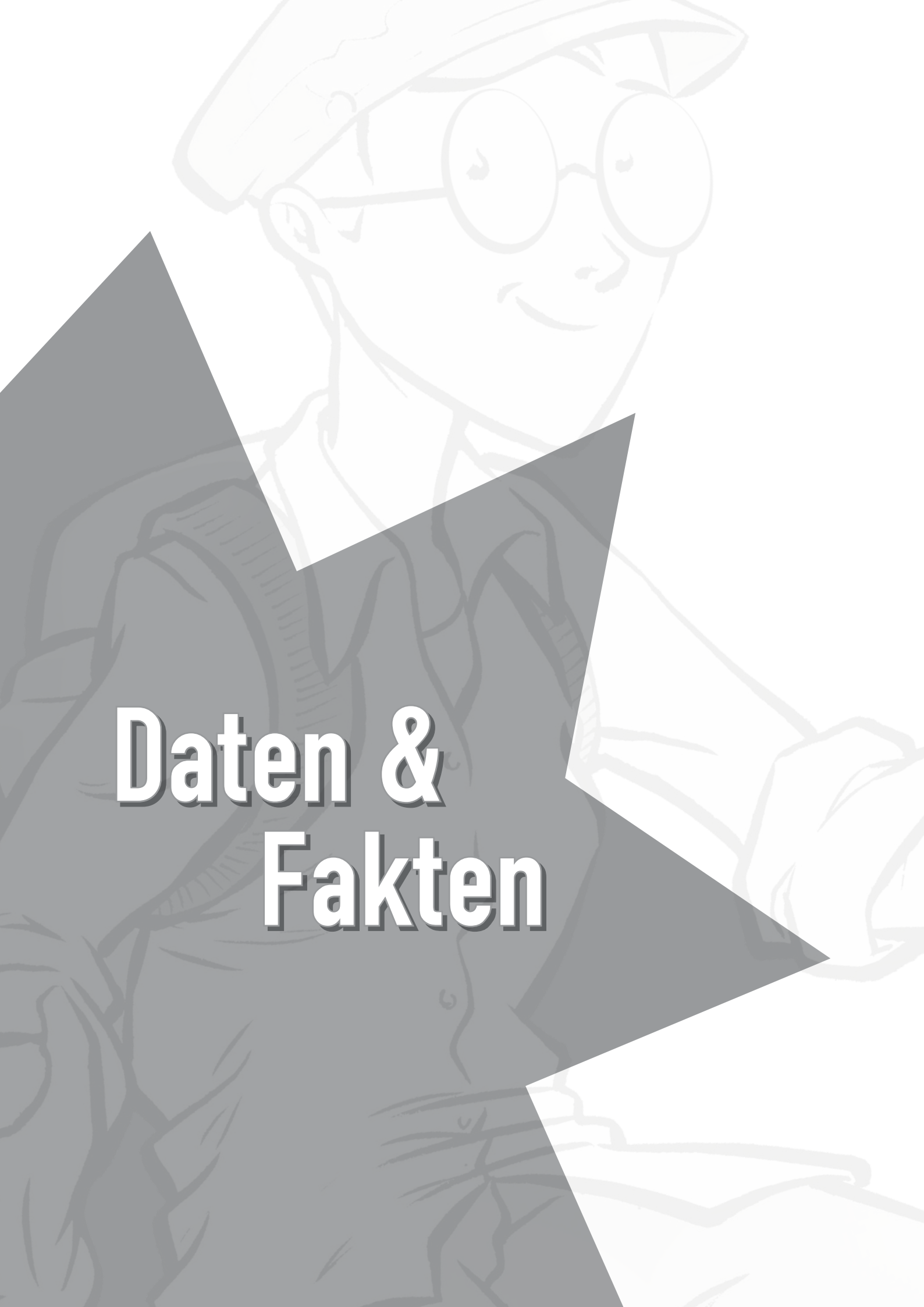


Daten & Fakten

ENTWICKLUNGSPSYCHOLOGIE

Im Fokus: Kinder bzw. Jugendliche im Alter von 10 bis 14 Jahren

Motorik

Ab dem Schulalter erweitern sich die grobmotorischen Fähigkeiten von Kindern, sodass verbesserte Fertigkeiten beim Laufen, Springen, Hüpfen und im Umgang mit Bällen zu beobachten sind. Die Kinder werden körperlich gelenkiger und elastischer, der Gleichgewichtssinn und die Geschicklichkeit verbessern sich und auch bei der Körperkraft sind enorme Fortschritte festzustellen. Neben der körperlichen Entwicklung ist auch eine effizientere Informationsverarbeitung für die Verbesserung der motorischen Leistungen mitverantwortlich. Im Alter von 6 bis 11 Jahren lernen Kinder, nur auf relevante Informationen zu reagieren. Ein 11-jähriges Kind reagiert daher beispielsweise doppelt so schnell wie ein 5-jähriges (Berk, 2011).

Im Bereich der Feinmotorik zeigt sich im Lauf der ersten Schuljahre eine bessere Lesbarkeit der Schrift, da die Kinder lernen, genauere Buchstaben mit einheitlichen Größen und Abständen zu schreiben. Beim Zeichnen wird im Alter von 9 bis 10 Jahren die dritte Dimension deutlich.

Während Mädchen am Ende der mittleren Kindheit (mit etwa 11 Jahren) einen Vorsprung bei feinmotorischen Fähigkeiten sowie grobmotorischen Fähigkeiten, welche Gleichgewicht und Geschicklichkeit erfordern, haben, sind ihnen Burschen in allen anderen grobmotorischen Fertigkeiten überlegen. In der Pubertät kommt es bei beiden Geschlechtern zu einer stetigen Verbesserung der grobmotorischen Fähigkeiten. Während die Fortschritte der Mädchen aber langsam eintreten und die Entwicklung mit etwa 14 Jahren abflacht, ist bei Burschen ein enormer Schub an Kraft, Schnelligkeit und Ausdauer zu beobachten, der in den gesamten Teenager-Jahren andauert.

