

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

Oktober 2015

10

309 – 344

Beiträge

Unionsrechtlich determinierte luftfahrtbehördliche Rechtseingriffe

Joachim J. Janezic und Sigmar Stadlmeier ➤ 316

Luftfahrtrechtliche Entscheidungen aus den Jahren 2014 und 2015

Joachim J. Janezic ➤ 312

Die Erosion des Rechtsstaates

Christian Ortner ➤ 321

Rechtsprechung

Sachschadenersatz bei Beschädigung einer Brücke

Christian Huber ➤ 324

Schmerzensgeldzahlung hindert idR nicht Verfahrenshilfebewilligung

Karl-Heinz Danzl ➤ 328

Verletzung eines Kfz-Lenkers bei Parkplatzstreit ➤ 330

Schmerzensgeld für Passivraucher? ➤ 333

Judikaturübersicht Verwaltung

Angaben auf Zusatztafeln müssen leicht verständlich sein ➤ 337

Selbstmordabsichten, Bedenken gegen gesundheitliche Eignung

sind berechtigt ➤ 338

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Kinder sicher mobil

Anita Eichhorn, Daniela Knowles und Alexander Pommer ➤ 340



Kinder sicher mobil

Unfallgeschehen und Mobilität von Kindern auf Österreichs Straßen

ZVR 2015/187

§§ 3, 29 a, 65
StVO

Kinder;
Unfallgeschehen;
Verkehrssicherheitsmaßnahmen;
Bewusstseinsbildung

Sicherheitsbedenken der Eltern haben die selbständige Mobilität von Kindern in den letzten Jahren immer mehr eingeschränkt. Eine frühe aktive Verkehrsteilnahme ist jedoch, wie die Unfallzahlen belegen, für das spätere, sichere Verhalten im Straßenverkehr wichtig: Während der Anteil der Kinder von 6 bis 14 Jahren an den Verunglückten¹⁾ im Straßenverkehr gering ist, wächst die Zahl der Verunfallten mit der Intensivierung der eigenständigen Mobilität ab dem 15. Lebensjahr sprunghaft an. Eine Förderung der eigenständigen Mobilität bereits vor dem 14. Lebensjahr kann dem entgegenwirken.

Vor diesem Hintergrund beschäftigte sich das vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderte und in Zusammenarbeit von KfV und HERRY Consult GmbH durchgeführte Projekt MUKIS (*Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen*) mit der Analyse des Unfallgeschehens und des Mobilitätsverhaltens von Kindern in Österreich sowie der Ableitung von kindgerechten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Von Anita Eichhorn, Daniela Knowles und Alexander Pommer

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Analyse des Unfallgeschehens
- C. Verknüpfung von Mobilitäts- und Unfallkennzahlen
- D. Umsetzung von bewusstseinsbildenden Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen
- E. Empfehlungen

A. Einleitung

Der Vergleich von Unfall- und Mobilitätsdaten ergibt, dass zu Zeiten, zu denen 6–14-Jährige verstärkt im Straßenverkehr unterwegs sind, generell auch mehr Kinder verunglücken. Die meisten Unfälle geschehen am Morgen (Weg in die Schule), zu Mittag (Heimweg von der Schule) und am späten Nachmittag (Freizeitmobilität). Basierend auf diesen Zahlen wurde ein Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlas erstellt. Primäres

Augenmerk wurde dabei auf die räumliche Zuordnung verunglückter Kinder sowie die Mobilität von Kindern in Österreich auf Bundesland- bzw. Bezirksebene gelegt. Zusätzlich dazu wurden mit Hilfe einer Best Practice-Recherche bewusstseinsbildende Maßnahmen identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

B. Analyse des Unfallgeschehens

Die Zahl der insgesamt im Straßenverkehr verunglückten Kinder ist seit 1990 deutlich gesunken. Während 1990 noch 3.582 Kinder verunglückten, waren es im Jahr 2014 2.259 (Abbildung 1).

Am häufigsten verunglücken Kinder im Alter von 6–14 Jahren im Pkw (35% Durchschnitt 2010–2014), zu Fuß (27%) und mit dem Fahrrad

1) Als Verunglückte zählen alle verletzten und getöteten Lenker, Mitfahrer und Fußgänger.

