

A young girl with dark hair, wearing a blue button-down shirt and a black backpack, is smiling broadly at the camera. She is holding a small object in her right hand. In the background, other people are visible but out of focus, including a woman in a blue jacket and another girl wearing glasses.

KFV - SICHER LEBEN 40

ANALYSE UND VERGLEICH VON
UNFÄLLEN AUF AUSBILDUNGS- UND
FREIZEITWEGEN VON KINDERN,
JUGENDLICHEN UND STUDIERENDEN

KFV - SICHER LEBEN. BAND 40

Analyse und Vergleich von Unfällen auf Ausbildungs- und
Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden

Wien, 2023.

Medieninhaber und Herausgeber
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autor*innen

DIⁱⁿ Veronika Zuser

DI Aggelos Soteropoulos

Mag.^a Eva Aigner-Breuss

Mag.^a Anita Eichhorn

Dr.ⁱⁿ Eveline Braun

DI Alexander Pommer

Mag. Carl Neumayr

Mag.^a Raffaella Neustifter

© KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

ANALYSE UND VERGLEICH VON
UNFÄLLEN AUF AUSBILDUNGS-
UND FREIZEITWEGEN VON
KINDERN, JUGENDLICHEN UND
STUDIERENDEN

INHALT

ZUSAMMENFASSUNG	10
VOLKSSCHULKINDER	11
KINDER DER SEKUNDARSTUFE 1	12
JUGENDLICHE	13
STUDIERENDE	15
SUMMARY	18
PRIMARY SCHOOL CHILDREN	19
CHILDREN AT SECONDARY LEVEL 1 (10-14 YEARS OLD)	20
ADOLESCENTS (15-19 YEARS OLD)	21
STUDENTS (20-24 YEARS OLD)	23
1 EINLEITUNG	24
2 ANALYSE DES UNFALLGESCHEHENS	26
2.1 GRUNDSÄTZLICHES ZUR ZIELGRUPPE UND ZU DEN VERWENDETEN UNFALLDATENBANKEN	26
2.2 AMTLICHE VERKEHRSUNFALLSTATISTIK (UDM)	30
2.2.1 VERUNGLÜCKTE NACH ALTERSKLASSEN	30
2.2.2 UNTERSCHIEDE IM UNFALLGESCHEHEN ZWISCHEN AUSBILDUNGS- UND FREIZEITWEGEN 6- BIS 15-JÄHRIGER	34
2.3 ARBEITS- UND WEGUNFALLSTATISTIK (AUVA)	65
2.3.1 ZEITLICHE ENTWICKLUNG	66
2.3.2 VERUNFALLTE AUF AUSBILDUNGSWEGEN NACH ALTER UND GESCHLECHT	67
2.3.3 WOCHENTAG	69
2.3.4 TAGESZEIT	69
2.3.5 UNFALLART (VERKEHRSART)	70

2.4	INJURY DATABASE (IDB) AUSTRIA	71
2.4.1	ZEITLICHE ENTWICKLUNG	71
2.4.2	AUSBILDUNGSWEGE NACH ALTER	72
2.4.3	AUSBILDUNGSWEGE NACH TRANSPORTMITTEL	73
2.4.4	UNFALLRATE	75
2.5	DISKUSSION UND ZUSAMMENFASSUNG UNFALLANALYSE	75
2.5.1	AMTLICHE UNFALLSTATISTIK (UDM)	76
2.5.2	ARBEITS- UND WEGUNFALLSTATISTIK (AUVA)	79
2.5.3	INJURY DATABASE (IDB) AUSTRIA	80
3	ANALYSE DER VERKEHRSMITTELNUTZUNG	84
3.1	SCHUL- UND AUSBILDUNGS- BZW. ARBEITSWEGE	84
3.2	FREIZEITWEGE	87
3.3	VERGLEICH ZWISCHEN SCHUL- UND AUSBILDUNGS- BZW. ARBEITSWEGEN UND FREIZEITWEGEN	89
3.4	ZUSAMMENFASSUNG VERKEHRSMITTELNUTZUNG	91
3.5	UNFALLGESCHEHEN UND VERKEHRSMITTELNUTZUNG IM KURZÜBERBLICK	91
4	ÖSTERREICHWEITE ONLINE-BEFRAGUNG	96
4.1	BESCHREIBUNG DER STICHPROBE	96
4.2	SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE	97
4.2.1	WEGLÄNGEN	97
4.2.2	VERKEHRSMITTELNUTZUNG	99
4.2.3	BEGLEITUNG	100
4.2.4	WAHRGENOMMENE SICHERHEIT	100
4.2.5	MASSNAHMEN BEI DÄMMERUNG	103
4.2.6	VERÄNDERUNG DER MOBILITÄT DURCH DIE CORONA-PANDEMIE	106

INHALT

4.3	FREIZEITWEGE	106
4.3.1	HÄUFIGKEIT	106
4.3.2	WEGLÄNGEN	108
4.3.3	VERKEHRSMITTELNUTZUNG	109
4.3.4	BEGLEITUNG	110
4.4	VERGLEICH SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE – FREIZEITWEGE	110
4.4.1	VERKEHRSMITTELNUTZUNG	110
4.4.2	BEGLEITUNG	112
4.4.3	KONFLIKTSITUATIONEN	112
4.4.4	HÄUFIGKEIT VON UNFÄLLEN	113
4.4.5	BEHANDLUNG DER UNFALLVERLETZUNGEN	115
4.4.6	UNFALLGEGNER:INNEN	116
4.4.7	UNFALLANZEIGE	116
4.4.8	GENUTZTES VERKEHRSMITTEL	117
4.4.9	UNFALLORT	118
4.5	DIE BEFRAGUNGSERGEBNISSE IM KURZÜBERBLICK	120
4.5.1	SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE	120
4.5.2	FREIZEITWEGE	121
4.5.3	VERGLEICH SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE UND FREIZEITWEGE	122
4.5.4	KONFLIKTSITUATIONEN IM STRASSENVERKEHR BEI JUGENDLICHEN UND STUDIERENDEN	122
4.5.5	UNFÄLLE IM STRASSENVERKEHR	122
5	FAZIT UND EMPFEHLUNGEN	124
	VOLKSSCHULKINDER	124
	KINDER DER SEKUNDARSTUFE 1	125
	JUGENDLICHE	125
	STUDIERENDE	126

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	128
TABELLENVERZEICHNIS	136
LITERATURVERZEICHNIS	138
AN HANG	140
FRAGEBOGEN KINDER VOLKSSCHULE/ SEKUNDARSTUFE 1	140
FRAGEBOGEN JUGENDLICHE 14-18 JAHRE	146
FRAGEBOGEN STUDIERENDE	151
IMPRESSUM	156

VORWORT

Bei der AUVA sind ca. 4,5 Millionen Personen gesetzlich gegen die wirtschaftlichen, gesundheitlichen und sozialen Folgen von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten versichert. Darunter auch rund 1,4 Millionen Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten.

Die AUVA finanziert ihre Aufgaben fast zur Gänze aus den Beiträgen der Dienstgeber und übernimmt dafür die Haftung für Arbeitsunfälle und das Auftreten von Berufskrankheiten. Kernaufgaben der AUVA sind die Verhütung von Arbeitsunfällen sowie die Heilbehandlung und Rehabilitation. Ziel ist es, Unfallopfer und Beschäftigte mit Berufserkrankungen möglichst rasch wieder in den Arbeitsprozess zu integrieren. Eine weitere Kernaufgabe der AUVA ist die finanzielle Entschädigung. Diese vier Aufgabenbereiche der AUVA ermöglichen eine integrierte und effiziente Unfallversicherung mit hohem volkswirtschaftlichen und gesellschaftlichen Nutzen.

Die AUVA betreibt das Traumazentrum Wien mit den beiden Standorten Meidling und Brigittenau/Lorenz Böhler, die Unfallkrankenhäuser Linz, Salzburg, Klagenfurt und Steiermark mit den beiden Standorten Graz und Kalwang sowie die Rehabilitationszentren Meidling (Wien), Weißer Hof (NÖ), Häring (Tirol) und Tobelbad (Steiermark). In den Einrichtungen der AUVA werden jährlich über 375.000 Patientinnen und Patienten auf medizinischem Spitzenniveau versorgt, davon mehr als 46.000 stationär.

Die Verhütung von Schulwegunfällen im Straßenverkehr ist sowohl der AUVA als auch dem KfV ein großes Anliegen. Seit vielen Jahren besteht eine erfolgreiche interdisziplinäre Zusammenarbeit in diesem Bereich. Die Schwerpunkte der Zusammenarbeit liegen dabei gleichermaßen auf Forschung, Bewusstseinsbildung und Umsetzung. Der vorliegende Bericht ist im Rahmen der Kooperation von AUVA und KfV entstanden.

ZUSAMMENFASSUNG

Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden machen einen nicht unwesentlichen Teil des Gesamtunfallgeschehens im Straßenverkehr aus, wobei es nicht nur auf Freizeitwegen, sondern immer wieder auch auf Wegen zur und von der Schule bzw. Ausbildungsstätte zu Unfällen kommt. Das Ziel des gegenständlichen Projekts lag daher in der Schaffung einer Datengrundlage zur Analyse von Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Schul- bzw. Ausbildungswegen sowie Freizeitwegen, die in weiterer Folge – im Sinne der Prävention solcher Unfälle – als Informationsbasis für Bewusstseinsbildung insbesondere pädagogischen Fachkräften dienen und in alle Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der AUVA einfließen soll.

Hierzu wurde zunächst eine Analyse des Unfallgeschehens von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen anhand von Daten aus drei Unfalldatenbanken (Amtliche Unfallstatistik (UDM), Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA und KfV Injury Database (IDB)) durchgeführt. Zudem wurden auch Daten zur Verkehrsteilnahme bzw. Verkehrsmittelnutzung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen auf Grundlage von KfV-Exposure-Daten¹ analysiert. Darüber hinaus wurde eine österreichweite Online-Befragung von Eltern von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 sowie von Jugendlichen und Studierenden durchgeführt, um – ergänzend zur Unfallanalyse und Analyse der Verkehrsmittelnutzung – vertiefende Zusatzinformationen bezüglich Sicherheit, Verkehrsmittelnutzung und Unfällen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen im Straßenverkehr zu erhalten.

Die Daten der Unfallanalyse und die Resultate der Online-Befragung² zeigten, dass zwischen Kindern, Jugendlichen und Studierenden deutliche Unterschiede betreffend Unfälle auf Schul- bzw. Ausbildungswegen und Freizeitwegen sowie auch in Sachen Verkehrsmittelnutzung und Sicherheit bestehen. Zu beachten ist einerseits, dass die Altersabgrenzungen in den verschiedenen Datenquellen unterschiedlich sind und andererseits, dass der Wegezweck (Ausbildung oder Freizeit) auch nicht aus allen Datenquellen für alle Altersgruppen hervorgeht. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse nach Kindern, Jugendlichen und Studierenden dargestellt. Bei den Kindern wird zusätzlich zwischen Volksschulkindern, also Kindern im Altersbereich von 5 bzw. 6 bis 9 bzw. 10 Jahren, und Schulkindern der Sekundarstufe 1 im Alter von 9 bzw. 10 bis 14 Jahren unterschieden.³

1 Bei der Exposure-Befragung handelt es sich um eine repräsentative Umfrage über Nutzungsverhalten und Ausübung von Aktivitäten in Verkehr, Freizeit und Heim in Österreich, die im Auftrag des KfV regelmäßig durchgeführt wird.

2 Insgesamt umfasst die Stichprobe 299 Volksschulkinder im Alter von 6 bis 10 Jahren, 337 Schulkindern der Sekundarstufe 1 im Alter von 10 bis 14 Jahren, 492 Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren und 514 Studierende im Alter von 18 bis 25 Jahren.

3 In der Unfallstatistik ist die besuchte Schulstufe nicht bekannt, daher wurden für die Analyse die Altersgruppen mit 6-9 Jahren und 10-14 Jahren festgelegt, um eine ungefähre Abstufung zwischen Volksschule und Sekundarstufe 1 zu ermöglichen. In der Online-Befragung wurde nach der besuchten Schulstufe gefragt, wodurch die Angabe hier genau ist.

VOLKSSCHULKINDER

Größenordnung und Anteil am Gesamtunfallgeschehen

Im Zuge der Unfallanalyse wurde deutlich, dass im Zeitraum 2018 bis 2020 durchschnittlich pro Jahr etwa 650 6- bis 9-jährige Kinder verunfallen und der Anteil dieser Altersgruppe am Gesamtunfallgeschehen mit 2% relativ gering ist. Auch im Rahmen der Online-Befragung zeigte sich, dass Volksschulkinder laut Angaben der Eltern viel seltener in Unfälle im Straßenverkehr involviert sind als Jugendliche und Studierende. 12% der Eltern von Volksschulkindern berichteten von einem Unfall im Straßenverkehr in den letzten drei Jahren.

Zusammenhang von Unfällen und Verkehrsmittelnutzung

Volksschulkinder verunfallen mehrheitlich beim Mitfahren im Pkw (44%), zu Fuß (35%) oder mit dem Fahrrad (16%). Bei Unfällen auf Schul- und Freizeitwegen unterscheiden sich die genutzten Verkehrsmittel stark: Auf Schulwegen verunglücken Volksschulkinder großteils zu Fuß, an zweiter Stelle stehen (vor dem Pkw) öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Straßenbahn, Eisenbahn). Auf Freizeitwegen verunglücken Volksschulkinder deutlich häufiger mit dem Fahrrad als auf Schulwegen. Unfälle beim Mitfahren im Pkw ereignen sich größtenteils auf Freizeitwegen, auf Schulwegen haben sie laut der Verkehrsunfallstatistik nur einen geringen Anteil. In der Online-Befragung wurde deutlich, dass Volksschulkinder bei den berichteten Unfällen vor allem mit dem Fahrrad, mit dem Scooter, aber auch zu Fuß unterwegs waren, wobei in dieser Hinsicht jedoch nicht zwischen Schul- und Freizeitweg unterschieden wurde und es sich mehrheitlich um Unfälle handelte, die nicht angezeigt bzw. gemeldet wurden (wodurch Unfälle wie diese auch nicht in die Verkehrsunfallstatistik oder die Statistik der AUVA-Wegunfälle einfließen).

Bei Volksschulkindern korrespondiert am Schulweg das Zufußgehen als am häufigsten genutzte Verkehrsart mit der Zahl der Unfälle (dies zeigte sich sowohl bei der Analyse der KfV-Exposure-Daten als auch in der Online-Befragung), die sich hauptsächlich beim Zufußgehen ereignen. Gleichfalls gehen die mehrheitlichen Fahrradunfälle auf Freizeitwegen mit einer im Vergleich zu Schulwegen deutlich häufigeren regelmäßigen Nutzung des Fahrrads auf Freizeitwegen einher.

Die Online-Befragung konnte überdies deutlich machen, dass Volksschulkinder prinzipiell relativ kurze Distanzen von Schul- und Freizeitwegen zurücklegen, wobei sie auf Schulwegen am häufigsten mit Gleichaltrigen unterwegs sind. Auf Schulwegen sind sie häufiger allein unterwegs als auf Freizeitwegen. Hier sind sie häufiger mit Erwachsenen unterwegs.

Sicherheit am Schulweg

Die Sicherheit am Schulweg wird von Eltern von Volksschulkindern im Vergleich der Altersgruppen am geringsten eingestuft, wobei Faktoren für einen unsicheren Schulweg insbesondere die Notwendigkeit vieler Straßenquerungen sowie stark befahrene Straßen bzw. viel Verkehr darstellen. Faktoren für einen sicheren Schulweg sind hingegen das Vorhandensein von Schutzwegen bzw. Zebrastreifen, wenig Verkehr und die Anwesenheit von Schülerlotsendienst oder Polizei.

Unfallgegner:innen und Unfallursachen

Die Analyse der Unfalldaten konnte zudem aufzeigen, dass Volksschulkinder zu Fuß auf Freizeitwegen ihre Unfälle mehrheitlich selbst verursachten (durch eigenes Fehlverhalten), wohingegen die Unfälle der Kinder auf Schulwegen zu Fuß etwas häufiger durch andere Verkehrsteilnehmer:innen verursacht wurden. Nicht von den Kindern verursachte Unfälle waren auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung und Unachtsamkeit/Ablenkung durch bzw. von anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Pkw-Lenkenden zurückzuführen. Verunfallen Volksschulkinder mit dem Fahrrad, dann vor allem auf Freizeitwegen und mehrheitlich bei Alleinunfällen durch eigene Unachtsamkeit/Ablenkung oder nicht angepasste Geschwindigkeit.

KINDER DER SEKUNDARSTUFE 1

Größenordnung und Anteil am Gesamtunfallgeschehen

Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 verunglückten jährlich etwa 1.400 10- bis 14-jährige Kinder im Straßenverkehr; der Anteil dieser Altersgruppe am Gesamtunfallgeschehen ist mit 3% relativ gering. Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 berichteten in der Online-Befragung (13%) im Vergleich zu Jugendlichen und Studierenden deutlich seltener von einem Unfall im Straßenverkehr in den letzten drei Jahren.

Zusammenhang von Unfällen und Verkehrsmittelnutzung

Schulkinder der Sekundarstufe 1 verunfallen insgesamt am häufigsten mit dem Fahrrad (37%), wobei sie auf Freizeitwegen häufiger mit dem Fahrrad verunfallen als auf Schulwegen, auf denen sie mehrheitlich zu Fuß verunfallen. Insgesamt liegen Unfälle zu Fuß an dritter Stelle (20%), nach Unfällen mit dem Pkw (26%). Auch in dieser Altersstufe ist der Anteil der Pkw-Unfälle auf Schulwegen gering, die meisten Pkw-Unfälle ereignen sich in der Freizeit. In der Online-Befragung zeigte sich ebenso, dass Schulkinder der Sekundarstufe 1 bei den berichteten Unfällen vor allem mit dem Fahrrad (sowie mit dem Scooter) unterwegs waren.

Auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 gehen die Unfallzahlen mit der Art der Verkehrsmittelnutzung einher, wobei 10- bis 14-Jährige auf Schulwegen vor allem häufig regelmäßig zu Fuß, jedoch auch mit dem Fahrrad unterwegs sind – die häufig gegebene regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel am Schulweg, die sich sowohl bei der Analyse der KfV-Exposure-Daten als auch in der Online-Befragung zeigte, schlägt sich in den Unfallzahlen am Schulweg hingegen kaum nieder. Auf Freizeitwegen, auf denen Schulkinder der Sekundarstufe 1 – wie oben beschrieben – mehrheitlich und im Vergleich zu Schulwegen häufiger mit dem Fahrrad verunfallen, zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelnutzung eine deutlich höhere Nutzung des Fahrrads auf Freizeitwegen als auf Schulwegen. Insgesamt schlägt sich das Fahrrad (sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen) bei den 10- bis 14-Jährigen in den Unfallzahlen deutlich stärker nieder (Anteil 37%) als das Mitfahren im Pkw (Anteil 26%), obwohl sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen deutlich häufiger regelmäßig mit dem Pkw mitgefahren wird, als das Fahrrad genutzt wird.

Die Online-Befragung konnte überdies deutlich machen, dass Schulkinder der Sekundarstufe

1 (Schulweg rund 8 km) zwar durchschnittlich längere Schul- und Freizeitwege haben als Volksschulkinder (Schulweg rund 3 km), diese Weglängen im Vergleich zu den Wegstrecken Jugendlicher (Schulweg rund 14 km) und Studierender (Schulweg rund 19 km) aber noch deutlich kürzer sind.

Sicherheit am Schulweg

Die Sicherheit am Schulweg wird von Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 im Vergleich mit den anderen Gruppen zwar etwas höher als bei den Volksschulkindern eingestuft, jedoch noch deutlich geringer als bei Jugendlichen und Studierenden. Faktoren für einen unsicheren Schulweg sind dabei insbesondere viele Straßenquerungen sowie stark befahrene Straßen bzw. viel Verkehr. Faktoren für einen sicheren Schulweg sind hingegen das Vorhandensein von Schutzwegen bzw. Zebrastreifen, wenig Verkehr und das Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel.

Unfallgegner:innen und Unfallursachen

Im Rahmen der Unfallanalyse konnten tiefergehende Analysen zudem aufzeigen, dass Schulkinder der Sekundarstufe 1 im Vergleich zu Volksschulkindern zu Fuß sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen weniger häufig und insgesamt mehrheitlich nicht Hauptunfallverursacher:innen sind. Diese Unfälle sind meist auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung und Unachtsamkeit/Ablenkung durch bzw. von anderen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Pkw-Lenkenden zurückzuführen, wohingegen Unfälle, bei denen Schulkinder der Sekundarstufe 1 zu Fuß Hauptunfallverursacher:innen sind, vor allem auf eigene Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen zurückzuführen sind.

Mit dem Fahrrad verunfallen Schulkinder der Sekundarstufe 1 vor allem auf Freizeitwegen und dabei am häufigsten bei Alleinunfällen. Besonders häufig sind diese Unfälle auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung zurückzuführen, jedoch spielt auch eine nicht angepasste Geschwindigkeit eine Rolle. Sind Schulkinder der Sekundarstufe 1 mit dem Fahrrad bei Unfällen bzw. Kollisionen (mehrheitlich mit Pkw) nicht Hauptunfallverursacher:innen – dies ist insbesondere auf Schulwegen der Fall –, sind die Unfälle oftmals auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen, Unachtsamkeit/Ablenkung sowie mangelnden Sicherheitsabstand der anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Pkw-Lenkenden) zurückzuführen. Sind die Kinder der Sekundarstufe 1 bei Kollisionen Hauptunfallverursacher:innen, sind die Unfälle vor allem auf eigene Vorrangverletzungen, Rotlichtmissachtung und die Missachtung von Ge-/Verboten zurückzuführen.

JUGENDLICHE

Größenordnung und Anteil am Gesamtunfallgeschehen

Die Unfallanalyse konnte aufzeigen, dass im Zeitraum 2018 bis 2020 durchschnittlich pro Jahr etwa 6.000 Personen im Alter von 15 bis 19 Jahren verunglückten und diese Altersgruppe mit 14% einen sehr hohen Anteil am Gesamtunfallgeschehen aufweist. Zudem wurde im Rahmen der Online-Befragung deutlich, dass 30% der Jugendlichen – und damit ein wesentlich höherer

rer Anteil als bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 – von einem Unfall im Straßenverkehr in den letzten drei Jahren berichteten.

Zusammenhang von Unfällen und Verkehrsmittelnutzung

Jugendliche verunfallen prinzipiell am häufigsten mit dem Moped sowie mit dem Pkw (lenkend bzw. mitfahrend). Hinsichtlich der Unterscheidung von Unfällen auf Schul- und Freizeitwegen, die für die Kategorie Jugendliche im UDM nur für 15-Jährige möglich ist, zeigt sich, dass 15-Jährige sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen mehrheitlich mit dem Moped verunfallen, jedoch deutlich häufiger auf Freizeitwegen als auf Schulwegen. Auch in der Online-Befragung wurde deutlich, dass Jugendliche bei den berichteten Unfällen vor allem mit dem Moped, jedoch auch mit dem Fahrrad unterwegs waren.

Zwar zeigt sich, gemäß der Unfallzahlen von 15-Jährigen, auch bei deren Verkehrsmittelnutzung eine häufigere regelmäßige Nutzung des Mopeds auf Freizeitwegen als auf Schulwegen. Vor dem Hintergrund, dass Mopeds bei der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung von 15-Jährigen – im Vergleich zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, zum Zufußgehen sowie zum Mitfahren im Pkw – (auch auf Freizeitwegen) nur eine nachgeordnete Rolle spielen, zeigt sich jedoch eine besonders deutliche Häufigkeit der Unfälle mit Mopeds in dieser Altersgruppe. Speziell ab dem Erhalt des Pkw-Führerscheins zeigt sich, dass auch der Pkw eine verstärkte Rolle im Unfallgeschehen spielt (junge Menschen als Lenkende bzw. Mitfahrende). Dies scheint auch mit der Verkehrsmittelnutzung – Jugendliche sind vor allem auf Freizeitwegen häufig mit dem Pkw mitfahrend und lenkend unterwegs – einherzugehen.

Die Online-Befragung konnte überdies deutlich machen, dass Jugendliche im Durchschnitt deutlich längere Schul- bzw. Ausbildungswege und Freizeitwege haben als Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1. Vor allem Schul- bzw. Ausbildungswege sind im Vergleich zu jenen Studierender jedoch deutlich kürzer.

Sicherheit am Schul- bzw. Ausbildungsweg

Der Schul- bzw. Ausbildungsweg wird von Jugendlichen im Vergleich mit den anderen Gruppen als deutlich sicherer eingestuft als bei Volksschulkindern und bei Schulkindern der Sekundarstufe 1.

Konfliktsituationen

Von den Jugendlichen wird als Konfliktsituation am häufigsten knappes Queren bzw. Einbiegen und knappes Vorbeifahren von Fahrzeugen wahrgenommen. Insgesamt haben jedoch Jugendliche diese und Konfliktsituationen wie ein knappes Auffahren eines Pkw/Lkw oder dass andere Verkehrsteilnehmer:innen abgelenkt waren und die befragte Person nicht gesehen haben, weniger häufig erlebt als Studierende.

Unfallgegner:innen und Unfallursachen

Tiefergehende Analysen von Schul- und Freizeitwegen im Rahmen der Unfallanalyse konnten in der Gruppe der Jugendlichen nur für 15-Jährige durchgeführt werden. Hierbei wurde deut-

lich, dass 15-Jährige vor allem mit dem Moped verunfallen und dabei auf Schulwegen und besonders auf Freizeitwegen mehrheitlich bei Alleinunfällen. Diese Unfälle sind in den meisten Fällen auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung und eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Seltener verunfallen 15-Jährige mit dem Moped bei Kollisionen (am häufigsten mit Pkw). Sind sie dabei nicht Hauptunfallverursacher:innen (dies ist sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen häufiger der Fall), sind die Unfälle vor allem auf Schulwegen auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung anderer Verkehrsteilnehmer:innen zurückzuführen, wohingegen sie auf Freizeitwegen zusätzlich auch häufig auf Unachtsamkeit/Ablenkung und einen mangelhaften Sicherheitsabstand vonseiten anderer Verkehrsteilnehmer zurückzuführen sind. Kollisionen mit dem Moped, bei denen 15-Jährige Hauptunfallverursacher:innen sind, sind hingegen meist auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung sowie auf Schulwegen häufiger auch auf einen mangelhaften Sicherheitsabstand zurückzuführen.

STUDIERENDE

Größenordnung und Anteil am Gesamtunfallgeschehen

Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 verunglückten jährlich in der für Studierende am relevantesten Altersgruppe der 20- bis 24-Jährigen etwa 4.500 Personen; der Anteil der Altersgruppe am Gesamtunfallgeschehen liegt bei 10% und damit höher als jener von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1, jedoch niedriger als jener von Jugendlichen. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass die Gruppe der Studierenden in der amtlichen Unfallstatistik (UDM) nicht klar abgrenzbar ist. In der Online-Befragung, in der dezidiert nur Studierende der Altersgruppe 20 bis 24 befragt wurden, wurde dennoch ebenso ersichtlich, dass 31% der Studierenden – und damit ein deutlich höherer Anteil als bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 – von einem Unfall im Straßenverkehr in den letzten drei Jahren berichteten.

Zusammenhang von Unfällen und Verkehrsmittelnutzung

20- bis 24-Jährige verunfallen laut UDM mit Abstand am häufigsten mit dem Pkw (lenkend bzw. mitfahrend). Auch die Antworten der Online-Befragung zeigten, dass Studierende bei den berichteten Unfällen am häufigsten als Lenker:innen eines Autos unterwegs waren.

Gemäß den KfV-Exposure-Daten gehen die Unfallzahlen der Studierenden mit einer sehr häufigen regelmäßigen Nutzung des Pkw als Lenker:innen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen einher. An den Ergebnissen der Online-Befragung, bei der dezidiert nur Studierende (und nicht wie bei den KfV-Exposure-Daten die gesamte Altersgruppe der 19- bis 24-Jährigen) berücksichtigt wurden, zeigt sich jedoch, dass Studierende deutlich häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß unterwegs sind. Letztlich unterstreicht dies jedoch die Relevanz der Häufigkeit der Pkw-Unfälle, da, wie oben beschrieben, Studierende bei den in der Online-Befragung berichteten Unfällen am häufigsten als Pkw-Lenker:innen unterwegs waren, obwohl der Pkw in der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Freizeitwegen hinter der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und dem Zufußgehen nur eine nachgeordnete Rolle spielt.

Die Online-Befragung konnte überdies zeigen, dass Studierende im Vergleich der Gruppen die im Durchschnitt längsten Schul- bzw. Ausbildungswege und gemeinsam mit den Jugendlichen die im Durchschnitt längsten Freizeitwege haben.

Sicherheit am Ausbildungsweg

Die Sicherheit am Ausbildungsweg wird von Studierenden im Vergleich zu den anderen Gruppen deutlich höher eingestuft als bei Volksschulkindern und bei Schulkindern der Sekundarstufe 1.

Konfliktsituationen

Von den Studierenden wird hinsichtlich verschiedener Arten von Konfliktsituationen am häufigsten knappes Queren bzw. Einbiegen und knappes Vorbeifahren von Fahrzeugen wahrgenommen. Insgesamt haben Studierende diese und Konfliktsituationen wie das knappe Auffahren eines Pkw/Lkw oder dass andere Verkehrsteilnehmer:innen abgelenkt waren und die befragte Person nicht gesehen haben, häufiger erlebt als Jugendliche.

SUMMARY

Accidents involving children, young people and students account for a not insignificant proportion of all road traffic accidents, with accidents occurring not only on leisure routes, but also repeatedly on routes to and from school or vocational training centres⁴. The aim of this project was therefore to create a data basis for analysing accidents involving children, young people and students on their way to and from school, training and leisure activities, which would subsequently serve as an information basis for raising awareness, particularly among educational professionals, and would be incorporated into all AUVA (social accident insurance) training and further education measures.

To this end, an analysis of accidents involving children, young people and students on educational and leisure trips was first carried out using data from three accident databases (official accident statistics (UDM), AUVA (accident insurance) work and commuting accident statistics and KfV Injury Database (IDB)). In addition, data on traffic participation and use of transport by children, young people and students on educational and leisure trips was analysed on the basis of KfV exposure data⁵. In addition, an Austria-wide online survey of parents of primary school children and secondary school children as well as young people and students was carried out in order to obtain additional in-depth information on safety, use of transport and accidents on educational and leisure routes in road traffic – in addition to the accident analysis and analysis of transport use.

The data from the accident analysis and the results of the online survey⁶ showed that there are clear differences between children, young people and students with regard to accidents on journeys to and from school or education and leisure trips, as well as in terms of transport use and safety. It should be noted, on the one hand, that the age demarcations in the various data sources differ and, on the other hand, that the purpose of the journey (education or leisure) is not apparent from all data sources for all age groups. The main results for children, young people and students are presented below. In the case of children, a distinction is also made between primary school children, i.e. children aged 5 or 6 to 9 or 10, and secondary school children aged 9 or 10 to 14.⁷

4 Vocational training centres apply to both academic centres and sites where apprenticeships are taking place.

5 The exposure survey is a representative survey on usage behaviour and activities in transport, leisure and the home in Austria, which is carried out regularly on behalf of the KfV.

6 The sample comprises a total of 299 primary school children aged 6 to 10 years, 337 secondary school children aged 10 to 14 years, 492 young people aged 14 to 18 years and 514 students aged 18 to 25 years.

7 The school level attended is not known in the accident statistics, so the age groups 6-9 years and 10-14 years were defined for the analysis in order to enable an approximate gradation between primary school and secondary level 1. In the online survey, respondents were asked about the school level they attended, so the information here is accurate.

PRIMARY SCHOOL CHILDREN

Order of magnitude and share of total accidents

In the course of the accident analysis, it became clear that between 2018 and 2020, an average of around 650 6- to 9-year-old children were involved in accidents each year and that this age group's share of the total number of accidents is relatively low at 2%. The online survey also showed that, according to parents, primary school children are involved in road traffic accidents much less frequently than teenagers and students. 12% of parents of primary school children reported a road traffic accident in the last three years.

Connection between accidents and use of transport

The majority of primary school children have accidents when travelling by car (44%), on foot (35%) or by bicycle (16%). When it comes to accidents on the way to school and on the way to leisure activities, the means of transport used differ greatly: on the way to school, primary school children mostly have accidents on foot, with public transport (bus, tram, train) in second place (ahead of the car). On leisure routes, primary school children have significantly more accidents on bicycles than on school routes. Accidents while travelling in a car mainly occur on leisure routes, while they only account for a small proportion of accidents on the way to school, according to road accident statistics. In the online survey, it became clear that primary school children were mainly travelling by bicycle, scooter and also on foot in the accidents reported, although no distinction was made between school and leisure routes in this respect and the majority of accidents were not reported (which means that accidents such as these are not included in the road accident statistics or the AUVA commuting accident statistics).

For primary school children, walking as the most frequently used mode of transport on the way to school corresponds with the number of accidents (this was shown both in the analysis of the KfV exposure data and in the online survey), which mainly occur when walking. Likewise, the majority of cycling accidents on leisure routes are associated with significantly more frequent regular use of bicycles on leisure routes compared to school routes.

The online survey also made it clear that primary school children generally travel relatively short distances to and from school and leisure activities, whereby they are most often travelling with their peers on the way to school. They are more likely to travel alone on school journeys than on leisure journeys. Here they are more often travelling with adults.

Safety on the way to school

Parents of primary school children rate safety on the way to school as the lowest of all age groups, with factors for an unsafe way to school being in particular the need for many road crossings, busy roads and heavy traffic. Factors for a safe route to school, on the other hand, are the presence of zebra crossings, little traffic and the presence of school crossing patrols or the police.

Third-party responsibility in accidents and causes of accidents

Analysis of the accident data also showed that primary school children on foot on leisure routes caused the majority of their accidents themselves (through their own misbehaviour), whereas the accidents involving children on school routes on foot were somewhat more frequently caused by other road users. Accidents not caused by the children were due to priority violations or disregarding red lights and carelessness/distraction by other road users, especially car drivers. Accidents involving primary school children on bicycles were mainly on leisure routes and mostly caused by their own carelessness/distraction or inappropriate speed.

CHILDREN AT SECONDARY LEVEL 1 (10-14 YEARS OLD)

Order of magnitude and share of total accidents

On average between 2018 and 2020, around 1,400 10 to 14-year-old children were involved in road traffic accidents each year; the proportion of this age group in the total number of accidents is relatively low at 3%. In the online survey, parents of secondary school children (13%) reported significantly fewer road traffic accidents in the last three years compared to adolescents and students.

Relationship between accidents and use of transport

Secondary level 1 schoolchildren have the most accidents by bicycle (37%), whereby they have more accidents by bicycle on leisure routes than on school routes, where they mostly have accidents on foot. Overall, accidents on foot are in third place (20%), after accidents by car (26%). The proportion of car accidents on the way to school is also low in this age group; most car accidents occur during leisure time. The online survey also showed that schoolchildren in secondary level 1 were mainly travelling by bicycle (and scooter) in the accidents reported.

The accident figures for secondary level 1 schoolchildren also go hand in hand with the type of transport used, with 10 to 14-year-olds frequently travelling to school on foot, but also by bicycle - the frequent regular use of public transport on the way to school, which was shown both in the analysis of the KfV exposure data and in the online survey, is hardly reflected in the accident figures on the way to school. On leisure routes, where the majority of secondary school children - as described above - have more accidents by bicycle than on the way to school, the use of bicycles is also significantly higher on leisure routes than on the way to school. Overall, cycling (both on school and leisure routes) is reflected in the accident figures for 10 to 14-year-olds to a much greater extent (share 37%) than car journeys (share 26%), although car journeys are much more common than cycling on both school and leisure routes.

The online survey also made it clear that although secondary school children (journey to school around 8 km) have longer journeys to school and leisure activities on average than primary school children (journey to school around 3 km), these distances are still significantly shorter compared to the distances travelled by young people (journey to school around 14 km) and students (journey to school around 19 km).

Safety on the way to school

Compared to the other groups, parents of secondary school children rate safety on the way to school as slightly higher than that of primary school children, but still significantly lower than that of teenagers and students. Factors for an unsafe journey to school are, in particular, many road crossings and busy roads or heavy traffic. Factors for a safe journey to school, on the other hand, are the presence of zebra crossings, little traffic and the use of public transport.

Third party responsibility in accidents and causes of accidents

As part of the accident analysis, more in-depth analyses also showed that secondary school children are less frequently involved in accidents on foot than primary school children, both on school and leisure routes, and are mainly not the causer of accidents. These accidents are mostly due to priority violations or disregard of red lights and inattention/distraction by other road users, especially car drivers, whereas accidents in which secondary school children on foot are the main responsible for the accident are mainly due to their own priority violations or disregard of red lights.

Secondary school children mainly have accidents on their bicycles on leisure routes and most frequently in single-vehicle accidents. These accidents are particularly often due to their own carelessness/distraction, but inappropriate speed also plays a role. If secondary school children on bicycles are not the main causer of accidents or collisions (mostly with cars) - this is particularly the case on school routes - the accidents are often due to priority violations or failure to observe red lights, carelessness/distraction and a lack of safety distance on the part of other road users (especially car drivers). If children at secondary level 1 are the main causer of accidents in collisions, the accidents are mainly due to their own priority violations, disregard of red lights and disregard of laws/prohibitions.

ADOLESCENTS (15-19 YEARS OLD)

Order of magnitude and share of total accidents

The accident analysis showed that between 2018 and 2020, an average of around 6,000 people aged 15 to 19 were involved in accidents each year, with this age group accounting for a very high proportion of the total number of accidents at 14%. The online survey also revealed that 30% of young people - and therefore a much higher proportion than primary and secondary school children - reported a road traffic accident in the last three years.

Relationship between accidents and use of transport

In principle, young people most frequently have accidents on mopeds and in cars (as drivers or passengers). With regard to the distinction between accidents on school and leisure journeys, which is only possible for 15-year-olds for the category of young people in the accident data, it can be seen that the majority of 15-year-olds have accidents on both school and leisure journeys on mopeds, but significantly more frequently on leisure journeys than on school journeys. The online survey also clearly showed that young people were mainly travelling by moped in the accidents reported, but also by bicycle.

According to the accident figures for 15-year-olds, their regular use of mopeds is also more frequent on leisure journeys than on journeys to school. In view of the fact that mopeds only play a subordinate role in the regular use of transport by 15-year-olds - compared to the use of public transport, walking and travelling in a car - (even on leisure journeys), there is a particularly high frequency of accidents involving mopeds in this age group. Particularly after obtaining a car driving licence, it can be seen that the car also plays an increased role in accidents (young people as drivers or passengers). This also seems to go hand in hand with the use of transport - young people are often travelling by car as passengers and drivers, especially on leisure trips.

The online survey also made it clear that, on average, young people have significantly longer journeys to school or training and leisure activities than primary school children and children at secondary level 1. However, school and training journeys in particular are significantly shorter than those of students.

Safety on the way to school or training

In comparison with the other groups, adolescents rate their journey to school or training as significantly safer than primary school children and secondary level 1 school children.

Conflict situations

The conflict situations most frequently perceived by young people were close shaves with crossing, turning and passing vehicles. Overall, however, young people experienced these and other conflict situations - such as a tailgating car or lorry or distracted road users not seeing the interviewee - less frequently than students.

Accident opponents and causes of accidents

In-depth analyses of school and leisure routes as part of the accident analysis could only be carried out for 15-year-olds in the group of young people. It became clear that 15-year-olds mainly have accidents on mopeds and that the majority of accidents on the way to school and especially on leisure routes are solo accidents. In most cases, these accidents are due to their own carelessness/distraction and inappropriate speed. Accidents involving 15-year-olds on mopeds are less common in collisions (most frequently with cars). If they are not the main causer of accidents (this is more often the case on both school and leisure routes), the accidents are mainly due to priority violations or disregard for red lights by other road users on school routes, whereas on leisure routes they are also often due to carelessness/distraction and a lack of safe driving distance on the part of other road users. On the other hand, moped collisions, in which 15-year-olds are the main causer of accidents, are mostly due to their own carelessness/distraction and, on school routes, more frequently also due to insufficient safe driving distance.

STUDENTS (20-24 YEARS OLD)

Order of magnitude and share of total accidents

On average between 2018 and 2020, around 4,500 people in the 20 to 24 age group, the most relevant age group for students, were involved in accidents each year; this age group accounts for 10% of the total number of accidents, which is higher than that of primary school children and secondary school children, but lower than that of young people. It should be noted here that the group of students cannot be clearly defined in the official accident statistics (UDM). In the online survey, in which only students in the 20 to 24 age group were surveyed, it was nevertheless also evident that 31% of students - and thus a significantly higher proportion than primary school children and secondary school children - reported a road traffic accident in the last three years.

Relationship between accidents and use of transport

According to the official accident data (UDM), 20 to 24-year-olds are by far the most likely to have an accident in a car (as a driver or passenger). The responses to the online survey also showed that students were most frequently the driver of a car in the accidents reported.

According to the KfV exposure data, the accident figures for students are associated with very frequent regular use of the car as drivers on educational and leisure trips. However, the results of the online survey, in which only students (and not the entire age group of 19 to 24-year-olds as in the KfV exposure data) were taken into account, show that students are significantly more likely to travel by public transport and on foot. Ultimately, however, this underlines the relevance of the frequency of car accidents, since, as described above, students were most frequently the drivers of cars in the accidents reported in the online survey, although the car only plays a subordinate role in regular transport use on education and leisure trips after the use of public transport and walking.

The online survey also showed that, on average, students have the longest journeys to education or training and, together with young people, the longest leisure journeys on average.

Safety on the way to educational establishments

Compared to the other groups, students rate safety on the way to education significantly higher than primary school children and secondary level 1 school children.

Conflict situations

With regard to various types of conflict situations, students most frequently perceive close shaves with crossing, turning or passing of vehicles. Overall, students experienced these and other conflict situations - such as a car or lorry driving close behind or other road users being distracted and not seeing the interviewee - more frequently than young people.

1 EINLEITUNG

Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden machen einen nicht unwesentlichen Teil des Gesamtunfallgeschehens im Straßenverkehr aus. Diese Unfälle ereignen sich nicht nur auf Freizeitwegen, sondern auch auf Ausbildungswegen. Rund 1,4 Millionen Schüler:innen und Studierende sind auf ihren Ausbildungswegen bei der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) versichert. Ein besonderer Schwerpunkt der Präventionsarbeit der AUVA liegt auf der Vermeidung dieser Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf dem Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte und nach Hause.

Ziele der gegenständlichen Studie sind die Schaffung einer Datengrundlage und die Untersuchung von Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Schul- bzw. Ausbildungswegen sowie Freizeitwegen. Die Analyse und der Vergleich des Unfallgeschehens auf den Ausbildungs- und Freizeitwegen junger Menschen sollen Aufschluss darüber geben, auf welchen Wegen welche Sicherheitsrisiken bestehen und welche Unterschiede in dieser Hinsicht zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen bestehen. Die gewonnenen Daten sollen als Grundlage für die Bewusstseinsbildung insbesondere Pädagogen:Pädagoginnen dienen und in die Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen der AUVA einfließen.

Die Erarbeitung einer solchen Datengrundlage zum Thema Unfälle auf Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden erfolgte in zwei Modulen mit jeweils spezifischer Methodik: 1) Unfallanalyse und 2) Online-Befragung:

1. Unfallanalyse: Zunächst wurde eine Analyse des Unfallgeschehens von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen anhand von Daten aus drei Unfalldatenbanken (Amtliche Unfallstatistik (UDM), Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA und KfV Injury Database (IDB)) durchgeführt. Zudem wurden auch Daten zur Verkehrsteilnahme bzw. Verkehrsmittelnutzung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen auf Grundlage von KfV-Exposure-Daten (Befragungen zum Nutzungsausmaß unterschiedlicher Verkehrsmittel) analysiert.
2. Online-Befragung: Um ergänzende Informationen zur Unfallanalyse und Analyse der Verkehrsmittelnutzung zu erhalten, wurde eine österreichweite Online-Befragung von Eltern von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 sowie von Jugendlichen und Studierenden durchgeführt.⁸ Diese wurden zu ihrer Verkehrsmittelnutzung und zu Unfällen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen im Straßenverkehr befragt, wodurch vertiefende Zusatzinformationen gewonnen werden konnten.

Die Ergebnisse dieser umfassenden Untersuchung werden im vorliegenden Bericht präsentiert.

⁸ Insgesamt umfasste die Stichprobe 299 Volksschulkindern im Alter von 6 bis 10 Jahren, 337 Schulkindern der Sekundarstufe 1 im Alter von 10 bis 14 Jahren, 492 Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren und 514 Studierende im Alter von 18 bis 25 Jahren.

2 ANALYSE DES UNFALLGESCHEHENS

2.1 GRUNDSÄTZLICHES ZUR ZIELGRUPPE UND ZU DEN VERWENDETEN UNFALLDATENBANKEN

Für die Analyse und den Vergleich von Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen wurde zunächst das Unfallgeschehen näher beleuchtet. Hierbei wurden neben den **Daten der amtlichen Verkehrsunfallstatistik (UDM)** auch **Daten der Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA** sowie **Daten der IDB Austria** bzw. Daten zu Schülern:Schülerinnen und Studierenden der **Statistik Austria** genutzt. Die Unfallzahlen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden wurden dabei, soweit möglich, nach unterschiedlichen Aspekten wie Wegezweck (Ausbildungsweg/Freizeitweg), Unfallgegnerin bzw. -gegner, Unfallursachen, Jahreszeit oder Uhrzeit betrachtet. Zusätzlich wurden auch Daten zur Verkehrsteilnahme bzw. Verkehrsmittelnutzung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Schul- und Ausbildungswegen sowie Freizeitwegen auf Grundlage von im **KFV vorhandenen Exposure-Daten**, einer jährlich vom KFV durchgeführten Befragung zur Verkehrsteilnahme, analysiert (Kapitel 3).

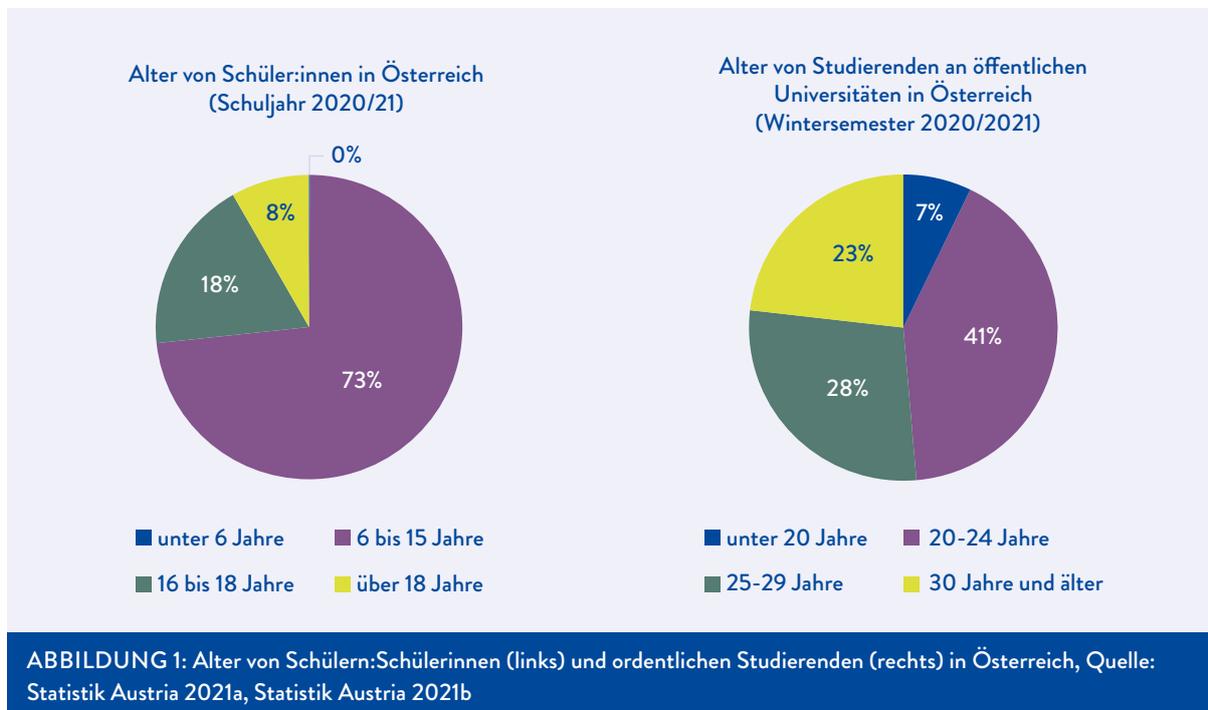
Letztlich haben die Analyse und der Vergleich von Ausbildungs- und Freizeitwegen von Schülern:Schülerinnen sowie Studierenden das Ziel, Aufschluss darüber zu geben, auf welchen Wegen welche spezifischen Sicherheitsrisiken bestehen.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die jeweiligen Unfalldatenbanken sehr unterschiedliche Informationen zu Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen aufweisen. Während beispielsweise in der Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA Schüler:innen und Studierende explizit ausgewiesen sind, ist in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik eine Aufschlüsselung der Unfälle nach Ausbildungs- und Freizeitweg nur für Kinder von 6 bis 15 Jahren möglich, da Schulwegunfälle nur im Pflichtschulalter explizit als solche ausgewiesen werden. Eine dezidierte Unterscheidung von Ausbildungs- und Freizeitwegunfällen älterer Schüler:innen und Studierender ist in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik daher nicht möglich.

Zusätzlich gilt es zu beachten, dass die Altersabgrenzung von Kindern, Jugendlichen sowie insbesondere Studierenden in den verschiedenen Datenquellen unterschiedlich ist bzw. gerade Studierende auch grundsätzlich in Statistiken der älteren Schüler:innen-Altersgruppen vertreten sein können (Alter 18+).

Während man bei **Kindern** üblicherweise von Menschen bis zu einem Alter von 14 Jahren spricht (vgl. oesterreich.gv.at 2021), gibt es für Jugendliche sowohl im wissenschaftlichen Diskurs als auch in der österreichischen Rechtsordnung keine einheitliche Regelung hinsichtlich der bezeichneten Altersgruppe (vgl. Bundeskanzleramt 2021). Generell können aber **Jugendliche** als Personen im Alter von 15 bis 18 Jahren bezeichnet werden (vgl. oesterreich.gv.at 2021). Aufgrund der in Österreich geltenden Schulpflicht, die in der Regel ab dem 6. Lebensjahr beginnt und neun Schuljahre dauert, ist ein großer Teil (73%) der Schüler:innen in Österreich der Altersgruppe der 6- bis 15-Jährigen zuzuordnen. 18% der Schüler:innen sind 16 bis 18

Jahre alt, und nur wenige Schüler:innen (8%) sind älter als 18 Jahre. Berufsschüler:innen sind in der Gruppe der Schüler:innen enthalten. **Studierende** sind hinsichtlich ihres Alters eine durchaus heterogenere Gruppe. Für den Beginn eines Studiums ist das Vorhandensein einer erlangten Universitätsreife, die in der Regel über die Matura in der Schule oder über eine Berufsreifeprüfung erlangt wird (vgl. BMBWF 2021), erforderlich. Je nach Schulart wird die Matura nach 12 oder 13 Schuljahren abgelegt. Männliche Jugendliche müssen darüber hinaus ihren Wehr- oder Zivildienst ableisten. Daher hat – obwohl es auch einen geringen Anteil (7%) an Studierenden in Österreich unter 20 Jahren gibt – die Altersgruppe von 20 bis 29 Jahren den größten Anteil. Etwa 69% der Studierenden in Österreich gehören dieser Altersspanne (nämlich: 20 bis 24 Jahre: 41%, 25 bis 29 Jahre: 28%) an. Nur etwas mehr als ein Fünftel der Studierenden (23%) ist 30 Jahre oder älter.



Blickt man auf die Verteilung von Schülern:Schülerinnen nach Geschlecht und Alter, zeigt sich, dass der Anteil von männlichen Schülern und weiblichen Schülerinnen zwischen 6 und 17 Jahren relativ ausgeglichen ist (männliche Schüler: 51-52%, weibliche Schülerinnen: 48-49%). Allein im Alter von 18 bis 21 Jahren zeigt sich mit 55% bzw. 54% ein geringfügig höherer Anteil von männlichen Schülern im Vergleich zu weiblichen Schülerinnen (45% bzw. 46%). In den Altersgruppen der unter 6-Jährigen sowie der über 21-Jährigen zeigt sich hingegen ein höherer Anteil weiblicher Schülerinnen gegenüber männlichen Schülern (unter 6 Jahren: 65% weiblich, 35% männlich, über 21 Jahre: 53% weiblich, 47% männlich).

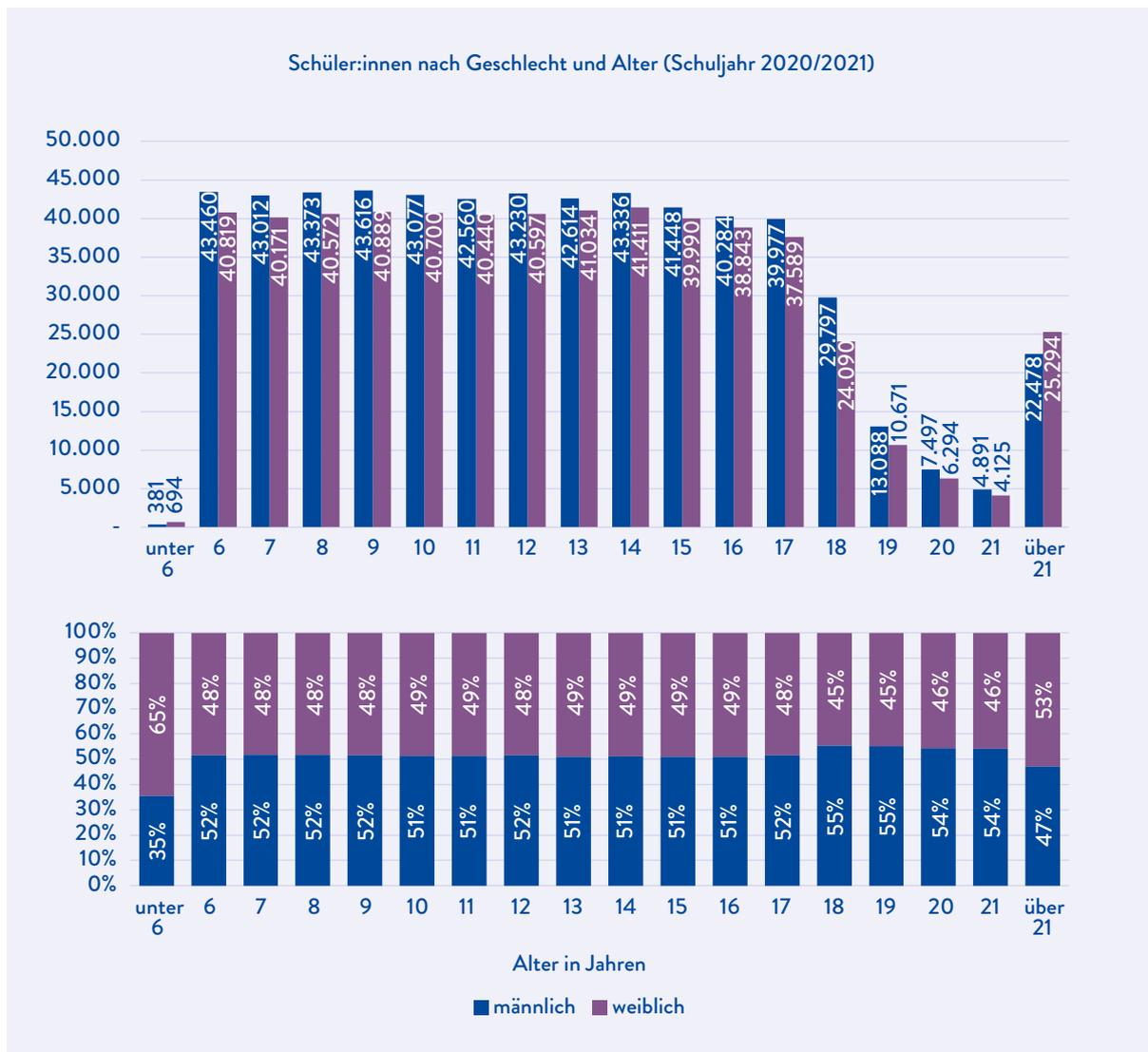


ABBILDUNG 2: Schüler:innen nach Geschlecht und Alter, Quelle: Statistik Austria 2021a

Die Verteilung von Studierenden nach Geschlecht und Alter zeigt vor allem im Alter von 18 bis 21 Jahren sowie auch darunter einen deutlich höheren Anteil weiblicher Studierender, besonders deutlich zeigt sich der Unterschied zwischen den Geschlechtern dabei im Alter von 18 Jahren, hier beträgt der Anteil weiblicher Studierender 79%. Ab 18 Jahren nimmt mit zunehmendem Alter auch der Anteil der männlichen Studierenden zu, wobei das Geschlechterverhältnis im Alter von 26 Jahren ausgeglichen ist und ab dem Alter von 27 Jahren der Anteil männlicher Studierender geringfügig höher ist als jener weiblicher Studierender.

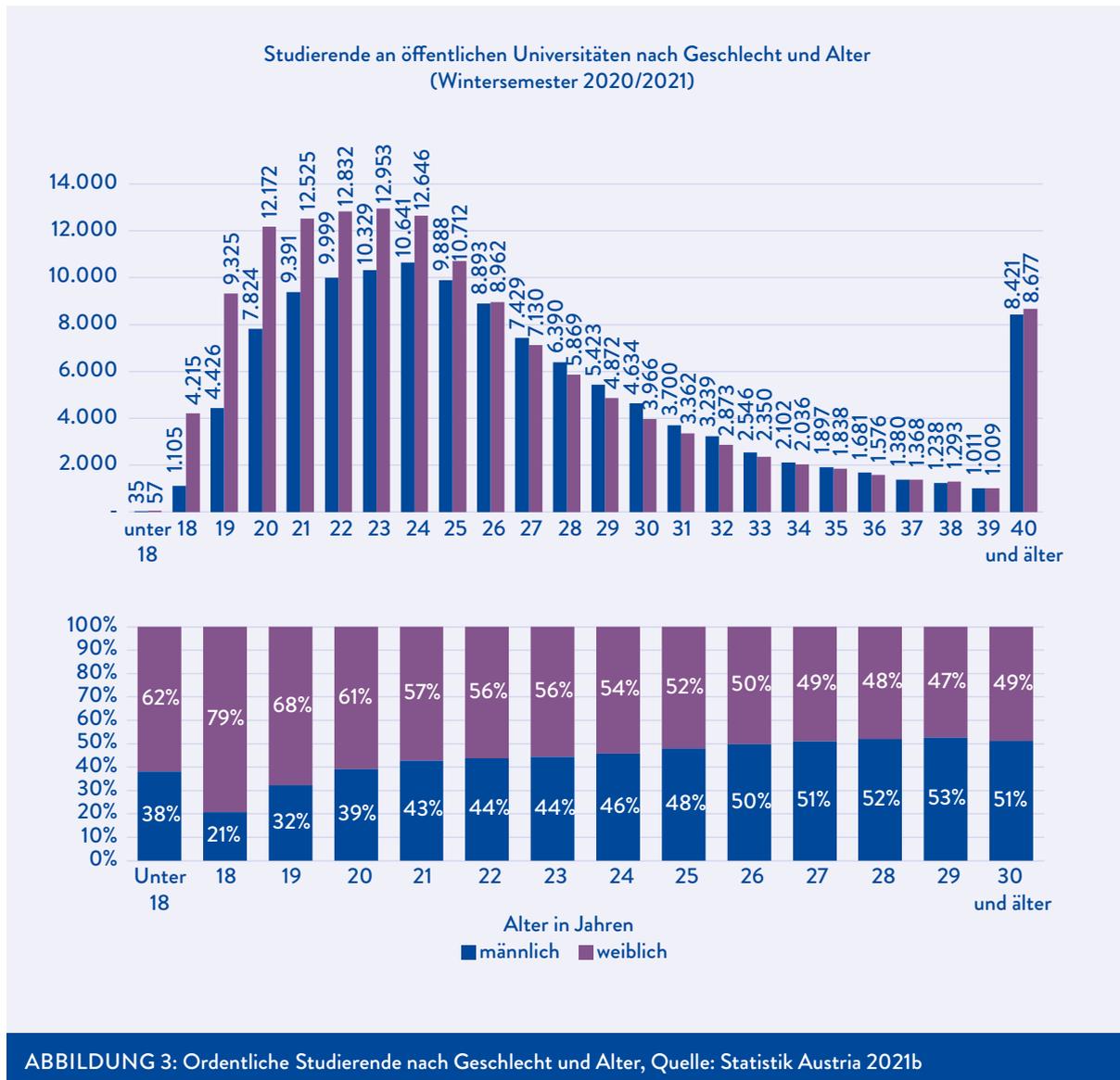


ABBILDUNG 3: Ordentliche Studierende nach Geschlecht und Alter, Quelle: Statistik Austria 2021b

Aufgrund der oben dargestellten Altersverteilung bei Schülern:Schülerinnen und Studierenden konzentrieren sich die Unfallanalysen und Analysen zur Verkehrsmittelnutzung in diesem Bericht daher vorrangig auf den Altersbereich von 6 bis 29 Jahren bzw. 6 bis 24 Jahren, der Kindern und Jugendlichen bzw. Schülern:Schülerinnen sowie Studierenden zuzuordnen ist. Die folgenden Kapitel umfassen die analysierten Daten aus den drei oben genannten Quellen zu Unfällen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden. Ziel ist es, Besonderheiten im Unfallgeschehen der einzelnen Altersgruppen zu identifizieren. Dafür werden verschiedene Variablen herangezogen, wie z.B. Wegezweck, Art der Verkehrsteilnahme, Unfallgegner:innen, Hauptunfallverursacher:innen etc. Der Fokus liegt auf den Zahlen der Verunglückten dieser Altersklassen – in Kapitel 3 werden zusätzlich Daten zur Verkehrsteilnahme und damit Exposure dargestellt.

