

# SENSOR

**PreventionLab**

**Verkehrssicherheit**

**RoadCross**<sup>+</sup>  
SCHWEIZ  

---

Für Sie da. Mit Sicherheit.





Projektleitung:



Finanzierung:



**AXA** Stiftung  
Prävention

**ASA | SVV**

Schweizerischer Versicherungsverband  
Association Suisse d'Assurances  
Associazione Svizzera d'Assicurazioni  
Swiss Insurance Association

Mitarbeit:

Zürcher Hochschule  
für Angewandte Wissenschaften



**word and deed**  
innovation • collaboration • communication

# **PreventionLab**

# **Verkehrssicherheit**

Weiterentwicklung der Präventionsarbeit für Jugendliche und junge Erwachsene im urbanen Raum im Hinblick auf die Digitalisierung unserer Gesellschaft.

Forschungsarbeit Teil 1 von 2



# Index

Editorial 11

Vorwort 12

# A

GAP-Analyse 15

1 Einleitung 17

2 Literaturanalyse «Urbane Mobilität  
junger Erwachsener» 19

2.1 Junge Erwachsene im Strassenverkehr,  
eine heterogene Gruppe 19

2.2 Bedeutsamkeit von Mobilität und Sicherheit  
für junge Erwachsene 27

2.3 Wandel der Mobilität junger Menschen 29

2.4 Mobilität der Zukunft 34

2.4.1 Einflussfaktoren auf die Mobilität  
in Zukunft 35

2.5 Strategien zur Erreichung junger Erwachsener 41

2.6 Präventionsmassnahmen in der Schweiz 44

2.7 Zusammenfassung 45

3 «Urbane Mobilität» in den Präventionsveranstaltungen  
von RoadCross Schweiz 47

3.1 Präventionsveranstaltungen von  
RoadCross Schweiz 47

3.2	Inhalte zu Mobilitätsbedürfnissen	47
3.3	Inhalte zu aktuellen Mobilitätsformen	48
3.4	Inhalte zur Veränderung der Mobilität	48
<u>4</u>	<u>GAP-Analyse</u>	49
4.1	Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener	49
4.2	Neue Mobilitätsformen	50
4.3	Einfluss des persönlichen Lebensstils	50
4.4	Adäquate Strategien zur Erreichung junger Erwachsener	51
<u>5</u>	<u>Zusammenfassung</u>	53

# B

## Protokoll

# ThinkTank

57

<u>1</u>	<u>Protokoll ThinkTank</u>	61
1.1	Mobilität in der Zukunft	61
1.2	Mobilitätstypen	61
1.3	Anforderungen an eine Präventionsveranstaltung	63



1.4	Aktivitäten die Jugendliche gerne haben / Mögliche Inhalte einer Veranstaltung	64
1.5	User Journey	65
1.6	Rangliste der beliebtesten Kommunikationskanäle	66
1.7	Gemeinsamkeiten und Unterschiede	66

# C

## Summary

## Ergebnisse

69

<u>1</u>	<u>Summary Ergebnisse</u>	71
1.1	GAP-Analyse	71
1.2	ThinkTanks	73

Literaturverzeichnis 79

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis 83



## Editorial

In den letzten Jahren hat sich ein neuer Begriff fest im Deutschen Wortschatz etabliert: «Sharen», zu Deutsch «Teilen». Den Shareholder kannten wir schon, auch das Carsharing praktizieren wir in der Schweiz seit Jahren erfolgreich. Neu kamen das Bikesharing, das Jobsharing, shared Spaces, ja eine ganze Sharing Economy hinzu. Besitzen ist out, Sharen ist in. Teilen also.

Das hat uns inspiriert. Nicht nur materielle Dinge lassen sich sharen, auch Ideen und Erfahrungen können geteilt werden. So wie das Sharing in der physischen Welt hilft, den Ressourcenverschleiss zu reduzieren, trägt das Teilen von Wissen und Erkenntnissen dazu bei, gemeinsam weiter zu kommen, bessere Ideen zu generieren, neue Einsichten zu erlangen. Teilen bringt uns gemeinsam weiter und einander näher.

RoadCross Schweiz ist eine Stiftung, die mit pragmatischen Ansätzen hilft, die Sicherheit unseres Strassenverkehrs Tag für Tag zu verbessern. Wir sind keine Forschungsanstalt und kein universitäres Institut. Wir sind Praktikerinnen und Praktiker. Dennoch basiert unsere Arbeit auf wissenschaftlichen Erkenntnissen, wird regelmässig aktualisiert und fundiert auf ihre Effektivität geprüft. Die Weiterentwicklung unserer Dienstleistungen aufgrund neuester Erkenntnisse im Mobilitäts- und Kommunikationsbereich kombiniert mit unserer praktischen Erfahrung in der täglichen Arbeit bringt neue Einsichten. Diese sind nicht nur für uns, sondern auch für unsere Partner interessant und spannend. Darum wollen wir sie teilen und Sie daran teilhaben lassen. Sharing ist Caring.

Mit Sensor möchten wir den Dialog mit unseren Kolleginnen und Kollegen aus der Verkehrssicherheit vertiefen und freuen uns auf und über ihre Rückmeldungen. Sensor erscheint ein Mal im Jahr und widmet sich einem bestimmten Thema aus unserer beruflichen Praxis. Sensor soll inspirieren, anregen und auch einfach Freude machen. In diesem Sinn Ihnen allen viel Spass beim Sharen mit uns.

RoadCross Schweiz

Caroline Beglinger  
Geschäftsführerin

## Vorwort

In der heutigen Zeit hat sich in der Verkehrsprävention ein Spannungsfeld aufgetan. Verhaltensweisen und Technologien aus der analogen Welt sind noch immer breit vertreten, während parallel die fortschreitende Digitalisierung die Gesellschaft stark beeinflusst. In der Präventionsarbeit von RoadCross Schweiz trifft dies vor allem auf das Mobilitätsverhalten ihrer Hauptzielgruppe, der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu. Weiter betroffen sind die Kommunikationskanäle und -instrumente, über welche die Präventionsthemen transportiert werden.

Nebst Kampagnen zu ausgewählten Themen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit und Präventionsarbeit für Erwachsene, führt die Präventionsabteilung von RoadCross Schweiz Präventionsveranstaltungen an Institutionen wie Berufsschulen, Gymnasien, Sportvereinen, Motivationsseminaren, Lehrlingsbetrieben, Kirchgemeinden, Jugendheimen, etc. durch. Die Stiftung erreicht jährlich bis zu 15'000 Jugendliche und junge Erwachsene zwischen 16 und 24 Jahren in der Deutsch- und Westschweiz. Ziel ist es, eine Einstellungs- und Verhaltensänderung bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu bewirken und so eine Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr herbeizuführen. Der Fonds für Verkehrssicherheit unterstützt die Stiftung durch eine Teilfinanzierung, die schweizweit über 350 Veranstaltungen möglich macht. Die Bildungsstätten tragen den restlichen Anteil der Kosten. Durch die Unterstützung des Schweizerischen Versicherungsverbandes bis Mitte 2020 kann RoadCross Schweiz zudem jährlich rund hundert weitere Veranstaltungen vollumfänglich kostenfrei durchführen.

In der vorliegenden Publikation setzt sich RoadCross Schweiz in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Versicherungsverband und der grosszügigen Unterstützung der AXA Stiftung für Prävention intensiv mit der Weiterentwicklung der Präventionsveranstaltung im Hinblick auf die Digitalisierung unserer Gesellschaft auseinander. Im Forschungsprojekt «PreventionLab Verkehrssicherheit» hat die Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie am Departement Angewandte Psychologie der ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften in einem ersten Schritt eine GAP-Analyse erstellt. Diese ermittelt literaturbasiert aktuelle urbane Mobilitätsformen und entsprechende Mobilitätsnutzungsbedürfnisse. Anschliessend findet eine konzeptbasierte Inhaltsevaluation der aktuellen Präventionsveranstaltung von RoadCross Schweiz im Hinblick auf den Themenschwerpunkt «Urbane Mobilität» statt. Die Lücke zwischen den

Literaturbefunden und der Inhaltsevaluation wird in der GAP-Analyse festgehalten. In einem zweiten Schritt werden in ThinkTanks verschiedene Lösungsansätze zur Schliessung der Gaps erarbeitet. In kreativen Prozessen mit Präventionsexperten sowie der Zielgruppe der Jugendlichen und junge Erwachsenen werden gemeinsam neue Ansätze für nachhaltige Prävention entwickelt. Auszüge aus den Protokollen der ThinkTanks in Zürich und Lausanne sind ab Seite 57 zu finden. Um diesen Teil des Projekts abzuschliessen werden zudem in Form einer kurzen Zusammenfassung im vorliegenden Summary die Resultate aus dem Schlussbericht des Projekts «PreventionLab Verkehrssicherheit» ab Seite 69 publiziert.

RoadCross Schweiz ist überzeugt, dass zwei- bis dreistündige Veranstaltungen, Angesicht zu Angesicht mit den Jugendlichen und jungen Erwachsenen, in dieser Qualität nicht durch andere Kommunikationskanäle zu ersetzen sind, jedoch durch diese ergänzt werden können. RoadCross Schweiz möchte zur digitalen Entwicklung im Bereich Prävention beitragen und auch neuen Mobilitätsformen und den damit einhergehenden Sicherheitsrisiken gerecht werden. Das heisst zum einen die Förderung einer kontinuierlichen Weiterentwicklung der Kommunikationsinstrumente innerhalb der Veranstaltung. Zum anderen die Etablierung digitaler Kommunikationskanäle. Hier ist wichtig festzuhalten, dass die Präventionsbotschaften nach der Veranstaltung über diesen Weg in sehr starker Konkurrenz zu anderweitigen Informationen wie persönliche Nachrichten, Gruppenchats, Soft- und Hard-News etc. stehen. RoadCross Schweiz entscheidet sich daher, die Reichweite und einfache Zugänglichkeit der digitalen Kanäle ergänzend zu den Veranstaltungen in den Schulen einzusetzen.

In der bevorstehenden zweiten Phase der Studie sollen konkrete Massnahmen entwickelt und getestet werden, um ihre Wirkung bezüglich Prävention abzuschätzen. Unterstützt wird RoadCross Schweiz finanziell wiederum von der AXA Stiftung für Prävention. Im Bereich des Knowhowtransfers ist der Fonds für Verkehrssicherheit mit von der Partie. Der zweite Teil des Projekts wird wiederum mit externen Partnern erarbeitet und von der Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie mittels Evaluation begleitet.

Wenn Sie gerne auf die Lektüre des «PreventionLab Verkehrssicherheit» reagieren möchten, freuen wir uns auf Ihre Mail: [info@roadcross.ch](mailto:info@roadcross.ch)



# A GAP-Analyse

**zwischen aktueller Präventionsarbeit  
und dem Wandel der urbanen Mobilität**

ZHAW Departement für  
Angewandte Psychologie

Fachgruppe Verkehrs-,  
Sicherheits-, und Umweltpsychologie

Christian Cordin, MSc.

Markus Hackenfort, Prof. Dr.





## Einleitung

Der urbane Raum stellt ein Sammelsurium unterschiedlichster Eigenschaften dar. Grössere Städte und deren Agglomerationen verfügen in der Regel über eine sehr gute Infrastruktur, bieten eine Vielzahl an Arbeitsplätzen oder Ausbildungsmöglichkeiten und ermöglichen ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ein Leben am Puls der Zeit. Diese Schnelllebigkeit macht den urbanen Raum zwar – besonders für junge Leute – attraktiv, sie führt jedoch auch dazu, dass sich viele Aspekte des Lebens in hohem Tempo verändern können.

Eine Domäne, welche aktuell sehr stark im Wandel ist und somit mit steilen Veränderungen einhergeht, ist die urbane Mobilität respektive das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum. Im Bereich der Mobilität sind an verschiedenen Stellen Übergangphasen auszumachen. Beispielsweise der Wechsel von der motorisierten- auf die Elektromobilität, vom manuellen Fahren zum (teil-) automatisierten Fahren oder vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs zu dessen Sharing. Gründe für den Wandel sind unter anderem Aspekte der Nachhaltigkeit, sich verändernde Nutzerbedürfnisse oder verkehrsinfrastrukturbedingte Modifikationen (z. B. Wittmer & Linden, 2017 oder Abegg, Girod, Fischer, Pahud, Raymann, & Perret, 2018).

Dass grundsätzliche Mobilitätsveränderungen auch bei jungen Erwachsenen stattfinden, konnte RoadCross Schweiz im Dialog mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen im Rahmen ihrer Präventionsveranstaltungen in den letzten Jahren immer wieder feststellen. Der Schlussbericht des Forums «Zukunft Urbane Mobilität» oder die sinkenden Führerscheinerwerbe unter jungen Leuten bestätigen diese Wahrnehmung (BFS, 2017; Lienin, Wehrli, & Traber, 2012).

Diesem Wandel der Mobilitätsnutzung mit all dessen sich verändernden Facetten sollte auch in der künftigen Präventionsarbeit Rechnung getragen werden. Aus Sicht von RoadCross Schweiz stellt sich somit die Frage, ob die ausnahmslos positiven Resultate der bisherigen Evaluationen (z. B. Spicher & Bernasconi, 2016) auch erzielt würden, wenn die Präventionsveranstaltungen explizit den Anforderungen der urbanen Mobilität entsprechen sollten. Die Präventionsveranstaltungen sind vorerst auf die gesamte Zielgruppe aus allen Siedlungsgebieten ausgerichtet.

In dieser Studie wird – zunächst literatur- und konzeptionsbasiert – untersucht, ob die Inhalte der Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz den verändernden Mobilitätsbedürfnissen und -nutzungsformen von jungen Erwachsenen und den aktuellen Entwicklungen gerecht werden und dadurch eine moderne, in die Zukunft gerichtete Präventionsarbeit ermöglichen. Dazu wird in einem ersten Schritt eine internationale Literaturrecherche durchgeführt, in welcher einerseits Veränderungen und Entwicklungen bezüglich der Mobilität junger Erwachsener im urbanen Raum aufgezeigt werden.

Andererseits beinhaltet die Literaturrecherche auch präventionspezifische Inhalte zu jungen Erwachsenen, wie z.B. deren Erreichbarkeit oder jeweiliger Lebenswelt. In einem zweiten Teil werden die Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz einer Inhaltsanalyse bezüglich urbaner Mobilitätsformen und -bedürfnissen unterzogen. Dabei steht im Fokus, inwiefern zukünftige Mobilitätsveränderungen im aktuellen Curriculum Einzug halten könnten (z.B. der Umgang mit neuen Mobilitätsformen, Veränderungen und Bedürfnissen). Schlussendlich werden die Ergebnisse aus der Literaturanalyse (SOLL-Zustand) mit der Inhaltsanalyse der Präventionsveranstaltungen (IST-Zustand) abgeglichen und allfällige Lücken aufgezeigt (GAP-Analyse). Diese konzeptbasierte Analyse zeigt einerseits auf, inwiefern der Mobilitätswandel im urbanen Raum Einzug in die Präventionsveranstaltungen hält und liefert andererseits Hinweise dafür, wo Lücken und ein gewisser Aufholbedarf vorhanden respektive gegeben sind.



## Literaturanalyse «Urbane Mobilität junger Erwachsener»

In den vergangenen Jahren wurde viel in die Forschung zu zukünftigen Mobilitätsformen, besonders in Zusammenhang mit technischen Neuerungen, wie beispielsweise dem automatisierten, vernetzten oder umweltfreundlichen Fahren, investiert (mit Blick auf Arbeiten in der Schweiz z. B. Cellina, Cavadini, Soldini, Bettini, & Rudel, 2016 oder Willi, Deublein, & Hafsteinsson, 2018). Hingegen wurde gemäss Witzke (2016) die Forschung zur Mobilität junger Erwachsener in den letzten zehn Jahren stark vernachlässigt, was mit einer enormen Forschungslücke in diesem Bereich einhergeht. In diesem Kapitel werden Erkenntnisse aus unterschiedlichen Blickwinkeln (u. a. der Mobilitätsforschung, Prävention und Unfallstatistik) zusammengetragen, um so – trotz der vorhandenen Forschungslücken – ein möglichst ganzheitliches Bild über aktuelle und zukünftige Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener in der Schweiz entstehen zu lassen.

### Junge Erwachsene im Strassenverkehr, eine heterogene Gruppe

Um Mobilitätsverhalten von jungen Erwachsenen besser zu verstehen, ist zunächst eine allgemeine Beschreibung dieser Zielgruppe erforderlich. Junge Verkehrsteilnehmende besitzen trotz generell sinkenden Unfallzahlen ein überproportional hohes Risiko, bei einem Verkehrsunfall verletzt oder getötet zu werden (Hertach, Uhr, Ewert, Niemann, Huwiler, Achermann Stürmer, & Berbatovci, 2019; Holte, 2015). Eine weitreichende Palette an Ursachen respektive Risikofaktoren sind dazu bekannt. Holte (2015) und Hertach et al. (2019) beispielsweise erwähnen u.a. die fehlende Fahrerfahrung, das Überschätzen der eigenen Kompetenzen, Probleme bei der Impulskontrolle, negative Einstellung zu Verkehrsregeln oder eine geringer ausgeprägte Gefahrenwahrnehmung. Da es sich jedoch auch bei jungen Erwachsenen um eine sehr heterogene Gruppe mit sehr unterschiedlichen Bedürfnissen, Lebensumständen und Erfahrungen handelt, sollten nebst solchen generellen Risikofaktoren insbesondere auch die verschiedenen Lebensstile von Jugendlichen in Betracht gezogen werden (Holte, 2015). Auch Untersuchungen von Schleiffer, Fojcik, Kurowicki, & Proff (2017) zum «Mobilitätsverhalten der Generation Young» lassen vermuten, dass Lebensumstände und ihre Veränderung den Lebensstil beeinflussen und diese sich wiederum mit ihren Veränderungen auf das Mobilitätsverhalten von jungen Leuten auswirken (s. Abb. 1).