(24%). Die Summe aller anderen Verkehrsarten (vor allem Verunglückte mit Mopeds) machte 15% aus. Dieses Verhältnis weist zwischen 6–9-Jährigen und 10–14-Jährigen starke Unterschiede auf.

Im Fokus der weiteren Analyse lagen eigenständige Mobilitätsformen (zu Fuß und mit dem Fahrrad) von Kindern im Alter von 6–14 Jahren. Die Kinder wurden in die Altersklassen 6–9 Jahre (Volksschule) und 10–14 Jahre (Haupt-/Mittelschule bzw AHS-Unterstufe) unterteilt. Basierend auf dieser Unfall- und Mobilitätsanalyse wurde ein Kinderunfall- und Kinder-mobilitätsatlas²⁾ erstellt.

Buben verunglücken im Straßenverkehr, unabhängig von der Art der Verkehrsbeteiligung – aber insb beim Radfahren –, häufiger als Mädchen. Dies gibt einen Hinweis auf unterschiedliches Risikoverhalten von Mädchen und Buben. Im Volksschulalter verunglücken Kinder, wenn sie selbständig unterwegs sind, hauptsächlich zu Fuß, während im Alter zwischen 10 und 14 Jahren die Radfahrer den größeren Anteil der verunglückten Kinder ausmachen. Ursache hierfür ist, dass Kinder ab 12 Jahren (ab 10 Jahren nach Absol-

vieren der Freiwilligen Radfahrprüfung) alleine im Straßenverkehr unterwegs sein dürfen. Bei Buben steigen die Radfahrurfälle zwischen 11 und 12 Jahren besonders stark an (Abbildung 2).

Auf Bundesländerebene zeigt sich ein deutliches West-Ost-Gefälle. In Vorarlberg verunglücken sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad die meisten Kinder pro 1 Mio Kinder. Absolut betrachtet verunglücken Kinder zu Fuß erwartungsgemäß am häufigsten in Wien (Abbildung 3).

C. Verknüpfung von Mobilitäts- und Unfallkennzahlen

Die Unfallzahlen verhalten sich in etwa proportional zu den zurückgelegten Wegen: Zu Zeiten, zu denen Kinder verstärkt im Straßenverkehr unterwegs sind, verunglücken in Summe auch mehr Kinder. Einige Auffälligkeiten bestehen:

2) Der Kinderunfall- und Kinder-mobilitätsatlas wird auf der Website des bmvit zum Download bereitgestellt.

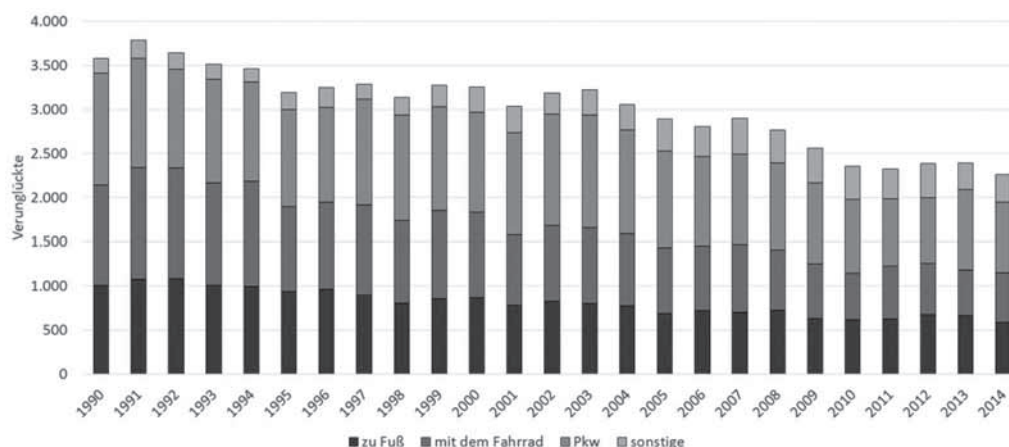


Abbildung 1: Verunglückte Kinder (6–14 Jahre) nach Verkehrsart absolut, 1990–2014
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV

