

# Schlussbericht «PreventionLab Teil 1 von 2»

zuhanden der



AXA Stiftung  
Prävention



eine Zusammenarbeit zwischen

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

Für Sie da. Mit Sicherheit.

und dem

ASA | SVV

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

## Inhaltsverzeichnis „Schlussbericht PreventionLab Teil 1 von 2“

<b>1.</b>	<b>Allgemeines</b> .....	<b>1</b>
1.1	Projekttitel.....	1
1.2	Kontaktperson .....	1
1.3	Institution RoadCross Schweiz .....	1
1.4	Projektleiterin.....	1
1.5	Qualifikation Projektleiterin .....	1
1.6	Projektorganisation.....	2
<b>2.</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Projektziele</b> .....	<b>4</b>
3.1	Gap-Analyse.....	4
3.2	ThinkTank.....	4
3.3	Schlussbericht .....	4
<b>4.</b>	<b>Methoden / Vorgehensweise</b> .....	<b>5</b>
4.1	Gap-Analyse.....	6
4.2	ThinkTank.....	6
4.3	Schlussbericht und Weiterführung des Projekts .....	6
<b>5.</b>	<b>Ergebnisse</b> .....	<b>7</b>
5.1	Gap-Analyse.....	7
5.2	ThinkTank.....	8
<b>6.</b>	<b>Fazit/Ausblick</b> .....	<b>10</b>
<b>7.</b>	<b>Projektabrechnung</b> .....	<b>11</b>
7.1	Personalkosten RCS .....	11
7.2	Leistungen Partner .....	11
<b>8.</b>	<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>12</b>
<b>9.</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>13</b>
9.1	Gap-Analyse.....	13
9.2	Protokoll ThinkTank.....	59

## **1. Allgemeines**

### **1.1 Projekttitel**

„PreventionLab Teil 1 von 2“. Die Plattform, auf welcher Präventionsinhalte analysiert, evaluiert, entwickelt und ausprobiert werden.

### **1.2 Kontaktperson**

Patrizia Koller  
Projekt- und Abteilungsleitung Prävention  
RoadCross Schweiz  
Zweierstrasse 22  
8004 Zürich  
patrizia.koller@roadcross.ch, 044 737 45 29

### **1.3 Institution RoadCross Schweiz**

RoadCross Schweiz (RCS), das Kompetenzzentrum für Verkehrssicherheit, berät und begleitet Betroffene von Verkehrsunfällen und betreibt Präventionsarbeit. RCS ist politisch neutral und setzt sich unabhängig vom Verkehrsmittel für die Verkehrssicherheit ein. Sie ist eine gemeinnützige Stiftung im Sinne der Art. 80ff des Schweizerischen Zivilgesetzbuches. Die Geschäftsstelle befindet sich in Zürich, die Zweigstelle in Lausanne.

### **1.4 Projektleiterin**

Patrizia Koller  
Projekt- und Abteilungsleitung Prävention  
RoadCross Schweiz  
Zweierstrasse 22  
8004 Zürich  
patrizia.koller@roadcross.ch, 044 737 45 29

### **1.5 Qualifikation Projektleiterin**

Während des Studiums der Kommunikationswissenschaften als Praktikantin für die Öffentlichkeitsarbeit von RCS tätig. Nach dem Abschluss „Bachelor of Arts ZFH in Communication Studies“ interimistische Leitung der Abteilung Marketing und Kommunikation sowie Mediensprecherin für die Stiftung. Anschliessender Wechsel in die Prävention. Heute Abteilungsleiterin der Prävention von RCS, Projektleiterin. Absolviert zurzeit den EMBA für Unternehmenswicklung am Departement für Wirtschaft der Kalaidos Fachhochschule.

## 1.6 Projektorganisation

Projektpartner	Projektfunktion
<p>Schweizerischer Versicherungsverband Conrad-Ferdinand-Meyer-Strasse 14 8022 Zürich</p> <p>www.svv.ch</p> <p><b>Kontaktperson</b> Dominik Gresch Leitung Krankenversicherung Ressort Kranken- und Unfallversicherung 044 208 28 29, dominik.gresch@svv.ch</p>	<p>Der Schweizerische Versicherungsverband (SVV) ermöglicht RCS durch seine finanzielle Unterstützung jährlich rund 100 Präventionsveranstaltungen kostenfrei durchzuführen. Diese Veranstaltungen dienen in Teil 1 des Projekts als Plattform, Präventionsinhalte zu analysieren, evaluieren und weiterzuentwickeln.</p>
Projektmitarbeit	Projektfunktion
<p>Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften Departement Angewandte Psychologie Pfungstweidstrasse 96 8037 Zürich</p> <p>www.zhaw.ch/de/psychologie</p> <p><b>Kontaktperson</b> Prof. Dr. Markus Hackenfort Leitung Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- &amp; Umweltpsychologie 058 934 83 73, markus.hackenfort@zhaw.ch</p>	<p>Das Departement für Angewandte Psychologie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) führte in „PreventionLab Teil 1 von 2“ die Gap-Analyse durch.</p> <p>In „PreventionLab Teil 2 von 2“ wird die ZHAW die Evaluation des Projekts durchführen und arbeitet zudem an der Verschriftlichung der Best Practice mit.</p>
<p>Word and Deed Quellgasse 2 2502 Biel/Bienne</p> <p>www.word-and-deed.org</p> <p><b>Kontaktperson</b> Nadja Schnetzler Geschäftsführerin 079 251 11 56, nadja.schnetzler@word-and-deed.org</p>	<p>Nadja Schnetzler ist mit ihrer Firma Word and Deed (WaD) spezialisiert auf die Themen Innovation, Kollaboration und Kommunikation. Sie ist auch Mitgründerin von BrainStore (BS), einer Firma, die sich auf Methodiken zur Ideenfindung mit diversen Teams spezialisiert hat. Sie hat über 1000 Innovationsprojekte auf fünf Kontinenten geleitet, mit Firmen und Organisationen aller Grössen und Branchen. Sie war für die Durchführung des ThinkTanks in der Deutschschweiz zuständig und wird im September ein angepasstes Format in der Romandie durchführen.</p>

## 2. Ausgangslage

Die Präventionsabteilung von RCS führt nebst Kampagnen zu ausgewählten Themen aus dem Bereich der Verkehrssicherheit und Präventionsarbeit für Erwachsene 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 (FVS) unterstützt die Stiftung durch eine Teilfinanzierung, die schweizweit rund 400 Veranstaltungen möglich macht. Die Institutionen tragen dabei einen Teil der Kosten mit. Durch die Unterstützung des SVV kann RCS jährlich rund 100 weitere Veranstaltungen vollumfänglich kostenfrei durchführen.

Die Präventionsveranstaltung von RCS behandelt das Thema „Mitfahren in Fahrzeugen“ genauso wie „Lenken von Fahrzeugen“. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen sowie Ablenkung – die Hauptursachen für Strassenverkehrsunfälle bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Mittels Präventionsveranstaltung sensibilisiert RCS für die Gefahren im Strassenverkehr, zeigt Ursachen und Folgen von Fehlverhalten auf und erarbeitet mit den Teilnehmenden Strategien, wie sie die Risiken im Strassenverkehr richtig einschätzen und vermindern können. Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen werden dabei ohne mahnenden Zeigefinger in ihrer Lebenswelt angesprochen.

Umgehend nach der Veranstaltung evaluiert RCS diese mit einem standardisierten Fragebogen. Die Auswertungen machen deutlich, dass der grösste Teil der Zielgruppe für die Gefahren im Strassenverkehr sensibilisiert werden konnte. Zudem werden die Veranstaltungen von 96 Prozent der Jugendlichen und jungen Erwachsenen als gut oder sehr gut bewertet. Diese Resultate werden durch ein Audit gestützt, welches Ende 2016 im Auftrag des FVS durchgeführt und durch das Zentrum für Testentwicklung und Diagnostik, Q-Pro am Departement für Psychologie der Universität Freiburg umgesetzt wurde. Es attestierte der Präventionsveranstaltung von RCS in sämtlichen Kriterien die volle Punktzahl (Spicher & Bernasconi, 2016). So erfüllen die Präventionsveranstaltungen von RCS aktuell ihren Auftrag. Doch die Welt befindet sich im kontinuierlichen Wandel – insbesondere die Mobilitätswelt im urbanen Raum. Cordin und Hackenfort (2019) machen das in ihrer Studie Gap-Analyse zwischen der aktuellen Präventionsarbeit von RCS und dem Wandel der urbanen Mobilität junger Erwachsener deutlich:

«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 steten Veränderungen einhergeht, ist die urbane Mobilität respektive das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum. Im Bereich der Mobilität sind an verschiedenen Stellen Übergangsphasen 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 RCS 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 Road Cross 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.» (S. 3-4)

Im November 2017 bewilligte die AXA Stiftung für Prävention (ASP) das von RCS und dem SVV eingereichte Forschungsprojekt «PreventionLab Teil 1 von 2». Die Gesuchsstellenden wollten Optimierungspotenzial bezüglich der Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie der Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen im Hinblick auf die Ausschreibung der ASP mit dem Themenschwerpunkt „Urbane Mobilität“ analysieren. Anschliessend Lösungsansätze ermitteln und den vorliegenden Schlussbericht ausformulieren.

