

# Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS)



## Projektabschlussbericht

Deutsche Hochschule der Polizei

Kreispolizeibehörde Viersen – Direktion Verkehr

Stand: 16.10.2018

## Das Projekt VORKIDS im Überblick

<b>Projektname:</b>	Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr (VORKIDS)
<b>Ziel:</b>	Wissenschaftliche Begleitung der fachstrategischen Ausrichtung der KPB Viersen zur Reduzierung der Unfallbeteiligung der Fahrrad fahrenden Kinder
<b>Projektzeitraum:</b>	01.03.2017 – 30.09.2018 (18 Monate)
<b>Konsortialpartner:</b>	Deutsche Hochschule der Polizei Fachgebiet Verkehrswissenschaft & Verkehrspsychologie  Der Landrat als Kreispolizeibehörde Viersen Direktion Verkehr  Kreisverkehrswacht Viersen e.V.
<b>Finanzierung:</b>	Der Landrat als Kreispolizeibehörde Viersen  Kreisverkehrswacht Viersen e.V.
<b>Fördersumme:</b>	60.960,- €

## Hinweis

In dem folgenden Bericht wird, sofern nicht explizit anders genannt, aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form verwendet. Sie bezieht sich auf Personen jeglichen Geschlechts.

## Inhalt

Das Projekt VORKIDS im Überblick.....	2
Hinweis.....	3
1 Einleitung.....	7
2 Die Unfalllage im Kreis Viersen .....	9
2.1 Radfahrunfälle nach Zielgruppen .....	9
2.2 Radfahrunfälle in der Zielgruppe der 10-14-jährigen Kinder .....	10
2.3 Verunglücktenhäufigkeitszahl .....	11
3 Projektbezogene Maßnahmen.....	13
3.1 Wahlpflichtthema an der DHPol .....	13
3.2 Planungsworkshop .....	13
3.3 Kick-off-Veranstaltung in Viersen.....	14
3.4 Erste Befragungsrunde.....	15
3.5 Helmübergabe.....	15
3.6 Interne Projektvorstellungen .....	16
3.7 Zweite Veranstaltung, Kempen .....	16
3.8 Zweite Befragungsrunde .....	17
3.9 Untersuchung einer Unfallhäufungsstelle.....	17
4 Theoretische Erklärungsansätze zu Kinderradfahrunfällen .....	18
4.1 Bedeutung und Nutzung des Fahrrades in Kindheit und Jugend .....	18
4.2 Entwicklung sensorischer Wahrnehmung und Kognition in Kindheit und Jugend .....	19
4.3 Entwicklung motorischer Fähigkeiten in Kindheit und Jugend .....	20
4.4 Entwicklung sozialer Fähigkeiten in Kindheit und Jugend.....	20
5 Tiefenanalyse der Unfalldaten .....	21
5.1 Ortsbezogene Auswertung.....	21
5.1.1 Auswertung nach Ortsteilen.....	21
5.1.2 VORKIDS-Unfallsteckkarte .....	22
5.1.3 Auswertung nach Entfernung vom Wohnort .....	24
5.2 Zeitbezogene Auswertung.....	25
5.3 Verursachung von Unfällen mit Rad fahrender Kinder .....	27
5.4 Ursache von Unfällen mit Rad fahrender Kinder .....	27
5.5 Weitere Auswertungen .....	29
5.5.1 Altersverteilung .....	29
5.5.2 Geh-/ Radwegnutzung.....	29
5.5.3 Helmtragequote .....	30
5.5.4 Sichtkontakt/ -hindernisse .....	30

5.5.5	Schulwegunfälle.....	31
5.6	Unfallbegünstigende Risikofaktoren .....	31
6	Durchgeführte operative Maßnahmen .....	34
6.1	Ergebnisse des Workshops.....	34
6.2	Repressives Konzept im Rahmen des Sicherheitsprogramms.....	35
6.2.1	Beschreibung der Ausgangssituation .....	35
6.2.2	Aktivitäten im Rahmen des Sicherheitsprogramms .....	36
6.3	Präventives Konzept.....	39
6.4	Abgleich Workshop VORKIDS mit dem im Projektverlauf getroffenen Maßnahmen .....	41
7	Auswertung des Bevölkerungsfragebogens .....	42
7.1	Stichprobenbeschreibung .....	42
7.2	Wie haben die Probanden von der Fragebogenaktion erfahren? .....	47
7.3	Fahrzeugbesitze.....	47
7.4	Persönliche Betroffenheit von Unfallgeschehen.....	49
7.5	Risikoverhaltensweisen Rad fahrender Kinder und Jugendliche .....	50
7.6	Schätzungen über verunglückende Kinder im Landkreis Viersen .....	52
7.7	Die häufigsten Unfallursachen bei Kindern im Vergleich.....	53
7.8	Verantwortung für die Einflussnahme auf das verkehrsbezogene Verhalten von Kindern..	54
7.9	Kenntnis von Kampagnen zur Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder und wünschenswerte Inhalte von Kampagnen.....	55
8	Auswertung der Schüler-Befragung .....	58
8.1	Stichprobenbeschreibung .....	58
8.2	Fahrzeugbesitze in den Familien der Schüler.....	60
8.3	Fahrradbesitz und Fahrradnutzung in der Schülerstichprobe.....	61
8.4	Persönliche Betroffenheit der Schüler von Fahrradunfällen.....	63
8.5	Die häufigsten Unfallursachen im Vergleich .....	63
8.6	Sach- und erlebnisbezogene Einstellungen zum Fahrradfahren.....	64
8.7	Verkehrsbezogenes Risikopotenzial der Schüler.....	65
8.8	Abschlussfrage.....	70
9	Konkrete Beispiele zur Reduktion von Fahrradunfällen anderer Städte .....	72
9.1	Berlin .....	72
9.2	Krefeld .....	72
9.3	Heidelberg .....	74
9.4	Weitere Projekte zur Erhöhung der Radfahrsicherheit.....	74
10	Fazit .....	75
11	Empfehlungen .....	77

Quellen .....	80
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	82
Anlagen.....	84
Analyse der Univ. zu Köln zur Begehung der Unfallstelle (Kreisverkehr Willich).....	84
VORKIDS-Flyer .....	87
Poster VORKIDS .....	89
Posterserie – Hauptunfallursachen .....	90
Bevölkerungsfragebogen t <sub>2</sub> .....	95
Schülerfragbogen t <sub>2</sub> .....	108
Legende für die VORKIDS-Unfallsteckkarte.....	119

# 1 Einleitung

Seit Jahren gibt es im Kreis Viersen, einem ländlich geprägten Landkreis mit etwa 300.000 Einwohnern, ein zunehmendes Problem mit verunfallten Radfahrern. Dabei sticht besonders die Risikogruppe der 10- bis 14-jährigen Kinder hervor. Zum Jahr 2016 gab es in der in Relation zu den Einwohnern in keinem Landkreis bzw. in keiner kreisfreien Stadt in Nordrhein-Westfalen mehr Kinder, die in dieser Risikogruppe verunglückten.

Diese tragische Erkenntnis wurde vom Viersener Landrat, Dr. Andreas Coenen, zum Anlass genommen, sich dieses Themas intensiv anzunehmen. Mit diesem Auftrag hat die Direktion Verkehr der Kreispolizeibehörde Viersen (KPB Viersen) im Zusammenschluss mit der Deutschen Hochschule der Polizei, Fachgebiet Verkehrswissenschaften & Verkehrspsychologie (DHPol) und der Kreisverkehrswacht Viersen e.V. (KVV Viersen) das Projekt VORKIDS, die Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr, gegründet.

Das Projekt startete mit einer Laufzeit von 18 Monaten am 01.03.2017. Ziel der Kooperationspartner war und ist es, gemeinsam zur Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen der Rad fahrenden Kinder beizutragen.

Aus polizeilicher Sicht wurden die Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) von Radfahrern im Allgemeinen und Rad fahrenden Kinder im Speziellen zum Behördenschwerpunkt ernannt. Die Erreichung dieses Gesamtzieles soll durch die

- Verbesserung der Informationslage und Informationssteuerung,
- Steigerung des Überwachungsdrucks zur Erhöhung der Normakzeptanz und
- Intensivierung der Pressearbeit sowie der Öffentlichkeitsarbeit nach innen und nach außen erreicht werden.

Diese fachstrategische Ausrichtung wurde im Projekt durch die DHPol wissenschaftlich begleitet. Dabei stand insbesondere eine Tiefenanalyse des Unfalllagebilds, wissenschaftlich-theoretische Recherche und der Erkenntnisgewinn für Viersen, die Unterstützung bei der Konkretisierung, Operationalisierung und Umsetzung der behördlichen Ziele, sowie deren Wirkungsevaluation im Vordergrund. Dabei wurde die zuvor beschriebene Risikogruppe der Rad fahrenden Kinder zwischen 10 und 14 Jahren zur Zielgruppe der operativen und wissenschaftlichen Bemühungen.

Das Forschungsprojekt konzentrierte sich in seiner Arbeit primär auf die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch pädagogisch-präventive („Education“) und repressive Maßnahmen („Enforcement“). Da die Entscheidungsspielräume der Polizei im Bereich der Straßenbaugestaltung („Engineering“) ebenso wie die Projektlaufzeit begrenzt und nur langfristig umsetzbar sind, wurde dieser Teilaspekt einer ganzheitlichen Betrachtungsweise bewusst sekundär betrachtet. Nichtsdestotrotz basieren viele der gewonnenen Erkenntnisse auf diesem Aspekt und sollen zukünftig stärker fokussiert werden.

Der vorliegende Abschlussbericht listet die Ergebnisse und Erkenntnisse des Forschungsprojektes VORKIDS auf. Nach einer einführenden Beschreibung der Unfalllage im Kreis Viersen im zweiten Kapitel sollen im dritten die durchgeführten projektbezogenen Veranstaltungen chronologisch eingehender beschrieben werden; dieses umfasst insbesondere die öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen die während der Projektlaufzeit durchgeführt wurden. Im anschließenden Kapitel 4 werden die theoretisch-wissenschaftlichen Erklärungsansätze aufgeführt, warum die Zielgruppe ein erhöhtes Potential besitzt, im Straßenraum zu verunglücken. Die folgende Tiefenanalyse wertet die bereits beschriebene Unfalllage detaillierter aus und zeigt Ansatzmöglichkeiten für eine operative Umsetzung. Diese polizeilich-operative Umsetzung wird eingehender im Kapitel 6 beschrieben. Zur Messung von Wirkungen,

die aus diesen Maßnahmen entstehen, wurden zwei Befragungsaktionen, eine vor Ausrollung des neuen Konzeptes und eine zum Ende des Projektes durchgeführt. Das abschließende Fazit und der Ausblick zeigen auf, welche Erkenntnisse sich in VORKIDS verfestigt haben und welche Maßnahmen zukünftig ergriffen werden müssen, damit das angestrebte Ziel, die Reduzierung der VUP Rad fahrender Kinder, weiter fortgeführt werden kann.

Das Forschungsprojekt VORKIDS mit der wissenschaftlichen Analyse der DHPol endet offiziell zum 31.10.2018. Die zur Veröffentlichung bestimmten Ergebnisse werden in einem gesonderten Kurzbericht mit den wichtigsten Erkenntnissen dargeboten.

Die Initiative VORKIDS mit der Bündelung von Maßnahmen der KPБ und KVW Viersen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Viersener Kinder endet indes nicht mit Ablauf des Forschungsprojektes. Die aufgebaute „Marke“ VORKIDS soll weiter fortbestehen. Sie soll zu einem lokalen Identifikationsmerkmal ausgebaut werden und öffentlichkeitswirksam die Bemühungen von behördlicher und zivilgesellschaftlicher Seite sichtbar machen, die Straßen sicherer zu gestalten.

## 2 Die Unfalllage im Kreis Viersen

### 2.1 Radfahrunfälle nach Zielgruppen

Die Unfalllage aller Radfahrer im Kreis Viersen zeigte in den letzten Jahren eine nur leicht zunehmende Tendenz, u.a. durch die Peaks im Jahr 2014 und 2016. Die Unfallzahlen sowohl der Kinder gesamt, als auch der Zielgruppe 10-14 Jahre verläuft dabei seit 2011 weitestgehend parallel zur allgemeinen Unfalllage.

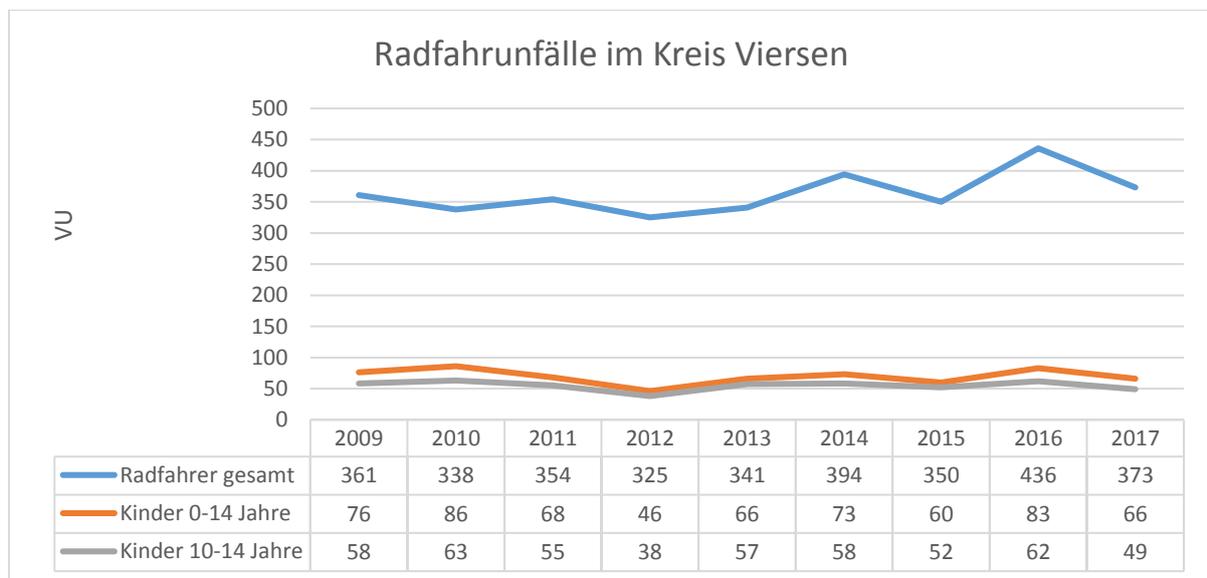


Abbildung 1: Radfahrunfälle im Kreis Viersen nach Zielgruppen im Kreis Viersen, Quelle: DHPol

Für den Bereich der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist eine ähnliche Tendenz wie bei den allgemeinen Radfahrunfällen zu verzeichnen. Auch hier stechen die Jahre 2014 und 2016 hervor.

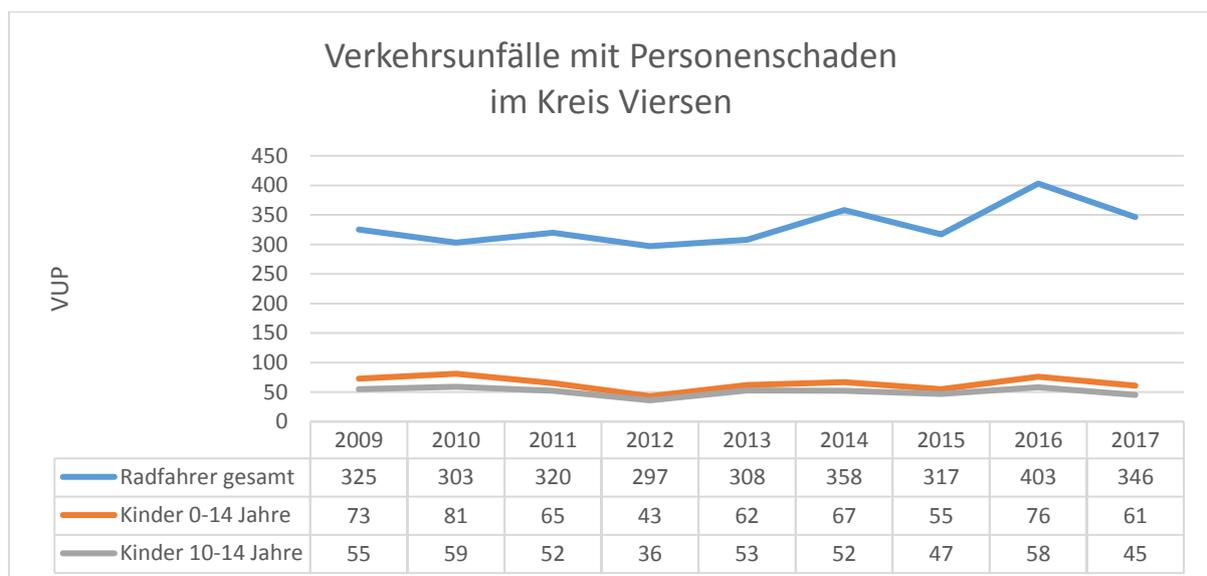


Abbildung 2: Radfahrunfälle mit Personenschaden nach Zielgruppen im Kreis Viersen, Quelle: DHPol

## 2.2 Radfahrunfälle in der Zielgruppe der 10-14-jährigen Kinder

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die Unfallzahlen der Zielgruppe 10 bis 14 Jahre, sowohl gesamt, also auch ausschließlich mit Personenschaden. Die detaillierte Auswertung der Unfälle nach Jahreszeit wird im Kapitel 5.2 beschrieben.

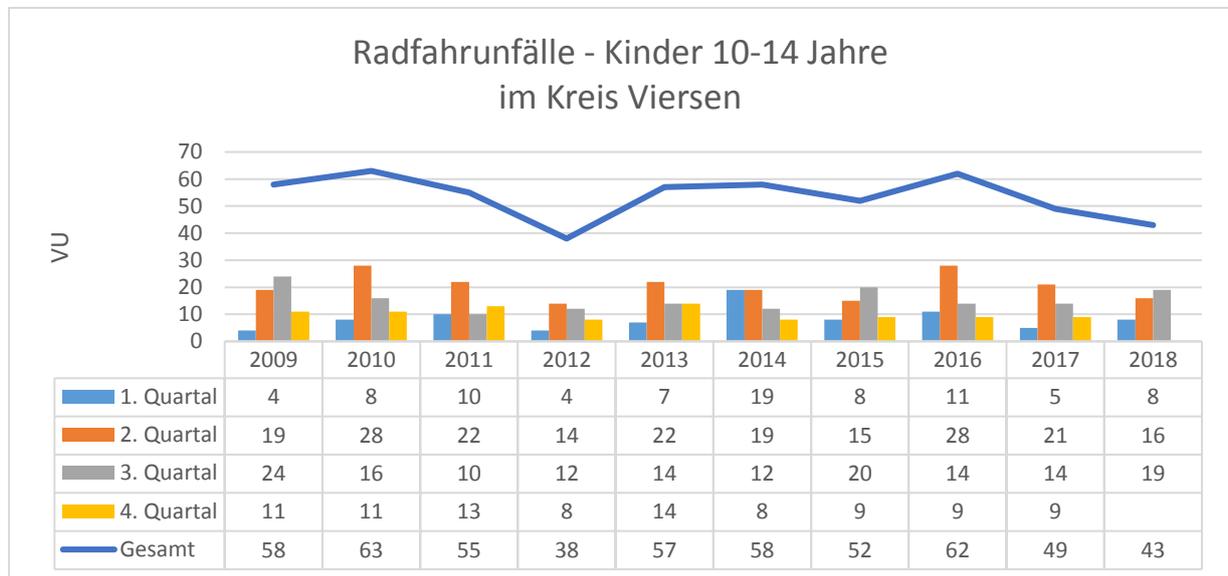


Abbildung 3: Radfahrunfälle der Zielgruppe 10-14 Jahre, Quelle: DHPol

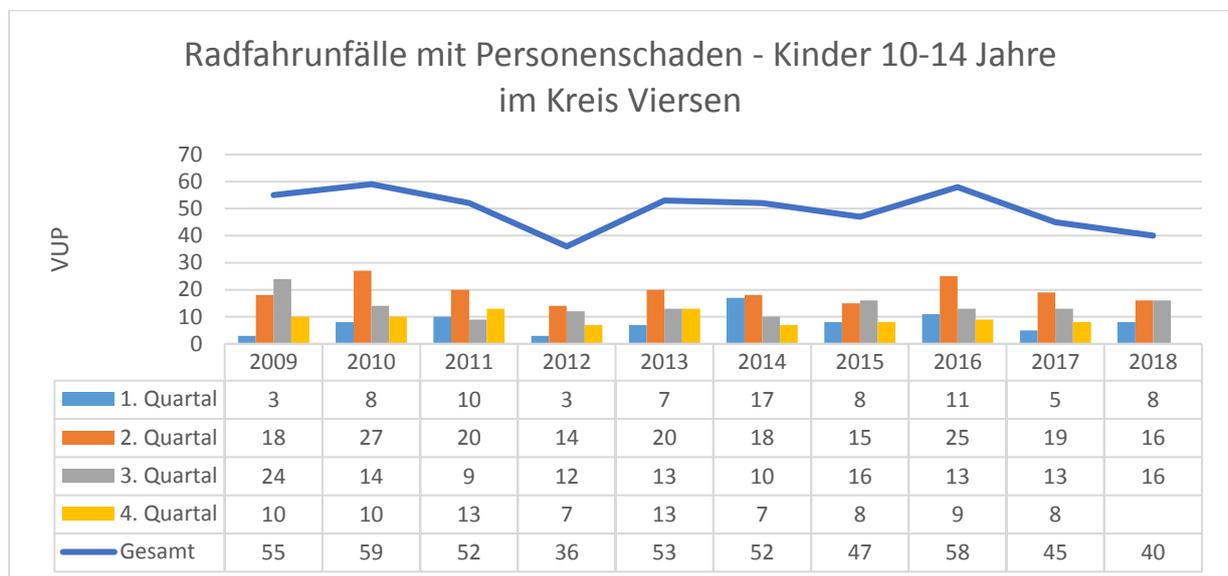


Abbildung 4: Radfahrunfälle mit Personenschaden der Zielgruppe 10-14 Jahre, Quelle: DHPol

### 2.3 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Bei der Berechnung Verunglücktenhäufigkeitszahl wird die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUP) in Bezug zu den Einwohnern errechnet. Sie dient zum Vergleich mit anderen Kreispolizeibehörden. Für die Zielgruppe der Rad fahrenden Kinder findet sich der Kreis Viersen im NRW-Vergleich in den letzten Jahren auf einem der hinteren Plätze wieder. Insbesondere in 2016 wurde sowohl bei den Kindern gesamt, als auch bei der Zielgruppe 10-14 Jahren der letzte Rangplatz erreicht.

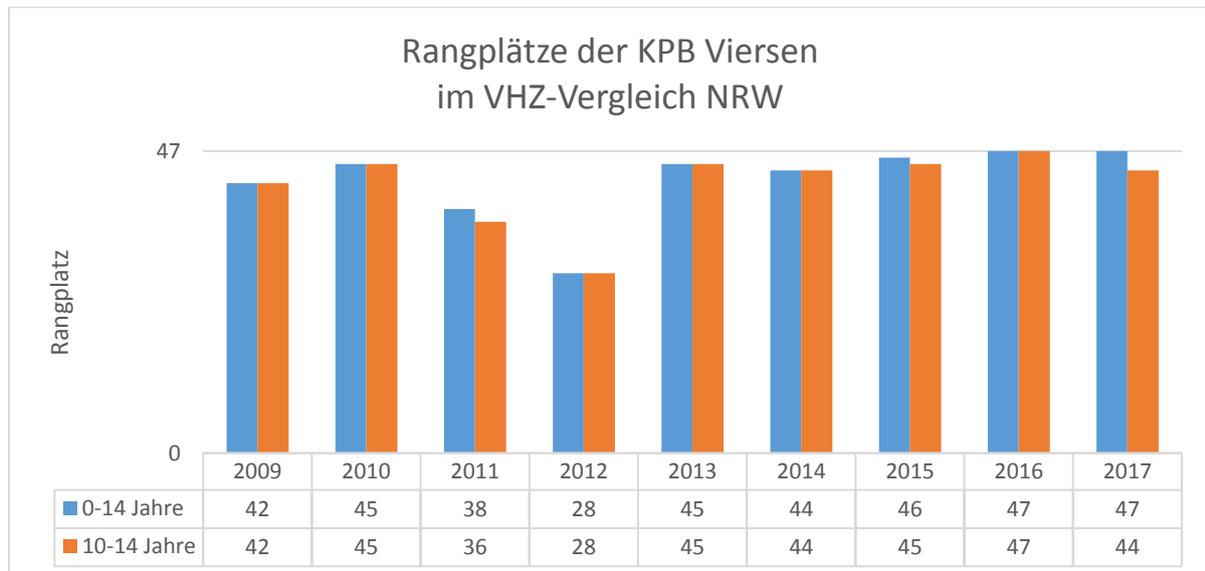
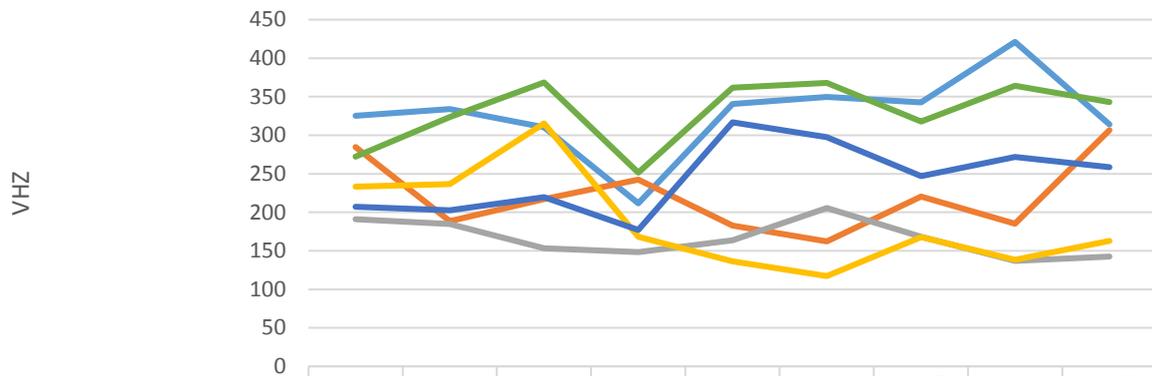


Abbildung 5: VHZ-Rangplatz KPB Viersen im NRW-Vergleich, Quelle: DHPol

Zur besseren Vergleichbarkeit der einzelnen Kreispolizeibehörden wurden in Nordrhein-Westfalen sogenannte Vergleichsgruppen gebildet, sie sich in ihrer Struktur und inneren Zusammensetzung ähneln. Der Kreis Viersen ist zusammen mit den Kreisen Minden-Lübbecke, Lippe, Düren, Paderborn und Gütersloh in einer der Vergleichsgruppen (VG 2). Es zeigt sich, dass die Zu- und Abnahmen der letzten Jahre in Viersen mit Gütersloh und in geringerem Maße auch mit Paderborn vergleichbar sind. Demzufolge ist die erhöhte Unfallzahl in 2016 kein singuläres Viersener Problem. Nichtsdestotrotz lassen sich in den letzten Jahren für Minden-Lübbecke, Düren und Lippe gegenläufige Tendenzen attestieren.

### Verunglücktenhäufigkeitszahl Rad fahrende Kinder 10-14 Jahren in der Vergleichsgruppe 2



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
KPB Viersen	325,43	333,97	310,21	211,65	340,52	349,65	342,63	421,13	314,06
KPB Minden-Lübbecke	284,48	188,66	216,93	242,45	182,65	162,19	220,39	185,22	306,57
KPB Lippe	190,78	184,59	153,42	148,16	163,67	205,54	168,08	136,89	142,6
KPB Düren	233,07	236,76	315,28	168,04	136,36	117,18	167,73	138,45	162,88
KPB Paderborn	207,22	202,52	219,44	177,08	316,73	297,47	246,83	271,74	258,48
KPB Gütersloh	272,2	323,58	368,47	251,48	361,67	367,95	317,95	364,38	342,94

Abbildung 6: VHZ Rad fahrende Kinder (10-14 Jahre) in der VG 2, Quelle: DHPol



In vier themenbezogenen Kleingruppen wurden die folgenden Punkte erarbeitet, im Plenum vorgestellt und gemeinsam diskutiert:

- Verkehrsüberwachung
- Prävention/ Verkehrserziehung
- Presse-/ Öffentlichkeitsarbeit
- Schulwegsicherung

Die Ergebnisse wurden in einem gesonderten Protokoll festgehalten und finden sich im Kapitel 6 in einer Gegenüberstellung zu den durchgeführten operativen Maßnahmen und den Inhalten des Vierseiner Sicherheitsprogramms wider.



Abbildung 8: Teilnehmer des Planungsworkshops, Quelle: KPB Viersen

### 3.3 Kick-off-Veranstaltung in Viersen

Um das Projekt VORKIDS der Öffentlichkeit bekannt zu machen und über das Thema Radfahrsicherheit zu informieren bzw. zu sensibilisieren, wurde am 02.09.2017 eine Kick-Off-Veranstaltung auf dem Sparkassenvorplatz in Viersen durchgeführt. Die Veranstaltung bildete den Startzeitpunkt für die kreisweite Verbreitung von Informationen und zielgerechte Maßnahmen rund um VORKIDS; insbesondere auch mittels einer parallelen Berichtserstattung.

Den Kindern und Erwachsenen wurden verschiedene Stände und Aktionen, sowie eine durchgehende Moderation mit Experteninterviews angeboten. Unter anderem wurden folgende Aktionen durchgeführt:

- Fahrradparcours für Kleinkinder
- Fahrrad-Simulator mit Reaktionsgeschwindigkeitsmessung
- Gewinnauslosung am angeschlossenen Verkehrsquiz und Luftballon-Weitflug
- Vorstellung der polizeilichen Geschwindigkeitsmesstechnik
- Stand der Kampagne „Runter vom Gas“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)
- Informationsstand der KVV Viersen
- Kostenlose Verteilung von 100 Kinder-Warnwesten



Abbildung 9: Expertenrunde am Kick-off-Tag, Quelle: KPB Viersen

Weiterhin wurden verschiedene Flyer und Plakate für die weitere Außerdarstellung entwickelt und verbreitet. Diese sind in der Anlage abgedruckt.

Die Veranstaltung fand den positiven Zuspruch der Viersener Bevölkerung. Viele Kinder und Erwachsene haben sich informiert und an den verschiedenen Aktionen teilgenommen. Die anschließende Presseresonanz war übersichtlich, konnte aber im weiteren Projektverlauf gesteigert werden.

### 3.4 Erste Befragungsrunde

Parallel zur Kick-off-Veranstaltung wurde die erste Befragungsrunde der Viersener Bevölkerung und Viersener Schülerinnen und Schüler gestartet. Der Bevölkerungsfragebogen konnte sowohl online als auch in Papierform ausgefüllt werden. Die ersten Fragebögen wurden bereits am Kick-Off ausgegeben und ausgefüllt wieder eingesammelt. Die Bewerbung des Fragebogens erfolgt unter anderem mit einem kreisweiten Aufruf des Landrates an alle Beschäftigten des Kreises und der angeschlossenen Kommunen, einer umfassenden Pressearbeit in Funk, Fernsehen und Printmedien sowie dem Aufruf zur Teilnahme über Soziale Medien. Zusätzlich wurden Papier-Fragebögen in den Fußgängerzonen des Kreises ausgeteilt. Neben der Werbung für den Fragebogen war das zweite Ziel der Aktivitäten die weitere Bekanntmachung des Projektes VORKIDS im Kreis Viersen.



Abbildung 10: Werbung für den Fragebogen im WDR-Fernsehen, Quelle: WDR

Die Durchführung der Schülerbefragung erfolgte ausschließlich über die Verkehrssicherheitsberater der KPB Viersen, die einzelnen Schulklassen aufsuchten und die Fragebögen verteilten.

Die wissenschaftlichen Methoden und Ergebnisse der beiden Befragungen sind im Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** eingehender beschrieben.

### 3.5 Helmübergabe

Den Gewinnern der Kick-Off-Verlosungsaktion wurden am 01.02.2018 im Viersener Kreishaus die versprochenen Helme überreicht. Rund 40 Kinder in Begleitung Ihrer Eltern oder Großeltern haben sich über das Geschenk gefreut.

Über die Aktion wurde in der lokalen Printpresse ausführlich berichtet. Insbesondere konnte diese Gelegenheit genutzt werden um nochmal den Appell an alle Schülerinnen und Schüler zu richten, einen Helm beim Fahrradfahren zu tragen.



Abbildung 11: Helmübergabe im Kreishaus, Quelle: KPB Viersen

### 3.6 Interne Projektvorstellungen

Neben der externen Öffentlichkeit ist die interne ebenso wichtig. Das Projekt VORKIDS wurde daher von Beginn an so angelegt, dass nicht nur die Bevölkerung im Allgemeinen, sondern auch die Vollzugsbeamten im Speziellen an den Erkenntnissen partizipieren und über die Wichtigkeit der Radfahrtsicherheit informiert werden. Neben dem Planungsworkshop und vielen internen Hausmitteilungen wurden auch zwei interne Projektvorstellungen durchgeführt. Die DHPol hat zusammen mit der Führungsstelle V am 19.02.2018 in Willich und am 19.03.2018 in Kempen die Kollegen vor Ort über die Ziele, Zwecke und Maßnahmen des Projektes informiert. Neben dieser Vorstellung wurde auch intensiv über weitere Maßnahmen, die getroffen werden können, diskutiert.

Es zeigte sich, dass diese internen Projektvorstellungen durchgehend positiv aufgenommen wurden und gezeigt haben, dass eine stetige interne Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung des Themas weiter notwendig ist.

### 3.7 Zweite Veranstaltung, Kempen

Nach dem Erfolg der Kick-off-Veranstaltung in 2017 wurde diese Art der öffentlichkeitswirksamen Aktion in 2018 wiederholt. Am 14.05.2018 wurde diese Art der Veranstaltung auf dem Buttermarkt in Kempen durchgeführt. Wieder standen ein Fahrrad-Parcours, ein Fahrrad-Simulator und ein Informationszelt der KVV zur Verfügung. Als Neuerung wurden dieses Mal drei Schulklassen direkt eingeladen, sich an dem Aktionstag zu beteiligen und auf dem Fahrrad-Parcours ihre motorischen Fähigkeiten zu trainieren. Highlight war die Teilnahme des Borussia-Mönchengladbach-Maskottchen „Jünter“, der mit den Kindern das Linksabbiegen übte.



Abbildung 12: „Jünter“ mit Fahrradhelm, Quelle: KPB Viersen

Neben der Teilnahme der Schulklassen und anwesender Bürgerinnen und Bürger war auch die Presse gut vertreten und hat über die Veranstaltung und das Projekt ausführlich berichtet. Es wurde zur zweiten Veranstaltung ebenfalls eine neue Plakatserie entworfen, die die Hauptunfallursachen der Rad fahrenden Kinder thematisiert, diese ist im Anhang angefügt.

### 3.8 Zweite Befragungsrunde

Zur Durchführung der Wirkungsevaluation wurde mit der Buttermarkt-Veranstaltung als Auftakt die zweite Befragungsrunde durchgeführt. Wie bei der ersten Befragungsrunde auch, konnte der Fragebogen für die Bevölkerung online und auf Papier ausgefüllt werden. Neben der zweiten Aufforderung durch den Landrat wurde auch die lokale Presse umfassend über die zweite Befragung informiert.

Daneben wurden größere Betriebe, (Hilfs-)Organisationen und weitere Einrichtungen wie Schulen und die Freiwillige Feuerwehr gebeten, einen entsprechenden Link in der Belegschaft/ Mitgliedschaft zu streuen, um so eine kreisweite Bekanntmachung zu erzielen.



Abbildung 13: VORKIDS-Orakel zur WM, Quelle: KPB Viersen

Eine weitere Verbreitung der Befragung war die Verteilung von Fragebögen durch die Bezirksbeamten der KPB Viersen und durch Online-/ Soziale Medien. So wurde im Rahmen der parallel stattfindenden Fußball-Weltmeisterschaft ein Tisch-Kicker-Fußball zu einem Orakel mit der Botschaft zur Teilnahme am Fragebogen durchgeführt.

Auch diese Befragungsrunde konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

Die Fragebogenaktion bei den Schülern wurde wieder von den Verkehrssicherheitsberatern in den jeweiligen Schulen durchgeführt.

### 3.9 Untersuchung einer Unfallhäufungsstelle

Trotz der eingangs erwähnten eingeschränkten Fokussierung des Projektes auf den Bereich der Verkehrsraumgestaltung („Engineering“) konnte in Zusammenarbeit mit der Universität zu Köln, Institut für Physikdidaktik, eine Beobachtungsstudie einer Unfallhäufungsstelle in der Stadt Willich durchgeführt werden. Die Beobachtungsstudie wurde unter Leitung von Prof. Dr. André Breges, Mitbegründer des Crash-Kurses NRW, von Lehramtsstudierenden der Universität zu Köln durchgeführt. Diese untersuchten, wie die menschliche Wahrnehmung des Verkehrsraums Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat und versuchten durch verschiedene Maßnahmen direkt vor Ort die Radfahrsicherheit zu erhöhen.

Die Ergebnisse wurden in einem Bericht zusammengefasst, welcher im Anhang beigefügt ist. Auch zu dieser Veranstaltung wurde in der lokalen Presse mehrfach berichtet.



Abbildung 14: Prof. Breges während der Beobachtungsstudie, Quelle: KPB Viersen

## 4 Theoretische Erklärungsansätze zu Kinderradfahrunfällen

### 4.1 Bedeutung und Nutzung des Fahrrades in Kindheit und Jugend

Das Fahrrad trägt, als erstes selbst geführtes Verkehrsmittel, im Alltag von Kindern und Jugendlichen eine große Bedeutung (Ebblinghaus & Steinbrecher, 1996). Dabei stellt das Fahrradfahren nicht nur die häufigste Freizeitaktivität für Kinder und Jugendliche dar, sondern entwickelt sich mit zunehmendem Alter der Nutzer von Spielzeug zum alltäglichen Verkehrsmittel (Schlag, 2006).

Als Einstiegsalter zur aktiven Nutzung des Fahrrades wird in der aktuellen Forschung das Kleinkindalter ab 4 Jahren beziffert (Klaas & Kuhfeld, 2006; Limbourg, 2010). Etwa zum Zeitpunkt des Wechsels auf weiterführende Schulen steigt der Anteil der täglichen Fahrradnutzer von rund 8% in der Altersgruppe der unter zehn Jährigen, auf ca. 31% in der Gruppe der zehn Jahre und älteren Kinder und Jugendlichen, welche im Altersgruppenvergleich dem entsprechend die am häufigsten des Fahrrad nutzende Gruppe darstellen. Jungen nutzen das Fahrrad dabei durchschnittlich 1/3 häufiger als Mädchen (Schlag, 2006; Follmer et al., 2010).

In Zusammenhang mit dieser, im Alter von 10 Jahren sprunghaft zunehmenden Nutzung, steigt auch die Zahl der durchschnittlich pro Tag gefahrenen Kilometer an, da das Fahrrad für Jugendliche häufig eine wichtige Alternative der autonomen Fortbewegung darstellt. Die durchschnittlich zurückgelegten Entfernungen verdoppeln sich von 0,9 km/Tag bei 10-11 Jährigen, auf 1,8 km/Tag in der Gruppe der 12-13 Jahre alten Jugendlichen (Funk, 2002, 2010; Gross & Freyer, 2015, Limbourg, 2010). Damit stellen Kinder, Schüler und Studenten gemeinsam einen bedeutenden Anteil der Radfahrer in Deutschland (Engelhardt et al., 2002).

Als verbreitetste Nutzungsanlässe des Fahrrades verzeichnen Fully & Baier (2018) für Kinder das Erreichen familiärer Strukturen, der Grund- bzw. weiterführenden Schule, sowie von Freunden und das Realisieren von Freizeitaktivitäten. Mit zunehmendem Alter gewinnen außerdem Nebenjobs, außerschulische Engagements und weitere Notwendigkeiten des täglichen Lebens an Bedeutung hinsichtlich der Nutzung des Fahrrades. Eine intensiviertere Notwendigkeit zur Nutzung entsprechender Verkehrsmittel sehen die Autoren städtebaulichen Entwicklung zur Planung von familienfreundlichen Eigenheimsiedlungen in außerstädtischen Umfeldern, welche sich in der Vergangenheit verstärkt beobachten ließ. In entsprechenden Kontexten, sowie im ländlich geprägten Raum werde das Fahrrad besondere intensiv genutzt, da Anbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs häufig als unzufriedenstellend eingeschätzt würden (Tully & Baier, 2006).

