

## Medienmappe

Zum virtuellen Mediengespräch:

### Verkehrssicherheit am Schulweg

17. September 2026

Mit dem Start des neuen Schuljahres sind wieder tausende Kinder täglich auf dem Weg zur Schule unterwegs – viele von ihnen bereits ohne Begleitung ihrer Eltern. Gleichzeitig bleibt die Sicherheit am Schulweg eine zentrale Herausforderung: Kinder nehmen den Straßenverkehr anders wahr als Erwachsene, überschätzen ihre Fähigkeiten häufig und sind auf eine Infrastruktur angewiesen, die ihrem Entwicklungsstand gerecht wird. Wie sicher sind Österreichs Schulwege tatsächlich, und was braucht es, damit Kinder selbstständig und sicher mobil sein können?

Dieses von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz* organisierte Mediengespräch beleuchtet die Schulwegsicherheit aus wissenschaftlicher Perspektive. Im Fokus stehen einerseits die entwicklungspsychologischen Voraussetzungen für sicheres Verkehrsverhalten: Welche Fähigkeiten benötigen Kinder, um Gefahren richtig einzuschätzen? Ab welchem Alter können sie sich sicher allein im Straßenverkehr bewegen, und welche Rolle spielen Übung, Mobilitätsbildung und elterliche Begleitung? Und warum reicht Verkehrserziehung allein nicht aus, um altersbedingte Grenzen auszugleichen?

Andererseits wird gezeigt, wie moderne Technologien dabei helfen können, Gefahrenstellen auf Schulwegen sichtbar zu machen. Anhand objektiver Analysen von Verkehrsverhalten und Konfliktsituationen wird erläutert, welche Risiken im Umfeld von Schulen besonders häufig auftreten und wie daraus gezielte Maßnahmen für mehr Sicherheit abgeleitet werden können. Grundlage dafür sind aktuelle Untersuchungen, die neue Einblicke in das Zusammenspiel von Verkehrsteilnehmenden, Infrastruktur und Schulwegsicherheit liefern.

#### Inputs:

[Mag. Dr. Bettina Schützhofer](#) (Universität Graz und Fachhochschule Joanneum): "Verkehrsreife und ihre Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Kindern am Schulweg"

[DI Michael Aleksa](#) (Austrian Institute of Technology, AIT): „Objektive Konfliktbeobachtung und Erhöhung der Verkehrssicherheit“

Abstracts der Inputs

*Bettina Schützhofer*

**Verkehrsreife und ihre Bedeutung für die Verkehrssicherheit von Kindern am Schulweg**

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist festzuhalten, dass die Entwicklung der für sicheres Verhalten notwendigen Verkehrskompetenzen länger als oft angenommen dauert. So gelingt es Kindern beispielsweise erst mit ca. 8 Jahren, zuverlässig in einer Bewegung zu stoppen. Insbesondere beim Laufen brauchen Kinder davor einen Anhalteweg von rund 1,5 m, was bedeutet, dass sie im Falle eines plötzlichen auf die Fahrbahn Laufens bis zur Fahrbahnmitte benötigen, um zuverlässig stoppen zu können. Dieses Verhalten zählt demgemäß auch zu den häufigsten Unfallursachen für tödliche Kinderunfälle in Österreich.

Insbesondere die für Handlungsplanung und Impulskontrolle notwendigen Exekutivfunktionen, welche im Präfrontallappen des Gehirns angesiedelt sind, reifen bis Mitte der 20er Jahre. Dementsprechend zeigen auch alle Unfallstatistiken einen starken Abfall der Unfallzahlen ab 25 Jahren.

Auch wenn Einzelfähigkeiten schneller entwickelt sind, braucht sicheres Verkehrsverhalten das rasche und richtige Zusammenspiel vieler Einzelfähigkeiten. Voraussetzung dafür sind neben der entsprechenden entwicklungsbedingten Verkehrsreife somit auch Übung und regelmäßige Mobilitätsbildung. Mobilitätsbildung unterstützt nachweislich beim Aufbau von Verkehrswissen und sicherem Verkehrsverhalten sowie bei der Ausbildung von sicherheitsförderlichen Einstellungen.

