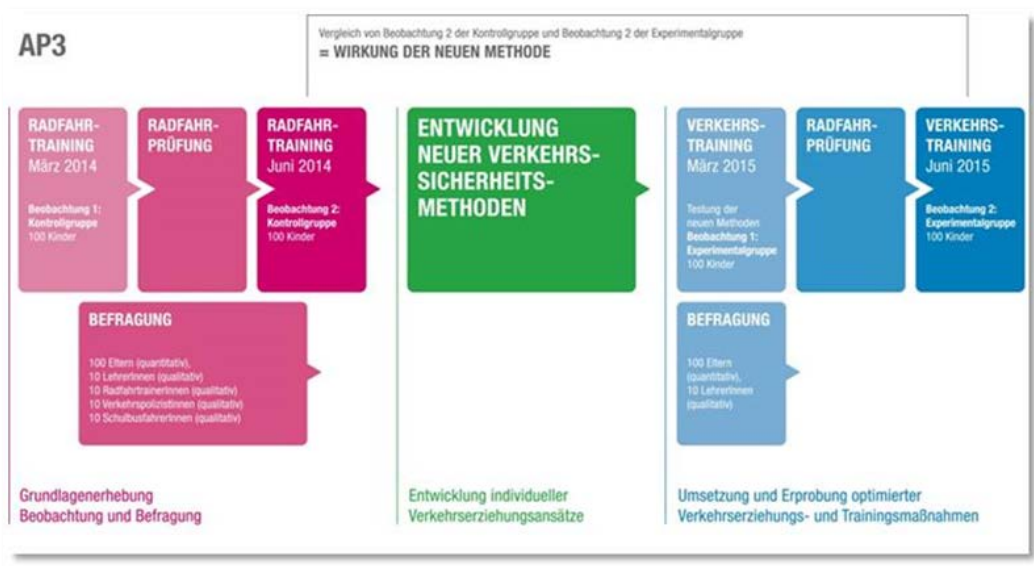


ABB 1 Projektdurchführung SISO

2. Verkehrserziehung in Österreich

Um einen Überblick über den Stand der Verkehrserziehung in Österreich zu erhalten, wurde im Jahr 2014 eine Literatur- und Internetrecherche durchgeführt, um bereits vorhandene Materialien und Maßnahmen zur Verkehrserziehung für Kinder bis 10 Jahre aufzuzeigen. Die Ergebnisse dieser Studie dienen im Weiteren für die Entwicklung neuer Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder im Volksschulalter.

2.1 Historischer Abriss über die österreichische Verkehrserziehung

Seit den 1960-er Jahren nimmt der Straßenverkehr in Österreich zu und somit stiegen auch die Kinderunfallzahlen an. Verkehrserziehung ist in Österreich seit dem Jahr 1960 in den Lehrplänen der Pflichtschulen gesetzlich verankert und hat das primäre Ziel, Verkehrsregeln zu erlernen. 1984 wird bereits von Sozialerziehung in der Verkehrserziehung gesprochen. Soziales Lernen bedeutet, kompetent mit Menschen und Menschengruppen kommunizieren und interagieren zu können. Die Vermittlungsformen sollen auf soziale Einzelqualifikationen aufbauen und kognitive, emotionale und handlungs-bezogene Aspekte berücksichtigen.⁷

Eine Novelle aus dem Jahr 1992 zum Lehrplan für Pflichtschulen macht zusätzlich den Umweltschutz zum Thema und besagt, dass nicht nur Unfallverhütung und das Erlernen von Verkehrsregeln Schwerpunkt der Verkehrserziehung sein sollen, sondern auch eine Einsicht in den Zusammenhang zwischen Straßenverkehr und Umweltschutz gegeben werden soll.⁸

Seit Anfang der 1990er Jahre werden vermehrt Umweltorganisationen oder ökologisch orientierte Verkehrsklubs in der Umwelt- und Verkehrserziehung tätig. Somit kommt es zu einer „Ökologisierung der Verkehrserziehung“, im Rahmen dessen auch das Unterrichtsmaterial neue Akzente setzt, wie z. B. Unterrichtsmaterialien zum Umweltverbund mit den Schwerpunkten Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr. Diese Trendwende spiegelt die gesellschaftlichen Strömungen wider, die vermehrt Umweltprobleme wie Lärmbelastung und Luftverschmutzung thematisieren. Zusätzlich fand in der Verkehrserziehung ein Paradigmenwechsel statt. Bisher wurde das Kind als VerkehrsteilnehmerIn an bestehende Verkehrsverhältnisse angepasst und wurde zum „verkehrserzogenen Kind“. Der neue pädagogische Ansatz rückt die entwicklungsbedingten Verhaltensweisen innerhalb des Verkehrssystems ins Zentrum und dem Kind wird eine ökologisch orientierte Mobilitätskompetenz vermittelt: Busfahren, Radfahren und Zufußgehen werden Themen in

⁷ Hielscher, H. (1984): Aufbau sozialer Grundfähigkeiten in der Verkehrserziehung Grundschule 16, H. 11.

⁸ Bundesministerium für Bildung (2003) (Hrsg.): Lehrplan der Volksschule, Achter Teil, Bildungs- und Lehraufgaben sowie Lehrstoff und didaktische Grundsätze der verbindlichen Übungen, Grundschule - Verkehrserziehung, Stand: Juni 2003.

der Verkehrserziehung, welche sich zu einer zeitgemäßen „Mobilitätserziehung“ entwickelt (siehe auch Kapitel 2.3).

Diese beschäftigt sich mit der Zurückdrängung von Aktionsräumen von Kindern, mit der Abnahme von Mobilitätskompetenz aufgrund fehlender Freiräume und Spielflächen, mit umweltbewusstem Verhalten und umweltverträglichen Verkehrsmitteln und vermittelt ein sozial verträgliches und ökologisch orientiertes Verhalten.⁹

2.2 Kurzübersicht Lehrpläne in Österreich

Von der ersten bis zur vierten Schulstufe ist Verkehrserziehung ein verbindliches Unterrichtsprinzip im Ausmaß von zehn Stunden pro Jahr und wird übergreifend in den Fachunterricht integriert. Von der fünften bis zur achten Schulstufe (Hauptschule, Unterstufe der Allgemein Bildenden Höheren Schulen) kann Verkehrserziehung als Freigegegenstand und unverbindliche Übung im Ausmaß von zwei bis acht Wochenstunden geführt werden. In der neunten Schulstufe (AHS, BMS, BHS) kann diese als unverbindliche Übung im Ausmaß von einer Wochenstunde angeboten werden.¹⁰

Der Lehrplan der Vorschule sieht Verkehrserziehung angepasst an das kindliche Auffassungsvermögen vor. Verkehrsregeln werden eingeübt und das Reaktions-, Abstraktions-, Konzentrations- und Differenzierungsvermögen wird trainiert. Soziales Lernen geschieht durch praktisches Üben im sicheren Raum und anschließend in der Verkehrswirklichkeit in Kooperation mit Exekutive und Erziehungsberechtigten.¹¹

Der Begriff der Mobilitätserziehung wird in den Lehrplänen noch nicht verwendet, wird aber in den von den VerkehrserziehungsreferentInnen an den LSR/SSR Wien und dem Bundesministerium für Bildung (BMB) (vormals: Bundesministerium für Bildung und Frauen (BMBF) bzw. davor Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (BMUKK) herausgegebenen Grundsätzen der Verkehrserziehung erstmals aufgegriffen (siehe 2.3).¹²

Im Lehrplan der Volksschulen ist soziales Verhalten und Umweltschutz ein Thema. Lichtzeichen, Verkehrszeichen, Verkehrsgeräusche werden besprochen und Kommunikationsfähigkeit inklusive non-verbaler Kommunikationsmuster (Blicke, Gesten, Handzeichen, Geschwindigkeit, Hupe) werden trainiert. Rücksicht ist ebenso ein großes Thema. Ab der 3. Schulstufe soll soziales, sicheres und verantwortungsbewusstes Verhalten gelehrt werden. Ab der 4. Schulstufe wird das soziale auf Sicherheit gerichtete Verhalten im Straßenverkehr erweitert und vertieft.

⁹ Uranitsch, G. (2006): Überprüfung der Wirksamkeit eines Modells für eine zeitgemäße Verkehrserziehung am Beispiel „Radfahrtraining in der Verkehrsrealität“, Graz, S. 22.

¹⁰ Siehe Bundesministerium für Bildung: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Österreichs Schulen, URL: [Bundesministerium für Bildung: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Österreichs Schulen](#) [09.02.2017]

¹¹ Bundesministerium für Bildung (2005) (Hrsg.): Lehrplan der Volksschule, Sechster Teil, Bildungs- und Lehraufgaben, Lehrstoff und didaktische Grundsätze der verbindlichen Übungen der Vorschulstufe, Verkehrserziehung, Stand: BGBl. II Nr. 368/2005, November 2005.

¹² [Lehrplan der Volksschule, Sechster Teil](#) [09.02.2017]

Auch der Zusammenhang zwischen Straßenverkehr und Umwelt, wie Luftverschmutzung, Lärm-entwicklung, Grundwasserverschmutzung, Ausnutzungsgrad und Landschaftsverbrauch ist Thema in der Verkehrserziehung.¹³

Weiters wird eine fächerübergreifende Verkehrserziehung fokussiert und die Lernanlässe sollen zusätzlich aus den realen Verkehrsverhältnissen entstehen. So sollen Kinder die rechtlichen Vorschriften verstehen lernen und begründen können. Auch das soziale Lernen spielt eine Rolle, das Kind ist in eine große Gruppe eingebunden und diese Verantwortung soll ihm bewusst gemacht werden. Dafür werden Rollenspiele empfohlen. Im Schonraum sollen Verhaltensmuster eingeübt werden, wobei hier die Exekutive mit ihren Standardprogrammen einbezogen wird. *Ein wirkliches Üben in der Verkehrsrealität steht nicht im Lehrplan.*

Verkehrserziehung soll so angelegt werden, dass sie von jedem Kind als etwas Wichtiges, Lebensbedeutsames erkannt und akzeptiert wird.

Anmerkung: Im Lehrplan für Bewegung und Sport für Volksschulen wird das Radfahren im Jahr 2005 als Bewegungselement noch nicht erwähnt, erst 2012 tritt es im Lehrplan auf.¹⁴

2.3 Grundsätzliches zur Verkehrserziehung und Mobilitätserziehung in Österreich

2.3.1 Grundsätze der Verkehrserziehung

Auf dem Online-Netzwerk www.netzwerk-verkehrserziehung.at des Bundesministeriums für Bildung (BMB) (vormals: Bildung und Frauen (BMBF) und Unterricht, Kunst und Kultur (BMUKK) werden seit 2010 die „Grundsätze der Verkehrserziehung“ dargelegt, die die Inhalte des Unterrichtsprinzips Verkehrs-erziehung umfassen.

Die Grundsätze weisen darauf hin, dass durch den Verkehr kindgerechte Lebensräume verloren gehen. Somit sind ein generelles Umdenken und die Entwicklung von Alternativen notwendig. Das Umdenken bezieht sich auf die Begrifflichkeit der „Verkehrserziehung“, welche nur die Anpassung des Schülers/der Schülerin an den Straßenverkehr verfolgte. Mit Hilfe der „Mobilitätserziehung“ sollen sich SchülerInnen mit den derzeitigen Mobilitätsformen und mit den unterschiedlichen Aspekten des Verkehrs und seinen Auswirkungen kritisch auseinandersetzen.

Soziales Handeln ist in der Mobilitätserziehung ebenfalls ein großes Thema. Das soziale Miteinander kann nicht nur auf Befolgen von Regeln reduziert werden, sondern erfordert ein situationsbedingtes, flexibles Verhalten, Mitverantwortung, Rücksichtnahme und möglichen Verzicht auf Vorrecht sowie die Antizipation der Handlungen anderer.

¹³ Lehrplan der Volksschule, Achter Teil 2003.

¹⁴ Lehrplan der Volksschule, Siebenter Teil 2005 bzw. 2012.

Auch die Kenntnisse psychischer Faktoren, welche im Verkehr wirken können, sind in der Mobilitäts-erziehung wichtig – wie etwa die Auseinandersetzung mit den Phänomenen Aggression, Stress, Raserei, Regelverletzungen, Rücksichtslosigkeit, Trauer, Niedergeschlagenheit oder Einfluss von Drogen und Alkohol. Mit Hilfe dieser modernen Mobilitätserziehung wird auch zu einer Humanisierung des Straßen-verkehrs beigetragen.

Die schulische Mobilitätserziehung leistet somit einen Beitrag zu folgender Erziehung:

- Sicherheitserziehung
- Mobilitätserziehung
- Umwelterziehung: Verkehrsplanung und Verkehrspolitik
- Gesundheitserziehung: Lärm- und Stressvermeidung, Gehen, Radfahren
- Politische Bildung

Ausgehend von der Technikfaszination Jugendlicher soll versucht werden, in der Phase des Führerschein-erwerbs ein neues Verständnis von individueller Mobilität und Autonutzung zu etablieren und eine entsprechende Gewohnheitsbildung zu fördern. Im Einzelnen lassen sich folgende Kriterien für das Leitbild einer sozial- und umweltverträglichen, auf Sicherheit orientierten Verkehrsteilnahme festhalten:

- Das Geschehen im Straßenverkehr wird als soziale Interaktion zwischen Personen mit gleich- berechtigten Interessen erlebt.
- Konfliktlösungen werden durch Kommunikation angestrebt, es wird eine flexible Situations- anpassung versucht.
- Umweltbewusste Verkehrsteilnahme äußert sich nicht nur bei der Verkehrsmittelwahl, sondern auch beim Autobesitz bzw. Autokauf.
- Umweltverträgliches Autofahren beinhaltet, dass man die Verkehrsteilnahme nicht als Selbst- zweck ansieht, sondern erfordert eine überlegte Autoverwendung.

2.3.2 Netzwerk für Verkehrserziehung

Regelmäßig werden auf der Website „*Netzwerk Verkehrserziehung*“,¹⁵ welche im Jahr 2010 vom Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (BMUKK) (vormals: BMBF; jetzt: BMB) für die schulische Verkehrserziehung bzw. Mobilitätserziehung erstellt wurde, aktuelle Themen oder neue Materialien vorgestellt. Mit diesem Netzwerk werden LehrerInnen, Eltern und Personen, die am Thema Verkehrssicherheit und Mobilität interessiert sind, angesprochen.

¹⁵ [Webseite des Netzwerk Verkehrserziehung](#) [09.02.2017]

2.3.3 Miteinander – Soziales Lernen in der Verkehrserziehung

Innerhalb des „*Netzwerk Verkehrserziehung*“ ist auch „soziales Lernen“ ein Schwerpunkt. Ein Lernbehelf des BMB (vormals: BMBF bzw. BMUKK) zum Thema „Miteinander – Soziales Lernen in der Verkehrserziehung“ wird für Interessierte bereitgestellt.¹⁶ Dieser Lernbehelf existiert seit 1998.

In diesem Lernbehelf ist Sozialkompetenz ein großes Thema in der heutigen Verkehrserziehung. Wert wird dabei auf Aktivität, Kreativität, Kritikfähigkeit, offenes Lernen und eigene Einsicht gelegt.

Auf fehlende Rücksichtnahme auf schwächere, jüngere, ältere, langsamere oder ungeübtere Personen und Personen mit besonderen Bedürfnissen sowie auf fehlendes Verantwortungsbewusstsein gegenüber sich, anderen sowie gegenüber der Allgemeinheit im Straßenverkehr wird hingewiesen.

Ein Vorschlag für Sozialkompetenz durch Perspektivenwechsel wird gegeben:

- Stärkung des Selbstbewusstseins
- Einschätzung der eigenen Lebenssituation
- Entwicklung der Kommunikationsfähigkeit
- Steigerung der Handlungskompetenz
- Erwerb von Empathiefähigkeit
- Rollendistanz
- Frustrationstoleranz
- Beziehungskompetenz
- Sozialkommunikativer Bereich: zuhören, fragen, argumentieren, diskutieren
- Affektiver Bereich: Werthaltungen aufbauen, Gewissen bilden, Mitgefühl erfahren
- Förderung der Teamfähigkeit und des Miteinanders

Diese Qualifikationen rechtfertigen auch den möglicherweise pädagogischen Mehraufwand.

Weiters wird in diesem Lernbehelf eingegangen auf:

- Verantwortung
- Kommunikation
- Soziale Tugenden (Gerechtigkeit, Fairness, Selbstdisziplin, Hilfsbereitschaft, Konfliktfähigkeit, Toleranz)
- Umgangsqualitäten (Freundlichkeit, Einfühlungsvermögen/Empathie, Einwirkungsfähigkeit und Fähigkeit zu rechter Regelorientierung)

¹⁶ Siehe Bundesministerium für Bildung: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Österreichs Schulen, URL: [Bundesministerium für Bildung: Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Österreichs Schulen](#) [09.02.2017]

- Operative Kompetenzen (Kooperationskompetenzen: initiieren, planen, verabreden, initiativ sein, beitragen, helfen; reflektieren und Beziehungen pflegen; Verantwortung für das Ergebnis tragen)
- Strategisches Denken und Verhalten (öffentliche Aktionen und Handhabung von Satzungen und Geschäftsordnungen)

Als weitere grundlegende Qualifikationen für situationsgerechtes, kompetentes und autonomes soziales Handeln gelten Adäquatheit der nonverbalen Kommunikation, Aufschiebung von Bedürfnisbefriedigung und Ambiguitätstoleranz (das bedeutet, mit nicht eindeutig einzuschätzenden Situationen umgehen können).

Ziele der Sozialerziehung und Verkehrserziehung definiert nach Hanns Petillon:¹⁷

- Kontakt: Die Fähigkeit und Bereitschaft, mit Anderen Kontakt aufzunehmen.
- Ich-Identität: Die Fähigkeit und Bereitschaft, Fremderwartungen und eigene Bedürfnisse so zu verarbeiten, dass ein eigenes selbstbestimmtes Rollenverhalten entwickelt und praktiziert werden kann.
- Kooperation: Die Fähigkeit und Bereitschaft, mit anderen zusammenzuarbeiten.
- Kommunikation: Die Fähigkeit und Bereitschaft, sich verständlich zu machen und andere zu verstehen.
- Konflikt: Die Fähigkeit und Bereitschaft, konstruktives Konfliktlöseverhalten zu praktizieren.
- Umgang mit Regeln: Fähigkeit und Bereitschaft, wichtige Regeln des Zusammenlebens zu er-arbeiten, zu beachten und gegebenenfalls zu revidieren.
- Gruppenkenntnis: Die Fähigkeit und Bereitschaft, Kenntnisse über wesentliche Aspekte der sozialen Gruppe, Schulklasse, „peer group“, „Elternmitarbeit in der Schule“ zu erwerben.

Weitere Themen und Maßnahmen des Lernbehelfs sind:

- Gefahrverhalten: Kindern muss die Möglichkeit gegeben werden, ihr Können z. B. mit dem Fahrrad Kunststücke zu machen oder mit dem Fahrrad schnell und riskant zu fahren, unter Beweis zu stellen, um Selbstbewusstsein und Selbsteinschätzung zu stärken und zu verbessern. Über sichtbare Anerkennung kann das Sozialverhalten verstärkt werden.¹⁸

¹⁷ Petillon, H. (2002) (Hrsg.): Individuelles und soziales Lernen in der Grundschule. Kindperspektive und pädagogische Konzepte, Wiesbaden.

¹⁸ vgl. Girtler, R. (2002): Die feinen Leute: Von der vornehmen Art durchs Leben zu gehen, Böhlau Verlag Wien.

- Geselliges Handeln und Erfahren: Verkehr ist ein Ort, der gesellschaftliches Handeln und Erleben für Kinder nur eingeschränkt zulässt. Den kindlichen Bedürfnissen nach Spiel, Abenteuer und Geselligkeit kann aber im geschützten Verkehrsraum nachgegangen werden, in dem das Verkehrstraining zu einer sportlichen Veranstaltung umfunktioniert wird. Maßnahmen wie: „Wer ist Meister auf 2 Rädern?“ oder die „Perfektionsprüfung“, sind wichtig, um die SchülerInnen Partnerschaft im Verkehr spüren zu lassen. Gemeinschaftserlebnisse haben starken Einfluss auf die Mobilität der Kinder.
- Verkehr als Raum zum Entdecken: Kinder kundschaften gerne neue Lebensräume aus. LehrerInnen sollen Lerngegenstände entdeckungswürdig machen (Exkursionen).
- Verkehr als Herausforderung und Möglichkeit der Bewährung – am Beispiel „Rund ums Fahrrad“: Selbst erarbeitete Lernergebnisse machen Freude und können zu langanhaltenden Lerneffekten führen.
- Familiär bedingtes Verhalten: Elternarbeit, Lernen am Modell und Vorbildfunktion; Miteinbindung der Eltern in die Verkehrssicherheitsarbeit.
- Alte und „behinderte“ Menschen im Straßenverkehr: Das Kind muss lernen, Kompromisse einzugehen; vom Konkurrenzdenken zu einer partnerschaftlichen Einstellung; Rücksicht nehmen.

Konkrete Projekte und Umsetzungsmaßnahmen, die ebenso im Lernbehelf erwähnt werden, sind die Schülerlotsen „Große schützen Kleine“, Mobile Tempoanzeigen und „Apfel & Zitrone“.

Weiters finden sich folgende empfohlene exemplarische Lehr- und Unterrichtsmethoden für die Verkehrserziehung:

- Fotodokumentation
- Geräuschkassette (Folgetonhorn, Piepton, Hupe, Lautstärke)
- Gespräche führen
- Verkehrsbeobachtung
- „Wir sehen uns mit den Augen anderer“
- „Ich und Du!“ (Selbstwahrnehmungsspiel)
- „Wir spielen ‚Behinderte‘ im Verkehr“
- „Helfen-Reservespiel“
- Handlungsalternativen entwickeln
- „Jeder Verkehrsteilnehmer muss für die anderen berechenbar sein“ (Üben der Vorrangregeln im Turnsaal)
- „Ohne Regeln geht es nicht im Straßenverkehr!“ (Beobachtung von Regelüberschreitungen)
- „Wir diskutieren Verkehrsängste“
- Spielen als Sinneserfahrung: Lockerungsübungen zu Musik

- Spiele zu Feinzielen: Geräuschejagd, Geräusche erkennen
- Vertrauensübungen mit „behinderten“ Personen (Verantwortung, Vertrauensaufbau, Rücksicht-nahme)
- 4-Sessel-Spiel (Spielen von Konfliktsituationen)
- Verkehrszeichenpantomime
- „Das Öffimonster“ (Darstellung von ÖV-Situationen)
- „In Zeitlupe ...“ (Rollenspiel zu Kreuzungssituationen)
- Abschlussspiele: „Autowaschanlage“; Ausklang (Entspannungsübungen) und Festigung

2.3.4 „Carmen, Pablo und Paffi“ – Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) und die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA) haben im Dezember 2004 allen Volks- und Sonderschulen in Österreich im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung (BMB) (vormals: BMBF bzw. BMUKK) die Verkehrserziehungsmappe „Carmen, Pablo und Paffi – Mappe zur Verkehrs-/Mobilitätserziehung für die verbindliche Übung Verkehrs-erziehung in der Grundstufe“ zur Verfügung gestellt.¹⁹ Jede Schule erhielt zwei Exemplare.

Hier wird das neue Konzept der zukunftsorientierten Mobilitätserziehung vorgestellt. Dieses orientiert sich an vier Schwerpunkten:

1. Sicherheitserziehung: Ein sicheres Verhalten spielt weiterhin eine wichtige Rolle und es wird vermittelt, wie Unfälle passieren können und was Gefahren verursacht.
2. Sozialerziehung: Wichtige Faktoren sind Achtung, Rücksichtnahme und Kommunikation; kooperatives, partnerschaftliches Verhalten, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft.
3. Umwelterziehung: Lustbetontes Heranführen an umweltbewusste Mobilitätsalternativen, vernünftige kritische Auseinandersetzung mit den Vor- und Nachteilen des Pkw-Verkehrs sowie alternativer Verkehrsmittel.
4. Gesundheitserziehung: Vermittlung von verkehrsbedingten Risiken für die Gesundheit.

2.3.5 Mobilitätserziehung vs. Verkehrserziehung

In der Mobilitätserziehung wird ein umfassendes Verständnis für Verkehr vermittelt. Fortbewegung in allen Lebensbereichen wird thematisiert und kritisch betrachtet, Ursachen für das vermehrte Verkehrsaufkommen werden ausgeforscht und Kinder sollen sich in die Verkehrsplanung einbringen. Mobilitätserziehung ist ein ganzheitlicher Lernansatz für das Leben und kann in den unterschiedlichsten Fächern eingebracht oder für Projektarbeit genutzt werden.

2.4 Außerschulische Institutionen

Seit Beginn der Verkehrserziehung in Schulen im Jahr 1960 sind auch außerschulische Institutionen in die Verkehrserziehung eingebunden. Dazu zählen:

¹⁹ Bundesministerium für Bildung (BMB) (vormals BMBF bzw. BMUKK) / Kuratorium für Verkehrssicherheit (2004) (Hrsg.), URL: [Lehrerbegleitunterlagen](#) [09.02.2017]

- **Exekutive:** Diese trainiert das Verhalten als FußgängerIn im Schulumfeld in den ersten drei Schul-stufen. In der vierten Schulstufe wird die freiwillige Radfahrprüfung abgenommen.
- **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV):** Seit den 1960er Jahren ist das KfV in die schulische Verkehrserziehung eingebunden (Konzept: „Helmi“)
- **Autofahrerklubs ARBÖ und ÖAMTC:** Konzept: „Hallo Auto“
- Weitere Institutionen wie die **Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (AUVA)** mit den vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds unterstützten AUVA-Radworkshops
- **Österreichisches Jugendrotkreuz (ÖJRK)** (Unterlagen zur Freiwilligen Radfahrprüfung)

Diese außerschulischen Institutionen setzen ihre Schwerpunkte auf richtiges Verkehrssicherheits-verhalten, womit ein wesentlicher Punkt der Verkehrserziehung abgedeckt wird. Verkehrsteilnahme wird aus Perspektive des Autofahrers/der Autofahrerin erläutert und die Kinder lernen, sich als Fuß-gängerInnen oder RadfahrerInnen an den Verkehr anzupassen. Diese Schwerpunkte sind nützlich und wichtig, decken aber nicht die Anforderungen einer modernen und umfassenden Mobilitätserziehung ab. Mit neuen Organisationen, welche seit den 1990er Jahren in der Verkehrserziehung tätig sind (z. B. Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM), Klimabündnis, Verkehrsclub Österreich (VCÖ), Fahrradverbände, öffentliche Verkehrsbetriebe und Umweltverbände), kommt es zu einer Veränderung der Verkehrs-erziehung mit den Schwerpunkten Umwelt und Mobilität sowie Verkehr als soziales Gefüge. Zunehmend wird auch der Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln thematisiert und inhaltliche Schwerpunkte auf den Rad- und Fußverkehr gelegt.²⁰

2.5 Das Radfahrtraining der FGM als Verkehrserziehungsmaßnahme in der Volksschule

Mit der Einbindung des Umweltgedankens in die (Verkehrs-) Sicherheitserziehung wurde eine neue Dimension in den Unterricht eingebracht. Umweltverträgliches Verhalten soll thematisiert und praktiziert werden und die bis dahin vermittelten traditionellen Inhalte der Verkehrserziehung ergänzen. Im Gegensatz zur Vermittlung eines defensiven Verhaltens sollen die Kinder lernen, sich selbstbewusst und umweltbewusst im sozialen Gefüge Verkehr zu verhalten. Das Projekt „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“ wurde mit diesem Hintergrundgedanken von der Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) im Jahr 1995

²⁰ Uranitsch, G. (2006): Überprüfung der Wirksamkeit eines Modells für eine zeitgemäße Verkehrserziehung am Beispiel „Radfahrtraining in der Verkehrsrealität“, Graz, S. 20-21.

konzipiert. Seit Beginn des Radfahrtrainings wurden bis heute (2017) rund 30.000 SchülerInnen in der Verkehrsrealität trainiert.²¹

2.5.1 Hintergrund des Radfahrtrainings

In Österreich ist für Kinder das Radfahren auf der Straße ohne Begleitung eines Erwachsenen nach Vollendung des zwölften Lebensjahres erlaubt. Mit der freiwilligen Radfahrprüfung ist dies ab dem 10. Lebensjahr möglich. Das Radfahrtraining dient als Vorbereitung für die Radfahrprüfung und findet im Straßenverkehr, also in der Verkehrsrealität, statt. Ausgangspunkt für die Entwicklung des Radfahrtrainings im Jahr 1995 waren kritische Anmerkungen zur Radfahrprüfung seitens der Grazer Schulen. Kritisiert wurde, dass die Vorbereitung und die Prüfung ausschließlich im Verkehrserziehungsgarten, einem „nachgestellten Verkehrsraum“, stattfinden und somit die Kinder nicht auf die Verkehrsrealität vorbereitet werden.

Studien haben zusätzlich belegt, dass Kinder nicht in der Lage sind, einen Lern-transfer von einem geschützten, sicheren, vom Verkehr abgeschlossenen Schonraum, wie den Verkehrserziehungsgarten, in den unsicheren Verkehrsraum vorzunehmen.²² Weiters wurde der sog. „Schilderwald“ mit einer großen und unübersichtlichen Anzahl an Verkehrsschildern und das fehlende Rollenvorbild der Exekutiv-beamtInnen kritisiert, die lediglich als Kontrollinstanz das Radfahrverhalten der Kinder kommentieren. Eine Vorbildwirkung eines/r erwachsenen Radfahrers/Radfahrerin ist somit nicht gegeben.²³

Dennoch kommt es vor, dass Kinder trotz fehlender Übung mit den Eltern im Straßenverkehr aufgrund der bestandenen Radfahrprüfung auf der Straße Radfahren. Das Radfahrtraining in der Verkehrsrealität ermöglicht somit Kindern der 4. Klassen der Grazer Volksschulen, zumindest einmal vor der Prüfung im realen Straßenverkehr mit dem Rad zu fahren.

2.5.2 Inhaltliche Beschreibung

Das Radfahrtraining der FGM ist so konzipiert, dass die SchülerInnen das Radfahren durch aktives und praxisnahes Tun unter realen Bedingungen im Straßenverkehr lernen. Ein Team aus zwei RadfahrtrainerInnen kommt mit dem Fahrrad an die Schule und führt das Radfahrtraining durch. Dieses sieht folgenden Ablauf vor:

- **Überprüfung der Radfahrfähigkeiten im Schonraum:** Durch Koordinations- und Konzentrations-übungen im Schulhof wird festgestellt, ob grundsätzliche Fähigkeiten der SchülerInnen wie Gleichgewichtssinn, Radfahrkönnen und Aufmerksamkeit vorhanden

²¹ [Webseite des Radfahrtrainings](#) [09.02.2017]

²² Vgl. Limbourg, M. (1994): Kinder im Straßenverkehr. GUVV Westfalen-Lippe und Rheinischer GUVV. Münster und Düsseldorf, S. 67.

²³ Uranitsch, G. (2006), S. 25.

sind. Psychomotorische Übungen werden durchgeführt, das Fahren in der Gruppe auf der Straße wird besprochen und das Linksabbiegen im Schonraum geübt.

- **Radfahrtraining in der Verkehrsrealität** auf Straßen im jeweiligen Schulumfeld: Dieser Block ist das zentrale Element des Radfahrtrainings. Die SchülerInnen führen Einzelübungen in unterschiedlichen Verkehrssituationen durch, wobei das Linksabbiegen aufgrund der Schwierigkeit am häufigsten geübt wird.
- **Individuelles Feedback:** Jede/r einzelne SchülerIn erhält nach Durchführung der Übung ein individuelles Feedback über ihre/seine Radfahrkompetenz.

3. Verkehrserziehung in Deutschland

Das Kultusministerium der Länder in der Bundesrepublik Deutschland hat 1972 Empfehlungen zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung in der Schule beschlossen. Diese wurden 1994 und 2012 aktualisiert.²⁴ Im Unterschied zu Österreich dürfen Kinder in Deutschland bereits ab dem 8. Lebensjahr selbstständig auf der Straße Radfahren.²⁵

In diesem Beschluss wird die Mobilitäts- und Verkehrserziehung als übergreifende Bildungs- und Erziehungsaufgabe der Schule gesehen, welche folgende Themen beinhaltet und somit eine verantwortungsvolle Teilnahme am Straßenverkehr fördert:

- Sicherheitserziehung
- Sozialerziehung
- Umweltbildung
- Gesundheitsförderung

Folgende Ziele sollen durch die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in Deutschland erreicht werden:

- Zukunftsfähige Mobilität: Ökologie, Klimaschutz, Leben
- Selbstständige Mobilität: Soziale Rolle im Verkehr, Kompetenzen für verantwortungsvolle Teilnahme am motorisierten Verkehr
- Sicheres Verhalten im Verkehr: Umsichtiges, sicherheits- und gefahrenbewusstes Verhalten, Regelwissen, motorische Fertigkeiten, Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen, Antizipation von Risiken
- Sozialkompetenz im Verkehr: Verkehr als soziales System
- Umweltbewusstes und gesundheitsbewusstes Verhalten im Verkehr: Gesundheit, Umwelt, Klima, Verantwortung für eine verantwortungsvolle, umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl
- Verkehrsraumgestaltung: Bessere Lebensbedingungen, zukunftsfähige Mobilität, Wissen über die städtebaulichen und wirtschaftlichen Aspekte

Folgende Grundsätze werden dabei vermittelt:

- Erfahrungsorientierung

²⁴ Kultusminister der Länder in der Bundesrepublik Deutschland 2012.

²⁵ [Webseite der Radlobby](#) [09.02.2017]

- Handlungsorientierung
- Umgebungsorientierung
- Individualisierung und Inklusion: Die individuelle Förderung berücksichtigt die Heterogenität der SchülerInnen. Dabei werden geschlechtsspezifische, interkulturelle, soziale Unterschiede und sich aus der Inklusion ergebende Anforderungen einbezogen.
- Fächerübergreifender Unterricht

In Deutschland finden sich zahlreiche Maßnahmen, Konzepte und Programme sowie Literatur zum Thema Verkehrserziehung. In Bayern z. B. wurde ein Netzwerk gegründet („Stark ins Leben – Verkehrserziehung Bayern“), das auch Mobilitätserziehung beinhaltet und in welchem ExpertInnen und Institutionen hin-sichtlich Verkehrs- und Sicherheitserziehung kooperieren.²⁶

Die Förderung von Kompetenzen, sicher und verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen, ist ein wesentlicher Bestandteil des Bildungsauftrags. Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung sollen mit den bisherigen Lebenserfahrungen der Kinder und Jugendlichen verknüpft werden. Fertigkeiten und Wahrnehmung werden entwicklungsangemessen geschult und durch gezielte psychomotorische Übungen ergänzt.

Dabei sollen die SchülerInnen Folgendes lernen:

Soziale Kompetenz, Schlüsselqualifikationen (Toleranz, Teamfähigkeit etc.), Risiken richtig einschätzen, partnerschaftliches Verhalten, Auswirkungen des eigenen Verhaltens auf andere und ihre Umwelt, Mobilitätsverhalten umweltschonend ausrichten, notwendige Hilfeleistung, Befolgung von Regeln, Verantwortung für sich und für die Umwelt und Mitverantwortung für andere, Rücksichtnahme, Verzicht auf persönliche Vorrechte.

Ein konkreter Lebensweltbezug soll hergestellt werden. Kinder sollen die Möglichkeit haben, Probleme zu lösen und über Verkehrssicherheit, Sozialkompetenz, Umweltverständnis bis hin zu Verkehrsraum-gestaltung zu kommunizieren.²⁷

²⁶ [Die Münchner Fachberater Verkehrserziehung und Unfallverhütung](#) [09.02.2017]

²⁷ ebd.

4. Warum SISO?

10 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren kamen im Straßenverkehr im Jahr 2013 ums Leben, davon 3 Kinder als FußgängerInnen, 4 als Pkw-InsassInnen, 1 Kind mit Kinderfahrrad, 1 Kind als Moped-MitfahrerIn und 1 Kind als LenkerIn eines Klein-Motocross-Motorrades. Ein tödlicher Kinderunfall war ein Schulwegunfall (siehe Abbildung 2).²⁸

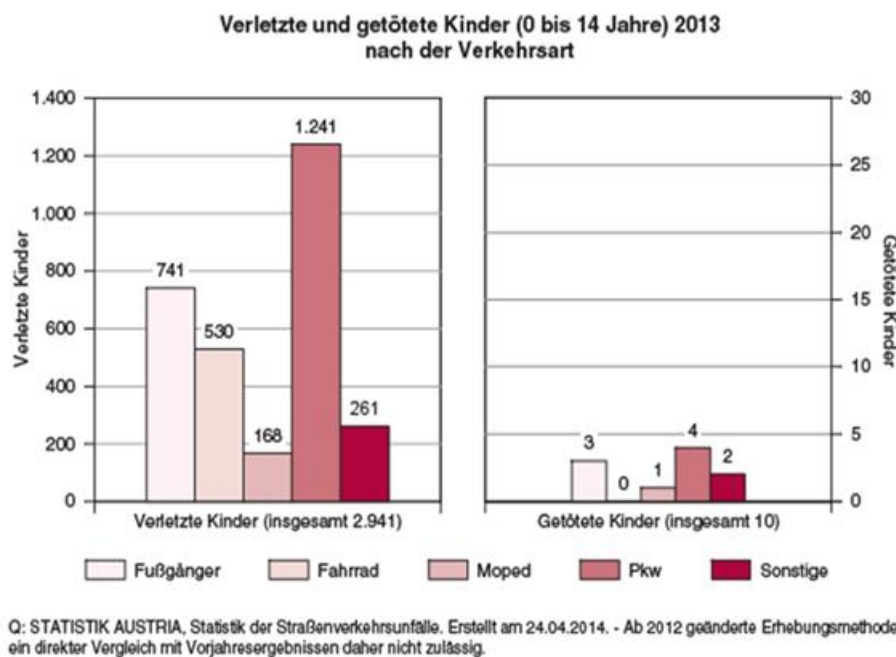


ABB 2 Verletzte und getötete Kinder 2013 in Österreich

In unterschiedlichen Studien zur Verkehrssicherheit von Kindern wird immer wieder betont, dass die eigenständige Mobilität vieler Kinder in den vergangenen Jahren abgenommen hat.²⁹ Immer häufiger werden Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht, mit der Argumentation, dass die Verkehrssituation im Schulumfeld zu unsicher sei. Kinder, die jedoch oft mit dem Auto gefahren werden, sind häufiger in schwere Unfälle verwickelt als Kinder, die ihre Schulwege täglich selbst bewältigen.³⁰

Das Fahrrad ist für Kinder eine Garantie und die erste Möglichkeit für eine eigenständige Mobilität, aber häufig fehlt die Praxis zum Radfahren und somit wird das gelegentliche Radfahren umso gefährlicher.

²⁸ Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) (2014): URL: [Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie](#) [09.02.2017]

²⁹ Günther, R. / Degener, S. (2009): Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft ev., Forschungsbericht VV 02, Berlin, S. 5.

³⁰ Netzwerk Verkehrserziehung: URL: [Netzwerk Verkehrserziehung](#) [09.02.2017]

Eine Studie im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer aus Deutschland unterlegt wissenschaftlich die Vermutung, dass sich das Verhalten der Kinder bezüglich Mobilität verändert hat. 72% der befragten Verkehrserziehungs-Dienststellen (Polizei, Schulen) in Deutschland (Bayern, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Schleswig-Holstein) nehmen ein Ansteigen der motorischen Schwächen von Kindern seit dem Jahr 1997 wahr.

Hinweise auf motorische Problemverdichtung werden bei bestimmten Gruppen von Kindern gesehen: Familien mit Migrationshintergrund, besonders Mädchen; sozial schwache Familien, die kein Fahrrad besitzen; überbehütete Kinder; Kinder mit Bewegungsmangel und übergewichtige Kinder.

Die Unfallforschung der Versicherer empfiehlt Einzelförderung und Nachschulungen während der Fahrradausbildung, Übungen zur Wahrnehmungsschulung, Realraumtrainings und einen Sehtest als Zusatzangebot. Bei den meisten Radfahrausbildungen fehlt allerdings die Zeit für Einzelförderungen und Nachschulungen. Mit Kindern, die starke Mängel aufweisen, muss intensiv geübt werden – und das meist zu Lasten der anderen TeilnehmerInnen. Optimal wäre ein individuelles Eingehen auf Kinder mit unterschiedlichen Verhaltensweisen (z. B. schüchtern, aggressiv, unaufmerksam, risikofreudig, etc.).³¹

Der „Arbeitskreis Neue Erziehung“ (ANE)³² in Deutschland zeigt ebenso auf, dass sich seit den Siebziger-Jahren bei Kindern die tägliche Zeit des Aufenthalts im Freien im Durchschnitt von vier Stunden auf eine Stunde verringert hat (!). Nicht wenig Einfluss darauf hat dabei die tägliche Fortbewegung mit dem Auto aufgrund der Gefahren, die auf der Straße drohen. Kindern wird dadurch allerdings die *unausgesprochene Botschaft* im Straßenverkehr vermittelt, dass ein motorisiertes Fahrzeug nicht nur der Garant für größere Sicherheit ist, sondern auch der Einstieg in die „Riege der MobilitätsgewinnerInnen“. Die Bedeutung des Führerscheins wächst. Auf dieser versteckten Botschaft baut auch die herkömmliche Verkehrserziehung auf. Sie beinhaltet Anpassung an die bestehenden Straßenverhältnisse, die Vermittlung von Verkehrsregeln und das richtige Verhalten auf der Straße. Allerdings brauchen Kinder heute mehr, als nur die Kenntnisse der Vorsichtsmaßnahmen für die Straßenüberquerung. Kinder müssen laut ANE heutzutage erst neu lernen, was selbstverständlich ist: Spaß an der eigenen körperlichen Bewegung und die Fähigkeit, den eigenen Erfahrungsraum zu erweitern und eigenständige Mobilität zu entwickeln. Hier setzen neue Konzepte der Mobilitätserziehung an: Kinder sollen in der Lage sein, über ihre Mobilität dem Alter gemäß weitestgehend selbstständig und bewusst zu entscheiden. *Anders als in der herkömmlichen Verkehrserziehung geht es in der Mobilitätserziehung nicht nur darum, die Kinder an den Verkehr anzu-passen, sondern sie zu eigenständiger Mobilität zu befähigen.* Weiters soll in der Mobilitätserziehung der sichere Gebrauch von Fortbewegungsmitteln (Roller, Fahrrad, Bus, Bahn) ein kritisches Verständnis für den Verkehrsablauf, ein scharfer Blick für die Umwelt und Partizipation bei Planung und Gestaltung des Wohn- und Lebensumfeldes vermittelt werden.

³¹ Günther, R. / Degener, S. (2009): S. 5-31

³² [Arbeitskreis Neue Erziehung e. V.](#), [09.02.2017]

Die neue Mobilitätserziehung soll nicht die Aufgabe haben, Kinder an den Verkehr anzupassen, sondern Kinder als gleichberechtigte VerkehrsteilnehmerInnen mit eigenen Bewegungsbedürfnissen ernst zu nehmen und in die Lage zu versetzen, sich möglichst frei und selbstständig zu bewegen.

Die eben genannten Argumente sind Grundlage für das Projekt SISO. Auch die österreichische Verkehrserziehung entwickelt sich zur Mobilitätserziehung und berücksichtigt Grundsätze der Umweltbildung, Sozialerziehung und Gesundheitserziehung in der Verkehrserziehung. Diese Grundsätze sind allerdings weitgehend unbekannt oder werden kaum in Schulen umgesetzt, da LehrerInnen in ihrer Ausbildung wenig auf die Komplexität der Verkehrsthematik vorbereitet werden.

Auch beim Radfahrtraining, das bereits seit etwa 20 Jahren in Graz durchgeführt wird, wird das Augenmerk hauptsächlich auf die Befolgung von Abläufen und Verkehrsregeln gelegt. Es steht außer Frage, dass diese Abläufe und das Wissen der Verkehrsregeln wichtig für die Nutzung der Straße sind, aber den Kindern soll auch vermittelt werden, sich umweltbewusst, selbstbewusst, risikokompetent und sozial im Verkehr zu bewegen.

5. Wissenschaftliche Grundlage für SISO

Das folgende Kapitel dient als Grundlage für die Beobachtung und Befragung in SISO und baut auf Studien zur Erhöhung der Kindersicherheit und zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen für Kinder aus Österreich und Deutschland auf. Anhand dieser Studien wurden Indikatoren herausgefiltert, welche als Grundlage für die Beobachtung der Kinder und die Befragung von Eltern und LehrerInnen dienen.

In den mit „SISO“ versehenen Kästchen werden die Ergebnisse der genannten Studien durch die Erfahrungen von RadfahrtrainerInnen des Radfahrtrainings in Graz ergänzt, widerlegt oder zur Überprüfung in SISO empfohlen.

5.1 Studie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern

In der deutschen Studie von Limbourg wird der Schwerpunkt der Untersuchung darauf gelegt, inwieweit für den Straßenverkehr benötigte Kompetenzen den Kindern im Rahmen der Verkehrserziehung vermittelt werden.³³

Kinder müssen gewisse Fähigkeiten erwerben, um ihr Unfallrisiko zu verringern:

- **Geistige Fähigkeiten**, wie z. B. räumliches Vorstellungsvermögen, die Wahrnehmung von Entfernung und die Wahrnehmung von Zeit und Geschwindigkeit. Kinder lernen durch die Wege, die sie zu Fuß, mit Skates oder mit dem Fahrrad zurücklegen, ihr Wohnumfeld kennen und bauen eine kognitive Landkarte ihrer Umgebung auf.
- **Körperliche Fähigkeiten** durch das Trainieren des Bewegungsapparates.
- **Soziale Kompetenz**, wie z. B. Kommunikationsfähigkeit, Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft wird durch das Spiel und die Interaktion mit Gleichaltrigen erworben.
- Durch das Zurücklegen von Wegen zu Fuß, mit Skates oder mit dem Fahrrad lernen Kinder auch die **Risiken und Gefahren des Straßenverkehrs** kennen.

Eine Kindergarten-Studie in Frankfurt am Main hat gezeigt, dass sich die psychomotorischen Fähigkeiten der Kinder von 1982 bis 1992 deutlich verschlechtert haben. Auch ein negativer Zusammenhang zwischen psychomotorischer Leistungsfähigkeit und Unfallbelastung konnte nachgewiesen werden.

³³ Limbourg, M. (2010): „Kinder unterwegs im Straßenverkehr“. Prävention in NRW der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Nr. 12, Düsseldorf.

Bei den zehn Monate lang geförderten Kindern war ein Rückgang von 50% bei den Unfall-Meldezahlen in der Schülerunfallversicherung zu beobachten.³⁴

Auch eine andere Kindergarten-Studie zeigt einen Zusammenhang zwischen Spielmöglichkeiten im Wohnumfeld und den motorischen Leistungen der Kinder.³⁵

Mädchen sind im Alter bis zu 10 Jahren motorisch meist weniger altersgerecht entwickelt als Jungen. Zur geringeren motorischen Entwicklung trägt laut mehreren Studien die wohnumfeldbedingte Mobilitäts-einschränkung und der Rückgang des zu Fuß bewältigten Schulwegs bei. In England wurden die Jahre 1971 mit 1990 verglichen. 1971 gingen noch 80% der Kinder alleine zu Schule, 1990 nur mehr 15%. Auch das Spielen auf der Straße bzw. im Verkehrsraum ging zurück, was sich auf die psychomotorischen Fähigkeiten der Kinder auswirkt. In einer Untersuchung von 950 Kindern der ersten Klasse im Ruhrgebiet zeigt sich, dass nur 44% der Kinder psychomotorisch altersgemäß entwickelt waren.³⁶

Eine Studie des Robert Koch-Instituts in Deutschland aus dem Jahr 2007 zeigt, dass Kinder mit Migrationshintergrund und Kinder aus unteren sozialen Schichten psychomotorisch weniger leistungsfähig sind als Kinder ohne Migrationshintergrund und Kinder aus der Mittel- und Oberschicht. Hierbei muss davon ausgegangen werden, dass das Wohnumfeld eine Rolle spielt und sozial schwache Gruppen häufig in verkehrsreichen Stadtteilen wohnen.³⁷

Defizite in der psychomotorischen Leistungsfähigkeit scheinen auch geistige Leistungsfähigkeiten und soziale Fähigkeiten zu beeinflussen. Eine soziale Isolation durch den mangelnden Bewegungsraum kann das Ergebnis sein.

Auch haben Kinder mit schlechten psychomotorischen Leistungen einen geringeren Beliebtheitsgrad. Im Gesamten vergrößert sich durch diese Defizite das Unfallrisiko – sowohl im Verkehr als auch in anderen Lebensbereichen.

Weitere Faktoren, welche in Studien aus Deutschland nachgewiesen wurden:

- Buben verunglücken beim Radfahren zur Schule häufiger als Mädchen.
- Kinder aus unteren sozialen Schichten sind häufiger in Unfälle verwickelt als Kinder aus höheren sozialen Schichten.³⁸

Eine weitere Rolle in Bezug auf das Zustandekommen eines Unfalls spielen:

Kindliches Temperament und Persönlichkeit:

³⁴ Kunz, T. (1993): Weniger Unfälle durch Bewegung. Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergarten-kindern. Hofmann Verlag, Schorndorf.

³⁵ Zimmer, R. (1996): Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung (2. Aufl.). Hofmann Verlag, Schorndorf.

³⁶ Vgl. Limbourg, M. (2010): S. 11-19

³⁷ KIGGS (2007): Kinder- und Jugendgesundheitssurvey, URL: [Kiggs Webseite](#) [10.02.2017]

³⁸ Limbourg, M. (2010): S. 35ff

- Hyperaktivität
- „Zappelphilipp“-Syndrom
- Impulsivität
- Unkonzentriertheit
- Leichte Ablenkbarkeit
- Extrovertiertheit (Kinder spielen häufiger mit Gleichaltrigen auf der Straße)

Kindliche Verhaltensweise:

- Plötzliches Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten
- Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
- Beim Radfahren: Falsche Straßenbenutzung
- Beim Radfahren: Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- und Anfahren
- Beim Radfahren: Vorfahrtsfehler

Fahrverhalten von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen:

- Ignorieren der Vorrangregelungen (Fahren bei roter Ampel, Fahren trotz Nachrang an unregulierten Kreuzungen)
- Nicht-Beachten von FußgängerInnen und RadfahrerInnen beim Abbiegen
- Ignorieren der Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Keine Reduktion der Geschwindigkeit, wenn Kinder am Gehsteig sind
- Keine altersgemäße Kindersicherung im Auto

Lt. Limbourg können Kinder viele Gefahren im Straßenverkehr durchaus einschätzen, deshalb ist es wichtig, Kinder in die Straßen- und Verkehrsplanung einzubeziehen. Auch spielen z. B. Ängste vor sexueller Belästigung, aggressiven Hunden, Kinderbanden oder alkoholisierten Personen für die Verkehrs-sicherheit eine Rolle.