Wahrnehmung und Risikoeinschätzung

Nach Limbourg (1997) entwickelt sich das Bewusstsein für „Sicherheit" und „Gefahr" in drei Stufen:

- Bereits im Alter von 5 bis 6 Jahren besitzen Kinder ein akutes Gefahrenbewusstsein. Dabei sind sie in der Lage zu erkennen, ob sie im Augenblick in Gefahr oder in Sicherheit sind.
- Ein antizipierendes/vorausschauendes Gefahrenbewusstsein, bei dem Kinder voraussehen können, dass sie in Gefahr geraten könnten, bildet sich bis zum Alter von etwa 8 Jahren.
- Erst später entsteht das Präventionsbewusstsein, sodass Kinder in der Lage sind, vorbeugende (präventive) Verhaltensweisen zu entwickeln und anzuwenden.

Obwohl nicht immer eine strikte Alterszuordnung möglich ist, ist zu beobachten, dass ältere Kinder insgesamt Gefahren besser einschätzen können als jüngere. Sie machen auch mehr und bessere Präventionsvorschläge. Aufgrund der Entwicklung der Fähigkeit zu abstraktem Denken gelingt es älteren Kindern besser, auch Gefahren zu erkennen, die sie selbst noch nicht erlebt haben bzw. über die sie noch nicht aufgeklärt wurden.

Limbourg weist auch darauf hin, dass neben dem Alter bei der Entwicklung sicherheitsorientierter Verhaltensweisen eigene Erfahrungen sowie die Erziehung im Elternhaus eine Rolle spielen. Will man (Vor-)Schulkindern vorbeugende Verhaltensweisen beibringen, müssen die entsprechenden

Anweisungen konkret und situationsspezifisch sein (z.B. „Wenn die Ampel an der Kreuzung ausfällt, musst du wieder nach Hause kommen.“, „Beim Radfahren musst du einen Helm aufsetzen.“).

Nicht zu vernachlässigen ist auch die Tatsache, dass Kinder erst ab ca. 8 Jahren fähig sind, ihre Aufmerksamkeit auch über längere Zeit auf den Straßenverkehr zu richten. Voll ausgebildet ist diese Fähigkeit erst im Alter von 13 bis 14 Jahren. In diesem Alter ist dafür der „jugendliche Egozentrismus“ zu beobachten. Aufgrund der stark ausgeprägten Ich-Bezogenheit können die Jugendlichen Gefahren oft nicht realistisch einschätzen bzw. beziehen sie Gefahren nicht auf sich selbst („So etwas kann mir nicht passieren.“). Darin sieht Limbourg auch den Grund, warum Jugendliche in diesem Alter trotz vollständig entwickelter kognitiver Fähigkeiten und Konzentrationsfähigkeit häufig im Straßenverkehr verunglücken.

Peers und Identitätsbildung

Aufgrund des Autonomiestrebens verbringen 11- bis 14-Jährige weniger Zeit mit ihren Eltern und Geschwistern und mehr Zeit mit Gleichaltrigen (Peers). Folgende Funktionen der Peergruppe werden von Krappmann und Oswald (1995) für diese Altersgruppe beschrieben:

- Gefühl von emotionaler Geborgenheit und Zuwendung; Vermeidung von Einsamkeitsgefühlen
- Darbietung neuer Identifikationsmöglichkeiten und Lebensstile; Erprobung neuer Lebensentwürfe in Diskussionen, Perspektivenübernahmen und Konfliktlösungsstrategien
- Förderung der Entwicklung zur Selbstständigkeit
- Schaffung eines Rahmens für die eigenen Zielorientierungen sowie Stabilisierung dieser durch die Normen der Peergruppe; Erwerb von Regeln für das Anknüpfen und den Erhalt von Beziehungen (Wert der Zuverlässigkeit)

Gegen Ende der Grundschuljahre wird die Anzahl an Freundschaften weniger. Freundschaften beruhen nun auf Vertrautheit, wechselseitigem Verstehen und Loyalität und sind damit intensiver. Peergruppen finden sich in dieser Altersgruppe eher in gleichgeschlechtlichen Cliquen zusammen, wobei sich Cliquen mit ähnlichen Wertvorstellungen gruppieren. Konformität und Gruppendruck nehmen zu.

Moralentwicklung

Piaget beschäftigte sich bereits im Jahre 1932 mit der Moralentwicklung bei Kindern. Seine Ansätze wurden später vom amerikanischen Psychologen Lawrence Kohlberg weitergeführt und verfeinert. Es entstand ein dreistufiges Modell der moralischen Entwicklung:

Auf der präkonventionellen Ebene (Ebene 1) wird Moralität von Autoritätspersonen bestimmt und Handlungen aufgrund ihrer Konsequenzen beurteilt. Diese Argumentationen nehmen bis zum Alter von 6 Jahren ab. An ihre Stelle treten Argumentationen auf der konventionellen Ebene (Ebene 2), in der erkannt wird, dass es sich bei moralischen Regeln um soziale Erwartungen und Übereinkünfte handelt, die Vorrang gegenüber individuellen Interessen haben. Derartige Argumentationen nehmen im Laufe der Teenagerjahre zu und stellen im frühen Erwachsenenalter die typische Reaktion dar.

Die von Kohlberg benannte postkonventionelle oder prinzipiengeleitete Ebene (Ebene 3), in der erkannt wird, dass Menschen in unterschiedlichen Ländern und Kulturen unterschiedliche Meinungen vertreten und die meisten Normen und Werte gruppenspezifisch und relativ sind, wird laut Berk (2011) nur von den wenigsten Menschen erreicht. Neuere Studien kamen zu dem Schluss, dass man Ebene 3 nicht erreichen muss, um als moralisch reif angesehen zu werden. Vielmehr ergibt sich moralische Reife aus einem revidierten Verständnis der konventionellen Ebene, d.h. ein Verständnis der ideellen Gegenseitigkeit als Grundlage für Beziehungen sowie weithin akzeptierte moralische Normen, die in Form von Regeln und Gesetzen festgelegt werden.