2.2 AMTLICHE VERKEHRSUNFALLSTATISTIK (UDM)

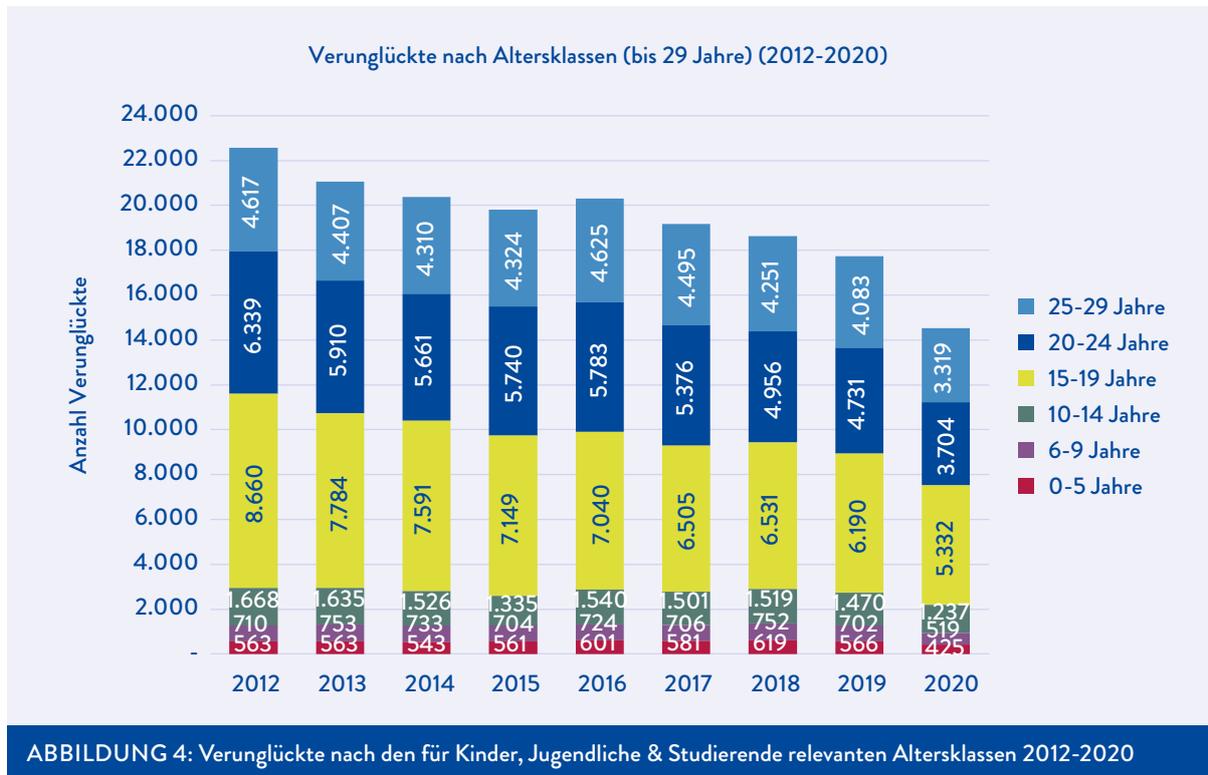
Die amtliche Verkehrsunfallstatistik (UDM = Unfalldatenmanagement, Statistik Austria) ist eine Vollerhebung aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden, zu denen die Polizei gerufen wird. Radunfälle, insbesondere Alleinunfälle, sind darin allerdings systematisch untererfasst. Alleinunfälle von Fußgängern:Fußgängerinnen werden gar nicht erfasst, da nur Unfälle unter Beteiligung von Fahrzeugen enthalten sind. Im UDM werden zahlreiche Unfallparameter von der Exekutive vor Ort erfasst, darunter die exakte Verortung der Unfallstelle (GPS) und eine detaillierte verkehrstechnische Erfassung, z.B. die Verkehrsart der bzw. des Verunglückten, Unfalltyp und -umstände, Kollisionsgegner:in, der genaue Unfallort (Koordinaten, Adresse) mit Beschreibung der Unfallstelle (Straßenart, Tempolimit, Kennzeichnung der Stelle wie Kreisverkehr, Einbahn etc.) und eine Beurteilung der mutmaßlichen Unfallursache bzw. des Hauptunfallverursachers:der Hauptunfallverursacherin.

2.2.1 VERUNGLÜCKTE NACH ALTERSKLASSEN

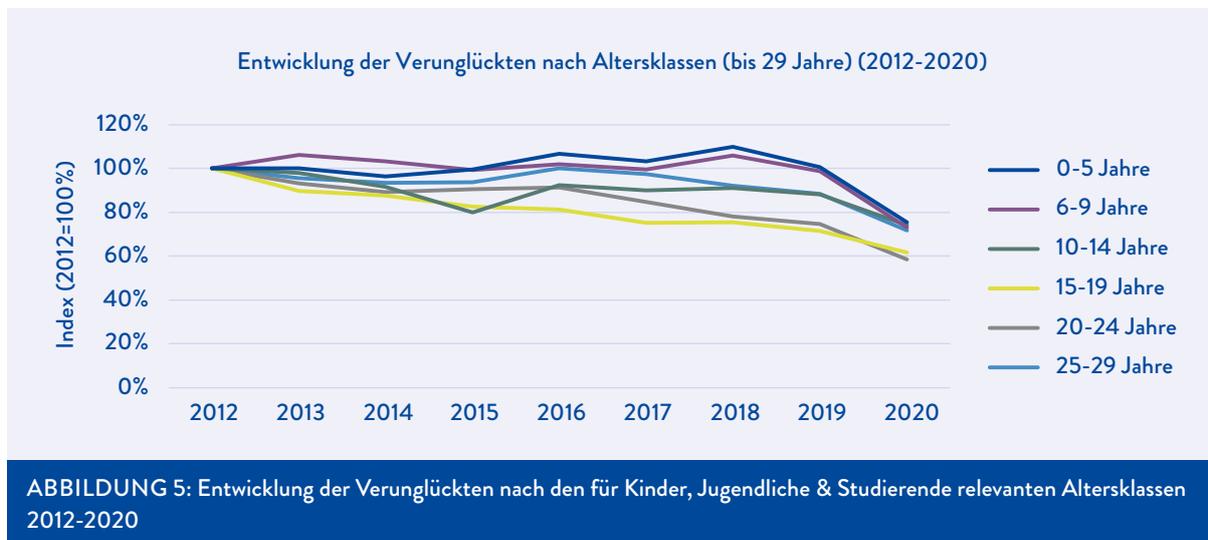
ZEITLICHE ENTWICKLUNG

Blickt man auf die Anzahl der Verunglückten in den für Kinder, Jugendliche und Studierende relevanten Altersklassen (bis 29 Jahre), zeigt sich, dass im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 jährlich 537 Kinder im Alter von 0 bis 5 Jahren, 658 Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren und 1.409 Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglückten. Im Vergleich aller Altersgruppen besonders hoch liegt die Zahl der verunglückten Personen im Alter von 15 bis 19 Jahren, hier verunglückten im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 pro Jahr 6.018 Personen. In den Altersgruppen der Studierenden verunglückten im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 pro Jahr 4.464 20- bis 24-Jährige und 3.884 25- bis 29-Jährige.

Die Anzahl der verunglückten 6- bis 9-jährigen Kinder war in den Jahren 2013 und 2018 am höchsten (753 bzw. 752 Personen), jene der verunglückten 10- bis 14-jährigen Kinder (1.668 Personen), der 15- bis 19-Jährigen (8.660 Personen) sowie der 20- bis 24-Jährigen (6.339 Personen) hingegen im Jahr 2012. Die höchste Anzahl der verunglückten 25- bis 29-Jährigen zeigt sich für die Jahre 2012 (4.617 Personen) und 2016 (4.625 Personen).



Betrachtet man die zeitliche Entwicklung der Verunglücktenzahlen in den Altersklassen im Detail, wird deutlich, dass die Anzahl der Verunglückten in allen Altersklassen insbesondere im Zeitraum 2018 bis 2020 rückläufig war. Während in den Altersklassen ab 15 Jahren bereits seit dem Jahr 2012 eine rückläufige Entwicklung der Verunglücktenzahl erkennbar ist, zeigt sich bei den 6- bis 9-jährigen Kindern bis zum Jahr 2018 eine stagnierende bzw. sogar steigende Entwicklung. Jedoch hat sich auch die Zahl der verunglückten 6- bis 9-jährigen Kinder ab dem Jahr 2019 (und insbesondere im Jahr 2020) deutlich verringert. Speziell im Jahr 2020, als mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie zu Beginn des Jahres und den damit verbundenen Lockdowns die Mobilität insgesamt gesunken ist, lag die Anzahl der Verunglückten in allen Altersklassen meist um mehr als 25% unter dem Niveau von 2012.



UNFALLHÄUFIGKEIT, ALTERSKLASSEN UND GESCHLECHT

Blickt man auf die Verunglücktenzahlen in Österreich im Durchschnitt der Jahre 2018-2020 nach Altersklassen, zeigt sich, dass die Altersklassen der 15- bis 19-Jährigen (14%) sowie der 20- bis 24-Jährigen (10%) und 25- bis 29-Jährigen (9%) – und damit Jugendliche und Personen im klassischen Studierendentalter – etwa ein Drittel der Verunglückten in Österreich stellen. Kinder bis 14 Jahre weisen einen Anteil von insgesamt 6% an den Verunglückten auf.



Berücksichtigt man zusätzlich auch die Einwohner:innenzahl in den jeweiligen Altersklassen, so zeigt sich ebenso, dass es in der Altersklasse der 15- bis 19-Jährigen im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 mit 1.364 Verunglückten pro 100.000 Einwohner:innen die meisten Verunglückten in Relation zur Bevölkerung gab, gefolgt von der Altersklasse der 20- bis 24-Jährigen mit durchschnittlich 841 Verunglückten pro 100.000 Einwohner:innen im Jahr. Kinder bis 14 Jahre weisen im Vergleich eine geringe Anzahl von Verunglückten pro 100.000 Einwohner:innen auf.



ABBILDUNG 7: Verunglückte pro 100.000 Einwohner:innen nach Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c, Statistik Austria 2021d

Blickt man auf die Verteilung der Verunglückten in den einzelnen Altersklassen nach Geschlecht, wird deutlich, dass in allen Altersklassen häufiger männliche Personen verunglücken als weibliche. Besonders deutliche Unterschiede zeigen sich bei den 10- bis 14-Jährigen und den 15- bis 19-Jährigen, hier liegt der Anteil der verunglückten männlichen Personen bei 58%. Bei den 0- bis 5-jährigen Kindern ist das Geschlechterverhältnis der Verunglückten hingegen ausgeglichener, hier liegt der Anteil der verunglückten Buben bei 52% und jener der verunglückten Mädchen bei 48%.

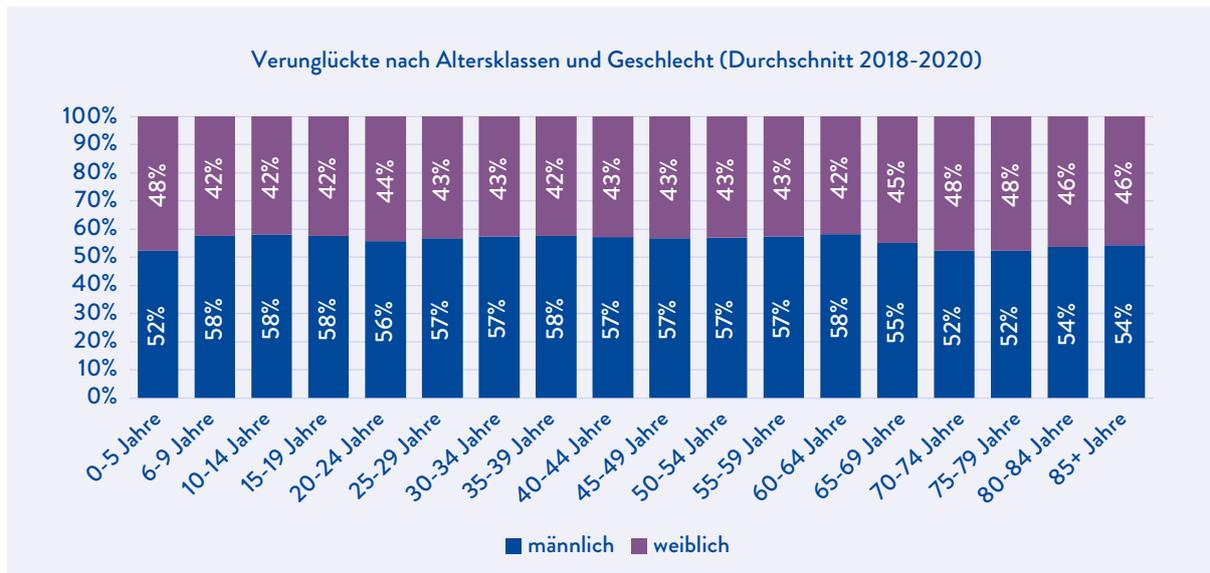


ABBILDUNG 8: Verunglückte nach Altersklassen und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

MODUS DER VERKEHRSTEILNAHME

Hinsichtlich der Verkehrsart der Verunglückten zeigt sich, dass Kinder im Alter von 0 bis 5 Jahren sowie im Alter von 6 bis 9 Jahren am häufigsten als Mitfahrende im Pkw oder zu Fuß verunglücken: 65% der 0- bis 5-jährigen Kinder verunfallen als Mitfahrende im Pkw, 26% zu Fuß; bei den 6- bis 9-jährigen Kindern verunglücken 35% zu Fuß und 44% als Mitfahrende im Pkw. Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren verunfallen hingegen am häufigsten mit dem Fahrrad (37%), Jugendliche im Alter von 15 bis 19 Jahren verunglücken am häufigsten mit dem Moped (46%, davon 91% lenkend) und dem Pkw (36%; davon 56% lenkend und 44% mitfahrend). Ab einem Alter von 20 Jahren ist der Pkw wieder mit deutlichem Abstand jenes Verkehrsmittel, mit dem die meisten Personen verunfallen: 68% der 20- bis 24-Jährigen und 61% der 25- bis 29-Jährigen verunfallen mit dem Pkw (lenkend bzw. mitfahrend).

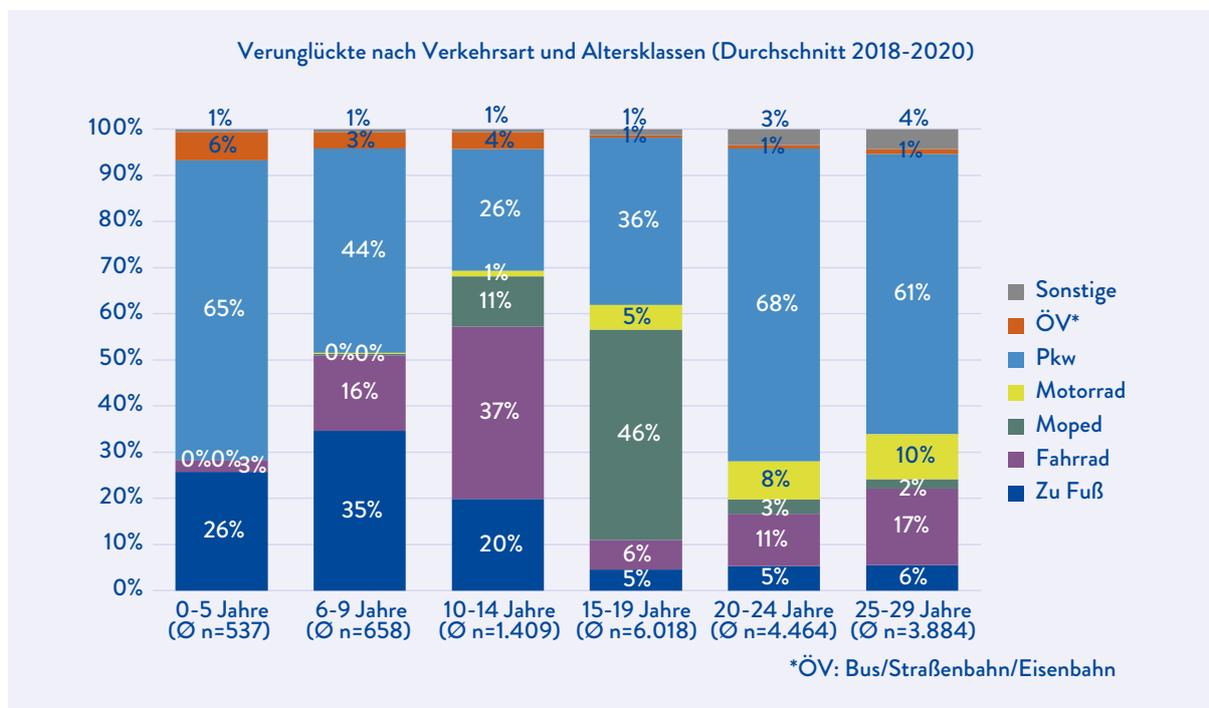


ABBILDUNG 9: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

2.2.2 UNTERSCHIEDE IM UNFALLGESCHEHEN ZWISCHEN AUSBILDUNGS- UND FREIZEITWEGEN 6- BIS 15-JÄHRIGER

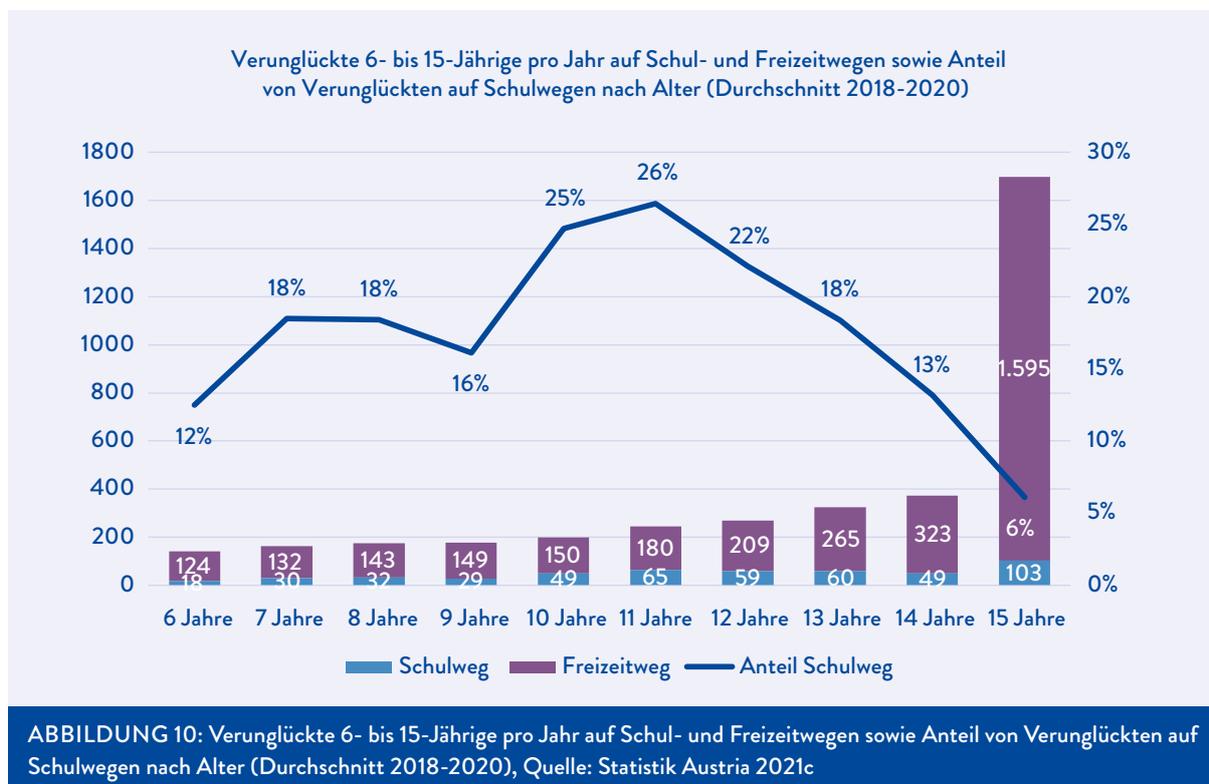
Eine Unterscheidung zwischen Ausbildungs- und Freizeitwegen ist in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik (UDM) nur für Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahren möglich, da die den Unfall dokumentierenden Polizeikräfte im UDM für diese Altersgruppe die Möglichkeit haben, das Feld „Schulwegunfall“ anzukreuzen. Jene Unfälle dieser Altersgruppe, bei denen dies nicht angegeben wurde, werden in der weiteren Analyse als Unfälle auf Freizeitwegen bezeichnet. Eine Unterscheidung nach Schulstufen ist für die UDM-Zahlen nicht möglich, da nur das Alter erfasst wird. Im Folgenden wird das Unfallgeschehen der 6- bis 15-Jährigen näher dargestellt.

SCHUL- UND FREIZEITWEGE NACH ALTER UND GESCHLECHT

Im Zeitraum von 2018 bis 2020 verunfallten im Durchschnitt pro Jahr etwa 3.800 Kinder im Alter von 6 bis 15 Jahren in Österreich im Straßenverkehr. Insgesamt 13% der 6- bis 15-Jährigen verunfallten dabei auf dem Schulweg, 87% auf einem Freizeitweg.

Prinzipiell steigt mit zunehmendem Alter (und zunehmender Mobilität) die Verunglücktenzahl an. Zwischen 6 und 14 Jahren erfolgt dieser Anstieg kontinuierlich um rund plus 13 Prozentpunkte pro Lebensjahr. Mit 15 Jahren gibt es hingegen einen sehr starken, sprunghaften Anstieg. Während die Anzahl der jährlich im Alter von 6 Jahren verunfallten Kinder bei 142 liegt und jene der verunglückten 14-Jährigen bei 372, verunfallen jährlich fast 1.700 Jugendliche im Alter von 15 Jahren.

Den höchsten Schulweg-Anteil an den Verkehrsunfällen haben Kinder im Alter von 10 bis 12 Jahren, den höchsten Einzelwert haben 11-Jährige: Rund ein Viertel der Unfälle (26%) der verunglückten 11-Jährigen ereignen sich auf dem Schulweg, im Alter von 15 Jahren verunfallen hingegen nur 6% auf einem Schulweg. Bei den Freizeitwegen verhält es sich entsprechend genau umgekehrt: den höchsten Anteil an Unfällen auf einem Freizeitweg (94%) haben 15-Jährige.



Betrachtet man die Daten der verunfallten 6- bis 15-Jährigen nach Geschlecht, so zeigt sich, dass im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 jährlich etwa 2.200 Jungen verunfallen, wohingegen jährlich nur etwa 1.500 Mädchen verunfallen. 12% der Jungen verunfallen dabei auf einem Schulweg, während es bei den Mädchen 14% sind.

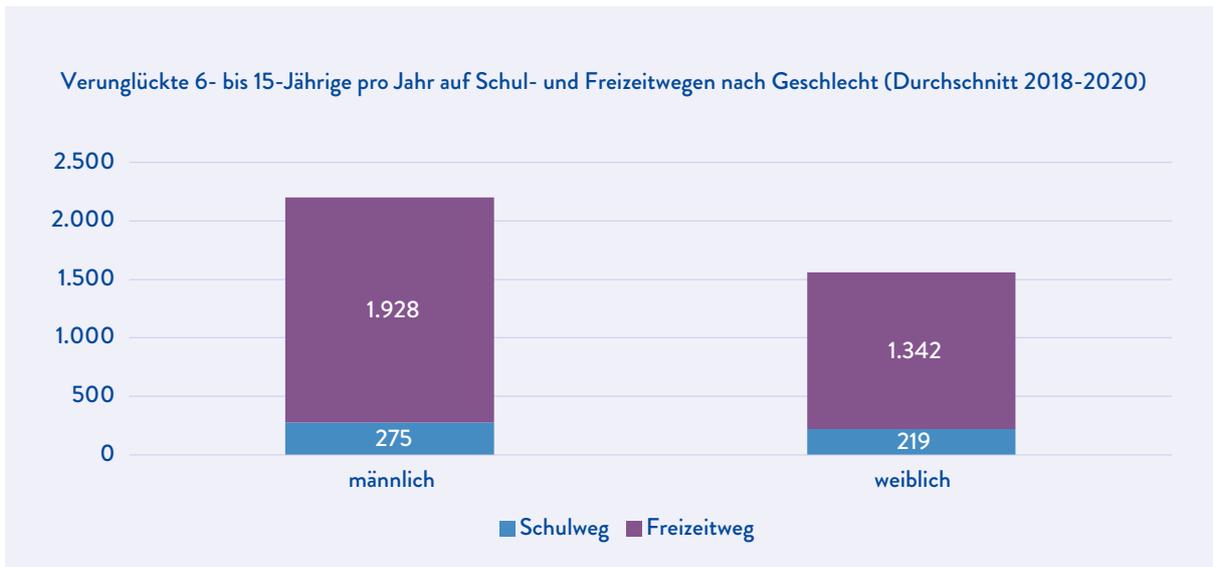


ABBILDUNG 11: Verunglückte 6- bis 15-Jährige pro Jahr auf Schul- und Freizeitwegen sowie Anteil von Verunglückten auf Schulwegen nach Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Betrachtet man den Anteil von verunglückten 6- bis 15-Jährigen auf Schulwegen nach Geschlecht und Alter, so wird deutlich, dass der Anteil verunglückter Mädchen auf Schulwegen vor allem im Alter von 12 und 13 Jahren (26% bzw. 22%) deutlich höher liegt als jener der Buben (20% bzw. 16%). Der Anteil von auf Schulwegen verunfallten Buben ist hingegen im Alter von 9 Jahren und 6 Jahren (19% bzw. 14%) höher als der von Mädchen (13% bzw. 11%).

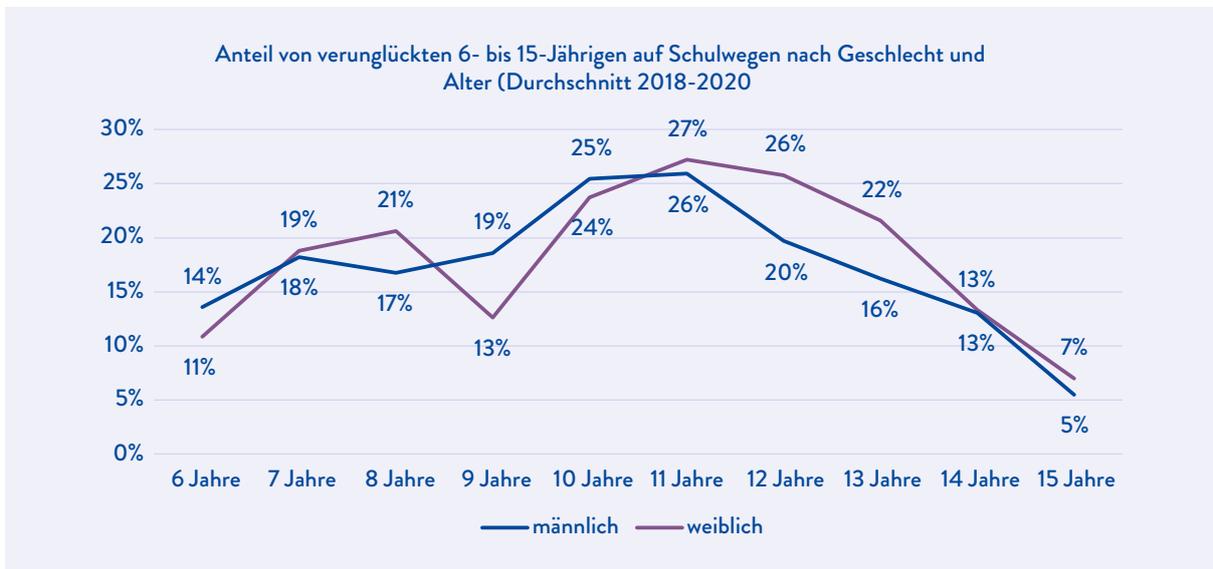


ABBILDUNG 12: Anteil von verunglückten 6- bis 15-Jährigen auf Schulwegen nach Geschlecht und Alter (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

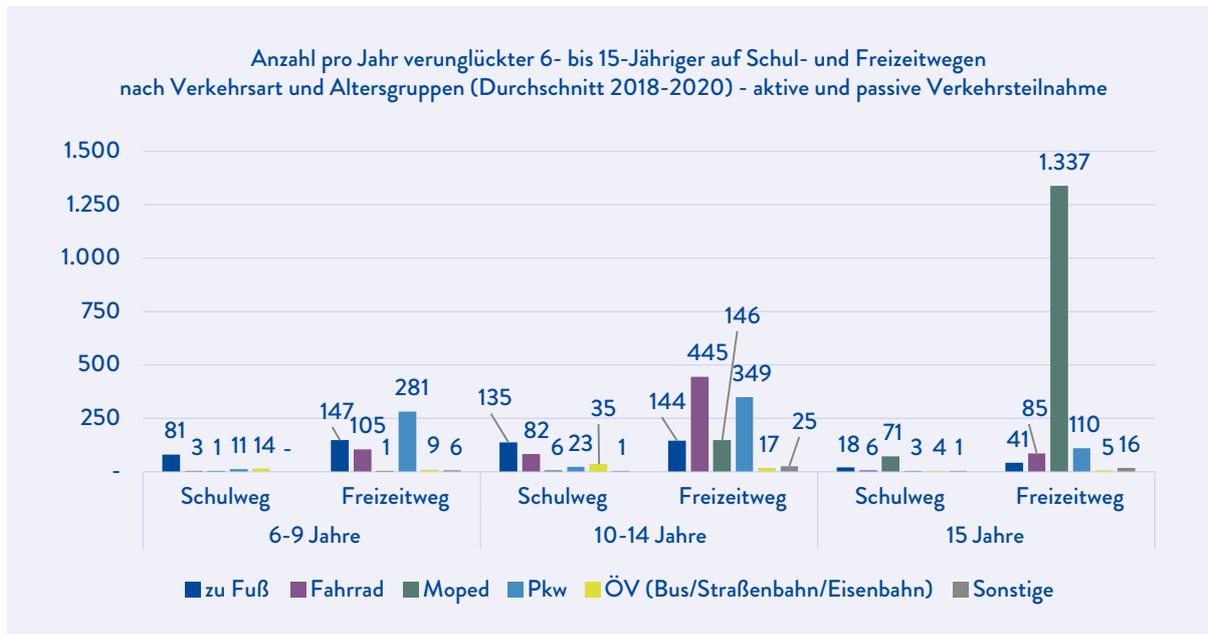


ABBILDUNG 13: Anzahl pro Jahr verunglückter 6- bis 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Altersgruppen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auf Schulwegen dominieren Unfälle mit von den Kindern und Jugendlichen aktiv betriebenen Verkehrsarten, also als Zufußgehende oder Lenkende eines Fahrrads oder Mopeds, deutlich, bei den 6- bis 14-Jährigen liegt der Anteil bei rd. drei Viertel der Verunglückten. Auf Freizeitwegen verunglücken rund die Hälfte der 6- bis 14-Jährigen als aktive Verkehrsteilnehmende. Bei den 15-Jährigen liegt der Anteil der aktiven Verkehrsteilnahme der Verunglückten sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen bei über 90%.

Der Anteil der Kinder, die auf dem Schulweg im Pkw verunglücken, beträgt bei den 6- bis 9-Jährigen 10%, bei den 10- bis 14-Jährigen 8% und bei den 15-Jährigen 3%. Anders sieht dies auf Freizeitwegen aus: Im Volksschulalter sitzen rd. die Hälfte (51%) der auf Freizeitwegen verunglückten Kinder in einem Pkw. Dieser Anteil sinkt auf rd. ein Drittel (31%) bei den 10- bis 14-Jährigen und auf 7% bei den 15-Jährigen.

Die beschriebene Verteilung der polizeilich erfassten Unfälle auf Schul- und Freizeitwegen auf aktive und passive Verkehrsteilnahme hängt einerseits damit zusammen, dass die Verletzungsgefahr für ungeschützte Verkehrsteilnehmende höher ist, und daher Kinder und Jugendliche, die zu Fuß oder mit dem Rad oder Moped unterwegs sind, bei Unfällen häufiger verletzt werden als Insassen:Insassinnen von Pkw. Andererseits werden Unfälle mit Pkw, die sich auf Schulwegen ereignen, womöglich nicht immer als solche erfasst, da sie nicht auf den ersten Blick als Schulwegunfälle erkennbar sind. Aufgrund dieses Umstands ist davon auszugehen, dass der Anteil von im Pkw auf Schulwegen verunglückten Kindern mutmaßlich etwas höher sein könnte als in der Unfallstatistik ausgewiesen.

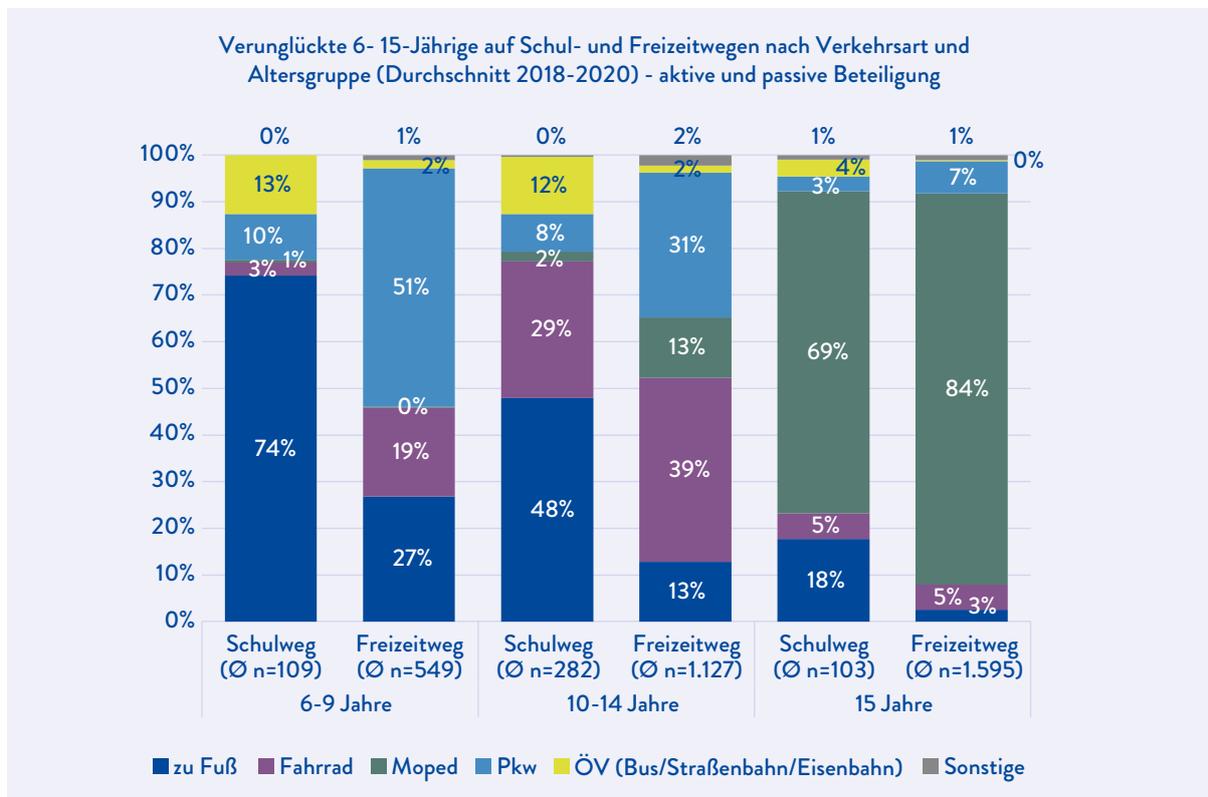


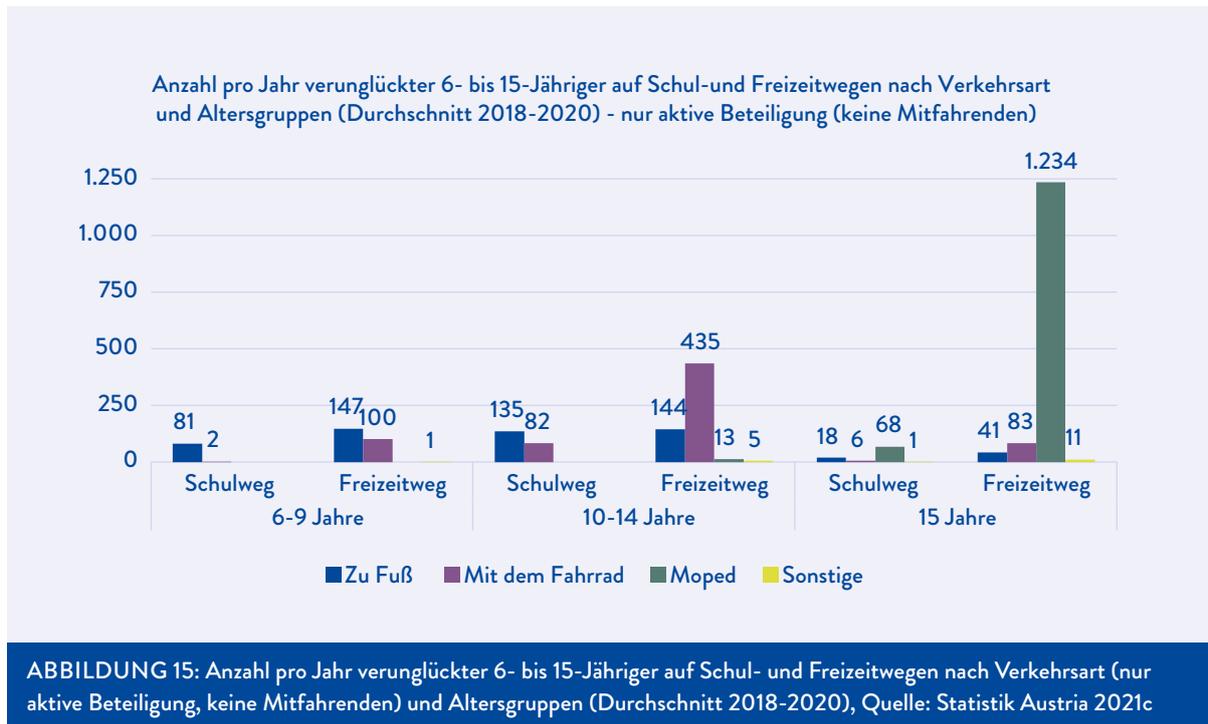
ABBILDUNG 14: Verunglückte nach Verkehrsart auf Schul- und Freizeitwegen nach Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021cv

Der Fokus der weiteren Analyse der UDM-Daten liegt auf den Unfällen, die sich mit aktiver Verkehrsteilnahme der Kinder und Jugendlichen ereignet haben.

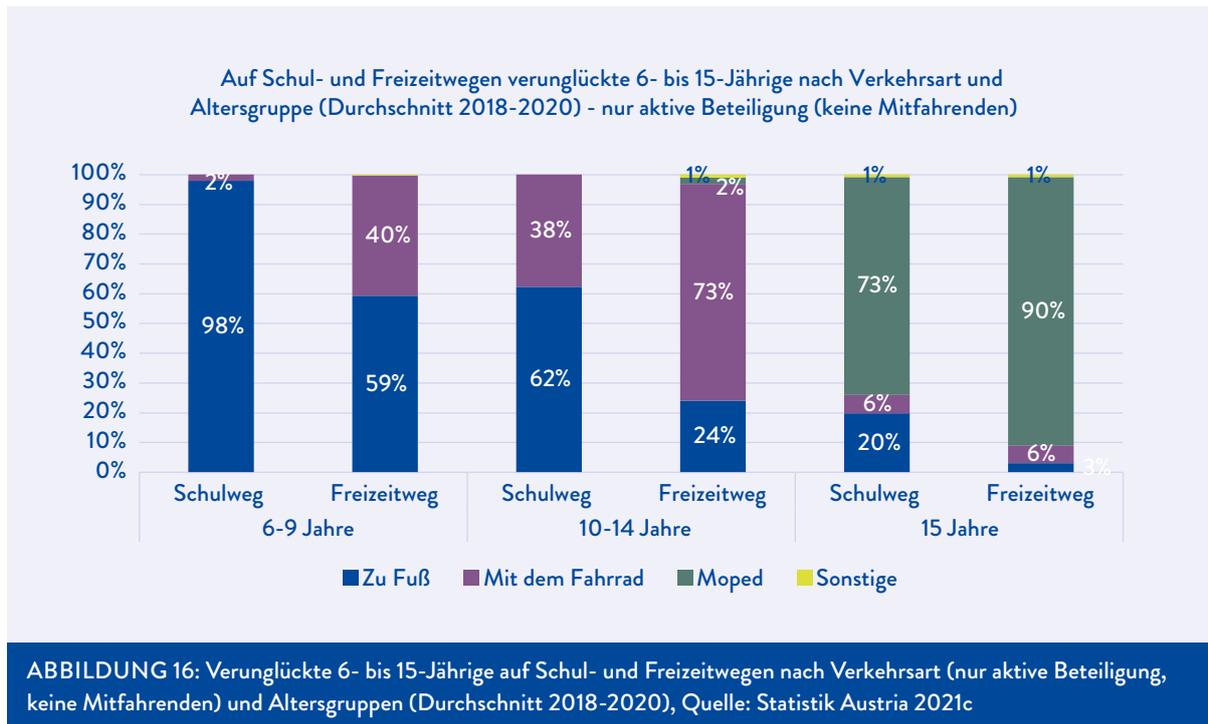
AKTIVE VERKEHRSTEILNAHME NACH VERKEHRSMITTEL

Blickt man auf die Zahlen der 6- bis 15-Jährigen, die unter aktiver Verkehrsbeteiligung, also zu Fuß oder als Lenkende, nicht jedoch als Mitfahrende, verunfallen, zeigen sich deutliche Altersunterschiede. Die Verkehrsarten aktiver Verkehrsteilnehmender dieser Altersgruppe sind in erster Linie das Zufußgehen (bzw. das Lenken eines Fußgängerbeförderungsmittels, z.B. Microscooter oder Skateboard), das Fahrrad oder das Moped (dies betrifft mit wenigen Ausnahmen nur die 15-Jährigen).

Im Alter von 6 bis 9 Jahren verunfallen Kinder sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen überwiegend zu Fuß: Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 verunfallten pro Jahr 81 6- bis 9-Jährige auf dem Schulweg und 147 6- bis 9-Jährige auf einem Freizeitweg zu Fuß. Bei den 10- bis 14-Jährigen überwiegt hingegen insbesondere auf Freizeitwegen das Fahrrad als Verkehrsmittel, mit dem die meisten Kinder in dieser Altersgruppe verunfallen – jährlich (Durchschnitt 2018-2020) verunfallen 435 10- bis 14-Jährige mit dem Fahrrad auf Freizeitwegen. Auf Schulwegen verunfallen die meisten 10- bis 14-Jährigen (135 pro Jahr) zu Fuß. 15-Jährige verunfallen hingegen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen am häufigsten mit dem Moped: Insgesamt 1.234 15-Jährige verunfallen pro Jahr mit dem Moped auf Freizeitwegen, auf Schulwegen sind es nur 68.



Ein vertiefender Blick auf den Anteil der verunfallten 6- bis 15-Jährigen nach Verkehrsart und nach Altersgruppen verdeutlicht nochmals die oben beschriebene Relevanz der einzelnen Verkehrsmittel bei den Verunfallten in den jeweiligen Altersgruppen: 6- bis 9-Jährige verunfallen auf Schulwegen fast immer zu Fuß (98%), während auf Freizeitwegen bei dieser Altersgruppe auch das Fahrrad stark vertreten ist (40%). Ein anderes Bild zeigt sich bei den 10- bis 14-Jährigen: Auf dem Schulweg stellt sich das Verhältnis der Unfälle beim Zufußgehen und Radfahren zwar anders dar als in der Volksschule (zu Fuß: 62%, mit dem Fahrrad: 38%), auf Freizeitwegen dieser Altersgruppe dominiert beim Unfallgeschehen hingegen das Fahrrad mit 73% deutlich, 24% verunfallen auf Freizeitwegen zu Fuß. Wie bereits oben erwähnt, steigt die Unfallbeteiligung mit 15 Jahren sprunghaft an, was fast ausschließlich auf Mopedunfälle zurückzuführen ist. Sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen verunfallt der größte Teil mit dem Moped. Dies ist bei Freizeitwegen (90%) sogar noch ausgeprägter der Fall als bei Schulwegen (73%).

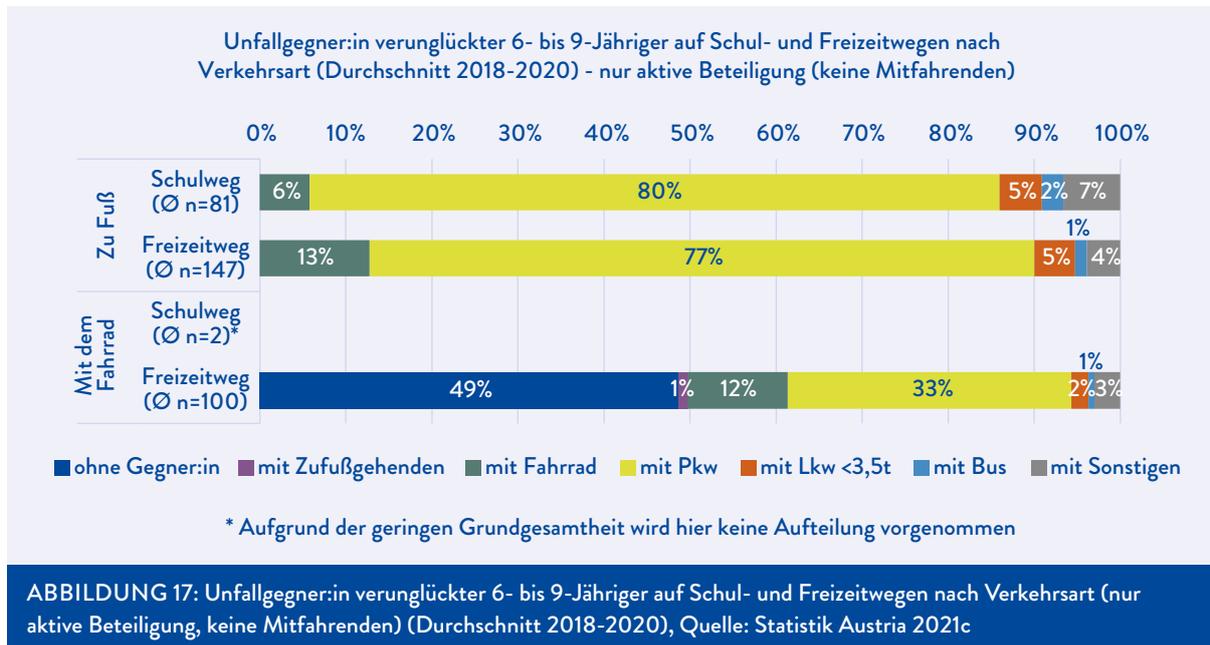


UNFALLGEGNER

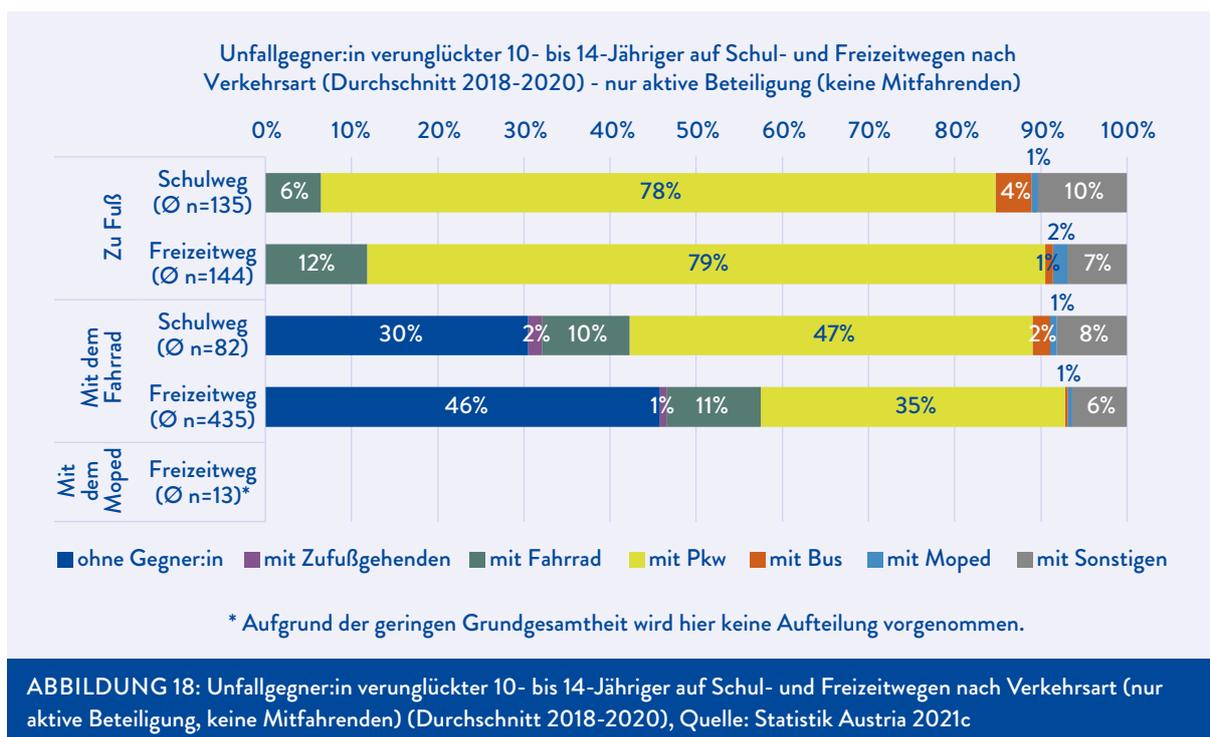
Im Folgenden wird ein Überblick über die Unfallgegner:innen der verunfallten 6- bis 15-Jährigen, unterschieden nach Verkehrsart und Altersgruppen, d.h. unterschieden nach 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen, gegeben.

Blickt man auf die Zahlen der verunfallten 6- bis 9-Jährigen, so zeigt sich bei den zu Fuß verunfallten 6- bis 9-Jährigen, dass der häufigste Unfallgegner sowohl auf Schulwegen (80%) als auch auf Freizeitwegen (77%) der Pkw ist. Andere Fahrradfahrende sind auf Freizeitwegen (13%) etwas häufiger Unfallgegner:innen als auf Schulwegen (6%).

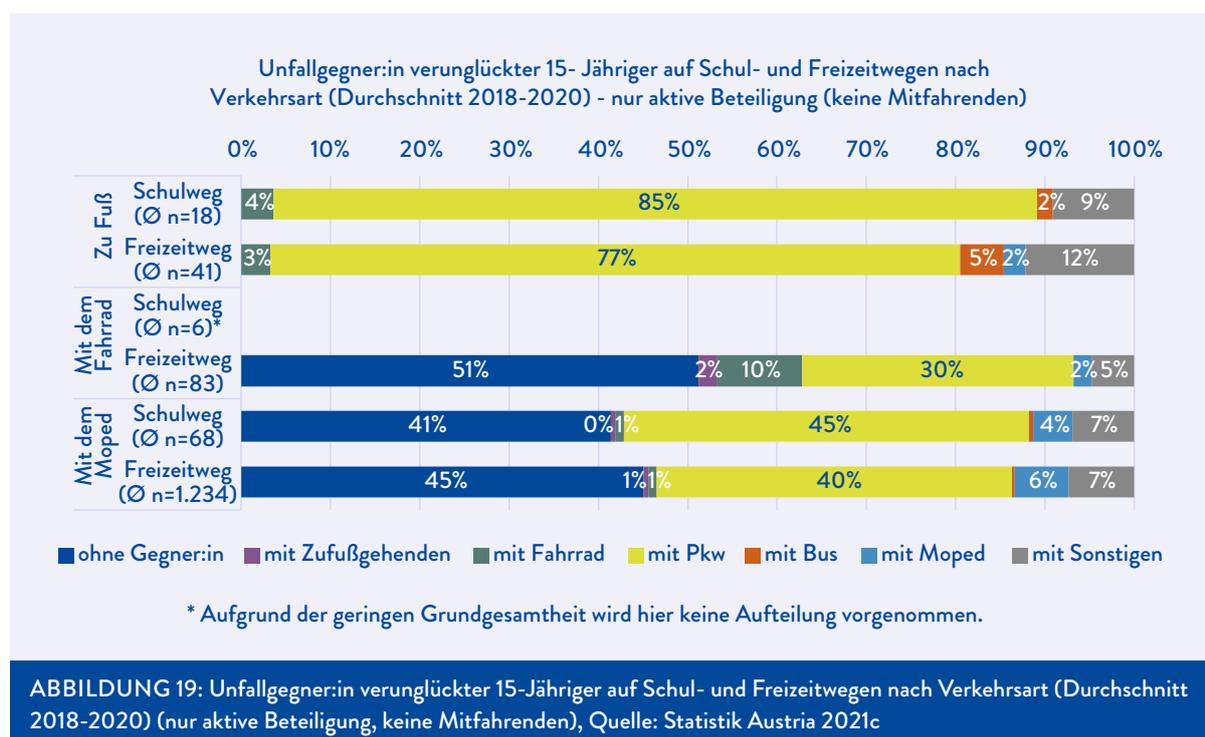
Rund die Hälfte der auf Freizeitwegen mit dem Fahrrad verunfallten 6- bis 9-Jährigen hatten einen Alleinunfall (ohne Unfallgegner:in; 49%), ein Drittel (33%) hatte einen Pkw als Unfallgegner. Eine Analyse der Unfallgegner:innen von auf dem Schulweg verunglückten Rad fahrenden 6- bis 9-Jährigen im Zeitraum 2018 bis 2020 ist aufgrund der geringen Anzahl nicht zielführend.



Auch bei den zu Fuß verunfallten 10- bis 14-Jährigen ist der häufigste Unfallgegner sowohl auf Schulwegen als auch auf Freizeitwegen der Pkw (78% bzw. 79%), und auch hier zeigt sich, dass das Fahrrad auf Freizeitwegen (12%) etwas häufiger Unfallgegner ist als auf Schulwegen (6%). Bei den mit dem Fahrrad verunfallten 10- bis 14-Jährigen wird wiederum deutlich, dass diese auf Freizeitwegen etwas häufiger ohne Unfallgegner:in verunfallten (46%) als auf Schulwegen (30%). Auf Schulwegen ist bei den mit dem Fahrrad verunfallten 10- bis 14-Jährigen der Pkw häufiger Unfallgegner (47%) als auf Freizeitwegen (35%). Mit dem Moped verunfallten 10- bis 14-Jährige ausschließlich auf Freizeitwegen, aufgrund der geringen Anzahl (n=13) wird auf eine Analyse verzichtet.



Bei den verunfallten 15-Jährigen wird ebenso deutlich, dass, wenn diese zu Fuß verunfallen, sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen der mit großem Abstand häufigste Unfallgegner der Pkw ist (85% bzw. 77%). Bei den mit dem Fahrrad verunfallten 15-Jährigen zeigt sich wiederum, dass diese auf Freizeitwegen häufiger ohne Unfallgegner:in verunfallen (51%) als auf Schulwegen (12%) und auf Schulwegen der Pkw (65%) häufiger Unfallgegner ist als auf Freizeitwegen (30%). Mit dem Moped verunfallten 15-Jährige auf Schulwegen etwas häufiger bei Kollisionen mit Pkw (45%) als auf Freizeitwegen (40%), wohingegen sie auf Freizeitwegen etwas häufiger ohne Unfallgegner:in verunfallten (45%) als auf Schulwegen (41%).



Hinsichtlich des Geschlechts zeigen sich allein dahingehend Unterschiede, dass 6- bis 15-jährige Burschen mit dem Fahrrad auf Schulwegen häufiger ohne Unfallgegner:in verunfallen als Mädchen, wohingegen Mädchen häufiger bei Kollisionen mit Pkw verunfallen. Mit dem Moped verunglückte Mädchen verunglücken hingegen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen häufiger ohne Unfallgegner:in als Burschen; letztere verunfallen häufiger bei Kollisionen mit Pkw als Mädchen.

HAUPTUNFALLVERURSACHENDE UND VERMUTETE HAUPTUNFALLURSACHEN

Bei der Unfallaufnahme erfolgt durch die Exekutive eine Einschätzung der vermutlichen Hauptunfallursache und der mutmaßlichen Hauptunfallverursachenden. Diese Angaben haben keine Auswirkung auf gerichtliche Entscheidungen in Strafverfahren und werden auch nicht mit den Ergebnissen gerichtlicher Entscheidungen abgeglichen (Statistik Austria 2021e).

Betrachtet man die Daten der verunfallten 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen nach Verkehrsart und Unfallverursachung, so wird bei den 6- bis 9-Jährigen deutlich, dass

jene, die zu Fuß verunfallen, auf Freizeitwegen (59%) mehrheitlich Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen sind, während sie auf Schulwegen etwas häufiger nicht Hauptunfallverursacher:in (53%) sind. Mit dem Fahrrad verunglücken 6- bis 9-Jährige fast ausschließlich auf Freizeitwegen, hierbei verunfallte etwa die Hälfte der Verunglückten bei Alleinunfällen (49%), 36% der Verunglückten sind zudem Hauptunfallverursacher:in im Zuge von Kollisionen, nur 15% sind nicht Hauptunfallverursacher:in.

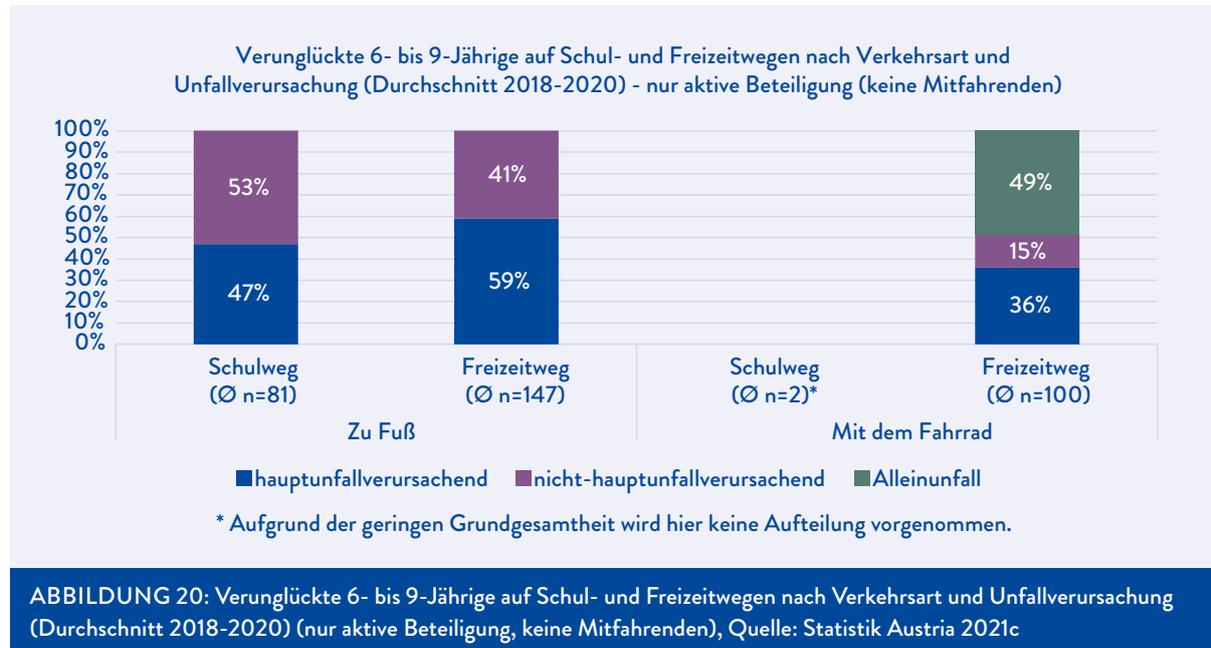


ABBILDUNG 20: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020) (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Quelle: Statistik Austria 2021c

Bei den zu Fuß verunglückten 10- bis 14-Jährigen zeigt sich hingegen, dass diese sowohl auf Schulwegen (57%) als auch auf Freizeitwegen (52%) mehrheitlich nicht Hauptunfallverursacher:in sind. Verunfallen 10- bis 14-Jährige mit dem Fahrrad, dann vor allem auf Freizeitwegen bei Alleinunfällen (46%), auf Schulwegen verunfallen hingegen nur 30% der mit dem Fahrrad Verunglückten bei Alleinunfällen. Zudem sind sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen 32% der Verunglückten mit dem Fahrrad bei Kollisionen Hauptunfallverursacher:in, wobei auf Schulwegen der Anteil der Verunglückten, die nicht Hauptunfallverursacher:in waren, mit 38% etwas höher liegt als auf Freizeitwegen. Bei mit dem Moped verunglückten 10- bis 14-Jährigen handelt es sich ausschließlich um bei Alleinunfällen Verunglückte sowie Verunglückte, die Hauptunfallverursacher:in waren.