Die Einreichung des Gesuchs «PreventionLab Teil 2 von 2» wurde auf Ende 2019 angekündigt, da sich viele Erkenntnisse, welche für Teil 2 des Projekts essentiell sind, erst aus den Arbeiten des Teils 1 ergaben:

### **3. Projektziele**

Die übergreifenden Ziele beider Projekte – PreventionLab Teil 1 sowie PreventionLab Teil 2 – für die Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen im urbanen Raum lauten:

- Veröffentlichung einer verallgemeinerbaren Best Practice für Präventionsarbeit zum Thema Verkehrssicherheit im urbanen Raum aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse
- Nachhaltige Förderung der Verkehrssicherheit im urbanen Raum mittels Optimierung der Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie der Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen

In dem vorliegenden Dokument handelt es um den Schlussbericht des „PreventionLab Teil 1 von 2“. Dafür wurden folgende Ziele für die Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen im urbanen Raum gesetzt:

#### **3.1 Gap-Analyse**

- Ermittlung aktueller urbaner Mobilitätsformen und Bedürfnisse in der Mobilitätsnutzung
- Ermittlung der Lücke zwischen dem aktuellen Inhalt der Präventionsveranstaltung von RCS in Bezug auf die aktuellen urbanen Mobilitätsformen und Bedürfnisse in der Mobilitätsnutzung

#### **3.2 ThinkTank**

- Ermittlung zukunftsgerichteter urbaner Mobilitätsformen und Bedürfnisse in der Mobilitätsnutzung
- Ermittlung von zukünftigem Inhalt für die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie für die Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Gap-Analyse

#### **3.3 Schlussbericht**

- Veröffentlichung eines Schlussberichts mit Erkenntnissen zu aktuellen urbanen Mobilitätsformen und Bedürfnissen in der Mobilitätsnutzung, den daraus entstehenden Anforderungen an die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie an die Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen
- Grundlage für die Eingabe des zweiten Forschungsgesuchs „PreventionLab Teil 2 von 2“

## 4. Methoden / Vorgehensweise

Angelehnt an die oben erwähnten Ziele für „**PreventionLab Teil 1 von 2**“ für die Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen im urbanen Raum, wurden folgende Schritte umgesetzt:

„PreventionLab Teil 1 von 2“		
Schritt	Partner	Details
Gap-Analyse - siehe Kap. 4.1	RCS, ZHAW	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Literaturbasierte Ermittlung aktueller urbaner Mobilitätsformen und entsprechender Mobilitätsnutzungsbedürfnissen</li> <li>• Konzeptbasierte Inhaltsevaluation der bisherigen Präventionsveranstaltung von RCS im Hinblick auf den Themenschwerpunkt „Urbane Mobilität“</li> <li>• Gap-Analyse zwischen Literaturbefunden und Inhaltsevaluation</li> <li>• Verschriftlichung der Auswertung und Interpretation als Basis für den Schlussbericht</li> </ul>
Durchführung ThinkTanks (d/f) - siehe Kap. 4.2	RCS, WaD/BS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Methodische Ermittlung zukunftsgerichteter urbaner Mobilitätsformen und entsprechender Mobilitätsnutzungsbedürfnissen</li> <li>• Methodische Generierung von zukunftsgerichteten Ideen von Inhalten für die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie für die Präventionsveranstaltung von RCS</li> <li>• Verschriftlichung der Auswertung und Interpretation als Basis für den Schlussbericht</li> </ul>
Veröffentlichung Schlussbericht - siehe Kap. 4.3	RCS, SVV, AXA Stiftung Prävention	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusammenführung und Veröffentlichung der Erkenntnisse von Analyse und ThinkTank (d) zu aktuellen urbanen Mobilitätsformen und Bedürfnissen in der Mobilitätsnutzung sowie den daraus entstehenden Anforderungen an die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie an die Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen.</li> <li>• Grundlage für das zweite Forschungsgesuch</li> </ul>

## 4.1 Gap-Analyse

In der Studie wurde – zunächst literatur- und konzeptionsbasiert – untersucht, ob die Inhalte der Präventionsveranstaltungen von Road Cross 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 wurde in einem ersten Schritt eine internationale Literaturrecherche durchgeführt, in welcher einerseits Veränderungen und Entwicklungen bezüglich der Mobilität junger Erwachsener im urbanen Raum aufgezeigt wurde. Andererseits beinhaltete die Literaturrecherche auch präventionspezifische Inhalte zu jungen Erwachsenen, wie z.B. deren Erreichbarkeit oder jeweilige Lebenswelt.

In einem zweiten Teil wurden die Präventionsveranstaltungen von Road Cross Schweiz einer Inhaltsanalyse bezüglich urbaner Mobilitätsformen und -bedürfnissen unterzogen. Dabei stand im Fokus, inwiefern zukünftige Mobilitätsveränderungen im aktuellen Curriculum Einzug halten könnten (z.B. der Umgang mit neuen Mobilitätsformen, Veränderungen und Bedürfnissen). Schlussendlich wurden die Ergebnisse aus der Literaturanalyse (SOLL-Zustand) mit der Inhaltsanalyse der Präventionsveranstaltungen (IST-Zustand) abgeglichen und die Lücken aufgezeigt (GAP-Analyse). Diese konzeptbasierte Analyse zeigte 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.

## 4.2 ThinkTank

Mit dem methodischen Vorgehen im ThinkTank wollten die Gesuchstellenden zum einen zukunftsgerichtete urbane Mobilitätsformen und daraus entstehende Bedürfnisse in der Mobilitätsnutzung ermitteln. Zum anderen Ideen für zukünftigen Inhalt für die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie Inhalt für die Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen fördern. Dies spezifisch für die Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen im urbanen Raum. Aufgrund der unterschiedlichen Lebenswelten in der Deutschschweiz und in der Romandie, wurden zwei ThinkTanks angedacht. In Zürich waren während eines eintägigen Workshops Vertreter/-innen der verschiedenen Stakeholder rund um die Verkehrssicherheit, Experten/-innen aus Feldern wie Medien und Pädagogik etc. sowie Vertreter/-innen der Zielgruppe der 16- bis 24-Jährigen im urbanen Raum anwesend.

Unter der Moderation von Nadja Schnetzler (WaD/BS) wurden die Inhalte der Präventionsarbeit - u.a. der Präventionsveranstaltung von RCS - unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Gap-Analyse mit dieser bewusst heterogenen Arbeitsgruppe weiterentwickelt. Dabei wurden Kriterien, die im Vorfeld zusammen festgelegt worden waren, berücksichtigt. Die Methode von WaD/BS fokussierte darauf, eine gemeinsame Gesprächsbasis zu entwickeln, gemeinsames Verständnis zu fördern, um diese in dann in kreative Energie umzusetzen, die es allen Beteiligten erlaubte, über mehrere Schritte Ideen zu entwickeln.

Das Äquivalent für den französischen Sprachraum wird Mitte September 2019 in Lausanne durchgeführt. Dabei wird – ebenfalls unter der Moderation von Nadja Schnetzler – die Präventionsarbeit mittels derselben Methoden wie im ThinkTank in der Deutschschweiz weiterentwickelt.

## 4.3 Schlussbericht und Weiterführung des Projekts

Der mit diesem Dokument vorliegende Schlussbericht enthält Erkenntnisse zu aktuellen urbanen Mobilitätsformen und Bedürfnissen in der Mobilitätsnutzung. Eng damit verknüpft zeigen sich auch neue Nutzungsformen von Kommunikationsmitteln, was sowohl für die Mobilität als auch für die Vermittlung von Inhalten relevant ist. Ebenfalls festgehalten werden die daraus entstehenden Anforderungen an die Präventionsarbeit im Allgemeinen sowie an die Präventionsveranstaltung von RCS im Speziellen sowie die im ThinkTank erarbeiteten Lösungsansätze. Zudem bietet das vorliegende Dokument die Grundlage für das Forschungsgesuch «Prevention Lab Teil 2 von 2», welches mit diesem Schlussbericht eingereicht wird.



## 5. Ergebnisse

### 5.1 Gap-Analyse

Für die gesamte Gap-Analyse siehe Anhang Kap. 9.1. Die Resultate der Gap-Analyse werden hier in den Worten der Autoren Cordin und Hackenfort (2019) wiedergegeben.