Sichere Mobilität im Straßenverkehr

Sich im Straßenverkehr sicher zu bewegen verlangt verschiedenste körperliche und geistige Voraussetzungen, Fähigkeiten und Fertigkeiten. Es geht um das Wahrnehmen mit allen Sinnen, sich bewegen, Überblicksgewinnung, Orientierung, sich selbst im Raum wahrnehmen und orientiert sein, Einschätzen von Entfernungen, Geschwindigkeiten, Regelwissen, Erfahrung umsetzen und vieles mehr. Komplexe Verkehrssituationen verlangen das koordinierte Zusammenspiel von Wahrnehmung, Motorik und Erfahrung, um sich sicher zu verhalten.
Für Kinder sind zwei Bereiche relevant: einerseits das Reifen und Entwickeln des Körpers, so bildet sich z.B. Richtungshören, Gesichtsfeld usw. erst aus, anderseits das Lernen, durch das Verhaltensweisen und Fertigkeiten ausgebildet werden. Manchmal geht beides Hand in Hand, d.h. durch eine fördernde Lernumwelt können Fähigkeiten gezielt entwickelt werden.
„Die Steuerung der Wahrnehmung und Aufmerksamkeit, Regelwissen und Regelverständnis, motorische und soziale Kompetenzen etc. müssen erst vollständig ausgebildet werden, wobei die Entwicklung nicht in Alters-, sondern in Entwicklungsschritten oder -sprüngen erfolgt“ (Schützhofer et al., 2015, S.235).
Die folgende Tabelle gibt einen Überblick zu den verschiedenen, sich entwickelnden Fähigkeiten. Die Angaben stammen aus Schützhofer et al. (2015; vgl. dazu auch Uhr, 2015). Die einzelnen, angeführten Dimensionen basieren auf unterschiedlichen Studienergebnissen.
Die Balken in der Tabelle zeigen den Beginn an, ab dem eine Fähigkeit – meist zu mehr als 85% – ausgebildet ist. In den zugrundeliegenden Studien werden sowohl präzise Zeitpunkte als auch Altersspannen angegeben. Beginnt der Balken in der Mitte des Lebensjahres wird eine genaue Altersangabe gemacht. Beginnt der Balken zwischen zwei Jahren, war eine Altersspanne wie z.B. 6 bis 7 Jahre definiert. Das Diagramm ist als vereinfachte Darstellung für einen groben Überblick zu verstehen. Dabei ist zu beachten, dass einige Fähigkeiten und Fertigkeiten bereits in jungen Jahren erworben werden, aber dennoch erst mit ca. 14 Jahren so weit entwickelt sind, dass sie mit denen eines Erwachsenen gleichzusetzen sind.

Quellen:

Berk, L.E. (2011). Entwicklungspsychologie (5. aktualisierte Auflage), München: Pearson.

Limbourg, M. (1997). Gefahrenkognition und Präventionsverständnis von 3- bis 15-jährigen Kindern. In: Sicher Leben (Hrsg.). Bericht über die 2. Tagung „Kindersicherheit: Was wirkt?“ in Essen, 27. und 28. September 1996 in Essen, Wien, 313-326.

Rossmann, P. (1999). Einführung in die Entwicklungspsychologie des Kindes- und Jugendalters. Bern: Verlag Hans Huber.

Schützhofer, B., Rauch, J., Knessl, G & Uhr, A. (2015). Neue Ansätze in der verkehrspsychologischen Verkehrssicherheitsarbeit im Kindesalter. Zeitschrift für Verkehrssicherheit 61, 4, 235-246.

Tabelle 1: Wahrnehmungs- und Reaktionsdimensionen – Überblick über Entwicklung und Lebensalter (basierend auf Schützhofer et al., 2015)

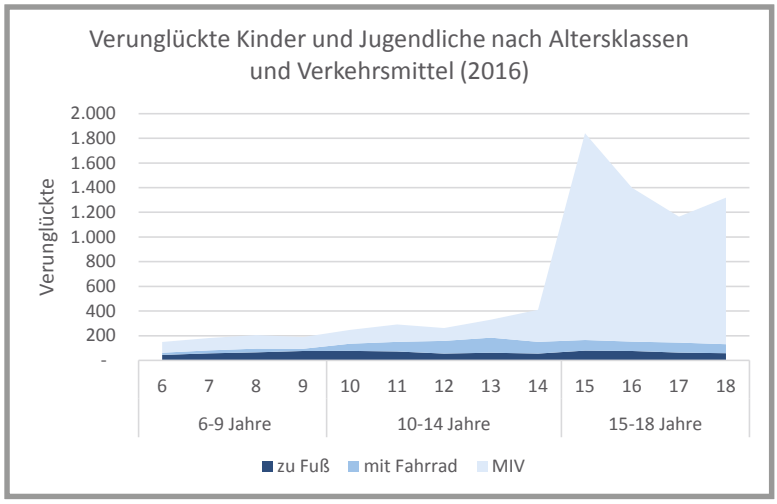
Fähigkeit/Fertigkeit[1]	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 Jahre	11 Jahre	12 Jahre	13 Jahre	14 Jahre
Körpermotorik									
Anhalten als Fußgängerin/Fußgänger									
Körperliche Fähigkeiten einschätzen können									
Abstoppen begonnener Handlung mit Orientierungshilfe									
Kind kann mit Rad Slalom fahren; stabil langsam fahren									
Mit Rad anhalten ohne zu schwanken (>85%)									
Reaktionszeit durchschnittlich 0,6 Sek. (Erwachsene 0,4 Sek.)									
Mit dem Rad Gleichgewicht halten, Bremsen, Lenken, Spurt halten									
Radfahren ohne Schwanken beim Verringern der Geschwindigkeit, bei Geradeaus Fahren, beim Zurückschauen, beim Fahren mit einer Hand									
Farb-/Hell-Dunkelwahrnehmung									
Sehschärfe und Akkommodation									
Peripheres Sehen									
Periphere Wahrnehmung (>85%)									
Periphere Wahrnehmung wie Erwachsene (Standardtest)									
Tiefenwahrnehmung und räumliche Wahrnehmung									
Verständnis räumlicher Relationen (>85%)									
Adäquates Schätzen von Entfernungen (>85%)									
Tiefenschärfen-Wahrnehmung voll ausgebildet									
Adäquate Schätzung von Geschwindigkeiten (>85%)									
Geschwindigkeits- und Entfernungseinschätzung funktionieren adäquat									
Allgemeine Hörfähigkeit, Richtungshören und Geräuschdifferenzierung									
Adäquate Interpretation von Höreindrücken									
Richtungshören funktioniert									
Gehör wird regelmäßig im Verkehr eingebunden									
Signalrichtung wird erkannt									