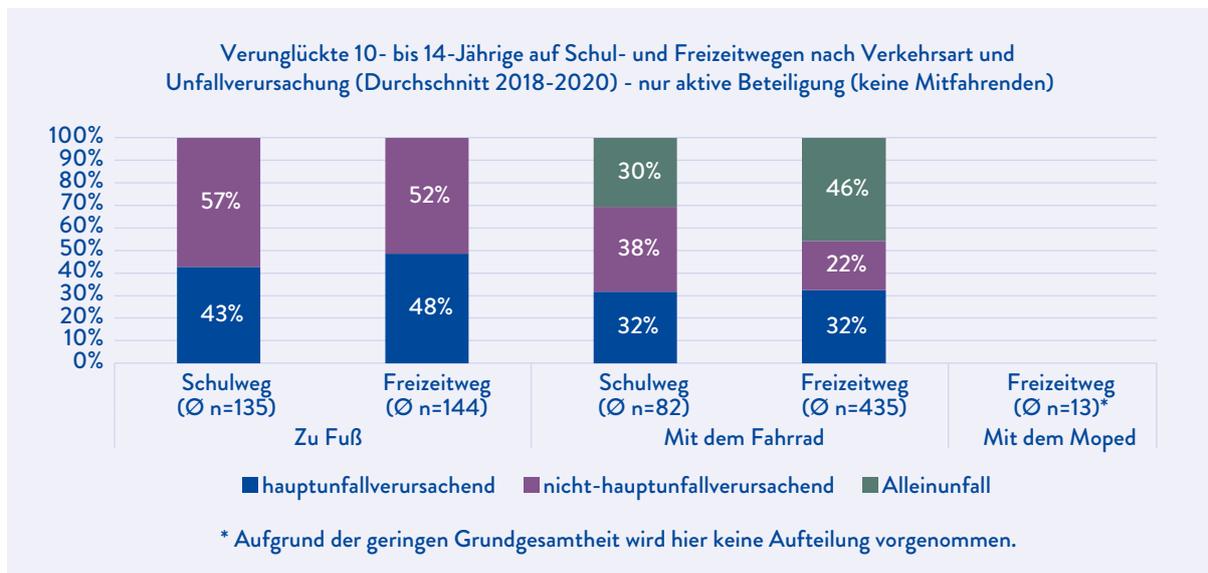


ABBILDUNG 21: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch zu Fuß verunglückte 15-Jährige sind sowohl auf Schul- (64%) als auch auf Freizeitwegen (61%) mehrheitlich – und dabei auch häufiger als in den beiden anderen Altersklassen – nicht Hauptunfallverursacher:in. Bei den mit dem Fahrrad verunfallten 15-Jährigen, die insbesondere auf Freizeitwegen verunfallten, zeigt sich wiederum ein hoher Anteil von bei Alleinunfällen Verunglückten (51%) bzw. waren 32% bei Kollisionen Hauptunfallverursacher:in. Bei den Daten der mit dem Moped verunglückten 15-Jährigen zeigt sich, dass auf Schulwegen mit dem Moped Verunglückte häufiger nicht Hauptunfallverursacher:in sind (33%) als auf Freizeitwegen (28%).

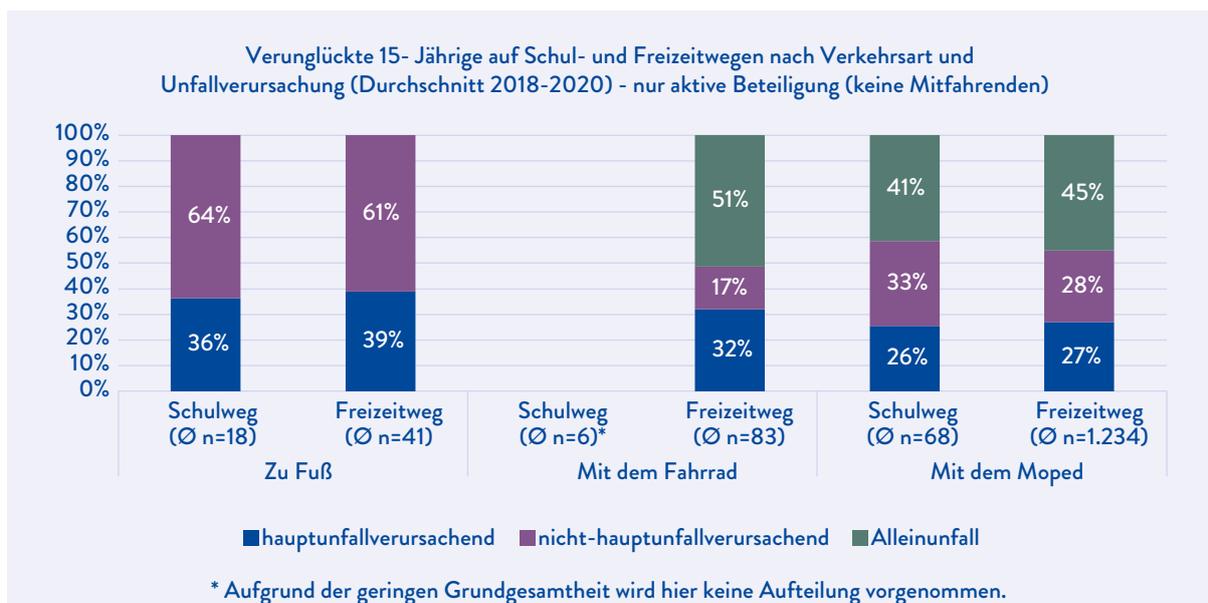


ABBILDUNG 22: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Hinsichtlich des Geschlechts zeigen sich dahingehend Unterschiede, als dass zu Fuß verunglückte 6- bis 15-jährige Burschen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen etwas häufiger Hauptunfallverursacher sind als Mädchen. Mit dem Fahrrad verunfallen Jungen auf dem Schulweg häufiger bei Alleinunfällen als Mädchen, wobei letztere bei Unfällen auf Schulwegen häufiger nicht Hauptunfallverursachende sind als Jungen. Mit dem Moped verunfallen Mädchen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen öfter bei Kollisionen, bei denen sie Hauptunfallverursacherin sind, und häufiger bei Alleinunfällen als Jungs.

Im Folgenden werden die Unfallursachen von Alleinunfällen, von Kollisionen, die mutmaßlich von den Kindern und Jugendlichen verursacht wurden, und von Kollisionen, an denen die Hauptschuld die Unfallgegner:innen trifft, detaillierter betrachtet.

HAUPTUNFALLVERURSACHER:IN KIND

Sind die 6- bis 15-Jährigen selbst Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen, so zeigt sich zunächst bei den 6- bis 9-Jährigen, dass Unfälle von Zufußgehenden mehrheitlich durch eigenes Fehlverhalten („Fehlverhalten Fußgänger“⁹) verursacht werden; dies gilt insbesondere auf Schulwegen (86%), aber auch auf Freizeitwegen (76%). Auf Freizeitwegen sind jedoch auch Unfallursachen wie Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (14%) und Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen (9%) relevant und spielen im Vergleich zu Schulwegen (11% bzw. 4%) eine größere Rolle. Mit dem Fahrrad verunglücken 6- bis 9-Jährige, die selbst Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen waren, vor allem auf Freizeitwegen und dabei mehrheitlich aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen (45%) sowie Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (27%).

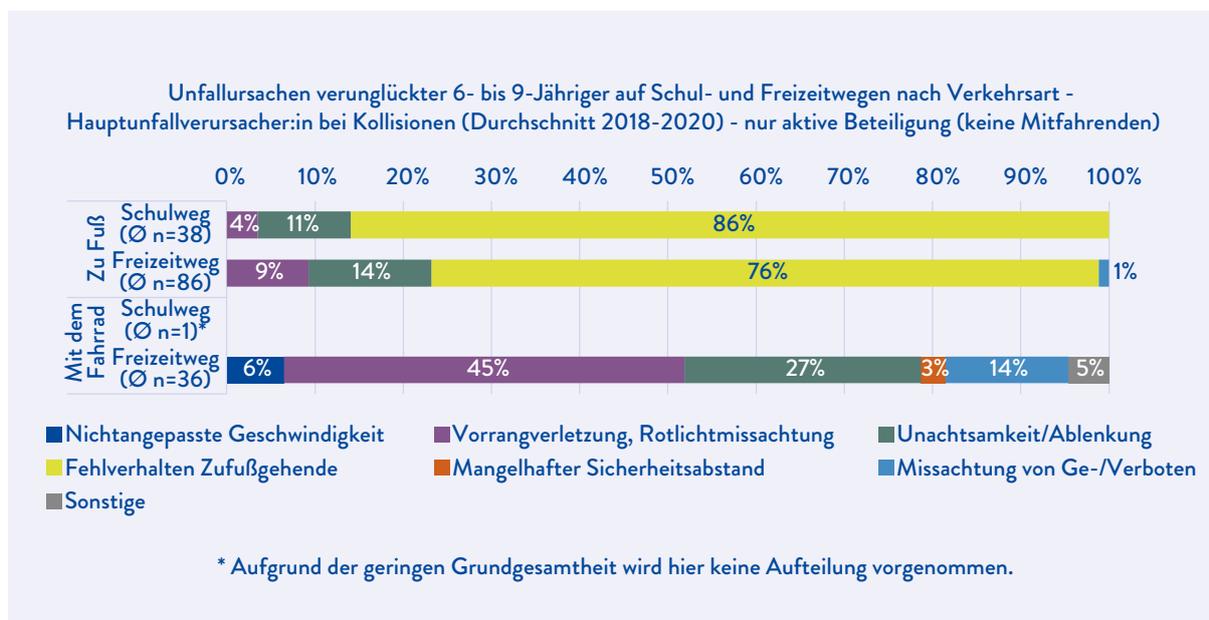


ABBILDUNG 23: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

9 Darunter fällt z.B. das Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Verkehr zu achten o.ä.

Ähnliches zeigt sich auch bei den 10- bis 14-Jährigen, die bei Kollisionen selbst Hauptunfallverursacher:in sind: Verunfallen sie zu Fuß, dann sind die Unfälle wiederum vor allem auf Schulwegen (86%), aber auch auf Freizeitwegen (76%) durch eigenes Fehlverhalten verursacht, und auch hier sind Unfälle auf Freizeitwegen häufiger auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (13%) sowie Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen (11%) zurückzuführen als auf Schulwegen (Ablenkung 6% bzw. Vorrangverletzung 7%). Unfälle von mit dem Fahrrad verunglückten 10- bis 14-Jährigen, die selbst Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen waren, werden sowohl auf Freizeit- (36%) als auch auf Schulwegen (33%) oft durch Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen verursacht. Auf Freizeitwegen werden solche Unfälle zudem häufiger aufgrund von Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (24%) verursacht als auf Schulwegen (17%), während sie auf Schulwegen häufiger auf die Missachtung von Ge-/Verboten (32%) zurückzuführen sind als auf Freizeitwegen (23%).

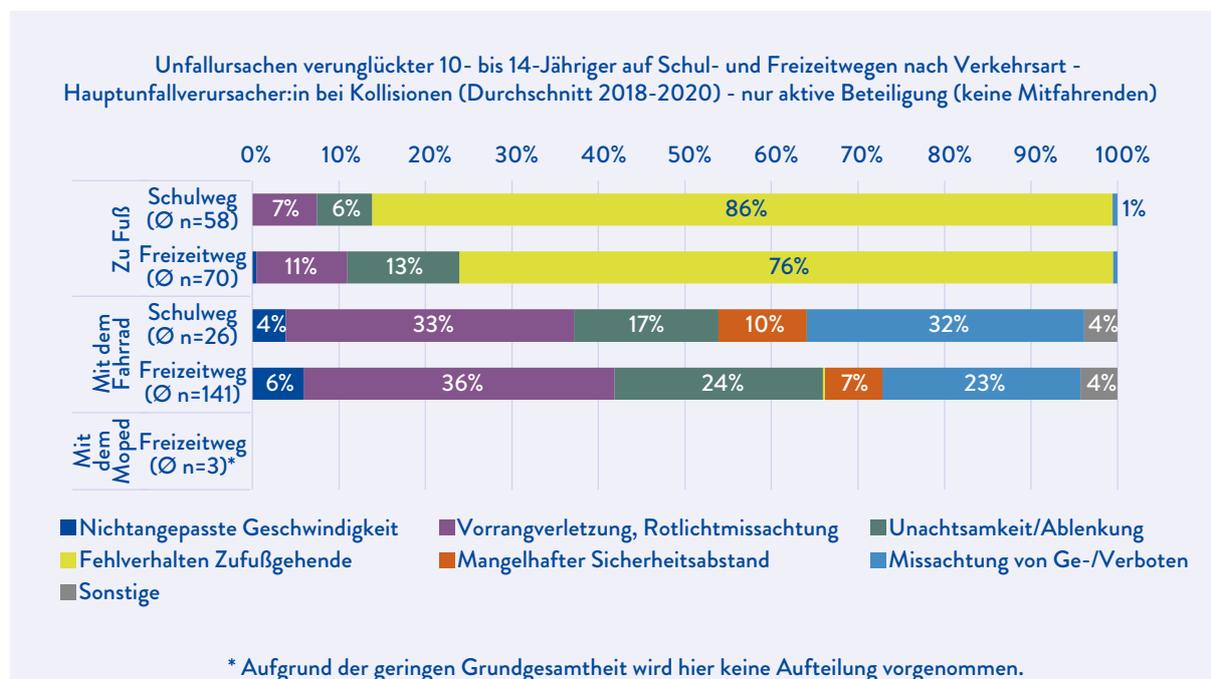
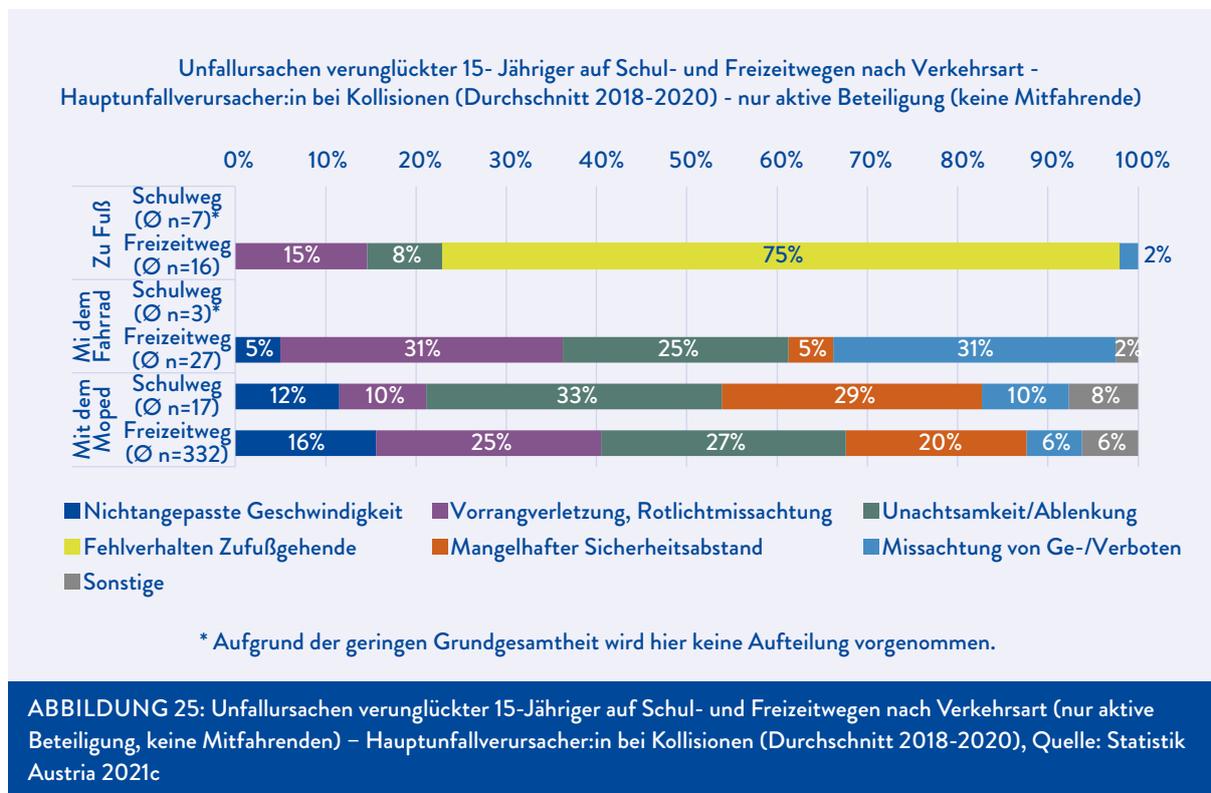


ABBILDUNG 24: Unfallursachen verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch bei den verunglückten 15-Jährigen, die bei Kollisionen selbst Hauptunfallverursacher:in sind, zeigt sich, dass Unfälle zu Fuß vor allem auf Schulwegen (90%), aber auch auf Freizeitwegen (75%) mehrheitlich durch eigenes Fehlverhalten verursacht werden. Mit dem Fahrrad verunglückten 15-Jährige, die selbst Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen waren, vor allem auf Freizeitwegen und dabei wiederum mehrheitlich aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen (31%), aufgrund der Missachtung von Ge-/Verboten (31%) und durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (25%). Die Zahl der mit dem Fahrrad auf Schulwegen verunglückten 15-Jährigen, die bei Kollisionen selbst Hauptunfallverursacher:in waren, ist relativ gering – diese Fahrradunfälle auf Schulwegen sind allerdings häufiger auf die Miss-

achtung von Ge-/Verboten (63%) zurückzuführen. Unfälle von 15-Jährigen mit dem Moped, bei denen diese bei Kollisionen Hauptunfallverursacher:in sind, sind auf Schulwegen mehrheitlich auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (33%) sowie einen mangelhaften Sicherheitsabstand (29%) zurückzuführen. Auf Freizeitwegen werden solche Unfälle zwar auch am häufigsten durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung verursacht (27%), jedoch häufig auch durch Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen (25%). Nicht angepasste Geschwindigkeit ist auf Freizeitwegen (16%) etwas häufiger Unfallursache als auf Schulwegen, die Unfallursache Missachtung von Ge-/Verboten (10%) zeigt sich auf Schulwegen hingegen etwas häufiger als auf Freizeitwegen (6%).



Geschlechtsspezifische Unterschiede im Unfallgeschehen zeigen sich insofern, als zu Fuß verunglückte 6- bis 15-jährige Buben bei Kollisionen, bei denen sie Hauptunfallverursacher sind, sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen häufiger aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung und Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung verunfallen als Mädchen. Zudem verunfallen Jungen mit dem Moped vor allem auf Freizeitwegen etwas häufiger aufgrund eines mangelhaften Sicherheitsabstands und nicht angepasster Geschwindigkeit als Mädchen.

ALLEINUNFÄLLE

Alleinunfälle von 6- bis 15-Jährigen ereignen sich ausschließlich mit dem Fahrrad oder Moped. Bei den 6- bis 9-Jährigen wird deutlich, dass diese nur auf Freizeitwegen bei Alleinunfällen verunglücken. Solche Unfälle sind dabei mehrheitlich auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (74%) sowie eine nicht angepasste Geschwindigkeit (18%) zurückzuführen.

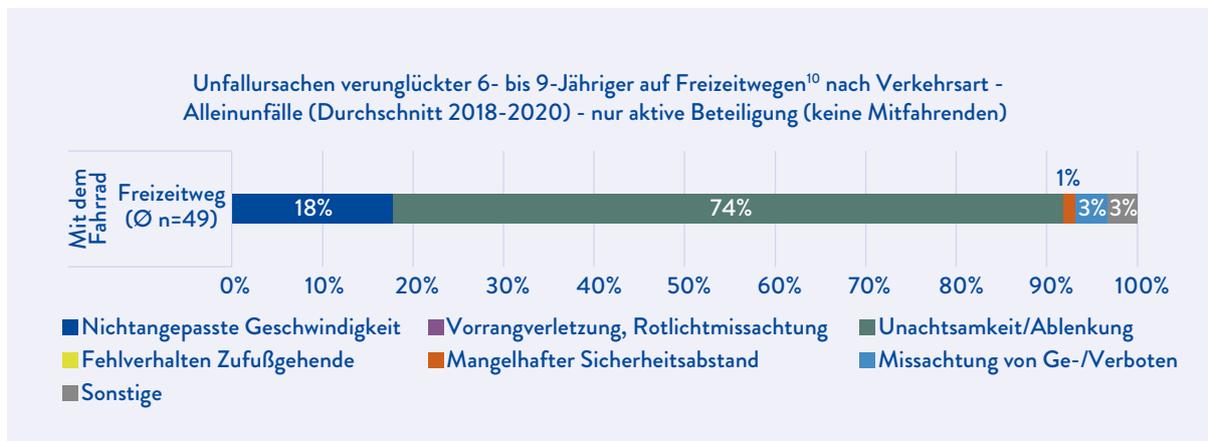


ABBILDUNG 26: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Freizeitwegen¹⁰ nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Alleinunfälle (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Bei den 10- bis 14-Jährigen zeigt sich, dass diese vor allem mit dem Fahrrad bei Alleinunfällen verunfallen. Sowohl auf Schul- (87%) als auch auf Freizeitwegen (74%) werden Alleinunfälle mit dem Fahrrad am häufigsten durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung verursacht, wobei solche Unfälle auf Freizeitwegen zudem häufiger auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit (17%) zurückzuführen sind als auf Schulwegen (5%). Alleinunfälle von 10- bis 14-Jährigen mit dem Moped ereigneten sich nur auf Freizeitwegen.

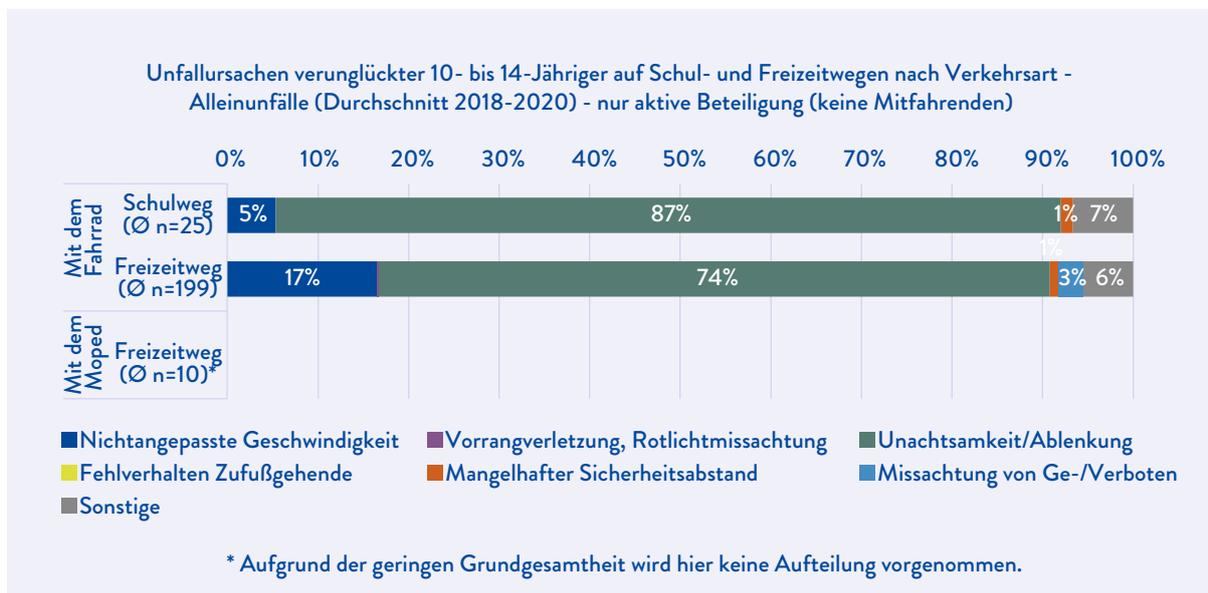
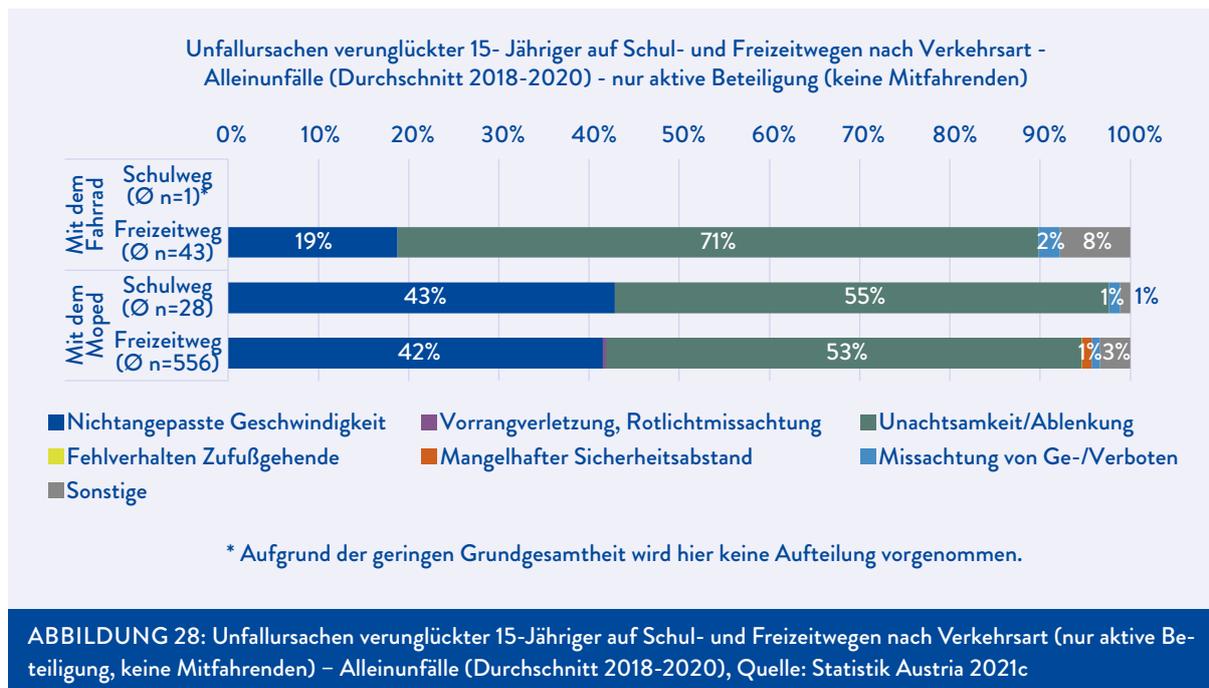


ABBILDUNG 27: Unfallursachen verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Alleinunfälle (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Bei den 15-Jährigen ereignen sich Alleinunfälle mit dem Fahrrad fast ausschließlich auf Freizeitwegen, auch hier sind diese wiederum vor allem auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (71%) und eine nicht angepasste Geschwindigkeit (19%) zurückzuführen. Am häufigsten ereignen

10 In dieser Altersgruppe gab es mit dem Fahrrad in den Jahren 2018-2020 keine Alleinunfälle auf dem Schulweg.

sich Alleinunfälle von 15-Jährigen jedoch mit dem Moped. Hierbei werden die Unfälle sowohl auf Schulwegen (55%) als auch auf Freizeitwegen (53%) mehrheitlich durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung verursacht. Im Vergleich zu Alleinunfällen mit dem Fahrrad sind Alleinunfälle mit dem Moped jedoch sowohl auf Schul- (43%) als auch auf Freizeitwegen (42%) besonders häufig auch auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen.

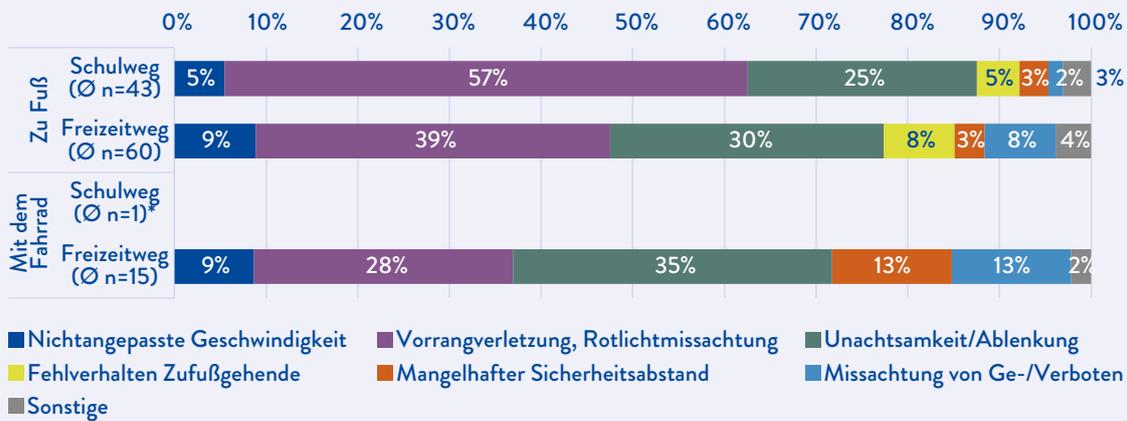


Geschlechtsspezifische Unterschiede im Unfallgeschehen: 15-jährige Jungs verunfallen mit dem Moped bei Alleinunfällen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen etwas häufiger aufgrund einer nicht angepassten Geschwindigkeit als Mädchen, während die Alleinunfälle der Mädchen häufiger auf Unachtsamkeit/Ablenkung zurückzuführen sind.

HAUPTUNFALLVERURSACHER ANDERE VERKEHRSTEILNEHMENDE

Waren bei den verunfallten 6- bis 15-Jährigen bei Kollisionen andere Verkehrsteilnehmende die Hauptunfallverursacher:innen, fällt zunächst bei den zu Fuß verunfallten 6- bis 9-Jährigen auf, dass diese auf Schulwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (57%) Opfer eines Unfalls wurden als auf Freizeitwegen (39%). Auf Freizeitwegen sind solche Unfälle hingegen etwas häufiger auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (30%) und die Missachtung von Ge-/Verboten (8%) vonseiten anderer Verkehrsteilnehmender zurückzuführen als auf Schulwegen (25% bzw. 2%). Mit dem Fahrrad verunglücken 6- bis 9-Jährige, die bei Kollisionen selbst nicht Hauptunfallverursacher:in waren, vor allem auf Freizeitwegen und dabei mehrheitlich aufgrund von Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (35%) sowie Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (28%).

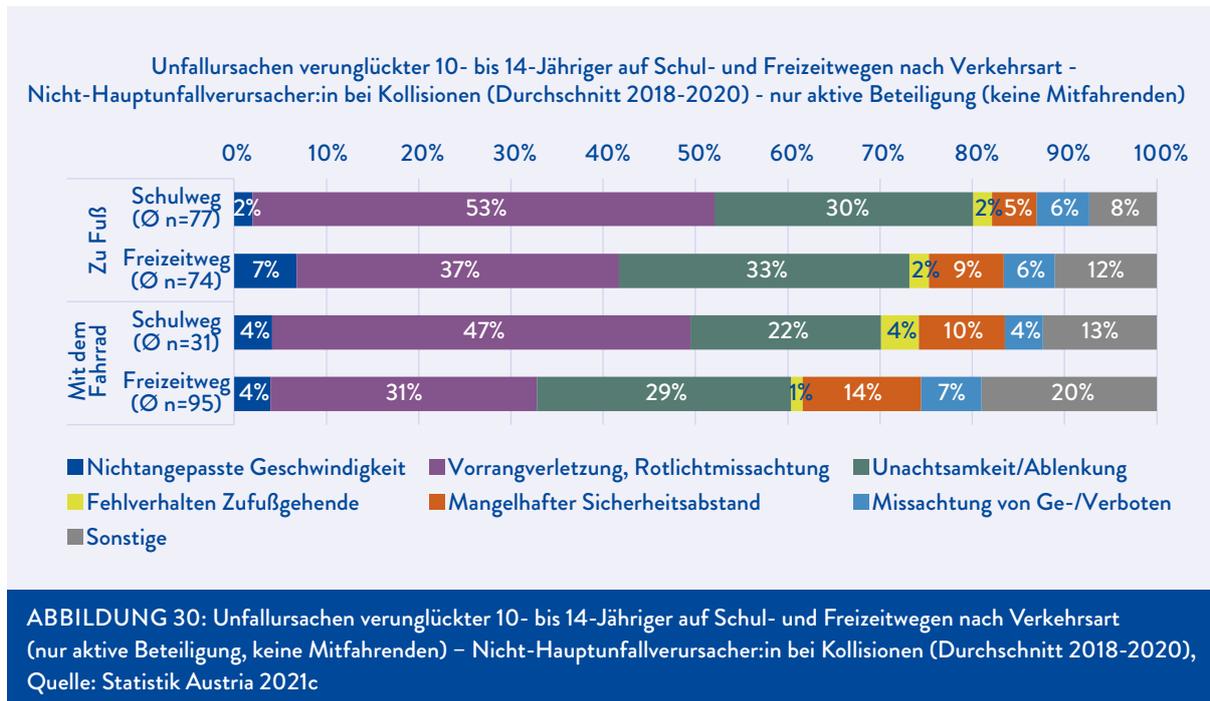
Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart - Nicht-Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020) - nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)



* Aufgrund der geringen Grundgesamtheit wird hier keine Aufteilung vorgenommen.

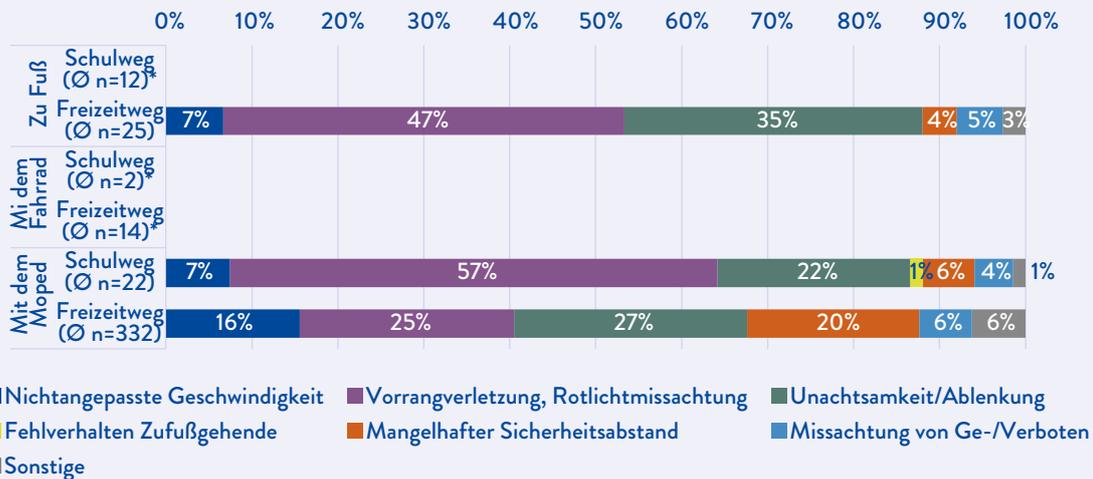
ABBILDUNG 29: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Nicht-Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch bei den zu Fuß verunfallten 10- bis 14-Jährigen, die bei Kollisionen nicht Hauptunfallverursacher:in waren, wird deutlich, dass sie auf Schulwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (53%) Opfer eines Unfalls wurden als auf Freizeitwegen (37%). Auch mit dem Fahrrad werden 10- bis 14-Jährige häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (47%) Opfer von Unfällen bzw. Kollisionen, bei denen sie nicht Hauptunfallverursacher:in sind, als auf Freizeitwegen (31%). Auf Freizeitwegen verunfallen 10- bis 14-Jährige hingegen häufiger durch Unachtsamkeit bzw. Ablenkung (29%) sowie einen mangelnden Sicherheitsabstand (14%) vonseiten anderer Verkehrsteilnehmer als auf Schulwegen (Unachtsamkeit 22% bzw. mangelnder Sicherheitsabstand 10%). Bei den sonstigen Unfallursachen dieser Unfälle ist sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen zudem das Überholen durch andere Verkehrsteilnehmende zu nennen.



Bei den zu Fuß verunfallten 15-Jährigen, bei deren Unfällen andere Verkehrsteilnehmende die Hauptunfallverursacher:in waren, wird ebenso deutlich, dass diese auf Schulwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (69%) anderer Verkehrsteilnehmer:innen verunfallen als auf Freizeitwegen (47%). Dies wird in ähnlicher Form auch bei den mit dem Fahrrad verunfallten 15-Jährigen deutlich, wobei jedoch insgesamt nur wenige 15-Jährige mit dem Fahrrad verunfallen. Am häufigsten verunfallen 15-Jährige bei Unfällen, bei denen andere Verkehrsteilnehmende die Hauptunfallverursacher:in waren, mit dem Moped: Auch hier zeigt sich, dass sie dabei auf Schulwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (57%) Opfer eines Unfalles wurden als auf Freizeitwegen (25%). Auf Freizeitwegen werden Unfälle mit dem Moped hingegen insbesondere häufiger durch einen mangelhaften Sicherheitsabstand (20%) sowie eine nicht angepasste Geschwindigkeit (16%) vonseiten anderer Verkehrsteilnehmender verursacht als auf Schulwegen (mangelhafter Sicherheitsabstand 6% bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit 7%).

Unfallursachen verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart - Nicht-Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020) - nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)



* Aufgrund der geringen Grundgesamtheit wird hier keine Aufteilung vorgenommen.

ABBILDUNG 31: Unfallursachen verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Nicht-Hauptunfallverursacher :in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Hinsichtlich des Geschlechts wird deutlich, dass 6- bis 15-jährige Jungen bei Kollisionen, bei denen sie nicht Hauptunfallverursacher sind, sowohl mit dem Fahrrad als auch mit dem Moped und dabei auf Schul- und auf Freizeitwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung durch andere Verkehrsteilnehmer:innen verunfallen als Mädchen. Mädchen verunfallen mit dem Moped hingegen etwas häufiger aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung und eines mangelhaften Sicherheitsabstands vonseiten anderer Verkehrsteilnehmer.

UNFALLMONAT

Wird das Unfallgeschehen von 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen nach Unfallmonat betrachtet, sind die unterschiedliche Nutzung der einzelnen Verkehrsmodi und der weitgehende Wegfall von Schulwegen in den Sommermonaten Juli und August zu berücksichtigen. Diese Unterschiede zeigen sich auch in der Anzahl der Verunglückten nach Unfallmonat.

Hinsichtlich der verunfallten 6- bis 9-Jährigen auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Unfallmonat wird deutlich, dass 6- bis 9-Jährige zu Fuß auf Schulwegen vor allem im Herbst, d.h. im November (14%) und Oktober (12%), und im Winter, d.h. im Januar und Februar (11%), verunfallen. Auf Freizeitwegen verunfallen 6- bis 9-Jährige zu Fuß vor allem im Juni (13%), April (12%) und September (11%). Mit dem Fahrrad verunfallen 6- bis 9-Jährige fast ausschließlich auf Freizeitwegen und hierbei vor allem im Zeitraum von April bis September:

16% der 6- bis 9-Jährigen verunfallen mit dem Fahrrad auf Freizeitwegen im April, jeweils 15% im Mai und Juli; in den Wintermonaten verunfallen 6- bis 9-Jährige mit dem Fahrrad hingegen kaum.

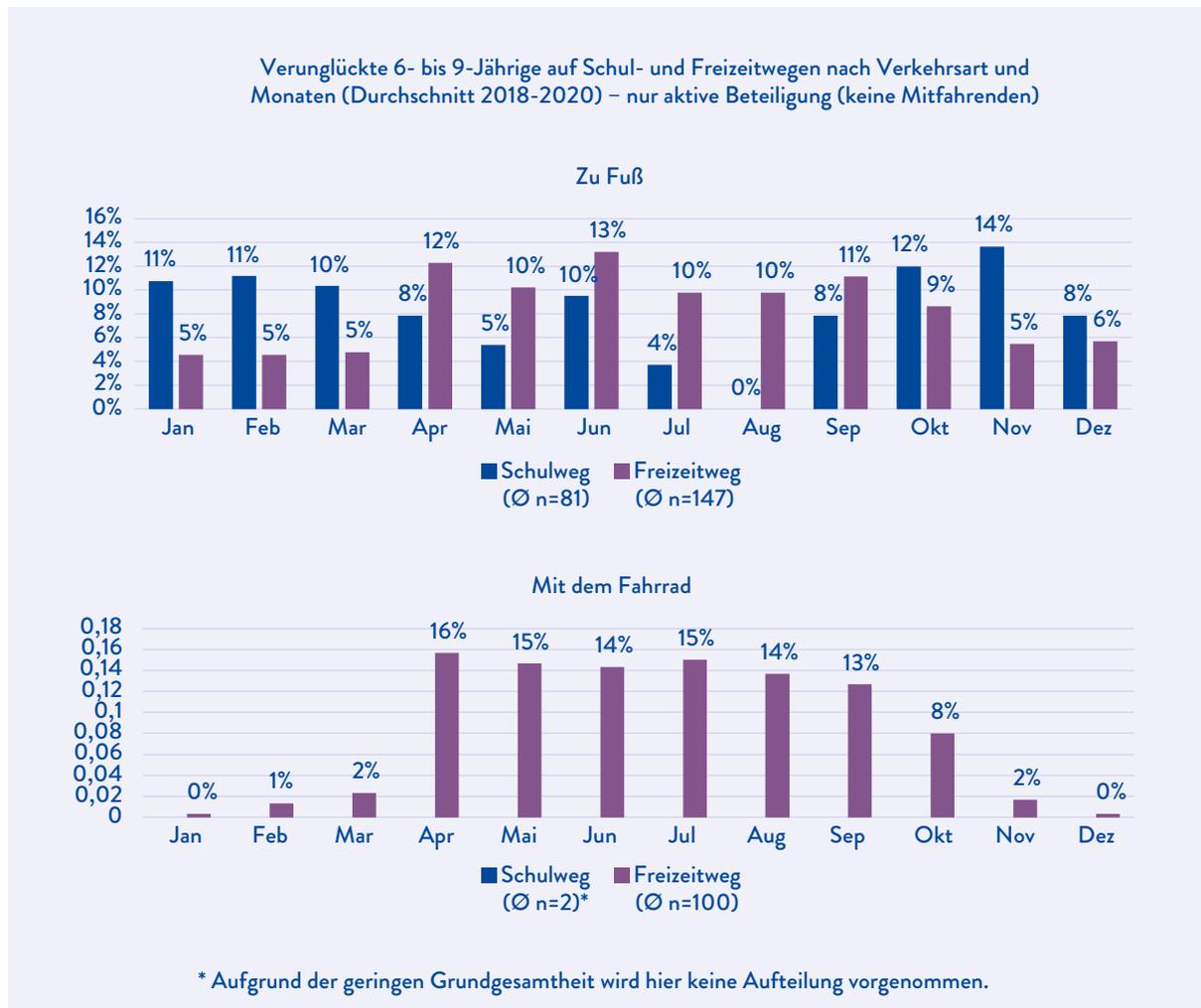


ABBILDUNG 32: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Monaten (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch die 10- bis 14-Jährigen verunglücken auf Schulwegen vor allem im Herbst: 14% im Oktober und jeweils 13% im September und November; weitere 13% im Jänner. Auf Freizeitwegen verunfallen 10- bis 14-Jährige zu Fuß hingegen vor allem im Juni (12%) und Juli (11%). Mit dem Fahrrad verunfallen 10- bis 14-Jährige auf Schulwegen vor allem im Juni (24%) und Mai (13%) sowie im September und Oktober (jeweils 13%). Auf Freizeitwegen verunfallen auch 10- bis 14-Jährige mit dem Fahrrad vor allem im Zeitraum April bis September und dabei vor allem im Juli (20%) sowie Juni und August (jeweils 16%). Mit dem Moped verunglücken insgesamt nur wenige 10- bis 14-Jährige (durchschnittlich 13 Kinder pro Jahr) und das ausschließlich auf Freizeitwegen.

Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Monaten (Durchschnitt 2018-2020) - nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)

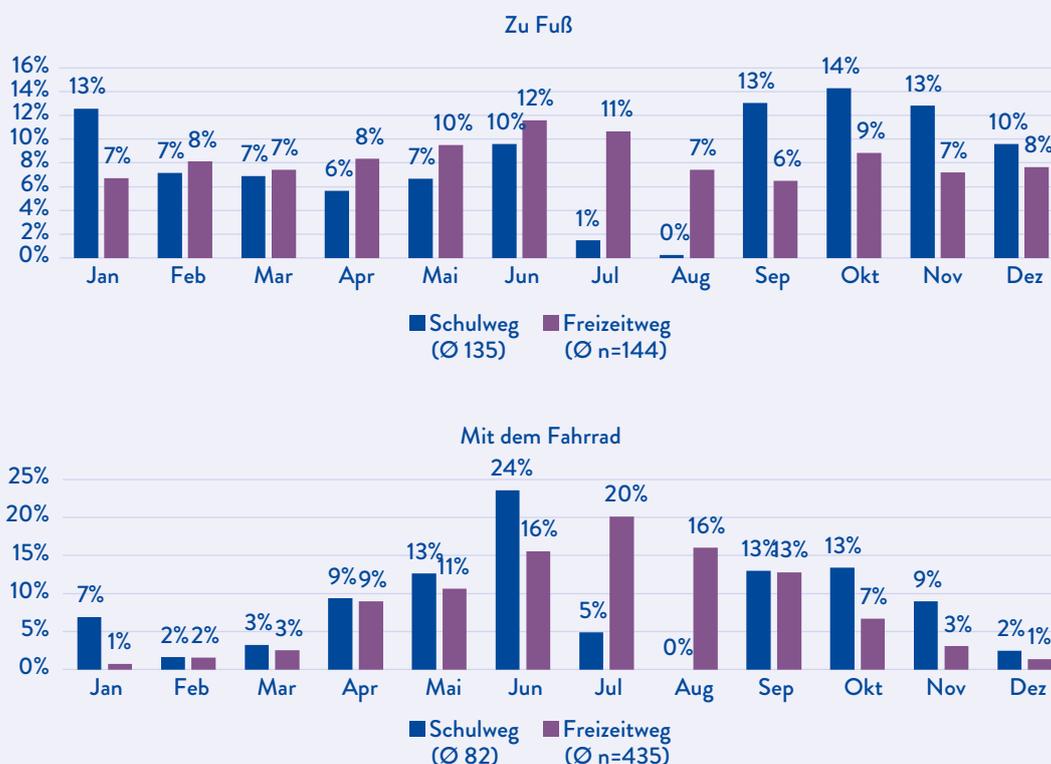


ABBILDUNG 33: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Monaten (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

15-Jährige verunglücken zu Fuß auf Schulwegen wiederum vor allem im Herbst, in den Monaten Oktober (20%) und November (15%); auf Freizeitwegen verunfallen die meisten zu Fuß verunglückten 15-Jährigen im Februar (12%) sowie im September und Oktober (jeweils 11%). Mit dem Fahrrad verunglücken 15-Jährige vor allem auf Freizeitwegen und hierbei wiederum vor allem in den Sommermonaten Juli (17%), Juni und August (jeweils 16%). Mit dem Moped verunglückte 15-Jährige verunfallen am Schulweg am häufigsten im Oktober (20%) und September (12%) sowie im Juni (18%) und Mai (12%). Auf Freizeitwegen verunfallen 15-Jährige mit dem Moped vor allem in den Monaten Juli und August (jeweils 16%) sowie September (14%) und Juni (13%).

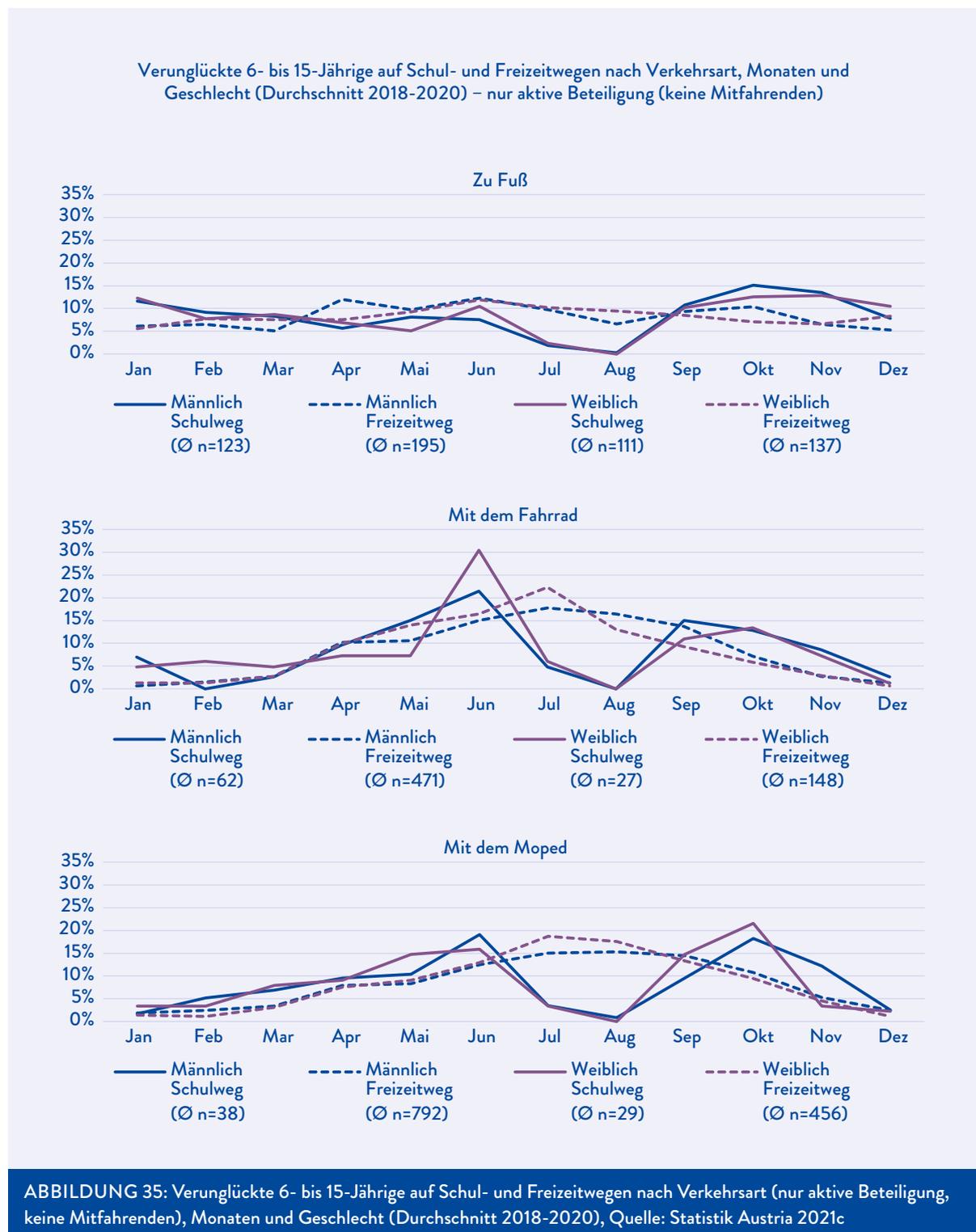
Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Monaten (Durchschnitt 2018-2020) – nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)



* Aufgrund der geringen Grundgesamtheit wird hier keine Aufteilung vorgenommen.

ABBILDUNG 34: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Monaten (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Die Aufteilung der Verunglücktenzahlen nach Monaten zeigt keine nennenswerten geschlechtsspezifischen Unterschiede.



TAGESZEIT

Hinsichtlich der Tageszeit von Unfällen verunglückter 6- bis 15-Jähriger wird zunächst bei den zu Fuß verunglückten 6- bis 9-Jährigen deutlich, dass diese auf Schulwegen klarerweise vor allem zwischen 6 und 9 Uhr (44%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (31%) (zu Zeiten vor bzw. nach dem Schulunterricht) verunfallen. Auf Freizeitwegen verunfallen zu Fuß verunglückte 6- bis 9-Jährige am häufigsten zwischen 15 und 18 Uhr (50%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (21%). Mit dem Fahrrad verunglücken 6- bis 9-Jährige vor allem auf Freizeitwegen und hierbei vor allem wiederum zwischen 15 und 18 Uhr (40%), jedoch auch zwischen 18 und 21 Uhr (27%).

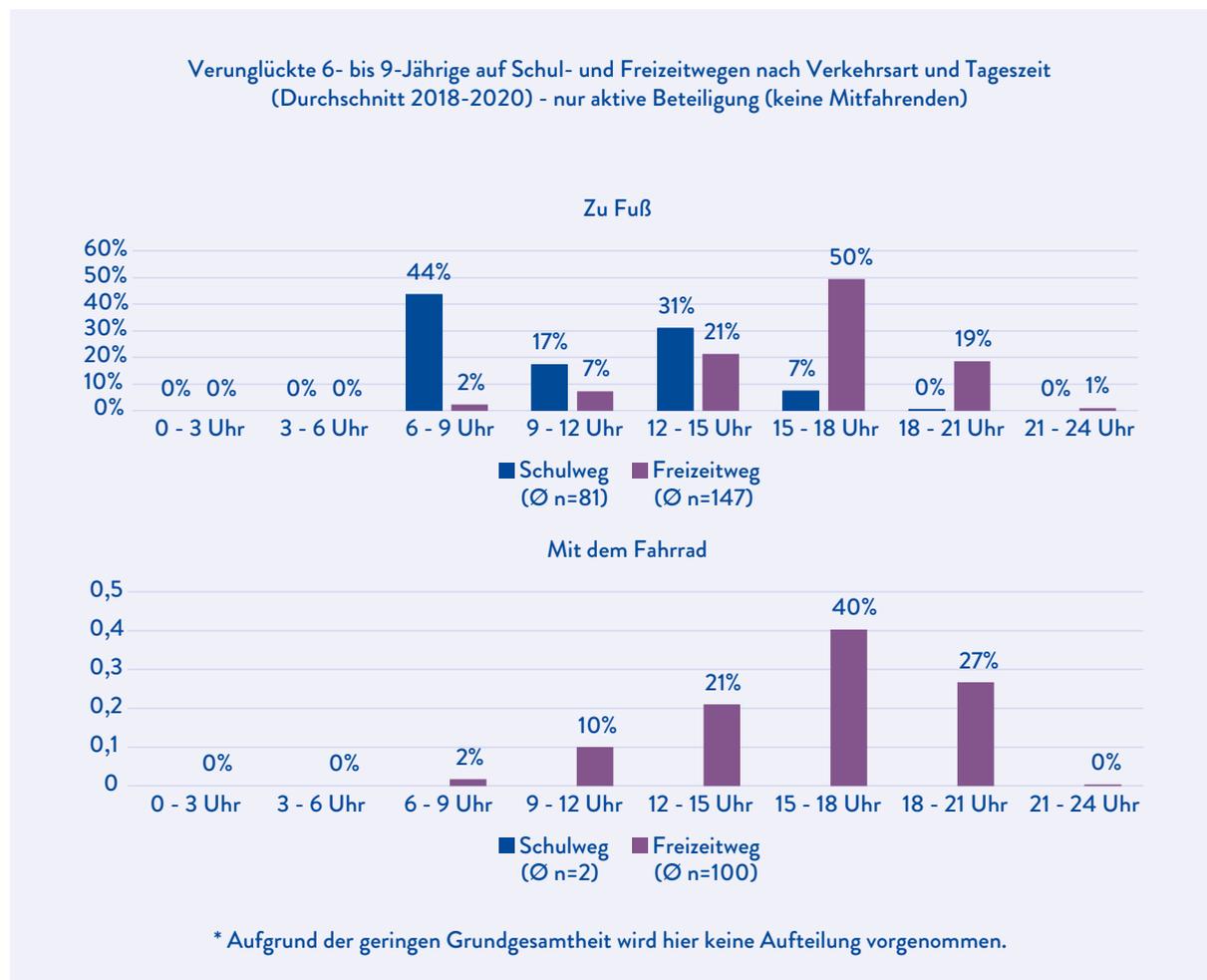
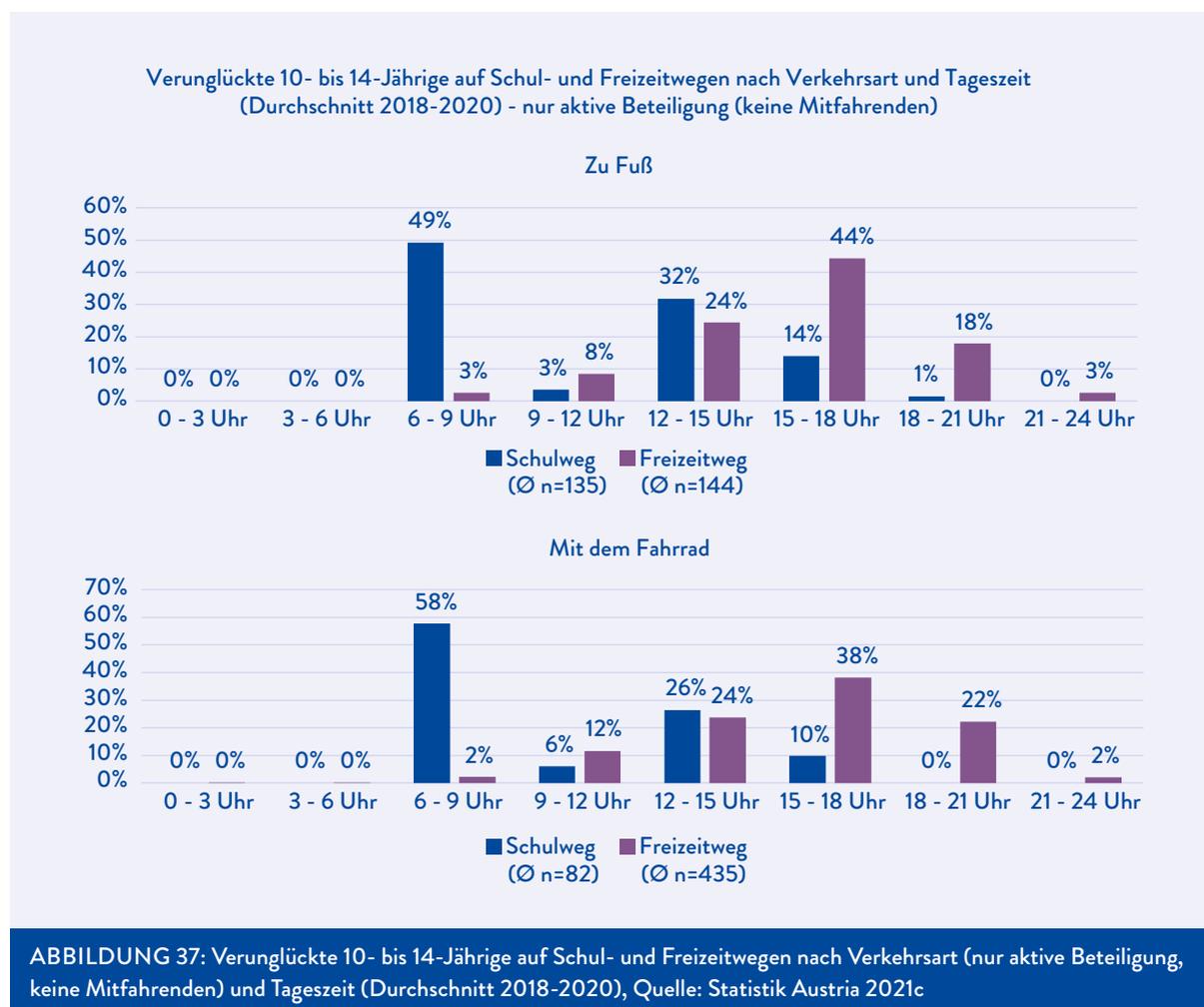


ABBILDUNG 36: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Tageszeit (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch bei den zu Fuß verunglückten 10- bis 14-Jährigen zeigt sich, dass diese auf Schulwegen am häufigsten zwischen 6 und 9 Uhr (49%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (32%) verunfallen; auf Freizeitwegen verunglücken sie hingegen mehrheitlich zwischen 15 und 18 Uhr (44%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (24%). Auch mit dem Fahrrad verunglückte 10- bis 14-Jährige verunfallen auf Schulwegen am häufigsten zwischen 6 und 9 Uhr (58%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (26%). Auf Freizeitwegen verunfallen 10- bis 14-Jährige mit dem Fahrrad hingegen mehrheitlich zwischen 15 und 18 Uhr (38%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (24%) und zwischen 18

und 21 Uhr (22%). Mit dem Moped verunglücken nur wenige 10- bis 14-Jährige, und dies ausschließlich auf Freizeitwegen und vor allem zwischen 12 und 15 Uhr (28%) sowie zwischen 18 und 21 Uhr (25%).



Bei den zu Fuß verunglückten 15-Jährigen wird wiederum deutlich, dass diese auf Schulwegen mehrheitlich zwischen 6 und 9 Uhr (44%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (29%) verunfallen. Auf Freizeitwegen verunfallen 15-Jährige zu Fuß hingegen am häufigsten zwischen 15 und 18 Uhr (34%) sowie zwischen 18 und 21 Uhr (28%). Mit dem Fahrrad verunglücken 15-Jährige vor allem auf Freizeitwegen und hier wiederum vor allem zwischen 15 und 18 Uhr (33%) und zwischen 18 und 21 Uhr (25%). Auch mit dem Moped verunfallen 15-Jährige auf Schulwegen mehrheitlich zwischen 6 und 9 Uhr (61%) sowie zwischen 12 und 15 Uhr (22%) und auf Freizeitwegen am häufigsten zwischen 15 und 18 Uhr (33%) und zwischen 18 und 21 Uhr (27%). Speziell auf Freizeitwegen verunfällt in der Gruppe der 15-Jährigen – im Vergleich zu den anderen Altersklassen – zumindest ein geringer Anteil zu Fuß (5%), mit dem Fahrrad (8%) und mit dem Moped (7%) in den späten Abendstunden zwischen 21 und 24 Uhr.