Maßgeblich beeinflusst wird die Bedeutung des Fahrrades als Fortbewegungsmittel von der Fahrradfreundlichkeit der jeweiligen, wohnortnahen Nutzungsumgebung, sowie durch kulturelle Leitbilder, familiäres Vorleben und den Einstellungen zum Beispiel der Peergruppe gegenüber der Nutzung des Fahrrades (Flade & Limbourg, 1998; Tully & Baier, 2018). Entsprechend resultierende regionale Unterschiede in der Neigung zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel schlagen sich dabei auch in Nutzungsstatistiken zurückgelegter Wege in der Altersgruppe 10-17 Jähriger nieder. In als Fahrradfreundlich bezeichneten Städten wie Münster oder Hamburg werden 32-44% der anfallenden Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. In Metropolregionen und Städten mit geringerer Fahrradorientierung, wie zum Beispiel dem Ruhrgebiet, sind es deutlich geringere Anteile, wie auch das regelmäßig vom ADFC erfasste Fahrradklima widerspiegelt (Flade & Limbourg, 1998; Klinger, 2017).

Ergänzt werden die bezeichneten infrastrukturellen und sozialisationsbezogenen Faktoren durch individuelle Eigenschaften und Werte betroffener Jugendlicher, welche im Gegensatz zum öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrrad fahren gegenüber als überwiegend positiv charakterisiert werden (Flade & Limbourg, 1998).

Im Zuge dieser beschriebenen, im Kindes- und Jugendalter besonders intensiven Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel, stellt sich unter anderem die Frage, ob Kinder und Jugendliche im alltäglichen Verkehrsgeschehen besonders gefährdet sind, da sie insbesondere im frühen Kindesalter entwicklungsbedingte Defizite zu Erwachsenen aufweisen. Eine Fülle von Forschungsarbeiten thematisierte in den vergangenen Jahren die möglichen Zusammenhänge entwicklungsbezogener Aspekte mit Unfallhäufigkeiten fahrradfahrender Kinder, deren Thematiken in den folgenden Abschnitten in einer begrenzten Auswahl vorgestellt werden sollen. Diese vorgestellten Entwicklungsaspekte beziehen sich dabei auf grobe Richtwerte einer normativen Kindesentwicklung und können im Rahmen interindividueller Unterschiede bisweilen abweichen.

## 4.2 Entwicklung sensorischer Wahrnehmung und Kognition in Kindheit und Jugend

Die Wahrnehmung und Verarbeitung von Signalen der Umwelt erfolgt beim Menschen im Wesentlichen über die verschiedenen Sinnessysteme, sowie über die exekutiven Funktionen als kognitives Kernelement der Signalverarbeitung und responsiven Handlungssteuerung.

Die sensorische Wahrnehmung der im Straßenverkehr vornehmlich relevanten akustischen und visuellen Signale erscheint bereits in den ersten drei Lebensjahren gut entwickelt und zum Zeitpunkt der potentiell autarken Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr vergleichbar mit Erwachsenen (Berlin et al., 2003; Welsh et al., 1991).

Verarbeitungsgeschwindigkeit, kognitive Operationen und Handlungsplanung bzw. -steuerung dagegen sind bis zum Erwachsenenalter Entwicklungsprozessen unterworfen und bis zum Jugendalter defizitär (Nigg, 2006). Im Zuge dessen erscheint beispielsweise die Reaktionsfähigkeit eines Menschen, erfasst in der durchschnittlichen Reaktionszeit, erst ab der mittleren Adoleszenz auf dem Niveau eines Erwachsenen entwickelt (Limbourg, 1997; Uhr, 2005). Und auch die im Straßenverkehrskontext hoch relevanten Aspekte der Impulskontrolle und Verhaltenshemmung, als strukturierende Elemente der Verhaltensorganisation und Aufmerksamkeitsfokussierung bzw. planvollen Aufmerksamkeitsteilung, lassen sich erst ab dem Jugendalter als verkehrsadäquat ausgebildet bewerten (Nigg, 2006). Die Gefahr situationsbezogener Überforderung vorhandener Fähigkeiten und damit verbundener Fehler oder Unachtsamkeit erscheint daher bei Kindern und Jugendlichen vor Erreichen des mittleren Jugendalters deutlich erhöht (Uhr, 2005).

Ergänzend zu allgemeinen Betrachtungen des kindlichen Funktionsniveaus auf sensorischer und kognitiver Ebene, ist außerdem das deutlich unterentwickelte Gefahrenbewusstsein zu beachten. Zwischen dem fünften und sechsten Lebensjahr sind Kinder normativ erst unmittelbar bei Konfrontation in der Lage Gefährdungen zu erkennen. Ab 8 Jahren können Kinder entsprechende Gefahren vorhersehen, doch erst zwischen 9 und 10 Jahren vermögen Kinder vorbeugende Maßnahmen zu Gefahrenreduktion zu treffen.

Zusätzlich muss auch die Fähigkeit zur Einschätzung von Entfernungen- und Geschwindigkeit im Kindesalter als defizitär betrachtet werden, da Kinder bis zum sechsten Lebensjahr Entfernungen und Geschwindigkeiten annähernd gar nicht einschätzen können und erst ab einem Alter von etwa 10 Jahren zu derartigen Beurteilungen adäquat in der Lage sind (Limbourg, 1997). Zur Unterscheidung der Orientierungen rechts und links sind Kinder geringfügig früher, in der Regel ab einem Alter von sieben bis acht Jahren sicher in der Lage (Limbourg, 2010).

### 4.3 Entwicklung motorischer Fähigkeiten in Kindheit und Jugend

Der Aspekt motorische Fähigkeiten umfasst vollständig oder teilweise absichtsvoll ausgeführte Bewegungsabläufe, welche Kraft, Ausdauer, aber auch kognitive und wahrnehmungsbezogene Vorgänge erfordern (Uhr, 2015).

Grundlegende Fertigkeiten wie das Laufen werden in diesem Bereich bereits in früher Kindheit erworben, komplexe Prozesse wie die Auge-Hand-Koordination dagegen entwickeln sich noch bis zum 11. Lebensjahr weiter (Uhr, 2015).

In der bisher noch kontrovers diskutierten Literatur werden Kinder aufgrund motorischer Defizite bis zum Alter von acht Jahren als eigentlich ungeeignet für die aktive Verkehrsteilnahme beschrieben, insbesondere da Handlungen im Straßenverkehr die komplexe Integration verschiedener kognitiver und motorischer Elemente erfordern. Erst ab 14 Jahren, so beschreibt beispielsweise Limbourg (2010), sei die Entwicklung notwendiger Fähigkeiten für eine sichere Verkehrsteilnahme vollständig abgeschlossen.

Experten betonen dabei insbesondere die Notwendigkeit ausreichenden praktischen Training entsprechender Fertigkeiten, um eine normative Entwicklung gewährleistet zu sehen (Uhr, 2005; Limbourg, 2010).

### 4.4 Entwicklung sozialer Fähigkeiten in Kindheit und Jugend

Nach Limbourg (1997) lassen zudem Erkenntnisse hinsichtlich sozialer Fähigkeiten von Kindern Rückschlüsse auf verkehrsbezogene Performanz zu. So kann die Fähigkeit zur Perspektivübernahme hinsichtlich der Absichten und Ziele anderer Personen erst ab dem 7. Lebensjahr als entwickelt betrachtet werden, ebenso wie jüngere Kinder zuvor kaum fähig sind, zwischen der eigenen Situation und einer potentiell anderen Lage des Umfeldes zu differenzieren. Aspekte wie die Antizipation von Fahrtwegen oder anderen verkehrsrelevanten Verhaltensweisen anderer Verkehrsteilnehmer sind von großer Relevanz und wirken sich sicherheitsrelevant aus.

## 5 Tiefenanalyse der Unfalldaten

Zur genaueren Problemanalyse wurden die bei der KPB Viersen erhobenen Unfalldaten durch die DHPol einer Tiefenanalyse unterzogen. Diese dient der über die allgemeine Auswertung hinausgehende systematische Untersuchung des Unfalldatenbestandes, ermöglicht so eine detaillierte Betrachtung und bietet die Möglichkeit Maßnahmen gezielter umzusetzen. Hierzu wurden neben den Analysen des DHPol-Projektteams unter anderem zwei Masterarbeiten vergeben, die sich mit unterschiedlichen Schwerpunkten der Unfallthematik in Viersen näherten (vgl. Goebels, 2017; Gesthüsen, 2018). Die Ergebnisse dieser Masterarbeiten werden in Auszügen hier wiedergegeben.

Instrumente der Tiefenanalyse waren eine ortsbezogene Unfalldatenanalyse in Verbindung mit der Bildung eines Risikoindex, die Erstellung einer Unfallsteckkarte als Möglichkeit zur übersichtlichen Darstellung der Unfalllokaltäten, eine zeit- und ursachenbezogene Auswertung weiterer Auswertungen, die in Kapitel 5.5 dargestellt sind, sowie eine Kurzzusammenfassung unfallbegünstigender Faktoren aus der Masterarbeit von Gesthüsen.

Eine geschlechterspezifische Auswertung erfolgte im Rahmen der Tiefenanalyse lediglich in Teilen. Jungen nutzen das Fahrrad mit 66% häufiger als Mädchen. Dies führt dazu, dass sie rein statistisch trotz gleicher Unfallrate schon häufiger in Unfälle verwickelt sein müssten. Die Unfallbeteiligungen in Viersen (Jungen 63%, Mädchen 37%) entsprechen damit den Erkenntnissen der Literatur (vgl. Gesthüsen, 2018). Unter Bezugnahme der Nutzungshäufigkeit spiegelt dies nur das Verhältnis der Nutzung wieder und kann nicht als Beleg einer geschlechterspezifischen Ursache dienen. Eine solche Feststellung erfordert den Vergleich der Anzahl verunfallter Jungen mit der nicht verunfallter Jungen. Die Häufigkeit der Beteiligung an Unfällen lässt keinen Schluss auf eine geschlechterbedingte Verursachung zu. Nichtsdestotrotz sind durchaus geschlechtsspezifische Unterschiede im Fahrverhalten und der Nutzung des Fahrrades vorhanden, so gehen Mädchen mit den Gefahren des Straßenverkehrs bewusster um und nehmen diese früher wahr. Dem gegenüber ist risikofreudiges Verhalten gerade bei Jungen stärker ausgeprägt (vgl. Richter, Schlag & Schupp, 2006, S. 30).

### 5.1 Ortsbezogene Auswertung

#### 5.1.1 Auswertung nach Ortsteilen

Bisher fand eine Auswertung der Unfallzahlen lediglich nach Städten bzw. Gemeinden des Kreises Viersen statt. Eine weitere Auswertung der Unfallzahlen Rad fahrender Kinder für die jeweiligen Städte und Gemeinden zeigt aber ein differenzierteres Bild. Nicht überall geschehen Unfälle gleich häufig. Auch wenn Unfallhäufungsstellen laut der KPB Viersen nur schwer festzustellen sind und ein allgemeines Flächenproblem vorliegt, das gezielte punktuelle Maßnahmen der Verkehrsüberwachung erschwert, so ergeben sich doch Hinweise darauf, an welchen Stellen eine Verkehrsüberwachung sinnvoll wäre und an welchen nicht.

Hierzu sind im Folgenden die absoluten Unfallzahlen Rad fahrender Kinder im Alter von 10 bis 14 Jahren (Hochrisikogruppe) für die einzelnen Städte und Gemeinden in jeweils differenzierter Form dargestellt. Die Unfalldaten beziehen sich in dieser Darstellung auf die Jahre 2012 bis 2017 (Stand November 2017). Auch die jährlichen Auswertungen zeigen ein vergleichbares Bild.

Es zeigt sich, dass es innerhalb der Städte und Gemeinden besondere Unfallhäufungen in einzelnen Gebieten gibt, so in Viersen (Viersen), Willich (Willich), St. Tönis (Tönisvorst), Breyell und Lobberich (Nettetal), Kempen (Kempen), Grefrath (Grefrath) und Waldniel (Schwalmtal).

Während sich ein Großteil der Unfälle in diesen Gebieten ereignet, liegen in anderen Gebieten keine bzw. kaum Unfälle vor, so wie in Boisheim (Viersen), Vorst (Tönisvorst), Schaag, Hinsbeck oder Leuth

(Nettetal), Schmalbroich (Kempen), Vinkrath oder Mülhausen (Grefrath), Born (Brüggen) oder Amern (Schwalmtal).

Zwar kann man die Unfallzahlen mit Beteiligung Rad fahrender Kinder nach Häufigkeiten für die einzelnen Stadt- und Ortsteile im Kreis Viersen auswerten, Aussagen über die Häufigkeit von Unfallzahlen sind aber nur dann sinnvoll, wenn man diese anschließend an den Einwohnerzahlen der Kinder im jeweiligen Stadt- bzw. Ortsteil relativiert. Hierzu werden im Folgenden zunächst die jeweiligen Unfallzahlen (Jahr 2012 bis 2017) an den Einwohnerzahlen der 10- bis 14-jährigen Kinder (Stand: 2017) relativiert und in prozentualer Form dargestellt.

Die aus Daten der relativen Unfallauswertung wurden in einen sogenannten Risikoindex transferiert. Dieser zeigt übersichtlich, in welchen Ortsteilen sich im Kreis Viersen in Relation zur Kindereinwohnerzahl die meisten Unfälle Radfahrender Kinder ereignen.

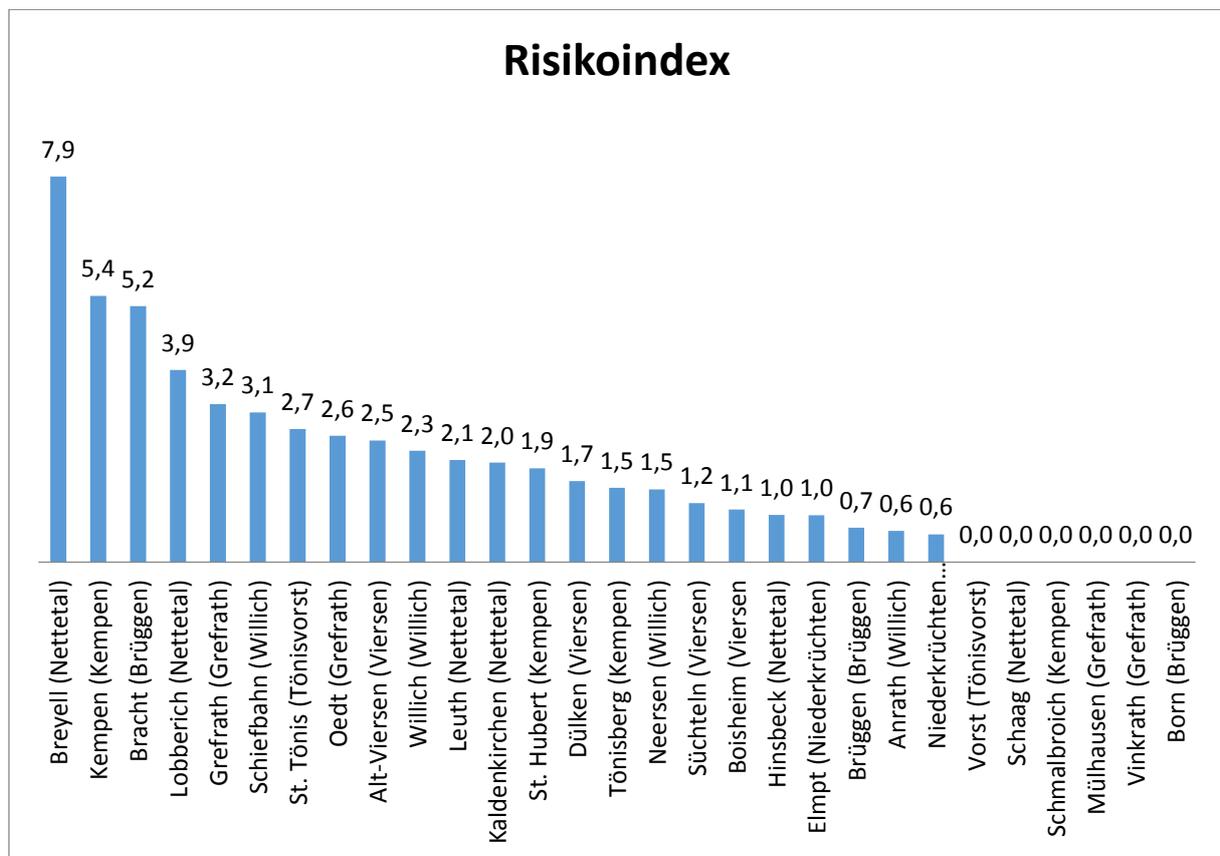


Abbildung 15: VORKIDS-Risikoindex, Quelle: DHPol

### 5.1.2 VORKIDS-Unfallsteckkarte

Da im Projektzeitraum durch die KPB Viersen die in den allermeisten Polizeibehörden verwendete Software EUSKA, die u.a. eine Visualisierung der Unfalldaten ermöglicht, keine Anwendung fand, wurden eine Visualisierung mithilfe eines Online-Kartendienstes durch die DHPol selbst erstellt. Die Karte zeigt alle Unfälle Rad fahrender Kinder seit 2014 und wurde regelmäßig aktualisiert. Die Darstellung der Unfälle orientiert sich an dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko). Eine ausführliche Legende ist der Anlage beigefügt. Zusätzlich wurden alle Schulen des Kreises, sowohl Grund- als auch weiterführende Schulen mit in der Karte erfasst. So können insbesondere die Schulwegunfälle besser nachvollzogen werden.

Die Unfallsteckkarte zeigt auf den ersten Blick mögliche Unfallhäufungen und kritische Bereiche, z.B. rund um Schulen. Die Karte soll neben der Unfallanalyse insbesondere als Werkzeug für die Ausrichtung von operativen Maßnahmen dienen. Die Karte wurde der KPB Viersen zur Verfügung gestellt und wird nach Angaben der KPB Viersen bei der Einteilung von Kräften im Rahmen der Unfallprävention bzw. bei der Planung von repressiven Kontrollstellen eingesetzt.

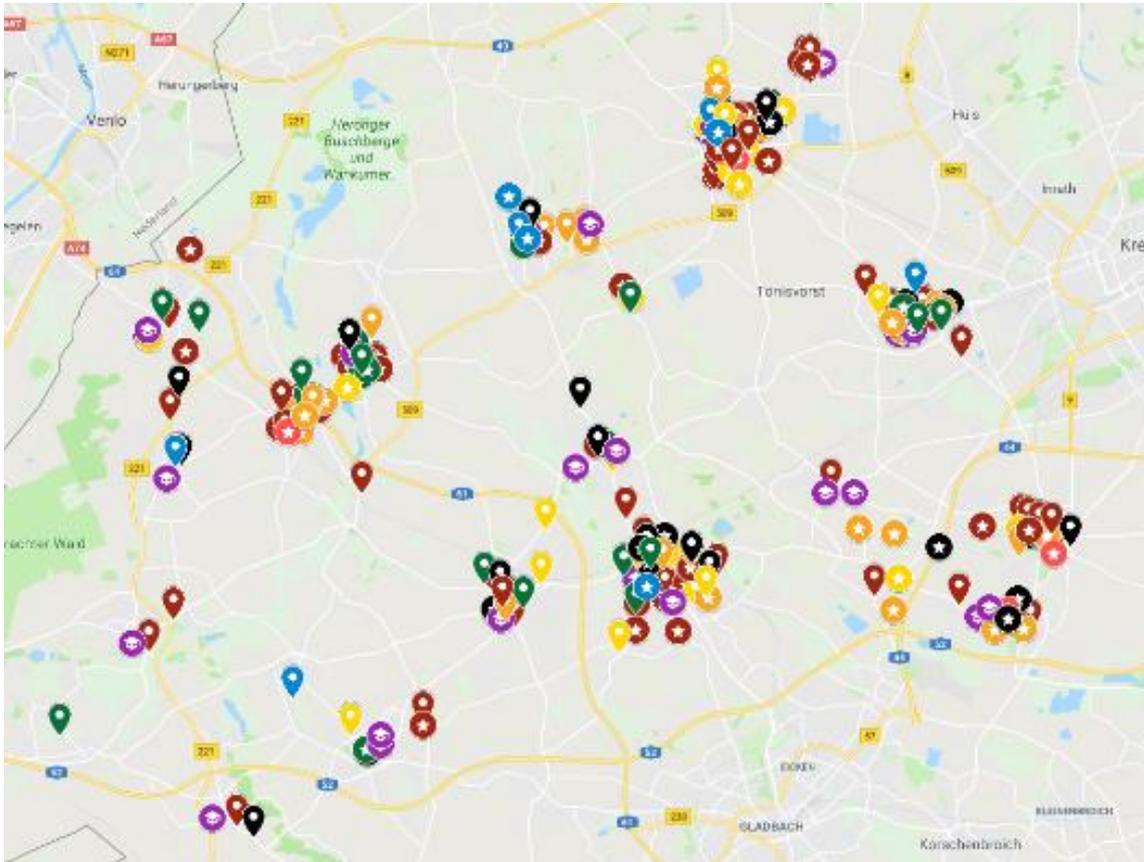


Abbildung 16: Kinder-Fahrrad-Unfälle im Kreis Viersen; Quelle: DHPol

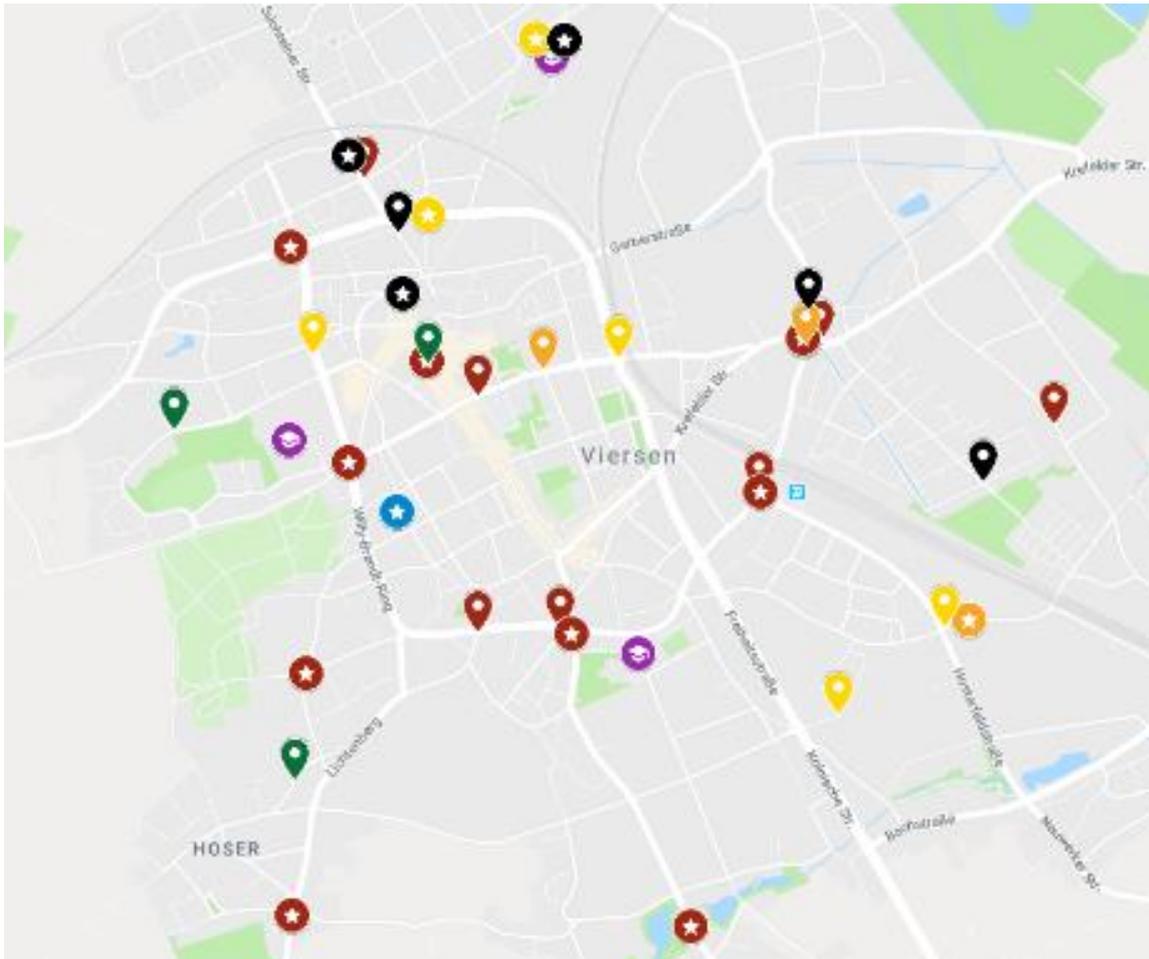


Abbildung 17: Beispielausschnitt Viersen, Quelle: DHPol

### 5.1.3 Auswertung nach Entfernung vom Wohnort

Wie in Kapitel 4.1 dargestellt, passieren die meisten Unfälle mit Kindern im Nahumfeld zum Wohnort. Dieser Erkenntnis aus der Forschung findet sich auch bei der Viersener Unfalllage wieder. Nachfolgende Abbildung zeigt, dass sich im Zeitraum 01.01.2014 bis 30.04.2017 die meisten Unfälle Rad fahrender Kinder innerhalb eines Kilometers um das (elterliche) Wohngebäude ereignen (vgl. Gobel, 2017). Das Ergebnis zeigt, dass Jungen bei Entfernungen von mehr als drei Kilometern vom Wohnort häufiger als Mädchen an Verkehrsunfällen beteiligt waren. Im Bereich bis zu

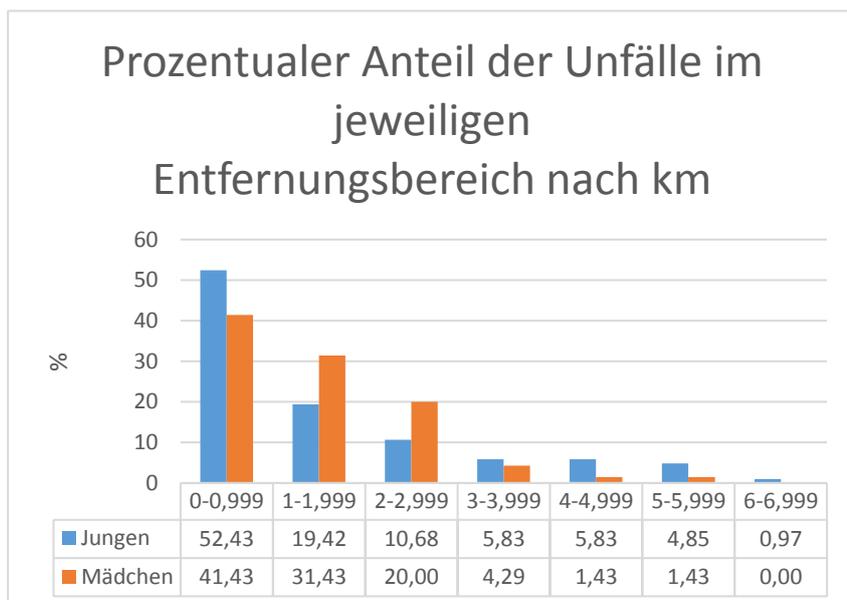


Abbildung 18: Unfälle im Entfernungsbereich, Quelle: DHPol

einem Kilometer sind sie auch stärker vertreten, während Mädchen im Bereich zwischen einem und drei Kilometern häufiger an Unfällen beteiligt waren. Lediglich die Unfälle ab vier Kilometern Entfernung könnten die Annahme, dass Jungen wegen größerer Mobilität weiter entfernt vom Wohnort verunfallen, stützen. In diesem Bereich ereigneten sich mehr als 10 % der Unfälle der Jungen, während nur knapp drei Prozent der Unfälle der Mädchen in diesem Bereich lagen.

## 5.2 Zeitbezogene Auswertung

Neben der örtlichen wurde auch eine zeitliche Tiefenanalyse durchgeführt (vgl. Gesthüsen, 2018). Dabei wurde für die kompletten Jahre 2015-2017 ausgewertet, zu welcher Jahreszeit die häufigsten Unfälle Radfahrender Kinder passieren und wie sich diese im Wochen- und Tagesverlauf verteilen. Dabei lässt sich ein deutlicher Bezug zu den Schulzeiten der Kinder herstellen.

Im Ergebnis zeigt sich eine erhöhte Unfallbelastung der warmen Monate April bis Juni, August und September. Hier ereigneten sich ca. 55 % dieser Unfälle. Der deutliche Rückgang im Juli und die leicht schwächeren Zahlen im August korrelieren mit den Schulferien. Am stärksten belastet sind die Monate Mai und September, die zusammen einen Anteil von ca. 24 % am Unfallgeschehen haben.

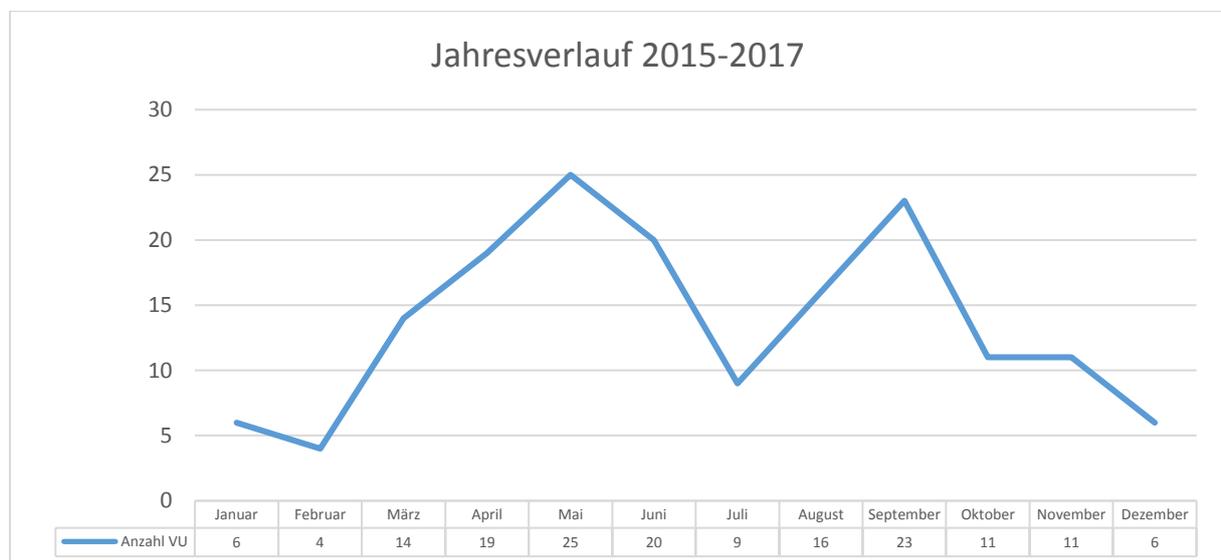


Abbildung 19: VU im Jahresverlauf 2015-2017, Quelle: DHPol

In Bezug auf die Verteilung im Wochenverlauf zeigt sich eine deutliche Unfallbelastung auf den Tagen Montag bis Freitag. Am Wochenende fallen die Zahlen deutlich. Auch hier korrelieren die Tage mit den Schulzeiten. Eine Begründung für die hohe Belastung unter der Woche könnte das Aufeinandertreffen von Schüler- und Berufsverkehr sein. Der Montag und Donnerstag sind am stärksten unfallbelastet.

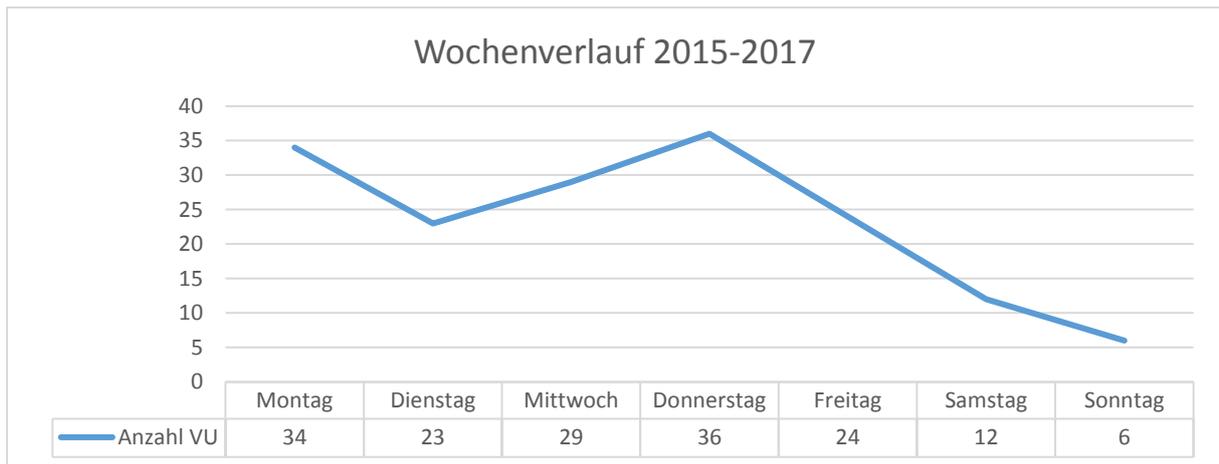


Abbildung 20: VU im Wochenverlauf 2015-2017, Quelle: DHPol

Auch die Analyse der Unfallzeiten im Tagesverlauf korreliert mit den Schulzeiten der Kinder. Die höchste Gefährdung ergibt sich für Rad fahrende Kinder in der Zeit zwischen 7 - 8 Uhr. Allein in dieser Stunde ereigneten sich 21,28 % und zwischen 13 - 14 Uhr 13,3 % aller Unfälle. Insgesamt ereigneten sich in den zwei Stunden 34,57% aller Unfälle in der Untersuchungsgruppe. Anschließend fallen die Zahlen um bis zu 40 % ab, stagnieren bis 18 Uhr aber relativ konstant bis sie dann nochmal deutlich abfallen. Der Rückgang ab 14 Uhr und die konstante Stagnation könnten sich ggf. mit unterschiedlichen Schulschlusszeiten an verschiedenen Wochentagen erklären lassen.

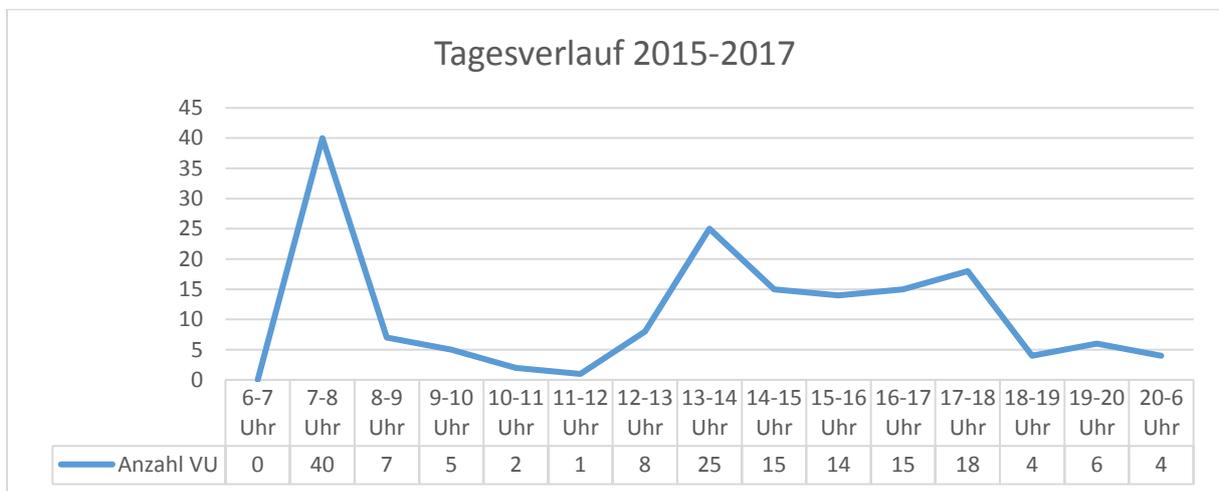


Abbildung 21: VU im Tagesverlauf 2015-2017. Quelle: DHPol

Weiter kann gesagt werden, dass sich die meisten Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften (i.g.O.) (94,15%), bei trockener Fahrbahn (84,04%) und Tageslicht (91,49%) ereigneten.

### 5.3 Verursachung von Unfällen mit Rad fahrender Kinder

Im Rahmen der Untersuchung der Unfälle von Januar 2014 bis April 2017 konnte festgestellt werden, dass von den insgesamt 182 Verkehrsunfällen unter Beteiligung der Zielgruppe, Kinder in 84 Fällen Unfallverursacher und in 98 Fällen Unfallopfer waren (vgl. Goebels, 2017, S. 44). Sie haben mit 46,15 % demzufolge etwas weniger als die Hälfte der Unfälle verursacht. Bei der Auswertung zeigt sich hinsichtlich der Beteiligung als Opfer ein relativ ausgeglichenes Bild. Die Jungen sind bei 51, die Mädchen bei 47 Unfällen als Unfallopfer beteiligt gewesen. Bei den Unfällen, die von Kindern der Zielgruppe verursacht wurden verschiebt sich das Bild allerdings erheblich zu Lasten der Jungen. Sie waren in 55 Fällen Unfallverursacher, während die Mädchen nur 29 Unfälle verursacht haben. Es entfallen also 65,48 % der von Kindern verursachten Unfälle auf Jungen.

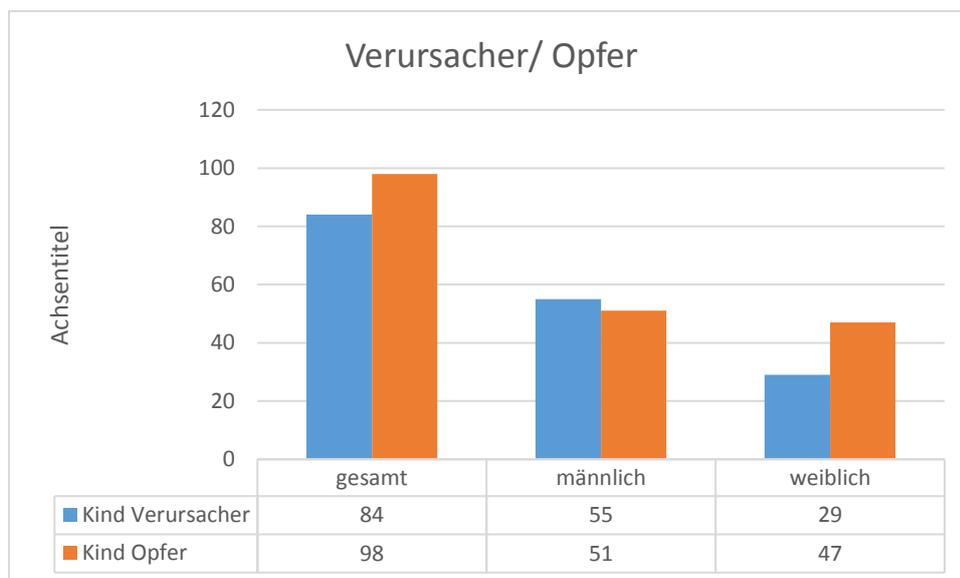


Abbildung 22: Verursacher/ Opfer der Zielgruppe, Quelle: DHPol

### 5.4 Ursache von Unfällen mit Rad fahrender Kinder

Die Auswertung der Unfälle von Januar 2014 bis April 2017 (vgl. Goebels, 2017) zeigt die drei häufigsten Ursachen: Verstöße gegen die Regelung „rechts vor links“ mit 29 Unfällen, Fehler beim Abbiegen nach links mit 23 Unfällen und die sogenannten anderen Fehler beim Fahrzeugführer mit 20 Unfällen. Diese drei Ursachen liegen demnach bei fast 75 % der fremdverschuldeten Unfälle zugrunde.

