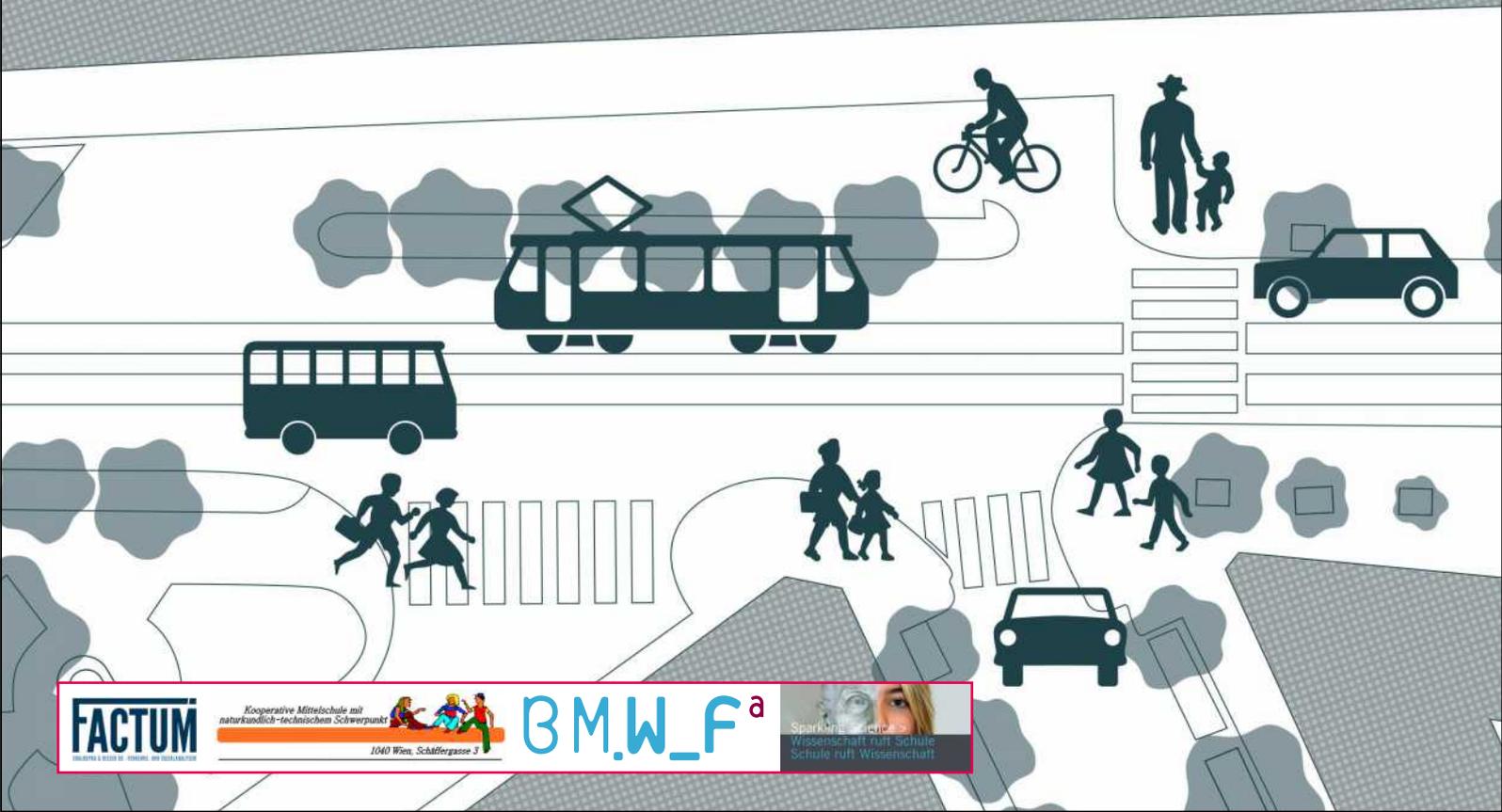


KidsAct

SchülerInnen erforschen die Interaktion zwischen AutofahrerInnen und Kindern im Straßenverkehr

Beteiligte Schule: NMS-NTS 4 Schäffergasse, Wien



FACTUM
SCHULEN & BERUF: FÖRDERUNG DER QUALIFIKATION

Kooperative Mittelschule mit
naturräumlich-technischem Schwerpunkt



1040 Wien, Schäffergasse 3

BMW_F^a



Sparkling Science
Wissenschaft ruft Schule
Schule ruft Wissenschaft

Text, Idee & Bilder

Manuel Oberlader, Karin Ausserer, Elke Sumper
Klasse 3d, NTS 4-NMS
Schäffergasse, Wien