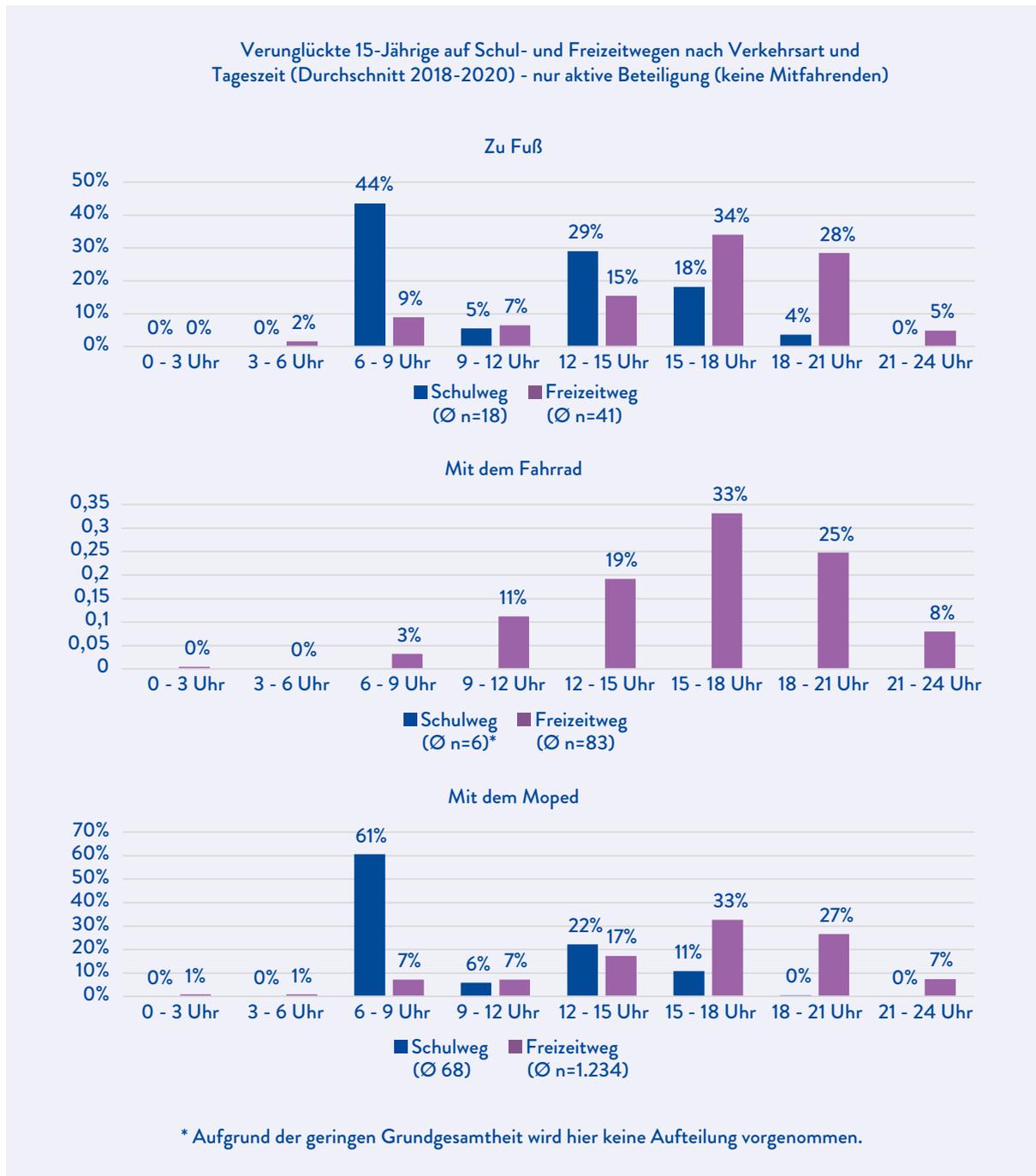


ABBILDUNG 38: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Tageszeit (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Das untersuchte Unfallgeschehen zeigt keine nennenswerten geschlechtsspezifischen Unterschiede.

Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart, Tageszeit und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020) - nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)

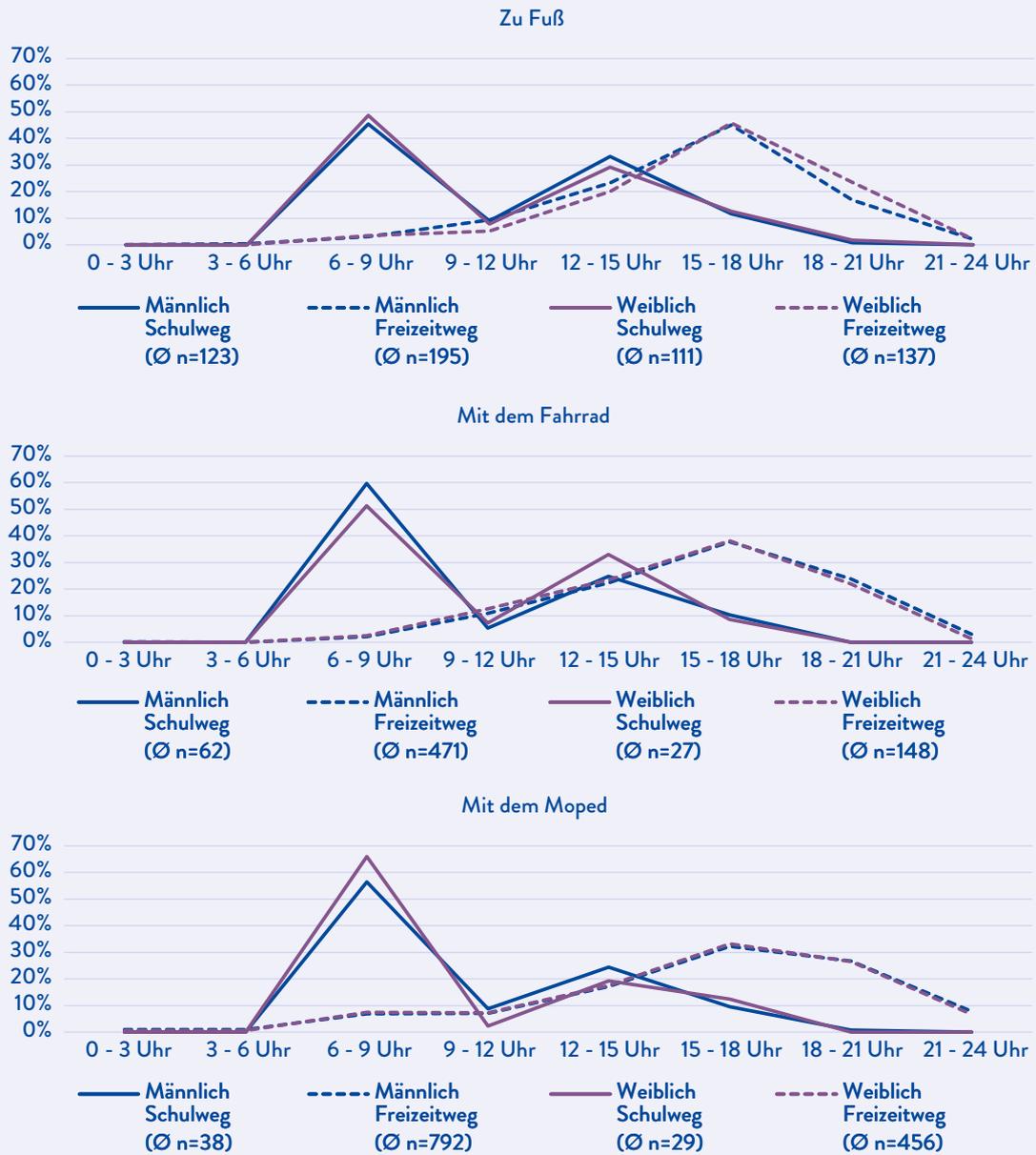


ABBILDUNG 39: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Tageszeit und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

WOCHENTAG

Betrachtet man die Zahlen der verunglückten 6- bis 15-Jährigen nach dem Wochentag des Unfalls, so zeigt sich zunächst bei den zu Fuß verunglückten 6- bis 9-Jährigen, dass diese auf Schulwegen klarerweise ausschließlich an Werktagen von Montag bis Freitag (während der Schulwoche) verunfallen. Hierbei zeigt sich mit jeweils 21% an Mittwochen und Donnerstagen ein geringfügig höheres Unfallgeschehen als an Dienstagen und Freitagen (jeweils 19%), der Montag liegt mit 20% dazwischen. Unfälle von zu Fuß verunglückten 6- bis 9-Jährigen auf Freizeitwegen ereignen sich auch am Wochenende (15% Samstag, 9% Sonntag), am häufigsten verunfallen 6- bis 9-Jährige auf Freizeitwegen zu Fuß jedoch am Freitag (18%). Mit dem Fahrrad verunglücken 6- bis 9-Jährige vor allem auf Freizeitwegen und hierbei vor allem am Wochenende an Sonntagen (19%) und Samstagen (17%).

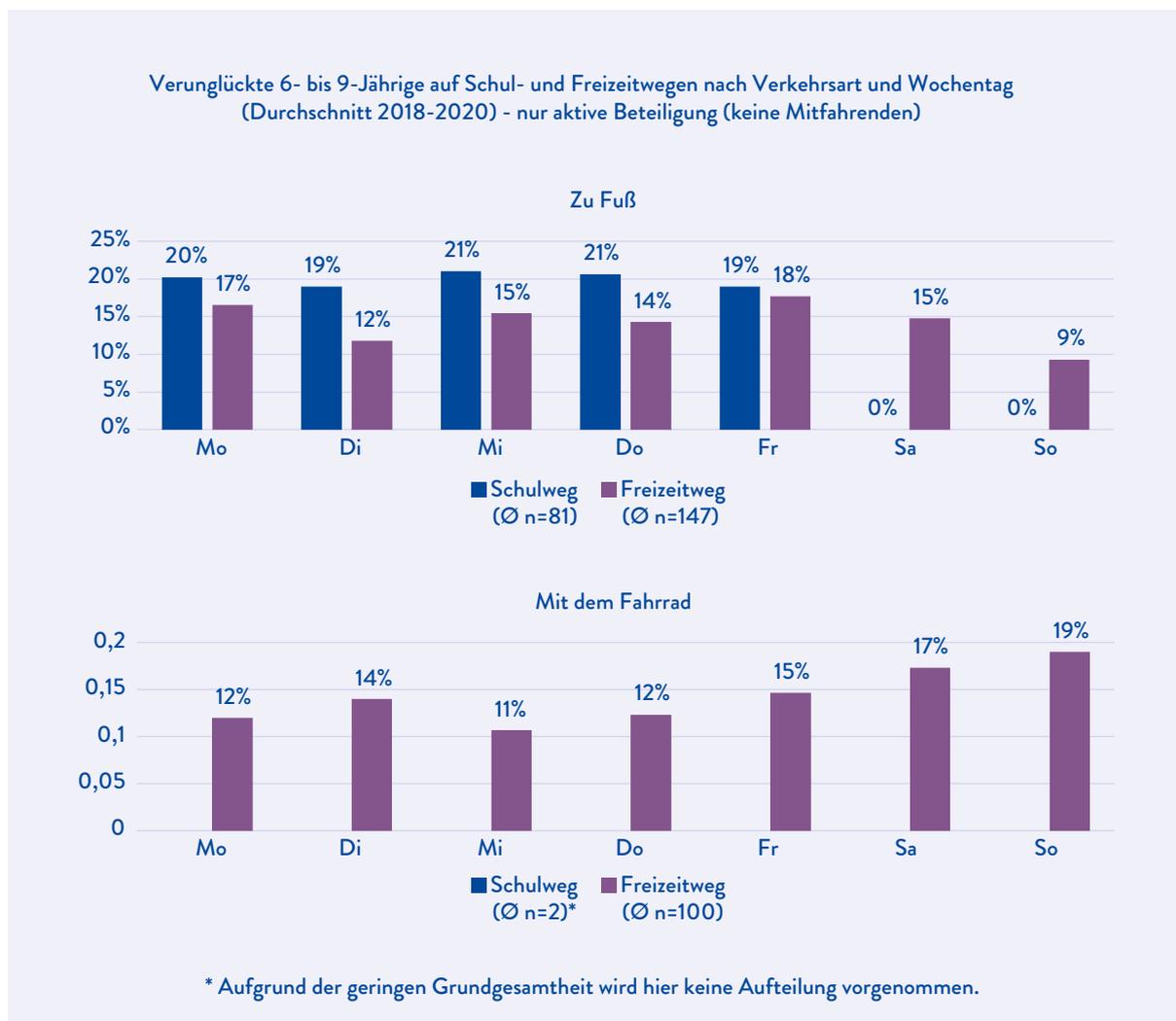
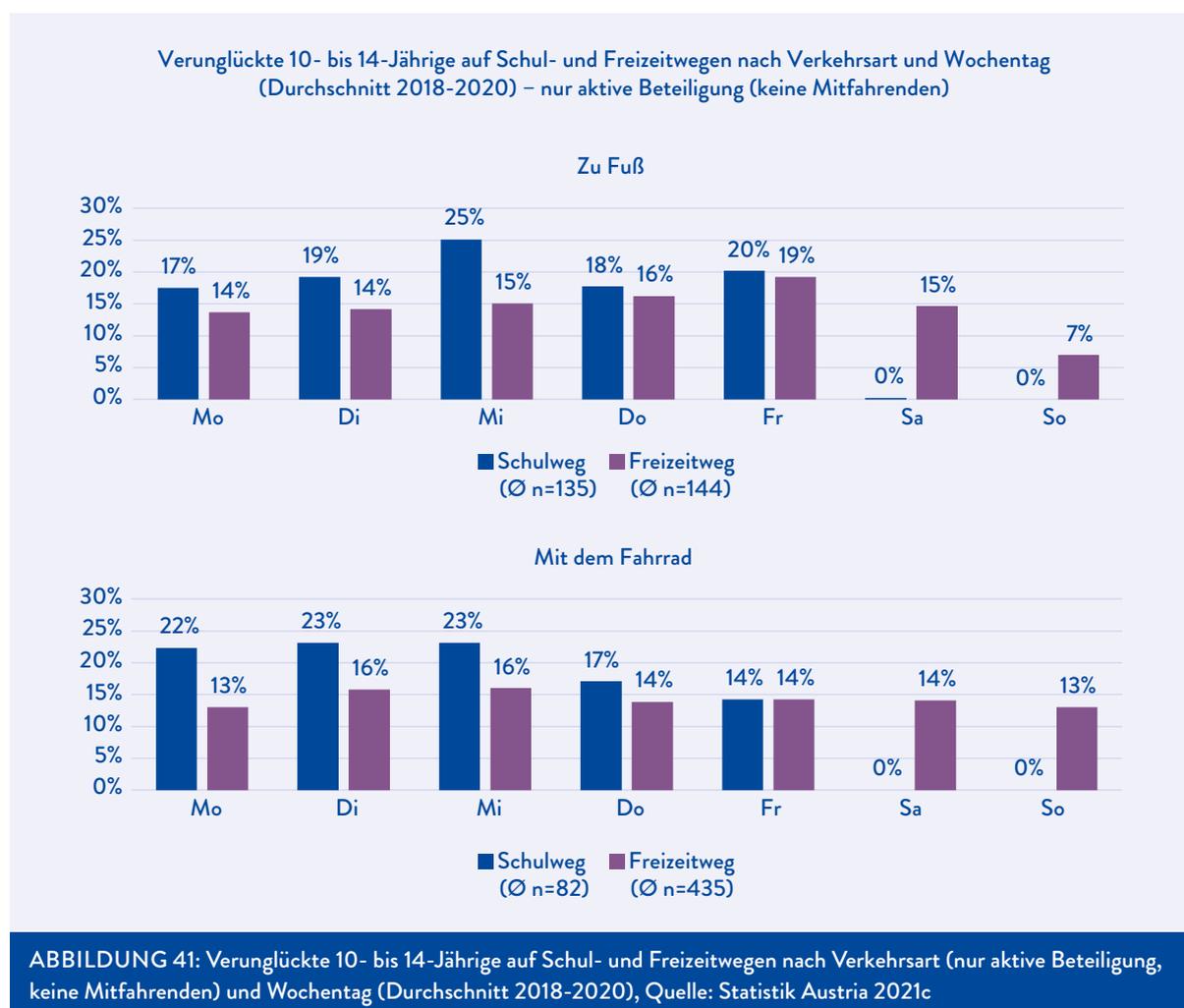


ABBILDUNG 40: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auch bei den zu Fuß verunglückten 10- bis 14-Jährigen wird deutlich, dass diese auf Schulwegen ausschließlich an Wochentagen verunfallen, wobei ein erhöhtes Unfallgeschehen vor allem an Mittwochen (25%) erkennbar ist. Auf Freizeitwegen verunfallen auch zu Fuß verunglückte 10- bis 14-Jährige an Wochentagen vor allem an Freitagen (19%) sowie zusätzlich am Wochenende, vor allem an Samstagen (15%). Mit dem Fahrrad verunglückte 10- bis 14-Jährige verunfallen auf Schulwegen vor allem an Dienstagen und Mittwochen (jeweils 23%) sowie an Montagen (22%), und auch auf Freizeitwegen zeigt sich an Dienstagen und Mittwochen (jeweils 16%) ein erhöhtes Unfallgeschehen.



Bei den zu Fuß verunglückten 15-Jährigen zeigt sich auf Schulwegen – ähnlich wie bei den 10- bis 14-Jährigen – ein erhöhtes Unfallgeschehen an Mittwochen (25%) sowie auch an Montagen (24%). Auf Freizeitwegen verunfallen zu Fuß verunglückte 15-Jährige auch am häufigsten an Montagen (19%) sowie ebenso an Donnerstagen (18%). Mit dem Fahrrad verunglücken 15-Jährige vor allem auf Freizeitwegen und hierbei vor allem an Sonntagen (18%). Bei den mit dem Moped verunglückten 15-Jährigen wird deutlich, dass diese auf Schulwegen vor allem an Freitagen (24%) verunfallen, und auch auf Freizeitwegen zeigt sich an Freitagen (18%) ein erhöhtes Unfallgeschehen.

Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020) – nur aktive Beteiligung (keine Mitfahrenden)



* Aufgrund der geringen Grundgesamtheit wird hier keine Aufteilung vorgenommen.

ABBILDUNG 42: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

Auf Freizeitwegen zeigen sich in puncto Fahrrad- und Mopedunfallgeschehen kaum Geschlechtsunterschiede in den Verunglücktenzahlen, während auf Schulwegen und bei verunfallten Zufußgehenden geschlechtsspezifische Unterschiede feststellbar sind. 6- bis 15-jährige Jungen verunfallen zu Fuß und mit dem Moped auf Freizeitwegen etwas häufiger an Freitagen, Samstagen und Sonntagen, also rund um das Wochenende, als Mädchen.

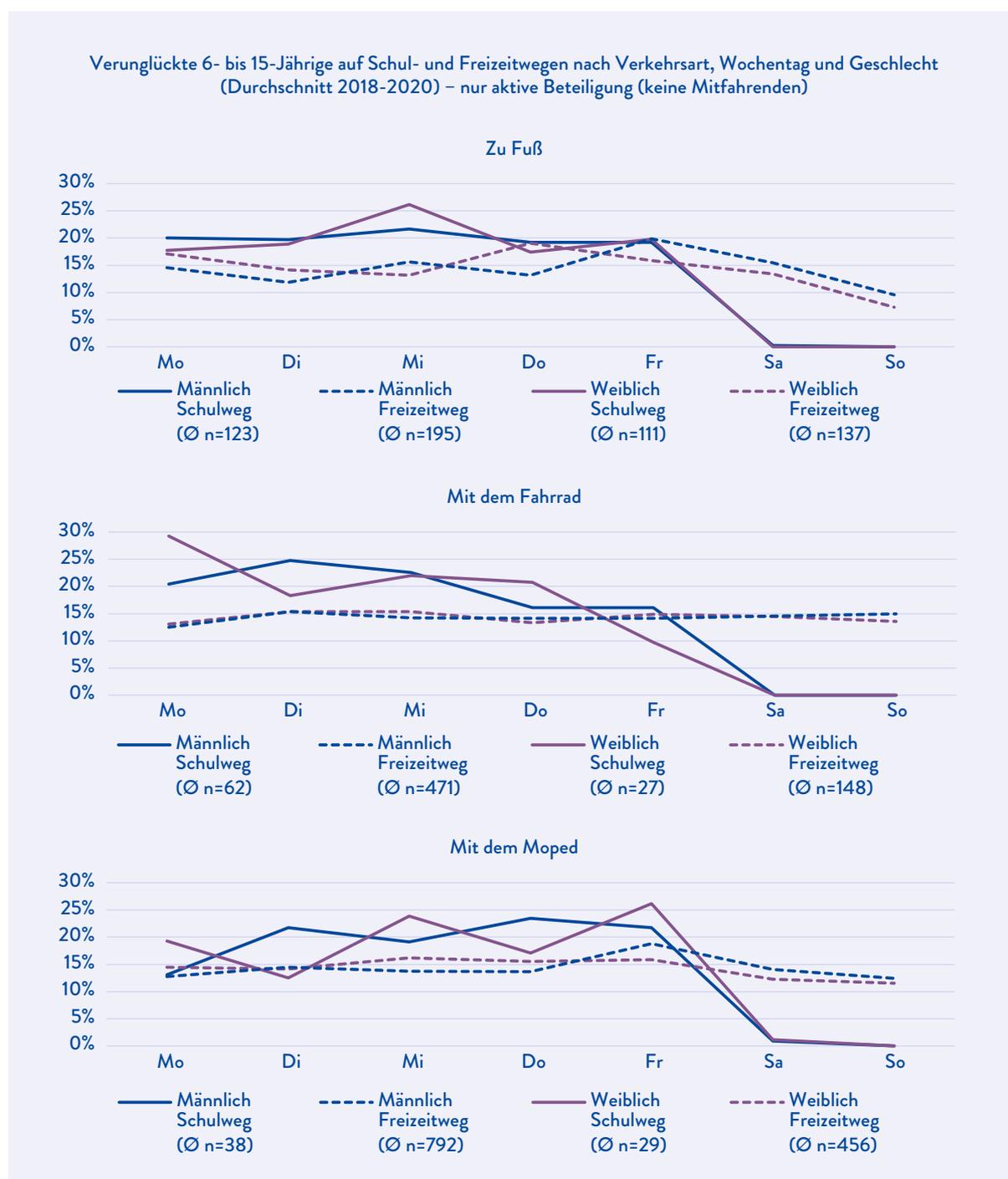


ABBILDUNG 43: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Wochentag und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c

2.3 ARBEITS- UND WEGUNFALLSTATISTIK (AUVA)

Für die gegenständliche Analyse von Wegunfällen wurde die Arbeits- und Wegunfallstatistik der gesetzlichen Unfallversicherung verwendet. Diese beruht auf Meldungen (gemäß § 363 ASVG) von Arbeits- und Wegunfällen sowie Berufskrankheiten von Erwerbstätigen, Schülern: Schülerinnen, Studierenden und Kindern im verpflichtenden Kindergartenjahr. Die Unfallmeldung erfolgt durch den Arbeitgeber, den Arzt oder die Behörde, wird vom zuständigen Unfallversicherungsträger geprüft und wird, wenn als Arbeitsunfall anerkannt, ein Fall in der Arbeitsunfallstatistik. Die Arbeitsunfallstatistik wird – für alle Unfallversicherungsträger – von der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) geführt und jährlich vom Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger publiziert. Die für die Analysen der Wegunfälle verwendeten Daten wurden von der AUVA zur Verfügung gestellt. Bei den in dieser Unfallstatistik erfassten Daten betreffend Schüler:innen und Studierende handelt es sich somit ausschließlich um Unfälle auf Ausbildungswegen. Freizeitwege sind in der Arbeits- und Wegunfallstatistik nicht erfasst. In der Arbeits- und Wegunfallstatistik sind neben Wegunfällen auch Arbeitsunfälle, also Unfallereignisse, die in der Arbeitsstätte passieren, enthalten. Die folgenden Unfallauswertungen fokussieren jedoch allein auf Wegunfälle, die insbesondere bei den Schülern:Schülerinnen und Studierenden den wesentlichen Teil der in der Statistik enthaltenen Unfälle umfassen: Im Zeitraum 2012 bis 2020 handelt es sich bei 96% der dokumentierten Unfälle von Schülern:Schülerinnen und 98% der Unfälle von Studierenden um Wegunfälle. Bei den analysierten Wegunfällen handelt es sich nicht nur um Verkehrsunfälle im Sinne der amtlichen Verkehrsunfallstatistik, sondern um alle Unfälle auf Ausbildungswegen, die der AUVA gemeldet wurden.

In der Arbeits- und Wegunfallstatistik ist zudem eine explizite Unterscheidung zwischen den Kategorien Schüler:innen (mehrheitlich im Alter von 6 bis 18 Jahren) und Studierende (mehrheitlich im Alter von 18 bis 25 Jahren) möglich, weshalb in den folgenden Analysen auf diese beiden Gruppen dezidiert eingegangen wird. In der amtlichen Verkehrsunfallstatistik ist eine solche Unterscheidung nicht möglich, weshalb bei den Analysen im vorangegangenen Kapitel nicht explizit nach Schülern:Schülerinnen und Studierenden unterschieden werden konnte.

Laut den Unfalldaten der Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA liegt im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 der Anteil von Schülern:Schülerinnen (8%) und Studierenden (1%) an allen auf Arbeits- oder Ausbildungswegen Verunfallten bei 9%, der überwiegende Teil der Verunfallten (87%) sind unselbstständig Beschäftigte.

Verunfallte Personen nach Versicherungsart (Durchschnitt 2018-2020)

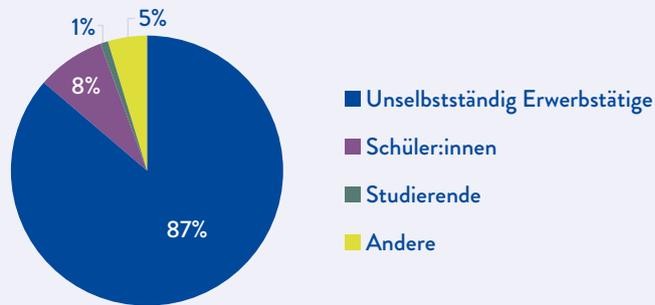


ABBILDUNG 44: Bei Wegunfällen (Arbeit oder Ausbildung) verunfallte Personen nach Versicherungsart (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

Aufgrund der geringen Zahl dokumentierter Wegunfälle von Schülern:Schülerinnen und Studierenden in der Arbeits- und Wegunfallstatistik wird in den folgenden Auswertungen jeweils der Zeitraum 2012 bis 2020 betrachtet.

2.3.1 ZEITLICHE ENTWICKLUNG

Im Durchschnitt der Jahre 2012-2020 verunfallten jährlich 613 Schüler:innen und 68 Studierende auf einem Ausbildungsweg. Die Anzahl der verunfallten Schüler:innen war dabei in den Jahren 2014 (859 Personen) und 2015 (844 Personen) am höchsten, hat sich in den letzten Jahren jedoch wieder etwas reduziert. Die Anzahl der verunfallten Studierenden war im Jahr 2015 (98 Personen) am höchsten, wobei sich in den letzten Jahren nur geringe Veränderungen zeigten. Im Corona-Jahr 2020 verunfallten aufgrund der Lockdowns deutlich weniger Schüler:innen und Studierende als in den Vorjahren.

Verunfallte Schüler:innen und Studierende im Zeitraum 2012-2020

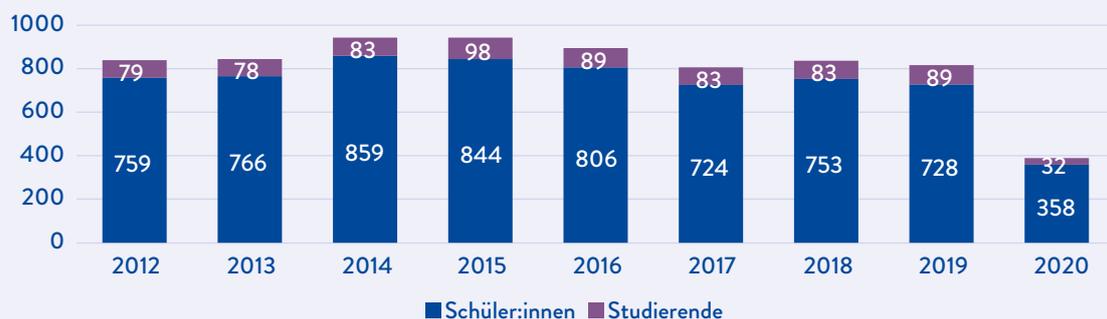


ABBILDUNG 45: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende im Zeitraum 2012 bis 2020, Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

Blickt man auf die Entwicklung der Wegunfallzahlen von Schülern:Schülerinnen und Studierenden im Vergleich mit den unselbstständig Erwerbstätigen sowie Personen mit einer anderen Versicherungsart (z.B. selbstständig Erwerbstätige), zeigt sich, dass im Vergleich zu den

unselbstständig Erwerbstätigen, für die zwischen 2015 und 2019 ein Anstieg um etwa 10% erkennbar ist, bei den Schüler:innen bzw. Studierenden im gleichen Zeitraum ein Rückgang um etwa 10% ersichtlich ist. Auch im Corona-Jahr 2020 hat die Anzahl der verunfallten Schüler:innen und Studierenden stärker abgenommen als jene der verunfallten unselbstständig Erwerbstätigen – was unter anderem auf den Online-Unterricht bzw. die Online-Vorlesungen im Zuge der Lockdowns zurückzuführen sein dürfte.

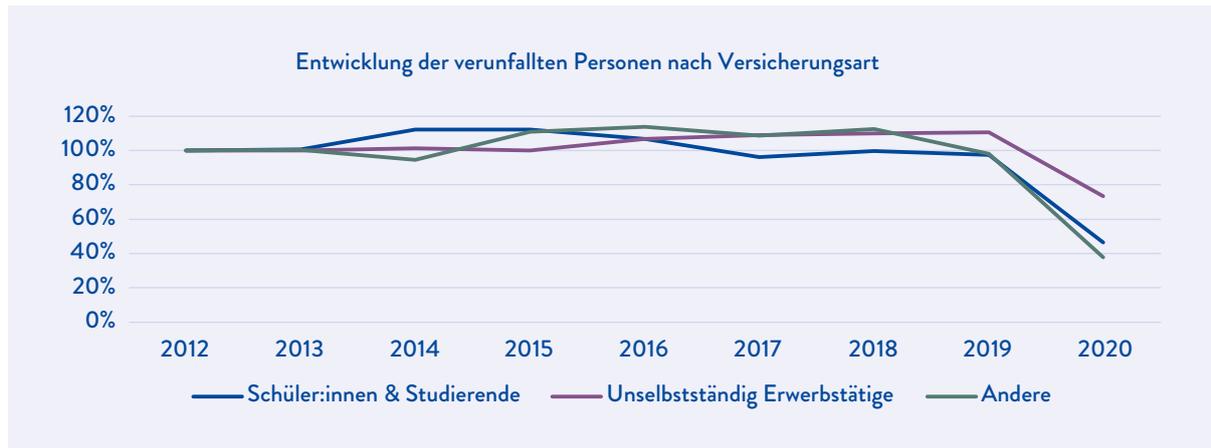


ABBILDUNG 46: Entwicklung der Zahlen der bei Wegunfällen verunfallten Personen nach Versicherungsart, Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

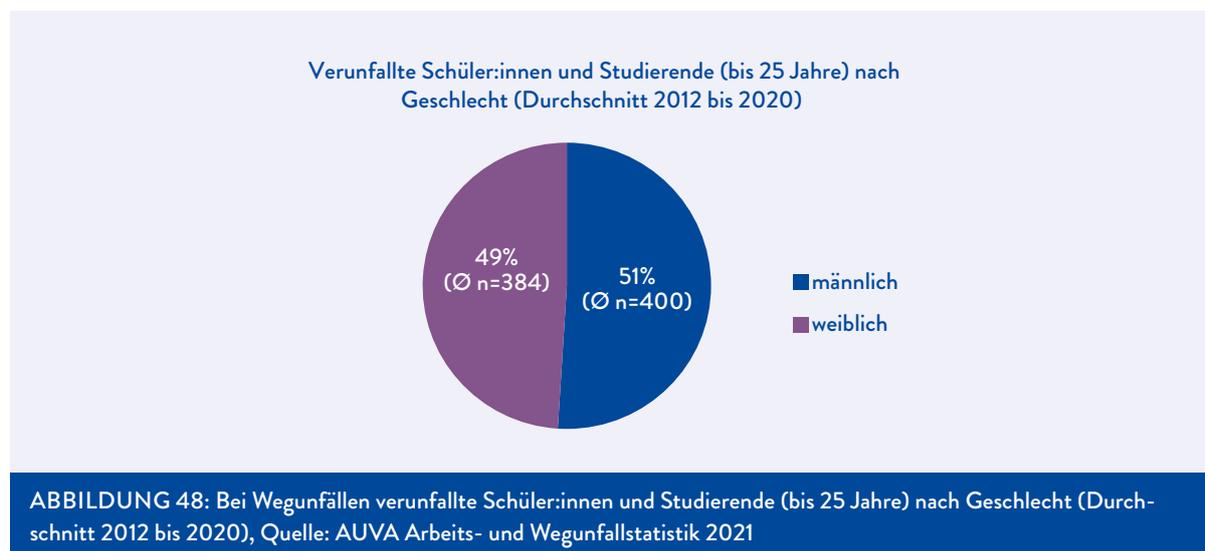
2.3.2 VERUNFALLTE AUF AUSBILDUNGSWEGEN NACH ALTER UND GESCHLECHT

Unter Berücksichtigung der Zahlen aller auf Ausbildungswegen verunglückter Schüler:innen und Studierender im Zeitraum 2012 bis 2020 zeigt sich, dass es die höchsten Unfallzahlen bei den 15- bzw. 16-Jährigen gibt. Speziell ab dem Alter von 18 Jahren verringert sich die Anzahl der Verunfallten deutlich, wohingegen sie bis 16 Jahre tendenziell ansteigt. Ab 25 Jahren gibt es nur mehr eine geringe Anzahl von verunfallten Schüler:innen bzw. Studierenden. Insgesamt nur 3% aller Verunfallten dieser Kategorie sind über 25 Jahre alt.

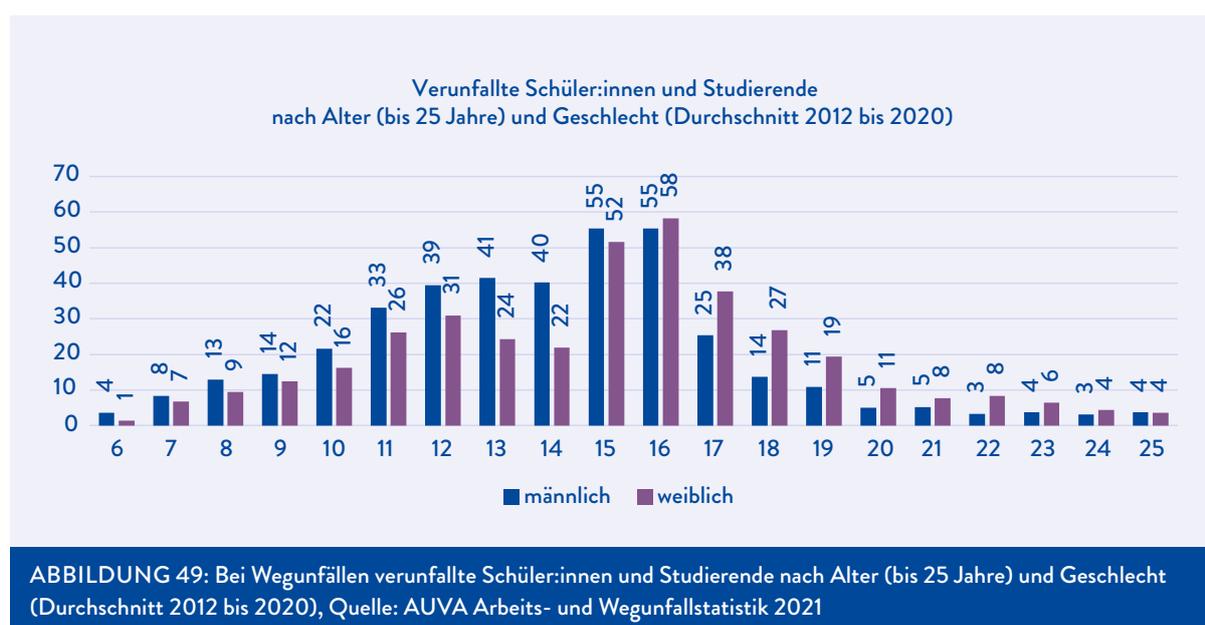


ABBILDUNG 47: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende nach Alter (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

Blickt man auf die Zahlen der Verunfallten im Alter von bis zu 25 Jahren nach Geschlecht, so zeigt sich ein sehr ausgeglichenes Geschlechterverhältnis: 51% der verunfallten Schüler:innen und Studierenden sind männlich, 49% weiblich.



Wird beim Unfallgeschehen neben dem Faktor Geschlecht zusätzlich das Alter betrachtet, wird deutlich, dass bis zu einem Alter von 15 Jahren Jungen häufiger verunfallen als Mädchen – dies ist insbesondere im Alter von 13 und 14 Jahren der Fall. Ab einem Alter von 16 Jahren liegt jedoch die Anzahl der verunfallten weiblichen Schüler:innen und Studierenden höher als jene der männlichen. Große Unterschiede zeigen sich hierbei vor allem im Alter von 20 Jahren, hier liegt die Zahl der verunfallten Frauen mehr als doppelt so hoch wie jene der Männer.



2.3.3 WOCHENTAG

Die meisten Ausbildungswege finden unter der Woche statt, was auch in der Wegunfallstatistik sichtbar wird, nur eine sehr geringe Anzahl an Schülern:Schülerinnen bzw. Studierenden verunfallt am Wochenende. Am unfallträchtigsten sind hierbei die Tage Montag bis Mittwoch, während die Anzahl der verunfallten Schüler:innen und Studierenden am Donnerstag und insbesondere am Freitag etwas geringer ist.



ABBILDUNG 50: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen (links) und Studierende (rechts) nach Wochentag (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

2.3.4 TAGESZEIT

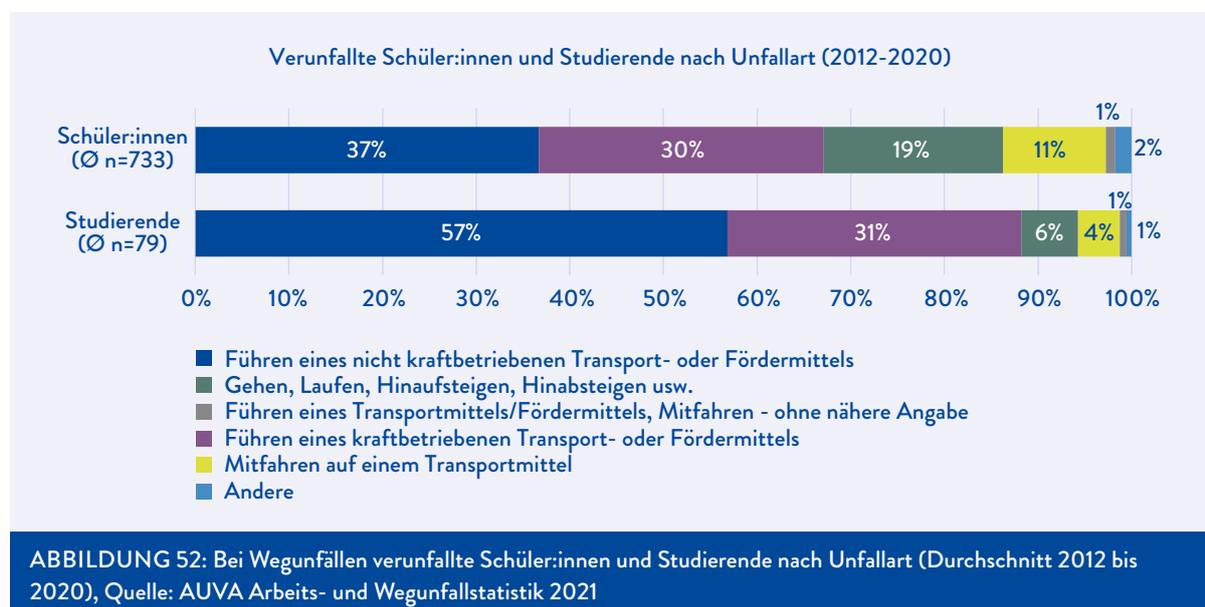
Bei einem Blick auf die Verteilung nach der Tageszeit wird deutlich, dass Schüler:innen ganz besonders häufig am Morgen in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr verunfallen, Studierende verunfallen zwar auch häufiger am Morgen (insbesondere zwischen 8 und 9 Uhr), eine hohe Anzahl von verunfallten Studierenden zeigt sich aber auch im weiteren Tagesverlauf, insbesondere am Nachmittag zwischen 16 und 18 Uhr.



ABBILDUNG 51: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen (links) und Studierende (rechts) nach Tageszeit (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021

2.3.5 UNFALLART (VERKEHRSART)

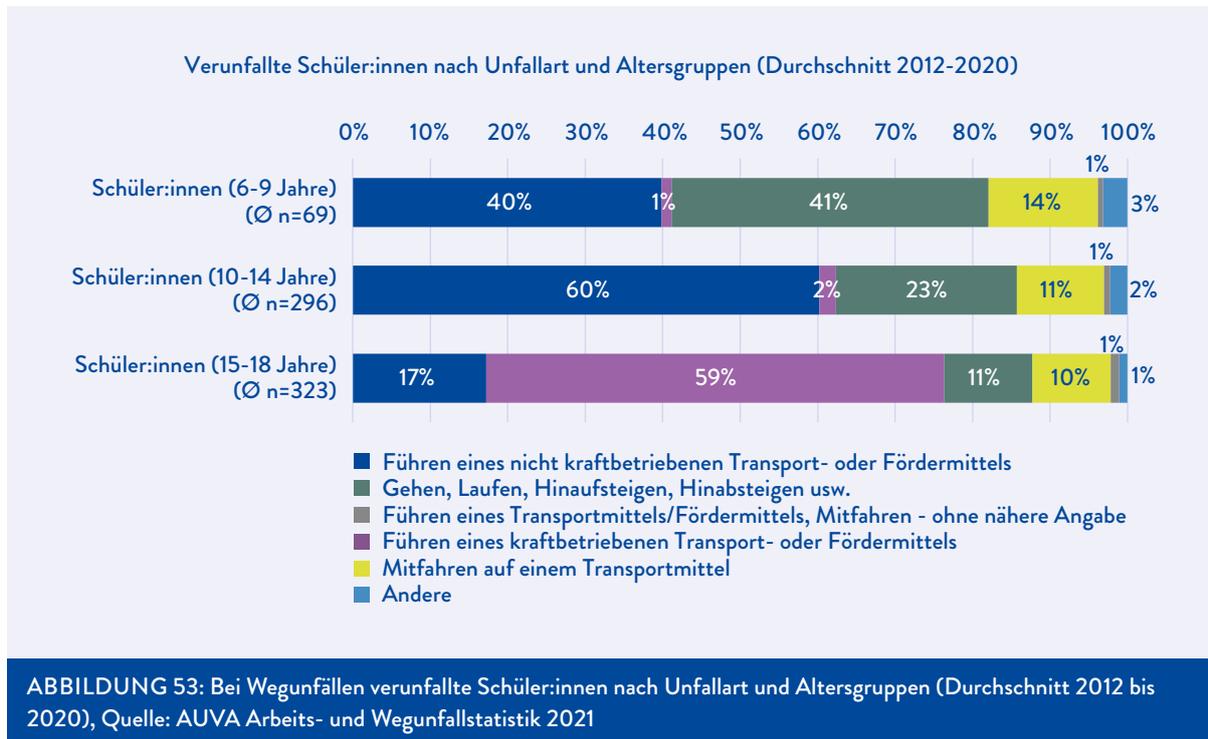
Bezüglich der Unfallart der verunfallten Schüler:innen und Studierenden zeigt sich, dass Studierende vor allem beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (z.B. Fahrrad, Scooter) (57%) sowie beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (z.B. Moped, Pkw) (31%) verunfallen.¹¹ Auch bei den Schülern:Schülerinnen zeigen sich diese beiden Unfallarten am häufigsten: 37% der Schüler:innen verunfallen beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels und 30% beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels. Jedoch verunfallen 19% der Schüler:innen beim Gehen, Laufen, Hinauf- und Hinabsteigen und 11% beim Mitfahren mit/auf einem Transportmittel. Die Anteile der letzten beiden Unfallarten liegen bei den Studierenden hingegen deutlich geringer (6% bzw. 4%).



Blickt man auf die Zahlen der verunfallten Schüler:innen bis 18 Jahre detailliert nach unterschiedlichen Altersgruppen, wird deutlich, dass Schüler:innen im Alter von 6 bis 9 Jahren am häufigsten beim Gehen, Laufen, Hinauf- und Hinabsteigen (41%) sowie beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (z.B. Fahrrad, Scooter) (40%) verunfallen. Immerhin 14% der 6- bis 9-jährigen Schüler:innen verunfallen auch beim Mitfahren auf einem Transportmittel.

Schüler:innen im Alter von 10 bis 14 Jahren verunfallen hingegen mit Abstand am häufigsten beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (z.B. Fahrrad, Scooter) (60%). Ältere Schüler:innen im Alter von 15 bis 18 Jahren verunfallen mit Abstand am häufigsten beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (59%), nur 10% der 15- bis 18-jährigen Schüler:innen verunfallen beim Mitfahren auf einem Transportmittel.

¹¹ Eine nähere Differenzierung, um welches Fahrzeug es sich genau handelt, ist auf Basis der vorhandenen Daten nicht möglich.



2.4 INJURY DATABASE (IDB) AUSTRIA

Die IDB Austria basiert auf Interviews mit verletzten Personen in ausgewählten Krankenhäusern in ganz Österreich, in denen detaillierte Fakten über die betroffene Person, am Unfallereignis beteiligte Produkte, Unfallursachen und Unfallschwere erhoben werden. Zusammen mit der Unfallbeschreibung ergibt dies eine einzigartige Datengrundlage für gezielte Unfallprävention. Geschulte Interviewer:innen garantieren eine hohe Qualität der Daten.

Die IDB unterscheidet grundsätzlich vier Lebensbereiche (Verkehr, Arbeit/Schule, Haushalt, Freizeit), wobei nicht jeder Unfall eindeutig einem dieser Lebensbereiche zugeordnet werden kann: Ein Unfall beim Radfahren kann sowohl ein Verkehrsunfall als auch ein Freizeit- bzw. Sportunfall sein. Zur Vermeidung dieser Überschneidungen werden für eine Gesamtdarstellung die Lebensbereiche hierarchisch zugeordnet, sodass jeder Unfall nur einmal gezählt wird und die Summe der Unfälle 100% ergibt. Ein Vergleich der Unfälle im Straßenverkehr nach Ausbildung und Freizeit ist daher nicht möglich.

2.4.1 ZEITLICHE ENTWICKLUNG

Laut den Daten der IDB Austria verunfallten im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 5.700 Personen pro Jahr auf dem Schulweg beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen so schwer, dass sie im Spital behandelt werden mussten. Im Jahr 2019 lag die Anzahl der verunfallten Schüler:innen dabei mit 6.000 etwas höher als 2018 (5.700) und insbesondere höher als im Corona-Jahr 2020 (5.400).



ABBILDUNG 54: Entwicklung der Zahl der verunfallten Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021

2.4.2 AUSBILDUNGSWEGE NACH ALTER

Blickt man auf die Unfallzahlen dieser Personen im Zeitraum 2018 bis 2020 nach dem Alter, so zeigt sich, dass die höchsten Zahlen der Verunfallten im Alter zwischen 6 und 24 Jahren auftreten. 38% der Personen gehörten dabei der Altersgruppe der 15- bis 19-Jährigen an, 37% waren in einem Alter von 10 bis 14 Jahren, 13% gehörten der Altersgruppe der 6- bis 9-Jährigen an, und 5% waren in einem Alter von 20 bis 24 Jahren.

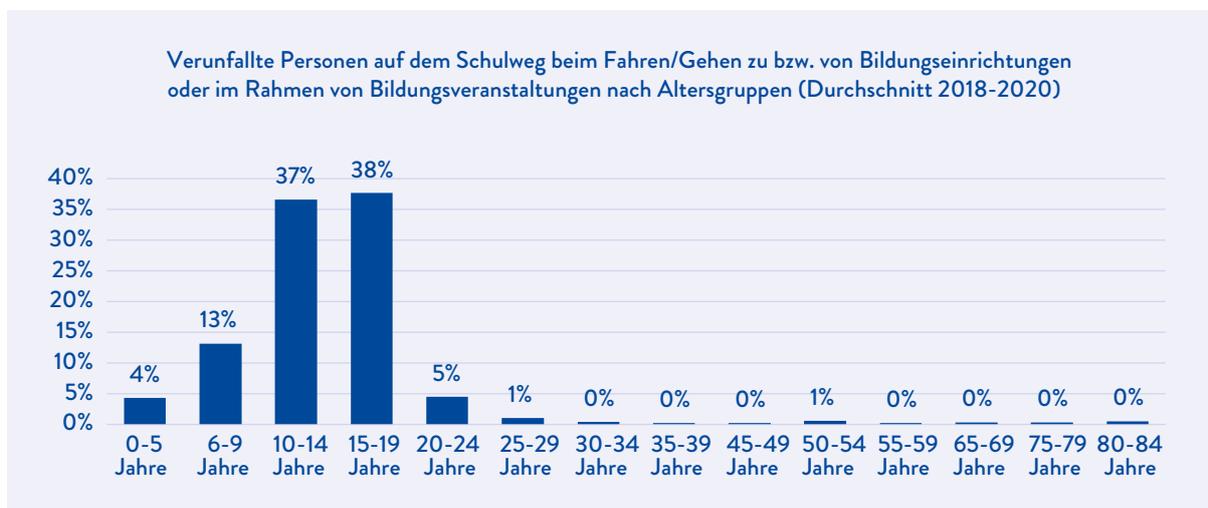


ABBILDUNG 55: Verunfallte Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Altersgruppen (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021

Betrachtet man die Zahlen der verunfallten Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen im Alter zwischen 5 und 24 Jahren genauer, wird deutlich, dass die meisten dieser Personen im Alter zwischen 14 und 17 Jahren verunfallten. Ab dem Alter von 18 Jahren ist die Anzahl der verunfallten Personen hingegen deutlich geringer. Während beispielsweise jeweils über 2.000 Personen im Alter von 15 oder 17 Jahren verunfallten, sind es ab einem Alter von 18 bis 24 Jahren jeweils nur unter 250.

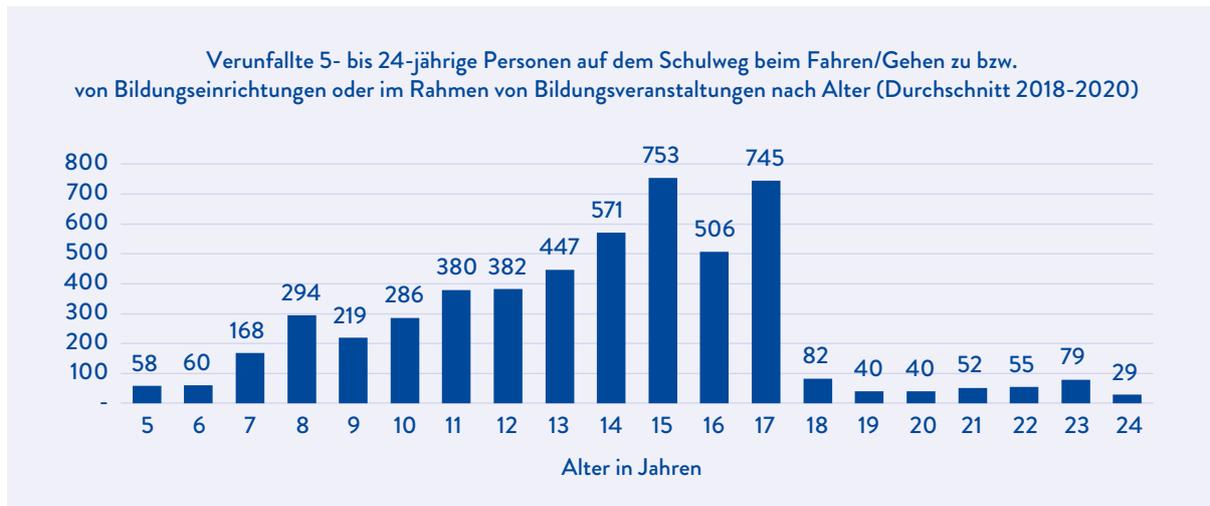


ABBILDUNG 56: Verunfallte 5- bis 24-Jährige auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Alter (Durchschnitt 2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021

2.4.3 AUSBILDUNGSWEGE NACH TRANSPORTMITTEL

Personen, die auf dem Schulweg beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen einen Unfall haben, verunfallen dabei am häufigsten ohne Transportmittel, also zu Fuß (48%)¹². Verunfallen sie allerdings mit einem Transportmittel, dann am häufigsten mit dem Fahrrad (15%), weiters mit dem Moped (12%) oder mit einem Fußgängerbeförderungsmittel (z.B. Roller/Scooter oder Skateboard) (12%). Mit einem Pkw oder Bus verunfallen jeweils 4%. Mit einem Pkw oder Bus verunfallen jeweils 4%.

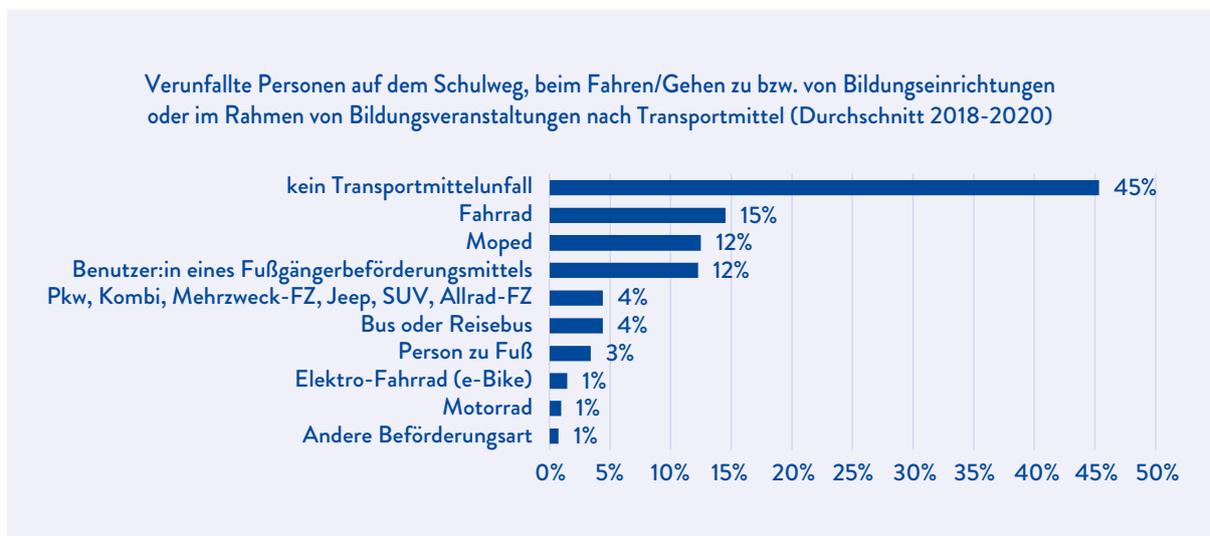
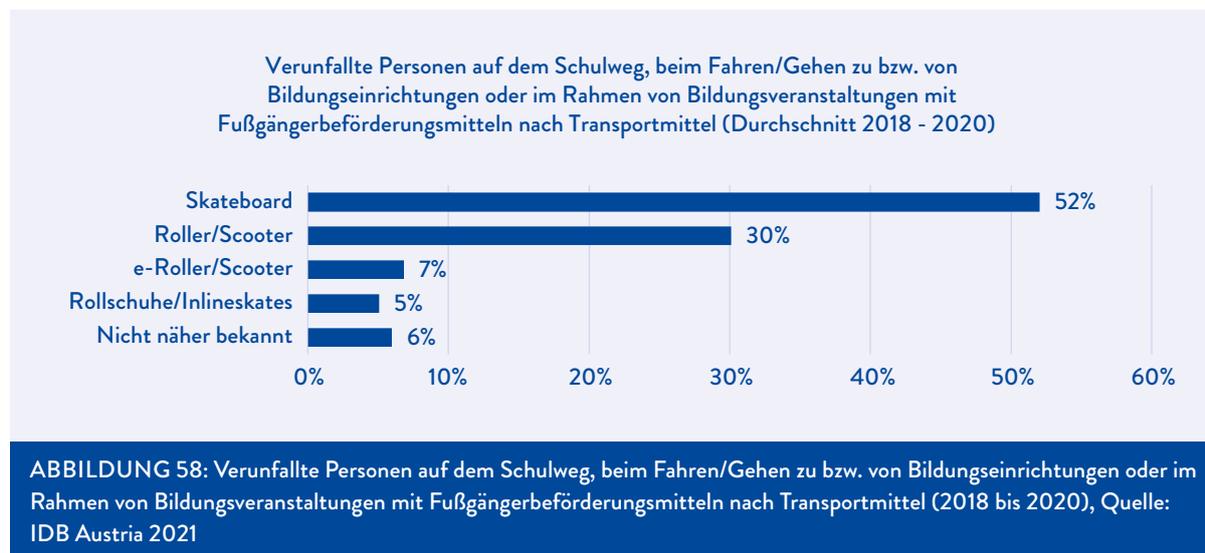


ABBILDUNG 57: Verunfallte Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Transportmittel (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021

12 Bei der Kategorie „ohne Transportmittel“ handelt es sich um Unfälle, an denen kein Transportmittel beteiligt ist. Die verunfallte Person war also zu Fuß unterwegs, und auch der/die Unfallgegner:in – so es kein Alleinunfall war – hat kein Transportmittel benutzt. Die Werte für „kein Transportmittelunfall“ und „Person zu Fuß“ (dabei haben andere Unfallbeteiligte ein Transportmittel benutzt) können somit in dieser Auswertung als „zu Fuß“ zusammengefasst werden.

Von den knapp 700 Personen, die pro Jahr auf dem Schulweg beim Fahren/Gehen zur bzw. von der Bildungseinrichtung oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen mit einem Fußgängerbeförderungsmittel verunfallten, verunfallten die meisten mit einem Skateboard (52%), gefolgt von einem Roller/Scooter (30%).



2.4.4 UNFALLRATE

Berücksichtigt man bei der Anzahl der verunfallten Personen auf dem Schulweg, beim Fahren bzw. Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen auch die dazugehörige Gesamtanzahl von Schülern:Schülerinnen bzw. (inländischen) Studierenden (also entsprechende **Exposure-Daten** (siehe Kapitel 3), zeigt sich, dass im Alter von 17 Jahren 29 Schüler:innen bzw. Studierende pro 1 Million Schüler:innen und Studierende



verunfallen und im Alter von 15 Jahren 28 Schüler:innen bzw. Studierende pro 1 Million Schüler:innen und Studierende. Ab einem Alter von 18 Jahren verunfallen mit Blick auf die Einzeljahre hingegen jeweils meist nur weniger als 5 Schüler:innen bzw. Studierende pro 1 Million Schüler:innen und Studierende.

2.5 DISKUSSION UND ZUSAMMENFASSUNG UNFALLANALYSE

Die für die vorliegende Unfallanalyse genutzten Datenbanken waren die Amtliche Unfallstatistik UDM, die Wegunfallstatistik der AUVA und die IDB Austria des KfV. Keine dieser drei Datenbanken erfasst das Thema Ausbildungs- und Freizeitwege vollständig. Die Daten sind aufgrund der unterschiedlichen Erfassungsweisen auch nur eingeschränkt miteinander vergleichbar.

- Im UDM gibt es aufgrund der Tatsache, dass nur Unfälle enthalten sind, die polizeilich erfasst sind, ein Underreporting insbesondere bei Unfällen zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch bei Mopedunfällen. Unfälle auf Ausbildungswegen werden nur für die Altersgruppe 6 bis 15 Jahre als solche ausgewiesen.
- Die Wegunfallstatistik der AUVA umfasst nur der AUVA gemeldete Unfälle auf Ausbildungswegen. Unfälle auf Freizeitwegen werden nicht erfasst.
- Bei der IDB Austria handelt es sich um eine Hochrechnung basierend auf einer Stichprobenerhebung. Diese Datenbank umfasst zahlreiche Details der einzelnen Unfälle und der jeweils beteiligten Verkehrsmittel, allerdings keine verkehrstechnischen Details wie das UDM.