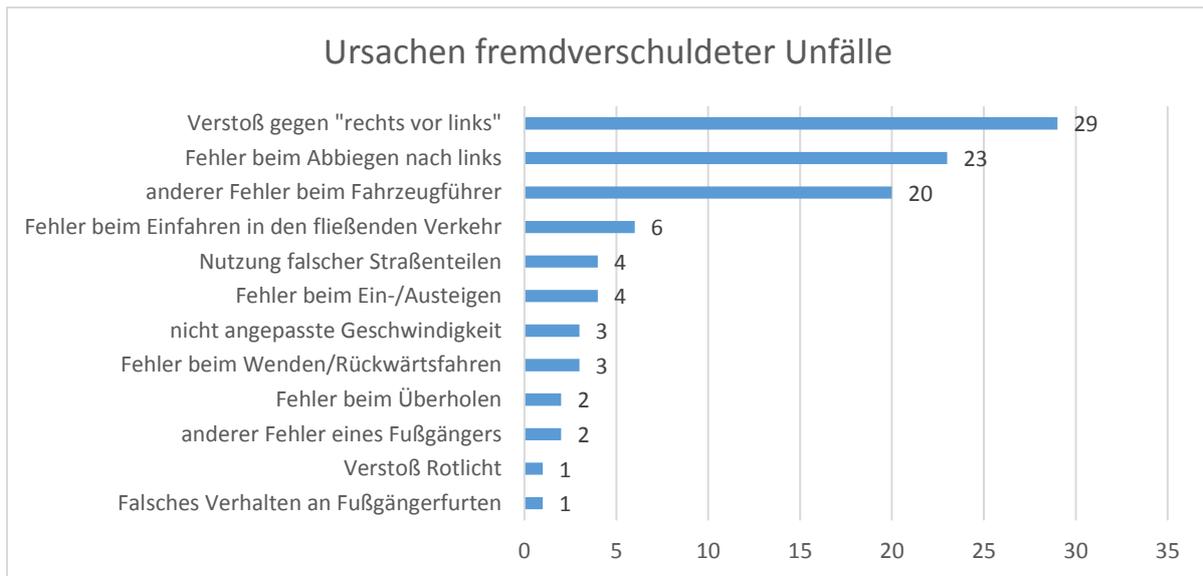


Abbildung 23: Ursache fremdverschuldeter Unfälle, Quelle: DHPol

Im Bereich der durch die Kinder selbstverschuldeter Unfälle zeigt sich als häufigste Ursache „andere Fehler des Fahrzeugführers“ (35). Hierbei handelt es sich insbesondere um Fahrfehler ohne Fremdeinwirkung. Neben diesen wurden weitere Ursachen festgestellt, u.a die die verbotswidrige Nutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (10), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (10), Verstöße gegen die Regel „rechts vor links“ (7) und Fehler beim Abbiegen (5)

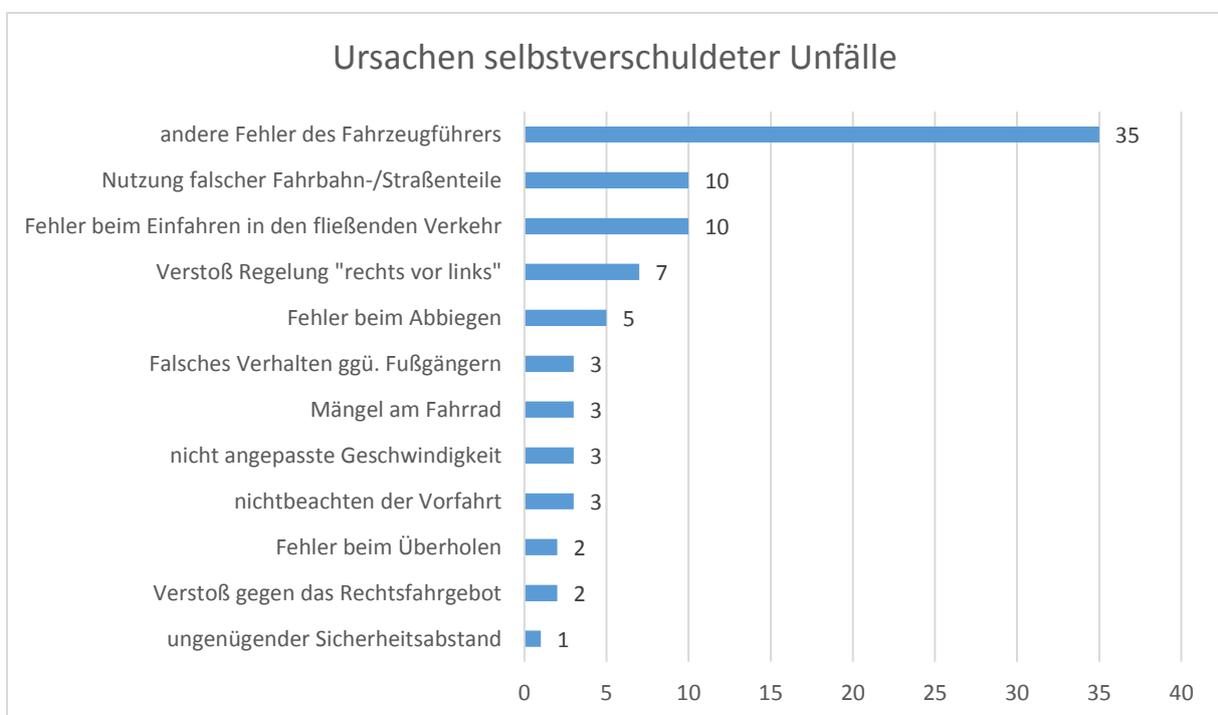


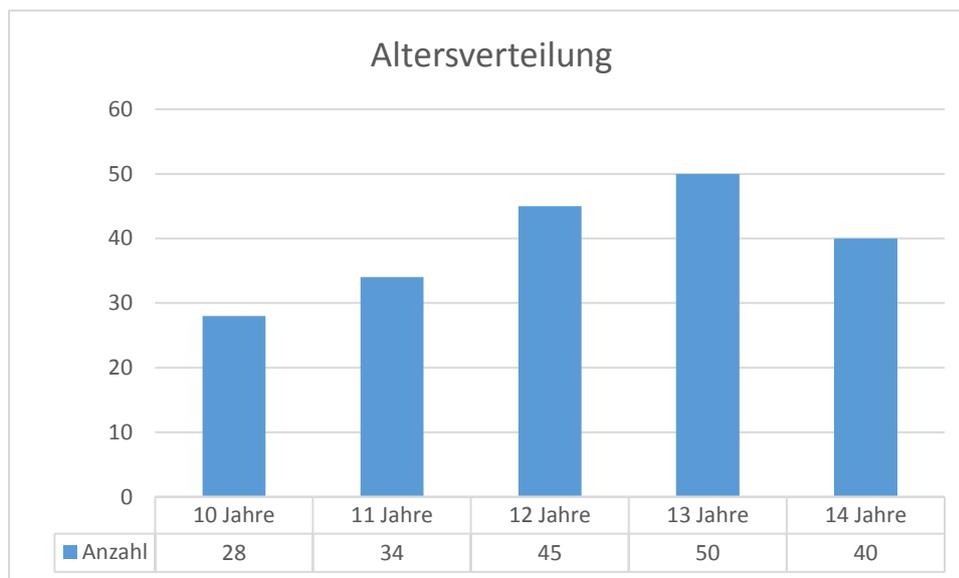
Abbildung 24: Ursachen selbstverschuldeter Ursachen, Quelle: DHPol

Bezugnehmend auf die hohe Anzahl der „anderen Fehler des Fahrzeugführers“, wurde dieser Auffangtatbestand (Unfallursache 49) durch Gesthüsen (2018) nochmals genauer für den Zeitraum Januar 2015 bis Juni 2018 untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass diese Unfallursache bei der Ermittlung durch die Polizei in 45,24% der angewendeten Fälle falsch oder überflüssigerweise verwendet wurde. In ca. 68% aller Fälle in denen die Unfallursache 49 allein verwandt wurde, handelte es sich um Alleinunfälle der Kinder, die aufgrund von Fahrfehlern resultierten und in ca. 29% stießen Kinder aufgrund Ablenkung gegen ein geparktes Fahrzeug.

## 5.5 Weitere Auswertungen

### 5.5.1 Altersverteilung

Die Auswertung der Unfälle von Januar 2015 bis Juni 2018 (vgl. Gesthüsen, 2018) zeigt einen deutlichen Anstieg mit steigendem Alter der Kinder und entspricht den Erkenntnissen der Forschung. Eine deutliche Steigerung ist zwischen 11 und 12 Jahren zu erkennen. Der Höchststand wird mit 13 Jahren erreicht und geht anschließend deutlich um 20% zurück. An ca. 60% aller Unfälle waren Jungen beteiligt. Allerdings fanden sich keine vergleichbaren Datengrundlagen wie viele Kinder dieser Altersgruppe aufgeschlüsselt nach Alter mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teilnehmen. Dies würde die Erkenntnisse in Bezug zum Alter erhärten. So kann nur gesagt werden, dass eine Altersgruppe häufiger betroffen war,



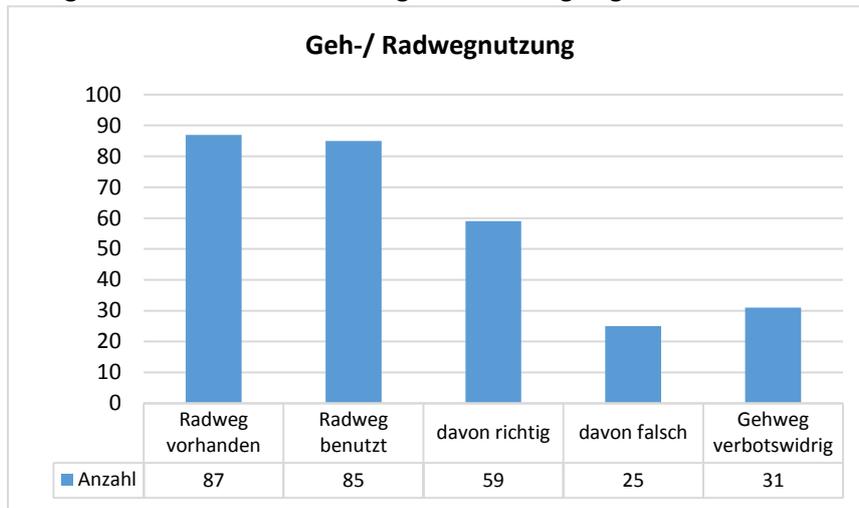
jedoch nicht ob diese im Vergleich zu den anderen auch überproportional häufiger vertreten war.

Abbildung 25: Altersverteilung der verunfallten Kinder, Quelle: DHPol

### 5.5.2 Geh-/ Radwegnutzung

In der Literatur wird vielfach eine verbotswidrige Rad- / Gehwegbenutzung der Kinder als Unfallursache angeführt. Im Rahmen der Einzelauswertung (Gesthüsen, 2018) wurde deshalb auch eine Aufschlüsselung bzgl. der Anzahl verbotswidriger oder falscher Benutzungen von Geh-/ Radwegen und von der verkehrskonformen Nutzung zum Unfallzeitpunkt durchgeführt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass in 46,28% der Unfälle ein Radweg vorhanden war und genutzt wurde. Auffällig ist, dass dieser in 67,82% der Fälle auch verkehrskonform (in 14,36% verbotswidrig oder gar nicht) genutzt wurde. In 16,49% aller Unfälle wurde durch die fahrradfahrenden Kinder verbotswidrig der Gehweg benutzt. Da Kinder verbotswidrig den Gehweg oder den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung aus ähnlich gelagerten Gründen benutzen, erscheint die Zusammen-



legung der beiden Werte sinnvoll. Werden also beide verbotswidrigen Nutzungen zusammengerechnet, ergibt dies einen Anteil von 30,85% an den Unfällen der Untersuchungsgruppe und bedeutet einen wichtigen Indikator im Rahmen der Unfallverursachung.

Abbildung 26: Anzahl der verbotswidrigen Nutzung von Geh- und Radwegen für den Zeitraum 01.2015-06.2018, Quelle: DHPol

### 5.5.3 Helmtragequote

Die Auswertung der Unfalldaten für den Zeitraum Januar 2014 bis April 2017 (Goebels, 2017) zeigt deutlich, dass die Helmtragequote im Kreis Viersen mit zunehmendem Alter kontinuierlich zurück geht. In einer weiteren Untersuchung (Gesthüsen, 2018) wurde diesbezüglich festgestellt, dass im Zeitraum Januar 2015 bis Juni 2018

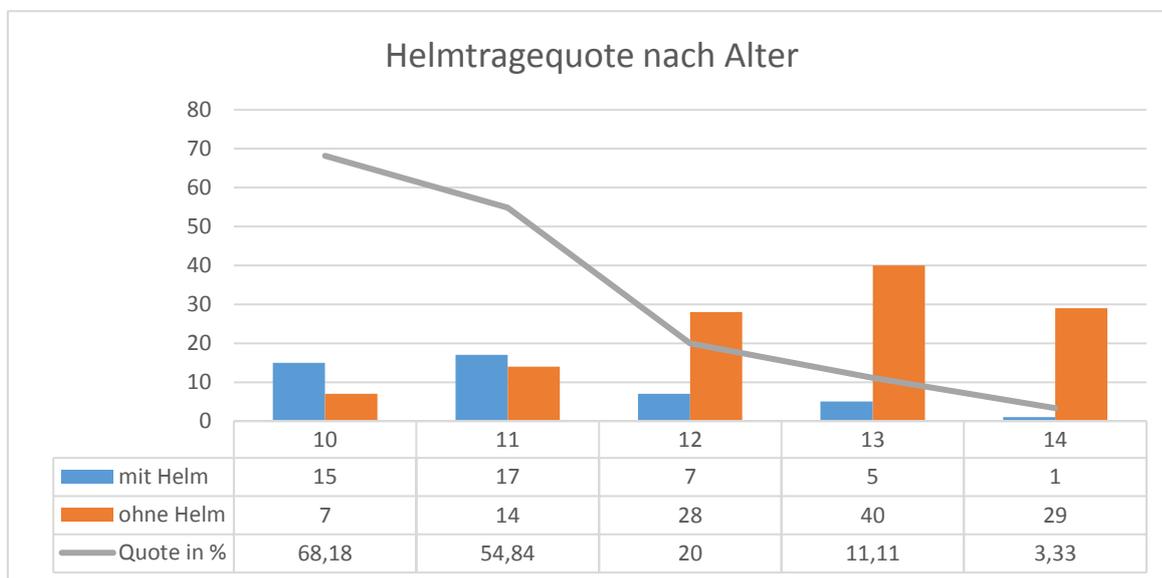


Abbildung 27: Helmtragequote nach Alter für die Jahre 01.2014 - 04.2017, Quelle: DHPol

38 Kinder eine Kopfverletzung davon

trugen, 16 davon schwer.

### 5.5.4 Sichtkontakt/-hindernisse

Die Auswertung der Unfallzahlen von Januar 2015 bis Juni 2018 (Gesthüsen, 2018) hat ergeben, dass in 101 Unfällen (53,72%) vor dem Zusammenstoß keinerlei Sichtkontakt zwischen den Unfallbeteiligten bestand. In weiteren 36 Fällen (19,15%) bestand lediglich ein einseitiger Sichtkontakt. Insgesamt

konnte somit in 72,87% aller Unfälle kein beidseitiger Sichtkontakt hergestellt werden. In neun Fällen wurde angegeben, dass das Kind viel zu schnell gewesen sei. Bei 20 Unfällen sei das Kind einfach ohne zu schauen in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren. Das Geben oder Unterlassen von Handzeichen konnte jeweils in drei Fällen beobachtet werden. Allerdings konnten bei 40 Unfällen (21,28%) vorausgegangene Fahrfehler oder plötzliche Schlenker der Kinder beobachtet werden. In drei Fällen konnte ein Handy in der Hand des Kindes wahrgenommen werden. Aufgrund der Erkenntnisse bezüglich des fehlenden Sichtkontaktes wurde ebenfalls eine Auswertung auf potentielle Sichthindernisse vorgenommen. Es zeigt sich, dass nur in 19 Fällen (10,11%) Sichthindernisse festgestellt oder ausgeschlossen wurden, obwohl in 137 Fällen kein beidseitiger bestehender Sichtkontakt angegeben wurde.

#### 5.5.5 Schulwegunfälle

Bei der Auswertung von Gesthüsen (2018) konnten im Zeitraum Januar 2015 bis Juni 2018 von 188 Unfällen 102 als Schulwegunfälle identifiziert werden. Von diesen waren 87 eindeutig als Schulwegunfall kenntlich gemacht. Bei 15 Weiteren war keine Kenntlichmachung vorhanden, obwohl diese aufgrund eindeutiger Angaben im Unfalltext als Schulwegunfall hätten gewertet werden müssen. Bei fünf weiteren Unfällen ergaben sich Hinweise auf einen möglichen Schulwegunfall aus der Unfallzeit, die jedoch nicht weiter verifiziert werden konnten. Im Ergebnis zeigt sich mit 54,26% ein deutlich hoher Anteil an Schulwegunfällen. Mit Hinzurechnung der fünf fraglichen Unfälle erhöht sich der Anteil auf 56,91%.

### 5.6 Unfallbegünstigende Risikofaktoren

Gesthüsen (2018) untersucht in seiner Masterarbeit u.a. generelle unfallbegünstigende/ -verursachende Risikofaktoren für Rad fahrende Kinder zwischen 10 und 14 Jahren und vergleicht sie mit Unfällen der Zielgruppe im Kreis Viersen. Folgende Ausführungen stellen die wesentlichen Ergebnisse dieser Masterarbeit dar.

Hieraus lassen sich Hinweise für die Ausrichtung von präventiven, repressiven und baulichen Maßnahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit im Kreis Viersen ableiten.

Der Schulweg scheint im Kreis Viersen der unfallträchtigste Fahrweg der Zielgruppe zu sein. Gerade in der Zeit zwischen 07.00 und 08.00 Uhr besteht eine hohe Unfallgefahr für Rad fahrende Kinder.

Die meisten Unfälle ereignen sich bei günstigen Witterungsbedingungen. Damit wird dem Fahrrad als witterungsungeschütztes Verkehrsmittel Rechnung getragen. Gleichzeitig erhöht dies aber alleine schon aus der daraus resultierenden Nutzungshäufigkeit die Unfallanzahl. Das Nichttragen des Fahrradhelms erhöht die Gefahr schwerer Kopfverletzungen und ist ein wesentlicher Faktor für die daraus resultierende Einstufung in Unfallkategorien. Durch sein Potential zur Reduzierung der Unfallfolgen stellt das Nichttragen einen generellen Faktor dar.

Verkehrsunfälle innerhalb geschlossener Ortschaften (i.g.O.) und im Besonderen im Bereich von Knoten bilden einen weiteren Faktor. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass Knoten dabei generell einen wesentlichen Faktor darstellen, die über eine Vielzahl verkehrsunfallbegünstigender oder -verursachender Faktoren verfügen, die die Unfallgefahr fahrradfahrender Kinder stufenweise erhöhen. Die Ursachen dieser stufenweisen Erhöhung liegen in den unterschiedlichen Straßencharakteristika und in unterschiedlichen Verhaltensweisen der Kinder. An Knoten mit Lichtzeichenanlage (LZA) ist die Unfallgefahr am Niedrigsten. Sie steigt aber deutlich, wenn an Knoten die Verkehrsregelung nicht durch LZA, sondern durch Vorfahrtszeichen (VZ) oder rechts vor links (RvL) vorgegeben wird. Eine Begründung könnte in der Signalwirkung von LZA liegen. Kreuzt das fahrradfahrende Kind den Knoten zusätzlich in

einer Geradeausfahrt auf der Fahrbahn oder auf dem Geh- oder Radweg, erfährt dieser Punkt zwei weitere Steigerungen. Dabei stellen linksseitig angelegte Radwege oder die verbotswidrige Nutzung des Radweges entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung an Knoten ohne LZA generell die höchste Unfallgefährdung dar. Kraftfahrzeuge (KFZ) tasten sich in dieser Verkehrsbeziehung in den Kreuzungsbereich hinein und befinden sich mit ihrem Fahrzeug somit bereits auf der Strecke des fahrradfahrenden Kindes. Die visuelle Orientierung richtet sich dabei nicht auf die Kinder. Dies zeigen die Angaben der Unfallbeteiligten, die in 3/4 der Unfälle einen beidseitigen Sichtkontakt verneint haben.

Sowohl bei kreuzenden, als auch bei abbiegenden KFZ besteht für Rad fahrende Kinder ebenfalls eine hohe Gefährdung, wenn sie den Gehweg verbotswidrig oder den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung befahren. Dies konnte ebenfalls bei Unfällen im Bereich von Grundstückszufahrten festgestellt werden. Damit stellen nicht nur Knoten, sondern auch verbotswidrige Nutzungen bestimmter Fahrbahnteile einen generellen unfallbegünstigenden oder -verursachenden Faktor dar. Generell haben die Untersuchungen gezeigt, dass der Sichtkontakt der Unfallbeteiligten von elementarer Bedeutung zur Unfallvermeidung ist. Sichthindernisse verhindern diesen Kontakt, gerade an Knoten, in 45% der Fälle und bilden neben der verbotswidrigen Nutzung bestimmter Fahrbahnteile einen wesentlichen Faktor.

Die vorgeschriebene Geschwindigkeit kann die Unfallgefährdung beeinflussen. Rad fahrende Kinder werden im Straßenverkehr nicht wahrgenommen, sind kognitiv überfordert und kreuzen Knoten oder queren die Fahrbahn ohne zu schauen. Je höher die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs ist, desto weniger haben die Fahrzeugführer Zeit zu reagieren um einen Verkehrsunfall zu vermeiden, zumal die Kinder durch sie vorher meist nicht wahrgenommen werden. Zudem bilden Durchgangsstraßen nicht nur aufgrund ihrer gefahrenen Geschwindigkeit, sondern auch aufgrund ihrer Verkehrsdichte eine erhöhte Gefahr für Kinder. Die vorgeschriebene Geschwindigkeit kann die Unfallgefährdung also wesentlich beeinflussen.

Auch Alleinunfälle stellen aufgrund ihres hohen Anteils neben den Knotenunfällen ein großes Problem in dieser Phänomengruppe dar. Dabei entstehen Fahrfehler, wenn Kindern mit gleichaltrigen unterwegs sind oder wenn die Größe des Fahrrades nicht an die Größe des Kindes angepasst ist. In Gruppen sind Kinder abgelenkt und richten ihre visuelle Orientierung nicht auf den Straßenverkehr. Entwicklungsmotorische Defizite und körperliche Besonderheiten, sowie eine kognitive Überlastung erschweren Kinder das Fahrradfahren. Ein sicheres Fahrradhandling trägt dazu bei, dass diese Überlastung keine Steigerung erfährt. Dafür ist die, an die Größe des Kindes angepasste, Fahrradgröße bzw. Sattelhöhe von Bedeutung. Passen die Größen nicht zueinander stellt dies ebenfalls einen generellen unfallbegünstigenden oder -verursachenden Faktor dar.

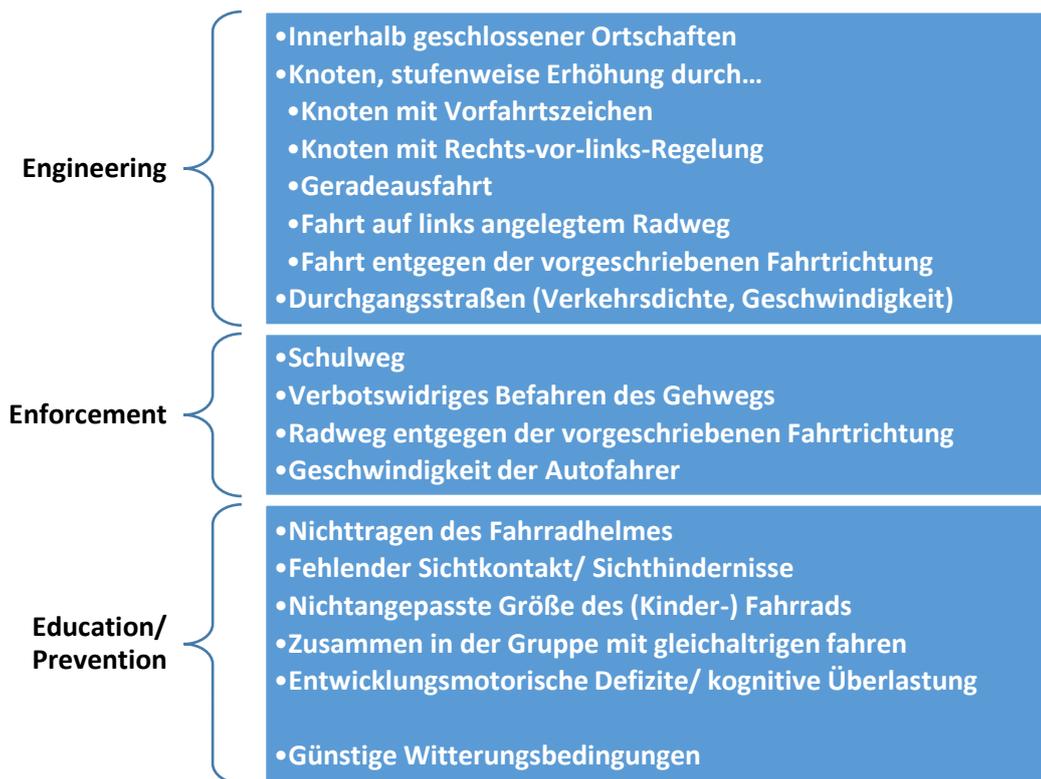


Abbildung 28: Unfallbegünstigende Risikofaktoren, Quelle: DHPol

## 6 Durchgeführte operative Maßnahmen

Im Folgenden werden die im Planungsworkshop (siehe Kapitel 3.2) erarbeiteten Maßnahmen vorgestellt und mit den tatsächlich im Projektzeitraum durchgeführten Tätigkeiten verglichen.

### 6.1 Ergebnisse des Workshops

#### Arbeitsgruppe 1 – Verkehrsüberwachung

Als allgemeine Aussage wurde festgehalten, dass der Flächendruck erhöht werden muss und dass im Rahmen einer Null-Toleranz-Strategie auch Verkehrsverstöße bei Radfahrern (und Autofahrern) zu ahnden sind. So sind die Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren und zu einem Umdenken zu bewegen. Ggf. ist hier das Fortbildungsangebot für die Beamten zu erweitern.

Als Maßnahmen wurden zum einen Elternbriefe und Mängelkarten beschrieben. Die Elternbriefe sollen bei Nichtbeachtung durch die Eltern zur Konsequenz haben, dass Beamte des Bezirks-/ Wachdienstes die Eltern besuchen und das Gespräch suchen. Hierzu wurde bereits ein neues Formular erarbeitet. Ggf. sollte nochmals intern Werbung für das Ausfüllen des Formulars gemacht werden. Bei den Mängelkarten sollen entsprechende Sanktionen verhängt werden.

Der Führungsverantwortung muss ein größerer Stellenwert eingeräumt werden. Es sind nicht nur Maßnahmenziele im Intranet zu veröffentlichen, sondern „personenscharf“ zu adressieren.

Kontrollpunkte sind sinnvoll auszuwählen, etwa an Unfallhäufungsstellen (UHS) oder durch sog. Wutpunkte durch die Bürger. Darüber hinaus sind Mängel im Verkehrsraum dem zuständigen Straßenbaulastträger mitzuteilen, damit durch bauliche Maßnahmen Unfallschwerpunkte entschärft werden können.

#### Arbeitsgruppe 2 – Prävention/ Verkehrserziehung und -aufklärung

Die derzeitige Radfahrausbildung sieht den Besuch (fast) aller 4. und 5. Klassen vor. Bei der Ausbildung wird den Kindern in der Schule die Theorie gelehrt und durch die VSB das Motoriktraining durchgeführt. Dabei dürfen nur Kinder teilnehmen, die über ein ordnungsgemäß ausgestattetes Fahrrad verfügen. Weiterhin sind die VSB auch an Elternabenden präsent und geben Training im Echt-Raum.

Bei der Erziehung ist es wichtig, dass die Wiederholungsrate erhöht wird. Nur durch wiederholendes Lernen können die Kinder das Erlernte auch in unbekanntem Situationen anwenden.

Hierbei sind aber nicht nur die VSB, sondern insbesondere die Schule und die Eltern gefragt. Eine Möglichkeit besteht darin, dass die VSB in den Wintermonaten mit den 6.-Klässlern nochmals die Theorie durchgehen und so bereits Erlerntes festigen.

Weiterhin können mehr Kontrollen im Rahmen der Denk- und Dankzettelaktion durchgeführt werden, bei der Kinder an den Kontrollstellen zugehen sind. Weiterhin sind die VS-Arbeit und die ÖA mehr zu verzahnen und zu verbinden.

#### Arbeitsgruppe 3 – Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

In der dritten Arbeitsgruppe wurden verschiedene Möglichkeiten erarbeitet, das Thema VORKIDS in- und extern bekannter zu machen. Hierbei ist zuerst die Nutzung der Sozialen Medien zu nennen. Die KPB Viersen ist bereits beim Aufbau eines Twitter-Accounts. Zusätzlich könnte noch Facebook bedient werden. Auch die Erstellung einer eigenen VORKIDS-Internetseite wäre eine Möglichkeit das Projekt

bekannter zu machen. So könnten Verlinkungen direkt auf diese Webseite erfolgen. Es werden alle Presseberichte auf OTS veröffentlicht – dieses kann auch für das Projekt genutzt werden. Es kann darüber hinaus Werbung mittels Aufkleber auf Streifenwagen gemacht werden, ähnlich wie für „Riegel vor“ und die Nachwuchswerbung der Polizei. Es sollten Flyer erstellt werden, die auf Veranstaltungen, in Schulen und als Briefbeilage (z.B. bei Zeugenanschreiben) ausgegeben werden können. Plakate könnten bspw. in den Wachen oder an anderen exponierten Orten aufgehängt werden. Auch die Entwicklung einer speziellen App, sofern finanzierbar, wäre denkbar.

Die Kick-Off-Veranstaltung ist aktiv zu bewerben, z.B. im Radio oder im TV. Auf der Veranstaltung sind zielgruppengerechte Inhalte zu präsentieren, etwa Ratespiele, Fahrrad- Spiele, Prominente oder aber auch Maskottchen wie „Jünter“. Es könnten die lokalen Fahrrad- Händler auf die Veranstaltung aufmerksam gemacht werden; weiterhin könnten Fahrrad- Codierungen angeboten werden. Eine E-Mail oder ein Flyer an alle KPB-Mitarbeiter könnte die Veranstaltung intern bekannt machen.

Die Botschaften, die mit dem Projekt VORKIDS ausgesendet werden, sollten auch immer Hinweise auf ein richtiges Verhalten o.ä. beinhalten. So könnte etwa die Kernbotschaft „Fahr richtig...“ angepasst und um weitere sekundäre Aussagen ergänzt werden. Auch der Hinweis, dass es im Kreis besonderer Aufmerksamkeit bedarf, Fahrrad zu fahren und dass dieses sich bessern muss („Abgabe der Roten Laternen“).

#### Arbeitsgruppe 4 - Schulwegsicherung

Die Arbeitsgruppe 4 nimmt die Erkenntnisse aus der wissenschaftlichen Untersuchung auf und spricht sich für eine stärkere Schulwegsicherung im Umkreis der Wohnungen/ Wohnviertel aus. Besonders auf den Ausgangsstraßen aus den Wohngebieten kann durch den VD kontrolliert werden. Dabei sind die Zeiten zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie zwischen 12:00 und 18:00 Uhr einer besonderen Aufmerksamkeit zu unterziehen.

Auch soll weiterhin an Schulen kontrolliert werden, etwa mit Schwerpunktaktionen zur Beleuchtung und in Bezug auf die Problematik der Elterntaxen. Weiterhin spricht sich die Arbeitsgruppe für eine konsequente Nutzung und „Verfolgung“ der Elternbriefe aus. Die Unfallspitzenzeiten zu Mittwoch und Donnerstag sind besonders zu nutzen; etwa in dem man sich jede Woche ein anderes Wohngebiet bzw. eine andere Schule auswählt, umso gleichmäßig im Jahr den gesamten Kreis abdecken zu können.

## 6.2 Repressives Konzept im Rahmen des Sicherheitsprogramms

### 6.2.1 Beschreibung der Ausgangssituation

Im Landesvergleich lag die KPB Viersen im Jahr 2016 bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung Rad fahrender Kinder auf dem letzten Platz. Insgesamt verunglückten 77 Kinder mit dem Fahrrad.

Auch in den zurückliegenden Jahren stand die Senkung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad fahrender Kinder im Fokus der Behörde.

Eine positive Entwicklung der Unfall- und Verletztzahlen in den zurückliegenden Jahren blieb allerdings aus.

Dieses veranlasste die KPB Viersen Ende des Jahres 2016

1. Das Sicherheitsprogramm neu zu gestalten und die Bekämpfung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern, insbesondere Rad fahrenden Kindern, mit neuen strategischen Ansätzen und Aktivitäten zu belegen. Dieses bildet im Rahmen der Behördenstrategie Verkehr den einzigen Schwerpunkt.
2. Auf Initiative von Herrn Landrat Dr. Coenen das Projekt VORKIDS ins Leben zu rufen.

## 6.2.2 Aktivitäten im Rahmen des Sicherheitsprogramms

### 6.2.2.1 Verbesserung der Informationslage und -steuerung

Durch den strategischen Ansatz Verbesserung der Informationslage und -steuerung, soll gewährleistet werden, dass sowohl Mitarbeiter als auch Führungskräfte sich aktuell und zeitnah über die aktuelle Entwicklung im Behördenschwerpunkt Radfahrer informieren können.

Ein Zugriffscontrolling zeigt, dass das Informationsangebot angenommen wurde. Regelmäßig stattfindende, direktionsübergreifende Besprechungen ermöglichen kurze Dienstwege bei der operativen Planung und gewährleisten eine umfassende Information und Einbindung der Führungskräfte.

### 6.2.2.2 Steigerung des Überwachungsdrucks zur Erhöhung der Normakzeptanz

Erkenntnisse aus dem Projekt VORKIDS, die sich unmittelbar auf das Sicherheitsprogramm auswirkten

- Rad fahrende Kinder verunglücken oftmals in der Nähe des Wohnumfeldes
- Konzentration der Unfälle mit Rad fahrenden Kindern in den Städten Viersen, Kempen, Nettetäl und Willich
- Ursachen für Verkehrsunfälle mit Rad fahrenden Kindern sind häufig Vorfahrt- und Abbiegeverstöße an innerstädtischen Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkten
- Die Unfallzeiten liegen an den Werktagen schwerpunktmäßig zwischen 07:00 h und 09:00 h und zwischen 12:00 h und 18:00 h, an den Wochenenden sinkt die Anzahl der betreffenden Unfälle

Diese Ergebnisse wurden zeitnah kommuniziert, um hierdurch eine optimierte Dienstgestaltung erreichen zu können.

### 6.2.2.3 Maßnahmen allgemein

Orientiert an den Ursachen, die zu Verkehrsunfällen mit Radfahrern führen, wurden bestimmte Verstöße besonders in den Fokus gerückt.

Ursächlich für Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern sind

- Vorfahrt- und Abbiegeverstöße von anderen Verkehrsteilnehmern und von Radfahrern
- die Benutzung falscher Fahrbahnteile durch Radfahrer
- die Benutzung von Radwegen entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung.

Weitere unfallbegünstigende Faktoren sind

- Geschwindigkeitsverstöße anderer Verkehrsteilnehmer auf von Radfahrern stark frequentierten Strecken
- Ablenkungsverstöße von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern.

#### 6.2.2.4 Maßnahmen in der AAO

##### Maßnahmen gegenüber Radfahrern

Zur Erzielung eines Flächendrucks auf Radfahrer war eine erhebliche Steigerung des Maßnahmenaufkommens erforderlich.

Im Jahr 2016 wurden 696 Maßnahmen gegen Radfahrer getroffen (2015: 768 Maßnahmen). Um einen Flächendruck aufbauen und somit eine Verhaltensänderung herbeiführen zu können, war eine deutliche Steigerung der Maßnahmenzahlen notwendig. Hierfür war es notwendig, die Mitarbeiter auf breiter Front zu mobilisieren. Dass die Verbesserung der Informationslage Wirkung gezeigt hat, ließ sich bereits an den stark gestiegenen Maßnahmenzahlen im Jahr 2017 erkennen. Insgesamt wurden 1873 Maßnahmen gegen Radfahrer getroffen. Noch nicht genug, um eine Verhaltensänderung und somit eine signifikante Senkung der Unfallzahlen bewirken zu können, jedoch eine Basis, die sich ausbauen lässt.

Dieses zeigt auch die Maßnahmenentwicklung im ersten Halbjahr 2018. Insgesamt wurden bereits 1502 Maßnahmen gegen Radfahrer getroffen.

Die genannten Maßnahmenzahlen stammen aus dem Landescontrolling aus der Kennzahl Maßnahmen nach folgenlosen Verkehrsverstößen.

Die Maßnahmen gegen Radfahrer ist hierbei eine Summe der Maßnahmen aus

- Falschem Verhalten von Radfahrern
- Handyverstöße von Radfahrern

Eine weitere Spezifizierung nach bestimmten Tatbestandsnummern ist nicht gegeben.

Grundsätzlich orientieren sich die getroffenen Maßnahmen gegen Radfahrern an den oben bereits genannten Ursachen. So standen besonders die Benutzung von Radwegen entgegen der vorgesehenen Fahrtrichtung und die Benutzung falscher Fahrbahnteile im Fokus.

##### Radfahrer gefährdendes Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer

Hauptursachen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrern sind Vorfahrt- und Abbiegeverstöße sowie das Einfahren in den fließenden Verkehr.

Der Verfolgungsdruck bei den Vorfahrt- und Abbiegeverstößen, der ohnehin schon vorhanden war, wurde nochmals gesteigert. Während im Jahr 2016 insgesamt 1123 Maßnahmen getroffen wurden, stieg die Anzahl der getroffenen Maßnahmen im Jahr 2017 auf 1693 Maßnahmen. Das Halbjahresergebnis von 2018 mit insgesamt 995 Maßnahmen lässt erwarten, dass es zum Jahresende nochmals zu einer Maßnahmensteigerung kommt.

Weiterhin wurden Messstellen im Rahmen der technischen Geschwindigkeitsüberwachung so gewählt, dass auf Strecken gemessen wurde, die stark von Radfahrern - gerade als Schulweg - genutzt wurden, dieses mit dem Ziel, das Geschwindigkeitsniveau nachhaltig zu verringern und Verkehrsunfälle gerade unter Beteiligung von Radfahrern zu verhindern.

#### 6.2.2.5 Maßnahmen in der BAO

Im Jahr 2016 waren im Rahmen des Sicherheitsprogramms insgesamt 28 Einsätze in BAO-Strukturen vorgesehen, die zum großen Teil auch umgesetzt wurden. Diese waren flächendeckend für den gesamten Kreis Viersen und als Schulumfeldeinsätze in der Nähe der fortbildenden Schulen konzipiert.

Eine Evaluierung dieser Einsätze führte zu dem Ergebnis, dass die beabsichtigte Wirkung nicht erzielt werden konnte.

Die aus der Evaluierung gewonnenen Erkenntnisse sowie weitere im Projekt VORKIDS gewonnenen Erkenntnisse führte zu einer Neuausrichtung der BAO-Einsätze.

Die Anzahl der Einsätze wurde insgesamt auf 12 Einsätze reduziert, dieses um sicherzustellen, dass auch das erforderliche Personal zur Durchführung dieser Einsätze zur Verfügung steht.

Einsatzorte und Einsatzaufträge wurden konkretisiert im Hinblick auf die im Projekt VORKIDS gewonnenen Erkenntnisse.

In diesem Zusammenhang wurden weiter Wohngebiete identifiziert, auf die bestimmte unfallfördernde Kriterien zutrafen. Mit dem Ziel der sinnvollen Dienstplanung wurden diese Wohngebiete im Intranet veröffentlicht.

Konzeptionell sind die Einsätze so geplant, dass diese jeweils in einer der besonders belasteten Städte durchgeführt werden.

Hierbei wird durch

- Kontrollstellen
- Fahrstreifen
- Geschwindigkeitsmessungen auf durch Radfahrer besonders stark frequentierten Strecken

besonders konzentriert an den erkannten Unfallursachen sowohl bei Radfahrern als auch bei den anderen Verkehrsteilnehmern gearbeitet.