Kinder zeigen im Verkehr einen höheren Grad an motorischer Unruhe als Erwachsene. Kinder, die sich in Gesellschaft von Gleichaltrigen befinden, verhalten sich weitaus risikoreicher als Kinder ohne Begleitung Gleichaltriger. Sie üben häufiger Nebentätigkeiten aus und zeigen mehr motorische Unruhe (z. B. beim Warten an Ampeln).³⁹

Eine Beobachtung von deutschen Kindergartenkindern zeigte, dass Kinder sich eher statisch an die Verkehrsumwelt anpassen als situationsangepasst. Das zeigte sich dadurch, dass die Kinder bei parkenden Autos an der Bordsteinkante anhielten, obwohl sie so die Fahrbahn nicht einsehen konnten. An der Sichtlinie blieben die meisten Kinder dann nicht stehen und sahen sich auch nicht um.⁴⁰

³⁹ Limbourg, M. (2010): S. 40ff

⁴⁰ Van der Molen, H. (1983): Pedestrian ethology: unobtrusive observations of child and adult road-crossing behaviour in the framework of the development of a child pedestrian training programme. Traffic Research Centre, Groningen.

Eine Beobachtung von deutschen Vorschulkindern zeigte, dass sich die Kinder im Verkehrserziehungsgarten weniger verkehrssicher verhielten als auf ihren tatsächlichen Kindergartenwegen.⁴¹ Limbourg folgert daraus, dass die fremde Situation für Kinder das Problem ist, eingelernte Querungsstellen hingegen funktionieren:

Wenn Kinder alleine unterwegs sind, verhalten sie sich eher angepasst und schauen stereotyp nach links und rechts, wenn sie die Fahrbahn überqueren möchten, meist laufen sie dann über die Fahrbahn. Am Gehsteig gehen sie meist konzentriert am Häuserrand entlang.

Gehen zwei Kinder gemeinsam, vernachlässigen sie den Verkehr. In Begleitung von Erwachsenen ahmen 5-6-Jährige das Verhalten der Erwachsenen nach und zeigen kaum aktives Verhalten. Auch zeigte sich ein starker Zusammenhang zwischen dem Wechsel einer sozialen Situation eines Kindes mit der Veränderung des Verkehrsverhaltens.

Bis zu einem Alter von ca. 8 Jahren ist das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr riskant und wenig zuverlässig. Buben sind aufgrund ihrer Freizeitaktivitäten und ihres Risikoverhaltens stärker gefährdet als Mädchen.⁴²

Das Radfahren im Straßenverkehr stellt eine hohe Anforderung an die Reaktionsfähigkeit des Kindes. Zusätzlich benötigen Kinder zum Radfahren im Straßenverkehr lt. Limbourg Fähigkeiten aus zwei verschiedenen Kompetenzbereichen:

- Psychomotorische Fähigkeiten: Gleichgewicht halten, Bremsen, Kurven fahren, Spur halten, Abbiegezeichen geben
- Kognitive Fähigkeiten: Orientierung im Straßenverkehr, Verkehrsverständnis, vorausschauendes Denken

Psychomotorisches Radfahrtraining wird im Alter von 7 bis 8 Jahren empfohlen, da das Üben in diesen Jahren die Leistung deutlich verbessert.⁴³

Im Folgenden werden Ergebnisse einer Untersuchung von Küting, Boigs & Winkler (1979) über das Verhalten von Kindern und Jugendlichen bis zu 20 Jahren im realen Straßenverkehr dargestellt:⁴⁴

Visuelle Orientierung: Oft verlassen sich junge RadfahrerInnen auf ihre akustische Orientierungsfähigkeit. Die visuelle Orientierung nach hinten war besonders mangelhaft.

⁴¹ Michalik, C. (1976): Verhaltensbeobachtung fünf- bis sechsjähriger Kinder im Straßenverkehr. Unveröffentlichter Forschungsbericht, Wien.

⁴² Limbourg, M. (2010): S. 53ff

⁴³ Limbourg, M. (2010): S. 56ff

⁴⁴ Küting, H., Boigs, R. & Winkler, W. (1979): Das Verkehrsverhalten Rad fahrender Kinder und Jugendlicher. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Köln, Heft 25.

Blickrichtung und Fahrtrichtung: Für Kinder ist es schwierig, in die von der Fahrtrichtung abweichende Richtung zu blicken. Wenn dies dem Kind doch möglich ist, verschlechtert sich die Balance am Fahrrad (vor allem bei Kindern bis etwa 8 Jahren).

Fahrlinie: Schwierig ist der Wechsel zwischen Radweg, Gehweg und Fahrbahn, vor allem in Wohn-gebieten. Das Blickverhalten der Kinder war mangelhaft und die Fahrlinie weicht oft vom rechten Fahrbahnrand ab.

Handzeichen: Das Handzeichen wurde nur selten gegeben, am häufigsten allerdings beim Linksabbiegen.

Einordnen und Linksabbiegen: Kinder ordnen sich seltener als Jugendliche und Erwachsene zur Straßenmitte hin ein. Wenn sie sich eingeordnet hatten, fuhren sie meist ohne Anhalten in den Kreuzungsbereich ein.

Spielerisches Fahren: Kinder ließen in ihren Fahrten oft spielerische Elemente einfließen. Das waren teilweise Verhaltensweisen, an denen erkennbar wurde, dass sie das Fahrrad wie ein anderes Verkehrsmittel (z. B. Motorrad, Pferd) benutzten.

Geschlechtsunterschiede: Zwischen den Geschlechtern gab es kaum Unterschiede beim Radfahren, akrobatische Leistungen am Rad, wie z. B. „freihändig“ fahren, zeigten Buben allerdings häufiger als Mädchen.

Verhaltensunterschiede beim Radfahren – Ergebnisse unterschiedlicher Studien:

- Buben sind risikofreudiger und stärker gefährdet als Mädchen.
- Buben fahren häufiger Fahrrad als Mädchen
- Buben fahren durchschnittlich schneller als Mädchen
- Die Radfahrten der Buben sind länger
- Buben fahren häufiger „freihändig“ und zeigen häufiger akrobatische Leistungen auf dem Fahrrad als Mädchen
- Buben unternehmen häufiger „ziellose“ und „spielerische Fahrten“ mit dem Fahrrad als Mädchen

Durch praktisches Fahrtraining können die Grundfähigkeiten der Radbeherrschung trainiert werden (z. B. Spurhalten, kontrolliertes Bremsen), um so das Unfallrisiko zu senken. Eine Studie aus den Niederlanden (van Schagen & Brookhuis 1989) zeigt, dass sich Kinder in der Altersgruppe von 11 bis 14 Jahren am risikoreichsten verhalten: Sie fahren schneller als in anderen Altersgruppen, bremsen selten vor der Überquerung von Fahrbahnen und sehen sich vor der Querung der Fahrbahn kaum um. Hohe Unfallzahlen sind die Folge. Auch bei FußgängerInnen-Trainings hat sich gezeigt, dass Kinder sich nach dem Training zwar sicherer verhalten, bei Ablenkung können sie allerdings plötzlich auf die Fahrbahn laufen.

Nur ein Teil der gesamten Elternpopulation ist bereit und in der Lage, ein Verkehrstraining mit ihren Kindern durchzuführen.⁴⁵

5.2 Mobilitätserziehung von Kindern als RadfahrerInnen

Kinder von ca. 8 Jahren sind nur unzureichend in der Lage, sich im Straßenverkehr sicher zu verhalten. Erst ab dem Alter von 14 Jahren sind die erforderlichen Fähigkeiten vollständig entwickelt. Eine englische Studie zeigt, dass bei Kindern nach einem 3 Wochen langen Training Fahrfehler bei der Radprüfung am Verkehrsübungsplatz deutlich gesenkt werden konnten. Allerdings verhielten sich die Kinder im realen Verkehrsgeschehen genauso unsicher wie vor dem Training.⁴⁶

1977 wurde eine britische Evaluationsstudie zum Radfahrtraining im Schulhof und auf verkehrsarmen Straßen in der Nähe von Schulen durchgeführt. Nach 8 Monaten wurden die Kinder nach dem Training noch einmal in der Verkehrsrealität beobachtet.

⁴⁵ Vgl. Limbourg (2010:72ff); Hohenadel (1985); Spoerer (1982); Küting (1980); van Schagen & Brookhuis (1989); Küting, Boigs & Winkler (1979)

⁴⁶ Royal Society for the Prevention of Accidents (1976): The Effects of the National Cycling Proficiency Scheme in the County of Hereford and Worcester, County of Hereford and Worcester.

Die Fahrfehler waren im Nachtest geringer als im Vortest und **die Wirksamkeit des Trainings auf der realen Straße war größer als die Trainings auf dem Schulhof**. Wichtig ist auch das Training im Wohn- und Schulumfeld, da sich die Kinder im Nachbarort nicht mehr so verkehrssicher bewegen.⁴⁷

Lt. Limbourg ist das Übertragen von Verhalten auf eine andere Umgebung erst im Stadium der formalen Operation möglich (ab ca. 12 Jahren, nach Piaget). Das Radfahrtraining in der Schul- und Wohn-umgebung der Kinder soll das Radfahrtraining im Schonraum ergänzen.⁴⁸

1994 wurden in den Niederlanden Tests zum richtigen Verhalten in Vorfahrtssituationen durchgeführt. Das Ergebnis zeigt, dass 8-9-jährige Kinder damit überfordert sind und dass ein Kenntnisszuwachs nicht zu einem Kompetenzzuwachs in den entsprechenden realen Verkehrssituationen führt. Die Studie führt zu dem Schluss, dass für das Erlernen von einfachen Handlungsmustern einfaches Üben mit gezielter Rückmeldung völlig ausreicht. Die Erklärung der Notwendigkeit dieser Handlungen trägt nicht zum Lernerfolg bei, hat aber auch keinen negativen Effekt.

Komplexe Vorfahrtsregelungen überfordern die Kinder im Grundschulalter. Kinder dieser Altersstufe sind nicht in der Lage, sich auf solche wechselnden Verkehrssituationen flexibel einzustellen.⁴⁹ Zwischen Verkehrswissen und Verkehrsverhalten von Kindern besteht kein statistisch bedeutsamer Zusammenhang. Konzentrationsfähigkeit und der kognitive Stil sind wesentlich bedeutender für die Verkehrssicherheit. Zur Vermeidung von Unfällen benötigen Kinder eine Reihe von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die sie – je nach Alter – noch nicht oder nur teilweise besitzen.

Imponiergehabe und Draufgängertum spielen eine wichtige Rolle bei der Unfallverursachung. Dieses Risikoverhalten zeigt sich bei Buben vor allem beim Fahren in der Gruppe. Hier gibt es eine Diskrepanz zwischen subjektivem Sicherheitsgefühl und objektiver Sicherheit. Die psychomotorischen Fähigkeiten für die sichere Beherrschung des Fahrrads sind mit ca. 9-10 Jahren ausreichend ausgebildet. Das für das Radfahren erforderliche Verkehrsverständnis entwickelt sich im Alter von ca. 11-12 Jahren und ist erst mit 14 Jahren vollständig ausgebildet.⁵⁰

⁴⁷ Gordon, N. (1979): An experiment in cycle training in Cambridgeshire. Traffic Education, Autumn, S. 24-26.

⁴⁸ Limbourg, M. (2010): S. 80

⁴⁹ Van Schagen, I. & Brookhuis, K. (1994): Training young cyclists to cope with dynamic traffic situations. Accident Analysis and Prevention, 26, S. 223-230.

⁵⁰ Limbourg, M. (2010): S. 96ff

6. Grundlagenerhebung: Beobachtung der Kinder beim Radfahrtraining

Um das Radfahrkönnen von 10-jährigen Kindern zu analysieren, wurden 101 Kinder beim Radfahrtraining beobachtet und ihre Leistungen mit Schulnoten von 1 bis 5 bewertet. Zwei bis drei Monate nach dem Radfahrtraining und nach der absolvierten Radfahrprüfung wurden diese Kinder ein zweites Mal beobachtet, um Rückschlüsse auf die Wirkung des Radfahrtrainings ziehen zu können. Diese Kinder fungieren als Kontrollgruppe für das ein Jahr später umgesetzte SISO-Training. Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse dieser zwei Beobachtungen dargestellt. Abbildung 3 zeigt den Ablauf der Trainings und der Beobachtungen beim Radfah



ABB 3 Trainingsablauf und Beobachtungen Radfahrtraining (Kontrollgruppe 2014)

6.1 Bildung von Indikatoren

Folgende Studien wurden für die Indikatorenbildung zur Beobachtung von 101 Kindern beim Radfahr-training herangezogen:

- LIMBOURG, Maria (2010): Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Hrsg. v. UK NRW - Unfallkasse Nordrhein-Westfalen. Prävention in NRW. 2. Auflage, Düsseldorf.
- DEGENER DI, Sabine / GÜNTHER Dr., Rudolf (2009): Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Hrsg. v. Unfallforschung der Versicherer (GDV). In: Reihe Forschungsbericht Verkehrsverhalten/Verkehrspädagogik 02. Berlin.
- STARK INS LEBEN – VERKEHRSERZIEHUNG BAYERN (Hrsg.): Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Eine Einführung für Studienreferendare an beruflichen Schulen, o. J., S. 10ff
- NETZWERK VERKEHRSERZIEHUNG: Grundsätzliches zum Unterrichtsprinzip Verkehrserziehung in Österreich. URL: [Grundsätzliches zum Unterrichtsprinzip Verkehrserziehung](#) [10.02.2017]

Die kindliche Unfallgefährdung hängt nicht nur mit dem Alter, dem Geschlecht und dem jeweiligen Entwicklungsstand des Kindes zusammen. Sie wird auch durch persönlichkeitspezifische Faktoren beeinflusst. Folgende Merkmale haben sich dabei als bedeutsam erwiesen und werden auch bei der Beobachtung der Kinder im Projekt SISO herangezogen:⁵¹

- Risikobereitschaft
- Hyperaktivität
- Kognitive Impulsivität
- Aufmerksamkeitsstörungen und Konzentrationsdefizite
- Extraversion
- Verhaltensstörungen
- Neurotizismus
- Linkshändigkeit

Anhand der herausgefilterten Indikatoren wurde der Beobachtungsbogen für die beim Radfahrtraining teilnehmenden Kinder erstellt. Nach erfolgter Testung wurde der Beobachtungsbogen gekürzt und mehrere Indikatoren zu einer verbalen Beschreibung zusammengefasst. Der Beobachtungsbogen befindet sich im Anhang. Die herausgefilterten Indikatoren und die Beobachtungsmethode sind folgende (siehe Tabelle 1):

⁵¹ Limbourg, M. (2010): S. 129

Tabelle 1: Indikatoren für die Beobachtung der Kinder

Persönliche Daten	Beobachtungsmethode
Geschlecht	nicht abfragen
Alter	einzelne abfragen
Migrationshintergrund	einzelne abfragen
LinkshänderIn	einzelne abfragen
Grundvoraussetzungen Radfahren	
Fahrradbesitz zuhause	einzelne abfragen
Fahrrad ausgeborgt	einzelne abfragen
Zu großes Fahrrad	beobachten
Zu kleines Fahrrad	beobachten
Fährst du mit deinen Eltern auf der Straße?	einzelne abfragen
Fährst du schon alleine auf der Straße?	einzelne abfragen
Wissen	
Ab wann dürft ihr alleine auf der Straße Radfahren?	In der Gruppe abfragen
Ab wann dürft ihr mit dem Radfahrschein alleine Radfahren?	In der Gruppe abfragen
Müsst ihr auf der Straße einen Helm tragen?	In der Gruppe abfragen
Physische Konstitution	
Größe (klein/groß)	beobachten
Übergewicht	beobachten
Verständnis/Sprache schwierig	beobachten
Sehschärfe, Brillenbesitz	beobachten
Links-/Rechts-Unterscheidung	beobachten
Psychische Konstitution	
Kopfschmerzen, Bauchschmerzen, Jammern	beobachten
Stottern	beobachten
Radfahrkönnen – Schonraum	
Aufsteigen	+ ~ -
Anfahren	+ ~ -
Blick nach hinten/schauen	+ ~ -
Einhändig fahren/Handzeichen geben	+ ~ -
Spurhalten beim Blick nach hinten	+ ~ -
Richtig Bremsen (ohne Füße)	+ ~ -
Bremsen an Ziellinie	+ ~ -
Absteigen	+ ~ -
Gleichgewicht	+ ~ -
Radfahrkönnen gesamt	1(+)=gut; 2(-)=mittel; 3(-)=schlecht

Persönlichkeit/Kompetenzen	
Aufmerksam/konzentriert	Ankreuzen wenn ja
Schüchtern/ruhig	Ankreuzen wenn ja
Unruhig/zappelig	Ankreuzen wenn ja
Unsicher	Ankreuzen wenn ja
Kommunikativ (redet, erzählt)	Ankreuzen wenn ja
Hoher Selbstwert/selbstbewusst	Ankreuzen wenn ja
Verständnis	+ ~ -
TräumerIn/abwesend	Ankreuzen wenn ja
„Cool“ (motorische Kompetenz und Überlegenheit)	Ankreuzen wenn ja
Kognitive Erfassung	+ ~ -
DraufgängerIn/risikobereit	Ankreuzen wenn ja
Hilfsbereitschaft: borgt Fahrrad her	Ankreuzen wenn ja
Beschreibung der Kinder: z. B. einführend, extrovertiert, gerecht, bedacht, hyperaktiv, „Zappelphilipp“, impulsiv, ärgert sich schnell,	Qualitativ beschreiben
Radfahrkönnen – Straßenverkehr	
Zurückschauen	+ ~ -
Handzeichen	+ ~ -
Einordnen	+ ~ -
Vorrang achten	+ ~ -
Großer Bogen und richtige Straßenseite	+ ~ -
Unsicher	Ankreuzen wenn ja
Bewertung gesamt	Schulnoten 1-5

6.2 Stichprobe

Die standardisierte Beobachtung wurde während des laufenden Projektes Radfahrtraining in Graz (Zielgruppe: Kinder der 4. Schulstufe der Volksschulen) durchgeführt. In vier Schulen und sechs Klassen wurden insgesamt 101 Kinder zu ihrem Risikoverhalten und ihrer Mobilitätskompetenz beobachtet (siehe Tabelle 2). Zur Aufzeichnung der Beobachtung wurden standardisierte Beobachtungsbögen erstellt, wobei es zusätzlich auch die Möglichkeit gab, das Kind qualitativ zu beschreiben.

Tabelle 2: Überblick der durchgeführten Beobachtungen

Datum	Schule	Klasse	Anzahl Kinder
08.04.2014	VS Bertha von Suttner	4a	14
09.04.2014	VS Bertha von Suttner	4b	15
23.04.2014	VS Waltendorf	4c	16
23.04.2014	VS Murfeld	4a	17
24.04.2014	VS Murfeld	4b	19
25.04.2014	VS Engelsdorf	4a	20
	GesamtschülerInnenanzahl		101

Vorangegangene Erfahrungen im Radfahrtraining haben gezeigt, dass sich das Verhalten im Straßenverkehr von Kindern in Schulen im außer- und innerstädtischen Bereich sowie in Schulen mit unterschiedlichen sozialen Niveaus bezüglich Risikokompetenz, sozialer Kompetenz und Mobilitätskompetenz unterscheidet. Aus diesem Grund wurden Schulen mit unterschiedlichen sozialen Milieus und in unterschiedlicher Lage untersucht.

- VS Bertha von Suttner: niedrige soziale Schicht, mitten im Stadtzentrum
- VS Waltendorf: hohe soziale Schicht, gehobener Stadtbezirk
- VS Murfeld: gemischt, Randbezirk
- VS Engelsdorf: gemischt, Randbezirk

6.3 Radfahrtraining: Die Ergebnisse der Beobachtung der Kinder beim Radfahrtraining

Das Radfahrtraining besteht aus einem Training im Schonraum und einem Training auf der Straße (genauere Beschreibung Radfahrtrainings siehe Kapitel 2.5, S. 18). 101 Kinder haben an diesem Training als Vorbereitung für die Radfahrprüfung teilgenommen und wurden bei der Ausführung der Übungen beobachtet (siehe Abbildung 4).

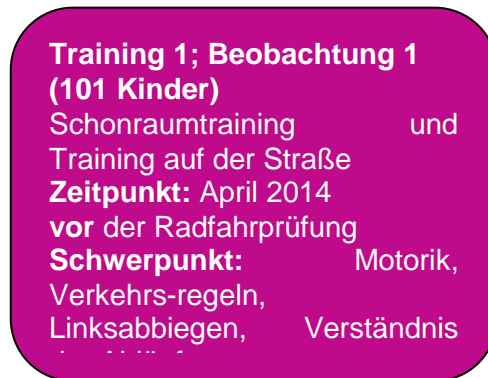


ABB 4 Ablauf Radfahrtraining 2014

6.3.1 Soziodemographische Daten der beobachteten Kinder

Von den 101 beobachteten Kindern waren 51% Mädchen und 49% Buben (siehe Abbildung 5).

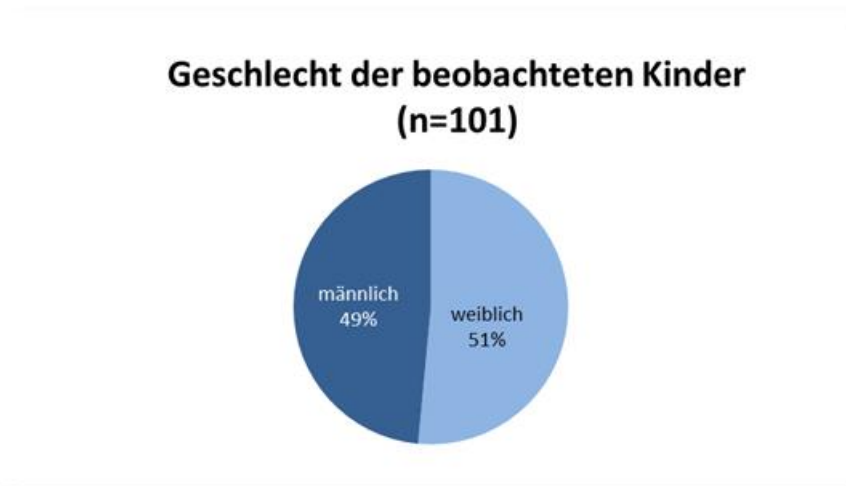


ABB 5 Geschlecht der Kinder beim Radfahrtraining 2014

61% der Kinder waren 10 Jahre alt, 5% 11 Jahre, 27% 9 Jahre und 3% bereits 12 Jahre alt (bei 4% der Kinder gibt es keine Angabe) (siehe Abbildung 6).

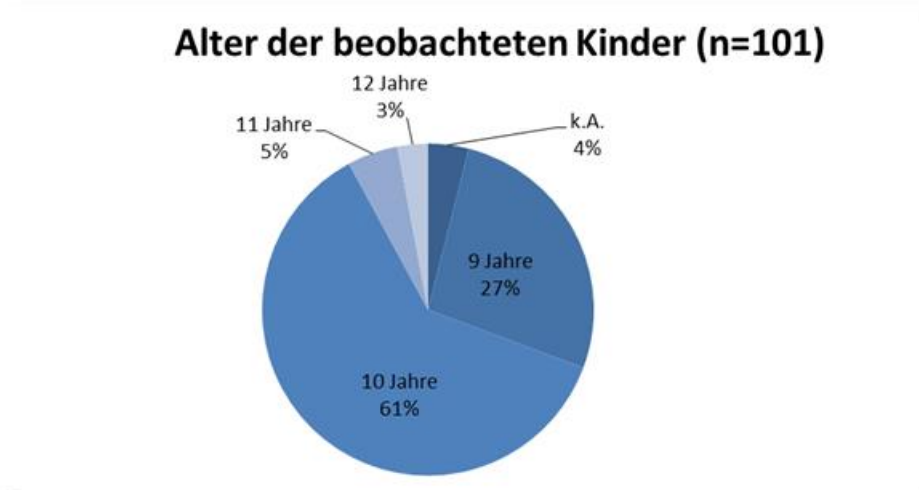


ABB 6 Altersverteilung der Kinder beim Radfahrtraining 2014

Von den beobachteten Kindern besaßen 82% ein eigenes Fahrrad und 18% nicht (siehe Abbildung 7).

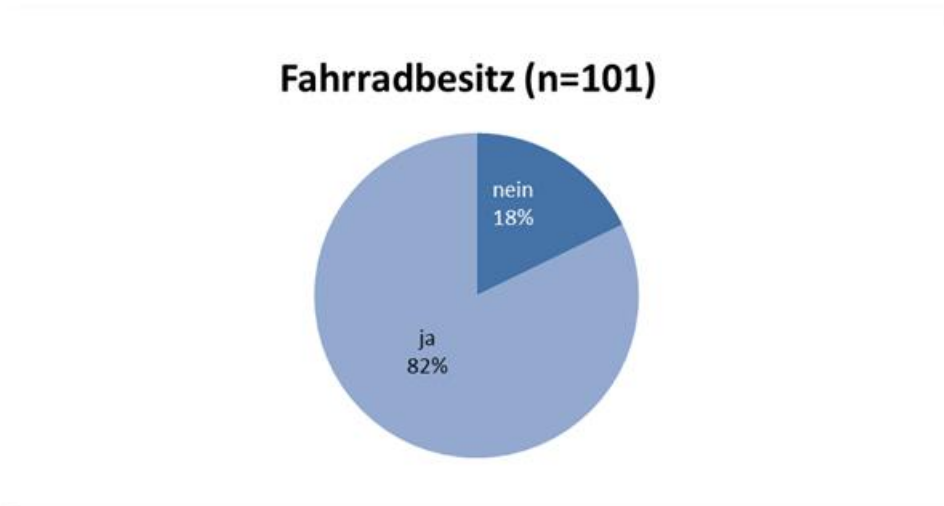


ABB 7 Fahrradbesitz der Kinder beim Radfahrtraining 2014

61% der Kinder sind bereits mit Eltern, Geschwistern oder älteren Begleitpersonen auf der Straße Rad gefahren und 29% nicht (bei 10% der Kinder konnte dies aufgrund Zeitmangels nicht abgefragt werden) (siehe Abbildung 8).

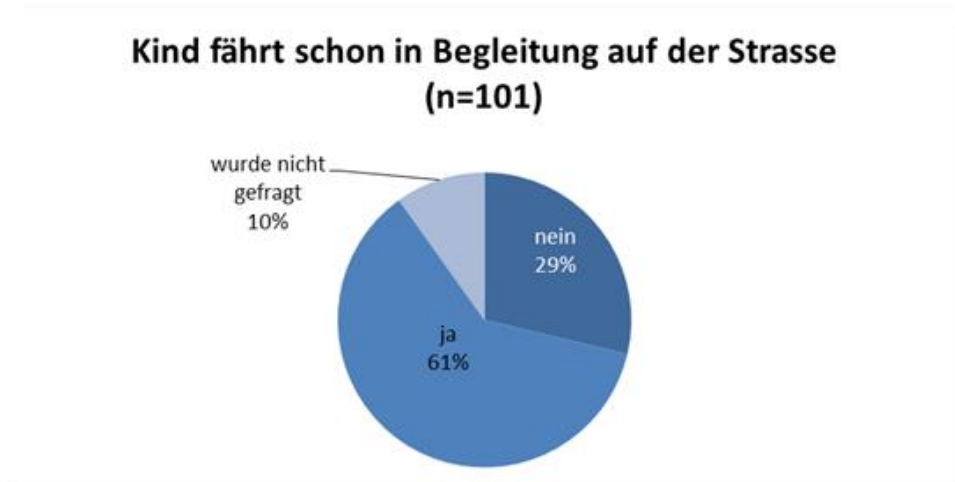


ABB 8 Kinder, die bereits auf der Straße gefahren sind (Kontrollgruppe 2014)

6.3.2 Beobachtung im Schonraum

Mit den Übungen im Schonraum wurde die Bewegungskompetenz der Kinder überprüft. Dabei wurde beobachtet, wie gut sie Rad fahren können, ob sie das Gleichgewicht halten können, ob und wie sie bremsen können und, ob sie einhändig fahren und die Spur halten können, wenn sie den Blick nach hinten richten. Alle Übungen wurden mit „gut“, „mittelmäßig“ oder „schlecht“ beurteilt. Aufgrund dieser Beobachtungen wurde von den TrainerInnen entschieden, welche Kinder auf die Straße mitgenommen werden. In dieser Stichprobe der Beobachtung von SISO wurden nur 2 Kinder nicht auf die Straße mitgenommen. In einem Fall war es ein Mädchen mit Migrationshintergrund, das von sich aus sagte, dass sie zu nervös sei und nicht mitkommen möchte, da sie kaum Rad fährt. Im anderen Fall war es ein Bub, welcher gerade erst mit dem Radfahren begonnen hatte und der bei den Schonraumübungen bereits stürzte. Ein weiterer Bub, welcher unbedingt auf der Straße mitfahren wollte, wurde erst nach mehr-maligem Üben im Schonraum (Anfahren, Bremsen) zum Training auf der Straße mitgenommen. *(Die 2 Kinder, die nicht auf die Straße mitgenommen wurden, fallen in die Bewertung der Gesamtheit hinein, wurden allerdings mit „schlecht“ bewertet.)*

Die Beobachtung im Schonraum hat gezeigt, dass 82% der Kinder mit dem Bremsen kein Problem haben, allerdings mit dem punktgenauen Anhalten an einer Ziellinie. Das wurde nur mehr bei 74% mit „gut“ bewertet. Noch schwieriger für die Kinder war der Blick nach hinten (67% wurden mit „gut“ beurteilt). 75% der Kinder hatten mit dem Handzeichen geben kein Problem und bei 78% der Kinder war das Gleichgewicht halten keine Schwierigkeit (siehe Abbildung 9).

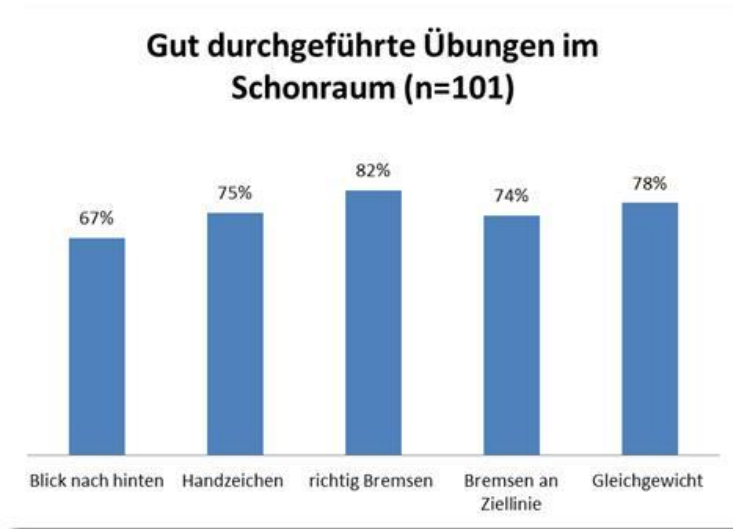


ABB 9 Übungen im Schonraum, die mit „gut“ bewertet wurden (Radfahrtraining 2014)

Das Radfahrkönnen der Kinder wurde nach Absolvierung aller Übungen auch im Gesamten mit „gut“, „mittel“ oder „schlecht“ bewertet. 76% der Kinder wurden mit „gut“ bewertet, 20% mit „mittel“ und 4% mit „schlecht“ (siehe Abbildung 10).

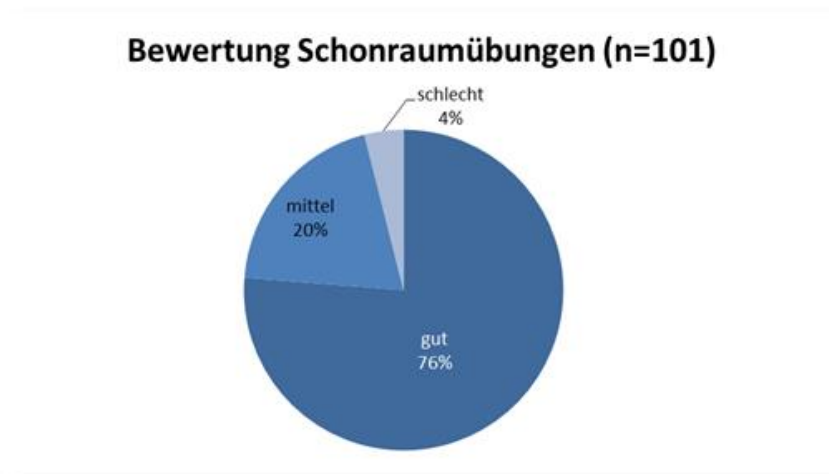


ABB 10 Gesamtbewertung der Kinder nach den Schonraumübungen (Kontrollgruppe 2014)

6.3.3 Beobachtung im Straßenverkehr

Im realen Straßenverkehr wurde vor allem das Linksabbiegen geübt, welches vorher theoretisch erklärt und an der Übungskreuzung besprochen wurde.

Für das Radfahrtraining werden unterschiedliche Kreuzungen im Schulumfeld genutzt. Das können je nach Vorhandensein 4-armige Kreuzungen oder T-Kreuzungen sein.

Im Falle der SISO Beobachtung waren es meist T-Kreuzungen (z. B. Abbiegen aus einer Nebenstraße in die Hauptstraße oder aus einer Hauptstraße in die Nebenstraße). Die Kinder wurden unabhängig von der Verkehrsstärke in die Übung geschickt. Das heißt, bei manchen Kindern war die Straße frei, manche mussten recht lange warten, bis ein Linksabbiegen möglich war, manche hatten Autos hinter sich, manchen wurde Vorrang gegeben etc.

Nachdem ein/e RadfahrtrainerIn den ganzen Ablauf vorgezeigt hat, durfte jedes Kind einzeln das Abbiegen üben. Bei jeder Übung steht aus Sicherheitsgründen ein/e RadfahrtrainerIn in der Kreuzung. Es wird versucht, das Linksabbiegen bei einem Radfahrtraining zweimal zu üben.⁵²

Der positive Übungseffekt zeigt sich in Abbildung 11. Bei sämtlichen Übungen wurden beim zweiten Durchgang mehr Kinder mit „gut“ beurteilt. Ausgenommen beim Vorrang achten: Hier bestätigt sich, dass zwar der Ablauf gut geübt werden kann, das Vorrangverhalten durch reale Risiken im Straßenverkehr aufgrund unterschiedlicher Kreuzungen und Verkehrssituationen (einmal weniger, einmal mehr Verkehr) deutlich schwerer erlernbar ist. Auch das Einordnen zur Straßenmitte ist für die Kinder schwer zu verstehen. Oft fehlt das Wissen zur Begrifflichkeit und dessen Umsetzung.

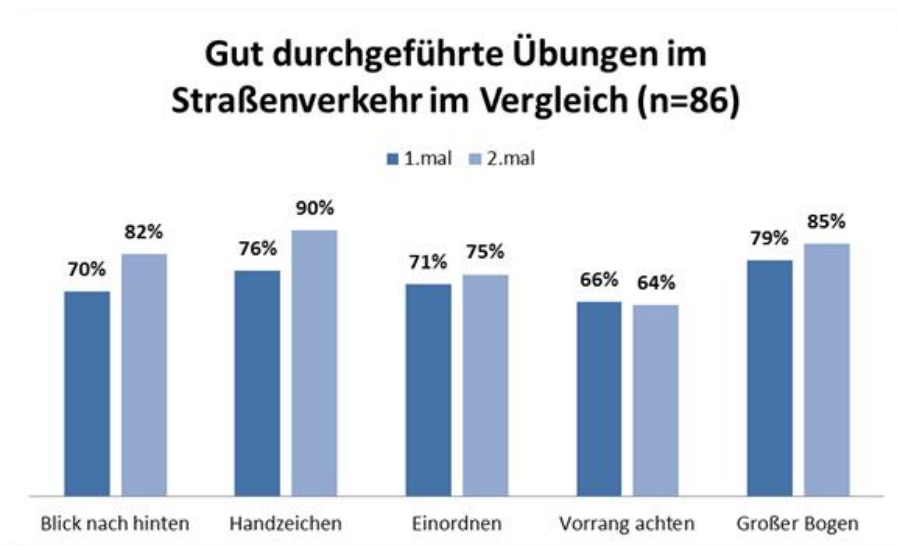


ABB 11 Übungen im Straßenverkehr, welche mit „gut“ beurteilt wurden (Kontrollgruppe 2014)

Insgesamt wurden bei den Übungen im Straßenverkehr 51% der Kinder mit „gut“ bewertet. Diese Kinder werden von den TrainerInnen so eingeschätzt, dass sie sich gut im Verkehr

⁵² Bei 15 SchülerInnen der Volksschule Bertha von Suttner konnte die Linksabbiegeübung nur einmal durchgeführt werden, da nur vier Fahrräder zum Üben für die gesamte Gruppe vorhanden waren und somit die Durchführung einer zweiten Linksabbiegeübung durch den erhöhten Organisationsaufwand und den frühen Schulschluss nicht mehr möglich war. 86 Kinder haben die Übung wie geplant zweimal durchgeführt.

bewegen können und sich der Risiken auf der Straße bewusst sind. 22% wurden mit „schlecht“ bewertet und 27% mit „mittel“ (siehe nachfolgende Abbildung 12).

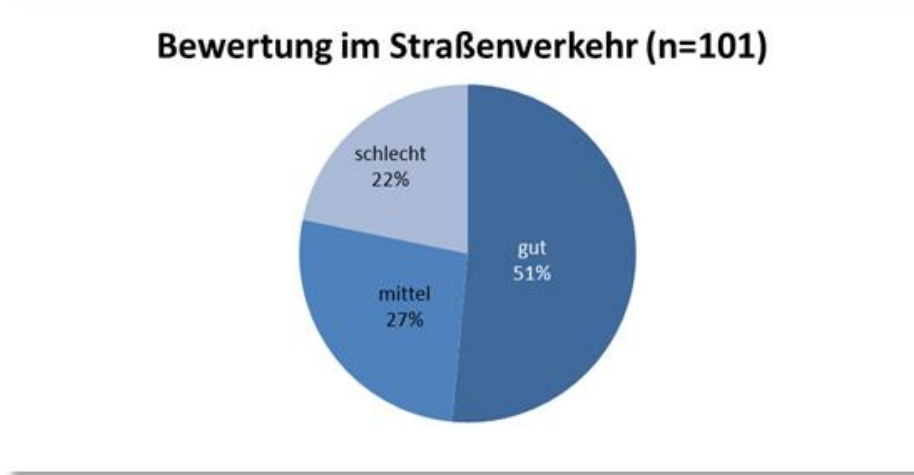


ABB 12 Gesamtbewertung der Kinder nach den Übungen im Straßenverkehr (Kontrollgruppe 2014)

6.3.4 Einschätzung zum Bestehen der Radfahrprüfung

Nach dem Radfahrtraining wurden die TrainerInnen gebeten, ihre Einschätzung zum Bestehen der Radfahrprüfung abzugeben. Die TrainerInnen schätzen, dass 41% der Kinder die Prüfung schaffen werden, 17% könnten die Prüfung mit verstärktem Üben schaffen und 42% schaffen die Prüfung deren Einschätzung nach voraussichtlich nicht (davon 33% „eher nicht“ und 9% „nicht“) (siehe Abbildung 13).

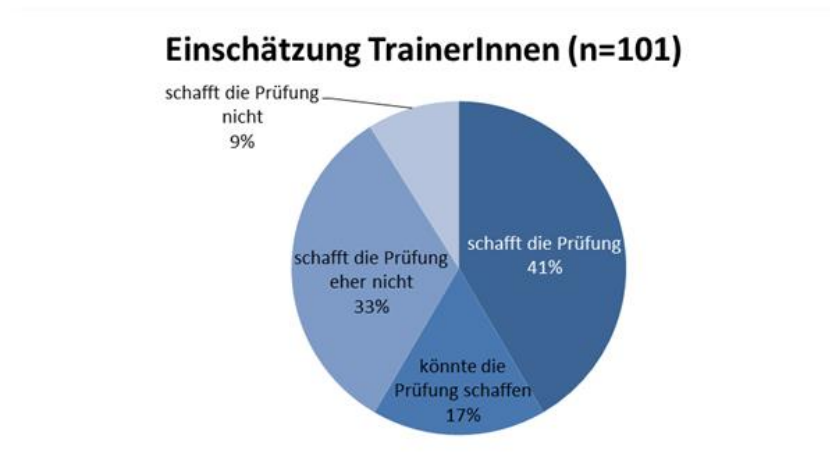


ABB 13 Einschätzung der TrainerInnen zum Bestehen der Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014)

6.3.5 Typenbildung

Anhand der Ergebnisse der Beobachtung wurden Risikotypen der Kinder gebildet. Der Bildung dieser Typen liegen folgende Variablen zu Grunde:

- Gesamtbeurteilung Schonraum (D10 Schonraumbewertung)
- Gesamtbeurteilung Straße (F7 Straßenbewertung)
- Beobachtung zu risikofreudig / DraufgängerIn / zu „cool“ / Risiken einschätzen können (E11, G7, E9)
- Einschätzung der TrainerInnen zur Radfahrprüfung (H1 TrainerInnenbewertung)
- Qualitative Beschreibung des Kindes (H4 Kindbeschreibung)

Folgende Typen wurden gebildet:

- Risikokind – unsicher / wackelig
- Risikokind – gute/r RadfahrerIn / zu „cool“
- Verkehrssicheres Kind – hoch verkehrssicher
- Verkehrssicheres Kind
- Mischtyp – Potential für Verkehrssicherheit vorhanden
- Mischtyp – unsicher, aber bemüht

Das Ergebnis zeigt, dass 36% der Kinder als verkehrssicher eingeschätzt werden (davon 21% als hoch verkehrssicher und 15% als verkehrssicher), bei 13% wäre ein Potential für sicheres Verhalten vorhanden und weitere 13% der Kinder sind unsicher, aber sehr bemüht (beide werden als Mischtyp klassifiziert). 38% werden als Risikokinder eingestuft. Bei den Risikokindern wird zwischen zwei Gruppen unterschieden. Die erste Gruppe der Risikokinder sind jene, die zwar motorisch sehr gut sind (6%) und ihr Fahrrad sehr gut im Griff haben, aber ihr Können im Straßenverkehr überschätzen. Sie präsentieren sich vor ihren KlassenkameradInnen oft „lässig“ und „cool“, halten aber die richtigen Schritte beim Linksabbiegen auf der Straße nicht ein. Durch ihre „Lässigkeit“ sind sie hoch risikogefährdet. Die zweite Gruppe der Risikokinder (32%) sind diejenigen, die schlecht Rad fahren können, unsicher und wackelig sind, sich nicht zurückschauen trauen, nicht einschätzen können, wann sie in die Kreuzung einfahren sollen, beim Linksabbiegen auf die falsche Straßenseite gelangen oder beim Anfahren die gesamte Straßenbreite benötigen (siehe Abbildung 14).

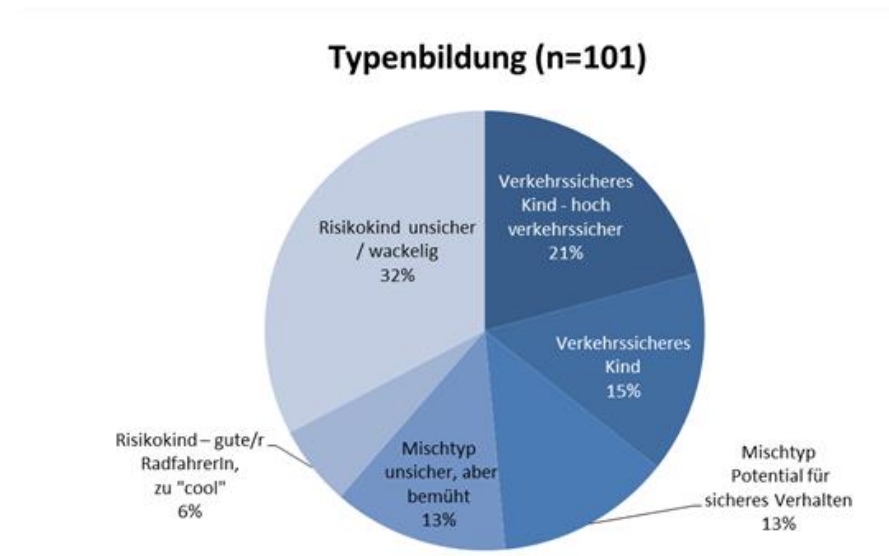


ABB 14 Risikotypen der beobachteten Kinder (Kontrollgruppe 2014)

6.3.6 Charakterisierung der Typen nach signifikanten Merkmalen

Um die Methoden für Verkehrssicherheitsmaßnahmen möglichst zielgruppengerecht entwickeln zu können, wurden signifikante Merkmale mittels Kreuztabellen und Chi-Quadrat Test der Risikotypen herausgefiltert.

Geschlecht

Signifikante Unterschiede zeigen sich vor allem bei den zu „coolen“ RadfahrerInnen. In dieser Gruppe gibt es wesentlich mehr Buben als Mädchen; dies stimmt auch mit der Beobachtung von Limbourg 2010 (siehe S. 29) überein. Bei den verkehrssicheren Typen überwiegen die Mädchen (siehe Abbildung 15).

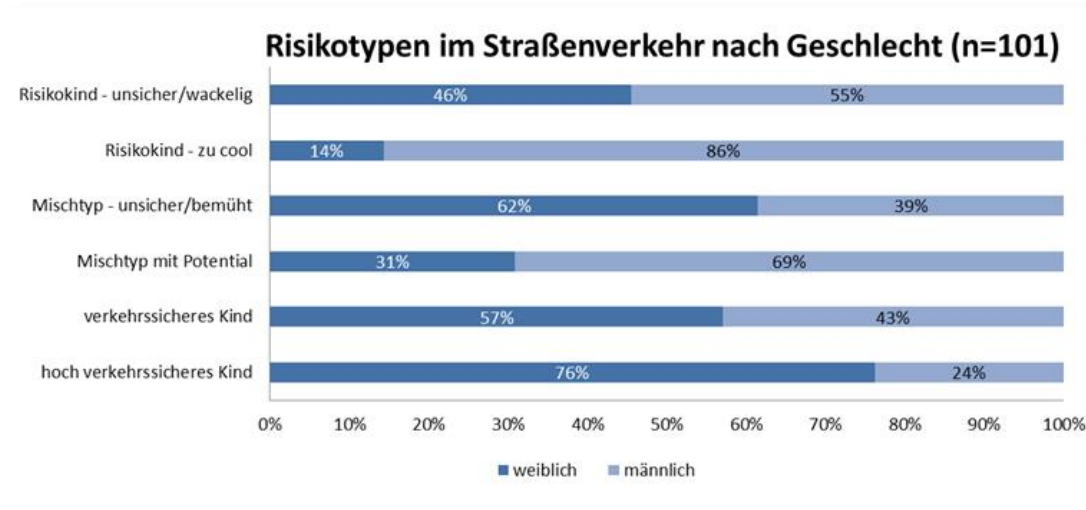


ABB 15 Risikotypen im Straßenverkehr nach Geschlecht (Kontrollgruppe 2014)

Migrationshintergrund

In der Gruppe der Risikokinder befinden sich wesentlich mehr Kinder mit Migrationshintergrund als österreichische Kinder. Während sich unter den hoch verkehrssicheren Kindern kein Kind mit Migrationshintergrund befindet (siehe Abbildung 16).

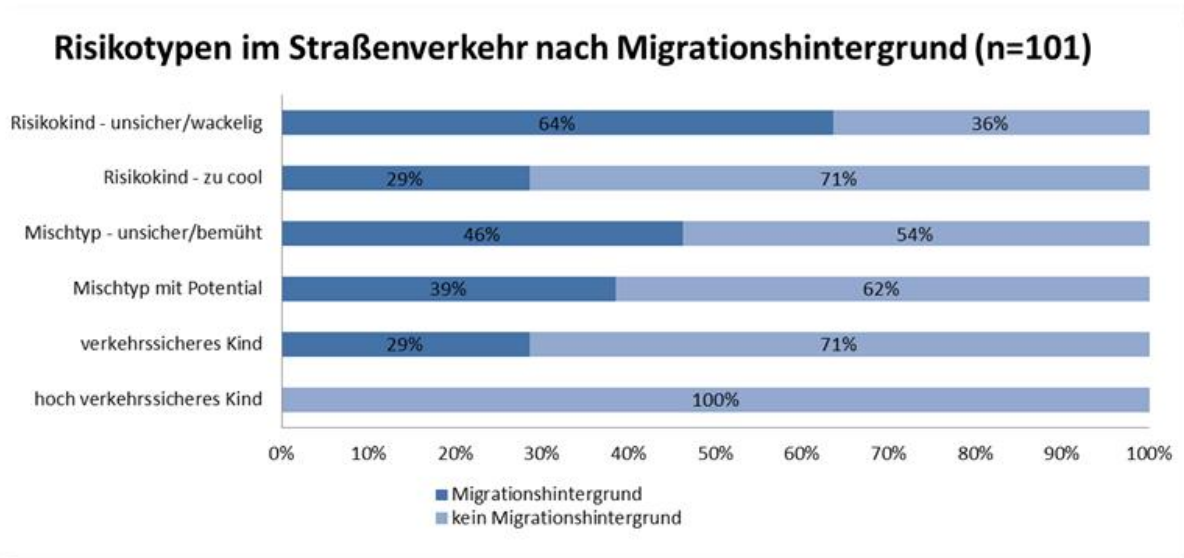


ABB 16 Risikotypen im Straßenverkehr nach Migrationshintergrund (Kontrollgruppe 2014)

Fahrradbesitz und Üben mit den Eltern

In der Gruppe der verkehrssicheren Kinder besitzen alle Kinder ein Fahrrad. In der Gruppe der Risikokinder besitzen nur 67% der Kinder ein eigenes Fahrrad (siehe Abbildung 17).



ABB 17 Risikotypen im Straßenverkehr nach Fahrradbesitz (Kontrollgruppe 2014)

Ähnliche Ergebnisse zeigen die Übungsmöglichkeiten mit den Eltern / Erziehungsberechtigten. Kinder, die mit den Eltern üben, befinden sich vermehrt unter den verkehrssicheren Kindern; Kinder, die nicht üben, hauptsächlich unter den risikoreichen Kindern (siehe Abbildung 18).