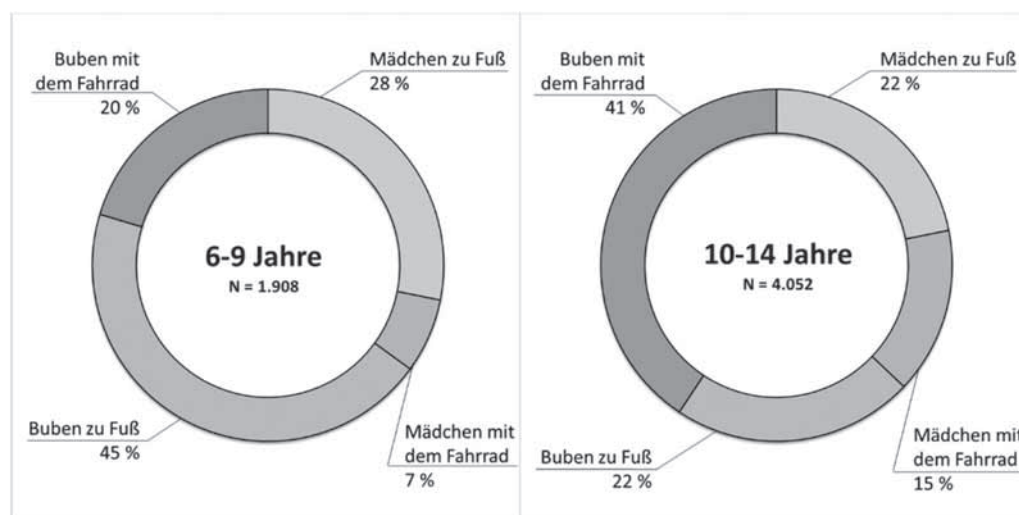


Abbildung 2: Verunglückte Kinder nach Alter, Geschlecht und Verkehrsart (zu Fuß und mit dem Fahrrad) in % (Summe 2010–2014)
Quelle: Statistik Austria, Bearbeitung: KfV →

- Zum morgendlichen Schulbeginn sind in beiden Altersklassen im Verhältnis zum Schulschluss deutlich weniger verletzte Fußgänger und Radfahrer zu verzeichnen, da die Kinder vielfach begleitet werden.
- Zwischen 16.00 und 18.00 Uhr verunglücken 6- bis 9-Jährige häufig zu Fuß oder mit dem Fahrrad, obwohl sie verhältnismäßig seltener auf diese Art unterwegs sind. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den 10-14-jährigen Radfahrern für die Zeit zwischen 14.00 und 16.00 Uhr. Die Vermutung liegt nahe, dass Kinder am Nachmittag vor allem Freizeitmobilität zeigen, dh dass sie einzelner im Straßenraum unterwegs sind und sich auch an Orten bewegen, wo andere Verkehrsteilnehmer weniger mit ihnen rechnen als im Schulumfeld (Abbildung 4).
- Die Detailanalyse der zeitlichen Verteilung (Jahr, Woche, Tageszeit) der verunglückten 6- bis 14-Jährigen zeigt, dass der bestimmende Faktor für Fußgängerunfälle von Kindern die Schule ist: Die Tatsache, dass die Unfallzahlen in den Sommermonaten Juli und August und am Wochenende einbrechen, lässt den Schluss zu, dass es aufgrund der höheren Geleistung vielfach Schulwege oder im weitesten Sinne schulbezogene Wege sind, auf denen die Kinder zu Fuß verunfallen. Auch die Tagesverteilung (Arbeitstage) der zu Fuß verunglückten Kinder zeigt die stärksten Spitzen in der Früh und zu Mit-

tag. Am Wochenende fällt die Morgenspitze erwartungsgemäß weg, die weitere Verteilung über den Tag verläuft ähnlich wie unter der Woche – mit einer kleinen Spitze am späten Vormittag und einer größeren am Nachmittag.

- Das Radunfallgeschehen ist hingegen (gemäß der Verteilung über Jahr, Woche und Tageszeit) von der Schule weitgehend unabhängig.

D. Umsetzung von bewusstseinsbildenden Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Zur Förderung der eigenständigen Mobilität und Verkehrssicherheit gibt es unterschiedliche Ansätze: Bewusstseinsbildung, Überwachung oder Infrastrukturmaßnahmen. Umgesetzte Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder haben aber oft einen Haken: Sie orientieren sich überwiegend an den örtlichen Gegebenheiten (zB Fußgängerfrequenz und Fahrbahnbreite) statt an den Bedürfnissen von Kindern. Noch dazu sind konventionelle Überwachungs- (zB Geschwindigkeitsmessungen) und Infrastrukturmaßnahmen (zB Errichtung von Schutz- oder Radwegen) meist sehr aufwändig, teuer und schwer umzusetzen. Daher lag der Fokus bei der Maßnahmenarbeit auf Bewusstseinsbildung.