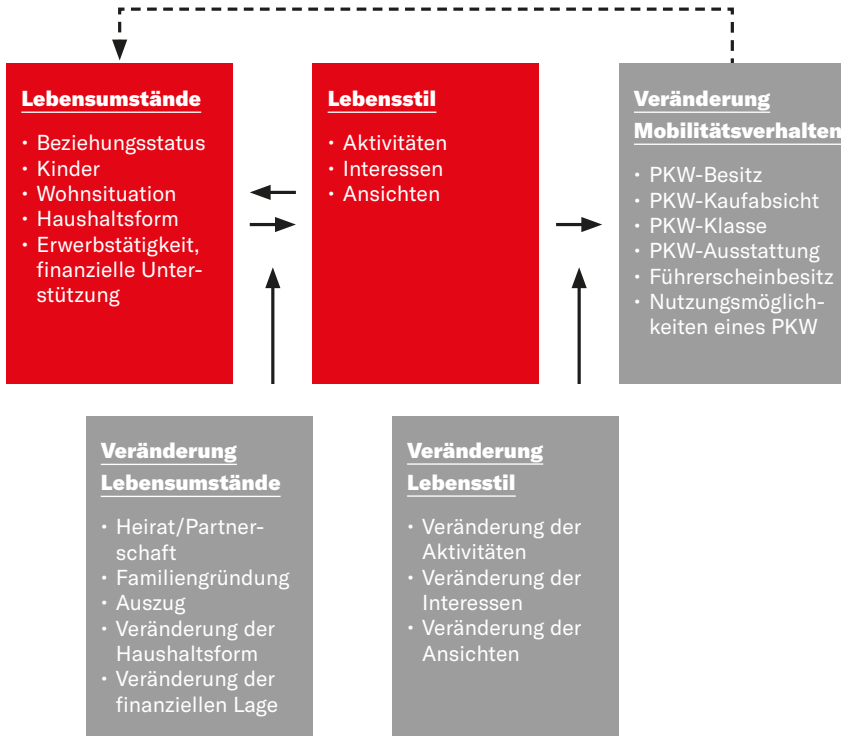


Abb 1: Einfluss der Veränderung von Lebensumständen und Lebensstil auf das Mobilitätsverhalten der «Generation Young» nach Schleiffer et al. (2017, S. 25) in Anlehnung an Andreasen (1984) und Wells & Tigert (1971).

Eine Studie der Deutschen Bundesanstalt für Strassenwesen (BaSt) konnte sechs verschiedene Lebensstiltypen unter den 17- bis 24-Jährigen Fahrzeuglenkenden differenzieren, welche auch direkt in Zusammenhang mit bestimmten Verhaltensweisen im Strassenverkehr stehen (Holte, 2015):

**Kicksuchender Typ (22% der jungen Erwachsenen entsprechen diesem Typ):** Bedürfnis nach neuen, intensiven Erlebnissen (z.B. Extremsport); Vorliebe für Rockmusik, häufiger Alkoholkonsum und Erfahrungen mit Drogenkonsum; häufiger männlich (64%); niedriges Einkommen; eher geringe Unfallgefährdung (15% Unfallbeteiligung).

**Kulturinteressierter Typ (7%):** Vorliebe für Kulturangebote wie Museums- und Ausstellungsbesuche, Lesen oder Wandern; Vorliebe für Jazz oder klassische Musik; häufiger weiblich (73%); hoher Bildungsgrad; rücksichtsvolle Fahrweise; eher wenig unfallgefährdet (19% Unfallbeteiligung).

**Häuslicher Typ (k.A.):** Negative Haltung zu den meisten Aspekten und generelles Desinteresse; Affinität zu Schlager, Volksmusik oder Country; häufig Männer (64%); rel. hohe Bildung (47%); gute Impulskontrolle; eher geringe Unfallgefährdung (17% Unfallbeteiligung).

**Autozentrierter Typ (10%):** Auf das Auto und Autofahren fokussiert; geht häufig abends aus; geringes Interesse für kulturelle Aktivitäten, Lesen oder Wandern; Interesse für Action-, Fantasy und Science-Fiction-Filme; Vorliebe für House, Techno, Hip-Hop, Rap, Heavy Metal oder Hard Rock; relativ hoher Alkoholkonsum; höhere Beeinträchtigung der Impulskontrolle; überwiegend Männer (93%); niedriger Bildungsgrad; hohes Einkommen (Berufsgruppe); hohe Fahrleistung; positive Einstellung zu hoher Geschwindigkeit; hohe Unfallgefährdung (39% Unfallbeteiligung).

**Action-Typ (43%):** Interesse an Sportlichen Aktivitäten und Fitness; häufig im Ausgang; Vorliebe für Techno, House, Rap oder Hip-Hop; wenig kulturinteressiert; Vorliebe für Fantasy, Science-Fiction- und Action-Filme; relativ hoher Alkoholkonsum und Erfahrungen mit Drogen; starke Beeinträchtigung der Aufmerksamkeitssteuerung; häufig männlich (76%); häufig in Berufsausbildung (30%) oder noch in der Schule (24%); Ansicht, dass man sicherer Autofährt, als seine Freunde; positive Einstellung zur Geschwindigkeit; eher unfallgefährdet (21% Unfallbeteiligung).

**Beauty-Fashion-Typ (38%):** Geht gerne aus und kleidet sich modisch; Vorliebe für leichte Unterhaltung (z.B. Castingshows, Liebesfilme oder Kochsendungen); wenig kulturinteressiert; Ablehnung von Alkohol und Drogen; überwiegend weiblich (92%); geringe Fahrleistung; eher unfallgefährdet (20% Unfallbeteiligung).

Ein Querschnittsvergleich dieser Lebensstil-Typen mit einer früheren Studie von Schulze (1999) weist auf eine generell hohe Stabilität dieser Lebensstil-Typen über einen Zeitraum von 13 Jahren hin (Holte, 2015). Einzig der «autozentrierte Typ» wurde als weiterer distinkter Typ in der neueren BaSt-Studie zusätzlich identifiziert (Holte, 2015). Die geringsten Veränderungen waren beim häuslichen- und beim Beauty-Fashion-Typ erkennbar.

Einen ähnlichen Ansatz verfolgten Henkel et al. (2015) bezüglich des Mobilitätsverhaltens. Sie versuchten, die Gesellschaft nach ihren Lebensstilen, Mobilitätsbedürfnissen, sozialen Rahmenbedingungen und persönlichen Vorlieben auf acht verschiedene Mobilitätstypen einzuteilen. Junge

Erwachsene sind dabei in drei der acht Mobilitätstypen wiederzufinden (Henkel et al., 2015, S. 120ff):

**Digitaler Nomade:** Starke digitale Vernetzung; beruflich und privat immer erreichbar; wechselnde Arbeitsorte (Kaffee, Wohnzimmer, Hotellounge); meist im urbanen Umfeld; häufig zu Fuss oder mit dem Fahrrad unterwegs; für den Transport grösserer Dinge leiht er sich ein Auto bei Freunden oder nutzt Carsharing.

Mobilitätsvehikel aktuell: Fahrrad, ÖV, Smartphone  
 Mobilitätsvehikel in Zukunft: Carsharing, intermodale Reiseapp (Effizienz- und Kostendarstellung)  
 Besonderes Bedürfnis: Zeitersparnis

**Logistiker:** Arbeitet in der Dienstleistungsbranche; benötigt genügend Freiraum für sein Privatleben; engagiert sich für soziale Projekte, meist in direktem Umfeld seines Wohnortes; fährt zur Arbeit mit dem Auto (Kleinwagen älteren Baujahrs); in Freizeit wird das Auto und Fahrrad benutzt; geringes Mobilitätsbedürfnis in der Freizeit.

Mobilitätsvehikel aktuell: Auto  
 Mobilitätsvehikel in Zukunft: Fahrgemeinschaft für Kostenersparnis und sozialen Austausch  
 Besonderes Bedürfnis: geringe Kosten

**Party-Hopper:** Geht noch zur Schule oder ist in Ausbildung; häufig im Ausgang mit Freunden; hat kein festes Einkommen/wenig Geld zur Verfügung; ist spontan und kreativ in der Mobilitätswahl (aufgrund des kleinen Budgets); geringe Ansprüche an Komfort und Sicherheit; nutzt den Bus als Hauptverkehrsmittel, generell hohe ÖV-Nutzung; in Einzelfällen mit dem Mofa oder Roller unterwegs.

Mobilitätsvehikel aktuell: Mofa, ÖV, Smartphone  
 Mobilitätsvehikel in Zukunft: Bike- und Carsharing (kostengünstiges Leihsystem in Stadtgebieten)  
 Besonderes Bedürfnis: geringe Kosten, Maximum an Mobilität

Die Ergebnisse von Holte (2015) und Henkel et al. (2015) verdeutlichen einerseits, dass das Mobilitätsverhalten etwas sehr Individuelles ist und andererseits, dass nicht alle Jugendlichen dieselben Bedürfnisse und Verhaltensweisen bezüglich Mobilitätsfragen an den Tag legen. Die Gruppe junger Erwachsener darf demzufolge nicht als homogene Gruppe bezüglich ihres Fahr- und Mobilitätsverhaltens betrachtet werden. Vielmehr sollten ihre

individuellen Bedürfnisse, Lebenswelten, Ziele, Werte und Umstände möglichst differenziert in die Arbeit mit jungen Erwachsenen einfließen (Baumann & Geber, 2015). Auch Holte (2015) merkt in seinem Fazit an, dass gerade die spezifischen Erkenntnisse über die Gefährdung bestimmter Lebensstilgruppen innerhalb der Zielgruppe der jungen Fahrerinnen und Fahrer bei der zukünftigen Planung und Durchführung von Massnahmen der Verkehrssicherheitskommunikation berücksichtigt werden sollten.

Es stellt sich dabei jedoch die Frage, ob und inwieweit solche Mobilitätstypen auch auf junge Erwachsene in der Schweiz zutreffen respektive welche Mobilitätstypen unter den Schweizer Jugendlichen vertreten sind. Schliesslich könnte angenommen werden, dass eine differenzierende Verkehrssozialisation – etwa aufgrund einer anderen Fahrausbildung, härteren Sanktionen bei Übertretungen, ungleiche Wirkungen unterschiedlich dominanter Verkehrsträger, beispielsweise des ÖV, etc. – auch zu anderen Mobilitätstypen und -mustern führen könnte. Dass zumindest dem Lebensstil auch im Rahmen der schweizerischen Präventionsarbeit mit jungen Leuten eine wichtige Rolle beigemessen wird, deuten Hertach et al. (2019) an, welche die höheren Ebenen der GDE-Matrix (Goals of Driver Education) in direktem Zusammenhang mit der Risikokompetenz sehen. Die höheren Ebenen (Higher Skills) der GDE-Matrix beinhalten letztgenannten Autoren zufolge übergeordnetes Wissen und Fähigkeiten, welche das Verhalten massgeblich beeinflussen. Nebst Selbstkontrolle, persönlichen Werten oder Motiven wird dabei auch der Lebensstil aufgeführt (Hertach et al., 2019, s. Abb. 2).



<b>Wesentliche Ausbildungsinhalte</b>		
Wissen und Fähigkeiten	Risikoerhöhende Faktoren	Selbsteinschätzung
Ebene 4: Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben (generell)		
Wissen/Kontrolle darüber, wie Lebensziele und persönliche Tendenzen Lenkerverhalten beeinflussen	Riskante Tendenzen	Selbsteinschätzung/Bewusstsein von
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensstil</li> <li>• Gruppennormen</li> <li>• Motive</li> <li>• Selbstkontrolle</li> <li>• Persönliche Werte usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Akzeptanz von Risiko</li> <li>• Selbstwertgefühl stärken</li> <li>• sozialem Druck nachgeben</li> <li>• Gebrauch von Alkohol und Drogen</li> <li>• Werte und Haltungen gegenüber der Gesellschaft usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• persönlicher Fähigkeit zur Kontrolle von Impulsen</li> <li>• riskanten Tendenzen</li> <li>• der Sicherheit zuwiderlaufenden Motiven usw.</li> </ul>
Ebene 3: Absichten und sozialer Kontext (bezogen auf Fahrt)		
Wissen und Fähigkeiten betreffend	Risiko verbunden mit	Selbsteinschätzung/Bewusstsein von
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Notwendigkeit der Fahrt</li> <li>• Zusammenhang zwischen Qualität einer Fahrt und Fahrzweck</li> <li>• Routenplanung</li> <li>• sozialem Druck im Auto usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zustand des Lenkers (Laune, Blutalkoholgehalt usw.)</li> <li>• Fahrumgebung (ländlich/urban)</li> <li>• sozialen Umständen und Gesellschaft</li> <li>• Extra-Motiven (Wettkampf) usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• persönlicher Fähigkeit zur Planung</li> <li>• typischen Fahrabsichten</li> <li>• typischen riskanten Fahrmotiven usw.</li> </ul>
Ebene 2: Beherrschen von Verkehrssituationen		
Wissen und Fähigkeiten betreffend	Risiko verursacht durch	Selbsteinschätzung/Bewusstsein von
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsregeln</li> <li>• Wahrnehmung/Beachtung von Signalen</li> <li>• Antizipation des Situationsverlaufs</li> <li>• Geschwindigkeitsanpassung</li> <li>• Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern/Sicherheitsmargen usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• falsche Erwartungen</li> <li>• risikoerhöhenden Fahrstil (z.B. aggressiv)</li> <li>• ungenügende Geschwindigkeitsanpassung</li> <li>• «schwache» Verkehrsteilnehmer</li> <li>• Nichtbefolgen der Regeln/unvorhersehbares Verhalten</li> <li>• Informationsüberflutung usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärken und Schwächen des eigenen Fahrkönnens in Verkehrssituationen</li> <li>• persönlicher Fahrstil</li> <li>• persönlichen Sicherheitsmargen</li> <li>• Stärken und Schwächen in gefährlichen Situationen usw.</li> </ul>



Ebene 1: Fahrzeugbedienung		
Wissen und Fähigkeiten betreffend	Risiko verbunden mit	Bewusstsein von
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontrolle der Richtung und Position</li> <li>• Pneuhaftung und Reibung</li> <li>• Fahrzeugeigenschaften</li> <li>• Physikalische Phänomene usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ungenügenden Automatismen/Fähigkeiten</li> <li>• unzureichender Geschwindigkeitsanpassung</li> <li>• schwierigen Bedingungen (geringe Reibung usw.) usw.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärken und Schwächen beim elementaren Fahrkönnen</li> <li>• Stärken und Schwächen der Fähigkeiten in gefährlichen Situationen usw.</li> </ul>

Abb. 2: GDE-Matrix (Hertach et al., 2019, S. 70).

Bislang liegen jedoch keine identifizierten Studien vor, welche explizit verschiedene Mobilitätstypen in der Schweiz untersuchten. In einem von RoadCross Schweiz durchgeführten Think Tank zu «urbaner Mobilität» mit Vertretern aus der Zielgruppe der jungen Erwachsenen sowie Präventionsfachleuten, wurden folgende Mobilitätstypen ermittelt, welche auf junge Leute im urbanen Raum zutreffen und deren längerfristige Existenz wurde von den Teilnehmenden eingeschätzt (je höher die Werte, desto mehr Teilnehmende befanden die Frage als zutreffend, nach Schnetzler, 2019, S. 3-13):

**Pendler:** täglich gleiche Strecke; «schnell» von A nach B kommen; arbeitet gerne während der Fahrt und besitzt ein GA (ÖV-Pendler); routiniert

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	11
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	10
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	0

**Digitaler Nomade:** Multitasker; ist immer im Zug oder Starbucks am Laptop anzutreffen; ist vernetzt; besitzt kein eigenes Fahrzeug; mag am liebsten alles in einer App koordinieren

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	2
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	13
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	0

**Typ ohne Fahrausweis:** besitzt ein GA; lässt sich auch mal chauffieren; kein Auto, dafür ein E-Bike; Beifahrer; wohnt in der Stadt; hat kein Geld oder Zeit, einen Führerschein zu machen

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	2
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	10
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	1

**Öko:** fährt bei jedem Wetter mit dem Velo zur Arbeit; ist gegen motorisierten Verkehr; Urlaub zuhause oder mit dem Zug; hinterfragt auch E-Mobilität; fliegt nicht; Beifahrer

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	2
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	5
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	0

**Prestige-Status-Symbol-Mobilist:** das Auto ist das Wichtigste; identifiziert sich mit Fahrzeug; beeindruckt gerne; legt Wert auf die Automarke; hält sich für einen guten Autofahrer; fährt auch mal ohne Ziel und Zweck

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	12
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	7
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	2

**E-Freak:** technikaffin; nutzt die neusten Mobilitätsvehikel; eher wohlhabend; ist im Tesla-Club

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	3
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	5
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	0

**Motorradfahrer ohne PW-Führerschein:** freiheitsliebend; gerne schnell unterwegs; Mobilität als Lebensgefühl; am Wochenende auf Landstrassen unterwegs

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	5
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	1
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	1

**Student mit Führerschein aber ohne Auto:** nutzt Car-Sharing; nutzt das Auto der Eltern; häufig mit ÖV oder Velo unterwegs; wenig Erfahrung als Autofahrer; ängstlich am Steuer

Wie wichtig ist dieser Typ heute?	6
Wie wichtig ist dieser Typ in 6 Jahren?	5
Ist dieser Typ in 6 Jahren inexistent?	0

Mobilität junger Erwachsener lässt sich nebst der Einstufung in Mobilitätstypen in Teilen auch anhand des Unfallgeschehens ableiten. Hierbei zeigt sich, dass mit Blick auf die Schweiz Personen im Alter von 18 bis 24 Jahren weiterhin primär als PW-Insassen und als MotorradfahrerInnen schwer und tödlich verletzt werden, hingegen die Fortbewegung als Fussgänger und Radfahrer

vergleichsweise sicher gelten (Hertach et al., 2019). Es gilt jedoch zu beachten, dass dieser Befund für die gesamte Schweiz erhoben wurde und das Unfallrisiko des motorisierten Verkehrs im urbanen Bereich überschätzt. Denn insbesondere die Unfallursache «überhöhte Geschwindigkeit» ist in eher dichtem städtischem Verkehr im Vergleich zu Ausserortsstrassen relativ selten.

Als Risikofaktoren identifizieren Hertach et al. (2019) mehrere Gegebenheiten, wie Geschlecht, Fahrerfahrung, sozioökonomischer Status und das Persönlichkeitsmerkmal Sensation Seeking, wobei zumindest mit Blick auf letztere Faktoren allenfalls wirksame Drittvariablen – wie das Wohnumfeld mit eventuell suboptimaler Verkehrsinfrastruktur – kaum kontrolliert werden können.