«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 Road Cross 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 einer gemeinsamen „User-Journey“, wobei sich Fachexperten und Vertretende der Zielgruppe in einem Arbeitssetting treffen (z. B. im Rahmen eines „Think Tanks“), 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 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)

## 5.2 ThinkTank

Für Protokoll des ThinkTanks in der Deutschschweiz siehe Anhang Kap. 9.2

Im ThinkTank wurden mit den in der untenstehenden Tabelle aufgeführten Fachexperten die Elemente auf der folgenden Seite aufgearbeitet:

Name	Anstellung	Profil
Aeschlimann, P.	LerNetz	Mediendidaktikerin
Barthel, J.	-	Schüler
Bühler, A.	-	Schüler
Cordin, Ch.	ZHAW Institut für Angewandte Psychologie	Wissenschaftlicher Mitarbeiter Psychologisches Institut, «Verkehrs, Sicherheits- & Umweltpsychologie»
Hägi, S.	Technische Berufsschule Zürich	Lehrperson
Heller, A.	RoadCross Schweiz	Fachexperte Prävention, Moderator
Koller, P.	RoadCross Schweiz	Projektleitung PreventionLab Teil 1 von 2
Lüthi, D.	Fonds für Verkehrssicherheit	Geschäftsführer FVS
Mettler, E.	-	Schülerin
Marijke, A.	-	Schülerin
Salathé, L.	Lindas Fahrschule	Fahrlehrerin
Schöni, M.	Kantonspolizei Solothurn	Verkehrsbildung
Skrabal, Ph.	Farner	Chief Creative Officer
Yalçinkaya, S.	RoadCross Schweiz	Fachexperte Prävention, Moderator
Zahnd, B.	AXA Stiftung für Prävention	Leiterin Unfallforschung & Prävention AXA Winterthur

Teilnehmende alphabetisch gelistet

Die mit Bullet Points gekennzeichneten fünf Elemente wurden aufgrund der Gap-Analyse im ThinkTank genauer behandelt. Nach jedem Stichwort folgt das kurze Fazit der teilnehmenden Experten. Für weitere Ausführungen siehe Anhang Kap. 9.2.

- **Mobilität in der Zukunft**

Die Teilnehmenden sehen die Mobilität in 10 Jahren ähnlich wie heute. Die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel, nahtloses Sharing, eine grössere Diversität von fahrzeugähnlichen Geräten sowie das Thema Ökologie werden jedoch wichtiger werden bzw. im Fokus stehen.

- **Mobilitätstypen**

Ohne sich auf Theorie zu beziehen, wurden verschiedene Mobilitätstypen ausgearbeitet. Ihre Relevanz für die Gegenwart sowie die Zukunft wurde nach einem Punktesystem bewertet. Unten aufgeführt 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
7	Subaru Impreza Fahrer/in vom Land	10	Person ohne Fahrausweis
6	Student/in mit Führerschein, ohne Auto	7	Status-Symbol Mobilist

- **Anforderungen an eine Präventionsveranstaltung**

Aufgrund der Expertise der Teilnehmenden wurden Gruppen gebildet, welche ihre Anforderungen an die Präventionsveranstaltung von RCS ausformulierten:

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

- **Aktivitäten der jugendlichen Lebenswelt bzw. mögliche Inhalte für Präventionsveranstaltung**

Zu folgenden und weiteren Stichworten finden sich im Anhang in Kap. 9.2 auch Ideen, inwiefern diese in die Präventionsveranstaltung integriert werden können.

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

Die gesammelten Erkenntnisse aus dem Vormittag wurden von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern zu einer User Journey zusammengefügt:

- **User Journey<sup>1</sup>**

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“.

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

Elemente VOR Veranstaltung	Elemente WÄHREND Veranstaltung	Elemente NACH Veranstaltung
Erwartungsabfrage	Kontinuierliche Anpassung des Inhalts in Bezug auf die Lebenswelt der Teilnehmenden (bspw. 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

Es werden ähnliche Resultate für den ThinkTank in der Romandie erwartet. Die Projektleiterin behält sich jedoch vor, für die Entwicklung des Produkts in der Romandie anderweitige Anpassungen vorzunehmen. Diese würden im Forschungsgesuch «PreventionLab Teil 2 von 2» explizit erwähnt.

## 6. Fazit/Ausblick

Die Literaturrecherche in der Gap-Analyse zeigt auf, dass bezüglich der aktuellen urbanen Mobilitätsformen und Bedürfnisse neben den gängigen Fortbewegungsmitteln (ÖV, Velo, Auto, FäG), Mobilitätsalternativen immer mehr Gewicht erhalten (Witzke, 2016; zitiert nach Cordin, Hackenfort, 2019, S. 12). Die Verkehrsprävention im Allgemeinen ist entsprechend gefordert. Zudem meinen Cordin und Hackenfort (2019): «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.» (S. 39). Bezüglich der Präventionsarbeit von RCS meinen Cordin und Hackenfort (2019), dass auf der inhaltlichen Ebene der Präventionsveranstaltung zum einen bezüglich der Sensibilisierung neuer Mobilitätsformen Optimierungspotenzial vorhanden ist. Zum anderen bezüglich der Vermittlungsmethodik bzw. Schwerpunktsetzung innerhalb der Veranstaltung (S. 39-40). Das wurde im ThinkTank entsprechend aufgegriffen. Ein ganzheitliches User Journey für die Teilnehmenden wurde skizziert. Die dabei gewünschten Eigenschaften und/oder zu berücksichtigende Elemente sind im Anhang in 9.2 detailliert aufgeführt. Sie dienen dem geplanten Projekt «PreventionLab Teil 2 von 2» als wertvolle Basis.

<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

Die Ziele des PreventionLab Teil 1 von 2 gemäss Kapitel 3 wurden vollumfänglich erreicht. Die verschiedenen Arbeitsschritte haben es sogar ermöglicht, zusätzliche Erkenntnisse und Inputs zu gewinnen, die im PreventionLab Teil 2 von 2 verwertet werden können.

Das Projektskizze für das «PreventionLab Teil 2 von 2» wird mit dem vorliegenden Schlussbericht über das «PreventionLab Teil 1 von 2» eingereicht und ersucht die AXA Stiftung für Prävention für die entsprechenden finanziellen Mittel, um einen Teil der erarbeiteten Massnahmen umsetzen zu können.

## 7. Projektabrechnung

### 7.1 Personalkosten RCS

Tätigkeit	Stunden	Ansatz	Betrag
Projektleitung	20	182.00	3'640.00
Projektmitarbeit	20	133.00	2'660.00
Eigenleistung RCS*	147	155.00	22'785.00
<b>Subtotal inkl. MwSt.</b>			<b>6'300.00</b>

\* nicht abrechenbare Zusatzstunden. Stand Ende Juni 2019

### 7.2 Leistungen Partner

Beschreibung	Anzahl	Betrag
Gap-Analyse	1	38'274.05
ThinkTank	1	14'850.00
Reserven**	1	6000.00
<b>Subtotal inkl. MwSt.</b>		<b>59'124.05</b>
<b>Total Aufwendungen inkl. MwSt.</b>		<b>65'424.05</b>
<b>bereits erhaltener Betrag</b>		<b>- 52'000.00</b>
<b>Restbetrag</b>		<b>13'424.05</b>

\*\* Überschuss ThinkTank. Mit Bettina Zahn, Projektbegleitung ASP, abgesprochen.

## 8. 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“.
- BFS Bundesamt für Statistik (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung: Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel: Bundesamt für Statistik (BFS).
- Cordin, Ch., Hackenfort M. (2019). Urbane Mobilität junger Erwachsener. Gap-Analyse zwischen der aktuellen Präventionsarbeit von RoadCross Schweiz und dem Wandel der urbanen Mobilität junger Erwachsenen. Zürich: Departement Angewandte Psychologie, Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- & Umweltpsychologie.
- 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.
- Holte, H., Baumann, E., Maurer, M., & Klimmt, C. (2015). Innovationsperspektiven für die Wissenschaft und Praxis der Verkehrssicherheitskommunikation. In Verkehrssicherheitskommunikation (pp. 331-340). Wiesbaden: Springer.
- See, C (2015): Peer-Ansätze zur Prävention von Rauschmittelkonsum im Strassenverkehr bei jungen Fahrerinnen und Fahrern. In: Klimmt et al, 2015, 309 ff. Wiesbaden: Springer
- Spicher, B., & Bernasconi, M. (2016). RoadCross-Audit 2016: Evaluation des RoadCross-Präventionsprojekts. Freiburg: Zentrum für Testentwicklung und Diagnostik, Q-Pro.
- 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.
- 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.