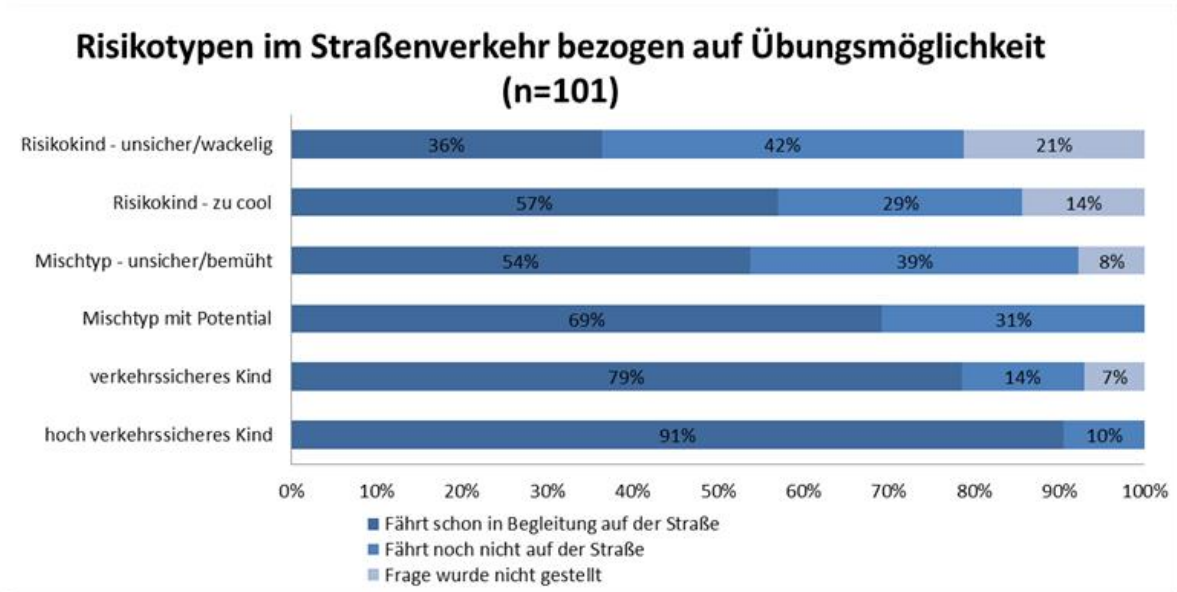


ABB 18 Risikotypen im Straßenverkehr nach Übungsmöglichkeiten auf der Straße
(Kontrollgruppe 2014)

6.3.7 Resümee

Die Typen „Verkehrssicheres Kind“ und „Hochrisikokind“ sind als Extremgruppen zu verstehen. In diesen Gruppen befinden sich ausschließlich auffallend gute bzw. auffallend risikofreudige Kinder. Aus diesem Grund wurde ein weiterer Mischtyp jener Kinder, welche zu verkehrsunsicher für den Typ „Verkehrssicheres Kind“ sind, aber in denen das Potential dazu steckt, gebildet.

38% der Kinder werden als risikofreudig eingeschätzt, 36% als verkehrssicher und 26% haben das Potential, verkehrssicher zu werden.

Im nächsten Arbeitsschritt wird das Augenmerk auf die Hochrisikogruppe sowie auf die Gruppe der Kinder, die zwar nicht verkehrssicher, aber beim Radfahren sehr bemüht sind, gelegt. Diese zwei Gruppen sollen mit den Methoden, welche im Rahmen von SISO entwickelt werden, angesprochen werden.

Im Juni 2014 wurden die SchülerInnen noch einmal bei einem Radfahrtraining beobachtet, um eine mögliche Entwicklung des Radfahrkönnens und -verhaltens im Zeitraum nach der Radfahrprüfung festzustellen. Die Ergebnisse dieser Beobachtung werden im nächsten Kapitel dargestellt.

6.4 Radfahrtraining: Die Ergebnisse der Beobachtung 2-3 Monate nach dem Radfahrtraining

Wie im vorigen Kapitel beschrieben, fand die erste Beobachtung (Training 1) im Rahmen des regulären Radfahrtrainings vom 8. April bis 25. April 2014 vor der Radfahrprüfung statt. 101 Kinder nahmen an diesem Training teil. Der Schwerpunkt der Trainingsinhalte lag auf Motorik, Verkehrsregeln, Links-abbiegen und Verständnis der Abläufe. Mit 91 dieser Kinder wurde vom 23. Juni bis 2. Juli 2014 – nach der absolvierten Radfahrprüfung – ein zweites Radfahrtraining (Training 2) im Straßenverkehr durchgeführt. Im Rahmen dieses Trainings wurden die Kinder nochmals in ihrem Verkehrsverhalten beobachtet (Beobachtung 2). Dabei führten die Kinder selbstständig und ohne einführende Erklärung der TrainerInnen an einer aus dem ersten Training bekannten Kreuzung das Linksabbiegen durch (Ablauf siehe Abbildung 19).

Die in Training 2 beobachtete Gruppe dient als Kontrollgruppe für das im Jahr 2015 stattfindende Verkehrssicherheitstraining mit den neu entwickelten Maßnahmen. Die Ergebnisse der 2. Beobachtung werden in den folgenden Kapiteln beschrieben.

Folgende Aspekte zum Trainingserfolg wurden untersucht:

- Steigerung des Radfahrkönnens vom 1. Training bis zum 2. Training
- Prüfungsergebnisse der Radfahrprüfung im Trainingsjahr 2014 nach unterschiedlichen Kategorien
- Trainingsbewertung von Kindern mit bestandener Radfahrprüfung durch die RadfahrtrainerInnen

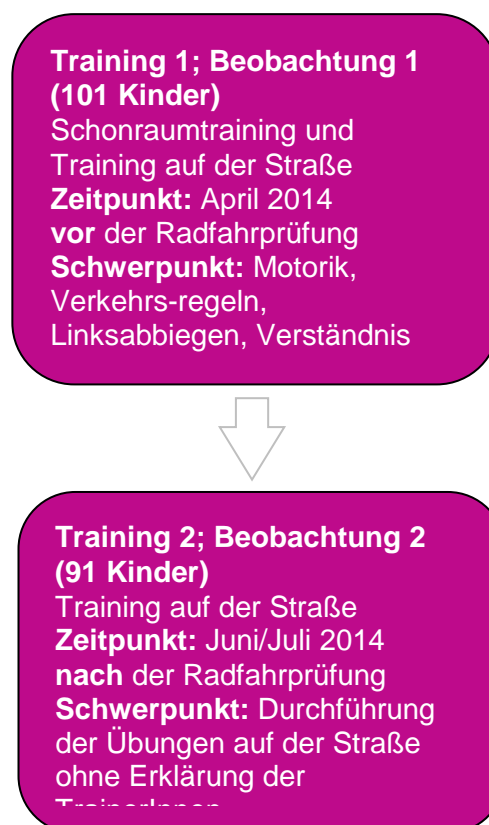


ABB 19 Radfahrtraining: Trainings und Beobachtungen 2014

6.4.1 Steigerung des Radfahrkönnens

Um einen Erfolg des Radfahrtrainings 2014 nachweisen zu können, wurde die Gesamtbewertung des 1. Trainings mit dem 2. Training – ca. 2 Monate danach – verglichen. Abbildung 20 zeigt den Vergleich des Trainingserfolgs jener 91 Kinder, die am 1. und 2. Training im realen Straßenraum teilgenommen haben. Beim 1. Training wurden 54% der Kinder gut bewertet (Schulnote 1 oder 2), beim 2. Training stieg die Anzahl der gut bewerteten Kinder auf 62%.



ABB 20 Trainingserfolg auf der Straße: Kinder mit guter Gesamtbewertung (Kontrollgruppe 2014)

Bei der Interpretation der Ergebnisse müssen folgende Bedingungen berücksichtigt werden:

- Im Rahmen des 1. Trainings und der 1. Beobachtung wurde die Übung des Linksabbiegens auf der Straße zweimal wiederholt. Der Trainingserfolg nach der 1. Linksabbiegeübung auf der Straße und nach der Unterstützung und dem Feedback der RadfahrtrainerInnen ist bei der 2. Links-abbiegeübung direkt nachweisbar. Im 2. Training wurde das Linksabbiegen auf der bekannten Kreuzung nur einmal durchgeführt.
- 2 Monate nach dem 1. Training - also während der 2. Beobachtung - sank die Erfolgsquote bei der Übung „Blick nach hinten“ und „Einordnen“, da die direkte Vorab-Wiederholung für einen positiven Trainingseffekt wegfiel. Dennoch ist die Erfolgsquote beim „Handzeichen geben“ und „Vorrang achten“ höher als beim 1. Training (siehe Abbildung 21).
- Unvorhergesehener situationsbedingter Effekt: Im Rahmen des 2. Trainings wurde eine gesamte Gruppe beobachtet, die den Schulterblick nach hinten vergaß. Dies ist

einerseits auf Kon-zentrationsmangel, andererseits auf den sog. Schneeballeffekt zurückzuführen, bei dem nach-kommende Kinder diesen Fehler ebenfalls machten.

- Zusätzlich hat die relative subjektive Bewertung der Beobachterin/des Beobachters ebenso Einfluss, z. B. können Einzelbewertungen (wie Bewertung des Einordnens) im Training womöglich schlechter bewertet werden als das Gesamtkönnen des Kindes, wenn die Verkehrskompetenz und ein sicheres Verhalten auf der Straße vorhanden sind. Weiters könnten strengere Maßstäbe bei der Beurteilung des 2. Trainings herangezogen worden sein.

Zur Untermauerung eines aussagekräftigen Ergebnisses wurde ein zusätzlicher Mittelwertvergleich der Schulnoten beider Trainings durchgeführt. Dieser zeigt, dass der Mittelwert von 2,46 (bei Training 1) auf 2,25 (bei Training 2) verbessert werden konnte (1=sehr gut, 5=sehr schlecht).

Ein weiteres interessantes Ergebnis des Trainingsvergleichs ist, dass die Kinder beim 2. Training, trotz vorhandener Konzentrationsfehler bzw. Vergessen von einzelnen Schritten beim Linksabbiegen (wie z. B. linker Schulterblick, Einordnen) ihr Gesamtverkehrsverhalten verbessern konnten. Dies zeigt sich im besseren Vorrangverhalten und in der Steigerung der Risikokompetenz, obwohl die einführende Erklärung der RadfahrtrainerInnen beim 2. Training wegfiel.

Abbildung 21 zeigt den Vergleich der Bewertungen der einzelnen Linksabbiege-Abläufe zwischen den zwei Einheiten des 1. Trainings und 2. Trainings. Nach dem 1. Linksabbiege Versuch mit anschließendem Feedback der Trainerin/des Trainers gelang der 2. Versuch beim Blick nach hinten und beim Handzeichen besser, das Einordnen gestaltete sich als gleich schwierig, auf den Vorrang geachtet wurde sogar weniger gut. „Gut durchgeführte Übungen“ bezeichnen Übungen, welche mit einem „sehr gut“ oder einem „gut“ benotet wurden.

Beim 2. Training nach der Prüfung hatten die Kinder vor allem mit dem Zurückschauen (linker Schulterblick) und dem Einordnen Schwierigkeiten. Diese Schwierigkeiten wurden bei der Entwicklung des SISO-Verkehrstrainings berücksichtigt. Erfolge sind beim „Handzeichen geben“ und beim „Vorrang achten“ zu verzeichnen. Gerade das Thema „Vorrang achten“ wird den Kindern im Training bewusst gemacht. Das Handzeichen ist meist das Erste, was Kinder bei der Frage nach dem Linksabbiegen mit dem Fahrrad bereits kennen und erwähnen und welches somit am wenigsten vergessen wird. 77 von 91 Kindern führten die Übungen insgesamt drei Mal aus (siehe Abbildung 21).

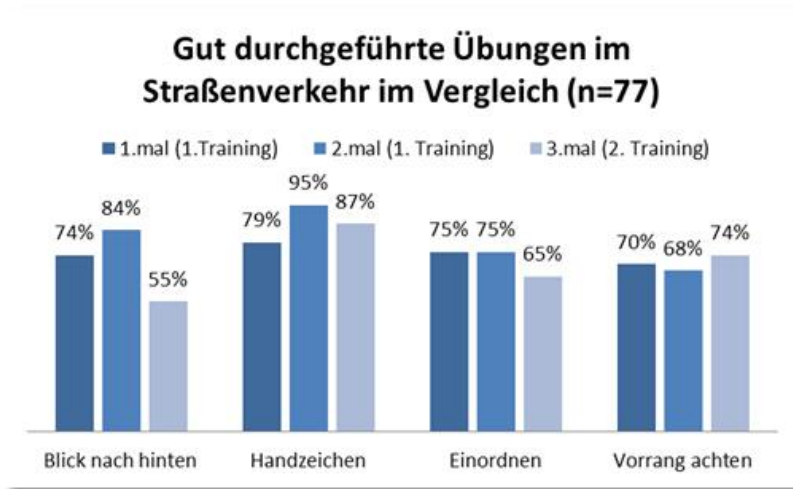


ABB 21 Trainingserfolg der einzelnen Übungen (Kontrollgruppe 2014)

6.4.2 Prüfungsergebnisse im Trainingsjahr 2014

Von allen 101 beobachteten Kindern sind 97 Kinder bei der theoretischen Radfahrprüfung angetreten, davon haben 59 Kinder die Theorieprüfung bestanden (4 Kinder sind zur Theorieprüfung nicht angetreten). Von diesen 59 Kindern haben 58 an der Praxisprüfung teilgenommen und 39 Kinder haben diese ebenso erfolgreich bestanden (1 Kind ist zur Praxisprüfung nicht angetreten) (siehe Tabelle 3).

Tabelle 3: Überblick der Ergebnisse der Radfahrprüfung

Gesamt: 101 beobachtete Kinder	zur Prüfung angetreten	bestanden n	nicht angetreten
Theorieprüfung	97	59	4
Praktische Prüfung	58	39	1

Das entspricht einer Gesamterfolgsquote von 38% bei Kindern, die die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) erfolgreich bestanden haben (Abbildung 22).

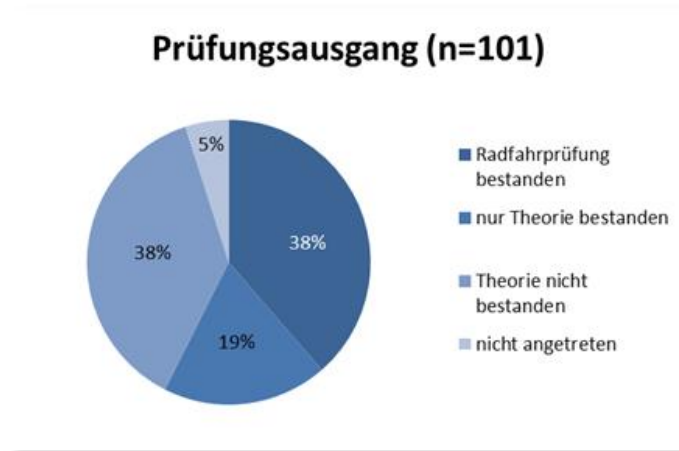


ABB 22 Prüfungsausgang in Prozentangaben (Kontrollgruppe 2014)

6.4.3 Prüfungsergebnisse nach unterschiedlichen Schulen

Weiters wurde der Frage nachgegangen, wie die Prüfungsergebnisse in den vier beobachteten Schulen im Vergleich ausfielen. Von allen 36 Kindern der Volksschule Murfeld (soziale Schicht: gemischt; Randbezirk) haben 81% der Kinder die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 6% haben nur die Theorieprüfung bestanden und 13% der Kinder sind nicht zur Radfahrprüfung angetreten. In der Volksschule Engelsdorf (soziale Schicht: gemischt; Randbezirk) haben von insgesamt 20 Kindern 55% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis bestanden) und 45% die Theorieprüfung. In der Volksschule Waltendorf (hohe soziale Schicht; gehobener Stadtbezirk) haben von 16 Kindern 39% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 22% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 31% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 8% der Kinder sind nicht zur Radfahrprüfung angetreten. In der Volksschule Bertha von Suttner (niedrige soziale Schicht/hoher Migrationsanteil; Stadtzentrum) haben von 29 Kindern nur 3% der Kinder die Prüfung bestanden und 93% haben die Theorieprüfung nicht bestanden (siehe nachfolgende Abbildung 23).

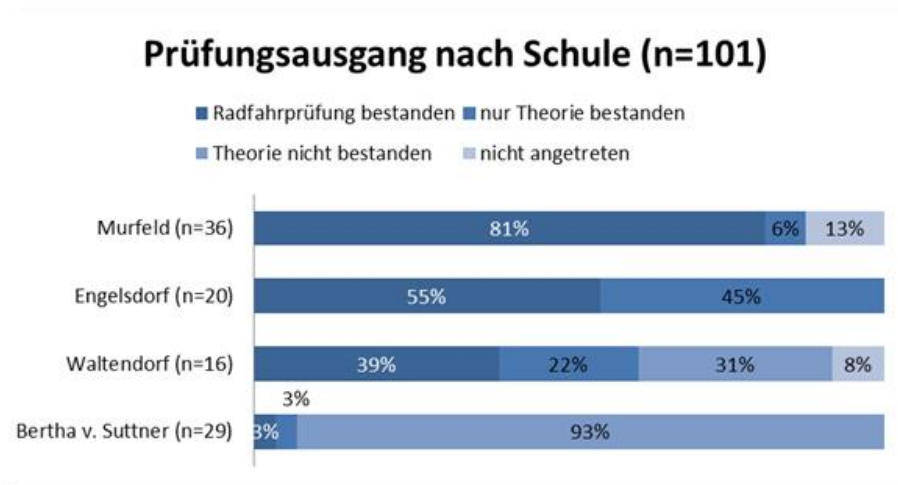


ABB 23 Prüfungsergebnisse nach Schule (Kontrollgruppe 2014)

6.4.4 Prüfungsergebnisse nach Geschlecht

Von den Buben aller teilnehmenden Schulen (insgesamt 101 Kinder) haben 45% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, von allen Mädchen nur 33%. Der geringere Anteil bei den Mädchen ist auch zurückzuführen auf die geringere Antrittsquote bei der Praxisprüfung (10% der Mädchen sind zur Radfahrprüfung nicht angetreten). Betrachtet man nur die Theorieprüfung haben mehr Mädchen (21%) als Buben (16%) die Prüfung bestanden. Weiters haben 39% der Buben und 37% der Mädchen die Theorieprüfung nicht bestanden (siehe Abbildung 24).

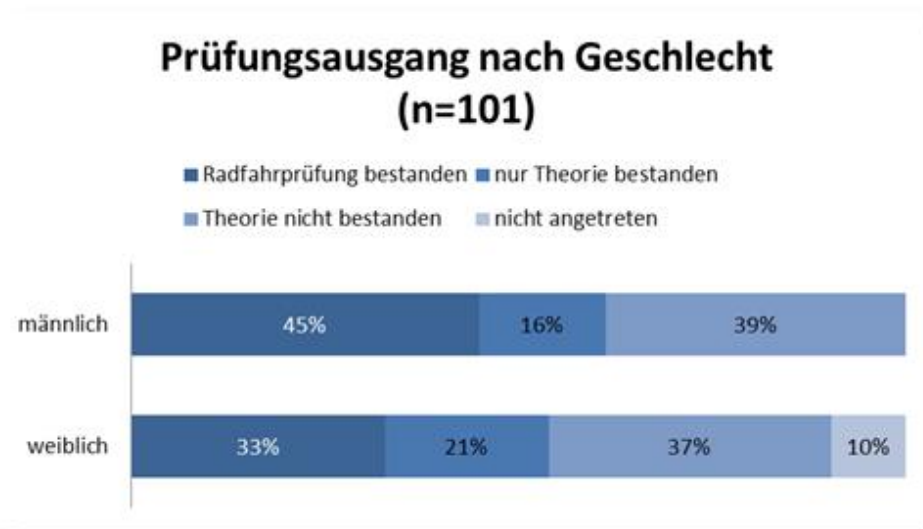


ABB 24 Prüfungsergebnisse nach Geschlecht (Kontrollgruppe 2014)

6.4.5 Prüfungsergebnisse nach Alter

Das Auswertungsergebnis der Prüfungsergebnisse nach Altersklassen zeigt, dass von allen 9-Jährigen (28 Kinder) – von insgesamt 101 Kindern – 61% die Prüfung (in Theorie und Praxis) bestanden haben, 4% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 32% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 4% der 9-jährigen Kinder sind nicht zur Radfahrprüfung angetreten. In der Altersklasse der 10-Jährigen (64 Kinder) haben 33% die Prüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 28% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 34% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 5% sind nicht zur Prüfung angetreten. Bei den insgesamt 6 Kindern im Alter von 11 Jahren hat nur ein Kind (17%) die Prüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 4 Kinder (67%) haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 1 Kind (17%) ist nicht zur Prüfung angetreten. Von den 12-jährigen Kindern (3 Kinder) hat keines der Kinder die Radfahrprüfung bestanden (100%), diese Kinder scheiterten bereits bei der Theorieprüfung (siehe Abbildung 25).

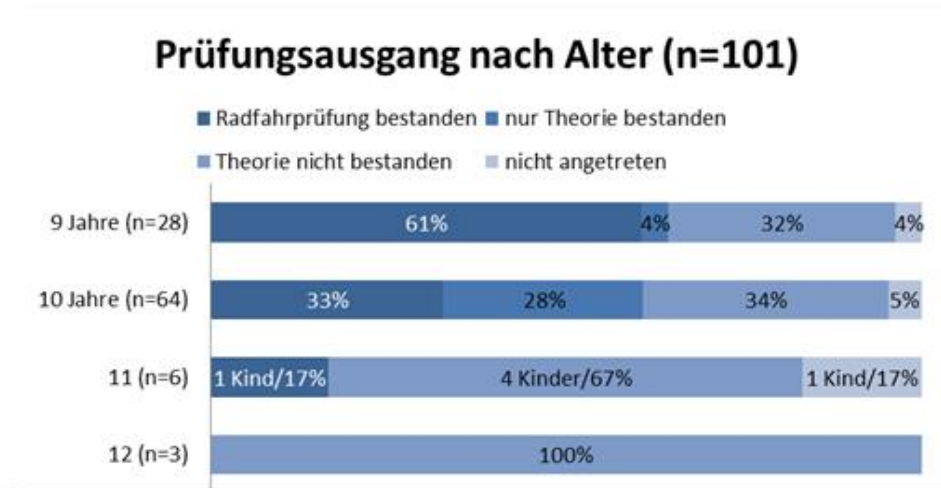


ABB 25 Prüfungsergebnisse nach Alter (Kontrollgruppe 2014)

Alle drei 12-jährigen Kinder stammen aus sozial schwachen Schichten, haben Migrationshintergrund und wiederholten die 4. Klasse. Das Scheitern bei der Theorieprüfung ist zurückzuführen auf die fehlende Vorbildfunktion der Eltern sowie an Sprach- und Verständnisproblemen des theoretischen Prüfungsbogens (Quelle: qualitatives Interview mit Lehrerin der VS Bertha von Suttner). Somit könnte diese Kindergruppe als hohe Risikogruppe eingestuft werden, da sie vom Gesetz aus gesehen berechtigt ist, auf der Straße selbstständig mit dem Rad zu fahren, aber die Voraussetzungen dafür nicht vorhanden sind. Die Repräsentativität ist aufgrund der geringen Anzahl von drei Kindern allerdings nicht gegeben. Weiters wurde aufgrund des Interviews in Erfahrung gebracht, dass diese Kinder sich nicht mehr auf die Radfahrprüfung vorbereiteten, da sie ohnehin bereits auf der Straße unterwegs sind.

6.4.6 Prüfungsergebnisse nach Herkunft

Von allen 40 Kindern mit Migrationshintergrund (von insgesamt 101 Kindern) haben nur 8% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 10% haben nur die Theorieprüfung bestanden und 83% haben die Theorieprüfung nicht bestanden. Im Gegensatz haben 59% der Kinder ohne Migrationshintergrund die Prüfung bestanden, 25% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 8% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 8% der Kinder ohne Migrationshintergrund sind nicht zur Radfahrprüfung angetreten (siehe Abbildung 26).

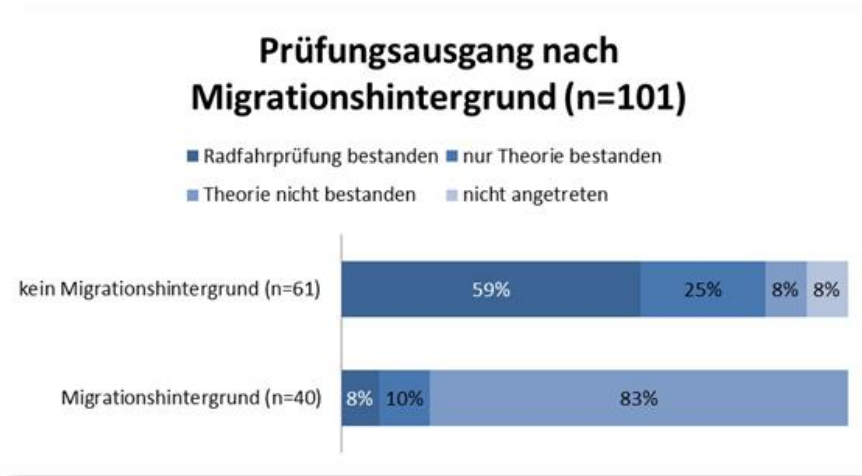


ABB 26 Prüfungsergebnisse nach Migrationshintergrund (Kontrollgruppe 2014)

6.4.7 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung

87 Kinder haben an beiden Radfahrtrainings (Training 1 und Training 2) teilgenommen UND sind bei der praktischen Radfahrprüfung angetreten. Im Folgenden werden die Bewertungen dieser Kinder an den teilgenommenen Trainings durch die RadfahrtrainerInnen mit den Erfolgen der Radfahrprüfung verglichen. Der Fokus wird v. a. auf jene Kinder gelegt, die beim 1. Training von den RadfahrtrainerInnen schlecht bewertet wurden, die Radfahrprüfung aber bestanden haben. Zusätzlich wird die Bewertung aus dem 2. Training herangezogen. Wurden die Kinder im 2. Training gut bewertet, kann der Schluss gezogen werden, dass diese Kinder angeleitet durch das Radfahrtraining und durch selbstständiges Üben und Trainieren für die Radfahrprüfung ihre Radfahrleistungen verbessern konnten und somit bei der Prüfung erfolgreich waren. Wurden die Kinder im 2. Training (nach der Prüfung) schlecht bewertet, schafften aber die Prüfung, kann der Schluss gezogen werden, dass diese sich am Tag der Prüfung gut konzentrieren bzw. sich im Verkehrserziehungsgarten (Ort der Prüfung) gut bewegen konnten.

Die nachfolgende Abbildung 27 zeigt den Prüfungsausgang aller 101 Kinder im Vergleich zur Trainingsbewertung der Kinder im 1. Training (Schonraum). Von allen 77 Kindern, die im Schonraum gut bewertet wurden, haben 47% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 16% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 34% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 4% der gut bewerteten Kinder im Schonraum sind nicht zur Prüfung angetreten. Von allen 20 Kindern, die im Schonraum mittelmäßig bewertet wurden, haben

5% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 30% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 55% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 10% der mittelmäßig bewerteten Kinder im Schonraum sind zur Prüfung nicht angetreten.

Von den 4 Kindern, die bereits im Schonraum schlecht bewertet wurden, haben immerhin 2 Kinder (50%) die Prüfung (in Theorie und Praxis) bestanden. 1 Kind (25%) hat nur die Theorieprüfung bestanden und 1 Kind (25%) hat die Theorieprüfung nicht bestanden (siehe Abbildung 27).

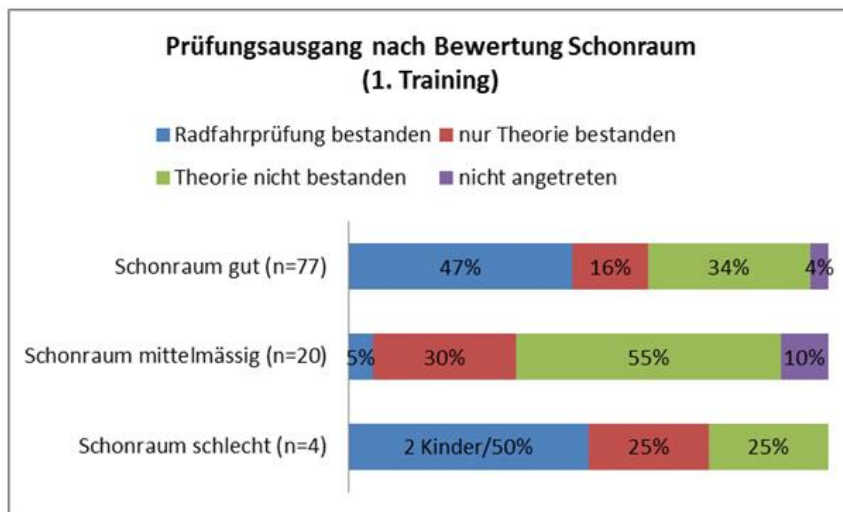


ABB 27 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung im Schonraum (Training 1, Kontrollgruppe 2014)

Beim Training auf der Straße zeigte sich folgendes Bild: Von allen 52 Kindern (von insgesamt 101 Kindern), die beim 1. Training auf der Straße durch die RadfahrtrainerInnen gut bewertet wurden, haben 54% die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden. 17% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 23% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 6% der gut bewerteten Kinder auf der Straße sind nicht zur Prüfung angetreten. Von den 27 Kindern, die als mittelmäßig bewertet wurden, haben 22% die Prüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 22% haben nur die Theorieprüfung bestanden, 48% haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 7% der mittelmäßig bewerteten Kinder sind nicht zur Prüfung angetreten. Weiters haben allerdings auch 23% der 22 Kinder, die im Training schlecht bewertet wurden, ebenfalls die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden, 18% haben nur die Theorieprüfung bestanden und 59% dieser Kinder haben die Theorieprüfung nicht bestanden (siehe Abbildung 28).

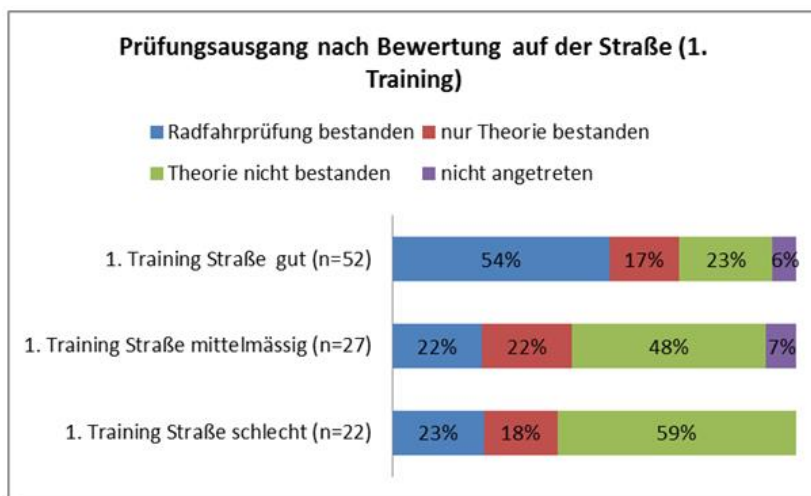


ABB 28 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung im Verkehrsraum (Training 1, Kontrollgruppe 2014)

6.4.8 Trainingsbewertung von Kindern mit bestandener Radfahrprüfung

Jene 35 Kinder, die an beiden Trainings im Verkehrsraum teilgenommen und die Radfahrprüfung bestanden haben, konnten sich im 2. Training stark verbessern (beobachteter Zeitraum: 2 ca. Monate zwischen Training 1 und 2). Wurden beim 1. Training nur 43% der Kinder von den RadfahrtrainerInnen mit „Sehr gut“ bewertet, waren es beim 2. Training bereits 71%. Mit „Gut“ bewertet wurden im 1. Training 31% der Kinder und im 2. Training 20% der Kinder. Mit „Befriedigend“ wurden 14% der Kinder und mit „Genügend“ 11% der Kinder im 1. Training bewertet. Generell erhielten die Kinder, die die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) bestanden haben, in der 2. Beobachtung als schlechteste Bewertung ein „Befriedigend“ (9% der Kinder). Die Bewertung „Genügend“ und „Nicht genügend“ wurden im 2. Training nicht mehr vergeben. (siehe Abbildung 29).



ABB 29 Bewertung Training 1 und 2 bei Kindern mit bestandener Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014)

6.4.9 Bestandene Prüfung nach Risikotypen

Je verkehrssicherer das Kind, desto eher besteht es die Radfahrprüfung. Von allen 96 Kindern, die die Radfahrprüfung bestanden haben, wurden beim Training davor 56% als verkehrssicher eingeschätzt, 26% als Mischtyp und 18% als Risikokinder. Von den Kindern, die die Prüfung nicht bestanden haben, wurden nur 19% als verkehrssicher, 26% als Mischtyp und 54% als Risikokinder von den RadfahrtrainerInnen eingestuft (siehe Abbildung 30).

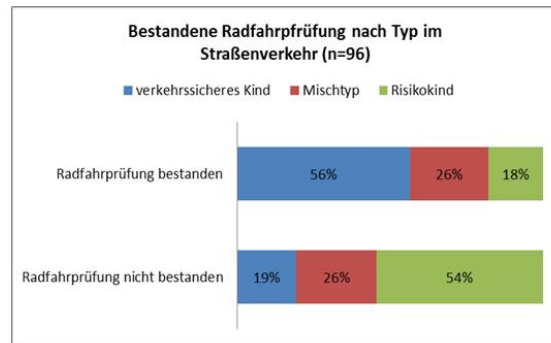


ABB 30 Bewertung Training 1 und 2 bei Kindern mit bestandener Radfahrprüfung (nach Risikotyp, Kontrollgruppe 2014)

7. Grundlagenerhebung: Befragung von LehrerInnen, Eltern, SchulbusfahrerInnen, PolizistInnen und RadfahrtrainerInnen

7.1 Befragung der LehrerInnen

Der Fragebogen für LehrerInnen beinhaltet hauptsächlich offene Fragen. Abgefragt wird die Zufriedenheit mit dem Radfahrtraining und der Wunsch nach zusätzlichen Trainings im Schonraum, die Einschätzung der Risikobereitschaft der Kinder, die Einschätzung der Erfolgsquote zur Radfahrprüfung und der Stellenwert und die Ausübung von Verkehrserziehung in der Klasse bzw. Schule.

Aufgrund langjähriger Praxiserfahrung schätzen RadfahrtrainerInnen die Kinder während des Radfahrtrainings genauso ein, wie LehrerInnen sie im Schulunterricht erleben. Um die eingeschätzten Ergebnisse der RadfahrtrainerInnen zu den Kindern zu validieren, wurden Schulen bzw. LehrerInnen ebenso zur Einschätzung des Risiko- und Sicherheitsverhaltens der Kinder qualitativ befragt.

Weiters wurden die LehrerInnen gebeten, Informationen über Inhalte und Methoden des eigenen Verkehrserziehungsunterrichts zu geben (z. B. in welcher Schulstufe wird mit der

Verkehrserziehung an Ihrer Schule begonnen? Welche Inhalte werden vermittelt? Gibt es beliebte Materialien? Wird nur Regelverhalten gelehrt oder werden auch praktische Übungen durchgeführt (Verhältnis Theorie-Praxis)? etc.). Dabei bestand auch die Möglichkeit, innovative Ideen von LehrerInnen transparent zu machen und diese im Netzwerk von LehrerInnen und RadfahrtrainerInnen zu verbreiten. Aufgrund der hohen Rücklaufquote der Fragebögen konnten Ergebnisse von 56 LehrerInnen ausgewertet werden. Diese sind auf den nachfolgenden Seiten zusammengefasst und fließen in die Konzept-entwicklung für die neuen Verkehrssicherheitsmethoden mit ein.

7.1.1 Befragungsergebnisse zum Stellenwert der Verkehrserziehung

71% von insgesamt 56 befragten LehrerInnen geben an, dass die Verkehrserziehung für sie grundsätzlich einen hohen Stellenwert besitzt. In diese Kategorie fallen auch jene LehrerInnen, die die Verkehrs-erziehung prinzipiell als sehr wichtig erachten, für die praktische Umsetzung in der Klasse bzw. Schule aber eher die Zeit fehle. 18% der LehrerInnen weisen der Verkehrserziehung einen mittleren Stellenwert zu. Hierzu geben die meisten LehrerInnen an, dass der theoretische Unterricht von der Schule durch-geführt wird, die praktische Umsetzung des richtigen Verkehrsverhaltens aber vom Elternhaus kommen müsse. Prinzipiell gibt niemand der LehrerInnen an, dass Verkehrserziehung nicht wichtig sei. Jene 9% der LehrerInnen, die angeben, dass Verkehrserziehung an ihrer Schule einen geringen Stellenwert hat, versehen dies meist mit dem Zusatz, dass für die Verkehrserziehung im Rahmen des regulären Unterrichts die Zeit fehle oder die Verkehrserziehungsinhalte in anderen Schulfächern wie Deutsch, Mathematik oder Sachunterricht untergebracht werden. Diese 9% betonen jedoch, dass Verkehrserziehung nicht nur Aufgabe der Schulen sein kann, sondern diese im Elternhaus gelernt werden müsse und die Verant-wortung der Schule in der reinen Theorievermittlung läge. 2% der LehrerInnen machten keine Angabe (siehe nachfolgende Abbildung 31).



ABB 31 Stellenwert der Verkehrserziehung in den befragten Schulen (n=56)

Jene LehrerInnen, die angeben, dass die Verkehrserziehung einen hohen Stellenwert besitzt, nennen als zusätzlichen Grund, dass eine Vernachlässigung der Verkehrserziehungsaufgaben der Eltern beobachtet wird und deshalb in der Schule noch intensiver zu diesem Thema gelehrt werden müsse. Weiters ist es laut Angaben der LehrerInnen ein wichtiges Alltagsthema, mit dem die Kinder laufend konfrontiert werden. Gerade in Schulen, wo viele Kinder mit dem Auto gebracht werden, wird Verkehrserziehung lt. Meinung der LehrerInnen zu einem wichtigen Thema.

7.1.2 Durchgeführte Aktionen, Inhalte und Methoden zur Verkehrserziehung an den Schulen

Alle Schulen geben an, in der 1. Schulstufe mit Verkehrserziehung zu beginnen und ebenso praktische Übungen und Aktionen durchzuführen.

Von den Schulen werden vorwiegend folgende Verkehrserziehungsaktionen genannt:

- Schulwegbegehung, Schulwegsicherung (meist mit Polizei, 1. Klasse)
- Aktion Zebrastreifen (Polizei, 1. Klasse)
- Helfi (Erste-Hilfe-Programm für Volksschulen/ÖJRK, 1. Klasse)
- Aktion Apfel/Zitrone (ÖAMTC, meist 1. und 2. Klasse)
- Helmi (KfV, 1. und 2. Klasse (wurde nur in einer Schule genannt)
- Aktion „Hallo Auto“ (ÖAMTC, 1. und 3. Klasse)
- Projekt Kinderpolizei (Polizei, 2. und 3. Klasse)
- Radfahrprogramm (ab 3. Klasse, interne und externe Materialien)
- Radfahrtraining (FGM, AUVA) und Radfahrprüfung (4. Klasse)

Weitere vereinzelt genannte Aktionen waren: Alles was Rollen hat, Clevere Kids im Straßenverkehr, Projekt Luftibus, Copiloten, Zivilschutz Coach, Sicherheits-Junior Coach, Blick und Klick, Verkehrs-schlängenspiel, Lesen macht dich sicher, Das große Mobilitätsalphabet, Safety Tour, GVB-Sicherheitstag und weitere Aktionen zu Schulischem Mobilitätsmanagement. Diese Aktionen finden sich in allen Schulstufen wieder.

7.1.3 Vorwiegend vermittelte Verkehrserziehungsinhalte an den Schulen

Am häufigsten genannt wurde die Vermittlung von **Verkehrsregeln und des generellen Sicherheits-verhaltens** (53 von 56 Nennungen). Die Nennungen beziehen sich vor allem auf das richtige Verkehrs-verhalten als FußgängerIn und/oder RadfahrerIn, das Sicherheitsverhalten am Schulweg, das Erkennen und Lesen von Verkehrszeichen, die Thematisierung von möglichen Gefahren am Schulweg, die Sichtbarkeit im Straßenverkehr (Witterung, Bekleidung) sowie Übungen zur Reaktion und Verkehrs-sicherheit der Kinder.

Die Vermittlung von **umweltbewusstem Verhalten im Verkehr** wurde insgesamt 13-mal genannt. Hier wird den Kindern vor allem vermittelt, welche Wege mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurück-gelegt werden können und dass, vor allem in der Stadt, nicht alle Wege mit dem Auto erledigt werden müssen.

Das **Verhalten an ÖV-Haltestellen sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln** ist ebenso ein Thema, das den Kindern näher gebracht wird. Hierzu gibt es 12 Nennungen.

Auffallend gering ist die **Vermittlung des sozialen Verhaltens im Verkehr** (dazu gab es nur 9 Nennungen der LehrerInnen). Erwähnt werden hier vor allem die Regeleinhaltung und Achtung aller Verkehrs-teilnehmerInnen, das soziale Verhalten der Kinder an Bushaltestellen und bei Lehrausgängen an der Schule.

Die **Vermittlung des Risikoverhaltens** im Verkehr wurde von keiner Lehrperson explizit erwähnt.

7.1.4 Vorwiegend verwendete Methoden zum Verkehrserziehungsunterricht

Neben dem eigenen Vorbildverhalten der LehrerInnen wurden folgende Methoden genannt:

- *Einladen von externen ExpertInnen*, z. B. Gespräche mit Verkehrspolizei/Kinderpolizei, SchülerInnenlotsen, andere VerkehrserziehungsexpertInnen.
- *Vermitteln der Theorie*, z. B. über Fachliteratur, Bücher, Lernhefte und sonstige Arbeitsmaterialien (z. B. Radfahrprüfungsheft in der 4. Klasse, Bilderbuch „Ich kann allein zur Schule gehen“ in der 1. Klasse etc.), Arbeits- und Merkblätter, Kalender, Plakate, Videos, Overhead, Montessori-Kärtchen und selbst gestaltete Materialien.

- *Spiele zur Verkehrserziehung*, z. B. Rollenspiel, Kreisgespräche, Lösen von Fragen im Quiz, Memory mit Verkehrszeichen, Brettspiel mit Verkehrszeichen, Verkehrszeichenspiel am PC, Computer-Software zum Radfahren (Radfahrprüfung, Rita & Ronny Roller), selbst gebastelte Lernspiele zu „Verkehrszeichen“, Verkehrssteppich mit Verkehrszeichen, Domino, Situationen nachspielen mit Spielautos, Verkehrslieder, Verkehrsschlängenspiel, Bärenburg (richtiges Angurten).
- *Vermitteln der Praxis*, z. B. Reaktions-, Geschicklichkeits- und Koordinationsübungen, Bewegungsspiele im Freien und im Turnsaal, praktische Übungen im Schulhof (z. B. Smartboard-Übungen, Übungen mit Verkehrsschildern aus Kunststoff) und auf der Straße, Lehrausgänge zum richtigen Verkehrsverhalten, Schulwegerkundungen (Besprechen von Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen etc.), Übungen zum Fahrrad, Besuch des Verkehrserziehungsgartens, diverse Aktionen zu schulischem Mobilitätsmanagement und Verkehrssicherheit wie Zivilschutz-Juniorcoach, Safety Tour sowie das Einfließen von Verkehrserziehung in Projektstage, Wandertage, Schwimmausflüge und sonstige Aktionen.

7.1.5 Vorwiegend verwendete Materialien zum Verkehrserziehungsunterricht

Viele LehrerInnen geben an, dass sie Verkehrserziehungsmaterialien und -spiele selbst herstellen. Zusätzlich dazu werden folgende Materialien genannt, die im Unterricht genutzt werden:

Heft „Freiwillige Radfahrprüfung“ (ÖJRK, 4. Klasse), Fahrradstationen von Lernbiene, Verkehrserziehungs-mappe (Broschüren, Folienmaterial, Arbeitsblätter, Plakate) für Kinder (ÖJRK), Video der Radfahrprüfung in Mariazell, Unterlagen und Bücher im Rahmen des Sachunterrichts (Flocki, Flott Sicher unterwegs), Bildkarten, Verkehrslotto, Helmi- und Helfi-Unterlagen (ÖJRK), Websites zur Verkehrserziehung (www.verkehrserziehung.tsn.at⁵³), PC-Spiele, Lernplattform „Moodle“, Tafelzeichnungen (Kreuzungen, Verkehrssituationen). Spiele: Domino, Memory, Verkehrsschlängenspiel, Quartett, „Sicher unterwegs“, Montessori-Materialien, Verkehrserziehungshefte und -kalender (Land Stmk.), AUVA-Materialien (Bello), Ausbildung zum Juniorcoach, Computerprogramm zur Radfahrprüfung, Arbeitsblätter aus Sachunterrichtsbüchern, sonstige Bücher und Broschüren.

In weiterer Folge wurden die LehrerInnen gebeten, Rückmeldung zum laufenden Projekt „Radfahrtraining – Profis auf der Straße“ zu geben. Die wichtigsten Ergebnisse finden sich in den nachstehenden Grafiken:

⁵³ Website zur Verkehrserziehung der Mobilien Jugendverkehrsschule [13.02.2017]

7.1.6 Befragungsergebnisse zur Zufriedenheit des Radfahrtrainings

93% der befragten LehrerInnen geben an, dass sie mit der Methode des Radfahrtrainings der FGM sehr zufrieden sind, 2% sind eher zufrieden. Nicht zufrieden mit der Methode des Radfahrtrainings ist kein/e LehrerIn. 5% der LehrerInnen machten dazu keine Angabe (siehe nachfolgende Abbildung 32).

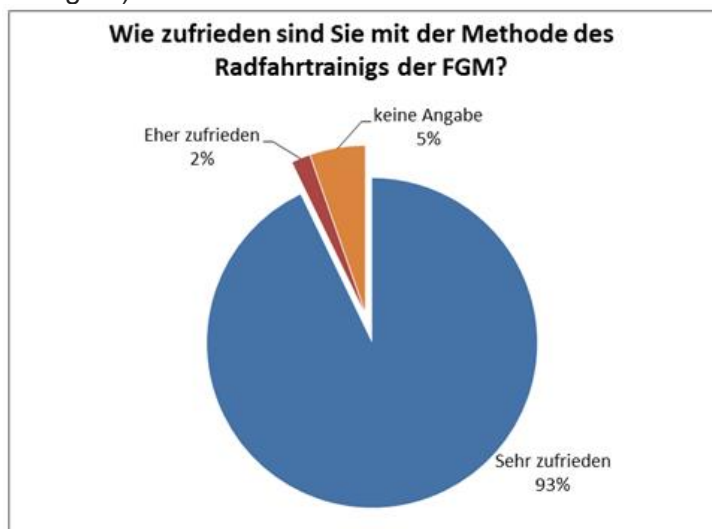


ABB 32 Rückmeldung zur Methode des Radfahrtrainings der FGM

Auf die Frage zur allgemeinen Zufriedenheit des Radfahrtrainings der FGM geben 90% der LehrerInnen an, dass sie sehr zufrieden damit sind. Dieser allgemeine Wert ergibt sich aus dem Durchschnittswert zur Zufriedenheit von Methode, Organisation, Ablauf und Zeitaufwand sowie zu den RadfahrtrainerInnen selbst. 5% der LehrerInnen geben an, dass sie eher zufrieden sind, 1% ist zufrieden. Unzufrieden mit dem Radfahrtraining ist kein/e LehrerIn. 4% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 33).

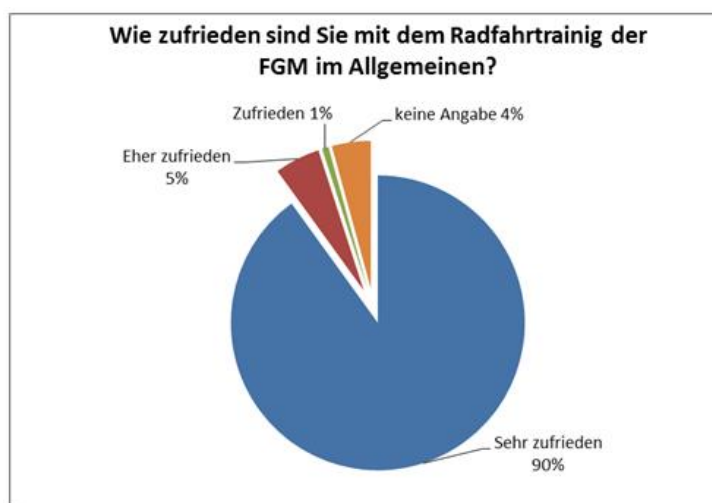


ABB 33 Rückmeldung zur allgemeinen Zufriedenheit des Radfahrtrainings der FGM

Die meisten LehrerInnen geben an, dass das Radfahrtraining eine wertvolle Möglichkeit ist, den Kindern das Verhalten im Straßenverkehr näher zu bringen. Die Praxisausfahrten seien wichtig und notwendig und müssen fixer Bestandteil im Verkehrserziehungsunterricht der 4. Klassen der Volksschulen bleiben.

7.1.7 Verbesserungsvorschläge der LehrerInnen zum Radfahrtraining

Auf die Frage, was beim Radfahrtraining besser gemacht werden könnte, nennen die befragten LehrerInnen vor allem Verbesserungsvorschläge zum organisatorischen Ablauf sowie zu allgemeinen Rahmenbedingungen:

- Vorschläge zur Organisation des Trainings

Einzelne LehrerInnen wünschen sich z. B., dass die Organisation der Fahrräder vor dem Trainingstag nochmals abgeklärt wird. Dies ist besonders bei Schulen, die einen hohen Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund haben, ein Thema. Diese Kinder besitzen oft kein eigenes Fahrrad und müssen sich von ihren SchulkollegInnen das Rad borgen. Hier wird vorgeschlagen, Leihfahrräder für das Training bereit zu stellen.

- Vorschläge zu Trainingsablauf und -häufigkeit

Ebenso wird erwähnt, dass das Radfahrtraining an der Schule nicht nur einmal stattfinden soll, sondern während des Schuljahres mehrmals angeboten werden sollte.

Manche LehrerInnen wünschen sich eine zeitliche Verlängerung oder die Staffelung des Radfahrtrainings in unterschiedliche Trainingsteile (z. B. Training im Schonraum, Training im Verkehrserziehungsgarten, Ausfahrten in das Verkehrsgelände).

Eine Lehrerin gab an, dass die LehrerInnen der 4. Klassen dazu verpflichtet werden sollen, eine solche Trainingseinheit auch selbst mit den Kindern durchzuführen. Andere wiederum gaben an, dass den LehrerInnen prinzipiell die Zeit fehle, mit den Kindern das Radfahren zu üben.

7.1.8 Generelle Wünsche zum Radfahren für Kinder

Auf die Frage, was sich Schulen bzgl. Verkehrserziehung und Radfahren für Kinder generell wünschen, werden folgende Punkte von den LehrerInnen angegeben:

- Mehr praktische Übungen mit VerkehrserziehungsexpertInnen und -trainerInnen, sowohl im Schonraum (z. B. Schulhof, aber auch Verkehrserziehungsgarten) als auch im Verkehrsraum
- Durchführung von Workshops mit externen VerkehrserziehungsexpertInnen

- Mit dem Radfahrtraining bereits ab der 3. Klasse beginnen
- Bereitstellen von externen Verkehrserziehungsmaterialien für den Unterricht
- Häufig verwendete Verkehrserziehungsmaterialien (v. a. Radfahrprüfungsmaterialien) in mehreren Sprachen bereitstellen (dies wurde v. a. an Schulen mit hohem Migrationsanteil häufig genannt)
- Mehr Bewusstseinsbildung und Verantwortungsbewusstsein für Verkehrserziehung für Lehrkräfte und Eltern

7.1.9 Befragungsergebnisse zur Trainingsform

Auf die Frage, ob sich die LehrerInnen ein intensiveres Schonraumtraining beim Radfahren für Kinder wünschen, geben 34 von 56 LehrerInnen (65%) an, dass sie dieses vor allem bei Kindern gut finden, die noch sehr unsicher beim Radfahren sind. 14% der LehrerInnen halten ein intensiveres Schonraum-training nicht für notwendig, 16% ist es egal und 5% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 34).



ABB 34 Rückmeldung zum Schonraumtraining

Jene 14% der LehrerInnen, die angeben, dass sie ein zusätzliches Training nicht für notwendig halten, geben dies mit dem Grund an, dass das Üben im Schonraum Verantwortung der Eltern sein muss.