[1] Auszüge aus: Schützhofer et al. 2015; Zitatquellen zu den einzelnen Ergebnissen in Schützhofer et al.

Fähigkeit/Fertigkeit[1]	6 Jahre	7 Jahre	8 Jahre	9 Jahre	10 Jahre	11 Jahre	12 Jahre	13 Jahre	14 Jahre
Aufmerksamkeit (selektiv, Dauer, geteilt, Ablenkbarkeit)									
Konzentration über längeren Zeitraum möglich									
Selektive Aufmerksamkeit ist entwickelt									
Fähigkeit zur Perspektivenübernahme									
Subjektive Perspektivenübernahme									
Wechselseitige Perspektivenübernahme									
Denken									
Links-Rechts-Unterscheidung möglich									
Soziale und emotionale Kompetenz									
Verständnis für ambivalente Emotionen									
Gefahrenwahrnehmung									
Der sicherste Weg wird gewählt (und nicht der kürzeste)									
Erkennen einer sicheren Überquerungsstelle ohne Training (>85%)									
Präventives Gefahrenbewusstsein vorhanden									
Wahrnehmung und Antizipation von Risiken (>85%)									
Kinder können Gefahren in Relation zu ihrer Perspektive und der der Erwachsenen erkennen. Unterscheidung zw. Bewältigungs- und Vermeidungsstrategien im Umgang mit Gefahren									

VERKEHRSUNFALLSTATISTIK VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

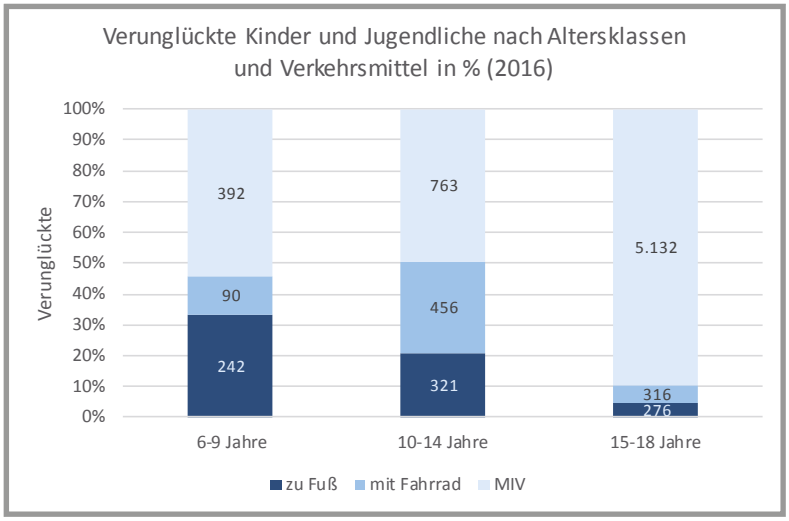
Im Fokus: 10- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler



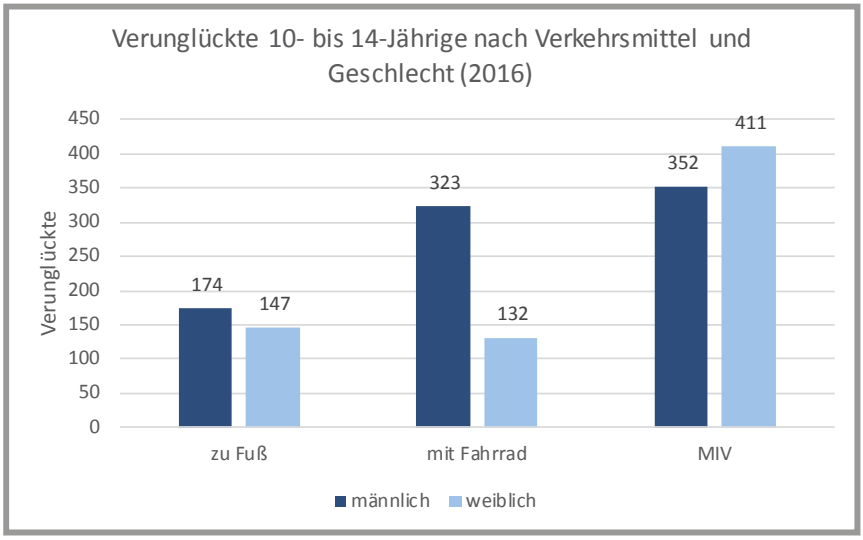
Die Lenkberechtigung der Führerscheinklasse AM („Mopedführerschein“) kann in Österreich ab dem Alter von 15 Jahren erworben werden. Mit dem Beginn der aktiven Teilnahme am Straßenverkehr steigt auch der Anteil der verunglückten Jugendlichen im motorisierten Individualverkehr (MIV, d.h. unterwegs mit Pkw, Moped etc.) deutlich an. Als Mitfahrerinnen und -fahrer scheinen bereits 13- und 14-Jährige von diesem negativen Trend betroffen zu sein.

Während der Anteil der zu Fuß verunglückten Kinder im Alter von 6 bis 9 Jahren noch bei rund einem Drittel liegt, fällt dieser bei den 10- bis 14-Jährigen auf ein Viertel und beträgt bei den 15- bis 18-Jährigen nur mehr rund 5%.