## 9. Anhang

### 9.1 Gap-Analyse

Zürcher Hochschule  
für Angewandte Wissenschaften



# Urbane Mobilität junger Erwachsener

## GAP-Analyse zwischen der aktuellen Präventionsarbeit von Road Cross Schweiz und dem Wandel der urbanen Mobilität junger Erwachsener

Im Auftrag von Road Cross Schweiz und der AXA Stiftung für Prävention

Forschungsbericht  
Departement Angewandte Psychologie  
Fachgruppe Verkehrs-, Sicherheits- & Umweltpsychologie

Christian Cordin, MSc.  
Markus Hackenfort, Prof. Dr.

Zürich, Juli 2019

Zürcher Fachhochschule [zhaw.ch/psychologie](http://zhaw.ch/psychologie)

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	3
2	Literaturanalyse «Urbane Mobilität junger Erwachsener» .....	4
2.1	Junge Erwachsene im Strassenverkehr, eine heterogene Gruppe .....	5
2.2	Bedeutsamkeit von Mobilität und Sicherheit für junge Erwachsene .....	12
2.3	Wandel der Mobilität junger Menschen .....	14
2.4	Mobilität der Zukunft .....	19
2.4.1	Einflussfaktoren auf die Mobilität in Zukunft .....	21
2.5	Strategien zur Erreichung junger Erwachsener .....	27
2.6	Präventionsmassnahmen in der Schweiz .....	29
2.7	Zusammenfassung .....	31
3	«Urbane Mobilität» in den Präventionsveranstaltungen von Road Cross Schweiz .....	32
3.1	Präventionsveranstaltungen von Road Cross Schweiz .....	32
3.2	Inhalte zu Mobilitätsbedürfnissen .....	32
3.3	Inhalte zu aktuellen Mobilitätsformen .....	33
3.4	Inhalte zur Veränderung der Mobilität .....	33
4	GAP-Analyse .....	34
4.1	Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener .....	34
4.2	Neue Mobilitätsformen .....	35
4.3	Einfluss des persönlichen Lebensstils .....	36
4.4	Adäquate Strategien zur Erreichung junger Erwachsener .....	37
5	Zusammenfassung .....	39
6	Literaturverzeichnis .....	42



# 1 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 steten Veränderungen einhergeht, ist die urbane Mobilität respektive das Mobilitätsverhalten im urbanen Raum. Im Bereich der Mobilität sind an verschiedenen Stellen Übergangsphasen 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, Rymann, & Perret, 2018).

Dass grundsätzliche Mobilitätsveränderungen auch bei jungen Erwachsenen stattfinden, konnte Road Cross Schweiz (RCS) 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 Road Cross 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 Road Cross Schweiz den verändernden Mobilitätsbedürfnissen und -nutzungsformen von jungen Erwachsenen 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 präventionsspezifische Inhalte zu jungen Erwachsenen, wie z.B. deren Erreichbarkeit oder jeweiliger Lebenswelt. In einem zweiten Teil werden die Präventionsveranstaltungen von Road Cross 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.

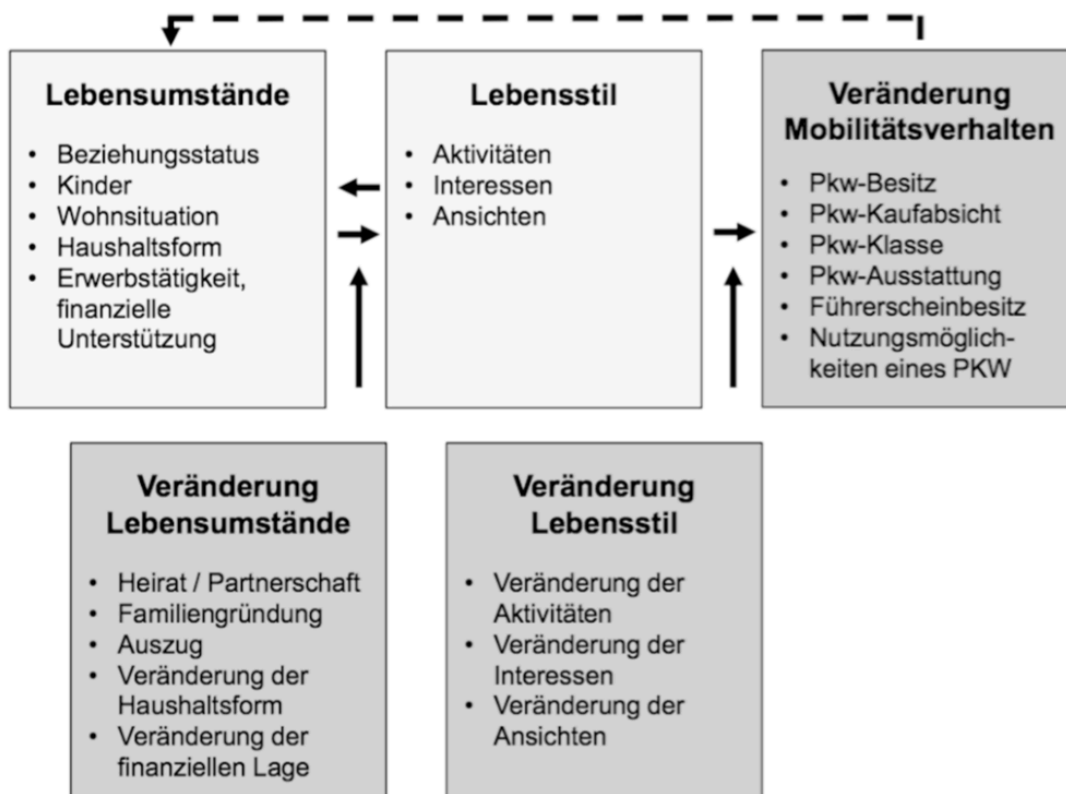
## 2 Literaturanalyse «Urbane Mobilität junger Erwachsener»

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 zu

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.

## **2.1 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 Auto fährt, 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 Querschnittvergleich 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).

Wesentliche Ausbildungsinhalte		
Wissen und Fähigkeiten	Risik erhöhende Faktoren	Selbsteinschätzung
<b>Ebene 4: Lebensziele und Fähigkeiten für das Leben (generell)</b>		
<b>Wissen/Kontrolle darüber, wie Lebensziele und persönliche Tendenzen Lenkerverhalten beeinflussen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lebensstil</li> <li>Gruppennormen</li> <li>Motive</li> <li>Selbstkontrolle</li> <li>Persönliche Werte</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Risikante Tendenzen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Akzeptanz von Risiko</li> <li>Selbstwertgefühl stärken</li> <li>Sensationslust</li> <li>sozialem Druck nachgeben</li> <li>Gebrauch von Alkohol und Drogen</li> <li>Werte und Haltungen gegenüber der Gesellschaft</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Selbsteinschätzung/Bewusstsein von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>persönlicher Fähigkeit zur Kontrolle von Impulsen</li> <li>riskanten Tendenzen</li> <li>der Sicherheit zuwiderlaufenden Motiven</li> <li>usw.</li> </ul>
<b>Ebene 3: Absichten und sozialer Kontext (bezogen auf Fahrt)</b>		
<b>Wissen und Fähigkeiten betreffend</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Notwendigkeit der Fahrt</li> <li>Zusammenhang zwischen Qualität einer Fahrt und</li> <li>Fahrzweck</li> <li>Routenplanung</li> <li>sozialem Druck im Auto</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Risiken verbunden mit</b> <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)</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Selbsteinschätzung/Bewusstsein von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>persönlicher Fähigkeit zur Planung</li> <li>typischen Fahrabsichten</li> <li>typischen riskanten Fahrmotiven</li> <li>usw.</li> </ul>
<b>Ebene 2: Beherrschen von Verkehrssituationen</b>		
<b>Wissen und Fähigkeiten betreffend</b> <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</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Risiko verursacht durch</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>falsche Erwartungen</li> <li>risik erhöhenden Fahrstil (z. B. aggressiv)</li> <li>ungenügende Geschwindigkeitsanpassung</li> <li>«schwache» Verkehrsteilnehmer</li> <li>Nichtbefolgen der Regeln/unvorhersehbares Verhalten</li> <li>Informationsüberflutung</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Selbsteinschätzung/Bewusstsein von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärken und Schwächen des eigenen Fahrkönnens in Verkehrssituationen</li> <li>persönlichem Fahrstil</li> <li>persönlichen Sicherheitsmargen</li> <li>Stärken und Schwächen in gefährlichen Situationen</li> <li>usw.</li> </ul>
<b>Ebene 1: Fahrzeugbedienung</b>		
<b>Wissen und Fähigkeiten betreffend</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kontrolle der Richtung und Position</li> <li>Pneuhaftung und Reibung</li> <li>Fahrzeugeigenschaften</li> <li>Physikalische Phänomene</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Risiko verbunden mit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>ungenügenden Automatismen/Fähigkeiten</li> <li>unzureichender Geschwindigkeitsanpassung</li> <li>schwierigen Bedingungen (geringe Reibung usw.)</li> <li>usw.</li> </ul>	<b>Bewusstsein von</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärken und Schwächen beim elementaren Fahrkönnen</li> <li>Stärken und Schwächen der Fähigkeiten in gefährlichen Situationen</li> <li>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 Road Cross 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

