



Attention on the Road

A Traffic Safety Programme for Primary School Students

Traffic Safety in 3 Parts

Project description

Imprint

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE / Safe Kids Austria

Österreichisches Komitee für Unfallprävention und Gesundheitsförderung
im Kindes- und Jugendalter

Austrian Committee for Injury Prevention and Health Promotion
in Childhood and Adolescence

Contact

peter.spitzer@uniklinikum.kages.at

www.grosse-schuetzen-kleine.at

Auenbruggerplatz 49

8036 Graz, Austria

Telefon: +43 316 385 13398

Project Team

Dr. Mag. Peter Spitzer (Project management)

Isabella Kranacher, MA MPH (eLearning)

Elisabeth Fanninger BA (Media, Homepage)

Project Funding



Development of Projects

2021 to 2023

Workshops at School

Since 2023

1. Introduction

Adults have a great responsibility in road traffic. They should be attentive and focused when driving their car, as cyclists and pedestrians. But they should also observe their surroundings in order to be able to react in a timely and correct manner in dangerous situations and thus be able to compensate for any mistakes or inattention by other road users.

Communication in road traffic is often only possible through eye contact. Depending on the type of mobility, hearing and speaking are only possible to a limited extent or not at all.

If this eye contact is not possible because the eyes or the optical receptors in the brain are busy with other things - distracted from the essentials, so to speak - then this reduces the perception of the overall situation and corresponding actions or reactions.

Due to psychomotor development, which is mature by puberty but still prone to errors, children and young people generally have difficulties in coping with road traffic, whether as pedestrians, cyclists or later as moped drivers.

Senses such as sight and hearing are essential for coping with road traffic without accidents. They are particularly essential for perceiving danger and recognizing whether other road users are paying attention or are distracted.

Any distraction caused by a cell phone call, entering a destination into the navigation system or fiddling with the car radio means that valuable time is wasted and, distracted from what is important, we will react at least one or two seconds later, which can have fatal consequences for us or those around us.

Inattention is increasingly the main cause of accidents in road traffic. It is therefore important to be aware of the problem yourself and to avoid distractions. And it is just as important for our children to be able to recognize whether the person behind the wheel of the car is paying attention or not.

The materials available from the "Eyes on the road - get set, go!" project mean that the topic of traffic and the danger of distraction can be used in lessons more often and in new ways.

Using public transport such as buses and trams is a very safe way of participating in road traffic. Nevertheless, many passengers are injured by falls.

Falls on public transport during bends and braking maneuvers are more common than actual traffic accidents involving a bus or tram. But getting on and especially getting off also leads to falls over the steps or stumbling on the edge of the pavement. It is therefore important to develop and promote appropriate sure-footedness and gait stability so that these falls are prevented or at least reduced in number.

The "Eyes on the road - sure-footed on the move!" project supports our joint goal of preventing accidents in and around public transport. Body control and gait stability lead to safe participation in road traffic, but of course also have an impact on all areas of walking.

The blind spot prevents or reduces the view of a person driving a vehicle of what is happening around them. This blind spot contains the areas outside the vehicle that cannot be seen despite the mirrors. Conversely, however, children and young people, and very often adults too, do not consider this, and a tragic accident occurs. Blind spots and major visual impairments are primarily associated with so-called large vehicles such as trucks or buses, but cars also have blind spots.

The project "Eyes on the road - I see what you don't see!" supports our joint project to reduce accidents in blind spots and due to visual impairments in road traffic.

The materials provided enable the topic of road safety to be used again and again in different variations in class.

All 3 toolboxes in this project trilogy can be downloaded from the homepage www.grosse-schuetzen-kleine.at.

2. Content

1. Introduction.....	3
2. Content.....	5
3. Attention on the Road ... Traffic Safety in 3 parts	6
4. Basic elements of all parts.....	8
5. Facts and Figures.....	12
6. Augen auf die Straße – fertig, los!.....	13
6.1.1 Projektziel	13
6.1.2 Wissenschaftliche Grundlage	13
6.1.3 Toolbox	13
6.2 Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs!.....	24
6.2.1 Projektziel	24
6.2.2 Wissenschaftliche Grundlage	25
6.2.3 Toolbox	26
6.3 Augen auf die Straße – Ich seh´, was du nicht siehst!	31
6.3.1 Projektziel	31
6.3.2 Interventionsaktivität.....	31
6.3.3 Wissenschaftliche Grundlage	31
6.3.4 Toolbox für das Klassenzimmer	32
7. Dissemination.....	44
7.1 E-Learning und Download-Area	44
7.2 Going Public – Pressekonferenz	47
7.3 Workshops und Fortbildung.....	49
7.4 Land Steiermark & Bildungsdirektion – Education Directorate.....	50
7.5 Bundesministerium BMBWF – Ministry of Education	51
8. Workshop at Schools.....	53
9. Scientific Appendix	54
9.1 Ablenkung als Unfallfaktor Nummer 1 (Fokusreport 2021)	54
9.2 Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim (Fokusreport 2022)	60
9.3 Sehen und Gesehen werden - Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen (Fokusreport 2023)	64

3. Attention on the Road ... Traffic Safety in 3 parts

In October 2017, the Styrian Transport Department launched its new campaign "Eyes on the Road" on the major risk factor of distraction.

The Styrian Transport Department's campaign is planned to run for several years so that awareness of safe driving without distraction is permanently anchored in the minds of Styrians. All eyes are fixed on the road. This is ensured by two likeable guys who are literally opening the eyes of local drivers to greater safety behind the wheel. Not with a raised index finger, but skillfully and with a wink - after all, the topic should also be fun.

The aim of the campaign is to make drivers aware of the many different ways in which they distract themselves or are distracted while driving - and what measures they can take as a responsible driver to avoid distractions. There is only one thing that counts: eyes on the road! And that is exactly what the campaign's slogan is.

During the implementation years, the two likeable guys from the campaign will not only be seen in various TV commercials and on posters, but also as life-size mascots.

KEYVISUAL



In the following years, this campaign was expanded to include the target group of children. Children are also occasionally distracted in traffic. They should now recognize for themselves why this happens and how it affects road safety.

Between 2021 and 2023, 3 special awareness-raising projects were created, which are methodologically very diverse and follow the current state of the art in teaching, namely a blended learning model.

Augen auf die Straße – fertig, los!

ATTENTION ON THE ROAD (PART 1) – READY, SET, GO!



Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs!

ATTENTION ON THE ROAD (PART 2) – SAFE STEPS!



Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!

ATTENTION ON THE ROAD (PART 3) – I SEE WHAT YOU DON'T SEE!



PROJECT PARTNER



4. Basic elements of all parts

CURRICULUM REFERENCE

Supplementing the teaching of traffic and mobility education for the primary school curriculum and the teaching principle in general

TARGET GROUP

Pupils/ Students

- ✓ at primary schools (2. to 4. graders)
- ✓ at secondary schools (5. to 6. graders)

The exercises are aimed at primary school and lower secondary school pupils, and address the modalities of walking, taking public transport and travelling by scooter or bicycle.

Schulstufen	Zu Fuß gehen	Öffi fahren	Scooter fahren	Fahrrad fahren
Grundstufe 1 Volksschule 1. und 2. Schulstufe				
Grundstufe 2 Volksschule 3. und 4. Schulstufe				
Sekundarstufe 1 MS / AHS Ust. 5. und 6. Schulstufe				

Of course, the modal type is not equally important in every year group and may only be practiced in traffic areas from a certain age. Nevertheless, the exercises are suitable for all school levels, whereby the variation in difficulty and intensity should be adapted to the specific development and skill level of each student.

METHODOLOGICAL CONSIDERATIONS

- ✓ Mix of theoretical input in the classroom and practical exercises for the gym or outside
- ✓ The exercises themselves are resource-compliant, i.e. the necessary infrastructure and the materials required to carry them out are available in the average equipment of a primary school gym. The implementation also takes into account the fact that the gym in a primary school is usually smaller than that of a secondary school.

- ✓ Realistic implementation scenarios with the options and equipment of a typical school
- ✓ Content for a mix of work on site and elements of e-learning - blended learning
- ✓ Toolbox with the prepared documents as a download option for teachers

TOOLBOX

The toolbox for the project is available for download and includes:

- ✓ Manual ... with the overall description of the project
- ✓ PPTS ... with an insight into the project
- ✓ Focus report ... further facts for those who are very interested
- ✓ PPTS ... presentation-ready Powerpoint for the theoretical input
- ✓ E-learning ... online elements for blended learning
- ✓ Videos ... link to the YouTube channel (tutorial)
- ✓ Worksheets ... for collaboration, repetition and deepening
- ✓ Project poster

https://grosse-schuetzen-kleine.at/online-klassenzimmer-fuer-volksschulen/

Menü

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE Online Klassenzimmer

Service für Pädagog:innen: Tragen Sie sich hier ein und wir informieren Sie immer über neue Themen im Online Klassenzimmer!

[zur News-Anmeldung](#)

Sicher durchs Schuljahr mit Tilly und Jakob
Begleitende Online-Toolbox zum Wandkalender
[HIER GEHT'S ZUR TOOLBOX](#)

Ab 18.01.23: Augen auf die Straße - Ich seh', was du nicht siehst
Verkehrssicherheit für die 1.-4. Schulstufe
[LOS GEHT'S!](#)

Augen auf die Straße - Trittsicher unterwegs
Verkehrssicherheit für die 1.-4. Schulstufe
[LOS GEHT'S!](#)

Augen auf die Straße, fertig, los!
Verkehrssicherheit für die 1.-4. Schulstufe
[LOS GEHT'S!](#)

SCIENTIFIC CONSIDERATIONS

The basis for Safe Kids Austria prevention projects are the findings from accident research carried out by the Research Center for Childhood Accidents.

For this reason, corresponding research findings also form the basis for the respective project content for these three prevention projects.

 <p style="text-align: center;">Ablenkung als Unfallfaktor Nummer 1 Fokusreport 2021</p>	 <p style="text-align: center;">Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim Fokusreport 2022</p>	<p style="text-align: center;"><small>FORSCHUNGSZENTRUM FÜR KINDERUNFÄLLE</small></p>  <p style="text-align: center;">Sehen und Gesehen werden Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen Fokusreport 2023</p> <p style="text-align: right;"><small>Förderung durch das Land Steiermark 2021</small></p>
--	--	---

<p style="text-align: center;"><small>AUGEN AUF DIE STRASSE, PERKTU, LOS!</small></p>  <p style="text-align: center;">AUGEN AUF DIE STRASSE</p> <p style="text-align: center;">Augen auf die Straße, fertig, los! Gib der Ablenkung keine Chance!</p>  <p style="text-align: center;">Projektbeschreibung Pädagogisches Konzept Projektunterlagen</p> <p style="text-align: center;"><small>GROSSE SCHÜTZEN KLEINE - LAND STEIERMARK / VERKEHRSPRESSORT</small></p>	<p style="text-align: center;"><small>AUGEN AUF DIE STRASSE TRITTSICHER UNTERWEGS</small></p>  <p style="text-align: center;">AUGEN AUF DIE STRASSE</p>  <p style="text-align: center;">TRITTSICHER UNTERWEGS</p> <p style="text-align: center;">Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs! Gib der Ablenkung keine Chance!</p>  <p style="text-align: center;">Handbuch</p> <p style="text-align: center;">Projektbeschreibung Pädagogisches Konzept Projektunterlagen</p> <p style="text-align: center;"><small>GROSSE SCHÜTZEN KLEINE - LAND STEIERMARK / VERKEHRSPRESSORT</small></p>	<p style="text-align: center;"><small>AUGEN AUF DIE STRASSE ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST</small></p>  <p style="text-align: center;"><small>ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST</small></p>    <p style="text-align: center;">ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST</p> <p style="text-align: center;">Augen auf die Straße - 'Ich seh', was du nicht siehst! Handbuch</p> <p style="text-align: center;">Projektbeschreibung Hintergrundinfos Projektunterlagen</p> <p style="text-align: center;"><small>GROSSE SCHÜTZEN KLEINE - LAND STEIERMARK / VERKEHRSPRESSORT</small></p>
--	--	---

DOWNLOAD – SCIENTIFIC MATERIALS

Forschungszentrum - GROSSE SCHÜTZEN KLEINE (grosse-schuetzen-kleine.at)

Publikationen

Publikationen zum Thema Kindersicherheit

Sport und Freizeit, Verkehr, Zuhause
Trauma und COVID-19 – Das Unfallgeschehen während einer außergewöhnlichen Zeit: Fokusreport 2022
 In Österreich tritt das Virus Sars-Cov-2 erstmals Ende Jänner 2020 auf. In den beiden Folgemonaten entwickelt sich der Wintertourismus...
[Weiterlesen](#)
 28. April 2022

Verkehr
Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim – Fokusreport 2022
 Die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels gehört zu den sichersten Mittelrisiken einer Fortbewegung von A nach B. Vor

DOWNLOAD – E-LEARNING

E-Learning Kindersicherheit - GROSSE SCHÜTZEN KLEINE (grosse-schuetzen-kleine.at)

E-LEARNING KINDERSICHERHEIT

Schwerpunktthema SICHER ZUR SCHULE

- Sicherheitsstipp des Monats
- Factsheet "Sicher zur Schule"
- Mitmachblatt "Mein Weg zur Schule" - Teil 1
- Mitmachblatt "Mein Weg zur Schule" - Teil 2
- Videos rund um den Schulweg

Quiz der Woche
Bis zu welchem Alter gilt in Österreich die Radhelmpflicht?

bis 10 Jahre es gibt keine
 bis 16 Jahre bis 12 Jahre

Badeunfälle vermeiden
ONLINE-VORTRAG: SPASS IM NASS - ABER SICHER!

Hier zum Nachschauen downloaden

Klassenzimmer
 Im GROSSE SCHÜTZEN KLEINE Klassenzimmer lernen Kinder und Jugendliche von 7 bis 14 Jahren mit Spiel & Spaß wie sie sich einfach vor schweren Unfällen schützen können!

für Volksschulen
für Mittelschulen/Gymnasien

Die virtuelle BÄRENBURG
 "Spazieren" Sie ganz bequem von ihrer Couch aus durch unsere virtuelle BÄRENBURG! Schauen Sie sich an, wo in Ihrem Zuhause Gefahren für Ihr Kind lauern und wie Sie diese einfach vermeiden bzw. entschärfen können! Los geht's!

Zur virtuellen BÄRENBURG

Mit freundlicher Unterstützung von **Das Land Steiermark**

5. Facts and Figures

ATTENTION ON THE ROAD – GET READY, SET, GO!

- 34% of all traffic accidents are caused by distraction
- 25% of accident victims are also distracted during an accident
- In 38% of cases, a cyclist is the main cause of a traffic accident because he is distracted

- Central learning goal: Becoming aware of possible distraction factors and actively recognizing distraction in others

ATTENTION ON THE ROAD – SAFE STEPS!

- Every second person injured in an accident in or with public transport (bus, tram) is a passenger in the public transport.
- 22% of injuries are caused by a fall, mostly during a braking maneuver.
- 60% of children are injured in a public transport vehicle by falling or being hit during a braking maneuver or when cornering. 25% fall when getting in or out.

- Central goal: Develop physical stability and sure-footedness in order to be able to react quickly and safely in an emergency.

ATTENTION ON THE ROAD - I SEE WHAT YOU DON'T SEE!

- 20% of traffic accidents involving unprotected road users are due to "vision problems"
- 96% of these are accidents related to the blind spot
- A car is more often involved, but an accident involving a truck more often ends in fatal injuries

- Central learning goal: Change of perspective and recognition that in a traffic situation you can never see everything from every perspective.

6. Augen auf die Straße – fertig, los!



6.1.1 Projektziel

Dieses Projekt soll den Kindern und Jugendlichen die Vor- und Nachteile hinsichtlich Überblick, Wahrnehmung und Reaktion eines jeden Mobilitätstyps (Fußgänger, Radfahrer, Mopedfahrer, Pkw-Fahrer, Bus- und Lkw-Fahrer) nahebringen und deutlich machen, dass Kommunikation im Straßenverkehr zumeist nur über den Blickkontakt möglich ist, wobei eine Ablenkung letztlich auch tödlich sein kann.