**Fazit:** Junge Erwachsene müssen als heterogene Gruppe betrachtet werden, die jedoch in verschiedene Persönlichkeitstypen unterteilt werden kann, welche jeweils unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich Mobilität umfassen. Der Lebensstil junger Menschen hängt im Wesentlichen mit ihrem Mobilitäts- und Sicherheitsverhalten zusammen.

## Bedeutsamkeit von Mobilität und Sicherheit für junge Erwachsene

2.2

Mobilität bedeutet für junge Erwachsene zugleich Unabhängigkeit, Freiheit, Flexibilität, Spass, Geschwindigkeit, Risiko und Sicherheit (See, 2015). Sie sind dabei nicht mehr auf die Unterstützung von Eltern angewiesen, sondern können frei entscheiden, was sie wann machen wollen und wohin die Reise gehen soll (See, 2015).

Auch wenn das Auto insgesamt insbesondere im urbanen Raum bei jungen Menschen an Bedeutung verliert, stellt der Führerschein jedoch weiterhin für viele junge Erwachsene ein wichtiger Schritt zu mehr Unabhängigkeit dar (See, 2015; Witzke, 2016). Zwar wird besonders in urbanen Zentren das Auto vermehrt als funktionales Vehikel statt als Statussymbol gesehen, das junge Leute von A nach B bringt (Witzke, 2016). Der öffentliche Nahverkehr wird jedoch nur als eine tatsächliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr wahrgenommen, wenn die entsprechende Kosten-Nutzen-Relation im Falle des ÖV's vorteilhafter ist (Witzke, 2016). Die symbolisch-affektive Komponente des Autos spielt somit noch immer eine gewisse Rolle für junge Erwachsene, jedoch wird mittlerweile die Möglichkeit zur flexiblen und selbstbestimmten Mobilität durch das Auto offenbar etwas stärker gewichtet.

Auch eine 2016 europaweit durchgeführte Befragung junger Erwachsener mit Schweizer Beteiligung bestätigt diesen Trend (Drevon & Ravalet, 2019; Kaufmann, 2019). Obwohl das Automobil als solches bei Teenagern – besonders

bei männlichen – heute noch einen grossen Anklang findet, wird es heute im Vergleich zu früheren Generationen als weniger attraktiv eingestuft (Kaufmann, 2019). Der Autor geht ferner davon aus, dass die frühzeitige Vernetzung von jungen Menschen, welche dank Sozialen Medien bereits im Alter von 14 bis 15 Jahren stark ausgeprägt ist, einen Grund für diesen Generationenwandel darstellt. Teenager haben die Möglichkeit, sich bereits vor dem Erlangen des Führerscheins über Soziale Medien von der Erwachsenenwelt abzugrenzen und dadurch zu emanzipieren, was das Auto als Emanzipationsmittel gewissermassen obsolet macht (Kaufmann, 2019). Obwohl das Auto jedoch gerade bei jungen Männern weiterhin gut ankommt, ist die Wahrscheinlichkeit, den Führerausweis zu erlangen, unter den jungen Frauen tatsächlich grösser als unter den jungen Männern (Drevon & Ravalet, 2019; Kaufmann, 2019). Gemäss Kaufmann (2019) ist diese Diskrepanz auf das stärkere Sicherheitsbedürfnis unter jungen Frauen zurückzuführen. Besonders zum Thema «Abendausflüge» gaben weibliche Studienteilnehmende an, dass es aus ihrer Sicht sicherer sei, wenn sie mit dem Auto reisen könnten (Kaufmann, 2019). Am Abend mit dem Zug, Bus oder der Strassenbahn unterwegs zu sein, mache ihnen hingegen Angst. Demnach gewichten junge Frauen die von anderen Personen im ÖV ausgehenden Unannehmlichkeiten grösser, als die Gefahren, welche das Lenken eines Fahrzeuges mit sich bringen. Der Sicherheitsaspekt spielt demnach bei jungen Frauen eine entscheidende Rolle bei der Wahl des Transportmittels. Dieser scheint sich jedoch nicht direkt auf die unmittelbare Unfallgefährdung durch das Mobilitätsvehikel, sondern vielmehr auf das subjektiv empfundene Sicherheitsgefühl während der Fahrt zu beziehen.

Sicherheit im Sinne von Unfallvermeidung scheint jedoch unter Jugendlichen generell eher zweitrangig zu sein, was folgendes Zitat verdeutlicht: «Jugendliche für den Gebrauch von Schutzprodukten (z. B. Sichtbarkeitshilfen, Fahrradhelm) zu gewinnen ist schwierig.» (Uhr, Ewert, Niemann, Achermann Stürmer, & Cavegn, 2018, S.17). Veranschaulicht wird dies durch die Autoren beispielsweise anhand der Helmtragequote auf dem Fahrrad, welche in der Altersklasse der jungen Erwachsenen (15 bis 29 Jahre) verglichen mit allen anderen Altersklassen am tiefsten ausfällt.

**Fazit:** Junge Leute haben ein Bedürfnis nach Unabhängigkeit. Dank Sozialer Medien findet die Abgrenzung von der Erwachsenenwelt mit 14 bis 15 Jahren früher statt als bei vorherigen Generationen und das Auto als Emanzipationsmittel wird für gewisse Jugendliche obsolet. Sicherheit ist zwar wichtig für junge Leute, jedoch scheint die affektive Sicherheit (z. B. die Gefahr, im Ausgang angepöbelt zu werden) entscheidender zu sein als die physische Sicherheit (z. B. erhöhte Verletzungsgefahr aufgrund von Fahren ohne Helm).



## Wandel der Mobilität junger Menschen

2.3

Veränderungen der Lebenswelt junger Erwachsener sowie des Mobilitätsangebots können starke Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten und ihre Bedürfnisse haben. Beispielsweise stellen zunehmende Umweltbelastungen (etwa in Form des Anstiegs an CO<sub>2</sub>-Emissionen) eine gravierende Problematik dar, was eine nachhaltigere Mobilität und somit eine grundlegende Veränderung im individuellen Mobilitätsverhalten der Menschen in Zukunft unumgänglich macht (Witzke, 2016). Aufgrund solcher Veränderungen befindet sich auch die Mobilität von jungen Leuten in einem kontinuierlichen Veränderungsprozess, welcher in Form von neuen Trends, Mobilitätsformen oder Mobilitätsbedürfnissen erkennbar wird (Sauter, 2014). Nach der Jahrtausendwende hat sich in der Schweiz beispielsweise aufgrund der Zentralisierung von Schulstandorten der Trend zu längeren Schulwegen (längere Distanzen und Unterwegszeiten) abgezeichnet, was dazu führte, dass auch die ÖV-Nutzung von Jugendlichen zunahm (Sauter, 2014).

Schönduwe, Bock und Deibel (2012) berichten fünf Trends, die das Mobilitätsverhalten junger Leute aktuell verändern. Drei wesentliche Trends

beschreiben sinkende Führerscheinbesitzzahlen, reduzierte Pkw-Verfügbarkeiten sowie eine geringere Pkw-Nutzung unter jungen Erwachsenen. Entsprechend verkündeten vor rund einem Jahrzehnt mehrere Pressemitteilungen und Marktforschungsinstitute, dass sich die Jugend kaum mehr für Autos interessiere (Schönduwe et al., 2012). Tatsächlich konnten in mehreren Ländern (z.B. Grossbritannien, Schweden, Norwegen, Kanada, USA, etc.) sinkende Führerscheinbesitzzahlen nachgewiesen werden (siehe Übersicht, Schönduwe et al., 2012). Auch Mobilitätserhebungen aus Deutschland verzeichnen unter den jungen Erwachsenen einen Rückgang des MIV zugunsten des ÖVs, Fahrrad- und Fussverkehrs (Schleiffer, et al., 2017). Beispielsweise wird der Rückgang von Autokäufen bei jungen Erwachsenen auf neue Mobilitätsalternativen wie Carsharing und neue Statussymbole wie das Smartphone zurückgeführt (Schleiffer et al., 2017). Trotz dieser Rückgänge konnte in diesem Zusammenhang jedoch festgestellt werden, dass sich die Führerscheinwerbungsquoten weiterhin auf sehr hohem Niveau befinden (Witzke, 2016).

Ein weiterer Trend beschreibt eine zunehmende Multimodalität, was meint, dass junge Menschen weniger stark auf ein Verkehrsmittel fixiert sind, sondern vielmehr situationsangepasst unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen (Schönduwe et al., 2012).

Als fünften Trend berichten Schönduwe et al. (2012), dass sich die Mobilität von jungen Frauen und Männern generell angleicht. Während aktuell junge Männer im Vergleich zu jungen Frauen häufiger einen Pkw besitzen und auch längere zurückgelegte Distanzen verzeichnen, werden die Unterschiede in Zukunft geringer ausfallen. Dementsprechend gehen der Pkw-Besitz und die gefahrenen Distanzen bei den Männern etwas zurück, respektive erhöhen sich bei Frauen noch geringfügig (Schönduwe et al., 2012).

Auch in der Schweiz sind diese Trends beobachtbar: Beispielsweise nahm der Führerausweisbesitz unter den 18- bis 24-Jährigen zwischen 1994 und 2010 konstant ab (von 71% auf 59%), diese Abnahme scheint sich jedoch im Jahr 2015 (61%) etwas stabilisiert zu haben (BFS, 2017). Rérat (2018) untersuchte diesen starken Rückgang von Führerscheinwerbungen unter jungen Leuten in der Schweiz und kam zum Schluss, dass nicht die reduzierte Beliebtheit des Autos per se eine Rolle spielt, sondern vielmehr der spätere Zeitpunkt des Absolvierens der Führerscheinprüfungen. Demnach erhalten auch in der Schweiz junge Leute erst in zunehmend höherem Alter den Führerschein. Bereits in der Kategorie der 25- bis 44-Jährigen entsprechen die Führerscheinbesitzzahlen jedoch im Mehrjahresvergleich den Werten von vor 20 Jahren (1994: 89%, 2015: 88%; Rérat, 2018).

Insgesamt ging die Autonutzung von 1994 bis 2015 bei jungen Erwachsenen in der Schweiz um 5% zurück (von 32% auf 27%), die Nutzung des

öffentlichen Verkehrs nahm hingegen um 7% zu (von 16% auf 23%; BFS, 2017). Da es sich bei diesen Daten um sämtliche Personen im Alter zwischen 18 bis 24 Jahren unabhängig von ihrem Wohnort handelt, dürften aufgrund der besseren Verfügbarkeit des ÖV im urbanen Raum noch stärkere Effekte gelten. Generell hat sich auch der Autokauf im Vergleich zu früheren Kohorten aufgrund längerer Ausbildungszeiten in urbanen Räumen zeitlich eher auf einen späteren Zeitpunkt verschoben (Witzke, 2016).

Damit Personen von A nach B kommen, wurde bis vor Kurzem noch typischerweise das Auto, das Velo und/oder der öffentliche Verkehr benutzt. Der Mobilitätsmarkt hat sich in den vergangenen Jahren jedoch stark weiterentwickelt, so dass mittlerweile neue Mobilitätsformen und Fahrzeuge zur Auswahl stehen.

Da viele neue Trendfahrzeuge erst vor Kurzem auf den Markt kamen (z.B. E-Trottinett, Hoverboard, Solowheel, etc.) bzw. später erst teilweise eine offizielle Zulassung für den Strassenverkehr erhielten, sind kaum Informationen über die Anzahl der Zulassungen und die Nutzung vorhanden, respektive herrschen teils auch Unklarheiten über die genauen Fahrzeugkategorien der jeweiligen Trendfahrzeuge vor. Aktuell zugelassen sind beispielsweise auf dem Trottoir einzig die so genannten Fahrzeugähnlichen Geräte (z.B. Rollschuhe, Inline-Skates, Trottinette ohne Motor), wobei den Fussgängern der Vortritt gewährt werden muss (TCS, 2017). Hingegen sind für die Strasse Fahrräder sowie Motorfahräder zugelassen. Zu letztgenannten werden auch Segways, E-Bikes, E-Stehroller, Mini E-Roller und E-Trottinette gezählt, welche im Alter zwischen 14 bis 16 Jahren einen Führerausweis der Kategorie M bedürfen (TCS, 2017). Weitere Trendfahrzeuge sind z.B. Solowheels, Hoverboards und E-Skateboards (TCS, 2017; TCS, 2018), welche zwar im Verkauf erhältlich, jedoch auf öffentlichem Grund bisher nicht zugelassen sind (s. Tab. 1).

Typ	Max. V. in km/h	Min. Alter	Strassen- zulassung
Stehroller (Segway)	20	14	Ja
Elektro-Trottinett	20	14	Ja
E-Bike Schnell (S-Pedelec)	45	14	Ja
E-Bike Normal	25	14	Ja
E-Einrad	-	-	Nein
Smartwheel/Hoverboard	-	-	Nein
E-Skateboard	-	-	Nein

Tabelle 1: Übersicht zu Trendgeräten

Zwar änderte diese Einführung neuer Mobilitätsvehikel in den letzten 20 Jahren nur geringfügig die Verfügbarkeiten von Velos und Autos unter den jungen Erwachsenen in der Schweiz: 1994 verfügten 84% unter ihnen über ein Velo sowie 90% über ein Auto (worunter der persönliche Besitz oder eine Möglichkeit zur Nutzung nach Absprache verstanden wurde). Im Jahr 2015 waren es mit 86%, die über ein eigenes Velo und 93%, welche über ein Auto verfügen konnten, sogar etwas mehr (Mikrozensus; BFS, 1996; BFS, 2017). Dass es jedoch deutliche Veränderungen in den letzten Jahren innerhalb dieser Fahrzeugkategorien gab, verdeutlichen die Zahlen bezüglich des Besitzes (und nicht nur den Verfügbarkeiten) von Velos, E-Bikes und E-Trotтинetts. Zwischen den Jahren 2000 und 2015 ging der Velobesitz um 7% zurück, im Jahr 2015 verfügten dafür 7% der Haushalte über ein E-Bike, was im Vergleich zu den fünf Jahren zuvor einer Verdreifachung entspricht (BFS, 2017). Bei der Betrachtung des Einfuhrvolumens der letzten 10 Jahre (2008 vs. 2018) fällt auf, dass die Einfuhrzahlen von Motorrädern mit Kolbenmotor relativ konstant geblieben sind, während die Einfuhrmenge bei Motorfahrrädern mit Elektromotoren (zu welchen auch E-Bikes und E-Trotтинette gezählt werden) um das Zwanzigfache auf 164'491 Stück anstieg und 2018 einen Anteil von 79 Prozent an allen importierten motorisierten Zweirädern ausmachte (EZV, 2019). Innerhalb dieser Fahrzeugkategorie der Elektromotorräder bilden die Fahrräder mit Tretunterstützung (E-Bikes) die wichtigste Kategorie (136'438 Stück), Trotтинette und Stehroller machen mit 16 Prozent (25'799) Stück einen geringeren Anteil aus (EZV, 2019).

Für rund über die Hälfte der jungen Erwachsenen im urbanen Raum scheint besonders das Konzept des «Sharings» (Car-, Bike- oder E-Trotтинett) auf Interesse zu stossen. 30% der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 25 Jahren aus der Schweiz (N=489) zeigen beispielsweise dem Car-Sharing-Konzept eine zustimmende Haltung gegenüber, 20% sehen darin eine Ergänzung zum eigenen Wagen (Witzke, 2016). 24% lehnen das Konzept ab, die restlichen 26% können aufgrund mangelnden Wissens darüber zunächst noch keine Angaben machen. Auch wenn sich ca. die Hälfte derjenigen, die sich mit Car-Sharing auskennen, eine gelegentliche Nutzung vorstellen können, tendieren trotzdem noch die meisten zu einem eigenen Auto (Witzke, 2016).

Mehrere Einflussgrössen konnten in der Forschung gefunden werden, welche die Bereitschaft von jungen Menschen erhöht, solche Sharing-Konzepte zu nutzen. Als zentral wird dabei die wahrgenommene Verhaltenskontrolle betrachtet (Witzke, 2016): Je stärker eine Person davon ausgeht, dass das Sharing einfach zu bedienen ist, desto eher würde sie zukünftig Sharing-Fahrzeuge anstelle des eigenen Wagens nutzen. Auch eine hohe



persönliche Norm (Bereitschaft, seine Mobilität nachhaltiger zu gestalten) wird mit höherer Bereitschaft in einem Zusammenhang gesehen, ein Car-Sharing-Konzept zu nutzen (Witzke, 2016). Junge Erwachsene hingegen, welche ihre eigene Autonomie, Freiheit und Flexibilität sehr stark gewichten, sind offenbar weniger gewillt, ein Sharing-System zu nutzen (Witzke, 2016). Ebenfalls scheint die Meinung von individuell bedeutsamen Dritten (z. B. Peers) sowie das Bildungsniveau einen Einfluss auf die Nutzung von Sharing-Systemen zu haben (Witzke, 2016). Vor allem Personen mit vergleichsweise höherem Bildungsniveau sind typische Nutzer von Car-Sharing-Systemen (Becker, Ciari, & Axhausen, 2017; Witzke, 2016).

Witzke (2016) folgert, dass für die zukünftige Arbeit mit jungen Erwachsenen einerseits die zentralen Aspekte einer nachhaltigen Mobilität fester Bestandteil des Lehrplans werden sollen. Entsprechendes wurde mit Blick auf die Schweiz auch im Rahmen des Lehrplans 21 festgeschrieben. Andererseits sollen Mobilitätsalternativen zum eigenen Motorfahrzeug explizit aufgezeigt werden, da sich – obwohl das Konzept den meisten bekannt sei – nur wenige Personen tatsächlich bereits intensiv mit dieser Form der Mobilität auseinandergesetzt hätten. Das Mobilitätskonzept des Sharings müsse demnach stärker ins Bewusstsein von Jugendlichen und jungen Erwachsenen gerückt werden.