**Studenten 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 18-24 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 unterschieden werden kann, welche jeweils unterschiedliche Rahmenbedingungen bezüglich Mobilität umfassen. Der Lebensstil junger Menschen hängt im Wesentlichen mit ihrem Mobilitäts- und Sicherheitsverhalten zusammen.*

## **2.2 Bedeutsamkeit von Mobilität und Sicherheit für junge Erwachsene**

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 14-15 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). Verdeutlicht wird dies durch die Autoren beispielsweise anhand der Helmtragequote auf

dem Fahrrad, welche in der Altersklasse der jungen Erwachsenen (15-29 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 14-15 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).*

### **2.3 Wandel der Mobilität junger Menschen**

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 Führerscheinerwerbsquoten 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- 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 25-44-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-Skaets, Trottinette ohne Motor), wobei den Fussgängern der Vortritt gewährt werden muss (TCS, 2017). Hingegen sind für die Strasse Fahrräder sowie Motorfahrräder zugelassen. Zu letztgenannten werden auch Segways, E-Bikes, E-Stehroller, Mini E-Roller und E-Trottinette gezählt, welche im Alter zwischen 14-16 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).

**Tabelle 1:** Übersicht zu Trendgeräten

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

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 (worumter 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-Trottinett) 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.

#### **2.4.1 Einflussfaktoren auf die Mobilität in Zukunft**

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. Notbremsassistentz) 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 („hochautomatisiert“) 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 („limitiert 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).

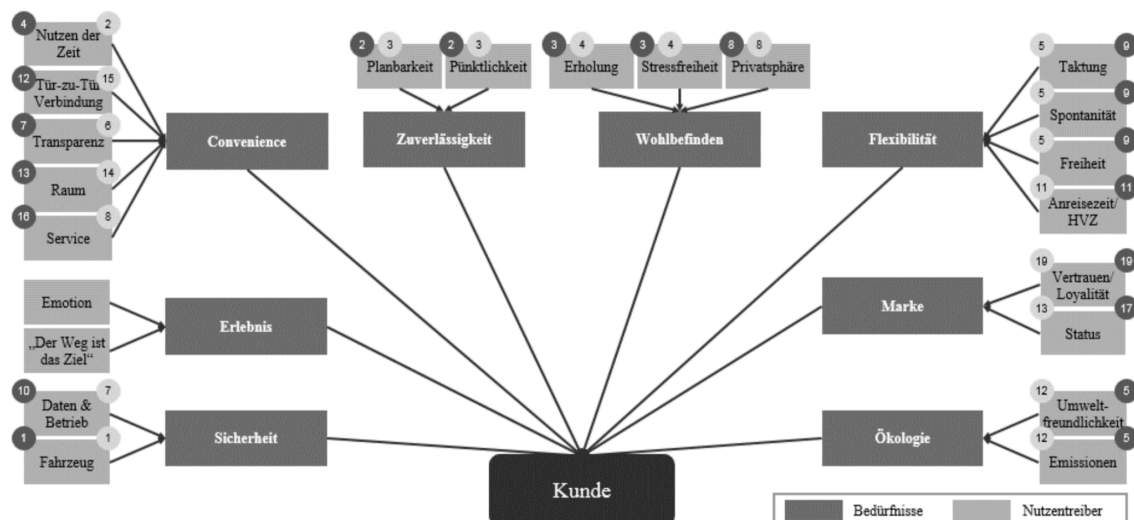
Eine Prognose zur Erreichung der höchsten Stufe der Automatisierung, das SAE-Level 5 („vollautomatisiert“), kann gemäss Beratungsstelle für Unfallverhütung derzeit nicht seriös abgeschätzt werden (Uhr, 2016). Es wird vermutet, dass die Stufen 4 und 5 nicht vor 2030 etabliert sein werden und es danach 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 in-

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 (dunkelgraue 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-Trottinett-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-Trottinett-Sharing) deuten die steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes und E-Trottinetts (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).

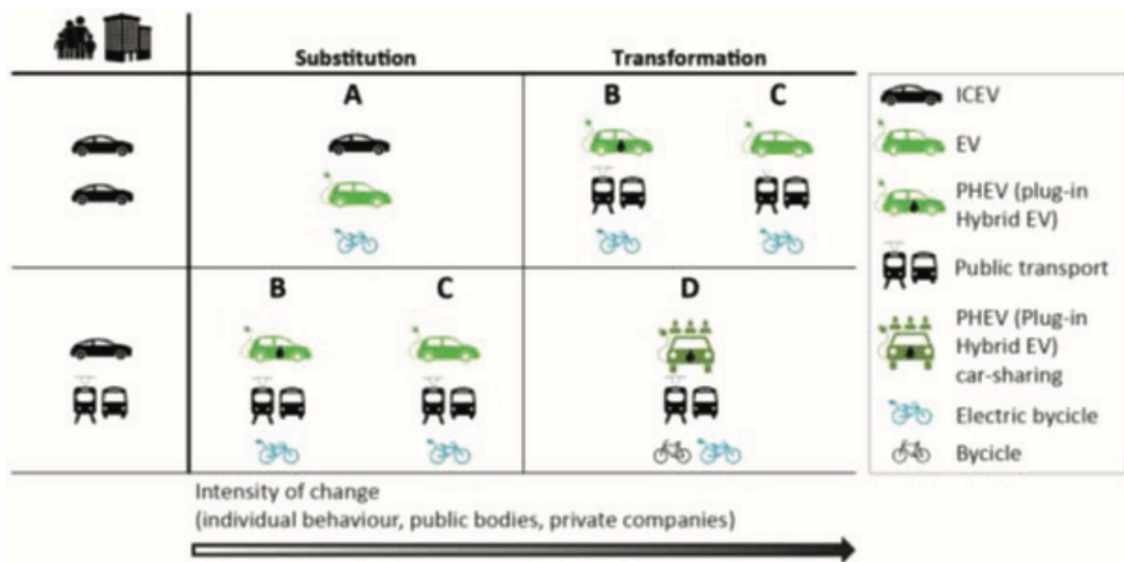


Abb. 4: Zukunftsszenarien nach Cellina et al. (2016, S. 2592).

*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 Bau- substanz 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. Wenn gleich sich am Vortrittsregime nichts änderte, zeigten sich teilweise deutlich sicherheitsförderliche Effekte. Je nach Örtlichkeit könnten solche Konzepte auch in Zukunft vermehrt zum Einsatz kommen.



## 2.5 Strategien zur Erreichung junger Erwachsener

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 Cliques 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 Cliques“; 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).

## 2.7 Zusammenfassung

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 Führerscheinbesitzzahlen 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, PW 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.*

## 3 «Urbane Mobilität» in den Präventionsveranstaltungen von Road Cross Schweiz

### 3.1 Präventionsveranstaltungen von Road Cross Schweiz

Die Präventionsveranstaltungen von Road Cross 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.

### 3.2 Inhalte zu Mobilitätsbedürfnissen

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.

### **3.3 Inhalte 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.

### **3.4 Inhalte 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.

## 4 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).

### 4.1 Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener

*Mobilitätsbedürfnisse junger Erwachsener werden berücksichtigt.*

Generelle Bedürfnisse werden in den Präventionsveranstaltungen von Road Cross 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.) auseinandergesetzt 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

#### 4.4 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 «Du hast es in der Hand» aufgebaut. Diese kurze und verständliche Botschaft wird immer wieder nach unterschiedlichen Themeninhalten als Quintessenz herausgearbeitet und repetiert.

**Einschätzung:** kein Handlungsbedarf

## 5 Zusammenfassung

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 Road Cross 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 einer gemeinsamen „User-Journey“, wobei sich Fachexperten und Vertretende der Zielgruppe in einem Arbeitsetting treffen (z. B. im Rahmen eines „Think Tanks“), 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 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. Unterschiedliche methodologische Zugänge, wie etwa „serious Games“ oder Wettbewerbe wären dabei denkbar.

## 6 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 2011/023 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., Wehrli, 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 34-jähriger 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.