Die Kinder und Jugendlichen sollen erkennen,

- (1) wie sie selbst abgelenkt werden können und wie sie dies vermeiden können;
- (2) ob der andere – zumeist stärkere, weil motorisierte – Verkehrsteilnehmer abgelenkt ist und wie sie sich entsprechend – sprich defensiv und allenfalls auf Vorrechte wie den Zebrastreifen betreten zu dürfen zu verzichten – verhalten sollen.

6.1.2 Wissenschaftliche Grundlage

Peter Spitzer, Holger Till: Ablenkung als Unfallfaktor Nummer 1. Fokusreport 2021. Graz, im Mai 2021.

6.1.3 Toolbox

Bei diesem Projekt wurden mehrere Teile gestaltet, die in der Volksschule und in der Sekundarstufe durchgeführt werden können. Dies ist ein Grundvorschlag. Es spricht aber nichts dagegen, alle Teile in allen Schulstufen durchzuführen.

Darüber hinaus stehen mehr Tonfiles und Bilder zur Verfügung, als wahrscheinlich in einer Einheit durchgemacht werden können. Somit ist ausreichendes Material für weitere wiederholende und festigende Einheiten vorhanden.

ABLENKUNGSWORKSHOP

Aufzeigen der Problematik

- ✓ Ablenkung beim Hören
- ✓ Ablenkung beim Sehen
- ✓ Eigenes richtiges Verhalten
- ✓ Erkennen von Verhaltensfehlern beim anderen und entsprechend re-/agieren

Aufbereitung als fertige PPTS-Datei mit den angeführten Kapiteln zu den zwei Schwerpunkten der Sinneswahrnehmung Hören und Sehen.

SCHWERPUNKT HÖREN

VerkehrsOHR Einzelgeräusche mit den VerkehrsOHR Einzelbildern

VerkehrsOHR Mix – Filtern der relevanten Verkehrsgerausche aus einem Ambience-Mix mit einem entsprechenden Arbeitsblatt

SCHWERPUNKT SEHEN

VerkehrsPUZZLE – Was kann alles ablenken?

VerkehrsKLICK – Wer ist abgelenkt? Welches Verhalten wäre besser?



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!



Überblick

VerkehrsOHR Einzelgeräusche

VerkehrsOHR Mix

VerkehrsOHR Einzelbilder

VerkehrsPUZZLE

VerkehrsKLICK

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



VERKEHRSOHR – EINZELGERÄUSCHE zum Abspielen (Beamer auf Black / Freeze). Zuordnen auf dem Arbeitsblatt.



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!



Überblick

VerkehrsoHR - Einzelgeräusche

A1 	A2 	A3 	A4 	A5 
A6 	A7 	A8 	A9 	A10 
A11 	A12 	A13 	A14 	A15 

Zum Abspielen auf die Grafik klicken!

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



VERKEHRSOHR – Mix zum Abspielen (Beamer auf Black / Freeze), wobei mehrere Einzelgeräusche in einem Ambience-Umfeld, also in einer kompakten Grundgeräuschkulisse eingebettet sind. Zuordnen aller eingebetteten Geräusche auf dem Arbeitsblatt. Zur Kontrolle wird das Tonfile „Auflösung“ abgespielt, bei dem die Grundgeräuschkulisse nur mehr leise zu hören ist.



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!



Überblick

VerkehrsoHR - Mix

Kinder	Musik	Verkehr	Telefonat (Ambience)
B1 	B2 	B3 	B4 
C1 	C2 	C3 	C4  (Auflösung)
	D2 	D3 	D4 
	E2 	E3 	E4  (Auflösung)
	F 		

Zum Abspielen auf den Lautsprecher klicken!

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



Das **ARBEITSBLATT VERKEHRSOHR** dient dem Zuordnen der Einzelgeräusche (Einzelgeräusche als Aufwärmübung und Mixes als Grundübung) einer Geräuschquelle.



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!
ARBEITSBLATT 1 „GERÄUSCHERÄTSEL“



Du hörst nun verschiedene Geräusche. Hör genau zu!

Wenn du ein Geräusch erkennst, dann trage die Nummer, welche von der Lehrerin oder dem Lehrer genannt wurde, in den eckigen Platzhalter neben dem Bild ein.

Wenn du mehrere verschiedene Geräusche erkennst, dann trage bei jedem Bild die gleiche Nummer ein.

 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>
 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>	 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

Umrahme bei der Kontrolle eine richtige Antwort mit grünem Buntstift!

Im PROJEKTHANDBUCH findet sich für die Lehrkräfte auch eine Auflöung zu den verschiedenen VerkehrsOhr-Mix-Beispielen.

AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!

Playlist „Geräusche B bis F“

Nr.	Geräuschquelle	B 1	B 2	B 3	B 4		D 2	D 3	D 4		F
A1	Moped		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
A2	Pkw	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			
A3	LKW			<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
A4	Rettung		<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A5	Fahrradklingel		<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A6	Pkw Hupe			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A7	Lkw (reversierend)	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A8	Zug				<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A9	Musik		<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>				
A10	Handy				<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>
A11	Polizei			<input checked="" type="checkbox"/>				<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
A12	Motorrad			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		
A13	Kinder	<input checked="" type="checkbox"/>					<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>		
A14	Feuerwehr	<input checked="" type="checkbox"/>						<input checked="" type="checkbox"/>			
A15	Straßenbahn			<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>

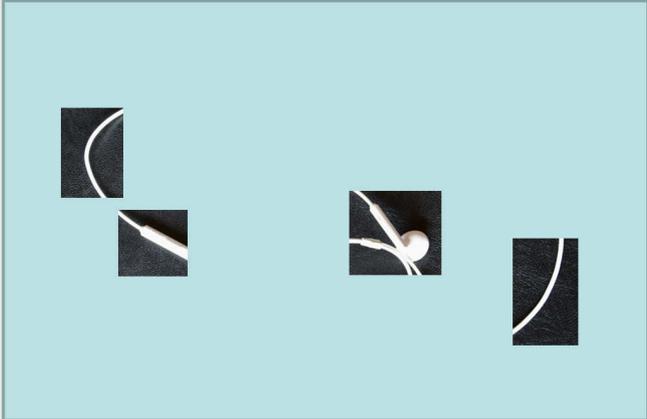
<input checked="" type="checkbox"/>	... dieses „A“ - Geräusch wurde in die Ambience eingebaut
<input checked="" type="checkbox"/>	... dieses Geräusch ist Teil der Ambience, könnte aber von den Kindern als „A“ – Geräusch wahrgenommen werden

Beim **VERKEHRSPUZZLE** werden nacheinander die Bildausschnitte aufgedeckt. Zum Schluss wird das ganze Bild gezeigt und die Problematik der Ablenkung und Aufmerksamkeitsbehinderung im Straßenverkehr mit der Klasse sogleich besprochen.



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!





4 Puzzle-Teile

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort





AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!





Wie kannst du abgelenkt werden?

Was kann passieren?

⏪ ⏩ ⏴ ⏵

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



Beim **VERKEHRSLICK** bekommen die SuS eine Szene aus dem Verkehrsalltag gezeigt, Sie sollen dann entscheiden, ob es eine Ablenkung gibt oder nicht.



Gibt es eine Ablenkung?

JA  oder NEIN  ?

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



Die richtige Lösung (rot umrandet = Ablenkung vorhanden) für die entsprechende Szene wird angezeigt und gleichzeitig die Diskussion in Richtung einer besseren Alternative angeregt.

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!



Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



Zum Abschluss der jeweiligen Szene wird eine alternative Situation als ein „verkehrssicherer“ Lösungsvorschlag aufgezeigt.



Nicht alle Szenen zeigen ein „negatives“ Verhalten, weshalb dann bei diesen Beispielen die „unsichere“ Lösung diskutiert wird.

Das **ARBEITSBLATT** zu diesem Themenkomplex.



AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!

ARBEITSBLATT 2 „ABLENKUNGSRÄTSEL“



Du siehst nun Szenen aus der vorangegangenen Präsentation.

Umrande das Bild **ROT**, auf dem die Person abgelenkt ist.

Umrande das Bild **GRÜN**, auf dem die Person aufmerksam ist.



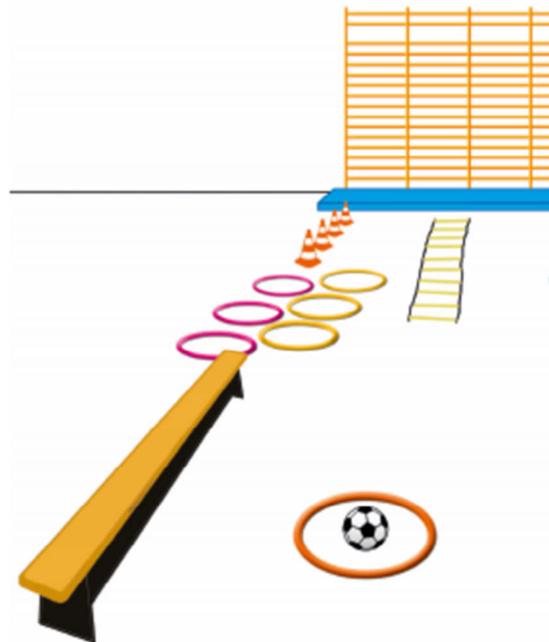
© GROSSE SCHÜTZEN KLEINE / LAND STEIERMARK - VERKEHRSRESSORT

ABLENKUNGSPARCOURS

Bei diesem Teil des Projektes geht es um die Bewältigung eines Parcours im Turnsaal.

Aufzeigen der Problematik

- ✓ Ablenkung
- ✓ Multitasking
- ✓ Fortbewegungstempo
- ✓ Aufmerksamkeit



Im ersten Schritt wird der Parcours ohne zusätzliche Aufgabe absolviert. Im zweiten Schritt werden Pärchen gebildet, wobei das eine Kind die „Leserate“ ist, welche einen Text vorliest, und das andere Kind der „Sportler“, welches gleichzeitig den Parcours bewältigen, zuhören und sich den Text inhaltlich merken soll. Danach gibt es für den „Sportler“ ein paar Fragen zu beantworten. Beim zweiten Durchgang werden die Rollen getauscht, wobei natürlich ein anderer Text zum Einsatz kommt.

	<p>AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!</p> <p>„PARCOURSTEXT A“</p>	
<p>Meine Oma war auf Urlaub in Deutschland am Königssee. Sie schrieb mir eine Ansichtskarte, worauf der See im Sonnenuntergang zu sehen war. Es sah aus, als, ob der Königssee brennen würde. Vor einem Eissalon stand ein gelber Lieferwagen, darauf war ein Affe zu sehen. Er hatte einen Becher in der Hand. Mir kam es vor, als ob er trinken würde. Als meine Oma nach Hause kam, zeigte ich ihr die Karte und fragte: „Warum trinkt der Affe Eis, wenn der Königssee brennt?“</p>		
<small>© GROSSE SCHÜTZEN KLEINE / LAND STEIERMARK - VERKEHRSRESSORT</small>		

	<p>AUGEN AUF DIE STRASSE, FERTIG, LOS!</p> <p>ARBEITSBLATT 2 A „PARCOURSDETEKTIV A“</p>	
---	---	---

Beantworte nun folgende Fragen!

Wie schwierig war die Hindernisbahn ohne Text?	 <p style="text-align: center;">leicht naja schwierig</p>
Wie schwierig war die Hindernisbahn mit Text?	 <p style="text-align: center;">leicht naja schwierig</p>
Konntest du den Text gut verstehen?	 <p style="text-align: center;">gut naja schlecht</p>
Konntest du dich gut konzentrieren?	 <p style="text-align: center;">gut naja schlecht</p>

Wer war auf Urlaub?	<input type="checkbox"/> Mama <input type="checkbox"/> Papa <input type="checkbox"/> Oma <input type="checkbox"/> Opa
Wie hieß der See?	
Welche Farbe hatte der Lieferwagen?	<input type="checkbox"/> blau <input type="checkbox"/> gelb <input type="checkbox"/> rot <input type="checkbox"/> grün
Welches Tier war dabei?	
Wie lautete die Frage an die Oma?	

Mein Name:

6.2 Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs!



6.2.1 Projektziel

Dieses Projekt ergänzt nun „Augen auf die Straße – fertig los!“ zum Thema „Ablenkung durch visuelle und akustische Störmuster“ in dem Sinn, dass für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr und im Gefahrenfall für eine rettende Reaktion letztendlich Trittsicherheit gefordert ist. Körperkontrolle und Gangstabilität führen zu einer sicheren Teilnahme im Straßenverkehr und wirken selbstverständlich in alle Bereiche über das eigentliche zu Fuß Gehen hinaus.

Bei diesem hybriden E-Learning-Projekt werden Übungen zu den [BEWEGUNGSBEREICHEN](#)...

- (1) Gleichgewicht
- (2) Koordination
- (3) Reaktion

...als [ONLINE-TOOL](#) auf der E-Learning-Plattform von GROSSE SCHÜTZEN KLEINE mittels

- (1) PDF-Beschreibung der einzelnen Übung („Stundenbild“)
- (2) Aktionsvideo (Aufbereitung zweckorientiert)

...für Lehrkräfte der Primar- und Sekundarstufe (1. bis 6. Schulstufe) aufbereitet. Letztendlich bilden die [ÜBUNGEN](#) die Basis für

- (1) Trittsicherheit und
- (2) trittsichere Fortbewegung im Straßenverkehr.

Die Lehrkräfte sollen

- (1) in einem (Online-) Seminar bzw. über die Lehrerfortbildung für dieses Thema sensibilisiert werden,
- (2) auf der E-Learning-Plattform ihre Unterlagen zum Nachschauen und Vorbereiten zur Verfügung haben,
- (3) mit dem Online-Klassenzimmer auch Home-Schooling-Aufgaben geben können.

Die Kinder und Jugendlichen sollen erkennen,

- (1) wie trrittsicher sie sich unter Störungsbedingen für das Gleichgewicht (Schulrucksack am Rücken vs. in der Hand; beide Augen offen vs. ein Auge bedeckt; Hände frei schwingend vs. Hände in Jackentasche) fortbewegen können,
- (2) wie reaktionsschnell sie in „Gefahrenmomenten“ sein können (Liniengehen vs. Linienlaufen unter Regelfreiheit vs. Links- / Rechtsvorrang, Folge den Polizei-Armsignalen, Stop & Go-Lauf),
- (3) wie die Motorik durch visuelle und akustische Reize abgelenkt werden kann (Richtungslauf vs. Konträrlauf, Folgebewegung vs. Spiegelbewegung).

6.2.2 Wissenschaftliche Grundlage

Peter Spitzer, Holger Till: Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim. Fokusreport 2022. Graz, im Mai 2022.

6.2.3 Toolbox

Die vorgeschlagenen Übungen dienen zur Ausbildung und Verbesserung von Reaktion, Koordination & Kräftigung und Gleichgewicht und eignen sich sehr gut, um als Teil einer Sport- und Bewegungsstunde in variantenreichen Wiederholungen das Unterrichtsprinzip „Verkehrs-, Sicherheits- und Mobilitätserziehung“ mit Spaß zu erfüllen.

Die Trittsicherheit, verbunden mit entsprechender Aufmerksamkeit im Straßenverkehr, ist für eine unfall- und verletzungsfreie Fortbewegung im Straßenverkehr als Fußgänger, mit Scooter und Fahrrad unumgänglich.

In Summe wurden zu den 3 Themenfeldern jeweils 4 Übungen zusammengestellt, die eine Fortbewegung im Straßenverkehr für Kinder sicherer machen.

Themenfeld Übung	Reaktion	Kondition & Kräftigung	Gleichgewicht
Feldbereich Übungsnummer	A	B	C
1	Rushhour	Scootermania	Bahnschranken
2	Ampelbaustelle	Haltegriff	Kurvenreich
3	Navi	Minicooper	Achtung Zebra
4	Highspeed	Fluglotse	Schienenfahrzeug

Innerhalb jeder einzelnen Übung sind zahlreiche Variationen möglich. Einige davon sind bei den Übungsbeschreibungen, einige auch bei den Videos nachzulesen bzw. nachzusehen. Letztendlich sind der Kreativität der einzelnen Lehrkraft bei der Weiterentwicklung der Übungen kaum Grenzen gesetzt. Diese 12 Übungen dienen als Grundlage und Anregung, die gerne weiterentwickelt werden kann (...und auch gerne soll).