Eine noch relativ neue Form des Sharings stellt das stationsungebundene Sharing dar, bei welchem ein Fahrzeug gemietet und an einem beliebigen Ort wieder abgestellt werden kann. Ebenso, wie bei stationsgebundenen Sharing-Konzepten wird der Mietbetrag in der Regel im Minutentarif oder anhand der Fahrdistanz abgerechnet. In den Städten Basel (seit 2014) und Genf (seit 2017) wurden bereits Erfahrungen mit dieser Form von Car-Sharing gemacht. Da in Basel sowohl ein stationsungebundenes, als auch ein stationsgebundenes Car-Sharing verfügbar ist, untersuchten Becker, Ciari und Axhausen (2017) beide Systeme in Basel und verglichen dabei drei verschiedene Nutzergruppen: Personen, die einerseits das klassische ortsgebundene Car-Sharing benutzen, andererseits diejenigen, die das ortsungebundene Free-floating-Car-sharing nutzen und schliesslich eine Zufallsstichprobe aus der Basler Bevölkerung (Kontrollgruppe). Die Autoren konnten zentrale Unterschiede zwischen diesen Nutzergruppen aufzeigen, welche beispielsweise bezüglich der Nutzungsfrequenz vorlagen. Demnach werden Free-floating-Systeme eher für spontane als für regelmässige Fahrten genutzt. Darüber hinaus stellten die Autoren fest, dass entsprechende Systeme für Teilstrecken – etwa zusammen mit dem ÖV – eingesetzt werden.

In einer weiteren Studie untersuchten dieselben Autoren den Einfluss der Einführung des Free-floating-Car-Sharings auf die Veränderung

der Autobesitzquoten in Basel (Becker, Ciari, & Axhausen, 2018). Gemäss ihrer Resultate reduzierten 6% dieser Kunden nach einem Jahr ihren Besitz eines Privatwagens.

**Fazit:** Es ist eine sinkende Führerscheinbesitzquote und Autobenutzung insbesondere bei jungen Erwachsenen festzustellen. Dies geht zugunsten der ÖV-Nutzung und dem Interesse, neue Konzepte wie Car- oder Bike-Sharing, aber auch der langsamen Elektromobilität zu nutzen.

## 2.4

### Mobilität der Zukunft

Gerade im Hinblick auf die Mobilität auf der «letzten Meile» – also der Distanz zwischen dem nächsten Bahnhof und der eigenen Wohnung – dürfte einerseits die Bedeutung kompakter Mobilitätsgeräte steigen, welche in Zug, Bus und Tram gut transportiert werden können (z.B. E-Trottinette oder Klappvelos), andererseits dürften auch Angebote von Bike-/Scooter-Sharing-Flotten in Zukunft an Bedeutung zunehmen. Eine Prognose, wie sich das Mobilitätsverhalten im Jahr 2040 in der Schweiz abspielen könnte, machen Wittmer und Linden (2017) aufgrund von quantitativer sowie qualitativer Befragungen zu künftigen Mobilitätsbedürfnissen.

Einen massgebenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und auf die Bedürfnisse der Kunden wird den Autoren zufolge in Zukunft die Digitalisierung haben. Der entsprechende Einfluss dürfte so gross sein, dass sie zuweilen als «Gigatrend» bezeichnet wird (Wittmer & Linden, 2017). Ebenfalls bedeutende, aber nicht ganz so starke Auswirkungen dürften sieben weitere «Megatrends» haben, welche die Bereiche Individualisierung, Urbanisierung, Globalisierung, Ökologie, Sicherheit, Neues Leben sowie Neues Arbeiten betreffen. Auch sie beeinflussen die Entwicklung des Systems «Mobilität» und die individuellen Bedürfnisse der Mobilitätskunden massgeblich (Wittmer & Linden, 2017). Mobilitätskunden verhalten sich demnach tendenziell in Zukunft individueller und wünschen sich Transparenz, Ökologie, Sicherheit sowie Flexibilität der Systeme. Gerade letzteres dürfte in Zukunft stark gefordert werden, da sich alle Kunden vermehrt flexible, zeitungebundene Angebote der Mobilität, im besten Fall «mobility on demand» wünschten (Wittmer & Linden, 2017). Auch die Multimobilität werde gemäss ebengenannten Autoren in diesem Zusammenhang stark an Bedeutung zunehmen, um eine maximale Bandbreite an Flexibilität, Spontanität, Freiheit und Taktung zu gewährleisten. Lienin, Wehrli, & Traber (2012) sehen eine grosse Chance für die künftige urbane Mobilität darin, dass die verschiedenen Verkehrsmittel

(ÖV, Velo, Fussverkehr, Carsharing, Carpooling) optimal miteinander kombiniert werden können (Lienin, Wehrli, & Traber, 2012).

Meyer de Freitas, Becker, Zimmermann und Axhausen (2019) versuchten anhand von Schweizer Mobilitätsdaten das intermodale Verhalten auf multimodale Verkehrsnetze zu modellieren. Während sich der erstere Begriff auf die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel auf einer Reise bezieht, meint multimodale Mobilität zunächst das Vorhandensein unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Die Autoren kommen zu dem Schluss, dass insbesondere junge, urbane, gut ausgebildete und kinderlose Frauen intermodales Verhalten zeigen. Entscheidend sei darüber hinaus das Vorhandensein eines ÖV-Abos, das spontane Nutzung ermöglicht.

Auch ein Bundesratsbeschluss vom Dezember 2017, nach welchem die multimodale Mobilität gefördert werden soll, weist darauf hin, dass Multimobilität die Zukunft sein wird (UVEK, 2018). Gerade im Hinblick auf die zukünftige Präventionsarbeit dürfte die Multimobilität jedoch eine grosse Herausforderung darstellen, da sich die Adressaten gleichzeitig den Umgang mit mehreren Mobilitätsformen aneignen werden müssen – inklusive derer spezifischer Funktionsweisen, Dynamiken und Gefahren.

### Einflussfaktoren auf die Mobilität in Zukunft

### 2.4.1

Der stete Wandel der Mobilität im urbanen Raum kann zwar direkt beobachtet werden wie z. B. an der Veränderung von Mobilitätsvehikeln oder dem veränderten Nutzungsverhalten von jungen Menschen. Wie die Mobilität in 20 bis 30 Jahren jedoch aussehen wird, kann nur und soll im Folgenden gemutmasst werden. Anschliessend werden verschiedene Faktoren aufgelistet, welche einen massgeblichen Einfluss auf die zukünftige Mobilität in urbanen Gebieten haben dürften.

#### **Faktor 1:** Grad der Automatisierung

Obwohl das manuelle Fahren (SAE-Level 0) noch eine Weile bestehen wird, werden in Zukunft immer mehr Aspekte der Fahraufgabe an automatisierte Systeme übergeben (Abegg et al., 2018). Aktuell sind es besonders Fahrerassistenzsysteme (SAE-Level 1), welche zur Steigerung des Komforts (z. B. Automatische Abstandregelung) oder der Sicherheit (z. B. Notbremsassistenten) der Fahrzeuglenkenden zum Einsatz kommen (Abegg et al., 2018; Cordin, Hackenfort, & Cavegn, 2017). In einer Studie zur Erfassung von Gründen

für oder gegen einen Kauf von Fahrerassistenzsystemen fanden Cordin, Hackenfort und Cavegn (2017) jedoch, dass junge Fahrzeuglenkende im Alter zwischen 18 und 24 Jahren signifikant weniger bereit sind, viel Geld für solche Systeme auszugeben als ältere Personengruppen.

Nach Abegg et al. (2018) hängt die zukünftige Automatisierung langfristig stark von der Vernetzung von Fahrzeugen und Infrastruktur ab, was die Autoren auch an einem Zitat des Bundesamts für Strassen (ASTRA) aufzeigen (Abegg et al., 2018, S. 10): «Um die Potentiale voll ausschöpfen zu können, müssen selbstfahrende Fahrzeuge vernetzt sein».

Mit der Aufschaltung des 5G-Netzes dürfte eine wichtige Voraussetzung für diese zukünftige Vernetzung von Objekten («Internet of Things») und somit der Grundstein für die Kommunikation zwischen Fahrzeugen gegeben sein. Es sind jedoch noch viele Fragen offen in Bezug auf die Sicherheit, zumal die SAE-Levels 2 («teilautomatisiert») und 3 («bedingt automatisiert») aufgrund der häufigen Wechsel von manuellen zu teilautomatisierten Systemen (z. B. die Übernahmeproblematik) mehr Unfälle in der Mensch-Fahrzeug-Schnittstelle bedeuten könnten als heute (Willi et al., 2018): Die Autoren untersuchten die Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf die Verkehrssicherheit in der Schweiz und schätzen, dass erst ab dem SAE-Level 4 («hochautomatisiert») die Sicherheitsgewinne der Automatisierung überwiegen dürften – jedoch seien auch dann noch aufgrund des entstehenden «Mischverkehrs» mit beträchtlichen Sicherheitsverlusten zu rechnen (z. B. eine Zunahme an Konflikten zwischen hoch- und vollautomatisierten mit konventionellen Fahrzeugen).

Eine Prognose zur Erreichung der höchsten Stufe der Automatisierung, das SAE-Level 5 («vollautomatisiert»), kann gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung derzeit nicht seriös abgeschätzt werden (Uhr, 2016). Es wird vermutet, dass die Stufen 4 und 5 nicht vor 2030 etabliert sein werden und es danach noch Jahrzehnte dauern könne, bis diese Fahrzeuge die gesamte Fahrzeugflotte durchdrungen hätten (Uhr, 2016).

## **Faktor 2:** Grad der Digitalisierung

Wittmer und Linden (2017) untersuchten die Mobilitätskundenbedürfnisse in der Schweiz und versuchten dabei, diese auf zwei verschiedene Zukunftsszenarien zu interpretieren. Dabei unterscheiden sie den Fall einer langsam voranschreitenden Digitalisierung (Szenario «konservative Demokratie» [sic]) von einer rasanten Entwicklung (Szenario «disruptive Digitalisierung»).

In beiden Szenarien waren die Sicherheit der Fahrzeuge, Planbarkeit, Pünktlichkeit sowie die Nutzung der Zeit während der Fahrt die wichtigsten Bedürfnisse (s. Abb. 3).

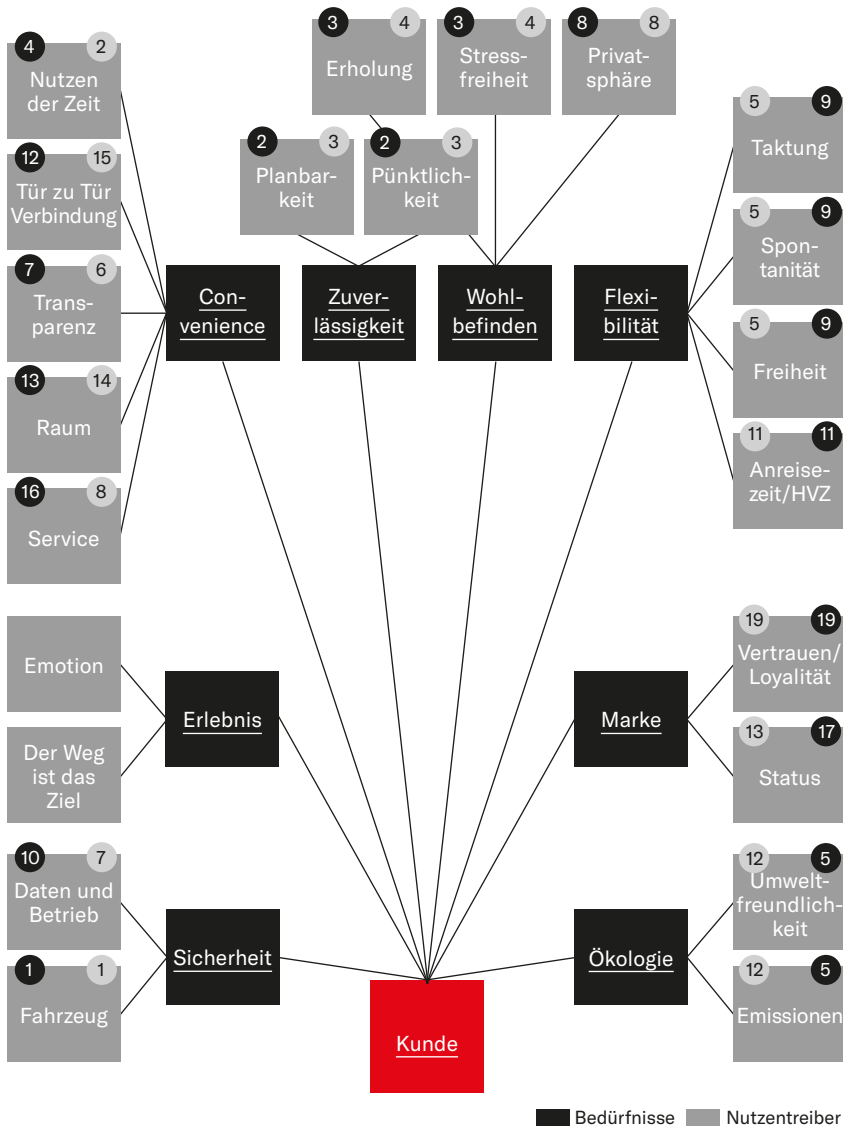


Abb. 3: Zukünftige Bedürfnisse der Mobilitätskunden mit deren Nutzentreibern nach deren Wichtigkeit (1 = wichtigster Nutzentreiber, 19 = unwichtigster Nutzentreiber) in einem konservativen (hellgraue Kreise) und einem fortschrittlichen Szenario (schwarze Kreise) (nach Wittmer & Linden, 2017, S. 86).

Im Szenario der konservativen Demokratie würden psychologische Bedürfnisse wie Sicherheit oder Transparenz von Informationen eine grössere Rolle

für Mobilitätskunden spielen, wobei diese ein generell geringes Vertrauen in die verschiedenen Mobilitätsanbieter hätten. Auch soziale Bedürfnisse wie der Status einer Marke oder Individualbedürfnisse wie z. B. der «on-board»-service würden als wichtig eingestuft werden. Durch solche Attribute würden sich Kunden von anderen Personen differenzieren können und dadurch soziale Akzeptanz erlangen.

Im Szenario einer disruptiven Digitalisierung spielen selbstverwirklichende Bedürfnisse wie Pünktlichkeit, Planbarkeit, Erholung, Stressfreiheit und Tür-zu-Tür Verbindungen sowie auch ästhetische Bedürfnisse wie die Innenausstattung des Fahrzeugs eine grössere Rolle, da die Grundbedürfnisse wie Sicherheit und Individualität bereits befriedigt seien. Auch die Ökologie wird im Digitalisierungsszenario deutlich höher gewichtet, welches gemäss den Autoren als selbstverwirklichendes Bedürfnis betrachtet werden könne. Während sich im konservativen Demokratieszenario die Kunden Flexibilität wünschten, sei diese im Digitalisierungsszenario bereits nahezu vollständig befriedigt.

### **Faktor 3:** Besitz und Nutzung verschiedener Mobilitätsvehikel

Bis anhin wurde für eine Reise von A nach B in der Regel das eigene Fahrzeug (z. B. Auto oder Velo) oder der Öffentliche Verkehr (z. B. Bus, Tram oder Zug) verwendet. Mit den neuen Mobilitätsangeboten wie Car-, E-Bike, oder E-Trottnett-Sharing dürfte sich dies in Zukunft stark ändern. Allerdings hängt diese Veränderung auch vom Grad der Digitalisierung ab. Gemäss Wittmer und Linden (2017) bleibt der Wunsch nach Besitz von Fahrzeugen in einem konservativen Szenario grösser als in einer vorangetriebenen Digitalisierung. Obwohl sich aktuell immer mehr Player auf dem Markt mit Sharing-Konzepten zu etablieren versuchen (z. B. E-Trottnet-Sharing) deuten die steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes und E-Trottnetts (vgl. Kap. 2.3) darauf hin, dass der Besitz von eigenen Fahrzeugen in den nächsten Jahren noch sehr prominent sein dürfte.

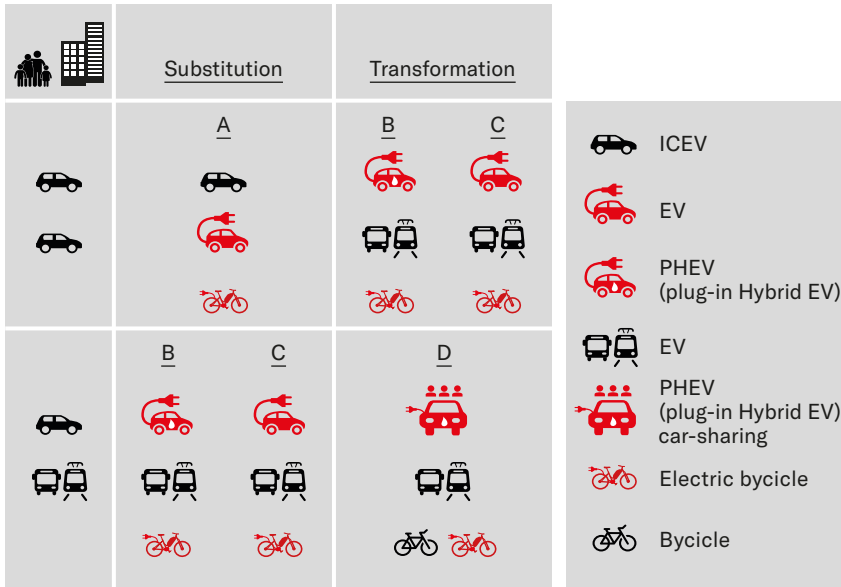
Gerade Pendler jedoch, welche auf ihren Wegstrecken mehrere Umsteigevorgänge tätigen müssen (sog. «pain-points»), werden gemäss Wittmer und Linden (2017) in Zukunft multimobil unterwegs sein und somit verschiedene Sharing-Dienste nutzen, um solche Vorgänge zu optimieren und Zeit zu sparen.

Für Sharing-Konzepte dürften besonders die Zugänglichkeit (Einfachheit der Bedienung), die Nutzungsform (stationsungebunden vs. stationsgebunden), die Anzahl Anbieter (einer vs. mehrere) und das Mobility-Pricing (Nutzungsbasierte Bezahlung wie z. B. «FAIRTIQ» vs. Mobilitäts-GA) einen starken

Einfluss auf deren Nutzung haben (z. B. Becker, Ciari, & Axhausen, 2018). Je nach Nutzergruppen dürfte beispielsweise ein Mobilitäts-GA attraktiv sein (z. B. Pendler), für andere wiederum eine nutzungsbasierte Bezahlung (z. B. Personen, die nur selten ein Sharing-System oder den ÖV nutzen).