	UDM	AUVA WEGUNFALLSTATISTIK	IDB AUSTRIA
Datenerfassung	Unfälle, die von der Exekutive aufgenommen werden.	Unfälle, die der AUVA gemeldet werden und bei denen es sich um Arbeits-/Wegunfälle handelt.	Hochrechnung anhand von Interviews in Spitalsambulanzen.
Underreporting	Ja, insbes. bei Unfällen zu Fuß, mit dem Rad; aber auch mit dem Moped.	Vermutlich Underreporting bei Studierenden.	Ja, Unfälle, die nicht im Spital behandelt werden (sondern beim Hausarzt/zuhause) und Getötete.
Differenzierung Ausbildungs-/ Freizeitwege	Ja, für die Altersgruppe 6-15, nicht für andere Altersgruppen.	Nein. Es werden nur Ausbildungswege erfasst, keine Freizeitwege.	Ja, für alle Altersgruppen.
Details zum Unfall	Ja	wenige	Ja
Verkehrstechnische Details zum Unfall	Ja	nein	wenige

TABELLE 1: Übersicht über die Eigenschaften und Vor- und Nachteile der genutzten Datenbanken in Bezug auf die Fragestellung des Projekts

Die Unfallanalyse basierend auf Daten der amtlichen Verkehrsunfallstatistik, Daten der Arbeits- und Wegunfallstatistik der AUVA sowie Daten der IDB Austria liefert einen differenzierten Blick auf das Unfallgeschehen von Schülern:Schülerinnen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen und gibt die jeweiligen Sicherheitsrisiken und Unterschiede wieder.

Die wesentlichen Ergebnisse der Unfallanalyse werden im Folgenden kurz zusammengefasst:

2.5.1 AMTLICHE UNFALLSTATISTIK (UDM)

- **Anteil am Unfallgeschehen:** Grundsätzlich weist besonders die Gruppe der 15- bis 19-Jährigen einen hohen Anteil am Unfallgeschehen auf, wobei diese Gruppe vor allem mit dem Moped sowie mit dem Pkw verunfallt. Kinder bis zu einem Alter von 14 Jahren machen hingegen nur einen kleineren Anteil am Unfallgeschehen aus. Hierbei verunfallen Kinder bis 9 Jahre vor allem als Mitfahrer:in im Pkw sowie zu Fuß, Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren hingegen vor allem mit dem Fahrrad. Ab einem Alter von 20 Jahren verunfallen Personen zum größten Teil mit dem Pkw. In der Gruppe der 6- bis 9-Jährigen, der 10- bis 14-Jährigen und der 15- bis 19-Jährigen liegt der Anteil der männlichen Verunglückten deutlich höher als jener der weiblichen Verunglückten.
- **Größenordnung:** Im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 verunglückten jährlich 6.018 Personen im Alter von 15 bis 19 Jahren, eine hohe Zahl von jährlich Verunglückten zeigt sich mit 4.464 Verunglückten auch bei den 20- bis 24-Jährigen und mit 3.884 Verunglückten bei den 25- bis 29-Jährigen. Die Altersgruppen der 10- bis 14-Jährigen (1.409 Verunglückte) und der 6- bis 9-Jährigen (658 Verunglückte) weisen im Vergleich eine geringere Zahl von jährlich Verunglückten auf.
- **Zeitliche Entwicklung:** Besonders bei den Altersklassen ab einem Alter von 15 Jahren ist bereits seit 2012 eine rückläufige Entwicklung der Verunglücktenzahl erkennbar. Bei den 6- bis 9-jährigen Kindern zeigt sich bis zum Jahr 2018 eine stagnierende bzw. sogar zunehmende Entwicklung; wie in allen anderen Altersklassen wird jedoch auch bei den 6- bis 9-jährigen Kindern ab dem Jahr 2019 und speziell im Corona-Jahr 2020 ein Rückgang der Verunglücktenzahl erkennbar.
- **Alter und Geschlecht:** Insgesamt verunfallen Kinder im schulpflichtigen Alter am häufigsten im Alter von 15 Jahren. Der höchste Anteil von verunfallten Kindern am Schulweg zeigt sich zwischen 10 und 12 Jahren (jeweils über 20%). Der größte Anteil von verunfallten 6- bis 15-Jährigen auf Freizeitwegen (94%) ist für das Alter von 15 Jahren erkennbar. Der Anteil von verunfallten 6- bis 15-jährigen Kindern am Schulweg liegt bei Mädchen insgesamt geringfügig höher als bei Jungen. Vor allem im Alter zwischen 11 und 13 Jahren zeigt sich bei Mädchen ein deutlich höherer Anteil von Verunglückten am Schulweg als bei den Jungen, im Alter von 9 Jahren ist dies genau umgekehrt.
- **Verkehrsmittel:** Bis zu einem Alter von 14 Jahren ist das Zufußgehen für Kinder jene Fortbewegungsart, die auf Schulwegen die meisten Verunglückten fordert. Je jünger die Kinder sind, desto höher der Anteil: Bei den 6- bis 9-Jährigen verunglücken drei Viertel (74%) auf Schulwegen zu Fuß, bei den 10- bis 14-Jährigen die Hälfte (48%). Mit dem

Fahrrad verunfallen 6- bis 9-Jährige sowie 10- bis 14-Jährige häufiger auf Freizeitwegen als auf Schulwegen. Der Pkw als Verkehrsmittel spielt bei Unfällen auf Schulwegen eine untergeordnete Rolle: 10% der 6- bis 9-Jährigen und 8% der 10- bis 14-Jährigen verunglücken am Schulweg im Pkw. Auf Freizeitwegen haben Unfälle im Pkw für 6- bis 14-Jährige allerdings einen großen Anteil: Bei den 6- bis 9-Jährigen zeichnen sie für die Hälfte der Verunglückten verantwortlich (51%), bei den 10- bis 14-Jährigen für knapp ein Drittel (31%) und sind damit in dieser Altersgruppe hinter Unfällen mit dem Fahrrad an zweiter Stelle. 15-Jährige verunfallen vor allem mit dem Moped, wobei dies auf Freizeitwegen (84%) noch stärker der Fall ist als auf Schulwegen (69%).

- **Unfallgegner:in:** Verunfallen 6- bis 15-Jährige mit dem Fahrrad, dann wird sowohl bei den 6- bis 9-Jährigen als auch bei 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen deutlich, dass sie auf Freizeitwegen häufiger ohne Unfallgegner:in (Alleinunfall) verunfallen als auf Schulwegen. Besonders hoch ist der Anteil der Fahrrad-Alleinunfälle auf Freizeitwegen bei den 15-Jährigen. Bei den zu Fuß verunfallten 6- bis 15-Jährigen ist in allen Altersklassen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen der Pkw der häufigste Unfallgegner. Bei den 6- bis 9-Jährigen und 10- bis 14-Jährigen sind auf Freizeitwegen Fahrräder häufiger Unfallgegner als auf Schulwegen. Mit dem Moped verunfallen sowohl 10- bis 14-Jährige als auch 15-Jährige häufig ohne Unfallgegner:in oder der Pkw bildet den Unfallgegner. Letzteres ist insbesondere bei 15-Jährigen auf Schulwegen etwas häufiger der Fall als auf Freizeitwegen.
- **Hauptunfallverursacher:in:** Verunfallen 6- bis 15-Jährige zu Fuß, dann sind sie mit zunehmendem Alter sowohl auf Schulwegen als auch auf Freizeitwegen mehrheitlich nicht Unfallverursacher:in; lediglich die auf Freizeitwegen verunfallten 6- bis 9-Jährigen sind mehrheitlich Hauptunfallverursacher:innen. Verunfallen 6- bis 15-Jährige mit dem Fahrrad, dann zeigt sich bei allen drei Altersklassen, dass sie auf Freizeitwegen deutlich häufiger bei Alleinunfällen verunfallen als auf Schulwegen. Der höchste Anteil von Alleinunfällen auf Freizeitwegen zeigt sich bei den 15-Jährigen. Mit dem Moped verunfallen vor allem 15-Jährige, sowohl auf Schulwegen als auch (und das etwas häufiger) auf Freizeitwegen bei Alleinunfällen.
- **Unfallursachen Kinder:** Sind 6- bis 15-Jährige Hauptunfallverursacher:innen bei Kollisionen, sind ihre Unfälle beim Zufußgehen in allen drei Altersklassen vor allem durch eigenes Fehlverhalten verursacht. In allen drei Altersklassen verunfallen Kinder auf Freizeitwegen häufiger durch Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung (insbesondere 6- bis 9-Jährige) sowie Unachtsamkeit/Ablenkung (insbesondere 15-Jährige) als auf Schulwegen. Mit dem Fahrrad verunfallen Kinder, die Hauptunfallverursacher:innen bei Kollisionen sind, in allen drei Altersklassen auf Freizeitwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung und Unachtsamkeit/Ablenkung, während sie auf Freizeitwegen häufiger aufgrund der Missachtung von Ge-/Verboten verunfallen. Mit dem Moped verunfallen insbesondere 15-Jährige, die Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen sind, auf Schulwegen häufiger durch Unachtsamkeit/Ablenkung sowie einen mangelhaften Sicherheitsabstand als auf Freizeitwegen. 15-Jährige verunfallen auf Schulwegen häufiger durch Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung und eine nicht angepasste Geschwindigkeit als auf Freizeitwegen.

- **Unfallursachen Alleinunfälle:** Verunfallen 6- bis 15-Jährige bei Alleinunfällen mit dem Fahrrad, dann in allen drei Altersklassen vor allem aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung, wobei dies insbesondere bei den 10- bis 14-Jährigen auf Schulwegen eher der Fall ist als auf Freizeitwegen. Verunfallen 15-Jährige bei Alleinunfällen mit dem Moped, dann sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen ebenso vor allem durch Unachtsamkeit/Ablenkung, jedoch zu einem großen Teil auch aufgrund einer nicht angepassten Geschwindigkeit.
- **Unfallursachen Unfallgegner:in:** Sind 6- bis 15-Jährige bei Kollisionen nicht Hauptunfallverursacher:in, verunfallen sie zu Fuß in allen Altersgruppen und insbesondere als 15-Jährige vor allem aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung anderer Verkehrsteilnehmer:innen. Dabei verunfallen alle Altersgruppen und wiederum insbesondere 15-Jährige auf Schulwegen häufiger aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung als auf Freizeitwegen. Auch mit dem Fahrrad verunfallen Kinder, die nicht Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen sind, und insbesondere 10- bis 14-Jährige und 15-Jährige, sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen am häufigsten aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung anderer Verkehrsteilnehmer. Auf Freizeitwegen verunfallen dabei vor allem 6- bis 9-Jährige häufiger auch aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung, und Kinder aller Altersklassen verunfallen mit dem Fahrrad auf Freizeitwegen häufiger aufgrund eines mangelhaften Sicherheitsabstands anderer Verkehrsteilnehmer als auf Schulwegen. Mit dem Moped verunfallen 15-Jährige bei Kollisionen, bei denen sie nicht Hauptunfallverursacher:in sind, auf Schulwegen am häufigsten aufgrund von Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung anderer Verkehrsteilnehmer:innen, wohingegen sie auf Freizeitwegen häufiger aufgrund von Unachtsamkeit/Ablenkung und eines mangelnden Sicherheitsabstands anderer Verkehrsteilnehmer verunfallen.
- **Unfallmonat:** Verunfallen 6- bis 15-Jährige zu Fuß, dann zeigt sich in allen drei Altersklassen, dass diese auf Schulwegen vor allem im Herbst (im Oktober und November) verunfallen, wohingegen insbesondere 6- bis 9-Jährige und 10- bis 14-Jährige auf Freizeitwegen im Juni verunfallen. Auf Schulwegen mit dem Fahrrad verunglückte 10- bis 14-Jährige und 15-Jährige verunfallen vor allem im Mai, Juni und September, während alle drei Altersklassen mit dem Fahrrad auf Freizeitwegen vor allem im Sommer (Juni bis August) verunfallen. Mit dem Moped verunfallen 15-Jährige am Schulweg vor allem im Oktober und im Juni, auf Freizeitwegen verunfallen 15-Jährige mit dem Moped im Zeitraum von Juli bis September, 10- bis 14-Jährige zusätzlich auch häufig im Oktober.
- **Uhrzeit:** Auf Schulwegen verunfallen 6- bis 15-Jährige als Zufußgehende, mit dem Fahrrad und mit dem Moped in allen drei Altersklassen am häufigsten zwischen 6 und 9 Uhr. Auf Freizeitwegen verunfallen alle drei Altersklassen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Moped zum größten Teil zwischen 15 und 18 Uhr, wobei vor allem 15-Jährige auf Freizeitwegen zumindest zum geringen Teil auch in den Abendstunden zwischen 21 und 24 Uhr verunfallen.
- **Wochentag:** 6- bis 15-Jährige verunfallen in allen Altersgruppen auf Schulwegen klarerweise zum größten Teil an Werktagen; bei den zu Fuß verunfallten 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen zeigt sich ein besonders hoher Anteil am Mittwoch, bei den mit dem Moped

verunfallten 15-Jährigen am Freitag. Auf Freizeitwegen verunfallen insbesondere zu Fuß verunglückte 10- bis 14-Jährige und 6- bis 9-Jährige an Freitagen und vor allem mit dem Fahrrad verunglückte 6- bis 9-Jährige und 15-Jährige an Sonntagen. Mit dem Moped verunfallen 15-Jährige auf Freizeitwegen (wie auf Schulwegen) am häufigsten am Freitag.

2.5.2 ARBEITS- UND WEGUNFALLSTATISTIK (AUVA)

- **Anteil am Unfallgeschehen:** Schüler:innen (8%) und Studierende (1%) machen insgesamt nur einen Anteil von 9% an den zwischen 2018 und 2020 auf Ausbildungs- und Arbeitswegen verunfallten Personen aus.
- **Größenordnung:** In diesem Zeitraum verunfallten im Durchschnitt jährlich 613 Schüler:innen und 68 Studierende. Gerade Studierende scheinen dabei in der Statistik unterrepräsentiert.
- **Zeitliche Entwicklung:** Während die Unfallzahlen für unselbstständig Erwerbstätige von 2015 bis 2019 angestiegen sind, haben die Unfallzahlen von Schülern:Schülerinnen und Studierenden eher abgenommen. 2020 (durch Corona-Lockdowns, Ausgangsbeschränkungen und Distance Learning) zeigte sich bei den Schülern:Schülerinnen und Studierenden zudem ein stärkerer Unfallzahlenrückgang als bei den unselbstständig Erwerbstätigen.
- **Alter und Geschlecht:** Während in der Gruppe der Schüler:innen und Studierenden die Unfallzahlen bis zu einem Alter von 16 Jahren ansteigen, nehmen sie danach wieder deutlich ab. Nur wenige Verunfallte in dieser Gruppe sind älter als 25 Jahre. Werden die Unfälle nach Geschlecht und Alter analysiert, zeigt sich, dass bis zu einem Alter von 15 Jahren männliche Schüler häufiger verunfallen als weibliche Schülerinnen, ab einem Alter von 16 Jahren verunfallen mehr weibliche Schülerinnen bzw. Studierende als männliche.
- **Uhrzeit:** Während Schüler:innen vor allem in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr verunfallen, zeigt sich bei den Studierenden zwar auch eine erhöhte Unfallzahl am Morgen (zwischen 8 und 9 Uhr), jedoch werden auch erhöhte Unfallzahlen im weiteren Tagesverlauf ersichtlich.
- **Verkehrsart:** Schüler:innen verunfallen häufiger beim Gehen, Laufen, Hinauf- und Hinabsteigen oder beim Mitfahren mit einem Transportmittel als Studierende. Beide Gruppen verunfallen aber besonders häufig beim Lenken eines nicht kraftbetriebenen bzw. eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels. 6- bis 9-jährige Schüler:innen verunfallen am häufigsten beim Gehen, Laufen, Hinauf- und Hinabsteigen und beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels. 10- bis 14-jährige Schüler:innen verunfallen hingegen mit Abstand am häufigsten beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels, 15- bis 18-jährige Schüler:innen am häufigsten beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels.

2.5.3 INJURY DATABASE (IDB) AUSTRIA

- **Größenordnung:** Insgesamt etwa 5.700 Personen verunfallten im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 jährlich auf dem Schulweg beim Fahren/Gehen zur bzw. von der Bildungseinrichtung oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen so schwer, dass sie im Spital behandelt werden mussten. Der größte Teil der Verunfallten war dabei 15 bis 19 Jahre bzw. 10 bis 14 Jahre alt.
- **Alter:** Besonders bis zu einem Alter von 17 Jahren zeigen sich in dieser Personengruppe erhöhte Unfallzahlen. Ab einem Alter von 18 Jahren sind die Unfallzahlen deutlich geringer. Berücksichtigt man hierbei gleichzeitig auch die gesamte Anzahl der Schüler:innen und Studierenden in den Altersgruppen, zeigt sich vor allem im Alter von 15 Jahren sowie 17 Jahren eine erhöhte Anzahl von verunfallten Schülern:Schülerinnen und Studierenden pro 1 Million Schüler:innen bzw. Studierende, wohingegen diese Kennziffer bezogen auf die Einzeljahre ab einem Alter von 18 Jahren deutlich geringer ist.
- **Verkehrsart:** Personen, die auf dem Schulweg beim Fahren/Gehen zur bzw. von der Bildungseinrichtung oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen einen Unfall haben, verunfallen am häufigsten zu Fuß, mit starkem Abstand gefolgt von mit dem Fahrrad, mit dem Moped oder als Benutzer:in eines Fußgängerbeförderungsmittels. Verunfallen sie als Benutzer:in eines Fußgängerbeförderungsmittels, dann am häufigsten mit einem Skateboard oder Roller/Scooter.

Tabelle 2 gibt einen Überblick über die wesentlichen Ergebnisse im Vergleich der drei Datenbanken.

	UDM	AUVA WEGUNFALLSTATISTIK	IDB AUSTRIA
Anteil am Unfallgeschehen (2018-2020)	15- bis 19-Jährige mit höchstem Anteil am Unfallgeschehen (14%) Kinder bis 14 Jahre mit Anteil von nur insgesamt 6% am Unfallgeschehen	Schüler:innen mit Anteil von 8%, Studierende mit Anteil von 1% an auf Ausbildungs- und Arbeitswegen verunfallten Personen	
Größenordnung (Durchschnitt 2018-2020)	Hohe Anzahl jährlicher Verunglückter besonders bei 15- bis 19-Jährigen (6.018), 20- bis 24-Jährigen (4.464) und 25- bis 29-Jährigen (3.884) Geringere Anzahl jährlicher Verunglückter insbesondere bei 6- bis 9-Jährigen (658)	613 verunglückte Schüler:innen und 68 verunglückte Studierende pro Jahr	5.700 jährliche Spitalsbehandelte aufgrund von Unfällen auf dem Weg zur Schule/ Bildungseinrichtung
Zeitliche Entwicklung	Stagnierende bzw. zunehmende Entwicklung der Verunglücktenzahl bis 2018 bei 6- bis 9-Jährigen, ab 2019 Rückgang in allen Altersklassen	Abnahme der Unfallzahlen von Schülern:Schülerinnen und Studierenden seit 2015, starker Rückgang im Jahr 2020	Anzahl der verunfallten Schüler:innen 2019 etwas höher als 2018, Abnahme im Corona-Jahr 2020
Alter	Ansteigende Zahl der Verunglückten bis 14 Jahre, sprunghafter Anstieg und hohe Anzahl von Verunglückten im Alter von 15 Jahren Höchster Anteil von Verunglückten auf Schulwegen bei 10- bis 12-Jährigen, auf Freizeitwegen bei 15-Jährigen	Anstieg der Unfallzahlen von Schülern:Schülerinnen und Studierenden bis zum Alter von 16 Jahren, danach abnehmend	Zunehmende Unfallzahlen bis zum Alter von 15 bzw. 17 Jahren, in diesem Alter jeweils erhöhte Unfallrate
Geschlecht	Deutlich höherer Anteil männlicher Verunglückter bei 10- bis 14-Jährigen und 15- bis 19-Jährigen Anteil von Verunglückten auf Schulwegen bei Mädchen geringfügig höher als bei Jungen, Unterschiede vor allem im Alter zwischen 11 und 13 Jahren	Bis 15 Jahre: männliche Schüler verunfallen häufiger als weibliche Schülerinnen, ab 16 Jahren umgekehrt	

TABELLE 2: Übersicht über die Ergebnisse der Unfallanalyse

	UDM	AUVA WEGUNFALLSTATISTIK	IDB AUSTRIA
Verkehrsmittel	<p>6- bis 9-Jährige verunfallen vor allem beim Mitfahren im Pkw, sowie (insbes. am Schulweg) zu Fuß, 10- bis 14-Jährige am häufigsten mit dem Fahrrad und 15-Jährige am häufigsten mit dem Moped</p> <p>6- bis 9-Jährige und 10- bis 14-Jährige verunfallen mit dem Fahrrad und 15-Jährige mit dem Moped auf Freizeitwegen häufiger als auf Schulwegen</p> <p>In allen Altersgruppen ist der Anteil von Unfällen im Pkw auf Freizeitwegen deutlich höher als auf Schulwegen. Der Pkw als Verkehrsmittel spielt bei Unfällen auf Schulwegen eine untergeordnete Rolle.</p> <p>Auf Schulwegen dominieren Unfälle mit von den Kindern und Jugendlichen aktiv betriebenen Verkehrsarten (Zufußgehen, Radfahren, Mopedfahren).</p>	<p>Schüler:innen und Studierende verunfallen am häufigsten beim Lenken eines (nicht) kraftbetriebenen Transportmittels</p> <p>6- bis 9-jährige Schüler:innen verunfallen am häufigsten beim Gehen, Laufen, Hinauf- und Hinabsteigen, 10- bis 14-jährige Schüler:innen am häufigsten beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels und 15- bis 18-jährige Schüler:innen am häufigsten beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels.</p>	<p>Unfälle am häufigsten zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit dem Moped oder als Benutzer:in eines Fußgängerbeförderungsmittels</p>
Uhrzeit	<p>Auf Schulwegen in allen drei Altersklassen und mit allen Verkehrsmitteln Unfälle am häufigsten zwischen 6 und 9 Uhr, auf Freizeitwegen Unfälle am häufigsten zwischen 15 und 18 Uhr</p>	<p>Schüler:innen verunfallen am häufigsten in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr, erhöhte Unfallzahlen bei Studierenden zwischen 8 und 9 Uhr sowie im weiteren Tagesverlauf</p>	
Wochentag	<p>Auf Schulwegen Unfälle in allen drei Altersgruppen vor allem an Werktagen, auf Freizeitwegen Unfälle zu Fuß bei 10- bis 14-Jährigen und 6- bis 9-Jährigen an Freitagen, mit dem Fahrrad bei 6- bis 9-Jährigen und 15-Jährigen an Sonntagen, mit dem Moped bei 15-Jährigen an Freitagen</p>	<p>Schüler:innen bzw. Studierende verunfallen auf Ausbildungswegen vor allem an Werktagen und dabei vor allem von Montag bis Mittwoch; nur eine sehr geringe Anzahl an Schülern:Schülerinnen bzw. Studierenden verunfallt am Wochenende</p>	

TABELLE 2: Übersicht über die Ergebnisse der Unfallanalyse

3 ANALYSE DER VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Zusätzlich zur Analyse der Unfälle wurden auch Daten zur Verkehrsteilnahme bzw. Verkehrsmittelnutzung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Schul- und Ausbildungsweegen sowie Freizeitwegen näher untersucht. Hierzu wurden Exposure-Daten einer im Jahr 2020 für das KfV durchgeführten Befragung zur Verkehrsteilnahme analysiert. Einschränkend ist allerdings zu beachten, dass in der Erhebung die Kategorien Arbeits- und Ausbildungswege zusammengefasst waren. Das heißt, dass bei Jugendlichen und Studierenden nicht unterscheidbar ist, ob es sich um einen Ausbildungs- oder um einen Arbeitsweg gehandelt hat. Für die jüngeren Altersgruppen ist davon auszugehen, dass es sich in dieser Kategorie zum größten Teil um Schulwege handelt.

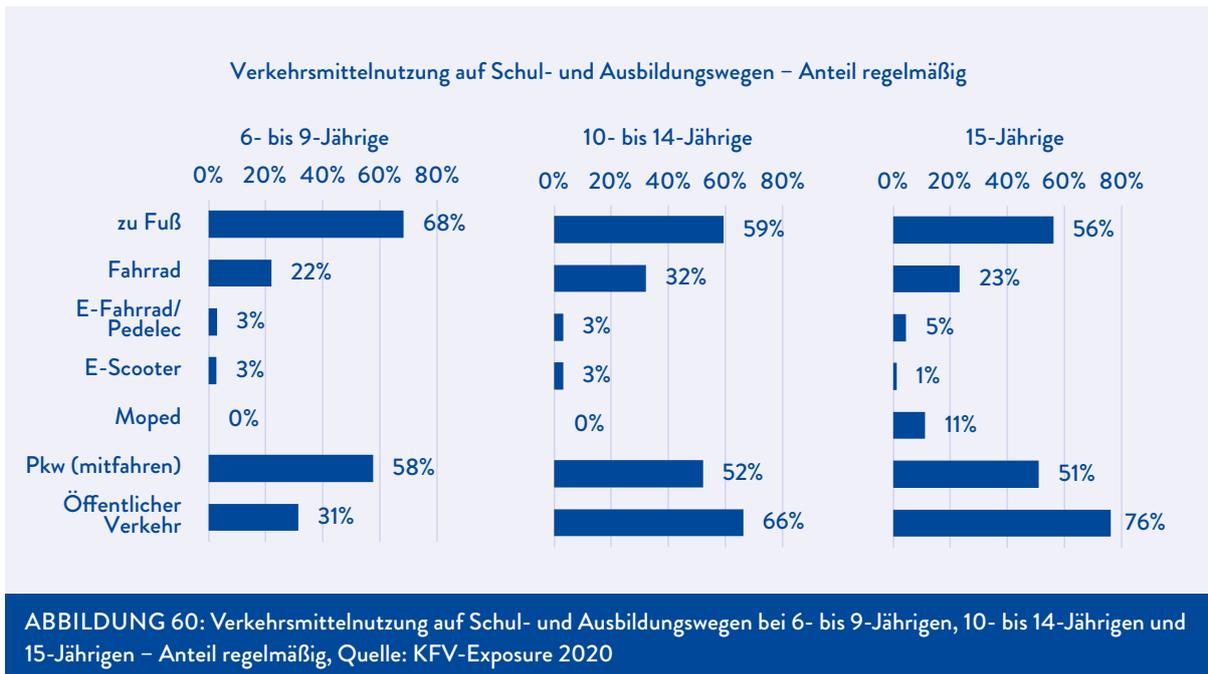
Bei der Exposure-Befragung handelt es sich um eine repräsentative Umfrage über Nutzung und Ausübung in Verkehr, Freizeit und Heim in Österreich. Die Umfrage, die als Haushaltsbefragung angelegt ist, wurde vom Institut für empirische Sozialforschung (IFES) im Auftrag des KfV in zwei Wellen mit je 2.000 Interviews (40% CATI- und 60% CAWI-Befragungen) durchgeführt. 824 Personen wurden auch Fragen zu im Haushalt lebenden Kindern zwischen 6 und 16 Jahren gestellt. Der Datensatz beinhaltet somit 4.824 ungewichtete Fälle. Die Daten wurden anschließend nach Alter, Geschlecht, Bildung und Bundesland gewichtet, um über-/unterrepräsentierte Gruppen auszugleichen – die Erhebung ist daher für Österreicher:innen ab 6 Jahren repräsentativ.

Unterschieden wurde bei den Auswertungen der Daten zur Verkehrsteilnahme bei Kindern, Jugendlichen und Studierenden – um auch eine Vergleichbarkeit mit den Daten der Unfallanalyse insbesondere aus dem UDM herzustellen – zwischen den Altersgruppen 1) 6- bis 9-Jährige, 2) 10- bis 14-Jährige, 3) 15-Jährige, 4) 16- bis 18-Jährige und 5) 19- bis 25-Jährige.

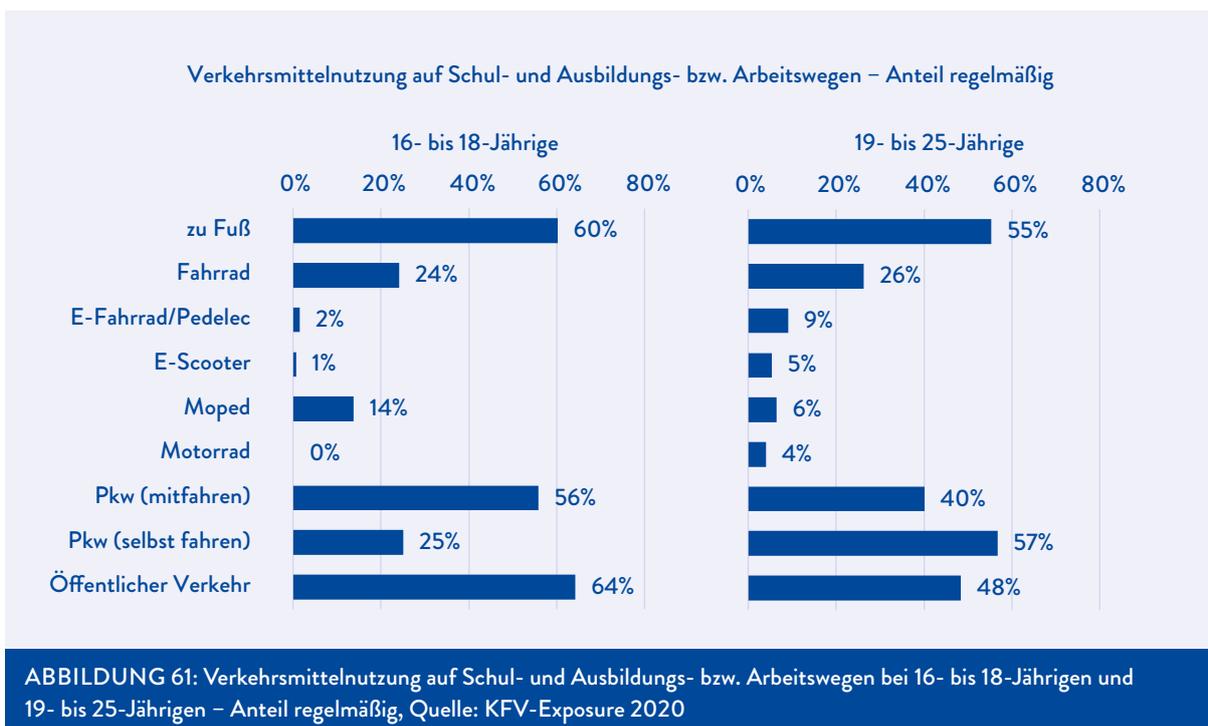
3.1 SCHUL- UND AUSBILDUNGS- BZW. ARBEITSWEGE

Blickt man auf die regelmäßige Verkehrsmittelnutzung¹³ von 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen, 15-Jährigen sowie 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen, so wird deutlich, dass 6- bis 9-Jährige am häufigsten zu Fuß unterwegs sind oder in einem Pkw mitfahren: 68% der 6- bis 9-Jährigen sind regelmäßig zu Fuß unterwegs, 58% fahren regelmäßig in einem Pkw mit. 10- bis 14-Jährige und 15-Jährige nutzen hingegen am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel, wobei dies besonders bei 15-Jährigen der Fall ist: Etwa drei Viertel (76%) der 15-Jährigen sind auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, bei den 10- bis 14-Jährigen sind es zwei Drittel (66%). Das Fahrrad wird am häufigsten von den 10- bis 14-Jährigen genutzt: Fast ein Drittel der jungen Menschen dieser Altersgruppe (32%) nutzen das Fahrrad regelmäßig, bei den 6- bis 9-Jährigen und 15-Jährigen sind es nur 22% bzw. 23%. Immerhin 11% der 15-Jährigen sind auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen regelmäßig mit dem Moped unterwegs.

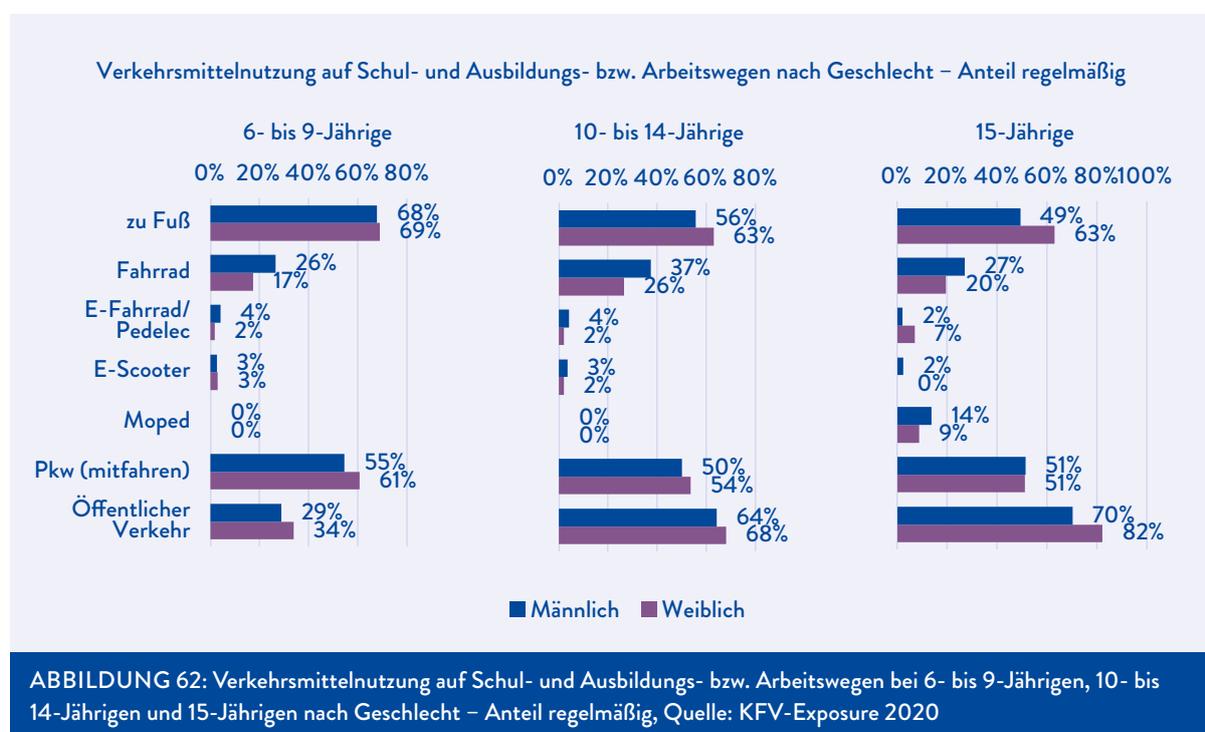
¹³ Als „regelmäßig“ wird eine Nutzung von (fast) täglich bis zu mehrmals im Monat definiert.



Auch 16- bis 18-Jährige nutzen auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel oder gehen zu Fuß: 64% der 16- bis 18-Jährigen nutzen regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel, 60% gehen regelmäßig zu Fuß. Bei den 19- bis 25-Jährigen wird hingegen am häufigsten selbst mit dem Pkw gefahren: 57% fahren regelmäßig selbst mit dem Pkw, der Anteil der Personen die regelmäßig in einem Pkw mitfahren (40%) ist im Vergleich zu den anderen Altersgruppen hingegen geringer (16- bis 18-Jährige: 56%)



Hinsichtlich der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen nach Geschlecht wird bei den 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen deutlich, dass Jungen häufiger regelmäßig mit dem Fahrrad unterwegs sind als Mädchen, wobei sich der größte Unterschied dabei bei den 10- bis 14-Jährigen zeigt: Während bei den 10- bis 14-jährigen 37% der Jungen regelmäßig mit dem Fahrrad auf dem Schulweg unterwegs sind, sind es bei den Mädchen nur 26%. Zudem zeigt sich in allen drei Altersgruppen, jedoch besonders bei den 15-Jährigen, dass Mädchen auf dem Schul- bzw. Ausbildungsweg häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen und häufiger zu Fuß unterwegs sind: 82% der 15-jährigen Mädchen nutzen regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel, und 63% gehen regelmäßig zu Fuß, bei den 15-jährigen Jungen liegen die entsprechenden Anteile nur bei 70% bzw. 49%. Das Moped wird bei den 15-Jährigen auf Schul- bzw. Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen hingegen häufiger regelmäßig von Jungen (14%) als von Mädchen (9%) genutzt.



Auch bei den 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen zeigt sich, dass Burschen bzw. Männer auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen häufiger mit dem Fahrrad unterwegs sind als Mädchen bzw. Frauen: Während beispielsweise bei den 16- bis 18-Jährigen 32% der Burschen regelmäßig mit dem Fahrrad auf dem Schulweg unterwegs sind, sind es bei den Mädchen nur 14%. Gleichfalls zeigt sich bei den 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen zudem, dass Mädchen bzw. Frauen häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind als Burschen bzw. Männer, wobei die Unterschiede besonders bei den 16- bis 18-Jährigen deutlich sind: Während 72% der 16- bis 18-jährigen Mädchen regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, sind es bei den 16- bis 18-jährigen Burschen nur 57%. Unterschiede zeigen sich zwischen den Altersgruppen bezogen darauf, ob eher Mädchen bzw. Frauen oder Bur-

schen bzw. Männer zu Fuß gehen. Bei den 16- bis 18-Jährigen zeigt sich, dass Mädchen (69%) häufiger zu Fuß gehen als Burschen (53%), bei den 19- bis 25-Jährigen gehen hingegen Männer (58%) häufiger zu Fuß als Frauen (53%).

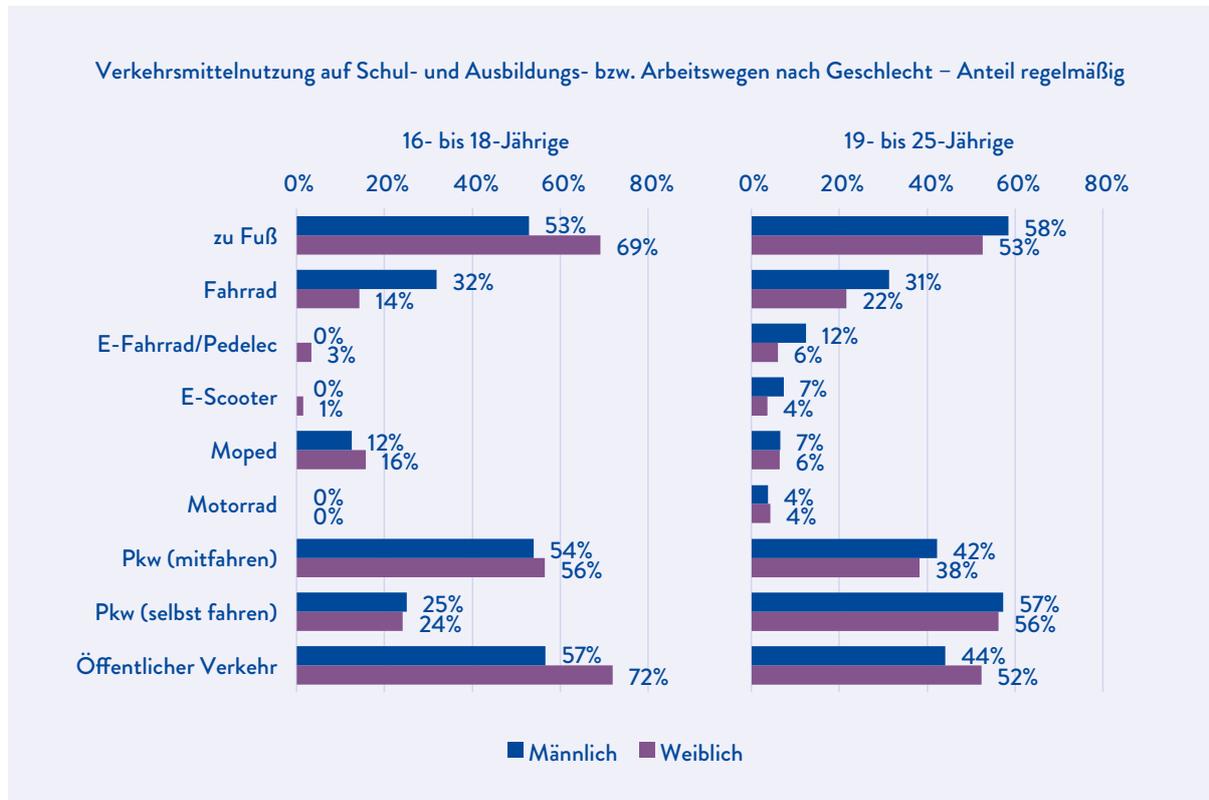


ABBILDUNG 63: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen nach Geschlecht – Anteil regelmäßig, Quelle: KFV-Exposure 2020

3.2 FREIZEITWEGE

Beim Blick auf die Verkehrsmittelnutzung von 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen auf Freizeitwegen zeigt sich, dass man in allen Altersgruppen am häufigsten mit dem Pkw mitfährt oder zu Fuß unterwegs ist. Insbesondere bei den 6- bis 9-Jährigen zeigen sich hohe Anteile des regelmäßigen Mitfahrens im Pkw (73%) und des Zu-Fuß-Gehens (58%) auf Freizeitwegen. Einzig bei den 15-Jährigen wird aufgrund des Mindestalters häufig auch mit dem Moped gefahren: 20% der 15-Jährigen nutzen das Moped regelmäßig auf Freizeitwegen.

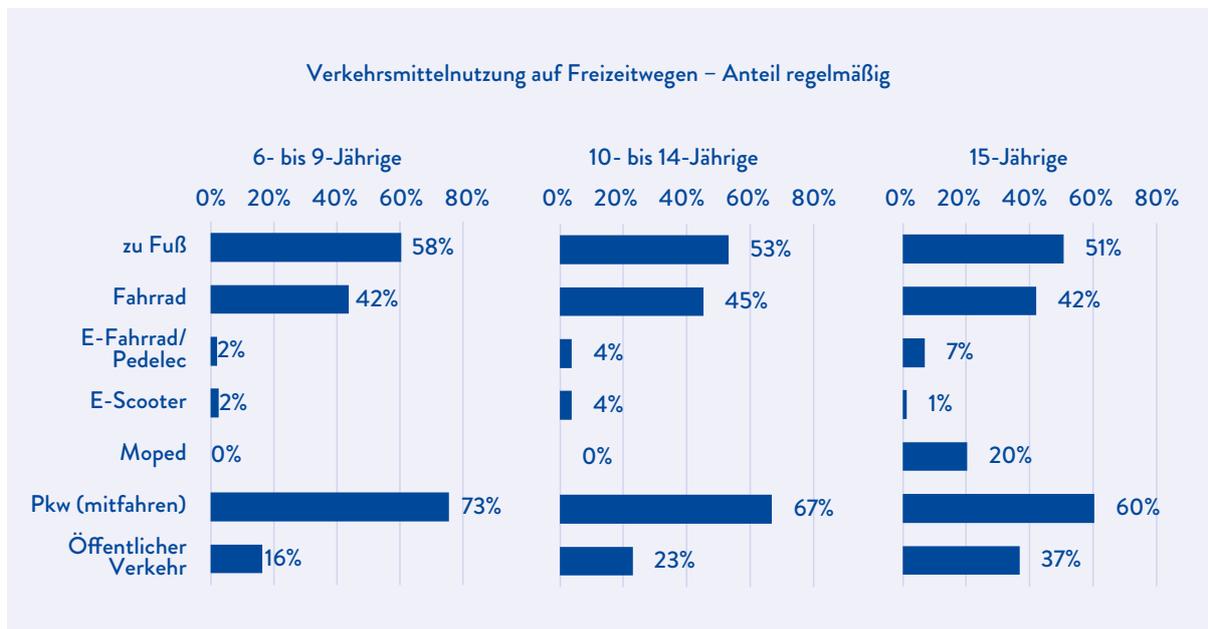


ABBILDUNG 64: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen bei 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020

Auch in der Altersgruppe der 16- bis 18-Jährigen fährt man auf Freizeitwegen am häufigsten regelmäßig mit dem Pkw mit (65%) oder geht zu Fuß (50%). 19- bis 25-Jährige fahren auf Freizeitwegen hingegen am häufigsten selbst mit dem Pkw (61%), fahren in einem Pkw mit (60%) oder gehen zu Fuß (53%).

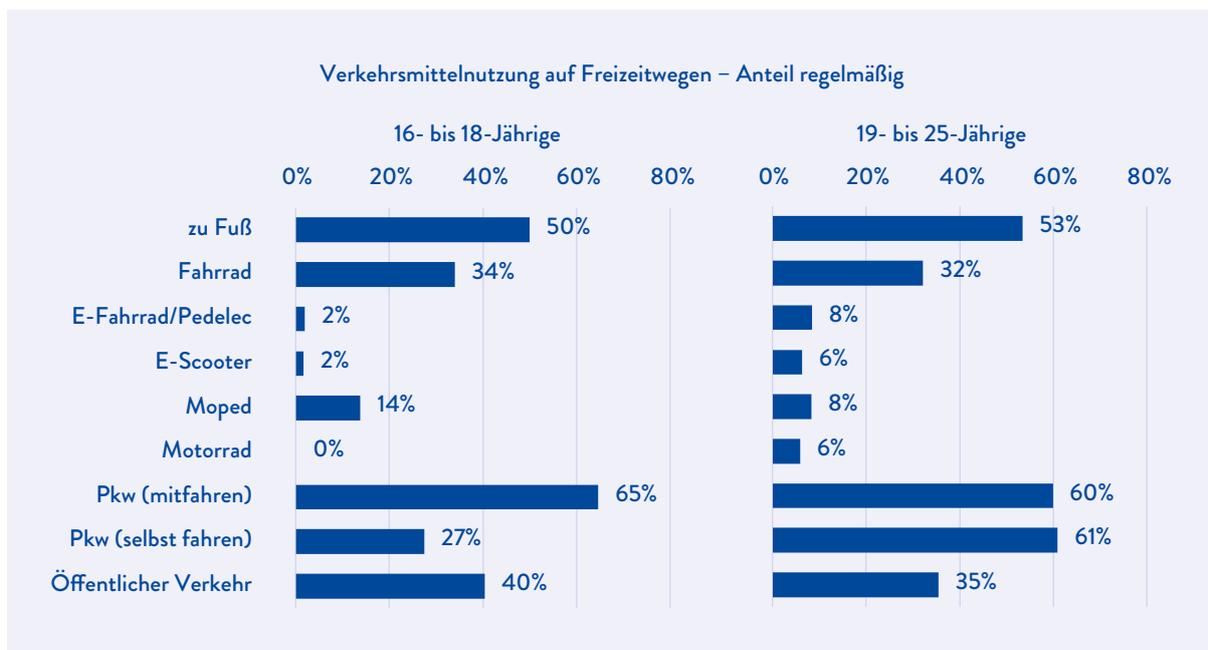
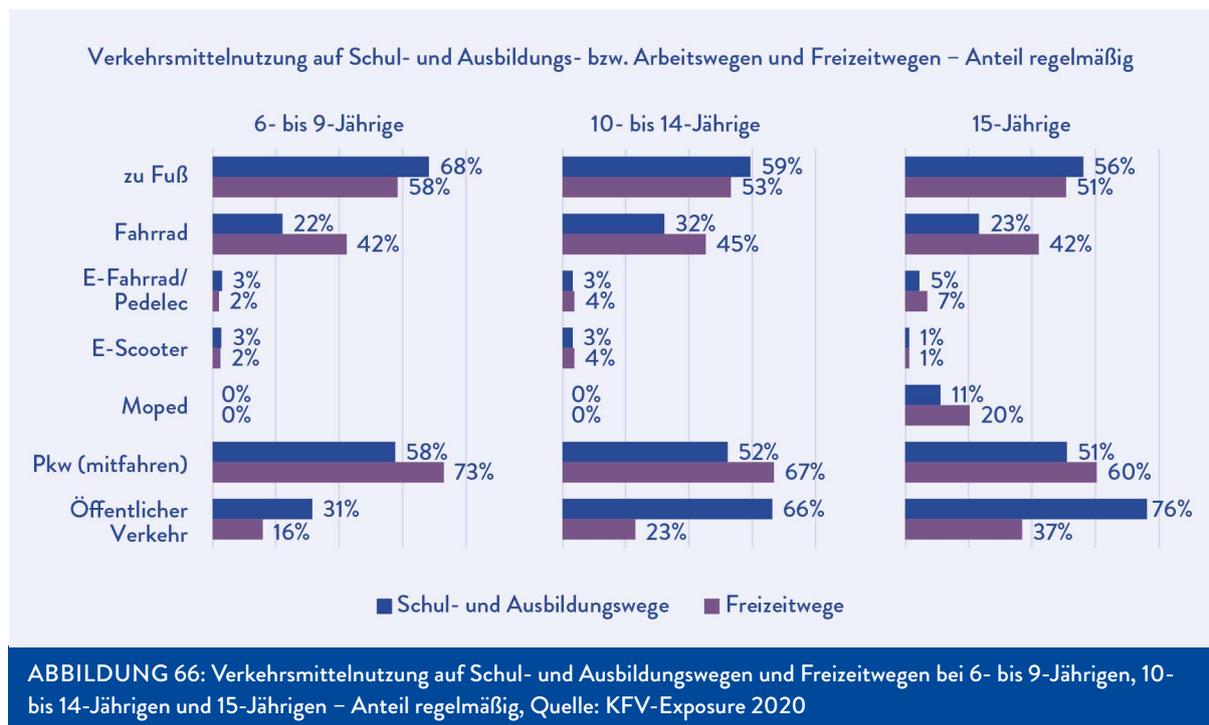


ABBILDUNG 65: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020

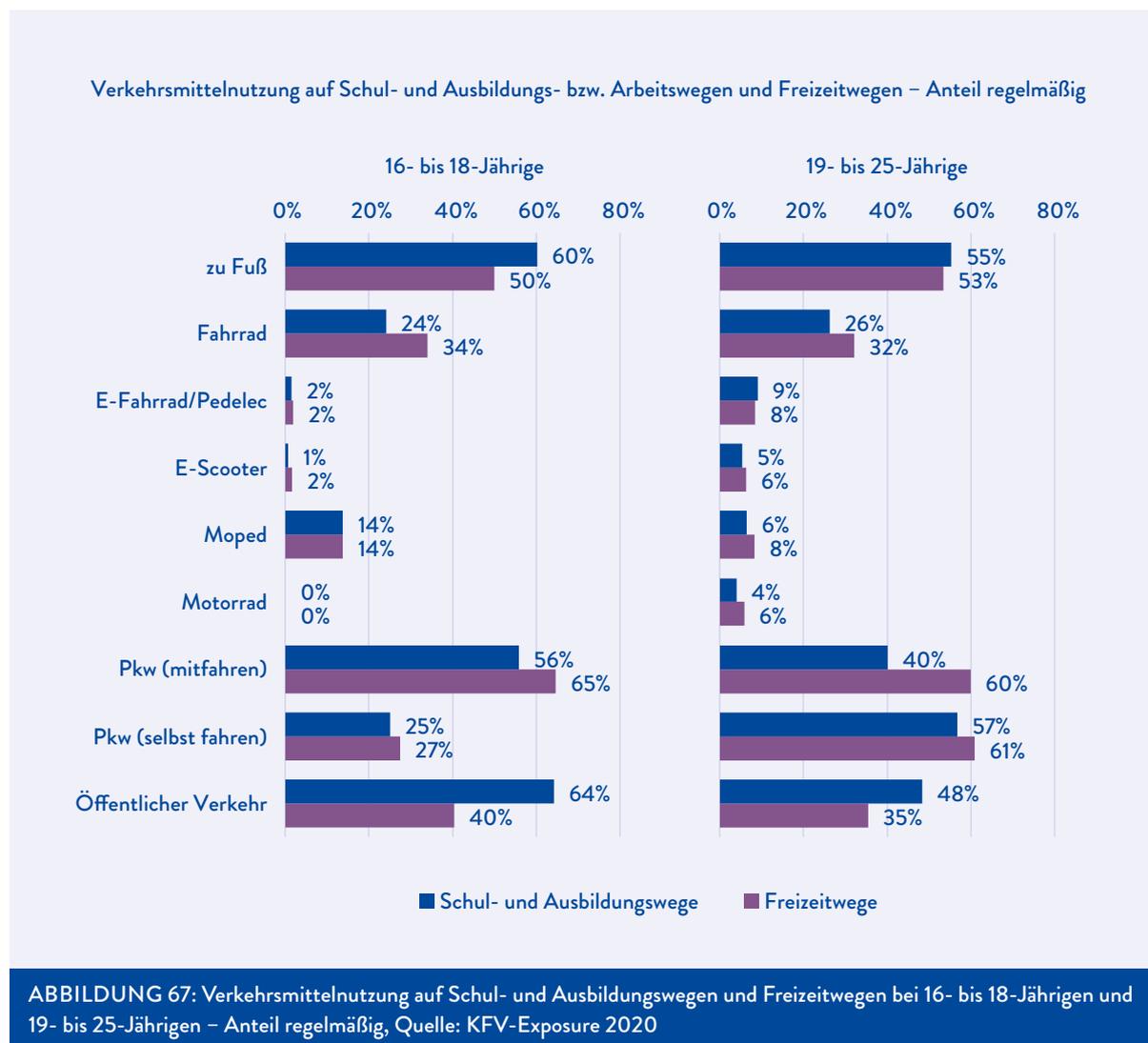
3.3 VERGLEICH ZWISCHEN SCHUL- UND AUSBILDUNGS- BZW. ARBEITSWEGEN UND FREIZEITWEGEN

Betrachtet man die regelmäßige Verkehrsmittelnutzung von 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen und Freizeitwegen im Vergleich, wird deutlich, dass in allen Altersgruppen auf Schul- und Ausbildungswegen häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden und zu Fuß gegangen wird als auf Freizeitwegen. Unterschiede bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel werden dabei vor allem bei den 10- bis 14-Jährigen deutlich, bei denen auf Schul- und Ausbildungswegen 66% regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel nutzen, auf Freizeitwegen jedoch nur 23%; Unterschiede beim Zufußgehen zeigen sich insbesondere bei den 6- bis 9-Jährigen, bei denen auf Schul- und Ausbildungswegen 68% regelmäßig zu Fuß unterwegs sind, auf Freizeitwegen hingegen nur 58%. Das Fahrradfahren sowie das Mitfahren in einem Pkw zeigt sich hingegen deutlich häufiger auf Freizeitwegen als auf Schul- und Ausbildungswegen. Besonders große Unterschiede zeigen sich dabei bei den 6- bis 9-Jährigen: Während auf Freizeitwegen 73% in einem Pkw mitfahren und 42% mit dem Fahrrad fahren, sind es auf Schul- und Ausbildungswegen nur 58% bzw. 22%.



Auch bei den 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen wird deutlich, dass man auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß unterwegs ist als auf Freizeitwegen, wobei sich die Unterschiede vor allem bei den 16- bis 18-Jährigen zeigen: Während auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen 64% öffentliche Verkehrsmittel nutzen und 60% zu Fuß gehen, sind es auf Freizeitwegen nur 40% bzw. 50%.

Hingegen wird auch in diesen beiden Altersgruppen auf Freizeitwegen häufiger das Fahrrad genutzt und im Pkw mitgefahren: Deutliche Unterschiede in der regelmäßigen Fahrradnutzung (34% auf Freizeitwegen, 24% auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen) zeigen sich dabei bei den 16- bis 18-Jährigen, deutliche Unterschiede beim Mitfahren in einem Pkw werden bei den 19- bis 25-Jährigen (60% auf Freizeitwegen, 40% auf Schul- und Ausbildungswegen) ersichtlich.



3.4 ZUSAMMENFASSUNG VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Die Analyse der Verkehrsmittelnutzung auf Grundlage der Daten der Exposure-Befragung des KfV liefert einen Überblick über die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf Schul- bzw. Ausbildungswegen und auf Freizeitwegen in den relevanten Altersgruppen. Die wesentlichen Ergebnisse der Analyse der Verkehrsmittelnutzung werden im Folgenden beschrieben:

Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen: 6- bis 9-Jährige sind auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen am häufigsten zu Fuß unterwegs oder fahren in einem Pkw mit. 10- bis 14-Jährige und 15-Jährige sowie auch 16- bis 18-Jährige nutzen hingegen am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel. 19- bis 25-Jährige fahren auf Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen am häufigsten selbst mit dem Pkw. Das Fahrrad wird auf Schul- und Ausbildungswegen am häufigsten von 10- bis 14-Jährigen genutzt. Unterschieden nach Geschlecht wird deutlich, dass in allen Altersgruppen Jungen bzw. Männer häufiger mit dem Fahrrad fahren als Mädchen bzw. Frauen. Mädchen bzw. Frauen sind auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen in allen Altersgruppen hingegen häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Jungen bzw. Männer. Besonders in den Altersgruppen der 10- bis 14-Jährigen, 15-Jährigen sowie 16- bis 18-Jährigen sind Mädchen bzw. Frauen auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen zudem häufiger zu Fuß unterwegs als Jungen bzw. Männer.

- **Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen:** 6- bis 9-Jährige, 10- bis 14-Jährige, 15-Jährige sowie 16- bis 18-Jährige fahren auf Freizeitwegen am häufigsten mit dem Pkw mit oder gehen zu Fuß, 19- bis 25-Jährige fahren auf Freizeitwegen am häufigsten selbst mit dem Pkw oder mit dem Pkw mit.
- **Vergleich zwischen Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen und Freizeitwegen:** In allen Altersgruppen werden auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt als auf Freizeitwegen; zudem sind alle Altersgruppen auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen häufiger zu Fuß unterwegs als auf Freizeitwegen. Hingegen wird in allen Altersgruppen auf Freizeitwegen häufiger das Fahrrad genutzt und im Pkw mitgefahren als auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen.

3.5 UNFALLGESCHEHEN UND VERKEHRSMITTELNUTZUNG IM KURZÜBERBLICK

Im Rahmen der in diesem Bericht präsentierten Forschungsarbeit wurde das Unfallgeschehen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden sowie deren Verkehrsmittelnutzung unterschieden nach Ausbildungs- und Freizeitwegen analysiert. Für die Analyse des Unfallgeschehens wurden Daten der Amtlichen Unfallstatistik (UDM), der Wegunfallstatistik der AUVA und der IDB Austria des KfV genutzt; die Analyse der Verkehrsmittelnutzung stützte sich auf Daten der KfV-Exposure-Befragung.

Die zur Analyse des Unfallgeschehens genutzten Datenbanken liefern jede für sich einen Einblick in das Unfallgeschehen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden, die jeweils verfügbaren Daten sind jedoch nur eingeschränkt miteinander vergleichbar. Zudem bestehen gewisse Limitationen, da die Datenbanken nicht immer nach Ausbildungs- und Freizeitwegen unterscheiden oder prinzipiell nur auf bestimmte Unfälle (Unfälle auf Ausbildungswegen, Unfälle, die im Spital behandelt wurden) fokussieren. Hinzu kommt – und dies gilt auch für die Daten zur Verkehrsmittelnutzung –, dass die Gruppe der Studierenden nicht immer eindeutig abgegrenzt ist, sondern lediglich in der Form der Altersgruppe der 19- bis 25-Jährigen, die den größten Anteil der Studierenden in Österreich ausmacht, abgebildet werden kann. Dennoch konnte durch die Analyse der Datenbanken in der Gesamtschau ein differenzierter Überblick über Unfallgeschehen und Verkehrsmittelnutzung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden unterschieden nach Ausbildungs- und Freizeitwegen dargestellt werden.

Insgesamt wird hinsichtlich des Unfallgeschehens von Kindern, Jugendlichen und Studierenden anhand der amtlichen Unfallstatistik (UDM) deutlich, dass insbesondere 15- bis 19-Jährige einen hohen Anteil am Unfallgeschehen haben (14% der Verunglückten). Der Anteil der Kinder bis 14 Jahre am Unfallgeschehen ist deutlich geringer (6%). Jährlich verunfallten im Durchschnitt der Jahre 2018 bis 2020 etwa 6.000 15- bis 19-Jährige, wohingegen nur etwa 550 0- bis 5-Jährige und 650 6- bis 9-Jährige verunfallten. Die Unfallzahlen der Kinder, Jugendlichen und Studierenden sind, insbesondere in den letzten Jahren, rückläufig, und auch die Daten der AUVA-Wegunfallstatistik zeigen eine Abnahme der Unfallzahlen von Schüler:Schülerinnen und Studierenden.

Die höchste Zahl von Verunfallten auf Schul- bzw. Ausbildungswegen zeigt sich in allen drei Datenbanken im Alter von 15 Jahren bzw. 16 und 17 Jahren, wobei die Zahl der Verunfallten dabei bis zu diesem Altersbereich mit zunehmendem Alter ansteigt. Der Anteil der Verunfallten am Schulweg ist jedoch laut UDM vor allem zwischen 10 und 12 Jahren hoch (29-33%), während 15-Jährige deutlich häufiger auf Freizeitwegen verunfallen als auf Schulwegen (8%) – obwohl dort im Altersvergleich die höchste Zahl von Verunfallten auf Schulwegen erkennbar ist.

Laut UDM verunfallen Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren mehrheitlich beim Mitfahren im Pkw (44%) oder zu Fuß (35%), 10- bis 14-Jährige am häufigsten mit dem Fahrrad (37%) und 15- bis 19-Jährige am häufigsten mit dem Moped (46%), in den Altersgruppen darüber verunfallen junge Menschen zudem häufig mit dem Pkw (lenkend bzw. mitfahrend).