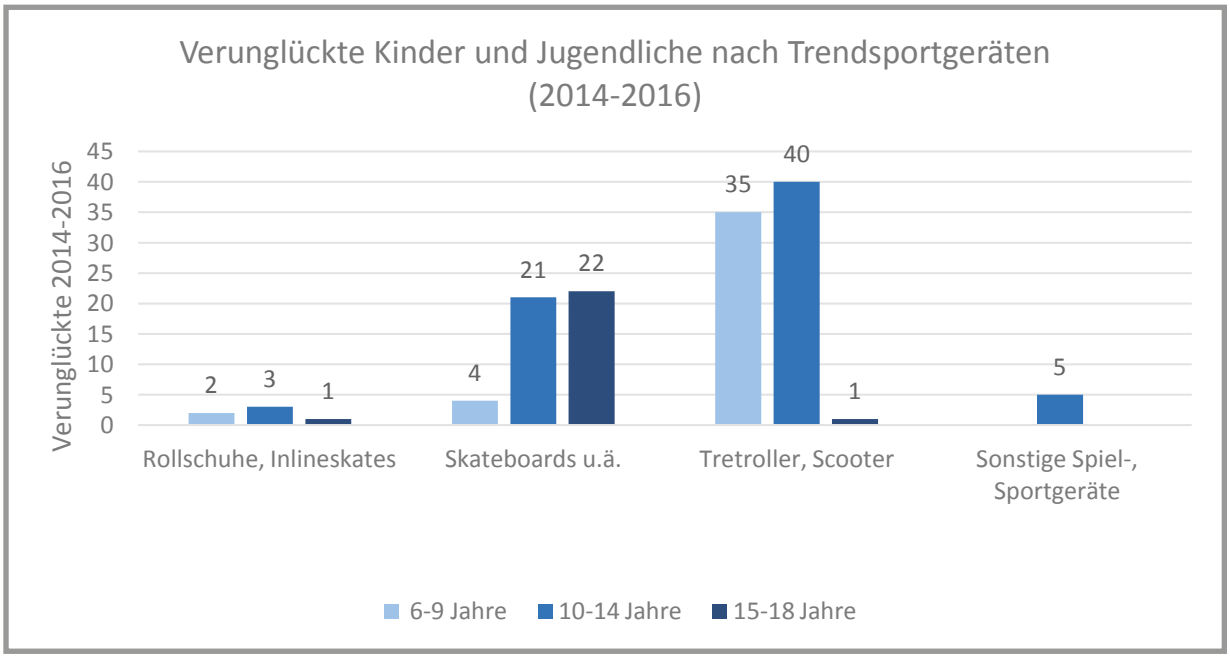
12,5% der im Alter von 6 bis 9 Jahren verunglückten Kinder waren beim Unfall mit dem Fahrrad unterwegs. In der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen sind es 28%, bei den 15- bis 18-Jährigen nur mehr knapp 5%.



Sowohl bei den 6- bis 9-Jährigen als auch in der Altersklasse von 10 bis 14 Jahren liegt der Anteil der im MIV Verunglückten bei rund der Hälfte (51% bzw. 46%), bei Jugendlichen im Alter von 15 bis 18 Jahren hingegen bei 90%.



Sowohl Mädchen als auch Burschen im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken häufiger im MIV als zu Fuß oder mit dem Fahrrad, wobei der Anteil der mit dem Fahrrad verunglückten Burschen nur unwesentlich geringer ist. Mädchen hingegen verunglücken in dieser Altersklasse deutlich seltener mit dem Fahrrad und auch der Anteil der 10- bis 14-jährigen Mädchen, welcher zu Fuß verunglückt, ist geringer als jener ihrer männlichen Altersgenossen.



Gerade Kinder und Jugendliche sind gerne mit diversen Trendsportgeräten unterwegs. Unfälle mit derartigen Spiel- bzw. Sportgeräten fließen in die Verkehrsunfallstatistik ein, wenn sie sich im öffentlichen Straßenverkehr ereignen. Unfälle abseits des Straßenverkehrs werden hier nicht erfasst. Es ist aber davon auszugehen, dass die Zahlen weitaus höher sind, z.B. verletzten sich 2016 1.700 10-14-Jährige beim Skateboarden so schwer, dass sie im Krankenhaus behandelt werden mussten.

In den Jahren 2014 bis 2016 verunglückten insgesamt 6 Kinder bzw. Jugendliche im öffentlichen Straßenverkehr mit Rollschuhen oder Inlineskates, 47 Kinder bzw. Jugendliche mit einem Skateboard und 76 Personen mit einem Tretroller oder Scooter. Weitere 5 Personen im Alter von 10 bis 18 Jahren verunglückten mit sonstigen Spiel- bzw. Sportgeräten.[1]

1 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014). Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern. Wien.

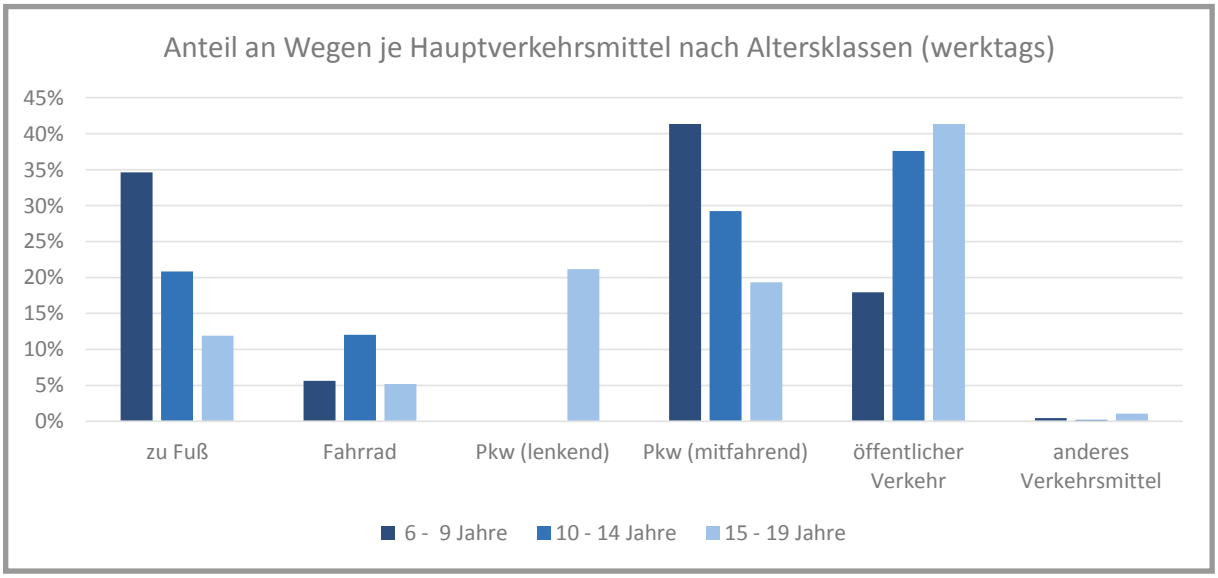
Zusammenfassend die wichtigsten Fakten:

- Verglichen mit anderen Verkehrsmitteln nimmt der Anteil der zu Fuß verunglückten Kinder und Jugendlichen im Straßenverkehr in den einzelnen Altersklassen mit zunehmendem Alter ab.
- Die meisten Fahrradunfälle bei Kindern und Jugendlichen ereignen sich in der Altersklasse der 10- bis 14-Jährigen, da Kinder ab Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung (in Österreich ab 10 Jahren möglich) alleine mit dem Fahrrad im öffentlichen Verkehr unterwegs sein dürfen.
- Burschen im Alter von 10 bis 14 Jahren verunglücken häufiger zu Fuß und mit dem Fahrrad als gleichaltrige Mädchen. Am häufigsten verunglücken Mädchen und Burschen in dieser Altersklasse jedoch im MIV, wobei der Anteil der mit dem Fahrrad verunglückten Burschen nur unwesentlich geringer ist.
- Wenn Kinder und Jugendliche mit Trendsportgeräten (Rollschuhe, Inlineskates, Skateboard,...) verunglücken, sind sie laut der Verkehrsunfallstatistik meist mit Boards oder Scooter unterwegs. Jedoch fließen diese Unfälle nur dann ein, wenn sie sich im öffentlichen Straßenverkehr ereignen.

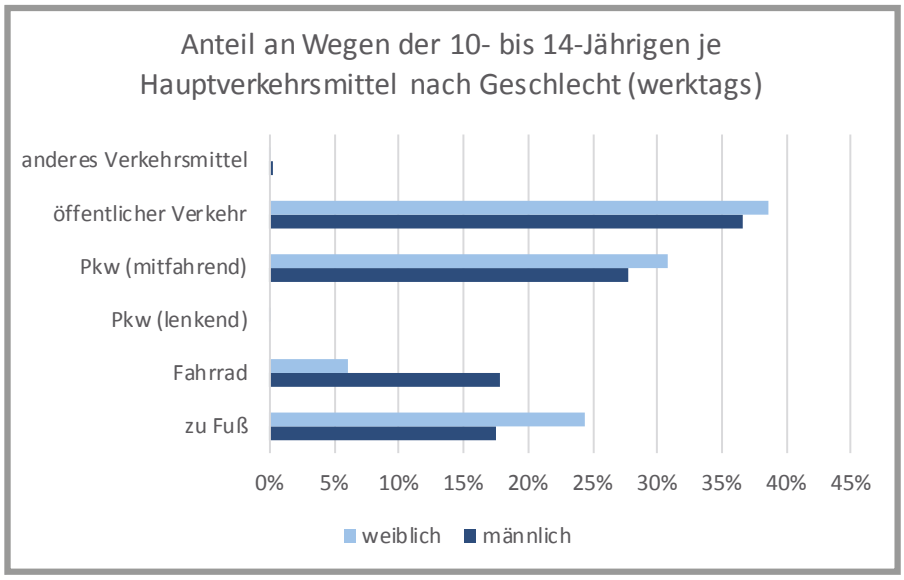
Quelle:
Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria; Bearbeitung: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2017.
IDB Austria, Hochrechnung: KFV, 2017.