Cellina et al. (2016) untersuchten in Lugano die Nutzung von E-Bike- und Car-Sharing und verglichen dabei «Early-Adopters», welche bereits über Erfahrungen mit Sharing verfügten und «Mainstream Konsumenten», welche zwar Interesse gegenüber Elektrofahrzeugen bekunden, jedoch noch keine Erfahrungen diesbezüglich hatten. Aus ihrer Studie geht hervor, dass in Zukunft mit Substitutions- und Transformationseffekten zu rechnen sei, bei welchen der aktuelle Fahrzeugbesitz entweder schrittweise durch umweltfreundlichere Fahrzeuge ersetzt würde oder durch eine vermehrte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und Sharing-Diensten reduziert werde (s. Abb. 4). Während die Substitution eines Fahrzeugs verhältnismässig leichtfallen werde, sei eine Transformation (z. B. der Umstieg auf ein reines Sharing-System) mit deutlich grösserem Aufwand seitens der Mobilitätskunden verbunden (Cellina et al., 2016). Nur das Zukunftsszenario «D» aus Abbildung 4 würde einen Paradigmenwechsel zum vollständigen Sharing mit sich bringen – die befragten Leute aus Lugano bevorzugten jedoch vor allem die Szenarien A und B, da diese momentan noch am besten zu ihren Bedürfnissen passten (Cellina et al., 2016).





Intensity of change  
(individual behaviour, public bodies,  
private companies)



Abb. 4: Zukunftsszenarien nach Cellina et al. (2016, S. 2592).

**Faktor 4:** Gestaltung der Infrastruktur

Aus einem Projekt von Schüller, Hackenfort, Diener, Cordin, Plesker und Ghielmetti (in Druck) zu selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straßen geht hervor, dass für spezifische Nutzergruppen wie Senioren, Kinder oder Velofahrende vom Sicherheitsaspekt her eine getrennte Spurführung wünschenswert wäre, so dass die verschiedenen Nutzergruppen gar nicht erst miteinander in Kontakt treten und konflikthafte Ereignisse gar nicht erst entstehen können (z. B. Fußgängerzonen, Fahrradstreifen oder Autobahnen). Da im urbanen Raum jedoch einerseits immer mehr verschiedene Mobilitätsvehikel und -formen aufzufinden sind (vgl. Kap. 2.3 und 2.4) und somit auch in Zukunft immer mehr unterschiedliche Nutzergruppen



unterwegs sein werden, andererseits jedoch die Bausubstanz für separate Wege nach Nutzergruppe in bereits verdichteten Gebieten rar ist, dürfte sich dieses Konzept nur vereinzelt im urbanen Raum umsetzen lassen.

In den vergangenen Jahren konnte ein gegenteiliger Ansatz jedoch auch zufriedenstellende Ergebnisse bezüglich der Verkehrssicherheit liefern, bei dem die Nutzung des gemeinsamen Raumes gefördert und dadurch auch die Komplexität der Umgebung gar erhöht wird (z. B. Ghielmetti, Steiner, Leitner, Hackenfort, Diener, & Topp, 2017). In sogenannten «Shared-Space-Konzepten» wird darüber hinaus davon ausgegangen, dass Verkehrsteilnehmende aufgrund der deutlich sichtbar erhöhten Komplexität die Umgebung als gefährlicher einstufen und sich dadurch als Kompensation sicherer Verhalten respektive besser aufpassen. Dass dieses Konzept auch in der Schweiz im urbanen Raum funktioniert, zeigt eine Studie von Ghielmetti, Steiner, Leitner, Hackenfort, Diener und Topp (2017), bei welcher unter anderem auch in urbanen Ortszentren eine Umgestaltung in Richtung der Möglichkeit einer flächigen Querung wissenschaftlich begleitet wurde. Wo zuvor noch Fussgängerstreifen für Zufussgehende und Fahrradwege für Velofahrende spezifische Elemente und somit separate und teilweise eingeschränkte Bereiche für diese Nutzergruppen darstellten, fielen diese nach dem Umbau weg. Wenngleich sich am Vortrittsregime nichts änderte, zeigten sich teilweise deutlich sicherheitsförderliche Effekte. Je nach Örtlichkeit könnten solche Konzepte auch in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen.

## Strategien zur Erreichung junger Erwachsener

2.5

Da es sich auch bei jungen Erwachsenen um eine heterogene Gruppe handelt, ist es eine Herausforderung, diese vielschichtige Gruppe aufgrund ihres (Mobilitäts-)Verhaltens in möglichst homogene Teilzielgruppen zu segmentieren, um eine zielgruppenadäquate Prävention zu gestalten (Baumann & Geber, 2015). Dazu sei erforderlich, das Verhaltensmuster der Zielgruppe zu verstehen und zu wissen, über welche Kommunikationswege sie mit welchen Inhalten zu erreichen ist. Baumann und Geber (2015) sehen in dieser Zielgruppenorientierung die wesentliche Voraussetzung für einen Kommunikationserfolg mit jungen Menschen.

Es ist jedoch eine Herausforderung, den richtigen Ton, den richtigen Rahmen und den richtigen Kommunikationsweg zu finden, um junge Erwachsene zum Hinschauen, Nachdenken und gegebenenfalls zu Verhaltensänderungen zu bewegen (See, 2015). Aufgrund des zunehmenden «Kommunikationsoverloads» wird es immer schwieriger, mit einzelnen Botschaften zur

Zielgruppe durchzudringen. Kurze, präzise Botschaften, die an der aktuellen Lebenswelt der Zielgruppe orientiert sind und als glaubwürdig empfunden werden, versprechen momentan den grössten Erfolg (See, 2015).

Da der Austausch über alltagsrelevante Themen bei jungen Erwachsenen weniger mit Eltern oder Pädagogen, sondern hauptsächlich unter Gleichaltrigen stattfindet, haben sich sog. Peer-Projekte für diese Zielgruppe besonders bewährt (Heeg, Steiner, Nieuwenboom, & Schmid, 2017). Gleichaltrige bieten Orientierung, Geborgenheit, Stabilität und dienen als Massstab zur subjektiven Selbsteinschätzung (See, 2015). Bei Jugendlichen treffen solche Peer-Veranstaltungen auf eine hohe Akzeptanz und durch ihre hohe Glaubwürdigkeit schaffen sie einen Zugang zu einer – für klassische Präventionsmassnahmen – eher schwer erreichbaren Zielgruppe (See, 2015). Aufgrund der höheren Identifikation mit dem Gegenüber sind junge Erwachsene im Austausch mit ihren Peers eher gewillt, Unterschiede zwischen sich und den anderen auszugleichen und dadurch erwünschte Verhaltensmuster (oder auch Problemverhalten) zu übernehmen (See, 2015). Ziel bei der Peer-Education ist es, Informationen, Wissen und Kompetenzen so zu vermitteln, dass in einem Reflexionsprozess über Einstellungen, Werte und Normen initiiert wird, an dessen Ende im Idealfall eine Verhaltensmodifikation zugunsten der Sicherheit steht (See, 2015). Dabei sollte möglichst nah an der Lebenswelt und den Erfahrungen junger Erwachsener angeknüpft werden (z.B. durch eine zielgruppenspezifische Sprache), um einen kommunikativen Zugang zu ermöglichen und Lernprozesse in Gang zu setzen (See, 2015).

Die Lebenswelt «Schule» ist ein Ort altershomogener Gruppen und damit fundamentaler Peerort für Jugendliche (Heeg et al., 2017). Nebst den bereits erwähnten positiven Aspekten der Peer-Education, halten es Heeg et al. (2017) für problematisch, dass bei bildungsfernen Jugendlichen, welche den schulischen Anforderungen oppositionell und fremd gegenüberstehen, eine bildungsferne Peergroup diese Haltung noch verstärken könne. Auch die Wichtigkeit von Cliquen in der mittleren Adoleszenz im Alter zwischen 16 und 18 Jahren wird in Heeg et al. (2017) herausgestellt. Demnach bilden junge Leute in dieser Phase Kleingruppen mit eigenen Dynamiken und Gruppenstandards. Besonders bei Jugendlichen mit starker Bindung zur Clique (sog. «geborgenheitsorientierte Cliquen»; Heeg et al., 2017) dürften die Peers aus der Clique einen grossen Einfluss auf ihre Einstellungen und das Verhalten haben.

Jugendliche besitzen aufgrund ihrer vergleichsweise starken Peer-Orientierung ein ausgeprägtes Interesse an sozialen Netzwerken (Baumann & Geber, 2015). Besonders Online-Medien wird deshalb ein hohes Potenzial für die Verbreitung von Präventionsbotschaften zugeschrieben, da das Internet bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen als Leitmedium betrachtet

wird und eine zielgruppenspezifische Ansprache zulässt (Baumann & Geber, 2015). Gerade auch die Verknüpfung von Peer-Education und digitalen Medien dürfte einen vielversprechenden Ansatz zur Prävention bieten, denn auch in der Schweiz hat sich das Nutzungsmuster digitaler Medien durch technische Innovationen in den letzten Jahren stark verändert (Heeg, 2017). Dienste wie YouTube, Facebook, Google, WhatsApp und Instagram werden nach Heeg (2017) gemäss Waller et al. (2016) von Jugendlichen in der Schweiz zunehmend genutzt, insbesondere über Smartphones. Aus einer Befragung zum Kauf von Fahrassistenzsystemen (N=1052) beispielsweise geht hervor, dass ein Drittel der Neulenkenden «Internetforen und Blogs» als passende Informationskanäle bewerten (Cordin, Hackenfort, & Cavegn, 2017). Facebook und Youtube wurden im Zusammenhang mit Informationen zu Fahrassistenzsystemen jedoch als weniger geeignet eingestuft.

Da besonders auch Spiele geschlechtsübergreifend auf dem Smartphone an Beliebtheit gewinnen, findet im Zuge der Gamification das Konzept des Spiels immer häufiger auch den Weg in die Bildung, um Kinder und Jugendliche gezielt anzusprechen (Heeg, 2017). Dass neue Technologien bei Kindern



und Jugendlichen auch in der Verkehrsprävention genutzt werden können, zeigt eine aktuelle Studie von Cordin, Wächter, Hackenfort und Brucks (2019), welche in der Stadt Zürich den Einsatz von Virtual-Reality-Brillen (VR) bei 12- bis 13-Jährigen im schulischen Verkehrsunterricht untersuchten. Dabei konnten unter anderem positive Effekte beim Erlernen der Gefahrenwahrnehmung festgestellt werden, welche durch das aktive Üben des Schulterblicks in der virtuellen Umgebung zustande kamen. Die Verwendung von VR-Brillen hatte ebenfalls positive Effekte auf die Motivation der teilnehmenden Kinder. Der Einsatz neuer Medien oder Technologien per se könne jedoch noch nicht für eine gute Verkehrserziehung sorgen, entscheidend seien die Inhalte, welche über solche Medien dargeboten werden (Cordin et al., 2019).

See (2015) geht davon aus, dass der Austausch mit Peers über das Internet oder in Videospiele den Zugang zu verkehrssicherheitsrelevanten Inhalten bei bildungsfernen Jugendlichen mit Sprachproblemen erleichtern könnte.

Auch die Berücksichtigung wissenschaftlicher Expertise ist wichtig für die Planung von Massnahmen der Verkehrssicherheitskommunikation (Holte, Baumann, Maurer, & Klimmt, 2015). Dabei ist die Übersetzung wissenschaftlich formulierter Grundlagen und Erkenntnisse in eine für die Zielgruppe verständliche und zugleich neugierig machende Sprache, die Voraussetzung für eine vermehrte Beachtung von verkehrssicherheitsrelevanten Informationen (Holte et al., 2015).

## 2.6

### Präventionsmassnahmen in der Schweiz

Um eine effektive Präventionsmassnahme gestalten zu können, sind zunächst Kenntnisse über die Lebenswelt der jungen Erwachsenen erforderlich. Heeg, Steiner, Nieuwendboom, & Schmid (2017) verfassten eine Übersichtsarbeit zu den Lebenswelten von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz im Rahmen der Tabakprävention. Um die Lebenswelt von jungen Leuten zu verstehen, können verschiedene Aspekte aus aktuellen gesellschaftstheoretischen, sozialisationstheoretischen, sozialräumlichen und entwicklungstheoretischen und präventionstheoretischen Ansätzen hinzugezogen werden (Heeg et al., 2017). Besonders letztere dürften für die Arbeit mit jungen Leuten von zentraler Bedeutung sein. Gemäss letztgenannter Autoren sollten für ein Präventionsprogramm zunächst mögliche Ursachen des Problemverhaltens eruiert (Ätiologietheorie), diese dann mit dem Wissen über erfolgreiche Interventionen kombiniert (Interventionstheorie) und auf dieser Grundlage eine praktische Intervention entwickelt werden. Der Vorteil dieses Vorgehens besteht darin, dass Annahmen explizit definiert («eine bestimmte Ursache kann durch eine bestimmte Intervention verändert

werden») und anschliessen im Rahmen einer Evaluation geprüft werden können, was bisher in vielen Präventionsprogrammen fehlt (Heeg et al., 2017). Die Autoren nennen das «Intervention Mapping» nach Bartholomew, Parcel und Kok (1998) als ein gut ausgearbeitetes Beispiel zur Entwicklung von Gesundheitsförderungsprogrammen welches Programmziele, theoriebasierte Interventionsmethoden, Ausarbeitung und Organisation eines Programms sowie das Festlegen von Umsetzungs- und Evaluationsplänen beinhaltet. Das Kernstück dabei sei der Einbezug fundierter Theorien sowie die Partizipation aller beteiligten Akteure. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung hält fest, dass Präventionsmassnahmen «unbedingt empirisch evaluiert und bei Bedarf angepasst werden müssen» (Uhr et al., 2018, S. 17).

Als empfehlenswert haben sich gemäss Uhr et al. (2018) Sensibilisierungs-, Ausbildungs- und Trainingsmassnahmen herausgestellt, um Jugendliche für einen sicherheitsorientierten Umgang mit generellen Risiken (z. B. Alkohol und Drogen, Ablenkung durch elektronische, portable Geräte) wie auch mit verkehrsspezifischen Risiken zu befähigen (zur Übersicht zu empfehlenswerten Präventionsmassnahmen für Jugendliche siehe Uhr et al., 2018, Kap. VI; zur Übersicht zu Präventionsmassnahmen für junge Erwachsene siehe Hertach et al., 2019, Kap. VI). Auch die Schaffung von zusätzlichen Bildungsangeboten auf der Sekundarstufe II, wie die Schulung im Klassenverband sowie ergänzende E-Learning-Einheiten, seien empfehlenswert (Uhr et al., 2018).

## Zusammenfassung

2.7

Junge Erwachsene sollten als heterogene Zielgruppe betrachtet werden, deren Typisierung jedoch angesichts zahlreicher unterschiedlicher Modelle nicht trivial ist. Eine Unterteilung wäre beispielsweise nach Verhaltensweisen im Strassenverkehr möglich, alternativ wäre aber auch eine Differenzierung möglich, die Lebensstile und soziale Rahmenbedingungen stärker berücksichtigt, was nicht zuletzt auch durch die GDE-Matrix gestützt würde.

In jedem Fall muss berücksichtigt werden, dass – moderne und urbane – Mobilität durch Unabhängigkeit und Flexibilität gekennzeichnet ist, das Fahrzeug an sich jedoch gegenüber anderen «Status-Symbolen» und als Mittel zur Emanzipation von den Eltern zurückgetreten ist. Dies drückt sich auch im Zusammenhang mit sich verändernden Führerscheinsbesitzzahlen und Fahrzeugbesitzquoten aus, welche sich in ein höheres Alter verlagern. Als Ersatz stehen jungen Erwachsenen vor allem in Städten multimodale Systeme zur Verfügung, die unterschiedliche Sharing-Konzepte (Bike, Scooter, PWF Free-floating und stationsbasiert) umfassen. Der Vielzahl unterschiedlicher



Mobilitätsvehikel sind dabei lediglich Grenzen durch das Strassenverkehrsgesetz gelegt, das bislang insbesondere elektrisch angetriebene Kleinstfahrzeuge weitgehend ausschliesst.

Mit Blick in die Zukunft darf man primär die zunehmende Elektrifizierung und Automatisierung der Mobilität annehmen, die die Flexibilität und Individualisierung der Nutzung weiter steigert. Dabei wird Intermedialität – bislang bevorzugt von urban lebenden Personen – eine zunehmende Bedeutung spielen.

**Fazit:** Junge, in urbanen Bereichen lebende Menschen zeichnen sich durch einen starken Wunsch nach einer äusserst flexiblen, individuell angepassten Mobilität aus, die ihren Lebensstilen entspricht. Nicht notwendigerweise ist diese Mobilität mit dem Besitz eines Führerscheins oder gar eines eigenen Fahrzeugs verknüpft. Das Vorhandensein unterschiedlichster Mobilitätssysteme (Multimodalität) verlangt von der Zielgruppe jedoch intermodale Kompetenzen, die nicht in allen Zielgruppensegmenten in gleicher Weise vorhanden sein dürften.

## «Urbane Mobilität» in den Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

### Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

3.1

Die Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz beinhalten Informationen zu Unfallrisiken, -ursachen und -folgen. Das übergeordnete Ziel dabei ist es, jungen Erwachsenen aufzuzeigen, welche Handlungsalternativen ihnen in bestimmten Situationen zur Verfügung stehen (z.B. den Helm nicht nur aufsetzen, sondern auch schliessen). Dabei stehen die Konsequenzen ihrer Wahl sowie verschiedene Unfallfolgen im Zentrum.

Das Konzept baut darauf auf, dass Themeninhalte dargeboten werden (z.B. in Form eines Filmausschnitts) und anschliessend mit der Moderationsperson auf der Metaebene im Plenum diskutiert wird (z.B. «weshalb zeigen wir euch diesen Film?»; Spicher & Bernasconi, 2016). Dabei wird besonders auf eine jugendliche Sprache und einen dynamischen Prozess geachtet. Junge Erwachsene werden dazu ermuntert, selber respektive in Zusammenarbeit mit ihren Peers, Ideen und Lösungen auf eine nachvollziehbare Weise zu kreieren.