Design & Layout

Markus Fetz
www.markusfetz.com

Förderungsgeber

Das Projekt „KidsAct“ ist ein Projekt des Forschungsprogramms „Sparkling Science“, gefördert durch das **Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung**, vertreten durch die OeAD (Österreichische Austauschdienst)-GmbH FN 320219k
Ebendorferstraße 7
1010 Wien

Projektnummer

SPA 04/154-KidsAct

Beteiligte Schule

NTS4-NMS Schäffergasse, Wien
Klassenlehrerin: Antonia Thaler
Direktorin:
Dir. OSRn Andrea Hallal-Wögerer

Projektleitung

Mag. Manuel Oberlader
Mag. Karin Ausserer
Mag. Elke Sumper
manuel.oberlader@factum.at
karin.ausserer@factum.at
elke.sumper@factum.at

Factum Chaloupka-Risser OG
Verkehrs- und Sozialanalysen
Danhausergasse 6/4
1040 Wien
Tel: +43(0)1 504 1546
Fax: +43(0)1 504 1548
Web: www.factum.at

© 2014



Kurzbeschreibung der Ziele des Projektes

Im Projekt „KidsAct“ wurden die SchülerInnen zu ForscherInnen. Sie untersuchten die Interaktion zwischen Autofahrenden und Kindern im Straßenverkehr, mit besonderem Fokus auf Kreuzungssituationen.

Gemeinsam mit der Klasse 3d der NTS 4-NMS Schäffergasse führte Factum OG im Zeitraum von Oktober 2012 bis April 2014 das „Sparkling Science“- Projekt KidsAct durch. Ziel war es, die Interaktion zwischen Autofahrenden und Kindern zu untersuchen und herauszufinden, inwiefern das Auftreten und Verhalten von Kindern im Straßenverkehr das Verhalten von AutolenkerInnen beeinflusst.

Die Zielgruppe der Forschungsarbeit waren Schulkinder der 7. und 8. Schulstufe. Der Innovationsgehalt des Vorhabens lag vor allem in der Einbindung der Kinder in den gesamten Forschungsprozess. So konnten die SchülerInnen wissenschaftliche Forschungseinrichtungen kennen lernen, Literatur zu Verkehrsverhalten und Unfallzahlen recherchieren, Gruppendiskussionen durchführen, Verhalten im Straßenverkehr beobachten sowie ihre Eltern über ihre Einstellungen befragen und VerkehrsexpertInnen interviewen.

Die SchülerInnen wurden auf diese Weise mit den Themen Verkehrssicherheit und Verkehrsverhalten vertraut – Bereiche, die bislang in systematischer Form im Schulunterricht kaum behandelt werden. Gleichzeitig wurden ihnen die Disziplinen Verkehr und Mobilität als attraktive Berufsfelder näher gebracht.

Das Projekt wurde im Rahmen des Förderungsprogramms „Sparkling Science“ durchgeführt, das vom Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung (vertreten durch die OeAD-GmbH) gefördert wurde.

Steckbrief der Schulklasse

Klasse:	3d, NTS 4-NMS Schäffergasse Naturkundlich, technischer Schwerpunkt
Klassengröße:	25 (11 männlich, 14 weiblich)
Alter:	12-14 Jahre
Direktorin & Lehrerin:	Andrea Hallal-Wögerer, Antonia Thaler
Internationalität:	100% internationaler Hintergrund, zB.: Ägypten, Bosnien, Serbien, Somalia, Irak, Türkei, Philippinen, ...



Teilnahme: Engagiert & motiviert, die SchülerInnen haben z.T. bis zu 4!! Stunden konzentriert am Thema Mobilität gearbeitet, diskutiert & präsentiert.

Interesse: am Forschungsprozess den Themen Mobilität und Verkehr und den möglichen Berufsfeldern des Sektors. Begeisterung über Verwendung technischer Geräte & moderner Medien.

Staunen und Neugierde: Über die Vielfalt an Gestaltungsmöglichkeiten für öffentlichen Raum & Kreuzungen: Begegnungszone, Gehsteigvorziehung („Ohrwaschl“), Fahrbahnanhebung, ...

Zusammenarbeit: Aufbau eines sehr guten Vertrauensverhältnisses. Nicht nur SchülerInnen profitierten von der Zusammenarbeit, sondern auch WissenschaftlerInnen lernten von nachfolgender Generation – und haben noch von ihr zu lernen!

Methoden und Arbeitspakete (AP)

Die SchülerInnen wurden in unterschiedliche Methoden und Instrumente der empirischen Mobilitätsforschung eingeführt. Sie waren einerseits Betroffene selbst als auch Forschende. Aufgrund der Doppelrolle lag ein Augenmerk darauf, ihr eigenes Verhalten kontinuierlich zu reflektieren und im gesamten Prozess zu evaluieren.