Im [PROJEKTHANDBUCH](#) werden diese 12 Übungen mit Variationen und Schwierigkeitssteigerungen detailreich und inklusive des Materialbedarfes ausführlich beschrieben. Zur Erleichterung gibt es jedoch zusätzlich auch ein Videohandbuch, die Kinder aktiv bei der jeweiligen Übung zeigen.

Beschreibung der Übungen im Handbuch

AUGEN AUF DIE STRASSE

TRITTSICHER UNTERWEGS

Übung A2

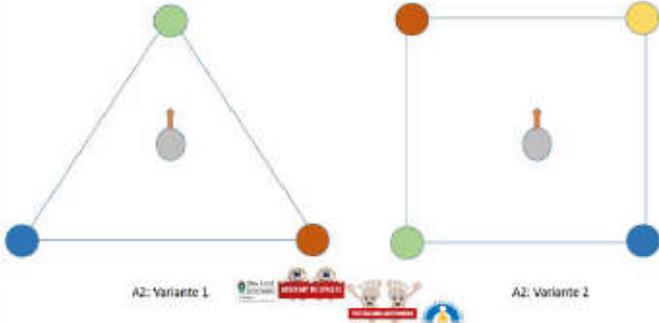
Themenbereich	Reaktion	
Übung	A2: Ampelbaustelle	
Verkehrsbezug	Asynchrone Blickorientierung und Bewegungsrichtung Rasches Reagieren	
Teilnehmende Gruppe	Es arbeiten 4 bis 6 SuS gleichzeitig	
Basisübung V1		<p>V1: Orientierung im Dreieck. Grundregel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ Rotes Hütchen = Kurzer Stop beim Hütchen und retour ins Zentrum ✚ Gelbes Hütchen = li-re-li-Schauen beim Hütchen und retour ins Zentrum ✚ Grünes Hütchen = sofort retour ✚ Blaues Hütchen – Kreisverkehr – im Kreis herumlaufen (Achtung: Blick immer nach vorne gerichtet!) und retour ins Zentrum
	Kommandos	<ul style="list-style-type: none"> ✚ Mit 3 verschiedenfarbigen Farbhütchen wird ein gleichseitiges Dreieck ausgelegt. ✚ Das Kind steht im Zentrum des Dreiecks. ✚ Auf Zuruf einer Farbe bewegt sich das Kind zum Eckpunkt. Aktion dort laut Beschreibung. Danach Bewegung zurück zum Zentrum. Der Blick bleibt dabei immer nach vorne gerichtet.
Übung mit Varianten V2		V2: Orientierung im Viereck
	Kommandos	<ul style="list-style-type: none"> ✚ Mit 4 verschiedenfarbigen Farbhütchen wird ein Viereck / Quadrat ausgelegt. ✚ Das Kind steht im Zentrum des Vierecks. ✚ Auf Zuruf einer Farbe bewegt sich das Kind zum entsprechenden Eckpunkt. Der Blick bleibt dabei immer nach vorne gerichtet.
Übung mit Varianten V3		V3: Orientierung im Viereck: Signalmix

43

AUGEN AUF DIE STRASSE

TRITTSICHER UNTERWEGS

Übung A2

	Kommandos	<ul style="list-style-type: none"> 2 Farbpunkten wird die Fahrradklingel und die Hupe zugeordnet. Die beiden anderen werden wie vorher genannt.
Übung mit Varianten V4	V4: Orientierung im Viereck: Signalmix	
	Kommandos	<ul style="list-style-type: none"> Änderung der Bewegungsart: hüpfen, krabbeln etc. Änderung der Signalarten: Mix aus akustischen und optischen Signalen
Material	4 verschiedenfarbige Hütlchen für 4- 6 Gruppen 1 Fahrradklingel 1 Fahrradhupe	
Übungsskizze		
Master-Tipp		
Tipp vom Coach		
Eigene Notizen		



VIDEOTUTORIAL (YOUTUBE-CHANNEL)

https://grosse-schuetzen-kleine.at/online-klassenzimmer-fuer-vollksschul

Menü

Themen

Spaß im Nass - aber sicher!

Badesicherheit und Baderregeln für die 1.-4. Schulstufe

LOS GEHT'S!

Augen auf die Straße - Trittsicher unterwegs

Sport-Übungen zur Förderung der Verkehrssicherheit für die 1.-4. Schulstufe

LOS GEHT'S!

"Augen auf die Straße - Trittsicher unterwegs": Projektvorstellung



WEITERE VIDEOS

0:58 / 1:04

Übungspaket 1: Reaktion

A1: Die Rushhour



A2: Die Ampelbaustelle



A3: Das Navi



A4: Highspeed



Übungspaket 2: Kondition & Kräftigung

B1: Scootermania



B2: Der Haltegriff



B3: Der Minicooper



B4: Der Fluglotse



Übungspaket 3: Gleichgewicht

C1: Der Bahnschranken



C2: Kurvenreich



C3: Achtung Zebra



C4: Das Schienenfahrzeug



Projektunterlagen zum Download

Name	Dateityp und Größe	Sprache
Projekthandbuch inkl. aller Übungen	PDF, 2MB	
Poster mit den Übungen	PDF, 1MB	

POSTER FÜR DEN KLASSENRAUM

Augen auf die Straße – TrittSICHER unterwegs!

Reaktion, Gleichgewicht, Kondition und Kräftigung für mehr TrittSICHERHEIT im Straßenverkehr..



REAKTION

RUSHHOUR A1



GANZE GRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

AMPELBAUSTELLE A2



EINZELÜBUNG
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

NAVI A3



GANZE GRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

HIGHSPEED A4



KLEINGRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

KONDITION & KRÄFTIGUNG

SCOOTERMANIA B1



EINZELÜBUNG
KLEINGRUPPE

👁️👁️👁️👁️

HALTEGRIFF B2



KLEINGRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

MINICOOPER B3



EINZELÜBUNG
im TURNSAAL

👁️👁️👁️👁️

FLUGLOTSE B4



EINZELÜBUNG
im TURNSAAL

👁️👁️👁️👁️

GLEICHGEWICHT

BAHNSCHRANKEN C1



EINZELÜBUNG
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

KURVENREICH C2



GANZE GRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

ACHTUNG ZEBRA C3



GANZE GRUPPE
im TURNSAAL
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

SCHIENENFAHRZEUG C4



GANZE GRUPPE
KLEINGRUPPE
im FREIEN

👁️👁️👁️👁️

👁️ durchgeführte Übungseinheit (zum Abhaken)

Mehr Informationen und Übungsanleitungen auf www.grosse-schuetzen-kleine.at/e-learning






6.3 Augen auf die Straße – Ich seh´, was du nicht siehst!

Die Inhalte des Projektes dienen dazu, das Problem der Verkehrsunfälle im „Toten Winkel“ und „Sichtbarkeit in der Dunkelheit“ durch Analyse von Unfalldaten zu beschreiben und eine Intervention und Aufklärungskampagne als Präventionsaktivität durchzuführen.

6.3.1 Projektziel

Die Ziele des Projektes sind:

- ✓ Verdeutlichen der Problematik des (tlw. entwicklungsbedingten!) egozentrischen Weltbildes
- ✓ Verdeutlichen der Problematik von Gesichtsfeld, visuellem Erfassen und Sichtbehinderung
- ✓ Kennenlernen der Sichtperspektiven anderer Verkehrsteilnehmer:innen durch Aufgaben und Anregungen zum Rollentausch
- ✓ Motorik- und Bewegungsübungen zum Perspektivenwechsel und Verbesserung von Reaktion

6.3.2 Interventionsaktivität

„Augen auf die Straße – Ich seh´, was du nicht siehst“ will das Verhalten der Zielgruppe auf zwei Wegen bzw. mit zwei zentralen Maßnahmen beeinflussen.

- ✓ Theoretischer Input zur Erarbeitung des Themas
- ✓ Bewegungsaktivitäten zur Verbesserung der eigenen Handlungs- und Bewegungsebene

6.3.3 Wissenschaftliche Grundlage

Peter Spitzer, Holger Till: Sehen und Gesehen werden. Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderung. Fokusreport 2023. Graz, im Jänner 2023.

6.3.4 Toolbox für das Klassenzimmer

Erarbeitung des Themas im Klassenverband bzw. auch als Online-Tool für zu Hause:

- ✓ Realfotos mit Fragen, welcher Verkehrsteilnehmer was sieht (PPTS)
- ✓ Realfotos mit Fragen zur konkreten Sichtbarkeit (eLearning)
- ✓ Simulation zum Perspektivenwechsel (eLearning)
- ✓ Lehrfilm „Toter Winkel“ von Sicherer Vorarlberg (YouTube)
- ✓ Postkarte „Toter Winkel“ als Botschaft an die Eltern (Drucksorte, nach Vorrat, optional)

TOOLBOX: REALFOTOS PPTS

Realfotos mit Fragen, welcher Verkehrsteilnehmer was sieht (PPTS)

Grundszenarie

- Fußgänger
- Scooter
- Fahrrad
- Pkw
- LKW
- Straßenbahn
- Traktor (mit Anhänger)

Blickwinkel

- Blick von oben - „Vogelperspektive“
- Blick Fahrer allgemein
- Blick Fahrer konkret
- Blick von der Seite – „Kind“

Fragebogen

- Multiple Choice
- Jede Lösung bei jedem Blickwinkel zur speziellen Einschätzung

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

AUGEN AUF DIE STRASSE
Ich seh', was du nicht siehst!

AUGEN AUF DIE STRASSE

Szenen - Überblick

PKW 

Reisebus 

LKW 

Traktor 

Straßenbahn 

Öffi-Bus 

Expertenszenen 

Haltestelle 

Das Land Steiermark

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

AUGEN AUF DIE STRASSE
Ich seh', was du nicht siehst!

AUGEN AUF DIE STRASSE

Wer kann was sehen? 



(1) Vogelperspektive

Das Land Steiermark

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

AUGEN AUF DIE STRASSE

Ich seh', was du nicht siehst!



(2b) Perspektive B

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



GROSSE SCHÜTZEN KLEINE

AUGEN AUF DIE STRASSE

Ich seh', was du nicht siehst!



(2c) Perspektive C

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort





AUGEN AUF DIE STRASSE

Ich seh´, was du nicht siehst!







(2b) Perspektive B

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort





AUGEN AUF DIE STRASSE

Ich seh´, was du nicht siehst!



Szene Traktor – Die Auflösung

Man kann sehen...	sieht...	sieht...	sieht...
Mädchen mit Scooter			✓
Radfahrer	👁️		✓
Pkw blau		👁️	
Traktor mit Anhänger	✓	✓	👁️
Blumentrog			✓
Baum		✓	



(3) Auflösung

Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort



TOOLBOX: ELEARNING

Wer sieht was? - Schiebebilder für den Perspektivenwechsel

Augen auf die Straße - Ich seh', x x +
 https://grosse-schuetzen-kleine.at/ich-seh-was-du-nicht-siehst/

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE Customizer 15 0 + Neu Seite bearbeiten Performance Beitrag/Seite als Entwurf duplizieren

Menü

Perspektivenwechsel

Die folgenden 3 Bilder ermöglichen es eindrucklich, zwischen den Blickwinkeln verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen fließend zu wechseln.

Halte die Maustaste am weißen Balken gedrückt und schiebe/ziehe nach links oder rechts. Findest du die Gegenperspektive?

Radfahrer hinter Traktor

Wer sieht wen? - Geschlossene Fragen zum speziellen Blickwinkel

Augen auf die Straße - Ich seh', x x +
 https://grosse-schuetzen-kleine.at/ich-seh-was-du-nicht-siehst/

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE Customizer 15 0 + Neu Seite bearbeiten Performance Beitrag/Seite als Entwurf duplizieren

Menü

E-Learning-Aufgaben

Schau die Fotos genau an und klicke auf die richtige Antwort!

Ich kann den Buslenker sehen
 ja nein
 Überprüfen

Der Buslenker blickt zu mir
 ja nein
 Überprüfen

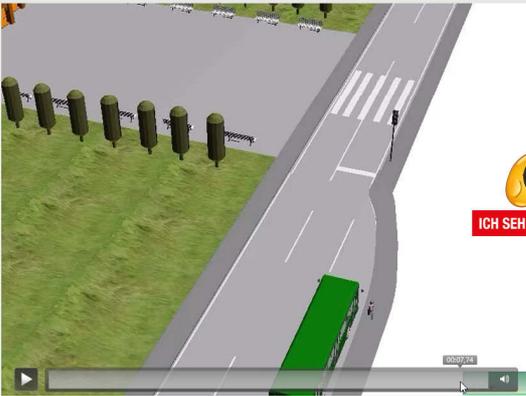
Linksabbiegender Bus 1 1 / 15

Die richtigen Lösungen siehst du auf der letzten Folie.

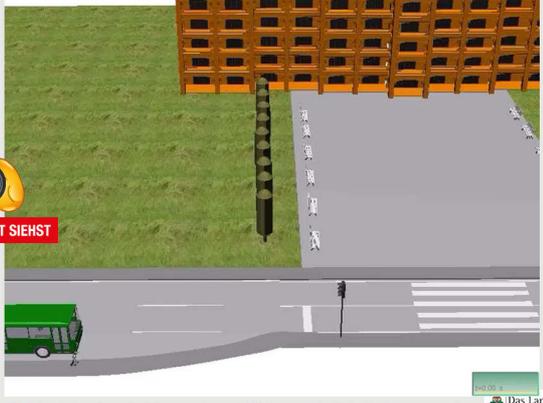
Was sieht wer? - Simulationsfilme auf Basis von Realunfällen

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE **AUGEN AUF DIE STRASSE** Ich seh', was du nicht siehst! **AUGEN AUF DIE STRASSE**

Bushaltestelle
schräge Vogelperspektive



Bushaltestelle
zentrale Vogelperspektive



Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort

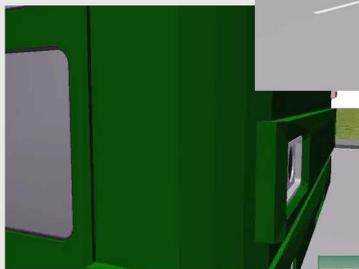
Das Land Steiermark Verkehrs

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE **AUGEN AUF DIE STRASSE** Ich seh', was du nicht siehst! **AUGEN AUF DIE STRASSE**

Autolenker
Blick nach vorne



Kind Blick



Dieses Projekt wird unterstützt vom Land Steiermark / Verkehrsressort

Das Land Steiermark Verkehrs

TOOLBOX: LEHRFILM TRIXI (YOUTUBE)

Augen auf die Straße! Ich seh', was du nicht siehst!

Lehrfilm






Beispiel: Sicheres Vorarlberg – Lehrfilm TRIXI

AUGEN AUF DIE STRASSE	ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST
	TRIXI – Schulfilm DER TOTE WINKEL 
<p>Was ist ein toter Winkel?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Warum kann Jakob den Kameramann sehen?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Welches Fahrzeug weist den größten toten Winkel auf?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Auf welcher Fahrzeugseite kann es einen toten Winkel geben?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Wann kann ein Pkw-Fahrer oder eine Lkw-Fahrerin dich sehen?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
90	
GROSSE SCHÜTZEN KLEINE – LAND STEIERMARK / VERKEHRSSORT	

AUGEN AUF DIE STRASSE	ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST
<p>Hat auch ein Fußgänger einen toten Winkel?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Wie verhalte ich mich als Fußgänger / Fußgängerin an einer Kreuzung richtig, um nicht in einen toten Winkel zu geraten und dadurch gefährdet zu werden?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Wie verhalte ich mich als Radfahrer / Radfahrerin an einer Kreuzung richtig, um nicht in einen toten Winkel zu geraten und dadurch gefährdet zu werden?</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>Zeichne den toten Winkel beim Lkw ein!</p> <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
81	
GROSSE SCHÜTZEN KLEINE – LAND STEIERMARK / VERKEHRSSORT	

TOOLBOX: PUBLIC AWARENESS

**Augen auf die Straße!
Ich seh´, was du nicht siehst!**

Public Awareness

Beispiel: Land Steiermark – Postkarte „Botschafter:in“

TOOLBOX: AKTIV - TEIL

Der praktische Teil für die Kinder besteht aus einem Bewegungselement, das in der Schule bzw. auch zu Hause geübt und wiederholt werden kann, und optional aus einem Sensibilisierungsteil, um den toten Winkel und die verschiedenen Sichtperspektiven praktisch erleben zu können.