Die strukturelle Hirnreifung kann allerdings nicht beschleunigt werden, sie braucht Zeit und erfolgt nicht in Jahres-, sondern in Entwicklungssprüngen. Mobilitätsbildung sind somit entwicklungsbedingte Grenzen gesetzt. Kinder können im Durchschnitt beispielsweise ab 12 Jahren abstrahieren. Die Fähigkeit zur Abstraktion ist im Straßenverkehr unter anderem wichtig, um gelerntes Wissen selbständig anwenden zu können. Ohne die Fähigkeit zur Abstraktion muss die Umsetzung des gelernten Wissens in konkretes Handeln (zum Beispiel der Ablauf eines Linksabbiegemaneövers mit dem Fahrrad) mehrfach vorgezeigt und praktisch geübt werden. Analoges gilt für die Anwendung von Verkehrsregeln.

Es ist deshalb notwendig, Kinder und Jugendliche in sicheren und altersadäquaten Teilschritten in die selbständige Verkehrsteilnahme zu entlassen und sie dabei weder zu unter- noch zu überfordern. Hier sind die Erziehungsberechtigten gefordert, weil Kinder und Jugendliche sich dabei gerne selbst überschätzen. Können und Wollen sind

nicht kongruent. Beispiele dafür werden in einem anschaulichen Impulsvortrag gebracht.

Wie können Kinder trotzdem selbständig aktiv mobil sein? Kinder- und jugendgerechte Verkehrskultur und Infrastruktur sind dafür genauso wichtig wie ein konsequentes, interdisziplinäres und gemeinschaftliches Bemühen für Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen.

#### Quellen:

Rathgeber, F.; Schützhofer, B.; Rauch, J.; Gummerer, C.; Rauch-Langeneder, A.: Kleine Geste, große Wirkung? Eine empirische Untersuchung eines Armzeichens vor der Fahrbahnquerung bei Kindern, Z. f. Verkehrssicherheit 70, (2024) Nr. 4, S. 283–294.

[Schützhofer, B., Rauch, J., Söllner, M., Krammer-Kritzer, B., Soukup, B., Panian, T., & Lüftenegger, M. \(2023\). Vom Wissen zum Verstehen zum Anwenden? – Implikationen für die sichere Straßenverkehrsteilnahme von Kindern. Zeitschrift für Verkehrssicherheit](#)

[Tomasch, E.; Hoschopf, H.; Schneider, B.; Schützhofer, B.; Söllner, M.; Krammer-Kritzer, B.; Plank, M.; Glaser, H. How Long Does It Take to Stop? Are Children Able to Stop on Demand? Appl. Sci. 2025, 15, 4978.](#)

---

*Michael Aleksa*

### **Objektive Konfliktbeobachtung und Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Verkehrssicherheit hängt wesentlich von der Interaktion der VerkehrsteilnehmerInnen untereinander sowie mit der Straßeninfrastruktur ab. Daher hat das AIT Austrian Institute of Technology ein System zur Messung von Verkehrsverhalten und -konflikten entwickelt.

Die Mobility Observation Box (MOB) ermöglicht es, die Sicherheit von Verkehrsinfrastrukturen und das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen nach objektiven Kriterien zu messen und dadurch greifbar zu machen. Nach der kamerabasierten Datenerfassung werden mittels maschinellen Lernens verschiedene VerkehrsteilnehmerInnen-Gruppen (Fußgänger, Radfahrer, Pkw, Lkw, e-Scooter, usw.) automatisch im ganzen Bereich erkannt, klassifiziert, deren Verkehrsverhalten bewertet und damit eine Grundlage für gezielte Verbesserungsmaßnahmen geschaffen. Konfliktsituationen können objektiv und über einen Zeitraum von einer Woche beobachtet und bewertet werden. Das akkubetriebene System ermöglicht einen raschen und unkomplizierten Auf- und Abbau der Box, da kein fixer Stromanschluss notwendig ist und erfüllt höchste Datenschutzstandards gemäß DSGVO. Aufgrund der geringen Größe ist eine Erfassung aller VerkehrsteilnehmerInnen ohne Ablenkung bzw. Beeinflussung realisierbar.

Die Daten werden genutzt, um Kennzahlen für Verkehrskonflikte (gefährliche Situationen, Beinahe-Unfälle, Geschwindigkeitsüberschreitungen, etc.) abzuleiten, aber auch um andere Verkehrsinformationen (Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten, etc.) zu ermitteln. Das bessere Verständnis von möglichen Unfallursachen hilft bei der Verbesserung der Sicherheitsmaßnahmen, ohne sich nur auf historische Unfalldaten zu beziehen.