AP1 Exkursion zur Hauptuni-Wien und Desk Research: Eigenständige Recherche zu Unfallstatistiken, Verhalten von AutofahrerInnen vor Schutzwegen und deren Reaktionen auf Kinder etc.

AP2 Fokusgruppen: Erlernen von Interviewtechniken & Gesprächsmoderation. SchülerInnen diskutierten über die Themen Fahrzeugbesitz, Verkehrsmittelwahl & Mobilitätsverhalten von Erwachsenen und Kindern.

AP3 Situationsanalyse: Bildanalyse & Bewertung von Infrastruktur, problematischen Verhaltensweisen, möglichen Unfallursachen, sowie kognitive und physische Fähigkeiten von VerkehrsteilnehmerInnen.

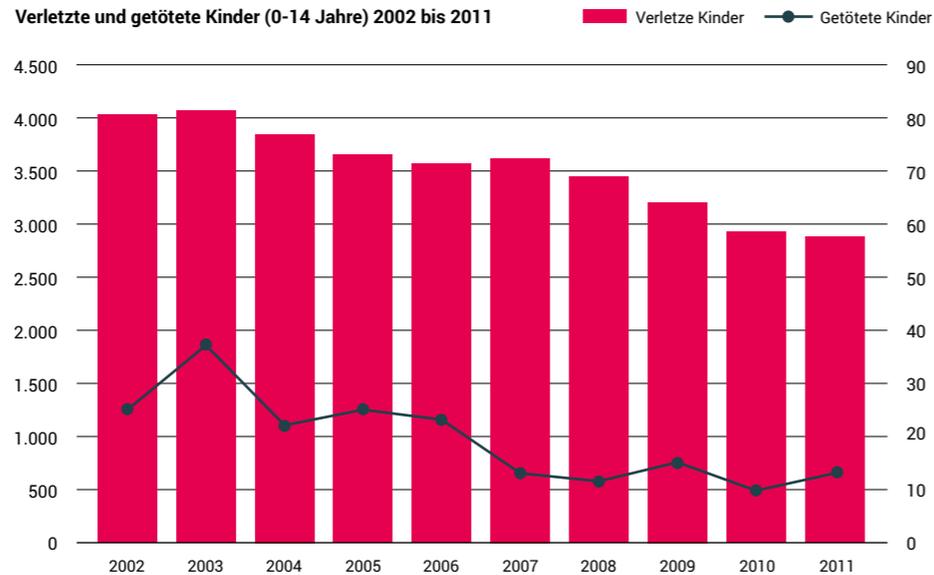
AP4 Elternbefragung: Befragung der Eltern über ihre Mobilitätsgewohnheiten und subjektiven Einschätzungen der Sicherheit ihrer Kinder auf dem Freizeit- und Schulweg.

AP5 ExpertInneninterviews: Interviews mit 7 ExpertInnen aus Verkehrsplanung, -psychologie, -organisation, und -erziehung mit dem Ziel, Fachwissen zum Thema „Kommunikation im Straßenverkehr“ zu generieren.

AP6 Teilnehmende Beobachtung: Regelverstöße und Interaktionsverhalten verschiedener VerkehrsteilnehmerInnen wurden beobachtet und mit Kamera und Beobachtungsbögen dokumentiert.



Kinder und Verkehrsunfälle

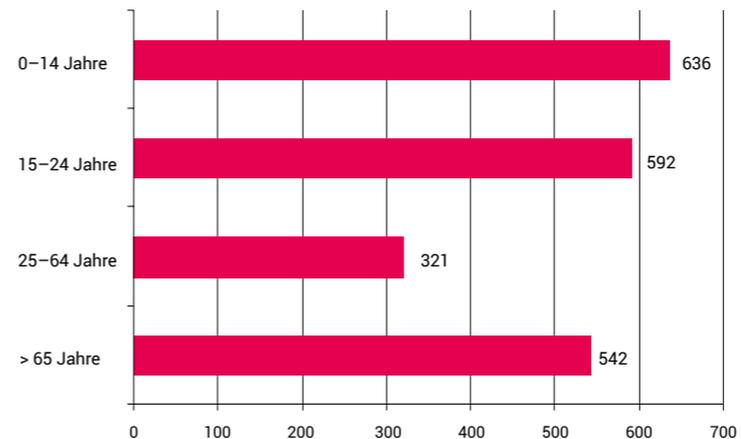


Quelle: Statistik Austria, 2012: Straßenverkehrsunfälle 2011

Unfallzahlen von Kindern

Ein Vergleich der Unfallzahlen von Kindern (2002-2011) veranschaulicht, dass die Anzahl der verletzten und getöteten Kinder innerhalb von 10 Jahren um rund 30% gesunken ist. Der Rückgang kann mehrere Ursachen haben, einerseits dass die Sicherheit im Straßenverkehr für Kinder gestiegen ist, andererseits dass immer weniger Kinder auf der Straße spielen und immer mehr Kinder auf ihren Wegen von Erwachsenen begleitet oder mit dem Auto transportiert werden.