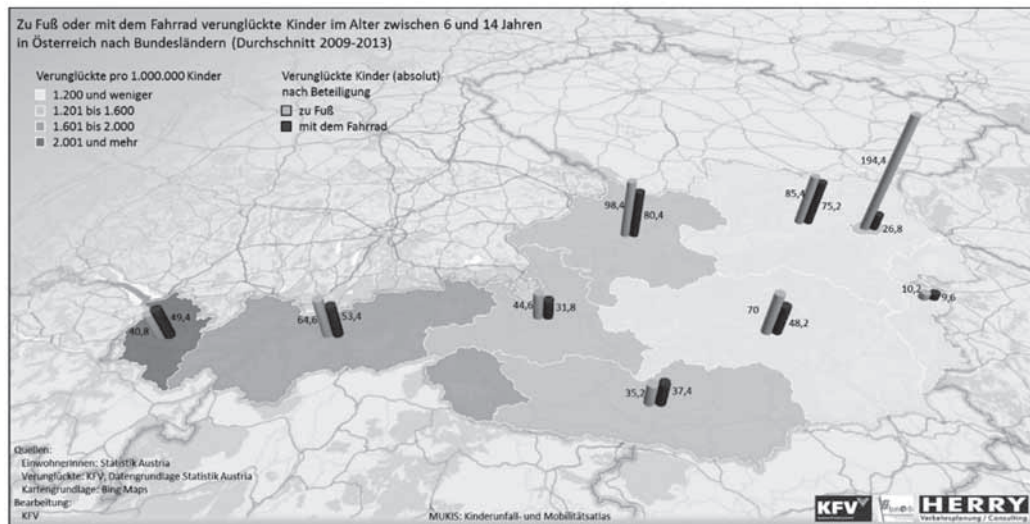


Abbildung 3: Zu Fuß oder mit dem Fahrrad verunglückte Kinder im Alter zwischen 6 und 14 Jahren nach Bundesländern (Durchschnitt 2009–2013)

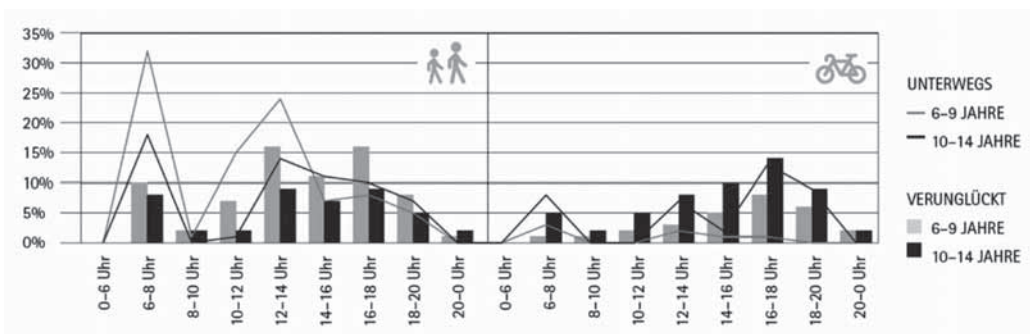


Abbildung 4: Vergleich der Mobilitäts- und Verunglücktenzahlen von Kindern in % (6 bis 9 Jahre bzw 10 bis 14 Jahre jeweils zu Fuß und mit dem Fahrrad summiert sich auf 100%)

In einer nationalen und internationalen Literaturrecherche wurden mehr als 100 Maßnahmen identifiziert und bewertet. Davon wurden 14 Maßnahmen als Best-Practice und zwölf als Good-Practice-Beispiele eingestuft und neun eigens definierten Ansätzen zugeordnet. In Tabelle 1 wird für jeden Ansatz beispielhaft eine Maßnahme angeführt.

Die Maßnahmen sind detailliert im Leitfaden „Kinder sicher mobil – Ein Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität“ aufbereitet.³⁾

3) Der Leitfaden wird auf der Website des bmvit zum Download bereitgestellt.