Durch eine konsequent durchgeführte Öffentlichkeitsarbeit sowohl nach innen als auch nach außen soll die Wirkung noch verstärkt und ein möglichst großer Personenkreis erreicht werden.

#### 6.2.2.6 Zusammenarbeit innerhalb der AAO und der BAO

Die Zusammenarbeit im Sicherheitsprogramm und somit auch im Projekt VORKIDS ist eine Behördenaufgabe. Hierin sind alle operativen Kräfte der Direktion Gefahrenabwehr / Einsatz (DirGE) und der Direktion Verkehr (DirV) eingebunden.

Dieses beginnt bei der täglichen Schulwegüberwachung durch die Bezirksdienstbeamten und endet bei der konsequenten Ahndung von Verstößen von Radfahrern und von Verstößen Radfahrer gefährdenden Verhaltens. An diesem Ziel arbeiten sowohl die Basisorganisationseinheiten (BOE) der DirGE als auch der DirV mit. Dieses gilt sowohl für die AAO als auch für die Einsätze der BAO.

Der Fortgang dieser Tätigkeiten wird in gemeinsamen Besprechungen der DirV und der DirGE monatlich thematisiert.

Die behördeneigenen Kräfte werden hierbei durch die Kräfte der 8. Bereitschaftspolizeihundertschaft (BPH) tatkräftig unterstützt. Dieses trifft besonders für den Bereich der AAO zu. Hier liegt das zuvor

vereinbarte Stundenziel weit über den vereinbarten Stunden. Der Einsatz der BPH beinhaltet auch den besonders öffentlichkeitswirksamen Einsatz von Polizeiradfahrern.

Insgesamt kann gesagt werden, dass die Problematik bei den Mitarbeitern angekommen ist und auch gelebt wird.

#### *6.2.2.7 Intensivierung der Presse - und Öffentlichkeitsarbeit*

##### Presse - und Öffentlichkeitsarbeit nach außen

Nahezu jeder Verkehrsunfall unter Beteiligung von Radfahrern wird mittels OTS-Meldung der Presse zur Veröffentlichung angeboten. Zum Ende des 1. Halbjahres 2018 lag die Veröffentlichungsquote aller Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern bei 89,8 % bei einem Zielwert von 90 %.

Aufgrund der hohen Veröffentlichungsquote sowie der hohen Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern muss davon ausgegangen werden, dass nahezu täglich Veröffentlichungen in der Presse möglich sind und somit eine große Öffentlichkeit erreicht werden kann.

Ob dieses tatsächlich zu einer Betroffenheit und somit zum Ansatz einer Verhaltensänderung geführt hat, kann nicht gesagt werden.

Weiterhin neben der klassischen Öffentlichkeitsarbeit über die Printmedien erfolgt seit August 2017 Öffentlichkeitsarbeit über Twitter und seit Juni 2018 auch über Facebook. Hier werden ausgesuchte Inhalte zum Projekt veröffentlicht.

##### Öffentlichkeitsarbeit nach innen

Das Sicherheitsprogramm sieht eine umfangreiche Berichterstattung nach innen vor. Dieses umfasst sowohl Berichte aus dem Bereich der AAO als auch der BAO. Diese werden durch die Mitarbeiter anlassbezogen gefertigt und im Intranet veröffentlicht; dieses mit der Intention, dass zu dem Thema Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern und VORKIDS eine ständige Intranetpräsenz gewährleistet ist.

Weiterhin wurden für die Mitarbeiter der Polizeiwachen Viersen und Kempen, des Schwerpunktdienstes Willich und des Bezirksdienstes zwei Informationsveranstaltungen zum Thema VORKIDS angeboten. Die Teilnahme war freiwillig. Diese Informationsveranstaltungen waren beide gut besucht und wurden von allen Beteiligten als positiv bewertet. An dieser Veranstaltung nahmen auch Führungskräfte teil.

Die rege Teilnahme als auch die gestiegene Zahl der getroffenen Maßnahmen deuten darauf hin, dass die Intention von VORKIDS in der KP B Viersen angekommen ist und auch gelebt wird.

### 6.3 Präventives Konzept

Die bisherigen Erkenntnisse aus dem Projekt VORKIDS wurden in die Fahrradausbildung an der Zielgruppe der Kinder integriert und bei der Informationssteuerung an Eltern und Lehrer berücksichtigt.

Die Radfahrausbildung findet kreisweit flächendeckend an allen Grundschulen in der 4. Klasse statt. Der theoretische Unterricht der Radfahrausbildung wird durch die Lehrer geleistet. Diesbezüglich erhielten alle Schulen Informationen zu

- den Unfallursachen bei Rad fahrenden Kindern
- Radfahrer gefährdendem Verhalten durch andere Verkehrsteilnehmer
- Unfallträchtigen Situationen und Orten

Dieses erfolgte vor dem Hintergrund, diese Punkte im Rahmen des Unterrichts besonders zu thematisieren.

Begleitend hierzu wurden die Schwerpunkte der praktischen Radfahrausbildung durch die Verkehrssicherheitsberatung angepasst.

Neben der Problematik des Linksabbiegens wurden die bisher auch schon bearbeiteten folgenden Themenbereiche intensiviert:

- Vorfahrt (auch Rechts vor Links)
- Einfahren in den fließenden Verkehr
- Befahren der falschen Seite des Radweges
- Gegenverkehr
- Blickkontakt mit PKW-Führern aufnehmen
- Schärfen des Gefahrenbewusstseins

Weiterhin wird bei Informationsveranstaltungen in Schulen und Kindergärten das Projekt VORKIDS vorgestellt.

Damit einhergehend werden von den VSB die Unfallursachen der Rad fahrenden Kinder, aber auch der PKW-Führer erläutert, immer verbunden mit dem Hinweis zur Bearbeitung der vorgenannten Problematik. Die Unfallvermeidung steht dabei immer im Vordergrund.

Auch die Übungsmöglichkeiten der Eltern mit den Rad fahrenden Kindern zur Ertüchtigung der Teilnahme am Straßenverkehr werden dargestellt.

Hieran anschließend folgt immer der Appell an die Eltern, mit den Kindern das Rad fahren zu üben, da Verkehrserziehung primär eine Aufgabe des Elternhauses ist.

Eine Auffrischung der in der Radfahrprüfung erworbenen Kenntnisse erfolgt flächendeckend kreisweit in der 5. Klasse durch Wiederholung der theoretischen Grundlagen sowie durch ein Radfahrtraining in der Verkehrswirklichkeit.

#### 6.4 Abgleich Workshop VORKIDS mit dem im Projektverlauf getroffenen Maßnahmen

<u>Ergebnisse Workshop</u>	<u>Abgleich Sipro / sonstige Maßnahmen</u>
Flächendruck muss erhöht werden	Maßnahmensteigerung ist erreicht
Elternbriefe und Mängelkarten	Ab 2016 positiver Trend, 2017 460 Elternbriefe
Führungsverantwortung	Wird wahrgenommen, Maßnahmen steigen
Kontrollpunkte sinnvoll auswählen	Identifizierte Wohngebiete, Konzentration auf die vier Städte
Unfallschwerpunkte entschärfen	Neben der Unfallkommissionsarbeit Einrichtung einer Kinderunfallkommission
Nutzung der Sozialen Medien	eingeführt
Presseberichte auf OTS	Durchgeführt, nahezu 90 % Quote
Werbung mittels Aufklebern auf Streifenwagen	Nicht durchgeführt
Flyer	durchgeführt
Plakate. in den Wachen oder an anderen exponierten Orten	Durchgeführt, anlassbezogen
Kick-off-Veranstaltung	Viersen und Kempen mit „Jünter“
stärkere Schulwegsicherung im Umkreis der Wohnungen/ Wohnviertel	Durchgeführt / veranlasst
weiterhin an Schulen kontrollieren	Im Rahmen der AAO durch BD / VSB

## 7 Auswertung des Bevölkerungsfragebogens

### 7.1 Stichprobenbeschreibung

Um die Wirkung der von der Polizei Viersen während der Projektlaufzeit umgesetzten Maßnahmen (s. oben) zu messen, wurde vor Ausrollen des Maßnahmenpaketes und im Anschluss daran jeweils eine Fragebogenaktion im gesamten Kreis Viersen durchgeführt.

Bei beiden Aktionen wurde eine Teilnahme sowohl online über ein von der DHPol zur Verfügung gestelltes Befragungstool (2ask) als auch analog (paper & pencil) angeboten. Die beiden Veranstaltungen in Viersen und in Kempen waren jeweils der Auftakt für die Fragebogenaktionen. In beiden Befragungen konnte ein Rücklauf erreicht werden, der die statistische Grenze zur Repräsentativität überstieg. Insofern erlauben die Auswertungsergebnisse valide Aussagen über die Wirkungen bei allen Bürgern im Kreis Viersen.

Für die Auswertung im Längsschnitt wurde nach Eingabe von etwas mehr als der Hälfte der Fragebögen aus der zweiten Befragung bereits deutlich, dass eine so hohe Ähnlichkeit beider soziodemografischen Daten zur ersten Befragung erzielt wurde, dass zum Ergebnis- und Wirkungsvergleich die Auswertung dieser Stichprobe aus der zweiten repräsentativen Befragung ausreichend war. Ein Vergleich der beiden Erhebungszeitpunkte ist somit aussagekräftig. Da für die Wirkungsevaluation die Ergebnisse der zweiten Befragung relevant sind, werden im Folgenden die Daten aus der zweiten Befragung dargestellt und die Vergleiche (t1 zu t2) bei den jeweiligen Kapiteln vorgenommen.

55.6 % der Befragten sind weiblich, 42.7 % männlich, 0.2 % intergeschlechtlich und die übrigen 1.5 % machen zum Geschlecht keine Angabe. Das Alter der Befragten reicht von 13<sup>1</sup> Jahren bis 90 Jahren. Die Altersspannweite beträgt somit 77 Jahre und der Altersdurchschnitt liegt bei 43.9 Jahren. Eine Analyse der Altersangaben der Befragten mit dem Kolmogorov-Smirnov-Anpassungstest verweist auf fehlende Normalverteilung der Stichprobe nach dem Alter (Kolmogorov-Smirnov-Z = .04, p = .03<sup>2</sup>).

Werden die Altersangaben der Befragten in Kategorien zusammengefasst, ergibt sich die in Abbildung 29 dargestellte Altersverteilung. Wie schon bei den Auswertungen zum ersten Erhebungszeitpunkt werden deskriptive Auswertungen nach dem Alter aufgrund der gering besetzten Randbereiche der Altersverteilung mit vergrößerten Alterskategorien durchgeführt. Die Randbereiche werden in die Altersbereiche 12 – 25 Jahre sowie älter als 65 Jahre zusammengefasst.

---

<sup>1</sup> An der Bevölkerungsbefragung konnten Jugendliche ab 12 Jahren teilnehmen.

<sup>2</sup> Mit dem Kolmogorov-Smirnov-Anpassungstest wird die Nullhypothese geprüft, dass eine Normalverteilung vorliegt. Ist das Ergebnis nicht signifikant, wird die Nullhypothese angenommen, ist das Ergebnis signifikant, liegt keine Normalverteilung vor.

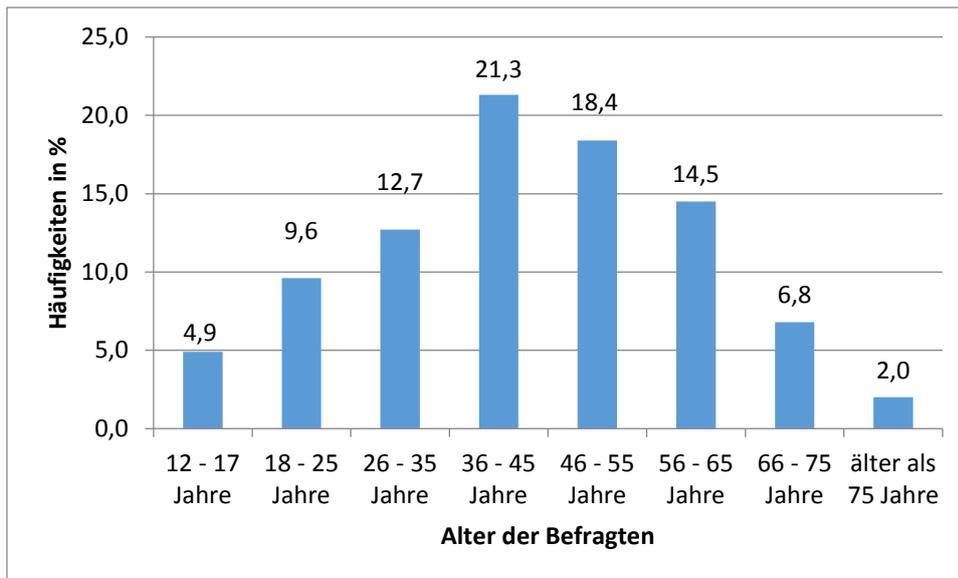


Abbildung 29: Alter der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol

32 Befragte (5.4 %) geben an, in der Stadt Viersen zu wohnen. Auf die Gemeinden des Landkreises Viersen verteilen sich die Befragten, wie in Tabelle 1 ausgewiesen.

Tabelle 1: Wohnort der Befragten im Landkreis Viersen (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol

Gemeinde des Landkreises Viersen	Anzahl der Befragten absolut	Anzahl der Befragten in %
Willich	99	16.7
Nettetal	79	13.3
Kempen	149	25.2
Tönisvorst	22	3.7
Schwalmtal	20	3.4
Brüggen	54	9.1
Niederkrüchten	33	5.6
Grefrath	30	5.1

Darüber hinaus geben 71 der Befragten (12.0 %) an, an einem anderen Ort zu wohnen. Wie schon in t1 werden als Wohnorte v.a. benachbarte Kreise und (relativ) naheliegende Städte genannt.

Allerdings muss insgesamt festgehalten werden, dass der Befragungsschwerpunkt zwischen t1 und t2 sich deutlich verändert hat. Während bei der ersten Erhebung ein Viertel der Befragten aus der Stadt

Viersen stammte, spielen die Viersener in der zweiten Befragung kaum noch eine Rolle. Hier sind es Kempener, die in der Befragung dominieren.

Nach ihrem Familienstand befragt, geben 24.5 % der Befragten an, ledig zu sein, 63.0 % sind verheiratet oder verpartnert, 8.3 % sind geschieden oder getrennt lebend und 2.9 % sind verwitwet. Die übrigen Probanden (1.4 %) machen zu ihrem Familienstand keine Angaben. Die Verteilung der Stichprobe nach dem Familienstand entspricht demnach in hohem Maße der Verteilung zum Zeitpunkt t1. Es ist nun zu prüfen, ob auch die Angaben zu eigenen Kindern vergleichbare Häufigkeiten annehmen. 66.4 % der Befragten und damit etwa 6 % weniger als zum Zeitpunkt t1 geben an Kinder zu haben; 29.7 % der Befragten haben keine Kinder und 3.9 % beantworten die Frage nicht. Die Angaben, die die Befragten zum Alter ihrer Kinder machen, ergeben sich aus Tabelle 2. Insgesamt erweisen sich die Abweichungen in Relation zum ersten Erhebungszeitpunkt als nicht gravierend, so dass auch die t2-Probanden als in hohem Maße von der Thematik Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen betroffen zu bezeichnen sind.

Tabelle 2: Alter der Kinder der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol

<b>Alter der Kinder</b>	<b>Anzahl der Befragten absolut</b>	<b>Anzahl der Befragten in %</b>
jünger als 10 Jahre	163	27.5 % <sup>3</sup>
10 – 11 Jahre	54	9.1 %
12 – 14 Jahre	41	6.9 %
15 – 17 Jahre	48	8.1 %
18 – 25 Jahre	75	12.7 %
älter als 25 Jahre	156	26.4 %

Erneut wird nun auch geprüft, welchen Bildungshintergrund die Befragten besitzen. Dazu wurde, wie in t1, nach dem (bislang) höchsten Schulabschluss, der Berufsausbildung sowie nach der Art des Beschäftigungsverhältnisses gefragt. Die Angaben der Befragten zu ihrem Schulabschluss ergeben sich aus Abbildung 30.

<sup>3</sup> Die Prozentwerte addieren sich nicht auf 100 %, da viele Probanden angeben, Kinder in mehreren Altersgruppen zu haben.

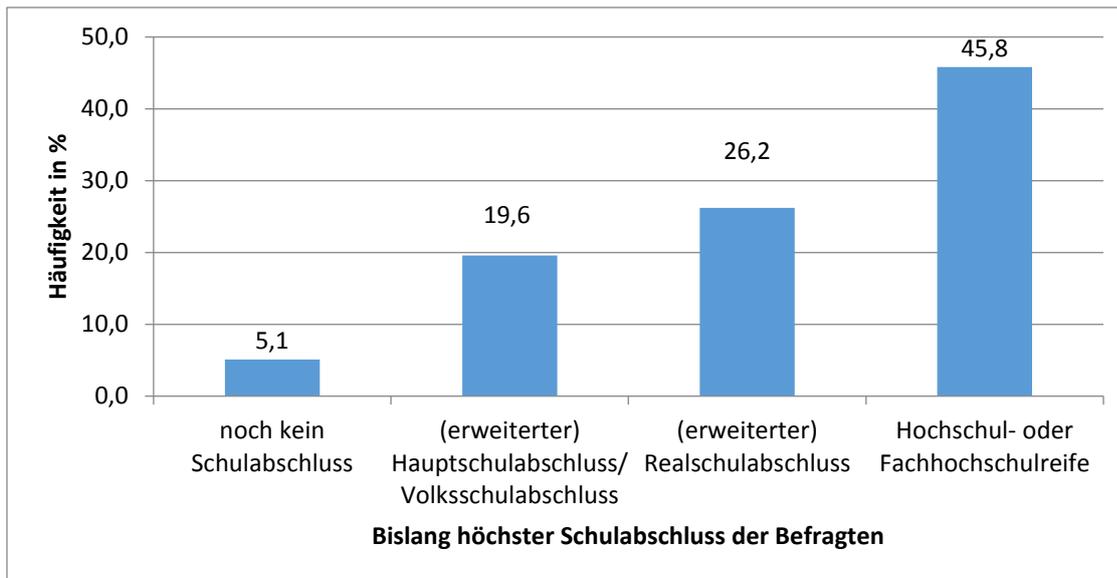


Abbildung 30: Bislang höchster Schulabschluss der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol

Auch für den zweiten Erhebungszeitpunkt zeigt sich somit ein hohes Bildungsniveau der Befragten, wenngleich geringer als bei der ersten Erhebung. Knapp die Hälfte der Probanden haben die Fachhochschul- oder Hochschulreife erreicht. Die 5.1 % der Befragten, die angeben, noch keinen Schulabschluss zu besitzen, geben überwiegend an, eine Fachhochschul- bzw. Hochschulreife anzustreben.

Auch die Angaben zur Berufsausbildung differieren von denen im ersten Erhebungszeitpunkt (Abbildung 31). Über einen Hochschulabschluss verfügen knapp 20 % der Befragten und mehr als die Hälfte hat eine Berufsausbildung absolviert (abgeschlossene Berufsausbildung + Fachschulabschluss). Ein Anteil von 12.2 % der Befragten hat keinen Berufsabschluss. Das sind etwa 4 % mehr als zum Erhebungszeitpunkt t1. Allerdings dürfte es sich hier überwiegend um Schüler und Auszubildende handeln. Die Angabe „Anderer Abschluss“ wird nur von 12 Befragten mit sehr unterschiedlichen präzisierenden Angaben gemacht. Durchweg handelt es sich hier um Angaben, die streng genommen bereits durch die übrigen Kategorien abgedeckt sind. Umkodierungen wurden, ebenso wie in t1, nicht vorgenommen, da nicht bekannt ist, auf welchem Wege (z.B. duale Ausbildung vs. schulische Ausbildung) die entsprechenden Abschlüsse erlangt worden sind.

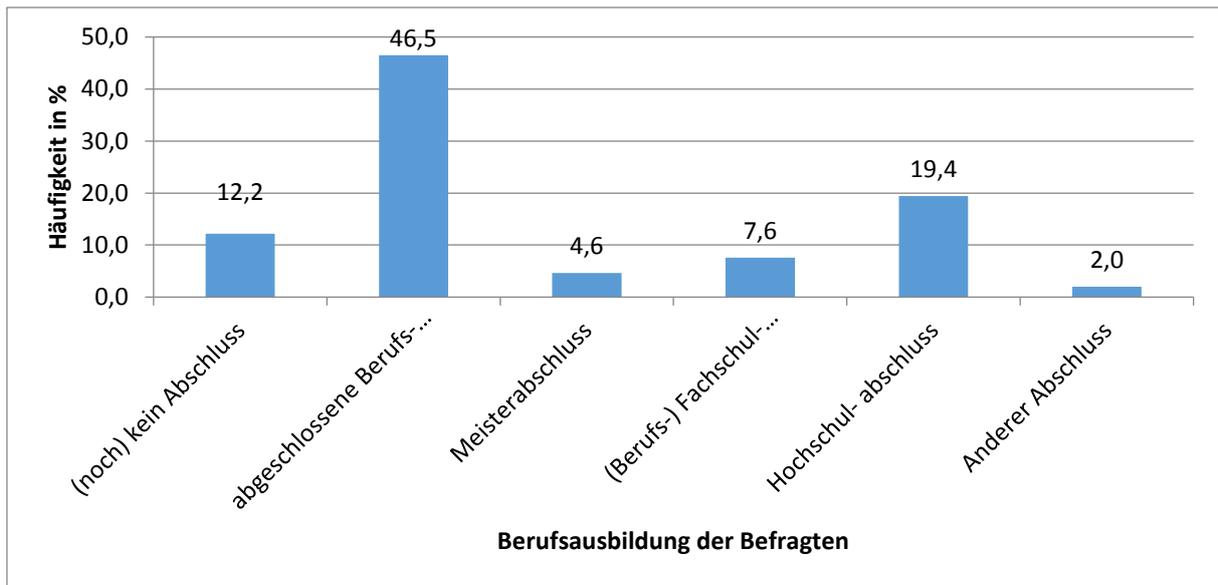


Abbildung 31: Berufsausbildung der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol

Die Beschäftigungsverhältnisse, in denen sich die Befragten zum Zeitpunkt der Erhebung befinden, ergeben sich aus Tabelle 3.

Tabelle 3: Beschäftigungsverhältnisse der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol

Beschäftigungsverhältnis	Häufigkeit absolut	Häufigkeit in %
Schüler	35	5.9
Auszubildender	14	2.4
Student	25	4.2
selbstständig/ freiberuflich	36	6.1
vollzeitbeschäftigt/ verbeamtet	195	32.9
teilzeitbeschäftigt/ verbeamtet	123	20.8
Minijob	15	2.5
Umschulung/ Fortbildung	2	0.3
arbeitssuchend/ arbeitslos	10	1.7
Rentner	80	13.5
Hausfrau/ Hausmann	30	5.1
Anderes Beschäftigungsverhältnis	11	1.9

Auch bei der Zweitbefragung ist somit ein hoher Anteil (etwa ein Drittel) der Befragten vollzeitbeschäftigt und etwa 20 % arbeiten in Teilzeit. Höher als zum Zeitpunkt der ersten Erhebung ist der Anteil der Befragten in Schule, Ausbildung oder Studium, ebenso ist mit 13.5 % der Anteil der Rentner leicht höher. Von den Befragten, die angeben, sich in einem "anderen Beschäftigungsverhältnis" zu befinden,

präzisieren die meisten dies mit „Elternzeit“. Zwei Angaben entfallen auf ein derzeitiges „Praktikum“ und drei Personen war es wichtig hervorzuheben, dass sie als Beamte im Öffentlichen Dienst stehen.

## 7.2 Wie haben die Probanden von der Fragebogenaktion erfahren?

Auch bei der zweiten Erhebung wurden die Befragten gebeten anzugeben, auf welchem Wege sie von der Fragebogenaktion im Rahmen des VORKIDS-Projektes erfahren haben. Die Antworten der Befragten sind in Tabelle 4 aufgeführt.

Tabelle 4: Bekanntwerdung der Fragebogenaktion (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol

Informationskanal	Häufigkeit absolut	Häufigkeit in %
ausliegende Fragebögen (z.B. im Kreishaus)	86	14.5 % <sup>4</sup>
Familie, Freunde oder Bekannte	125	21.1 %
Internetseite der Kreispolizeibehörde Viersen	26	4.4 %
Veranstaltung auf dem Buttermarkt in Kempen	135	22.8 %
Plakate/ Flyer	7	1.2 %
Presse (z.B. Zeitung)	37	6.3 %
Soziale Medien (z.B. Facebook, Twitter)	15	2.5 %
Anderer Informationskanal	197	33.3 %

Es zeigt sich, dass Medien und Soziale Netzwerke gegenüber der Erstbefragung unter den Verbreitungswegen kaum noch Relevanz besitzen. Offenbar ist die mediale Bekanntmachung an den Menschen weitgehend „vorbeigegangen“ oder aber die Aufmerksamkeit für das VORKIDS-Projekt hat soweit nachgelassen, dass die erneute Befragung kaum zur Kenntnis genommen wurde. Dass knapp ein Viertel der Befragten im Rahmen einer Veranstaltung auf dem Buttermarkt in Kempen auf die Befragung aufmerksam wurden, erklärt das deutliche Überwiegen der Fragebögen aus dieser Kreisstadt. Ein Drittel der Befragten nennt „andere“ Informationswege, auf denen die Fragebogenaktion bekannt gemacht wurde. Am häufigsten wird hier eine Ansprache durch „die Polizei“ bzw. konkrete Personen (Polizeibeamte) genannt. Daneben haben die Befragten z.B. auf Elternabenden in der Schule, im Kindergarten, bei der Feuerwehr oder bei Lotsentreffen von der Befragung erfahren. Auf weitere Optionen entfallen kaum mehr als Einzelnennungen.

## 7.3 Fahrzeugbesitze

Nachfolgend ist zu prüfen, in welcher Rolle die Befragten als Verkehrsteilnehmer in Erscheinung treten. Bei 95.3 % der Befragten gibt es im Haushalt mindestens ein Auto: 38.9 % geben an, ein Auto zu besitzen, 45.2 % haben zwei Autos und 10.8 % haben sogar mehr als zwei Autos. Fahrräder sind in den

<sup>4</sup> Da einige Probanden mehrere Informationskanäle angeben, summieren sich die Prozentwerte auf mehr als 100 %

Haushalten der Befragten zu 91.0 %, und damit in leicht geringerem Ausmaß als zum Erhebungszeitpunkt t1 vorhanden. 0.8 % der Befragten besitzen weder Auto noch Fahrrad und zwei der Befragten (0.3 %) machen zum Verkehrsmittelbesitz keine Angaben. In der nachfolgenden Tabelle 5 werden die Angaben der Befragten zur Verkehrsmittelnutzung zusammengefasst.

Tabelle 5: Verkehrsmittelnutzung der Befragten (Bevölkerungsbefragung). Angaben in %, Quelle: DHPol

Verkehrsmittel	gar nicht	seltener	oft	jeden Tag
Mit dem Auto fahre ich...	7.9	18.6	26.9	44.4
Mit dem Motorrad fahre ich...	73.1	7.1	2.2	0.5
Mit dem Fahrrad fahre ich...	5.1	31.3	41.6	21.5
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre ich...	38.5	49.3	6.8	2.9
Zu Fuß gehe ich...	1.9	24.3	47.8	24.5

Im Vergleich mit dem ersten Erhebungszeitpunkt gibt es in der t2-Stichprobe gemessen an den Antworten „oft“ und „jeden Tag“ eine etwas geringere Nutzung des Autos, dafür aber eine häufigere Nutzung des Fahrrades. In dieser Stichprobe ist also von einer leicht höheren persönlichen Betroffenheit in Bezug auf das Thema Fahrrad bzw. Fahrradunfälle auszugehen. Dennoch dominiert das Auto als Verkehrsmittel aber auch hier deutlich. Auffällig ist zudem auch – ebenso wie zum Zeitpunkt der ersten Erhebung – der hohe Anteil an Fußgängern gegenüber einem sehr geringen Anteil an Nutzern von öffentlichen Verkehrsmitteln. Hier handelt es sich offenbar um ein wohnortimmanentes Phänomen. Signifikante Geschlechtsunterschiede gibt es in Übereinstimmung mit der t1-Erhebung auch zum zweiten Befragungszeitpunkt in Bezug auf die Motorradnutzung. Männer nutzen danach das Motorrad signifikant mehr als Frauen ( $\chi^2 = 26.5$ ,  $p < .001$ ,  $V = .2^5$ ). Darüber hinaus aber zeigen sich auch signifikante Geschlechtsunterschiede bei der Fahrradnutzung. Dieses Verkehrsmittel wird von Männern signifikant seltener genutzt ( $\chi^2 = 8.3$ ,  $p = .04$ ,  $V = .1$ ). Frauen sind hingegen leicht signifikant häufiger zu Fuß unterwegs ( $\chi^2 = 7.7$ ,  $p = .05$ ,  $V = .1$ ). In allen drei Fällen verweisen die Effektstärken allerdings auf eine jeweils nur geringe praktische Bedeutsamkeit der Befunde.

Werden die Befragten differenziert nach dem Alter betrachtet, ergibt sich für die Gruppen der 12 – 25-Jährigen und die über 65-Jährigen eine signifikant geringere Autonutzung, während diese bei den Befragten im mittleren Altersbereich höher ist ( $\chi^2 = 58.7$ ,  $p < .001$ ,  $V = .2$ ). Bei der Fahrradnutzung geben die 12 – 25-Jährigen signifikant häufiger an, das Fahrrad jeden Tag zu nutzen, während die über 65-Jährigen in den Antwortkategorien „gar nicht“ und „jeden Tag“ häufiger vertreten sind. Im mittleren Altersbereich wird das Fahrrad häufiger „oft“ genutzt ( $\chi^2 = 21.1$ ,  $p = .002$ ,  $V = .1$ ). Bei den öffentlichen Verkehrsmitteln sind es erneut die 12 – 25-Jährigen, die signifikant häufiger die Angabe machen, diese „jeden Tag“ zu nutzen, während im mittleren Altersbereich häufiger angegeben wird, „gar nicht“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren ( $\chi^2 = 43.0$ ,  $p < .001$ ,  $V = .2$ ). Im Ausmaß einer statistischen Tendenz lässt sich zudem festhalten, dass die 12 – 25-Jährigen signifikant seltener als Fußgänger in Erscheinung treten. Sie geben zu dieser Frage seltener „jeden Tag“ und „oft“ an, häufiger hingegen „seltener“ und „gar nicht“ ( $\chi^2 = 11.7$ ,  $p = .07$ ,  $V = .1$ ). Erneut liegen die Effektstärken durchweg im Bereich geringer praktischer Bedeutsamkeit.

<sup>5</sup> Der Koeffizient Cramer-V dient hier als Effektmaß. Die Wertegrenzen lauten:  $V < .1$  = kein Effekt,  $V < .3$  = kleiner Effekt,  $V < .5$  = mittlerer Effekt,  $V \geq .5$  = großer Effekt.

## 7.4 Persönliche Betroffenheit von Unfallgeschehen

Im Folgenden wird geprüft, ob und in welcher Rolle die Befragten schon einmal in einen Unfall mit einem fahrradfahrenden Kind verwickelt waren. Im Gegensatz zur Erstbefragung ist die persönliche Involviertheit in derartige Unfallgeschehen in der t2-Stichprobe gering. Insgesamt sind es 20 Befragte (3.4 %), die die Frage bejahen. 14 von ihnen (2.4 %) geben an, einmal in einen Fahrradunfall mit Kinderbeteiligung verwickelt gewesen zu sein und 6 (1.0 %) geben an, dass dies schon öfter der Fall gewesen sei. Die unfallerfahrenen Probanden wurden gebeten, sich den schlimmsten erlebten Unfall noch einmal vor Augen zu führen und verschiedene präzisierende Fragen dazu zu beantworten. Aufgrund des geringen Umfangs der Subgruppe unfallerfahrener Probanden werden zu diesen Fragen nachfolgend lediglich die absoluten Häufigkeiten referiert. Auf eine Angabe von Prozenten hingegen wird verzichtet.

Zunächst wurde nach den Unfallbeteiligten bei dem schlimmsten, selbst erlebten Unfall gefragt. Neun Befragte geben an, dass an dem Unfall lediglich das Rad fahrende Kind beteiligt war, es sich also um Unfälle handelte, in die weder in Entstehung noch in Konsequenz weitere Verkehrsteilnehmer verwickelt waren. Drei Befragte geben an, dass ein oder mehrere Fußgänger in den Unfall verwickelt waren, in fünf Fällen waren es ein oder mehrere andere Radfahrer, in sieben Fällen ein oder mehrere Autofahrer und ein Befragter benennt sich selbst als weiteren Beteiligten, lässt aber offen, mit welchem Verkehrsmittel er unterwegs war. Zu den Unfallfolgen befragt, geben vier Befragte an, dass „nichts“ passiert sei, also Kind und Fahrrad unversehrt blieben, in sieben Fällen führte der Unfall zu einem Sachschaden am Fahrrad des Kindes, in drei Fällen zu einem Sachschaden am Fahrzeug eines anderen Verkehrsteilnehmers, in sieben Fällen erlitt das Kind leichte Verletzungen, in drei Fällen erlitt ein anderer Unfallbeteiligter leichte Verletzungen und in einem Fall waren die Verletzungen des Kindes schwer.

Nach ihrer Einschätzung befragt, wer an dem erlebten Unfall die Schuld getragen hat, geben neun Befragte an, dass das Verschulden beim Kind gelegen habe, drei Befragte sehen die Schuld bei einem anderen Fahrradfahrer, sechs Befragte betrachten Autofahrer als Unfallschuldige. Zwei Befragte benennen sich selbst als Unfallverursacher und ein Befragter kommt zu dem Ergebnis, dass beide Unfallparteien das Unfallgeschehen herbeigeführt haben. Ein Befragter gibt jedoch auch an, dass die Schuldfrage für ihn nicht eindeutig zu beurteilen gewesen sei.

Zum Verlauf des Unfalls befragt, werden von den Probanden angesichts der insgesamt geringen Unfallbetroffenheit kaum mehr als Einzelnennungen hervorgebracht. Lediglich auf die Unfallursachen

- Fehler beim Überqueren der Straße
- Sturz des Kindes (Fahren über Bordstein, ins Rutschen kommen, mit den Füßen von den Pedalen abrutschen)

entfallen jeweils drei Nennungen und auf die Unfallursache

- Missachten von Vorfahrtsregeln

entfallen zwei Nennungen. Daneben gibt es die folgenden Einzelangaben:Fehler beim (rechts) Abbiegen

- zu schnelles Fahren (Auto)
- Fehler beim Einfahren auf die Straße
- Fahrzeugbeschädigung mit Fahrerflucht
- fehlende Rücksichtnahme gegenüber Passanten
- Unachtsamkeit
- falsch Fahren

Wenngleich somit die Anzahl der erinnerten Unfälle gering und die Unfallhergänge sehr unterschiedlich sind, zeigt sich zumindest, dass die mehrfach genannten Unfallursachen auch bei der ersten Erhebung im Bereich der häufigsten Nennungen lagen. So war dort die Unfallursache „Fehler beim Überqueren der Straße“ auf Rangplatz 3, der „Sturz des Kindes“ auf Rangplatz 2 und das „Missachten der Vorfahrtsregeln“ auf Rangplatz 4.

## 7.5 Risikoverhaltensweisen Rad fahrender Kinder und Jugendliche

Auch zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung wurden in der Bevölkerungsbefragung die Sichtweisen der Befragten über unfallprovozierende Risikoverhaltensweisen Rad fahrender Kinder und Jugendlicher erhoben. Im Einzelnen handelte es sich dabei erneut um das folgende verkehrsriskante Verhalten:

- bei Rot über die Ampel fahren;
- auf dem Gehweg fahren, auch wenn ein Radweg vorhanden ist;
- mit Freunden nebeneinander fahren, auch wenn dadurch Fußgänger behindert werden;
- über einen Zebrastreifen fahren, ohne abzustiegen;
- mit Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen machen;
- Freunde auf dem Gepäckträger mitnehmen;
- im Dunkeln ohne Licht fahren;
- andere Fahrräder nicht überholen lassen;
- auf der falschen Straßenseite fahren;
- große Gegenstände auf dem Fahrrad mitnehmen, die schlecht befestigt sind;
- mit Kopfhörern und / oder lauter Musik fahren;
- freihändig fahren.

Die Beurteilung der Risikoverhaltensweisen getrennt für Kinder zwischen 11 und 12 Jahren und Jugendliche zwischen 13 und 14 Jahren vorgenommen sind in Tabelle 6 in Rangreihen gebracht. Dafür wurden die Häufigkeiten, mit denen die Antwortmöglichkeiten "oft" und "andauernd" gewählt wurden, addiert und absteigend in der Ausprägung der resultierenden Prozentwerte angeordnet. Neben den für den Erhebungszeitpunkt t2 resultierenden Rangreihen werden in der Tabelle jeweils auch die Rangplätze aufgeführt, die die Risikoverhaltensweisen in der Erstbefragung eingenommen haben.

Tabelle 6: Rangreihe der unfallprovozierenden Risikoverhaltensweisen von Kindern und Jugendlichen nach den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung. Häufigkeiten in %, Quelle: DHPol

Rangplatz in t2	Häufigkeit in % (t2)	Rangplatz in t1	Kinder	Rangplatz in t2	Häufigkeit in % (t2)	Rangplatz in t1	Jugendliche
1	54.1	1	über den Zebrastreifen fahren ohne abzustiegen	1	67.4	2	mit Kopfhörern und / oder lauter Musik fahren
2	48.8	2	nebeneinander fahren / Fußgänger behindern	2.5	66.2	1	über den Zebrastreifen fahren ohne abzustiegen
3	36.0	3	trotz Radweg auf dem Gehweg fahren	2.5	66.2	3	nebeneinander fahren / Fußgänger behindern
4	26.7	6	im Dunkeln ohne Licht fahren	4	46.3	5	im Dunkeln ohne Licht fahren
5	26.0	5	mit Kopfhörern und / oder lauter Musik fahren	5	39.4	4	freihändig fahren
6	25.3	4	auf der falschen Straßenseite fahren	6	39.9	8	Freunde auf Gepäckträger mitnehmen
7	15.9	8	freihändig fahren	7	37.7	6	auf der falschen Straßenseite fahren
8	13.0	11	Freunde auf Gepäckträger mitnehmen	8	33.6	9	trotz Radweg auf dem Gehweg fahren
9	10.0	9	bei Rot über die Ampel fahren	9	27.2	7	bei Rot über die Ampel fahren
10	9.8	7	auf der Straße ein Fahrradrennen machen	10	18.1	11	große, schlecht befestigte Gegenstände auf dem Fahrrad mitnehmen
11	9.6	10	große, schlecht befestigte Gegenstände auf dem Fahrrad mitnehmen	11	16.2	10	auf der Straße ein Fahrradrennen machen
12	4.6	12	andere Fahrräder nicht überholen lassen	12	12.8	12	andere Fahrräder nicht überholen lassen

Es zeigt sich, dass die „Top 3“ der von den Befragten wahrgenommenen Risikoverhaltensweisen sowohl bei Kindern als auch bei Jugendlichen im t1-t2-Vergleich erhalten bleibt. Bei den Jugendlichen sind sie aufgrund sehr ähnlicher Häufigkeiten lediglich untereinander leicht verschoben. Bei den anderen Verhaltensweisen sind im t1-t2-Vergleich Rangverschiebungen zu verzeichnen, wobei diese sich bei den Jugendlichen allerdings überwiegend im Bereich eines Rangplatzes bewegen. Bei den Kindern sind sie etwas ausgeprägter, aber um mehr als drei Rangplätze verschiebt sich auch bei ihnen die Anordnung nicht.

Eine Bewertung des Befundes kann aufgrund der ungleichgewichtigen Herkunft der Fragebögen nach Kreisstädten nur sehr zurückhaltend vorgenommen werden. Es wäre aber falsch, aus den geringen Veränderungen der Rangfolge von Risikoverhaltensweisen abzuleiten, dass die Kampagne ohne Effekte geblieben ist: Zum einen wurden die Befragten nicht darum gebeten, die Verhaltensweisen lediglich seit Beginn der Kampagne zu beurteilen, so dass sich ihre Einschätzungen auf einen deutlich umfangreicheren Erfahrungszeitraum beziehen dürften. Zum anderen sind natürlich in einem kurzem Zeitraum keine revolutionären Veränderungen zu erwarten. Die Effekte der Kampagne und ihre Nachhaltigkeit dürften sich eher langfristig zeigen.