Zürcher Hochschule  
für Angewandte Wissenschaften

## **Angewandte Psychologie**

Pfingstweidstrasse 96  
Postfach 707  
CH-8037 Zürich

Telefon +41 58 934 83 10  
Fax +41 58 935 83 10

E-Mail [info.psychologie@zhaw.ch](mailto:info.psychologie@zhaw.ch)  
Web [zhaw.ch/psychologie](http://zhaw.ch/psychologie)

## 9.2 Protokoll ThinkTank



# Workshop RoadCross Schweiz

## Zusammenfassung

Nadja Schnetzler, 30.3.2019

Mobilität in der Zukunft .....	1
Mobilitätstypen.....	3
Anforderungen an eine Präventionsveranstaltung .....	14
Aktivitäten die Jugendliche gerne haben / Mögliche Inhalte Veranstaltung.....	19
Anforderung an die Moderation.....	20
User Journey .....	22
Möglicher anderer Slogan als «Your Choice» .....	25
4 Präventionspackages von vier unterschiedlichen Gruppen .....	26

# Mobilität in der Zukunft

Die Teilnehmenden sehen die Mobilität in 10 Jahren noch recht ähnlich wie heute. Die Bedeutung des ÖV, des Themas Ökologie, nahtloses Sharing und eine grössere Diversität von fahrzeugähnlichen Geräten werden aber wichtiger werden.





# Mobilitätstypen

In jeder Gruppe gibt es Untergruppen, und die unterschiedlichen Mobilitätstypen entwickeln sich weiter und werden sich in einigen Jahren wieder anders präsentieren.

Die folgenden Typologien wurden im Workshop spontan entwickelt und geben mögliche Richtungen vor, wie die Präventionsveranstaltungen sich auf unterschiedliche Bedürfnisse ausrichten könnten.

Mobilitätstyp	Details	Wie wichtig heute	Wie wichtig in 6 Jahren?	ausgestorben in 6 Jahren?
Pendler*in	siehe Foto unten	11	10	
Digitale Nomad*innen	siehe Foto unten	2	13	
Typ ohne Fahrausweis	siehe Foto unten	2	10	1
Öko	siehe Foto unten	2	5	
Subaru Impreza Fahrer vom Land	siehe Foto unten	7	1	
Status-Symbol Mobilist	siehe Foto unten	12	7	2
Oldtimer Fan	siehe Foto unten	5	1	2
Motorradfahrer*in ohne PW Führerschein	siehe Foto unten	5	1	1
E-Freak	siehe Foto unten	3	5	
Student*in mit Führerschein aber ohne Auto	siehe Foto unten	6	5	



Mobilitätstyp

ÖKO

Eigenschaften

- Fährt bei Hagel & Schnee trotzdem mit dem Velo zur Arbeit
- zuweilen "militant" gegen alles mit Motor
- Möchte alle Anderen überzeugen
- Urlaub zu Hause oder maximal mit dem Zug
- Hintertreibt auch e-Mobilität und verzichtet auf e-Bike etc.
- rettet die Welt
- Fliegt nicht
- Mitfahrer/in
- "MITLAUFER"

heute



in 6 Jahren



## Mobilitätstyp

# Subaru-Impreza Fahrer vom Land

## Eigenschaften

- Auto ist wichtig, Statussymbol
- ÖV ist zu mühsam, weit weg
- Sport ist nicht wichtig
- Umwelt ist nicht sein Thema (sollen sich die "Ökos" darum kümmern)
- 4x4 weil er 2x im Jahr Skifahren / in die Berge will
- Auto wird für 8 Fr / Sa Abend / Nacht benötigt
- nimmt seine Freunde mit dem Auto mit in den Club
- Fahrt mit dem Auto zur Arbeit
- Wäscht sein Auto jeden Samstag
- Auto wird optisch getoned
- keine Kratzer erlaubt
- Praktisch für Landwirte / Nutzfahrzeug
- Einzige Möglichkeit zum Teilnahme „soziales Leben“  
↳ Bergbauer

- kein ÖV überfordert

heute



in 6 Jahren



Mobilitätstyp

Pendler OV  
Anto

Eigenschaften

- „schnell“ von A nach B
- tägl. gleiche Strecke
  - Regt sich auf wegen Stau und dem vielen Anker auf der Strasse, fährt trotzdem jeden Tag
- ~~• arbeitet~~
- die Strasse gehört dem Pendler...
- Arbeitet gerne während Fahrt
- fühlt sich / routiniert ist
- GA

heute



in 6 Jahren



## Mobilitätstyp

# Digitaler Nomade

## Eigenschaften

- Immer im Zug oder Starbucks am Laptop
- MULTITASKER
- VERNETZT
- BESITZT KEIN EIGENES FAHRZEUG
  - Mag am liebsten alles in einer App kauf/buchbar

heute



in 6 Jahren





Mobilitätstyp **Prestige-Status-Mobilist**  
~~Betrain mit~~

Eigenschaften **- Auto vor Freundin**

- Er will sein eigenes Fahrzeug weil es ihm für seine Identität wichtig ist.
- beeindruckt gerne im Straßenverkehr, fällt auf
- Automarke ist wichtig  
(oder auch Velomarke)
- Gerne laut und/oder teuer
- Führt auch Mal ohne Ziel + Zweck
- hält sich für guten Autofahrer

heute



in 6 Jahren



**Mobilitätstyp**

Oldtimer Fan



**Eigenschaften**

- genießt das Fahren
- ältere Generation
- Erlebnis vor Sicherheit
- Um die Umwelt können sich die anderen kümmern
- Alles bewahren
  - Erhalten statt wegwerfen!
  - Der Weg ist das Ziel
  - keine Draufgänger
  - nichts bringt ins aus der Ruhe

Kulturgut!

**heute**



**in 6 Jahren**



**Mobilitätstyp**

Motorradfahrer  
ohne Pw-Führerschein

**Eigenschaften**

- freiheitsliebend

- Mobilität ist ein Lebensgefühl

- Gerne schnell

- gibt es noch nicht

- Landstrasse am Sonntag

- 'bastelt' an seiner Maschine rum +

- macht Pässefahrten & filmt sie  
mit GoPro + teilt

heute



in 6 Jahren





## Mobilitätstyp

E-FREAK

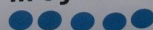
## Eigenschaften

- Technik-affin → Zukunft
- Weiss im Detail bescheid
- nutzt die neuesten Mobilitäts-  
mittel (z.B. Hoverboard etc.)
- Immer die neuesten Trends → alles "wegwerfen"?
- ist im Tesla-Club & geht auch ~~mit~~ auf  
organisierte Touren durch Europa/CH
- eher wahllos

heute



in 6 Jahren





### Mobilitätstyp

Student mit Führerschein,  
aber ohne Auto

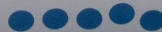
### Eigenschaften

- Car sharing
- Eltern Auto ausleihen
- wenn Eltern das Auto brauchen  
mit ÖV oder Velo unterwegs
- wenig Erfahrung im Straßenverkehr  
als Autofahrer
- Ängstlicher Autofahrer

heute



in 6 Jahren



**Mobilitätstyp**

Typ ohne Fahrausweis

"Ich mach ihn dann mal"

**Eigenschaften**

- GA
- lässt sich auch mal chauffieren (UBER)
- kein Auto, dafür ein E-Bike
- Mitfahrer/-in
- Wohnt in der Stadt
- Hat nur eine Perspektive
- Hat kein Geld oder Zeit, einen Führerschein zu machen

heute



in 6 Jahren



# Anforderungen an eine Präventions- veranstaltung

Die unterschiedlichen Personengruppen (Roadcross, Jugendliche, Lehrpersonen, Präventionsexperten, Kommunikationsleute) überlegten sich unterschiedliche Forderungen an die Präventionsveranstaltung in Form eines Plakats.

Danach diskutierten wir die Ergebnisse und kamen auf folgende wichtige Elemente:

- Die Jugendlichen möchten da abgeholt werden, wo sie sind. Im Moment ist das Thema ökologische Mobilität / Klimaschutz ein grosses Thema. Wie kann die Veranstaltung darauf eingehen?
- Die Lehrpersonen legen Wert auf gegenseitigen Respekt, Respekt vor den anwesenden Personen, Respekt vor dem Verkehr (auch nach der Prüfung)
- Die Kommunikationsleute finden es besonders wichtig, dass die Veranstaltung alle Sinne anspricht.
- Die Roadcross Leute weisen darauf hin, wie wichtig es ist, dass die Veranstaltung nicht belehrend ist.
- Die Präventionsleute erinnern nochmal daran, dass man unbedingt langfristig dranbleiben muss, um am Verhalten etwas zu ändern.

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

















# Aktivitäten die Jugendliche gerne haben / Mögliche Inhalte Veranstaltung

Die Teilnehmenden überlegten sich, welche Aktivitäten Jugendliche besonders ansprechen und interessieren, und wie man diese in die Veranstaltung einbauen könnte. Viele dieser Elemente wurden in die finalen Vorschläge der Gruppen aufgenommen.