37 von 56 LehrerInnen (66%) geben an, dass sie sich ein weiteres Training im Verkehrserziehungsgarten wünschen, vor allem für jene Kinder, deren Eltern keine Zeit haben, mit ihnen zu üben. 18% sprechen sich dagegen aus, 14% ist es egal und 2% der LehrerInnen machte keine Angabe dazu (siehe Abbildung 35).



ABB 35 Rückmeldung zu einem zusätzlichen Training im Verkehrserziehungsgarten

7.1.10 Einschätzung des Sicherheitsverhaltens der Kinder im Straßenverkehr

Zur Einschätzung des Sicherheits- und Risikoverhaltens geben 14% der LehrerInnen an, dass dieses Verhalten positiv sei und die Kinder ein gutes Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr haben. Der Großteil der LehrerInnen (44%) gibt an, dass dieses Verhalten meist mittelmäßig sei. 42% der LehrerInnen geben an, dass dieses negativ, also nicht ausreichend sei (siehe Abbildung 36).

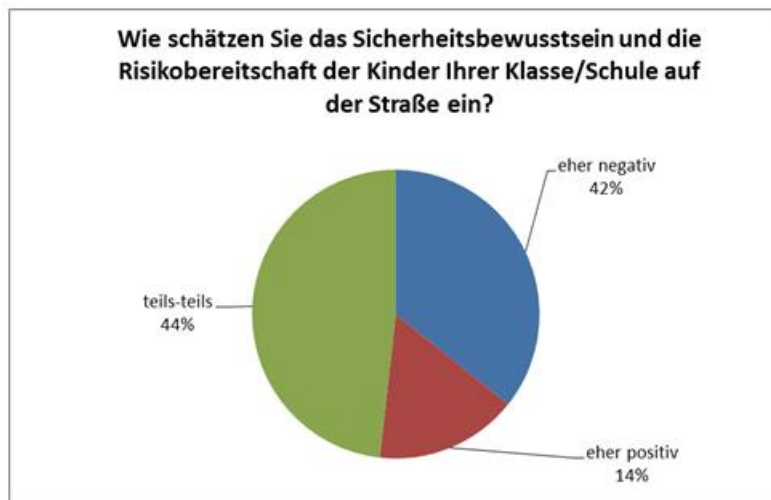


ABB 36 Einschätzung des Sicherheitsverhaltens und der Risikobereitschaft der Kinder (Kontrollgruppe 2014)

Die am häufigsten genannten Gründe für eine mangelnde Sicherheits- und Risikokompetenz der Kinder sind:

- Kinder haben kein Gefahrenbewusstsein, überfordern oder überschätzen sich und lassen sich leicht ablenken
- Kinder haben wenig Erfahrung und Übung beim Radfahren im Straßenverkehr
- Die Vorbildfunktion der Eltern geht verloren, sie haben keine Zeit mehr, mit den Kindern zu üben, das autonome Lernen der Kinder geht abhanden
- Die Kinder können Dinge, die sie im Schonraum gelernt haben, in der Verkehrsrealität nicht umsetzen, es fehlt ihnen an Praxis beim Radfahren im Verkehrsraum
- Keine oder mangelnde Körperbeherrschung am Fahrrad
- Kinder können andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht gut einschätzen
- Kinder sind ängstlich, unaufmerksam oder unsicher beim Radfahren
- Kinder sind ängstlich und unsicher durch Überbehütetheit der Eltern (diese Nennungen kamen vorwiegend von LehrerInnen von Privatschulen mit hohem sozialen Status; viele Eltern bringen hier ihre Kinder mit dem Auto zur Schule und holen sie wieder ab)

- Kinder dürfen in der Stadt nicht im Straßenverkehr fahren, da Eltern Angst um ihre Sicherheit haben

Jene LehrerInnen, die angeben, dass die Sicherheits- und Risikokompetenz bei den Kindern gut ist, begründen dies vor allem mit dem regelmäßigen Üben der Eltern sowie laufenden Bemühungen im Verkehrserziehungsunterricht der Schule.

7.1.11 Befragungsergebnisse zur Einschätzung der Erfolgsquote der Radfahrprüfung

In einer abschließenden Frage wurden die LehrerInnen befragt, wie hoch sie die Erfolgsquote bei den Kindern einschätzen, die Radfahrprüfung zu bestehen. Hier geben 35% der LehrerInnen an, dass sie glauben, dass die Kinder die Radfahrprüfung bestehen, fast gleich viele LehrerInnen (37%) geben das Gegenteil an. 14% geben an, dass sie die Erfolgsquote der Kinder teils gut, teils schlecht einschätzen, 7% können die Erfolgsquote nicht oder schwer einschätzen und 7% machten keine Angabe dazu (siehe Abbildung 37).

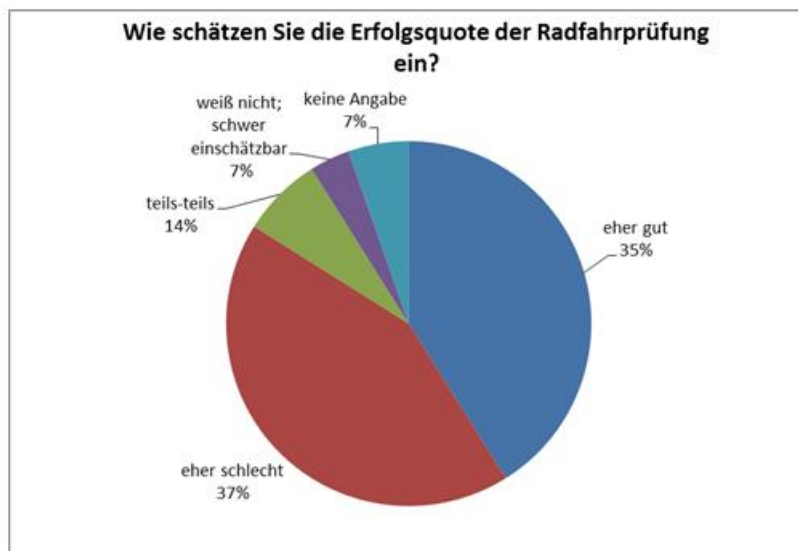


ABB 37 Einschätzung der Erfolgsquote der Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014)

Die am häufigsten genannten Gründe für ein voraussichtliches Nicht-Bestehen der schriftlichen Radfahrprüfung sind:

- Sprachliche Barrieren oder mangelndes sprachliches Verständnis der Prüfungsfragen (vor allem bei Kindern mit Migrationshintergrund)
- Kein Bezug der Kinder zum Straßenverkehr
- Geringe Ressourcen der Eltern, mit den Kindern zu lernen bzw. keine Unterstützung durch Unkenntnis der Eltern zu Verkehrsregeln und Radfahren
- Das generelle Prüfungssystem der schriftlichen Prüfung (Minuspunktesystem)
- Mangelndes Verständnis der Fragestellungen
- Mangelnde Konzentration bei der Prüfung (Kinder lesen Fragen nicht genau durch)

- Mangelnder Fleiß, geringe Lernbereitschaft

Die am häufigsten genannten Gründe für ein voraussichtliches Nicht-Bestehen der praktischen Rad-fahrprüfung sind:

- Kein praktischer Bezug zum Straßenverkehr, zu wenig praktisches Üben mit dem Rad
- Unsicheres Verhalten mit dem Rad
- Wenig oder keine Unterstützung vom Elternhaus beim Üben
- Kinder können das Gelernte in der Praxis nicht umsetzen
- Die praktische Prüfung ist für manche Kinder zu schwer
- Unkonzentriertheit am Prüfungstag, Kinder vergessen wichtige Schritte bei der Prüfung (z. B. Zurückschauen vor dem linken Handzeichen etc.)
- Unkenntnis der Eltern beim Radfahren
- Missachtung der Verkehrs- und Vorrangregeln bei der Prüfung
- Ängstliches Verhalten während der Prüfung

Generell geben die LehrerInnen an, dass, wenn die Kinder die schriftliche Radfahrprüfung bestehen, sie meist auch die praktische Prüfung bestehen.

7.2 Befragung der RadfahrtrainerInnen

Die standardisierte Beobachtung innerhalb des Projektes SISO wird durch qualitative Erfahrungsberichte von RadfahrtrainerInnen ergänzt. Somit ist gewährleistet, dass wichtige Informationen ebenfalls in diesen Bericht einfließen und somit als zusätzliche Grundlage für die Materialentwicklung dienen.

Aufgrund des fortlaufenden Charakters des Projektes können die RadfahrtrainerInnen auf eine lang-jährige Verkehrsexpertise und Trainingserfahrung in der Verkehrsrealität zurückgreifen. Aufbauend auf den langjährigen konstanten Beobachtungen des Verkehrsraums im Allgemeinen, des Verkehrsverhaltens unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen und des Verkehrsverhaltens der trainierten SchülerInnen berichten die TrainerInnen, dass sich sowohl der Verkehrsraum, besonders in Bezug auf das Verkehrs-klima, als auch das Verkehrs- und Sozialverhalten der Kinder verändert hat.

Die RadfahrtrainerInnen sprechen von einem spürbaren Einfluss gesellschaftlicher Veränderungen auf den Verkehrsraum (z. B. Schnellebigkeit der Zeit/schnelle Veränderungen, Leistungsorientiertheit, Zeit-druck, technologischer Fortschritt, Zunahme von Pkws an Anzahl und Größe, Zunahme an Ablenkung etc.) sowie auf das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen und die trainierten Kinder. Sie beobachten, dass die Rücksichtnahme der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen, speziell in den letzten 3-5 Jahren, gegenüber RadfahrerInnen und auch radfahrenden Kindergruppen abgenommen hat.

Ebenso werden erhöhte Emotionalität (Stress, Angst, Wut, Ärger, Aggression) anderer Verkehrs-teilnehmerInnen, vor allem beim Üben mit den Kindern in Kreuzungsbereichen, von den Radfahr-trainerInnen wahrgenommen. Nicht selten empfinden gestresste

AutofahrerInnen das Training mit den Kindern als subjektive Provokation und teilen dies den TrainerInnen teilweise auch verbal mit.

In Bezug auf das Sozial- und Verkehrsverhalten der Kinder können die TrainerInnen, vor allem in den letzten drei Jahren, ebenso auffallende Veränderungen feststellen. Waren die trainierten Kinder vor ca. 5-10 Jahren noch deutlich homogener in ihrem Verkehrs- und Sozialverhalten, verschiebt sich dieses Bild in Richtung Heterogenität. Die Verhaltensauffälligkeiten der Kinder werden größer und es bilden sich Extreme in zwei Richtungen: Die Gruppe der Kinder, die aufgrund ihres auffälligen Sozial- und Verkehrsverhaltens mit den Inhalten des Radfahrtrainings stark überfordert sind und die Gruppe, die auffallend hohe Verkehrskompetenz besitzt.

Diese Veränderungen stellen verstärkte Anforderungen an die TrainerInnen, da sie neben den Standardinhalten des Radfahrtrainings verstärkt die Vermittlung von sozialen Kompetenzen, Verhaltensregeln und Trainingsstrukturen vermitteln müssen und dadurch die Radfahrtrainingskurse insgesamt anspruchsvoller werden.

Diese qualitativen Erfahrungsberichte decken sich mit der standardisierten Beobachtung im Rahmen des Projektes SISO.

In Österreich gibt es rund 15 AnbieterInnen von Radfahrkursen, die mit unterschiedlichen Zielgruppen, Trainingsmethoden, Inhalten und Zielsetzungen arbeiten.

Die österreichweiten AnbieterInnen von Radfahrkursen sind:

- AUVA-Radworkshop (österreichweit)
- Mobile Radfahrerschule (österreichweit)
- Radlobby Österreich – IG Fahrrad (Wien und Kooperationen mit den Bundesländern)
- Verein Schulterblick (Wien)
- City Cycling School (Wien)
- Klimabündnis Tirol (regionenbezogen)
- ARGUS (in Ö regionenbezogen)
- DINAMo Radlobby Wr. Neustadt
- Radfahrerschule Vorarlberg/Initiative Sicheres Vorarlberg
- Landesverkehrsabteilung Oberösterreich
- Giles.at (Wien)
- Österreichischer Radsportverband (österreichweit)
- Lokale Radsportverbände und Radclubs (in Ö regionenbezogen)
- Bikeacademy Kirchberg (Tirol)
- FGM (Graz)

Durchgeführt werden vor allem folgende Radfahrkurse:

- *Radfahrkurse im Schonraum für sämtliche Zielgruppen:* (Kurse mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung, z. B. zur Motorik/Geschicklichkeit und/oder Ausrüstung, Üben für den Verkehrsraum etc.
HauptanbieterInnen in diesem Segment sind die AUVA, der Österreichische Radsportverband und die Mobile Radfahrerschule.
- *Radfahrkurse im Verkehrsraum für sämtliche Zielgruppen:* Kurse mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung, z. B. zielgruppenspezifische Ausfahrten in Alltag und Freizeit, Üben von Verhaltens- und Vorrangregeln, Üben für das Fahren auf der Straße etc.
HauptanbieterInnen in diesem Segment sind die Radlobby Österreich, die City Cycling School und die FGM.
- *Zielgruppenspezifische Radfahrkurse:* z. B. Kurse für Kleinkinder, Volksschulkinder, Personen mit Migrationshintergrund, ältere Menschen etc.).
In diesem Segment bieten sämtliche AnbieterInnen vereinzelt Kurse an.

- *Inhaltsspezifische Radfahrkurse:* z. B. Elektrofahrradkurse, Erkunden von Abkürzungen, Rad-reparaturkurse, etc.)

In diesem Segment werden ebenfalls von vielen AnbieterInnen vereinzelt Kurse angeboten.

Rund 10 dieser AnbieterInnen bieten Radfahrkurse mit Kindern (im Alter von 3,5 bis ca. 15 Jahren) an: AUVA, Mobile Radfahrschule, Radlobby Österreich, Verein Schulterblick, City Cycling School, Radfahr-schule Vorarlberg, Landesverkehrsabteilung Oberösterreich, Giles.at, Österreichischer Radsportverband und FGM.

10 ausgewählte RadfahrtrainerInnen wurden im Zeitraum von Oktober 2014 bis Dezember 2014 zu ihren Erfahrungen zum Risiko- und Sicherheitsverhalten von Kindern beim Radfahren befragt (siehe Tabelle 4). Die Fragen wurden offen gestellt, die qualitative Auswertung findet sich in der nachfolgenden Zusammenfassung.

Tabelle 4: Überblick der befragten Radfahrtrainings-AnbieterInnen

Nr.	Radfahrorganisation	Ort	Bundesland
1	Bikeacademy Kirchberg und selbstständige Outdoorpädagogin und MTB Instruktorin bzw.	Kirchberg und Hochfilzen	Tirol
2	Radlobby Wien (IG Fahrrad)	Wien	Wien
3	Schulterblick - die Wiener Radfahrschule	Wien	Wien
4	Giles.at	Wien	Wien
5	Radfahrschule Vorarlberg	Dornbirn	Vorarlberg
6	Österreichischer Radsportverband	Wien	Wien
7	Rad-Übungslehrer/Volksschullehrer	Lenzing	Oberösterreich
8	V-mobil und Sicheres Vorarlberg	Schnepfau	Vorarlberg
9	BC Giant Stattegg, LRV; ÖRV	Graz	Steiermark
10	FGM	Graz	Steiermark

7.2.1 Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße

5 RadfahrtrainerInnen geben an, keine Unterschiede zwischen Buben und Mädchen im Risikoverhalten zu erkennen, ein/e RadfahrtrainerIn hat keine Erfahrung und 4 weitere RadfahrtrainerInnen können von Unterschieden aus ihrer Erfahrung sprechen. Mädchen sind ihrer Erfahrung nach auf kommunikativer Ebene weiter, sie sind vernünftiger aber auch ungeschickter in der Handhabung des Rades und beim Radfahren. Buben werden viel risikofreudiger erlebt und lassen sich v. a. in der Gruppe schneller ablenken.

7.2.2 Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft

5 RadfahrtrainerInnen erkennen Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft.

Kinder nicht-österreichischer Herkunft zeigen weniger Regelverständnis, können noch nicht so gut Radfahren, sind öfters mit nicht StVO-konformen Rädern unterwegs, besitzen oft selbst kein Fahrrad und Radfahren wird selten bis gar nicht mit den Eltern (aus-) geübt.

7.2.3 Überforderung der Kinder im Straßenverkehr

6 von 10 RadfahrtrainerInnen glauben, dass die Kinder von 9-10 Jahren mit dem Verkehrsgeschehen auf der Straße generell überfordert sind. Die Überforderung wird auf mehrere Gründe zurückgeführt: Einer-seits auf die zu komplexe Radinfrastruktur mit vielen verschiedene Radverkehrsanlagen, Sonderregelungen, schwer durchschaubaren Vorrangregeln (auch für Erwachsene) und zu hohen Geschwindigkeiten, andererseits auf den Bewegungsmangel der „Handy- und Playstation Generation“ mit schlecht ausgebildeten koordinativen Fähigkeiten. Auch die noch nicht ausgereifte Wahrnehmung wird genannt. Die restlichen 4 RadfahrtrainerInnen meinen, dass die Kinder generell nicht überfordert sind, es allerdings an Vorbildern und Trainings fehlt. Im ländlichen Bereich sind die Kinder nicht überfordert, in der Stadt jedoch schon.

7.2.4 Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße

6 RadfahrtrainerInnen meinen, dass Kinder ab 10 Jahren selbstständig mit dem Fahrrad auf der Straße fahren können. Allerdings ist das abhängig von der Beherrschung des Fahrrads. In geeigneter Umgebung wird von einem/r RadfahrtrainerIn auch das alleinige Radfahren auf der Straße ab 6 Jahren für möglich gehalten, mit dem richtigen Training ab 8 Jahren. Einmal wird auch die Altersgrenze von 12 Jahren genannt, mit der Begründung, dass die Wahrnehmungsentwicklung ausgereifter sei.

7.2.5 Radfahrtraining in der Verkehrsrealität

Ein Radfahrtraining in der Verkehrsrealität wird von allen RadfahrtrainerInnen begrüßt. Mit dem Radfahrtraining im geschützten Raum kann nach deren Meinung schon mit zweieinhalb Jahren begonnen werden. Wenn Kinder sicher Radfahren können und sich nicht mehr auf die Handhabung des Fahrrads konzentrieren müssen, können sie sich ihres Erachtens besser auf den Verkehr und die Regeln konzentrieren.

Ein Üben im Straßenverkehr wird von 3 RadfahrtrainerInnen ab 6 Jahren empfohlen, von 4 RadfahrtrainerInnen ab dem Alter von 8-9 Jahren. Die restlichen 3 RadfahrtrainerInnen empfehlen, das Training auf der Straße so früh wie möglich zu beginnen (auch schon mit zweieinhalb Jahren).

7.2.6 Die Radfahrprüfung für Kinder

Die praktische Radfahrprüfung wird für sinnvoll erachtet, allerdings wird angemerkt, dass sie zu stark auf den Übungsplatz ausgerichtet ist. Der Verkehrsgarten mit seinem zu kleinen Raum und zu vielen Schildern wird als nicht geeignet für die Verkehrsrealität kritisiert. Das

Üben für diese Prüfung sollte früher, langfristiger, altersbezogen und in der Realität stattfinden.

Die theoretische Prüfung wird von den RadfahrtrainerInnen als zu schwierig angesehen, da die Kinder noch nicht derart abstrahieren können und die Kinder somit Regeln auswendig lernen und sich dadurch kein Verständnis für die Verkehrs-situation entwickeln kann.

7.2.7 Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr

Die Frage, ob sich Kinder im Straßenverkehr heutzutage riskanter verhalten als vor 5-10 Jahren, beantworten 3 RadfahrtrainerInnen mit „Ja“. Das Risiko wird in der mangelnden Grundbewegungs-erfahrung gesehen. Einerseits werden Gleichgewichtsprobleme und Ängstlichkeit genannt, andererseits die geringe Selbsteinschätzung und der „Realitätsverlust“ durch elektronische (Spiel-) Geräte, die die körperlichen Hobbies ablösen. Die schlechte Selbsteinschätzung kann zu riskantem Verhalten führen wie z. B. freihändig fahren, vom Randstein springen, in der Gruppe zu schnell (auf-) fahren etc. Die restlichen RadfahrtrainerInnen können kein riskanteres Verhalten im Vergleich zu früheren Jahren erkennen, sondern eher eine Veränderung im Verkehr, welcher schneller, dichter und mehr wird.

7.2.8 Weniger Rücksichtnahme im Verkehr

Die Frage, ob VerkehrsteilnehmerInnen heutzutage weniger Rücksicht auf andere nehmen als vor 5-10 Jahren, war für die RadfahrtrainerInnen schwer zu beantworten. 3 RadfahrtrainerInnen meinen, dass weniger Rücksicht genommen wird, die Ablenkung durch die Technologisierung (v. a. durch Handy und Navigationsgeräte) größer wird und sich die AutofahrerInnen durch die immer größer und kraftvoller werdenden Autos von der Außenwelt „abkapseln“. Weiters wird angemerkt, dass nicht die Rücksicht-nahme geringer, sondern das Verkehrsaufkommen höher und damit die Gesamtsituation angespannter geworden ist.

7.3 Befragung der VerkehrspolizistInnen

Eine Befragung von VerkehrspolizistInnen wurde für die Grundlagenerhebung herangezogen, da VerkehrspolizistInnen im Verkehrserziehungsunterricht der 1. Klassen der Volksschulen eingebunden sind sowie die freiwillige Radfahrprüfung mit Kindern der 4. Klassen der Volksschulen durchführen.

Im Oktober 2014 wurden 15 Polizeidienststellen in ganz Österreich kontaktiert und gebeten, an der SISO Befragung teilzunehmen. 116 Fragebögen wurden ausgefüllt und zurückgesandt. 112 aus Nieder-österreich, 1 aus der Steiermark und 3 aus Vorarlberg. Aus diesen 116 Fragebögen wurden per Zufalls-auswahl folgende 14 Polizeiabteilungen für die Analyse ausgewählt. Die Antworten dieser 14 Verkehrs-polizistInnen werden in diesem Kapitel qualitativ zusammengefasst:

Tabelle 5: Überblick der befragten Polizeidienststellen

Nr.	Polizeidienststelle	Ort	Bundesland
1	Polizeiinspektion	2500 Baden	NÖ
2	Bezirksleitstelle	3270 Scheibbs	NÖ
3	Polizeiinspektion	8003 Gablitz	NÖ
4	Polizeiinspektion	2353 Guntramsdorf	NÖ
5	Polizeiinspektion	2340 Maria	NÖ
6	Polizeiinspektion	3920 Arbesbach	NÖ
7	Polizeiinspektion	3433 Königstetten	NÖ
8	Polizeiinspektion	2540 Bad Vöslau	NÖ
9	Polizeiinspektion	2345 Brunn am	NÖ
10	Polizeiinspektion	2230 Gänserndorf	NÖ
11	Landespolizeidirektion für	8020 Graz	Steiermark
12	Polizeiinspektion	3800 Feldkirch	Vorarlberg
13	Polizeiinspektion	6850 Dornbirn	Vorarlberg
14	Polizeiinspektion	6911 Lochau	Vorarlberg

7.3.1 Von der Polizei durchgeführte Aktionen und Maßnahmen

Die meisten Aktionen und Maßnahmen werden von der Verkehrspolizei in der 1. Klasse Volksschule durchgeführt. Diese Aktionen beziehen sich auf: den Schulweg, richtiges Verhalten im Straßenverkehr, Überqueren der Fahrbahn mit und ohne Schutzweg, Besichtigung von Gefahrenstellen, Gefahr bei parkenden Fahrzeugen, Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und die Geschwindigkeitsmessungsaktion „Apfel/Zitrone“.

In der 2. Klasse Volksschule wird das in der 1. Klasse Gelernte wiederholt und vertieft. Hier werden vor allem folgende Aktionen und Maßnahmen angeboten: Überqueren der Straße mit und ohne Schutzweg, Verhalten an Haltestellen und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Busfahren. Zusätzlich wird in der 2. Klasse zur Aktion „Apfel/Zitrone“ auch das Projekt „Kinderpolizei“ durchgeführt.

Nur 6 von 14 VerkehrspolizistInnen geben an, in der 3. Klasse Volksschule Maßnahmen umzusetzen. Die genannten Aktionen beschränken sich auf Schutzwegregelungen und Queren der Straße auch ohne Schutzweg. Zusätzlich zur Aktion „Apfel/Zitrone“ wird in der 3. Klasse auch die Aktion „Hallo Auto“ durchgeführt.

In der 4. Klasse wird von allen 14 VerkehrspolizistInnen die Vorbereitung und Abnahme der Radfahrprüfung als Maßnahme angegeben.

7.3.2 Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße

8 VerkehrspolizistInnen geben an, dass sie geschlechtsspezifische Unterschiede von Buben und Mädchen beobachten. Buben sind meist risikofreudiger, während Mädchen sich vorsichtiger verhalten.

Von einem/r VerkehrspolizistIn wird auch erwähnt, dass bei Buben eine höhere Fehlerquote bei der Radfahrprüfung in Theorie und Praxis festgestellt wurde. Weiters wurde von einer/m VerkehrspolizistIn beobachtet, dass Buben häufiger mit Scootern und Boards unterwegs sind.

7.3.3 Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft

4 VerkehrspolizistInnen haben keine Erfahrung mit Kindern nicht-österreichischer Herkunft und 7 VerkehrspolizistInnen geben an, dass sie Unterschiede zwischen Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft beobachten. Buben mit Migrationshintergrund werden als extrem risikofreudig und leichtsinnig beobachtet, während Mädchen mit Migrationshintergrund häufig als übervorsichtig und zaudernd wahrgenommen werden. Auch das „Unwissen“ von Verkehrsregeln von ausländischen Eltern (z. B. beim Angurten, bei der Handhabung von Kindersitzen oder zur Radfahrprüfung) wird erwähnt. Österreichische Kinder werden auf die Gefahren im Straßenverkehr besser vorbereitet als Kinder mit Migrationshintergrund. Daraus resultiert eine mangelnde Sicherheit im Straßenverkehr und im Umgang mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

7.3.4 Überforderung der Kinder im Straßenverkehr

6 VerkehrspolizistInnen schätzen die Kinder so ein, dass sie im Verkehrsgeschehen auf der Straße nicht überfordert sind. Die restlichen 8 PolizistInnen meinen, dass die Überforderung von Kind zu Kind unterschiedlich ist.

Ein höheres Verkehrsaufkommen oder ein neues Umfeld können ein zusätzlicher Stressfaktor sein. Vor allem in ungeübten und unbekanntem Situationen sind Kinder überfordert. Auch die fehlende Vorbildwirkung der Eltern bzw. Erwachsenen, welche nicht unterstützend wirken, wird genannt.

7.3.5 Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße

Auf die Frage, ab welchem Alter Kinder selbstständig mit dem Fahrrad auf der Straße fahren dürfen sollten, antworten 6 VerkehrspolizistInnen ab 10 Jahren, 5 PolizistInnen ab 12 Jahren und 2 PolizistInnen geben keine Antwort. Begründet werden die Antworten mit dem Vorhandensein einer höheren geistigen Reife mit 12 Jahren. Eine Angabe zu selbstständigem Radfahren unter 10 Jahren wurde nicht gegeben.

7.3.6 Radfahrtraining in der Verkehrsrealität

Einem Radfahrtraining in der Verkehrsrealität stehen alle VerkehrspolizistInnen positiv gegenüber. Es wird allerdings 5-mal die Wichtigkeit des Übens mit den Eltern genannt. Auch ein Training, welches schon in der 3. Schulstufe beginnt, wird empfohlen.

7.3.7 Training zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Dieses Training wird von 5 VerkehrspolizistInnen eher abgelehnt bzw. als übertrieben angesehen, da das Erlernen der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel Aufgabe der Eltern sein sollte. Dennoch wird grundsätzlich alles, das geübt und trainiert werden kann, als positiv angesehen.

Weiters bemerken die VerkehrspolizistInnen, dass viele Kinder mit dem Auto transportiert werden und gar nicht mit dem Bus fahren.

7.3.8 Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr

Auf die Frage, ob sich ihrer Meinung nach heutzutage Kinder riskanter im Straßenverkehr verhalten als vor 5-10 Jahren, antworten 8 PolizistInnen mit „Nein“. Von diesen 8 merken 3 PolizistInnen allerdings an, dass sich das Verkehrsaufkommen erhöht hat und es für Kinder deshalb riskanter ist, sich im Verkehr zu bewegen.

7.3.9 Weniger Rücksichtnahme im Verkehr

Auf die Frage, ob VerkehrsteilnehmerInnen heutzutage weniger Rücksicht auf andere nehmen als vor 5-10 Jahren, antworten 3 VerkehrspolizistInnen mit „Ja“. 8 PolizistInnen antworten mit „Nein“, wobei auch erwähnt wird, dass Rücksichtslosigkeit immer schon vorhanden war und auch immer vorhanden sein wird.

7.4 Befragung der SchulbusfahrerInnen

Ziel der Befragung von SchulbusfahrerInnen war es, einen Einblick in das Verkehrsverhalten bzw. in risikoreiche Verhaltensweisen der Kinder beim Fahren in Bussen zu erhalten.

Im Oktober 2014 wurden über 150 Schulbusorganisationen in ganz Österreich kontaktiert und gebeten, an der SISO Befragung teilzunehmen. Hier gestaltete sich die Suche nach befragungswilligen SchulbusfahrerInnen wesentlich schwieriger als bei den Polizeidirektionen, was sich vorerst auch in einem geringen Rücklauf zeigte. Auf mehrmalige Nachfrage konnten bis Dezember 2014 dennoch 21 LenkerInnen von 14 Schulbusorganisationen, speziell aus ländlicher Umgebung, befragt werden (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Überblick der befragten Schulbusorganisationen

Nr.	Schulbusorganisation	Ort	Bundesland	Linien-/Gelegenheitsverkehr	Groß-/Kleinbus
1	Loacker Tours GmbH	6842 Koblach	Vorarlberg	beides	beides
2	Mietwagen Kargl	8643 Allerheiligen im Mürztal	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus (9 Sitzer inkl. FahrerIn)
3	Gemeinde Arriach	9543 Arriach	Kärnten	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus
4	Elisabeth Kitzberger	3314 Strengberg	Niederösterreich	Gelegenheitsverkehr	6 Kleinbusse (9 Sitzer). 1 Omnibus mit 19 Sitzen

Nr.	Schulbusorganisation	Ort	Bundesland	Linien-/Gelegenheitsverkehr	Groß-/Kleinbus
4	Elisabeth Kitzberger	3314 Strengberg	Niederösterreich	Gelegenheitsverkehr	6 Kleinbusse (9 Sitzer). 1 Omnibus mit 19 Sitzen
5	NP Taxi und Vermietung GmbH	8692 Neuberg	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus
6	FA Schiefer	2165 Drasenhofen	Niederösterreich	Gelegenheitsverkehr	Kleinbusse (9 Sitzer inkl. FahrerIn)
7	Helmut Schinewitz	2852 Hochneukirchen	Niederösterreich	beides	beides
8	Peter Schrefl, Taxi- und Mietwagen	8844 Schöder	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbusse (9 Sitzer inkl. FahrerIn)
9	Gollinger GmbH	4655 Vorchdorf	Oberösterreich	Gelegenheitsverkehr	Klein und Midibusse bis 20 Fahrgastplätze
10	Taxi- Mietwagen Thaliner	8922 Gams	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbusse
11	Karl Hütter GmbH	8345 Straden	Steiermark	beides	beides
12	Heinrich Hainfeld	8262 Ilz	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus
13	Gemeinde St. Andrä-Höch	8441 St. Andrä-Höch	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus
14	Sommer Ursula	8441 St. Andrä-Höch	Steiermark	Gelegenheitsverkehr	Kleinbus

7.4.1 Geschlechtsspezifische Unterschiede beim Risikoverhalten auf der Straße

16 SchulbusfahrerInnen können im Verhalten der Schulkinder keine geschlechtsspezifischen Unterschiede feststellen. 4 SchulbusfahrerInnen geben an, dass Mädchen im Gegensatz zu Buben ruhiger und vor-sichtiger sind. Buben sind ihrer Beobachtung nach leichter abzulenken und aktiver.

7.4.2 Unterschiede im Risikoverhalten von Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft

Unterschiede zwischen Kindern mit österreichischer Herkunft und Kindern nicht-österreichischer Herkunft können bei den SchulbusfahrerInnen aus dem Grund nicht festgestellt werden, da es in den meisten Schulen, die die SchulbusfahrerInnen anfahren, keine Kinder mit Migrationshintergrund gibt. Nur 3 SchulbusfahrerInnen erkennen einen Unterschied beim Wissen über die Gurtenpflicht und Sitzserhöhung und im Aktivitätsniveau dieser Kinder beim Fahren in Bussen. Einerseits wird angemerkt, dass Kinder mit nicht-

österreichischer Herkunft ruhiger sind, andererseits, dass sie sich oft in den Vordergrund stellen möchten. Hier lässt sich somit keine klare Aussage treffen.

7.4.3 Überforderung der Kinder im Straßenverkehr

9 SchulbusfahrerInnen geben an, dass Kinder im Straßenverkehr nicht überfordert seien. Angemerkt werden aber die fehlenden Vorbilder im Straßenverkehr, ebenso wie das erhöhte Verkehrsaufkommen.

7.4.4 Altersgrenzen für das Radfahren auf der Straße

6 SchulbusfahrerInnen sprechen sich für das selbstständige Radfahren von Kindern ab 12 Jahren aus, 6 für das Radfahren ab 10 Jahren. Es wird angemerkt, dass es am Land durchaus möglich sei, bereits mit 10 Jahren mit dem Rad selbstständig zur Schule zu fahren. Einmal wird das selbstständige Radfahren ab 11 Jahren und einmal ab 14 Jahren genannt. Auch wird erwähnt, dass das Alter nicht entscheidend sei, sondern die ausreichende Vorbereitung auf den Verkehr sowie, dass manche Kinder sich schon mit 7 Jahren ganz gut im Verkehr verhalten könnten, andere erst mit 10 Jahren.

Von einer/m SchulbuslenkerIn wird die Gefahr des Sogwindes bei LKW und Bussen für ein 10-jähriges radfahrendes Kind angesprochen, weshalb deshalb die Altersgrenze beim Radfahren bei 12 Jahren liegen sollte.

7.4.5 Training zur Nutzung des Schulbusses für Kinder der Volksschule

Ein Training zur Nutzung des Schulbusses wird von 16 SchulbuslenkerInnen begrüßt. Teilweise trainieren die SchulbusfahrerInnen selbst mit den Kindern bzw. erklären ihnen das richtige Verhalten im Schulbus, teilweise wird es von LehrerInnen durchgeführt. Die Wichtigkeit des sozialen Verhaltens im Schulbus, wie z. B. andere Kinder zu respektieren und wertzuschätzen, wird den Kindern ebenso vermittelt.

7.4.6 Veränderung des Verhaltens der Kinder im Straßenverkehr

6 SchulbusfahrerInnen geben an, dass sich das Verhalten der Kinder im Straßenverkehr geändert hat. Die Kinder kommen unkonzentrierter aus der Schule und ignorieren den Verkehr. Sie wissen, dass sie, z. B. auf Schutzwegen, Vorrang haben und achten nicht mehr auf andere VerkehrsteilnehmerInnen. Das betreffe vor allem die gut behüteten Kinder. Allerdings wird auch vermutet, dass ein eher zaghaftes Verhalten womöglich aufgrund der Überforderung mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen in Verbindung steht. Der Stellenwert der Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr wird als zu gering eingeschätzt.

7.4.7 Weniger Rücksichtnahme im Verkehr

8 SchulbusfahrerInnen geben an, dass VerkehrsteilnehmerInnen heutzutage weniger Rücksicht auf andere nehmen als vor 5-10 Jahren. Alles müsse schnell gehen, die Eltern seien hektisch und machen Fehler, welche auf die Kinder übertragen würden. Auch die Dichte des Verkehrs und der Egoismus der VerkehrsteilnehmerInnen werden ebenso als Problem genannt wie die Ablenkung und Reizüberflutung durch Plakate, Handys und Verkehrsschilder.

In den nachfolgenden Kapiteln, werden die Antworten der LehrerInnen, VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen nach Risikoverhalten der Kinder, Überforderungen im Straßenverkehr, Handlungsbedarf, Wünsche, Ideen, Vorschläge und Empfehlungen an Eltern und LehrerInnen zusammengefasst.

7.5 Zusammenfassung der Ergebnisse der Befragung von LehrerInnen, VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen

7.5.1 Einschätzungen zum Risikoverhalten

In diesem Kapitel werden die Einschätzungen zum Risikoverhalten (Gefahren, die nicht eingeschätzt werden können, riskantes Verhalten und die größten Gefahren im Verkehr) von 14 VerkehrspolizistInnen, 10 RadfahrtrainerInnen, 21 SchulbusfahrerInnen und 56 LehrerInnen zusammengefasst. Diese Antworten dienen u. a. als Grundlage für die Entwicklung der neuen SISO-Methoden.

Die Fragen nach riskantem Verhalten und Risiken im Straßenverkehr wurden offen gestellt. Im Folgenden sind die am meisten genannten Gefahren nach Häufigkeit der Nennungen aufgelistet:

- *Unberechenbarkeit, Unachtsamkeit und Ablenkung durch andere Kinder* (34 Nennungen)

Von allen befragten Gruppen wird die Unaufmerksamkeit der Kinder als Risiko im Straßenverkehr genannt. Das Überqueren der Fahrbahn, ohne zu schauen und die Ablenkung durch andere Kinder wird als gefährlich angesehen.

- *Geschwindigkeit anderer VerkehrsteilnehmerInnen können nicht eingeschätzt werden* (28 Nennungen)

Hier wird u. a. von einem/r VerkehrspolizistIn angemerkt, dass vor allem Kinder, die immer mit dem Auto zur Schule gebracht werden, die Entfernung und Geschwindigkeit von Fahrzeugen schwerer abschätzen können, als Kinder, die viel zu Fuß unterwegs sind. Ebenso wird von einem/r PolizistIn erwähnt, dass eine Gefahr darin besteht, dass Kinder beim Überqueren der Straße häufig zu lange warten und durch falsches Einschätzen der Distanz doch noch die Straße kurz vor dem herannahenden Auto queren.

- *Scooter und andere neue Fortbewegungsmittel* (25 Nennungen)

Hier werden u. a. das Bremsverhalten der Geräte und die Geschwindigkeit dieser Geräte als Gefahr gesehen. Auch die Gefährdung von FußgängerInnen beim Befahren der Gehsteige und die Verletzungsgefahr bei Stürzen ohne Schutzausrüstung werden genannt. Scooter und andere neue Fortbewegungsmittel (wie Skateboards, Sideboards, Kickboards und Roller) werden nur von den VerkehrspolizistInnen als Gefahr genannt, nicht aber von RadfahrtrainerInnen, SchulbusfahrerInnen und LehrerInnen.

- *Linksabbiegen* (15 Nennungen)

Linksabbiegen wird hauptsächlich von RadfahrtrainerInnen als gefährlich eingestuft. Vor allem der fehlende Schulterblick vor dem Handzeichen und das ungenaue Einordnen zur Straßenmitte werden als riskant angesehen.

- *Fehlendes oder schlechtes Vorbild* (14 Nennungen)

Fast ebenso häufig wie das Linksabbiegen wird auch das fehlende oder schlechte Vorbild der Erwachsenen bzw. Eltern kritisiert. Alle befragten Gruppen (PolizistInnen, LehrerInnen, Schulbus-fahrerInnen und RadfahrtrainerInnen) erwähnen fehlendes oder schlechtes Vorbildverhalten von Eltern, die schlechte Vorbildwirkung durch unachtsame AutofahrerInnen, nicht angepasste Geschwindigkeiten, rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen und radfahrunerfahrene LehrerInnen.

- *Keine Fahrpraxis beim Radfahren* (13 Nennungen)

Hier wird v. a. von LehrerInnen erwähnt, dass die Kinder es nicht gewohnt seien, im Straßenverkehr zu fahren und zu wenig Erfahrung und Praxis aufweisen, da die Eltern keine Zeit haben, mit ihren Kindern Rad zu fahren. Auch die mangelnde Körperbeherrschung trägt zum unsicheren Fahrverhalten bei. Mangelnde Praxis wird auch von 5 VerkehrspolizistInnen genannt.

- *Kindliches Verhalten* (9 Nennungen)

Da Kinder Risiken noch nicht richtig einschätzen können, kann es durch spielerisches und kindliches Verhalten zu Gefahrensituationen kommen, welche v. a. von der Polizei genannt werden: z. B. Die Hand aus dem Autofenster halten; Abgurten, um Etwas zu holen, was hinuntergefallen ist; Schneeballwerfen über die Fahrbahn; Spielen auf der Fahrbahn; Spielen am Gehsteig; Fahren am Gehsteig; Freihändig fahren etc.

- *Eigenes Verhalten nicht einschätzen können* (7 Nennungen)

Dass Kinder ihr eigenes Verkehrsverhalten oft nicht richtig einschätzen können, wird v. a. von PolizistInnen genannt. Die verzögerte Reaktion beim Bremsen, mangelnde Kommunikationsfähigkeit, kein Verständnis, kein Spurhalten und eine falsche Selbsteinschätzung werden hier angeführt. LehrerInnen erwähnen, dass den Kindern einerseits die Sicherheit und das Selbstbewusstsein auf der Straße fehlen, andererseits manche Kinder sich zu sicher fühlen und sich deshalb im Verkehr überschätzen.

- *Unangepasstes Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen* (7 Nennungen)

Die Bedrängung der Kinder durch andere VerkehrsteilnehmerInnen, das Überholen von PKWs und der Fahrtwind von LKWs werden v. a. von PolizistInnen genannt.

- *Ablenkung durch Handy, Smartphone, Kopfhörer* (6 Nennungen)

Die Ablenkung durch Handy, Smartphone und Kopfhörer am Schulweg wird v. a. von SchulbusfahrerInnen als Gefahr genannt.

- *Bring- und Holverkehr* (6 Nennungen)

Die Unselbstständigkeit der Kinder aufgrund des „Zur Schule gebracht Werdens“, und das auch bei kürzesten Strecken, sehen v. a. PolizistInnen als riskantes Verhalten. Das unaufmerksame Aussteigen aus Fahrzeugen und das darauffolgende Betreten

der Fahrbahn, kombiniert mit dem Zeitdruck und Stress der Eltern birgt Gefahren. LehrerInnen merken die Unsicherheit der Kinder durch Überbehütung und das Abhandengehen autonomen Lernens an.

- *Weitere genannten Gefahren* (jeweils 3 Nennungen)

Weiters werden als Gefahren und Risiken folgende Punkte genannt: Schwierige Verkehrs- und Kreuzungssituationen, Handzeichen geben (einhändig fahren), hohes Verkehrsaufkommen, Verkehrsregeln nicht kennen, Abstände nicht richtig einhalten, Gefahren nicht einschätzen können, sich auf andere verlassen.

Folgende genannten Gefahren beim Verhalten an Bushaltestellen und im Schulbus können nicht in den Vergleich aufgenommen werden, da explizit nach diesen Problemen bei SchulbusfahrerInnen nachgefragt wurde. Dennoch sehen PolizistInnen und ein/e LehrerIn in diesen Punkten ebenso eine Gefahr:

- *Verhalten an der Bushaltestelle* (35 Nennungen)

Das Gerangel bzw. spielerische Chaos an der Haltestelle wird am häufigsten als Gefahr genannt (12 Nennungen). Weiters werden das Gedränge beim Einsteigen, das Laufen zum Bus und das Überqueren der Fahrbahn direkt vor oder hinter dem Schulbus erwähnt.

- *Verhalten im Schulbus* (5 Nennungen)

Zum Verhalten in Bussen im ländlichen Bereich wird von den SchulbusfahrerInnen sehr positiv von den Kindern berichtet. Es gibt keinen Zeitstress, keine überfüllten Busse und die Kinder verhalten sich lt. SchulbusfahrerInnen sehr umsichtig. Einzig das kindliche Verhalten (siehe obiger Punkt „Kindliches Verhalten“) wird als Gefahr angesehen, wenn Plätze im Bus während der Fahrt gewechselt werden. Die Polizei sieht die Gefahren beim Streiten um einen Platz im überfüllten Bus und beim Nicht-Festhalten der Kinder bei einer Notbremsung.

7.5.2 Was überfordert die Kinder im Straßenverkehr?

In diesem Kapitel werden die Befragungsergebnisse der PolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen zur Überforderung der Kinder zusammengefasst:

Kinder sind aufgrund einer noch nicht ausgereiften Wahrnehmung überfordert, da z. B. Verkehrsgeräusche noch nicht bewusst wahrgenommen werden können. Auch soziale Faktoren spielen eine Rolle bei der Nutzung von Fortbewegungsmitteln und dem Können auf dem Fahrrad. Das fehlende Bewusstsein der Erwachsenen wird als großes Versäumnis gesehen. Den Kindern wird nichts mehr zugetraut - oft werden sie zu sehr behütet. Auch die Angst der Eltern und LehrerInnen, dass den Kindern etwas zustoßen könnte, wirkt eher hemmend auf die Entwicklung eines Risikobewusstseins von Kindern.

Weiters werden erhöhtes Verkehrsaufkommen, rücksichtsloses Verhalten der AutofahrerInnen (Be-drängen, Hupen, Schimpfen) und zu hohe Geschwindigkeiten als Überforderung für die Kinder genannt.

Von RadfahrtrainerInnen werden als Herausforderung für das Radfahrtraining der schlechte Zustand der Kinderfahrräder, eine schlechte Helmeinstellung, Platzprobleme beim Üben (da der Schonraum – meist Schulhof – häufig zu klein ist), schlechte Radwege und Erwachsene

ohne Einsicht für die Notwendigkeit des gesellschaftlichen Nutzen eines Radfahrtrainings für Kinder genannt.

7.5.3 Handlungsbedarf

Aufgrund der Befragungsergebnisse sehen RadfahrtrainerInnen einen Handlungsbedarf in folgenden Punkten:

- Ausbildung der LehrerInnen
- Akzeptanz des Helms bei Kindern und Eltern erhöhen
- Mehr Spielräume in der Stadt
- Mehr Zeit der Eltern zum Radfahren üben mit den Kindern
- Gestaltung des öffentlichen Raums: kinderfreundliche Straßen und Radwege schaffen
- Technische Mängel an Rädern erkennen
- Bewegungserfahrung, Fahrtechniktraining, sicheres Fahren üben - bereits im Kindergarten beginnen
- Üben auf Pausenhöfen mit Rädern aus der Schule; Wettbewerbe, die Spaß machen
- Radfahrtraining in Schullehrpläne integrieren
- Praxisschulungen im Verkehrsraum

7.5.4 Wünsche, Ideen und Vorschläge

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Befragung von VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen zusammengefasst:

Vorschläge von RadfahrtrainerInnen:

- Information der Bevölkerung über die Rechte der RadfahrerInnen für ein besseres Miteinander
- Gewöhnung an den Radhelm
- Keine Kopfhörer
- Fahrtechniktraining mit TrainerInnen und Verkehrserziehung verbinden: LehrerInnen können die heutzutage fehlende Verkehrserziehung der Eltern nicht ersetzen. Es bedarf an Fachkräften für diese Arbeit. Auf TrainerInnen wird eher gehört als auf Eltern
- Früh mit dem Training auf der Straße beginnen
- Mehr Übungsmöglichkeiten im Schonraum
- Alle Kinder sollen die Möglichkeit bekommen, am Training teilzunehmen
- Bessere Absprache in den Klassen bei zu wenig Fahrrädern
- Für Kinder mit Migrationshintergrund: Informationen in der jeweiligen Muttersprache. Somit können auch die Eltern zu einer besseren Verkehrserziehung beitragen

Vorschläge von VerkehrspolizistInnen:

- Eigeninitiative der Eltern verbessern
- Kindern ein Vorbild sein
- Mitarbeit der LehrerInnen
- Mindestens zwei Verkehrserziehungstermine mit der Polizei in der 4. Schulstufe
- Verstärkte Ausbildung der Polizei für die Verkehrserziehung
- Pädagogische Module bzgl. der altersgemäßen Verkehrserziehung mit ProfessionistInnen
- Verkehrserziehung in Österreich soll so wichtig sein wie in Deutschland
- Bessere Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Gemeinden
- Aktuelle Entwicklungen einbauen: z. B. Handys, E-Fahrzeuge als Thema der Zukunft
- Neue Fortbewegungsmittel (Fun- und Sportgeräte) in die Verkehrserziehung einbauen
- Anpassung der Schulverkehrserziehung an die gegebenen Umstände (Fortschrittlichkeit)

Vorschläge von SchulbusfahrerInnen

- Kleinere Busse einsetzen – diese haben Kindersitze und Gurte
- Mehr Rücksicht nehmen
- Aufklärung über Gefahren von Kopfhörern und Handys im Straßenverkehr
- Verkehrsspiel (angepasst an das Familien- und Gesellschaftsspiel DKT - „Das kaufmännische Talent“)

7.5.5 Empfehlungen an die Eltern

Die befragten VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen wurden gebeten, Empfehlungen für Eltern zum Verkehrsverhalten ihrer Kinder zu geben. Im Folgenden findet sich ein Überblick der wichtigsten Befragungsergebnisse (aufgelistet nach Anzahl der Nennungen):

- *Übung und Training der Kinder mit dem Fahrrad* (21 Nennungen)
Das gemeinsame Üben (von früh an; mit dem Laufrad im Schonraum und Straßenverkehr) wird insgesamt 15-mal genannt. Das Lehren von Blickkontakt, vorausschauendem Fahren und der Möglichkeit zum Rückzug von der Straße auf den Gehsteig in Gefahrensituationen wird von den VerkehrspolizistInnen empfohlen.
- *Übung und Training der Eltern* (17 Nennungen)
Hier wird erwähnt, dass Eltern die Verkehrsregeln können müssen und ein richtiges Vorbild sein sollen (v. a. Fahrtechnik, Regelkenntnisse und korrekte Helmeinstellung).

Sie sollten ein aktives Vorbild sein, wozu womöglich ein Training der Eltern (Fahrtechnik, Verkehrszeichen, Regeln) notwendig ist.
- *Sichtbar machen* (7 Nennungen)
Die Nutzung von Reflexmaterialien wird v. a. von ländlichen SchulbusfahrerInnen empfohlen.

- *Weitere Empfehlungen*

Weiters wird empfohlen, den Kindern mehr zuzutrauen und sie den Schulweg zu Fuß selbstständig bewältigen zu lassen, um mehr Selbstsicherheit im Straßenverkehr zu erlangen.

7.5.6 Empfehlungen an die LehrerInnen

Ebenso wurden von Polizei, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen Empfehlungen an die LehrerInnen abgegeben. Dazu gibt es folgende Angaben (aufgelistet nach Anzahl der Nennungen):

- *Übung und Training der Kinder* (22 Nennungen)
Am häufigsten wird die Empfehlung ausgesprochen, mit den Kindern zu üben. Weiters wird das theoretische Nachbesprechen der von der Polizei gelehrt Inhalte und das praktische Üben im Schonraum (Kurventechnik, Bremstechnik, Gleichgewicht) oder durch Radausflüge genannt.
- *Verkehrsaktionen nutzen* (9 Nennungen)
Angebote wie Radfahrkurse, Geschicklichkeitstrainings, die Zusammenarbeit mit der Polizei und den RadfahrtrainerInnen sollten genutzt, SchülerInnenveranstaltungen durchgeführt und SchülerInnenlotsen eingeführt werden.
- *Als LehrerIn Vorbild sein* (5 Nennungen)
Empfohlen wird, dass LehrerInnen selbst mit dem Fahrrad fahren und als Vorbild wirken sollten.
- *Üben mit Bus-Unternehmen* (4 Nennungen)
V. a. Busunternehmen empfehlen den LehrerInnen, mit ihnen gemeinsam das Busfahren und das Verhalten an den Haltestellen zu lehren. Die Polizei bietet hierbei auch ihre Zusammenarbeit an.