- ✓ Bewegungskatalog mit Demovideos
- ✓ Aktionen vor Ort mit einem Lkw

Erarbeiten der detaillierten Inhalte für entsprechende Übungen. Die Übungen selbst sind ressourcenkonform, d.h. die notwendige Infrastruktur und die zur Durchführung notwendigen Materialien sind in einer durchschnittlichen Ausrüstung eines Volksschulturnsaales vorhanden. Auch in der Umsetzung wird auf den im Vergleich zu einer Sekundarstufe zumeist kleineren Turnsaal einer Volksschule Rücksicht genommen.

Folgende Metagruppen und Übungen (Beispielskizze fürs bessere Vorstellen – entspricht nicht der vollständigen Ausgestaltung!) werden u.a. Inhalt der Videoclips sein:

- Reaktion
 - Rushhour 2.0 – alles läuft verkehrt, Tanzende Seile – wer kann ausweichen
- MotoControl
 - Begegnungszone – alles überblicken und regelkonform handeln
- Beweglichkeit
 - Verkehrskamera – wie kann ich mein Gesichtsfeld durch „logische“ Bewegungen unterstützen

Je Themenfeld gibt es 4 Übungen, die sehr oft noch weiterführend und in sich steigend mit Varianten differenziert sind. Man kann also aus einem Grundportfolio von 12 Übungen wählen, die je nach Gestaltung im Turnsaal, in der Klasse oder auch im Freien (Wiese, Pausenhof) durchgeführt werden können.

Themenfeld Übung	Reaktion	MotoControl	Beweglichkeit
Feldbereich Übungsnummer	A	B	C
1	Rushhour 2.0	Linienbus	Verkehrskamera
2	Tanzende Seile	Begegnungszone	Drehmoment
3	Toter Winkel	Begegnungszone 2.0	HipHop
4	Speedball	Bitte wenden	Place Jumps

Im Projekthandbuch sind die Übungen genau beschrieben und mit Umsetzungsskizzen versehen. Darüber hinaus werden Möglichkeiten für eine Steigerung in Schwierigkeit und Intensität vorgeschlagen.

AUGEN AUF DIE STRASSE	ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST
<i>Übung A2</i>	
Themenbereich	Reaktion
Übung	A2: Tanzende Seile
Verkehrsbezug	Rasches Reagieren auf ein plötzlich auftauchendes Hindernisse (zB Stange eines Verkehrszeichens auf dem Gehsteig und parallele Ablenkung durch Handyschauen) Konzentration und Schnelligkeit plus Temposteigerung
Teilnehmende Gruppe	Gesamte Klasse nacheinander
Basisübung V1	Langsames Laufen durch den Seilgarten
	Kommandos <ul style="list-style-type: none"> ↖ Seile schwingen nicht ↗ Tempo steigern ↘ Seile schwingen
Übung mit Varianten V2	Laufen durch den Seilgarten mit Halbdrehung in der Mitte und RÜCKWÄRTS weiterlaufen
	Kommandos <ul style="list-style-type: none"> ↖ Seile schwingen nicht ↗ Seile schwingen
Übung mit Varianten V3	Laufen durch den Seilgarten RÜCKWÄRTS
	Kommandos <ul style="list-style-type: none"> ↖ Seile schwingen nicht ↗ Seile schwingen
Material	Seile Allenfalls weitere Sichthindernisse wie zB Kästen

43

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE – LAND STEIERMARK / VERKEHRSRESSORT

AUGEN AUF DIE STRASSE ICH SEH', WAS DU NICHT SIEHST

Übung A2

Übungsskizze

Tipp vom Coach: Wenn du ein wenig in die Knie gehst, bekommst du mehr Spannung auf den Beinen und kannst schneller reagieren!



87

GROSSE SCHÜTZEN KLEINE – LAND STEIERMARK / VERKEHRSRESSORT

VIDEOTUTORIAL (YOUTUBE-CHANNEL)

Auf dem YouTube-Channel von GROSSE SCHÜTZEN KLEINE sind die Übungen auch als Kurzvideos zu betrachten.



POSTER FÜR DEN KLASSENRAUM

Um die Übungen und deren Durchführung bzw. Wiederholungen samt Steigerung des Schwierigkeitsgrades in der Klasse dokumentieren zu können, gibt es unser Poster „Augen auf die Straße – Ich seh´, was du nicht siehst!“

Augen auf die Straße – Ich seh´, was du nicht siehst!
 Reaktion, Körperkontrolle und Beweglichkeit für mehr Sicherheit im Straßenverkehr...

REAKTION

- RUSHHOUR (A1)
- TANZENDE SEILE (A2)
- TOTER WINKEL (A3)
- SPEEDBALL (A4)

MOTOCONTROL

- LINIENBUS (B1)
- BEGEGNUNGSZONE (B2)
- BEGEGNUNGSZONE 2.0 (B3)
- BITTE WENDEN (B4)

BEWEGLICHKEIT

- VERKEHRSKAMERA (C1)
- DREHMOMENT (C2)
- HIPHOP (C3)
- PLACE JUMPS (C4)

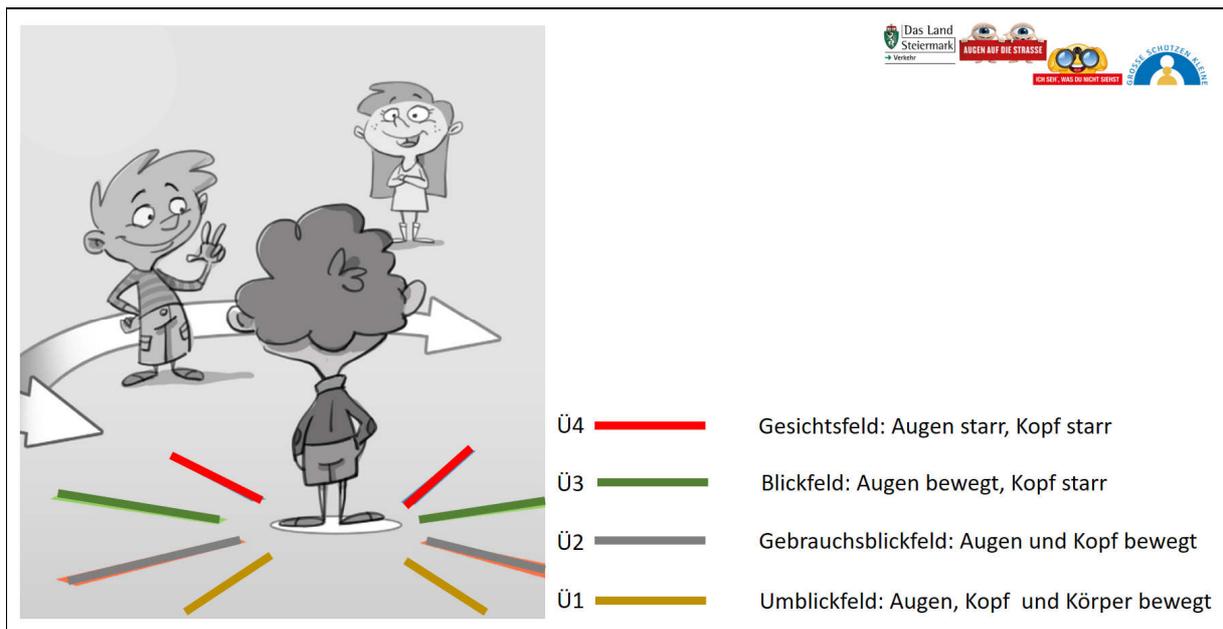
durchgeführte Übungseinheit (zum Abhaken)

Mehr Informationen und Übungsanleitungen auf www.grosse-schuetzen-kleine.at/e-learning



SICHTFELD – CHECK-IT-OUT

Mit dieser Übung kann man den SuS das eigene Sichtfeld und damit den Bereich, in dem wir etwas genau sehen und wahrnehmen können, verdeutlichen. Die SuS werden erkennen, in welchem Bereich rund um sie herum sie etwas gut bzw. nicht genau sehen und wahrnehmen. Es wird deutlich, dass das Links-Rechts-Schauen vor dem Überqueren einer Fahrbahn, beim Überqueren einer Kreuzung (auch wenn die Ampel grün zeigt) oder der Schulterblick beim Abbiegen mit dem Fahrrad von großer Bedeutung sind, um Gefahren zu erkennen.



Somit kann man verdeutlichen, dass alles, was sich außerhalb der roten Linie des Kindes befindet, bei einem konzentrierten und fokussierten Blick (zB wie bei Scooter fahren und Rad fahren) nicht gesehen werden kann.

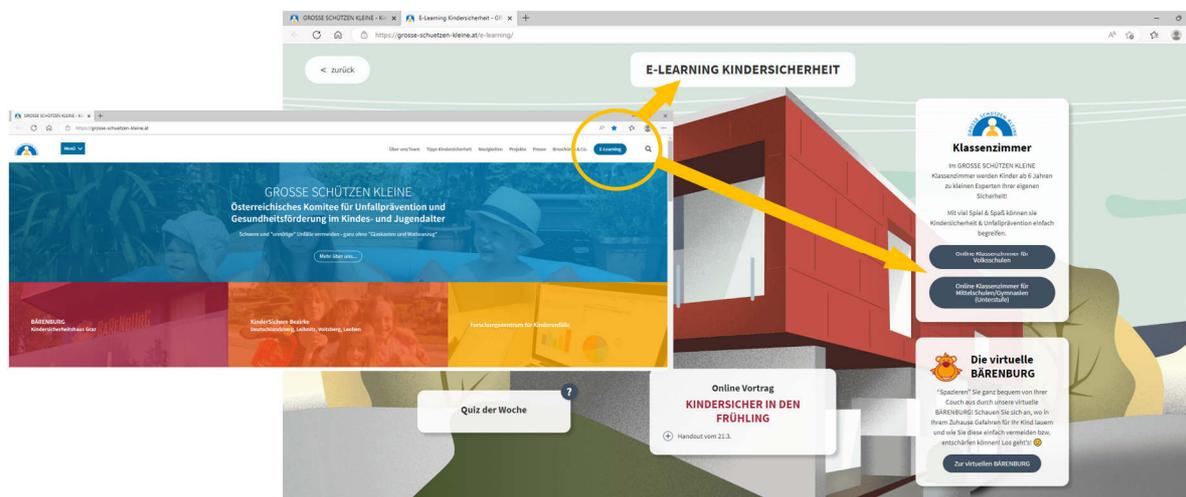
Mehr Rotation des Körpers ermöglicht einen größeren Erfassungswinkel, was aber Zeit benötigt. Wenn ich mit dem Rad unterwegs bin, muss ich parallel trotzdem über längere Zeit geradeaus weiterfahren können (Schulterblick beim Linksabbiegen).

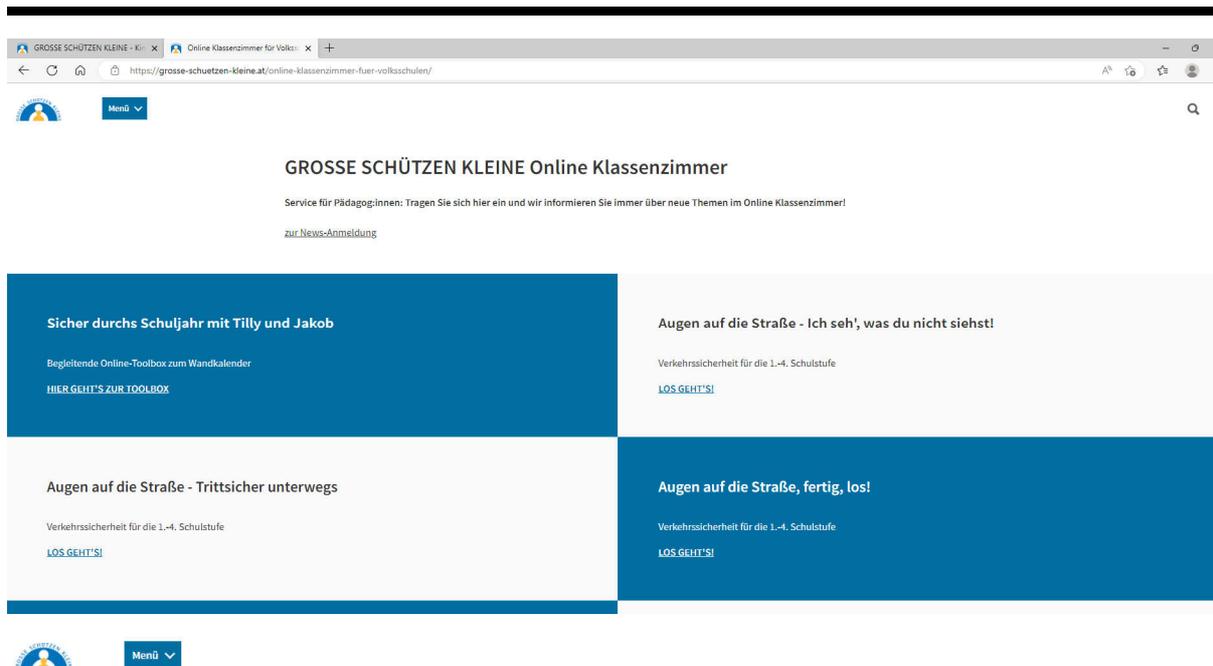
7. Dissemination

An important part of the planning of projects is the possibility of implementation and dissemination, which was done for all 3 parts as follows.

- ✓ Press launch and
- ✓ broad announcement of the respective project;
- ✓ Opening of the eLearning page of GROSSE SCHÜTZEN KLEINE with blended learning offers,
- ✓ combined with the creation of a download area on the eLearning page;
- ✓ Example workshops in various schools,
- ✓ with additional presentation of the projects in the teacher training of the Styrian University of Education;
- ✓ accompanying recommendation initiative of the Education Directorate
- ✓ and presentation of the projects on the specialist homepage of the Federal Ministry “Network Traffic Education” and making them available to Austrian traffic education teachers.

7.1 E-Learning und Download-Area





Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!

Sehr geehrte Pädagoginnen und Pädagogen,

Im Fokusreport „Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen“ haben wir im Forschungszentrum für Kinderunfälle des Vereins GROSSE SCHÜTZEN KLEINE uns mit Unterstützung des Verkehrsressorts des Landes Steiermark intensiv mit dem Faktor „**Toter Winkel und ähnlichen Sichteinschränkungen**“ bei Kinder- und Jugendunfällen im Straßenverkehr auseinandergesetzt.

Auf diesen Erkenntnissen basierend wurde das **Schulprojekt „Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!“** für alle steirischen Schulen der 1. bis 6. Schulstufe entwickelt. Turnübungen, Videos, E-Learning-Aufgaben und Arbeitsblätter ermöglichen es Ihnen, den Themenbereich „Sichteinschränkung“ mit Übungen zum Perspektivenwechsel eindrücklich zu veranschaulichen und vielfältig in den Unterricht einfließen zu lassen.



Das Projektteam 😊

Welche Unterlagen und Übungen stehen Ihnen und den Kindern zur Verfügung?

1. **Erklärvideo zum Projekt** (im Download-Bereich ganz unten auf dieser Seite)
2. **Projekthandbuch** (im Download-Bereich ganz unten auf dieser Seite)
3. **Videos mit Bewegungs- und Sportübungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Turnsaal und Klasse** (runterscrollen zum nächsten Punkt auf dieser Seite)
4. **Poster mit den Übungen zum Aufhängen in der Klasse** (im Download-Bereich ganz unten auf dieser Seite)
5. **Eindrucksvolle, kurze E-Learning-Aufgaben** (für Unterricht oder HÜ, etwas runterscrollen auf dieser Seite)

Detaillierte Fakten und Unfallmuster zum Thema finden Sie außerdem im **Fokusreport „Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen“** (im Download-Bereich ganz unten auf dieser Seite).