Verletzte FußgängerInnen je 1 Mio EW (bezogen auf EW der Altersklassen) nach Altersklasse in Österreich 2011 (mit Fahrzeugbeteiligung)

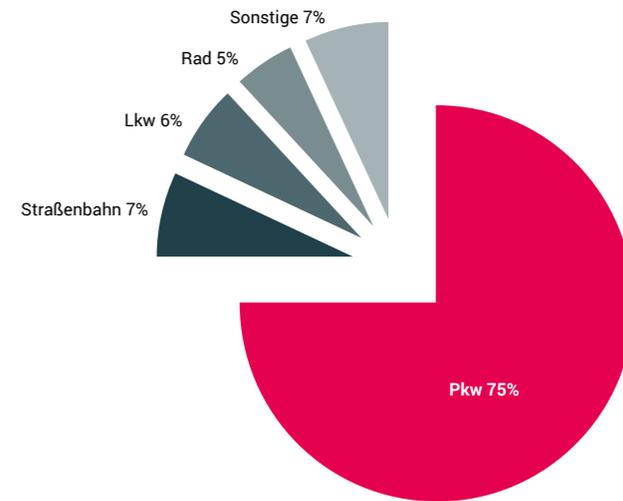


Quelle: Statistik Austria (Hrsg.), 2012, in Fußverkehr in Zahlen 2012, S 58

Bedürfnisse von Kindern

Die VerkehrsteilnehmerInnen stellen unterschiedliche Anforderungen an den Straßenraum und haben unterschiedliche Bedürfnisse. Kinder werden oftmals nicht als vollwertige VerkehrsteilnehmerInnen betrachtet. Die Unfallzahlen von Kindern zeigen jedoch deutlich, dass der Sicherheit von Kindern ein besonderes Interesse zukommen muss. Betrachtet man die Unfallzahlen von FußgängerInnen, so verunglücken in der Gruppe der 0-14-jährigen anteilmäßig am meisten.

Unfallgegner bei Unfällen mit FußgängerInnen in Wien (2000-2011)



Quelle: Stadt Wien, MA46, 2011

Kommunikation im Straßenverkehr

Der größte Unfallgegner für FußgängerInnen und somit auch für Kinder stellt der Autoverkehr dar. Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeiten zählen zu den Hauptunfallursachen. Dies unterstreicht wie wichtig es ist, Autofahrenden zu vermitteln, die Geschwindigkeiten zu reduzieren, um Kommunikation im Straßenverkehr zu ermöglichen. Denn Kommunikation ist eine sehr wichtige Voraussetzung für sichere Fortbewegung.

SchülerInnen interviewen VerkehrsexpertInnen



Petra Jens

Beauftragte für FußgängerInnen der Stadt Wien

Marejka/Ali: „Was sind ihrer Meinung nach die dringendsten Verkehrsprobleme, wenn es um die Sicherheit von Kindern und Jugendlichen geht?“

Jens: „Zu hohe Geschwindigkeiten der Autos, geringe Anhaltebereitschaft, zu wenig Freundlichkeit gegenüber Kindern. Es sollte mehr Plätze geben vor Schulen, wo sich Kinder aufhalten können, mehr Bänke zum Sitzen, **es sollte selbstverständlich sein, dass Kinder auf der Straße sind!** Immer weniger Eltern wollen ihre Kinder auf der Straße spielen lassen, dadurch rechnen die AutofahrerInnen immer weniger damit, dass Kinder auf der Straße sind.“



Roland Hanifl

Leiter der Verkehrserziehungsgruppe und der Kinderpolizei, Wien bei der Landespolizeidirektion

Antonio/Hamse: „AutofahrerInnen halten oft an Zebrastreifen nicht an oder fahren gerade noch bei rot drüber. Was kann die Polizei tun, dass die Leute die Regeln einhalten?“

Hanifl: „Die Polizei kann Bewusstsein fördern für richtiges Verhalten, eben durch die Präventionsarbeit mit Kindern und Jugendlichen. Sie kann außerdem Verstöße bestrafen. Was wir machen, ist Schwerpunkte setzen - wo mehr passiert, wird auch mehr Kontrolle sein. Man kann aber nicht überall einen Polizisten hinstellen. Es gibt z.B. über 1000 Ampeln in Wien. Auf was es ankommt, ist die gegenseitige Rücksichtnahme. Die gilt es zu fördern.“