7.5.7 Sonstige Empfehlungen

Weiters wurden auch Empfehlungen, speziell in Bezug auf die Infrastruktur, von allen Beteiligten abgegeben:

- *Infrastruktur* (14 Nennungen)
Hier werden folgende Empfehlungen genannt: (temporäre) autofreie Zone in der Schul-umgebung, Geschwindigkeitsreduktionen, breitere Radwege, freie Parkplätze oder Schulhof zum Üben, Elternparkplätze nur für Eltern – nicht für LehrerInnen, Bushaltestellen besser kenn-zeichnen (große, bunte Beschilderung), Haltestellen vor der Schule, Schutzwege auffrischen, Beleuchtung verstärken, Kontrolle der Infrastruktur durch die Gemeinde.

Sämtliche Ergebnisse und Empfehlungen von LehrerInnen, VerkehrspolizistInnen, RadfahrtrainerInnen und SchulbusfahrerInnen fließen in die Entwicklung neuer Verkehrssicherheitsmethoden sowie in die abschließenden Handlungsempfehlungen mit ein.

8. Entwicklung individueller Verkehrserziehungsansätze – SISO Konzept

8.1 Zielsetzungen des SISO-Konzepts

Auf Basis der Literaturrecherche (Kapitel 2, S. 10) und der Beobachtungen beim Radfahrtraining im Jahr 2014 wurden im Anschluss neue Verkehrserziehungsansätze – das SISO-Konzept – entwickelt.

Diese neuen Verkehrserziehungsansätze sollen auf die unterschiedlichen Fähigkeiten und Defizite der Kinder im Straßenverkehr, speziell beim Radfahren und Zufußgehen, eingehen. Ein dreiteiliges Trainingskonzept wurde entwickelt, das ein flexibles Lernen von sozialen Kompetenzen, Risiko-kompetenzen und Mobilitätskompetenzen ermöglicht und sämtliche Ergebnisse aus den voran-gegangenen Recherchen und Analysen integriert. Dieser neu konzipierte Trainingsansatz wurde im Zeitraum von März bis Juli 2015 in vier Grazer Schulen umgesetzt. Ein nochmaliger Überblick zum Ablauf des SISO-Konzeptes ist in Abbildung 38 dargestellt.

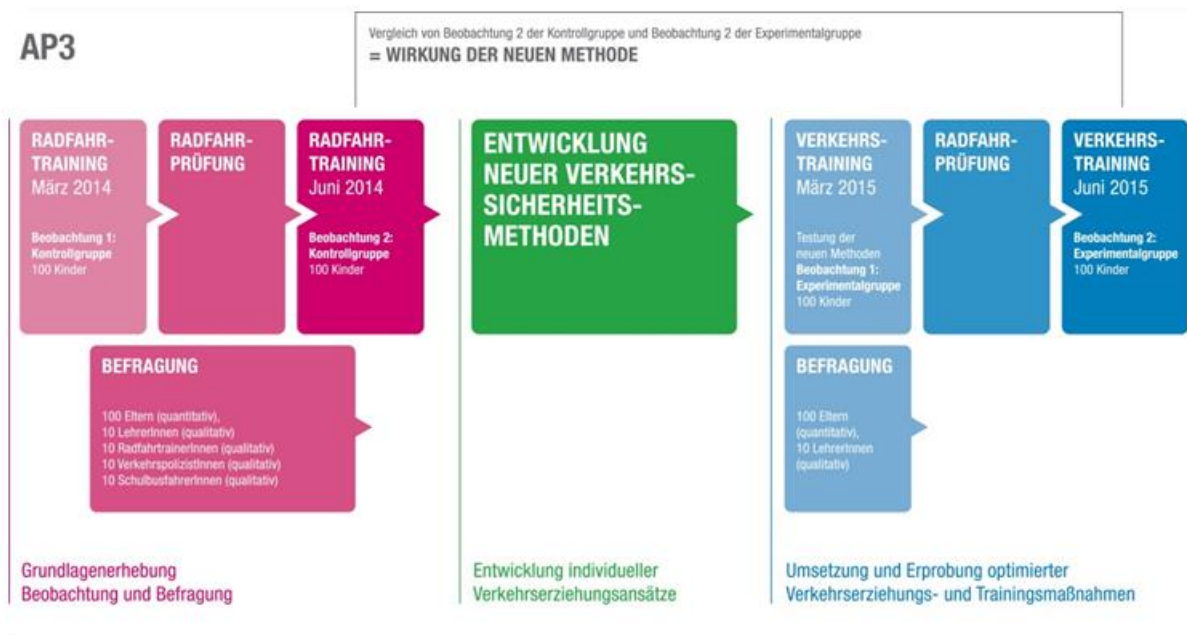


ABB 38 Überblick und Ablauf, SISO-Konzept

Hauptaugenmerk des neu ausgearbeiteten Verkehrssicherheitstrainings liegt auf der **Individualität** der einzelnen Kinder und deren Fähigkeiten und Defizite, mit den Gegebenheiten im Verkehrsraum umzu-gehen. Dabei folgt das Konzept den recherchierten Empfehlungen von VerkehrserziehungsexpertInnen (vorwiegend aus Österreich, Deutschland, Schweiz), den Ergebnissen aus der Befragung von Radfahr-trainerInnen,

VerkehrspolizistInnen, LehrerInnen und SchulbusfahrerInnen sowie den Ergebnissen aus langjährigen Praxiserfahrungen der RadfahrtrainerInnen der FGM. Das Konzept verfolgt drei Zielsetzungen:

8.1.1 Vermittlung sozialer Kompetenz

Das SISO-Konzept geht in erster Linie davon aus, dass Kinder zu einer selbstständigen Teilnahme am Straßenverkehr erzogen werden sollen und bricht mit der These, reines Regellernen sei dafür ausreichend. Vielmehr ist der Straßenraum ein gemeinsamer Interaktionsraum, der von Menschen gestaltet und durch deren Verkehrsverhalten (positiv wie negativ) beeinflusst wird. Somit ist das Aneignen sozialer Kompetenz eine Voraussetzung, um den Verkehrsraum als soziales Gefüge mit seinen menschlichen Stärken und Schwächen wahr zu nehmen und richtig darauf zu reagieren.

Einen Mangel an sozialer Kompetenz sehen die Projektverantwortlichen als grundlegendes Problem im gemeinsamen Verkehrsraum. Durch eine fehlende Rücksichtnahme und Empathie, das Gefühl von „GegnerInnenenschaft“ sowie durch das Ausleben ungesteuerter Emotionen können VerkehrsteilnehmerInnen sich selbst und andere in gefährliche Verkehrssituationen bringen. Dies wurde auch durch langjährige Beobachtungen der RadfahrtrainerInnen in der Praxis bestätigt. Die soziale Kompetenz hat somit oberste Priorität im SISO-Trainingskonzept.

8.1.2 Vermittlung von Risikokompetenz

Das SISO-Konzept spricht sich **gegen eine Abschirmung aller Gefahren**, die Kinder im Straßenverkehr erwarten, aus. Dieses Abschirmen aller Gefahren schränkt nicht nur das natürliche Bedürfnis nach Bewegung ein, sondern verzögert auch das Erfahrungslernen der Kinder sowie die Möglichkeit, Vertrauen und Sicherheit im Straßenverkehr zu erlangen. Von einem von der Verkehrsrealität abgeschirmten Lernen oder Lernen in rein künstlich erzeugten Verkehrsräumen (wie Verkehrserziehungsgärten es meist sind) wird ebenso abgeraten. Vielmehr ist die SISO-Methode darauf ausgerichtet, ein **angeleitetes Lernen in einem flexiblen und vertrauensvollen Rahmen** durch erwachsene Vorbilder in der Straßenrealität zu ermöglichen. Dies beinhaltet auch das **bewusste Wahrnehmen von Gefahren im Verkehrsraum**, das **Erkennen des eigenen Risikoverhaltens sowie die Einschätzung von riskantem Verkehrsverhalten** von anderen.

8.1.3 Vermittlung von Mobilitätskompetenz

Gemeinsam mit den beiden oben genannten Kompetenzen wird das grundlegende Regelwerk zum richtigen Verkehrs- und Radfahrverhalten vermittelt und im Verkehrsraum geübt und gestärkt, um Kindern die **notwendige Mobilitätskompetenz** als junge VerkehrsteilnehmerInnen im Straßenraum mitzugeben.

Der ausgearbeitete Trainingsrahmen fußt auf den drei Säulen Bewegen, Wahrnehmen und soziales Handeln, in welchem die Trainingsinhalte flexibel gestaltet und an die jeweiligen Bedürfnisse und Fähigkeiten der Kinder methodisch und didaktisch angepasst werden können.

Entwickelt wurde das dreiteilige Verkehrserziehungskonzept anhand des bestehenden Projektes Radfahrtraining und wurde im Zeitraum März bis Juli 2015 in drei Trainingseinheiten umgesetzt, die im Folgenden beschrieben werden:

8.2 Die SISO-Trainingseinheiten

8.2.1 Trainingseinheit 1: „Bewegen und Wahrnehmen“

Die 1. Einheit des SISO-Trainings fand im Zeitraum März bis Juni 2015 (vor der Freiwilligen Radfahrprüfung) statt und hatte zum Ziel, die Kinder an die Mobilitätskompetenzen im Verkehrsraum – zu Fuß und mit dem Fahrrad – schrittweise heranzuführen. Zusätzlich wurde das Sozial-, Risiko- und Mobilitätsverhalten der Kinder einzeln und in der Gruppe beobachtet und die gewonnenen Analysen in die darauf-folgenden Trainingseinheiten eingebaut.

In der 1. Einheit des SISO-Trainings lag der Schwerpunkt (neben dem 1. Kennenlernen) auf der Bewegung und dem bewussten Beobachten und Wahrnehmen im/und des Verkehrsraum(s). Dabei wurde gemeinsam mit den Kindergruppen das Schulumfeld zu Fuß erkundet und bewusst reflektiert. Diese Einheit stellte das sog. „Trockentraining“ für das darauffolgende Radfahren in der 2. Übungseinheit dar, bei der sämtliche Verkehrssituationen besprochen wurden und an verkehrsberuhigten Kreuzungen das richtige Verkehrs- und Vorrangverhalten zu Fuß geübt wurde. Zusätzlich wurden Risikosituationen diskutiert und die Kinder in ihren sozialen Fähigkeiten im Verkehr gestärkt.

Wichtige Komponenten der Trainingseinheit 1 waren:

- Kennenlernen und Abfragen von persönlichen Parametern (durch die TrainerInnen)
- Abfragen von Mobilitätsgewohnheiten und -vorlieben der Kinder und deren Eltern
- Konzentrierte Beobachtung und Wahrnehmung des Verkehrsraums der Kinder im Schulumfeld
- Individuelles Arbeiten des Kindes mit einem Schreibheft für Beobachtungen und Notizen („SISO-Heft“)
- Üben von Verkehrs- und Vorrangregeln (zu Fuß)
- Vorbereitung auf die 2. und 3. Trainingseinheit
- Beobachtung des Sozial- und Risikoverhaltens der Kinder beim Zufußgehen (durch die TrainerInnen)

8.2.1.1 Inhaltliche Beschreibung zu Trainingseinheit 1

Inhaltlicher Aufbau von Trainingseinheit 1:

Trainingseinheit 1 führte die Kinder schrittweise an das richtige Verkehrsverhalten zu Fuß und mit dem Fahrrad heran und bestand aus insgesamt sieben Teilen:

Teil 1: Einstieg

Kennenlernen, Bewegungs- und Gleichgewichtsübungen sowie Entspannungs- und Atemübungen (variabel mit und ohne Musikbegleitung).

Teil 2: Eigener Bezug zum Radfahren

Kinder erzählen über ihren eigenen Bezug zum Radfahren. Dabei wird soziales und riskantes Verhalten im Straßenverkehr von den TrainerInnen thematisiert. Auf den Aspekt des Miteinanders und des psychischen Befindens im Verkehrsraum wird zusätzlich eingegangen. Die „SISO-Kinder“ sollen als ExpertInnen fungieren und den TrainerInnen Feedback geben, wie es ihnen beim Zulußgehen und Radfahren (im Verkehrsraum) geht. Das wird bereits zu Beginn des SISO-Trainings kommuniziert.

Teil 3: Thematisierung von Emotionen im Straßenverkehr

Das Befinden der Kinder am Tag des SISO-Trainings wird abgefragt („Wie geht es mir heute?“). Die SISO-TrainerInnen kommunizieren die Wichtigkeit der emotionalen Befindlichkeit im Verkehrsraum und erklären, dass Gefahrensituationen oder auch Unfälle größtenteils durch Emotionen (Stress, Ärger, Zeitdruck) verursacht werden und somit oft vermeidbar wären, wenn diese bewusst reflektiert und gesteuert würden. Zusätzliches Abfragen, was sich Kinder beim Radfahren wünschen oder wo sie den größten Vorteil beim Radfahren sehen (z. B. „Wie sieht mein persönlicher ‚Paradies- oder Wunschtage‘ beim Radfahren aus?“) rundet den 3. Teil ab.

Teil 4: Erkundung des Schulumfelds

„Wir gehen hinaus, beobachten, nehmen wahr und lernen“. Dabei wird die geplante Fahrradrouten bis zur Übungskreuzung abgegangen. Während des Zulußgehens beobachten die Kinder das Verkehrsgeschehen und nehmen bewusst Dinge und Situationen wahr, die um sie geschehen (z. B. Geräusche, Gerüche, Verkehrssituationen, andere VerkehrsteilnehmerInnen und Fahrzeuge, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen etc.). Die Kinder werden gebeten – entsprechend ihrer Konzentrationsmöglichkeiten – ganz präsent zu sein und ihre eigene Wahrnehmung im Verkehrsraum zu schärfen.

Dazu erhalten sie den Auftrag, sich drei Dinge/Sachverhalte, die ihnen während des Gehens im Verkehrsraum auffallen, zu merken. Zusätzlich wird mit Situationen experimentiert, durch die Wahrnehmung und Sinne (v. a. Hören und Sehen) beeinträchtigt werden können. Das kann z. B. durch eine fehlende Brille oder durch Ablenkung mit Handy oder Kopfhörer der Fall sein. Sämtliche Beobachtungen und Erfahrungen werden von den Kindern in das bereitgestellte Arbeitsheft, das sog. „SISO-Heft“, das zu Beginn für jedes Kind ausgeteilt wird, mitnotiert.

Besonders in der ersten Trainingseinheit bildet das „SISO-Heft“ eine wesentliche Arbeitsmethode, bei der die Kinder ihre Beobachtungen und Wahrnehmungen im Schulumfeld in frei wählbarer Form mitdokumentieren können (z. B. Beschreiben von Gefahrensituationen, wie etwa schmale Straße, kein Gehsteig vorhanden, Autos fahren zu schnell usw.; Zeichnen unterschiedlicher Verkehrszeichen, die ihnen am Weg begegnen; Zeichnen von Kreuzungen, Bodenmarkierungen oder Gegenständen in der Umgebung usw.).



ABB 39 Schulwegerkundung mit „SISO-Heft“ an der VS Murfeld, März-Mai 2015

Teil 5: Richtiges Verkehrsverhalten zu Fuß und mit dem Fahrrad

Der 5. Trainingsteil stellt das sog. „Trockentraining“ ohne Fahrrad dar. Dabei wird an einer verkehrs-beruhigten Kreuzung das richtige Radfahrverhalten zu Fuß nachgestellt (z. B. richtiges Rechts- und Linksabbiegen, richtiges Einordnen und Üben unterschiedlicher Vorrangssituationen).

Sämtliche Verkehrszeichen und -gegebenheiten werden an der Kreuzung besprochen und Verhaltenstipps bei Angst- oder Risikosituationen für Kinder beim Zuzußgehen und Radfahren gegeben (z. B. Linksabbiegen und Spurwechsel bei höherem Verkehrsaufkommen; an der Kreuzung stehen, wenn Fahr-zeuge dahinter sind; unübersichtliche Kreuzung, es gibt keine Haltelinie/keinen Zebrastreifen zum Überqueren; parkende Autos, die die Sicht verstellen; Nervosität, Vergessen der Regeln usw.). Falls den Kindern noch Fragen einfallen, werden diese in das „SISO-Heft“ eingetragen und in der darauffolgenden 2. Trainingseinheit behandelt.



ABB 40 Üben des Linksabbiegens zu Fuß an einer verkehrsberuhigten Kreuzung (VS Murfeld, 18.05.2015)

Teil 6: Beobachtung anderer VerkehrsteilnehmerInnen

Im Rahmen einer Pause findet sich Zeit für das Beobachten anderer VerkehrsteilnehmerInnen, dabei werden v. a. soziales und riskantes Verkehrsverhalten diskutiert (z. B. andere VerkehrsteilnehmerInnen verhalten sich freundlich/unsozial/gestresst/regelwidrig/verärgert/verständnisvoll/geduldig etc.). Diese Beobachtungen werden ebenso in das „SISO-Heft“ eingetragen.

Teil 7: Zusammenfassung und Abschluss

Nach Zusammenfassung und Klärung offener Fragen wird die 1. Trainingseinheit abgeschlossen und den Kindern Kleinaufträge bis zur nächsten Einheit mitgegeben.

8.2.1.2 Verwendete Arbeitsmittel und -methoden in Trainingseinheit 1

- Kurzinterviews und Beobachtungsbogen (quantitative und qualitative Beschreibung der Kinder, Abfragen soziodemografischer Daten, Fahrradbesitz, Mobilitätsgewohnheiten der Eltern, Einstellungen und Wissen zum Radfahren etc.).
- Das „SISO-Heft“: Jedes Kind bekommt zu Beginn des Trainings ein eigenes Arbeitsheft, mit dem es selbstständig arbeiten kann. Mit zusätzlich ausgeteilten Klebepunkten können die Kinder ihre Stimmungen und Befindlichkeiten anhand eines „Smileys“ einzeichnen.

Zu Beginn des SISO-Training 1 erhält jedes Kind ein leeres Schreibheft, in das es persönliche Notizen, Zeichnungen, Meinungen und Fragen zum Training eintragen kann. Besonders bei der 1. Trainingseinheit spielte das „SISO-Heft“ eine wichtige Rolle. Einerseits dient es den Kindern dazu, sämtliche Beobachtungen während des Trainings im Schulumfeld einzutragen, wie z. B. Aufzeichnen von Straßen, Kreuzungen und

Verkehrszeichen, um einen Lerneffekt zu erzielen, andererseits werden persönliche Befindlichkeit und Erfahrungen während des Trainings von den Kindern mitdokumentiert, um das Trainierte reflektieren zu können. Ebenso werden Beobachtungen anderer VerkehrsteilnehmerInnen im Heft festgehalten.

Weiters werden von den TrainerInnen angeleitete Arbeitsaufträge bis zur abschließenden Trainingseinheit gegeben, die gemeinsam in der Klasse oder selbstständig zu Hause bearbeitet werden können, um das Thema Verkehrserziehung und Radfahren präsent zu halten.

Das „SISO-Heft“ ist nicht nur das wichtigste Arbeitsmittel in Trainingseinheit 1, es dient auch als begleitendes Arbeitsheft, mit dem die Kinder während der trainingsfreien Zeit weiter arbeiten können (z. B. Notieren von Verkehrsbeobachtungen im Rahmen von Schul- und Freizeitwegen, Zeichnen von Bildern, Erstellen von Collagen zum Thema Radfahren etc.).



ABB 41 „SISO-Heft“

- Die „SISO-Weste“: Die Kinder und TrainerInnen tragen bei sämtlichen Trainingseinheiten eine weiße Warnweste mit dem Aufdruck „Sicher & Sozial“ (inkl. Logos des ÖVSV und der FGM).

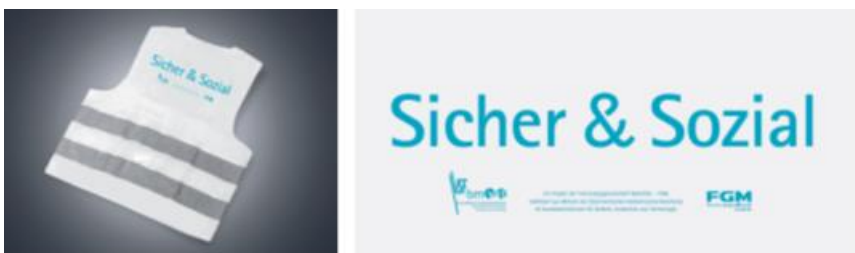


ABB 42 „SISO-Weste“ mit Aufdruck

8.2.1.3 Beobachtung des Sozial- und Risikoverhaltens der Kinder in Trainingseinheit 1

In Trainingseinheit 1 lernten die TrainerInnen die Kinder kennen und konnten sich dabei auf die Beobachtung des Sozial- und Risikoverhaltens in der Kindergruppe konzentrieren, ohne mit der zu-sätzlichen Herausforderung des Radfahrens beschäftigt zu sein.

Beobachtet wurden vor allem **soziale Verhaltensweisen** von Kindern wie Kommunikationsfähigkeit (z. B. Welche Kinder sprechen mit anderen? Welche Kinder sind sehr zurückhaltend oder schotten sich ab? etc.); Einfühlungsvermögen und Hilfsbereitschaft (z. B. Welches Kind hilft und unterstützt ein anderes Kind? etc.); Wie bewegen sich eher zurückgezogene, sozial isolierte Kinder? (z. B. sehr geschickt oder eher tollpatschig); Gibt es hyperaktive Kinder, Kinder mit „Zappelphilipp-Syndrom“, auffallend impulsive Kinder, unkonzentrierte Kinder, „coole“ Kinder (z. B. signalisieren motorische Kompetenz und Überlegenheit); TräumerInnen, schüchterne und aufdringliche Kinder; aufmerksame und lernbegierige Kinder; Kinder mit Lernschwierigkeiten, Verständnisschwierigkeiten, ADS-Syndrom (Aufmerksamkeits-defizitsyndrom), Kinder mit Migrationshintergrund etc.

Weiters wurde in Trainingseinheit 1 beobachtet, wie verkehrskompetent sich Kinder beim Zu Fußgehen auf der Straße verhalten. Z. B. Laufen sie über die Straße, ohne zu schauen? Nehmen sie Rücksicht auf andere Kinder in der Gruppe und auf andere VerkehrsteilnehmerInnen? Kennen sie die Verkehrszeichen? Sind ihnen die Gefahren auf der Straße bewusst? Kennen sie die Verhaltensregeln? etc.

Aus diesen Beobachtungen wurden Rückschlüsse auf das Verhalten der Kinder im Straßenverkehr gezogen und diese für die darauffolgenden Trainingseinheiten berücksichtigt.

8.2.1.4 Erste Beobachtungsergebnisse und Basis für Handlungsempfehlungen

Das 1. Training, in dem zu Fuß auf die Straße gegangen wurde, gab den Kindern einen geschützten Rahmen, den Verkehrsraum auf entspanntere Weise zu erkunden. So konnten sie sich auf Dinge und Situationen in der Verkehrsumgebung besser konzentrieren. Die Methode des Mitschreibens, -zeichnens und -notierens im „SISO-Heft“ half den Kindern, das Beobachtete und Gelernte leichter aufzunehmen und zu verarbeiten. Die zusätzliche Zeit, die für Rückfragen blieb, erleichterte das Verständnis und die Umsetzung des Gelernten (z. B. Warum muss ich über die linke Schulter blicken, wenn ich mit dem Rad losfahre? Wozu ordne ich mich mit dem Rad beim Linksabbiegen zur Fahrbahnmitte ein? Was tue ich, wenn ich bei der vorgegebenen Haltelinie nicht in die Kreuzung einsehen kann? etc.).

Die erste Trainingseinheit zeigte, dass das Sozial-, Risiko- und Mobilitätsverhalten der Kinder sehr unterschiedlich war, dies machte sich besonders beim anschließenden Aufenthalt im Verkehrsraum bemerkbar. Viele Kinder waren zu Beginn zappelig, aufgeregt und unkonzentriert, der behutsame Einstieg (mit ersten Kennenlerngesprächen, wo die Kinder über ihre eigene Befindlichkeit und ihre Erfahrungen und Vorlieben zur Verkehrsmittelwahl sprechen konnten) half ihnen aber, ruhiger zu werden und sich auf das Thema „Verkehr“ einzulassen. Das „SISO-Heft“ war ihnen eine große Konzentrationshilfe und somit war diese erste Übungseinheit sehr wertvoll für die Kinder.

8.2.2 Trainingseinheit 2: „Wahrnehmen und Soziales Handeln I“

Die 2. Einheit des SISO-Trainings fand von Mai bis Juni 2015 statt und widmete sich dem Radfahren im Schon- und Verkehrsraum. Nach Überprüfung der Fahrräder auf ihre Verkehrstauglichkeit und der Helm-einstellungen kamen speziell für das SISO-Training entwickelte spielerische Übungen mit dem Fahrrad zum Einsatz, die einerseits dazu dienten, die motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Kinder beim Radfahren zu überprüfen, andererseits auch das Sozial- und Risikoverhalten der in den Übungen zu beobachten. Die beobachteten und dokumentierten sozialen Fähigkeiten aus Trainingseinheit 1 wurden mit dem Sozial- und Risikoverhalten der Kinder beim Radfahren im Schonraum verglichen.

Im Anschluss an die einführenden Übungen erfolgte die Ausfahrt in die Verkehrsrealität, die den Schwerpunkt der 2. Trainingseinheit darstellte.

Wichtige Komponenten der Trainingseinheit 2 waren:

- Anwendung der neu konzipierten Schonraumübungen mit dem Fahrrad
- Abfahren des Schulumfelds mit dem Fahrrad
- Üben von Verkehrs- und Vorrangregeln (mit dem Fahrrad, einzeln und in der Gruppe)
- Abschlussreflexion in der Gruppe
- Beobachtung des Mobilitätsverhaltens der Kinder beim Radfahren (durch die TrainerInnen)

8.2.2.1 Inhaltliche Beschreibung zu Trainingseinheit 2

Inhaltlicher Aufbau von Trainingseinheit 2

Die 2. Einheit des SISO-Trainings widmete sich dem Radfahren im Schon- und Verkehrsraum und bestand inhaltlich aus drei Teilen.

Im 1. Trainingsteil wurde das in der 1. Einheit Gelernte kurz wiederholt und der soziale Aspekt bei der Verkehrsteilnahme noch einmal thematisiert. Danach wurden die Fahrräder der Kinder auf ihre Verkehrs-tauglichkeit überprüft sowie bei der richtigen Einstellung der Fahrradhelme geholfen.

Im 2. Trainingsteil folgte eine Auswahl an spielerischen Übungen mit dem Fahrrad zur Überprüfung der motorischen und kognitiven Fähigkeiten beim Radfahren. Auch die sozialen Fähigkeiten und das Risiko-verhalten wurden während der Durchführung der Übungen und innerhalb der Kindergruppe beobachtet. Diese Übungen wurden im Schonraum durchgeführt (z. B. Schulhof, abgesperrte Fläche, Parkplatz, Innenhof oder verkehrsberuhigte Straße).

Der 3. Trainingsteil bildete den Schwerpunkt der 2. SISO-Einheit und stellte die Ausfahrt mit dem Fahrrad in die Verkehrsrealität dar.

Anmerkung zur Gruppengröße:

Zu Beginn der Trainingseinheiten wurde eine Schulklasse in zwei Gruppen eingeteilt. Besonders beim Radfahren auf der Straße wurde dafür gesorgt, dass die Gruppengröße 12

Kinder (bei zwei Radfahr-trainerInnen) nicht übersteigt, wobei eine kleine Gruppengröße die Qualität des Trainings erhöhte.

Teil 1: Einstieg

Begonnen wird mit einer kurzen Wiederholung und Erklärung des SISO-Konzepts. Erneut wird das Befinden der Kinder abgefragt. An diesem Trainingstag gilt dem eigenen Wohlbefinden besondere Beachtung, da in den Verkehrsraum hinausgefahren wird (dies wird nochmals thematisiert).

Teil 2: Überprüfung der Fahrräder und Helme

Funktionierende Bremsen und die kindgerechte Einstellung der Bremshebel, die richtige Fahrrad- und Sattelhöhe, das Verstehen der wichtigsten Funktionen des Rades und die richtige Helmgröße und –ein-stellung sind Voraussetzungen für ein sicheres Radfahren im Straßenverkehr. Bevor das Radfahren im Schon- und Verkehrsraum beginnt, werden die Fahrräder und Helme überprüft, bei Bedarf nachjustiert und deren grundlegende Funktionalität mit den Kindern besprochen.

Teil 3: Radfahrübungen im Schonraum

Um sich sicher am Fahrrad im Straßenverkehr zu fühlen, sind neben Wissen und Umsetzung von Verkehrs- und Vorrangregeln ein guter Gleichgewichtssinn und die Freude an der Bewegung und am Radfahren Voraussetzung.

Folgende Übungen zum Radfahren im Schonraum wurden im SISO-Konzept entwickelt, die entsprechend den Fähigkeiten und Bedürfnissen der Kinder und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Trainingszeit gestaltet bzw. angepasst werden können.

Die Schonraumübungen haben dreifache Funktion, sie dienen:

- der Vorbereitung auf das Radfahren im Verkehrsraum,
- der Überprüfung der motorischen und kognitiven Fähigkeiten beim Radfahren und
- der Einschätzung des Sozial- und Risikoverhaltens der Kinder.

Das Sozial- und Risikoverhalten wird im Beobachtungsbogen von den TrainerInnen dokumentiert. Rück-meldungen zu den absolvierten Schonraumübungen werden den Kindern individuell gegeben.

Exemplarische Schonraumübungen

Folgende fünf exemplarische Schonraumübungen sind Bestandteil des SISO-Trainingsansatzes. Alle fünf Übungen haben zum Ziel, die motorischen und kognitiven Fähigkeiten der Kinder beim Radfahren zu überprüfen. Darüber hinaus dienen die Übungen 1 bis 3 vor allem der Einschätzung des Sozial- und Risikoverhaltens der Kinder. Die Übungen 4 und 5 sollen zusätzliche Ergebnisse zum Links- Rechts-verständnis der Kinder liefern.

Übung 1: Bremsen an einer vorgegebenen Ziellinie

Die Kinder fahren (einzeln bis max. zu dritt) auf eine vorgegebene Haltelinie in einem angemessenen Tempo zu, um passend mit der Achse des Vorderrads auf der Linie stehen bleiben zu können.

Ziel von Übung 1: Überprüfung der Motorik und des richtigen Bremsens auf einer vorgegebenen Linie; Kennen des eigenen Fahrrads bzw. wie Bremsen funktionieren; Testen des Risikoverhaltens der Kinder bzgl. Fahrweise und Geschwindigkeit; Überprüfung des Sozialverhaltens, wenn Kinder gleichzeitig fahren und an der Linie bremsen.

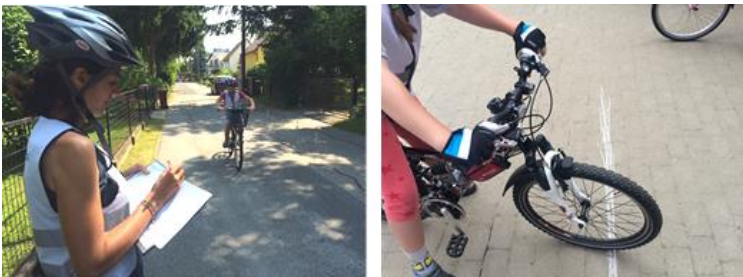


ABB 43 SISO-Training 2 (Bremsübung VS Murfeld und VS Waltendorf Mai 2015)

Übung 2: Slalom-Parcours

Die Kinder fahren (allein oder zu zweit) mit dem Rad einen Slalom-Parcours ab, ohne an die Hindernisse (z. B. Flaschen, Hütchen) zu stoßen.



ABB 44 SISO-Training 2 (Slalom-Parcours VS Murfeld und VS Waltendorf Mai, Juni 2015)

Ziel von Übung 2: Überprüfen der Motorik und Fahrradbeherrschung; Geschicklichkeit beim Kurven-fahren; Testen des Risikoverhaltens der Kinder (bzgl. Geschwindigkeit, Achtsamkeit auf Hindernisse); Überprüfung des Sozialverhaltens, wenn der Parcours zu zweit absolviert wird.

Übung 3: Gleichgewicht, Abstand- und Spurhalten

Eine Zweiergruppe erhält zwei Holzstäbchen und fährt gleichzeitig mit dem Rad los. Während des Fahrens sollen die Kinder die Stäbchen so oft wie möglich aufeinander schlagen. Sie können dabei laut mitzählen oder andere Kinder übernehmen das Mitzählen. Dafür müssen sie den Abstand zueinander so wählen, dass sich die Stäbchen berühren können.

Dieselbe Übung kann auch mit einem Ball durchgeführt werden, der hin- und hergegeben wird. Beim Zurückfahren kann die Hand beim Fahren gewechselt werden.

Ziel von Übung 3: Überprüfung der Motorik, des Gleichgewichts und des Spurhaltens; Testen des Sozial-verhaltens der Kinder (wie sehr sie beim Fahren aufeinander eingehen können); Überprüfung der Links-/ Rechts-Präferenz (wobei eine Hand den Lenker und eine Hand das Stäbchen/den Ball halten bzw. hergeben muss).



ABB 45 SISO-Training 2 (Gleichgewichtsübungen VS Murfeld und VS Waltendorf Mai, Juni 2015)

Übung 4: Richtiges Zurückschauen über die linke Schulter

Variante 1: Zurückschauen mit Symbolen und Musik: Ein Kind fährt mit dem Rad los. Wenn die Musik eingeschaltet wird, muss es über die linke Schulter zurückschauen und ein Symbol, das ihm gezeigt wird, erkennen und dieses während dem Fahren zurufen (das Einschalten der Musik/Zeigen der Symbole kann von den TrainerInnen und/oder freiwilligen Kindern übernommen werden).

Variante 2: Zurückschauen mit Tuch angeln: Ein/e TrainerIn oder ein freiwilliges Kind steht mit einem Tuch in der Mitte der Strecke. Ein Kind fährt mit dem Rad los und angelt das Tuch während des Fahrens mit der linken Hand.

Ziel von Übung 4: Überprüfung der Motorik und des Gleichgewichts; guter Blick über die linke Schulter sowie Spurhalten während der Fahrt.

Übung 5: Links-/Rechtsübung

Ein Kind fährt mit dem Rad los, eine TrainerIn/ein freiwilliges Kind ruft in Abständen dem Kind „Links“ oder „Rechts“ zu. Das fahrende Kind muss dementsprechendes Handzeichen geben.

Ziel der Übung 5: Erkennen von Links-/Rechtsproblemen; Gleichgewicht und Spur halten.



ABB 46 SISO-Training 2 (Links-/Rechtsübung VS Waltendorf, Juni 2015)

Alternative Übung

Nach der 1. Trainingseinheit kann die geübte Kreuzung fotografiert und ausgedruckt werden. In dieser vorbereitenden Übung kann anhand des Fotos das richtige Linksabbiegen durchbesprochen und der richtige Ablauf bzw. die richtige Reihenfolge mit Punkten eingeklebt werden.

Grundsätzliche Anmerkungen zu den Schonraumübungen

Die oben angeführten Übungen sind teilweise Bestandteil bereits bestehender Radfahrkurse für Kinder (im Schonraum). Im neu entwickelten SISO-Ansatz werden sämtliche Übungen dahingehend adaptiert, dass sie eine ganzheitliche Einschätzung der Verkehrs- und Radfahrfähigkeiten der Kinder garantieren, die über die Überprüfung rein motorischer Fähigkeiten hinausgeht. Die Qualität der SISO-Trainings-einheiten liegt vor allem darin, dass das Sozial- und Risikoverhalten der Kinder bei allen Übungen miteinbezogen wird und diese konkret auf die unterschiedlichen temporären Fähigkeiten der Kinder eingehen und somit flexibel gestaltet und variiert werden können, u. a. können alle Übungen allein oder paarweise sowie in verschiedenen Schwierigkeitsgraden durchgeführt werden.

Für eine zusätzliche Motivation und je nach Bedarf der Kinder können sämtliche Übungen mit Wettbewerbscharakter durchgeführt werden (z. B. Kinder, die am genauesten bremsen, die einen Parcours am schnellsten/korrektesten umfahren, die den Ball am öftesten hin- und hergeben etc., gewinnen einen Preis).

Teil 4: Wir fahren mit dem Rad in den Verkehrsraum

Nach den durchgeführten Schonraumübungen fahren zwei RadfahrtrainerInnen mit max. 12 Kindern in den Verkehrsraum. Dabei wird die Strecke im Schulumfeld abgefahren, die in der 1. Trainingseinheit zu Fuß abgegangen wurde. An der bekannten Kreuzung wird das richtige Linksabbiegen und Vorrangverhalten geübt. Dabei führt jedes Kind die Linksabbiegeübung einzeln durch und erhält sofortige Rückmeldung vom/von der TrainerIn, der/die sämtliche Schritte im Beobachtungsbogen mitdokumentiert. Dabei wird neben Anweisungen zum korrekten Regelverhalten vor allem Unterstützung bei Unsicherheiten der Kinder gegeben (z. B. das Kind traut sich nicht, ein Handzeichen zu geben oder sich einzuordnen, wenn ein Fahrzeug sich in höherer Geschwindigkeit von hinten nähert; das Kind steht an der Kreuzung und wird unsicher, wenn ein Fahrzeug dahinter wartet; die Sicht des Kindes an der Kreuzung ist z. B. durch parkende Autos blockiert etc.).



ABB 47 SISO-Training 2 (Radfahren in der Verkehrsrealität, VS Waltendorf und VS Murfeld, Mai/Juni 2015)

Teil 5: Nachbesprechung zum Fahrverhalten

Im Anschluss an die Linksabbiegeübungen erhalten die Kinder individuelle Rückmeldung zum Fahrverhalten, Hilfestellung bei möglichen Gefahrensituationen und Feedback zu ihrem Sozialverhalten und Risikoverhalten beim Radfahren in der Gruppe. Weiters werden Tipps im Umgang mit regelwidrigem oder rücksichtslosem Fahrverhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen gegeben.

Teil 6: Zusammenfassung und Abschluss

Nach Zusammenfassung und Klärung offener Fragen wird die 2. Trainingseinheit abgeschlossen und den Kindern letzte Hilfestellung für die kommende Radfahrprüfung gegeben.

8.2.2.2 Verwendete Arbeitsmittel und -methoden in Trainingseinheit 2

- Beobachtungsbogen und Kurzinterviews (quantitative und qualitative Beschreibung der Kinder, Verhalten und Wissen zum Radfahren, Dokumentation und Feedback für Schonraum- und Verkehrsraumübungen, Feedback zum Radfahrverhalten der Kinder).
- „SISO-Heft“: Die Kinder arbeiten bei Bedarf mit ihren Arbeitsheften. Erneut dokumentieren sie mit Klebepunkten ihr Befinden vor Beginn der Trainingseinheit.

- „SISO-Weste“: Für das Radfahren im Schon- und Verkehrsraum werden ebenso die weißen Warn-westen (inkl. ÖVSF- und FGM-Logo) getragen.
- „Velofit-Tasche“ mit Übungsmaterialien zum Radfahren im Schonraum: Dieser bei der Deutschen Verkehrswacht bezogene Materialienkoffer enthält diverse Spielmaterialeien, die für die Radfahr-übungen im Schonraum für das SISO-Konzept eingebaut werden (z. B. Sofffrisbees, -würfel und -bälle, Fühlbälle und -tücher, Klangstäbe und -bälle etc.).

8.2.2.3 Beobachtung des Mobilitätsverhaltens der Kinder in Trainingseinheit 2

In Trainingseinheit 2 wurden mehrere Komponenten trainiert und beobachtet. Einerseits wurde beobachtet, ob Kinder, die in Trainingseinheit 1 verhaltensauffällig waren, in Trainingseinheit 2 ebenso Verhaltensauffälligkeiten zeigten. Weiters wurde beobachtet, wie Kinder mit dem Fahrrad umgehen können und wie sie die Übungen meistern. Für das 2. Training wurden neue Schonraumübungen mit dem Fahrrad konzipiert, in denen es nicht nur um Fahrkönnen und Geschicklichkeit ging, sondern in denen auch PartnerInnenübungen zum Einsatz kamen, wo man sich aufeinander einstellen und sich gegenseitig unterstützen musste. Weiters wurde auch das Risikoverhalten der Kinder beobachtet, z. B. führten sie die Übungen zu schnell oder zu „cool“ aus? Führten sie die Bremsübung richtig aus? Haben sie sich an die Vorgaben der Übungen gehalten? etc.

8.2.2.4 Erste Beobachtungsergebnisse und Basis für Handlungsempfehlungen

Beim 2. Training, in dem die neu konzipierten Schonraumübungen mit dem Fahrrad zur Anwendung kamen und anschließend in den Verkehrsraum hinausgefahren wurde, waren die Kinder entspannter als beim 1. Training, da sie sowohl die TrainerInnen als auch die Fahrradrouten und die Kreuzungen, an denen geübt wurde, bereits kannten. Aufgrund der Erfahrungen und des Gelernten in der 1. Trainingseinheit konnten sie die Vorrang- und Verhaltensregeln leichter umsetzen. Dennoch musste beim Radfahren in der Verkehrsrealität unterschiedlich auf die Kinder eingegangen werden. Bei „coolen“ Kindern stellte sich heraus, dass es ihnen hilft, ihnen eine verantwortungsvolle Aufgabe zu übertragen (z. B. als erste/r die Übung vorzeigen; auf andere aufpassen; als Schlusslicht der Gruppe fahren etc.). Bei Kindern mit Migrationshintergrund musste verstärkt Körpersprache eingesetzt werden, um die Vorgänge im Verkehr zu erklären, wenn sprachliche Barrieren vorhanden waren (z. B. deutliches Handzeichen, deutlicher Schulterblick etc.). Auch bei zurückgezogenen Kindern machten die TrainerInnen die Erfahrung, dass besondere Spezialaufgaben helfen (z. B. aufpassen auf andere; mitnotieren helfen etc.), die Kinder aus der Reserve zu locken und sie in ihrem Selbstwert zu stärken. Meist zeigten diese Kinder anschließend hohe Risikokompetenz beim Radfahren auf der Straße. Erwähnenswert ist ein Training einer Klasse, die ein hohes soziales Gefüge hatte. In dieser Klasse gab es einige Kinder, die motorische Defizite beim Radfahren aufwiesen. Nachdem diese Kinder die Übungen absolviert haben, bekamen sie von der gesamten Gruppe Applaus. Dies wirkte sich sehr positiv auf das weitere Training dieser Kinder aus und sie konnten sogar beim Radfahren im Verkehrsraum teilnehmen und haben dies gut gemeistert. Generell kann nicht bestätigt

werden, dass Kinder, die in der 1. Trainingseinheit Verhaltensauffälligkeiten zeigten, zwangsläufig in der 2. Trainingseinheit ebenso verhaltensauffällig waren.

8.2.3 Trainingseinheit 3: „Soziales Handeln II“

Die 3. und letzte Trainingseinheit von SISO fand nach Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung im Zeitraum von Juni bis Juli 2015 statt. Dieses Training beinhaltete das Radfahrtraining im Verkehrsraum, an dem die bereits bekannte Route nochmals abgefahren und das Radfahrkönnen der Kinder und die erlernten Kompetenzen nochmals überprüft und nachbeobachtet wurden. In dieser Einheit wurde der Lernfortschritt der Kinder über die gesamten SISO-Einheiten evaluiert und dokumentiert. Im Rahmen eines Abschlusspicknicks wurden letzte individuelle Rückmeldungen zum Verkehrsverhalten gegeben sowie Möglichkeiten für Radfahrgemeinschaften im künftigen Schulumfeld der Kinder diskutiert.

Wichtige Komponenten der Trainingseinheit 3 waren:

- Wiederholtes Abfahren des Schulumfelds mit dem Fahrrad
- Nachbeobachtung des Wissens über Verkehrs- und Vorrangregeln der SchülerInnen (mit dem Fahrrad, einzeln und in der Gruppe)
- Wiederholung und Vertiefung des Gelernten (nach Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung)
- Abschlussreflexion des Gesamttrainings in der Gruppe
- Feedback der SchülerInnen mit dem „SISO-Heft“
- Beobachtung der Mobilitäts- und Radfahrkompetenz der Kinder (durch die TrainerInnen)

8.2.3.1 Inhaltliche Beschreibung zu Trainingseinheit 3

Inhaltlicher Aufbau von Trainingseinheit 3

Während der trainingsfreien Zeit, vor allem zwischen Trainingseinheit 1 und 2, erhalten die Kinder Kleinaufträge, die sie entweder gemeinsam mit der/dem KlassenlehrerIn oder selbstständig zu Hause erledigen können. Absicht dieser Kleinaufträge ist das Präsenhalten des Themas Zufußgehen und Radfahren im Straßenverkehr.

Folgende Arbeitsaufträge wurden dazu entwickelt und können variabel gestaltet und je nach Bedarf, Ressourcen und Interesse ausgewählt werden:

Kleinauftrag 1: Nach der 1. Trainingseinheit kann den Kindern ein Kreppband mitgegeben werden. Sie werden gebeten, das Band in der Länge abzuschneiden, wie für den Sicherheitsabstand beim Radfahren in der Gruppe benötigt wird (ca. 1,5 m). Das abgeschnittene Abstandsband soll für die 2. Trainingseinheit mitgebracht werden und wird als „Fuchsschwanz“ am Gepäckträger jedes Fahrrads befestigt.⁵⁴ (Das Kreppband kann auch als Abstandshalter zum rechten Fahrbahnrand verwendet werden. Dazu muss das

⁵⁴ Die grundsätzliche Idee dieser Übung entstammt aus: Burmeister, C. (2010): Schwuppdwupp. Spielerische Übungen mit und auf dem Fahrrad (S. 46). Fischer Verlag Frankfurt.

Band in der Länge von mind. 0,5 m abgeschnitten und an der rechten Lenkerstange befestigt werden).

Kleinauftrag 2: Die Kinder werden gebeten, die Teile eines verkehrstauglichen Fahrrads aufzuschreiben oder in einem Übungsblatt einzuzichnen und zur nächsten Trainingseinheit mitzubringen.

Kleinauftrag 3: Die TrainerInnen fotografieren eine Kreuzung, die mit den Kindern in der Einheit geübt wurde und leiten das Foto an die Schulen weiter. Die LehrerInnen werden gebeten, das Bild der Kreuzung für jedes Kind auszudrucken. Anschließend sollen die Kinder die Schritte des Linksabbiegens in der richtigen Reihenfolge einzeichnen oder mit Punkten einkleben.

Kleinauftrag 4: Die Kinder werden gebeten, ihr eigenes Wunschfahrrad zu zeichnen. Einige Zeichnungen wurden von SchülerInnen im Juni 2015 fertiggestellt und finden sich in den folgenden Abbildungen:



ABB 48 Zeichnungen von SchülerInnen der VS Bertha von Suttner



ABB 49 Zeichnungen von SchülerInnen der VS Waltendorf

8.2.3.2 Verwendete Arbeitsmittel und -methoden in Trainingseinheit 3

- Beobachtungsbogen (Dokumentation und Feedback für Verkehrsraumübungen, Feedback zum Radfahrverhalten der Kinder).
- „SISO-Heft“: Die Kinder arbeiten bei Bedarf mit ihren Arbeitsheften. Ihr psychisches Befinden und für sie wichtige Fragestellungen und Kommentare können wiederholt dokumentiert werden.
- „SISO-Weste“: Für das Radfahren im Verkehrsraum werden wiederholt die weißen Warnwesten (inkl. Logoaufdruck) getragen.

8.2.3.3 Beobachtung des Mobilitätsverhaltens der Kinder in Trainingseinheit 3

In der 3. Trainingseinheit wurde speziell das eigenständige Radfahren der Kinder (nachdem sie die Radfahrprüfung absolviert haben) beobachtet. Die Kinder mussten in dieser Einheit die Linksabbiege-übung sowie das Radfahren in der Gruppe, soweit möglich, selbstständig (ohne Anleitung der TrainerInnen) meistern. Auch hier wurden die Aspekte des Sozial-, Risiko- und Mobilitätsverhaltens der Kinder mit den Beobachtungen der vorangegangenen Trainingseinheiten verglichen und Rückschlüsse für das Gesamtresümee gezogen. Zum Abschluss konnten die SchülerInnen Feedback zu allen drei Trainings-einheiten geben (z. B. Was hat mir im SISO-Training gut gefallen? Was habe ich gelernt? Was ist mir am schwersten gefallen? Welche Übungen waren für mich am wertvollsten? etc.).

8.2.3.4 Erste Beobachtungsergebnisse und Basis für Handlungsempfehlungen

Erste Beobachtungen aus Trainingseinheit 3 haben gezeigt, dass die SchülerInnen deutlich selbstsicherer im Verkehr auftraten als in den vorangegangenen Trainingseinheiten. Auch das Verständnis für die einzelnen Übungen beim Radfahren hat zugenommen. Fehler, die beim Radfahren in der 2. Übungseinheit noch gemacht wurden, traten in der 3. Einheit deutlich weniger auf. Dennoch beobachteten die TrainerInnen, dass Verhaltensauffälligkeiten und/oder Fehleranfälligkeiten beim Radfahren auch stark mit der Tagesverfassung und Konzentration der Kinder zusammenhängen. Die Rückmeldungen der Kinder zum SISO-Training waren durchwegs positiv, z. B. hat ihnen das Arbeiten mit dem „SISO-Heft“ sehr gut gefallen, aber auch die Radfahrübungen im Schon- und Verkehrsraum (siehe Abbildung 50).

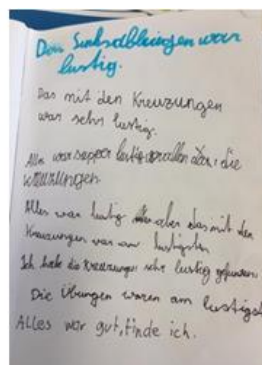


ABB 50 Rückmeldungen der Kinder zum SISO-Training (mittels „SISO-Heft“)

Im folgenden Kapitel werden die Beobachtungsaspekte sowie die verwendeten Indikatoren aus allen drei Trainingseinheiten beschrieben, um Grundlagen für Handlungsempfehlungen herauszuarbeiten.

9. Qualitative Analyse der SISO-Trainingseinheiten

Anhand der Beobachtungsbögen und Mitschriften der BeobachterInnen (Kontrollgruppe vs. Experimentalgruppe) wurde eine qualitative Analyse aller Trainings durchgeführt. Speziell folgende Aspekte aus den drei Trainingseinheiten wurden beobachtet und einer genaueren Analyse unterzogen:

9.1 Beobachtungsaspekt 1: Sozialkompetenz

In allen Trainingseinheiten wurde besonders hohes Augenmerk auf das Sozialverhalten der Kinder gelegt, dabei wurden vor allem folgende Aspekte beobachtet:

- Wie stark/schwach ausgeprägt ist das Sozialverhalten der SchülerInnen: einzeln, in der Gruppe/ zu Fuß, mit dem Fahrrad/im Schonraum, im Verkehrsraum?
- Können sich die Kinder in andere (SchülerInnen, andere VerkehrsteilnehmerInnen) hinein-versetzen?
- Werden Rücksichtnahme und Verständnis beim Training gezeigt?