### Inhalte zu Mobilitätsbedürfnissen

3.2

Generelle Bedürfnisse von jungen Menschen sind ein wesentlicher Bestandteil der Präventionsveranstaltungen. Dabei wird z.B. der Alkoholkonsum oder die Handynutzung nicht per se negativ bewertet, sondern die Gefahren im Strassenverkehr aufgezeigt. Gerade dem jugendlichen Lifestyle (Nachtleben, Umgang mit Alkohol- und Drogen), dem Umgang mit sozialem Druck und dem Bedürfnis nach Information und Kommunikation (Umgang mit dem Handy während der Fahrt) wird grosses Gewicht beigemessen. Die tatsächliche Lebenswelt der Teilnehmenden könnte jedoch noch stärker abgeholt werden und so bedürfnisorientiert der Inhalt gestaltet werden. Es könnte zum Beispiel sein, dass das Thema Nachtleben für eine Teilgruppe gar keine besondere Rolle spielt.

Auch das Bedürfnis nach Sicherheit wird in den Kursen mehrmals thematisiert. Dabei stehen wesentliche Handlungsalternativen für die jungen Leute im Vordergrund, welche die eigene Sicherheit erhöhen können. Es wird beispielsweise elaboriert, wie man die eigenen Unfallfolgen reduzieren kann, wenn man den Sicherheitsgurt trägt, den Mofahelm schliesst oder die Geschwindigkeit als Autofahrer anpasst.

3.3Inhalte zu aktuellen Mobilitätsformen

Der Fokus in den Präventionsveranstaltungen ist hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet (v.a. das Autofahren). Auch die Themeninhalte (wie z.B. Unfallursachen, Reaktionswege, etc.) werden überwiegend aus der Sicht von Autofahrenden erläutert. Ein Grund dafür dürfte vor allem das erhöhte Gefährdungspotenzial sein, das Unfällen mit dem Auto im Vergleich z.B. zu einem Velo zugeschrieben wird. Insgesamt ist die Bandbreite an unterschiedlichen Mobilitätsformen jedoch sehr gering. Beispielsweise wird zwar ein Unfall besprochen, bei dem ein Kind mit einem FäG auf dem Fussgängerstreifen angefahren wird. Dies geschieht jedoch wiederum hauptsächlich aus der Sicht des Autofahrers, da dieser auch die Schuld am Unfall trägt. In einem weiteren Kurzfilm wird aufgezeigt, wie die Folgen bei einem Unfall einer verunglückten Mofa-Lenkerin vermutlich hätten reduziert werden können. Jedoch bleiben dies die einzigen Kurzexkurse auf andere Mobilitätsformen. Gerade im Hinblick auf den Umgang mit aktuellen Trendgeräten wie z.B. E-Trottinetten, E-Bikes oder der Kombination verschiedener Mobilitätsformen (Multimobilität) wären diesbezüglich Inhalte ausbaufähig. Auch der Umgang mit neuen Mobilitätsformen (z.B. Car- oder E-Scooter-Sharing) respektive die damit verbundenen Risiken oder Potenziale sollten in Anbetracht der sich verändernden Verhaltensweisen im Strassenverkehr näher betrachtet werden.

3.4Inhalte zur Veränderung der Mobilität

Der «Gigatrend» der Digitalisierung wird zwar bezüglich der Handynutzung in den Präventionsveranstaltungen teils aufgegriffen, die Thematik wird jedoch nur in Bezug auf eine mögliche Ablenkung (Handy) behandelt. Inwiefern sich die zukünftige Digitalisierung auf die Mobilität auswirken wird, ist jedoch nicht Gegenstand der aktuellen Veranstaltungen. Gerade der Umgang mit den aktuellen Veränderungen (z.B. den Gefahren der Multimobilität) sind nicht im Curriculum vorgesehen.



## GAP-Analyse

Folgend werden verschiedene Hinweise und Statements aus der Literaturrecherche aufgeführt (kursiv) und mit den Inhalten der Präventionsveranstaltungen abgeglichen. Dabei wird jeweils das Prädikat «nicht erfüllt», «teilweise erfüllt» oder «erfüllt» vergeben. Da jeder Kurs der Präventionsveranstaltungen unterschiedlich verlaufen kann und somit durchaus auch gewisse Inhalte behandelt werden können, die hier nicht aufgeführt werden, handelt es sich hierbei um eine nicht abschliessende Beurteilung, respektive dient diese nur der groben Einschätzung. Mit kurzen Statements wird erläutert, inwiefern dem SOLL-Statement aus der Literaturanalyse (urbane Mobilitätsformen in Zukunft und ihre Sicherheitsrisiken) in den Veranstaltungen von RoadCross Schweiz heutige Mobilitätsformen in allen Siedlungsgebieten mit ihren Sicherheitsrisiken Rechnung getragen wird (IST-Zustand).

### Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener

4.1

Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener werden berücksichtigt.

Generelle Bedürfnisse werden in den Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz berücksichtigt (z.B. Bedürfnis nach Kommunikation oder Bedürfnis, am Wochenende in den Ausgang zu gehen). Indirekt wird das Bedürfnis nach Sicherheit behandelt, indem Alternativen für sichere Verhaltensweisen aufgezeigt werden. Es fliessen jedoch keine spezifischen Mobilitätsbedürfnisse der jungen Erwachsenen mit ein (z.B. eine Diskussion über die persönliche Bedeutung der Mobilität, Erwartungen an die Mobilität oder den Umgang mit der aktuellen Mobilität).

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben.

Junge Erwachsene werden als heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen wahrgenommen und dementsprechend unterrichtet.

Der inhaltliche Aufbau der Kurse (Umgang mit Alkohol, Ablenkung und Geschwindigkeit) ist stark vorgegeben, so dass auf spezifische Mobilitätsbedürfnisse und -verhaltensweisen der Anwesenden a priori nur bedingt eingegangen werden kann. Die eher starre inhaltliche Struktur lässt somit kaum Spielraum zu, adäquat und bedarfsgerecht die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Teilnehmenden zu behandeln.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

## 4.2

## Neue Mobilitätsformen

Junge Erwachsene verfügen über ausreichend Kenntnisse zu neuen Mobilitätsformen, wie z.B. Carsharing oder der Multimobilität. Mobilitätsalternativen zum eigenen Wagen sollten explizit aufgezeigt werden, da sich – obwohl das Konzept den meisten bekannt ist – nur wenige tatsächlich bereits intensiv mit dieser Form der Mobilität (z.B. Umgang mit einem fremden Fahrzeug oder Gefahren von E-Bikes oder E-Scooter, etc.) auseinander gesetzt haben.

Neue Mobilitätsformen sind nicht Gegenstand der Kurse.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf gegeben

Junge Erwachsene verfügen über ausreichend Kenntnisse zu neuen Mobilitätsvehikeln (z.B. Solowheel, E-Trottinett, etc.), insbesondere deren Gefahren und Auswirkungen auf den Strassenverkehr sowie deren gesetzlichen Zulassungsbestimmungen.

Neue Mobilitätsvehikel sind nicht Gegenstand der Kurse.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf gegeben

## 4.3

## Einfluss des persönlichen Lebensstils

Jungen Erwachsenen ist bewusst, dass es einen Zusammenhang zwischen ihrem Lebensstil und dem Unfallpotenzial respektive ihrem Lebensstil und ihrem Mobilitätsverhalten gibt.

Es wird zwar der jugendliche Lebensstil als solches thematisiert und in den Kursen aufgegriffen, jedoch nicht direkt der Zusammenhang zwischen Lebensweisen und dem Unfall- und Mobilitätsverhalten.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

Spezifische Erkenntnisse über die Gefährdung bestimmter Lebensstilgruppen sollten bei der Risiko- und Verkehrssicherheitskommunikation, am besten in Form von interpersonaler Kommunikation (persönliche und direkte Interaktion zwischen zwei oder mehreren Personen), berücksichtigt werden.

Jugendlicher Lifestyle (Alkohol & Drogen, Ausgehverhalten, etc.) wird zwar ausführlich thematisiert, jedoch nicht in Bezug auf verschiedene Lebensstilgruppen. Der interpersonale Austausch, welcher eine direkte Interaktion zwischen den Teilnehmenden zulässt, ist in diesem Format hervorragend gegeben.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

## Adäquate Strategien zur Erreichung junger Erwachsener

Es findet eine Segmentierung in Teilzielgruppen statt, um eine teilzielgruppenspezifische Prävention zu ermöglichen.

Die Teilnehmenden sind zwar nach Schulklassen/Berufsbildungsinstitution segmentiert, was eine bestimmte Homogenisierung bezüglich des generellen Bildungsniveaus mit sich bringt. Wie stark diese bildungsniveauabhängige Betrachtung zweckmässig ist, bleibt offen, zumal auch wesentliche Unterschiede zwischen den Jugendlichen innerhalb der Klassen bestehen könnten. Die Inhalte werden nicht spezifisch für Teilzielgruppen aufbereitet und behandelt, sondern gelten für das Gros der jungen Erwachsenen.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

Die Kriterien für die Segmentierung in Teilzielgruppen sollten sich an verhaltensrelevanten Merkmalen orientieren und sich zur Klassifikation distinkter bzw. homogener Teilgruppen eignen.

In den Veranstaltungen wird eine Teilzielgruppe fokussiert, die z.B. häufig am Wochenende in den Ausgang gehen. Für die restlichen Teilgruppen fehlt jedoch eine Segmentierung.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

Die Mediennutzung junger Erwachsener (genutzte Plattformen, bevorzugte Themen und Inhalte) sollten untersucht werden, um eine zielgruppennahe Verkehrssicherheitskommunikation identifizieren zu können (z.B. bestimmte Apps, Videospiele, etc.).

Der Umgang von Jugendlichen mit dem Smartphone und dem Internet in Bezug auf die Verkehrssicherheit wird in den Kursen ausführlich behandelt. Man könnte jedoch das tatsächliche Mediennutzungsverhalten noch stärker aufgreifen, um einen Einblick in die Lebenswelt der jungen Erwachsenen zu haben.

**Einschätzung:** Handlungsbedarf teilweise gegeben

Aufgrund der höheren Identifikation mit ihren Peers, sind junge Erwachsene eher gewillt, erwünschte Verhaltensmuster von ihren Peers zu übernehmen, anstatt von ihren Eltern oder Pädagogen. Der Austausch findet demnach vorzugsweise unter Gleichaltrigen statt, da die Gleichaltrigen Orientierung, Geborgenheit, Stabilität und einen Massstab zur subjektiven Selbsteinschätzung bieten. Die Lebenswelt «Schule» ist ein Ort altershomogener Gruppen und damit fundamentaler Peerort für Jugendliche.

Die Veranstaltung im schulischen Kontext bietet ein gutes Gefäss für junge Erwachsene, sich ausgiebig untereinander bezüglich ihres Mobilitätsverhaltens austauschen können.

**Einschätzung:** kein Handlungsbedarf

Man sollte an die Lebenswelt und Erfahrungen junger Erwachsener anknüpfen und wissenschaftlich fundierte Grundlagen adressatengerecht in eine Sprache der Zielgruppe überführen.

Es werden Themen behandelt, welche besonders das junge Publikum interessieren/betreffen (z.B. Smartphonutzung). Dabei wird besonders auf eine freundschaftliche und jugendangepasste Kommunikation geachtet, in dem beispielsweise die Sprache den jungen Erwachsenen angepasst wird. Die Kursleitenden sind häufig in vergleichbaren Altersgruppen, wie die Adressaten.

**Einschätzung:** kein Handlungsbedarf

Besonders wirksam sind kurze, präzise Botschaften, die an der aktuellen Lebenswelt der Zielgruppe orientiert sind und als glaubwürdig empfunden werden.

Die Veranstaltung ist auf dem Motto «YourChoice» aufgebaut. Diese kurze und verständliche Botschaft wird immer wieder nach unterschiedlichen Themeninhalten als Quintessenz herausgearbeitet und repetiert.

**Einschätzung:** kein Handlungsbedarf

Da sich die Lebenswelten der Menschen grundlegend ändern, entstehen auch neue Bedürfnisse und Verhaltensweisen. Zudem geht die Veränderung des Lebensstils mit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens einher. Gerade junge Menschen befinden sich in einer Transitionsphase, in welcher sich die Lebensumstände schnell ändern können. Dementsprechend ist auch die Präventionsarbeit gefordert, solche Trends zu erkennen und entsprechend zu berücksichtigen.



## Zusammenfassung

Die GAP-Analyse hat gezeigt, dass besonders die Struktur der Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz ein gutes Gefäss für den Austausch unter jungen Erwachsenen bietet. Auch wird Platz eingeräumt, um über verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit auf einer Meta-Ebene zu sprechen. Auf dieser Ebene könnte man beispielsweise auch direkt eine Elaboration über verschiedene Lebensstile und deren Zusammenhänge mit dem Mobilitätsverhalten lancieren.

Relativ zu aktuellen Verhaltensweisen von jungen Menschen im Strassenverkehr, die sich aus der Literatur ableiten lassen, bestehen mit Blick auf das Präventionsprogramm jedoch noch Optimierungsmöglichkeiten. Insbesondere wird eine vertiefte Auseinandersetzung der Zielgruppe mit ihren persönlichen Mobilitätsbedürfnissen sowie ihrem Mobilitätsverhalten angeraten. Neue Trends und Mobilitätsformen, wie z.B. die Abkehr von der individuellen Fahrzeugnutzung zugunsten der Verwendung von Car-Sharing-Systemen, werden in den Veranstaltungen kaum thematisiert, bestimmen aber zunehmend die Mobilität in Städten lebender junger Menschen. Auch der Umgang mit Gefahren von neuen Trendgeräten oder Mobilitätsformen sollte künftig deutlich stärker in den Fokus geraten.

Entsprechende, immer schneller ablaufende Veränderungen werden die Präventionsarbeit grundsätzlich vor grosse Herausforderungen stellen, damit junge Leute den adäquaten Umgang mit mehreren verschiedenen Mobilitätsmitteln und -formen sowie den damit assoziierten Gefahren lernen können.

Hinzu kommt die Frage, wie dazu künftig eine vermehrt spezifische Segmentierung junger Leute in ähnliche Mobilitätsnutzer- respektive Mobilitätsbedürfnisgruppen bei der Prävention flexibel berücksichtigt werden kann, um eine bedarfsorientierte, adaptive Massnahme zu gewährleisten. Die Gefahr der aktuellen Praxis könnte darin bestehen, dass sich junge Erwachsene nicht mehr vollständig angesprochen fühlen, wenn die Inhalte auf einen Mobilitätstyp angewendet werden, der ihnen nicht oder nur teilweise entspricht.

Eine Möglichkeit, verschiedene Akteure respektive die Zielgruppe direkt in den Präventionsprozess miteinzubeziehen bietet beispielsweise der Ansatz eines ThinkTanks. Fachexperten und Vertretende der Zielgruppe treffen sich in einem Arbeitssetting, um gemeinsam eine Strategie zur Erreichbarkeit von jungen Erwachsenen auszuarbeiten. So können beispielsweise auch Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse abgeholt werden.

Eine Option zur Segmentierung der Zielgruppe könnte darin bestehen, vorgängig zur durchzuführenden Intervention ein Screening der Adressanten vorzunehmen. Grundsätzlich erlauben beispielsweise die oben zitierten

Studien zur Definition von «Mobilitäts-Persönlichkeiten» anhand einer Auswahl an Kriterien die Identifikation differenzierender Persönlichkeitsmerkmale. Demzufolge könnte man beispielsweise Personen mit mehr oder weniger «Sensation Seeking» differenzieren, oder mehr oder weniger autozentrierte Persönlichkeiten voneinander abgrenzen. Da es jedoch zahlreiche unterschiedliche Konzepte zur Differenzierung von jungen Erwachsenen hinsichtlich der Mobilität gibt, wäre vorgängig ein Übereinkommen herzustellen, welches Konzept zu priorisieren wäre.

Darauf, dass eine vorgängige Typisierung der Adressatengruppe bei Interventionen sinnvoll sein kann, weisen beispielsweise Heeg (2017), Uhr et al. (2018) sowie Holte et al. (2015) hin. Ebendiese Autoren weisen jedoch auch auf die Wichtigkeit hin, solche Präventionsinterventionen im Rahmen einer Evaluation zu prüfen und bei Bedarf anzupassen. Unterschiedliche methodologische Zugänge, wie etwa «serious Games» oder Wettbewerbe wären dabei denkbar.