MOBILITÄTSVERHALTEN VON KINDERN UND JUGENDLICHEN

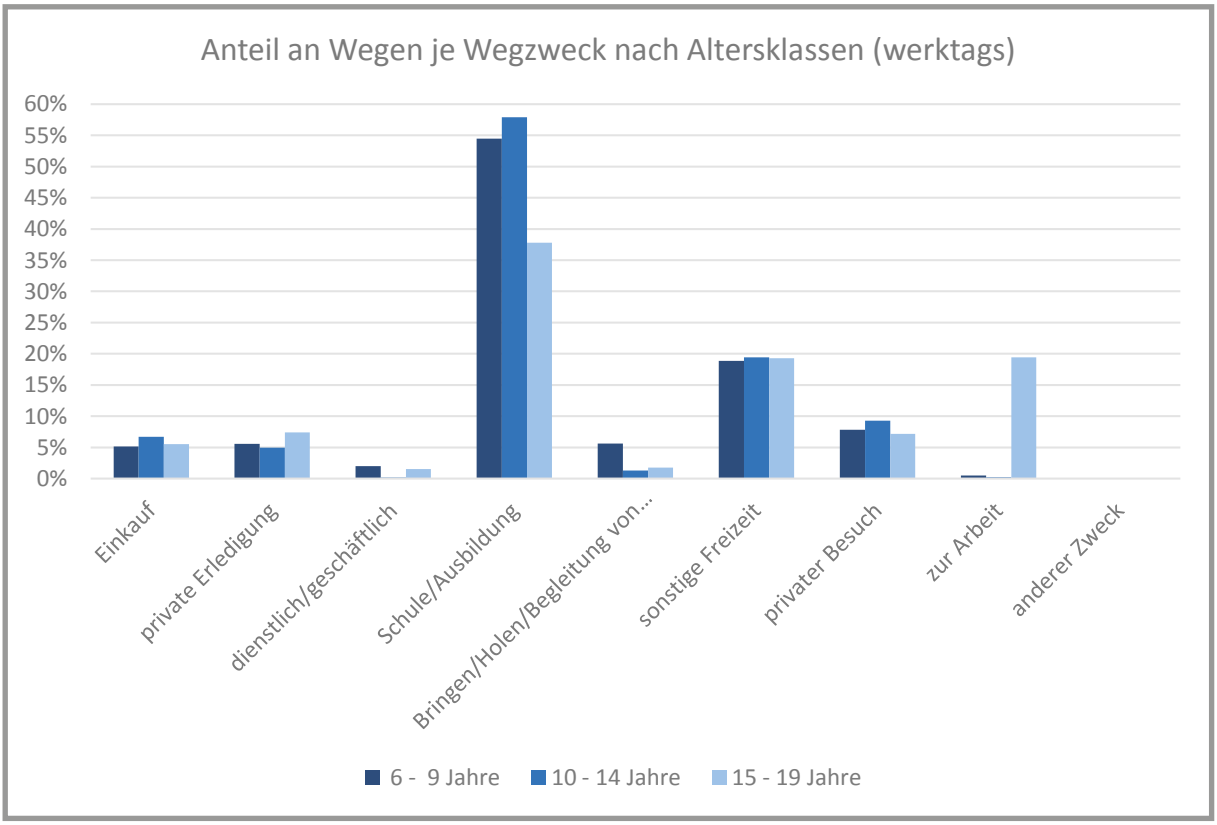
Im Fokus: 10- bis 14-jährige Schülerinnen und Schüler



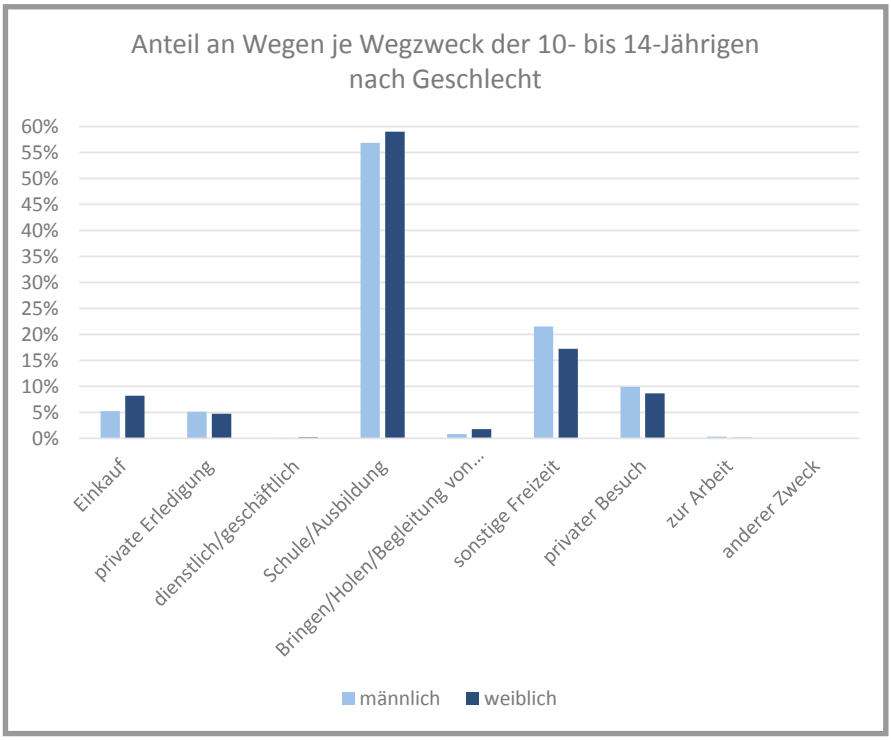
Die Wahl des Verkehrsmittels hängt stark vom Alter der Personen ab. Je älter die Kinder bzw. Jugendlichen sind, umso seltener legen sie, wie obenstehende Abbildung zeigt, ihre Wege zu Fuß oder als Pkw-Mitfahrerin bzw. -Mitfahrer, dafür umso häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. 10- bis 14-Jährige legen die meisten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln (38%) sowie als Pkw-Mitfahrerin bzw. -Mitfahrer (29%) zurück. Im Vergleich zu den anderen Altersklassen fahren 10-14-Jährige außerdem am häufigsten mit dem Fahrrad. Vermutlich ist dies auf die Freiwillige Radfahrprüfung zurückzuführen, die mit 10 Jahren abgelegt werden kann und ihnen die unbegleitete Teilnahme am Straßenverkehr erlaubt. Ab dem Führerscheinerwerb der Klasse B (Pkw), welcher in Österreich ab 17 Jahren möglich ist, sind Jugendliche dann bereits selbst als Pkw-Lenkerinnen und -Lenker im Straßenverkehr unterwegs.