Verwendete Indikatoren zur Beobachtung:

Verständnis zeigen für andere, Zusammenarbeiten bei Gruppenübungen, andere SchülerInnen und VerkehrsteilnehmerInnen wahrnehmen, gegenseitige Rücksichtnahme beim Training im Schonraum und Verkehrsraum

Beobachtungen zur Sozialkompetenz:

9.1.1 Beobachtungen zur emotionalen Befindlichkeit

- Im SISO-Training 1 wurde jedes Kind zur persönlichen Befindlichkeit befragt (z. B. glücklich/verärgert/ ausgeschlafen/müde/andere familiäre und/oder schulische Belastungen etc.). Die Kinder konnten dies in der Gruppe erzählen oder aber in ihr „SISO-Heft“ eintragen (dazu wurden „Smileys“ mit verschiedenen Stimmungen ausgeteilt, welche in das Heft geklebt werden konnten).

- Hatten Kinder zu Beginn keine gute Befindlichkeit, hat sich das beim SISO-Training 1 sowohl auf ihr Sozialverhalten als auch in weiterer Folge auf ihr Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsverhalten ausgewirkt. Als Beispiel dient ein Bub aus der VS Waltendorf (Klasse 4. a, 10 Jahre, mit Migrations-hintergrund), der aufgrund seiner belastenden Situation im Elternhaus mangelndes Sozial- und Verkehrsverhalten zeigte, siehe nachfolgende Mitschrift einer Trainerin:

Bub xy ist unkonzentriert; mit Winken beschäftigt; läuft immer davon; ihm ist alles egal; wirkt unruhig; hat kaum geschlafen; wohnt bei Papa ohne Mama. Die belastende Situation im Elternhaus (Trennung, Mutter nicht beim Kind) und das Schlafdefizit führten zu mangelndem Sozialverhalten und somit auch zu mangelndem Sicherheitsverhalten auf der Straße.

- Auch beim Zulußgehraining im Verkehrsraum wurde das Sozialverhalten der Kinder beobachtet. War dieses eher gering ausgeprägt, z. B. nahmen sie keine Rücksicht aufeinander oder waren sie mit Kon-flikten oder anderen Belastungen beschäftigt, zeigten sie mangelnde Konzentration und Verkehrs-sicherheit beim Zulußgehen.

9.1.2 Beobachtungen zum Empathieverhalten

- Im SISO-Training 2 wurden Komponenten des Zusammenarbeitens in den Schonraumübungen mit dem Fahrrad eingebaut. Die Kinder mussten Gruppenübungen mit dem Fahrrad meistern, die nur zusammen gelingen konnten (z. B. paarweises Fahren, bei dem sie den Ball hin- und hergeben mussten, ohne ihn fallen zu lassen; Stöcke aufeinander schlagen, das nur bei ähnlichem Tempo der radfahrenden Kinder möglich war etc.). Hier wurde beobachtet, ob die Kinder eher dazu geneigt sind, andere zu maßregeln oder zu kritisieren bzw. Fehler der anderen aufzuzeigen oder anderen Kindern eher förderlich und helfend gegenüberstanden.
- Sind Kinder in einer Gruppe oder mit Erwachsenen unterwegs, vernachlässigen sie den Verkehr und verhalten sich passiv. Wird die soziale Rolle des Kindes allerdings gewechselt, ändert das Kind damit auch sein Verkehrsverhalten. Erfahrungen beim Radfahrtraining haben gezeigt, dass ein (sozial) auffälliges Kind (z. B. macht nicht mit, ist desinteressiert, stört andere etc.), welches z. B. die Rolle der/des ersten oder letzten Fahrers/Fahrerin der Gruppe übernahm und somit eine verantwortungs-volle Position zugeteilt bekam, das eigene Verhalten positiv verändern und die Rolle sehr pflicht-bewusst erfüllen kann.
- An der VS Waltendorf nahm ein Kind mit Rollstuhl an beiden Trainingseinheiten teil (beim Ausfahren in den Straßenraum wurde der Rollstuhl zu einem Spezialrad umfunktioniert). Dieses Mädchen war vollkommen in die Gruppe integriert und besonders beim Abgehen des Schulumfelds konnten gemeinsam mit den anderen Kindern zahlreiche infrastrukturelle Mängel für RollstuhlfahrerInnen identifiziert werden.
- An der VS Bertha von Sutter konnte ein besonders ausgeprägtes Sozialverhalten eines Buben beobachtet werden, der während der Radausfahrt spontan stehenblieb und einer älteren Frau mit ihrem Rollator beim Eingang ihres Hauses über die Stufen half.
- Aber auch auffallend schwaches Sozialverhalten konnte von den TrainerInnen beobachtet werden. Speziell eine Kindergruppe der VS Waltendorf verhielt sich beim Radfahren in der Gruppe höchst unkonzentriert und riskant. Hier war vor allem interessant, dass diese Kinder zu Beginn die Übungen des Linksabbiegens zwar korrekt wiedergaben, beim Fahren in der Gruppe waren sie aber haupt-sächlich damit beschäftigt, andere Kinder in

ihrer Fahrweise laut zu kritisieren. Somit konzentrierten sie sich kaum auf das Verkehrsgeschehen und mussten als hoch riskant eingestuft werden, obwohl das reine Radfahrkönnen vorhanden war. In diesem Fall führte ein schwaches Sozialverhalten zu einem stark riskanten Verhalten.

9.2 Beobachtungsaspekt 2: Mobilitätskompetenz

Folgende Aspekte zur Mobilitätskompetenz wurden in den Trainingseinheiten beobachtet:

- Wurden die Inhalte der Trainingseinheiten verstanden und richtig umgesetzt?
- Wurden Verkehrsregeln verstanden?
- Wurde das richtige Vorrangverhalten verstanden und richtig umgesetzt?
- Wurde der Verkehrsraum bewusst wahrgenommen und richtig eingeschätzt?

Verwendete Indikatoren zur Beobachtung:

- Konzentration
- Präsenz/Beteiligung/Rückfragen der Kinder
- Richtiges Verhalten umsetzen
- Gute Orientierung und Wahrnehmung des Verkehrsraums

9.2.1 Allgemeine Beobachtungen zur Mobilitätskompetenz

Die drei SISO-Trainingseinheiten haben gezeigt, dass eine generelle Mobilitätskompetenz der Kinder im Straßenverkehr von vielen Einflussfaktoren abhängt. War z. B. die Tagesverfassung des Kindes gut, konnte es sich besser konzentrieren und zeigte ein höheres Verkehrssicherheitsverhalten. War das Gruppengefüge harmonisch, zeigten sich die Kinder ebenfalls mobilitätskompetenter. Gab es etwa Konflikte in der Gruppe, wurde die Aufmerksamkeit auf das Austragen des Konfliktes gelegt und fehlte dann in der Konzentration und Wahrnehmung des Verkehrsraums und verringerte somit das Sicherheitsverhalten der Kinder auf der Straße.

Beobachtungsbeispiele:

- Bei einer bereits bekannten Trainingsroute waren die Nervosität der Kinder und die Angst vor Gefahren im Straßenverkehr bei den darauffolgenden Trainingseinheiten deutlich geringer.
- Es gab einen engeren Zusammenhang in der Mobilitätskompetenz der Kinder zwischen SISO-Training 2 und SISO-Training 3 (beide Trainings mit dem Fahrrad) als zwischen SISO-Training 1 und SISO-Training 2/3 (Training zu Fuß und Training mit dem Fahrrad). Zeigten sich z. B. Kinder im SISO-Training 1 wenig mobilitätskompetent (z. B. Laufen und Spielen am Gehsteig, Überqueren der Straße, ohne zu schauen etc.), hieß es nicht zwingend, dass diese Kinder in SISO-Training 2 oder SISO-Training 3 ebenso mangelnde Mobilitätskompetenz aufwiesen. Hier zeigten Konzentration, die Beherrschung des Fahrrads sowie die Tagesverfassung einen größeren Einfluss auf die Mobilitäts-

kompetenz. Zeigten die Kinder eine hohe Mobilitätskompetenz im SISO-Training 2, zeigten sie diese auch im SISO-Training 3 (beide Trainingseinheiten mit dem Fahrrad).

- Waren die Kinder bei den Schonraumübungen bei SISO-Training 2 konzentriert und sicher unterwegs, waren sie dies auch im Verkehrsraum bei SISO-Training 2.

9.2.2 Spezifische Beobachtungen zur Mobilitätskompetenz

Im Folgenden werden die wichtigsten Beobachtungsergebnisse aller Trainings zur Mobilitätskompetenz von Kindern beschrieben:

9.2.2.1 Beobachtungen zum Radfahrverhalten beim Linksabbiegen

- Kinder verbinden den Linksabbiegevorgang meist nur mit dem Handzeichen geben, zurückschauen vor dem Handzeichen ist für die Kinder nicht selbstverständlich und die TrainerInnen mussten sie immer wieder daran erinnern.
- Blickten die Kinder während der Fahrt beim Linksabbiegen nach hinten (Schulterblick zum Einordnen), war es für viele schwierig, in der richtigen Fahrspur zu bleiben, da die Balance beim Zurückschauen verloren ging und die Kinder mit dem Schulterblick den Lenker mitdrehten.
- Solange die Kinder die Linksabbiege-Übung einzeln durchführten, waren sie meist konzentriert und achtsam. Sobald sie aber eine Zusatzaufgabe bekamen, die nicht im geplanten Linksabbiege-Ablauf enthalten war, ging die Konzentration schnell verloren. Einige Kinder mussten die Übung wiederholen und zum Ausgangspunkt zurückfahren. Viele Kinder fuhren dann auf der falschen Straßenseite zurück oder auf die TrainerInnen zu, ohne auf den Verkehr zu achten oder über die linke Schulter zu blicken.
- Der Begriff „Zur Mitte hin einordnen“ musste den Kindern wiederholt erklärt werden. Sie lernen es zwar in der Theorie, aber in der Praxis ist ihnen der Sinn des Einordnens unklar oder unbekannt. Sie tun sich schwer, die rechte und linke Fahrspur sowie die Mitte der Fahrbahn einzuschätzen und können diesen Spurwechsel relativ schwer in die Praxis umsetzen.
- Die Kinder taten sich schwer, ihr Fahrverhalten der Verkehrssituation anzupassen. Sie üben die Schritte aus, die sie gelernt haben, ohne zu hinterfragen, ob dieses Verhalten sinnvoll ist. Bei der Linksabbiegeübung z. B. blieben viele Kinder an der Haltelinie stehen, auch wenn sie nicht in die Kreuzung einsehen konnten. Das „Vortasten“ mit dem Fahrrad, um in den Kreuzungsbereich einsehen zu können, musste erst geübt werden.
- Weiters wurde beobachtet, dass Kinder Vorrang- und Verkehrsregeln erklären und die Schritte des Linksabbiegens beim Radfahren richtig wiedergeben können, wenn es ihnen kurz davor gezeigt wird. Wenn allerdings ein größerer Zeitraum zwischen dem Trainieren und Üben liegt oder Verkehrs- und Kreuzungssituationen sich ändern, dann können die

Kinder das richtige Linksabbiegen weniger gut wiedergeben. Grund dafür ist meist das Fehlen des grundlegenden Verständnisses, wann und warum welche Verhaltensschritte im Verkehr erfolgen müssen. Dies wurde vor allem bei den Linksabbiege-übungen ersichtlich, wo viele einzelne Schritte notwendig sind, die ohne korrekte Reihenfolge sinnlos wären. Dieses Verständnis der einzelnen Schritte ist den Kindern oft nicht klar.

9.2.2.2 Beobachtungen zum Kreuzungsverhalten

- Steht ein Kind in der Kreuzung und ein Auto nähert sich von hinten und wartet (oft auch ungeduldig), bedeutete diese Situation für das Kind großen Stress, es wird nervös und kann sich nicht mehr auf den Querverkehr konzentrieren. Dem wartenden Auto Platz zu machen und den Kreuzungsbereich so schnell wie möglich zu verlassen, hat für das Kind höhere Priorität, als auf den Querverkehr zu achten. Die Gefahren im Verkehrsraum werden ausgeblendet, eine Art „Fluchtverhalten“ entsteht und das Kind begibt sich in eine hoch riskante Situation.
- Befindet sich ein Kind mit dem Fahrrad in der Kreuzung und ein querendes Auto hält an und gibt dem Kind Vorrang, bedeutet das für das Kind eine ebenso riskante Situation, da es meist nicht auf den querenden Verkehr aus der anderen Richtung achtet. Auch hier müsste der/die querende Verkehrs-teilnehmerIn (von der anderen Seite kommend) auf ihren/seinen Vorrang verzichten, damit das Kind den Kreuzungsbereich ungefährdet verlassen kann. Diese riskante Situation ist bei vielen Kindern eingetreten.

9.2.2.3 Beobachtungen zum Radfahren in der Gruppe

- Im Rahmen des 2. Trainings wurde eine gesamte Gruppe beobachtet, die den Schulterblick nach hinten vergaß. Dies ist einerseits auf Konzentrationsmangel, andererseits auf den sog. „Schnee-balleffekt“ zurückzuführen, bei dem nachkommende Kinder diesen Fehler ebenfalls machten. Fahren Kinder in Gruppen und befinden sich in Gesellschaft von Gleichaltrigen, sind sie unaufmerksamer und verhalten sich risikoreicher als Kinder ohne Begleitung Gleichaltriger.
- Wenn mehr Zeit für die Trainings verfügbar war, wurden die Gruppen noch kleiner gehalten, was eine deutliche Qualitätssteigerung beim Radfahren im Schon- und Verkehrsraum zur Folge hatte. So wurden z. B. im Rahmen der 2. SISO-Einheit an einer Klasse der VS Bertha von Suttner sogar 5 Gruppen organisiert. Diese Einteilung wurde notwendig, da nur wenige Kinder eigene Fahrräder besaßen und viele Kinder dieser Klasse besondere Bedürfnisse aufwiesen (z. B. sonderpädagogischer Förderbedarf, Kommunikations- und Verständnisprobleme, Kinder mit Migrationshintergrund) und somit besondere Unterstützung beim Radfahren im Straßenverkehr benötigten. Die Durchführung der Trainings mit je max. 5 Kindern pro Gruppe erwies sich als optimale Methode, in der die Kinder ihr Verkehrsverhalten gegenüber der 1. Trainingseinheit deutlich verbessern konnten.

9.2.2.4 Beobachtungen zu Geschlechtsunterschieden

- Risikoreicheres Fahrverhalten zeigte sich vor allem bei Buben, die ihren KollegInnen imponieren wollten (z. B. „Wheelies“ auf der Straße; freihändig fahren; „cool“ sein etc.). Buben waren wesentlich risikofreudiger mit dem Rad unterwegs als Mädchen. Sie verhielten sich oft „cool“, überschätzten ihr Können oder „gaben mit ihrem Fahrrad an“ – das gefährdet sie besonders beim Fahren in der Gruppe. Führten sie die Radfahrübungen einzeln durch, waren sie aber meist konzentriert und fuhren durchaus gut.

- Weitere Beobachtungen zeigten, dass es nur sehr selten Mädchen gab, die akrobatische Leistungen auf dem Fahrrad durchführten. Buben verspürten eher den Drang, sich selbst und ihr Fahrradkönnen darzustellen. Die Gefahren auf der Straße werden allerdings häufig von sehr guten RadfahrerInnen unterschätzt. Sie verlassen sich so sehr auf ihr Können, dass Regeln und Gefahren in den Hintergrund treten.

9.3 Beobachtungsaspekt 3: Risikokompetenz

Bezüglich Risikokompetenz wurden folgende Aspekte in den Trainingseinheiten beobachtet:

- Wie stark/schwach ausgeprägt war das Risikoverhalten der SchülerInnen: einzeln, in der Gruppe/ zu Fuß, mit dem Fahrrad/im Schonraum, im Verkehrsraum?
- Konnten die SchülerInnen die Gefahren im Straßenverkehr richtig einschätzen?
- Wurde eigenes riskantes Verhalten zu Fuß/mit dem Fahrrad erkannt?
- Wurde riskantes Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen erkannt?

Verwendete Indikatoren zur Beobachtung:

Auffallend schnelles Fahren mit dem Rad, Abruptes Abbremsen, „Wheelies“, Imponiergehabe am Fahrrad, Schlangenlinien auf der Straße, Überholen ohne zurückzuschauen, „Gas geben“, riskantes Überqueren der Straße

Beobachtungen zur Risikokompetenz:

- Häufig wurde beobachtet, dass Kinder zwar im Schonraum (meist Schulhof) ein risikoreicheres Verhalten zeigten, auf der Straße aber verkehrssicher unterwegs waren. In den Trainings hat sich gezeigt, dass eine vertrauensvolle, sichere Umgebung (das kann auch ein Verkehrserziehungsgarten sein) die Bereitschaft erhöht, sich risikoreich zu verhalten.
- Bezüglich des Risikoverhaltens ist speziell die Durchführung von zwei Trainingseinheiten an der VS Bertha von Suttner erwähnenswert: Während sich die Kinder in der 1. Trainingseinheit (beim Zuzuß-gehen) auffallend riskant verhielten, waren dieselben Kinder in der 2. Trainingseinheit (beim Rad-fahren) sehr achtsam und konzentriert. Hier werden mehrere Einflussfaktoren vermutet, die zu dieser Verhaltensänderung führten: Einerseits waren es jene Kinder, die beim Radfahren in 5 Kleingruppen eingeteilt wurden und diese somit mehr individuelle Rücksprache mit den TrainerInnen halten konnten. Weiters erfolgte ein LehrerInnenwechsel innerhalb der zwei Trainingseinheiten. Die Nachfolge-Lehrkraft dürfte einen stärkeren Einfluss auf die Kinder haben (bzw. zeigte mehr Strenge und Struktur) und diese waren beim 2. Training deutlich vorsichtiger und konzentrierter als dies bei der 1. Übungseinheit der Fall war. Eine weitere mögliche Erklärung ist, dass den Kindern das Zuzuß-gehen deutlich weniger riskant erschien als das Radfahren und sie somit beim Radfahren auf der Straße deutlich mehr Vorsicht zeigten.
- Weitere Beobachtungen zeigten, dass Kinder häufig die akustische Orientierung nutzen, wenn sie bei einer Kreuzung durch parkende Autos oder andere Hindernisse nichts sehen können. Auf die Frage, ob sie in die Kreuzung wirklich gut einsehen können, antworteten

sie häufig: „Nicht wirklich, aber ich kann hören, dass kein Auto kommt“. Dies kann gefährlich werden, wenn sich andere RadfahrerInnen der Kreuzung nähern, die nicht gehört werden. Weiters kann das zu Problemen führen, wenn zukünftig vermehrt E-Fahrzeuge im Verkehr zum Einsatz kommen. Diese Aspekte sollten in zukünftige Verkehrstrainings eingebunden werden.

Ebenso wurde eine quantitative Analyse aller Trainingseinheiten durchgeführt, die im nachfolgenden Kapitel beschrieben wird.

10. Quantitative Analyse des SISO-Trainingskonzeptes

10.1 Das SISO-Trainingskonzept im Vergleich

Der Trainingsablauf des SISO-Trainings unterscheidet sich vom Radfahrtraining durch die Schwerpunkte und die Anzahl der Trainingseinheiten (siehe Abbildung 51).

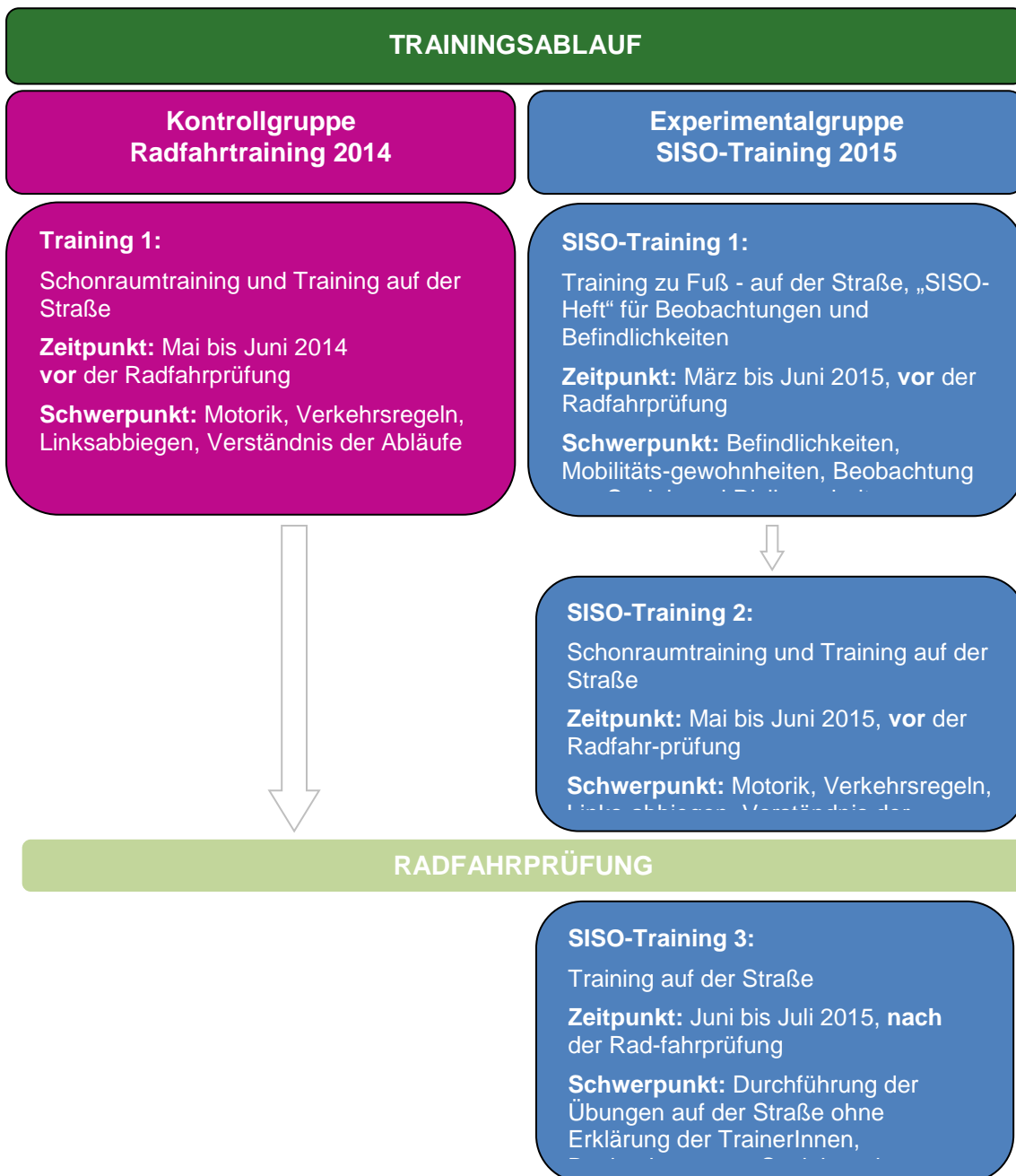


ABB 51 SISO-Trainingskonzept

Für die quantitative Evaluierung des SISO-Trainingskonzeptes wurden die Beobachtungen von 91 Kindern der Kontrollgruppe (2014) den Beobachtungen von 81 Kindern der Experimentalgruppe (2015) gegenübergestellt. Beide Beobachtungen wurden mit einem standardisierten Beobachtungsbogen jeweils ca. 3 Monate nach den Trainings durchgeführt (siehe Abbildung 52). Die Anzahl der Kinder ergibt sich aus den Kindern, die alle Trainings im Jahr 2014 und 2015 absolviert hatten.

10.2 Evaluierungskonzept



ABB 52 SISO-Evaluierungskonzept

Die Ergebnisse der 2. Beobachtungen werden im folgenden Kapitel beschrieben. Folgende Aspekte zum Trainingserfolg wurden untersucht und verglichen:

- Steigerung des Radfahrkönnens: Trainingserfolg im Schulnoten-Vergleich, Beobachtung der Kontrollgruppe (KG) und Experimentalgruppe (EG)
- Gut durchgeführte Übungen im Straßenverkehr
- Prüfungsergebnisse der Radfahrprüfung

Ein standardisierter Beobachtungsbogen (siehe Anhang 18.1, S. 140-142) ermöglichte einen Vergleich der Experimentalgruppe mit der Kontrollgruppe.

Vorangegangene Erfahrungen im Radfahrtraining haben gezeigt, dass sich das Verhalten im Straßenverkehr von Kindern in Schulen im außer- und innerstädtischen Bereich sowie in Schulen mit unterschiedlichen sozialen Niveaus bezüglich Risikokompetenz, sozialer Kompetenz und Mobilitätskompetenz unterscheidet. Aus diesem Grund wurden Schulen mit unterschiedlichen sozialen Milieus und in unterschiedlicher Lage untersucht.

- VS Bertha von Suttner: niedrige soziale Schicht, mitten im Stadtzentrum
- VS Waltendorf: hohe soziale Schicht, gehobener Stadtbezirk
- VS Murfeld: gemischt, Randbezirk

- VS Engelsdorf: gemischt, Randbezirk

10.3 Beschreibung der Stichprobe von Kontroll- und Experimentalgruppe

10.3.1 Anzahl der Kinder und Schulen 2014 (Radfahrtraining/Kontrollgruppe)

Die Beobachtung der Kontrollgruppe wurde während des laufenden Projektes Radfahrtraining im Jahr 2014 in Graz durchgeführt (Zielgruppe: Kinder der 4. Schulstufe der Volksschulen). In vier Schulen und sechs Klassen wurden insgesamt 101 Kinder zu ihrem Risikoverhalten und ihrer Mobilitätskompetenz beobachtet (siehe Tabelle 7). Für die Evaluierung wurden alle Kinder herangezogen, die beide Radfahr-trainingseinheiten (vor und nach der Radfahrprüfung) absolviert hatten (91 Kinder).

Tabelle 7: Überblick der durchgeführten Beobachtungen beim Radfahrtraining 2014 (Kontrollgruppe)

1. Training	2. Training	Schule	Klasse	Anzahl Kinder
08.04.2014	24.06.2014	Bertha von Suttner	4a	14
09.04.2014	23.06.2014	Bertha von Suttner	4b	15
23.04.2014	30.06.2014	VS Waltendorf	4c	16
23.04.2014	01.07.2014	VS Murfeld	4a	17
24.04.2014	01.07.2014	VS Murfeld	4b	19
25.04.2014	02.07.2014	VS Engelsdorf	4a	20
		GesamtschülerInnenanzahl		101

10.3.2 Anzahl der Kinder und Schulen 2015 (SISO-Training/Experimentalgruppe)

Die Durchführung des SISO-Trainings wurde in drei Schulen und 6 Klassen im Jahr 2015 durchgeführt (Zielgruppe: Kinder der 4. Schulstufe der Volksschulen). Insgesamt wurden 108 Kinder trainiert und beobachtet. Für die Evaluierung wurden – so wie in der Kontrollgruppe – alle Kinder herangezogen, die alle Trainingseinheiten absolviert hatten (81 Kinder) (siehe nachfolgende Tabelle 8).

Bei der Testung der Experimentalgruppe wurde darauf geachtet, die SISO-Trainings in denselben Schulen durchzuführen, in denen auch das Radfahrtraining (Kontrollgruppe) durchgeführt wurde, um ähnliche soziale Schichten zu erreichen. Somit sollen Verzerrungen im Ergebnis beim Vergleich möglichst gering gehalten werden.

Tabelle 8: Überblick der durchgeführten Beobachtungen beim SISO-Training 2015 (Experimentalgruppe)

1. Training	2. Training	3. Training	Schule	Klasse	Anzahl Kinder
26.03.2015	11.06.2015	02.07.2015	VS Bertha v. Suttner	4b	18
27.03.2015	12.06.2015	03.07.2015	VS Bertha v. Suttner	4a	17
29.04.2015	10.06.2015	30.06.2015	VS Murfeld	4b	18
18.05.2015	21.05.2015	01.07.2015	VS Murfeld	4a	16
28.05.2015	16.06.2015	07.07.2015	VS Waltendorf	4c	21
01.06.2015	15.06.2015	08.07.2015	VS Waltendorf	4a	18
			GesamtschülerInnenanzahl		108

10.3.3 Geschlecht der teilnehmenden Kinder

Die Geschlechterverteilung in der Kontroll- und Experimentalgruppe ist gut ausgeglichen. 47% Buben und 53% Mädchen befanden sich in der Kontrollgruppe (91 Kinder) und 48% Buben und 52% Mädchen in der Experimentalgruppe (81 Kinder) (siehe Abbildung 53).

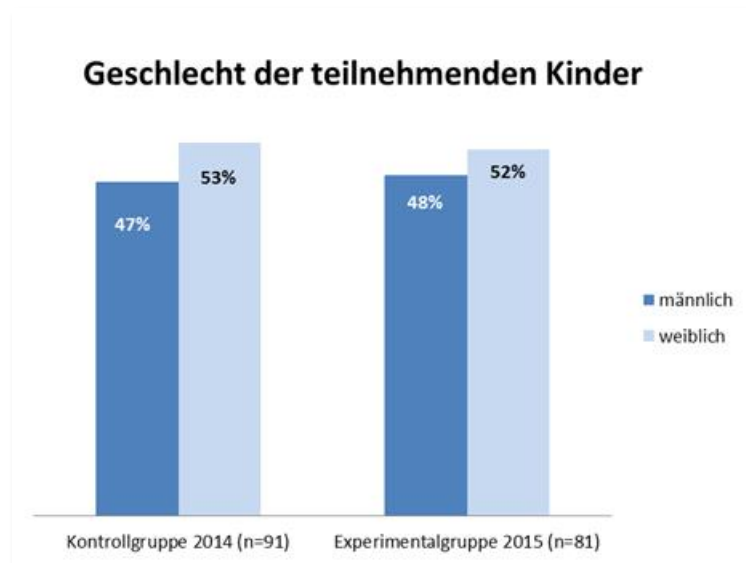


ABB 53 Geschlecht der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe)

10.3.4 Alter der teilnehmenden Kinder

Das Alter zeigt, ebenso wie das Geschlecht, eine ähnliche Verteilung in Kontroll- und Experimentalgruppe. In der Kontrollgruppe waren 26% der 91 teilnehmenden Kinder 9 Jahre alt, 66% 10 Jahre, 4% 11 Jahre und 3% 12 Jahre alt. In der Experimentalgruppe gibt es einen höheren Anteil an 10- und 11-jährigen Kindern, der Altersdurchschnitt unterscheidet sich allerdings nur gering (9,85 Kontrollgruppe; 9,95 Experimentalgruppe). Von den 81 teilnehmenden Kindern der Experimentalgruppe waren 19% 9 Jahre alt, 69% 10 Jahre, 11% 11 Jahre und 1% 12 Jahre alt (siehe Abbildung 54).

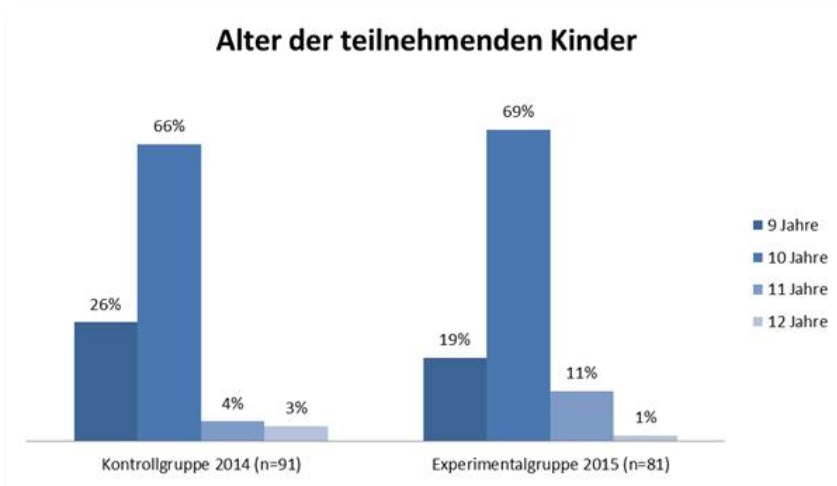


ABB 54 Alter der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe)

10.3.5 Migrationshintergrund der teilnehmenden Kinder

Bezüglich Migrationshintergrund unterscheiden sich allerdings die Gruppen stark. 38% der 91 Kinder der Kontrollgruppe sind Kinder mit Migrationshintergrund und 53% der 81 Kinder der Experimentalgruppe (siehe Abbildung 55).

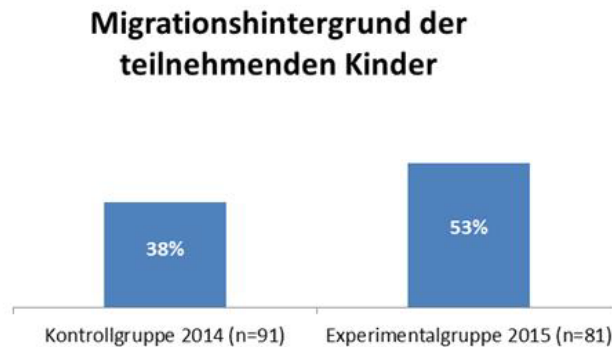


ABB 55 Migrationshintergrund der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe)

10.4 Überblick Gesamtrainingserfolg: Vergleich Radfahrtraining vs. SISO-Training

Um den Erfolg des SISO-Trainings mit dem des Radfahrtrainings vergleichen zu können, wurde eine Beobachtung 2-3 Monate nach den Trainings durchgeführt. Die Beobachtungen fanden jeweils im Straßenraum statt, wobei die SchülerInnen - soweit möglich - die Übung „Linksabbiegen“ ohne Anweisungen der TrainerInnen durchführten.

Im Folgenden werden die Beobachtungen der Kontrollgruppe (Radfahrtraining 2014) mit dem der Experimentalgruppe (SISO-Training 2015) verglichen. Die Bewertung fand nach der Absolvierung der Übungen statt und bezieht sich auf die Einschätzung des Gesamtkönnens der Kinder. 91 Kinder der Kontrollgruppe und 81 Kinder der Experimentalgruppe haben an allen Trainings teilgenommen und konnten somit zur Beobachtung herangezogen werden.

Mit 64% der gut bewerteten Kinder hat die Experimentalgruppe (SISO-Training) eine um 2 Prozentpunkte bessere Gesamtbewertung als das Radfahrtraining. Beim Radfahrtraining wurden 62% der Kinder mit gut bewertet. Das weist vorerst auf einen gering besseren Trainingserfolg beim SISO-Training hin (siehe Abbildung 56).

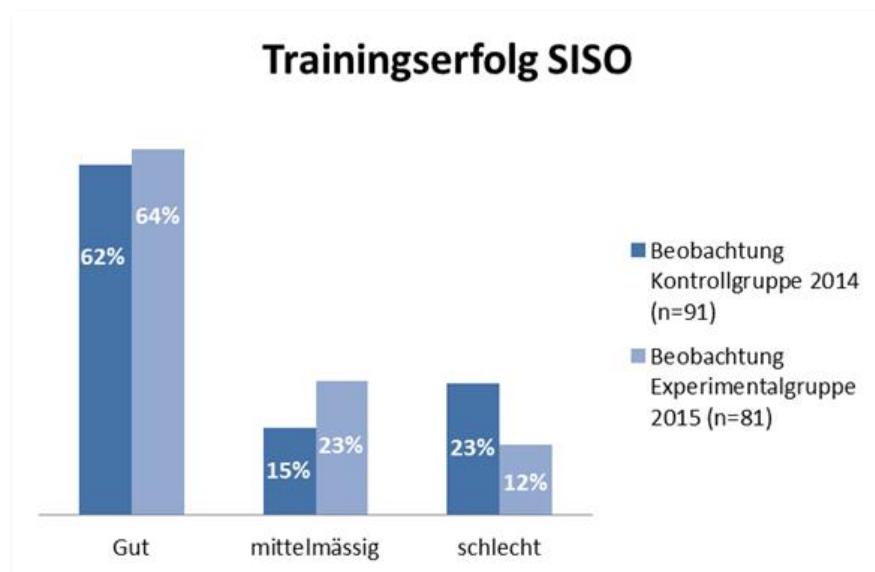


ABB 56 SISO-Trainingserfolg im Vergleich zum Radfahrtraining

Ein zusätzlicher Mittelwertsvergleich der Schulnoten zeigt allerdings, dass beide Trainings gleich gut abschneiden. Training 1 (Radfahrtraining) und Training 2 (SISO-Training) haben jeweils einen Mittelwert von 2,2 (1=sehr gut, 5=sehr schlecht).

Da beim SISO-Training vermehrt der Fokus auf die einzelnen Abläufe des Linksabbiegens gelegt wurde (Schulterblick, Handzeichen, Einordnen, auf den Vorrang achten), werden im folgenden Kapitel die einzelnen Abläufe genauer analysiert.

10.5 Ergebnis einzelner Übungen im Zeitverlauf: Vergleich Radfahrtraining vs. SISO-Training

Bei beiden Trainings (Radfahrtraining und SISO-Training) wurde der Fokus auf das Linksabbiegen gelegt. Beim **Radfahrtraining (Kontrollgruppe 2014)** wurde das Linksabbiegen im Schonraum besprochen und geübt, bevor es anschließend auf der Straße durchgeführt wurde. 2-3 Monate später wurden die 91 Kinder der Kontrollgruppe auf der Straße beim Linksabbiegen beobachtet und die einzelnen Abläufe bewertet. Abbildung 57 zeigt, dass beim Radfahrtraining 2-3 Monate später (Beobachtung 2) 53% der Kinder den Blick nach hinten („Schulterblick“) gut beherrscht haben, 82% haben das Handzeichen gegeben, 60% haben sich gut eingeordnet, 64% der Kinder haben gut auf den Vorrang geachtet und 75% haben den großen Bogen nach dem Linksabbiegen gut beherrscht.

Nur beim Handzeichen geben wurden bei der Beobachtung 2-3 Monate nach dem Radfahrtraining mehr Kinder mit „gut“ bewertet (82%) als beim Radfahrtraining selbst (78%).

Der Blick nach hinten („Schulterblick“) wurde bei der Beobachtung nach dem Training (53%) wesentlich schlechter bewertet als beim Training selbst (76%). Auch das Einordnen (68% beim Training vs. 60% bei Beobachtung 2), auf den Vorrang achten (68% beim Training vs. 64% bei Beobachtung 2) und der große Bogen nach dem Linksabbiegen (79% beim Training vs. 75% bei Beobachtung 2) wurde schlechter bewertet (siehe Abbildung 57).

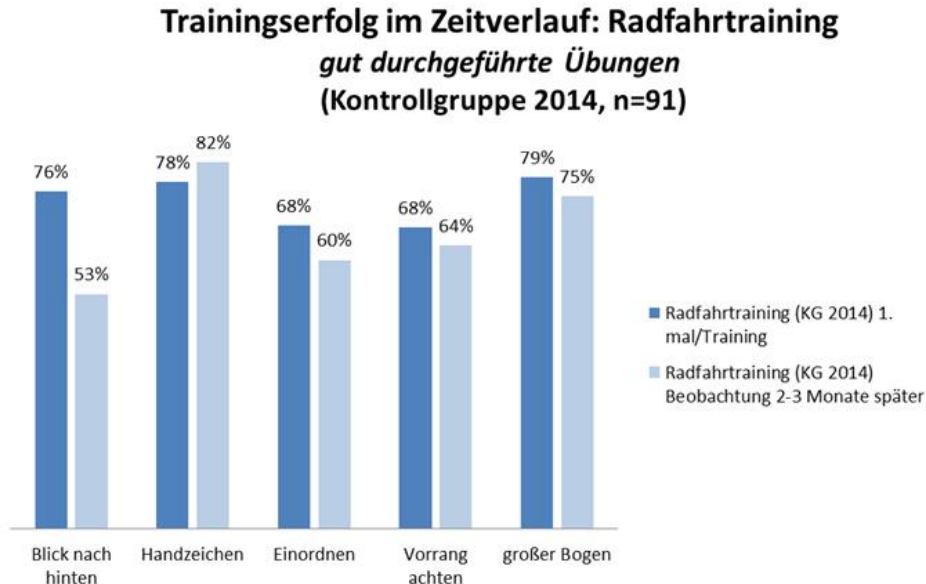


ABB 57 Radfahrtraining (Kontrollgruppe): Gut durchgeführte Übungen im Straßenverkehr im Zeitverlauf

Beim **SISO Training (Experimentalgruppe 2015)** wurde ebenfalls das Linksabbiegen vorerst im Schonraum und dann auf der Straße geübt. Diesem Training geht allerdings ein Trainingsteil voran, bei dem die Kinder vorerst zu Fuß ihre Trainingsstrecke abgingen, um den komplexen Vorgang des Linksabbiegens ohne das Fahrrad kennenzulernen. Auch hier

wurden die Kinder wieder 2-3 Monate später beobachtet (Beobachtung 2), um sie dann mit der Kontrollgruppe des Radfahrtrainings vergleichen zu können.

Hierbei fällt auf, dass die Experimentalgruppe (EG) bei der ersten Beobachtung für den Blick nach hinten eine schlechtere Bewertung erhielt als die Kontrollgruppe (KG) im Radfahrtraining 2014 (55% EG; siehe Abbildung 58 vs. 76% KG; siehe Abbildung 57).

Das kann einerseits auf eine schwächere Gruppe mit einem höheren Anteil von Kindern mit Migrations-hintergrund oder auf eine schlechtere Vermittlung des Schulterblicks beim SISO-Training zurückgeführt werden. Beim Handzeichen geben, Einordnen, auf den Vorrang achten und dem großen Bogen nach dem Linksabbiegen schnitten die Kinder besser ab als beim Radfahrtraining. Ebenso wie beim Radfahrtraining ist auch hier das Handzeichen – aber auch der große Bogen am Besten in Erinnerung geblieben, während das Einordnen und auf den Vorrang achten bei der Beobachtung 2-3 Monate nach dem SISO-Training (Beobachtung 2) nicht mehr so gut bewertet wurden, wie beim SISO-Training selbst.

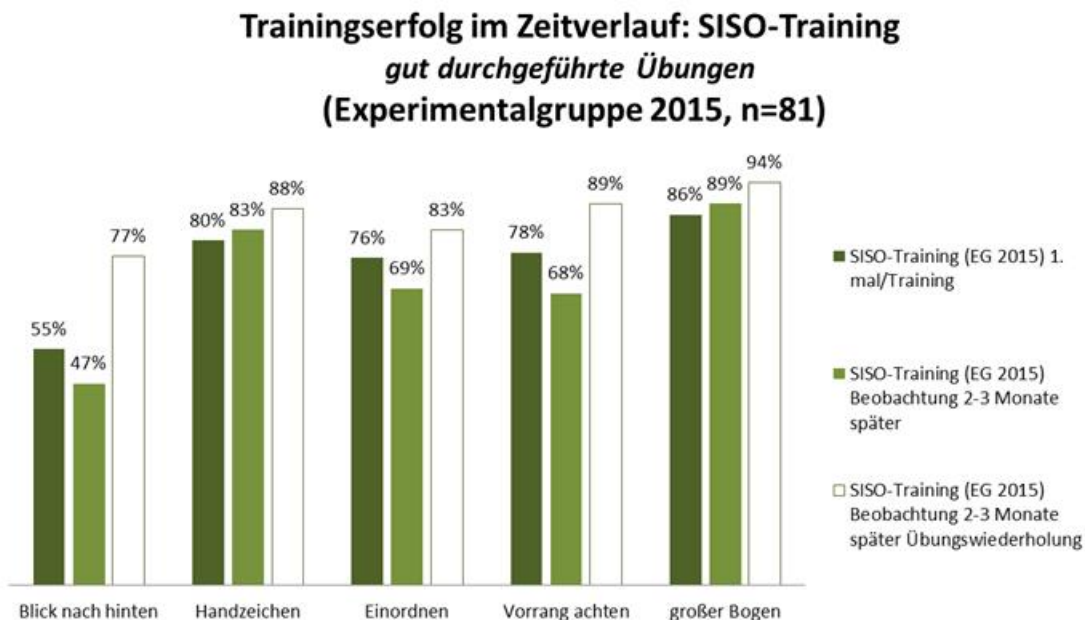


ABB 58 SISO-Training (Experimentalgruppe): Gut durchgeführte Übungen im Straßenverkehr im Zeitverlauf

Durch die längeren Trainingseinheiten in der Experimentalgruppe (SISO-Training) hatten die Kinder die Möglichkeit, die Übung ein zweites Mal durchzuführen und absolvierten diese Übung auch wesentlich besser als beim ersten Mal (siehe Abbildung 47, farblose Balken, Beobachtung 2015, 2. Mal: EG). Hier bestätigt sich, dass bei Übungen, welche sofort wiederholt werden, das Gelernte leichter umgesetzt werden kann als nach einem längeren Zeitraum. Langfristig wird vieles von den Kindern wieder vergessen.

Zusammenfassung:

Wird die Bewertung der einzelnen Abläufe des Linksabbiegens im Gesamten betrachtet, zeigt sich, dass der Blick nach hinten (Schulterblick) am ehesten vergessen bzw. schlampig

gemacht wird. Kinder verlassen sich auch oft auf ihr Gehör und schauen deshalb nicht zurück. Gerade der Blick nach hinten ist allerdings beim Linksabbiegen der wichtigste Schritt und wird häufig sogar von Erwachsenen beim Radfahren vergessen.

Das Handzeichen merken sich die Kinder am ehesten und es wird sofort mit dem Abbiegen mit dem Fahrrad in Verbindung gesetzt.

Beim Einordnen und auf den Vorrang achten, wurden beim SISO-Training mehr Kinder gut bewertet als beim Radfahrtraining. Aus der Praxis ist bekannt, dass sich Kinder mit dem Begriff des „Einordnens“ zur Straßenmitte oft schwer tun, speziell wenn keine Mittellinie zur Orientierung vorhanden ist. Hier kann das erste SISO-Training, bei dem die Kinder vorerst ohne Fahrrad die Straßenmitte abschätzen, Wirkung gezeigt haben, da immerhin 69% der Kinder das Einordnen „gut“ gemacht haben im Gegensatz zu 60% beim Radfahrtraining.

Der große Bogen nach dem Linksabbiegen wurde zwar beim SISO-Training im Gegensatz zum Radfahrtraining sehr gut bewertet (86% bis 94% beim SISO-Training; 75% bis 79% beim Radfahrtraining), die Praxis hat allerdings bei denjenigen Kindern, die den Bogen zu klein machten und somit zu „GeisterfahrerInnen“ wurden, zu gefährlichen Situationen geführt.

10.6 Einflussfaktoren auf den Trainingserfolg der Kinder: SISO-Training

Um herauszufinden, welche Eigenschaften den Trainingserfolg des Kindes beeinflussen, wurden die Zusammenhänge des Trainingserfolgs (gut/schlecht) des SISO-Trainings mit den im folgenden genannten Eigenschaften mit Hilfe von Korrelationen und Chi-Quadrat-Tests berechnet.

Signifikanten Einfluss auf den Trainingserfolg der Kinder haben folgende Verhaltensweisen und Eigenschaften:

Migrationshintergrund: Kinder mit Migrationshintergrund schneiden bei den Bewertungen der einzelnen Übungen schlechter ab, als Kinder ohne Migrationshintergrund. 52% der Kinder mit Migrationshintergrund und 77% der Kinder ohne Migrationshintergrund wurden gut bewertet. Hier besteht ein statistisch signifikanter Zusammenhang. Auf die Zielgruppe der Kinder mit Migrationshintergrund sollte in Zukunft vermehrt Rücksicht genommen werden.

Ein Gesamtvergleich der Trainingsmethoden (Radfahrtraining – SISO Training) zeigt allerdings, dass das SISO-Training mehr Einfluss auf Kinder mit Migrationshintergrund hat, als das Radfahrtraining. Die Anzahl der Kinder mit Migrationshintergrund, die in ihrer Gesamtheit gut bewertet wurden, beträgt beim Radfahrtraining 37% und beim SISO-Training 52%. Da das SISO-Training aus 3 Stufen besteht und die Kinder im Verkehrsraum zuerst auch ohne Fahrrad üben, kann hier stärker auf Verständnis- und Sprachschwierigkeiten von Kindern mit Migrationshintergrund eingegangen werden. Das Radfahrtraining ist für viele Kinder mit Migrationshintergrund insofern eine Überforderung, weil diese Kinder häufig konkret mit dem Radfahren beschäftigt sind. Außerdem fehlt meist die Zeit, auf Kinder mit Sprach- und Verständnis-schwierigkeiten gezielt einzugehen.

Unruhiges, zappeliges Verhalten: 73% der ruhigen Kinder werden gut bewertet, während nur 9% der unruhigen, zappeligen Kinder mit gut bewertet werden.

Risikobereites Verhalten und Draufgängertum: 67% der Kinder, die nicht risikobereit sind, werden gut bewertet, aber nur 20% der risikobereiten Kinder (signifikanter Unterschied).

Aufmerksamkeit: 83% der Kinder mit hoher Aufmerksamkeit werden gut beurteilt und nur 44% mit niedriger Aufmerksamkeit (hoch signifikanter Unterschied).

Verständnis: 72% der Kinder, bei denen ein gutes Verständnis für das Training vorhanden ist, werden gut bewertet, während nur 23% der Kinder mit schlechtem Verständnis gut bewertet werden.

Kognitive Erfassung: Eng im Zusammenhang mit dem Verständnis steht die kognitive Erfassung. Hier gibt es einen klaren Unterschied: 75% der Kinder, die eine gute kognitive Auffassung haben, aber nur 21% der Kinder mit schlechter kognitiven Auffassung, werden gut bewertet.

Erfahrungen im Straßenverkehr: 74% der Kinder, mit denen Eltern oder ältere Geschwister schon im Straßenverkehr Radfahren, werden gut bewertet, im Gegensatz zu 48% der Kinder, die noch nie auf der Straße Rad gefahren sind. Dieser Unterscheid ist signifikant.

Einen Unterschied gibt es auch bei folgenden Verhaltensweisen und Eigenschaften, allerdings haben diese keinen signifikanten Einfluss auf den Trainingserfolg der Kinder:

Der **soziale Status der Schule** scheint auf den ersten Blick einen Einfluss auf den Trainingserfolg der Kinder haben. 58% aus sozial schwachen Schulen und 72% aus sozial starken Schulen wurden beim Training gut bewertet. Der Unterschied ist allerdings statistisch nicht signifikant.

Geschlecht: Der Trainingserfolg von 62% der Mädchen und 67% der Buben wurde als gut bewertet – auch hier gibt es keinen statistisch signifikanten Unterschied zwischen den Geschlechtern.

Alter: Auch das Alter weist keinen signifikanten Einfluss auf die Bewertung auf: 65% der 9 bis 10-jährigen und 60% der 11 bis 12-jährigen Kinder wurden gut bewertet.

Fahrradbesitz: 65% der Kinder, die ein Fahrrad besitzen wurden gut bewertet im Gegensatz zu 50% der Kinder, die kein Fahrrad besitzen.

Sprachverständnis: 67% der Kinder, die die Sprache gut verstehen werden gut bewertet, im Gegensatz zu 25%, die die Sprache nicht gut verstehen – allerdings ist auch dieser Unterschied knapp nicht signifikant.