Adrenalin	Mach den Adrenalin Check und finde heraus, wann Adrenalin sinnvoll ist und wann nicht, und welche Rolle er 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, Tiktok etc.)	Präventionssong, Hashtags etc. (Achtung, Anbiederung 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 Raum geben in der Veranstaltung
Träume erfüllen	über Träume reden / aufzeigen wie Unfälle Träume verhindern etc.



# Anforderung an die Moderation

Die Moderation der Veranstaltung spielt eine integrale Rolle für das Gelingen und die Nachhaltigkeit der Botschaften. Die Anforderungen zeigen die Bedeutung der Lebenswelten der Zielgruppe sowie die Wichtigkeit von interaktiven Methoden auf.

**\*\*\*\*\*die Lebenswelt der Teilnehmer erfüllen / Nähe / Interesse (aber nicht berufsjugendlich)**

**\*\*\*humorvoll (aber nicht peinlich) / hat Spass an dem was sie macht**

**\*\*\*kennt Methoden, die Jugendlichen gefallen / vielseitige Methoden**

**\*\*authentisch und mit eigenen Fehlern**

**\*\*flexibel**

**\*\*Junge Ausstrahlung / älter als die Jugendlichen aber nicht "zu" alt**

**\*\*kann spannend erzählen, Inhalte interessant vermitteln**

**\*\*kompetent im Thema**

**\*\*moderierend**

**\*\*offen**

**\*\*positive Einstellung**

**\*\*wertschätzend, aufbauend, unterstützend**

emphatisch

erfahren

glaubwürdig

hat natürliche Autorität / bekommt Respekt

interaktiv

kann begeistern

kann Gruppendynamik wahrnehmen

kann mit schwierigen Situationen umgehen

muss Jugendliche gernhaben

nicht dozierend

nicht missionierend

offen für andere Meinungen

persönlicher Zugang zum Thema

spontan

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- muss Jugendliche gerne haben
- humorvoll, aber nicht feinklich
- authentisch mit eigenen Fehlern  
↳ sich selbst sein
- flexibel, offen, moderierend  
(TN Themen zuhören, fühlen, erleben lassen)
- weitschätzend, aufbauend, unterstützend
- die Lebensumwelt der TN erfahren

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- offene Persönlichkeit z.B. gegenüber anderen Meinungen, Empathie
- humorvoll & positive Einstellung
- methodischer-didaktischer Know-how bzgl. Gruppenführung
- persönlicher Zugang zum Thema / Identifikation & Hintergrund / Motivation
- Fachkompetenz "Verkehrsprävention"
- Belastbarkeit → kann schwierige Situation "handeln"
- Interesse für die Lebenswelt der jungen Erwachsenen

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- Älter aber nicht zu alt!
- Eigene Geschichte bezüglich Thema
- Humorvoll, authentisch, Facettenreich, Selbstständig
- Fachwissen

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- vielseitige Unterrichtsmethoden
- Impro- und Kommunikationsfähig
- Autoritäre Persönlichkeit die Respektvoll mit den Schülern umgeht
- Spass am Job, motiviert
- Offen für Neues / andere Meinungen
- Junge Ausstrahlung
- Informiert über die Jugend, aber nicht stereotypisch
- kann begeistern und spannend erzählen

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- Begeistert für Prävention, überzeugt vom Nutzen
- gut mit jungen interagieren können
- Inhalt spannend überbringen können
- glaubwürdig, aber nicht missionierend
- eine Atmosphäre des Vertrauens schaffen

Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- Sensorium für's Publikum
- Gruppendynamik wahrnehmen
- Fachkompetenz ≠ Antizipation
- authentisch
- flexibel / spontan

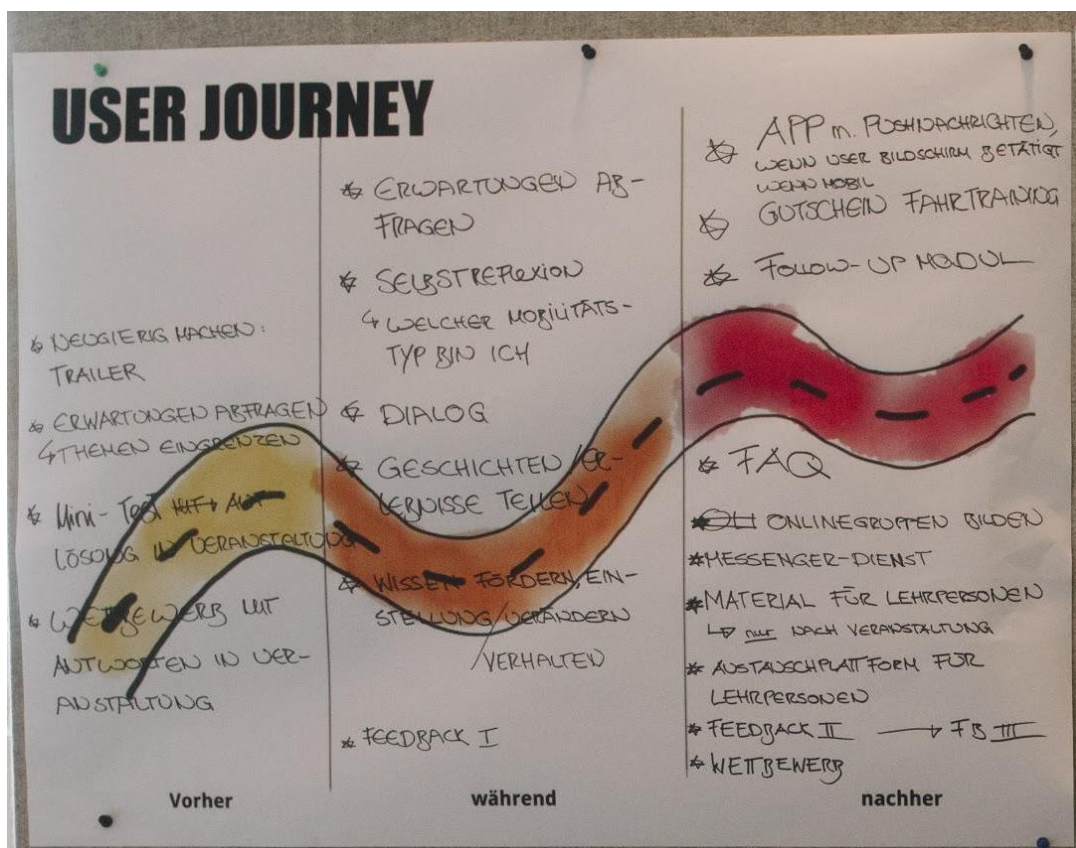
Schreibt einen Stellenbeschrieb für die Moderation der Präventionsveranstaltung. Was ist die tollste Person, die ihr euch vorstellen könnt?

- HUMORVOLL
- KOMPETENT
- VERSTÄNDNISVOLL
- INTERAKTIV / DIALOG
- ERFAHREN

# User Journey

Es ist klar, dass die Nachhaltigkeit der Veranstaltung nicht nur vom Event und den darin vermittelten Inhalten abhängt, sondern auch davon, was vor und nach der Veranstaltung passiert.

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





# USER JOURNEY

- Kampagne über die ALLE reden.
- Im Chat Diskussion zu Prävent. anregen
- Instagram / Youtube
- Pitch für Veranstaltung vom Jungen für Junge
- Video-Wettbewerb mit attrakt. Gewinn

- Teilbare Filebuisse / Inhalte / schaffen (user generated)
- Besondere Orte wählen. z.B. Antiquate Zürich oder eine Bushaltestelle durch die Stadt...
- Perspektivenwechsel (Auto-Velo u.ä.) per VR / AR / Simulation

Zeitlich und örtlich versetzte Veranstaltungen → nachher die ganze CH virtuell & / oder real zusammen bringen.