## 7.6 Schätzungen über verunglückende Kinder im Landkreis Viersen

Auch zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung wurden die Befragten gebeten anzugeben, wie hoch sie die Anzahl jährlich verunglückender Rad fahrender Kinder im Landkreis Viersen einschätzen. Ebenso wie bei der ersten Erhebung gehen auch zum Zeitpunkt t2 die Angaben der Befragten weit auseinander und reichen von 0 bis 9.000 verunglückte Kinder. Insgesamt geben 3.6 % der Befragten Werte zwischen 1.000 und 9.000 an. Der Mittelwert der Schätzungen liegt bei 224.6, höher also als in der ersten Befragung und weit oberhalb des Wertes aus den Statistiken der Kreispolizeibehörde Viersen (77 verunglückte Rad fahrende Kinder in 2016). Über 14 % der Befragten überschätzen insgesamt die Anzahl verunglückter Rad fahrender Kinder – etwa die Hälfte von ihnen überschätzt sie sogar deutlich. Mehr als Dreiviertel der Befragten unterschätzt die Anzahl allerdings auch – ein Großteil von ihnen deutlich. Die Diskrepanz zwischen individueller Wahrnehmung und tatsächlichen Unfall- und Verletztanzahlen ist somit enorm und sogar deutlich höher als zum Zeitpunkt der ersten Erhebung.

Ebenso wie in der ersten Erhebung gehen die Meinungen der Befragten darüber, wie viele Unfälle durch die Rad fahrenden Kinder selbst verursacht werden, extrem weit auseinander. Erneut variieren Sie zwischen 0 und 100 Prozent, mit einem Durchschnitt von 57.5 % und einem Modus (häufigster Wert) von 50 %. Diese Einschätzungen entsprechend weitgehend denen der ersten Erhebung.

Schließlich wurden die Befragten auch bei der zweiten Erhebung nach ihrer Einschätzung befragt, welches die häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen ist, die durch Kinder verursacht oder mitverursacht sind. Die von den Befragten genannte Vielfalt möglicher Unfallursachen ist abermals recht groß, so dass in Tabelle 7 nur die 10 häufigsten Nennungen aufgeführt werden. Anmerkungen, bei denen die Befragten Unfallursachen benennen, die in der Verantwortung anderer Verkehrsteilnehmender liegen, werden aus der Betrachtung ausgeblendet, da die Frage sich explizit auf Kinder als Unfallverursachende bezog.

*Tabelle 7: Die zehn häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen, die durch Kinder verursacht oder mitverursacht sind aus Bevölkerungssicht, Quelle: DHPol*

Rangplatz	Unfallursache
1	Unaufmerksamkeit des Kindes / Ablenkung
2	Fehlende Kenntnis und Missachtung von Verkehrsregeln & Rücksichtslosigkeit (z.B. Rote Ampel, Vorfahrt)
3	Fehlende Umsicht, Selbstüberschätzung & Übermut
4	Fehleinschätzungen von Verkehrssituationen (z.B. Geschwindigkeit, Abstand)
5	Unwissenheit, Ungeübtheit & Unsicherheit als Radfahrer
6	Fehler beim Abbiegen

7	Fahren gegen die Fahrtrichtung & auf Gehwegen
8	Handy- bzw. Smartphone-Nutzung während des Fahrens
9	Defektes Fahrrad, Fahren ohne Licht & dunkle Bekleidung
10	Musik hören während der Fahrt

Die Unfallursachen, die auch von der Kreispolizeibehörde als häufigste Unfallursachen identifiziert wurden, sind in der Tabelle grau markiert. Im Vergleich zu der ersten Erhebung sind zum Zeitpunkt t2 auch die Fehler beim Abbiegen unter den Top 10 aus Bevölkerungssicht. Nicht in diesem Ranking hingegen ist befindet sich zu schnelles Fahren. Wieder fällt auf, dass sich unter den ersten Rangplätzen vor allem reifebezogene Unfallursachen befinden.

### 7.7 Die häufigsten Unfallursachen bei Kindern im Vergleich

Die Unfallursachen, die von den Befragten bei der ersten Erhebung gegeneinander abgewogen werden sollten, waren auch bei der zweiten Erhebung Gegenstand von Paarvergleichen. Die zu beurteilenden Unfallursachen werden nachfolgend noch einmal aufgelistet:

1. Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.
2. Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.
3. Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.
4. Mit dem Fahrrad beim Einfahren vom Gehweg auf die Straße nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten.
5. Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.

Die fünf Items wurden den Befragten jeweils paarweise präsentiert und sie sollten jeweils entscheiden, welche der beiden Verhaltensweisen ein höheres Unfallrisiko birgt. In der Auswertung wird aus diesen Vergleichen in mehreren Transformationsschritten eine psychometrische "Mess-Skala" konstruiert, die sowohl Rangfolge als auch Entfernung der Unfallrisiken voneinander abbildet. Da hier allerdings nur auf vollständig ausgefüllte Paarvergleiche zurückgegriffen werden, mussten Datensätze mit fehlenden Werten aus der Skalenbildung ausgeschlossen werden, so dass nach Ausschluss von 75 Datensätzen noch 517 für die Skalenbildung zur Verfügung standen. Abbildung 41 visualisiert das Ergebnis der Skalierung.

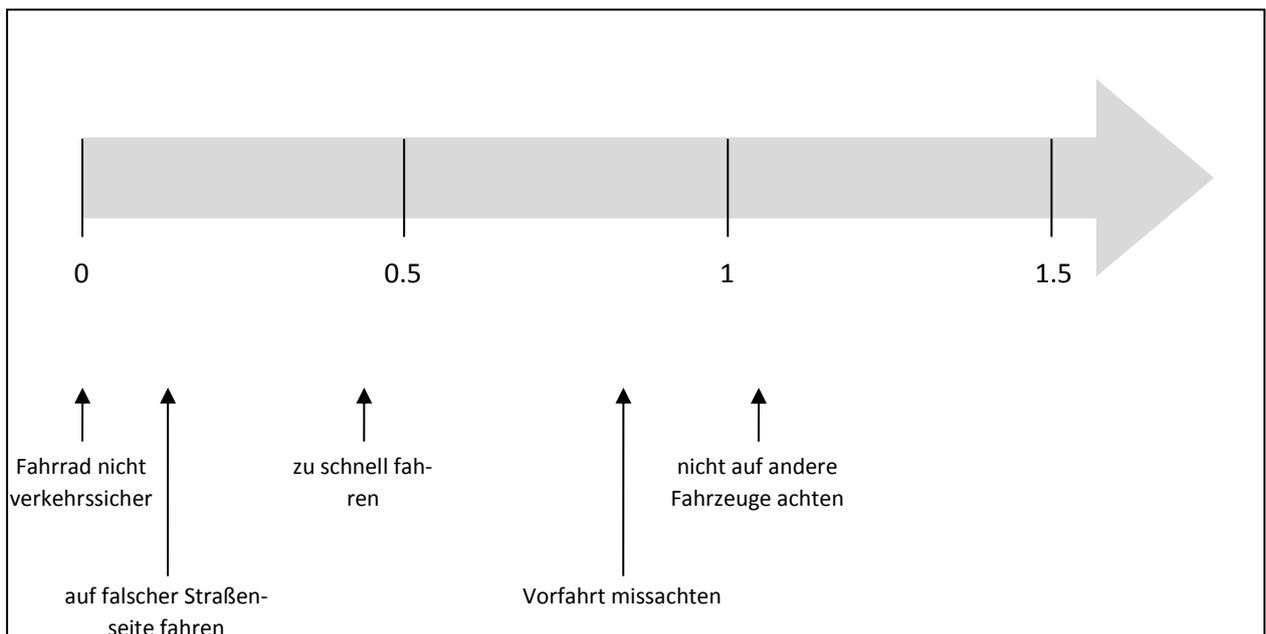


Abbildung 32: Skala der schwerwiegendsten Unfallursachen aus Bevölkerungssicht. Ergebnis der Paarvergleiche, Quelle: DHPol

Wenn Abbildung 4132 mit ihrem Pendant aus der ersten Befragung verglichen wird, ist erkennbar, dass die Reihenfolge der Items auf der Skala gleich ist. Zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung liegen sie aber deutlich enger beieinander. Dies gibt zu erkennen, dass die Befragten den verschiedenen erfragten Verhaltensweisen ein ähnlicheres Risikopotenzial zumessen als die Befragten zum Zeitpunkt t1.

## 7.8 Verantwortung für die Einflussnahme auf das verkehrsbezogene Verhalten von Kindern

Auch der letzte Abschnitt des Bevölkerungsfragebogens entspricht zum Zeiten Erhebungszeitpunkt dem der ersten Erhebung. Hier wurden die Befragten gebeten anzugeben, welche Personen, Personengruppen und Institutionen aus ihrer Sicht in besonderem Maße in der Verantwortung stehen, erzieherisch und / oder als Vorbilder auf das sicherheitsrelevante Verhalten Rad fahrender Kinder Einfluss zu nehmen. Tabelle 8 weist den verschiedenen Akteuren gemessen an der Häufigkeit ihrer jeweiligen Nennungen Verantwortlichkeits-Rangplätze zu. Zu Vergleichszwecken sind auch die entsprechenden Befunde aus der ersten Erhebung mit aufgeführt.

Tabelle 8: Verantwortliche für das sicherheitsrelevante Verhalten Rad fahrender Kinder aus Bevölkerungssicht. Zustimmungsraten in %, Quelle: DHPol

	Eltern	Ältere Geschwister	Lehrer	Verkehrserzieher	Polizei	Politik	Prominente
<b>Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen</b>	93.8	50.0	42.7	55.6	46.3	7.1	8.8
<b>Rangplatz t1</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Rangplatz t2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Risikobereitschaft</b>	85.0	49.0	36.7	44.1	45.9	7.9	10.6
<b>Rangplatz t1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Rangplatz t2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Verkehrssicherheit des Fahrrades</b>	91.6	25.8	24.0	46.8	57.1	6.4	4.7
<b>Rangplatz t1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Rangplatz t2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Sicherheitsrelevante Ausrüstung (z.B. Fahrradhelm)</b>	91.4	32.8	29.6	42.4	43.1	10.5	9.1
<b>Rangplatz t1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Rangplatz t2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Alkohol und Drogen im Straßenverkehr</b>	84.5	36.8	37.2	38.7	64.0	25.2	23.1

<b>Rangplatz t1</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>6</b>
<b>Mittelwert der Rangplätze t1</b>	<b>1</b>	<b>3.8</b>	<b>4.6</b>	<b>2.6</b>	<b>3</b>	<b>6.8</b>	<b>6.2</b>
<b>Rangplatz t2</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Mittelwert der Rangplätze t2</b>	<b>1</b>	<b>3.6</b>	<b>4.8</b>	<b>3</b>	<b>2.6</b>	<b>6.4</b>	<b>6.6</b>

Wie Tabelle 8 zeigt, ist der Trend der Antworten zu beiden Erhebungszeitpunkten weitgehend gleich. Offenbar handelt es sich hier um relativ zeitstabile Überzeugungen: Die Hauptverantwortung für das sicherheitsbezogene Verhalten Rad fahrender Kinder wird ganz klar bei den Eltern gesehen. Die Zustimmungsraten weisen selbst zu den Verantwortungsträgern auf dem jeweiligen Rangplatz 2 einen deutlichen Unterschied auf. Aber auch Polizei und Verkehrserzieher stehen nach Auffassung der Befragten in der Pflicht, Kinder zu positivem Verhalten im Straßenverkehr anzuleiten. Den übrigen Akteuren wird nur ein mittlerer bis geringer Stellenwert beigemessen.

## 7.9 Kenntnis von Kampagnen zur Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder und wünschenswerte Inhalte von Kampagnen

Zum Abschluss der Bevölkerungsbefragung wurden die Probanden gebeten anzugeben, ob sie schon vor der Befragung von der Kampagne VORKIDS gehört haben. Es zeigt sich, dass nur 12.7 % der Befragten (75 von 592 Personen) die Kampagne kannten. Für die Befragten, die angaben, die Kampagne zu kennen, schloss sich die Frage an, welche konkreten Maßnahmen zur VORKIDS-Kampagne die Befragten wahrgenommen haben. Die diesbezüglich abgegebenen Antworten sind allerdings wenig substanzvoll. Überwiegend werden Allgemeinplätze hervorgehoben, wie z.B. dass man über die Presse von der Aktion gehört hätte, über Schule bzw. Kindergarten oder über die Fragebogenaktion davon erfahren hätte oder dass die Kampagne ganz einfach bekannt sei. Konkrete Maßnahmen werden in diesem Zusammenhang aber nicht benannt. Lediglich vier Befragte geben an, im Kampagnenzeitraum vermehrte Verkehrskontrollen wahrgenommen zu haben und sechs benennen ein Event auf dem Kempener Buttermarkt. Sechs befragte geben aber auch an, im Kampagnen-Zeitraum keine konkreten Maßnahmen wahrgenommen zu haben. Somit ist es offenbar nicht gelungen, die Aufmerksamkeit der Bevölkerung für die Maßnahmen im Rahmen des VORKIDS-Projektes zu wecken.

Die Antworten der Befragten zur Abschlussfrage, mit der erhoben wurde, welche Anforderung eine Kampagne erfüllen muss, um erfolgreich auf das Verhalten von Kindern einwirken zu können, unterscheiden sich in ihrem Inhalt kaum von den Antworten der Befragten zum Zeitpunkt der ersten Erhebung. Lediglich nach den relativen Häufigkeiten ihrer Nennung betrachtet, zeigen sich bei den Befragten der zweiten Erhebung unterschiedliche Prioritäten.

### **Bessere Infrastruktur für Radfahrer im Landkreis Viersen**

Eine verbesserte verkehrsbezogene Infrastruktur ist in der t2-Befragung mit Abstand die häufigste Forderung. Ob Ausbau und Sanierung von Radwegen, Optimierung von Ampelanlagen und Ampelschaltungen, Verbesserung der Verkehrsführung und Beschilderung – insgesamt wird mehr Übersichtlichkeit im Straßenverkehr als Anker zur Erhöhung der Sicherheit Rad fahrender Kinder genannt. Einige Befragte heben in diesem Zusammenhang die verkehrsbezogene Infrastruktur in den Niederlanden als Vorbild hervor.

## **Verkehrserziehung und Fahrradtrainings in Schulen und Kindergärten**

Wie schon bei der ersten Erhebung wird auch in t2 von vielen Befragten die Begrenzung der Verkehrserziehung auf das Grundschulalter kritisiert. Verkehrserziehung solle vielmehr bereits im Kindergartenalter ansetzen und im Verlauf der Schulzeit immer wieder aufgefrischt werden. Auch Prüfungen, bei deren Bestehen Badges oder ein Fahrradführerschein (mit regelmäßiger Auffrischung) steht, werden gefordert.

## **Einbeziehung der Eltern in aufklärerische und schulende Maßnahmen**

In etwa gleicher Häufigkeit wie eine allgemeine, regelmäßige Verkehrserziehung wird von den Befragten gefordert, dass die Eltern in Bezug auf die Verkehrssicherheit ihrer Kinder viel mehr in die Pflicht genommen werden müssten. Sie seien gefordert, ihre Kinder frühzeitig an die Regeln und Gefahren des Straßenverkehrs heranzuführen und ihr verkehrsbezogenes Verhalten durch aktives, regelmäßiges und gemeinsames Üben zu trainieren. Das von vielen Befragten wahrgenommene Chauffieren der Kinder mit dem Pkw solle hingegen zurückgeschraubt werden. Betont wird auch die Notwendigkeit der Aufklärungsarbeit mit Eltern, nicht nur, um ihnen die Gefahren des Straßenverkehrs für ihre Kinder näherzubringen, sondern auch um ihnen die Eigenverantwortung im Umgang mit der Verkehrssicherheit ihrer Kinder zu verdeutlichen.

## **Mehr allgemeine Verkehrskontrollen und eine (härtere) direkte Ahnung von Verstößen**

Viele Befragte fordern ein höheres Aufkommen an Verkehrskontrollen, vor allem an Schulen und Kindergärten. Vor allem werden hier zum einen Geschwindigkeitskontrollen bei Autofahrern genannt, zum anderen aber auch die Kontrolle des Verhaltens von Kindern und Jugendlichen und regelmäßige Kontrollen der Verkehrssicherheit von Fahrrädern. Zudem fordern einige Befragte eine direkte und zuweilen auch härtere Sanktionierung von Verstößen. Ein Befragter hebt hervor, dass Sanktionen auch bei Eltern deutlicher und direkter erfolgen sollten, damit über diesen Weg den Kindern die Konsequenzen verkehrsbezogenen Fehlverhaltens verdeutlicht werden kann.

## **Mehr Aufklärungsarbeit**

Viele Befragte wünschen sich in Bezug auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder ein Mehr an Aufklärung durch verschiedene Akteure (Schulen, Polizei, Verkehrserzieher). Allerdings präzisieren sie nicht, wie genau sich diese Aufklärungsarbeit gestalten sollte. Nur wenige heben Aufklärungswege, wie Social Media hervor. Es ist zu vermuten, dass die allgemeinen Forderungen nach Aufklärungsarbeit eine große Schnittmenge zu den zuvor genannten Punkten Verkehrserziehung und Elternarbeit haben.

## **Verbote und abschreckende Kampagnen**

Einige Befragte fordern ein Mehr an Ge- und Verboten für den Straßenverkehr: So solle es eine allgemeine Helm- und Sicherheitswestenpflicht, ebenso wie ein allgemeines Handy- und Kopfhörerverbot für Radfahrer geben. Ebenso wie zum Zeitpunkt der ersten Erhebung fordern einige Befragte auch in t2 eine Implementierung abschreckender Kampagnen, z.B. über „Schockvideos“. Wie im seinerzeitigen Ergebnisbericht ist aber auch hier erneut kritisch anzumerken, dass langfristige Wirkungen von Furchtappellen empirisch bislang nicht belegt werden konnte, hingegen sogar gegenteilige Effekte zu befürchten sind.

## **Mehr Polizeipräsenz auf Schulwegen und Fahrradpolizisten als Vorbilder**

Eine bereits aus t1 bekannte Forderung lautet auch zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung, dass die Polizei insgesamt mehr Präsenz im Straßenverkehr (v.a. auf Schulwegen) zeigen, aber auch mehr in Vorbildfunktion als Fahrradpolizisten in Erscheinung treten solle. Beides erscheint geeignet, eine Verhaltensregulierung zu bewirken.

### **Mehr Rücksicht gegenüber Kindern im Straßenverkehr**

Gelegentlich wird von Befragten gefordert, dass Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder sich eher an die Autofahrer richten solle, da diese Kindern als schwächeren Verkehrsteilnehmern nicht genügend Rücksichtnahme entgegenbrächten.

Erneut ergeben sich aus den Äußerungen der Befragten interessante Impulse für die Gestaltung von Verkehrssicherheitsaktionen und -kampagnen. Was allerdings bedenklich stimmt, ist die geringe Resonanz in der Bevölkerung auf die VORKIDS-Kampagne.

Es sollte geprüft werden, ob die Verbreitungswege der Kampagne tatsächlich geeignet sind, die Menschen für das Verkehrsrisiko Rad fahrender Kinder einerseits und individuelle Präventionsmöglichkeiten andererseits zu sensibilisieren, um eine nennenswerte Resonanz in der Bevölkerung zu erzielen.

## 8 Auswertung der Schüler-Befragung

### 8.1 Stichprobenbeschreibung

Insgesamt haben am Ende des Befragungszeitraumes 280 Schüler sowohl an der t1- als auch an der t2-Befragung teilgenommen. Darüber liegen von 45 Schüler Daten aus jeweils einer der beiden Erhebungen vor. Diese werden in den nachfolgenden Auswertungen aber ausgeblendet, da sie zu etwaigen Vergleichen beider Erhebungszeitpunkte keinen Beitrag leisten.

In der Gesamtstichprobe der Schüler, die an beiden Erhebungen teilgenommen haben, befinden sich 128 Mädchen (45.7 %) und 149 Jungen (53.2 %). Bei drei Schülern (1.1 %) finden sich zum Geschlecht entweder keine oder im t1-t2-Vergleich widersprechende Angaben.

Das Alter der Schüler reicht von 11 bis 16 Jahren und der Altersdurchschnitt liegt bei 12.8 Jahren. Wie Abbildung 33 zeigt, liegt nicht bei allen Kindern zwischen beiden Erhebungen ein Geburtstag, so dass es hier im Vergleich zu t1 keine bloße Verschiebung der Altersverteilung um ein Jahr gibt. Aber auch zwei und mehr Geburtstage konnten zwischen den beiden Befragungszeitpunkten nicht stattgefunden haben (der Abstand zwischen beiden Befragungen betrug nur ein knappes Jahr). Daher mussten alle Altersangaben, die im t1-t2-Vergleich mehr als ein Jahr voneinander abwichen, als „Missing Values“ gesetzt werden. Die Abbildung berücksichtigt daher lediglich die t2-Altersangaben von 269 Schülern.

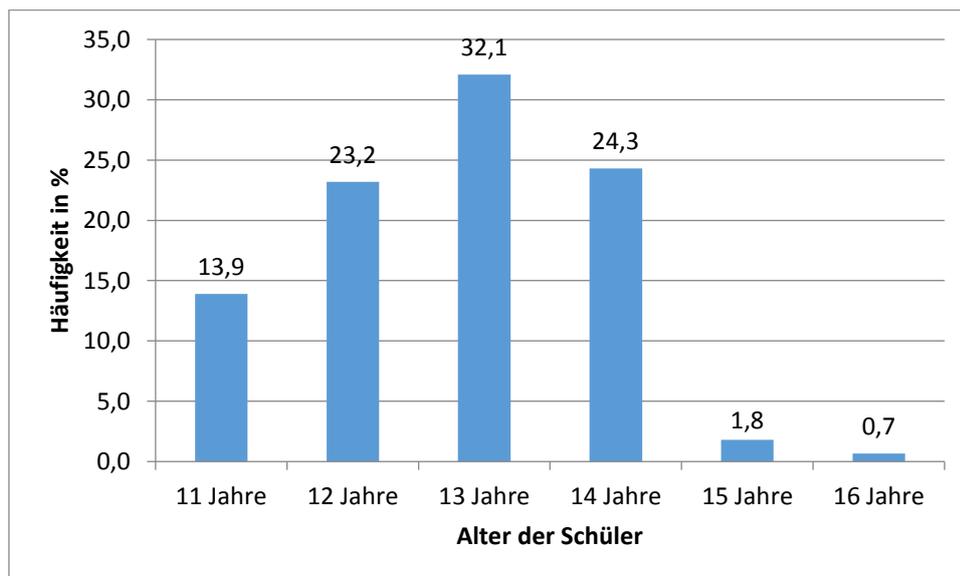


Abbildung 33: Alter der befragten Schüler zum Zeitpunkt t2, Quelle: DHPol

Soweit in den nachfolgenden Analysen Auswertungen nach dem Alter der Schüler erfolgen, werden diese nach den beiden in t1 definierten Altersgruppen „Kinder zwischen 10 und 11“ und „Jugendliche zwischen 12 und 15“ vorgenommen, um einen t1-t2-Vergleich realisieren zu können. Natürlich ist die Grenze auf den zweiten Erhebungszeitpunkt bezogen nicht ganz sauber, da 46 Schüler aufgrund eines zwischenzeitlichen 12. Geburtstages nicht mehr zur Gruppe der 10- bis 11-Jährigen gehören. Schulform und Klassenstufe haben sich im t1-t2-Vergleich nicht verändert, da beide Befragungen innerhalb eines Schuljahres stattfanden. Da allerdings nicht alle Schüler aus der ersten Erhebung auch an der zweiten Erhebung teilgenommen haben, werden die im t1-Bericht referierten Häufigkeiten hier kurz zusammenfassend auf die reduzierte Stichprobe aktualisiert aufgelistet.

Befragt wurden:

- 17 Schüler (6.1 %) in Hauptschulen,
- 149 Schüler (53.2 %) in Gesamtschulen und
- 119 Schüler (40.7 %) in Gymnasien.

Auch für den t1-t2-Vergleich gilt daher, dass eine Analyse der Fragebogendaten differenziert nach der Schulform nur sehr eingeschränkt möglich ist.

Auch an der Anzahl der Geschwister dürfte sich in dem knappen Ein-Jahres-Zeitraum zwischen den Befragungen kaum geändert haben. Zwar ist es natürlich möglich, dass zwischenzeitlich jüngere Geschwister geboren wurden, nicht aber dürften (außer ggf. durch Adoption) ältere Geschwister hinzugekommen sein. Daher soll an dieser Stelle lediglich festgehalten werden, dass zum Zeitpunkt t2 245 Schüler der reduzierten<sup>6</sup> Stichprobe angeben Geschwister zu haben. Die entsprechenden Altersangaben zu den Geschwistern sind in Abbildung 34 visualisiert.

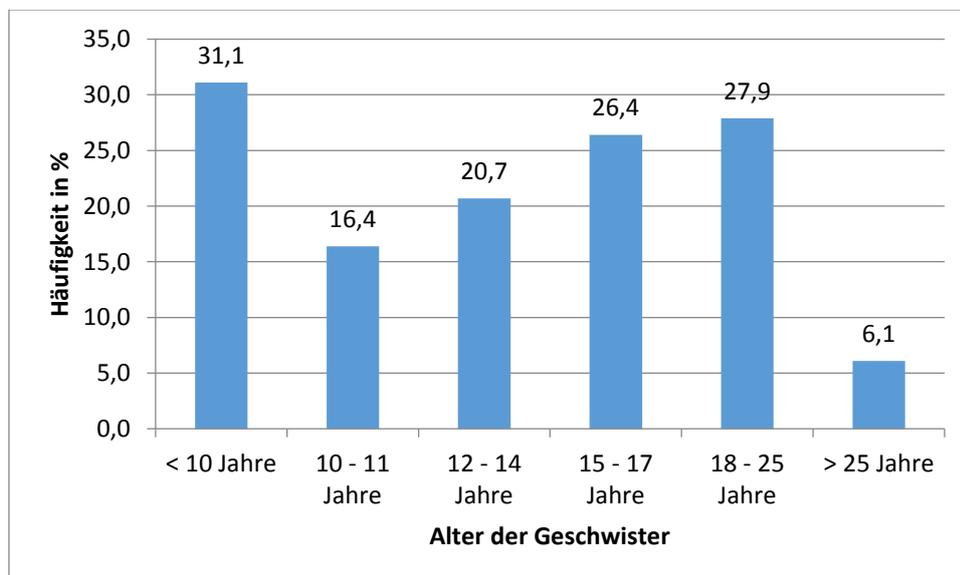


Abbildung 34: Alter der Geschwister der befragten Schüler, Quelle: DHPol

Insgesamt entspricht die Häufigkeitsverteilung zu den Geschwisterangaben in hohem Maße der aus der ersten Erhebung, so dass an dieser Stelle auf die dort gemachten Ausführungen verwiesen wird.

Die Wohnverhältnisse einiger Schüler haben sich im Zeitraum zwischen den beiden Befragungen nach eigenen Angaben verändert. Angesichts der geringen Subgruppe, bei denen eine Veränderung im häuslichen Zusammenleben eingetreten ist, sind sinnvolle Analysen nach diesem Merkmal nicht möglich. Insgesamt entspricht das Bild der familiären Wohnverhältnisse aber dem der ersten Befragung in

<sup>6</sup> wenn in diesem Bericht von reduzierter Stichprobe die Rede ist, ist damit die Stichprobe der 269 Schüler gemeint, die zu beiden Erhebungszeitpunkten an der Befragung teilgenommen haben.

hohem Maße: 74.3 % der Schüler leben mit Mutter und Vater zusammen, 22.9 % leben bei einem Elternteil, 0.7 % leben bei den Großeltern und 1.1 % mit „anderen Erwachsenen“. In Mehrgenerationenhaushalten (Eltern und Großeltern) leben 6.4 % der Schüler.

## 8.2 Fahrzeugbesitze in den Familien der Schüler

Die Fragen nach dem Fahrzeugbesitz der Eltern werden von den Schülern zu beiden Erhebungszeitpunkten recht uneinheitlich beantwortet. Würde es sich hier um jeweils korrekte Antworten handeln, müsste es in über 20 % der Familien im Laufe eines knappen Jahres Fahrzeugneuanschaffungen und -stilllegungen gegeben haben. Dies scheint eine eher unrealistische Größenordnung zu sein. Daher soll lediglich übergeordnet festgehalten werden, dass zu beiden Erhebungszeitpunkten über 95 % der Eltern motorisiert sind.

Auch die Angaben der Schüler zu Fahrradbesitz der Eltern weichen im Vergleich der Erhebungszeitpunkte leicht voneinander ab. Unabhängig von individuellen Diskrepanzen lässt sich aber auch hier ein etwa gleichbleibender Gesamttrend feststellen: Mehr als 80 % der Mütter und etwas weniger als 80 % der Väter sind im Besitz eines Fahrrades. In knapp 70 % der Fälle haben beide Elternteile ein Fahrrad und bei knapp 11 % Schülern (und damit etwas mehr als in der ersten Erhebung) besitzt kein Elternteil ein Fahrrad.

Die Einschätzungen der Schüler über die Häufigkeit verschiedener Fortbewegungsarten der Eltern (Auto, Fahrrad, zu Fuß) sind für den Erhebungszeitpunkt t2 in Abbildung 35 wiedergegeben.

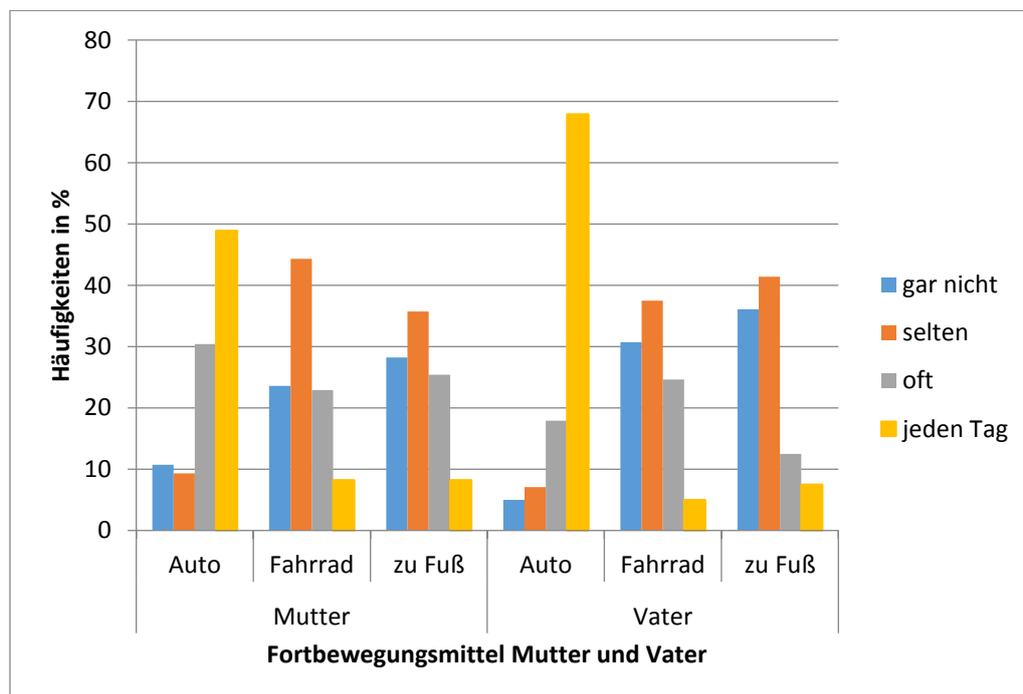


Abbildung 35: Fortbewegungsmittel von Müttern und Vätern nach Schülerangaben t2, Quelle: DHPol

Deutliche Unterschiede in Relation zum ersten Erhebungszeitpunkt sind in den Einschätzungen der Schüler zur Verkehrsmittelnutzung der Eltern nicht vorhanden. Lediglich die Fahrradnutzung wird bei

den Vätern im Vergleich zum Zeitpunkt t2 geringer eingeschätzt. Diese Entwicklung erweist sich sogar als statistisch signifikant (Wilcoxon = -2.5,  $p = .01$ ,  $r = .66^7$ ).

### 8.3 Fahrradbesitz und Fahrradnutzung in der Schülerstichprobe

Auch bei den Angaben der Schüler zum eigenen Fahrradbesitz gibt es zwischen t1 und t2 leichte Abweichungen. Dennoch kann festgehalten werden, dass zu beiden Erhebungszeitpunkten etwa 95 % der Schüler im Besitz eines Fahrrades sind. Das City- oder Hollandrad wird dabei am häufigsten genannt, an zweiter Stelle steht das Mountainbike, dicht gefolgt vom Kinderrad. Andere Fahrradtypen, wie BMX-Räder oder Sport- bzw. Rennräder werden nur vereinzelt benannt. Allerdings gibt es auch 13 Schüler (4.6 %), die den Besitz mehrerer Fahrräder angeben.

Die Fahrradnutzung durch die Schüler zum Zeitpunkt t2 ist in Abbildung 36 visualisiert.

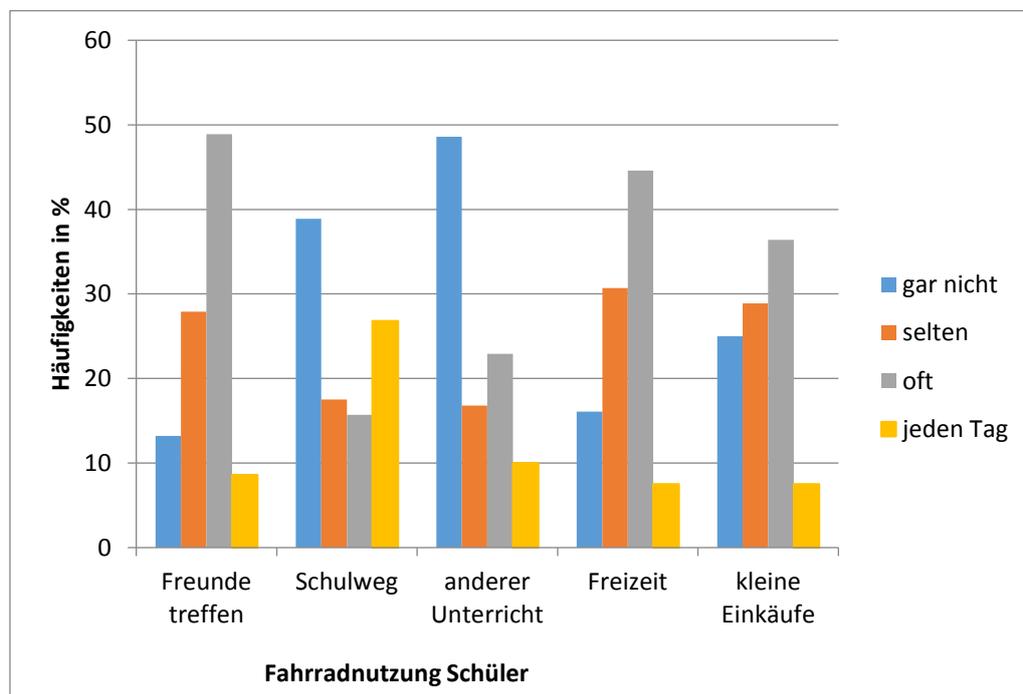


Abbildung 36: Fahrradnutzung durch die befragten Schüler, Quelle: DHPol

Signifikante Unterschiede zur ersten Erhebung lassen sich für keinen der dort aufgeführten Verkehrswege feststellen. Dies gilt sowohl für die Häufigkeitsverteilung als auch für die zum Zeitpunkt t1 festgestellten Geschlechtsunterschiede.

Auch die Nennungen zu den „sonstigen“ Wege, die die Schüler mit dem Fahrrad bestreiten, entsprechen in hohem Maße denen des ersten Erhebungszeitpunktes. Die häufigste Nennung entfällt auf Fahrten zu den Großeltern. Daneben werden verschiedene konkrete Freizeitbeschäftigungen benannt.

Es soll nun geprüft werden, ob sich in den Frequenzen, in denen die Schüler alleine, mit Freunden, Eltern oder anderen Erwachsenen auf dem Fahrrad unterwegs sind, zwischen den Erhebungszeitpunk-

<sup>7</sup> Effektmaß ist hier die Spearman-Korrelation mit den Wertegrenzen  $r \geq |.10|$  = kleiner Effekt,  $r \geq |.30|$  = mittlerer Effekt,  $r \geq |.50|$  = großer Effekt

ten signifikante Unterschiede ergeben. Die Analysen zeigen, dass sich für die Anlässe, zu denen die Schüler alleine oder mit Freunden auf dem Fahrrad unterwegs sind, keine signifikanten Unterschiede ergeben, wohl aber für die Anlässe, zu denen sie mit den Eltern oder anderen Erwachsenen auf dem Fahrrad unterwegs sind. Hier sinkt die Häufigkeit, mit denen der Frage zugestimmt wird, signifikant (Wilcoxon-Test = -2.2, p = .03, r = .43). Dieses Ergebnis dürfte eine reifungsbezogenen Entwicklung widerspiegeln. Die Schüler befinden sich in einem Alter, in dem die Elternorientierung langsam abzunehmen beginnt, was üblicherweise auch in einer elternunabhängigeren Freizeitgestaltung Ausdruck findet. So lassen sich auch die für den ersten Erhebungszeitpunkt vorgefundenen Altersunterschiede zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung nicht mehr vorfinden.

Ob mit dem Älterwerden auch eine Verschiebung der Stoßzeiten verbunden ist, zu denen Jugendliche im Allgemeinen mit dem Fahrrad unterwegs sind, wird im Folgenden geprüft. Die Häufigkeiten, mit denen die Schüler angeben, zu bestimmten Uhrzeiten mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, sind in Tabelle 9 zusammengefasst. Dabei sind die t2-Häufigkeiten in schwarzer Schriftfarbe eingetragen und die t1-Häufigkeiten in Klammern dahinter in roter Schriftfarbe.

Tabelle 9: Uhrzeiten, zu denen die befragten Schüler mit dem Fahrrad unterwegs sind. Häufigkeiten in % (schwarze Prozentangaben = t2, rote Prozentangaben = t1), Quelle: DHPol

	gar nicht	selten	öfters	sehr oft
Vor 7:00 Uhr morgens	76.8 (81.1)	13.6 (10.0)	2.1 (2.5)	3.6 (2.5)
Zwischen 7:00 und 9:00 Uhr morgens	40.0 (38.6)	13.9 (17.9)	14.6 (13.2)	28.2 (26.8)
Zwischen 9:00 und 12:00 Uhr morgens	46.8 (49.3)	34.6 (28.9)	10.7 (11.8)	3.6 (2.9)
Zwischen 12:00 und 15:00 Uhr mittags	20.4 (18.9)	18.9 (20.7)	35.4 (38.9)	23.2 (17.1)
Zwischen 15:00 und 17:00 Uhr nachmittags	13.6 (13.2)	30.4 (28.9)	36.4 (40.7)	17.5 (12.9)
Zwischen 17:00 und 19:00 Uhr nachmittags	26.4 (28.2)	34.3 (34.3)	25.0 (26.4)	11.4 (7.1)
Zwischen 19:00 und 21:00 Uhr abends	55.0 (53.9)	27.9 (31.1)	10.0 (10.7)	3.6 (0.7)
nach 21:00 Uhr abends	77.1 (80.4)	16.1 (13.6)	2.5 (1.4)	0.4 (0.4)

\*grau unterlegt ist jeweils der höchste Prozentwert pro Zeile\*

Wie Tabelle 9 dokumentiert, hat sich an den tageszeitbezogenen Gewohnheiten in Bezug auf die Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad bei den Schülern nur wenig geändert. Keiner der t1-t2-Vergleiche führt zu einem signifikanten Befund. Nach wie vor treten sie am häufigsten zu den Zeiten als Fahrradfahrer in Erscheinung, zu denen üblicherweise Schulwege und Freizeitaktivitäten stattfinden. Die für den ersten Erhebungszeitpunkt festgestellten Altersunterschiede haben sich allerdings etwas weiter ausgeprägt: Für den Zeitraum zwischen 7:00 und 9:00 Uhr geben Kinder zwischen 10 und 11 Jahren signifikant häufiger an, Uhr mit dem Fahrrad unterwegs zu sein ( $\chi^2 = 25.0$ , p < .001, V = .3). Zudem sind Jugendliche zwischen 12 und 16 Jahren signifikant seltener zwischen 12:00 und 15:00 Uhr und zwischen 15:00 und 17:00 Uhr mit dem Fahrrad unterwegs (12:00 – 15:00 Uhr:  $\chi^2 = 8.1$ , p = .04, V = .2; 15:00 – 17:00 Uhr:  $\chi^2 = 8.2$ , p = .04, V = .2). Im Ausmaß einer statistischen Tendenz treten Kinder zwischen 10 und 11 Jahren häufiger zwischen 17:00 und 19:00 Uhr als Fahrradfahrer in Erscheinung ( $\chi^2 = 6.5$ , p = .09, V = .2). Es scheint also, als würde das Fahrrad als Fortbewegungsmittel mit zunehmendem Alter an Bedeutung verlieren. Auch hier wäre ein Langzeitvergleich interessant.