Keinen Einfluss haben Eigenschaften wie unruhig, vorsichtig, kommunikativ, selbst bewusst, verträumt und cool. Auch körperliche Beeinträchtigungen wie Übergewicht, Größe, Linkshänder und Brille haben keinen Einfluss auf den Trainingserfolg.

10.7 Trainingserfolg für die Radfahrprüfung

Der Vergleich der Ergebnisse zeigt keine Unterschiede zwischen dem Radfahrtraining und dem SISO Training. In beiden Gruppen bestanden je 40% der Kinder die Radfahrprüfung. Bei den Kindern mit Migrationshintergrund zeigt sich allerdings ein geringer Unterschied. In der Kontrollgruppe haben von allen MigrantInnen nur 3 Kinder (9%) die Radfahrprüfung bestanden im Gegensatz zu 33 Kindern ohne Migrationshintergrund. 28 Kinder (88% aller MigrantInnen) sind schon an der Theorieprüfung gescheitert. Wenn die Kinder die Theorieprüfung schaffen, schaffen Sie meist auch die praktische Prüfung (4 Kinder nur Theorie bestanden, 3 die Radfahrprüfung).

Aus der Experimentalgruppe haben 6 Kinder (14%) mit Migrationshintergrund die praktische Prüfung bestanden. 78% haben die Theorieprüfung nicht bestanden. Von den 14 Kindern, die die Theorieprüfung bestanden haben, haben 6 Kinder auch die Prüfung geschafft.

10.7.1 Prüfungsergebnisse Kontrollgruppe im Trainingsjahr 2014

Von allen 91 beobachteten Kindern der Kontrollgruppe 2014 sind 87 Kinder bei der theoretischen Radfahrprüfung angetreten, davon haben 55 Kinder (61%) die Theorieprüfung bestanden. Von diesen 55 Kindern haben 36 Kinder die Praxisprüfung bestanden. Das entspricht einer Gesamterfolgsquote von 40% bei Kindern, die die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) erfolgreich bestanden haben. Von diesen 55 Kindern haben 19 Kinder (21%) nur die Theorieprüfung bestanden, 32 Kinder (35%) haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 4 Kinder (4%) sind nicht zur Prüfung angetreten (siehe Abbildung 59).

**Prüfungsausgang Kontrollgruppe
(n=91)**

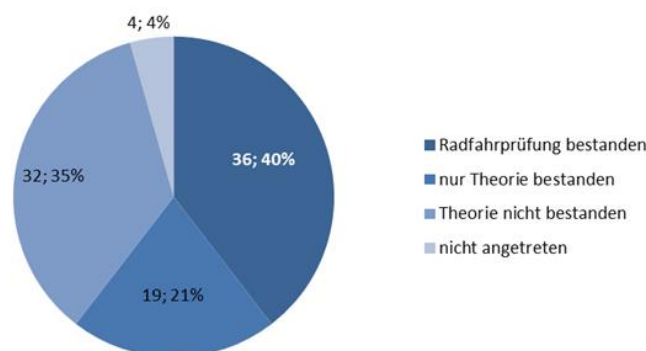


ABB 59 Prüfungsergebnisse Kontrollgruppe 2014

10.7.2 Prüfungsergebnisse Experimentalgruppe im Trainingsjahr 2015

Von allen 81 beobachteten Kindern der Experimentalgruppe 2015 sind 77 Kinder bei der theoretischen Radfahrprüfung angetreten, davon haben 54 Kinder (67%) die Theorieprüfung bestanden. Von diesen 54 Kindern haben 32 Kinder die Praxisprüfung bestanden. Das entspricht einer Gesamterfolgsquote von 40% bei Kindern, die die Radfahrprüfung (in Theorie und Praxis) erfolgreich bestanden haben. Von diesen 54 Kindern haben 22 Kinder (27%) nur die Theorieprüfung bestanden, 23 Kinder (28%) haben die Theorieprüfung nicht bestanden und 4 Kinder (5%) sind nicht zur Prüfung angetreten (siehe nachfolgende Abbildung 60).

**Prüfungsausgang Experimentalgruppe
(n=81)**

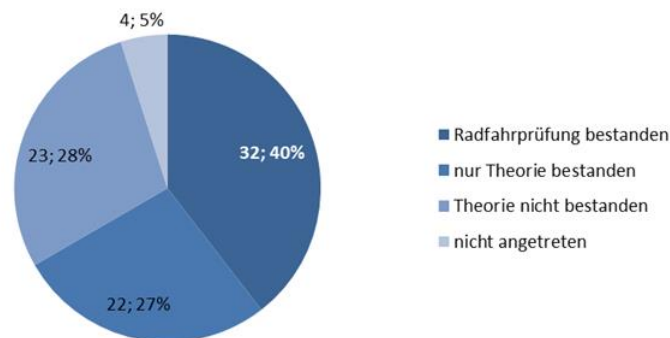


ABB 60 Prüfungsergebnisse Experimentalgruppe 2015

10.8 Befragung der Eltern

Die Befragung der Eltern/Erziehungsberechtigten gewährleistet weitere Informationen zum Radfahr-können und Radfahrverhalten der Kinder. Dazu wurde das Wissen der Eltern über die gesetzlichen Regelungen zur Radhelmpflicht und Radfahrprüfung für Kinder in Österreich abgefragt. Weitere wichtige Punkte waren die Abfrage der Unterstützung der Kinder beim Radfahren, bei der Vorbereitung zur Radfahrprüfung und die Abfrage der Bereitschaft, das Radfahrtraining monetär oder aktiv – durch Teilnahme – zu unterstützen. Zusätzlich wurde der soziale Status (Bildungsstand, Berufstätigkeit) der Eltern bzw. Erziehungsberechtigten ermittelt und die Angaben der Kinder nochmals überprüft.

10.8.1 Rücklauf Kontrollgruppe und Experimentalgruppe

An alle Eltern der 101 beobachteten Kinder der Kontrollgruppe (Radfahrtraining) wurden Fragebögen ausgeteilt. Von 77 Eltern wurde ein ausgefüllter Fragebogen retourniert.

Ebenso wurde an alle Eltern der Experimentalgruppe (SISO-Training) ein Fragebogen ausgeteilt. 71 Eltern retournierten den Fragebogen.

10.8.2 Wissen zur Radhelmpflicht

Das Wissen der Eltern zum Radfahren auf der Straße unterscheidet sich zwischen Kontroll- und Experimentalgruppe nur bezüglich der Frage zur Helmpflicht. Während in der Kontrollgruppe 91% der Eltern wissen, dass es eine Radhelmpflicht für Kinder unter 12 Jahren gibt, wissen das in der Experimentalgruppe nur 84%.

10.8.3 Wissen zum Radfahren auf der Straße

89% der Eltern aus der Kontrollgruppe und 90% der Eltern aus der Experimentalgruppe wissen zwar, dass ihr Kind mit 10 Jahren noch nicht selbstständig auf der Straße Radfahren darf, nicht ganz so sicher sind sich die Eltern aus beiden Gruppen allerdings, ab wann ihr Kind ohne Begleitung fahren darf und, dass dies mit der erfolgreich absolvierten Radfahrprüfung bereits ab 10 Jahren möglich ist.

Kontrollgruppe:

- 89% der Eltern wissen, dass ihr Kind mit 10 Jahren (ohne Radfahrprüfung) noch nicht selbstständig auf der Straße Radfahren darf.
- 87% der Eltern wissen, dass ihr Kind mit der Radfahrprüfung ab 10 Jahren ohne Begleitung auf der Straße Radfahren darf.
- 79% der Eltern wissen, dass ihr Kind ab 12 Jahren selbstständig auf der Straße Radfahren darf.

Experimentalgruppe:

- 90% der Eltern wissen, dass ihr Kind mit 10 Jahren (ohne Radfahrprüfung) noch nicht selbstständig auf der Straße Radfahren darf.
- 86% der Eltern wissen, dass ihr Kind mit der Radfahrprüfung ab 10 Jahren ohne Begleitung auf der Straße Radfahren darf.
- 83% der Eltern wissen, dass ihr Kind ab 12 Jahren selbstständig auf der Straße Radfahren darf.

10.8.4 Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung

Die Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung unterscheidet sich kaum bei Kontroll- und Experimentalgruppe.

93% der 77 befragten Eltern der Kontrollgruppe lernen gemeinsam mit ihrem Kind die Theorie für die Radfahrprüfung, 76% üben mit ihrem Kind auf der Straße und 67% im Verkehrserziehungsgarten. Nur 29% der Eltern behaupten, dass ihr Kind keine Vorbereitung mehr benötige und 12% geben an, dass sie keine Zeit haben, mit ihrem Kind zu üben (siehe nachfolgende Abbildung 61).

In der Experimentalgruppe sieht das Bild ähnlich aus: 96% der 71 befragten Eltern lernen gemeinsam mit ihrem Kind die Theorie für die Radfahrprüfung, 86% üben mit ihrem Kind auf der Straße und 73% im Verkehrserziehungsgarten. 30% der Eltern behaupten, dass ihr Kind keine Vorbereitung mehr benötige und 7% geben an, dass sie keine Zeit haben, mit ihrem Kind zu üben (siehe nachfolgende Abbildung 62).

Einstellung der Eltern zur Vorbereitung für die Radfahrprüfung (n=77)



ABB 61 Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung (Kontrollgruppe)

Einstellung der Eltern zur Vorbereitung für die Radfahrprüfung (n=71)



ABB 62 Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung (Experimentalgruppe)

10.8.5 Nachfrage nach weiteren Verkehrstrainings

Die Ergebnisse der Frage nach weiteren Verkehrstrainings zeigen durchaus eine Bereitschaft der Eltern, an einem Eltern-Kind-Radfahrtraining teilzunehmen. Die Bereitschaft ist größer, wenn dieses Training kostenlos ist. Knapp die Hälfte der Eltern würde ihren Kindern auch ein weiteres kostenpflichtiges Training ermöglichen.

48% der 77 befragten Eltern (der Kontrollgruppe) würden für ein weiteres Radfahrtraining 20 EUR bezahlen, wenn sie merken, dass ihr Kind noch nicht verkehrssicher ist, der gleiche Prozentsatz aber (48%) würde das nicht tun und 4% gaben dazu keine Angabe (siehe Abbildung 63).



ABB 63 Bereitschaft der Eltern: Bezahlen für ein weiteres Radfahrtraining

66% der befragten 77 Eltern würden an einem kostenlosen Eltern-Kind-Radfahrtraining teilnehmen (30% würden nicht teilnehmen; 4% machten keine Angabe) (siehe Abbildung 64), während bei einem kostenpflichtigen Training nur mehr 36% der Eltern teilnehmen würden (57% würden nicht teilnehmen; 7% machten keine Angabe) (siehe Abbildung 65 auf S. 117).

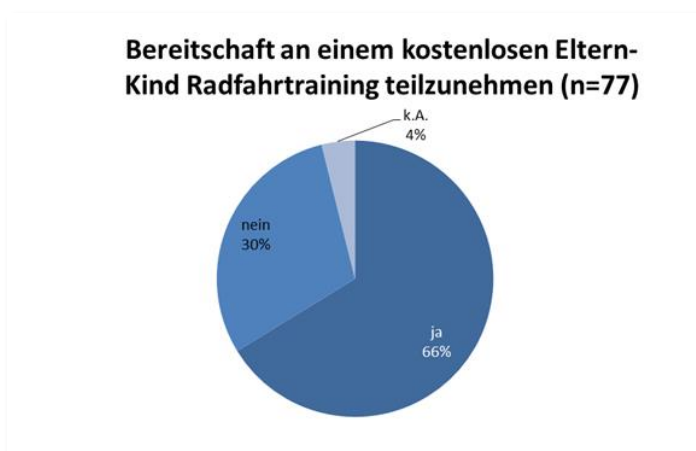


ABB 64 Bereitschaft der Eltern: Teilnahme an kostenlosem Radfahrtraining

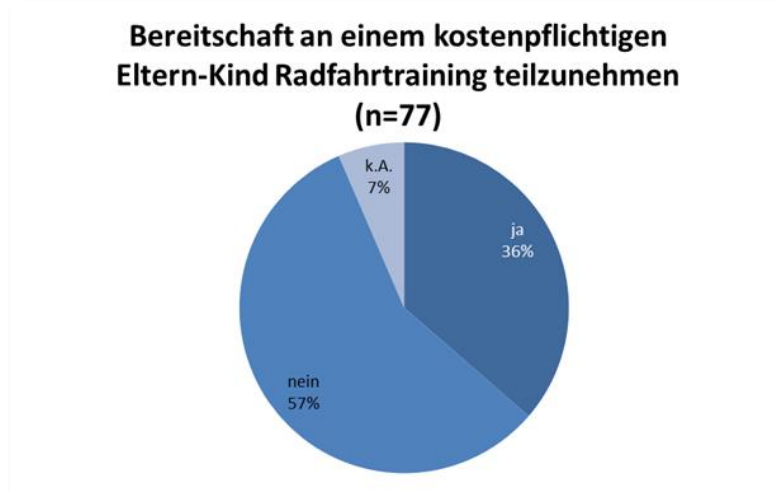


ABB 65 Bereitschaft der Eltern: Teilnahme an kostenpflichtigem Radfahrtraining

10.8.6 Einschätzung des Fahrverhaltens des eigenen Kindes

Während 92% der der 71 befragten Eltern (Experimentalgruppe) das Radfahrkönnen ihrer Kinder gut einschätzen (nur 8% schätzen das Radfahrkönnen schlecht ein) (siehe Abbildung 66), schätzen nur 64% der RadfahrtrainerInnen das Radfahrkönnen der Kinder gut ein. Hier scheint die Wahrnehmung der Eltern mit der der RadfahrtrainerInnen auseinanderzugehen.

Wie schätzen Sie das Radfahrkönnen Ihres Kindes ein? (n=71)

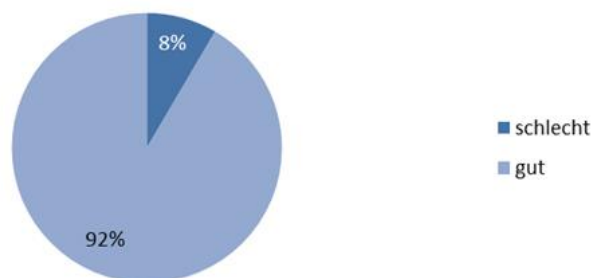


ABB 66 Einschätzung der Eltern zum Fahrverhalten des Kindes

Auf die Frage, für wie fähig die 71 befragten Eltern ihr Kind halten, sich mit dem Fahrrad auf der Straße zu bewegen, schreiben 79% der Eltern ihren Kindern diese Fähigkeit zu. 18% trauen dies ihrem Kind nicht zu, 3% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 67).

Für wie fähig halten Sie Ihr Kind, sich mit dem Fahrrad auf der Straße zu bewegen? (n=71)

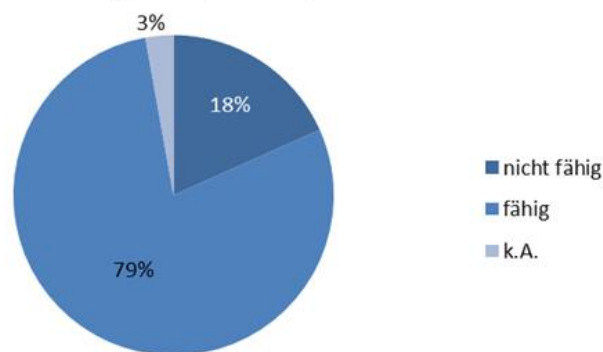


ABB 67 Einschätzung der Eltern zur Radfahrfähigkeit des Kindes

46% der Kinder der 71 befragten Eltern lernen zwischen 4 und 5 Jahren das Radfahren, 18% mit 2-3 Jahren und 15% mit 6-7 Jahren. 9% der Kinder sind älter als 8 Jahre, wenn sie Radfahren lernen (8% mit 8-9 Jahren und 1% mit 10-11 Jahren), 10% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 68).

Wann hat Ihr Kind Radfahren gelernt? (n=71)

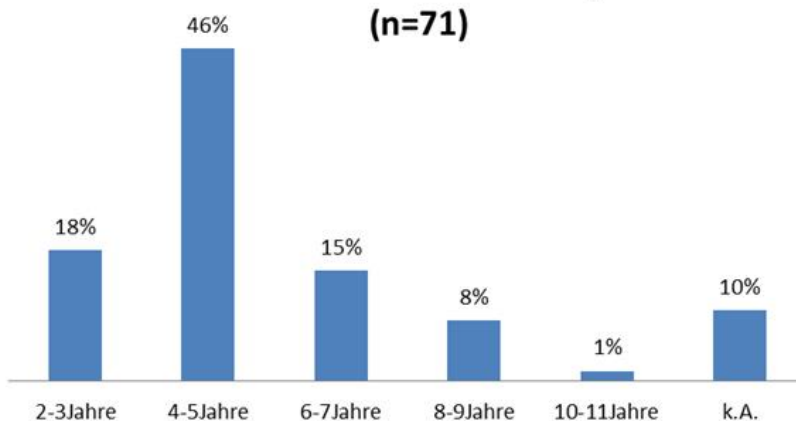


ABB 68 Abfrage der Eltern zum Alter des Radfahrbeginns des Kindes

32% der 71 befragten Eltern lassen ihr Kind erst mit 12-13 Jahren alleine auf der Straße fahren – egal ob mit oder ohne Radfahrausweis. 30% lassen ihr Kind schon mit 10-11 Jahren alleine auf der Straße fahren und 7% sogar schon mit 8-9 Jahren. 14% der Eltern meinen, ihr Kind erst mit 14-15 Jahren alleine fahren zu lassen, 1% sogar erst mit 16 Jahren; 15% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 69).

Ab welchem Alter würden Sie Ihr Kind alleine auf der Straße fahren lassen - egal ob mit oder ohne Radfahrausweis (n=71)

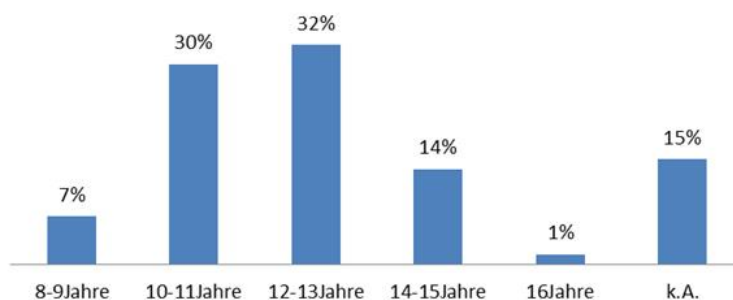


ABB 69 Abfrage der Eltern zum Alter des selbstständigen Radfahrens des Kindes

10.8.7 Radfahren lernen als Aufgabe der Schule?

56% der 77 befragten Eltern (Kontrollgruppe) sind der Meinung, dass es nicht Aufgabe der Schule sei, mit ihrem Kind für die Radfahrprüfung zu lernen, 38% hingegen meinen, dass es sehr wohl Aufgabe der Schule sei, 6% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 70).

Es ist Aufgabe der Schule mit meinem Kind für die Radfahrprüfung zu lernen (n=77)

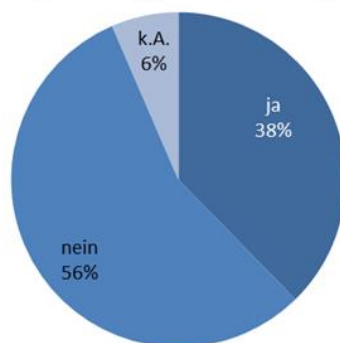


ABB 70 Aufgabe der Schule: Lernen für die Radfahrprüfung

Das Lernen für die theoretische Radfahrprüfung wird noch eher als Aufgabe der Schule gesehen als das praktische Üben mit dem Fahrrad.

86% der befragten Eltern finden, dass es nicht Aufgabe der Schule sei, ihrem Kind das Radfahren beizubringen, 12% meinen, dass dies sehr wohl Aufgabe der Schule sei und 2% machten dazu keine Angabe (siehe Abbildung 71).

Es ist Aufgabe der Schule meinem Kind Radfahren beizubringen (n=77)

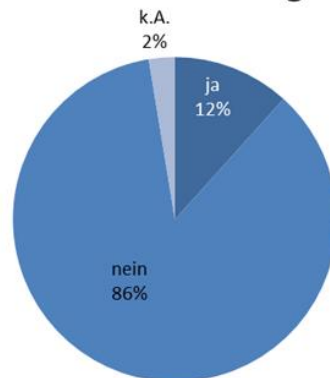


ABB 71 Aufgabe der Schule: Radfahren beibringen

10.9 Befragung LehrerInnen

Eine Befragung der LehrerInnen während des SISO-Trainings wurde nur in den Schulen durchgeführt, in denen das SISO-Konzept angewendet wurde. Obwohl 6 LehrerInnen in SISO involviert waren, konnten nur 4 Interviews durchgeführt werden, da 2 LehrerInnen aus der VS Bertha von Suttner aus zeitlichen Gründen für ein Interview nicht mehr zur Verfügung stehen konnten.

Bei den vier durchgeführten Interviews der LehrerInnen der VS Murfeld und VS Waltendorf stellte sich heraus, dass nur 3 Kinder in Begleitung der Eltern mit dem Fahrrad zur Schule kommen. Mit dem Scooter fahren ca. 10 Kinder, wobei die meisten ohne Begleitung in die Schule kommen, die Eltern lt. der befragten LehrerInnen über die rechtliche Lage des Scooter-Fahrens aber informiert sind.

Die Einschätzungen der LehrerInnen zur Risikobereitschaft der Kinder zeigt ein ähnliches Bild wie die Befragungsergebnisse der 30 LehrerInnen aus der Kontrollgruppe (Radfahrtraining). Alle LehrerInnen betonen, dass das Risikoverhalten von den SchülerInnen selbst abhinge (es gäbe teils sehr verantwortungsbewusste SchülerInnen und teils sehr risikofreudige Kinder).

Drei von vier Lehrerinnen würden ein zweites Radfahrtraining im laufenden Schuljahr begrüßen und alle vier Lehrerinnen stehen auch einem Radfahrtraining bereits in der 3. Klasse positiv gegenüber. Das selbstständige Radfahren sollte sich ihrer Meinung nach den individuellen Verkehrsfähigkeiten der Kinder richten. Sie betonen jedoch, dass Kinder eher in verkehrsberuhigten Zonen als auf einer stark befahrenen Straße Radfahren sollten.

11. Erarbeitung von Handlungsempfehlungen aufgrund der qualitativen und quantitativen Analysen

Durch die begleitenden qualitativen und quantitativen Analysen aller Trainings können Handlungs-empfehlungen abgeleitet werden, die für die Verkehrserziehungsarbeit mit Kindern hohe Relevanz haben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit werden diese Handlungsempfehlungen nachfolgend den Aspekten Sozialkompetenz, Mobilitätskompetenz und Risikokompetenz von Kindern im Verkehr zugeordnet, wobei anzumerken ist, dass sich diese Kompetenzen in der praktischen Verkehrs-erziehungsarbeit überschneiden und gegenseitig beeinflussen.

11.1 Handlungsempfehlungen zur Sozialkompetenz von Kindern

Die Analysen im SISO-Projekt zeigen, dass für das richtige Verhalten im Straßenverkehr ein grundlegendes Maß an Sozialverhalten von primärer Bedeutung ist. Soziale Fähigkeiten im Verkehr umfassen sowohl den reflexiven Umgang mit sich selbst als auch den rücksichtsvollen Umgang mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen. Sind diese Fähigkeiten bei Kindern – aus unterschiedlichen Gründen – nicht bzw. in geringem Ausmaß vorhanden, wirkt sich das immer negativ auf das Verkehrsverhalten aus.

Speziell folgende Aspekte zur Sozialkompetenz wurden bei der Ausarbeitung betrachtet (siehe Tabelle 9):

Tabelle 9: Soziale Fähigkeiten im Straßenverkehr

Soziale Kompetenz (Umgang mit sich selbst)	Soziale Kompetenz (Umgang mit anderen)
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Selbstwerts • Umgang mit Emotionen • Reflexionsfähigkeit • Argumentationsfähigkeit • Problemlösungsfähigkeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Rücksichtnahme, Verständnis, Empathie und Hilfsbereitschaft • Kommunikationsfähigkeit • Verantwortungsgefühl und Gerechtigkeitsempfinden • Konfliktfähigkeit • Verlässlichkeit, Einhalten von Gruppenregeln • Offenheit für andere Kulturen und Gewohnheiten

Auf Grundlage der Analysen und Beobachtungen wurden folgende relevante Handlungsempfehlungen zur **Sozialkompetenz (Umgang mit sich selbst)** herausgearbeitet:

Handlungsempfehlung 1: Den Selbstwert von Kindern im Straßenverkehr stärken.

Kindern muss bewusst gemacht werden, dass sie das Recht haben, sich im Verkehrsraum zu bewegen. Dafür muss Kindern auch die nötige Zeit gegeben werden, um Übungen selbstständig durchführen zu können, wobei unterschiedliche Leistungsniveaus berücksichtigt und akzeptiert werden sollten.

Handlungsempfehlung 2: Mit Emotionen umgehen lernen. Bevor mit Kindern im Verkehrsraum gearbeitet wird, sollten persönliche Befindlichkeiten thematisiert werden. Belastungen, eigenes Unwohlsein, Ärger oder Unkonzentriertheit wirken sich immer nachteilig auf das Verkehrsverhalten aus, das ist bei Kindern nicht anders als bei Erwachsenen.

Handlungsempfehlung 3: Eine ruhige Atmosphäre schaffen. Besonders für unruhige, nervöse und zappelige Kinder ist es wichtig, eine ruhige und entspannte Atmosphäre zu schaffen, bevor mit der praktischen Verkehrserziehungsarbeit begonnen wird.

Übungsvorschlag: Entspannungs-, Atem- und Visualisierungsübungen können den Kindern helfen, ruhiger an Übungen im Verkehr heranzugehen, z. B. können sich die Kinder vorstellen, entspannt auf einer Wiese zu liegen und in den Himmel zu schauen.

Handlungsempfehlung 4: Eine offene Kommunikation schaffen. Bei sämtlichen Verkehrstrainings gilt, dass Kinder die Möglichkeit haben sollten, Fragen zu stellen und auch Dinge hinterfragen zu dürfen. Dies sollte von Beginn an klar kommuniziert und grundlegende Fragen des gemeinsamen Aufenthalts im Verkehrsraum geklärt werden.

Handlungsempfehlung 5: Ängste und Unsicherheiten offen ansprechen. Gerade, wenn Neues gelernt wird, müssen sich Kinder (wie Erwachsene) mit Ängsten auseinandersetzen. Das betrifft z. B. die erste Ausfahrt mit dem Rad, das erste Mal den Schulweg allein gehen oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Im Rahmen der Verkehrserziehungsarbeit sollten diese Ängste von den Kindern offen angesprochen werden können.

Handlungsempfehlung 6: Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen hinterfragen dürfen. Kinder müssen nicht nur lernen, sich im Verkehrsraum zurechtzufinden, sie müssen auch unterscheiden lernen, was richtiges Verhalten und was Fehlverhalten im Verkehr ist.

Übungsvorschlag: Regelbrüche von VerkehrsteilnehmerInnen können in der Verkehrserziehungsarbeit zum Thema gemacht werden, z. B. zu hohe Geschwindigkeit von FahrzeuglenkerInnen, zu knappes Überholen, Ignorieren von Schutzwegen, Handynutzung beim Fahren etc.

Handlungsempfehlung 7: Motivation, Lösungen für Probleme zu erarbeiten. Für Kinder können sich viele Herausforderungen im Straßenraum ergeben, z. B. bei hohem Verkehrsaufkommen über die Straße gehen. Diese Problempunkte sollten vorher besprochen, Lösungen erarbeitet und in der Praxis gemeinsam geübt werden.

Handlungsempfehlung 8: Leistungen würdigen. Die Leistungen der Kinder sollten nach einem erfolgreich absolvierten Fuß-, ÖV- oder Radfahrtraining gewürdigt werden, z. B. mit einer kleinen Urkunde, einem Zertifikat oder einem Ausweis.

Die wichtigsten Handlungsempfehlungen zur **Sozialkompetenz (Umgang mit anderen)** sind im nach-folgenden Überblick aufgelistet:

Handlungsempfehlung 1: Kommunikation und Verständigung mit anderen üben.

Oft wird außer Acht gelassen, dass der Verkehrsraum ein sozialer Interaktionsraum ist. Den Kindern soll vor allem vermittelt werden, dass die Kommunikation mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen ein wichtiger Teil des richtigen Verhaltens im Verkehr ist.

Übungsvorschlag: Viele Unfälle sind auch darauf zurückzuführen, dass die Verständigung (sei es durch Gestik, Mimik, Worte, Handzeichen) unzureichend oder missverständlich ist. Kommunikations-übungen sollten daher unbedingt in die Verkehrserziehungsarbeit einfließen, z. B. Blickkontakt üben; auf Zurufen ein Handzeichen beim Radfahren geben etc.

Handlungsempfehlung 2: Rücksichtnahme, Verständnis und Empathiefähigkeit stärken. Ziel der Verkehrserziehung als Sozialerziehung ist es, dass Kinder lernen, sich als VerkehrsteilnehmerInnen mitverantwortlich und rücksichtsvoll zu verhalten und auf diese Weise auch zu einer Humanisierung des Verkehrs beitragen. Kindern soll kooperatives und partnerschaftliches Verhalten im Verkehr vermittelt werden.

Übungsvorschlag: Trainingselemente einbringen, bei denen Kinder sich gegenseitig im Verkehr unterstützen können, z. B. im Verkehr sichere Kinder können anderen Kindern beim Überqueren der Kreuzung helfen; radfahrgeübte Kinder können radfahrunsichere Kinder unterstützen usw.

Handlungsempfehlung 3: Gruppenübungen intensivieren. Gemeinsames Zuzußgehen oder Rad-fahren kann in Kleingruppen geübt werden. Dies stärkt das Verantwortungsgefühl, das Einhalten von Gruppenregeln und das Beziehungsgefüge bei Kindern.

Übungsvorschlag: Speziell Verkehrserziehungsübungen im Schonraum (einem geschütztem Gelände ohne Verkehr, wie einem Schulhof, Innenhof oder nicht benützten Parkplatz) können in Gruppen-übungen durchgeführt werden, z. B. gemeinsames Bremsen oder Slalomfahren mit dem Fahrrad etc.

Handlungsempfehlung 4: Aufträge geben und Rollen wechseln. Kinder sollten von Beginn an in die Verkehrserziehungsarbeit miteingebunden werden. Dabei können ihnen unterschiedliche Rollen gegeben werden, die gewechselt werden können, z. B. das Kind spielt den/die VerkehrserzieherIn und zeigt die Übungen vor; Kindern werden spezielle Organisations-, Beobachtungs- und/oder Unter-stützungsaufträge gegeben.

Handlungsempfehlung 5: Peer-Methoden einbinden. Da hier das Wissen auf Augenhöhe vermittelt wird, können sich die Kinder in die Lage anderer Kinder hineinversetzen und durch ähnliche Vor-kenntnisse ist es ihnen möglich, Wissen verständlich zu kommunizieren.

Übungsvorschlag: Die Peer-Methode eignet sich besonders für das gemeinsame Z Fußgehen und Radfahren oder das gemeinsame Benützen öffentlicher Verkehrsmittel. Ebenso können sich Kinder unterschiedliche Verkehrsregeln und Verkehrszeichen gegenseitig erklären.

Handlungsempfehlung 6: Interkulturelle Elemente integrieren. Unterschiedliche Verkehrsgewohnheiten von Kindern, die mit einer anderen Verkehrskultur aufgewachsen sind oder andere Verkehrsgewohnheiten von Eltern übernommen haben, sollten thematisiert werden (z. B. Überqueren der Straße bei hohem Verkehrsaufkommen; auf Straßen nebeneinander Radfahren etc.). Dabei sollte eine offene Atmosphäre geschaffen werden, bei der Gemeinsamkeiten und Unterschiede von Kindern ausgetauscht und diskutiert werden können. Dadurch wird die Toleranzfähigkeit gestärkt.

Übungsvorschlag: Wenn mit Kindern mit Migrationshintergrund gearbeitet wird, sollten etwaige Sprachbarrieren, unterschiedliche Verkehrsgewohnheiten oder Kenntnisse über Verkehrsregeln im Vorfeld abgeklärt werden (bevor mit Verkehrserziehungsübungen begonnen wird). Falls Sprachbarrieren vorhanden sind, kann verstärkt mit Körper- und Bildsprache gearbeitet werden, z. B. mit Bildern von Verkehrsmitteln und Verkehrszeichen, Fotos von Straßen, Radwegen, Kreuzungen etc.

In weiterer Folge wurden **Handlungsempfehlungen** herausgearbeitet, die die **unterschiedlichen sozialen Fähigkeiten der Kinder** im Verkehr **berücksichtigen**:

Handlungsempfehlungen für Kinder mit gering ausgeprägter Sozialkompetenz:

Bei Kindern, die sich mit einem prosozialem⁵⁵ Verhalten schwer tun, kann es hilfreich sein, ihnen in Verkehrserziehungsübungen eine kleinere Rolle zuzuteilen, in der sie Raum bekommen und Verantwortungsbewusstsein und Hilfsbereitschaft lernen können.

Übungsvorschläge: Kinder sind zuständig für diverse Übungsmaterialien; sie achten auf die Einhaltung der Zeit oder Reihenfolge bei Übungen etc. Im Verkehrsraum sollte bei Kindern der Fokus auf prosoziales Verhalten gelegt werden. Die Kinder können beobachten, welche VerkehrsteilnehmerInnen sich ihrer Ansicht nach sozial verhalten, z. B. AutofahrerInnen fahren rücksichtsvoll und bleiben am Schutzweg stehen, ein/e FußgängerIn hilft einer älteren Person über die Straße etc.

Handlungsempfehlungen für Kinder mit hoch ausgeprägter Sozialkompetenz:

Kinder, die eine ausgeprägte soziale Kompetenz besitzen, sollten in der Weise gefördert werden, indem man ihnen eine Zusatzaufgabe im Rahmen von Verkehrserziehungsübungen gibt.

Übungsvorschläge: Kinder bekommen den Auftrag, auf MitschülerInnen aufzupassen, die sich bei Übungen oder im Verkehr schwer tun oder unsicher fühlen etc. Im Verkehrsraum sollte das prosoziale Verhalten der Kinder gestärkt und hervorgehoben werden. Freundliches und entgegenkommendes Verhalten von Kindern sollte in der ganzen Gruppe zur Sprache gebracht und gewürdigt werden.

⁵⁵ Mit prosozialem Verhalten ist ein kooperatives, hilfsbereites und empathisches Verhalten gemeint.

11.2 Handlungsempfehlungen zur Mobilitätskompetenz von Kindern

Analysen der Trainings bestätigen, dass ein Wissen über Regeln und das richtige Verhalten bei Kindern zwar häufig vorhanden ist, die Umsetzung in die reale Verkehrswelt aber oft nicht funktioniert. Kinder lernen gewissenhaft Verhaltensregeln, z. B. die Abfolge des Linksabbiegens beim Radfahren, können diese aber aufgrund des fehlenden Verständnisses nicht umsetzen, da auch häufig das Verständnis für Begrifflichkeiten fehlt (z. B. Einordnen, Schulterblick, links/rechts/Mitte der Fahrbahn etc.).

Auf Grundlage der Analysen und Beobachtungen wurden folgende relevante **Handlungsempfehlungen zur Mobilitätskompetenz** von Kindern im Verkehr herausgearbeitet:

Handlungsempfehlung 1: Theorie und Praxis müssen Hand in Hand gehen. In der Theorie vermittelte Regeln sollten von Kindern möglichst anschließend in der Praxis geübt werden. Für Kinder ist es wichtig, einen praktischen Bezug zum theoretisch Erlernten herstellen zu können.

Übungsvorschlag: Es wird empfohlen, in der Verkehrserziehungspraxis stufenweise vorzugehen. In einem ersten Schritt werden Verkehrsregeln zum Zufußgehen erlernt, wiederholt und anschließend in der Praxis geübt. In einem zweiten Schritt werden Verkehrsregeln zum Radfahren gelernt, wiederholt und in der Praxis geübt usw.

Handlungsempfehlung 2: Richtiges Verständnis für Übungen vermitteln. Kindern muss Hintergrund, Sinn und Bedeutung von Übungen erklärt werden, damit sie Verständnis für das richtige Verkehrsverhalten bekommen und nicht nur eine Abfolge von Schritten wiedergeben, ohne zu wissen, warum.

Handlungsempfehlung 3: Hilfestellung für die Praxis geben, besonders bei Unsicherheits-situationen. Kinder brauchen Unterstützung beim praktischen Üben, befinden sie sich im Verkehr, kommen emotionale Faktoren mit ins Spiel, die zu Unsicherheiten und Fehlverhalten führen können. In dieser Situation müssen Erwachsene mit Vorbildwirkung und wertvollen Tipps die Unsicherheitslücke schließen.

Übungsvorschläge:

- Mehrmaliges und stufenweises Trainieren des richtigen Linksabbiegevorgangs beim Radfahren, z. B. vorerst das Linksabbiegen ohne Fahrrad üben; zuerst die Fahrbahnmitteln definieren; zuerst den richtigen Schulterblick und das Einordnen üben etc.
- Mehrmaliges und stufenweises Trainieren des sicheren Kreuzungsverhaltens, z. B. zuerst ohne Fahrrad in der Kreuzung stehen; richtiges Vortasten und Schauen in der Kreuzung üben etc.

- Mehrmaliges und stufenweises Trainieren des richtigen Vorrangverhaltens, z. B. unterschiedliche Vorrangsituationen durchspielen (z. B. Wann kann das Kind gehen/fahren, wann nicht? Wie reagiert das Kind, wenn ein/e FahrzeuglenkerIn ihm den Vorrang gibt, etc.)

Handlungsempfehlung 4: Flexibles Verkehrsverhalten zulassen, sofern es der Sicherheit dient. Vieles was Kinder in der Theorie erlernen, kann in der Praxis nicht immer umgesetzt werden, da Verkehrsbedingungen unterschiedlich sein können. Kindern sollte vermittelt werden, dass theoretisch Erlerntes auch in der Verkehrsrealität anwendbar sein muss. Sie sollten erkennen können, dass flexibles Verhalten, das zu mehr Sicherheit führt, wichtiger ist, als eine in der Theorie erlernte Verkehrsregel.

Übungsvorschlag: In der Theorie lernt das Kind, mit dem Fahrrad in der Kreuzung an der Haltelinie stehen zu bleiben. In der Praxis kann es vorkommen, dass Kreuzungen keine Haltelinien aufweisen oder diese zu weit hinten angebracht sind und somit eine freie Sicht auf querende Fahrzeuge nicht zulassen. Auch können parkende Autos oder Gegenstände die freie Sicht nehmen. In diesem Fall ist es wichtig, den Kindern zu vermitteln, dass sie sich vorsichtig vortasten sollen, bis sie in die Kreuzung einsehen können.

Handlungsempfehlung 5: Erlerntes mitdokumentieren lassen. Erfahrungen und Eindrücke, die im Verkehrsraum gemacht werden, sollten von Kindern aufgezeichnet und mitdokumentiert werden können.

Übungsvorschlag: Ein einfaches Schreibheft kann zu einem Verkehrstagebuch („SISO-Heft“) umfunktioniert werden, in dem Erlerntes aufgezeichnet wird. Auch der Fotoapparat kann eingesetzt werden (z. B. Fotografieren von Kreuzungen, Verkehrszeichen etc.).

Handlungsempfehlung 6: Soziale Kompetenz hat Einfluss auf die Mobilitätskompetenz. Mit Kindern sollte besprochen werden, ob und wie das Sozialverhalten Einfluss auf das sichere Verhalten im Verkehr hat. Wenn das Kind z. B. über Verkehrsregeln nicht Bescheid weiß, kann es keine Gruppenregeln im Verkehr einhalten und dadurch weniger Rücksicht auf andere Verkehrs-teilnehmerInnen nehmen.

In weiterer Folge wurden Handlungsempfehlungen herausgearbeitet, die die **unterschiedlichen Fähigkeiten von Kindern in Bezug auf die Mobilitätskompetenz berücksichtigen.**

Handlungsempfehlungen für Kinder mit gering ausgeprägter Mobilitätskompetenz:

Bei Kindern, die eine geringe Mobilitätskompetenz aufweisen, also eher wenig Wissen über Verkehrsregeln und ihre Anwendung haben, sollten vorerst einfache spielerische Elemente in geschütztem Rahmen eingesetzt werden.

Übungsvorschläge:

In der Theoriearbeit: Einsatz von einfachem Bildmaterial, z. B. Bilder von Verkehrszeichen oder Kreuzungen

In der Praxisarbeit: Einfache Übungen zu Verkehrsregeln und deren Anwendung, z. B. richtiges Überqueren des Schutzwegs; mit dem Fahrrad eine gerade Linie fahren und an der Kreuzung stehenbleiben etc.; Übungen zur Wahrnehmung des Verkehrsraums,

z. B. AutofahrerInnen, RadfahrerInnen, FußgängerInnen beobachten oder Kreuzungssituationen analysieren etc.

Anmerkung: Bei Kindern mit Migrationshintergrund ist darauf zu achten, welche Ursachen eine mögliche geringe Mobilitätskompetenz hat. Oft hindern sie sprachliche Barrieren und/oder andere eingelernte Verkehrsgewohnheiten, ein sicheres Verkehrsverhalten auszuüben, obwohl sie möglicherweise eine grundsätzlich ausgeprägte Mobilitätskompetenz besitzen.

Handlungsempfehlungen für Kinder mit hoch ausgeprägter Mobilitätskompetenz:

Kindern mit einer hoch ausgeprägten Mobilitätskompetenz können Zusatzaufträge gegeben werden.

Übungsvorschlag: Diese Kinder können z. B. kleine Gruppen von Kindern bei bestimmten Aufgaben in Theorie und Praxis unterstützen oder anleiten.

11.3 Handlungsempfehlungen zur Risikokompetenz von Kindern

Risikokompetent zu sein, bedeutet, über bestehende Gefahren im Straßenverkehr Bescheid zu wissen und richtig darauf reagieren zu können. Die Analysen der Trainings zeigen, dass das Gefahrenverhalten von Kindern von unterschiedlichen Faktoren bestimmt wird:

- Alter des Kindes
- Psychomotorische Ausstattung des Kindes
- Aufmerksamkeit und Konzentration
- Reaktionsfähigkeit

Neben altersbedingten Faktoren zum Gefahrenverhalten gibt es auch eine Reihe von Persönlichkeitsmerkmalen, die zu einer erhöhten Gefährdung von Kindern führen. So haben hyperaktive, zappelige, unruhige, unkonzentrierte, verträumte oder psychisch beeinträchtigte Kinder ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko.

Auch soziale und ökologische Faktoren können die Unfallgefährdung erhöhen, wie z. B. die familiäre Situation, Beruf, Einkommen, Berufstätigkeit der Eltern, Anzahl der Kinder, Wohnort, Wohnverhältnisse, Erziehungsverhalten und der soziale Status.⁵⁶

⁵⁶ Vgl. Limbourg, M. (1997): Der Kinderunfall - Epidemiologie und Prävention. Vortrag bei der Tagung des Kuratoriums für ZNS über Kinderunfälle – Prävention, Behandlung und Rehabilitation in Düsseldorf. Oktober, 1997

Der Lernprozess zur Unfallprävention muss im Kleinkindalter beginnen, damit Kinder von Anfang an sinnvolle unfallvorbeugende Verhaltensweisen erlernen und sich keine riskanten Verhaltensweisen aneignen, die später wieder verlernt werden müssen.

Auf Grundlage der Analysen und Beobachtungen wurden folgende relevante **Handlungsempfehlungen zur Risikokompetenz** für SISO herausgearbeitet:

Handlungsempfehlung 1: Unterschiedliche Risikotypen berücksichtigen. Nicht jedes Kind schätzt Gefahren im Straßenverkehr gleich ein oder reagiert in derselben Weise auf Gefahren.

Übungsvorschlag: Bei ersten Übungen im Schonraum (Raum ohne Verkehr) sollte auf psycho-motorische Fähigkeiten sowie auf Persönlichkeitsmerkmale von Kindern geachtet werden. Soweit dies möglich ist, sollte auch der soziale Hintergrund der Kinder berücksichtigt werden. Diese Faktoren sagen viel über das Risikoverhalten bei der späteren Nutzung von Verkehrsmitteln aus. Kinder mit einem risikobereiten Verhalten haben womöglich eine momentane Belastungssituation; aggressives Fahrverhalten ist vielleicht durch einen Streit mit einem/einer MitschülerIn ausgelöst worden; das Kind hat Probleme mit Hören oder Sehen etc. Weiters sollte das Kind im Verkehr niemals zu einem Wagnis gezwungen werden.

Handlungsempfehlung 2: Unfallpräventives Fahrverhalten im geschützten Rahmen trainieren. Es sollten Übungen integriert werden, in denen gefahrenvermeidendes und unfallpräventives Verhalten von den Kindern kontrolliert geübt werden kann.

Übungsvorschläge:

In der Theoriearbeit: Kinder erzählen lassen, was Gefahr im Straßenverkehr für sie bedeutet und wie sie auf diese Gefahren reagieren würden; mögliche Ablenkungen im Straßenverkehr diskutieren (andere MitschülerInnen, Handynutzung, Musik/Kopfhörer etc.)

In der Praxisarbeit: z. B. zuerst schnelles Fahren und abruptes Bremsen mit dem Fahrrad üben (im geschützten Rahmen!), anschließend vorausschauendes Fahren und langsames Bremsen üben etc.

Handlungsempfehlung 3: Konzentrations- und Reaktionsübungen integrieren. Übungen, in denen Kinder spielerisch ihre Konzentration und Reaktion testen können, machen nicht nur Spaß, sondern haben auch einen hohen Lerneffekt. Dabei können verschiedene Materialien, wie Fotos, Bilder und auch Musik eingesetzt werden.

Übungsvorschläge:

- Auf Kommando während des Gehens oder Fahrens zurückschauen.
- Auf Kommando in eine bestimmte Richtung fahren (z. B. mit dem Fahrrad)
- Auf Kommando stehen bleiben (zu Fuß) oder bremsen (mit dem Fahrrad)

Handlungsempfehlung 4: Ablenkungen im Verkehr thematisieren. Die verstärkte Handynutzung und das Musikhören mit Kopfhörern bei Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen bringt eine neue Form der Ablenkung in den Straßenverkehr. Die möglichen Gefahren, wenn diese beim Aufenthalt im Verkehr benützt werden, sollten mit den Kindern besprochen werden.

Übungsvorschlag: Die Beeinträchtigung durch Kopfhörer kann z. B. durch das Verwenden von Ohrenstöpseln einfach veranschaulicht werden.

Handlungsempfehlung 5: Eigene Ängste nicht übertragen. Besonders Eltern sollten darauf achten, ihre eigenen Ängste zu bewältigen und nicht auf die Kinder zu übertragen. Wenn sich Eltern als Vorbild, z. B. als RadfahrerInnen, selbst ängstigen, übertragen sie diese Ängste auf ihre Kinder. Weiters gilt: Kinder sollten aus Angst vor Gefahren nicht eingesperrt werden!

Übungsvorschlag: Gemeinsame Verkehrsaktionen mit Kindern und Eltern, z. B. ein Eltern-Kind-Radfahrtraining, bieten gute Lösungsmöglichkeiten, Ängste auf beiden Seiten zu entschärfen und zu überwinden.

Handlungsempfehlung 6: Soziale Kompetenz hat Einfluss auf die Risikokompetenz. Mit Kindern sollte besprochen werden, ob und wie das Sozialverhalten Einfluss auf die Risikokompetenz hat. Durch riskantes Verhalten bringt man nicht nur sich selbst, sondern auch andere VerkehrsteilnehmerInnen in gefährliche Situationen (Verletzungen, Unfälle).

In weiterer Folge wurden Handlungsempfehlungen herausgearbeitet, die die **unterschiedlichen Fähigkeiten von Kindern in Bezug auf die Risikokompetenz berücksichtigen.**

Handlungsempfehlungen für Kinder mit gering ausgeprägter Risikokompetenz:

Eine geringe Risikokompetenz bei Kindern kann sich dadurch bemerkbar machen, dass sie unkonzentriert, zappelig oder hyperaktiv sind. Sie können oft nicht zuhören und tun sich schwer, Regeln anzunehmen und sich an sie zu halten. Ihr Verkehrsverhalten ist häufig „cool“ und sie gehen eher Gefahren im Straßenverkehr ein als andere Kinder.

Übungsvorschläge:

- In der Verkehrserziehungsarbeit zuerst Konzentrations- und Koordinationsübungen im Schonraum (Gebiet ohne Verkehr) durchführen; bei Bedarf Übungen wiederholen und klare Anweisungen geben. Das Heranführen an die Verkehrsrealität sollte schrittweise geschehen.
- Oft ist es hilfreich, diesen Kindern eine verantwortungsvolle Aufgabe in einem kleineren Rahmen (z. B. im Schonraum) zu geben. Dadurch erhalten sie eine Vorbildrolle, die sich auch auf andere Kinder mit geringerer Risikokompetenz positiv auswirken kann.
- Das Kind eine ausgewählte Übung als Erste/r vorzeigen lassen, z. B. das richtige Bremsen mit dem Fahrrad an einer vorgegebenen Haltelinie; dem Kind einen organisatorischen Auftrag geben, z. B. soll es darauf achten, dass alle Kinder die Übung in der richtigen Reihenfolge durchführen etc.

Handlungsempfehlungen für Kinder mit hoch ausgeprägter Risikokompetenz:

Kinder mit hoher Risikokompetenz zeigen oft ein vorausschauendes, vorsichtiges (aber kein überängstliches!) Verkehrsverhalten. Sie sind sich der Gefahren bewusst, die im Straßenverkehr auftreten können.

Übungsvorschläge: Auch für diese Kinder eignen sich verantwortungsvolle Rollen, besonders für Übungen im Verkehrsraum, z. B. eine ausgewählte Übung als Erste/r vorzeigen lassen, z. B. das richtige Linksabbiegen mit dem Fahrrad; dem Kind einen Zusatzauftrag geben, z. B. soll es darauf achten, dass alle Kinder die Übung richtig durchführen. Sie können auch anderen Kindern Hilfestellung geben.

12. Nachbereitung und mögliche Übertragung auf den Verkehrserziehungsunterricht

Die neuen Trainingsmaßnahmen konnten in allen vier Schulen und sechs Klassen praktisch umgesetzt werden. In allen Schulen wurde den TrainerInnen sowohl ein Raum zur Vorbereitung als auch ein Schulhof für Schonraumübungen problemlos zur Verfügung gestellt. Die Bereitschaft der beteiligten Schulen war hoch, das SISO Training – trotz erhöhtem Aufwand – umzusetzen. Auch ein 3-maliges Training wurde begrüßt und konnte zeitlich untergebracht werden.

Da die neuen Trainingsmethoden im Beobachtungsfeld des Radfahrtrainings entwickelt wurden, wurde anhand einer Befragung bzw. Diskussion mit ExpertInnen die Übertragung in den allgemeinen Verkehrs-erziehungsunterricht diskutiert.