Ansatz	Beispielmaßnahme
Verkehrserziehung und Unterrichtsmaterialien	Freiwillige Radfahrprüfung ⁴⁾
Gefahrentraining im Straßenverkehr	Schulwegpläne ⁵⁾
Nachhaltige Mobilität	Kindermeilen – Klimaschützer unterwegs ⁶⁾
Verkehrsplanung	Kinderverkehrsplenum ⁷⁾
Fortbewegungsgemeinschaften	Pedibus ⁸⁾
Schulweg mit dem öffentlichen Verkehr	Buslotsen im Schülerverkehr ⁹⁾
Aktionen	Mit Helmi sicher unterwegs im Straßenverkehr ¹⁰⁾
Radworkshops	Radfahren in der ersten und zweiten Klasse ¹¹⁾
Elterninformation und Literatur	bfu Kinderpost ¹²⁾

Tabelle 1: Ansätze und bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen Mobilität

E. Empfehlungen

Aus der umfassenden Maßnahmenanalyse und Gesprächen mit Projektinitiatoren/-beteiligten auf Gemeindeebene¹³⁾ wurde ersichtlich, dass zwar eine Vielzahl an Maßnahmen existiert, die die Verkehrssicherheit und Mobilität rund um die Schule und den Schulweg thematisieren, die Sicherheit und Mobilität von Kindern in der Freizeit wird jedoch bei den derzeitigen bewusstseinsbildenden Maßnahmen weit seltener angesprochen. Darüber hinaus werden in den österreichischen Schulen und Gemeinden oft nur Einzelmaßnahmen gesetzt. Eine deutlich nachhaltigere Wirkung kann allerdings erreicht werden, indem einzelne Maßnahmen miteinander verknüpft werden und auch die Freizeitmobilität von Kindern verstärkt angesprochen wird. Im Zuge der Maßnahmenbewertung wurde ersichtlich, dass außerdem folgende Punkte für eine erfolgreiche Umsetzung essentiell sind:

- **Problem definieren:** Konkreten Handlungsbedarf feststellen (beispielsweise parkende Autos erschweren Kindern das sichere Überqueren der Straße).
- **Initiatoren finden:** Identifikation von Akteuren, die sich des Problems annehmen. Wichtig ist, Entscheidungsträger von Beginn an einzubinden (zB Schulleiter, Mobilitätsberater, Elternvertreter, externe Anbieter, Gemeindevertreter, NGO).
- **Maßnahmen kombinieren:** Maßnahmenbündel erzielen einen wesentlich höheren Bekanntheitsgrad und Wirkungseffekt. Kurzfristige Schwerpunktmaßnahmen und langfristige Dauerlösungen können ergänzend miteinander verknüpft werden.
- **Identität schaffen:** Durch Schaffung einer „Identität“ wird die Maßnahme auf eine persönliche Ebene gehoben: „Ich trage zum Gelingen bei.“ So kann mit einem Wettbewerb beispielsweise ein „Markenzeichen“ bestimmt werden oder eine Klasse/Kindergruppe erarbeitet gemeinsam ein solches Merkmal (zB Logo, Homepage, Sticker, T-Shirt).
- **Synergien nutzen:** Akteure erarbeiten ein Maßnahmenpaket aus Einzelmaßnahmen und nutzen damit

Synergien zwischen den Einzelmaßnahmen. Ein Beispiel: Bei der Einführung einer Elternhaltestelle übernehmen ältere Schüler die Schulwegbegleitung. Dadurch steigt der Selbstwert des begleiteten Kindes („Ich traue mich auch ohne meine Eltern.“), aber auch des Begleitenden („Ich habe die Verantwortung für die Kinder.“), und beide Seiten stärken ihre Mobilitätskompetenz.