Unfälle mit dem Pkw ereignen sich in allen Altersklassen häufiger auf Freizeitwegen als auf Schulwegen, besonders ausgeprägt ist dies bei den 6- bis 9-Jährigen (10% auf Schulwegen bzw. 51% auf Freizeitwegen). Mit dem Fahrrad verunfallen 6- bis 9-Jährige deutlich häufiger auf Freizeitwegen als auf Schulwegen (19% auf Freizeitwegen bzw. 3% auf Schulwegen) und 10- bis 14-Jährige um ein Viertel häufiger in der Freizeit als am Schulweg (39% auf Freizeitwegen bzw. 29% auf Schulwegen). Auf Schulwegen verunfallen insbesondere 6- bis 9-Jährige vor allem zu Fuß (74%). 15-Jährige verunfallen sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen

überwiegend mit dem Moped, jedoch deutlich häufiger auf Freizeitwegen (84%) als auf Schulwegen (69%).

Auch die Daten der AUVA-Wegunfallstatistik zeigen, dass 6- bis 9-jährige Schüler:innen am Schulweg mehrheitlich beim Gehen bzw. Laufen verunfallen, wohingegen 10- bis 14-jährige Schüler:innen am Schulweg am häufigsten beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- oder Fördermittels (z.B. Fahrrad, Scooter) verunfallen. 15- bis 18-jährige Schüler:innen verunfallen auf Schulwegen jedoch auch laut der AUVA-Wegunfallstatistik am häufigsten beim Führen eines kraftbetriebenen Transport- bzw. Fördermittels; Studierende wiederum am häufigsten beim Führen eines nicht kraftbetriebenen Transport- bzw. Fördermittels. Die Unfalldaten der IDB – die allein spitalsbehandelte Unfälle berücksichtigen – zeigen, dass man auf dem Schul- bzw. Ausbildungsweg – nach dem Zufußgehen, das an vorderster Stelle steht – vor allem mit dem Fahrrad und Moped verunfällt.

Betrachtet man diese Unfalldaten im Vergleich mit der Analyse der Verkehrsmittelnutzung, zeigt sich bei den 6- bis 9-Jährigen, dass der große Anteil der Unfälle am Schulweg zu Fuß mit deren Verkehrsmittelnutzung am Schulweg, auf dem Volksschüler:innen häufig zu Fuß unterwegs sind, einhergeht. Gleichfalls geht der hohe Anteil der Unfälle auf Freizeitwegen mit dem Fahrrad mit einer im Vergleich zu Schulwegen deutlich häufigeren regelmäßigen Nutzung des Fahrrads auf Freizeitwegen einher.

Auch bei den 10- bis 14-Jährigen, bei denen sich Unfälle am Schulweg ebenso vor allem zu Fuß und per Fahrrad ereignen, gehen diese Unfallzahlen mit der entsprechend hohen diesbezüglichen Verkehrsmittelnutzung einher – die häufige regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel schlägt sich in den Unfallzahlen am Schulweg hingegen kaum nieder. Auf Freizeitwegen, auf denen 10- bis 14-Jährige mehrheitlich und im Vergleich zu Schulwegen häufiger mit dem Fahrrad verunfallen, zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelnutzung eine deutlich höhere Nutzung des Fahrrads als auf Schulwegen. Insgesamt scheint sich das Fahrrad (sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen) bei den 10- bis 14-Jährigen in den Unfallzahlen deutlich stärker niederschlagen (Anteil 37%) als das Mitfahren im Pkw (Anteil 26%), obwohl sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen deutlich häufiger regelmäßig mit dem Pkw mitgefahren wird, als das Fahrrad genutzt wird.

Bei den 15-Jährigen überwiegen laut den Unfalldaten insgesamt vor allem Unfälle mit dem Moped, wobei dies auf Freizeitwegen stärker der Fall ist als auf Schulwegen. Zwar zeigt sich auch bei der Verkehrsmittelnutzung eine häufigere regelmäßige Nutzung des Mopeds auf Freizeitwegen als auf Schulwegen. Vor dem Hintergrund, dass Mopeds bei der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung von 15-Jährigen im Vergleich zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, zum Zufußgehen sowie zum Mitfahren im Pkw (auch auf Freizeitwegen) nur eine nachgeordnete Rolle spielen, zeigt sich jedoch eine besonders deutliche Häufigkeit der Unfälle mit Mopeds in dieser Altersgruppe.

Speziell ab dem Erhalt des Pkw-Führerscheins (ab 17 bzw. 18 Jahren und speziell in den Altersklassen darüber) ereignen sich Unfälle laut Unfalldaten des UDM sowie zu Studierenden der AUVA-Wegunfallstatistik vor allem per Pkw (als Lenker:in bzw. mitfahrend), was insbesondere bei den 19- bis 25-Jährigen mit einer sehr häufigen regelmäßigen Nutzung des Pkw als Lenker:in auf Ausbildungs- und Freizeitwegen sowie einem häufigen regelmäßigen Mitfahren im Pkw, insbesondere auf Freizeitwegen, einhergeht.

Die tieferegehenden Analysen des Unfallgeschehens von 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen anhand der Daten des UDM zeigen überdies, dass diese Altersgruppen zu Fuß mit zunehmendem Alter sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen nicht Hauptunfallverursacher:in sind, dabei jedoch häufig der Pkw Unfallgegner ist. Während vor allem in der Altersgruppe der 6- bis 9-Jährigen Unfälle besonders auf eigenes Fehlverhalten oder eigene Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen zurückzuführen sind, sind Unfälle beim Zufußgehen besonders bei 15-Jährigen stärker auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung und Unachtsamkeit/Ablenkung vonseiten anderer Verkehrsteilnehmender, insbesondere Pkw-Lenkender, zurückzuführen.

Mit dem Fahrrad verunfallen alle drei Altersgruppen vor allem auf Freizeitwegen am häufigsten bei Alleinunfällen. Besonders häufig sind diese Unfälle auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung zurückzuführen, jedoch spielt auch eine nicht angepasste Geschwindigkeit oftmals eine Rolle. Sind Kinder dieser Altersgruppen bei Unfällen bzw. Kollisionen (mehrheitlich mit einem Pkw) nicht Hauptunfallverursacher:in – dies ist insbesondere auf Schulwegen und bei 10- bis 14-Jährigen der Fall – sind die Unfälle oftmals auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtungen, Unachtsamkeit/Ablenkung sowie einen mangelnden Sicherheitsabstand der anderen Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Pkw-Lenkenden) zurückzuführen. Sind die Kinder bei Kollisionen Hauptunfallverursacher:in – dies ist stärker auf Freizeitwegen der Fall –, sind Unfälle vor allem auf eigene Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung bzw. die Missachtung von Ge-/Verboten zurückzuführen.

Mit dem Moped verunfallen 15-Jährige auf Schulwegen und besonders auf Freizeitwegen mehrheitlich bei Alleinunfällen. Diese Unfälle sind in den meisten Fällen auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung und eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Seltener verunfallen 15-Jährige mit dem Moped bei Kollisionen (am häufigsten mit Pkw). Sind sie dabei nicht Hauptunfallverursacher:in (dies ist sowohl auf Schul- als auch auf Freizeitwegen häufiger der Fall), sind die Unfälle vor allem auf Schulwegen auf Vorrangverletzungen bzw. Rotlichtmissachtung anderer Verkehrsteilnehmer:innen zurückzuführen, wohingegen sie auf Freizeitwegen zusätzlich auch häufig auf Unachtsamkeit/Ablenkung und einen mangelhaften Sicherheitsabstand durch andere Verkehrsteilnehmende zurückzuführen sind. Kollisionen mit dem Moped, bei denen 15-Jährige Hauptunfallverursacher:in sind, sind hingegen auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung sowie auf Schulwegen häufiger auch auf einen mangelhaften Sicherheitsabstand zurückzuführen.

Insgesamt wird deutlich, dass es bei den 6- bis 9-Jährigen, die sowohl auf Schul- als auch auf

Freizeitwegen am häufigsten zu Fuß verunfallen und auch am häufigsten regelmäßig zu Fuß unterwegs sind, vor allem darum geht, ihre Verkehrskompetenz im Straßenverkehr – auch bei der Nutzung des Fahrrads – zu erhöhen. Bei 10- bis 14-Jährigen spielt das Fahrrad eine große Rolle im Unfallgeschehen, insbesondere auf Freizeitwegen. 15-Jährige verunglücken mehrheitlich mit dem Moped, obwohl dieses in der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung nur eine nachgeordnete Rolle spielt. Der hohe Anteil von Alleinunfällen bei Nutzung dieser beiden Verkehrsmittel, die überwiegend auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung und eine überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind, macht deutlich, dass es hier vor allem um die Erlangung von Fähigkeiten und Fertigkeiten geht, um die Verkehrsmittel besser zu beherrschen sowie Konfliktsituationen besser einzuschätzen, früher zu erkennen und zu entschärfen. Nachdem jedoch vor allem in den älteren Altersgruppen und insbesondere beim Zufußgehen ein nicht unwesentlicher Teil der Unfälle auch auf Kollisionen zurückzuführen ist, bei denen andere Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere Pkw-Lenker:innen die Hauptunfallverursacher:innen waren, gilt es auch bei Pkw-Lenkenden das Bewusstsein für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen.

Zwar konnten die Unfallanalyse und die Analyse der Verkehrsmittelnutzung einen differenzierten Überblick über Unfälle von Kindern, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen geben, aufgrund der sehr unterschiedlich aufgebauten Datenbanken und ihrer jeweiligen Limitationen erscheint jedoch eine ergänzende Befragung von Kindern, Jugendlichen und Studierenden sinnvoll, um weitere Einblicke in das Unfallgeschehen und die Verkehrsmittelnutzung der unterschiedlichen Gruppen (insbesondere auch Studierender) zu erhalten.

4 ÖSTERREICHWEITE ONLINE-BEFragung

Zusätzlich zur Betrachtung des Unfallgeschehens von Kindern, Jugendlichen und Studierenden und der Daten zur Verkehrsteilnahme (Exposure-Daten des KfV) wurde eine österreichweite Online-Befragung mit Eltern von Volksschulkindern (6-10 Jahre), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (10 bis 14 Jahre) sowie mit Jugendlichen (14 bis 18 Jahre) und Studierenden (18 bis 25 Jahre) durchgeführt.

Ziel der Befragung war die Analyse der Sicherheit von Schul-, Ausbildungs- und Freizeitwegen für Volksschulkinder, d.h. Kinder in der Primärstufe (6 bis 10 Jahre), Kinder in der Sekundarstufe 1 (10 bis 14 Jahre), Jugendliche (14 bis 18 Jahre) und Studierende (18 bis 25 Jahre). Hierdurch sollten – ergänzend zur Analyse der Unfallstatistik und der Exposure-Daten – weitere Erkenntnisse hinsichtlich der Unfälle auf Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden gewonnen werden.

Die Befragung beinhaltete folgende Themen:

- Derzeitige Schul- und Ausbildungswege: Streckenlänge, genutzte Verkehrsmittel, Begleitung, wahrgenommene Sicherheit der Wege, Maßnahmen zum Schutz/zur Sicherheit
- Freizeitwege: Häufigkeit der Nutzung, Streckenlänge, genutzte Verkehrsmittel, Begleitung
- Unfälle in den letzten drei Jahren im Straßenverkehr: Anzahl, Schaden, genutztes Verkehrsmittel etc.

Die Online-Befragung durch die MARKET Marktforschungs-GmbH & Co. KG wurde im Zeitraum 17. November bis 15. Dezember 2021 durchgeführt. Zur Erhebung der studienrelevanten Daten von Kindern im Alter von 6 bis 14 Jahren wurden deren Eltern befragt, Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren sowie Studierende im Alter von 18 bis 25 Jahren wurden direkt befragt. Die Fragebögen befinden sich im Anhang.

4.1 BESCHREIBUNG DER STICHPROBE

Die Ausfilterung der Befragten aus dem Online-Panel von MARKET erfolgte aus einer repräsentativen Bevölkerungsquotierung, wobei die Steuerung über das Alter, Geschlecht und das Bundesland erfolgte. Die befragten Personen entsprechen in ihrer Zusammensetzung, in quotierten und nicht quotierten Merkmalen, den oben beschriebenen Gruppen. Durch diese Übereinstimmung im Rahmen der statistischen Genauigkeitsgrenzen können die Ergebnisse aus den Antworten der befragten Gruppen verallgemeinert werden.

Insgesamt umfasst die Stichprobe 299 Volksschulkinder im Alter von 6 bis 10 Jahren, 337 Schulkinder der Sekundarstufe 1 im Alter von 10 bis 14 Jahren, 492 Jugendliche im Alter von 14 bis 18 Jahren und 514 Studierende im Alter von 18 bis 25 Jahren. Tabelle 3 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der Stichprobe der Befragten.

ANZAHL		KINDER VOLKSSCHULE (6 BIS 10 JAHRE)		KINDER SEKUNDARSTUFE 1 (10 BIS 14 JAHRE)		JUGENDLICHE (14 BIS 18 JAHRE)		STUDIERENDE (18 BIS 25 JAHRE)	
		Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %	Anzahl	in %
GESAMT		299	100%	337	100%	492	100%	514	100%
Geschlecht	männlich	145	48%	159	47%	253	52%	216	42%
	weiblich	154	52%	178	53%	239	49%	298	58%
Region	Ostösterreich	125	42%	160	48%	221	45%	231	45%
	Österreich Mitte	93	31%	92	27%	143	29%	149	29%
	Westösterreich	81	27%	85	25%	128	26%	134	26%
Wohnortgröße	Land	127	42%	141	42%	206	42%	122	24%
	5.000-100.000 Einwohner:innen	109	31%	111	33%	176	36%	183	36%
	Städtischer Bereich	81	27%	85	26%	110	22%	209	41%

TABELLE 3: Überblick über die Zusammensetzung der Stichprobe der Online-Befragung

Die folgende Darstellung der Ergebnisse erfolgt jeweils durch einen Vergleich der Ergebnisse für die vier Gruppen

- 1) Volksschulkinder (6 bis 10 Jahre),
- 2) Kinder in der Sekundarstufe 1 (10 bis 14 Jahre),
- 3) Jugendliche (14 bis 18 Jahre) und
- 4) Studierende (18 bis 25 Jahre).

Zunächst werden dabei die Ergebnisse hinsichtlich der Schul- und Ausbildungswege sowie der Freizeitwege separat dargestellt. Anschließend werden die Daten der verschiedenen Wegearten miteinander verglichen. Abschließend folgen Informationen über erlebte Konfliktsituationen und Unfälle.

4.2 SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE

4.2.1 WEGLÄNGEN

Die Weglänge des Schul- bzw. Ausbildungswegs (in eine Richtung) steigt mit zunehmendem Alter der jungen Nutzenden an. Während der Schulweg von zwei Drittel der Volksschulkinder (66%) kürzer als 2 km ist, liegt dieser Anteil bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 bei nur etwa einem Drittel (34%). Bei circa einem Viertel (24%) der Schulkinder der Sekundarstufe 1 ist der Schulweg mehr als 10 km lang, bei den Volksschulkindern sind es hingegen nur 4%, die einen Schulweg von mehr als 10 km Länge aufweisen. Bei den Jugendlichen und Studierenden ist der Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte nochmals deutlich länger: Jeweils 38% der

Jugendlichen und Studierenden haben einen Weg zur Schule bzw. Ausbildungsstätte von unter 5 km Länge, wobei Weglängen von unter 2 km gar nicht mehr vorkommen. Bei einem Viertel der Studierenden (25%) ist der Weg zur Ausbildungsstätte sogar über 20 km lang, bei den Jugendlichen liegt dieser Anteil bei immerhin 21%.

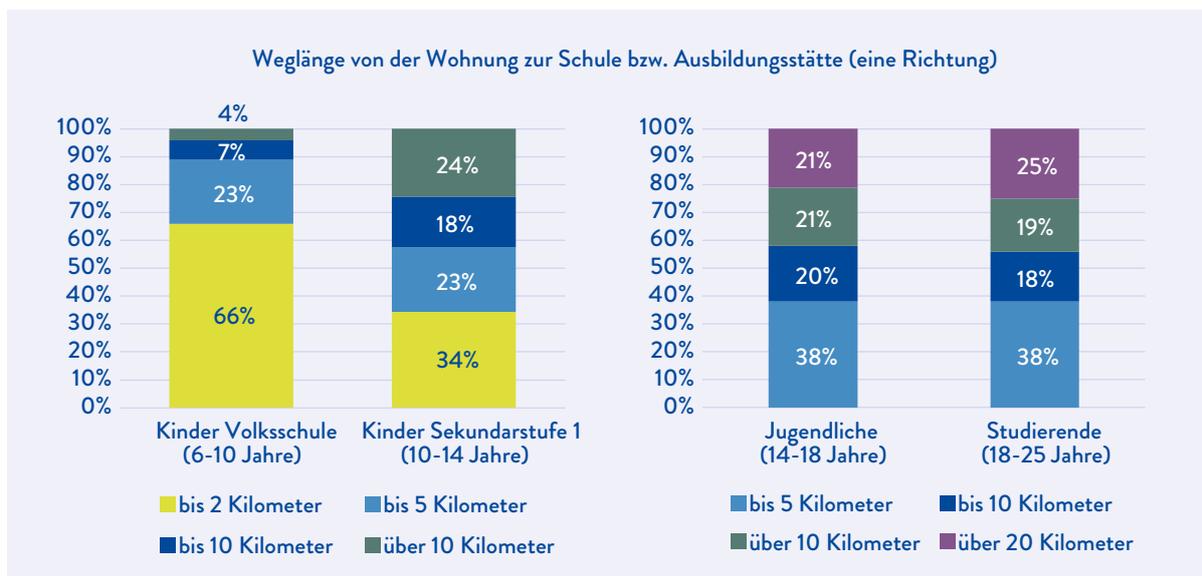


ABBILDUNG 68: Weglänge von der Wohnung zur Schule bzw. Ausbildungsstätte (eine Richtung) von Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)

Der Umstand der zunehmenden Weglänge zur Schule bzw. Ausbildungsstätte mit steigendem Alter zeigt sich insbesondere bei der Betrachtung der konkreten durchschnittlichen Weglänge nochmals deutlich: Während die durchschnittliche Weglänge zur Schule bei den Volksschulkindern nur bei 3,1 km liegt, beträgt diese bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 mit 7,9 km mehr als das Doppelte. Jugendliche weisen sogar eine durchschnittliche Weglänge zur Schule bzw. Ausbildungsstätte von 13,9 km auf, und bei den Studierenden liegt die durchschnittliche Weglänge bei 18,7 km.

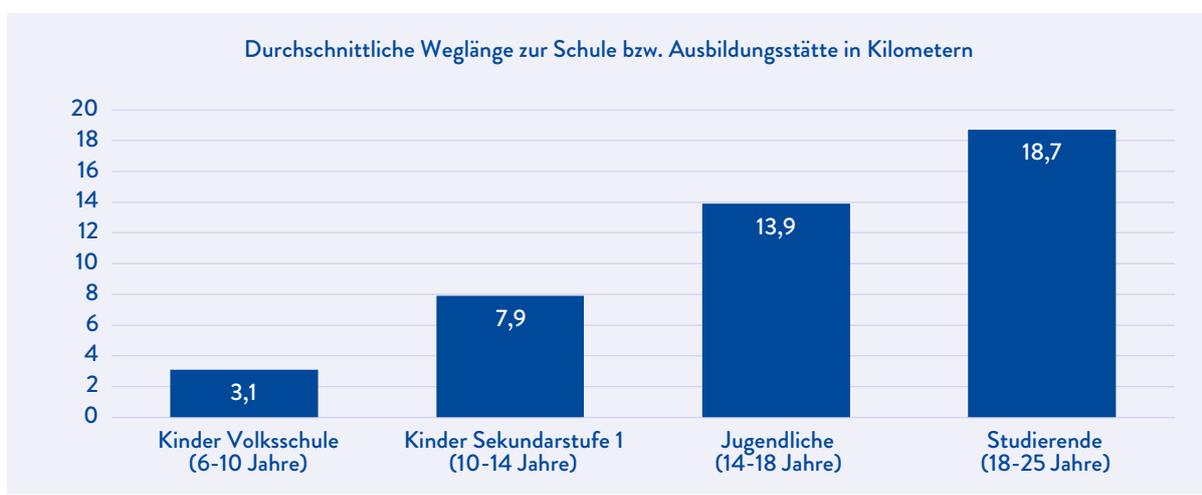
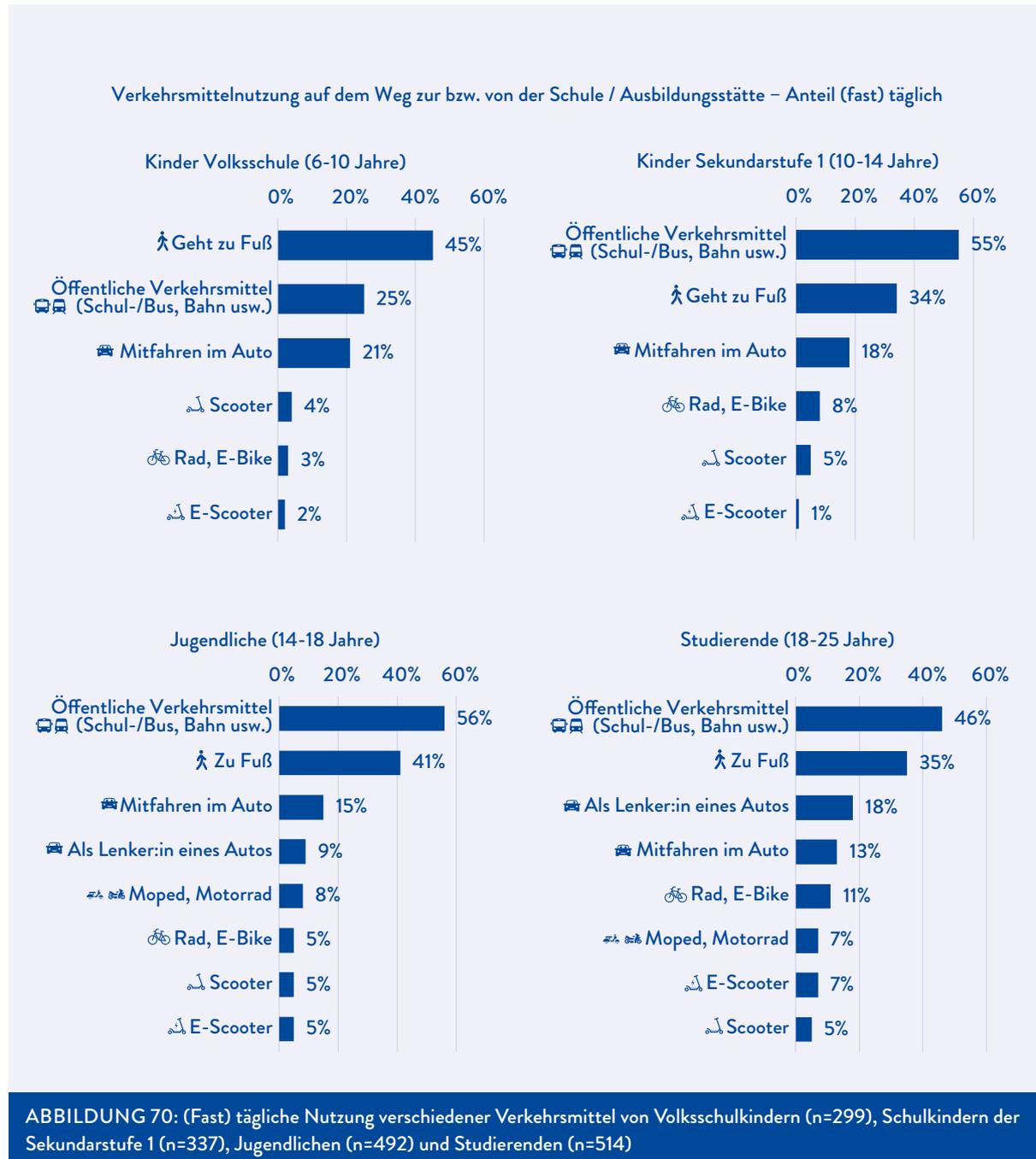


ABBILDUNG 69: Durchschnittliche Weglänge zur Schule bzw. Ausbildungsstätte (in Kilometern) von Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)

4.2.2 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

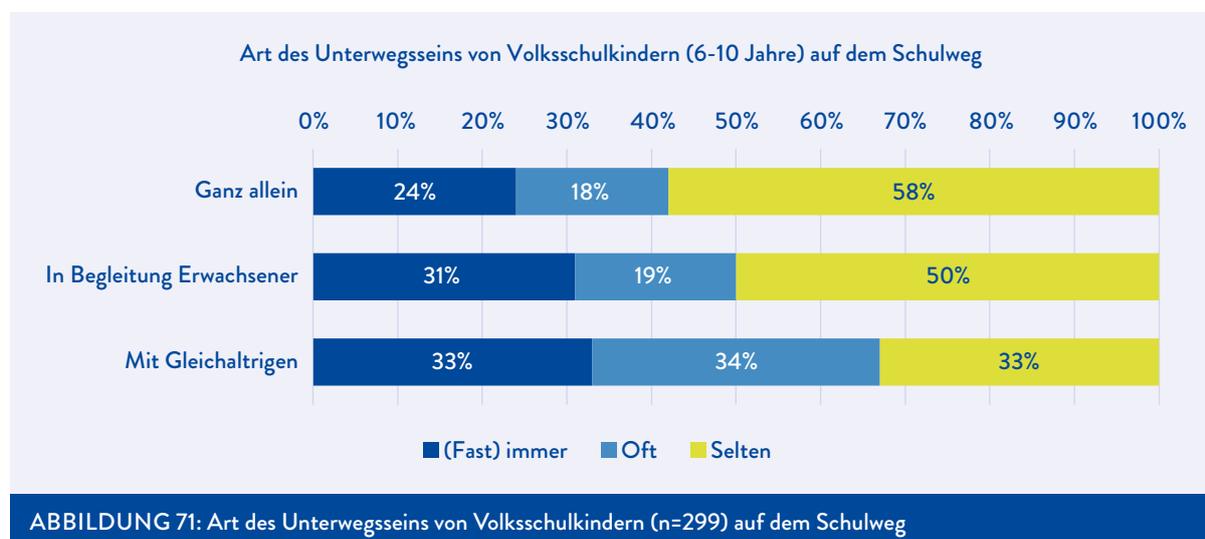
Hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung von Volksschulkindern, Schulkindern der Sekundarstufe 1, Jugendlichen und Studierenden am Weg von bzw. zur Schule bzw. Ausbildungsstätte zeigt sich, dass Volksschulkindern am häufigsten zu Fuß unterwegs sind: 45% der Volksschulkindern sind täglich zu Fuß unterwegs, gefolgt von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (25%) und dem Mitfahren im Auto (21%).



Bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 werden hingegen öffentliche Verkehrsmittel (55%) am häufigsten genutzt, gefolgt vom Zufußgehen (34%) und dem Mitfahren im Auto (18%). Das Fahrrad bzw. E-Bike wird von 8% fast täglich genutzt. Ähnlich verhält es sich bei den Jugendlichen (14-18 Jahre), auch diese sind am häufigsten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (56%) unterwegs. Im Vergleich zu den Schulkindern (<14 Jahre) sind diese jedoch häufiger zu Fuß (41%) und zusätzlich auch als Lenker:in eines Autos (9%) oder mit dem Motorrad (8%) unterwegs. Auch Studierende sind am häufigsten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (46%) sowie zu Fuß (35%) unterwegs, 18% fahren jedoch täglich oder fast täglich selbst mit dem Auto und immerhin 11% mit dem Rad bzw. E-Bike zur Ausbildungsstätte.

4.2.3 BEGLEITUNG

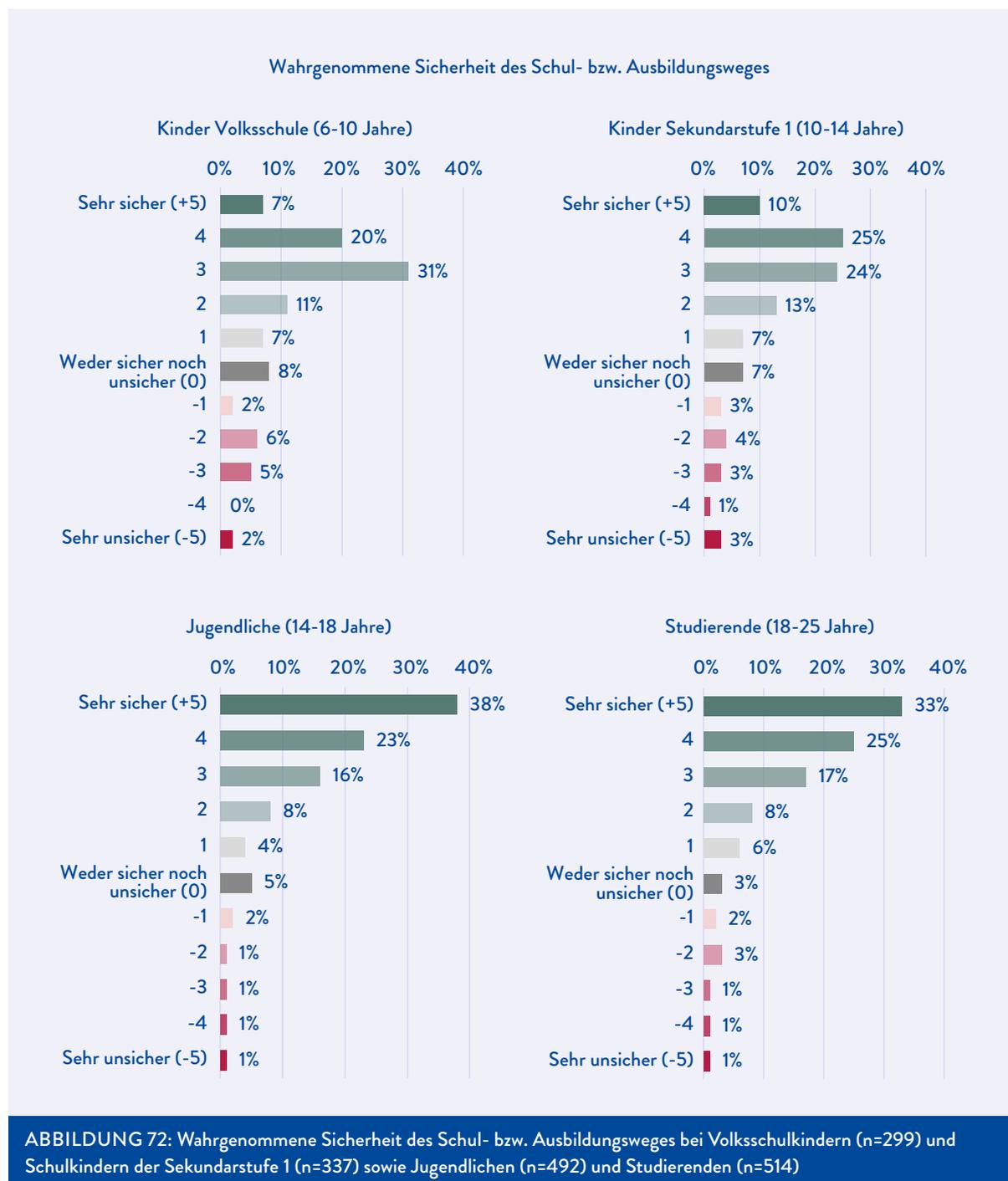
Betrachtet man, ob und in welcher Begleitung 6- bis 10-jährige Volksschulkinder auf dem Schulweg unterwegs sind, wird deutlich, dass 42% der Volksschüler:innen (fast) immer (24%) oder oft (18%) ganz allein auf dem Schulweg unterwegs sind. Am häufigsten sind Volksschulkinder auf dem Schulweg mit Gleichaltrigen oder in Begleitung Erwachsener unterwegs: Etwa zwei Drittel (67%) der Volksschulkinder sind (fast) immer (33%) oder oft (34%) mit Gleichaltrigen unterwegs; die Hälfte (50%) der Volksschüler:innen ist (fast) immer (31%) oder oft (19%) in Begleitung Erwachsener auf dem Schulweg unterwegs.



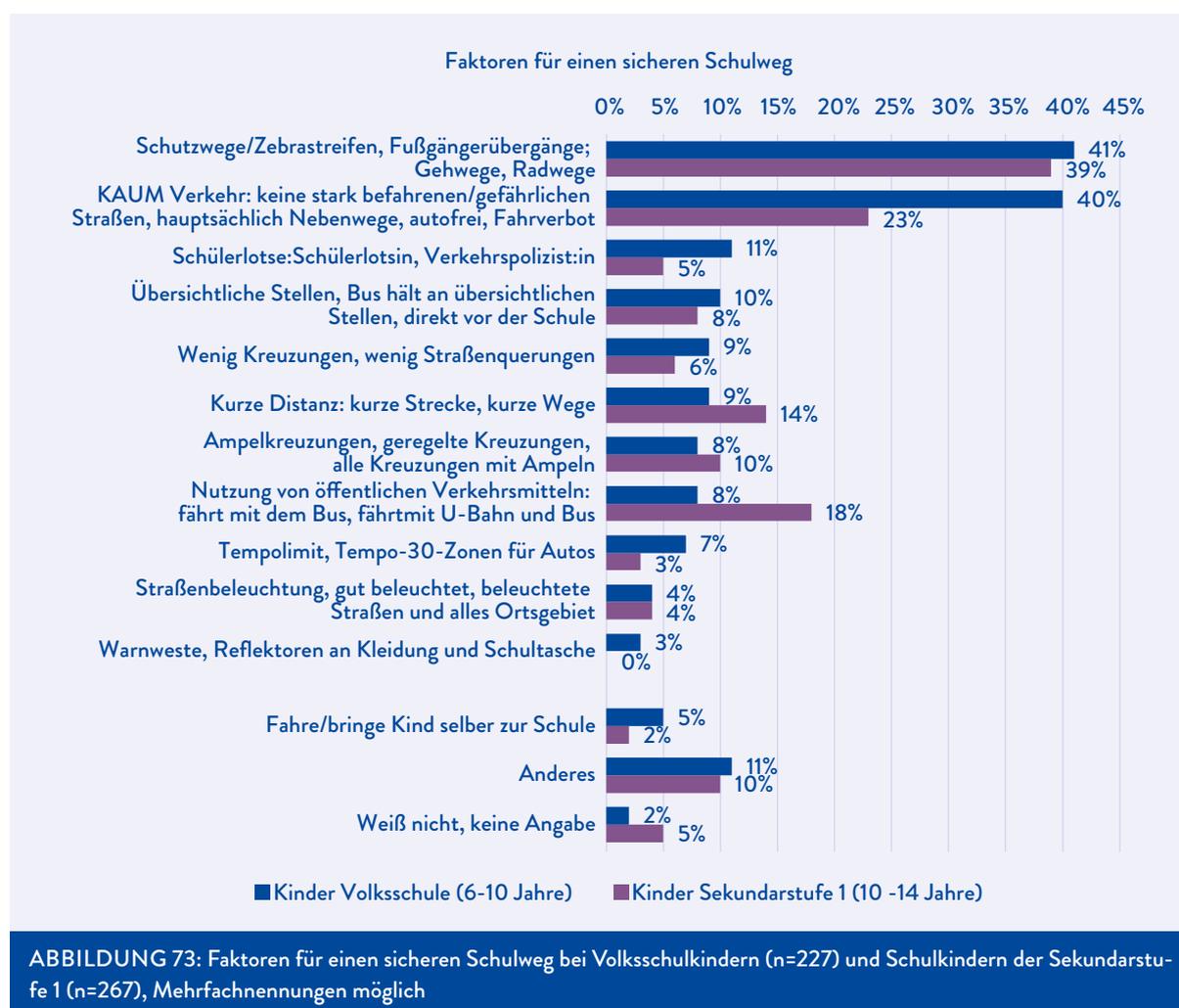
4.2.4 WAHRGENOMMENE SICHERHEIT

Beim Blick auf die wahrgenommene Sicherheit von Schul- bzw. Ausbildungswegen für Volksschulkinder, Schulkindern der Sekundarstufe 1, Jugendliche und Studierende wird deutlich, dass der Schulweg von Volksschulkindern als unsicherer eingestuft wird als jener von Schulkindern der Sekundarstufe 1 und insbesondere jener von Jugendlichen. Der Schulweg von Volksschulkindern wird nur von 27% der Eltern als sehr sicher (7%) oder (eher) sicher (20%) eingestuft, bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 gaben hingegen mehr als ein Drittel der Eltern (35%) an, dass der Schulweg sehr sicher (10%) oder (eher) sicher (25%) ist. Jugendliche empfinden ihren Schul- bzw. Ausbildungsweg nochmals deutlich sicherer: 61% der Jugendli-

chen bewerteten den Schul- bzw. Ausbildungsweg als sehr sicher (38%) oder (eher) sicher (23%). Auch bei den Studierenden wird der Ausbildungsweg überwiegend als sicher eingestuft: 58% der Studierenden empfinden ihren Ausbildungsweg als sehr sicher (33%) oder (eher) sicher (25%).



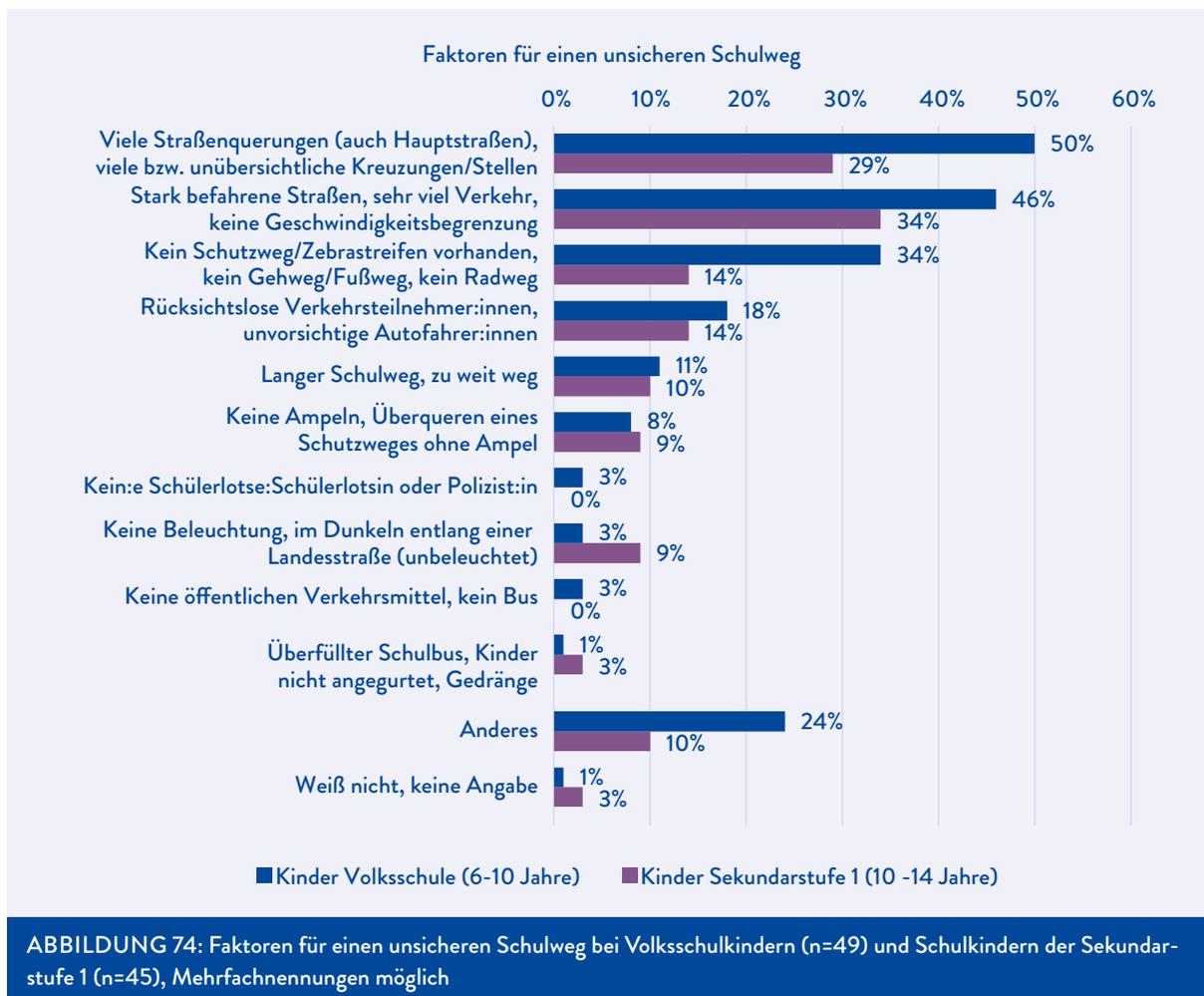
Hinsichtlich der Faktoren, die für die Eltern von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 ausschlaggebend für einen sicheren Schulweg sind, wird das *Vorhandensein von Geh- und Radinfrastruktur* wie z.B. Radwegen und Zebrastreifen sowohl bei Volksschulkindern (41%) als auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 (39%) am häufigsten genannt. Bei Volksschulkindern sind zudem Faktoren wie *wenig Verkehr* (40%) sowie die *Präsenz von Schülerlotsen:Schülerlotsinnen bzw. Verkehrspolizisten:Verkehrspolizistinnen* (11%) und das *Vorhandensein übersichtlicher (Querungs-)Stellen* (10%) die am häufigsten genannten Faktoren für einen sicheren Schulweg. Bei Schülern:Schülerinnen der Sekundarstufe 1 sind neben *wenig Verkehr* (23%) auch das *Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel* (18%) sowie eine *kurze Distanz des Schulwegs* (14%) die am häufigsten genannten Faktoren für einen sicheren Schulweg.



Als Gründe dafür, dass der Schulweg als unsicher bewertet wird, werden sowohl bei den Volksschulkindern als auch bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 *viele Straßenquerungen* und *stark befahrene Straßen* am häufigsten genannt.

Bei den Volksschulkindern werden *viele Straßenüberquerungen* (50%) am häufigsten als Faktor für einen unsicheren Schulweg genannt, gefolgt von *stark befahrenen Straßen* und *Nicht-Vor-*

handensein eines Schutzwegs (je 34%) sowie rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern:Verkehrsteilnehmerinnen (18%). Bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 werden hingegen stark befahrene Straßen (34%) am häufigsten als Grund genannt, gefolgt von vielen Straßenüberquerungen (29%) und wiederum nicht vorhandenen Schutzwegen und rücksichtslosen Verkehrsteilnehmern:Verkehrsteilnehmerinnen (jeweils 14%). Insgesamt wird im Vergleich zwischen Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 zudem deutlich, dass die genannten Faktoren für einen unsicheren Schulweg bei Volksschulkindern häufiger genannt werden als bei Schulkindern der Sekundarstufe 1.



4.2.5 MASSNAHMEN BEI DÄMMERUNG

Auf die Frage, ob bei Dämmerung besondere Maßnahmen getroffen werden, damit das Kind sicher unterwegs ist, gaben fast zwei Drittel der Eltern von Volksschulkindern (64%) an, dass sie besondere Maßnahmen treffen. Bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 gab hingegen nur etwa die Hälfte (51%) an, besondere Maßnahmen zum Schutz des Kindes am Schulweg bei Dämmerung zu treffen.

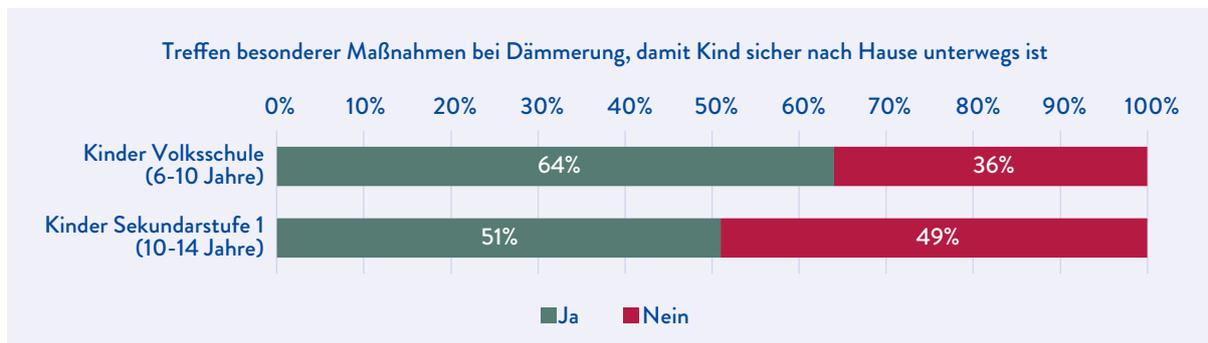


ABBILDUNG 75: Treffen besonderer Maßnahmen bei Dämmerung, damit das Kind sicher nach Hause unterwegs ist, bei Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337)

Betrachtet man den Anteil von Eltern von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1, die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung treffen, unterschieden nach deren vorher beschriebener Einschätzung der Sicherheit des Schulwegs, zeigt sich, dass sowohl Eltern von Volksschulkindern als auch Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 eher Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung treffen, je unsicherer der Schulweg ihrer Ansicht nach ist. So gaben vier Fünftel (80%) der Eltern von Volksschulkindern, die den Schulweg als unsicher einstufte, an, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung zu treffen, bei den Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 liegt dieser Anteil bei 68%. Wurde der Schulweg hingegen als sehr sicher eingestuft, liegt der Anteil der Eltern, die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung treffen, bei Volksschulkindern nur bei 58% und bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 sogar nur bei 43%.

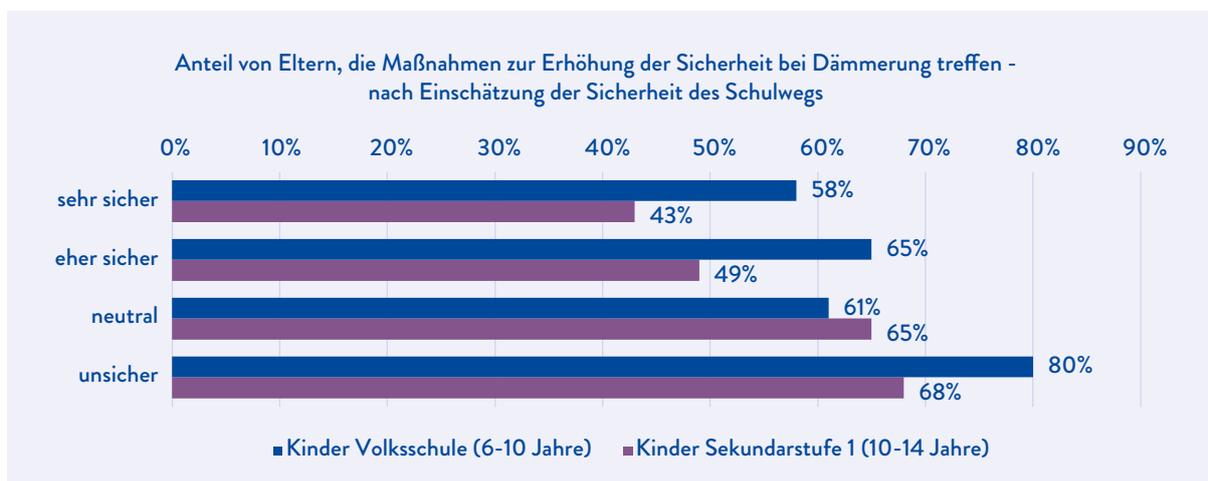
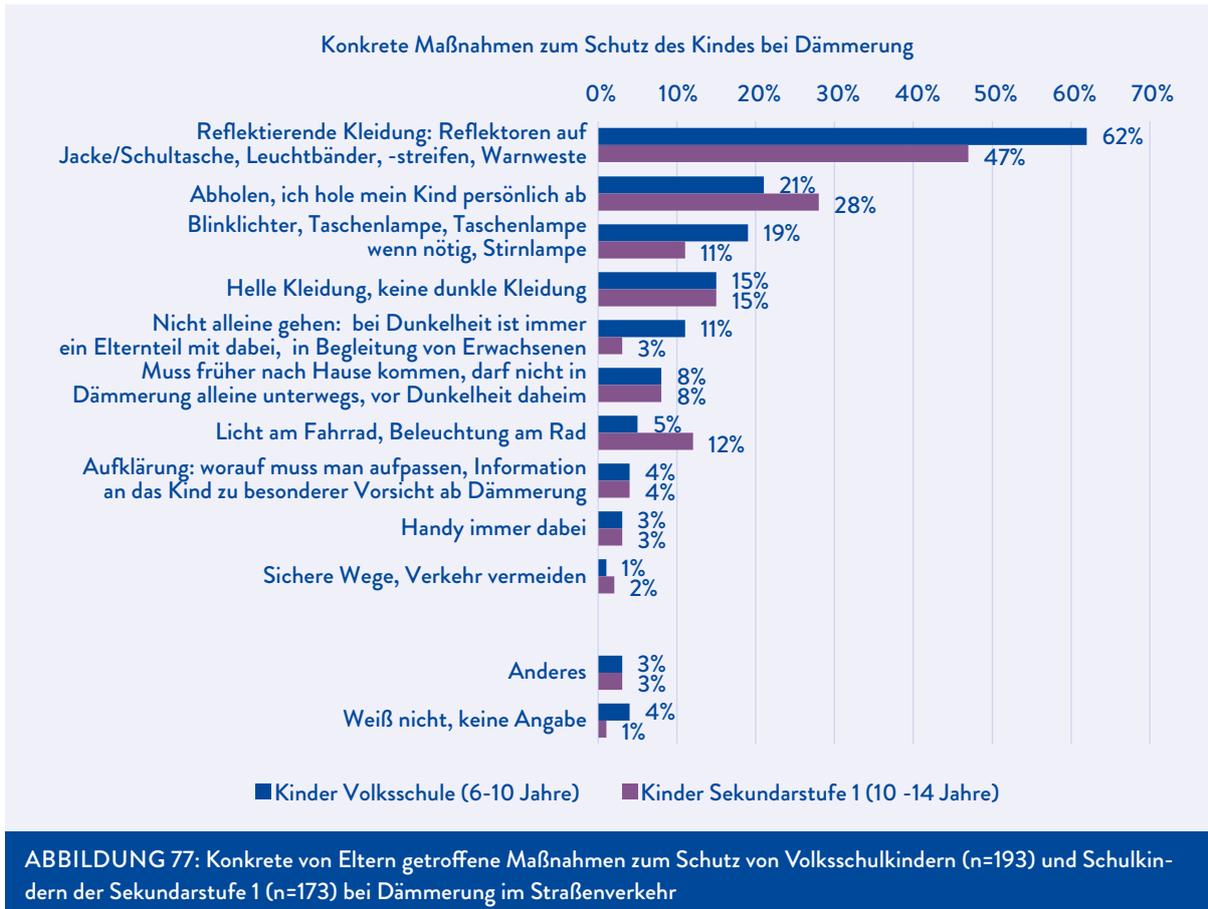


ABBILDUNG 76: Anteil von Eltern, die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung treffen, nach Einschätzung der Sicherheit des Schulwegs bei Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337)

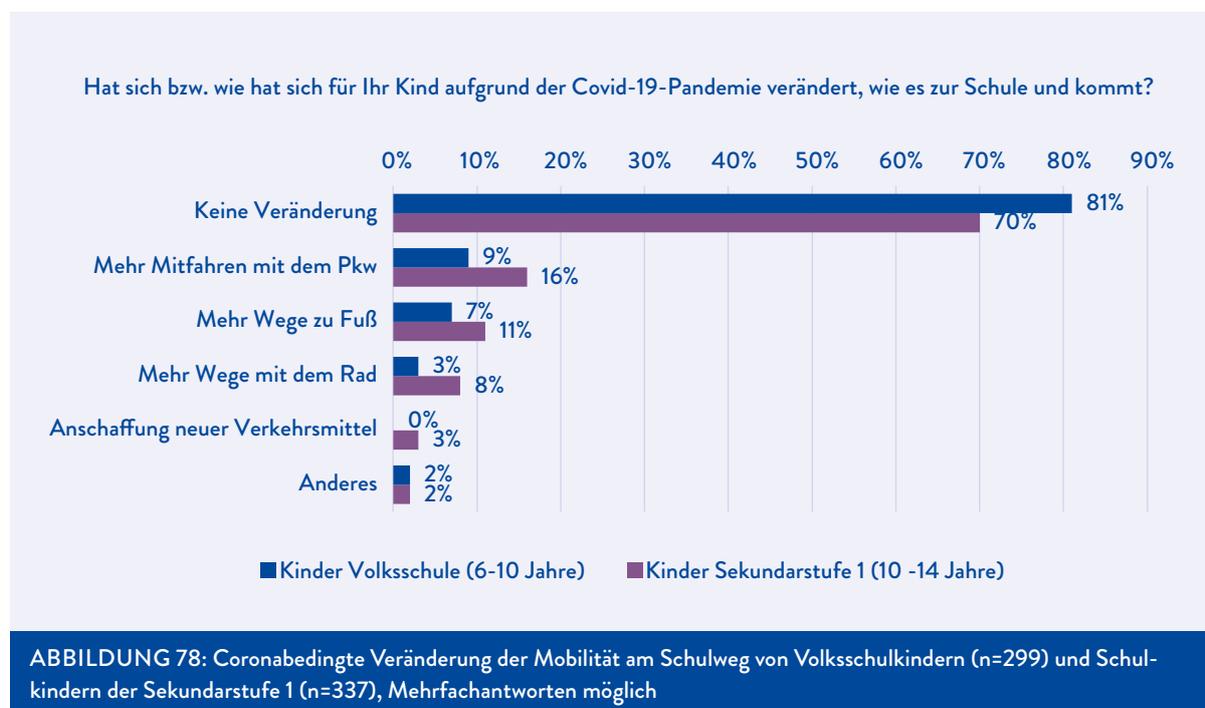
Danach gefragt, welche konkreten Maßnahmen von den Eltern zum Schutz des Kindes bei Dämmerung gesetzt werden, zeigt sich, dass sowohl bei Volksschulkindern als auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 am häufigsten auf *reflektierende Kleidung* verwiesen wird: Bei den Volksschulkindern gaben 62% der Eltern an, *reflektierende Kleidung* zu verwenden, bei den Eltern der Schulkinder der Sekundarstufe 1 lag dieser Anteil bei 47%. Nach Aussage der Eltern

der Volksschulkinder wird zudem *das Kind häufig abgeholt* (21%), es werden *Blinklichter oder Taschenlampen* (19%) oder *helle Kleidung* verwendet (15%). Von den Eltern der Schulkinder der Sekundarstufe 1 werden ähnliche Maßnahmen am häufigsten genannt, wobei das *Abholen der Kinder* (28%), die *Verwendung heller Kleidung* (15%) und insbesondere die Verwendung von *Licht bzw. Beleuchtung am Fahrrad* (12%) am häufigsten genannt werden.



4.2.6 VERÄNDERUNG DER MOBILITÄT DURCH DIE CORONA-PANDEMIE

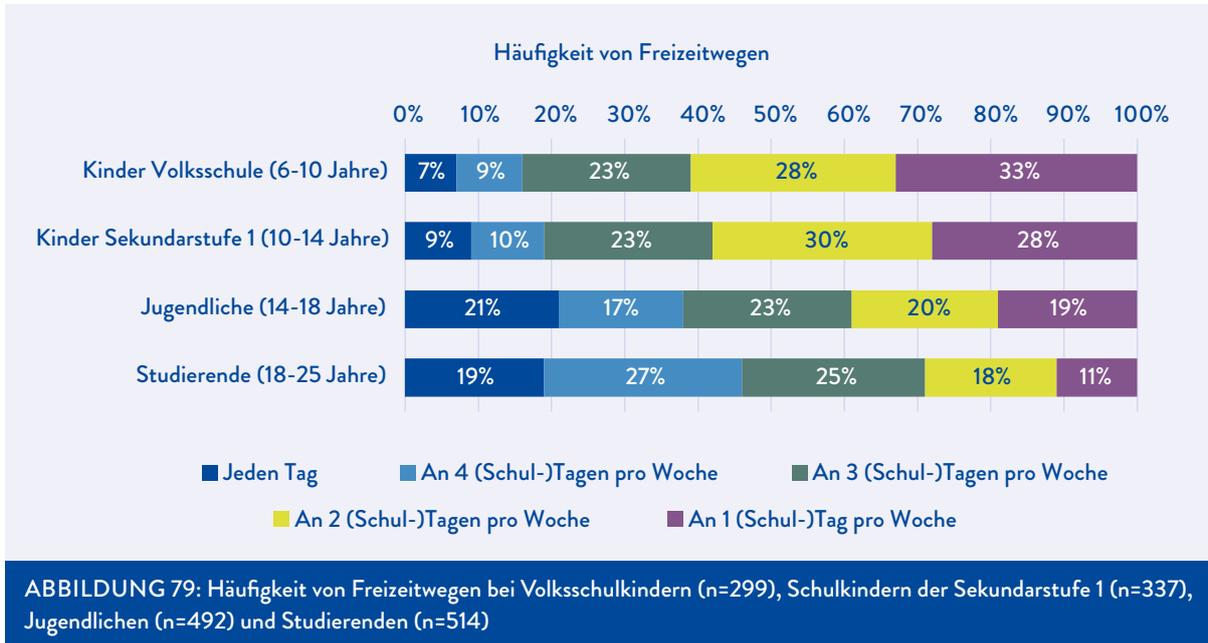
Hinsichtlich Veränderungen der Mobilität am Schulweg von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 aufgrund der Corona-Pandemie zeigt sich, dass es insbesondere bei Volksschulkindern zum größten Teil keine Veränderungen der Mobilität am Schulweg gab: 81% der Eltern von Volksschulkindern gaben an, dass sich die Mobilität ihrer Kinder am Schulweg aufgrund der Pandemie nicht verändert hat; 19% gaben an, dass sich die Mobilität am Schulweg verändert hat. Hierbei wird vor allem genannt, dass ihre Kinder nun mehr mit dem Pkw mitfahren (9%) und andererseits mehr Wege zu Fuß absolviert werden (7%). Bei den Eltern der Schulkinder der Sekundarstufe 1 verweisen hingegen zumindest 30% auf Veränderungen in der Mobilität ihrer Kinder am Schulweg aufgrund der Covid-19-Pandemie. Hierbei fahren die Kinder nun deutlich häufiger mit dem Pkw mit (16%), gehen mehr Wege zu Fuß (11%) und fahren mehr Wege mit dem Rad (8%).



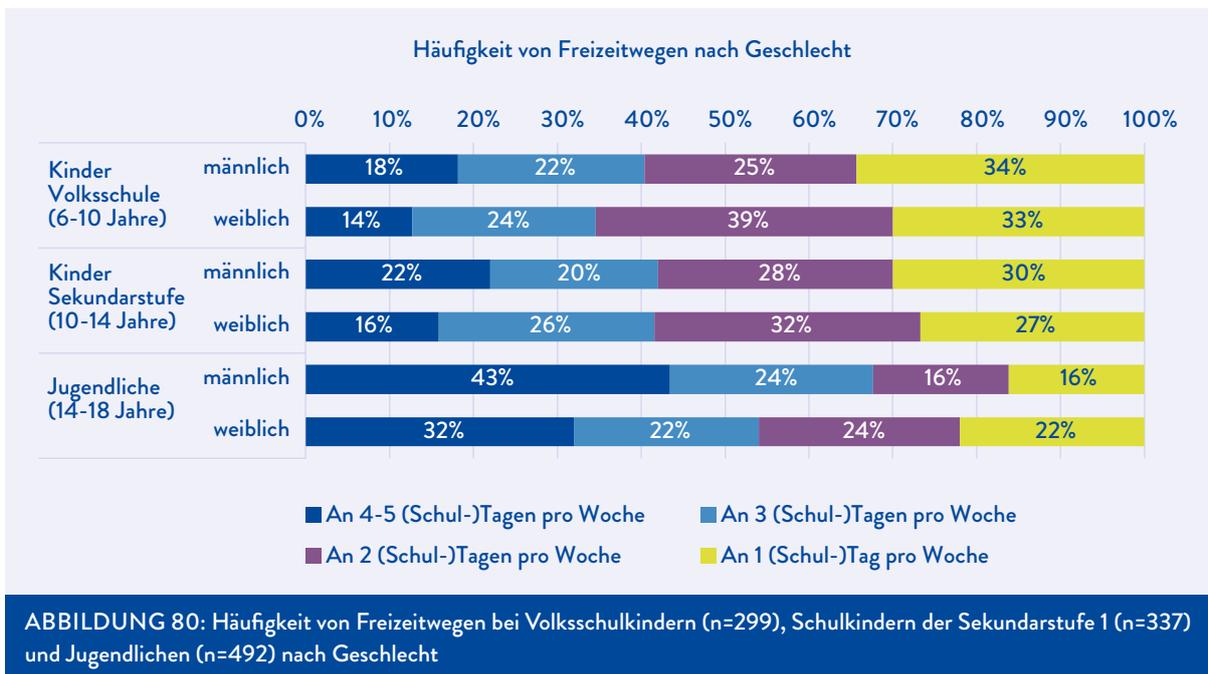
4.3 FREIZEITWEGE

4.3.1 HÄUFIGKEIT

Die Häufigkeit von Freizeitwegen steigt mit zunehmendem Alter an: Bei den Volksschulkindern gaben 39% an zumindest 3 (Schul-)Tagen pro Woche Freizeitwege an, bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 beträgt dieser Anteil 42%, und in der Gruppe der Jugendlichen legen 61% an zumindest 3 (Schul-)Tagen pro Woche Freizeitwege zurück. Bei den Studierenden liegt der Anteil jener, die an zumindest 3 Tagen pro Woche Freizeitwege haben, sogar bei 71%.