Die befragten ExpertInnen geben an, dass die SISO-Methode und die neuen sozial ausgerichteten Übungsbeispiele für den regulären Verkehrsunterziehungsunterricht für sie von hohem Interesse wären, speziell für Schulen als auch für die Kinder selbst. Weiters geben sie an, dass sie die ausgearbeitete Broschüre zu Handlungsempfehlungen gerne verwenden würden, dabei bevorzugt die Mehrheit der befragten ExpertInnen eine digitale Version.

13. Zusammenfassung der Ergebnisse

Im Projekt „SISO – Sicher & Sozial“ wurde eine umfassende Grundlagenerhebung durchgeführt, um in weiterer Folge neue Verkehrssicherheitsmethoden für eine sozial ausgerichtete Verkehrserziehung für Kinder im Volksschulalter (speziell im Alter von 9-10 Jahren) zu entwickeln und zu testen. Dazu wurde in einem ersten Schritt eine ausführliche Recherche von bestehenden Verkehrserziehungsinhalten und -methoden in Österreich (und auch international) durchgeführt sowie betroffene Zielgruppen der Verkehrserziehung (wie Eltern, Schulen, RadfahrtrainerInnen, SchulbusfahrerInnen etc.) zu ihrer Meinung befragt.

Die Ergebnisse zeigen, dass es mehrere Empfehlungen, Studien und Materialien zu einer sozial ausgerichteten Verkehrserziehung gibt, die Umsetzung solcher Methoden meist aber an der alltäglichen Praxis scheitert, sei es aus Gründen des Zeitmangels von Eltern und Schulen oder aufgrund fixer Verkehrserziehungspläne in Schulen oder fehlender Erfahrungen in der Verkehrserziehungspraxis Involvierter.

Beim in SISO entwickelten Trainingskonzept, das die unterschiedlichen Fähigkeiten der Kinder im Verkehr berücksichtigt und neue Kompetenzen, wie soziale Kompetenz, Risikokompetenz und Mobilitätskompetenz in die Verkehrserziehungsarbeit integriert, ist auf Grundlage der quantitativen Evaluierungsdaten zwar kein großer Unterschied zu herkömmlichen Verkehrserziehungsmethoden ersichtlich (wie z. B. im regulären Radfahrtraining, das für SISO als vergleichende Verkehrserziehungsmethode herangezogen wurde), auf Grundlage der qualitativen Evaluierungsdaten konnte aber ein herausragender Mehrwert in der Verkehrserziehung mit SISO generiert werden. Die SchülerInnen, die in den SISO-Trainings involviert waren, haben wertvolle Erfahrungen im Umgang mit sich selbst und mit anderen im Straßenverkehr gewinnen können. Speziell der stufenweise Aufbau zum sicheren und sozialen Verhalten im Verkehr unter Anleitung von ExpertInnen in geschütztem Rahmen hat sich als erfolgreiche Methode herausgestellt. Auch die in SISO involvierten Zielgruppen begrüßen dieses Konzept.

Die wichtigsten Ergebnisse wurden als Handlungsempfehlungen zusammengetragen und werden als Leitfaden für LehrerInnen, Eltern, RadfahrtrainerInnen und an der Verkehrssicherheit interessierten Personen verfügbar gemacht.

14. Nachwort

Eine **sozial ausgerichtete Mobilitätskompetenz** steht für die Fähigkeit, die unterschiedlichen Verkehrsarten, wie Zufußgehen, Radfahren, (Mit-) Fahren im Pkw sowie Bus- und Bahnfahren, sicher und souverän handhaben zu können und mit den jeweiligen Vorteilen und Herausforderungen des Verhaltens im Verkehr vertraut zu sein. Bei der Vermittlung der sozial ausgerichteten Mobilitätskompetenz ist es von zentraler Bedeutung, an der realen Lebenswirklichkeit der Kinder anzusetzen und sie durch vielfältige Erfahrungen und aktive Einbeziehung für eine sichere, eigenständige und soziale Teilnahme am Verkehrs-geschehen zu qualifizieren.

VolksschülerInnen, die die beschriebenen Grundkompetenzen besitzen, bewegen sich wesentlich sicherer im Verkehr. Zudem fällt es ihnen leichter, ihre Erfahrungen im Verkehr zu verarbeiten und Wertmaßstäbe für ein angemessenes Verhalten zu entwickeln.⁵⁷ Und dabei spielt ein gut ausgeprägtes Sozialverhalten eine ausschlaggebende Rolle.

⁵⁷ Deutsche Verkehrswacht (Hrsg.): Grundlagen und Ziele schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. In: Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994, Meckenheim 1995, S. 7.

15. Literaturverzeichnis

- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG (BMB) (vormals BMBF bzw. BMUKK) (2003) (Hrsg.): Lehrplan der Volksschule, Achter Teil, Bildungs- und Lehraufgaben sowie Lehrstoff und didaktische Grundsätze der verbindlichen Übungen, Grundschule - Verkehrserziehung, Stand: Juni 2003.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG (BMB) / Kuratorium für Verkehrssicherheit (2004) (Hrsg.) 2004. URL: [Lehrerbegleitunterlagen](#) [09.02.2017]
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG (2005) (Hrsg.): Lehrplan der Volksschule, Sechster Teil, Bildungs- und Lehraufgaben, Lehrstoff und didaktische Grundsätze der verbindlichen Übungen der Vorschulstufe, Verkehrserziehung, Stand: BGBl. II Nr. 368/2005, November 2005.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG (o. J.): Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Österreichs Schulen. URL: [Verkehrserziehung](#) [09.02.2017]
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (BMVIT) (2014): URL: [Statistik 2013](#) [09.02.2017]
- BURMEISTER, Christian (2010): Schwuppdwupp. Spielerische Übungen mit dem Fahrrad. R. G. Fischer Verlag, Frankfurt.
- CLOSE TO: Entwicklung und Durchführung der Peer-Methode zur Bewusstseinsbildung und Präventionsarbeit für Fahranfänger in Fahrschulbetrieben und beim Österreichischen Bundesheer. BMVIT / BMLVS. 2010-fortlaufend.
- DEGENER, S./GÜNTHER, R. (2009): Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Hrsg. v. Unfallforschung der Versicherer (GDV). In: Reihe Forschungsbericht Verkehrsverhalten/Verkehrspädagogik 02. Berlin.
- DEUTSCHE VERKEHRSWACHT (1995) (Hrsg.): Grundlagen und Ziele schulischer Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. In: Die neue Verkehrserziehung in der Schule. Kommentar zur Empfehlung der Kultusministerkonferenz vom 17.6.1994, Meckenheim.
- GIRTLE, R. (2002): Die feinen Leute: Von der vornehmen Art durchs Leben zu gehen, Böhlau Verlag Wien.
- GORDON, N. (1979): An experiment in cycle training in Cambridgeshire. Traffic Education, Autumn, S. 24-26.
- GÜNTHER, R. / DEGENER, S. (2009): Psychomotorische Defizite von Kindern im Grundschulalter und ihre Auswirkungen auf die Radfahr-Ausbildung. Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft ev., Forschungsbericht VV 02, Berlin.
- HIELSCHER, H. (1984): Aufbau sozialer Grundfähigkeiten in der Verkehrserziehung Grundschule 16, H. 11.

- HOHENADEL, D. (1985): Unterricht über Radfahren, Deutsche Verkehrswacht, Bonn.
- KIGGS (2007): Kinder- und Jugendgesundheitsurvey, URL: [Kiggs Webseite](#) [10.02.2017]
- KÜTING, H., BOIGS, R. & WINKLER, W. (1979): Das Verkehrsverhalten Rad fahrender Kinder und Jugendlicher. Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Köln, Heft 25.
- KUNZ, T. (1993): Weniger Unfälle durch Bewegung. Mit Bewegungsspielen gegen Unfälle und Gesundheitsschäden bei Kindergarten-kindern. Hofmann Verlag, Schorndorf.
- LIFE CYCLE – Promoting cycling as a life-lasting approach to enhance health and fitness by preventional regular physical activity: Förderung des lebenslangen Radfahrens durch Interventionen für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und SeniorInnen, EU-Projekt der DG SANCO 2008-2011.
- LIMBOURG, M. (1994): Kinder im Straßenverkehr. GUVV Westfalen-Lippe und Rheinischer GUVV. Münster und Düsseldorf.
- LIMBOURG, M. (1997): Der Kinderunfall - Epidemiologie und Prävention. Vortrag bei der Tagung des Kuratoriums für ZNS über Kinderunfälle – Prävention, Behandlung und Rehabilitation in Düsseldorf. Oktober, 1997.
- LIMBOURG, M. (2010): „Kinder unterwegs im Straßenverkehr“. Prävention in NRW der Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, Nr. 12, Düsseldorf.
- MICHALIK, C. (1976): Verhaltensbeobachtung fünf- bis sechsjähriger Kinder im Straßenverkehr. Unveröffentlichter Forschungsbericht, Wien.
- NETZWERK VERKEHRSERZIEHUNG: URL: [Netzwerk Verkehrserziehung](#) [09.02.2017]
- NETZWERK VERKEHRSERZIEHUNG: Grundsätzliches zum Unterrichtsprinzip Verkehrserziehung in Österreich. URL: [Netzwerk Verkehrserziehung](#) [10.02.2017]
- PETILLON, H. (2002) (Hrsg.): Individuelles und soziales Lernen in der Grundschule. Kindperspektive und pädagogische Konzepte, Wiesbaden.
- ROYAL SOCIETY FOR THE PREVENTION OF ACCIDENTS (1976): The Effects of the National Cycling Proficiency Scheme in the County of Hereford and Worcester, County of Hereford and Worcester.
- SPOERER, E. (1982): Problemanalyse „Kind und Rad“, Bericht zum Forschungsprojekt 8010 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln.
- URANITSCH, G. (2006): Überprüfung der Wirksamkeit eines Modells für eine zeitgemäße Verkehrserziehung am Beispiel „Radfahrtraining in der Verkehrsrealität“, Graz.
- VAN DER MOLEN, H. (1983): Pedestrian ethology: unobtrusive observations of child and adult road-crossing behaviour in the framework of the development of a child pedestrian training programme. Traffic Research Centre, Groningen.

VAN SCHAGEN, I. & BROOKHUIS, K. (1989): Road safety education of bicycle and moped riders: task analysis. Zeitschrift für Verkehrserziehung, 39, 1, 22-23.

VAN SCHAGEN, I. & BROOKHUIS, K. (1994): Training young cyclists to cope with dynamic traffic situations. Accident Analysis and Prevention, 26, S. 223-230.

VERKEHRSERZIEHUNG IN BAYERN (2011) (Hrsg.): Lebensbezug Mobilität. Integrative kompetenzorientierte Verkehrserziehung als Beitrag zum Schulprofil. München.

VERKEHRSERZIEHUNG IN BAYERN (o. J.) (Hrsg.): Stark ins Leben. Verkehrs- und Mobilitätserziehung in der Schule. Eine Einführung für Studienreferendare an beruflichen Schulen, München, S. 10ff

ZIMMER, R. (1996): Motorik und Persönlichkeitsentwicklung bei Kindern: Eine empirische Studie zur Bedeutung der Bewegung für die kindliche Entwicklung (2. Aufl.). Hofmann Verlag, Schorndorf.

Linkangaben

[Netzwerk Verkehrserziehung](#) [09.02.2017]

[Radfahrtraining](#) [09.02.2017]

[Radlobby, Gesetzeslage Kinder und Radfahren](#) [09.02.2017]

[Münchner Fachberater für Verkehrserziehung und Unfallverhütung](#) [09.02.2017]

[Arbeitskreis Neue Erziehung e. V.](#) [09.02.2017]

[Website zur Verkehrserziehung der Mobilen Jugendverkehrsschule](#) [13.02.2017]

Alle Fotos und Grafiken in diesem Endbericht: © FGM

16. Abbildungsverzeichnis

ABB 1 Projektdurchführung SISO	15
ABB 2 Verletzte und getötete Kinder 2013 in Österreich	30
ABB 3 Trainingsablauf und Beobachtungen Radfahrtraining (Kontrollgruppe 2014).....	41
ABB 4 Ablauf Radfahrtraining 2014	46
ABB 5 Geschlecht der Kinder beim Radfahrtraining 2014.....	46
ABB 6 Altersverteilung der Kinder beim Radfahrtraining 2014.....	47
ABB 7 Fahrradbesitz der Kinder beim Radfahrtraining 2014.....	47
ABB 8 Kinder, die bereits auf der Straße gefahren sind (Kontrollgruppe 2014)	48
ABB 9 Übungen im Schonraum, die mit „gut“ bewertet wurden (Radfahrtraining 2014)	49
ABB 10 Gesamtbewertung der Kinder nach den Schonraumübungen (Kontrollgruppe 2014).....	49
ABB 11 Übungen im Straßenverkehr, welche mit „gut“ beurteilt wurden (Kontrollgruppe 2014).....	50
ABB 12 Gesamtbewertung der Kinder nach den Übungen im Straßenverkehr (Kontrollgruppe 2014)	51
ABB 13 Einschätzung der TrainerInnen zum Bestehen der Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014).....	51
ABB 14 Risikotypen der beobachteten Kinder (Kontrollgruppe 2014).....	54
ABB 15 Risikotypen im Straßenverkehr nach Geschlecht (Kontrollgruppe 2014).....	54
ABB 16 Risikotypen im Straßenverkehr nach Migrationshintergrund (Kontrollgruppe 2014)	55
ABB 17 Risikotypen im Straßenverkehr nach Fahrradbesitz (Kontrollgruppe 2014).....	55
ABB 18 Risikotypen im Straßenverkehr nach Übungsmöglichkeiten auf der Straße (Kontrollgruppe 2014).....	56
ABB 19 Radfahrtraining: Trainings und Beobachtungen 2014.....	58
ABB 20 Trainingserfolg auf der Straße: Kinder mit guter Gesamtbewertung (Kontrollgruppe 2014).....	58
ABB 21 Trainingserfolg der einzelnen Übungen (Kontrollgruppe 2014).....	61
ABB 22 Prüfungsausgang in Prozentangaben (Kontrollgruppe 2014)	62
ABB 23 Prüfungsergebnisse nach Schule (Kontrollgruppe 2014).....	63
ABB 24 Prüfungsergebnisse nach Geschlecht (Kontrollgruppe 2014).....	63
ABB 25 Prüfungsergebnisse nach Alter (Kontrollgruppe 2014).....	64
ABB 26 Prüfungsergebnisse nach Migrationshintergrund (Kontrollgruppe 2014)	65
ABB 27 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung im Schonraum (Training 1, Kontrollgruppe 2014).....	66
ABB 28 Prüfungsergebnisse nach Trainingsbewertung im Verkehrsraum (Training 1, Kontrollgruppe 2014)	67
ABB 29 Bewertung Training 1 und 2 bei Kindern mit bestandener Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014).....	67
ABB 30 Bewertung Training 1 und 2 bei Kindern mit bestandener Radfahrprüfung (nach Risikotyp, Kontrollgruppe 2014).....	68
ABB 31 Stellenwert der Verkehrserziehung in den befragten Schulen (n=56).....	69
ABB 32 Rückmeldung zur Methode des Radfahrtrainings der FGM	73
ABB 33 Rückmeldung zur allgemeinen Zufriedenheit des Radfahrtrainings der FGM.....	74
ABB 34 Rückmeldung zum Schonraumtraining	76
ABB 35 Rückmeldung zu einem zusätzlichen Training im Verkehrserziehungsgarten	77
ABB 36 Einschätzung des Sicherheitsverhaltens und der Risikobereitschaft der Kinder (Kontrollgruppe 2014) ...	77

ABB 37	Einschätzung der Erfolgsquote der Radfahrprüfung (Kontrollgruppe 2014).....	78
ABB 38	Überblick und Ablauf, SISO-Konzept	103
ABB 39	Schulwegerkundung mit „SISO-Heft“ an der VS Murfeld, März-Mai 2015.....	107
ABB 40	Üben des Linksabbiegens zu Fuß an einer verkehrsberuhigten Kreuzung (VS Murfeld, 18.05.2015)	108
ABB 41	„SISO-Heft“	109
ABB 42	„SISO-Weste“ mit Aufdruck	109
ABB 43	SISO-Training 2 (Bremsübung VS Murfeld und VS Waltendorf Mai 2015)	114
ABB 44	SISO-Training 2 (Slalom-Parcours VS Murfeld und VS Waltendorf Mai, Juni 2015).....	115
ABB 45	SISO-Training 2 (Gleichgewichtsübungen VS Murfeld und VS Waltendorf Mai, Juni 2015	115
ABB 46	SISO-Training 2 (Links-/Rechtsübung VS Waltendorf, Juni 2015	116
ABB 47	SISO-Training 2 (Radfahren in der Verkehrsrealität, VS Waltendorf und VS Murfeld, Mai/Juni 2015)....	118
ABB 48	Zeichnungen von SchülerInnen der VS Bertha von Suttner	122
ABB 49	Zeichnungen von SchülerInnen der VS Waltendorf	123
ABB 50	Rückmeldungen der Kinder zum SISO-Training (mittels „SISO-Heft“)	125
ABB 51	SISO-Trainingskonzept	134
ABB 52	SISO-Evaluierungskonzept	135
ABB 53	Geschlecht der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe).....	138
ABB 54	Alter der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe)	139
ABB 55	Migrationshintergrund der teilnehmenden Kinder (Kontrollgruppe/Experimentalgruppe)	139
ABB 56	SISO-Trainingserfolg im Vergleich zum Radfahrtraining.....	140
ABB 57	Radfahrtraining (Kontrollgruppe): Gut durchgeführte Übungen im Straßenverkehr im Zeitverlauf.....	141
ABB 58	SISO-Training (Experimentalgruppe): Gut durchgeführte Übungen im Straßenverkehr im Zeitverlauf...	142
ABB 59	Prüfungsergebnisse Kontrollgruppe 2014	145
ABB 60	Prüfungsergebnisse Experimentalgruppe 2015	146
ABB 61	Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung (Kontrollgruppe)	149
ABB 62	Einstellung der Eltern zur Vorbereitung auf die Radfahrprüfung (Experimentalgruppe).....	149
ABB 63	Bereitschaft der Eltern: Bezahlen für ein weiteres Radfahrtraining	150
ABB 64	Bereitschaft der Eltern: Teilnahme an kostenlosem Radfahrtraining.....	150
ABB 65	Bereitschaft der Eltern: Teilnahme an kostenpflichtigem Radfahrtraining	151
ABB 66	Einschätzung der Eltern zum Fahrverhalten des Kindes.....	151
ABB 67	Einschätzung der Eltern zur Radfahrfähigkeit des Kindes	152
ABB 68	Abfrage der Eltern zum Alter des Radfahrbeginns des Kindes	152
ABB 69	Abfrage der Eltern zum Alter des selbstständigen Radfahrens des Kindes	153
ABB 70	Aufgabe der Schule: Lernen für die Radfahrprüfung.....	153
ABB 71	Aufgabe der Schule: Radfahren beibringen	154

17. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Indikatoren für die Beobachtung der Kinder	43
Tabelle 2: Überblick der durchgeführten Beobachtungen	45
Tabelle 3: Überblick der Ergebnisse der Radfahrprüfung.....	61
Tabelle 4: Überblick der befragten Radfahrtrainings-AnbieterInnen.....	82
Tabelle 5: Überblick der befragten Polizeidienststellen.....	87
Tabelle 6: Überblick der befragten Schulbusorganisationen	91
Tabelle 7: Überblick der durchgeführten Beobachtungen beim Radfahrtraining 2014 (Kontrollgruppe).....	136
Tabelle 8: Überblick der durchgeführten Beobachtungen beim SISO-Training 2015 (Experimentalgruppe).....	138
Tabelle 9: Soziale Fähigkeiten im Straßenverkehr.....	155

18. Anhang

18.1 Beobachtungsbogen Kinder

Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Geschlecht																				
Alter																				
Migrationshintergrund																				
Linkshänder																				
Fahrradbesitz zuhause																				
Fahrrad ausgeborgt																				
zu großes Fahrrad																				
zu kleines Fahrrad																				
Ab wann dürft ihr alleine auf der Straße fahren?																				
Ab wann mit Radfahrschein alleine radfahren?																				
Musst ihr auf der Straße einen Helm aufsetzen?																				
Fahrst du mit Eltern auf der Straße?																				
Fahrst du schon alleine auf der Straße?																				
physische Konstitution																				
Größe (klein/groß)																				
Übergewicht																				
Verständnis/Sprache schwierig																				
Sehschärfe, Brillenbesitz																				
links-rechts Unterscheidung																				
Kopfschmerzen, Bauchschmerzen, jammern																				
Stottern																				

SISO - Radfahrtraining Beobachtungsbogen																				
Datum:																				
Schule:																				
Klasse:																				
LehrerIn:																				
theoretische Prüfung:																				
praktische Prüfung:																				
Gruppe:																				
Anmerkungen:																				

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Radfahrkönnen - Schonraum																					
Aufsteigen																					
Anfahren																					
Blick nach hinten/schauen																					
einhändig fahren/Handzeichen geben																					
Spurhalten beim Blick nach hinten																					
richtig Bremsen ohne Füße																					
Bremsen an Ziellinie																					
Absteigen																					
Gleichgewicht																					
Radfahrkönnen gesamt																					
	1																				
	2																				
	3																				
	4																				
	5																				
	6																				
	7																				
	8																				
	9																				
	10																				
	11																				
	12																				

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Straßenverkehr																					
Zurückschauen																					
Handzeichen																					
Einordnen																					
Vorrang Achten																					
Großer Bogen und richtige Straßenseite																					
Unsicher																					
Bewertung gesamt																					
	1																				
	2																				
	3																				
	4																				
	5																				
	6																				
	7																				
	8																				
	9																				
	10																				
	11																				
	12																				

Persönlichkeit/Kompetenzen	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Aufmerksam/Konzentriert																					
schüchtern/ruhig																					
unruhig/zappelig																					
unsicher																					
Kommunikativ (redet, erzählt)																					
hoher Selbstwert/selbstbewusst																					
Verständnis																					
Träumer/abwesend																					
cool (motorische Kompetenz und Überlegenheit)																					
kognitive Erfassung																					
Draufgänger/risikobereit																					
Beschreibung der Kinder: z.B. einfühlend, extrovertiert, gerecht, bedacht, hyperaktiv, zappelphilip, impulsiv, ärgert sich schnell, aggressiv, trotzig, schnell frustriert...																					
1																					
2																					
3																					
4																					
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
10																					
11																					
12																					

18.2 Fragebogen Eltern



Liebe Eltern,

die Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM führt im Auftrag des Bundesministeriums (BMVIT) eine Studie zu Verkehrserziehung von Kindern in Österreich durch. Dafür wird Ihre Hilfe als Elternteil benötigt. Es würde uns sehr helfen, wenn Sie folgende Fragen beantworten. Die Antworten dienen nur Forschungszwecken und werden absolut vertraulich und anonym behandelt.

Bitte stecken Sie den ausgefüllten Fragebogen in das beiliegende Kuvert und geben Sie ihn Ihrem Kind wieder in die Schule mit. Er wird dann direkt und verschlossen an die Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM weitergeleitet.

Vielen lieben Dank für Ihre Unterstützung!

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an: Mag. Elke Weiss, FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität, Tel: 0316/81 04 51-46, email: weiss@fgm.at

1. **Wie heißt Ihr Kind** (Vorname genügt)? _____
2. **Es ist ein** Bub Mädchen
3. **Wie alt ist Ihr Kind?** _____
4. **Wo wohnen Sie mit Ihrem Kind?** (Bitte Postleitzahl und Ort angeben):

5. **Der Radhelm ist ein wichtiger Teil um Ihr Kind im Straßenverkehr zu schützen.**
Welcher Aussage stimmen Sie zu?

5a: In Österreich gibt es eine Radhelmpflicht für alle RadfahrerInnen	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht
5b: In Österreich gibt es eine Radhelmpflicht für Kinder unter 12 Jahren	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht
5c: In Österreich gibt es keine Radhelmpflicht – weder für Erwachsene noch für Kinder	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht

6. **Ihr Kind hat heuer im Sommer die Möglichkeit in der Schule an der Radfahrprüfung teilzunehmen.** Welchen Aussagen stimmen Sie zu?

6a: Mein Kind darf ab 10 Jahren alleine und ohne Begleitung auf der Straße Rad fahren	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht
---	---

6b: Mein Kind darf erst ab 12 Jahren alleine und ohne Begleitung auf der Straße Rad fahren	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht
6c: Mein Kind darf mit Radfahrprüfung ab 10 Jahren alleine und ohne Begleitung auf der Straße Rad fahren	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht
6d Mein Kind darf mit der Radfahrprüfung ab 12 Jahren alleine und ohne Begleitung auf der Straße Rad fahren	<input type="checkbox"/> ja, stimmt <input type="checkbox"/> nein, stimmt nicht <input type="checkbox"/> weiß nicht

7. Ihr Kind kann eine theoretische und eine praktische Prüfung ablegen um den Radfahrausweis zu erhalten. Welchen Aussagen stimmen Sie zu?

7a: Ich werde mit meinem Kind die Theorie anhand des Heftes des Jugendrotkreuzes, das mein Kind in der Schule bekommt, lernen.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7b: Ich werde die Theorie mit meinem Kind lernen – allerdings mit anderen Materialien/Unterlagen, nämlich (bitte auflisten):	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7c: Mein Kind kann das alleine – ich muss die Theorie nicht mit ihm lernen.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7d: Ich finde es ist Aufgabe der Schule mit meinem Kind für die Radfahrprüfung zu lernen.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7e: Ich habe leider keine Zeit um mit meinem Kind für die Radfahrprüfung zu lernen.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7f: Ich werde im Straßenverkehr mit meinem Kind Radfahren üben.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7g: Ich werde nur im Hof oder im Park mit meinem Kind Radfahren üben – nicht im Straßenverkehr.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7h: Ich werde im Verkehrserziehungsgarten mit meinem Kind Radfahren üben.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7i: Ich finde, es ist Aufgabe der Schule meinem Kind Radfahren beizubringen, deshalb werde ich nicht mit ihm üben.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu <input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
7j: Nein, mein Kind kann schon so gut Radfahren und ich muss nicht mehr mit ihm Radfahren üben.	<input type="checkbox"/> ja, stimme zu

	<input type="checkbox"/> nein, stimme nicht zu
--	--

8. **Das Radfahrtraining im wirklichen Straßenverkehr wird seit 20 Jahren für jedes Kind der 4. Klasse Volksschule in Graz von der Stadt Graz finanziert.** Bitte beantworten Sie uns zum Schluss noch folgende Fragen:

8a: Wären Sie bereit, für ein weiteres zusätzliches Radfahrtraining 20 Euro zu bezahlen, wenn Sie merken, dass Ihr Kind noch nicht verkehrssicher ist?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
8b: Wären Sie bereit, an einem kostenlosen Eltern-Kind Radfahrtraining teilzunehmen?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
8c: Wären Sie bereit, an einem Eltern-Kind Radfahrtraining teilzunehmen und 20 Euro zu bezahlen?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
Wenn nein: Wieviel wären Sie bereit zu zahlen?:	

9. **Zum Abschluss noch ein paar Fragen für die Statistik:**

9a: Sind Sie oder Ihr Partner/Ihre Partnerin in Österreich geboren?	<input type="checkbox"/> ja, beide <input type="checkbox"/> selbst oder Partner/in einem anderem Land geboren <input type="checkbox"/> beide in anderem Land geboren
9b: Wo ist ihr Kind geboren?	
9c: Was ist Ihr höchster Schulabschluss?	<input type="checkbox"/> Pflichtschule <input type="checkbox"/> Lehre, mittlere Schule, Fachschule ohne Matura <input type="checkbox"/> Matura <input type="checkbox"/> Hochschule, Universität, Akademie
9d: Sind Sie berufstätig?	<input type="checkbox"/> vollzeitbeschäftigt <input type="checkbox"/> halbezeitbeschäftigt <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann <input type="checkbox"/> nicht erwerbstätig <input type="checkbox"/> arbeitssuchend

Vielen lieben Dank für Ihre Bemühung!

18.3 Fragebogen DirektorInnen und LehrerInnen



Liebe DirektorInnen und LehrerInnen,

die Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM führt im Auftrag des Bundesministeriums (BMVIT) eine Studie zu Verkehrserziehung von Kindern in Österreich durch. Im Rahmen des Radfahrtrainings nutzen wir die Möglichkeit, LehrerInnen und DirektorInnen Grazer Volksschulen zu ihren Erfahrungen und Einschätzungen zu befragen. Wir möchten Sie bitten, folgenden Fragebogen für uns auszufüllen. Die Antworten dienen nur Forschungszwecken und werden absolut vertraulich und anonym behandelt.

Vielen lieben Dank für Ihre Unterstützung!

Bei Fragen wenden Sie sich bitte an: Mag. Elke Weiss, FGM – Forschungsgesellschaft Mobilität,
Tel: 0316/81 04 51 – 46, email: weiss@fgm.at

Volksschule: _____

Klasse: _____

1. Wie zufrieden sind Sie ...

Bitte kreuzen Sie an: 1=sehr zufrieden, 5= sehr unzufrieden

	1=sehr zufrieden, 5= sehr unzufrieden
... mit der Methode des Radfahrtrainings der FGM (Schonraumübungen und Radfahren in der Verkehrsrealität) als Vorbereitung für das Radfahren auf der Straße?	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>
... mit der Organisation des Radfahrtrainings?	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>
... mit dem Ablauf des Radfahrtrainings?	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>
... mit den RadfahrtrainerInnen?	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>
... mit dem Zeitaufwand für das Radfahrtraining?	1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/>

2. Was könnte besser gemacht werden? Vorschläge, Änderungswünsche, Anregungen

3. Wünschen Sie sich ein intensiveres Schonraumtraining - ein Training im geschützten Raum, wie z. B im Schulhof für Koordinationsübungen und Geschicklichkeitsspiele?

ja nein egal

Anmerkungen:

4. Wünschen Sie sich ein zusätzliches Training im Verkehrserziehungsgarten?

ja nein egal

Anmerkungen:

Die folgenden Fragen beziehen sich allgemein auf die Verkehrserziehung in Schulen und sind sehr offen gehalten:

5. Wie schätzen Sie das Sicherheitsverhalten und die Risikobereitschaft der Kinder Ihrer Klasse/Schule auf der Straße ein? (z.B. Kinder sind sehr geschickt, verhalten sich sicher, sind eher risikobereit, mangelnde Körperbeherrschung...)

6. Wie schätzen Sie die Erfolgsquote der Radfahrprüfung ein? Werden alle oder die meisten Kinder Ihrer Klasse/Schule die Radfahrprüfung schaffen? Wenn ja, wieso? Wenn nein, was glauben Sie ist der Grund dafür?

7. Welchen Stellenwert hat die Verkehrserziehung Ihrer Meinung nach in der Schule? (sehr wichtig, hoher Stellenwert, wird eher vernachlässigt, ist eigentlich Aufgabe der Eltern...)

8. In welcher Schulstufe beginnen Sie mit der Verkehrserziehung und welche Aktionen nutzen Sie? (z. B. Hallo Auto, Apfel Zitrone...)

9. Welche Inhalte der Verkehrserziehung vermitteln Sie den Kindern während der Schulzeit? (z. B. Verkehrszeichen, Regeln, Sicherheitsverhalten auf der Straße, Umweltbewusstsein, soziales Verhalten...)

10. Welche Methoden nutzen Sie? (z. B. Spiele, Computer, praktische Übungen im Turnsaal, Einladen der Exekutive/Polizei...) Bitte beschreiben Sie die Methode so genau wie möglich.

11. Welche Materialien verwenden Sie? (z. B. Computerspiele, Broschüren, Bücher wie „Freiwillige Radfahrprüfung“ vom ÖJRK...) Bitte benennen Sie die Materialien so genau wie möglich.

12. Haben Sie Wünsche, Ideen oder Vorschläge, wie die Verkehrserziehung verbessert werden könnte?

18.4 Übungsbeispiele für eine sozial ausgerichtete Verkehrserziehung mit VolksschülerInnen

Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Soziale Kompetenz

Übungsbeispiel 1: Emotionen im Straßenverkehr⁵⁸

Bitten Sie die Kinder, sich verschiedene Situationen vorzustellen:

- Du freust dich über ein neues Fahrrad
- Du bist hingefallen und dein Knie tut weh
- Du ärgerst dich, weil du den Bus versäumt hast
- Du bist traurig, weil du eine schlechte Note bekommen hast
- Du kannst deine Hausschlüssel nicht finden
- Dein Haustier ist krank und du möchtest schnell nach Hause

Geben Sie den Kindern den Auftrag, sich in eine oben beschriebene Situation hinein zu versetzen und das dazugehörige Gefühl zu beschreiben, und wenn möglich, nachzuempfinden.

Bitten Sie die Kinder, folgende Frage zu beantworten:

«Ist es mit diesem Gefühl, leichter oder schwerer, auf der Straße unterwegs zu sein?»

Erklären Sie, dass Emotionen (eigene wie andere) Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten und damit auf die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr haben.

Beispiel:

Ausgangssituation: Dein Haustier ist krank und du möchtest schnell nach Hause

Dazugehöriges Gefühl: Traurigkeit, Angst, Unruhe, Stress

Verhalten auf der Straße aufgrund des Gefühls: Unkonzentriertes Gehen/Fahren, mögliches Übersehen von Verkehrszeichen, mögliches Missachten von Regeln aufgrund von Unruhe und Stress usw.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 1 Stunde

Ziel der Übung:

- Konstruktiver Umgang mit Emotionen
- Aufzeigen, dass Emotionen Einfluss auf das Verkehrsverhalten haben

⁵⁸ Anlehnung an die Übung „Was machst du, wenn ...“ (S. 49). [Uni Koblenz](#) [28.11.2016]

Übungsbeispiel 2: Zwei Briefe⁵⁹

Bitte Sie die Kinder, einen kurzen Brief über eine Situation zu schreiben, bei der sie sich im Verkehr unsicher fühlen.

Beispiele:

- Ich habe Angst, über die Straße zu gehen.
- Ich kenne meinen neuen Schulweg noch nicht.
- Ich habe Angst, von einem Auto überholt zu werden.
- Ich weiß nicht, wo ich mit dem Fahrrad fahren darf.
- Ich weiß nicht, in welchen Bus ich einsteigen muss.
- Ich traue mich nicht, mit dem Fahrrad nach links abzubiegen.
- Ich kenne die Gangschaltung meines Fahrrads noch nicht genau.

Anschließend bitten Sie die Kinder, einen zweiten Brief zu schreiben. In diesem Brief sollen sie sich vorstellen, ein/e SuperheldIn zu sein, der/die alle Probleme lösen kann. Die Kinder sollen versuchen, eine Antwort auf die ausgewählte Situation aus der Sicht des Superhelden/der Superheldin zu finden (realistische und utopische Antwortfindungen sind möglich).

Geben Sie anschließend ein Beispiel von sich selbst und erarbeiten Sie die Problemlösung gemeinsam mit den Kindern. Dabei können Sie zuerst eine utopische Problemlösung aus Sicht des Superhelden/der Superheldin geben und anschließend mit den Kindern gemeinsam eine realistische Problemlösung erarbeiten. Die Briefe der Kinder können behalten, eingesammelt oder gemeinsam thematisiert werden (mit dem Einverständnis der Kinder).

Beispiel:

Brief 1: Aufschreiben der Unsicherheit: Ich habe Angst, über die Straße zu gehen. Es gibt zwar einen Zebrastreifen, doch die Autos bleiben nicht stehen.

Brief 2:

Utopische Problemlösung: Der Superheld kommt und fliegt mit mir über die Straße.

Realistische Problemlösung:

a) Das Kind bittet eine/n erwachsene/n FußgängerIn oder eine/n andere/n SchülerIn, mit ihm gemeinsam über die Straße zu gehen.

b) Das Kind hebt seinen Arm und deutet dem/der AutofahrerIn, dass es über die Straßen gehen möchte und bittet ihn/sie durch dieses Signal, stehen zu bleiben.

Erarbeitete Problemlösungen können anschließend in der Praxis geübt werden.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 2 Stunden

Materialien für die Übung:

- Schreibunterlagen

Ziel der Übung:

- Sichtbarmachen von Problemen für Kinder im Straßenverkehr
- Erarbeiten von Problemlösungen zur Bewältigung von Unsicherheiten
- Kommunikation im Straßenverkehr üben

⁵⁹ Anlehnung an die Übung „Probleme aufschreiben“ (S. 70). [Uni Koblenz](#) [28.11.2016].

Übungsbeispiel 3: Unterschiedliche Rollen

Bitten Sie die Kinder, sich in die Rolle eines Verkehrsteilnehmers/einer Verkehrsteilnehmerin hineinzusetzen, z. B. FußgängerIn, Scooter-FahrerIn, RadfahrerIn, MopedfahrerIn, AutofahrerIn, LKW-FahrerIn usw.

Bilden Sie Gruppen mit unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen. Nach Zuteilung der Rolle bitten Sie jedes Kind (pro Gruppe) folgende drei Fragen zu beantworten:

1. Was ist meine größte Angst in Bezug auf die anderen VerkehrsteilnehmerInnen?
2. Was ist mein größter Wunsch an die anderen VerkehrsteilnehmerInnen?
3. Welche Form der Kommunikation soll ich mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen am besten wählen (z. B. Sprechen, Deuten)?

Lassen Sie die Antworten innerhalb einer Gruppe diskutieren.

Anschließend können die Ergebnisse in der ganzen Klasse zusammengefasst und besprochen werden.

Vermitteln Sie den Kindern, dass jede/r VerkehrsteilnehmerIn Bedürfnisse der Wertschätzung hat, und dass der Wunsch nach Sicherheit auf der Straße von allen respektiert und ein richtiges Verkehrsverhalten eingehalten werden muss. Thematisieren Sie weiters die Wichtigkeit einer klaren Kommunikation zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen (z. B. Sprechen, Rufen, Deuten).

Beispiel:

Kind A versetzt sich in die Rolle einer Radfahrerin, Kind B in die Rolle eines Scooter-Fahrers usw.

Kind A aus Sicht der Radfahrerin formuliert die größte Angst, z.B. in Bezug auf den Autofahrer: Ich habe Angst, dass der Autofahrer zu schnell fährt. Anschließend wird der größte Wunsch formuliert, z.B. ich wünsche mir, dass der Autofahrer langsamer fährt. Abschließend überlegt sich Kind A, aus Sicht der Radfahrerin, die beste Kommunikationsform mit dem Autofahrer, z.B. mit der Hand deuten, mit der Fahrradglocke klingeln.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 2 Stunden

Ziel der Übung:

- Aufzeigen von Bedürfnissen unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen
- Aufzeigen der Wichtigkeit von Wertschätzung gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen
- Kommunikation zwischen unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen üben

Übungsbeispiel 4: Der «Multikulti-Verkehrstag»

Diskutieren Sie mit den Kindern unterschiedliche Verkehrs- und Verhaltensgewohnheiten in verschiedenen Ländern. Dabei können auch eigene Erfahrungen von Kindern mit Migrationshintergrund eingebracht werden.

Beispiele:

- In manchen Ländern ist das Radfahren bei Frauen nicht erlaubt oder nicht üblich (z. B. Saudi-Arabien).
- In manchen Ländern bewegen sich Kinder bereits in jungen Jahren (allein) auf der Straße (z. B. Türkei).
- In manchen Ländern gibt es keine Radfahrprüfung für Kinder (z. B. Italien).
- In manchen Ländern wird die Autohupe als Kommunikations- und Bremssignal eingesetzt (z. B. Indien).
- In manchen Ländern ist das Fahren mit Öffentlichen Verkehrsmitteln (wie Bus oder Straßenbahn) unbeliebt (z. B. Kroatien).
- In manchen Ländern geht man bei «Rot» über die Straße, wenn keine Fahrzeuge kommen (z. B. Niederlande).
- In manchen Ländern benutzt man auch den Pannestreifen zum Autofahren (z. B. Griechenland).

Welche Unterschiede beim Zufußgehen, Radfahren etc. finden die Kinder in ihrer Gruppe/Klasse?
Welche Gemeinsamkeiten gibt es ihrer Gruppe/Klasse?

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 1 Stunde

Ziel der Übung:

- Bewusstmachen, dass jedes Land seine eigene Verkehrskultur hat.
- Aufzeigen unterschiedlicher Verkehrsgewohnheiten bei Menschen.
- Respektieren von Unterschieden im Verkehrsgefüge.
- Zusammenführen von Gemeinsamkeiten im Verkehrsgefüge.

Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Bewegungskompetenz

Übungsbeispiel 1: Psychomotorische Übungen⁶⁰ (ohne Verkehrsmittel)

Viele Übungen zur Erlangung von Bewegungskompetenz können mühelos in den regulären Sportunterricht eingebaut werden. Folgende angeführten Beispielübungen sind leicht durchzuführen und haben positive Auswirkungen auf das Bewegen im Verkehrsraum:

Beispiele:

- Während der Fortbewegung Kleingeräte balancieren, z. B. Tennisbälle oder Taschentücher auf einem Joghurtbecher oder Löffel balancieren; Buch auf Kopf balancieren etc.
- Während der Fortbewegung auf einem Bein hüpfen.
- Wechsel in der Fortbewegung: z. B. Schrittempo, Schrittlänge, Gangart wechseln.
- Zahlen in Einfachbewegungen ausdrücken, z. B. 1=rechter Arm hoch, 2=linker Arm hoch, 3=rechtes Bein hoch, 4=linkes Bein hoch, 5=Hüpfen aus dem Stand etc.
- Zahlen in komplexen Bewegungen ausdrücken, z. B. 1=vorwärts gehen, 2=rückwärts gehen, 3=seitwärts nach links gehen, 4=seitwärts nach rechts gehen, 5=Zeitlupen-Gehen etc.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 1 Stunde

Materialien für die Übung:

- Kleingeräte zum Balancieren (Tennisbälle, Taschentücher, Joghurtbecher, Löffel, Bücher etc.)

Ziel der Übung:

- Stärkung der psychomotorischen Fähigkeiten für den Aufenthalt im Verkehrsraum.

⁶⁰ Anlehnung an: E. Freiberger/D. Schöne: Sturzprophylaxe im Alter. Grundlagen und Module zur Planung von Kursen. Deutscher Ärzteverlag Köln 2010.

Übungsbeispiel 2: HonglüDeng-Ampelspiel⁶¹

Das HonglüDeng-Ampelspiel wird in China gespielt und ist ein Lauf- und Fangspiel, bei dem es keine SiegerInnen gibt. Dieses Spiel kann im Turnsaal oder im Freien gespielt werden.

SpielerInnen: 10-20 SpielerInnen oder mehr

Ein Kind macht die Augen zu oder bindet sich ein Tuch um die Augen (man kann auch eine Augenbinde verwenden). Dann muss es die anderen fangen. Die Kinder gehen oder laufen im Raum herum. Der/die FängerIn darf «Grün, Gelb oder Rot» sagen. Bei «Grün» dürfen alle Kinder schnell gehen, bei «Gelb» müssen die Kinder auf einem Bein hüpfen und bei «Rot» müssen alle stehen bleiben. Der/die FängerIn muss erkennen, wen er/sie gefangen hat, sonst gilt der Fang nicht. Der/die Gefangene muss dann als Nächste/r fangen.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: Das Spiel dauert mindestens 10 Minuten, kann aber je nach Lust und Laune länger gespielt werden.

Materialien für die Übung:

- Tuch/Augenbinde

Ziel der Übung:

- Üben motorischer Handlungskontrolle für den Aufenthalt im Verkehrsraum.

Übungsbeispiel 3: Hindernisparcours (mit Fortbewegungsmitteln)

Veranstalten Sie mit den Kindern einen Hindernisparcours mit unterschiedlichen Fortbewegungsmitteln, z. B. Dosenlaufen, Pedalo-Lauf, Scooter-, Laufrad- und/oder Fahrrad-Parcours.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 1-3 Stunden

Materialien für die Übung:

- Dosen (Schnüre, Gummiringe zum Befestigen), Verkehrshütchen (oder leere Trinkflaschen), Roller/Scooter, Skateboard, Pedalo, Fahrrad, Schreibunterlagen

Ziel der Übung:

- Freude an der Bewegung stärken.
- Üben motorischer Handlungskontrolle für den Aufenthalt im Verkehrsraum.

⁶¹ Anlehnung an: M. Steindl, A. Olcay, R. Teutsch: BEŞTAŞ. [Interkulturelle Spielesammlung/Interkulturelle Spielesammlung \[22.11.2016\]](#)

Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Sicherheitskompetenz

Übungsbeispiel 1: Wahrnehmungstour im Schul- oder Wohnumfeld

- Legen Sie mit den Kindern eine Route im Schul- oder Wohnumfeld fest, die Sie gemeinsam abgehen möchten.
- Bitten Sie die Kinder, ein Schreibheft mitzunehmen, das sie als Verkehrstagebuch nutzen können, um alle Eindrücke und Erfahrungen aufzeichnen zu können.
- Definieren Sie im Vorhinein, welche Dinge, Umstände, Situationen im Verkehrsraum von den Kindern bewusst wahrgenommen und beobachtet werden sollen.

Die Aufträge können sich abwechseln oder in Kleingruppen unterschiedlich aufgeteilt werden.

Beispiele:

- Fokus auf Gegenstände, die den Verkehr regeln: z. B. Verkehrszeichen, Ampeln, Bodenmarkierungen etc.
- Fokus auf unterschiedliche Verkehrsmittel
- Fokus auf unterschiedliche Schilder: z. B. Verkehrszeichen, Informationstafeln, Ortsschilder, Werbeschilder etc.
- Fokus auf das Verhalten anderer VerkehrsteilnehmerInnen: z. B. verständnisvolles Verhalten von AutofahrerInnen, rücksichtsloses Verhalten oder Regelbrüche von RadfahrerInnen etc.
- Fokus auf Geräusche: z. B. Geräusche in der Natur, Geräusche im Alltag, Geräusche im Verkehr etc.
- Fokus auf Gerüche: z. B. Gerüche in der Natur, Gerüche im Alltag, Gerüche im Verkehr etc.
- Fokus auf Kreuzungen: z. B. Art der Kreuzung, Wie ist die Kreuzung geregelt? Wer darf zuerst fahren? etc.

Die Kinder sollen alle Eindrücke sammeln und in ihr Heft notieren.



© FGM



© FGM

Diskutieren Sie die Ergebnisse abschließend gemeinsam (vor Ort oder zu Hause/in der Klasse).

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 2 Stunden

Materialien für die Übung:

- Schreibunterlagen/Verkehrstagebuch, ev. Fotoapparat

Ziel dieser Übung:

Bewusstes Wahrnehmen und Beobachten des Verkehrsraums.

Übungsbeispiel 2: Radfahrtraining «Light»

Sie möchten ein Radfahrtraining mit SchülerInnen durchführen oder mit Ihren Kindern gemeinsam mit dem Fahrrad den Verkehrsraum erkunden.

Folgen Sie folgenden Schritten:

Schritt 1: Einstieg in der Klasse/zu Hause – Theoriebeispiele:

- Wiederholen Sie die wichtigsten Verkehrsregeln beim Radfahren. Gehen Sie z. B. die wichtigsten Verkehrszeichen und Verhaltensregeln für RadfahrerInnen in der Theorie durch.
- Gehen Sie gemeinsam die vorgeschriebene verkehrstaugliche Ausstattung eines Fahrrads durch.

Schritt 2: Gehen Sie anschließend mit den Kindern die ausgewählte Fahrradroute zu Fuß ab, um das richtige Radfahrverhalten vorbereitend zu üben. Dabei können Verkehrszeichen, Vorrangregeln, das richtige Rechts- und Linksabbiegen, Kreuzungsbereiche etc. gemeinsam besprochen und im «Trockentraining» durchgespielt werden. Unsicherheiten, die beim Radfahren auftreten können, sollen dadurch entschärft werden.



© FGM

Schritt 3: Absolvieren Sie die Route nun mit dem Fahrrad.

Schritt 4: Schließen Sie die Übung in der Klasse/zu Hause so ab, dass möglichst keine offenen Fragen der Kinder zurückbleiben.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 3 Stunden

Materialien für die Übung:

- Ordnungsgemäße Fahrradausrüstung und Fahrradhelme, Reparaturset, Erste-Hilfe-Set

Ziel dieser Übung:

- In der Theorie Erlerntes in der Praxis anwenden.
- Richtiges Radfahrverhalten erlernen.

Exemplarische Übungsbeispiele für die Praxis: Risikokompetenz

Übungsbeispiel: Der «Risiko-Tag»

Veranstalten Sie mit den Kindern einen «Risiko-Tag». An diesem Tag sollen sämtliche Risiken, Fehler, Regelbrüche, aber auch Unsicherheiten, die im realen Verkehrsgeschehen auftreten können oder eingegangen werden, zum Thema gemacht werden.

Schritt 1: Sammeln Sie gemeinsam mit den Kindern (zu Hause/in der Klasse) Risiken, Unsicherheiten, Fehler und Regelbrüche, die beim Zufußgehen, Radfahren und ÖV-Fahren im realen Verkehrsgeschehen auftreten können bzw. eingegangen werden.

Schritt 2: Wählen Sie einige Punkte aus der Liste, um diese gemeinsam im Verkehrsraum (im geschütztem Rahmen!) nachzuspielen. Die Kinder können in einem Rollenspiel in unterschiedliche VerkehrsteilnehmerInnen schlüpfen.

Schritt 3: Diskutieren Sie anschließend die ausgewählten Punkte gemeinsam, die möglichen Konsequenzen von riskantem Verkehrsverhalten und lassen Sie die Kinder selbst Lösungsvorschläge zu riskantem oder fehlerhaftem Verhalten erarbeiten (bei Bedarf Hilfestellung geben!)

Vermitteln Sie den Kindern, dass riskantes Verhalten negative Auswirkungen auf sich selbst und andere VerkehrsteilnehmerInnen hat. Machen Sie ihnen bewusst, dass Risiken im Verkehr minimiert werden können, indem man sein eigenes Verhalten reflektiert und korrigiert.

Beispiel:

Riskantes Verhalten als FußgängerIn: Über den Zebrastreifen laufen, ohne vorher zu schauen.

Riskantes Verhalten als RadfahrerIn: Ohne Handzeichen nach links abbiegen.

Riskantes Verhalten als AutofahrerIn: Zu schnelles Fahren im Ortsgebiet.

Rollenspiel: Kind A spielt die FußgängerIn, die, ohne zu schauen, über den Zebrastreifen läuft. Kind B spielt einen Autofahrer, der eine Notbremsung machen muss (Achten auf geschütztem Rahmen!).

Konsequenzen: Notbremsung, Verletzungsgefahr, Unfallgefahr

Lösungsvorschläge: Zuerst schauen, bevor man über die Straße geht.

Variante 2:

Anstatt des Rollenspiels können auch andere VerkehrsteilnehmerInnen in Bezug auf das Risikoverhalten beobachtet werden.

Zusatzübung zur Sozialen Kompetenz:

Spielt Sozialverhalten im Verkehr in dieser Übung eine Rolle?

Dauer der Übung: ca. 2 Stunden

Ziel dieser Übung:

- Risiko- und Fehlverhalten thematisieren
- Offenen Rahmen für Ängste und Unsicherheiten schaffen
- Kinder in Vorbildrollen schlüpfen lassen, in dem sie selbst Lösungen für korrektes Verkehrsverhalten erarbeiten und anwenden können.

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber:

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

Inhaltliche Erarbeitung:

Mag^a. Elke Weiß; Tina Panian, Bakk. (phil) – Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM
Wien, März 2017

Projektnummer: 199.855

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"**.