Download-Bereich

Name	Dateityp und Größe	Sprache
Erklärvideo zum Projekt	PPSX, 24MB	
Projekthandbuch inkl. Arbeitsblätter und Sportübungen	PDF, 10MB	
Poster mit den Sportübungen zum Aufhängen in der Klasse	PDF, 2MB	
Fokusreport "Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen"	PDF, 8MB	

eLearning Tasks

Aufgabe 1:

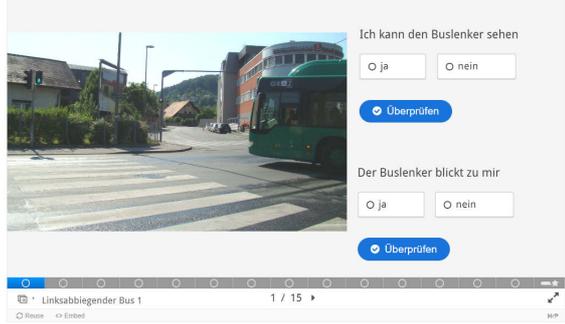
Erklärung zur Präsentation:

1. Schau dir in dieser Präsentation das Bild (Vogelperspektive) an.
2. Bereite das Arbeitsblatt (Tabelle) vor: Was siehst du alles?
3. Überlege: Wer kann wen sehen? Folge dem Fernglas-Smiley.
4. Kreuze auf dem Arbeitsblatt an.
5. Check mit dem jeweiligen Blickwinkel-Foto.

Augen auf die Strasse 2 Ich seh was du nicht siehst ArbeitsPPT Perspektive



Aufgabe 2: Schau die Fotos genau an und klicke auf die richtige Antwort!



Die richtigen Lösungen siehst du auf der letzten Folie.



Aufgabe 3: Perspektivenwechsel

Die folgenden 3 Bilder ermöglichen es eindrücklich, zwischen den Blickwinkeln verschiedener Verkehrsteilnehmerinnen fließend zu wechseln.

Halte die Maustaste am weißen Balken gedrückt und schiebe/ziehe nach links oder rechts. Findest du die Gegenperspektive?

Radfahrer hinter Traktor



Aufgabe 4: Simulation: Der Blickwinkel verschiedener Verkehrsteilnehmer:innen im St

Diese Präsentation ermöglicht mit Hilfe einer Simulation (Kurzvideo auf Basis eines echten Ver der Verkehrsteilnehmer:innen einzunehmen und nachzuvollziehen.

Toolbox eLearning Simulation.pptx



Videos zu allen Sport- und Bewegungsübungen rund um den toten Winkel und Sicht Einschränkungen

Übungspaket A: Reaktion

A1: Rushhour 2.0



A2: Tanzende Seile



A3: Toter Winkel



A4: Speedball



Übungspaket B: MotoControl

B1: Linienbus



B2: Begegnungszone



B3: Begegnungszone 2.0



B4: Bitte wenden



7.2 Going Public – Pressekonferenz

Eine Pressekonferenz mit dem zuständigen politischen wie finanziellen Unterstützer, in unserem Fall Landeshauptmannstellvertreter Verkehrsreferent Anton Lang, stellt den Auftakt zur Verbreitung dar.

 <p>Rund ein Drittel aller Unfälle im Straßenverkehr, auch der Kinderunfälle, ist in Österreich auf Ablenkung und Unachtsamkeit – allen voran durch das Smartphone – zurückzuführen. Anlässlich der UN Global Road Safety Week wollen der Verein GROSSE SCHÜTZEN KLEINE und das Verkehrsressort des Landes Steiermark das Bewusstsein für die „Todesfälle Ablenkung“ in der Bevölkerung schärfen. Um bereits bei den Kindern anzusetzen, wurde das Schulprojekt „Augen auf die Straße, fertig, los!“ entwickelt. Aber auch im Sport, in der Freizeit und im Haushalt passieren durch Ablenkung ebenso schwere wie kuriose Unfälle. Das zeigt eine Unfallanalyse durch die Univ.-Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz.</p> <p>Aus diesem Anlass laden der Verein GROSSE SCHÜTZEN KLEINE an der Univ.-Klinik für Kinder- u. Jugendchirurgie Graz und das Verkehrsressort des Landes Steiermark zum</p> <p>Pressegespräch</p> <p>„Augen auf die Straße, fertig, los!“: Ablenkung als Unfallursache Nummer 1 für Kinderunfälle im Straßenverkehr</p>	 <p>Pressemittellung – 17. Mai 2021</p> <p>Kinderunfälle im Straßenverkehr: Ablenkung durch Smartphone & Co. ist Unfallursache Nummer 1</p> <p>Rund ein Drittel aller Unfälle im Straßenverkehr, auch der Kinderunfälle, ist in Österreich auf Ablenkung und Unachtsamkeit – allen voran durch das Smartphone – zurückzuführen. Anlässlich der UN Global Road Safety Week wollen der Verein GROSSE SCHÜTZEN KLEINE und das Verkehrsressort des Landes Steiermark das Bewusstsein für die „Todesfälle Ablenkung“ in der Bevölkerung schärfen. Um bereits bei den Kindern anzusetzen, wurde das Schulprojekt „Augen auf die Straße, fertig, los!“ entwickelt. Aber auch im Sport, in der Freizeit und im Haushalt passieren durch das Handy ebenso schwere wie kuriose Unfälle. Das zeigt eine Unfallanalyse durch die Univ.-Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz.</p>
--	--



 <p>Das Land Steiermark</p> <p>Pressegespräch</p> <p>„Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs!“</p> <p>Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim</p>  	  <p>Das Land Steiermark</p> <p><i>Im Fokusreport „Das Unfallgeschehen mit Bus und Bim“ hat das Forschungszentrum für Kinderunfälle des Vereins GROSSE SCHÜTZEN KLEINE mit Unterstützung des Verkehrsressorts des Landes Steiermark sämtliche Kinder- und Jugendunfälle, bei denen ein Bus oder eine Straßenbahn beteiligt waren, ausgewertet und analysiert. Auf diesen Erkenntnissen basierend wurde das Projekt „Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs“ entwickelt. Spezielle Übungen für den Turnunterricht sowie für die Verkehrserziehung an der Schule fördern mit viel Spiel & Spaß Trittsicherheit, Koordinationsfähigkeiten und Verkehrskompetenz der Schüler:innen. Alle steirischen Schulen der 1. bis 6. Schulstufe sind nun eingeladen am Projekt teilzunehmen.</i></p> <p>Zur Studien- und Projektpräsentation laden der Verein GROSSE SCHÜTZEN KLEINE an der Univ.-Klinik für Kinder- u. Jugendchirurgie Graz und das Verkehrsressort des Landes Steiermark zum</p> <p>Pressegespräch</p> <p>„Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs“:</p> <p>Kinderunfälle mit Bus und Bim</p> <p>Montag, 7. März 2022, 9.00 Uhr</p> <p>Medienzentrum Steiermark, Hofgasse 16, 8010 Graz</p>
--	--



  <p style="text-align: center;">Pressegespräch</p> <p style="text-align: center;">Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!: Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen</p>  	  <p>Im Fokusreport „Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen“ hat sich das Forschungszentrum für Kinderunfälle des Vereins GROSSE SCHÜTZEN KLEINE mit Unterstützung des Verkehrsressorts des Landes Steiermark intensiv mit dem Faktor „Toter Winkel und ähnlichen Sichteinschränkungen“ bei Kinder- und Jugendunfällen im Straßenverkehr auseinandergesetzt. Auf diesen Erkenntnissen basierend wurde das Schulprojekt „Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst“ für alle steirischen Schulen der 1. bis 6. Schulstufe entwickelt. Turnübungen, Videos und Arbeitsblätter ermöglichen es den Pädagog:innen, den Themenbereich „Sichteinschränkung“ mit Übungen zum Perspektivenwechsel eindrücklich zu veranschaulichen und vielfältig in den Unterricht einfließen zu lassen.</p> <p>Zur Studien- und Projektpräsentation laden der Verein GROSSE SCHÜTZEN KLEINE an der Univ.-Klinik für Kinder- u. Jugendchirurgie Graz und das Verkehrsressort des Landes Steiermark zum</p> <p style="text-align: center;">Pressegespräch</p> <p style="text-align: center;">„Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst“: Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen</p> <p style="text-align: center;">Mittwoch, 18. Jänner 2022, 9.00 Uhr Medienzentrum Steiermark, Hofgasse 16, 8010 Graz</p>
---	---



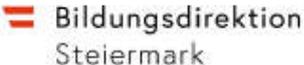
7.3 Workshops und Fortbildung

Workshops are offered in schools. These serve as a motivator for the various schools to continue to implement the project independently.

For traffic education teachers, it is part of the training offered by the Education Directorate and the University of Education.

7.4 Land Steiermark & Bildungsdirektion – Education Directorate

In cooperation with the State of Styria and the Education Directorate, the project was also advertised within the “authority”.



**Bildungsdirektion
Steiermark**



bildung-stmk.gv.at

Ergeht an die Direktionen der
VS
MS
AHS-Unterstufe
in der Steiermark

Büro der Bildungsdirektorin

ARⁱⁿ Angelica Suntinger
Sachbearbeiterin

angelica.suntinger@bildung-stmk.gv.at
+43 5 0240 345 - 129
Körblergasse 23, 8011 Graz

Antwortschreiben bitte unter Anführung der Geschäfts-
zahl.

Geschäftszahl: VIIIUa1/21-2023

Graz, 9. März 2023

Online-Tools für Verkehrssicherheitsarbeit

Sehr geehrte Frau Direktorin, sehr geehrter Herr Direktor,

auf Wunsch des Referates Verkehrssicherheit der Abteilung 16 (Verkehr und Landeshochbau) beim Land Steiermark weist die Bildungsdirektion für Steiermark auf die im Rahmen der Kampagne „Augen auf die Straße“ mit dem Verein „Große schützen Kleine“ entwickelten Online-Tools für Verkehrssicherheitsarbeit im Unterricht hin und ersucht um Weiterleitung der Information an die Lehrerinnen und Lehrer:

Thema	Toolboxes für die Verkehrs- und Mobilitätserziehung: „Augen auf die Straße – fertig, los!“ „Augen auf die Straße – trittsicher unterwegs!“ „Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!“
Zielgruppe	Schülerinnen und Schüler der 1. bis 8. Schulstufe
eLearning-Seite	https://grosse-schuetzen-kleine.at/e-learning/
Informationen bzw. Rückfragen	Herr Mag. Dr. Peter Spitzer, peter.spitzer@uniklinikum.kages.at , Tel.: 0316/385 – 13398 bzw. 13764

Die Bildungsdirektion für Steiermark empfiehlt die Nutzung dieses Angebots.

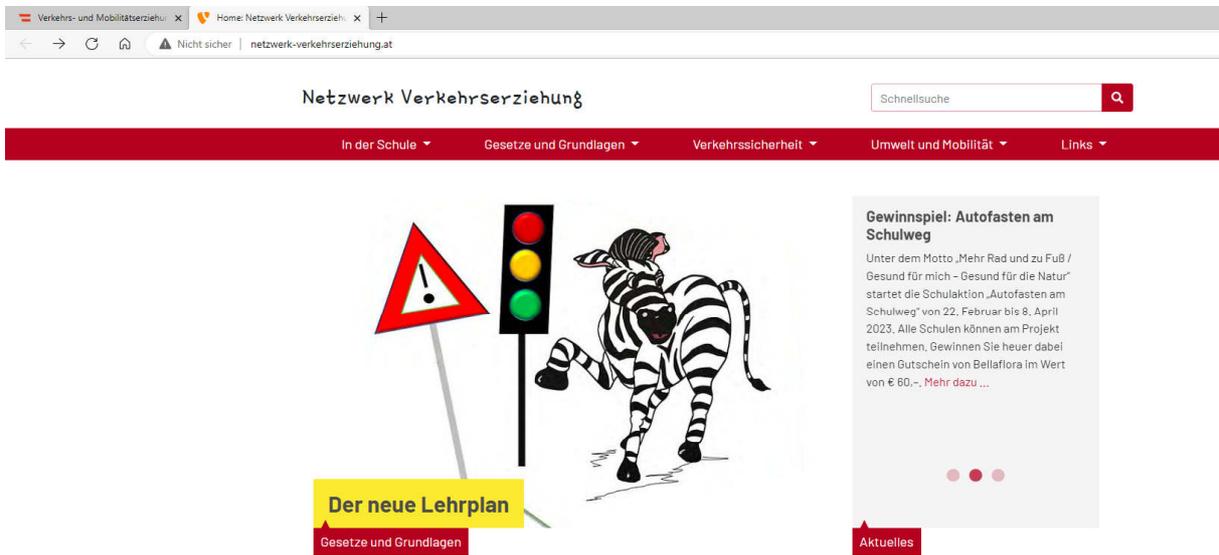
Mit freundlichen Grüßen

Die Bildungsdirektorin:
HRⁱⁿ Elisabeth Meixner, BEd

[1 Anhang](#)

7.5 Bundesministerium BMBWF – Ministry of Education

With the support of the Federal Ministry of Education and the head of traffic education, our offer was also made known on the “Traffic Education Network” homepage.



Verkehrs- und Mobilitätsbildung

Unterrichtsmaterial



Augen auf die Straße!

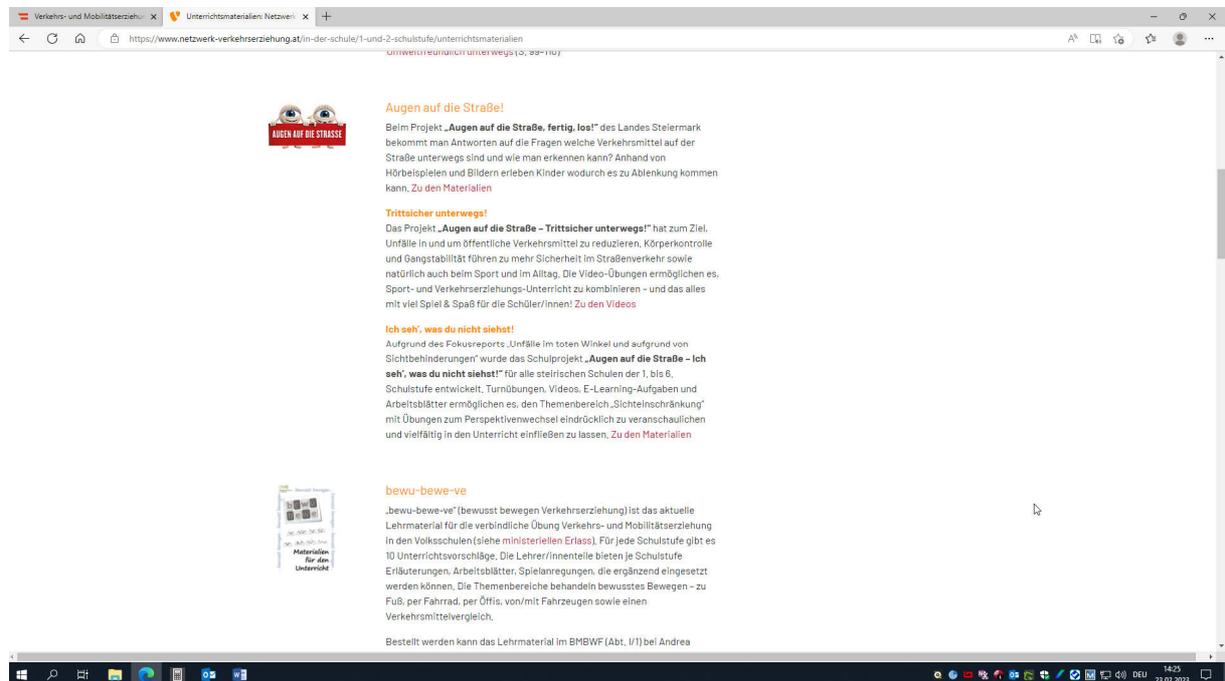
Beim Projekt „**Augen auf die Straße, fertig, los!**“ des Landes Steiermark bekommt man Antworten auf die Fragen welche Verkehrsmittel auf der Straße unterwegs sind und wie man erkennen kann? Anhand von Hörbeispielen und Bildern erleben Kinder wodurch es zu Ablenkung kommen kann. [Zu den Materialien](#)

Trittsicher unterwegs!

Das Projekt „**Augen auf die Straße – Trittsicher unterwegs!**“ hat zum Ziel, Unfälle in und um öffentliche Verkehrsmittel zu reduzieren, Körperkontrolle und Gangstabilität führen zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr sowie natürlich auch beim Sport und im Alltag. Die Video-Übungen ermöglichen es, Sport- und Verkehrserziehungs-Unterricht zu kombinieren – und das alles mit viel Spiel & Spaß für die Schüler/innen! [Zu den Videos](#)

Ich seh', was du nicht siehst!