Bernd Skoric

Magistrat der Stadt Wien, ehemaliger Leiter der Verkehrssicherheitsabteilung der MA 46

Nursema/Mohamed: „Wie schaut eine Kreuzung aus, die für Kinder sicher ist?“

Skoric: „Das Wichtigste sind besonders niedrige Geschwindigkeiten beim Autoverkehr. Kreuzung ist nicht gleich Kreuzung. Am Wiedner Gürtel wird man nicht ohne Ampel auskommen können, bei euch bei der Schule schon. **Am Wichtigsten ist die Sicht, besonders für euch Kinder.** Es gibt drei Punkte, die bei einer Kreuzung erfüllt werden sollten:

1. Erkennbarkeit (Sicht)
2. Begreifbarkeit (was passiert da?)
3. Eindeutigkeit (wer hat Vorrang?)“



Ralf Risser

Verkehrspsychologe und –soziologe, Leiter Factum OG Verkehrs- und Sozialanalysen

El-Said/Elma: „Wir haben in unserer Beobachtung festgestellt, dass die VerkehrsteilnehmerInnen kaum miteinander kommunizieren. Wie kann das verbessert werden?“

Risser: „Niedrige Geschwindigkeit, dann wird es leichter zu kommunizieren. Je schneller man unterwegs ist, desto weniger sieht man, was auf der Straße passiert. Stellt euch vor, ich fahre auf der Straße und die Fußgänger kommen von der Seite, die muss ich ja sehen. Umso schneller ich bin, umso enger wird das Gesichtsfeld. **Niedrige Geschwindigkeiten ermöglichen besser in Kontakt zu kommen, sich zu sehen und aufeinander aufzupassen.“**



Hermann Knoflacher

Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Professor an der TU Wien

Burak: „Wenn Sie Bürgermeister von Wien wären, was würden Sie für die Zukunft der Kinder tun?“

Knoflacher: „Ich würde schauen, ob die Kinder glücklich sind. **Eine Stadt der Zukunft ist dann eine gute Stadt, wenn die Kinder sich freuen und glücklich sind.** Mit dem Aufkommen der Autos im öffentlichen Raum ist die Zahl der Kinder zurückgegangen. Die Leute haben statt Kindern heute Autos. Die Österreicher geben für das Auto auch um 50% mehr aus als für die Kinder. Als Planer schaue ich, ob Menschen auf der Straße sind und Kinder, die sich frei bewegen können - das ist eine lebendige Stadt!“



Bettina Urbanek

Verkehrsclub Österreich: Verkehrssicherheit, Gesundheit & Mobilität

Petar: „Wir haben schon oft erlebt, dass andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht auf uns aufpassen, bzw. uns schlecht behandeln. Was kann für Kinder getan werden?“

Urbanek: „Es muss viel klarer sein, dass man auf die aufpassen muss, die leichter zu verletzen sind. **Das muss die Hauptregel werden, die Schwächeren haben immer Vorrang.** Wenn du zu Fuß gehst, hast du keinen Panzer, der dich schützt. Grundprinzip muss sein, dass man auf die Schwächeren aufpasst. Das Ziel ist es, dass niemand mehr durch den Straßenverkehr getötet wird.“



Paul Pfaffenbichler

Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien, Vortragender der Kinderuni

Cidem: „Sind Kinder sicher, die alleine in die Schule gehen?“

Pfaffenbichler: „Wien ist ganz gut in Bezug auf die Sicherheit, auf vielen Wegen sind Kinder sicher unterwegs, vor allem in Nebenstraßen. Manche Punkte sind aber weniger sicher. Wichtig ist die Geschwindigkeiten der Autos zu reduzieren, **die Tempo 30 Zonen sollten ausgeweitet werden und es muss stärker kontrolliert und auch bestraft werden.** Viele Straßen müssen auch umgebaut werden, weniger breit, verwinkelter, damit man nicht so weit sieht und nicht so schnell fahren kann.“

SchülerInnen diskutieren in Fokusgruppen

Moderation, Protokollführung und Diskussion - das waren die Aufgaben der jeweils 8 SchülerInnen, die im Rahmen von 2 Fokusgruppen über Sicherheitsaspekte am eigenen Schulweg, über positive und negative Erfahrungen und über ihr eigenes Kommunikationsverhalten im Straßenverkehr nachdachten.