#### 8.4 Persönliche Betroffenheit der Schüler von Fahrradunfällen

Zum Zeitpunkt t2 geben 41 Schüler (14.6 %) an, seit der letzten Befragung in einen Fahrradunfall verwickelt gewesen zu sein und zwei (0.7 %) sind in diesem Zeitraum sogar „öfter“ verunfallt.

Dazu aufgefordert, an diesen Unfall bzw. den schlimmsten dieser Unfälle zu denken, sollten die Schüler, wie in t1, die sich anschließenden Fragen nach Unfallbeteiligung, Schäden und Verletzungen sowie Unfallhergang beantworten. Zur Unfallbeteiligung äußern sich die 43 Schüler wie folgt: 18 Schüler geben an, dass es außer ihnen selbst keine weiteren Unfallbeteiligten gegeben habe, in vier Fällen war mindestens ein Fußgänger involviert, in 12 Fällen mindestens ein weiterer Radfahrer, in sieben Fällen mindestens ein Autofahrer und in einem Fall mindestens ein Motorradfahrer. Vier Schüler benennen darüber hinaus „andere“ Unfallbeteiligte. Allerdings zeigt die entsprechende Freitextantwort, dass hier lediglich noch einmal eine der vorangegangenen Ankreuzantworten präzisiert wurde (Freund, mehrere Freunde, älterer Radfahrer).

Nach den Unfallfolgen befragt, geben sechs Schüler an, dass „nichts weiter“ passiert sei, bei 13 von ihnen sind Schäden am eigenen Fahrrad entstanden und in drei Fällen wurde das Fahrrad eines anderen Verkehrsteilnehmers beschädigt. Leichte Verletzungen erlitten 25 der unfallbetroffenen Schüler, sieben wurden sogar schwer verletzt und wurden ins Krankenhaus eingeliefert. In drei Fällen wurden andere Verkehrsteilnehmer leicht verletzt. Unter den präzisierenden Freitextantworten zu den Unfallfolgen entfallen nur auf die Angaben Hämatome und blutende (Schürf-) Wunden mehr als Einzelnenungen.

Schließlich wurde von den Schülern auch eine Einschätzung zur Schuldfrage erhoben. Es zeigt sich, dass 23 der unfallbetroffenen Schüler die Ursache für den Unfall bei sich selbst sehen, in zwei Fällen wird die Schuld bei einem anderen Fußgänger gesehen, ein anderer Radfahrer wird in acht Fällen als Unfallverursacher betrachtet, ein Autofahrer in sieben Fällen und ein Motorradfahrer in einem Fall. Unter der Rubrik „andere Unfallursachen“ geben drei Jugendliche an, dass Freunde von ihnen Unfallverursacher waren, in zwei Fällen werden witterungsbedingte Unfallursachen genannt (Glatteis, Regen) und in zwei Fällen andere äußere Ursachen (Vogel, Stein).

Abschließend wurden die Schüler aufgefordert, den Unfallhergang noch einmal genauer zu schildern. Nachfolgend werden die Antworten aufgelistet, die mehr als einmal genannt wurden:

- Ausrutschen
- Kollision (am häufigsten darunter: mit Freund kollidiert)
- Kollision bei Einfahren auf Straße
- Sturz über Hindernis
- Sturz an Bordsteinkante
- Sturz / Kollision beim Bergabfahren
- Abruptes Bremsen

Wie bei der ersten Befragung ist somit auch hier zu erkennen, dass die Schüler vorwiegend Unfälle beschreiben, die durch ihre eigene Unachtsamkeit oder durch Fehlverhalten ausgelöst wurden. Nur ganz vereinzelt wird explizit betont, dass der Sturz oder die Kollision durch eine andere Person verschuldet wurde.

#### 8.5 Die häufigsten Unfallursachen im Vergleich

Erneut sollten auch in t2 die Schüler fünf ausgewählte Unfallursachen paarweise nach eingeschätzter Gefährlichkeit vergleichen. Aufgrund fehlender Eintragungen in den Fragebögen mussten 46 Fragebögen aus der Skalenbildung ausgeschlossen werden. Die Skalenbildung erfolgte somit unter Verwendung von 234 Datensätzen. In Abbildung 37 sind die Skalenbildungen der beiden Erhebungszeitpunkte

im direkten Vergleich dargestellt. Die schwarzen Pfeile repräsentieren die Skalenwerte<sup>8</sup> aus der t1-Befragung und die aus ihnen abgehenden roten Pfeile repräsentieren die Entwicklungen und Ausprägungen der Skalenwerte zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung.

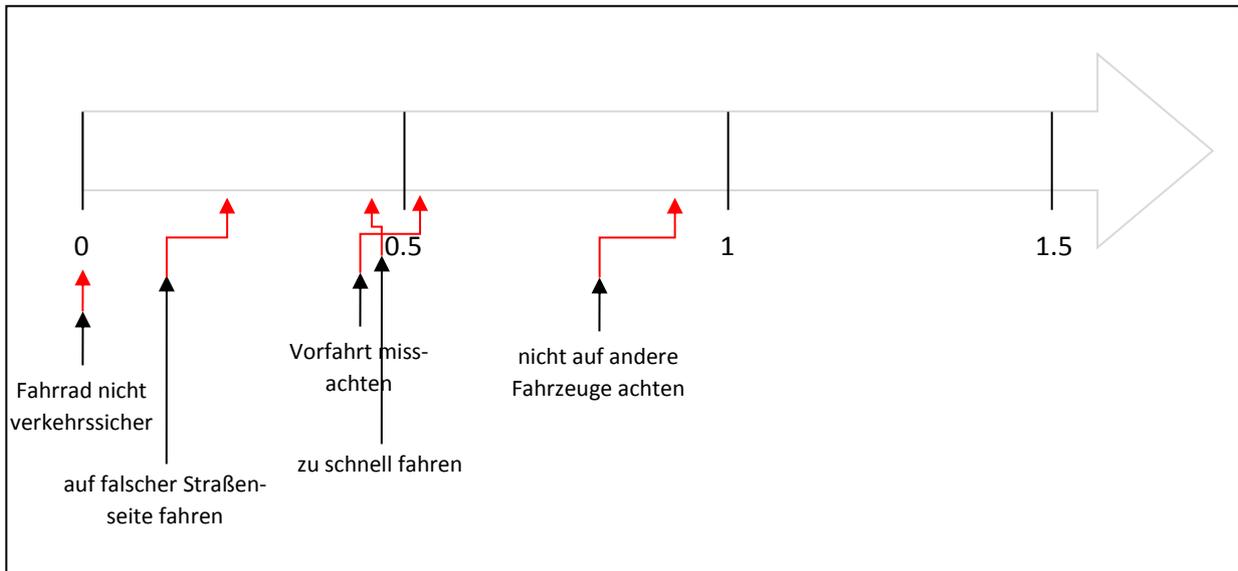


Abbildung 37: Skala der schwerwiegendsten Unfallursachen aus Schülersicht. Ergebnis der Paarvergleiche im t1-t2-Vergleich (schwarze Pfeile = t1-Werte, rote Pfeile = t2-Entwicklungen), Quelle:DHPol

Wie sich aus Abbildung 37 ergibt, ist für die Schüler die gegenteilige Entwicklung vorhanden, als es für die Bevölkerung des Landkreises festgestellt wurde. Während die Sichtweisen sich innerhalb der Bevölkerung verengen und das Gefahrenpotenzial der erfragten Risikoverhaltensweisen ähnlicher eingeschätzt wird als zum Zeitpunkt t1, differenzieren sich die Einschätzungen der Schüler aus. Dies kann so interpretiert werden, dass durch die auf die Gruppe der befragten Kinder zielende Aufklärungsmaßnahmen insofern Wirkung zeigten, dass sich lediglich beim Item „zu schnell fahren“ beim zweiten Messzeitpunkt eine geringere Einschätzung der Gefährlichkeit ergab und das Item „Fahrrad nicht verkehrssicher“ gleich bewertet wurde. Die drei nach Tiefenauswertung im Kreis Viersen gefährlichsten Ursachen werden in Ihrer Gefährlichkeit im zweiten Messzeitpunkt höher eingestuft, wobei die Veränderungen in den Ausprägungen der Skalenwerte lediglich in Relation zueinander, nicht aber in ihrer absoluten Höhe bewertet werden dürfen. Es lässt sich schließen, dass im Gegensatz zu den Erwachsenen - bei den befragten Kindern ein realistischeres und höheres Gefahrenbewusstsein geschaffen wurde.

## 8.6 Sach- und erlebnisbezogene Einstellungen zum Fahrradfahren

In Bezug auf die sach- und erlebnisbezogenen Einstellungen zum Fahrradfahren können die zum Erhebungszeitpunkt t1 mittels Faktorenanalyse extrahierten Faktoren auch für die t2-Daten bestätigt werden.

Danach können erneut die Items

- mit dem Fahrrad so schnell wie möglich fahren zu können
- mit dem Fahrrad Mutproben machen zu können
- mit dem Fahrrad gefährliche Situationen erleben zu können

<sup>8</sup> Der präziseren Vergleichbarkeit wegen wurden die t1-Skalenwerte auf die reduzierte Stichprobe angepasst.

- mit dem Fahrrad Wettrennen machen zu können

zum Faktor erlebnisbezogene Einstellung zum Fahrradfahren und die Items

- mit dem Fahrrad Freunde besuchen zu können
- durch das Fahrrad unabhängig von anderen Leuten zu sein
- durch das Fahrrad unabhängig vom Bus zu sein

zum Faktor sachbezogene Einstellung zum Fahrradfahren zusammengefasst werden.

Die erklärte Varianz ist mit 59 % sogar etwas höher als zum Zeitpunkt t1. Die Faktorenladungen<sup>9</sup> erweisen sich erneut als hoch (.814) bis durchschnittlich (.646) und die Kommunalitäten<sup>10</sup> liegen ebenfalls in einem zufriedenstellenden Bereich (.736 - .422).

Die Prüfung auf Unterschiede in den beiden Einstellungsbereichen im Zeitverlauf ergibt für die Skala „Erlebnisbezogene Einstellung zum Fahrradfahren“ keine signifikanten Unterschiede, wohl aber für die Skala „Sachbezogene Einstellung zum Fahrradfahren“. Diese ist zum Zeitpunkt t2 signifikant höher ausgeprägt als zum Zeitpunkt t1 ( $t = -2.9$ ,  $p = .004$ ,  $d = .2$ ). Dieser Befund passt zu der zuvor in Kapitel 2.3 gewonnenen Erkenntnis, dass die Bedeutung des Fahrrades offenbar geringer wird, je älter die Schüler werden. Signifikante Unterschiede zwischen den Kindern (10 – 11 Jahre) und den Jugendlichen (12 – 16 Jahre) der Stichprobe sind allerdings nicht vorhanden, so dass der vermutete Trend sich lediglich im Zeitverlauf abzeichnet. Erneut ist darauf zu verweisen, dass eine Follow up-Untersuchung geeignet wäre, Interpretationsansätze zu bestätigen oder zu verwerfen.

## 8.7 Verkehrsbezogenes Risikopotenzial der Schüler

Auch zum Zeitpunkt der zweiten Erhebung wurde der Schüler -Fragebogen mit einem Frageblock abgeschlossen, der ihre Einstellung zu 15 konkreten Risikoverhaltensweisen in Bezug auf das Fahrradfahren erfragte. Diese werden noch einmal wie folgt in Erinnerung gerufen:

Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, finde ich es ok, wenn ich...

...bei Rot über die Ampel fahre.

...auf dem Gehweg fahre, wenn ein Radweg vorhanden ist.

...mit Freunden nebeneinander fahre, auch wenn wir damit Fußgänger behindern.

...über einen Zebrastreifen fahre, ohne abzusteigen.

...losfahre, ohne vorher zu prüfen, ob mein Fahrrad verkehrssicher ist.

...mit meinen Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen mache.

...Freunde auf dem Gepäckträger mitnehme.

...im Dunkeln ohne Licht fahre.

...andere Fahrradfahrer nicht überholen lasse.

...auf der falschen Straßenseite fahre, damit ich mein Ziel schneller erreiche.

<sup>9</sup> Faktorenladung: Korrelation eines Items mit einem Faktor, als unterer Grenzwert für die Zuordnung eines Items zu einem Faktor gilt eine Korrelation von .300

<sup>10</sup> Kommunalität: Korrelation eines Items mit allen Faktoren, als unterer Grenzwert gilt hier eine Korrelation von .200

- ...große Gegenstände auf dem Gepäckträger transportiere, die nicht so gut befestigt sind.
- ...mit Kopfhörer und lauter Musik Fahrrad fahre.
- ...freihändig fahre.
- ...beim Fahrradfahren ein Handy oder Smartphone benutze.
- ...ohne Fahrradhelm fahre.

Erneut werden die Antworten der Schüler zu den 15 Items einen zweistufigen Clusterverfahren<sup>11</sup> unterzogen.

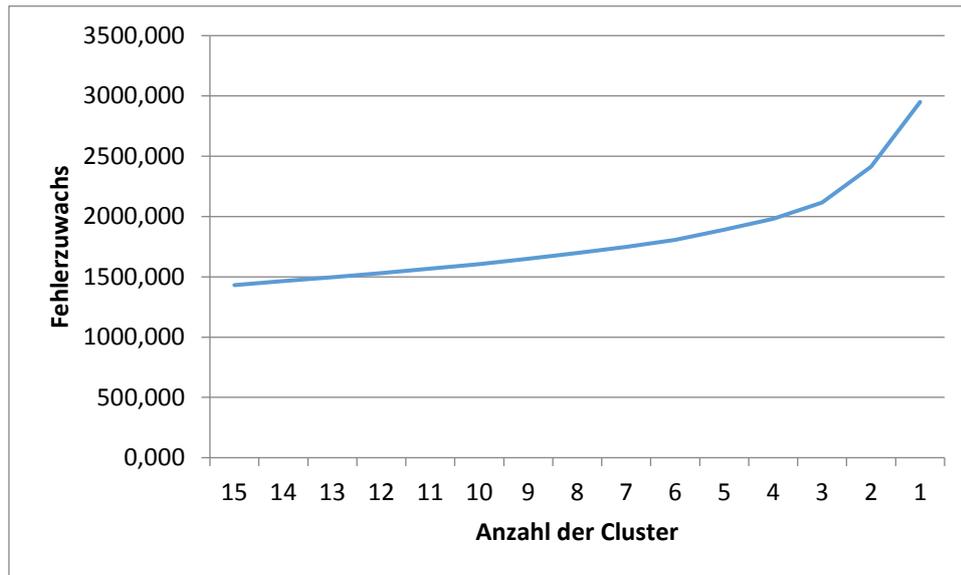


Abbildung 38: Fehlerzuwachs bei der Clusterbildung zu den Risikoverhaltensweisen beim Fahrradfahren. Anwendung des Elbow-Kriteriums, Quelle: DHPol.

Im Liniendiagramm lassen sich, ebenso wie schon bei den t1-Daten, zwei Knicke erkennen, und zwar im Übergang von vier zu drei Clustern und im Übergang von drei zu zwei Clustern. Da die Clusterbildung beim ersten Vorkommen eines sprunghaften Fehlerzuwachses abgebrochen werden sollte, wird eine 3-Cluster-Lösung angenommen und geprüft, ob sich die drei Cluster inhaltlich ebenso sinnvoll interpretieren lassen, wie bei der ersten Erhebung. Zunächst wird aber die vorgefundene 3-Cluster-Lösung mittels einer Clusterzentrenanalyse<sup>12</sup> verfeinert.

Wie sich aus Tabelle 10 ergibt, konnte mit der Clusterzentrenanalyse eine Optimierung in den Clusterzuordnungen der Schüler erzielen. Die grau schraffierte Diagonale zeigt die Fälle an, die mit beiden Verfahren ein und demselben Cluster zugeordnet werden konnte, auf Abweichungen weisen die übrigen Zellen hin. Wie schon in t1 zeigen sich zwischen hierarchischen Clusteranalyse und der Clusterzentrenanalyse hohe Übereinstimmungen, aber auch Verschiebungen von Fällen in andere Cluster. Die Clusterzentrenanalyse konnte somit das Clusterergebnis der hierarchischen Clusteranalyse deutlich optimieren.

<sup>11</sup> in Bezug auf Ausführungen zum Verfahren wird auf den Bericht zum Erhebungszeitpunkt t1 verwiesen

<sup>12</sup> in Bezug auf Ausführungen zum Verfahren wird auf den Bericht zum Erhebungszeitpunkt t1 verwiesen

Tabelle 10: Clusterzuordnung der Schüler im Vergleich der angewandten Clusterverfahren t2, Quelle DHPol

		Clusterzentrenanalyse		
		1	2	3
Hierarchische Clusteranalyse	1	69.9 %	8.8 %	21.3 %
	2	25.4 %	74.6 %	0.0 %
	3	2.9 %	0.0 %	97.1 %

Nach unterschiedlichen Mittelwertausprägungen in den einzelnen, in die Clusteranalyse eingeflossenen Risikovariablen differenziert, ergibt sich für Erhebungszeitpunkt 2 ein mit der ersten Befragung vergleichbares Muster. Auch hier lässt sich anhand der Profilverläufe (Abbildung 39) erkennen, dass Cluster 1 durchweg die höchsten, Cluster 3 durchweg die geringsten und Cluster 2 durchweg mittlere Werte aufweist. Erneut ist es also möglich, je ein Cluster mit hohem Risikopotenzial, mit mittlerem Risikopotenzial und mit geringem Risikopotenzial zu differenzieren.

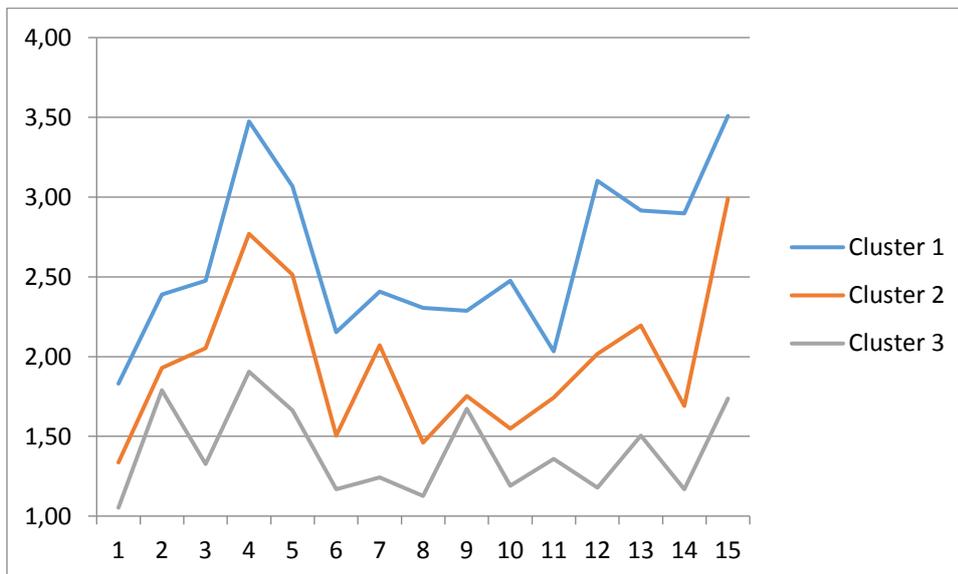


Abbildung 39: Mittlere Werte der 15 in die Clusterbildung einbezogenen Items für die 3-Cluster-Lösung in t2<sup>13</sup>, Quelle: DHPol

Werden allerdings die Differenzen der Item-Mittelwerte in t2 zu den Item-Mittelwerten in t1 betrachtet, so zeigt sich, dass diese in dem Cluster mit dem hohen Risikopotenzial überwiegend leicht bis mäßig gesunken sind, während die Skalenmittelwerte der anderen beiden Risikogruppen eher stabil geblieben sind oder sogar leicht angezogen haben (vgl. Abbildung 40). Dennoch ist nicht von der Hand zu weisen, dass nach wie vor drei klar voneinander differenzierbare Cluster existieren.

<sup>13</sup> Angesichts des Ordinalskalenniveaus der 15 Items müssten für das Liniendiagramm streng genommen die Mediane berechnet werden. Da sich mit diesen aber die Unterschiede zwischen den Clustern nur sehr grob darstellen lassen, wird für die Darstellung der Liniendiagramme auf das arithmetische Mittel zurückgegriffen und damit die Ordinalskalen einer gedanklichen Niveauproggression unterzogen, indem Gleichabständigkeit der Antwortalternativen unterstellt wird.

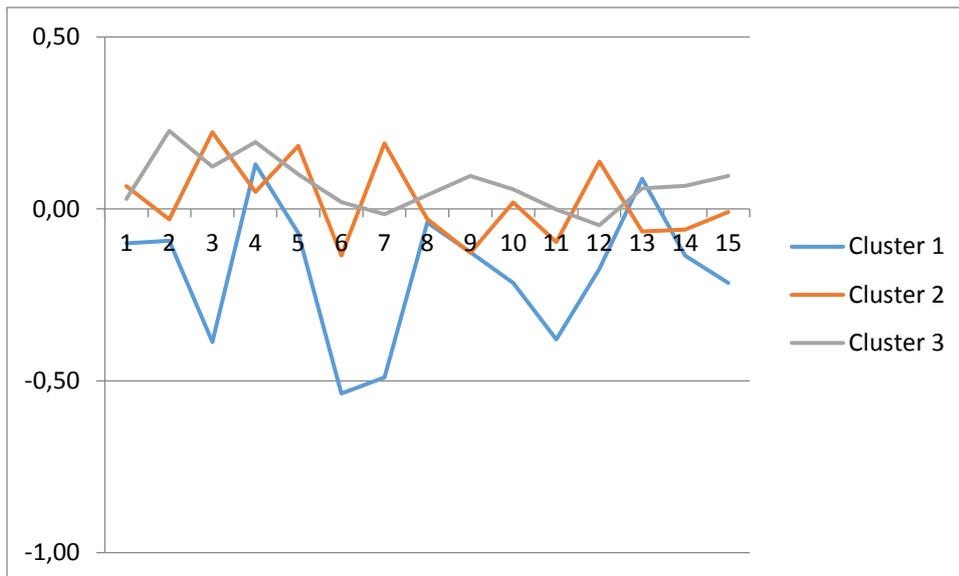


Abbildung 40: Differenzen der Mittelwerte der in die Clusterbildung einbezogenen Items im t1-t2-Vergleich, Quelle: DHPol

Insgesamt können 228 Schüler zu beiden Befragungszeitpunkten einem Cluster zugeordnet werden. Dies entspricht 81.4 % der reduzierten Gesamtstichprobe. Nachfolgend wird geprüft, ob es in der Zuordnung von Schülern zu einem Risikocluster im Zeitverlauf Verschiebungen gegeben hat.

Tabelle 11: Clusterzuordnung der Schüler im Vergleich der Befragungszeitpunkte t1 und t2. Häufigkeiten in %, Quelle: DHPol

		Clusterzuordnung in t1		
		Hohes Risiko	Mittleres Risiko	Geringes Risiko
Clusterzuordnung in t2	Hohes Risiko	66.7	31.5	<b>4.3</b>
	Mittleres Risiko	29.2	55.1	32.2
	Geringes Risiko	<b>4.2</b>	13.5	63.5

Es zeigt sich in Tabelle 11, dass hohe Anteile von Schüler, die bei der t1-Erhebung einem Cluster zugeordnet wurden, auch in t2 erneut in dieses Cluster passen. Allerdings sind auch Verschiebungen zwischen den Clustern zu verzeichnen. Die Verschiebung von Schülern mit hohem Risikopotenzial in t1 in das Cluster mit mittlerem Risikopotenzial in t2 dürfte nicht zuletzt damit zu erklären sein, dass das Gesamtrisiko dieser Gruppe, wie oben angeführt, gesunken ist, während es in den beiden anderen Gruppen im Wesentlichen gleich bleibt oder sogar ansteigt – wenn auch nur in minimalem Ausmaß. Aber immerhin bewegen sich die Risikoprofile aufeinander zu. In ähnlicher Weise können die Verschiebungen von Schülern der anderen beiden Cluster in benachbarte Risikogruppen erklärt werden. Nicht mit den sich angleichenden Risikoprofilen erklärbar sind hingegen die Verschiebungen zwischen dem Gering- und dem Hochrisikocluster. Jeweils fünf Schüler vollziehen im t1-t2-Vergleich einen Wechsel zwischen geringem und hohem bzw. hohem und geringem Risiko. Anhand der zur Verfügung stehenden Daten kann aber nicht abgeleitet werden, ob es sich hier um stimmungs- oder reifebezogene Schwankungen handelt oder ob sich hier nachhaltige Einstellungsänderungen abzeichnen.

Im Gegensatz zu den Befunden bei der ersten Erhebung ist die Zuordnung von Schüler zu den drei Clustern differenziert nach dem Geschlecht signifikant ( $\chi^2 = 8.4$ ,  $p = .02$ ,  $V = .2$ ). So sind signifikant mehr Mädchen im Cluster mit geringem Risikopotenzial vertreten, während Jungen häufiger dem Cluster mit

hohem Risikopotenzial angehören. Bezogen auf das Alter gehören signifikant mehr Kinder zwischen 10 und 11 Jahren dem Cluster mit geringem Risikopotenzial an, während Jugendliche hier signifikant seltener vertreten sind, leicht häufiger hingegen im Cluster mit mittlerem und dem hohem Risikopotenzial. Auch in Bezug auf die Unfallerfahrenheit gibt es auffällige Befunde: Schüler, die angeben, noch nie einen Fahrradunfall gehabt zu haben, befinden sich signifikant häufiger in dem Cluster mit geringem Risikopotenzial, während Schüler, die bereits einen Fahrradunfall hatten, häufiger im Cluster mit mittlerem Risikopotenzial vertreten sind. Schüler, die bereits mehrfach in Fahrradunfälle verwickelt gewesen sind, befinden sich häufiger in dem Cluster mit hohem Risikopotenzial ( $\chi^2 = 10.1$ ,  $p = .04$ ,  $V = .1$ ).

In Bezug auf die Einstellungen der Schüler zum Fahrradfahren ist festzustellen, dass die erlebnisbezogenen Erwartungen bei Schülern im Cluster mit hohem Risikopotenzial am höchsten und bei den Schülern im Cluster mit geringem Risikopotenzial am geringsten sind (Brown-Forsythe-Statistik<sup>14</sup> = 38.9,  $p < .001$ ). Die Mehrfachvergleiche mit dem Tamhane-T2-Test zeigen für alle paarweisen Vergleiche der Risikogruppen hochsignifikante Unterschiede. Auch bezogen auf die sachbezogene Einstellung zum Fahrradfahren lassen sich hochsignifikante Unterschiede nach der Clusterzugehörigkeit feststellen. Allerdings lassen sich diese inhaltlich nur schwer interpretieren, denn die sachbezogenen Erwartungen sind bei Schülern im Cluster mit mittlerem Risikopotenzial am höchsten und bei Schülern mit geringem Risiko am geringsten. Wie in t1 trägt die Skala somit trotz signifikanten Ergebnisses nicht zur Differenzierung der Risikogruppen bei. Zusammenfassend lassen sich die Cluster wie folgt beschreiben:

#### ***Cluster 1: Die Gruppe mit hohem Risikopotenzial***

- umfasst 59 Fälle und somit 21.1 % der reduzierten Gesamtstichprobe;
- Jungen gehören signifikant häufiger dieser Gruppe an;
- Jugendliche zwischen 12 und 16 Jahren sind leicht überrepräsentiert;
- es gibt signifikant häufiger mehrfache eigene Unfallerfahrungen
- die Mitglieder dieser Gruppe haben eine signifikant höhere erlebnisbezogene Einstellung zum Fahrradfahren.

#### ***Cluster 2: Die Gruppe mit mittlerem Risikopotenzial***

- umfasst 113 Fälle und somit 40.4 % der reduzierten Gesamtstichprobe;
- differenziert nach dem Geschlecht und nach den Altersgruppen ergeben sich keine Auffälligkeiten;
- es gibt signifikant häufiger eine eigene Unfallerfahrung;
- die Mitglieder dieser Gruppe haben in Relation zu den anderen Risikogruppen eine mittlere erlebnisbezogene Einstellung zum Fahrradfahren.

#### ***Cluster 3: Die Gruppe mit geringem Risikopotenzial***

- umfasst 95 Fälle und somit 33.9 % der reduzierten Gesamtstichprobe;
- Mädchen gehören dieser Gruppe signifikant häufiger an;
- Kinder zwischen 10 und 11 Jahren signifikant überrepräsentiert;
- die Mitglieder dieser Gruppe haben signifikant häufiger noch keine eigenen Unfallerfahrungen gemacht;
- die Mitglieder dieser Gruppe haben eine signifikant geringere erlebnisbezogene Einstellung zum Fahrradfahren.

---

<sup>14</sup> Asymptotisch F-verteilte Statistik, die bei Varianzheterogenität, also bei einem signifikanten Levene-Test dem F-Wert vorzuziehen ist.

Insgesamt lässt sich damit festhalten, dass die grundlegende Clusterstruktur sich zwischen den beiden Erhebungszeitpunkten nur wenig geändert hat. Wie berichtet, ist allerdings festzustellen, dass sich die Risikoprofile der drei Gruppen leicht angeglichen haben, wenngleich eine klare Gruppendifferenzierung nach wie vor möglich ist. Der Umfang der Gruppe mit hohem Risikopotenzial ist im t1-t2-Vergleich gewachsen (9.3 % in t1 vs. 21.1 % in t2), ebenso ist die Gruppe mit mittlerem Risikopotenzial größer geworden (32.9 % in t1 vs. 40.4 % in t2). Der Umfang der Gruppe mit geringem Risikopotenzial ist hingegen geringer geworden (42.5 % in t1 vs. 33.9 % in t2). Dabei sind mehr Jungen (relativ zum Umfang dieser Subgruppe) in die anderen beiden Cluster abgewandert als Mädchen, so dass für den Zeitpunkt t2 signifikante Geschlechtsunterschiede in der Clusterzuordnung festgestellt werden können, die zum Zeitpunkt t1 noch nicht vorhanden war. Es ist davon auszugehen, dass es sich hier um einen entwicklungsbedingten Prozess handelt, der sich auch in die Zukunft gerichtet weiter ausprägen wird.

## 8.8 Abschlussfrage

Abschließend wurden die Schüler bei der zweiten Erhebung gefragt, welche Wünsche sie an verschiedene Akteure im Zusammenhang mit ihrer Verkehrssicherheit als Fahrradfahrer haben. Nur vereinzelt äußern hier Schüler, sich bereits sicher genug zu fühlen.

### **Wünsche an eine verbesserte Wegesicherheit**

Mit Abstand am häufigsten wünschen die Schüler sich eine Verbesserung der infrastrukturellen Ausstattung ihres Wohngebietes. Vor allem werden hier mehr und bessere Radwege gefordert. Vereinzelt werden aber auch mehr bzw. bessere Ampelanlagen und Zebrastreifen sowie weniger Müll (Glas) auf den Radwegen als Wünsche benannt.

### **Wünsche an die Eltern**

Von ihren Eltern wünschen sich die Schüler vor allem Unterstützung. Neben dem Wunsch nach Hinweisen zur Verkehrssicherheit wird besonders oft geäußert, dass Eltern mit auf die Verkehrssicherheit des Fahrrades achten sollten und dies bei Defekten reparieren. Des Weiteren sollten sie darauf achten, dass ihre Kinder mit einem passenden Fahrradhelm ausgestattet sind und auf das Tragen des Helms achten bzw. daran erinnern. Außerdem wünschen sich viele Schüler, öfter gemeinsam mit den Eltern Fahrrad zu fahren.

### **Wünsche an die Freunde**

Von den Freunden wünschen sich viele Schüler, dass diese unter Beachtung der Verkehrsregeln fahren und sie nicht zu Risikoverhalten, Wettrennen oder Mutproben ermutigen oder drängen. Einige Schüler äußern, gerne häufiger mit den Freunden zusammen Fahrradfahren zu wollen.

### **Wünsche an die Schule**

Von der Schule wünschen sich die Schüler vor allem Fahrradständer auf dem Schulgelände. Daneben werden aber auch Schullotsen im Bereich der Schule gefordert sowie intensivere bzw. wiederholte Verkehrserziehung, Fahrtrainings und Fahrradprüfungen. Außerdem wird von einigen Schüler geäußert, dass es an der Schule einen Fahrradweg geben sollte.

### **Wünsche an die Polizei**

Von der Polizei wünschen sich die Schüler, dass diese mehr Präsenz zeigt und „für Sicherheit auf den Straßen“ sorgt. Vor allem wünschen sie sich aber mehr Kontrollen, vor allem im Bereich der Schule.

Einige Schüler wünschen sich außerdem mehr Kontrollen und Sanktionen für (rücksichtslose) Autofahrer; insbesondere Geschwindigkeitsverstöße werden hier betont.

### **Helmpflicht**

Kategorienübergreifend ist zu ergänzen, dass diverse Schüler in unterschiedlichen Kontexten die Helmpflicht für Fahrradfahrer thematisieren. So wird zuweilen von der Polizei eine Einführung der Helmpflicht erwartet, von Eltern wird gewünscht, dass diese an das Tragen eines Fahrradhelms erinnern, von Freunden wird gewünscht, dass diese ebenfalls einen Helm tragen und von der Schule wird eine Stärkung der Akzeptanz des Helmtragens erwartet. Wenngleich sich somit die diesbezüglichen Wünsche der Schüler auf einen einzigen Akteur richten, so wird doch deutlich, dass einen Teil von ihnen das Thema bewegt.

## 9 Konkrete Beispiele zur Reduktion von Fahrradunfällen anderer Städte

### 9.1 Berlin

Seit Juli 2014 existiert in Berlin die zentrale Fahrradstaffel (FaSta) der Polizei Berlin mit 20 Mitarbeiter/innen in Berlin Mitte. Beschlossen wurde diese in Kooperation vom Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Zu den vorrangigen Aufgaben der Fahrradstaffel zählen die Verkehrsüberwachung (in Früh- und Spätdiensten: Zweierteams) sowie Schwerpunktüberwachungen. Nach 15 Monaten Laufzeit zeigte sich bereits ein positiver Einfluss auf die Unfallhäufigkeit und Unfallschwere mit Radfahrerbeteiligung (Polizeimeldung vom 19.10.2015, Mitte).

Für die Wirkungsevaluation wurde ein Vorher-/ Nachher-Vergleich durchgeführt: als Kontrollbezirk diente Neukölln, d.h. hier war die Ausgangslage der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung eine ähnliche; im Vergleich zu Berlin Mitte war hier allerdings keine Fahrradstaffel im Einsatz. Im Zuge der Evaluation wurden über 500 Verkehrsteilnehmer befragt, über 14.000 Radfahrer beobachtet, 35.000 Ordnungswidrigkeiten untersucht und 4.100 Radverkehrsunfälle analysiert (UDV, 2016). Nach 2 Jahren Einsatz der Fahrradstaffel zeigte sich eine weitere Abnahme der Radfahrurfälle mit schwerem Personenschaden um 28%. An 28 von 32 Unfallschwerpunkten kam es zur Abnahme der Unfälle mit Radbeteiligung. Für diese Ergebnisse notwendig war die enorme Steigerung der erteilten Ordnungswidrigkeiten (UDV, 2016).

### 9.2 Krefeld

Auch Krefeld lag bis 1999 seit Jahren auf den letzten drei Rängen im landesweiten Vergleich der Kinderunfälle im Straßenverkehr in NRW (1999: 185 Kinderunfälle im Straßenverkehr). Trotz Bemühungen der Polizei und der Stadtverwaltung konnten keine Senkungen der Unfallzahlen erreicht werden. Aus diesem Grunde wurde das Forschungsprojekt „Fairkehr“ der Stiftung für Kriminalprävention (Münster), der ZEUS GmbH und des Lehrstuhls für Verkehrswesen der Ruhr-Universität Bochum gegründet. Hierzu wurden zunächst die polizeilichen Protokollbögen zu jedem Kinderunfall gesichtet und verschiedene Unfallklassen nach dem Alter der beteiligten Kinder gebildet. In diesem Schritt konnten keine örtlich begrenzten Unfallschwerpunkte ausgemacht werden, sodass die Protokollbögen ein weiteres Mal analysiert wurden, dieses Mal unterteilt hinsichtlich der Unfallursachen. Zusätzlich wurde ein Teil der bereits verunfallten Kinder erneut zum Unfallhergang befragt. Ebenso dienten videogestützte Beobachtungen des Verkehrsverhaltens der Krefelder Kinder der Identifikation von drei Haupt-Risikofaktoren: Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge, unangepasste Geschwindigkeiten und fehlende Querungsmöglichkeiten (Ruhr-Universität Bochum, Abteilung Verkehrswesen, 1998 - 1999).

Ausgehend dieser Analyse leiteten die Verantwortlichen ein Maßnahmenpaket ab (vgl. Abbildung 1), das besonders auf die Berichterstattung über das Projekt in den Medien abzielte. Weitere Maßnahmen lassen sich bei Könner (2007) finden. Im ersten Halbjahr der Kampagne ging eine vermehrte mediale Präsenz mit vermehrtem Rückgang der Unfälle einher. Zwar ist ein kausaler Schluss hier nicht vertretbar, dennoch sind die Zusammenhänge unverkennbar. Außerdem konnten vermehrte Geschwindigkeitsüberwachungen mit einer Abnahme der Fußgängerunfälle von Kindern um 53% und der Fahrradunfälle mit Kindern um 20.6% in Einklang gebracht werden. Ein Jahr nach Beginn des Handlungsrahmenkonzeptes ging die Zahl der Kinderunfälle auf den geringsten Wert seit Beginn der statistischen Erfassung 1953 zurück. Trotzdem bildeten die älteren Kinder der weiterführenden Schulen noch immer die Sorgengruppe. Die positive Wirkung der Maßnahmen war hier ein Jahr nach Projektstart noch nicht

angekommen, sodass empfohlen wurde, vermehrt auf Education-Maßnahmen (z.B. Fahrradtrainings) zu setzen (Magiera, Pressestelle ZEUS GmbH, 2001).



Abbildung 41: Maßnahmenpaket des Projektes „Fairkehr“ in Krefeld, Quelle: KPB Krefeld

Auch im Jahr 2003 wies das Unfallgeschehen mit aktiver Kinderbeteiligung mit 108 Unfällen weiterhin eine fallende Tendenz auf, sodass Krefeld hinsichtlich der Verkehrsunfälle mit aktiver Kinderbeteiligung besser abschnitt als der Landesschnitt. Die Verkehrsunfälle mit fahradfahrenden Kindern konnten besonders auf den Unfalltyp 342 (Radfahrer auf dem falschen Radweg) zurückgeführt werden und waren damit, ähnlich wie auch 2001, wieder die häufigste Unfallursache der fahradfahrenden Kinder. Die Gruppe der älteren Rad fahrenden Kinder war allerdings weiterhin stark gefährdet. Diese Auffälligkeiten konnten mit den fehlenden Education-Maßnahmen in dieser Zielgruppe in Einklang gebracht werden (Zeus GmbH, 2004).