Aufgrund des Fokusreports „Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen“ wurde das Schulprojekt „**Augen auf die Straße – Ich seh', was du nicht siehst!**“ für alle steirischen Schulen der 1. bis 6. Schulstufe entwickelt. Turnübungen, Videos, E-Learning-Aufgaben und Arbeitsblätter ermöglichen es, den Themenbereich „Sichteinschränkung“ mit Übungen zum Perspektivenwechsel eindrücklich zu veranschaulichen und vielfältig in den Unterricht einfließen zu lassen. [Zu den Materialien](#)



8. Workshop at Schools

Despite the wide dissemination, the teachers' own initiative to integrate these three projects into road safety education classes is subject to the usual obstacles.

For this reason, GROSSE SCHÜTZEN KLEINE is conducting a workshop tour through Styrian schools to support a further "push" of the three projects.

GOAL

Motivating teachers at the schools by holding a morning of demonstrations in the various schools, where at least two different topics are presented.

TARGET GROUP

Pupils in primary school and secondary school level 1 or grades 2 to 6 in Styria

DESCRIPTION OF THE PROJECT

- Workshops will be carried out according to the individual description
- Documents in analogue and digital form will be left at the school

DESIGN OF THE WORKSHOPS:

1 morning with 2-3 examples each (a total of 2 teaching units per class, 2 classes per school and morning) with 2 Safe Kids Austria employees

IMPLEMENTATION FRAMEWORK

- ✓ Autumn 2023 (done)
- ✓ Spring 2024 (active)
- ✓ Autumn 2024 (active and planed)
- ✓ Spring 2025 (planed)

9. Scientific Appendix

The scientific appendix contains summaries of the three focus reports, which served as the factual basis for the development of the respective projects.



9.1 Ablenkung als Unfallfaktor Nummer 1 (Fokusreport 2021)



Vielfach ist eine Kommunikation im Straßenverkehr nur über den Blickkontakt möglich. Hören und Sprechen sind je nach Mobilitätsart nur eingeschränkt oder gar nicht anwendbar. Ist nun dieser Blickkontakt nicht möglich, weil die Augen bzw. die optischen Rezeptoren im Gehirn mit anderen Dingen beschäftigt sind – sozusagen vom Wesentlichen abgelenkt sind, dann reduziert dies die Wahrnehmung der Gesamtsituation und entsprechende Aktionen bzw. Reaktionen.

Aufgrund der psychomotorischen Entwicklung, die mit der Pubertät zwar ausgereift, aber dennoch fehleranfällig ist, haben Kinder und Jugendliche grundsätzlich Schwierigkeiten im Bewältigen des Straßenverkehrs, egal ob als Fußgänger, Radfahrer oder später als Mopedfahrer. Im Alter schließlich bedingen psychomotorische Einschränkungen ein erhöhtes Unfallrisiko bei der Verkehrsteilnahme.

Ablenkung kann nun die Unfallursache dafür sein, dass Menschen einen Alleinunfall erleiden, was für diese Person natürlich tragisch ist, jedoch kam dabei kein „Unschuldiger“ zum sogenannten Handkuss. Ablenkung kann aber auch die Ursache für einen Unfall sein, bei dem andere Menschen unvermutet Opfer werden. Daher ist es umso wichtiger, dass nicht nur, aber vor allem im Straßenverkehr jeder Teilnehmer aufmerksam ist, damit eine etwaige Unaufmerksamkeit des anderen rechtzeitig erkannt werden kann und dadurch zu einer Vermeidung des Unfalls beitragen wird.

Dabei sind es nicht nur Handlungen wie das Telefonieren während der Fahrt oder das Bedienen des Navigationsgerätes, die die Konzentration vom Verkehrsgeschehen ablenken. Auch Emotionen wie Freude oder Wut, hervorgerufen durch Musik oder Gespräche, beanspruchen Autofahrer wie Fußgänger und lassen das Verkehrsgeschehen zur Nebensache werden.

Gerade im Straßenverkehr sind alle Verkehrsteilnehmer:innen dazu aufgefordert, ihre Aufmerksamkeit nicht zu sehr abschweifen zu lassen, denn nur eine fehlerverzeihende Aufmerksamkeit kann im Fall des Falles ein vermeintliches Unfallopfer rechtzeitig reagieren lassen.

Eine fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine fehlerkompensierende Aufmerksamkeit ermöglicht dahingehend jedoch erst den Durchbruch.

Unaufmerksamkeit und Ablenkung sind vielfach Ursachen für Unfälle und Verletzungen. Dies betrifft nicht nur den Straßenverkehr, auch im Sport, bei Freizeitaktivitäten und im Haushalt ist eine uneingeschränkte Aufmerksamkeit auf die Tätigkeit, auf die „Sache“, unumgänglich. Die Umgebung hält sowohl optische als auch akustische Reize bereit, die unsere Aufmerksamkeit fordern und letztlich auch abschweifen lassen.

Eine aktive Teilnahme am Straßenverkehr, ob als Kraftfahrer:in, Fahrradfahrer:in oder Fußgänger:in, erfordert jederzeit die volle Konzentration auf das Verkehrsgeschehen. Eine kurze Unaufmerksamkeit kann unter Umständen nicht nur zu gefährlichen Verkehrssituationen oder riskanten Fahrmanövern, sondern auch zu schlimmen Unfällen führen.

Etwa 90 Prozent der Informationen aus unserer Umwelt nehmen wir als Momentaufnahmen über unsere Augen wahr. Ohne diese Bilder sind wir praktisch im „Blindflug“ unterwegs. Auch akustische Reize helfen uns beim Orientieren im Straßenverkehr.

Ablenkung betrifft allerdings nicht nur den Fahrer:in eines Fahrzeugs, der sich durch interne oder externe Einflussfaktoren ablenken lässt. Auch Fußgänger:innen und Radfahrer:innen sind von Ablenkung betroffen, die das Risiko eines Verkehrsunfalls erhöhen können.

Generell ist Ablenkung nicht gleich Unaufmerksamkeit, denn es gibt einen entscheidenden Unterschied. Unaufmerksamkeit ist in der Regel intrinsisch motiviert, d.h. von der Person selbst ausgehend, wohingegen Ablenkung durch äußere Faktoren wie z.B. Lärm entstehen kann.

Typischerweise zollen wir Menschen großen, farbigen Reizen, die sich vielleicht auch noch bewegen, mehr Beachtung. Die Aufmerksamkeit eines Kindes oder Jugendlichen wird nicht immer auf das in der aktuellen Verkehrssituation „wichtige“ Element gelenkt, sondern unterliegt Störungen und Ablenkungen, die durch die aktuelle Interessenslage und Gefühlsstimmung beeinflusst werden.

Aufmerksamkeit ist keine Fähigkeit, die Kinder a priori mit in die Welt bringen, sondern ein Reifungsprozess und eine Haltung, die sie beim Spielen und in der Schule lernen.

Konzentration ist nur ein Teilbereich von Aufmerksamkeit. Konzentriert ist, wer sich über einen längeren Zeitraum auf eine begrenzte Aufgabe oder einen Gegenstand fokussieren kann.

Wurde von einer „Sache“ die Aufmerksamkeit erregt, kommt es zu einer Phase der Konzentration, in der sich eine Person mit der „interessanten Sache“ beschäftigt. Dies muss jedoch im Sinne der Verkehrssicherheit nicht die akute Gefahrensituation sein.

Kognitive Flexibilität und Inhibition sind wichtige Bestandteile unseres exekutiven Systems bzw. der kognitiven Kontrolle. Die kognitive Flexibilität ermöglicht den Fokus der Aufmerksamkeit zu wechseln, sich schnell auf neue Situationen einzustellen und verschiedene Perspektiven einzunehmen. Inhibition wiederum ist die Fähigkeit, spontane Impulse, also Ablenkungen zu unterdrücken, Aufmerksamkeit willentlich zu lenken und Störreize auszublenden.

In der österreichischen Verkehrs-Unfalldatenbank UDM sind für die Jahre 2018 und 2019 154.911 Datenzeilen vorhanden. Diese beinhalten alle an einem Verkehrsunfall beteiligten Personen. Eine Eingrenzung auf verletzte und getötete Personen führt zu einer gefilterten Datenbasis von 92.505 Fällen. Diese gliedern sich in 91.670 verletzte und 835 getötete Personen.

Für die Steiermark sind in der Statistik insgesamt 13.838 verletzte und getötete Personen in diesem Zeitraum ausgewiesen.

Da mitfahrende Personen in einem PKW, in einem öffentlichen Verkehrsmittel oder auf einem Moped der lenkenden Person letztlich ausgeliefert sind, wurde die Datenbasis für die Analyse des Faktors „Unaufmerksamkeit, Ablenkung“ auf die aktiven Verkehrsteilnehmer eingeschränkt. Am gesamten Verkehrsunfallgeschehen waren somit 75.468 (81,6 %) aktive Verkehrsteilnehmer:innen (Lenker und Fußgänger) und 17.037 (18,4 %) passive (Mitfahrer, Insassen) beteiligt.

In der UDM sind zwölf Faktoren in der Variablen der vermuteten Hauptunfallursache möglich. In unserer vorliegenden Analyse ist der Fokus auf „Unachtsamkeit, Ablenkung“ gelegt.

Für Österreich beträgt der Faktor „Unachtsamkeit, Ablenkung“ bei den aktiven Unfallbeteiligten 33,8 %, für die Steiermark ist dieser mit 30,8 % etwas niedriger.

Der Wert „Unachtsamkeit, Ablenkung“ ist beim vermutlichen Hauptunfallverursacher mit 37,1 % weitaus höher als beim Betroffenen mit 30,4 %.

Unfälle im Ortsgebiet (Unfallanteil von 60,9 %) und im Freiland unterscheiden sich mit einem Anteil von 33,3 % zu 34,6 % bei „Unachtsamkeit, Ablenkung“ nur geringfügig. Bei den Straßenarten ist der Ablenkungsanteil bei der Autobahn mit rund 38 % am größten. Offensichtlich verleitet die großzügige Straßenanlage und eher monotone Fahrsituation zu einer Unterschätzung der notwendig darzubietenden Achtsamkeit.

Eine Analyse der Fortbewegungsart zeigt, dass die Radfahrer:innen die größten Ablenkungsanteile aufweisen. Die vermeintlich einfache Art der Fortbewegung und Routine bedingen offensichtlich ein Abschweifen der Gedanken und Aufmerksamkeit.

Bei den Fußgänger:innen sehen wir sehr große Unachtsamkeitswerte beim sogenannten Unfallopfer. Und hier liegt auch das große Potential der Verkehrssicherheit, wobei jedoch die Fußgänger:innen insgesamt „mitspielen“ müssen. Denn der Fußgänger:in ist in punkto Übersicht und aufgrund des langsamen Fortbewegungstempos eindeutig im Vorteil.

Die Gruppe Scooter weist einerseits hohe Ablenkungsanteile auf, andererseits ist auch das durchschnittliche Unfallalter in einem Bereich, wo Entwicklung und mangelnde Verkehrsroutine eindeutig in das Unfallgeschehen hineinspielen. Dasselbe trifft auch auf die Gruppe Moped zu.

Eine reduzierte Betrachtung nur auf den sogenannten Hauptunfallverursacher macht deutlich, dass es beim Einstieg in die mobile Verkehrsteilnahme durch Überforderung und mangelndem Risikobewusstsein plus Unterschätzung der Komplexität zu großen Problemen kommt, wenn es gilt, die Aufmerksamkeit der Verkehrssituation zu widmen und nicht sich selbst und seinem „Kampf“ mit dem Fortbewegungsgerät, welche aufgrund der motorisierten Fortbewegung bei Moped und Pkw mit dem Tempo die Ausübenden überraschen und überfordern.

Mangelnde Routine mit dem Gerät, mit Verkehr und noch immer auch mit sich selbst in den Teenagerjahren sind schwankende Fundamente, welche die Verkehrssicherheit nicht stabil stützen können.

Bei einem Verkehrsunfall wurden in den Jahren 2018 und 2019 insgesamt 5.628 Kinder im Alter bis zum 14. Lebensjahr verletzt oder getötet. Knapp die Hälfte davon war aktiv im Straßenverkehr unterwegs (n=2.671). Der Werte bei „Unachtsamkeit, Ablenkung“ liegt bei 34,7 %, was aufgrund des kindlichen Alters und des noch nicht abgeschlossenen Entwicklungsprozesses nicht überrascht.

Auf dem Schulweg der 6 bis 15-jährigen Kinder und Jugendlichen verunfallten in Österreich in den Jahren 2018 und 2019 insgesamt 1.190 Personen. Eine Differenzierung und Reduktion auf die aktive Verkehrsteilnahme umfasst letztendlich 940 im Straßenverkehr auf dem Schulweg verletzte und getötete Schulkinder. Der Wert „Unachtsamkeit, Ablenkung“ ist beim Schülerunfall mit 28,7 % um fast zehn Prozentpunkte niedriger als beim allgemeinen Verkehrsunfall dieser Altersgruppe.

Eine Ursache für diesen niedrigen Wert beim Schülerunfall könnte die Tatsache sein, dass gerade in der Früh eine erhöhte Aufmerksamkeit bei den motorisierten Verkehrsteilnehmer:innen vorhanden ist, und, dass um die Schulen mit Tempo 30 auch eine fehlerverzeihende Verkehrsumgebung mit kurzem Anhalteweg vorhanden ist. Zusätzlich ist die Exposition im Verkehr durch „Zubringerdienste“ – sei es mit Öffis, sei mit Elterntaxi – nur kurz.

Bei rund der Hälfte der Schulwegunfälle liegt die vermutete Hauptunfallursache beim Kind selbst. Hier sind vor allem die Kategorien „Fehlverhalten des Kindes als Fußgänger“ und „Vorrangverletzung“ – beides machen in Summe rund 50 % aus – vorzufinden.

Ist das Schulkind bei einem Unfall nicht der Hauptunfallverursacher, so ist die vermutete Hauptunfallursache zu rund 50 % eine Vorrangverletzung (auch gegenüber einem Fußgänger). Unachtsamkeit sind bei beiden Gruppen in ähnlich hohem Anteil vorhanden.

Die Analyse der Unfalldatenbank der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz in den Jahren 2015 bis 2020 führte nur wenigen Patient:innen zu einem Treffer. Insgesamt konnte in 61 Fällen eine Übereinstimmung mit unserem Suchkriterium erzielt werden. Die n-Zahl ist an der Klinik letztendlich sehr klein und spiegelt bei Weitem nicht die gesamte Dimension wider. Dennoch lässt sich aus den Zahlen ein absehbarer Trend ableiten, nämlich, dass die Problematik bei Kindern und Jugendlichen von Jahr zu Jahr größer wird. Es haben sich also die Zahlen binnen drei Jahren verdoppelt.

Als Konsequenz aus dem Vorfall führte die Variable „Unfallkategorie“ zu 44 % zu einem Unfall und zu mehr als der Hälfte der Fälle zu einer Verletzung. In einer groben Kategorisierung findet sich das Handy als unfallverursachendes oder verletzungsverursachendes Objekt in vier von fünf Fällen.

In acht Fällen wurde die Ablenkung nicht näher beschrieben. In sieben Fällen führte diese Ablenkung zur Verletzung der abgelenkten Person selbst.

Die Ablenkung einer Aufsichtsperson betraf in den drei Fällen immer Säuglinge.

Der Suchbegriff „Handy“ führte zu 49 Treffern in unserer Datenbank, die letztendlich in einer breiten Art von Verletzungen involviert waren. 13mal war das Handy Ursache für Überlastungsschmerzen in den Fingern oder verursachte eine schmerzhafte Sehnenscheidenentzündung aufgrund exzessiver Verwendung. Auffällig in dieser Kategorie ist, dass in 12 Fällen Mädchen betroffen waren. In 16 Fällen (44,4 %) war das Handy die Ursache für den Unfall mit nachfolgender Verletzung, in 20 Fällen war das Handy für die Verletzung ursächlich.