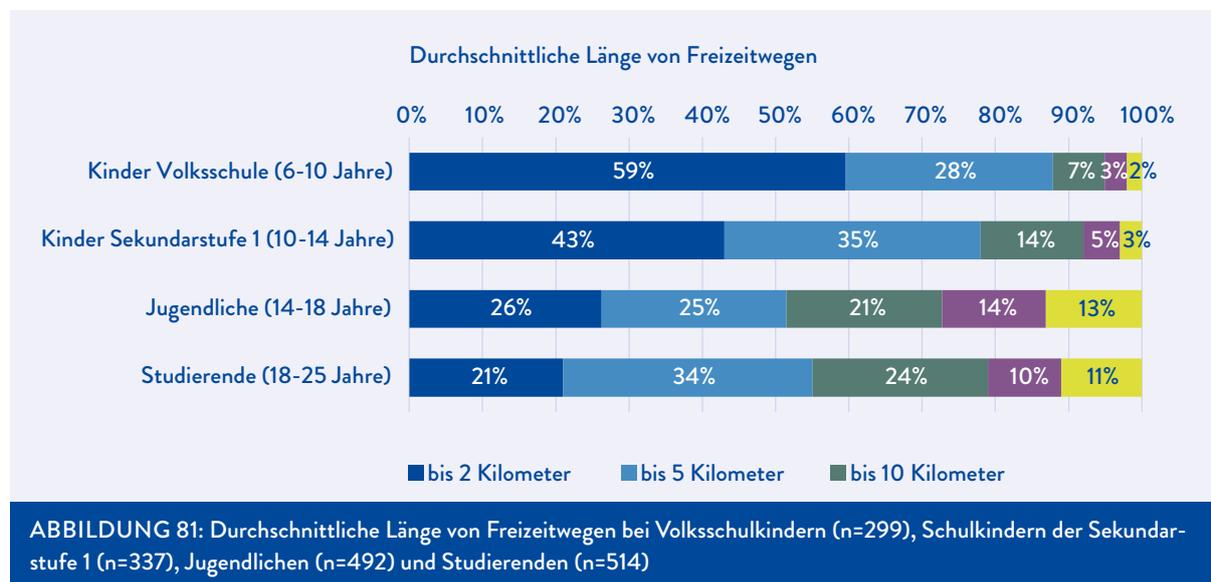


Betrachtet man die Häufigkeit von Freizeitwegen nach dem Geschlecht der Nutzenden, wird deutlich, dass insbesondere bei Jugendlichen, jedoch auch (wenn auch in nicht so starker Ausprägung) bei Volksschulkindern Jungen häufiger Freizeitwege zurücklegen als Mädchen. Bei den männlichen Jugendlichen haben etwa zwei Drittel (67%) an zumindest 3 (Schul-)Tagen pro Woche Freizeitwege, bei den weiblichen Jugendlichen sind es hingegen nur 54%. Bei den Volksschulkindern weisen Jungen mit einem Anteil von 40%, die zumindest an 3 (Schul-)Tagen pro Woche Freizeitwege haben, ebenso einen etwas höheren Anteil auf als Mädchen (38%). Bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 zeigen sich hinsichtlich der Häufigkeit von Freizeitwegen nach dem Geschlecht kaum Unterschiede (jeweils 42% mit Freizeitwegen an zumindest 3 (Schul-)Tagen bei Jungen und Mädchen).

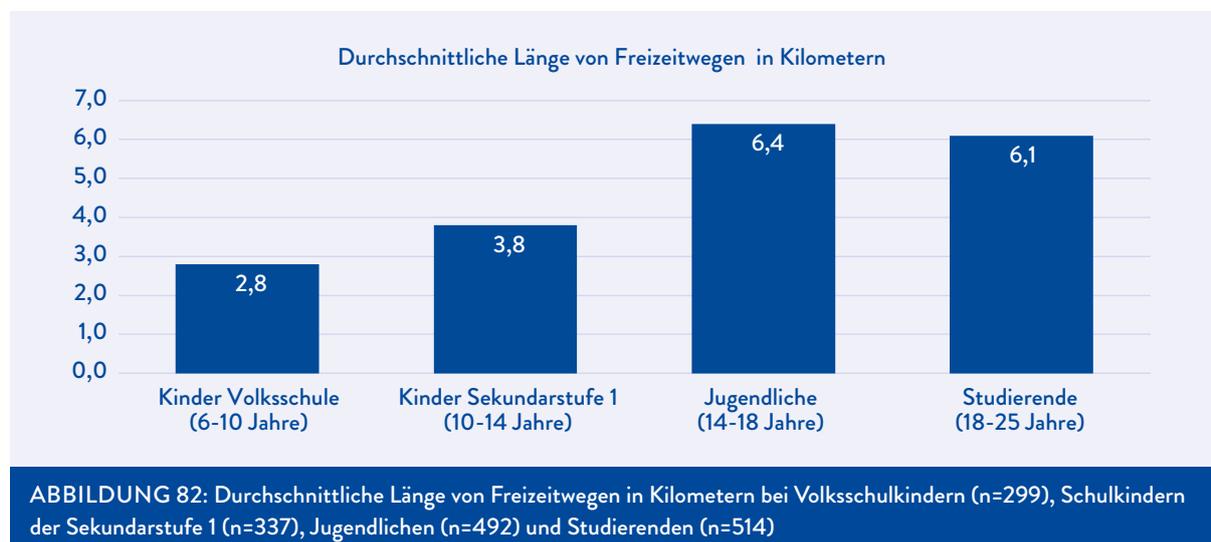


4.3.2 WEGLÄNGEN

Auch die Weglängen der Freizeitwege steigen prinzipiell mit zunehmendem Alter an. Während bei 59% der Volksschulkinder die durchschnittliche Länge von Freizeitwegen weniger als 2 km beträgt, liegt dieser Anteil bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 bei nur mehr etwa 43% und bei Jugendlichen sogar nur bei 26%. Bei 27% der Jugendlichen beträgt die durchschnittliche Länge von Freizeitwegen hingegen über 10 bis 15 km (14%) oder über 15 km (13%). Auch bei den Studierenden zeigen sich mit 21%, die Freizeitwege mit einer durchschnittlichen Länge von unter 2 km aufweisen sowie gleichfalls 21%, deren Freizeitwege durchschnittlich über 10 bis 15 km (10%) oder über 15 km (11%) lang sind, deutlich längere Freizeitwege als bei Volksschulkindern oder Schulkindern der Sekundarstufe 1.

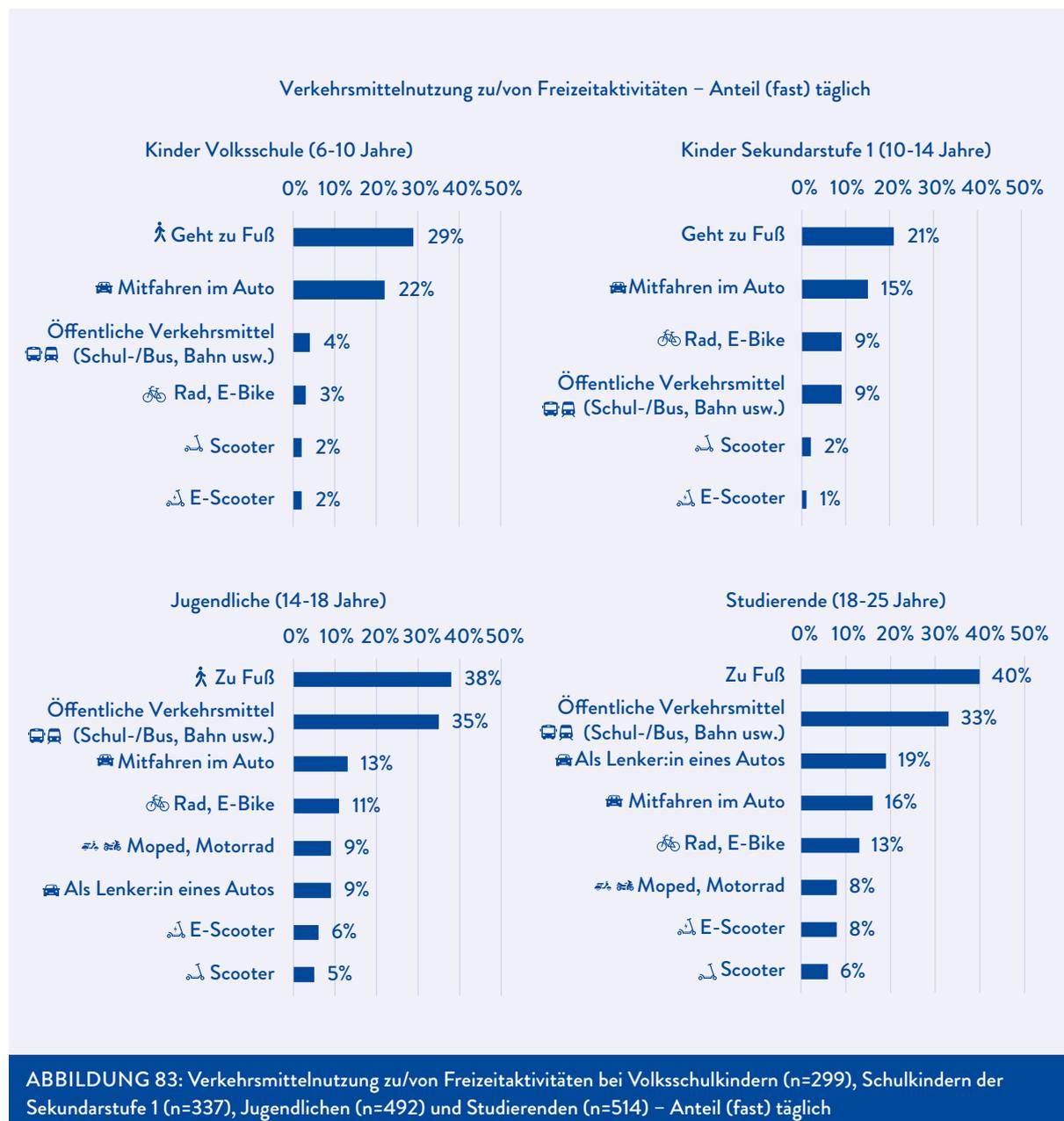


Auch der Blick auf die durchschnittliche Länge von Freizeitwegen in Kilometern zeigt nochmals, dass die Freizeitwege insbesondere bei Jugendlichen (6,4 km) und Studierenden (6,1 km) durchschnittlich länger sind als bei Volksschulkindern (2,8 km) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (3,8 km).



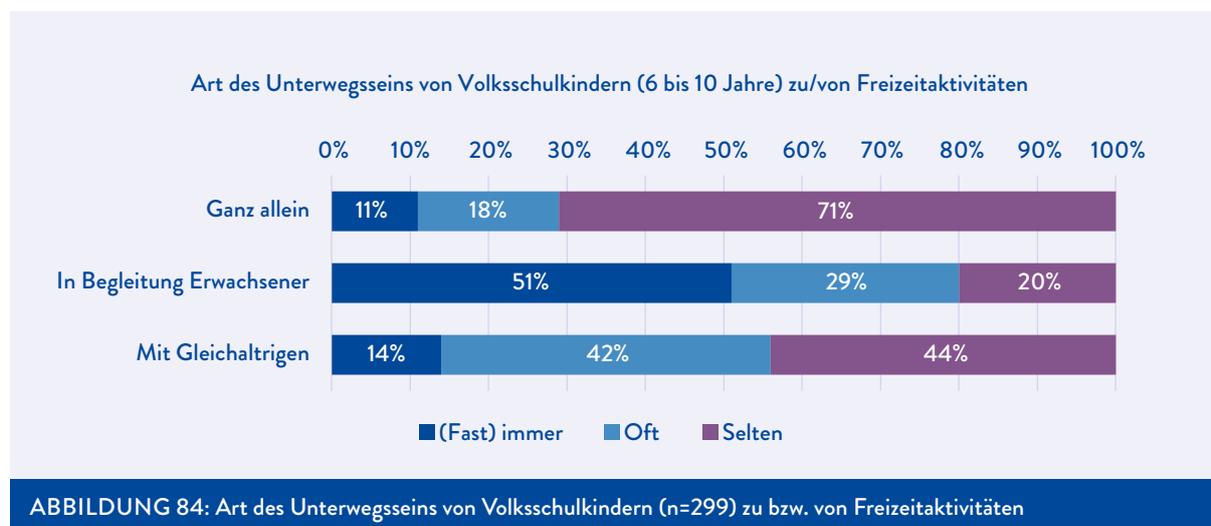
4.3.3 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Alle untersuchten Altersgruppen sind auf Freizeitwegen am häufigsten zu Fuß unterwegs: Der Anteil jener, die (fast) täglich auf Freizeitwegen zu Fuß unterwegs sind, liegt dabei bei Studierenden (40%) und Jugendlichen (38%) deutlich höher als bei Volksschulkindern (29%) und insbesondere Schulkindern der Sekundarstufe 1 (21%). Während jedoch besonders Volksschulkindern auf Freizeitwegen auch häufig im Auto mitfahren (22%), nutzen insbesondere Jugendliche (35%) und Studierende (33%) deutlich häufiger öffentliche Verkehrsmittel bzw. sind Studierende auch häufig selbst Lenker:in eines Pkw (19%). Die Nutzung des Rads (bzw. E-Bikes) auf Freizeitwegen nimmt mit zunehmendem Alter zu: Während der Anteil jener, die das Rad bzw. E-Bike (fast) täglich am Freizeitweg nutzen, bei Volksschulkindern bei 3% und bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 bei 9% liegt, beträgt dieser Anteil bei den Jugendlichen 11% und bei den Studierenden sogar 13%.



4.3.4 BEGLEITUNG

Betrachtet man, wie Volksschulkinder zu bzw. von Freizeitaktivitäten unterwegs sind, wird deutlich, dass nur 29% der Volksschüler:innen (fast) immer (11%) oder oft (18%) ganz allein zu bzw. von Freizeitaktivitäten unterwegs sind. Am häufigsten sind Volksschulkinder auf Freizeitwegen in Begleitung Erwachsener unterwegs: etwa 80% der Volksschulkinder sind (fast) immer (51%) oder oft (29%) in Begleitung Erwachsener auf Freizeitwegen unterwegs. Zumindest etwas mehr als die Hälfte der Volksschulkinder (54%) sind (fast) immer (14%) oder oft (42%) mit Gleichaltrigen auf Freizeitwegen unterwegs.



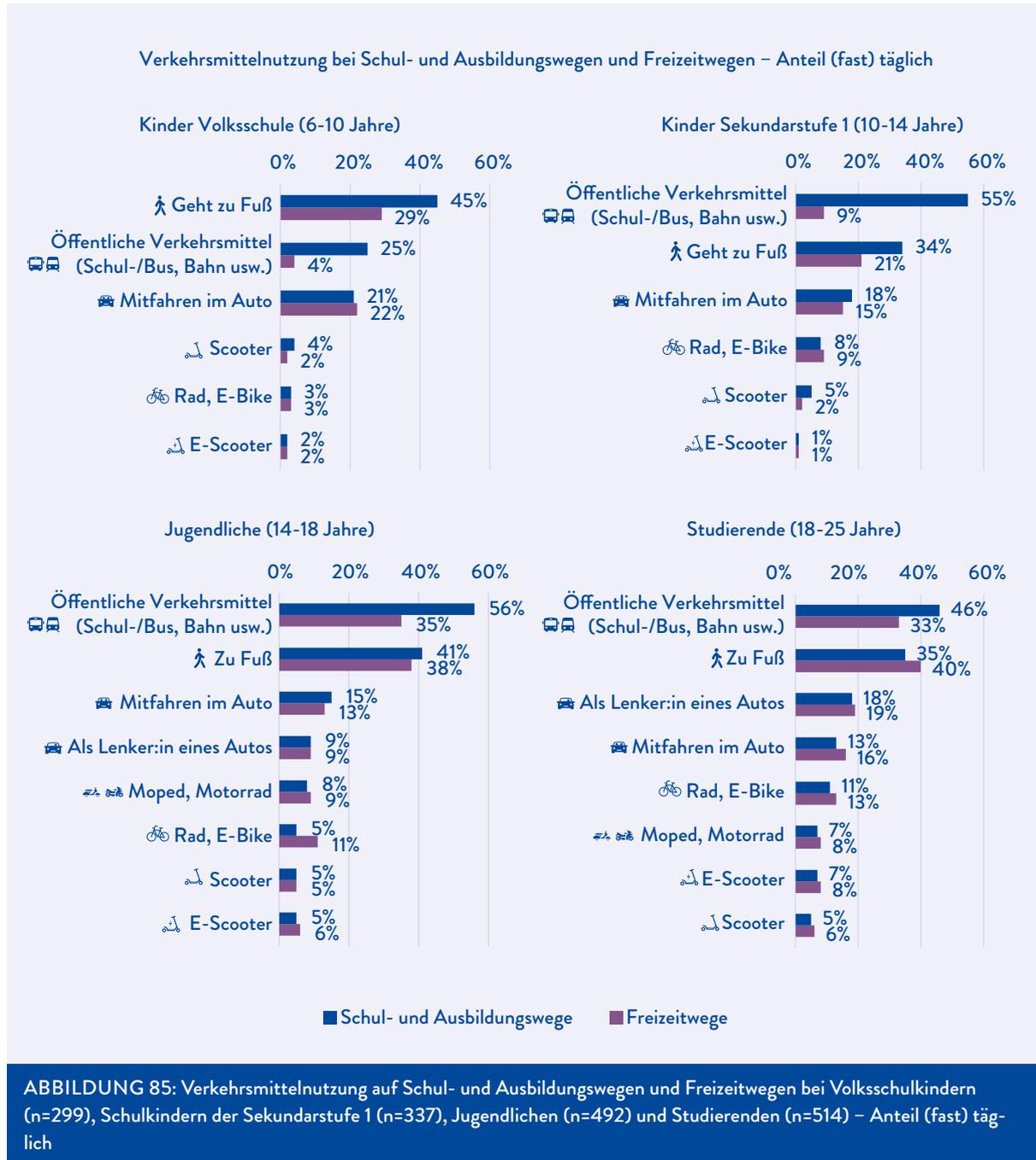
4.4 VERGLEICH SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE – FREIZEITWEGE

4.4.1 VERKEHRSMITTELNUTZUNG

Vergleicht man die Verkehrsmittelnutzung auf Schul- bzw. Ausbildungswegen und Freizeitwegen, wird deutlich, dass insbesondere Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 in der Freizeit öffentliche Verkehrsmittel deutlich weniger nutzen als auf Schulwegen: Während der Anteil der Volksschulkinder bzw. der Schulkinder der Sekundarstufe 1, die öffentliche Verkehrsmittel (fast) täglich auf Freizeitwegen nutzen, bei 4% bzw. 9% liegt, liegen die entsprechenden Anteile auf Schulwegen bei 25% bzw. 55%. Auch bei Jugendlichen und Studierenden zeigt sich die geringere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in der Freizeit im Vergleich zu Schul- und Ausbildungswegen, wenngleich in nicht so deutlichem Ausmaß.

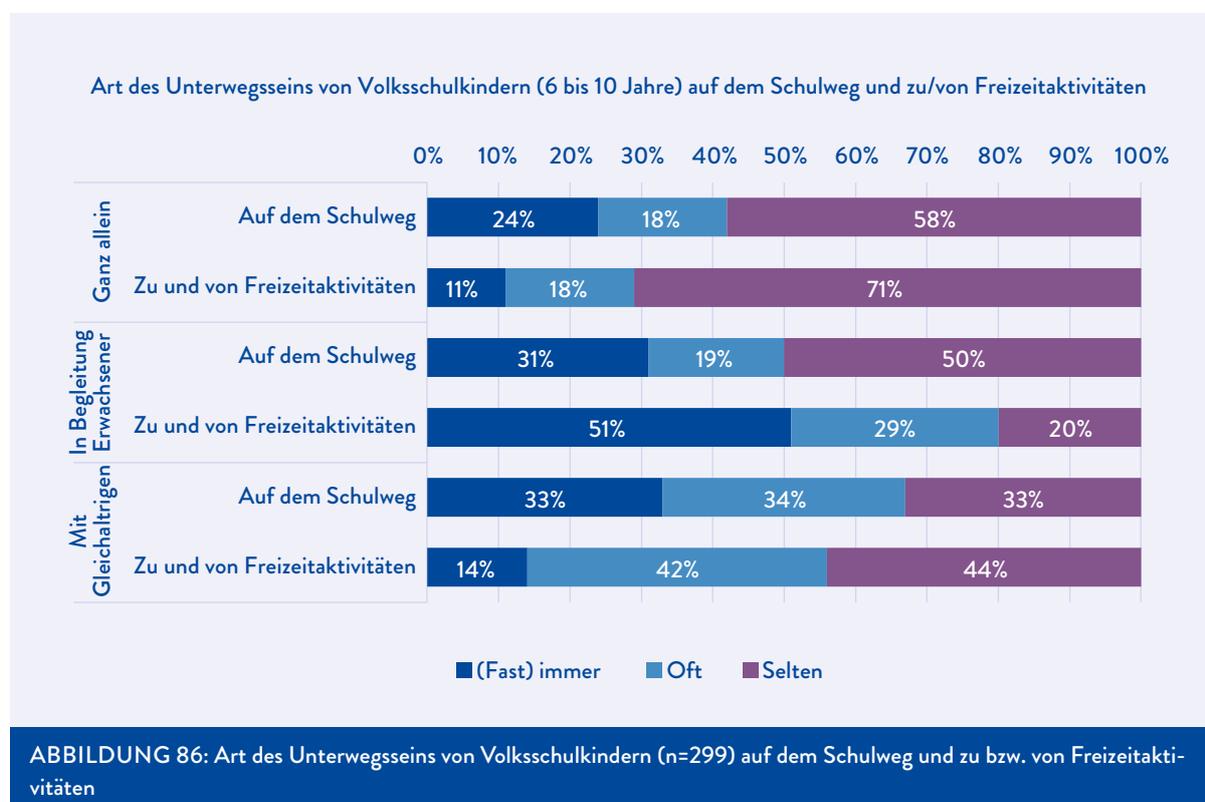
Hingegen zeigt sich vor allem bei Jugendlichen, jedoch auch bei Studierenden und Schulkindern der Sekundarstufe 1, dass diese in der Freizeit häufiger mit dem Fahrrad bzw. E-Bike unterwegs sind als am Schul- bzw. Ausbildungsweg. Während 11% der Jugendlichen in der Freizeit (fast) täglich das Fahrrad bzw. E-Bike nutzen, sind es am Schul- bzw. Ausbildungsweg nur 5%. Auch bei Studierenden (13%) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (9%) zeigen sich auf

Freizeitwegen höhere Anteile für die (fast) tägliche Nutzung des Fahrrads bzw. E-Bikes als auf Schul- und Ausbildungswegen (11% bzw. 8%).



4.4.2 BEGLEITUNG

Volksschulkinder sind auf Freizeitwegen deutlich häufiger in Begleitung Erwachsener unterwegs als auf Schulwegen: Während 80% der Volksschulkinder auf Freizeitwegen (fast) immer (51%) oder oft (29%) in Begleitung Erwachsener unterwegs sind, sind es auf Schulwegen nur 50% (31% (fast) immer, 19% oft). Hingegen sind Volksschulkinder auf Schulwegen häufiger ganz allein oder mit Gleichaltrigen unterwegs als auf Freizeitwegen. 42% der Volksschulkinder sind am Schulweg (fast) immer (24%) oder oft (18%) allein unterwegs, auf Freizeitwegen sind hingegen nur 29% (fast) immer (11%) oder oft (18%) allein unterwegs. Mit Gleichaltrigen sind auf Schulwegen etwa zwei Drittel (67%) der Volksschulkinder (fast) immer (33%) oder oft (34%) unterwegs, auf Freizeitwegen sind hingegen nur 56% (fast) immer (14%) oder oft (42%) mit Gleichaltrigen unterwegs.



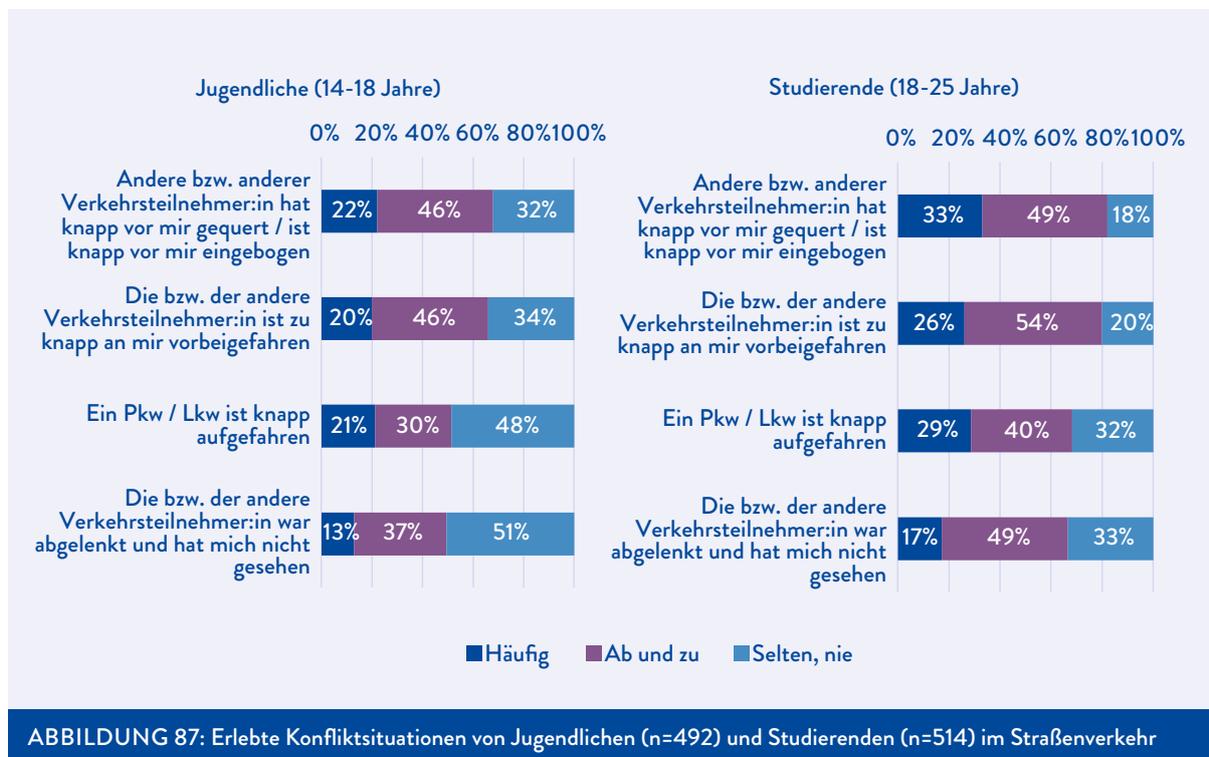
4.4.3 KONFLIKTSITUATIONEN

Jugendliche und Studierende¹⁴ wurden auch nach erlebten Konfliktsituationen befragt. Zwar gaben Studierende grundsätzlich etwas häufiger an, die verschiedenen Arten von Konfliktsituationen erlebt zu haben als Jugendliche, jedoch wurde sowohl von den Studierenden als auch von den Jugendlichen am häufigsten vor allem sowohl *knappes Queren bzw. Einbiegen* als auch *knappes Vorbeifahren* wahrgenommen. So wird von 68% der Jugendlichen *knappes Queren bzw. Abbiegen* häufig (22%) bzw. ab und zu (46%) erlebt, und auch *knappes Vorbeifahren* wird von insgesamt zwei Drittel (66%) der Jugendlichen häufig (20%) oder zumindest ab und zu (46%) erlebt. Das *knappe Auffahren eines Pkw oder Lkw* wird hingegen nur von etwa der Hälfte

14 Die Frage nach Konfliktsituationen wurde nur jenen Altersgruppen gestellt, die den Fragebogen selbst ausfüllten, also Jugendlichen und Studierenden.

te der Jugendlichen (51%) häufig (21%) oder ab und zu (30%) erlebt und auch, dass *andere Verkehrsteilnehmer:innen abgelenkt waren und einen nicht gesehen haben*, wird nur von der Hälfte der Jugendlichen (50%) häufig (13%) oder ab und zu (37%) erlebt.

Bei den Studierenden gaben 82% an, *knappes Queren bzw. Abbiegen* häufig (33%) oder ab und zu (49%) erlebt zu haben, und 80% gaben an, *knappes Vorbeifahren* häufig (26%) oder ab und zu (54%) erlebt zu haben. Das *knappe Auffahren eines Pkw oder Lkw* wird immerhin noch von 69% der Studierenden häufig (29%) oder ab und zu (40%) erlebt; dass *andere Verkehrsteilnehmer:innen abgelenkt waren und einen nicht gesehen haben*, wird von etwa zwei Drittel der Studierenden (66%) häufig (17%) oder ab und zu (49%) erlebt.



4.4.4 HÄUFIGKEIT VON UNFÄLLEN

Blickt man auf die Straßenverkehrsunfälle von Volksschulkindern, Schulkindern der Sekundarstufe 1, Jugendlichen und Studierenden innerhalb der letzten 3 Jahre, wird deutlich, dass der Anteil von Volksschulkindern, die in den letzten drei Jahren einen oder mehrere Unfälle im Straßenverkehr hatten, 12% beträgt und sich mit 13% auch ein ähnlicher Anteil bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 zeigt. Jugendliche und Studierende gaben hingegen deutlich häufiger an, in den letzten 3 Jahren einen oder mehrere Unfälle im Straßenverkehr gehabt zu haben: 30% der Jugendlichen und 31% der Studierenden gaben an, in den letzten 3 Jahren einen oder mehrere Unfälle im Straßenverkehr gehabt zu haben.

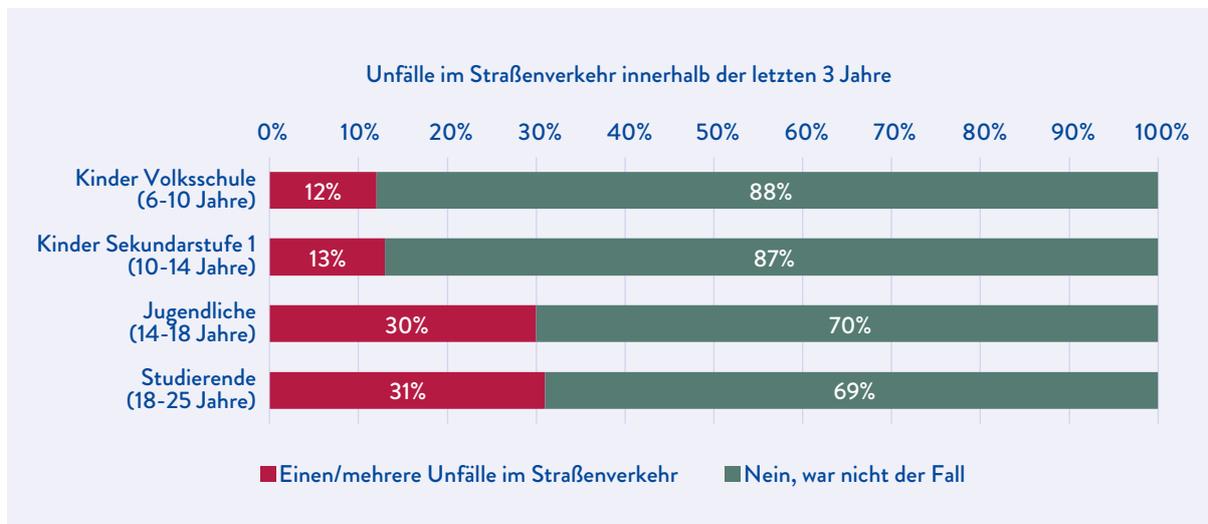


ABBILDUNG 88: Unfälle im Straßenverkehr innerhalb der letzten 3 Jahre bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)

Betrachtet man die Anzahl der Unfälle von jenen Volksschulkindern, Schulkindern der Sekundarstufe 1, Jugendlichen und Studierenden, die in den letzten 3 Jahren Unfälle im Straßenverkehr erlebt haben, zeigt sich, dass Volksschul Kinder und Schul Kinder der Sekundarstufe 1 etwas häufiger mehr als einen Unfall erlebt haben als Jugendliche und Studierende: Während der Anteil von nur einem erlebten Unfall bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 jeweils 52% beträgt, liegt dieser bei Jugendlichen bei 55% und bei Studierenden sogar bei 60%. Die durchschnittliche Anzahl von erlebten Unfällen liegt bei Studierenden (1,7) und Jugendlichen (1,8) etwas niedriger als bei Volksschulkindern (1,9) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (2,0).

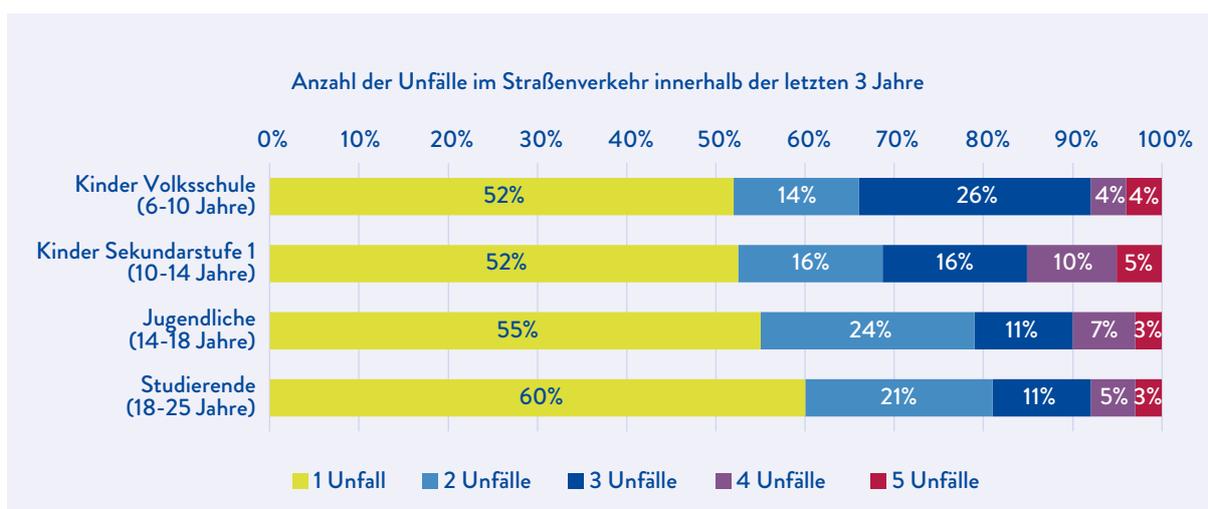


ABBILDUNG 89: Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr innerhalb der letzten 3 Jahre bei jenen Volksschulkindern (n=35), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=43), Jugendlichen (n=148) und Studierenden (n=157) mit Unfällen

4.4.5. BEHANDLUNG DER UNFALLVERLETZUNGEN

Betrachtet man die Behandlungsart von Verletzungen nach Unfällen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung bzw. Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle, wird deutlich, dass es sich insbesondere nach Unfällen von Volksschulkindern um Verletzungen handelt, die nicht behandelt bzw. selbst behandelt wurden, wohingegen insbesondere Studierende nach den Unfällen häufiger im Krankenhaus stationär behandelt werden mussten. Während bei Volksschulkindern etwa zwei Drittel (66%) der Verletzungen nach Verkehrsunfällen nicht behandelt bzw. selbst behandelt wurden, sind es bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 und Jugendlichen nur mehr etwa die Hälfte (51% bzw. 47%) und bei Studierenden sogar nur 37%. Stattdessen liegt der Anteil von Unfällen, deren Verletzungen im Krankenhaus stationär behandelt werden mussten, bei Studierenden (11%) deutlich höher als bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 (6%) und Volksschulkindern, die bei keinem Unfall im Krankenhaus stationär behandelt werden mussten. Auffallend ist allein, dass nach immerhin einem Viertel (25%) der Unfälle von Schulkindern der Sekundarstufe 1 diese im Krankenhaus ambulant behandelt werden mussten – der höchste Anteil im Vergleich der vier Gruppen.

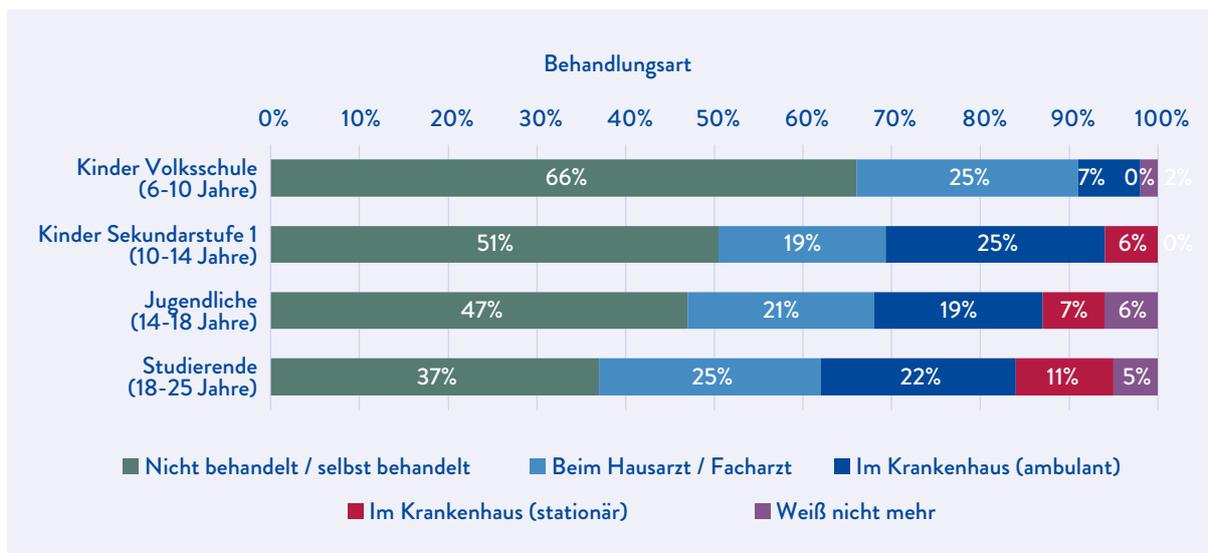
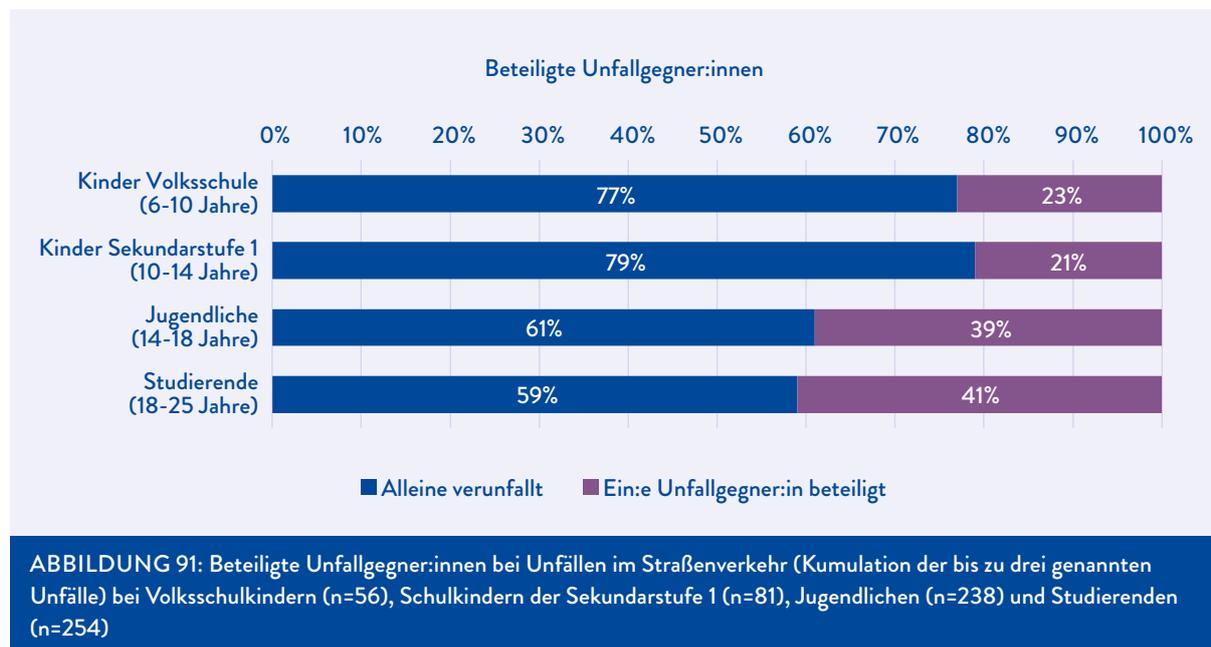


ABBILDUNG 90: Unfälle im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81), Jugendlichen (n=238) und Studierenden (n=254)

4.4.6 UNFALLGEGNER:INNEN

Hinsichtlich der Unfallgegner:innen bei den Unfällen im Straßenverkehr wird deutlich, dass es sich vor allem bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 um Alleinunfälle ohne Beteiligung eines Unfallgegners handelte. Bei Volksschulkindern verunfallten bei den berichteten Unfällen 77% allein, bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 sogar 79%. Bei Jugendlichen (39%) und insbesondere bei den Studierenden (41%) war an den Unfällen hingegen häufiger ein:e Unfallgegner:in beteiligt als bei Volksschulkindern (23%) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (21%).



4.4.7 UNFALLANZEIGE

Hinsichtlich der Frage, ob bzw. bei welcher Institution der Unfall angezeigt wurde, wird deutlich, dass vor allem Unfälle von Volksschulkindern nicht angezeigt werden (79%), wohingegen nur 32% der Unfälle von Studierenden nicht angezeigt wurden. Werden Unfälle angezeigt, dann sowohl Unfälle von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 als auch jene von Jugendlichen und Studierenden am häufigsten bei der Polizei, wobei sich wiederum bei den Studierenden ein hoher Anteil von bei der Polizei angezeigten Unfällen (47%) zeigt. Zumindest 27% der Unfälle von Studierenden wurden bei der Unfallversicherung (AUVA) angezeigt, insbesondere jedoch bei Volksschulkindern (5%) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (12%) ist dieser Anteil deutlich geringer.

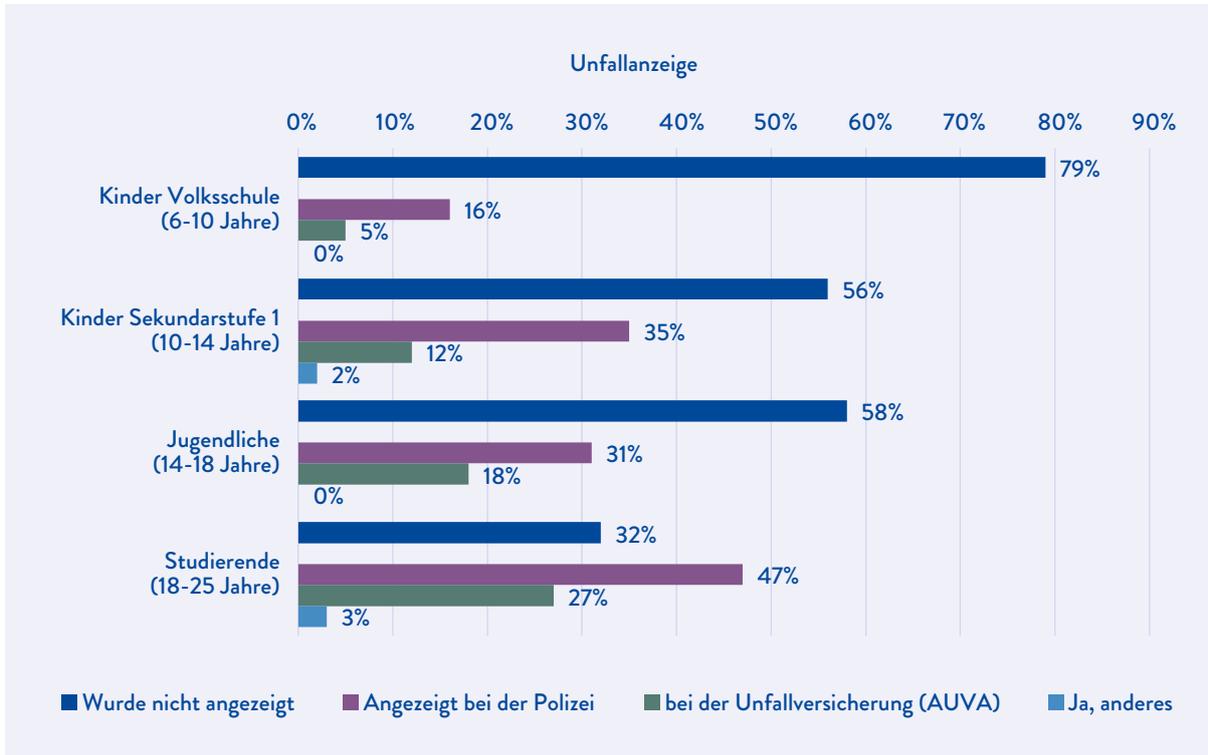


ABBILDUNG 92: Unfallanzeige bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56 Unfälle), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81 Unfälle), Jugendlichen (n=238 Unfälle) und Studierenden (n=254 Unfälle)

4.4.8 GENUTZTES VERKEHRSMITTEL

Blickt man auf die genutzten Verkehrsmittel zum Zeitpunkt des Unfalls, wird deutlich, dass Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 bei den Unfällen am häufigsten mit dem Rad bzw. E-Bike oder mit dem Scooter unterwegs waren. Bei 39% der Unfälle der Volksschulkinder waren diese mit dem Rad bzw. E-Bike unterwegs, Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren sogar bei fast der Hälfte (47%) ihrer Unfälle mit dem Rad bzw. E-Bike unterwegs. 30% der Unfälle von Volksschulkindern ereigneten sich mit einem Scooter, Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren bei 23% der Unfälle mit dem Scooter unterwegs. Jugendliche waren bei den Unfällen hingegen am häufigsten mit dem Moped bzw. Motorrad unterwegs: Bei 21% der Unfälle von Jugendlichen waren diese mit dem Moped bzw. Motorrad unterwegs, bei 19% mit dem Rad bzw. E-Bike. Studierende waren bei den Unfällen hingegen am häufigsten selbst Lenker:in eines Pkw (24%).

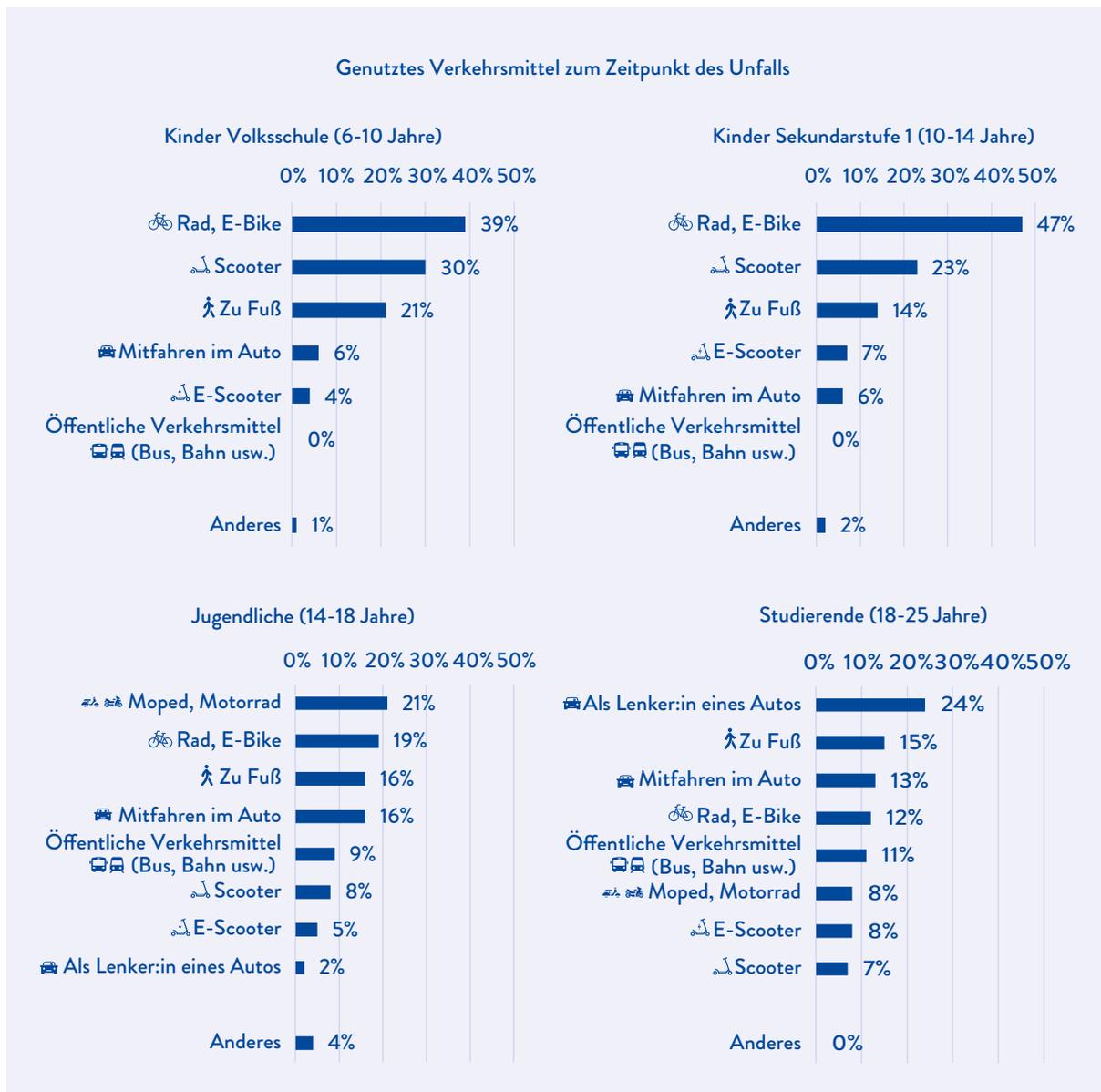
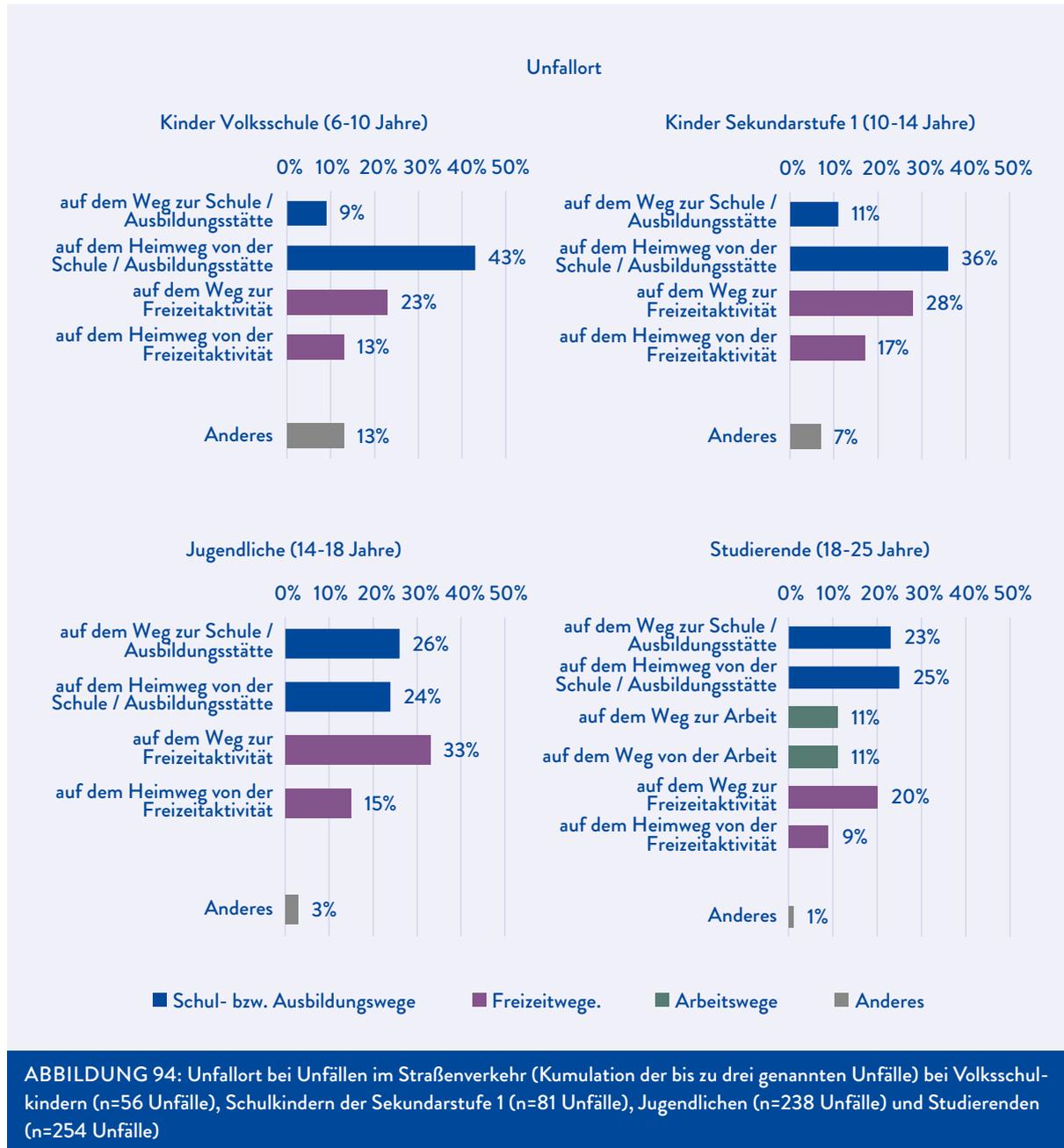


ABBILDUNG 93: Genutztes Verkehrsmittel zum Zeitpunkt des Unfalls bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56 Unfälle), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81 Unfälle), Jugendlichen (n=238 Unfälle) und Studierenden (n=254 Unfälle)

4.4.9 UNFALLORT

Hinsichtlich des Ereignisorts der Unfälle zeigt sich, dass Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 bei den Unfällen am häufigsten auf dem Heimweg von der Schule unterwegs waren: 43% der Unfälle von Volksschulkindern und 36% der Unfälle von Schulkindern der Sekundarstufe 1 ereigneten sich auf dem Heimweg von der Schule, während sich auf dem Weg zu Schule nur 9% der Unfälle der Volksschulkinder und 11% der Unfälle der Schulkinder der Sekundarstufe 1 ereigneten. Die meisten Unfälle der Jugendlichen (33%) ereigneten sich hingegen auf dem Weg zur Freizeitaktivität und 26% auf dem Weg zur Schule. Sowohl bei den Volksschulkindern (52%) und Kindern der Sekundarstufe 1 (47%) als auch bei den Jugendli-

chen (50%) ereigneten sich die Unfälle jedoch etwas häufiger auf Schul- bzw. Ausbildungswegen als auf Freizeitwegen (Volksschulkinder: 36%, Schulkinder der Sekundarstufe 1: 45%, Jugendliche: 48%). Dies trifft auch für die Unfälle der Studierenden zu, die sich ebenso am häufigsten auf Schul- bzw. Ausbildungswegen (48%) und dabei am häufigsten auf dem Heimweg von der Schule bzw. Ausbildungsstätte (25%) ereigneten. Zudem ereigneten sich 22% der Unfälle von Studierenden auf Arbeitswegen.



4.5 DIE BEFRAGUNGSERGEBNISSE IM KURZÜBERBLICK

Die Befragung lieferte ergänzend zur Unfallanalyse wertvolle Erkenntnisse zur Verkehrsmittelnutzung und zu Unfällen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden. Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der Befragung kurz dargestellt.

4.5.1 SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE

- **Weglängen:** Grundsätzlich nimmt die Länge der Schul- und Ausbildungswege mit zunehmendem Alter zu. Studierende haben eine 6 Mal höhere durchschnittliche Weglänge auf Ausbildungswegen als Volksschulkinder.
- **Verkehrsmittelnutzung:** Volksschulkinder sind auf dem Schulweg mehrheitlich zu Fuß unterwegs, wohingegen Kinder der Sekundarstufe 1, Jugendliche und Studierende am Schul- bzw. Ausbildungsweg am häufigsten öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Das Fahrrad wird am häufigsten von Studierenden sowie Kindern der Sekundarstufe 1 genutzt.
- **Begleitung von Volksschulkindern auf Schulwegen:** Am häufigsten sind Volksschulkinder auf dem Schulweg mit Gleichaltrigen oder in Begleitung Erwachsener unterwegs, ohne Begleitung sind Volksschulkinder nur selten auf dem Schulweg unterwegs.
- **Wahrgenommene Sicherheit:** Im Vergleich der vier Gruppen wird der Schulweg bei Volksschulkindern von den Eltern am unsichersten eingestuft, gefolgt von den Eltern der Schulkinder der Sekundarstufe 1; insbesondere Jugendliche, aber auch Studierende stufen ihren Schul- bzw. Ausbildungsweg deutlich sicherer ein als dies bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 der Fall ist.
- **Faktoren für einen sicheren Schulweg bei Volksschulkindern bzw. Schulkindern der Sekundarstufe 1:** Die wichtigsten Faktoren für einen sicheren Schulweg sowohl bei Volksschulkindern als auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 sind das Vorhandensein von Schutzwegen bzw. Zebrastreifen sowie das Vorhandensein von wenig Verkehr. Während bei Volksschulkindern auch Faktoren wie die Präsenz von Schülerlotsen:Schülerlotsinnen bzw. Verkehrspolizisten:Verkehrspolizistinnen und das Vorhandensein von übersichtlichen Querungsstellen häufig von den Eltern genannt wurden, sind es bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 Faktoren wie das Nutzen öffentlicher Verkehrsmittel für den Schulweg sowie eine kurze Distanz der Schulwege, die als Faktoren für einen sicheren Schulweg genannt werden.
- **Faktoren für einen unsicheren Schulweg bei Volksschulkindern bzw. Schulkindern der Sekundarstufe 1:** Die am häufigsten genannten Faktoren für einen unsicheren Schulweg sind sowohl bei Volksschulkindern als auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 die Notwendigkeit vieler Straßenquerungen sowie stark befahrene Straßen bzw. viel Kfz-Verkehr. Auch das Nicht-Vorhandensein eines Schutzwegs sowie rücksichtslose Verkehrsteilnehmer:innen sind Faktoren, die von den Eltern sowohl von Volksschulkindern als auch von Schulkindern der Sekundarstufe 1 als Faktoren für einen unsicheren Schulweg genannt werden. Insgesamt werden die genannten Faktoren für einen unsiche-

ren Schulweg von Eltern von Volksschulkindern häufiger genannt als von Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1.

- **Schutzmaßnahmen bei Dämmerung bei Volksschulkindern bzw. Schulkindern der Sekundarstufe 1:** Insbesondere Eltern von Volksschulkindern treffen bei Dämmerung mehrheitlich besondere Maßnahmen, damit das Kind sicher unterwegs ist. Bei Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 ist dies weniger oft der Fall. Maßnahmen zum Schutz des Kindes am Schulweg bei Dämmerung werden sowohl durch Eltern von Volksschulkindern als auch durch Eltern von Schulkindern der Sekundarstufe 1 umso häufiger getroffen, je unsicherer der Schulweg eingestuft wurde. Zu den am häufigsten von Eltern genannten konkreten Maßnahmen zum Schutz des Kindes bei Dämmerung gehören sowohl bei Volksschulkindern als auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 die Verwendung reflektierender Kleidung, das Abholen des Kindes, die Verwendung von Blinklichtern bzw. Taschenlampen und die Nutzung heller Kleidung.
- **Veränderung der Mobilität durch die Covid-19-Pandemie bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1:** Vor allem bei Volksschulkindern, aber auch bei Schulkindern der Sekundarstufe 1, kam es durch die Corona-Pandemie mehrheitlich zu keinen Veränderungen der Mobilität am Schulweg. Bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 zeigten sich ein etwas häufigeres Mitfahren im Pkw sowie vermehrtes Zufußgehen, Ähnliches zeigte sich auch bei den Volksschulkindern, aber in geringerem Ausmaß.

4.5.2. FREIZEITWEGE

- **Häufigkeit:** Die Häufigkeit von Freizeitwegen steigt mit zunehmendem Alter an. Insbesondere Studierende und Jugendliche haben in der Woche an deutlich mehr Tagen Freizeitwege als Schulkinder der Sekundarstufe 1 und vor allem Volksschulkinder. Besonders in der Gruppe der Jugendlichen haben Jungen in der Woche an deutlich mehr Tagen Freizeitwege als Mädchen.
- **Weglängen:** Die Weglänge von Freizeitwegen nimmt grundsätzlich mit zunehmendem Alter zu, ist jedoch vor allem bei Jugendlichen besonders hoch: Jugendliche haben eine mehr als doppelt so hohe durchschnittliche Weglänge auf Freizeitwegen wie Volksschulkinder.
- **Verkehrsmittelnutzung:** Alle Altersgruppen sind auf Freizeitwegen am häufigsten zu Fuß unterwegs. Während besonders Volksschulkinder auf Freizeitwegen auch häufig im Auto mitfahren, nutzen insbesondere Jugendliche und Studierende häufiger öffentliche Verkehrsmittel bzw. sind Studierende auch häufig selbst Lenker:in eines Autos. Die Nutzung des Fahrrads nimmt mit zunehmendem Alter zu, dieses wird auf Freizeitwegen von Studierenden deutlich häufiger genutzt als von Volksschulkindern.
- **Begleitung von Volksschulkindern auf Freizeitwegen:** Auf Freizeitwegen sind Volksschulkinder am häufigsten in Begleitung Erwachsener unterwegs, ganz allein sind Volksschulkinder nur selten auf Freizeitwegen unterwegs.