Im Bereich der Schulwegsicherheit gab es schon 2 Untersuchungen mit dem ÖAMTC (Wien und in OÖ), wo man auf Basis des objektiv analysierten (Fehl-) Verhaltens der Verkehrsteilnehmenden im Umfeld der Schule, der Eltern und SchülerInnen Sicherheitsempfehlungen bzw. Schulungstipps zum Schutz der Kinder abgeleitet hat. Es konnten damit verkehrstechnische Parameter wie Geschwindigkeiten, Tagesgänge, Verkehrsrelationen, Abstände und dergleichen erhoben werden. Die künstliche Intelligenz bewertet mittels quantitativer Hilfsmittel die Interaktionen aller Verkehrsteilnehmenden automatisiert nach der Konfliktschwere und dokumentiert dieses Verhalten anhand anonymisierter Videosequenzen.

Die Ergebnisse zeigten Situationen mit Rotlichtmissachtungen, mit erhöhten Kfz-Geschwindigkeiten, die Sichtabschattung bei Bushaltestellen, Querungen neben dem Schutzweg, zu geringe Überholabstände bei Radfahrenden, Benutzung des Gehsteigs von Radfahrenden und generell das Verhalten der Kinder bei der Interaktion mit Kfz bzw. bei Parkplatz Ein- und Ausfahrten. Dieses Anschauungsmaterial kann für die Bewusstseinsbildung und Verkehrserziehung herangezogen werden.

### Quellen:

Aleksa, M., Rosenkranz, P., & Saleh, P. (2025). MOB - die Mobility Observation Box: Videobasierte Verkehrserfassung als Grundlage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. ÖGZ Das Magazin des Österreichischen Städtebundes, 2/2025, 58.

[Informationen zur Mobility Observation Box auf der Website des AIT](#)

### Über die Expertinnen

[Mag. Dr. Bettina Schützhofer](#) ist seit 1999 im Bereich der Verkehrspsychologie tätig. Ihre Arbeitsschwerpunkte sind interdisziplinäre Verkehrssicherheitsforschung, Entwicklung von Verkehrs- und Mobilitätserziehungskonzepten sowie Verkehrssicherheitsaktionen und -kampagnen, Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Testentwicklung, Verkehrspsychologische Fahreignungsuntersuchungen und Nachschulungen, Vortrags- und Seminartätigkeit.

Sie ist allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Verkehrspsychologie, Lehrbeauftragte an der Universität Graz sowie an der Fachhochschule Joanneum, Geschäftsführerin der sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH, Vizpräsidentin der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP), Leiterin des Arbeitsausschusses Strategische Verkehrssicherheit der Forschungsgesellschaft Straße, Schiene, Verkehr (FSV).

Email: [b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at](mailto:b.schuetzhofer@sicherunterwegs.at)

[DI Michael Aleksa](#) ist Senior Research Engineer und Projektleiter bei AIT. Er studierte an der Universität für Bodenkultur in Wien, Studienrichtung „Kulturtechnik und Wasserwirtschaft“ und hat sich auf die Themenbereiche Verkehrstechnik,

Verkehrserhebungen, Verkehrssicherheit sowie intelligente Verkehrssysteme spezialisiert.

Seit Mai 2003 ist er wissenschaftlicher Mitarbeiter (derzeit Senior Research Engineer) im Geschäftsfeld „Verkehrsinfrastruktur“ am AIT- Austrian Institute of Technology (Center for Transportation Infrastructure) – Arbeitsschwerpunkt ist die Projektleitung von nationalen Forschungsprojekten, sowie die nationale Gremialtätigkeit in den Bereichen Verkehrssicherheit, Unfallforschung und Unfallprävention.

Er ist Mitglied der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV), der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG), der Österreichische Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (GSV) und beim Austrian Traffic Telematics Cluster (ATTC) der operative Ansprechpartner des AIT.

Preise und Auszeichnungen:

- 2022: Ö3 Verkehrsaward mit MOB - Mobility Observation Box
- 2023: Excellence in European Road Safety mit der MOB
- 2024: KfV Forschungspreis, 3. Platz mit dem Projekt „WildWarn“
- 2025: AQUILA 2025, 3. Platz mit dem Projekt „SARA“

Email: [Michael.Aleksa@ait.ac.at](mailto:Michael.Aleksa@ait.ac.at)

#### Kontakt für Rückfragen

##### **Sophie Menasse**

*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

T: +43 677 614 622 33

E: [menasse@diskurs-wissenschaftsnetz.at](mailto:menasse@diskurs-wissenschaftsnetz.at)

##### **Cosima Danzl**

*Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

T: +43 660 721 83 75

E: [danzl@diskurs-wissenschaftsnetz.at](mailto:danzl@diskurs-wissenschaftsnetz.at)

#### Über Diskurs

**Diskurs. Das Wissenschaftsnetz** ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website: <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilungen informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem Presseverteiler an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>