Bei der Fülle von Informationen, die wir im Straßenverkehr aufnehmen und verarbeiten müssen, läuft das Gehirn ständig auf Hochtouren. Allerdings sind sowohl seine Aufnahmekapazität als auch seine Leistungsfähigkeit begrenzt: Unter optimalen Bedingungen können wir maximal 7 bis 8 Sachverhalte gleichzeitig erfassen und auswerten. Ein Überangebot erzeugt Stress und das Gehirn trifft eine Auswahl. Und diese Auswahl ist zufällig und nicht hierarchisch reduziert auf Unfallgefahren und Verletzungsrisiken. Bei Kindern kommt noch erschwerend hinzu, dass ein Bewusstsein für Sicherheit und Risiko erst mit und nach der Pubertät ausgebildet ist.

Die Mehrheit der Unfälle wird durch Fahrfehler verursacht, wie Unaufmerksamkeit und nicht angepasste Geschwindigkeit sowie durch Unerfahrenheit, Müdigkeit oder Alkoholeinfluss. Deshalb braucht es ein stärkeres Sicherheitsbewusstsein bei den Lenker:innen. Auch bei ausreichender Fahrerfahrung und voller Fahrtüchtigkeit lassen sich Fahrfehler nicht gänzlich ausschließen. Deshalb sollte eine Straßenanlage möglichst so beschaffen sein, dass Fahrfehler keine schwerwiegenden Folgen haben (Prinzip der fehlerverzeihenden Straße).

Eine fehlerverzeihende Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine fehlerverzeihende und somit fehlerkompensierende Aufmerksamkeit ermöglicht dahingehend jedoch erst den Durchbruch. Denn nicht nur die sogenannten Hauptunfallverursacher sind zu einem Drittel vor einem Crash unaufmerksam oder abgelenkt, sondern auch die sogenannten Nicht-Hauptunfallverursacher, also die Unfallopfer, sind es

ebenso. Daher liegt in einer Verkehrslandschaft mit Achtsamkeit und Aufmerksamkeit bei beiden Unfallbeteiligten noch ein großes Potential für die Verkehrssicherheit.

Ganz gleich, ob wir als Auto-, Motorrad- oder Fahrradfahrer:in oder als Fußgänger:in unterwegs sind: Unsere Aufmerksamkeit im Straßenverkehr ist jederzeit gefordert.

9.2 Das Unfallgeschehen mit Bus & Bim (Fokusreport 2022)



Die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels gehört zu den sichersten Möglichkeiten einer Fortbewegung von A nach B. Vor allem im innerstädtischen Raum sind schwere oder gar tödliche Verletzungen für die Mitfahrer:innen von Linienbussen oder Straßenbahnen bei einem Unfall nicht sehr häufig.

Umgekehrt stellt natürlich die Größe der öffentlichen Verkehrsmittel für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Moped unterwegs sind, eine entsprechend große Gefahr für schwere Verletzungen dar.

Die Größe und Unübersichtlichkeit des Betriebsmittel Bus und Straßenbahn ist für den Fahrzeugführer:in eine entsprechende Herausforderung. Somit ist es für die Umgebung „schlauer“, wenn sie auch bei rechtlichem „Vorrang“ gegebenenfalls ihr Vortrittsrecht zurücknimmt.

Die großen Linienbusse und Straßenbahnen haben in Städten sehr oft eigene Streckenbereiche, die immer wieder mit der anderen Verkehrsfläche zusammentreffen. An diesen Kreuzungspunkten ist eine entsprechende Vorsicht und Rücksichtnahme aller Beteiligten geboten. Darüber hinaus haben Schienenfahrzeuge eine Sonderstellung in der STVO, was letztlich in mehr Vorrang für diese mündet. Das Wissen darüber ist entsprechend wichtig und für Sicherheit beider Seiten der Verkehrsteilnahme wichtig.

Verletzungen von Passagier:innen im und mit öffentlichen Verkehrsmitteln werden großteils durch Stürze verursacht. Diese können durch Standsicherheit bei scharfen Kurven und ruppigen Bremsmanövern und durch Trittsicherheit und Aufmerksamkeit beim Ein- und Aussteigen sehr gut vermieden werden.

Gerade um Unfälle in und mit Öffis zu vermeiden, ist ein rücksichtsvolles Zusammenspiel, Aufmerksamkeit und allenfalls Passivität aller beteiligten Verkehrsteilnehmer:innen und Modalarten gefragt.

Die Benutzung eines öffentlichen Verkehrsmittels gehört zu den sichersten Möglichkeiten einer Fortbewegung von A nach B. Vor allem im innerstädtischen Raum sind schwere oder gar tödliche Verletzungen für die Mitfahrer:innen von Linienbussen oder Straßenbahnen bei einem Unfall nicht sehr häufig. Umgekehrt stellt natürlich die Größe der öffentlichen Verkehrsmittel für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen, die zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Moped unterwegs sind, eine entsprechend große Gefahr für schwere Verletzungen dar.

Um die Frage zu beantworten, welchen Anteil Unfälle mit öffentlichen Verkehrsmitteln, also mit Bus und Straßenbahn, bei den Verkehrsunfällen haben und welche Verkehrsteilnehmer:innen wie davon betroffen sind, wurde einerseits quantitativ das Datenmaterial der Verkehrsunfallstatistik Österreich (UDM – Zahlen der Statistik Austria) der Jahre 2018 und 2019 analysiert, andererseits qualitativ die Datensätze der Unfalldatenbank der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz durchforstet.

In der Unfalldatenbank UDM sind 154.911 Datenzeilen für die Jahre 2018 und 2019 vorhanden. Diese beinhalten alle an einem Verkehrsunfall beteiligten Personen. Eine Eingrenzung auf verletzte und getötete Personen führt zu einer Datenbasis von 92.505 Fällen. Da mitfahrende Personen in einem PKW, in einem öffentlichen Verkehrsmittel oder auf einem Moped der lenkenden Person letztlich ausgeliefert sind, kann man die Datenbasis auf aktive und passive Verkehrsteilnehmer einschränken.

Am gesamten Verkehrsunfallgeschehen sind in den beiden Jahren somit 75.468 (81,6 %) aktive Verkehrsteilnehmer:innen (Lenker und Fußgänger) und 17.037 (18,4 %) passive (Mitfahrer, Insassen) beteiligt.

Für die beiden Jahre unseres Untersuchungszeitraumes sind in der UDM insgesamt 1.859 Unfälle ausgewiesen, bei denen zumindest ein Linienbus oder eine Straßenbahn beteiligt waren. Im selben Zeitraum kam es in Österreich zu 72.582 Verkehrsunfällen mit Personenschäden. Somit sind bei 2,5 % aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden öffentliche Verkehrsmittel beteiligt.

Bei diesen 1.859 Unfällen mit Öffis war zumindest eine Person verletzt worden, in 1.837 Fällen sind auch unverletzte Personen (zumeist Öffi-Mitfahrer oder Pkw-Insassen) in die UDM aufgenommen worden. In Summe sind 5.226 Personen in der Unfallstatistik verzeichnet.

Jede zweite Person, die beim Öffi-Unfallgeschehen verletzt wurde, kam als Mitfahrer:in im Öffi zu Schaden. Im Falle eines Zwischenfalls mit einem Öffi sind es vor allem die ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen, welche schwere Verletzungen erleiden; dies betrifft zu 10 % Fußgänger:innen, zu 3 % Radfahrer:innen und zu 1 % Mopedlenker:innen.

Die größte Häufung bei Unfällen von öffentlichen Verkehrsmitteln mit Fußgänger:innen findet sich in der Altersgruppe 10 bis 19 Jahre; die mit Radfahrer:innen zwischen 10 und 64 Jahren und diejenige bei Mopedlenker:innen bei den 15 bis 19-Jährigen.

Bei 541 Personen wurde als Verletzungsursache der Sturz im öffentlichen Verkehrsmittel dezidiert im UDM angegeben. Nach Altersgruppen betrachtet, ist dieser Sturz für die Senior:innen das größte Risiko für eine – in diesem Alter oft schon sehr unangenehme – Verletzung.

In einem Drittel der Unfälle wurde das öffentliche Verkehrsmittel als vermutlicher Hauptunfallverursacher in der Statistik verzeichnet. Beim Unfall mit einem Fußgänger sehen wir ebenso wie beim Radfahrer diesen zu zwei Drittel in der Verursacherrolle. Beim Mopedunfall weist die Statistik eine ausgeglichene Situation aus.

Das Mitfahren in einem öffentlichen Verkehrsmittel zählt zu den sichersten Arten der Verkehrsteilnahme. Bei Unfällen mit anderen Verkehrsteilnehmern im typischen Streckennetz von öffentlichen Verkehrsmitteln, nämlich im Ortsgebiet (bis 50 km/h), ist die Masse der Gerätschaften so groß, dass das erhöhte Verletzungsrisiko vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer:innen im Umfeld der Öffis besteht.

Das relative Risiko für eine leichte Verletzung ist für einen Fahrzeugführer und –lenker bei einem Unfall fast null. Auch für eine Fußgänger:in ist dieses weitaus geringer als beim allgemeinen Verkehrsunfall. Umgekehrt steigt das relative Risiko für Radfahrer:in und Mopedlenker:in stark an.

Das relative Risiko für eine schwere oder tödliche Verletzung ist für einen Fahrzeugführer und –lenker:in auch in dieser Risikoberechnung bei einem Unfall fast null. Auch für eine Fußgänger:in ist es geringer als beim allgemeinen Verkehrsunfall. Umgekehrt steigt das relative Risiko für Radfahrer:in dramatisch stark an.

Die Analyse der Unfalldatenbank der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz in den Jahren 2015 bis 2020 brachte 203 Fälle zu Tage, wo ein Kind oder Jugendlicher als Benutzer:in eines öffentlichen Verkehrsmittels verletzt wurde. Nicht inkludiert sind diejenigen Fälle, bei denen es zum Unfall im Haltestellenumfeld – sozusagen zu einem Fußgängerunfall – kam.

Eine Aufgliederung der Gesamtzahl nach Unfallmonaten zeigt vor allem einen deutlichen Rückgang der Vorfälle in den beiden Sommermonaten Juli und August, was sich mit der Nutzerfrequenz unserer primären Zielgruppe deckt, und drei Gipfel in den Monaten März, September und Oktober.

Die Altersrange unserer betroffenen Patient:innen bewegt sich zwischen 0 und 17 Jahren, wobei das durchschnittliche Alter der verunfallten Person bei 9,79 Jahren liegt.

Das Unfallgeschehen in Zusammenhang mit Bus & Bim ist sehr oft ein passives; man wird als Passagier in das Unfallgeschehen mithineingezogen – auch wenn man vor allem beim Anhalten sicherlich auch aktiv mitarbeiten kann. Und daher ist es interessant zu beobachten, dass in einer Altersphase, die vor allem bei einer Auswertung nach Geschlecht die Burschen weit vorne sieht, die Mädchen mit 58 % weitaus häufiger am Verletzungsgeschehen beteiligt sind.

Von den 203 Kindern und Jugendlichen, die bei uns behandelt wurden, waren letztlich 15 % medizinisch schwer verletzt. Bei 5 Kindern konnte keine Verletzung festgestellt werden.

Unter den schweren Verletzungen sehen wir mit 70 % Frakturen, welche zum Großteil die obere Extremität betreffen. Es handelt sich hier um die typische reflexartige Auffangreaktion bei einem Sturz mit nachfolgendem Knochenbruch aufgrund der großen Unfallenergie.

Der Großteil der Unfälle findet mit 60 % beim Fahren einer scharfen Kurve oder beim Bremsen, zumeist als Notbremsung beschrieben, statt. Eine schlechte Standposition, kein Anhalten oder die aufs Texten gerichtete Aufmerksamkeit führt in solchen Situationen zum unvermittelten und für die Person überraschenden Sturz.

An zweiter Stelle liegen mit 25 % das Stolpern oder Stürzen beim Ein- bzw. hauptsächlich beim Aussteigen.

Eine Analyse der Altersgruppen nach den Unfallkategorien zeigt, dass die Verletzungen beim Ein- und Aussteigen signifikant häufiger die älteren Kinder und Jugendlichen betreffen (Ablenkung Handy?). Das Stürzen bei Kurven und Bremsmanövern betrifft die Jüngsten (große Anteile durch Stürzen der Trageperson oder Umstürzen des Kinderwagens), das sich durch die sich schließende Türe Drängen verletzt die Volksschüler am häufigsten.

In der Haltestelle haben alle Altersgruppen das gleiche Risiko, von einem einfahrenden öffentlichen Verkehrsmittel gestreift zu werden.

Standsicherheit und Trittsicherheit sind zwei wichtige Komponenten, wenn es darum geht, als Passagier:in in einem öffentlichen Verkehrsmittel sicher unterwegs zu sein.

Um Stürze aller Art zu vermeiden, sind vor allem die Benutzer:innen von Bus und Straßenbahn gefordert, wobei auch der Fahrzeugführer:in mit seinem Fahrverhalten einen gewissen Beitrag dazu leisten kann.

Unfälle außerhalb des öffentlichen Verkehrsmittels mit anderen Benutzer:innen der Verkehrsflächen können sehr gut durch Aufmerksamkeit, Regelkenntnis und Passivität im Falle der Vorrangverletzung vermieden werden.

9.3 Sehen und Gesehen werden - Unfälle im toten Winkel und aufgrund von Sichtbehinderungen (Fokusreport 2023)



Für ein unfallfreies Bewältigen des Straßenverkehrs sind Sinne wie Sehen und Hören unumgänglich. Vor allem das Wahrnehmen der Gefahr, das Erkennen von Aufmerksamkeit oder Ablenkung beim anderen Verkehrsteilnehmer sind essentiell für die richtige, sprich unfallfrei zu bewältigende Einschätzung der Gesamtsituation.

Der tote Winkel auf der einen Seite und das egozentrische Denken bei Kindern und Jugendlichen auf der anderen bedingen eine Erhöhung des Unfallrisikos beim Zusammentreffen von schwachen und starken Verkehrsteilnehmer:innen im Straßenverkehr.

Jedoch nicht nur die oben genannten Altersgruppen, sondern auch die Erwachsenen tappen immer wieder in die – leider auch immer wieder tödlich ausgehende – Falle des toten Winkels beim Lkw, Bus oder Pkw.

Beim Menschen ist Sehen genauso wie Hören, Laufen und Sprechen grundsätzlich angelegt. Es will aber ebenso wie die anderen Fähigkeiten des Menschen erst entwickelt werden. Auch wenn das Sehen altersgerecht entwickelt ist, müssen natürlich die Kinder trainieren, auf welche Dinge und Situationen sie im Straßenverkehr ihr Augenmerk besonders zu lenken haben, und im nächsten Schritt dann das Gesehene korrekt interpretieren. Gut sehen, in die richtigen Richtungen schauen und die Umgebung aufmerksam wahrnehmen sind das A und O für eine sichere Verkehrsteilnahme.

Diese Wahrnehmung muss aber auch noch vom Menschen gefiltert, interpretiert und in die eigenen Handlungsaktivitäten eingebunden werden – etwas, was Kindern aufgrund des erst in Ausprägung befindlichen Gefahrenbewusstseins bis in die frühe Adoleszenz hinein schwerfällt.

Die Verkehrserziehung in der Schule wie auch erweiternde Inhalte in der Ausbildung bei den verschiedenen Führerscheinklassen können einen elementaren Beitrag zu größerer Verkehrssicherheit und weniger Unfallzahlen im Konfliktfeld „gesehen werden“ und „toter Winkel“ leisten.

Der tote Winkel verhindert oder vermindert die Sicht des Fahrers auf das Geschehen. Im toten Winkel liegen jene Bereiche außerhalb des Fahrzeugs, die der Fahrer trotz der Spiegel nicht einsehen kann. Auch wenn der tote Winkel vor allem mit den sogenannten großen Fahrzeugen wie Lkw oder Bus in Verbindung gebracht wird, so verfügen auch Pkw über tote Winkel.

Bei einem Lkw fällt natürlich die Sichteinschränkung deutlich größer aus als beim Pkw. Und auch die Unfallfolgen, sprich die Schwere der Verletzung, sind bei einem Konflikt mit einem Lkw massiv größer.

Im ersten Abschnitt der Studie werden die unterschiedlichen Arten und Größen eines toten Winkels bei verschiedenen Fahrzeugarten dargelegt.