4.5.3 VERGLEICH SCHUL- UND AUSBILDUNGSWEGE UND FREIZEITWEGE

- **Verkehrsmittelnutzung:** Insbesondere Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 nutzen in der Freizeit öffentliche Verkehrsmittel deutlich weniger als auf Schulwegen; dies zeigt sich auch bei Jugendlichen und Studierenden, wenngleich in nicht so deutlichem Ausmaß. Vor allem Jugendliche, jedoch auch Studierende und Schulkinder der Sekundarstufe 1 sind hingegen in der Freizeit häufiger mit dem Fahrrad unterwegs als am Schul- bzw. Ausbildungsweg.
- **Begleitung von Volksschulkindern:** Volksschulkinder sind auf Freizeitwegen deutlich häufiger in Begleitung Erwachsener unterwegs als auf Schulwegen, während sie auf Schulwegen häufiger ganz allein oder mit Gleichaltrigen unterwegs sind als auf Freizeitwegen.

4.5.4 KONFLIKTSITUATIONEN IM STRASSENVERKEHR BEI JUGENDLICHEN UND STUDIERENDEN

- **Art und Häufigkeit:** Sowohl von den Jugendlichen als auch von den Studierenden wird hinsichtlich verschiedener Arten von Konfliktsituationen am häufigsten knappes Queren bzw. Einbiegen und knappes Vorbeifahren wahrgenommen. Insgesamt haben Studierende diese und weitere Konfliktsituationen wie das knappe Auffahren eines Pkw/Lkw oder dass andere Verkehrsteilnehmer:innen abgelenkt waren und einen nicht gesehen haben, häufiger erlebt als Jugendliche.

4.5.5 UNFÄLLE IM STRASSENVERKEHR

- **Häufigkeit:** Studierende und Jugendliche gaben deutlich häufiger an, in den letzten Jahren einen oder mehrere Unfälle im Straßenverkehr gehabt zu haben, als dies bei Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 der Fall war. Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 haben jedoch etwas häufiger mehr als einen Unfall erlebt als Jugendliche und Studierende.
- **Behandlung der Unfallverletzungen:** Insbesondere bei Volksschulkindern handelt es sich mehrheitlich um Unfälle, deren Verletzungsfolgen nicht bzw. selbst behandelt wurden, wohingegen vor allem Studierende nach den Unfällen häufiger im Krankenhaus stationär behandelt werden mussten. Bei den Schulkindern der Sekundarstufe 1 zeigt sich im Vergleich der vier Gruppen der höchste Anteil von Unfällen, die im Krankenhaus ambulant behandelt werden mussten.
- **Unfallgegner:in:** Insbesondere bei den Unfällen von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1 handelte es sich zum größten Teil um Alleinunfälle; an den Unfällen von Studierenden und Jugendlichen war häufiger eine Unfallgegnerin bzw. ein Unfallgegner beteiligt als an den Unfällen von Volksschulkindern und Schulkindern der Sekundarstufe 1.
- **Unfallanzeige:** Vor allem Unfälle von Volksschulkindern wurden mehrheitlich nicht

angezeigt, wohingegen insbesondere die Unfälle von Studierenden angezeigt wurden. Werden Unfälle angezeigt, dann in allen vier Gruppen am häufigsten bei der Polizei; der höchste Anteil bei der Unfallversicherung (AUVA) angezeigter Unfälle zeigt sich bei den Studierenden.

- **Genutztes Verkehrsmittel:** Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren bei ihren Unfällen am häufigsten mit dem Fahrrad oder mit dem Scooter unterwegs. Jugendliche waren bei den Unfällen hingegen am häufigsten mit dem Moped bzw. Motorrad unterwegs, Studierende waren bei den Unfällen am häufigsten selbst Lenker:in eines Autos.
- **Unfallort:** Volksschulkinder und Schulkinder der Sekundarstufe 1 waren bei den Unfällen am häufigsten auf dem Heimweg von der Schule unterwegs. Die meisten Unfälle der Jugendlichen ereigneten sich hingegen auf dem Weg zur Freizeitaktivität sowie auf dem Weg zur Schule. Insgesamt ereigneten sich jedoch die Unfälle von Volksschulkindern, Schulkindern der Sekundarstufe 1 und Jugendlichen häufiger auf Schul- bzw. Ausbildungswegen als auf Freizeitwegen. Dies wird ebenso für Studierende deutlich, deren Unfälle sich am häufigsten auf dem Heimweg von der Ausbildungsstätte ereigneten.

5 FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Aufbauend auf den Ergebnissen der Unfallanalyse und der Online-Befragung sollten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Volksschulkindern, Schulkindern der Sekundarstufe 1, Jugendlichen und Studierenden auf Ausbildungs- und Freizeitwegen unterschiedliche Maßnahmenbereiche im Vordergrund stehen.

VOLKSSCHULKINDER

- Bei Volksschulkindern, die auf Schulwegen am häufigsten zu Fuß verunfallen und auch am häufigsten regelmäßig zu Fuß unterwegs sind, geht es vor allem darum, ihre **Verkehrskompetenz** im Straßenverkehr zu erhöhen. Dies kann z.B. durch das gemeinsame Zurücklegen des Schulwegs zu Fuß („Pedibus“) erfolgen.
- Da insgesamt aber der Pkw das Verkehrsmittel ist, mit dem Kinder im Volksschulalter am häufigsten verunglücken, ist weitere Aufklärung der Eltern über das Thema „**Elterntaxi**“ erforderlich. Der Umstand, dass viele Kinder auch auf kurzen Distanzen von den Eltern mit dem Pkw in die Schule oder zu Freizeitaktivitäten gebracht werden, führt einerseits vor Schulbeginn zu einem hohen Verkehrsaufkommen rund um Schulen. Dies gefährdet die Kinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Schule kommen. Andererseits wird dadurch den Kindern, die das Elterntaxi in Anspruch nehmen, vorenthalten, eigenständig Erfahrungen im Straßenraum zu machen und die eigene Verkehrskompetenz zu stärken.
- Da das **Fahrrad** auf Freizeitwegen eine wesentliche Rolle spielt, sollte beim Thema Radfahren ein weiterer Schwerpunkt gesetzt werden. Sinnvoll kann es neben der Verkehrs- und Mobilitätsbildung in der Volksschule (z.B. unter Nutzung von AUVA-Verkehrserziehungslehrmitteln oder der KFV-Unterrichtsmaterialien für die Volksschule) beispielsweise sein, dass Eltern oder andere Bezugspersonen den Schulweg gemeinsam mit den Kindern üben (vgl. KFV 2018: 13 f, Fahrrad Wien 2018) oder diesen in einer gemeinsamen begleiteten Gruppe („Velobus“) zurücklegen. In der Schule sollten möglichst flächendeckend die Freiwillige Radfahrprüfung und Radfahrtrainings angeboten werden. Ergänzend können die Eltern mit den Kindern die notwendigen Fertigkeiten mit den Übungsanleitungen von KFV und AUVA („Kinder, radelt!“) trainieren.
- Da aber auch ein Teil der Unfälle auf Kollisionen zurückzuführen ist, bei denen andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere **Pkw-Lenkende** die Hauptunfallverursacher:innen waren, gilt es auch bei Pkw-Lenkenden das Bewusstsein für ein achtsames Verhalten gegenüber Kindern im Straßenverkehr – auch abseits des Schulumfelds – deutlich zu erhöhen.
- Da der Schulweg von den Eltern der Volksschulkinder im Vergleich der Gruppen am unsichersten eingestuft wurde und vor allem die Notwendigkeit vieler Straßenquerungen sowie stark befahrene Straßen bzw. viel Verkehr als Faktoren für einen unsicheren Schulweg genannt wurden, kann auch eine kinderfreundlichere Verkehrsraumgestaltung im **Schulumfeld**, insbesondere durch eine Senkung des Geschwindigkeitslimits und die Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten mit ausreichenden Sichtweiten, die speziell die Bedürfnisse von Kindern berücksichtigen, aber auch der verstärkte Einsatz von Schülerlotsen: Schülerlotsinnen bzw. Verkehrspolizisten:Verkehrspolizistinnen zur

Erhöhung der Verkehrssicherheit von Volksschulkindern beitragen.

- Auch die Aktion der **Schulwegpläne** der AUVA und des KFV, die Volksschulkinder bzw. deren Eltern bei der Wahl des sichersten Schulwegs unterstützen und kritische Situationen am Schulweg aufzeigen (vgl. AUVA 2022), sollte verstärkt fortgeführt werden.

KINDER DER SEKUNDARSTUFE 1

- Bei Schulkindern der Sekundarstufe 1 spielt neben dem Zufußgehen das **Fahrrad** eine große Rolle im Unfallgeschehen, insbesondere auf Freizeitwegen. Der hohe Anteil von Alleinunfällen an den Unfällen mit dem Fahrrad, die überwiegend auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung und eine überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind, macht deutlich, dass es hier vor allem um die Erlangung von Fähigkeiten gehen wird, das Fahrrad besser zu beherrschen sowie Konfliktsituationen besser einzuschätzen, früher zu erkennen und zu entschärfen. Sinnvolle Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für junge Radfahrende sind eine umfangreiche Durchführung der Freiwilligen Radfahrprüfung für Volksschulkinder und ein etwaiges Nachholen dieser Ausbildung für Schulkinder der Sekundarstufe 1 sowie zusätzliche spezifische Verkehrserziehung (z.B. „Mit Risi&Ko unterwegs“ oder „Klasse auf D’Rad“) und Gefahrentrainings im Straßenverkehr (vgl. KFV 2018 13 f).
- Auch hier gilt es jedoch das Bewusstsein von **Pkw-Lenkenden** für den essenziellen Schutz von Kindern im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen sowie sichere und kinderfreundliche Fahrradinfrastruktur nicht nur im Schulumfeld, sondern insbesondere im Umfeld von Freizeiteinrichtungen bereitzustellen.

JUGENDLICHE

- Jugendliche, und dabei vor allem 15-Jährige, verunglücken mehrheitlich mit dem **Moped**, obwohl dieses in der regelmäßigen Verkehrsmittelnutzung nur eine nachgeordnete Rolle spielt. Auch beim Moped macht der hohe Anteil von Alleinunfällen, die vor allem auf eigene Unachtsamkeit/Ablenkung, jedoch auch (stärker als beim Fahrrad) auf eine überhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen sind, deutlich, dass es auch hier vor allem um die Erlangung von Fähigkeiten gehen wird, das Moped besser zu beherrschen sowie Konfliktsituationen besser einzuschätzen, früher zu erkennen und zu entschärfen. Sinnvoll könnten hier beispielsweise eine Ausweitung der Fahrpraxis in der Moped-Ausbildung oder auch Trainings und Simulationen, bei denen Jugendliche brenzlige Situationen real erleben können, sein (vgl. Forschungszentrum für Kinderunfälle 2019).
- Da besonders auf Schulwegen ein nicht unwesentlicher Teil der Unfälle mit dem Moped auf Kollisionen zurückzuführen ist, bei denen andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere **Pkw-Lenker:innen** die Hauptunfallverursacher:innen waren, gilt es jedoch auch bei Pkw-Lenkenden das Bewusstsein und die Achtsamkeit im Hinblick auf jugendliche Mopedlenkende im Straßenverkehr deutlich zu erhöhen.

STUDIERENDE

- Bei Studierenden, bei denen sich das Unfallgeschehen trotz einer starken Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel vor allem auf den **Pkw** konzentriert, gilt es ebenso die vor allem bei jüngeren Studierenden mangelnde Fahrerfahrung mit dem Pkw beispielsweise durch zusätzliche Fahrtechniktrainings zu erhöhen. Verstärkte Bewusstseinsbildung und eine spezifische Berücksichtigung von Gefahren beim Autofahren in der Fahrausbildung können ihrerseits zu mehr Sicherheit in dieser Gruppe junger Fahrer:innen beitragen. Letztlich kann aber auch durch die Schaffung von Alternativen zum Pkw (z.B. ein verstärktes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel) – dies zeigt auch die Online-Befragung, gemäß deren Ergebnissen Studierende meist mit öffentlichen Verkehrsmitteln und zu Fuß, bei den berichteten Unfällen jedoch am häufigsten als Lenker:innen unterwegs waren, obwohl der Pkw als Verkehrsmittel nicht so häufig genutzt wird – das Unfallgeschehen gesenkt werden (vgl. ÖAMTC 2016: 31).

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

ABBILDUNG 1: Alter von Schülern:Schülerinnen (links) und ordentlichen Studierenden (rechts) in Österreich, Quelle: Statistik Austria 2021a, Statistik Austria 2021b	27
ABBILDUNG 2: Schüler:innen nach Geschlecht und Alter, Quelle: Statistik Austria 2021a	28
ABBILDUNG 3: Ordentliche Studierende nach Geschlecht und Alter, Quelle: Statistik Austria 2021b	29
ABBILDUNG 4: Verunglückte nach den für Kinder, Jugendliche & Studierende relevanten Altersklassen 2012-2020	31
ABBILDUNG 5: Entwicklung der Verunglückten nach den für Kinder, Jugendliche & Studierende relevanten Altersklassen 2012-2020	32
ABBILDUNG 6: Verunglückte nach Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	32
ABBILDUNG 7: Verunglückte pro 100.000 Einwohner:innen nach Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c, Statistik Austria 2021d	33
ABBILDUNG 8: Verunglückte nach Altersklassen und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	33
ABBILDUNG 9: Verunglückte nach Verkehrsart und Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	34
ABBILDUNG 10: Verunglückte 6- bis 15-Jährige pro Jahr auf Schul- und Freizeitwegen sowie Anteil von Verunglückten auf Schulwegen nach Alter (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	35
ABBILDUNG 11: Verunglückte 6- bis 15-Jährige pro Jahr auf Schul- und Freizeitwegen sowie Anteil von Verunglückten auf Schulwegen nach Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	36
ABBILDUNG 12: Anteil von verunglückten 6- bis 15-Jährigen auf Schulwegen nach Geschlecht und Alter (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	36
ABBILDUNG 13: Anzahl pro Jahr verunglückter 6- bis 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Altersgruppen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	37
ABBILDUNG 14: Verunglückte nach Verkehrsart auf Schul- und Freizeitwegen nach Altersklassen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021cv	38

ABBILDUNG 15: Anzahl pro Jahr verunglückter 6- bis 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Altersgruppen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	39
ABBILDUNG 16: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Altersgruppen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	40
ABBILDUNG 17: Unfallgegner:in verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	41
ABBILDUNG 18: Unfallgegner:in verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	41
ABBILDUNG 19: Unfallgegner:in verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (Durchschnitt 2018-2020) (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Quelle: Statistik Austria 2021c	42
ABBILDUNG 20: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020) (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Quelle: Statistik Austria 2021c	43
ABBILDUNG 21: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	44
ABBILDUNG 22: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Unfallverursachung (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	44
ABBILDUNG 23: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	45
ABBILDUNG 24: Unfallursachen verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	46
ABBILDUNG 25: Unfallursachen verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	47

ABBILDUNG 26: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Freizeitwegen ¹⁰ nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Alleinunfälle (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	48
ABBILDUNG 27: Unfallursachen verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Alleinunfälle (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	48
ABBILDUNG 28: Unfallursachen verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Alleinunfälle (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	49
ABBILDUNG 29: Unfallursachen verunglückter 6- bis 9-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Nicht-Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	50
ABBILDUNG 30: Unfallursachen verunglückter 10- bis 14-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Nicht-Hauptunfallverursacher:in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	51
ABBILDUNG 31: Unfallursachen verunglückter 15-Jähriger auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) – Nicht-Hauptunfallverursacher :in bei Kollisionen (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	52
ABBILDUNG 32: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart und Monaten (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	53
ABBILDUNG 33: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Monaten (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	54
ABBILDUNG 34: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Monaten (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	55
ABBILDUNG 35: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Monaten und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	56

ABBILDUNG 36: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Tageszeit (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	57
ABBILDUNG 37: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Tageszeit (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	58
ABBILDUNG 38: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Tageszeit (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	59
ABBILDUNG 39: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Tageszeit und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	60
ABBILDUNG 40: Verunglückte 6- bis 9-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	61
ABBILDUNG 41: Verunglückte 10- bis 14-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	62
ABBILDUNG 42: Verunglückte 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden) und Wochentag (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	63
ABBILDUNG 43: Verunglückte 6- bis 15-Jährige auf Schul- und Freizeitwegen nach Verkehrsart (nur aktive Beteiligung, keine Mitfahrenden), Wochentag und Geschlecht (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: Statistik Austria 2021c	64
ABBILDUNG 44: Bei Wegunfällen (Arbeit oder Ausbildung) verunfallte Personen nach Versicherungsart (Durchschnitt 2018-2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	66
ABBILDUNG 45: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende im Zeitraum 2012 bis 2020, Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	66
ABBILDUNG 46: Entwicklung der Zahlen der bei Wegunfällen verunfallten Personen nach Versicherungsart, Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	67
ABBILDUNG 47: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende nach Alter (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	67

ABBILDUNG 48: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende (bis 25 Jahre) nach Geschlecht (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	68
ABBILDUNG 49: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende nach Alter (bis 25 Jahre) und Geschlecht (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	68
ABBILDUNG 50: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen (links) und Studierende (rechts) nach Wochentag (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	69
ABBILDUNG 51: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen (links) und Studierende (rechts) nach Tageszeit (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	69
ABBILDUNG 52: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen und Studierende nach Unfallart (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	70
ABBILDUNG 53: Bei Wegunfällen verunfallte Schüler:innen nach Unfallart und Altersgruppen (Durchschnitt 2012 bis 2020), Quelle: AUVA Arbeits- und Wegunfallstatistik 2021	71
ABBILDUNG 54: Entwicklung der Zahl der verunfallten Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021	72
ABBILDUNG 55: Verunfallte Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Altersgruppen (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021	72
ABBILDUNG 56: Verunfallte 5- bis 24-Jährige auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Alter (Durchschnitt 2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021	73
ABBILDUNG 57: Verunfallte Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Transportmittel (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021	73
ABBILDUNG 58: Verunfallte Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen mit Fußgängerbeförderungsmitteln nach Transportmittel (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021	74
ABBILDUNG 59: Unfallrate verunfallter 6- bis 24-jähriger Personen auf dem Schulweg, beim Fahren/Gehen zu bzw. von Bildungseinrichtungen oder im Rahmen von Bildungsveranstaltungen nach Alter (2018 bis 2020), Quelle: IDB Austria 2021, Statistik Austria 2021b	74

ABBILDUNG 60: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungswegen bei 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	85
ABBILDUNG 61: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	85
ABBILDUNG 62: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen bei 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen nach Geschlecht – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	86
ABBILDUNG 63: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungs- bzw. Arbeitswegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen nach Geschlecht – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	87
ABBILDUNG 64: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen bei 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	88
ABBILDUNG 65: Verkehrsmittelnutzung auf Freizeitwegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	88
ABBILDUNG 66: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungswegen und Freizeitwegen bei 6- bis 9-Jährigen, 10- bis 14-Jährigen und 15-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	89
ABBILDUNG 67: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungswegen und Freizeitwegen bei 16- bis 18-Jährigen und 19- bis 25-Jährigen – Anteil regelmäßig, Quelle: KfV-Exposure 2020	90
ABBILDUNG 68: Weglänge von der Wohnung zur Schule bzw. Ausbildungsstätte (eine Richtung) von Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	98
ABBILDUNG 69: Durchschnittliche Weglänge zur Schule bzw. Ausbildungsstätte (in Kilometern) von Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	98
ABBILDUNG 70: (Fast) tägliche Nutzung verschiedener Verkehrsmittel von Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	99
ABBILDUNG 71: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg	100

ABBILDUNG 72: Wahrgenommene Sicherheit des Schul- bzw. Ausbildungsweges bei Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337) sowie Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	101
ABBILDUNG 73: Faktoren für einen sicheren Schulweg bei Volksschulkindern (n=227) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=267), Mehrfachnennungen möglich	102
ABBILDUNG 74: Faktoren für einen unsicheren Schulweg bei Volksschulkindern (n=49) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=45), Mehrfachnennungen möglich	103
ABBILDUNG 75: Treffen besonderer Maßnahmen bei Dämmerung, damit das Kind sicher nach Hause unterwegs ist, bei Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337)	104
ABBILDUNG 76: Anteil von Eltern, die Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei Dämmerung treffen, nach Einschätzung der Sicherheit des Schulwegs bei Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337)	104
ABBILDUNG 77: Konkrete von Eltern getroffene Maßnahmen zum Schutz von Volksschulkindern (n=193) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=173) bei Dämmerung im Straßenverkehr	105
ABBILDUNG 78: Coronabedingte Veränderung der Mobilität am Schulweg von Volksschulkindern (n=299) und Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Mehrfachantworten möglich	106
ABBILDUNG 79: Häufigkeit von Freizeitwegen bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	107
ABBILDUNG 80: Häufigkeit von Freizeitwegen bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337) und Jugendlichen (n=492) nach Geschlecht	107
ABBILDUNG 81: Durchschnittliche Länge von Freizeitwegen bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	108
ABBILDUNG 82: Durchschnittliche Länge von Freizeitwegen in Kilometern bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	108
ABBILDUNG 83: Verkehrsmittelnutzung zu/von Freizeitaktivitäten bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514) – Anteil (fast) täglich	109

ABBILDUNG 84: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) zu bzw. von Freizeitaktivitäten	110
ABBILDUNG 85: Verkehrsmittelnutzung auf Schul- und Ausbildungswegen und Freizeitwegen bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514) – Anteil (fast) täglich	111
ABBILDUNG 86: Art des Unterwegsseins von Volksschulkindern (n=299) auf dem Schulweg und zu bzw. von Freizeitaktivitäten	112
ABBILDUNG 87: Erlebte Konfliktsituationen von Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514) im Straßenverkehr	113
ABBILDUNG 88: Unfälle im Straßenverkehr innerhalb der letzten 3 Jahre bei Volksschulkindern (n=299), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=337), Jugendlichen (n=492) und Studierenden (n=514)	114
ABBILDUNG 89: Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr innerhalb der letzten 3 Jahre bei jenen Volksschulkindern (n=35), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=43), Jugendlichen (n=148) und Studierenden (n=157) mit Unfällen	114
ABBILDUNG 90: Unfälle im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81), Jugendlichen (n=238) und Studierenden (n=254)	115
ABBILDUNG 91: Beteiligte Unfallgegner:innen bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81), Jugendlichen (n=238) und Studierenden (n=254)	116
ABBILDUNG 92: Unfallanzeige bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56 Unfälle), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81 Unfälle), Jugendlichen (n=238 Unfälle) und Studierenden (n=254 Unfälle)	117
ABBILDUNG 93: Genutztes Verkehrsmittel zum Zeitpunkt des Unfalls bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56 Unfälle), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81 Unfälle), Jugendlichen (n=238 Unfälle) und Studierenden (n=254 Unfälle)	118
ABBILDUNG 94: Unfallort bei Unfällen im Straßenverkehr (Kumulation der bis zu drei genannten Unfälle) bei Volksschulkindern (n=56 Unfälle), Schulkindern der Sekundarstufe 1 (n=81 Unfälle), Jugendlichen (n=238 Unfälle) und Studierenden (n=254 Unfälle)	119

TABELLENVERZEICHNIS

TABELLE 1: Übersicht über die Eigenschaften und Vor- und Nachteile der genutzten Datenbanken in Bezug auf die Fragestellung des Projekts	75
TABELLE 2: Übersicht über die Ergebnisse der Unfallanalyse	81
TABELLE 3: Überblick über die Zusammensetzung der Stichprobe der Online-Befragung	97

LITERATURVERZEICHNIS

AUVA – Allgemeine Unfallversicherungsanstalt (2011): Anerkannte und meldepflichtige Schadensfälle der AUVA 2012 bis 2020, Übersicht Jahresdaten AUVA, Berichtsjahr: 2020, AUVA Abteilung Statistik, Wien.

BMBWF – Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung (2021). Universitätsreife. In: <https://www.bmbwf.gv.at/Themen/HS-Uni/Studium/Anerkennung/Univer-sit%C3%A4tsreife.html>

BMBWF – Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Forschung (2021). Berufsreifeprüfung. In: <https://www.bmbwf.gv.at/Themen/eb/zb/berufsreifepreuefung.html>

Bundeskanzleramt (2021). Der Jugendbegriff – Altersdefinition. In: <https://www.frauen-familien-jugend.bka.gv.at/jugend/jugendpolitik/fakten-begriffe/der-jugendbegriff-altersdefinition.html>

IDB Austria (2021). Injury Database Austria 2015-2020. Verletzte mit Hauptwohnsitz in Österreich, deren Verletzung in der Unfallambulanz nachversorgt wurde. Hochrechnung. Kuratorium für Verkehrssicherheit.

Österreich.gv.at (2021). Kinder und Jugendliche. In: <https://www.oesterreich.gv.at/themen/jugendliche/jugendrechte/4/1/Seite.1740210.html>

Statistik Austria (2021a). Schulbesuch. In: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bildung/schulen/schulbesuch/index.html

Statistik Austria (2021b). Studierende, belegte Studien. In: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bildung/hochschulen/studierende_belegte_studien/index.html

Statistik Austria (2021c). Verkehrsunfallstatistik 2015-2019.

Statistik Austria (2021d). Bevölkerung nach Alter und Geschlecht In: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_alter_geschlecht/index.html

Statistik Austria (2021e). Standard-Dokumentation Metainformationen (Definitionen, Erläuterungen, Methoden, Qualität) zur Statistik der Straßenverkehrsunfälle. In: http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_PDF_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=003162

ANHANG

FRAGEBOGEN KINDER VOLKSSCHULE/ SEKUNDARSTUFE 1

Market - Markt- und MeinungsforschungsgesmbH & CoKG

MARKETINSTITUT
LET'S RAISE YOUR MARKET!

P.Z2950.2111.p3.O

S1. Darf ich Sie fragen: wie viele Kinder gibt es in Ihrem Haushalt?

Bis 5 Jahre (Kindergarten) Anzahl
6 bis 10 Jahre (Volksschule) Anzahl
10 bis 14 Jahre (Mittelschule, Gymnasium) Anzahl
14 bis 19 Jahre (höhere Schule, Lehre) Anzahl

Keine Kinder bis 19 Jahre 99 ABBRUCH!

S2. Falls bei S1c oder S1d Angabe:

Haben Sie ein Kind im Alter von genau 14 Jahren?

Ja 1
Nein 2 Weiter zu S4!

S3. Hat Ihr Kind die 8. Schulstufe schon abgeschlossen oder ist Ihr Kind (im Alter von 14 Jahren) noch in der 8. Schulstufe?

Hat die 8. Schulstufe schon abgeschlossen 1 **)
Ist nicht der Fall 2 Zu Frage S4!

**) Dürfen wir Ihnen für Ihre 14-Jährige / Ihren 14-Jährigen einen LINK zum Selberausfüllen zuschicken?

Ja 1
Nein 2

Falls bei S1 mehrere Kinder angegeben wurden, dann weiter mit S4!

S4. Darf ich Sie nach Ihrem Alter fragen? Sind Sie -

Unter 18 Jahren 1 ABBRUCH
18-24 Jahre 2 50-54 Jahre 8
25-29 Jahre 3 55-59 Jahre 9
30-34 Jahre 4 60-64 Jahre 10
35-39 Jahre 5 65-69 Jahre 11
40-44 Jahre 6 70 Jahre und älter 12
45-49 Jahre 7

S5. GESCHLECHT

Männlich 1 Weiblich 2
Divers 3

S6. BUNDESLAND

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

S7. WOHNORTGRÖSSE (Denken Sie dabei also bitte an Ihren Wohnort und nicht an die politische Gemeinde)

Unter 2.000 Einw. 1 50.000-100.000 Einw. 5
2.000-5.000 Einw. 2 Über 100.000 (=Landes-
5.000-10.000 Einw. 3 hauptstadt 6
10.000-50.000 Einw. 4 Wien 7

Wir führen derzeit im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und der AUVA (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt) eine Befragung zum Thema Schulwege und Wege in der Freizeit von Kindern durch. Uns interessiert u.a. wie die Wege dorthin zurückgelegt und welche Verkehrsmittel genutzt werden.

1. Falls S1b oder s1c ist in Summe 1: Sie haben in Ihrem Haushalt ein Kind im Alter von 6 bis 14 Jahren? Wie alt ist dieses Kind genau?
 Falls S1b = größere als „1“: Sie haben in Ihrem Haushalt mehrere Kinder im Alter von 6 bis 10 Jahren? Wie alt ist das jüngere Kind?
 Falls S1c = größere als „1“: Sie haben in Ihrem Haushalt mehrere Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren? Wie alt ist das jüngere Kind?

Falls S1b und s1c ist in Summe mehr als 1: Sie haben in Ihrem Haushalt mehrere Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren? Wie alt ist das jüngere Kind? Fragebogen auch für das ältere Kind im Alter von 10 bis 14 Jahren machen!

genaues Alter:Jahre

2. Welche Schule besucht Ihr Kind derzeit?

Volksschule.....	1
Mittelschule.....	2
AHS (allgemeinbildende höhere Schule).....	3
BHS, 3jährige oder 5jährige höhere Schule.....	4
andere Schule (Polytechnische Schule, Berufsschule).....	5
Besucht (noch) keine Schule.....	5

(falls nur ein Kind, dann Abbruch, falls mehrere Kinder, dann Frage nach dem nächsten Kind) IT-Anweisung

3. Geschlecht des Kindes

Bub.....	1
Mädchen.....	2
Divers.....	3

4. Hat Ihr Kind den Radfahrausweis (freiwillige Radfahrprüfung)?

Ja.....	1
Nein.....	2

5. Heute geht es uns um die Wege, die die Kinder zur und von der Schule und in der Freizeit zurücklegen.

Wie viele km sind es insgesamt von der Wohnung bis zur Schule Ihres Kindes in einer Richtung? (IT: Bei mehreren Kindern): Wir sprechen jetzt immer von jenem Kind, für das Sie das genaue Alter und die besuchte Schule angegeben haben!

Ca.km

Falls nicht eingeschätzt werden kann: dann in Kategorien

Bis 2 km.....	1
Bis 5 km.....	2
Bis 10 km.....	3
Bis 15 km.....	4
Bis 20 km.....	5
Bis 30 km.....	6
Bis 50 km.....	7
Über 50 km.....	8

6. Bitte denken Sie an die vergangenen Wochen seit Schulbeginn: Wie häufig nutzte Ihr Kind folgende Verkehrsmittel auf dem Schulweg (Hin- und Rückweg)? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

Geht zu Fuß.....	1 / 2 / 3 / 4
Rad, E-Bike.....	1 / 2 / 3 / 4
Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
E-Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
Schulbus, Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	1 / 2 / 3 / 4
Mitfahren im Auto.....	1 / 2 / 3 / 4

7. IT: Falls bei Frage 1 <=6 and >=10: Wie ist/war Ihr Kind auf dem Schulweg unterwegs? (1= (fast) immer, 2 = oft, 3=selten

Ganz allein.....	1 / 2 / 3
in Begleitung Erwachsener.....	1 / 2 / 3
mit Gleichaltrigen.....	1 / 2 / 3

8. Für wie sicher schätzen Sie den Schulweg Ihres Kindes insgesamt ein?

SEHR SICHER +5 +4 +3 +2 +1 0 -1 -2 -3 -4 -5 SEHR UNSICHER

IT: Falls „0“ weiter mit Frage 11!

9. IT: Falls +5 bis +1: Was macht den Schulweg Ihres Kindes konkret sicher? Könnten Sie das kurz beschreiben?

.....
.....
.....

10. IT: Falls -5 bis -1: Was macht den Schulweg Ihres Kindes eher gefährlicher? Könnten Sie das kurz beschreiben?

.....
.....
.....

11. Denken Sie nun bitte an die Freizeitwege Ihres Kindes in den vergangenen Wochen seit Schulbeginn während der Schulwoche (zum Sport, Musikschule, Treffen von Freunden, ...): Wie oft pro Woche hat Ihr Kind einen Freizeitweg?

Jeden Tag.....	1
An 4 Schultagen pro Woche.....	2
An 3.....	3
An 2.....	4
An 1.....	5

12. Wie weit weg von zu Hause ist der weitest entfernte Freizeitort? (Denken Sie dabei aber an regelmäßig besuchte Freizeitaktivitäten):

Bis 2 km.....	1
Bis 5 km.....	2
Bis 10 km.....	3
Bis 15 km.....	4
Mehr als 15km.....	5

13. In welcher Entfernung von Ihrer Wohnung liegen die meisten Örtlichkeiten/Treffpunkte zu Freizeitaktivitäten Ihres Kindes?

Bis 2 km.....	1
Bis 5 km.....	2
Bis 10 km.....	3
Bis 15 km.....	4
Mehr als 15km.....	5

14. Bitte denken Sie an die letzten Wochen seit Schulbeginn: Wie häufig nutzte Ihr Kind folgende Verkehrsmittel auf dem Weg zu und von seinen Freizeitaktivitäten? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

Geht zu Fuß.....	1 / 2 / 3 / 4
Rad, E-Bike.....	1 / 2 / 3 / 4
Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
E-Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
Schulbus, Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	1 / 2 / 3 / 4
Mitfahren im Auto.....	1 / 2 / 3 / 4

15. IT: Falls bei Frage 1<-6 and>=10: Wie ist/war Ihr Kind zu und von den Freizeitaktivitäten unterwegs? (1= (fast) immer, 2 = oft, 3=selten)

Ganz allein.....	1 / 2 / 3
in Begleitung Erwachsener.....	1 / 2 / 3
mit Gleichaltrigen.....	1 / 2 / 3

16. Die Dämmerung setzt jetzt früher ein, d.h. der Heimweg wird u.U. schon bei Dunkelheit von Ihrem Kind absolviert. Treffen Sie besondere Maßnahmen, damit Ihr Kind sicher nach Hause unterwegs ist?

Ja 1
Nein 2 Zu Frage 18!

17. Welche konkreten Maßnahmen treffen Sie da? Könnten Sie diese kurz beschreiben?

.....
.....
.....

18. Die COVID19-Pandemie-Situation hat für viele auch Veränderungen in der Mobilität mit sich gebracht. Hat sich für Ihr Kind verändert, wie es zur Schule und zu Freizeitaktivitäten kommt? (Wir meinen, damit nicht die Häufigkeit, sondern nur das „Wie“)

Nein 1
Ja, und zwar 2
 *Mehr Wege zu Fuß 3
 *Mehr Wege mit dem Rad 4
 *Mehr Mitfahren mit dem Pkw 5
 *Anschaffung neues Verkehrsmittel: 6
 Anderes 7

19. Können Sie sich vorstellen, dass Ihr Kind seine Schul- und Freizeitwege mit einem E-Scooter zurücklegt?

Ja 1
eher ja 2
eher nein 3
nein 4
weiß zu wenig dazu, kann ich nicht sagen 5
Fährt bereits mit einem EScooter Schul- und /oder Freizeitwege 6

20. Denken Sie nun bitte an die letzten 3 Jahre (2019, 2020, 2021): Hatte Ihr Kind einen Unfall im Straßenverkehr? Bitte denken Sie bei den Verletzungen auch an leichte Verletzungen wie z.B. Schürf- und Schnittwunden?

Ja 1
Nein 2 Zu Frage SC6!

21. Wie viele?

1 Unfall 1
2 Unfälle 2
3 Unfälle 3
4 Unfälle 4
5 Unfälle 5

22. (IT: Falls mehr als 1 Unfall: Denken Sie jetzt an den ersten Unfall) Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt 1
Beim Hausarzt/Facharzt 2
Im Krankenhaus (ambulant) 3
Im Krankenhaus (stationär) 4
Weiß nicht mehr 5

23. Wie ist Ihr Kind verunfallt? Ist es allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

Alleine verunfallt 1
Ein Unfallgegner beteiligt 2

24. Mit welchem Verkehrsmittel war Ihr Kind zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Schulbus, Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Mitfahren im Auto.....	6
Anderes und zwar	7

25. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA)	4
Ja und zwar.....	5

26. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule.....	1
Auf dem Heimweg von der Schule	2
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität.....	3
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	4
Anderes und zwar	5

IT: Hat der Befragte mehrere Unfälle angegeben, dann weiter mit Frage 27 ansonsten weiter zur SC6!

27. Denken Sie jetzt an den zweiten Unfall: Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt.....	1
Beim Hausarzt/Facharzt.....	2
Im Krankenhaus (ambulant).....	3
Im Krankenhaus (stationär).....	4
Weiß nicht mehr.....	5

28. Wie ist Ihr Kind verunfallt? Ist es allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

Alleine verunfallt.....	1
Ein Unfallgegner beteiligt.....	2

29. Mit welchem Verkehrsmittel war Ihr Kind zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Schulbus, Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Mitfahren im Auto.....	6
Anderes und zwar	7

30. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA)	4
Ja und zwar.....	5

31. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule.....	1
Auf dem Heimweg von der Schule	2
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität.....	3
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	4
<u>Anderes</u> und zwar	5

Statistik:

S8. Haushaltsgröße (mit Ihnen und allen Kindern):

2-Personen Haushalt.....	1
3-Personen Haushalt.....	2
4-Personen Haushalt.....	3
5-Personen Haushalt.....	4
Mehr als 5 Personen.....	5

Falls bei Frage S1b und s1c die Summe größer als 1 ist:
 Sie haben ja ein weiteres Kind im Alter zwischen 10 und 14 Jahren, wie alt ist dieses Kind?

genaues Alter:Jahre

IT: Falls genau 14 Jahre: hat Ihr Kind die 8. Schulstufe schon abgeschlossen oder ist Ihr Kind (im Alter von 14 Jahren) noch in der 8. Schulstufe?

Hat die 8. Schulstufe schon abgeschlossen	1	
ABBRUCH! (Frage ob man Link zuschicken darf!)		
Ist nicht der Fall	2	Zu neuem Frageblock!

1. Welche Schule besucht Ihr Kind derzeit?

Volksschule.....	1	
Mittelschule.....	2	
AHS (allgemeinbildende höhere Schule).....	3	
BHS, 3jährige oder 5jährige höhere Schule).....	4	
andere Schule (Polytechnische Schule, Berufsschule).....	5	
Besucht (noch) keine Schule.....	6	IT-Anweisung
(falls nur ein Kind, dann Abbruch, falls mehrere Kinder, dann Frage nach dem nächsten Kind)		

Gesamter oberer Fragenblock!

FRAGEBOGEN JUGENDLICHE 14-18 JAHRE

Market - Markt- und MeinungsforschungsgesmbH & CoKG

MARKETINSTITUT
LET'S RAISE YOUR MARKET!

P.Z2950.2111.p3.O

S1. Darf ich Sie nach Ihrem Alter fragen? Sind Sie -

14 -18 Jahre.....	1	zu Erklärungstext	
19-25 Jahre.....	2	50-54 Jahre.....	8
26-29 Jahre.....	3	55-59 Jahre.....	9
30-34 Jahre.....	4	60-64 Jahre.....	10
35-39 Jahre.....	5	65-69 Jahre.....	11
40-44 Jahre.....	6	70 Jahre und älter.....	12
45-49 Jahre.....	7		

S2. Gibt es in Ihrem Haushalt eine Jugendliche / einen Jugendlichen im Alter zwischen 14 und 18 Jahre?

Ja, und zwar		
Eine Jugendliche / einen Jugendlichen.....	1	
Zwei Jugendliche / einen Jugendlichen.....	2	
Drei Jugendliche / einen Jugendlichen.....	3	
Nein.....	4	Abbruch

Falls JA: Dürfen wir Ihnen für diese Jugendliche / diesen Jugendlichen einen LINK zum Ausfüllen eines Fragebogens zum Thema Ausbildungs- und Freizeitwege zuschicken, er ist schnell auszufüllen, wichtig dabei ist aber, dass der / die Jugendliche diesen selbständig ausfüllt – die Punkte werden dann auf Ihr Konto gutgeschrieben!

Wir führen derzeit im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und der AUVA (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt) eine Befragung zum Thema Schulwege und Wege in der Freizeit von JUGENDLICHEN durch. Uns interessiert u.a. wie die Wege dorthin zurückgelegt und welche Verkehrsmittel genutzt werden.

S3. Wie alt bist du genau?!

genaues Alter:Jahre

Falls 14 Jahre, falls älter als 14 Jahre gleich weiter mit Frage S5!

S4. Hast du die 8. Schulstufe schon abgeschlossen oder bist du noch in der 8. Schulstufe?

Hat die 8. Schulstufe schon abgeschlossen.....	1	*
Ist nicht der Fall.....	2	Abbruch!

S5. GESCHLECHT

Männlich.....	1	Weiblich.....	2
Divers.....	3		

S6. BUNDESLAND

Oberösterreich.....	1	Steiermark.....	6
Salzburg.....	2	Kärnten.....	7
Niederösterreich.....	3	Tirol.....	8
Wien.....	4	Vorarlberg.....	9
Burgenland.....	5	Postleitzahl:	

S7. WOHNORTGRÖSSE (Denke dabei bitte an deinen Wohnort und nicht an die politische Gemeinde)

Unter 2.000 Einw.....	1	50.000-100.000 Einw.....	5
2.000-5.000 Einw.....	2	Über 100.000 (=Landes- hauptstadt).....	6
5.000-10.000 Einw.....	3	Wien.....	7
10.000-50.000 Einw.....	4		

S8. Und besuchst du noch eine Schule oder machst du eine Lehre?

Mittelschule.....	1	
AHS (allgemeinbildende höhere Schule).....	2	
BMS (Berufsbildende mittlere Schule).....	3	
BHS (Berufsbildende höhere Schule), z.B. HTL, HAK.....	4	
Polytechnische Schule.....	5	
Lehre / Berufsschule.....	6	
Studiere bereits.....	7	LINK zum anderen FB!
Andere Schule / Ausbildung.....	8	
Bin bereits voll berufstätig, bin ausgebildet.....	9	ABBRUCH!

P.Z2950.2110.p3.T Seite 1

1. Heute geht es uns um die Wege, die du zur und von der Schule bzw. zu und von deiner Ausbildungsstätte zurücklegst.

Wie viele km sind es insgesamt von der Wohnung bis zu deiner Schule bzw. deiner Ausbildungsstätte in einer Richtung?

Ca. km

Falls nicht eingeschätzt werden kann: dann in Kategorien

- Bis 2 km 1
- Bis 5 km 2
- Bis 10 km 3
- Bis 15 km 4
- Bis 20 km 5
- Bis 30 km 6
- Bis 50 km 7
- Über 50 km 8

2. Bitte denke an die vergangenen Wochen seit Schulbeginn bzw. seit Herbst dieses Jahres: Wie häufig hast du folgende Verkehrsmittel auf dem Weg hin zur Schule / zur Ausbildungsstätte und zurück genutzt? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

- zu Fuß 1 / 2 / 3 / 4
- Rad, E-Bike 1 / 2 / 3 / 4
- Scooter 1 / 2 / 3 / 4
- E-Scooter 1 / 2 / 3 / 4
- Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.) 1 / 2 / 3 / 4
- Moped, Motorrad 1 / 2 / 3 / 4
- Mitfahren im Auto 1 / 2 / 3 / 4
- Als Lenker*In eines Autos 1 / 2 / 3 / 4

3. Wie sicher fühlst du dich normalerweise auf deinem Weg zur/von der Schule bzw. zur/von der Ausbildungsstätte? Gehe bitte nach folgender Skala:

SEHR SICHER +5 +4 +3 +2 +1 0 -1 -2 -3 -4 -5 SEHR UNSICHER

4. Denke nun bitte an deine Freizeitwege in den vergangenen Wochen seit Schulbeginn/ seit Herbst während der Schulwoche (zum Sport, Musikschule, Treffen von Freunden, ...): Wie oft pro Woche (also Von Montag bis Freitag) hast du einen Freizeitweg?

- Jeden Tag 1
- An 4 Tagen pro Woche 2
- An 3 3
- An 2 4
- An 1 5

5. Wie weit weg von zu Hause ist der **weitest entfernte** Freizeitort? (Denke dabei aber an **regelmäßig besuchte** Freizeitaktivitäten):

- Bis 2 km 1
- Bis 5 km 2
- Bis 10 km 3
- Bis 15 km 4
- Mehr als 15km 5

6. In welcher Entfernung von deinem Zuhause / deiner Wohnung liegen die **meisten** Örtlichkeiten/Treffpunkte zu deinen Freizeitaktivitäten?

- Bis 2 km 1
- Bis 5 km 2
- Bis 10 km 3
- Bis 15 km 4
- Mehr als 15km 5

7. Bitte denke an die letzten Wochen seit Schulbeginn/seit Herbst dieses Jahres: Wie häufig nutzt du folgende Verkehrsmittel auf dem Weg zu und von deinen Freizeitaktivitäten? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

Gehe zu Fuß.....	1 / 2 / 3 / 4
Rad, E-Bike.....	1 / 2 / 3 / 4
Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
E-Scooter.....	1 / 2 / 3 / 4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	1 / 2 / 3 / 4
Moped, Motorrad.....	1 / 2 / 3 / 4
Mitfahren im Auto.....	1 / 2 / 3 / 4
Als Lenker*In eines Autos.....	1 / 2 / 3 / 4

8. Falls bei Frage 2d=4 oder bei Frage 7d=4: Würdest du für deine Schul-/Ausbildungs- und Freizeitwege einen E-Scooter nutzen wollen?

Ja.....	1	
eher ja.....	2	
eher nein.....	3	
nein.....	4	
weiß zu wenig dazu, kann ich nicht sagen.....	5	Zu Frage 10!

9. (falls Fr8=1,2): Warum
(Falls Fr8=3,4): Warum nicht?

.....

.....

.....

10. Nachfolgend findest du verschiedene Konfliktsituationen im Straßenverkehr angeführt: Wie häufig erlebst du solche Situationen? (1 = häufig, 2 = ab und zu, 3 = selten / nie)

Der/die andere Verkehrsteilnehmende/r hat knapp vor mir gequert/ist knapp vor mir eingebogen.....	1 / 2 / 3 / 4
Der /die andere Verkehrsteilnehmende/r ist zu knapp an mir vorbeigefahren.....	1 / 2 / 3 / 4
Der/die andere Verkehrsteilnehmende/r war abgelenkt und hat mich nicht gesehen.....	1 / 2 / 3 / 4
Ein Pkw/Lkw ist knapp aufgefahren.....	1 / 2 / 3 / 4

11. Denke nun bitte an die letzten 3 Jahre (2019, 2020, 2021): Hattest du einen Unfall im Straßenverkehr? Bitte denke bei den Verletzungen auch an leichte Verletzungen wie z.B. Schürf- und Schnittwunden?

Ja.....	1	
Nein.....	2	Zu Frage 5C6!

12. Wie viele?

1 Unfall.....	1
2 Unfälle.....	2
3 Unfälle.....	3
4 Unfälle.....	4
5 Unfälle.....	5

13. (IT: Falls mehr als 1 Unfall: Denke jetzt an den ersten Unfall) Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt.....	1
Beim Hausarzt/Facharzt.....	2
Im Krankenhaus (ambulant).....	3
Im Krankenhaus (stationär).....	4
Weiß nicht mehr.....	5

14. Bist du allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

Alleine verunfallt.....	1
Ein Unfallgegner beteiligt.....	2

15. Mit welchem Verkehrsmittel warst du zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß.....	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Moped, Motorrad.....	6
Mitfahren im Auto.....	7
Als Lenker*In eines Autos.....	8
Anderes und zwar.....	9

16. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA).....	4
Ja und zwar.....	5

17. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule / Ausbildungsstätte.....	1
Auf dem Heimweg von der Schule / Ausbildungsstätte.....	2
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität.....	3
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	4
Anderes und zwar.....	5

IT: Hat der Befragte mehrere Unfälle angegeben, dann weiter mit Frage 18 ansonsten weiter zur SC9!

18. Denke jetzt bitte an den zweiten Unfall: Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt.....	1
Beim Hausarzt/Facharzt.....	2
Im Krankenhaus (ambulant).....	3
Im Krankenhaus (stationär).....	4
Weiß nicht mehr.....	5

19. Bist du allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

Alleine verunfallt.....	1
Ein Unfallgegner beteiligt.....	2

20. Mit welchem Verkehrsmittel warst du zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß.....	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Moped, Motorrad.....	6
Mitfahren im Auto.....	7
Als Lenker*In eines Autos.....	8
Anderes und zwar.....	9

21. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA).....	4
Ja und zwar.....	5

22. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule / Ausbildungsstätte	1
Auf dem Heimweg von der Schule / Ausbildungsstätte	2
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität	3
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	4
Anderes und zwar.....	5

Statistik:

S9. Haushaltsgröße (mit dir und allen Erwachsenen und allen Kindern):

1-Personen Haushalt.....	1
2-Personen Haushalt.....	2
3-Personen Haushalt.....	3
4-Personen Haushalt.....	4
5-Personen Haushalt.....	5
Mehr als 5 Personen.....	6

S10. Welche Führerscheinklassen besitzt du?

AM	1
A1.....	2
A2.....	3
B.....	4
Mache gerade den Führerschein (L17/L18).....	5
Besitze noch keinen Führerschein und mache diesen noch nicht.....	6

FRAGEBOGEN STUDIERENDE

Market - Markt- und MeinungsforschungsgesmbH & CoKG

MARKETINSTITUT
LET'S RAISE YOUR MARKET!**P.Z2950.2111.p3.O**

S1. Darf ich Sie nach Ihrem Alter fragen? Sind Sie -

- 14 -17 Jahre 1 ABBRUCH!
 18-25 Jahre 2
 Älter als 25 Jahre..... 3 ABBRUCH!

S2. Studieren Sie derzeit, egal ob Sie nebenbei auch arbeiten oder ausschließlich studieren? Besuchen Sie derzeit -

- Eine Fachhochschule..... 1
 Eine Universität 2
 Eine Hochschule..... 3
 Eine Akademie 4
 Ein Kolleg 5
 Nein, nichts davon 6 ABBRUCH

S3. GESCHLECHT

- Männlich 1
 Weiblich 2
 Divers 3

S4. BUNDESLAND

- Oberösterreich..... 1 Steiermark..... 6
 Salzburg 2 Kärnten..... 7
 Niederösterreich..... 3 Tirol..... 8
 Wien..... 4 Vorarlberg..... 9
 Burgenland..... 5 Postleitzahl: _____

S5. WOHNORTGRÖSSE (Denken Sie dabei also bitte an Ihren Wohnort und nicht an die politische Gemeinde)

- Unter 2.000 Einw. 1 50.000-100.000 Einw. 5
 2.000-5.000 Einw. 2 Über 100.000 (=Landes-
 5.000-10.000 Einw. 3 hauptstadt) 6
 10.000-50.000 Einw. 4 Wien 7

Wir führen derzeit im Auftrag des Kuratoriums für Verkehrssicherheit und der AUVA (Allgemeine Unfallversicherungsanstalt) eine Befragung zum Thema Ausbildungswege und Wege in der Freizeit von Studierenden durch. Uns interessiert u.a. wie die Wege dorthin zurückgelegt und welche Verkehrsmittel genutzt werden.

S6. Wie alt sind Sie genau?!

genaues Alter: Jahre

1. Heute geht es uns um die Wege, die Sie zu und von Ihrer Ausbildungsstätte zurücklegen.

Wie viele km sind es insgesamt von der Wohnung bis zu Ihrer Ausbildungsstätte in einer Richtung?

Ca. km

Falls nicht eingeschätzt werden kann: dann in Kategorien

Bis 2 km	1
Bis 5 km	2
Bis 10 km	3
Bis 15 km	4
Bis 20 km	5
Bis 30 km	6
Bis 50 km	7
Über 50 km	8

2. Bitte denken Sie an die vergangenen Wochen **seit Anfang September**: Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel auf dem Weg zur Ausbildungsstätte und zurück? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

zu Fuß	1 / 2 / 3 / 4
Rad, E-Bike	1 / 2 / 3 / 4
Scooter	1 / 2 / 3 / 4
E-Scooter	1 / 2 / 3 / 4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.)	1 / 2 / 3 / 4
Moped, Motorrad	1 / 2 / 3 / 4
Mitfahren im Auto	1 / 2 / 3 / 4
Als Lenker*In eines Autos	1 / 2 / 3 / 4

3. Wie sicher fühlen Sie sich im Allgemeinen auf Ihrem Weg zur/von der Ausbildungsstätte? Gehen Sie bitte nach folgender Skala:

SEHR SICHER +5 +4 +3 +2 +1 0 -1 -2 -3 -4 -5 SEHR UNSICHER

4. Denken Sie nun bitte an Ihre **Freizeitwege** in den vergangenen Wochen seit September während einer durchschnittlichen Arbeitswoche: Wie oft pro Woche haben Sie einen Freizeitweg (z.B. zum Sport, zum gemeinsamen Lernen, zum Treffen mit Freunden?)

Jeden Tag	1
An 4 Tagen pro Woche	2
An 3	3
An 2	4
An 1	5

5. Wie weit weg von zu Hause/von Ihrer Wohnung ist der weitest entfernte Freizeitort? (Denken Sie dabei an regelmäßig besuchte Freizeitaktivitäten):

Bis 2 km	1
Bis 5 km	2
Bis 10 km	3
Bis 15 km	4
Mehr als 15km	5

6. In welcher Entfernung von Ihrer Wohnung liegen die meisten Örtlichkeiten/Treffpunkte zu Ihren Freizeitaktivitäten?

Bis 2 km	1
Bis 5 km	2
Bis 10 km	3
Bis 15 km	4
Mehr als 15km	5

7. Bitte denken Sie an die letzten Wochen seit Anfang September dieses Jahres: Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel auf dem Weg zu und von Ihren Freizeitaktivitäten? 1= (Fast) täglich 2= ein paar Mal pro Woche 3= ein paar Mal pro Monat, 4= seltener/nie

Gehe zu Fuß	1 / 2 / 3 / 4
Rad, E-Bike	1 / 2 / 3 / 4
Scooter	1 / 2 / 3 / 4
E-Scooter	1 / 2 / 3 / 4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	1 / 2 / 3 / 4
Moped, Motorrad.....	1 / 2 / 3 / 4
Mitfahren im Auto	1 / 2 / 3 / 4
Als Lenker*In eines Autos.....	1 / 2 / 3 / 4

8. *IT: Falls bei Frage 2d=4 oder bei Frage 7d=4:* Würden Sie für Ihre Ausbildungs- und Freizeitwege einen E-Scooter nutzen wollen?

Ja.....	1	
eher ja.....	2	
eher nein.....	3	
nein.....	4	
weiß zu wenig dazu, kann ich nicht sagen.....	5	Zu Frage 10!

9. (falls Fr8=1,2): Warum
(Falls Fr8=3,4): Warum nicht?

.....

.....

.....

10. Nachfolgend finden Sie verschiedene Konfliktsituationen im Straßenverkehr angeführt: Wie häufig erleben Sie solche Situationen? (1 = häufig, 2 = ab und zu, 3 = selten / nie)

Der/die andere Verkehrsteilnehmende/r hat knapp vor mir gequert/ist knapp vor mir eingebogen.....	1 / 2 / 3 / 4
Der /die andere Verkehrsteilnehmende/r ist zu knapp an mir vorbeigefahren	1 / 2 / 3 / 4
Der/die andere Verkehrsteilnehmende/r war abgelenkt und hat mich nicht gesehen	1 / 2 / 3 / 4
Ein Pkw/Lkw ist knapp aufgefahren.....	1 / 2 / 3 / 4

11. Denken Sie nun bitte an die **letzten 3 Jahre (2019, 2020, 2021)**: Hatten Sie einen Unfall im **Straßenverkehr**? Bitte denken Sie bei den Verletzungen auch an leichte Verletzungen wie z.B. Schürf- und Schnittwunden?

Ja.....	1	
Nein	2	Zu Frage SC7!

12. Wie viele?

1 Unfall	1
2 Unfälle.....	2
3 Unfälle.....	3
4 Unfälle.....	4
5 Unfälle.....	5

13. *(IT: Falls mehr als 1 Unfall: Denken Sie jetzt an den ersten Unfall)* Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt.....	1
Beim Hausarzt/Facharzt.....	2
Im Krankenhaus (ambulant).....	3
Im Krankenhaus (stationär).....	4
<u>Weiß</u> nicht mehr.....	5

14. Sind Sie allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

Alleine verunfallt.....	1
Ein Unfallgegner beteiligt.....	2

15. Mit welchem Verkehrsmittel waren Sie zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß.....	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Moped, Motorrad.....	6
Mitfahren im Auto.....	7
Als Lenker*In eines Autos.....	8
<u>Anderes</u> und zwar.....	9

16. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA).....	4
<u>Ja</u> und zwar.....	5

17. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule.....	1
Auf dem Heimweg von der Schule.....	2
Auf dem Weg zur Ausbildungsstätte.....	3
Auf dem Heimweg zur Ausbildungsstätte.....	4
Auf dem Weg zur Arbeit.....	5
Auf dem Weg von der Arbeit.....	6
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität.....	7
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	8
<u>Anderes</u> und zwar.....	9

IT: Hat der Befragte mehrere Unfälle angegeben, dann weiter mit Frage 18 ansonsten weiter zur SC7!

18. Denken Sie jetzt bitte an den zweiten Unfall: Welche Art von Behandlung war nach dem Unfall notwendig?

Nicht behandelt/selbst behandelt.....	1
Beim Hausarzt/Facharzt.....	2
Im Krankenhaus (ambulant).....	3
Im Krankenhaus (stationär).....	4
<u>Weiß</u> nicht mehr.....	5

19. Sind Sie allein verunfallt oder waren andere Personen (in dem Sinn ein Unfallgegner) beteiligt?

<u>Allein</u> verunfallt.....	1
Ein Unfallgegner beteiligt.....	2

20. Mit welchem Verkehrsmittel waren Sie zum Zeitpunkt des Unfalls unterwegs?

zu Fuß.....	1
Rad, E-Bike.....	2
Scooter.....	3
E-Scooter.....	4
Öffentliche Verkehrsmittel (Bus, Bahn, usw.).....	5
Moped, Motorrad.....	6
Mitfahren im Auto.....	7
Als Lenker*In eines Autos.....	8
<u>Anderes</u> und zwar.....	9

21. Wurde der Unfall gemeldet:

Nein.....	1
Ja, bei der Polizei.....	2
Ja, bei der Unfallversicherung (AUVA).....	3
Ja, bei der Polizei und der Unfallversicherung (AUVA).....	4
<u>Ja</u> und zwar.....	5

22. Der Unfall ereignete sich:

Auf dem Weg zur Schule.....	1
Auf dem Heimweg von der Schule.....	2
Auf dem Weg zur Ausbildungsstätte.....	3
Auf dem Heimweg zur Ausbildungsstätte.....	4
Auf dem Weg zur Arbeit.....	5
Auf dem Weg von der Arbeit.....	6
Auf dem Weg zur Freizeitaktivität.....	7
Auf dem Heimweg von der Freizeitaktivität.....	8
<u>Anderes</u> und zwar.....	9

Statistik:

S7. Haushaltsgröße (mit Ihnen und allen Erwachsenen und allen Kindern):

1-Personen Haushalt.....	1
2-Personen Haushalt.....	2
3-Personen Haushalt.....	3
4-Personen Haushalt.....	4
5-Personen Haushalt.....	5
Mehr als 5 Personen.....	6

S8. Welche Führerscheinklassen besitzen Sie?

AM.....	1
A1.....	2
A2.....	3
B.....	4
<u>Anderes</u> und zwar.....	5
Mache gerade den Führerschein.....	6
Besitze keinen Führerschein und mache diesen auch nicht.....	7

IMPRESSUM

MEDIENINHABER UND HERAUSGEBER

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000
kfv@kfv.at
www.kfv.at

VEREINSZWECK UND RICHTUNG

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

GESCHÄFTSFÜHRUNG

Mag. Christian Schimanofsky

ZVR-Zahl

801 397 500

GRUNDLEGENDE RICHTUNG

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

AUTOR*INNEN

DIⁱⁿ Veronika Zuser, DI Aggelos Soteropoulos, Mag.^a Eva Aigner-Breuss, Mag.^a Anita Eichhorn, Dr.ⁱⁿ Eveline Braun,
DI Alexander Pommer, Mag. Carl Neumayr, Mag.^a Raffaella Neustifter

FACHLICHE VERANTWORTUNG

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch

REDAKTION

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)
Schleiergasse 18
1100 Wien

VERLAGSORT

Wien, 2023

LEKTORAT

Mag.^a Eveline Wögerbauer

GRAFIK

Catharina Ballan.com

BARRIEREFREIE GESTALTUNG

Barrierefrei PDF OG, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Birgit Peböck

TITELFOTO/TITELBILD

© iStock ID 1175934729

ISBN

978-3-903808-21-8

ZITIERVORSCHLAG

KFV – Sicher Leben. Band #40. Analyse und Vergleich von Unfällen auf Ausbildungs- und Freizeitwegen von Kindern, Jugendlichen und Studierenden

COPYRIGHT

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2023

Alle Rechte vorbehalten. Stand: November 2022. Alle Angaben ohne Gewähr.

HAFTUNGSAUSSCHLUSS

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Aufgrund von Rundungen kann es bei Summenbildungen zur Unter- oder Überschreitung des 100 %-Wertes kommen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz und Informationspflicht nach § 5 ECG abrufbar unter

www.kfv.at/footer-links/impressum/

SAFETY FIRST!