Emre: „Auf meinem Schulweg gibt es immer so viel Verkehr, das finde ich nicht gut.“

Ali: „Autofahrer hupen uns an, schimpfen mit uns, obwohl wir bei grün über die Straße gehen.“

Jennifer: „Ich fühle mich sicher, wenn wenig Verkehr ist und wenn ich keine große Kreuzung überqueren muss.“

+ Sichere Situationen	- Unsichere Situationen
Wenig befahrene Straßen	Straßen mit viel Autoverkehr
AutofahrerInnen, die langsam unterwegs sind	Schlechte Sicht bei Kreuzungen
Geregelte Kreuzungen durch Verkehrspolizisten (Lotsen) oder Ampeln	Autos, die beim Zebrastreifen nicht anhalten
Schnell und zügig die Straße queren (langsames Queren wird als unsicher betrachtet)	Autos, die beim Abbiegen an ampelgeregelten Kreuzungen nicht auf FußgängerInnen achten, die grün haben
Gemeinsam mit der Familie unterwegs zu sein	Erwachsene, die aus dem Auto schimpfen
Durch FußgängerInnen belebte Straßen	Parkplatz- oder Garagenausfahrten
	Schmale Gehsteige
	Alleine im Straßenverkehr unterwegs zu sein

SchülerInnen befragen ihre Eltern

SchülerInnen wollten u.a. von ihren Eltern wissen: Mit welchen Verkehrsmitteln sind die Eltern meistens unterwegs? Wie sicher erleben sie den Schulweg der Kinder? Wie verhalten sie sich selbst als AutofahrerInnen?

Der Großteil der Eltern benutzt hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel. Ungefähr 1/3 verwendet das Auto als Hauptverkehrsmittel. Hauptsächlich zu Fuß ist nur ein geringer Anteil unterwegs. In der Kindheit war für die Mehrheit der Eltern Gehen die häufigste Fortbewegungsart.

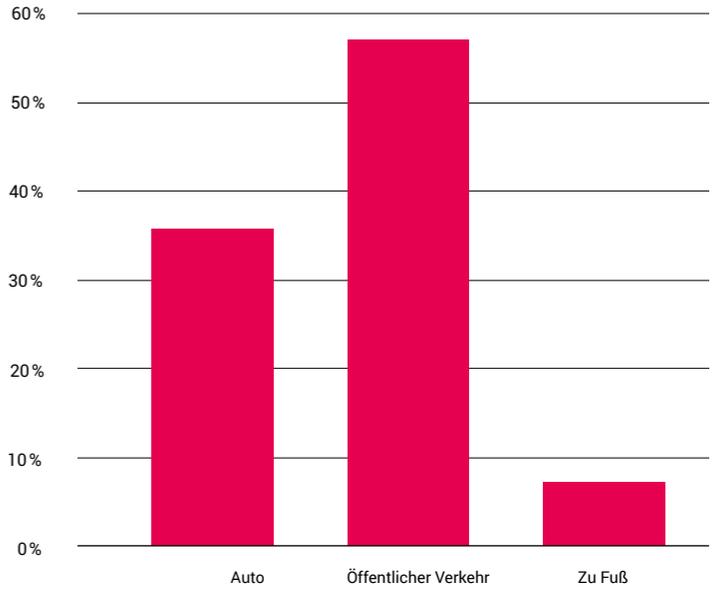
Der Schulweg der Kinder wird von den Eltern mehrheitlich als sicher bewertet, trotzdem hat ein Großteil der Eltern ein unbehagliches Gefühl, wenn ihre Kinder alleine im Straßenverkehr zu Fuß, mit ÖV oder mit dem Fahrrad unterwegs sind. Am meisten Angst haben sie:

- vor rücksichtslosen & zu schnellen AutofahrerInnen
- vor Querungssituationen bei Kreuzungen mit viel Verkehr
- dass ihre Kinder von Personen im öffentlichen Raum angesprochen werden

Obwohl bei anderen VerkehrsteilnehmerInnen gewisse Verhaltensweisen kritisiert werden, gibt die Mehrheit der Eltern an, selbst als AutofahrerInnen vor Zebrastreifen anzuhalten und gut zu kommunizieren.



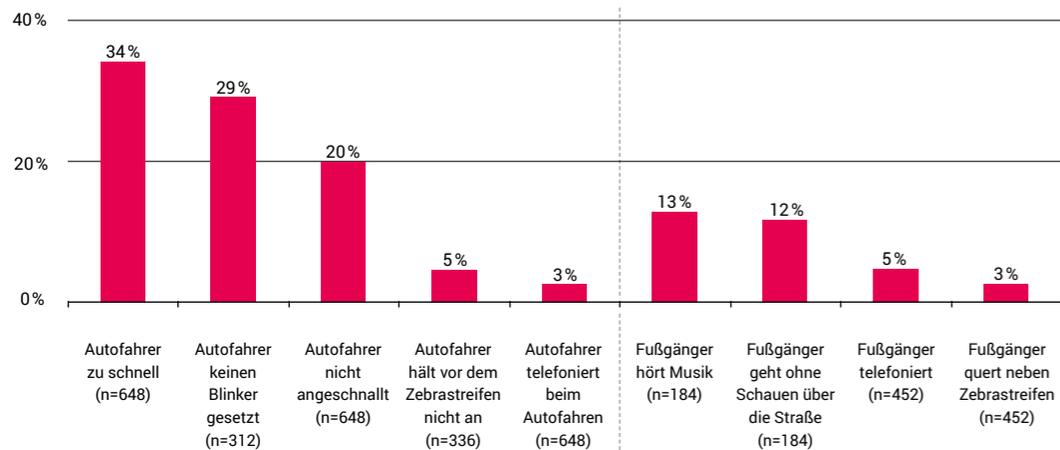
Mit welchem Verkehrsmittel bist du hauptsächlich unterwegs?