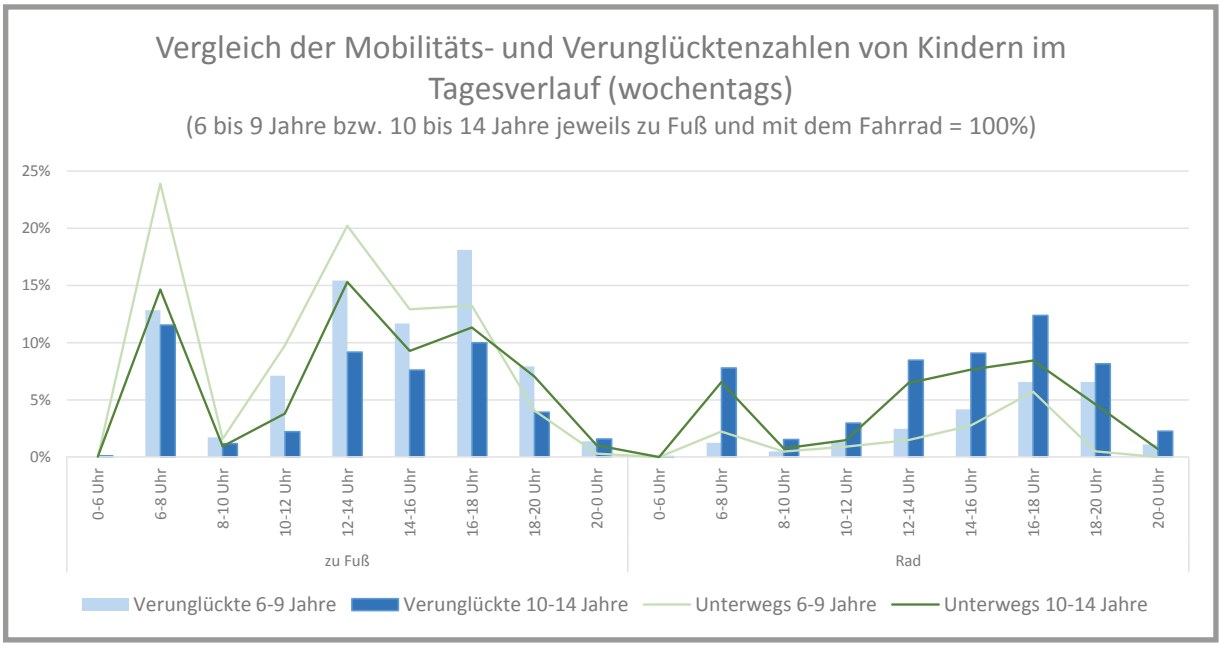
Im Alter von 10 bis 14 Jahren sind Mädchen am häufigsten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (39%), als Pkw-Mitfahrerinnen (31%) und zu Fuß (24%) unterwegs. Nur etwa 6% der Wege werden von Mädchen in diesem Alter mit dem Fahrrad zurückgelegt. Burschen hingegen nutzen das Fahrrad häufiger (18%) als ihre Altersgenossinnen, sind aber im Vergleich zu Mädchen seltener zu Fuß unterwegs (18%). Hingegen ist der Nutzungsanteil von öffentlichen Verkehrsmitteln (37%) und Pkw-Mitfahrgelegenheiten (28%) bei Burschen etwas geringer als bei gleichaltrigen Mädchen.



Bei den Wegzwecken zeigt sich in den einzelnen Altersgruppen ein ähnliches Bild, mit dem einzigen Unterschied, dass bei den 15- bis 19-Jährigen der Weg zur Schule bzw. Ausbildung teilweise vom Weg zum Arbeitsplatz abgelöst wird. Während der Anteil jener, die zur Schule oder Ausbildung unterwegs sind, bei den 6- bis 9-Jährigen rund 54% und bei den 10- bis 14-Jährigen sogar rund 58% ausmacht, sind es bei den 15- bis 19-Jährigen nur mehr knapp 38%. In dieser Altersklasse hingegen haben knapp 20% bereits Arbeitswege.



Ihre Wege legen 10- bis 14-jährige Mädchen und Burschen mit Abstand am häufigsten für Schul- und Ausbildungszwecke zurück. Im Geschlechtervergleich zeigt sich, dass Mädchen mehr Wege für Einkäufe und die Begleitung von Personen zurücklegen als Burschen.
Ihre männlichen Altersgenossen sind hingegen häufiger im Rahmen von privaten Erledigungen und Besuchen sowie sonstigen Freizeitaktivitäten unterwegs.



Zwischen 06.00 bis 08.00 Uhr sowie zwischen 12.00 bis 18.00 Uhr legen sowohl die 6- bis 9-Jährigen als auch die 10- bis 14-Jährigen die meisten Fuß- und Radwege zurück.[2] Während sie sich morgens auf dem Weg zur Schule befinden, sind am Nachmittag Freizeitwege dominierend. Im Vergleich zu der anderen Altersklasse sind Volkschülerinnen und -schüler mehr zu Fuß und ältere Schülerinnen und Schüler mehr mit dem Fahrrad unterwegs. Da Kinder in Österreich ab 12 Jahren bzw. bei Absolvierung der Freiwilligen Radfahrprüfung ab 10 Jahren allein mit dem Fahrrad im Straßenverkehr unterwegs sein dürfen, greifen 10- bis 14-Jährige eher auf dieses Verkehrsmittel zurück.

---

2 Wege von Kindern zu Fuß oder mit dem Rad als Hauptverkehrsmittel nach Altersgruppen und Stunde des Beginns des Weges. Die Weglänge bleibt unberücksichtigt. Fußwege zu/von einem anderen Verkehrsmittel z.B. Bus sind nicht erfasst.

Grundsätzlich besteht ein starker Zusammenhang zwischen Unfallhäufigkeit und Mobilitätsverhalten, d.h. zu Zeiten, in denen Kinder vermehrt unterwegs sind, passieren auch mehr Unfälle.

Weitere Fakten:

- Zwei Drittel der Wege von Kindern bzw. Jugendlichen unter 15 Jahren werden für Ausbildungszwecke, ein Drittel für Freizeitzwecke zurückgelegt.
- 46% aller Kinder bzw. Jugendlichen unter 15 Jahren nutzen öffentliche Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel für ihren Ausbildungsweg.
- Während zwei Drittel der Kinder bzw. Jugendlichen bis 15 Jahren in ländlich geprägten bzw. Landgemeinden für ihren Ausbildungsweg auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen, legen Gleichaltrige im städtischen Bereich derartige Wege hauptsächlich zu Fuß zurück.

Quellen:

Verkehrsunfallstatistik, Statistik Austria 2012-2016; Bearbeitung: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), 2017.

Tomschy, R. et al. (2016). Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätserhebung „Österreich unterwegs 2013/2014". Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

KFV & Herry Consult GmbH (2015). Kinder sicher mobil. Ein Leitfaden für die Umsetzung von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit und Mobilität. Wien: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.