Im Jahr 2004 kam es zu einer erneuten Evaluation des Projektes. Dabei sahen 84% der N = 756 Befragten die Maßnahmen von „Fairkehr“ als „sinnvoll“ an. 2008 kam es zur Neuauflage der Befragung. Dieses Mal wurden Schüler der sechsten Klasse befragt. 2/3 der Schüler gaben hierbei an, das Projekt zu kennen. Im Vorjahr betrug der Wert sogar 75%, so dass empfohlen wurde, Werbeträger, Plakate und Spannbänder wieder vermehrt in den Fokus der Aufmerksamkeit rücken. Am Positivsten bewerteten die Schüler die Schaffung von Tempo-30-Zonen (80%), Radarkontrollen (65%) sowie die Knöllchenkarte für Falschparker (55%). 25% aller Schüler gaben Änderung im Fahrverhalten gegenüber den letzten Jahren an. 40% nahmen eine verstärkte Verkehrsüberwachung während der letzten Zeit wahr. Ebenso überprüft wurde im Zuge der Interviewbefragung mit den Schülern das Verkehrswissen. Dabei kannten circa 30% der Schüler das Rechtsfahrgebot bei beiderseitigen Radwegen nicht (Gefälle: Gymnasium: 83% kennen Rechtsfahrgebot; Hauptschule: nur ca. 57%). Ähnliche Ergebnisse konnten auch in Bezug auf die Fahrradhelmnutzung festgestellt werden: 55% Helmträger Gymnasium, 24% Realschule, 19% Hauptschule, 36% Gesamtschule. Eine mögliche Verknüpfung lässt sich hier zu sozioökonomischen Faktoren ziehen.

Die Bilanz für 2016 schmälert die Erfolge des Projektes in keiner Weise: auf der Liste stehen „nur“ 70 Kinderunfälle. Damit wurde seit 1999 das beste Ergebnis erzielt und die Unfallzahlen in der Altersgruppe der Kinder bis 14 Jahre halbiert (Hülsmann, 2016).

### 9.3 Heidelberg

Auch die Stadt Heidelberg hat eine Präventionskampagne zur Reduzierung von Radfahrernfällen gegründet („aktion plus 5“). Dabei fokussiert sich die Kampagne explizit auf die Verhaltensänderung von Radfahrern und nicht auf Engineering-Maßnahmen. Zum Start des Projektes 2014 wurde eine Auftakt-Pressekonferenz veranstaltet sowie ein einminütiger Film (verfügbar unter [www.aktionplus5.de](http://www.aktionplus5.de)) samt abschließenden Appell des Oberbürgermeisters produziert. Zudem wurde mit Werbeplakaten und -bannern, Denkmäler-Aktionen und einer eigenen Homepage (inklusive Gewinnspiel) für das Projekt geworben. Die Radunfälle im 1. Halbjahr 2016 betragen 137, was einer Senkung von 15.4% im Vergleich zum Vorjahreswert entspricht. Auch die Zahl der Verunglückten nahm mit 19.2% im Vergleich zum Vorjahreswert enorm ab ([www.aktionplus5.de](http://www.aktionplus5.de), Polizeipräsidium Mannheim, Stand: Oktober 2014).

### 9.4 Weitere Projekte zur Erhöhung der Radfahrsicherheit

Neben den o.g. Projekten gibt es verschiedene weitere in Städten auch außerhalb Deutschlands, die sich des Themas der Radfahrsicherheit angenommen haben. Einige von diesen wurden beispielsweise in EU-Projekt BIKE PAL (2018) zusammengefasst und bewertet. Unter anderem werden hier nationale und internationale best-practice-Ansätze dargestellt und Informationsmaterial für Radfahrer zur Verfügung gestellt.

## 10 Fazit

Im Rahmen des 18-monatigen Forschungsprojektes VORKIDS wurden die Unfälle Rad fahrender Kinder im Kreis Viersen und die dazu führenden Faktoren eingehender untersucht. Es konnten wichtige Impulse durch die durchgeführten internen und externen Veranstaltungen gegeben werden. Insbesondere konnte erreicht werden, dass die Problematik der hohen Unfallzahlen aufgegriffen und sich die operativen Maßnahmen hieran ausrichteten.

Im Bereich der theoretischen Erklärungsansätze zeigen Studien auf, dass die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel sowohl für schulische und ähnliche Verpflichtungen, als auch im Freizeitkontext, abhängig von den infrastrukturellen und geografischen Bedingungen des Wohnortes, bei Kindern ab einem Alter von zehn Jahren allgemein stark ansteigt. Die aktive Nutzung insgesamt beginnt jedoch bereits deutlich früher mit einem durchschnittlichen Einstiegsalter von vier Jahren.

Entsprechende Nutzungsaspekte und die damit verbundene, mit steigendem Lebensalter zunehmende Häufigkeit der Konfrontation von Kindern und Jugendlichen mit potentiell gefährlichen Verkehrssituationen, bilden einen potentiellen Wirkfaktor im Kontext der theoretischen Erklärungsansätze zur Häufung von Radfahrunfällen im Kindes- bzw. Jugendalter.

Erschwert werden diese demografischen und nutzungsbezogenen Ansätze, durch verschiedene, entwicklungsbezogene Defizite kindlicher Kognitions- und Verhaltensleistungen mit potentiell negativen Einflüssen auf adäquates Verkehrsverhalten, insbesondere bei Konfrontationen mit herausfordernden Verkehrssituationen.

Beide beschriebenen Aspekte bilden, neben vielen weiteren möglichen Einflussfaktoren, Ansatzpunkte zur Erklärung von Radfahrunfällen im Kindesalter und sollten daher sowohl in der Verkehrserziehung an Kindergärten, Schulen und im häuslichen Umfeld, als auch im Rahmen der Entwicklung und Umsetzung behördlicher Maßnahmen gegen Fahrradunfälle mit Kindern und Jugendlichen in Betracht gezogen werden.

Für den Kreis Viersen lässt sich aufgrund der Erkenntnisse aus der Tiefenanalyse ein klares Unfallprofil erkennen. Es zeigt sich, dass Jungen grundsätzlich häufiger verunfallen, was sich insbesondere auch mit der häufigeren Nutzung des Rades als Fortbewegungsmittel erklären lässt. In absoluten Zahlen passieren in den Orten bzw. Ortsteilen Viersen, Willich und St. Tönis die meisten Unfälle. Stellt man jedoch die Einwohnerzahlen der Kinder in Relation zu den Unfällen, wird deutlich, dass bestimmte Orte bzw. Ortsteile überdurchschnittlich mehr betroffen sind. Insbesondere die Orte Breyell, Kempen, Bracht und Grefrath belegen auf dem Risikoindex hohe Werte. Weiterhin lässt sich festhalten, dass sich die meisten Unfälle wohnortnah ereignen, also im direkten Umkreis um das (elterliche) Wohnhaus und nicht auf Straßen außerhalb des Ortes.

Zeitlich gesehen können die Unfälle in den Sommermonaten, dabei während der Schulzeit und insbesondere am Montagen und Donnerstagen verortet werden. Dies zeigt die erhebliche Bedeutung der Schulwegunfälle am Gesamtunfallgeschehen. Auch die unfallträchtigen Tageszeiten zwischen 07.00 und 08.00 Uhr sowie nachmittags nach Schulschluss unterstreichen die Gewichtigkeit der Schulwegunfälle deutlich, die über die Hälfte Gesamtunfälle ausmachen.

Bei der Verursachung der Unfälle zeigt sich ein nahezu gleiches Verhältnis zwischen Kraftfahrzeugführern und den Rad fahrenden Kindern. Dabei sind neben anderen Fehlern insbesondere Abbiege- und Vorfahrtsunfälle sowie die Nutzung falscher Straßenseiten und die Einfahrt in den fließenden Verkehr hauptursächlich für die Radfahrunfälle von Kindern. In knapp der Hälfte der Unfälle war ein Radweg vorhanden und wurde in 2/3 dieser Fälle verkehrskonform genutzt.

Mit zunehmender Alter steigt die Mobilisierung, dieses schlägt sich auch in den Unfallzahlen nieder. Der Peak ist dabei mit dem 13. Lebensjahr erreicht, erst mit Erreichen des 14. Lebensjahres gibt es wieder eine sinkende Tendenz. Eine abnehmende Tendenz mit steigendem Alter zeigt sich leider bei der Helmtragequote der verunfallten Kinder; diese sinkt kontinuierlich von 68,18 % mit 10 Jahren auf 3,33 % mit 14 Jahren.

Besonders erwähnenswert ist die Tatsache, dass in drei Viertel der Unfälle kein beidseitiger Sichtkontakt geherrscht hat; in der Hälfte der Fälle sogar überhaupt kein Sichtkontakt. Neben der Tatsache, dass Kinder mit ihrer geringeren Körpergröße schwerer zu sehen sind, ist insbesondere der bauliche Aspekt in weiteren Verlauf zu untersuchen, denn Sicht Hindernisse wurden nur in 10% durch die aufnehmenden Beamten festgestellt oder ausgeschlossen.

Zusammenfassend wurden Faktoren identifiziert, die das Risiko von Rad fahrenden Kindern an einem Unfall beteiligt zu sein, erhöhen. Im baulichen Bereich sind dieses sind Fahrten innerhalb geschlossener Ortschaften, dabei insbesondere Durchgangsstraßen oder die Befahrung von Knoten/ Kreuzungen, insbesondere die geradeaus befahren, durch Vorfahrtszeichen oder durch Rechts-vor-Links geregelt sind, die über einen auf der linken Seite angelegten Radweg verfügen oder bei den denen die Kinder entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fahren.

Weitere Faktoren, die im Bereich der Verkehrsüberwachung kontrolliert werden können, sind der Schulweg, die verbotswidrige Nutzung des Gehwegs bzw. die Nutzung des Radweges entgegen der vorgeschriebenen Richtung, sowie allgemein die Geschwindigkeit der Autofahrer.

Für den Bereich Verkehrserziehung/ Prävention erhöht das Nichttragen des Fahrradhelmes die Schwere der Verletzung. Weiterhin zeigt sich, dass das Fehlen des gegenseitigen Sichtkontaktes, ein nicht an die Körpergröße des Kindes angepasstes Fahrrad, das gemeinsame Fahren von Kindern in der (Peer)Gruppe und generelle in dem jungen Alter begründete entwicklungs motorische Defizite und kognitive Überlastungen in unübersichtlichen Verkehrssituationen dazu beitragen, das Risiko an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein, erhöhen. Zusätzlich ist die Tatsache im Bereich der Verkehrsaufklärung Rechnung zu tragen, dass Unfälle nicht bei Nacht und Regen, sondern bei gutem Wetter und am Tag geschehen.

Auf operativer Ebene fanden sich die im Planungsworkshop erarbeiteten Maßnahmen bereits in den Aktivitäten des Sicherheitsprogramms wieder oder wurden durch das Projekt VORKIDS aufgenommen und umgesetzt.

Anhand der genannten „best-practice-Städte“ lässt sich erkennen, dass auch andere Städte von ähnlichen Problematiken betroffen sind. Die Erfolge der genannten Projekte, die durchaus auf kostensparende Maßnahmen und besonders auf die Hilfe von Öffentlichkeits- und Pressearbeit bauen, konnten jeweils eine Reduktion der Verkehrsunfallzahlen von Radfahrern bzw. Kindern bedingen. Das lässt den Schluss zu, dass auch das Projekt „VORKIDS“ Vergleichbares erreichen kann.

## 11 Empfehlungen

Auf Grundlage der vorangestellten Ergebnisse der wissenschaftlichen Untersuchung der Radfahrunfälle der 10-14 jährigen Kinder im Kreis Viersen ergeben sich wesentliche Handlungsfelder, aus denen Handlungsempfehlungen abgeleitet und die im weiteren Verlauf umgesetzt werden sollten.

Nachfolgende Empfehlungen sollen einen ganzheitlichen Ansatz bieten, das aufgezeigte Problem detaillierter zu erkennen, Entwicklungen abschätzen zu können und Maßnahmen präventiver und repräsentativer Art zu treffen.

- Lagebild
  - Aufgrund der fehlenden kartographischen Auswertungs-/ Visualisierungsmöglichkeiten des in der KPB genutzten Auswertungstools VevaEx wird empfohlen die Software EUSKa zu nutzen, die excel-basierte eigene Auswertungsmatrix kann ggfls. redundant weiter betrieben werden.
  - Zur Weiterführung der Tiefenanalyse der Radfahrunfälle der Zielgruppe wird empfohlen, die kreisspezifischen unfallbegünstigen Risikofaktoren weiter aufzuklären, um passgenaue, effektive und effiziente Verkehrssicherheitsmaßnahmen ableiten zu können. Hierbei sind auch subjektive Daten (siehe generelle unfallbegünstigende Faktoren, z.B. Gruppenfahrten) zu erfassen. Dies kann beispielsweise durch einen angepassten Fragebogen erfolgen, der auf der Grundlage der Ergebnisse der beiden Masterarbeiten fußt und durch das Verkehrskommissariat postalisch zugestellt wird.
  - Die bereits in der Tiefenanalyse erarbeiteten Verhältniszahlen (insbesondere der Risikoindex bezogen auf Ortsteile, ggfls. auch auf Schulen oder Schulzentren) sollte weitergeführt werden.
  - Die Qualität der Verkehrsunfallaufnahmen sollte erhöht werden, insbesondere die Signierung als „Schulwegunfall“ sollte durch die Sachbearbeitung überprüft und ggfls. ergänzt werden.
- Engineering
  - Die bereits eingerichtete Kinder-Unfallkommission sollte ausgebaut werden. Hierbei sollten u.a. die festgestellten Sichtbehinderung, bzw. die Gründe, warum in vielen Fällen kein zweiseitiger Sichtkontakt hergestellt werden konnte, überprüft werden. Auch mögliche spezifische Lösungen für Sonderbeschilderungen, Signalisierungen, Markierungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit oder zur Wahrnehmung eines Verstoßes durch den Verkehrsteilnehmer sollte in der Kommission überdacht werden.
  - Die Unfallkommissionsarbeit sollte intensiviert und abgestimmt werden. Als Beispiel sei hier der Willicher Kreisverkehr genannt, dessen bauliche Veränderung offenbar ohne Anhörung oder Beteiligung der Unfallkommission vorgenommen wurde.
  - Die Verkehrsschauen sollten - im Sinne des Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen - abweichend vom 2- bzw. 4-jährigen Turnus der Regelverkehrsschauen auf besonders belasteten Schulwegen häufiger durchgeführt werden
  - Die generelle Reduzierung der Geschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 würde dazu beitragen, dass Kinder im Straßenverkehr rechtzeitig erkannt und damit Unfälle vermieden werden, insbesondere auch auf den unfallträchtigen Durchgangs-/ Hauptstraßen.

- Enforcement
  - Die bereits erfolgte Intensivierung der repressiven Maßnahmen entspricht den Wünschen der Teilnehmer an der Erwachsenen- und der Kinderbefragung. Angeregt wird die Einführung eines Verfolgungsindex in Bezug auf die Zielgruppe, ggfls. aufgeteilt in für falsches Verhalten von und gegenüber Radfahrern.
  - Die im Kreis Viersen verwandte Methode der Versendung und Nachverfolgung der sog. Elternbriefe trägt den Ergebnissen der Befragung Rechnung, wonach die Eltern zu allererst als Verantwortliche für das Verkehrsverhalten der Kinder angesehen werden.
  - Die operativen Kräfte müssen weiter über Ursachen, Bedeutung und Wirkungszusammenhänge mit der aktuellen Problemlage informiert bleiben. Dieses Wissen ist Grundvoraussetzung für jegliche verkehrsdidaktische Gesprächsführung. Grundsätzlich ist für diesen Bereich die Verkehrsüberwachung mit anschließendem Gespräch zu favorisieren. Dies gilt auch und insbesondere für in diesem Bereich eingesetzte Fremdkräfte (Kontingenteinsätze).
  - Für die bereits im Sicherheitsprogramm dargelegten Aktivitäten sollte der Schwerpunkt auf die Schulwegsicherung vom Quellverkehr bis zu Schule gesetzt werden. Hierbei kommt der directionsübergreifenden Zusammenarbeit besondere Bedeutung zu. Gemeinsame Aktionen an den Hauptunfalltagen und zu den Hauptunfallzeiten unter Einbindung der Verkehrssicherheitsberater im Bereich des Quellverkehrs, von Verkehrsüberwachung auf dem jeweiligen Schulweg (durch die DirGE, den Verkehrsdienst oder unter Einbindung der Überwachungskräfte des Kreises) und die „klassische“ Schulwegsicherung durch den Bezirksdienst an der Schule scheinen nach den bisherigen Erkenntnissen der Tiefenanalyse das effektivste Mittel im Bereich Enforcement zu sein.
  - Fahrradstreifen (etwa als Kontingenteinsatz der Bereitschaftspolizei oder durch eigene Kräfte aus GE oder V) sollten so häufig wie möglich durchgeführt werden, auch dies korrespondiert mit den Anregungen aus den Fragebogenaktionen.
- Education
  - Die intensive Verkehrssicherheitsberatung der Zielgruppe und deren Eltern dürfte das Kernelement im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung sein.
  - Je nach Ergebnis des weiteren Lagefortschreibung und des ortsteil- und/oder schul-/ schulwegbezogenen Risikoindexes können Präventionsaktivitäten zu den einzelnen Ortsteilen/ Schulen implementiert werden. Entsprechende Aktivitäten sollten einen lokalen, identitätsstiftenden Charakter aufweisen. Die Zusammenarbeit mit den Schulen und deren Unterstützung zu einzelnen geplanten Kampagnen (Beispiel: Schulhelm mit Schullogo o.ä.) und den Bezirksbeamten erscheint hier sinnvoll.
  - Sofern nicht vorhanden, sollten die einzelnen Schulen Schulwegpläne erstellen (lassen).
- Presse-/ Öffentlichkeitsarbeit
  - Nach innen: die eingesetzten Kollegen müssen umfassend über die Lagebilder, Problemlagen und neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse informiert werden (siehe oben).
  - Nach außen:
    - Die öffentlichkeitswirksamen Veranstaltungen sollten in regelmäßigen Abständen wiederholt werden. Die Einbindung von Schulklassen (Veranstaltung Kempener Buttermarkt) hat sich hierbei bewährt.
    - Alle durchgeführten Aktivitäten sollen veröffentlicht werden. Der Bekanntheitsgrad der „Marke“ VORKIDS ist damit zu steigern. Das von der örtlichen

Pressestelle einzelnen Medien eingeräumte „Exklusivrecht“ behindert offenbar eine effektive projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit und führt dazu, dass die Menschen für das Verkehrsrisiko Rad fahrender Kinder einerseits und individuelle Präventionsmöglichkeiten andererseits während der Projektlaufzeit nicht hinreichend sensibilisiert werden konnten, wie sich aus der Auswertung der Erwachsenenfragebögen in t2 ergeben hat.

- Partnerschaften
  - Weitere Chancen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der Zielgruppe können in der Intensivierung der Partnerschaft mit Gemeinden und Kommunen und den Schulen liegen. Insbesondere nach einer Identifizierung von besonders belasteten Schulwegen oder Schul(zentr)en (s. oben Risikoindex) sollten entsprechende Kooperationen proaktiv gesucht werden.
  - Vorgeschlagen wird, für die Weiterführung von VORKIDS gegebenenfalls ein „Leuchtturmprojekt“ statt eines weiteren Ausrollens auf den gesamten Kreis zu favorisieren. Hierzu scheint sich nach den Auswertungen der Kreispolizeibehörde, aber auch der tieferen Auswertung im Rahmen des DHPol-Projektteams und der beiden Masterarbeiten mit zielgruppenspezifischen Verhältniszahlen die Stadt Kempen anzubieten, zumal dort die zweite Veranstaltung erfolgreich verlaufen und von Repräsentanten der Stadt Kempen Bereitschaft zur des Projektes signalisiert worden ist.

## Quellen

- Berlin, L., Bohlin, G., & Rydell, A.-M. (2003). Relations Between Inhibition, Executive Functioning, and ADHD Symptoms: A Longitudinal Study from Age 5 to 8 ½ Years. *Child Neuropsychology*, 9(4), S. 255-266.
- BIKE PAL (2018): Promoting best practice in cycling safety Verfügbar unter: <https://etsc.eu/projects/bike-pal/>
- Ellinghaus, D., & Steinbrecher, J. (1996). *Kinder in Gefahr – Eine internationale vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr* (Uniroyal-Verkehrsuntersuchung, 21). Hannover: Uniroyal.
- Engelhardt, K., Follmer, R., Hellenschmidt, J., Kloas, J., Kuhfeld, H., Kunert, U., & Smid, M. (2002). Mobilität in Deutschland. *Internationales Verkehrswesen*, 54, 206-209.
- Flade, A. & Limbourg, M. (1998). *Das Hineinwachsen in die motorisierte Gesellschaft*. Darmstadt: IWU.
- Follmer, R., Gruschwitz, D., Jesske, B., Quandt, S., Lenz, B., Nobis, C. & Mehlin, M. (2010). Mobilität in Deutschland 2008. *Methodenbericht. Bonn und Berlin*.
- Funk, W. (2010). Kinder als Radfahrer in der Altersstufe der Sekundarstufe I. In Deutscher Verkehrssicherheitsrat (Hrsg.), *Risiko raus!* (S. 39-71). Bonn.
- Funk, W., Faßmann, H., Büschges, G. (2002). *Beteiligung, Verhalten und Sicherheit von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr*. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M, Mensch und Sicherheit, 138).
- Gesthüsen, Carsten (2018): Verkehrsunfallbegünstigende und -verursachende Faktoren bei Fahrradunfällen von Kindern am Beispiel des Kreises Viersen. Eine vergleichende Datenanalyse. Masterarbeit, Deutsche Hochschule der Polizei
- Goebels, Sebastian (2017): Eine Untersuchung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Unfalllage von Fahrrad fahrenden Kindern im Kreis Viersen. Masterarbeit, Deutsche Hochschule der Polizei
- Groß, S. & Freyer, W. (2015). *Mobilitäts- und Verkehrsverhalten von Jugendlichen*. Dresden: Technische Universität, Fakultät Verkehrswissenschaften.
- Hülsmann, M. (2016). Top-Ergebnis: Krefelder Fairkehr verzeichnet weniger Kinderunfälle in 2016. Verfügbar unter: [www.krefelder-fairkehr.de/?p=1720](http://www.krefelder-fairkehr.de/?p=1720)
- Klinger, T. (2017). *Städtische Mobilitätskulturen und Wohnumzüge*. Wiesbaden: Springer.
- Kloas, J. & Kuhfeld, H. (2006). Fußgänger- und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung. *DIW Wochenbericht*, 73( 44), S. 625-631.
- Limbourg, M. (1997). Kinder unterwegs im Verkehr – Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kindesalter. *Verkehrswachtforum* (3). Meckenheim: Deutsche Verkehrswacht.
- Limbourg, M. (2010). Kinder unterwegs im Straßenverkehr. *Prävention in NRW*. Düsseldorf: Unfallkasse Nordrhein-Westfalen.
- Nigg, J. T. (2006). Temperament and developmental psychopathology. *Journal of Child Psychology and Psychiatry*, 47(3/4), S. 395-422.

Polizeimeldung (2015). Fahrradstaffel der Polizei Berlin – Erste Ergebnisse. Verfügbar unter: [www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/pressemitteilung.386778.php](http://www.berlin.de/polizei/polizeimeldungen/pressemitteilung.386778.php)

Richter, S., Schlag, B., & Schupp, A. (2006). Zum Einfluss entwicklungspsychologischer Besonderheiten des Kindes- und Jugendalters auf die Unfallgefährdung. In B. Schlag, D. Roesner, H. Zwipp, & S. Richter (Hrsg.), *Kinderunfälle – Ursachen und Prävention* (S.25–35). Wiesbaden: GWV Fachverlage GmbH

Ruhr-Universität Bochum: Reduzierung von Kinderverkehrsunfällen in der Stadt Krefeld (1998-1999). Verfügbar unter: <http://www.ruhr-uni-bochum.de/ecopsy/projekte/krefeld>

Schlag, B., Roesner, R, D., Zwipp, H. & Richter, S. (Hrsg.) (2006): *Kinderunfälle, Ursachen und Prävention*. Opladen: Leske + Budrich Verlag.

Tully, C. & Baier, D. (2018). Mobilitätssozialisation. In O. Schwedes (Hrsg.). *Verkehrspolitik*. Wiesbaden: Springer.

Uhr A. (2015). *Entwicklungspsychologische Grundlagen: Überblick und Bedeutung für die Verkehrssicherheit*. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Unfallforschung der Versicherer (2016). Zwei Jahre Fahrradstaffel der Polizei in Berlin: Große Akzeptanz. Verfügbar unter: <https://udv.de/medien/mitteilungen/zwei-jahre-fahrradstaffel-der-polizei-berlin>

Welsh, M. C., Pennington, B. F., & Groisser, D. B. (1991). A normative-developmental study of executive function: A window on prefrontal function in children. *Developmental Neuropsychology*, 7(2), S. 131-149.

ZEUS GmbH (2004). Reduzierung von Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung in der Stadt Krefeld – Evaluation der Maßnahmen für das Jahr 2003.

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Radfahrunfälle im Kreis Viersen nach Zielgruppen im Kreis Viersen, Quelle: DHPol .....	9
Abbildung 2: Radfahrunfälle mit Personenschaden nach Zielgruppen im Kreis Viersen, Quelle: DHPol	9
Abbildung 3: Radfahrunfälle der Zielgruppe 10-14 Jahre, Quelle: DHPol.....	10
Abbildung 4: Radfahrunfälle mit Personenschaden der Zielgruppe 10-14 Jahre, Quelle: DHPol .....	10
Abbildung 5: VHZ-Rangplatz KPB Viersen im NRW-Vergleich, Quelle: DHPol.....	11
Abbildung 6: VHZ Rad fahrende Kinder (10-14 Jahre) in der VG 2, Quelle: DHPol .....	12
Abbildung 7: Ideensammlung zur Beteiligung externer Partner während des WPT, Quelle: DHPol ....	13
Abbildung 8: Teilnehmer des Planungswshops, Quelle: KPB Viersen.....	14
Abbildung 9: Expertenrunde am Kick-off-Tag, Quelle: KPB Viersen .....	15
Abbildung 10: Werbung für den Fragebogen im WDR-Fernsehen, Quelle: WDR.....	15
Abbildung 11: Helmübergabe im Kreishaus, Quelle: KPB Viersen .....	16
Abbildung 12: "Jünter" mit Fahrradhelm, Quelle: KPB Viersen .....	16
Abbildung 13: VORKIDS-Orakel zur WM, Quelle: KPB Viersen.....	17
Abbildung 14: Prof. Bresges während der Beobachtungsstudie, Quelle: KPB Viersen.....	17
Abbildung 15: VORKIDS-Risikoindex, Quelle: DHPol .....	22
Abbildung 16: Kinder-Fahrrad-Unfälle im Kreis Viersen; Quelle: DHPol.....	23
Abbildung 17: Beispielausschnitt Viersen, Quelle: DHPol.....	24
Abbildung 18: Unfälle im Entfernungsbereich, Quelle: DHPol.....	24
Abbildung 19: VU im Jahresverlauf 2015-2017, Quelle: DHPol.....	25
Abbildung 20: VU im Wochenverlauf 2015-2017, Quelle: DHPol .....	26
Abbildung 21: VU im Tagesverlauf 2015-2017. Quelle: DHPol .....	26
Abbildung 22: Verursacher/ Opfer der Zielgruppe, Quelle: DHPol .....	27
Abbildung 23: Ursache fremdverschuldeter Unfälle, Quelle: DHPol .....	28
Abbildung 24: Ursachen selbstverschuldeter Ursachen, Quelle: DHPol .....	28
Abbildung 25: Altersverteilung der verunfallten Kinder, Quelle: DHPol.....	29
Abbildung 26: Anzahl der verbotswidrigen Nutzung von Geh- und Radwegen für den Zeitraum 01.2015-06.2018, Quelle: DHPol .....	30
Abbildung 27: Helmtragequote nach Alter für die Jahre 01.2014 - 04.2017, Quelle: DHPol.....	30
Abbildung 28: Unfallbegünstigende Risikofaktoren, Quelle: DHPol .....	33
Abbildung 29: Alter der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol .....	43
Abbildung 30: Bislang höchster Schulabschluss der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol .....	45
Abbildung 31: Berufsausbildung der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol .....	46
Abbildung 32: Skala der schwerwiegendsten Unfallursachen aus Bevölkerungssicht. Ergebnis der Paarvergleiche, Quelle: DHPol.....	53
Abbildung 33: Alter der befragten Schüler zum Zeitpunkt t2, Quelle: DHPol.....	58
Abbildung 34: Alter der Geschwister der befragten Schüler, Quelle: DHPol .....	59
Abbildung 35: Fortbewegungsmittel von Müttern und Vätern nach Schülerangaben t2, Quelle: DHPol .....	60
Abbildung 36: Fahrradnutzung durch die befragten Schüler, Quelle: DHPol .....	61
Abbildung 37: Skala der schwerwiegendsten Unfallursachen aus Schülersicht. Ergebnis der Paarvergleiche im t1-t2-Vergleich (schwarze Pfeile = t1-Werte, rote Pfeile = t2-Entwicklungen), Quelle:DHPol .....	64
Abbildung 38: Fehlerzuwachs bei der Clusterbildung zu den Risikoverhaltensweisen beim Fahrradfahren. Anwendung des Elbow-Kriteriums, Quelle: DHPol. ....	66
Abbildung 39: Mittlere Werte der 15 in die Clusterbildung einbezogenen Items für die 3-Cluster-Lösung in t2, Quelle: DHPol .....	67

Abbildung 40: Differenzen der Mittelwerte der in die Clusterbildung einbezogenen Items im t1-t2-Vergleich, Quelle: DHPol .....	68
Abbildung 41: Maßnahmenpaket des Projektes „Fairkehr“ in Krefeld, Quelle: KPB Krefeld.....	73

Tabelle 1: Wohnort der Befragten im Landkreis Viersen (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol ....	43
Tabelle 2: Alter der Kinder der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol .....	44
Tabelle 3: Beschäftigungsverhältnisse der Befragten (Bevölkerungsbefragung), Quelle DHPol .....	46
Tabelle 4: Bekanntwerdung der Fragebogenaktion (Bevölkerungsbefragung), Quelle: DHPol.....	47
Tabelle 5: Verkehrsmittelnutzung der Befragten (Bevölkerungsbefragung). Angaben in %, Quelle: DHPol.....	48
Tabelle 6: Rangreihe der unfallprovozierenden Risikoverhaltensweisen von Kindern und Jugendlichen nach den Ergebnissen der Bevölkerungsbefragung. Häufigkeiten in %, Quelle: DHPol .....	51
Tabelle 7: Die zehn häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen, die durch Kinder verursacht oder mitverursacht sind aus Bevölkerungssicht, Quelle: DHPol .....	52
Tabelle 8: Verantwortliche für das sicherheitsrelevante Verhalten Rad fahrender Kinder aus Bevölkerungssicht. Zustimmungsraten in %, Quelle: DHPol .....	54
Tabelle 9: Uhrzeiten, zu denen die befragten Schüler mit dem Fahrrad unterwegs sind. Häufigkeiten in % (schwarze Prozentangaben = t2, rote Prozentangaben = t1), Quelle: DHPol .....	62
Tabelle 10: Clusterzuordnung der Schüler im Vergleich der angewandten Clusterverfahren t2, Quelle DHPol.....	67
Tabelle 11: Clusterzuordnung der Schüler im Vergleich der Befragungszeitpunkte t1 und t2. Häufigkeiten in %, Quelle: DHPol .....	68

# Anlagen

## Analyse der Univ. zu Köln zur Begehung der Unfallstelle (Kreisverkehr Willich)

### Universität zu Köln



Universität zu Köln - Gronewaldstrasse 2 - 50931 Köln

Mathematisch-  
Naturwissenschaftliche  
Fakultät

Institut für Physikdidaktik

Geschäftsführender Direktor  
Univ.-Prof. Dr. André Bresges

### Analyse der Unfallhäufungsstelle Kreisverkehr Ait-Willich, 12.7.2018

Am 12.7.2018 haben wir mit dem Seminar „Verkehrsphysik“ der Universität zu Köln eine Unfallhäufungsstelle in Willich/Viersen begangen. Wir haben auf der Mikroebene die Nutzergruppe PKW-Fahrer, Radfahrer, Fussgänger und LKW-Fahrer beobachtet und Interviews mit Anwohnern durchgeführt. Die Einordnung des Kreisverkehrs im Verkehrsumfeld (Meso- und Makro-Ebene) gelang uns durch eine Kartenanalyse in Google Maps und durch ein ausführliches Gespräch mit dem Direktionsleiter Verkehr, Herrn Michael Okuhn, und seinen Mitarbeitern. Nach der Sichtung der Erkenntnisse haben wir verschiedene Prototypen getestet und, soweit dies mit der Sicherheit und einem unbehinderten Verkehrsfluss vereinbar war, getestet.

Dabei haben wir drei wesentliche Erkenntnisse erhoben:

Das eigentliche Problem ist nicht der Kreisverkehr, sondern seine Lage im Verkehrsnetz. Der Kreisverkehr in Willich ist eine Verkehrsdrehscheibe und erfüllt eine Funktion, die in Köln von den Ringen und in Aachen vom Verteilerkreis Europaplatz getragen wird. Der Verkehr auf den Landstraßen L362, L382 und L26 wird nicht mit einer Umgehungsstraße um die Stadt Willich geführt, sondern ins Zentrum der Stadt hineingetragen, an diesem Kreisverkehr gebündelt und weiter verteilt. Im Gegensatz zum Europaplatz in Aachen trägt der Kreisverkehr Willich zusätzlich die Funktion eines städtischen Versorgungszentrums mit Geschäften für den täglichen Bedarf und Schnellrestaurants, Rathaus und Polizei in der Nähe und 5 Schulen im Umfeld. Der Verkehr des innerstädtischen Lebens überlagert daher zusätzlich die Funktion als Verkehrsknoten. In einer dritten Ebene ist zu erkennen, dass die Autobahnen A57, A52 und A44 als wichtige Zuwege zum Ballungszentrum Düsseldorf die Stadt Willich ringförmig umschließen. Staus und Baumaßnahmen können dazu führen, dass oberregionaler Verkehr zeitweilig auf die Landstraßen L362, L382 und L26 ausweicht. Der Kreisverkehr arbeitet damit zusätzlich als Lastverteiler für die umgebenden Autobahnen. Ortsfremde Fernreisende treffen dann mit Zeitdruck im Kreisverkehr an und verschärfen das Problem. **Insgesamt halte ich die Nutzung dieses Verkehrsknotenpunktes gleichzeitig durch Autos, Fußgänger und Radfahrer für gefährlich und unzulässig.**

Weitere Beobachtungen richteten sich auf die Nutzer des Kreisverkehrs. Autofahrer schienen ungeduldig und starteten mit hoher Beschleunigung in den Kreisverkehr. Die bei der Radfahrt des Studenten Lars M. eingesetzte Kamera (GoPro 5) zeichnete auf, wie ein Autofahrer in den Kreisverkehr beschleunigt und dabei einem Notarzteinsatzfahrzeug die Vorfahrt nimmt, was einen Beinaheunfall zur Folge hat. Erwachsene Radfahrer verhalten sich dagegen ungewöhnlich regelkonform, sehen sich an Übergängen um und signalisieren Richtungsänderungen mit Handzeichen. Junge Radfahrer blickten sich dagegen wesentlich seltener um. Wir testeten nach dieser Erkenntnis Prototypen von Schildern, mit denen die Radfahrer zum Schulterblick aufgefordert wurden. Bei der Testung reagierten erwachsene Radfahrer positiv und verständnisvoll auf die Schil-

der, grinsten die Studierenden an und führten den Schulterblick auch tatsächlich durch. Die jungen Radfahrer schienen weder die Schilder noch die Studierenden wahrzunehmen, vermieden Augenkontakt und führten den Schulterblick trotz deutlicher Aufforderung nicht durch. Insgesamt erschien die Überforderung junger Radfahrer (cognitive Load) so hoch zu sein, dass die zusätzlichen Schilder nicht wahrgenommen und nicht in Handlungen umgesetzt wurden. **Die an der Unfallhäufungsstelle besonders gefährdete Zielgruppe der 14-21 jährigen kann nicht durch zusätzliche Beschilderung erreicht werden, weil ihre cognitive load an dieser Stelle zu hoch ist um die Schilder wahrzunehmen.**

Eine dritte Auffälligkeit des Kreisverkehrs ist das schubweise Auftreten geballten PKW-Verkehrs, gefolgt von Phasen relativer Ruhe. Die Frequenz dieser Schübe im Bereich weniger Minuten spricht dagegen, dass es sich hier um ein Phänomen der Lastverteilung zwischen den umgebenden Autobahnen handelt. **Wir vermuten ein Zusammenhang mit der Schaltung von Ampeln auf dem Zuweg zum Kreisverkehr.** Sind diese Ampeln nicht aufeinander abgestimmt, kann es zu dem Phänomen kommen dass die Kolonnen von mehrern Ampeln am Kreisverkehr zusammen treffen, während wenige Minuten später kaum Verkehr ist wenn die Fahrzeuge in allen Richtung von Ampeln aufgehalten werden.

#### **Empfehlung.**

Dringend notwendig erscheint die Errichtung einer Umgehungsstraße um Willich, verbunden mit Maßnahmen die das Befahren des Kreisverkehrs wenig attraktiv für Durchgangsverkehr erscheinen lassen (z.B. Shared Space).

Soll die bisherige Funktion des Kreisverkehrs als regionaler Verkehrsknoten erhalten bleiben, sollte man einen genaueren Blick auf die Funktion und Synchronisierung der Ampeln auf den Zuwegen richten. Es sollten experimentell die Zeiten bestimmt werden, in denen Fahrzeuge den Weg von den Ampeln zum Kreisverkehr zurücklegen. Dies ließe sich zum Beispiel durch im Verkehr mitschwimmende Testfahrzeuge (Floating Car Data) für verschiedene Tageszeiten erreichen.

Mit Hilfe der Erkenntnisse ließen sich durch eine Anpassung der Ampelschaltung der Verkehr in Kolonnen zusammenfassen, die zeitlich versetzt den Kreisverkehr erreichen. Die Kolonne fährt nur an einer Stelle in den Kreisverkehr ein, kann daher ohne Halt einfahren und sich auf die Ausfahrten verteilen, bevor die nächste Kolonne an einer anderen Stelle den Kreisverkehr betritt. Radfahrer müssten unter diesen Bedingungen exakt wie die PKW geführt werden und im Innenteil des Kreisverkehrs mit angepasster Geschwindigkeit mitfahren. Andernfalls kreuzen sie an den Zufahrten die einfahrende Kolonne auf dem eigenen Fahrradweg, machen ihr Vorfahrtsrecht geltend und damit die durch die Ampelschaltung erzeugte Synchronisation wieder zunichte.

Für das Gelingen ist eine intelligente, verkehrsabhängige Schaltung der Ampeln notwendig. Die Verkehrsdichte im Kreisverkehr muss die Grundlage der Regelung darstellen. Wird die Verkehrsdichte zu hoch, müssen die Ampelschaltungen außerorts sich anpassen.

Weiterhin muss die Geschwindigkeitsüberwachung auf den Zuwegen ernst genommen werden, damit die Kolonnen berechenbar den Kreisverkehr erreichen.

Eine Testung des Konzeptes kann ohne weitere bauliche Veränderungen für einige Stunden während des Umbaus des Kreisverkehrs erfolgen. Der Umbau des Kreisverkehrs rechtfertigt eine zeitweise Sperrung des Radweges, verbunden mit einer Verkehrslenkung durch Polizeibeamte. Die Verkehrslenkung kann unter diesen Bedingungen so koordiniert werden, dass der Effekt des synchronisierten Kolonnenverkehrs sichtbar gemacht und mit Videografie dokumentiert werden kann.

mit freundlichen Grüßen,

Univ.-Prof. Dr. André Bresges

## VORKIDS-Flyer

Das Projekt entstand in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde Viersen, der Kreisverkehrswacht Viersen e.V. und der Deutschen Hochschule der Polizei.