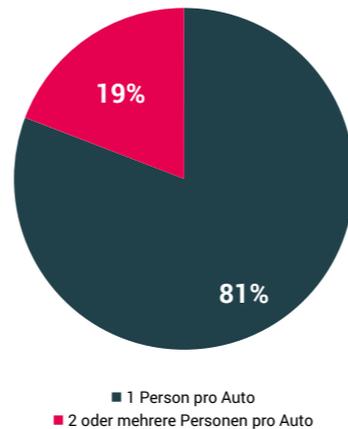
Teilnehmende Beobachtung

Wie aufregend es sein kann, für eine gewisse Zeit, das Verkehrsgeschehen an einer Kreuzung systematisch zu beobachten, erfuhren die SchülerInnen im Rahmen dieses Arbeitspaketes. Wie kommunizieren die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen miteinander oder wie viele verhalten sich nicht immer ganz regelkonform? – das waren nur einige Aspekte, die mit Sorgfalt beobachtet und schriftlich festgehalten wurden.

Regelverstöße/Konfliktreiches Verhalten



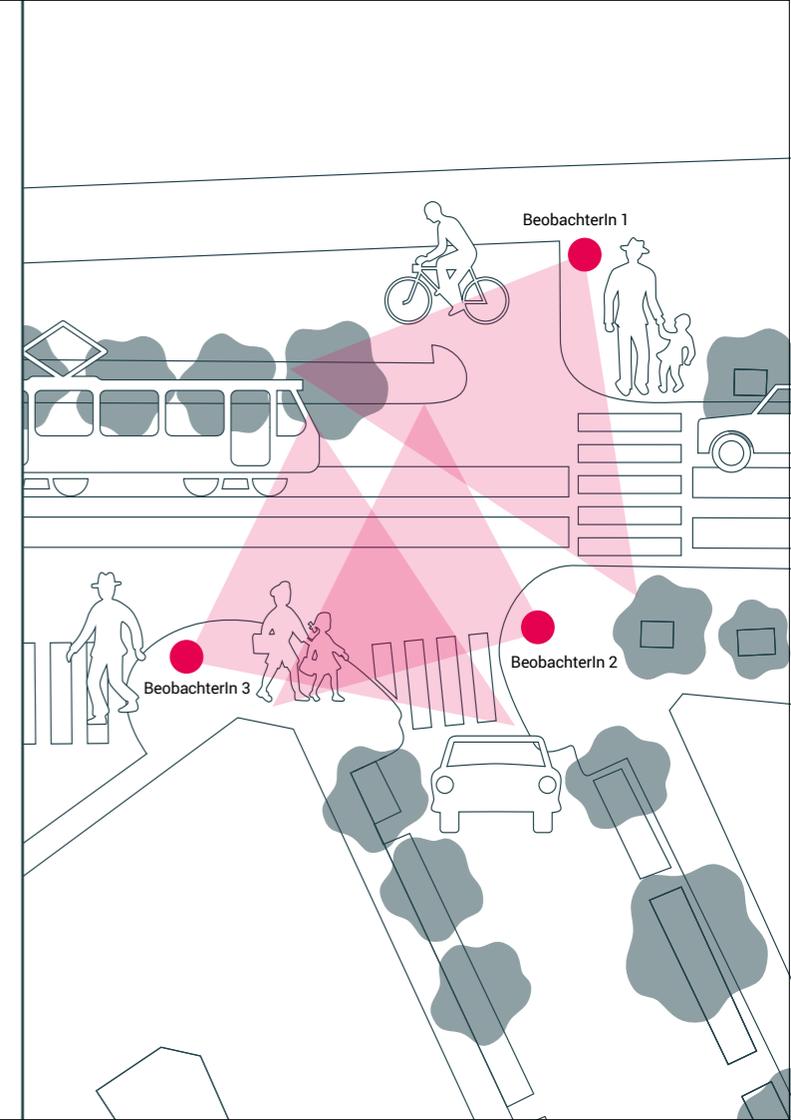
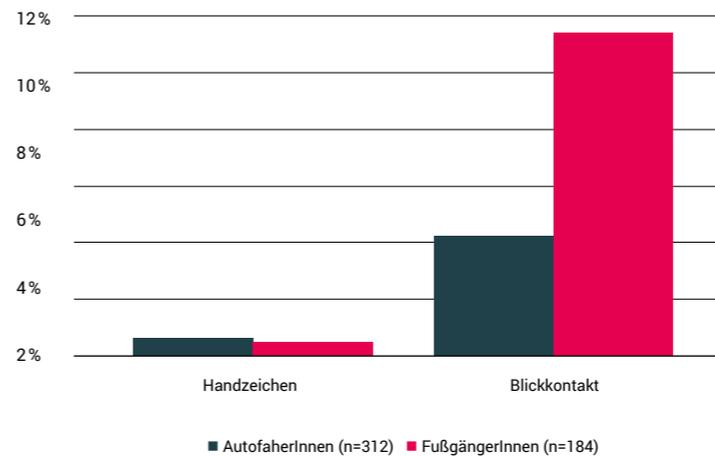
Besetzungsgrad 06.06.2013 (ca. 1,21 Personen pro Auto)