- **Akzeptanz fördern:** Gesetzte Maßnahmen brauchen Zeit, um einen gewissen Akzeptanzgrad zu erreichen. Daher ist es wichtig, sich im Voraus beraten zu lassen, wie lange eine Maßnahme benötigt, bis sie angenommen wird bzw welche Aktionen gesetzt werden können, um die gewünschte Akzeptanz zu erzielen. Oft können Maßnahmen durch eine Bündelung wesentlich einfacher modifiziert bzw neue Maßnahmen aufgenommen werden. Mit der Bündelung steigt die Bekanntheit und damit die Akzeptanz.
- **Zeiträumen definieren:** Die Maßnahmen sollen vorerst einen klar definierten Zeitraum abdecken, der jedoch jederzeit den Rahmenbedingungen angepasst werden kann.
- **Ziele setzen:** Die Maßnahmen sollten klare Zielsetzungen definieren, die auch evaluiert werden können (und sollten). Dadurch gewinnt das Maßnah-

4) www.jugendrotkreuz.at/index.php?1572 (Stand 17. 8. 2015).

5) www.auva.at/portal27/portal/auvportal/content/contentWindow?contentid=10007.671373&action=2&viewmode=content (Stand 17. 8. 2015).

6) www.klimabuendnis.at/klimameilen_aktion_2015 (Stand 17. 8. 2015).

7) www.ivp.co.at/index.phtml?id=2336 (Stand 17. 8. 2015).

8) www.schulenmobil.at/images/doku/leitfaden_ablauf_pedibus.pdf

9) www.umweltbildung.at/cgi-bin/cms/blk/material.pl?aktion=anzeigen&id=603&ref=web (Stand 17. 8. 2015).

10) www.kfv.at/fileadmin/content/Serviceangebote/10_Aktionen/Aktionstag_Helmi.pdf

11) www.uk-nord.de/fileadmin/user_upload/pdf/publikationen/Radfahren_Klasse_1und2_Studie_SI_8972_SH.pdf

12) www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/kinderpost (Stand 17. 8. 2015).

13) Die Auswahl der Gemeinden erfolgte mithilfe der zuständigen Verkehrs- und/oder Mobilitätsexperten der jeweiligen Länder.

menbündel in der Gesellschaft – auch außerhalb der Gemeinde – an Wertschätzung bzw. wird zu einer „Marke“, die in der Gemeinde, der Schule, aber auch bei den einzelnen Teilnehmenden einen gewissen Stellenwert bekommt.

→ **Akteure gewinnen und halten:** Das Interesse und Engagement einzelner Akteure kann bei längeren Laufzeiten von Maßnahmen verloren gehen. Daher sollte sich das Kernteam rechtzeitig um Nachbesetzungen kümmern.

→ In Kürze

Im Rahmen des vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF) geförderten Projekts „Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen“ wurde das Verkehrsunfallgeschehen (1990 bis 2014) sowie das Mobilitätsverhalten von Kindern (6–14 Jahre) in Österreich analysiert. Die Ergebnisse wurden miteinander verknüpft und in Form eines Kinderunfall- und Kindermobilitätsatlases räumlich aufbereitet. Mit Hilfe einer nationalen und internationalen Best-Practice-Recherche wurden zusätzlich über 100 bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung der eigenständigen Mobilität und Verkehrssicherheit identifiziert und Handlungsempfehlungen abgeleitet. Ausgewählte Informations- und Aufklärungsmaßnahmen wurden in einem Leitfaden für Verantwortliche in Gemeinden oder Schulen, aber auch für Eltern und Großeltern zusammengefasst dargestellt.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Anita Eichhorn ist Soziologin im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV.
E-Mail: anita.eichhorn@kfv.at

Dipl.-Psych. Daniela Knowles (geb. Künzel) ist Psychologin im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV.

E-Mail: daniela.knowles@kfv.at

DI Alexander Pommer ist Raumplaner im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV.

E-Mail: alexander.pommer@kfv.at

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

Von denselben Autoren erschienen:

Schneider/Knowles, Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter, ZVR 2015/138; *Knowles/Salamon*, Schülertransport im Gelegenheitsverkehr – Standortbestimmung für Österreich unter Ableitung von Reformvorschlägen, ZVR 2012/230; *Knowles/Tischler*, Ist Rotlichtüberwachung an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlage wirksam? ZVR 2010/41; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerkssystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Khazouei/Künzel*, Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen, ZVR 2009/62; *Künzel/Stempkowski*, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257.

Literatur:

Zuser/Sedlacek/Eichhorn/Knowles/Pommer/Steinacher/Aigner-Breuss/Donabauer, MUKIS: Kinder sicher mobil – Mobilitätsverhalten und Unfallgeschehen von Kindern auf Schul- und Freizeitwegen (2015).