**B**



# **B** **Protokoll** **ThinkTank**

Word and Deed  
Nadja Schnetzler

RoadCross Schweiz  
Patrizia Koller



**B**



# Protokoll ThinkTank



**B**

# Protokoll ThinkTank

Im April 2019 wurde der erste von zwei ThinkTanks durchgeführt. Insgesamt 14 Personen, Expertinnen und Experten aus der Verkehrsbildung, Verkehrssicherheit, Kommunikation und Werbung, Lehrpersonen sowie Jugendliche und junge Erwachsene kamen in Zürich zusammen, um sich mit den in der GAP-Analyse aufgezeigten Lücken auseinander zu setzen und Ideen für zukünftige Präventionsinhalte zu erarbeiten. Auf den folgenden Seiten findet sich ein Auszug aus den protokollierten Ideen, welche an diesem eintägigen Workshop entstanden sind:

## Mobilität in der Zukunft

Ohne auf ihre berufliche Expertise zu achten, bildeten die Teilnehmenden vier Gruppen, in denen sie aufgefordert wurden, die drei wichtigsten Mobilitätslösungen für junge Erwachsene im Jahr 2030 aufzuzählen. Dabei wurde klar erkennbar, dass davon ausgegangen wird, dass die Mobilität in zehn Jahren ähnlich aussehen wird wie heute. Die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV), das Thema Ökologie, nahtloses Sharing sowie eine grössere Diversität von fahrzeugähnlichen Geräten aber wichtiger werden:

Mobilitätslösungen im Jahre 2030	
Gruppe 1	Gruppe 2
Velo Auto incl. Sharing ÖV	ÖV Sharing-Fahrzeuge Trendfahrzeuge
Gruppe 3	Gruppe 4
Elektro-Fahrzeuge Sharing/Multimobilität ÖV	Nahtloses Sharing Kurze/Schnelle Reisezeiten Umweltfreundlichkeit

Tabelle 2: Mobilitätslösungen im Jahre 2030

## Mobilitätstypen

Die Teilnehmenden wurden aufgefordert, spontan Mobilitätstypen zu kreieren, diese zu beschreiben und deren Wichtigkeit für die Zukunft mittels Punktvergabe einzuschätzen. Die folgenden Typologien geben mögliche Zielgruppen vor, auf welche sich die zukünftige Präventionsarbeit ausrichten könnte:

**B**

Mobilitätstyp	Details	Wie wichtig heute?	Wie wichtig in 6 Jahren?	Ausgestorben in 6 Jahren?
Pendler/in	täglich gleiche Strecke; «schnell» von A nach B kommen; arbeitet gerne während der Fahrt und besitzt ein Generalabonnement (ÖV-Pendler); routiniert	11	10	0
Digitale Nomad/in	Multitasker; ist immer im Zug oder Starbucks am Laptop anzutreffen; ist vernetzt; besitzt kein eigenes Fahrzeug; mag am liebsten alles in einer App koordinieren	2	13	0
Typ ohne Fahrausweis	besitzt ein GA; lässt sich auch mal chauffieren; kein Auto, dafür ein E-Bike; Beifahrer; wohnt in der Stadt; hat kein Geld oder Zeit, einen Führerschein zu machen	2	10	1
Öko	fährt bei jedem Wetter mit dem Velo zur Arbeit; ist gegen motorisierten Verkehr; Urlaub zuhause oder mit dem Zug; hinterfragt auch E-Mobilität; fliegt nicht; Beifahrer	2	5	0
Status-Symbol Mobilist	das Auto ist das Wichtigste; identifiziert sich mit Fahrzeug; beeindruckt gerne; legt Wert auf die Automarke; hält sich für einen guten Autofahrer; fährt auch mal ohne Ziel und Zweck	12	7	2

Motorradfahrer/in ohne PW Führerschein	freiheitsliebend; gerne schnell unterwegs; Mobilität als Lebensgefühl; am Wochenende auf Landstrassen unterwegs	5	1	1
E-Freak	technikaffin; nutzt die neuesten Mobilitätsvehikel; eher wohlhabend; ist im Tesla-Club	3	5	0
Student/in mit Führerschein aber ohne Auto	nutzt Car-Sharing; nutzt das Auto der Eltern; häufig mit ÖV oder Velo unterwegs; wenig Erfahrung als Autofahrer; ängstlich am Steuer	6	5	0

Tabelle 3: Wichtigkeit verschiedener Mobilitätstypen heute und in Zukunft

## Anforderungen an eine Präventionsveranstaltung

1.3

Die Teilnehmenden wurden aufgrund ihres beruflichen Hintergrunds in die Gruppen RoadCross Schweiz, Jugendliche und junge Erwachsene, Lehrpersonen, Präventionsexperten sowie Kommunikationsfachleute eingeteilt. Aus diesen Perspektiven formulierten sie unterschiedliche Anforderungen an die Präventionsarbeit in Form eines Plakats. Anschliessend wurden folgende wichtige Elemente ausgearbeitet:

RoadCross Schweiz weist darauf hin, dass Präventionsarbeit ohne erhobenen Zeigefinger stattfinden muss.

Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen möchten in ihrer Lebenswelt angesprochen werden. Zum momentanen Zeitpunkt ist Klimaschutz in Bezug auf die Mobilität sehr aktuell. Es stellt sich die Frage, wie stark die Prävention darauf eingehen kann.

Die Lehrpersonen legen Wert auf gegenseitigen Respekt. Respekt vor anderen Verkehrsteilnehmenden – auch nach bestandener Autoprüfung.

Die Präventionsexperten legen den Fokus auf die Langfristigkeit von Präventionsmassnahmen, um am Verhalten etwas ändern zu können.

Die Kommunikationsfachleute finden es besonders wichtig, dass die Präventionsarbeit alle Sinne anspricht.

Letztlich geht es darum, die unterschiedlichen Bedürfnisse und Ansprüche sinnvoll zu bündeln.

## Aktivitäten die Jugendliche gerne haben / Mögliche Inhalte einer Veranstaltung

Die Teilnehmenden überlegten sich bei dieser Aufgabenstellung, welche Aktivitäten Jugendliche und junge Erwachsene besonders ansprechen und interessieren und wie man diese in die Präventionsarbeit einbauen könnte.

**B**

Bedürfnis	Einbau in Präventionsveranstaltung
Adrenalin	Mach den Adrenalin Check und finde heraus, wann Adrenalin sinnvoll ist und wann nicht, und welche Rolle es im Strassenverkehr spielt
Über das andere Geschlecht (oder auch das gleiche) reden	Welche Stereotypen gibt es? Stimmen die? Wie kann man Stereotypen entgegenwirken? Welche Rollen spielen sie im Strassenverkehr?
Sich über das Klima Gedanken machen	Auch Unfälle sind schlecht für das Klima, kosten viel / Awareness schaffen
Eindruck hinterlassen	Über Statussymbole reflektieren
Social Media (Instagram, Tik-Tok etc.)	Präventionssong, Hashtags etc. (Achtung, Anbietung heikel, mit Jugendlichen erarbeiten) Insta-Stories entwickeln und teilen
Diskutieren	Pro und Contra Plakate entwickeln, Leute von etwas überzeugen etc.
Chatten via Whatsapp (Telegram)	Gruppenchat von der Veranstaltung zusammen mit dem Moderator/der Moderatorin nach der Veranstaltung / weitere Fragen stellen
Sport	Körperliche Aktivität am Workshop, sich bewegen, rausgehen etc. Wettbewerb, sich messen...
Neue Technologien, VR/AI	Perspektive einer verunfallten Person aufzeigen
Spass haben, Party	An Parties in lockerer Atmosphäre auf Prävention hinweisen
Freunde treffen	Dem Sozialen in der Veranstaltung Raum geben
Träume erfüllen	Über Träume reden / aufzeigen wie Unfälle Träume verhindern etc.

Tabelle 4: Thematisierung von Bedürfnissen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den Präventionsveranstaltungen



## User Journey<sup>1</sup>

Mit Blick auf eine erhöhte Präventionswirkung kann festgehalten werden, dass für die Teilnehmenden der Präventionsveranstaltung von RoadCross Schweiz rund um den Präventionsanlass Kontaktpunkte hergestellt werden müssen bzw. eine User Journey kreiert werden muss: Eine Reise, auf welche die Jugendlichen und jungen Erwachsenen mitgenommen werden, wenn sie an einer Präventionsveranstaltung teilnehmen. Dafür wurden drei Hauptanliegen ausformuliert:

Im Vorfeld der Veranstaltung können und sollten die Erwartungen und die wichtigsten Themen mit den Jugendlichen erarbeitet/abgefragt werden.

Während der Veranstaltung ist Interaktion und Abwechslung zum Schulalltag besonders wichtig.

Im Nachgang der Veranstaltung können und sollen Momente entstehen, die die Teilnehmenden gerne mit anderen teilen und die weitere Selbstreflexion zum Thema anregen.

Zum Abschluss des Tages entwickelten die Teilnehmenden jeweils in vier Gruppen unter der Leitung eines Jugendlichen oder jungen Erwachsenen ein Präventionspaket. Sämtliche Pakete beinhalteten die während des Tages erarbeiteten Elemente und wiesen viele Gemeinsamkeiten auf.

Diese Packages schufen die Grundlage für den zweiten ThinkTank im September 2019 in Lausanne.

In der Romandie setzten sich die Teilnehmenden aus sämtlichen französischsprachigen Moderatoren von RoadCross Schweiz sowie einer Gruppe von Jugendlichen und jungen Erwachsenen mit deren Lehrperson zusammen. Sämtliche Teilnehmende begrüßten die erarbeitete User Journey aus dem ThinkTank Zürich sehr. So konnten in der Romandie folgende zusätzliche Elemente erarbeitet werden, welche die bereits ausgearbeiteten aus Zürich ideal ergänzten.

---

<sup>1</sup>im Sinne des ThinkTanks: Reise, auf welche die Jugendlichen und jungen Erwachsenen mitgenommen werden, wenn sie an einer Präventionsveranstaltung teilnehmen. Berührungspunkte vor/nach der Veranstaltung

1.6

## Rangliste der beliebtesten Kommunikationskanäle

Kanal (in absteigender Wichtigkeit)	Wie viele verwenden diesen?	Wozu?	Bemerkungen
Instagram	100%	Teilen/Austausch	Weniger «alte» Menschen sind auf Instagram
WhatsApp	100%	Kommunizieren	-
YouTube	100%	Unterhaltung/ Recherche	-
Snapchat	80%	Teilen/Austausch	-
Spotify	60%	Musik	-
Gmail	100%	Kommunizieren (Pflicht)	-
Facebook	15%	Teilen/Austausch	zu «alt»
Twitter	15%	Teilen/Austausch	-

**B**

Tabelle 5: Rangliste der beliebtesten Kommunikationskanäle

1.7

## Gemeinsamkeiten und Unterschiede

Ebenfalls sehr spannend war die Aufstellung der gemeinsamen und unterschiedlichen Bedürfnisse an die Präventionsveranstaltung von RoadCross Schweiz der Jugendlichen und jungen Erwachsenen, Lehrpersonen sowie Moderatoren.



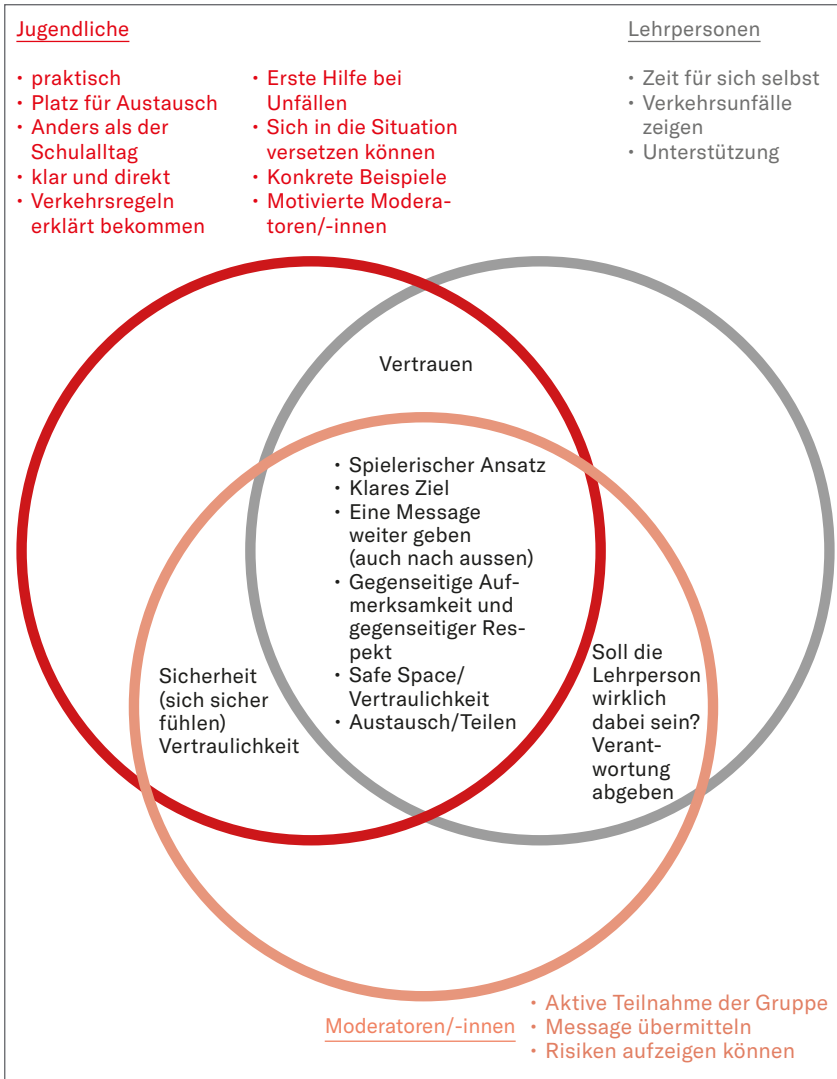


Abb. 5: Unterschiedliche Erwartungen verschiedener Beteiligter an Präventionsveranstaltungen

Aufgrund dieser Informationen konnte die Projektleiterin ein Idealbild zu den Ergänzungen des Präventionserlebnisses mit RoadCross Schweiz skizzieren und das anschliessende Summary verschriftlichen.



# C

# Summary

# Ergebnisse

RoadCross Schweiz

Patrizia Koller



# Summary Ergebnisse

Folgende Seiten geben einen Auszug aus dem Ergebnis-Teil, des bei der AXA Stiftung für Prävention eingereichten Schlussberichts für das Forschungs-gesuch «PreventionLab Verkehrssicherheit» wieder. Sie bieten eine Übersicht über die Erkenntnisse aus der GAP-Analyse und des ThinkTanks.

## GAP-Analyse

Die vollumfängliche GAP-Analyse findet sich ab Seite 15. Die zentralen Resultate der GAP-Analyse werden hier in den Worten der Autoren Cordin und Hackenfort (2019) wiedergegeben. Sie sind elementarer Bestandteil für die Erarbeitung neuer Inhalte und/oder neuer Kommunikationskanäle im bevorstehenden Teil 2 der Forschungsarbeit.

«Da sich die Lebenswelten der Menschen grundlegend ändern, entstehen auch neue Bedürfnisse und Verhaltensweisen. Zudem geht die Veränderung des Lebensstils mit einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens einher. Gerade junge Menschen befinden sich in einer Transitionsphase, in welcher sich die Lebensumstände schnell ändern können. Dementsprechend ist auch die Präventionsarbeit gefordert, solche Trends zu erkennen und entsprechend zu berücksichtigen.

Die GAP-Analyse hat gezeigt, dass besonders die Struktur der Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz ein gutes Gefäss für den Austausch unter jungen Erwachsenen bietet. Auch wird Platz eingeräumt, um über verschiedene Aspekte der Verkehrssicherheit auf einer Meta-Ebene zu sprechen. Auf dieser Ebene könnte man beispielsweise auch direkt eine Elaboration über verschiedene Lebensstile und deren Zusammenhänge mit dem Mobilitätsverhalten lancieren.

Relativ zu aktuellen Verhaltensweisen von jungen Menschen im Strassenverkehr, die sich aus der Literatur ableiten lassen, bestehen mit Blick auf das Präventionsprogramm jedoch noch Optimierungsmöglichkeiten. Insbesondere wird eine vertiefte Auseinandersetzung der Zielgruppe mit ihren persönlichen Mobilitätsbedürfnissen sowie ihrem Mobilitätsverhalten angeraten. Neue Trends und Mobilitätsformen, wie z.B. die Abkehr von der individuellen Fahrzeugnutzung zugunsten der Verwendung von Car-Sharing-Systemen, werden in den Veranstaltungen kaum thematisiert, bestimmen aber zunehmend die Mobilität in Städten lebender junger Menschen. Auch der Umgang mit Gefahren von neuen Trendgeräten oder Mobilitätsformen sollte künftig deutlich stärker in den Fokus geraten.

Entsprechende, immer schneller ablaufende Veränderungen werden die Präventionsarbeit grundsätzlich vor grosse Herausforderungen

stellen, damit junge Leute den adäquaten Umgang mit mehreren verschiedenen Mobilitätsmitteln und -formen sowie den damit assoziierten Gefahren lernen können.

Hinzu kommt die Frage, wie dazu künftig eine vermehrt spezifische Segmentierung junger Leute in ähnliche Mobilitätsnutzer- respektive Mobilitätsbedürfnisgruppen bei der Prävention flexibel berücksichtigt werden kann, um eine bedarfsorientierte, adaptive Massnahme zu gewährleisten. Die Gefahr der aktuellen Praxis könnte darin bestehen, dass sich junge Erwachsene nicht mehr vollständig angesprochen fühlen, wenn die Inhalte auf einen Mobilitätstyp angewendet werden, der ihnen nicht oder nur teilweise entspricht.

Eine Option zur Segmentierung der Zielgruppe könnte darin bestehen, vorgängig zur durchzuführenden Intervention ein Screening der Adressaten vorzunehmen. Grundsätzlich erlauben beispielsweise die oben zitierten Studien zur Definition von «Mobilitäts-Persönlichkeiten» anhand einer Auswahl an Kriterien die Identifikation differenzierender Persönlichkeitsmerkmale. Demzufolge könnte man beispielsweise Personen mit mehr oder weniger «Sensation Seeking» differenzieren, oder mehr oder weniger autozentrierte Persönlichkeiten voneinander abgrenzen. Da es jedoch zahlreiche unterschiedliche Konzepte zur Differenzierung von jungen Erwachsenen hinsichtlich der Mobilität gibt, wäre vorgängig ein Übereinkommen herzustellen, welches Konzept zu priorisieren wäre. Darauf, dass eine vorgängige Typisierung der Adressatengruppe bei Interventionen sinnvoll sein kann, weisen beispielsweise Heeg (2017), Uhr et al. (2018) sowie Holte et al. (2015) hin. Ebendiese Autoren weisen jedoch auch auf die Wichtigkeit hin, solche Präventionsinterventionen im Rahmen einer Evaluation zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.» (S. 39-41)

C





## ThinkTanks

In den ThinkTanks in Zürich und Lausanne wurden mit Fachexperten aus verschiedenen Bereichen sowie Jugendlichen und jungen Erwachsenen die Elemente auf der folgenden Seite erarbeitet:

Berufsprofil
Mediendidaktikerin/Mediendidaktiker
Jugendliche und junge Erwachsene
Wissenschaftler des Psychologischen Instituts, «Verkehrs, Sicherheits- und Umweltpsychologie» der ZHAW
Polizistin
Lehrpersonen
Fachexperten Prävention, Moderatoren
Fahrlehrerin/Fahrlehrer
Experten in Verkehrsbildung
Experten in Kommunikation und Werbung
Experten in Verkehrssicherheit

Tabelle 6: Berufsprofile der Teilnehmenden an den ThinkTanks in Zürich und Lausanne

Die folgenden fünf Elemente wurden aufgrund der GAP-Analyse in den ThinkTanks genauer behandelt. Nach jedem Stichwort folgt das kurze Fazit der teilnehmenden Experten:

**Mobilität in der Zukunft:** Die Teilnehmenden sehen die Mobilität in zehn Jahren ähnlich wie heute, mit einigen relevanten Gewichtsverschiebungen, insbesondere im urbanen Raum. Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel, nahtloses Sharing, eine grössere Diversität von fahrzeug-ähnlichen Geräten sowie das Thema Ökologie werden wichtiger werden bzw. im Fokus stehen.