Sollten Sie Fragen zum Projekt haben, steht Ihnen die Direktion Verkehr der Kreispolizeibehörde Viersen zur Verfügung. Ihre Ansprechpartner erreichen Sie innerhalb der üblichen Bürodienstzeiten unter der Telefonnummer:  
(0 21 62) 377-11 30

---

---

---

---

---



Herausgeber:

Der Landrat als Kreispolizeibehörde Viersen  
Lindenstraße 50  
41747 Viersen  
Telefon (0 21 62) 377-0

Internet:

<https://viersen.polizei.nrw/>



bürgerorientiert - professionell - rechtsstaatlich



# VORKIDS

*Viersener Sicherheitsoffensive*

*Rad fahrender Kinder im*

*Straßenverkehr*

„Nirgendwo in NRW ist das Risiko für Kinder höher, sich bei einem Fahrradunfall zu verletzen, als im Kreis Viersen.

Das können wir nicht hinnehmen!



Deswegen gibt es das Projekt VORKIDS.“

Landrat  
Dr. Andreas Coenen

### Was ist VORKIDS?

Im Kreis Viersen besteht eine erhöhte Gefahr für Rad fahrende Kinder zu verunglücken.

Um die Situation tiefgehender zu analysieren und die nötigen Maßnahmen weiter auf die Verhinderung von Radfahrunfällen von Kindern zu konzentrieren, wurde das Projekt VORKIDS auf Initiative des Landrates des Kreises Viersen, Dr. Andreas Coenen, gestartet.

Seit März 2017 wurden die bisherigen Radfahrunfälle wissenschaftlich ausgewertet.

### Radfahren muss wieder sicherer werden!

Darum wollen wir Sie für das Problem der Kinderradunfälle sensibilisieren. Wir wollen sowohl bei der Vorbeugung als auch bei der Ahndung von Verkehrsverstößen gezieltere Maßnahmen treffen, damit weniger Radfahrunfälle passieren.

### Wussten Sie, dass...

- bei über 37% der Verkehrsunfälle mit Verletzten im Kreis Viersen Radfahrer beteiligt sind?
- Kinder zwischen 10 und 14 Jahren besonders gefährdet sind?
- die allermeisten Radfahrunfälle von Kindern im Umkreis von einem Kilometer rund um das Zuhause passieren?
- sich die meisten Radfahrunfälle mit Kindern montags und donnerstags zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 13 und 14 Uhr ereignen?
- Kinder sich bei einem Verkehrsunfall mit dem Fahrrad fast immer verletzen, zum Teil schwer?

Weitergehende Informationen zum Thema und zum Projekt VORKIDS finden Sie unter: [www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

Oder Sie scannen unseren QR-Code:



### ...die Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Rad fahrenden Kindern...

- die Benutzung der falschen Straßenseite oder der Gehwege durch den Radfahrer
- die Nichtbeachtung der Vorfahrt (u.a. „rechts vor links“) durch den Radfahrer
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (vom Grundstück, Straßenteil oder Fahrbahnrand) durch den Radfahrer
- Fehler beim Abbiegen durch den Radfahrer
- die Missachtung der Vorfahrt durch andere Verkehrsteilnehmer
- Fehler beim Abbiegen von anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere bei Kreisverkehren und Kreuzungen mit Ampeln

...sind?

Für alle Verkehrsteilnehmer gilt:  
Verkehrsregeln beachten, denn das hilft, Verkehrsunfälle zu verhindern!

# Viersener Sicherheitsoffensive Rad fahrender Kinder im Straßenverkehr VORKIDS

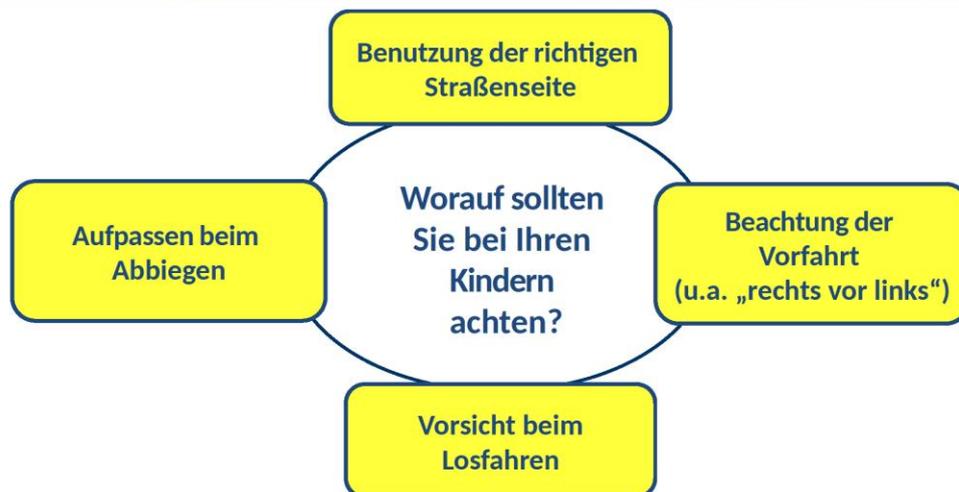


## Wussten Sie, dass...

- ...im Kreis Viersen bei über 37 % der Verkehrsunfälle mit Verletzten Radfahrer beteiligt sind?
- ...Kinder zwischen 10 und 14 Jahren besonders gefährdet sind?
- ...die allermeisten Radfahrunfälle von Kindern im Umkreis von einem Kilometer rund um das Zuhause passieren?
- ...sich die meisten Radfahrunfälle mit Kindern montags und donnerstags zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr sowie zwischen 13:00 Uhr und 14:00 Uhr ereignen?
- ...Kinder sich bei einem Verkehrsunfall mit dem Fahrrad fast immer verletzen, zum Teil schwer?



© Aptacy / Pixabay



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

### Kooperationspartner



Der Landrat  
als Kreispolizeibehörde Viersen  
Lindenstraße 50  
41747 Viersen



Kreisverkehrswacht Viersen e.V.  
Hülsdonk 45  
41748 Viersen



Deutsche Hochschule der Polizei  
Fachgebiet Verkehrswissenschaft  
& Verkehrspsychologie  
Zum Roten Berge 18 - 24  
48165 Münster

### Sponsoringpartner der Auftaktveranstaltung



# ACHTE BEIM ABBIEGEN IMMER AUF ANDERE!



Hauptunfallursache bei Rad fahrenden Kindern: Fehler beim Abbiegen

VIERSENER SICHERHEITS OFFENSIVE RAD FAHRENDER KINDER IM STRAßENVERKEHR



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

# FAHR IMMER AUF DER RICHTIGEN STRAßENSEITE!



VORKIDS



Hauptunfallursache bei Rad fahrenden Kindern: Nutzung falscher Fahrbahn-/ Straßenseite

VIERSENER SICHERHEITSOFFENSIVE RAD FAHRENDER KINDER IM STRAßENVERKEHR



Sponsoring:



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

# FAHR IM KREISVERKEHR IMMER RECHTS HERUM!



Hauptunfallursache bei Rad fahrenden Kindern: Nutzung falscher Fahrbahn-/ Straßenseite

VIERSENER SICHERHEITSOFFENSIVE RAD FAHRENDER KINDER IM STRAßENVERKEHR



Sponsoring:



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

# PASS AUF BEIM LOSFAHREN!



VORKIDS



Hauptunfallursache bei Rad fahrenden Kindern: Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

## VIERSENER SICHERHEITS OFFENSIVE RAD FAHRENDER KINDER IM STRAßENVERKEHR



Sponsoring:



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

# BEACHTE DIE VORFAHRT IMMER GANZ GENAU!



Hauptunfallursache bei Rad fahrenden Kindern: Nichtbeachten der Vorfahrt

VIERSENER SICHERHEITS OFFENSIVE RAD FAHENDER KINDER IM STRAßENVERKEHR



[www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

## Fragebogen

### „Sicherheit und Unfallrisiken Rad fahrender Kinder“

#### Herzlich willkommen!

Sehr geehrte Teilnehmerin, sehr geehrter Teilnehmer,

vielen Dank, dass Sie der Einladung gefolgt sind und an unserer Umfrage teilnehmen. Vielleicht haben Sie bereits an der ersten Befragung im letzten Jahr teilgenommen und wissen schon um die Problematik Rad fahrender Kinder im Kreis Viersen.

In den letzten Jahren verunglückten im Kreis vermehrt Kinder und Jugendliche auf Fahrrädern. Um dieser Problematik zu begegnen, wurde zum 01. März 2017 das Projekt VORKIDS gestartet. Der Landrat des Kreises Viersen, die Kreispolizeibehörde Viersen, die Kreisverkehrswacht Viersen und die Deutsche Hochschule der Polizei versuchen, die Sicherheit Rad fahrender Kinder zu erhöhen.

Hierbei konzentriert sich das Projekt vor allem auf die Risikogruppe der 10- bis 14-jährigen Kinder, da diese im Landkreis ganz besonders gefährdet sind.

Wir sind dabei auch dieses Mal auf Ihre Mithilfe angewiesen. Mit der Teilnahme an der nachfolgenden Befragung unterstützen Sie uns sehr. Zur Beantwortung des Fragebogens benötigen Sie etwa 10 Minuten.

Weitere Informationen über das Projekt VORKIDS erhalten Sie auf unserer Internetseite unter [www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de)

**Wichtig:** Füllen Sie diesen Fragebogen bitte unabhängig davon aus, ob Sie im letzten Jahr an der Befragung teilgenommen haben oder nicht.



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Kreis Viersen



Deutsche  
Hochschule der Polizei



## **Bitte beim Ausfüllen beachten:**

Füllen Sie den Fragebogen bitte sorgfältig und ehrlich aus. Beantworten Sie jede Frage und lassen Sie keine aus. Sollte Ihnen die Antwortmöglichkeit einmal schwer fallen, so wählen Sie bitte die Möglichkeit aus, der Sie am ehesten zustimmen können.

Ihre Antworten werden anonym und streng vertraulich ausgewertet. Der Fragebogen beinhaltet keine Fragen, die Rückschlüsse auf Ihre Person erlauben.

Notieren Sie auf dem Fragebogen bitte nicht Ihren Namen und tragen Sie keine Absenderangaben ein.

## 1. Zu Ihrer Person

Zunächst möchten wir Sie bitten, einige Angaben zu Ihrer Person zu machen. Diese Angaben dienen ausschließlich statistischen Zwecken. Rückschlüsse auf Ihre Person sind nicht möglich.

<b>Wie sind Sie auf diese Befragung aufmerksam geworden?</b> <i>(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.)</i>	<input type="checkbox"/> über ausliegende Fragebögen (z.B. im Kreishaus) <input type="checkbox"/> über Familie, Freunde oder Bekannte <input type="checkbox"/> über die Internetseite der Kreispolizeibehörde Viersen <input type="checkbox"/> über die Veranstaltung auf dem Buttermarkt in Kempen am 14.05.2018 <input type="checkbox"/> über Plakate/ Flyer <input type="checkbox"/> über die Presse (z.B. Zeitung) <input type="checkbox"/> über die sozialen Medien (z.B. Facebook, Twitter) <input type="checkbox"/> über einen anderen Weg, und zwar: _____
<b>Haben Sie bereits an der Befragung im letzten Jahr teilgenommen</b>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<b>Ihr Geschlecht?</b>	<input type="checkbox"/> weiblich <input type="checkbox"/> männlich <input type="checkbox"/> intergeschlechtlich
<b>Ihr Alter?</b>	_____ Jahre
<b>Wo wohnen Sie?</b>	<input type="checkbox"/> Viersen (Stadt) <input type="checkbox"/> Willich <input type="checkbox"/> Nettetal <input type="checkbox"/> Kempen <input type="checkbox"/> Tönisvorst <input type="checkbox"/> Schwalmtal <input type="checkbox"/> Brüggen <input type="checkbox"/> Niederkrüchten <input type="checkbox"/> Grefrath <input type="checkbox"/> _____
<b>Ihr Familienstand?</b>	<input type="checkbox"/> ledig <input type="checkbox"/> verheiratet/ eingetragene Lebenspartnerschaft <input type="checkbox"/> geschieden/ getrennt lebend <input type="checkbox"/> verwitwet
<b>Haben Sie Kinder?</b>	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<b>Wenn ja: Wie alt sind Ihre Kinder?</b> <i>(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen)</i>	<input type="checkbox"/> jünger als 10 Jahre <input type="checkbox"/> 10 – 11 Jahre <input type="checkbox"/> 12 – 14 Jahre <input type="checkbox"/> 15 – 17 Jahre <input type="checkbox"/> 18 – 25 Jahre <input type="checkbox"/> älter als 25 Jahre

<p><b>Welchen höchsten Schulabschluss haben Sie?</b></p>	<input type="checkbox"/> (noch) keinen Schulabschluss <input type="checkbox"/> (erweiterten) Hauptschulabschluss/ Volksschulabschluss <input type="checkbox"/> (erweiterten) Realschulabschluss/ POS <input type="checkbox"/> Hochschul- oder Fachhochschulreife
<p><b>Sofern Sie noch Schülerin/ Schüler sind: Welchen Schulabschluss streben Sie an?</b></p>	<input type="checkbox"/> Förderschulabschluss <input type="checkbox"/> (erweiterten) Hauptschulabschluss <input type="checkbox"/> (erweiterten) Realschulabschluss <input type="checkbox"/> Hochschul- oder Fachhochschulreife
<p><b>Welche Berufsausbildung/ welches Studium haben Sie?</b>  <i>(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen)</i></p>	<input type="checkbox"/> (noch) nicht vorhanden <input type="checkbox"/> abgeschlossene Berufsausbildung <input type="checkbox"/> Meisterabschluss <input type="checkbox"/> (Berufs-) Fachschulabschluss <input type="checkbox"/> Hochschulabschluss <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
<p><b>Sofern Sie sich derzeit in einer Ausbildung/ einem Studium befinden: Welchen Abschluss streben Sie an?</b></p>	<input type="checkbox"/> betrieblichen Berufsausbildungsabschluss <input type="checkbox"/> schulischen Berufsausbildungsabschluss <input type="checkbox"/> Abschluss eines Dualen Studiums <input type="checkbox"/> Universitäts- oder Fachhochschulabschluss <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____
<p><b>In welchem Beschäftigungsverhältnis befinden Sie sich zurzeit?</b>  <i>Bitte setzen Sie hier <u>nur ein Kreuz</u>. Wenn mehrere Antwortmöglichkeiten auf Sie zutreffen, entscheiden Sie sich bitte für die, die Ihre Hauptbeschäftigung darstellt.</i>  <u>Beispiele:</u>  <i>Sie sind teilzeitbeschäftigt angestellt und haben einen Minijob. Dann kreuzen Sie bitte "teilzeitbeschäftigt angestellt" an.</i>  <i>Sie sind Studentin/ Student und teilzeitbeschäftigt. Dann kreuzen Sie bitte Studentin/ Student an.</i></p>	<input type="checkbox"/> Schülerin/ Schüler <input type="checkbox"/> Auszubildende/ Auszubildender <input type="checkbox"/> Studentin/ Student <input type="checkbox"/> selbstständig/ freiberuflich <input type="checkbox"/> vollzeitbeschäftigt angestellt/ verbeamtet <input type="checkbox"/> teilzeitbeschäftigt angestellt/ verbeamtet <input type="checkbox"/> Minijob ("450-Euro-Job") <input type="checkbox"/> Umschulung/ Fortbildung <input type="checkbox"/> arbeitssuchend/ arbeitslos <input type="checkbox"/> Rentnerin/ Rentner <input type="checkbox"/> Hausfrau/ Hausmann <input type="checkbox"/> Sonstiges: _____

## 2. Welche Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie selbst?

Im Folgenden bitten wir Sie um einige Angaben zu Ihren Fortbewegungsmöglichkeiten.

---

Gibt es in Ihrem Haushalt ein oder mehrere Autos?	<input type="checkbox"/> ja, ein Auto	<input type="checkbox"/> ja, zwei Autos
	<input type="checkbox"/> ja, mehr als zwei Autos	<input type="checkbox"/> nein

---

Besitzen Sie ein oder mehrere Fahrräder?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
--	-----------------------------	-------------------------------

---

Welche Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie?  
(z.B. für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zum Erreichen von Freizeiteinrichtungen o.ä.)

---

Mit dem Auto fahre ich...

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Mit dem Motorrad fahre ich...

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Mit dem Fahrrad fahre ich...

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahre ich...

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Zu Fuß gehe ich...

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

## 3. Unfälle Rad fahrender Kinder

An dieser Stelle bitten wir Sie, Ihre Erfahrungen mit Unfällen Rad fahrender Kinder zu berichten.

---

Waren Sie seit September 2017 selbst schon einmal in einen Unfall mit einem Rad fahrenden Kind verwickelt, z.B. als Elternteil, Unfallbeteiligte/ Unfallbeteiligter oder Zeugin/ Zeuge?	<input type="checkbox"/> nein
	<input type="checkbox"/> ja, einmal
	<input type="checkbox"/> ja, schon öfter

---

Wenn Sie mit "nein" geantwortet haben, können Sie die nächsten vier Fragen überspringen.

Wenn Sie mit "ja, einmal" geantwortet haben, beziehen sich die nächsten vier Fragen auf diesen einen Unfall.

Wenn Sie mit "ja, schon öfter" geantwortet haben, denken Sie bei den nächsten vier Fragen bitte an den schlimmsten Unfall, den Sie erlebt haben.

---

---

**Wer war an dem (schlimmsten) Unfall beteiligt?**  
*(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.)*

- nur das Rad fahrende Kind  
(z.B. bei einem schweren Sturz o.ä.)
- ein oder mehrere Fußgänger
- ein oder mehrere andere Fahrradfahrer
- ein oder mehrere Autofahrer
- ein oder mehrere Motorradfahrer
- andere Verkehrsteilnehmer, und zwar:  
\_\_\_\_\_

---

**Was ist bei diesem (schlimmsten) Unfall passiert?**  
*(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.)*

- Kind und Fahrrad blieben unversehrt
- Sachschaden am Fahrrad des Kindes
- Sachschaden am Fahrzeug eines anderen Verkehrsteilnehmers
- Leichte Verletzung des Kindes
- Leichte Verletzung eines anderen Unfallbeteiligten
- Schwere Verletzung des Kindes
- Schwere Verletzung eines anderen Unfallbeteiligten

---

**Wer war an diesem (schlimmsten) Unfall Ihrer Meinung nach Schuld?**  
*(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.)*

- das Kind
- Fußgänger       Radfahrer
- Autofahrer       Motorradfahrer
- jemand anderes, und zwar:  
\_\_\_\_\_
- die Situation war nicht eindeutig

---

**Beschreiben Sie bitte kurz, wie der Unfall aus Ihrer Sicht/ nach Ihren Beobachtungen passiert ist:**

---

---

---

---

---

---

---

## 4. Riskante Verhaltensweisen Rad fahrender Kinder

Wenn Sie im Kreis Viersen als Verkehrsteilnehmerin/ Verkehrsteilnehmer in der Stadt oder auf dem Land unterwegs sind, welche riskanten Verhaltensweisen beobachten Sie bei Rad fahrenden Kindern in den ungefähren Altersstufen von ca. 10 bis 11 Jahren und ca. 12 bis 14 Jahren?

---

### Bei Rot über die Ampel fahren.

Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) bei Rot über die Ampel?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) bei Rot über die Ampel?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

---

### Auf dem Gehweg fahren, wenn ein Radweg vorhanden ist.

Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) auf dem Gehweg, wenn ein Radweg vorhanden ist?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) auf dem Gehweg, wenn ein Radweg vorhanden ist?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

---

### Mit Freunden nebeneinander fahren, auch wenn damit Fußgänger behindert werden.

Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) mit Freunden nebeneinander, auch wenn damit Fußgänger behindert werden?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) mit Freunden nebeneinander, auch wenn damit Fußgänger behindert werden?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

---

### Über einen Zebrastreifen fahren ohne abzusteigen.

Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) über einen Zebrastreifen, ohne abzusteigen?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) über einen Zebrastreifen, ohne abzusteigen?  nie/ selten  gelegentlich  oft  andauernd

---

<b>Mit Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen machen.</b>				
Wie häufig machen Kinder (10-11 Jahre) mit Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig machen Kinder (12-14 Jahre) mit Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Freunde auf dem Gepäckträger mitnehmen.</b>				
Wie häufig nehmen Kinder (10-11 Jahre) ihre Freunde auf dem Gepäckträger mit?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig nehmen Kinder (12-14 Jahre) ihre Freunde auf dem Gepäckträger mit?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Im Dunkeln ohne Licht fahren.</b>				
Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) im Dunkeln ohne Licht?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) im Dunkeln ohne Licht?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Andere Fahrräder nicht überholen lassen.</b>				
Wie häufig lassen Kinder (10-11 Jahre) andere Fahrräder nicht überholen?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig lassen Kinder (12-14 Jahre) andere Fahrräder nicht überholen?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Auf der falschen Straßenseite fahren.</b>				
Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) auf der falschen Straßenseite?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) auf der falschen Straßenseite?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Große Gegenstände auf dem Gepäckträger transportieren, die schlecht befestigt sind.</b>				
Wie häufig transportieren Kinder (10-11 Jahre) große Gegenstände auf dem Gepäckträger, die schlecht befestigt sind?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig transportieren Kinder (12-14 Jahre) große Gegenstände auf dem Gepäckträger, die schlecht befestigt sind?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd

<b>Mit Kopfhörern und/oder lauter Musik fahren?</b>				
Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) mit Kopfhörern und/ oder lauter Musik?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) mit Kopfhörern und/ oder lauter Musik?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
<b>Freihändig fahren.</b>				
Wie häufig fahren Kinder (10-11 Jahre) freihändig?	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd
Wie häufig fahren Kinder (12-14 Jahre) freihändig??	<input type="checkbox"/> nie/ selten	<input type="checkbox"/> gelegentlich	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> andauernd

## 5. Unfälle Rad fahrender Kinder im Kreis Viersen

*An dieser Stelle möchten wir gerne Ihre Annahmen im Hinblick auf Unfälle Rad fahrender Kinder im Alter bis 14 Jahren im Kreis Viersen erfragen.*

*Hierbei gibt es kein richtig oder falsch; es wird lediglich um Ihre subjektive Einschätzung gebeten.*

Was schätzen Sie, wie viele Rad fahrende Kinder im Kreis Viersen pro Jahr verunglücken?	_____
Was schätzen Sie, wie viele von diesen Verkehrsunfällen durch die Rad fahrenden Kinder selbst verursacht oder mitverursacht sind?	_____
Was ist nach Ihrer Einschätzung die häufigste Unfallursache bei Verkehrsunfällen, die durch Rad fahrende Kinder verursacht oder mitverursacht sind?	_____

## 6. Ursachen von Unfällen Rad fahrender Kinder

Nachfolgend werden Ihnen riskante Verhaltensweisen Rad fahrender Kinder jeweils paarweise zum Vergleich vorgegeben. Bitte entscheiden Sie bei jedem Vergleich, welche Verhaltensweise nach Ihrer persönlichen Einschätzung häufiger zu Unfällen führt.

Ganz wichtig bei den nachfolgenden Fragen ist, dass Sie jeweils nur eine Verhaltensweise pro Zeile ankreuzen, auch wenn Ihnen die Entscheidung eventuell schwer fallen sollte. Wählen Sie bitte in diesem Fall das Verhalten, bei dem Sie zumindest ein minimal höheres Unfallrisiko sehen.

<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.
<input type="checkbox"/> Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad beim Einfahren vom Gehweg auf die Straße nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad beim Einfahren vom Gehweg auf die Straße nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.
<input type="checkbox"/> Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad beim Einfahren vom Gehweg auf die Straße nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.
<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.	ODER	<input type="checkbox"/> Mit dem Fahrrad beim Einfahren vom Gehweg auf die Straße nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten.

## 7. Wer sollte Einfluss auf das verkehrsbezogene Verhalten Rad fahrender Kinder nehmen?

In der folgenden Tabelle sind fünf allgemeine, sicherheitsrelevante Verhaltensbereiche im Straßenverkehr aufgeführt.

Bitte markieren Sie zu jedem Verhaltensbereich durch Ankreuzen die Personen(-gruppen) bzw. Institutionen, die aus Ihrer Sicht in besonderem Maße erzieherisch und/ oder als Vorbild auf das Verhalten Rad fahrender Kinder Einfluss nehmen sollten.

(Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten pro Zeile ankreuzen.)

	Eltern	Geschwister	Lehrerinnen/ Lehrer	Verkehrserzieher (z.B. Verkehrswacht, Verkehrsschulen)	Polizei	Politik	Prominente
<b>Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen</b> (z.B. Vorfahrt, Überholen, Benutzung der richtigen Straßenseite)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Risikobereitschaft</b> (z.B. bei Rot über die Ampel fahren)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Verkehrssicherheit des Fahrrads</b> (z.B. funktionierende Bremsen & Licht)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Sicherheitsrelevante Ausrüstung</b> (z.B. Fahrradhelm, Reflektorwesten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Teilnahme am Straßenverkehr unter Einfluss von Alkohol und Drogen</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

## 8. Kampagnen zur Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder

Abschließend möchten wir Ihnen einige Fragen zu **Verkehrssicherheitskampagnen Rad fahrender Kinder** stellen.

---

Haben Sie vor dieser Befragung schon von der Kampagne VORKIDS gehört?

ja

nein

---

**Wenn ja:** Was ist Ihnen bereits zu VORKIDS bekannt? Welche Maßnahmen haben Sie wahrgenommen?

---

---

---

---

---

---

---

Was muss Ihrer Einschätzung nach im Kreis Viersen noch unternommen werden, um die Sicherheit Rad fahrender Kinder weiter zu erhöhen?

---

---

---

---

---

---

## Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Sie haben damit das Projekt "Viersener Sicherheits-Offensive Rad fahrender Kinder" (VORKIDS) unterstützt.

Das Projekt untersucht die extreme Unfallhäufigkeit von Kindern im Alter von 10 bis 14 Jahren im Kreis Viersen.

Wir erhoffen uns, durch diese Befragung Erkenntnisse über das allgemeine Risikobewusstsein der Viersener Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf Rad fahrende Kinder zu erlangen.

Anhand der ersten Befragung wurden bereits Maßnahmen abgeleitet, die nicht nur das Risikobewusstsein in der Allgemeinbevölkerung, sondern vor allem die Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder im Kreis Viersen erhöhen.

Mit dieser zweiten Befragung wollen wir unter anderem in Erfahrung bringen, wie sich das Projekt VORKIDS auf die Verkehrssicherheit Rad fahrender Kinder ausgewirkt hat und welche Maßnahmen weiterhin zur Reduzierung der Unfallzahlen getroffen werden müssen.

Zum Abschluss des Fragebogens wollen wir Ihnen einige Tipps geben, worauf Sie bei Ihren Kindern im Straßenverkehr besonders achten sollten:

- Benutzung der richtigen Straßenseite
- Beachtung der Vorfahrt (z.B. „rechts vor links“)
- Aufpassen beim Abbiegen
- Vorsicht beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Weitere Informationen über das Projekt VORKIDS und zur Sicherheit Rad fahrender Kinder erhalten Sie unter: [www.vorkids-viersen.de](http://www.vorkids-viersen.de) oder:



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Kreis Viersen



Deutsche  
Hochschule der Polizei



## Fragebogen

# „Unterwegs mit dem Fahrrad“

Liebe Schülerin, lieber Schüler,

toll, dass Du noch einmal bei unserer Befragung mitmachst. Wir sind schon sehr gespannt, wie Du dieses Mal zum Thema Radfahren stehst.

Schreibe bitte nicht Deinen Namen auf den Fragebogen! Es gibt nämlich ein paar Fragen, bei denen Du vielleicht Deine Meinung nicht so gerne offen zugeben möchtest. Darum soll natürlich keiner erfahren, dass Du diese Antworten gegeben hast.

Fülle den Fragebogen bitte trotzdem sehr sorgfältig und ehrlich aus. Beantworte jede Frage, lasse keine aus. Wenn du Dich zwischen zwei Antworten nur schwer entscheiden kannst, nimm die, der Du noch ein bisschen mehr zustimmst als der anderen. Wenn Du etwas falsch angekreuzt hast, so streiche es einfach durch und mache ein neues Kreuz.

Ganz wichtig: Auch wenn Du den Fragebogen schon einmal ausgefüllt hast und Dir einige Fragen bekannt sind, fülle bitte den gesamten Fragebogen aus. Dabei kann es natürlich schon einmal vorkommen, dass sich Deine Meinung zu bestimmten Fragen im Vergleich zum letzten Jahr geändert hat. Das ist aber überhaupt kein Problem.

Wenn Du Hilfe bei einer Frage benötigst, kannst Du jederzeit Deine Klassenlehrerin/ Deinen Klassenlehrer fragen.

**Dein Aufkleber**



**POLIZEI**  
Nordrhein-Westfalen  
Kreis Viersen



Deutsche  
Hochschule der Polizei



# 1. Über Dich

---

Ich bin ein...	<input type="checkbox"/> Mädchen	<input type="checkbox"/> Junge
	<input type="checkbox"/> intergeschlechtlich	

---

Ich bin...	_____ Jahre alt
------------	-----------------

---

Ich habe Geschwister:	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
-----------------------	-----------------------------	-------------------------------

---

<b>Wenn ja: Meine Geschwister sind...</b>	<input type="checkbox"/> jünger als 10 Jahre	<input type="checkbox"/> 10 – 11 Jahre
<i>(Hier kannst Du mehrere Kreuze machen.)</i>	<input type="checkbox"/> 12 – 14 Jahre	<input type="checkbox"/> 15 – 17 Jahre
	<input type="checkbox"/> 18 – 25 Jahre	<input type="checkbox"/> älter als 25 Jahre

---

Ich wohne zu Hause zusammen mit:	<input type="checkbox"/> meiner Mutter	<input type="checkbox"/> meinem Vater
<i>(Hier kannst Du mehrere Kreuze machen.)</i>	<input type="checkbox"/> meiner Oma	<input type="checkbox"/> meinem Opa
	<input type="checkbox"/> meinen Geschwistern	
	<input type="checkbox"/> mit anderen Erwachsenen (zum Beispiel Tante/Onkel, neuer Partner Deiner Mutter/ Partnerin Deines Vater)	

---

# 2. Deine Mutter und Dein Vater

---

Haben Deine Mutter und Dein Vater ein Auto?	<input type="checkbox"/> ja, ein Auto	<input type="checkbox"/> zwei Autos
	<input type="checkbox"/> mehr als zwei Autos	<input type="checkbox"/> nein

---

Der Beruf Deiner Mutter:

\_\_\_\_\_

---

Hat Deine <u>Mutter</u> ein Fahrrad?	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
--------------------------------------	-----------------------------	-------------------------------

---

Womit ist Deine Mutter unterwegs?

Mit dem Auto:

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Mit dem Fahrrad:

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

Zu Fuß (zum Beispiel zur Arbeit gehen):

<input type="checkbox"/> gar nicht	<input type="checkbox"/> selten	<input type="checkbox"/> oft	<input type="checkbox"/> jeden Tag
------------------------------------	---------------------------------	------------------------------	------------------------------------

---

---

Der Beruf Deines Vaters:

---

Hat Dein Vater ein Fahrrad?

ja

nein

---

Womit ist Dein Vater unterwegs?

Mit dem Auto:

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

Mit dem Fahrrad:

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

Zu Fuß (zum Beispiel zur Arbeit gehen):

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

### 3. Du und Dein Fahrrad

---

Hast Du ein Fahrrad?

ja

nein

---

Wenn ja, was für ein Fahrrad hast Du?

normales Fahrrad/ Kinderfahrrad

Cityrad/ Hollandrad

Mountainbike

ein anderes, und zwar \_\_\_\_\_

---

Ich nutze mein Fahrrad...

...wenn ich mich mit meinen Freunden treffe...

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

...wenn ich zur Schule unterwegs bin...

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

...wenn ich zu einem anderen Unterricht (z.B. Nachhilfe, Musikschule, Sportverein) unterwegs bin...

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

...wenn ich in meiner Freizeit unterwegs bin (z.B. Schwimmbad)...

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

...wenn ich für meine Eltern kleine Einkäufe erledige...

gar nicht

selten

oft

jeden Tag

---

---

**Fällt Dir sonst noch etwas ein, wo Du mit  
Deinem Fahrrad hinfährst:** \_\_\_\_\_

---

**Wie oft bist Du mit dem Fahrrad...**

...alleine unterwegs?

gar nicht       selten       oft       jeden Tag

---

...mit Deinen Freunden oder anderen Gleichaltrigen unterwegs?

gar nicht       selten       oft       jeden Tag

---

...mit Deinen Eltern oder anderen Erwachsenen unterwegs?

gar nicht       selten       oft       jeden Tag

---

---

**Ich fahre mit dem Fahrrad...**

...vor 07:00 Uhr morgens

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 07:00 Uhr – und 09:00 Uhr morgens

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 09:00 Uhr – und 12:00 Uhr morgens

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 12:00 Uhr – und 15:00 Uhr mittags

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 15:00 Uhr – und 17:00 Uhr nachmittags

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 17:00 Uhr – und 19:00 Uhr nachmittags

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...zwischen 19:00 Uhr – und 21:00 Uhr abends

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

...nach 21:00 Uhr abends

gar nicht       selten       öfters       sehr oft

---

## 4. Fahrradunfall

---

- Hast Du schon seit der letzten Befragung  
(September 2017) einen Fahrradunfall  
gehabt?
- nein
  - ja, einmal
  - ja, schon öfter
- 

Wenn Du mit "nein" geantwortet hast, kannst Du die nächsten fünf Fragen überspringen.

Wenn Du mit "ja, einmal" geantwortet hast, beziehen sich die nächsten fünf Fragen auf diesen einen Unfall.

Wenn Du mit "ja, schon öfter" geantwortet hast, denke bei den nächsten fünf Fragen an den schlimmsten Unfall, den Du mit dem Fahrrad schon einmal hattest.

---

- Wer war außer Dir an Deinem  
(schlimmsten) Fahrradunfall noch beteiligt?  
(Hier kannst Du mehrere Kreuze machen.)
- niemand
  - ein oder mehrere Fußgänger
  - ein oder mehrere andere Fahrradfahrer
  - ein oder mehrere Autofahrer
  - ein oder mehrere Motorradfahrer
  - andere Verkehrsteilnehmer, und zwar
- 

- Was ist bei Deinem (schlimmsten)  
Fahradunfall passiert?  
(Hier kannst Du mehrere Kreuze machen.)
- nichts weiter
  - mein Fahrrad ging kaputt
  - das Fahrrad von jemand anderem ging kaputt
  - das Auto oder Motorrad von jemand anderem wurde beschädigt
  - ich wurde leicht verletzt  
(z.B. Kratzer oder blaue Flecke)
  - jemand anderer wurde leicht verletzt
  - ich wurde schwer verletzt und musste ins Krankenhaus (z.B. ein Arm-/ Beinbruch, oder eine Kopfverletzung)
  - jemand anderer wurde schwer verletzt
- 

Beschreibe noch einmal genauer, welche Verletzungen oder Sachschäden bei Deinem (schlimmsten) Unfall passiert sind:

---

---

---

---

---

**Wer war an Deinem (schlimmsten) Unfall Schuld?**

*(Hier kannst Du mehrere Kreuze machen.)*

- ich selbst
- ein anderer Fußgänger
- ein anderer Radfahrer
- ein Autofahrer
- Motorradfahrer
- jemand anderes, und zwar:

---

**Beschreibe noch einmal genauer, wie Dein (schlimmster) Unfall passiert ist:**

---

---

---

---

## 5. Unfallursachen

Bei den folgenden Fragen sollst Du immer zwei Verhaltensweisen miteinander vergleichen, die beim Fahrradfahren gefährlich sein können.

Kreuze bei jedem Vergleich das Verhalten an, das Deiner Meinung nach häufiger zu Unfällen führt. Ganz wichtig ist, dass Du in jeder Zeile nur eine Verhaltensweise ankreuzt, auch wenn Dir die Entscheidung schwerer fallen sollte.

Wunder Dich nicht, dass sich einige Sätze wiederholen. Das soll so sein.

Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.	<input type="checkbox"/>	ODER	<input type="checkbox"/>	Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.
Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.	<input type="checkbox"/>	ODER	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.
Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.	<input type="checkbox"/>	ODER	<input type="checkbox"/>	Nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten, wenn man auf die Straße fährt.

Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.
Nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten, wenn man auf die Straße fährt.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.
Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.
Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.
Mit dem Fahrrad zu schnell fahren und deshalb nicht richtig auf den Verkehr aufpassen.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit einem Fahrrad fahren, das nicht verkehrssicher ist.
Nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten, wenn man auf die Straße fährt.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Mit dem Fahrrad auf der falschen Straßenseite fahren.
Mit dem Fahrrad über eine Kreuzung fahren, auch wenn jemand anderes Vorfahrt hat.	<input type="checkbox"/>	<b>ODER</b>	<input type="checkbox"/>	Nicht auf Autos, Motorräder oder andere Fahrräder achten, wenn man auf die Straße fährt.

## 6. Wichtigkeit beim Fahrradfahren

*Ich finde es wichtig ...*

...mit meinem Fahrrad so schnell wie möglich zu fahren:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

...mit meinem Fahrrad Mutproben zu machen:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

...mit meinem Fahrrad gefährliche Situationen auf der Straße zu erleben:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

---

...mit meinen Freunden Wettrennen zu machen:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

---

...mit dem Fahrrad Freunde besuchen zu können:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

---

...durch das Fahrrad unabhängig von anderen Leuten zu sein:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

---

...durch das Fahrrad unabhängig vom Bus zu sein:

total unwichtig     eher unwichtig     eher wichtig     total wichtig

---

## 7. Risiken beim Fahrradfahren

***Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, finde ich es ok, wenn ich...***

...bei Rot über die Ampel fahre:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...auf dem Gehweg fahre, wenn ein Radweg vorhanden ist:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...mit Freunden nebeneinander fahre, auch wenn wir damit Fußgänger behindern:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...über einen Zebrastreifen fahre, ohne abzusteigen:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...losfahre, ohne vorher zu prüfen, ob mein Fahrrad verkehrssicher ist:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...mit meinen Freunden auf der Straße ein Fahrradrennen mache:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

...Freunde auf dem Gepäckträger mitnehme:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

... im Dunkeln ohne Licht fahre:

auf keinen Fall     eher nein     eher ja     ja, klar

---

---

...andere Fahrradfahrer nicht überholen lasse:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...auf der falschen Straßenseite fahre, damit ich mein Ziel schneller erreiche:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...große Gegenstände auf dem Gepäckträger transportiere, die nicht so gut befestigt sind:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...mit Kopfhörer und lauter Musik Fahrrad fahre:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...freihändig fahre:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...beim Fahrradfahren ein Handy oder Smartphone benutze:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

...ohne Fahrradhelm fahre:

auf keinen Fall       eher nein       eher ja       ja, klar

---

## 8. Deine Meinung zum Fahrradfahren

---

*Viele Menschen können Dich unterstützen, damit Du sicherer mit dem Fahrrad unterwegs sein kannst. Was wünschst Du Dir von ihnen?*

---

Von meinen Eltern wünsche ich mir:

---

---

---

---

---

Von meinen Freunden wünsche ich mir:

---

---

---

---

---

---

---

---

Von meiner Schule wünsche ich mir:

---

---

---

---

Von der Polizei wünsche ich mir:

---

---

---

---

*Was würdest Du verbessern, damit Du Dich beim Fahrradfahren rund um Dein Zuhause oder auf dem Weg zur Schule sicherer fühlst?*

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

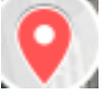
**Super, Du hast es geschafft!**



**Wir danken Dir, dass Du uns noch mal so fleißig bei der Umfrage geholfen hast.**

**Bitte bleib ruhig auf Deinem Platz sitzen und warte, bis alle fertig sind.**

## Legende für die VORKIDS-Unfallsteckkarte

	<p><b>Fahrerunfall (F)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben (z.B. unangepasste Geschwindigkeit, falsche Einschätzung des Straßenverlaufes, etc.).</p>
	<p><b>Abbiege-Unfall (AB)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Vorrang Anderer zu beachtenden Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzausfahrten.</p>
	<p><b>Einbiegen/ Kreuzen-Unfall (EK)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken.</p>
	<p><b>Überschreiten-Unfall (ÜS)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgelenkt ist.</p>
	<p><b>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/ hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/ Halten durchführte.</p>
	<p><b>Unfall im Längsverkehr (LV)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.</p>
	<p><b>Sonstiger Unfall (SO)</b></p> <p>Unfall, der sich nicht den Typen 1-6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden.</p>
	<p><b>Sternchen</b></p> <p>Schulwegunfall</p>
	<p><b>Weiterführende Schulen</b></p> <p>Hauptschule, Realschule, Gesamtschule, Gymnasium</p>
	<p><b>Grundschulen</b></p>