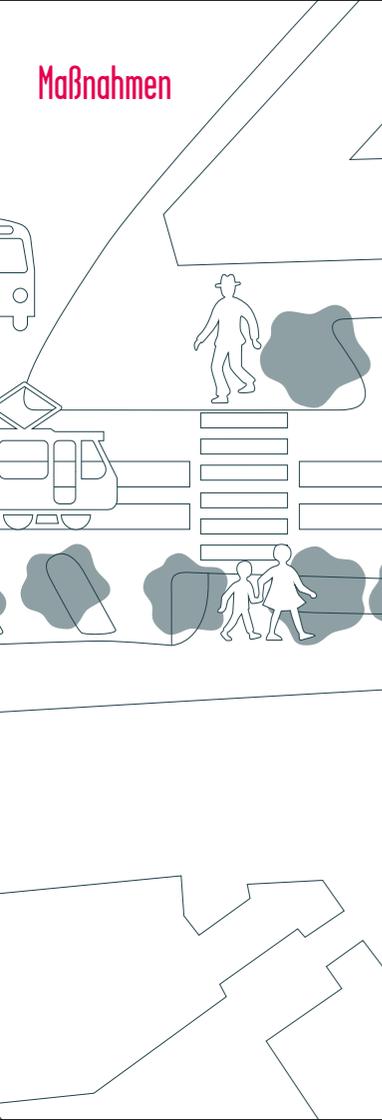
Und das haben die SchülerInnen beobachtet:

1. Es wurde wenig miteinander kommuniziert, kaum jemand machte Handzeichen oder sonstige Gesten, um als AutofahrerIn mit anderen in Kontakt zu treten. Blickkontakte wurden ab und zu beobachtet.
2. Der Besetzungsgrad der Autos betrug im Zeitraum der Beobachtung 1,2 Personen und deckte sich gut mit den Ergebnissen aus wissenschaftlichen Studien (z.B. 1,17 Personen/Auto in VCÖ 2012)
3. Die Regelverstöße waren vielfältig: AutofahrerInnen, die subjektiv bewertet viel zu schnell in den Kreuzungsbereich einfuhren, keinen Blinker setzten, nicht angeschnallt waren, ohne Freisprecheinrichtung telefonierten, vor dem Zebrastreifen nicht anhielten.

Kommunikation



Maßnahmen



Maßnahmen, die von den ExpertInnen UND den SchülerInnen vorgeschlagen wurden:

- Entschleunigung des Kfz-Verkehrs: mehr 30km/h & Fußgängerzonen
- Mehr Kontrolle & Verkehrspolizisten, damit die AutofahrerInnen die Geschwindigkeiten einhalten und für Kinder stehen bleiben
- Reduzierung der Parkplätze auf der Oberfläche, damit mehr Raum für Kinder geschaffen wird.
- Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums: echte Spielplätze und keine „Fußballkäfige“, gute Sitzmöglichkeiten & mehr Grün
- Breitere Gehsteige: Platz für mindestens 3 Personen nebeneinander
- Ausreichend lange Grünphasen bei Fußgängerampeln auch für langsame Menschen
- Mehr Beleuchtung, vor allem in Parkanlagen
- Mehr Rücksichtnahme & Respekt den Jugendlichen und Kindern gegenüber – sie wollen keine VerkehrsteilnehmerInnen 2. Klasse sein!
- Eine lebendige Stadt, die auf die Interessen der Kinder achtet
- Mehr Mitsprache der Kinder & Jugendlichen in der Planung z.B. wenn's um ihr Schulumfeld geht



Eindrücke des Projektes