**Mobilitätstypen:** In kleineren Gruppen wurden verschiedene Mobilitätstypen ausgearbeitet. Ihre Relevanz für die Gegenwart sowie die Zukunft wurde mit einem Punktesystem bewertet. Aufgeführt sind die jeweils vier wichtigsten. Daraus kann die Erkenntnis gezogen werden, dass erwartet wird, dass der Status-Symbol Automobilist an Bedeutung verlieren wird, während der digitale Nomade eher an Bedeutung gewinnt:

Wie relevant heute		Wie relevant in 6 Jahren	
Punkte	Mobilitätstyp	Punkte	Mobilitätstyp
12	Status-Symbol Mobilist	13	Digitale/r Nomade/in
11	Pendler/in	10	Pendler/in
6	Student/in mit Führerschein, ohne Auto	10	Person ohne Fahrausweis

Tabelle 7: Relevanz der vier wichtigsten Mobilitätstypen für die Gegenwart und die Zukunft

**Anforderungen an eine Präventionsveranstaltung:** Aufgrund der Expertise der Teilnehmenden wurden Gruppen gebildet, welche ihre Anforderungen an die Präventionsveranstaltung von RoadCross Schweiz ausformulierten:

Teilnehmergruppe	Anforderung
Präventionsexperten	Nur langfristige Intervention bringt Verhaltensänderung
Kommunikationsfachleute	Veranstaltung soll alle Sinne ansprechen
Jugendliche und junge Erwachsene	Möchten in ihrer Lebenswelt abgeholt werden
Lehrpersonen	Thema Respekt soll behandelt werden
RoadCross Schweiz	Ohne Fingerzeig allen Bedürfnissen gerecht werden

Tabelle 8: Wichtigste Resultate der Gruppenarbeit zu den Anforderungen an Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

**Aktivitäten der jugendlichen Lebenswelt bzw. mögliche Inhalte für Präventionsveranstaltung:** Aufgrund der Lebenswelten der jungen Menschen wurde anhand von Stichworten überlegt, wie diese in die Präventionsarbeit zur Verkehrssicherheit einfließen könnten. Zu folgenden und weiteren Stichworten finden sich im Protokoll zu den ThinkTanks auch Ideen, inwiefern diese in die Präventionsveranstaltung integriert werden können:

C

Stichworte	
Adrenalin	Eindruck hinterlassen
Socialmedia	Sport
Neue Technologien	Spass haben
Freunde treffen	Träume erfüllen

Tabelle 9: Anknüpfungspunkte für Präventionsinhalte an die Lebenswelten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen

**User Journey<sup>1</sup>:** Die gesammelten Erkenntnisse aus dem Vormittag wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu einer «Reise» durch die verschiedenen Themen der Verkehrssicherheit – wir sprechen von der User Journey – zusammengefügt. Sie orientiert sich so nah wie möglich an den Erlebniswelten und den Mobilitätsgewohnheiten der jungen Erwachsenen. Damit kann die Nachhaltigkeit der Intervention stark gefördert werden und die positiven Einstellungen und Verhaltensabsichten bleiben erhalten. Wie Colette See (2015), Expertin für Suchtprävention und neue Medien, schreibt: «Präventionsprogramme (...) wirken nicht wie eine Impfung, die Personen nur einmal durchlaufen müssen, um Antikörper aufzubauen, die bestenfalls einen lebenslangen Schutz vor eigenem Risikoverhalten bieten.»:

#### Rangliste der beliebtesten Kommunikationskanäle

Ergänzend zu dem ThinkTank in Zürich wurde in Lausanne ein ThinkTank durchgeführt, bei welchem sich die Teilnehmenden u.a. mit den beliebtesten Kommunikationskanälen bei den Jugendlichen und jungen Erwachsenen auseinander gesetzt haben. Dabei waren Instagram, WhatsApp, YouTube sowie Gmail die Favoriten. Dicht gefolgt von Snapchat und Spotify (siehe auch Tabelle 5 auf Seite 64).

#### Gemeinsamkeiten und Unterschiede

Bei der Aufstellung während der Präventionsveranstaltungen gemeinsamer Bedürfnisse von Jugendlichen und jungen Erwachsenen, Lehrpersonen sowie Moderatoren, konnten folgende Elemente genannt werden:

<sup>1</sup>im Sinne des ThinkTanks: Reise, auf welche die Jugendlichen und jungen Erwachsenen mitgenommen werden, wenn sie an einer Präventionsveranstaltung teilnehmen. Berührungspunkte vor/nach der Veranstaltung

Gemeinsame Bedürfnisse	
Spielerischer Ansatz	Klares Ziel
Klare Botschaft	Gegenseitige Aufmerksamkeit
Gegenseitiger Respekt	Vertraulichkeit
Austausch	

Tabelle 10: Gemeinsame Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen an Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

Aufgrund dieser Informationen konnte die Projektleiterin ein Idealbild zu den Ergänzungen des Präventionserlebnisses mit RoadCross Schweiz skizzieren:

Elemente VOR Veranstaltung	Elemente WÄHREND Veranstaltung	Element NACH Veranstaltung
Erwartungsabfrage	Kontinuierliche Anpassung des Inhalts in Bezug auf die Lebenswelt der Teilnehmenden (z.B. Sensibilisierung auf neue Trendgeräte und Mobilitätsformen, Mediennutzung im Verkehr etc.). Modulartiger Aufbau der Präventionsveranstaltungen.	Follow-Up für Teilnehmende
Profilabfrage		Follow-Up für Lehrpersonen
Nullmessung		Evaluation
Wettbewerb		Wettbewerb
Instagram		Instagram
Plakatkampagne in Schulen		Plakatkampagne in Schulen

Tabelle 11: Mögliche Ergänzungen der Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz; vor, während und nach den Veranstaltungen



- 1 Christian Cordin, Wissenschaftlicher Mitarbeiter Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- & Umweltpsychologie ZHAW
- 2 Manuel Schöni, Fachverantwortlicher Verkehrsinstruktion und Verkehrspolizist Kapo Solothurn
- 3 Patrizia Koller, Projekt- und Abteilungsleiterin Prävention RoadCross Schweiz
- 4 Armin Heller, Fachspezialist Prävention RoadCross Schweiz
- 5 Serkan Yalçinkaya, Fachspezialist RoadCross Schweiz
- 6 Bettina Zahnd, Leitung Unfallforschung und Prävention AXA
- 7 Dieter Lüthi, Geschäftsführung Fonds für Verkehrssicherheit
- 8 Philipp Skrabal, Chief Creative Officer Farner, Stiftungsrat RoadCross Schweiz
- 9 Annika Marijke, Gymnasiastin
- 10 Pamela Aeschlimann, Expertin für medienbasiertes Lernen, LerNetz
- 11 Linda Salathé, Fahrlehrerin
- 12 Andrin Bühler, Gymnasiast
- 13 Silke Hägi, Berufsschullehrerin
- 14 Jared Barthel, Berufsschüler



## Literaturverzeichnis

Abegg, C., Girod, C., Fischer, K., Pahud, N., Raymann, L., & Perret, F. (2018). Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz. Schlussbericht Modul 3d „Städte und Agglomerationen“.

Baumann, E., & Geber, S. (2015). Targetingstrategien in der Verkehrssicherheitskommunikation zur Erreichbarkeit junger Risikogruppen. In Verkehrssicherheitskommunikation (pp. 287-307). Wiesbaden: Springer.

Bartholomew, L. K., Parcel, G. S., & Kok, G. (1998). Intervention mapping: a process for developing theory and evidence-based health education programs. *Health education & behavior*, 25, 545-563.

Becker, H., Ciari, F., & Axhausen, K. W. (2017). Comparing car-sharing schemes in Switzerland: User groups and usage patterns. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 97, 17-29.

Becker, H., Ciari, F., & Axhausen, K. W. (2018). Measuring the car ownership impact of free-floating car-sharing: A case study in Basel, Switzerland. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 65, 51-62.

BFS Bundesamt für Statistik (1996). Verkehrsverhalten in der Schweiz 1994: Mikrozensus Verkehr 1994. Bern: Bundesamt für Statistik (BFS).

BFS Bundesamt für Statistik (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik (BFS).

Cellina, F., Cavadini, P., Soldini, E., Bettini, A., & Rudel, R. (2016). Sustainable mobility scenarios in southern Switzerland: insights from early adopters of electric vehicles and mainstream consumers. *Transportation Research Procedia*, 14, 2584-2593.

Cordin, C., Hackenfort, M., Cavegn, M. (2017). Fahrassistenzsysteme – Befragung potenzieller Autokäufer, bfu-Grundlage. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Cordin, C., Wächter, B., Hackenfort, M., & Brucks, W. (2019). Virtual-Reality-Brillen im Verkehrsunterricht. *Strassenverkehr / Circulation Routière*, 2/2019. Zürich: Dike.

Drevon, G., & Ravalet, E. (2019). Quel imaginaire de la voiture chez les adolescents européens? infoscience.epfl.ch

EZV – Eidgenössische Zollverwaltung (2019). Importe von Elektro-Zweirädern boomen seit 2008. Medienmitteilung vom 27.06.2019. Bern: EZV.

Fylan, F., & Caveney, L. (2018). Young people's motivations to drive: expectations and realities. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 52, 32-39.

Ghielmetti, M., Steiner, R., Leitner, J., Hackenfort, M., Diener, S., & Topp, H. (2017). Flächiges Queren in Ortszentren - langfristige Wirkung und Zweckmässigkeit (Forschungsprojekt SVI 2011/O23 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)). Bern: Bundesamt für Strassen.

Heeg, R., Steiner, O., Nieuwenboom, J. W., & Schmid, H. (2017). Lebenswelten von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz: Grundlagen und Empirie für die Tabakprävention. Olten: Hochschule für Soziale Arbeit FHNW.

Henkel, S., Tomczak, T., Henkel, S., & Hauner, C. (2015). *Mobilität aus Kundensicht: Wie Kunden ihren Mobilitätsbedarf decken und über das Mobilitätsangebot denken*. Wiesbaden: Springer.

Hertach, P., Uhr, A., Ewert, U., Niemann, S., Huwiler, K., Achermann Stürmer, Y., Berbatovci, H. (2019). Sicherheit von jungen Erwachsenen im Strassenverkehr. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 18. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Holte, H. (2015). Zielgruppe junge Fahrerinnen und Fahrer. In *Verkehrssicherheitskommunikation* (pp. 35-52). Wiesbaden: Springer.

Holte, H., Baumann, E., Maurer, M., & Klimmt, C. (2015). Innovationsperspektiven für die Wissenschaft und Praxis der Verkehrssicherheitskommunikation. In *Verkehrssicherheitskommunikation* (pp. 331-340). Wiesbaden: Springer.

Kaufmann V. (2019). Entretien: mobilités, ancrages et inégalités. *Actualité du concept de motilité. Urbanités, Bouger en ville #11*.



Lienin, S., Wehrl, B., & Traber, M. (2012). Zukunft urbane Mobilität: Schlussbericht. Zürich: Forum «Zukunft urbane Mobilität».

Rérat, P. (2018). A decline in youth licensing: a simple delay or the decreasing popularity of automobility?. *Applied Mobilities*, 1-21.

Sauter, D. (2014). Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2010: Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr». Bern: Bundesamt für Strassen, ASTRA.

Schleiffer, N., Fojcik, T. M., Kurowicki, L., & Proff, H. (2017). Mobilitätsverhalten der Generation Young. In *Innovative Produkte und Dienstleistungen in der Mobilität* (pp. 11-27). Wiesbaden: Springer.

Schönduwe, R., Bock, B., & Deibel, I. (2012). Alles wie immer, nur irgendwie anders: Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen. *InnoZ-Baustein*, 10. Berlin: InnoZ.

Schulze, H. (1999). Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18-bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer. *Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Mensch und Sicherheit*, Heft M 103. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Schüller, H., Hackenfort, M., Diener, S., Cordin, C., Plesker, M., & Ghielmetti, M. (in Druck). Forschungspaket SERFOR (Selfexplaining and Forgiving Roads), Teilprojekt TP1: Forschung Humanfaktoren. Forschungsprojekt SVI 2016/006 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI).

See, C. (2015). Peer-Ansätze zur Prävention von Rauschmittelkonsum im Straßenverkehr bei jungen Fahrerinnen und Fahrern. In *Verkehrssicherheitskommunikation* (pp. 309-329). Wiesbaden: Springer.

Spicher, B., & Bernasconi, M. (2016). RoadCross-Audit 2016: Evaluation des RoadCross-Präventionsprojekts. Freiburg: Zentrum für Testentwicklung und Diagnostik, Q-Pro.

TCS Touring Club Suisse (2017). Stehroller, E-Bikes und andere Trendfahrzeuge: Praktische Infos. *Verkehrssicherheit*, Ausgabe Februar 2017. Genf: Touring Club Suisse.

TCS Touring Club Suisse (2018). Trendfahrzeuge im TCS Test – Welche sind top, welche flop?. TCS Mobilitätsberatung, Emmen, Datum 26.04.2018. Emmen: Touring Club Suisse.

Uhr, A. (2016). Automatisiertes Fahren: Herausforderungen für die Verkehrssicherheit, bfu-Grundlagen. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Uhr, A., Ewert, U., Niemann, S., Achermann Stürmer, Y., Cavegn, M. (2018). Sicherheit von Jugendlichen im Strassenverkehr. bfu-Sicherheitsdossier Nr. 17. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2018). Multimodale Mobilitätsdienstleistungen Massnahmenpläne: Mobilitätsdaten und Öffnung Vertrieb weiterer Mobilitätsanbieter ausserhalb des öV. Bern: UVEK.

Willi, C., Deublein, M., & Hafsteinsson, H. (2018). Automatisiertes Fahren: Auswirkungen auf die Strassenverkehrssicherheit. FVS-Schlussbericht.

Wittmer, A., & Linden, E. (2017). Zukünftige Bedürfnisse der Mobilitätskunden im Jahr 2040 in der Schweiz. St. Gallen: IMP-HSG.

Witzke, S. (2016). Carsharing und die Gesellschaft von Morgen: Ein umweltbewusster Umgang mit Automobilität?. Wiesbaden: Springer.

## Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungen

#### Seite 20

Abb. 1: Einfluss der Veränderung von Lebensumständen und Lebensstil auf das Mobilitätsverhalten der «Generation Young» nach Schleiffer et al. (2017, S. 25) in Anlehnung an Andreasen (1984) und Wells & Tigert (1971).

#### Seiten 24/25

Abb. 2: GDE-Matrix (Goals of Driver Education-Matrix) (Hertach et al., 2019, S. 70).

#### Seite 37

Abb. 3: Zukünftige Bedürfnisse der Mobilitätskunden mit deren Nutzentreibern nach deren Wichtigkeit in einem konservativen und einem fortschrittlichen Szenario (nach Wittmer & Linden, 2017, S. 86).

#### Seite 40

Abb. 4: Zukunftsszenarien nach Cellina et al. (2016, S. 2592).

#### Seite 67

Abb. 5: Unterschiedliche Erwartungen verschiedener Beteiligter an Präventionsveranstaltungen

### Tabellen

#### Seite 31

Tab. 1: Übersicht zu Trendgeräten

#### Seite 61

Tab. 2: Mobilitätslösungen im Jahre 2030

#### Seite 62/63

Tab. 3: Wichtigkeit verschiedener Mobilitätstypen heute und in Zukunft

#### Seite 64

Tab. 4: Ansprache von Bedürfnissen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen in den Präventionsveranstaltungen

#### Seite 66

Tab. 5: Rangliste der beliebtesten Kommunikationskanäle

**Seite 73**

Tab. 6: Berufsprofile der Teilnehmenden an den ThinkTanks in Zürich und Lausanne

**Seite 74**

Tab. 7: Relevanz der vier wichtigsten Mobilitätstypen für die Gegenwart und die Zukunft

**Seite 74**

Tab. 8: Wichtigste Resultate der Gruppenarbeit zu den Anforderungen an Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

**Seite 75**

Tab. 9: Anknüpfungspunkte für Präventionsinhalte an die Lebenswelten von Jugendlichen und jungen Erwachsenen

**Seite 76**

Tab. 10: Gemeinsame Bedürfnisse aller Anspruchsgruppen an Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz

**Seite 76**

Tab. 11: Mögliche Ergänzungen der Präventionsveranstaltungen von RoadCross Schweiz; vor, während und nach den Veranstaltungen



## Impressum

Leitung Gesamtprojekt:	Patrizia Koller
Finanzierung:	AXA Stiftung für Prävention, Schweizerischer Versicherungsverband
Redaktion Teil A GAP-Analyse:	Fachgruppe für Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie des Departements für Angewandte Psychologie der ZHAW Christian Cordin Markus Hackenfort
Redaktion Teil B Protokoll ThinkTank:	Word and deed Nadja Schnetzler und Patrizia Koller
Redaktion Teil C Summary Ergebnisse sowie Vorwort:	Patrizia Koller
Konzept Publikation:	Caroline Beglinger
Gestaltungskonzept und Layout:	Salome Eichenberger
Grafische Überarbeitung Abbildungen:	Priska Neuenschwander
Fotografien:	Ella Mettler Catia Koller
Lektorat:	Caroline Brennecke, Caroline Beglinger, Mike Egle
Herausgeber:	RoadCross Schweiz <a href="http://www.roadcross.ch">www.roadcross.ch</a>

Druck: (nur in der Druckversion)  
Download: [www.roadcross.ch](http://www.roadcross.ch)

Datum: Mai 2020



Projektleitung:

**RoadCross<sup>+</sup>**  
SCHWEIZ

Für Sie da. Mit Sicherheit.

Finanzierung:



**AXA** Stiftung  
Prävention

**ASA | SVV**

Schweizerischer Versicherungsverband  
Association Suisse d'Assurances  
Associazione Svizzera d'Assicurazioni  
Swiss Insurance Association

Mitarbeit:

Zürcher Hochschule  
für Angewandte Wissenschaften



**word and deed**  
innovation • collaboration • communication