Im anschließenden Teil werden typische Verkehrsunfälle in Zusammenhang mit dem toten Winkel aus Medienbeobachtungen exemplarisch angeführt, welche das gesamte Spektrum der Problematik in der Verkehrsrealität abbilden. Auch wenn die Auswahl an Online-Pressemeldungen zufällig erfolgt ist, zeigt sie jedoch einen repräsentativen Querschnitt der medialen Berichterstattung mit folgenden Merkmalen:

- Überwiegen der Senior:innen-Altersgruppe

-
- Großer Anteil von Radfahrer:innen
 - Konflikthäufigkeit mit Lkw
 - Übermaßen häufiger tödlicher Ausgang
 - Entschuldigende Wortwahl mit gleichzeitiger Beschuldigung „... Lkw -Lenker:in hat die Person nicht gesehen...“. Es wird nie erwähnt, dass die verletzte oder getötete Person „...zu wenig Umsicht als Radfahrer:in oder Fußgänger:in hat walten lassen...“.

Aktuelle Maßnahmen zur Vermeidung dieser Art von Unfällen reichen von Spiegel- und elektronischen Assistenzsystemen bei Lkw und Bussen bis hin zu warnenden Aufklebern auf den Fahrzeugen. Dies alles ist teilweise EU-weit oder Staaten spezifisch auch vorgeschrieben. Aber was helfen z.B. warnende Aufkleber, wenn beinahe jede:r zweite Verkehrsteilnehmer:in mit dem Begriff des „Toten Winkels“ nichts anfangen kann und diesen bis zu zwei Drittel aktiv nicht zufriedenstellend erklären können.

Der nachfolgende Schwerpunkt in diesem Report behandelt die Entwicklung der kindlichen Wahrnehmung von Verkehr und deren Gefahren. Der Entwicklungsstand eines Kindes und seine psychomotorischen Fähigkeiten sind ausschlaggebend dafür, ob und wie ein Kind die Gefahren des täglichen Lebens erkennen, mit ihnen umgehen und präventive Maßnahmen ergreifen kann. Der Ausschnitt aus einer Studie über die Verkehrswahrnehmung im Volksschulalter zeigt die Veränderung der kindlichen Einschätzung von Verkehrssituationen hinsichtlich „sicher“ und „unsicher“ und die Problematik, dass aufgrund der Entwicklungsschritte erst gegen Ende des Volksschulalters, also mit 9 und 10 Jahren, die richtige Einschätzung immer besser wird - eine signifikante Änderung gibt es von der Grundstufe 1 auf Grundstufe 2. Im Gesamtschnitt jedoch werden nur drei von vier Testbeispielen richtig erkannt.

Je jünger die Kinder sind, desto schwieriger ist die Beurteilung und desto wichtiger ist für die Beurteilung das Vorhandensein eines Autos. Und wenn dieses Auto durch ein Sichthindernis abgedeckt ist, dann kann und wird es bei den jüngeren Kindern für eine Gefahrenbeurteilung auch nicht herangezogen.

Die größten Schwierigkeiten haben die Kinder, wenn sie Situationen aus ihrem Blickwinkel einschätzen müssen. Hier zeigt sich, dass durch den eingeschränkten Sichthorizont und der noch nicht ausgereiften Fähigkeit, die gesamte Verkehrssituation weiterzudenken, den Kindern im Volksschulalter noch entsprechende Grenzen gesetzt sind, die das größere Risiko der Fehleinschätzung und eines möglichen Unfalls begründen. Erst in der Grundstufe 2 und hier vor allem erst bei den 10-Jährigen kommt es zu einer signifikanten Verbesserung der Beurteilungskompetenz.

Grundlage für die Entwicklung von aktiven Präventionsstrategien im Straßenverkehr ist das Wissen um diese körperlichen und psychologischen Entwicklungsschritte der Kinder, und damit verbunden das Wissen über das, was sie bereits können bzw. noch nicht können. Um das 10. Lebensjahr kann man von einem großen Reifegrad der zentralen Entwicklungsbereiche bei Kindern ausgehen, jedoch wird die nun nachfolgende Adoleszenz durch die Umstrukturierung im Gehirn sehr oft und dominant „Fun & Risk“ auf den Bedürfniskatalog der Jugendlichen schreiben, und die Ratio im präfrontalen Kortex hinkt mit ihrem Reifegrad bis um das 20. Lebensjahr noch immer hinten nach. Somit hätten Jugendlichen zwar ausreichende Fähigkeiten und ausreichendes Wissen, an der Anwendung und in der praktischen Umsetzung wird es jedoch noch länger hapern.

Für ein unfallfreies Bewältigen des Straßenverkehrs sind Sinne wie Sehen und Hören unumgänglich. Vor allem für das Wahrnehmen einer Gefahr und das Erkennen von Aufmerksamkeit oder Ablenkung beim anderen Verkehrsteilnehmer sind sie essentiell.

Beim Menschen ist Sehen genauso wie Hören, Laufen und Sprechen angeboren. Es will aber ebenso wie die anderen Fähigkeiten des Menschen erst gelernt sein. Monat für Monat trainieren die jungen Augen.

Auch wenn das Sehen altersgerecht entwickelt ist, müssen natürlich die Kinder trainieren, auf welche Dinge und Situationen sie im Straßenverkehr ihr Augenmerk besonders zu lenken haben, und im nächsten Schritt dann das Gesehene korrekt interpretieren.

Gut sehen, in die richtigen Richtungen schauen und die Umgebung aufmerksam wahrnehmen sind das A und O für eine sichere Verkehrsteilnahme.

Im Hauptteil dieses Reports werden diejenigen Verkehrsunfälle analysiert, welche im Zusammenhang mit Sichtbarkeitsproblemen einzuordnen sind. Die Datenbasis bildet die Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria, wobei auf die Unfallzahlen der Jahre 2015 bis 2019 zurückgegriffen wird. Im Jahresschnitt gibt es knapp 38.000 Unfälle mit 47.000 Verletzten und 430 getöteten Verkehrsteilnehmer:innen.

Aus all den verzeichneten Unfällen werden diejenigen, bei denen „gesehen werden“ und „toter Winkel“ einen markanten Beitrag zum Unfallereignis geleistet haben dürften, für die nachfolgende Analyse definiert und gefiltert. Letztendlich sind aus den rund 186.000 Verkehrsunfällen der Jahre 2015 bis 2019 mit knapp 40.000 relevanten Unfällen im 5-Jahresschnitt 21,5 % dem Unfalltypus „sehen und gesehen werden“ und „toter Winkel“ zuzurechnen. Vorausgeschickt werden muss, dass in keinem der sogenannten D-A-CH-Länder der Begriff des toten Winkels als Unfalltypus in der Matrix der Aufnahme eines

Verkehrsunfalls vorhanden ist. Daher kann die Verkehrsunfallstatistik nur auf Basis einer Annäherung bei den Unfalltypen dahingehend interpretiert werden.

Innerhalb dieser relevanten Unfälle sind sowohl bei den Verkehrsunfällen als auch bei den verletzten und getöteten Personen 96 % der Unfallkategorie „Toter Winkel“ zuzuordnen, was einem Anteil von 20 % am gesamten Unfallgeschehen auf Österreichs Straßen entspricht. Nur 4 % sind eher dem Bereich „gesehen werden“ zuzurechnen.

Bei den 39.968 Verkehrsunfällen sind Fußgänger, Radfahrer und Mopedfahrer mit je einem Drittel der Unfälle beinahe gleichmäßig betroffen. Die vom Verkehrsunfall betroffenen und verletzten Personen werden zu 91 % von einem Pkw als Unfallgegner erfasst. Der Lkw ist in 7 % der Unfälle involviert.

Mit einem Anteil von 89 % passieren die Unfälle zumeist im Ortsgebiet, wobei nur bei einem kleinen Anteil von 11 % Verkehrsampeln zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens in Vollbetrieb waren.

Der Großteil der Unfälle passiert mit 85 % bei Tageslicht.

Somit kann man zusammenfassend festhalten, dass ein Unfall mit der Problematik von „sehen und gesehen werden & toter Winkel“ im Ortsgebiet, bei guten Lichtverhältnissen zumeist von einem Pkw verursacht wird.

Bei der Gesamtzahl von 39.968 Unfällen sind in Summe 41.573 Personen von einer (tödlichen) Verletzung betroffen. Diese größere Zahl ist darauf zurückzuführen, dass es bei dem einen oder anderen Unfall mehr als eine:n Fußgänger:in oder eine:n Mitfahrer:in am Fahrrad oder Moped gegeben hat. Dies bedeutet letztendlich, dass in rund 4 % der Fälle mehr als eine Person verletzt wurde.

Die betroffenen „schwachen“ bzw. „Knautschzone freien“ Verkehrsteilnehmer:innen gehören zu 36 % zu den Fußgänger:innen, zu 33 % zu den Radfahrer:innen und zu 31 % zu den Mopedfahrer:innen. Nutzer:innen von Spiel- und Sportgeräten (v.a. Scooter) sind zu 1 % in der Gesamtzahl der Unfallopfer vertreten.

Eine detaillierte Betrachtung der Altersgruppe der Kinder und Jugendlichen (0 bis 19 Jahre) lässt die mit dem Alter wachsende Exposition im und verstärkte Teilnahme am Straßenverkehr sehr gut erkennen. Am gefährdetsten innerhalb der „schwachen“ Modalarten sind die 15- bis 19-Jährigen, die eigentlich mit Fahrrad-, Moped- und Autoführerschein viel an Verkehrswissen gelehrt bekommen haben. Es scheint jedoch am Transfer dieses Wissens in die Verkehrsrealität, aber auch an Verkehrsempathie und Rücksichtnahme bis hin zum Nachgeben trotz eigenem Vorrang („Ich bin im Recht!“) zu mangeln.

Bei den Verletzungen handelt es sich auf Basis der UDM in 77 % der Fälle um leichte Verletzungen. Bei 22 % der verletzten Personen muss von schweren Verletzungen ausgegangen werden und 1 % der sogenannten „schwachen“ Verkehrsteilnehmer:innen wurde bei einem Unfall des Unfalltypus „sehen und gesehen werden & toter Winkel“ tödlich verletzt.

61 % der tödlichen Verletzungen sind bei den Fußgängern zu verzeichnen, der geringste Anteil ist beim Spiel- und Sportgerät mit nur 1 % zu finden.

Innerhalb der Modalgruppe findet sich mit 2 % der größte Anteil tödlicher Verletzungen beim Fußgänger, der kleinste mit 0,5 % hingegen beim Radfahrer.

Eine Relativierung der Anteile am Unfall insgesamt und der Anteile an den tödlichen Verletzungen zeigt bei den Fußgängern ein überproportional hohes Risiko für eine tödliche Verletzung. Dieses liegt beim Radfahren und bei Spiel- und Sportgeräten im Vergleich zum Fußgänger bei einem Viertel bzw. Drittel.

Es ist interessant, dass gerade der Fußgänger als langsamster Verkehrsteilnehmer und derjenige mit dem größten und leichtesten Rundumblick so oft in einen Unfall verwickelt ist und so stark überproportional eine tödliche Verletzung erleidet.

Den größten Anteil innerhalb der tödlichen Verletzungen sehen wir mit 71 % vom Pkw verursacht. Eine Differenzierung der tödlichen Verletzungen nach Unfallgegner zeigt aber, dass der Anteil des Lkws 3,8 % beträgt, Unfälle mit Pkw hingegen mit 0,9 % „nur“ mehr ein Viertel davon. Man kann also deutlich einen Zusammenhang von tödlicher Verletzung und Größe bzw. Massigkeit des „starken“ Unfallgegners erkennen.

Die relative Verteilung der Anteile der starken Unfallgegner am gesamten Unfallgeschehen einerseits und bei den tödlichen Verletzungen andererseits zeigt, dass der Pkw und der Bus (vor allem im Sinne des ÖVM) sich um den ausgeglichenen Wert 1 bewegen. Der Lkw mit einer Ratio von 3,2 und der Traktor sogar mit einer von 6,0 zeigen ganz klar die tödliche Gefahr auf, die von diesen Fahrzeugen aufgrund ihrer Größe und der dramatischen Umfeld-Blickeinschränkungen ausgeht.

Zum Herausfinden von Auffälligkeiten wurden in multivariaten Berechnungen die Variablen

- Schwacher Verkehrsteilnehmer
- Starker Unfallgegner
- Altersgruppe
- Geschlecht
- Verletzungsschwere
- Abbiegerichtung starker Unfallgegner

in die Berechnungen miteinbezogen.

ERGEBNISSE IN ZUSAMMENHANG MIT DER VERLETZUNGSSCHWERE

- ✓ Die Altersgruppe der Jüngsten und die der Ältesten zeigt als Fußgänger einen starken Zusammenhang für schwere Verletzungen mit allen Unfallgegnern.
- ✓ Bei den Radfahrern ist für die Altersgruppe 65 plus ein großes Risiko für schwere Verletzungen vorhanden.
- ✓ Beim Mopedfahren sind vor allem die männlichen Zeitgenossen jeglichen Alters von einer großen Häufigkeit bei den schweren Verletzungen betroffen.
- ✓ Erwartungsgemäß sind Spiel- und Sportgeräte (Stichwort Scooter) bei den Jüngsten ein großes Thema und dementsprechend auch in dieser Altersgruppe mit einem großen Risiko für eine schwere Verletzung verbunden.
- ✓ Bei den tödlichen Verletzungen ist ein eindeutiger Zusammenhang mit der ältesten Bevölkerungsgruppe in allen Modalgruppen gegeben.

ERGEBNISSE IN ZUSAMMENHANG MIT BEWEGUNGSRICHTUNGEN

- ✓ Bei Kollisionen mit einem Unfallgegner, der sich gerade aus bewegt, sind Fußgänger als Überquerende einer Fahrbahn bzw. als unmittelbar vor dem Fahrzeug Vorbeigehende signifikant häufig betroffen.
- ✓ Beim links abbiegenden Unfallgegner sind Mopedlenker:innen besonders gefährdet. Dies könnte unter Umständen damit zusammenhängen, dass sie im Gegenverkehr zu spät oder gar nicht wahrgenommen werden bzw. dass deren Geschwindigkeit (ob nun regelkonform oder nicht) unterschätzt wird.
- ✓ Die Unfallgefahr beim Rechtsabbiegen stellt eindeutig der Lkw dar, wobei bei diesem nicht die alleinige Schuld des Verursachens gesehen werden darf. Die Gestaltung der Kreuzung und auch die Annäherung des schwachen Verkehrsteilnehmers sind wichtige Komponenten, um das Gefährdungspotential zu entschärfen.

Letztendlich werden nicht alle Unfälle mit tödlichen oder schweren Verletzungen zu verhindern sein. Spezielle Einzelsituationen wird es immer geben, bei denen alles Negative zusammengekommen ist. Dennoch kann die Verkehrserziehung in der Schule wie auch erweiternde Inhalte in der Ausbildung bei den verschiedenen Führerscheinklassen einen elementaren Beitrag zu größerer Verkehrssicherheit und weniger Unfallzahlen im Konfliktfeld „gesehen werden“ und „toter Winkel“ leisten.

Dazu schlagen wir folgende **MABNAHMEN** vor:

- Verantwortungsvolle Unfallverhütung zwischen den Polen „Beschützen“ und „Erziehen“
- Präventionsarbeit: effektiv und effizient in einer sinnvollen Balance von „so viel wie nötig“ und nicht „so viel wie möglich“.
- Strukturierte Verkehrserziehung von der 1. bis 9. Schulstufe
- Vermittlungsthemen und –inhalte, welche die Vor- und Nachteile der verschiedenen Arten von Verkehrsteilnahme erarbeiten und zu einem rücksichtsvollen Zusammenleben im Verkehrsraum führen

Die Verkehrs-, Sicherheits- und Mobilitätsausbildung in Schule und Fahrschule soll ermöglichen, dass durch Rollenspiel und Rollentausch der einzelne Kursteilnehmer die Vor- und Nachteile und Stärken wie Schwächen der verschiedenen Arten der Verkehrsteilnahme und die grundlegenden altersbedingten körperlichen und psychomotorischen Rahmenbedingungen des anderen Verkehrsteilnehmers empathisch erfassen, einschätzen und bereits im sogenannten Unfall-Pre-Event agieren kann.

Zu guter Letzt ist Risikomündigkeit (Risk Literacy) in ihrer zielgruppenspezifischen Ausformung der anzustrebende und zentrale Skill, wenn es um Prävention in einer „gesunden“ Balance von Sicherheit und Risiko, von Verbot und Erlauben, von Anforderung und Fähigkeit geht.