- Bewegung auslösen
- Sicherheit zum Trennen machen
- «Gemeinsamkeit»: Event / Festival organisieren

Vorher

während

nachher

# USER JOURNEY - Ablauf Unfall

- Wettbewerb / Ehrgüte wecken
- Aufsatz / Filme Schüler
- Werbung / Neugier wecken
- Insta / etc.
- Themen im ABB (Leasing, Versicherung) Drohen; Sucht = Reaction
- Placate
- Messung I

- "Crash-Test"
- Aufsatz / Filme aufnehmen
- Alkohol-Brille
- VR-Brille
- Wahrnehmung + Realität aufzeigen
- Rade Beispiele emotionale Bindung
- Erleben (Gefühl, etc.)
- nicht belehrend / keine Angstmacherei
- nicht RoadCross zur Schule, sondern Schule zu RoadCross.
- LD Parcours

- Auflösung Wettbewerbs
- Prüfung / Aufsatz
- Mini-Refresher
- Messung II

Vorher

während

nachher

# USER JOURNEY

Berührungspunkt mit dem Thema

- Etwas mitnehmen
- 5 min. Auftrag
- Erwartungcheck

Lehrperson ist nicht Teil der 'Leitung'

räus aus dem Klassenzimmer

lernen an Situationen

→ Black Story - Ansatz

Wettbewerb zwischen Klassen für ca. 1 Woche mit Preis

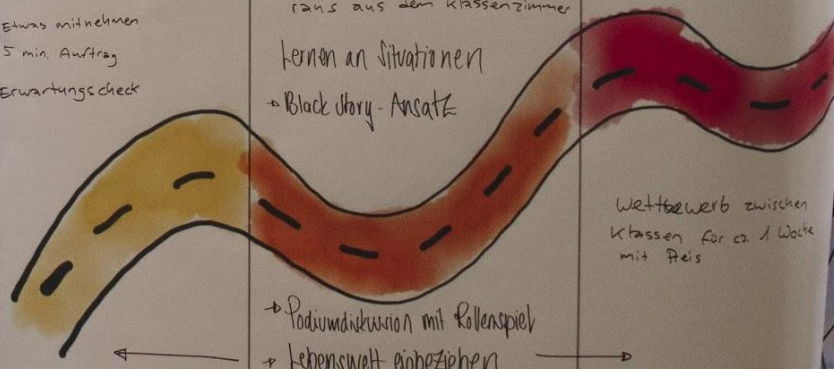
→ Podiumdiskussion mit Rollenspiel

→ Lebenswelt einbeziehen

Vorher

während

nachher





## 4 konkrete Ideen für ein Präventionspackage

In Gruppen entwickelten die Teilnehmer\*innen jeweils unter der Leitung einer jungen Person ein Präventionspaket.

Diese unterscheiden sich, haben aber wiederum innerhalb der Vorschläge immer wieder ähnliche Elemente (siehe Bilder unten).

Einige Gruppen fanden, dass eine Veranstaltung von drei Stunden zu lange wäre, während andere fanden, dass man bei drei Stunden ein viel interaktiveres Programm gestalten kann als in einer Stunde. 1.5 Stunden scheint ein guter Kompromiss zu sein.

Je stärker die Veranstaltung sich vom Schulalltag unterscheidet, desto interessanter. Die Lehrperson spielt in der Vorbereitung und in der nachträglichen Motivation eine grosse Rolle, stört aber am Anlass eher. Das Verlassen des normalen Kontexts (Schulzimmer) und das Aufsuchen von Schauplätzen an denen «es passiert» wären aus Sicht der Jugendlichen sehr wünschenswert.

Bei allen Gruppen sind Social Media und Momente, die man teilen kann, wichtig, ebenso interaktive Momente in der Vorbereitung und vor allem auch während der Veranstaltung. Zum Beispiel ein Quiz, um das eigene Wissen zu testen.

Es gibt einige sehr kreative und spannende Ideen, zum Beispiel der aus der Gleitschirm-Community entlehnte «Start-Check», die Idee eines überregionalen Events zu dem man hinreisen kann und mit anderen Klassen interagieren kann und wo auch medial anziehende Sachen möglich werden wie zB. das Teilen eines Bildes aus einem Ferrari, in den man sich für diesen Zweck setzen darf. Hier wären auch Special Guests möglich, zum Beispiel eine prominente Person, die bei einem Unfall schwer verletzt wurde.



# Unser Präventions-Package für Jugendliche & Junge Erwachsene

<p><b>vorher</b></p>	<p>Lehrer bedienen sich auf der Homepage von Roadcross mit einem von vielen, thematisiert, unterschiedlichen Videos + Arbeitsblätter dazu. =&gt; Diskussion (z.B. wodurch der Unfall hätte den Unfall wie verhindern können?) Optional: Wettbewerb                  =&gt; Input an den Moderator                  ↳ Welche Folgen erleben die Beteiligten?                  Themen beinhalten Autofahren, Mitfahren, Motorrad- und Velofahren, Fußgänger, (e-)Fahrg. etc.</p>	<p>was passiert? Auf welchen Kanälen? Wie?</p>
<p><b>während</b></p>	<p>♥ Variante 1: Präventionswoche mit Partnern aus anderen Bereichen (z.B. Heise Zürich)                  Variante 2: durch Moderator (Koad Cross)                  • Präsentation: Videos müssten aufgelöst werden.                  • Beispiele die überarbeiten.                  • Bezug zur Region herstellen.                  • Alternative Verhaltensweisen / Strategien aufzeigen für alle Beteiligten.                  • Wissensvermittlung bei neuen Themen z.B. e-Fahrg.                  • Erfahrungen: z.B. Bremsweg mit Hoverboard, Solowheel, e-Bike etc. ♥♥♥♥</p>	<p>Wo findet die Veranstaltung statt? Was sind die Inhalte und Elemente der Veranstaltung? Was machen die Leute zusammen? Was lernen sie? Was nehmen sie mit (inhalt / Objekt)</p>
<p><b>nachher</b></p>	<p>♥ Lehrer bedienen sich auf der Homepage von Roadcross für themenspezifisches Vertiefungsmaterial.                  Mit Plakaten die Awareness weiter hoch halten. z.B. in der Mensa. ♥♥♥♥♥♥♥♥</p>	<p>Wie bleibt man informiert? Auf welchem Kanal? Wie kann man weiter mitmachen?</p>

<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung nur eine Stunde geht?</p> <p>Weniger Themen / Module</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 2 Stunden geht?</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 3 Stunden geht?</p>
---	--	--



# Unser Präventions-Package für Jugendliche & Junge Erwachsene

<p>vorher</p>	<p>#your choice Instareite</p> <p>Are you safe? → <small>(offen formuliert)</small></p> <p>⇒ Du meldest dich als Klasse an?</p> <p>Regio-Event</p>	<p>...assiert? Auf welchen Kanälen? Wie?</p>	
<p>während</p>	<p>VR → Stationen</p> <p>Road-Show</p> <p>Mr. XY <sup>1 2 3</sup></p> <p>Ferrari bild #yourchoice</p> <p>Start check entwickeln <sup>1. Handy in Kopfbogen 2. Uppländisch</sup></p> <p>Handstand Methode</p>	<p>Wo findet die Veranstaltung statt? Was sind die Inhalte und Elemente der Veranstaltung? Was machen die Leute zusammen? Was lernen sie? Was nehmen sie mit (inhalt / Objekt)</p>	
<p>nachher</p>	<p>@your choice folgen</p> <p>Instagram Post #</p> <p>regelmäßige Posts, die Thema in Erinnerung</p> <p>♥</p>	<p>Wie bleibt man informiert? Auf welchem Kanal? Wie kann man weiter mitmachen?</p>	
<p>Was ist anders wenn ...</p>	<p>... für eine Stunde geht?</p> <p>nur online Konzept</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 2 Stunden geht?</p> <p>✓</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 3 Stunden geht?</p> <p>Unfallbericht durch Betroffene</p>



<h1>Präventions-Package für Jugendliche &amp; Junge Erwachsene</h1>		
<p>vorher</p>	<p>Sticker / Badges mit Website drauf verteilen → QR Code zu Umfrage "Welche Unterthemen wollt ihr besprechen?"</p>	<p>was passiert? Auf welchen Kanälen? Wie?</p>
<p>während</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anderer Ort als Klassenzimmer (aus der Comfortzone) + an Schrauplatze (Kreisel, Kreuzung, Bahnhof, etc.)</li> <li>- Abwechselnd Vortrag/Informationen zum Thema, und Posten (Interaktiv)</li> <li>- 'Special Guests' (Bekante Fahrradfahrer, Leute mit langer Berufserfahrung im Verkehr, etc.)</li> <li>- Themen gemäss Statistik und was das für uns bedeutet</li> <li>- Co-Existenz Perspektivenwechsel (Rollenspiel)</li> <li>- Gefahrenerkennung an Bildern "Was ist passiert? Was wird passieren?"</li> <li>- Unterthemen die von der Klasse vorher bestimmt wurden anzusehen (z.B. Ökologie)</li> </ul>	<p>Wo findet die Veranstaltung statt? Was sind die Inhalte und Elemente der Veranstaltung? Was machen die Leute zusammen? Was lernen sie? Was nehmen sie mit (inhalt / Objekt)</p>
<p>nachher</p>	<p>Wettbewerb unter allen teilnehmenden Schulen, unter der Verantwortung der Lehrpersonen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewinnerklasse gewinnt einen Erlebnisausflug (?)</li> <li>- Trostpreise wie z.B. Schlüsselanhänger</li> </ul>	<p>Wie bleibt man informiert? Auf welchem Kanal? Wie kann man weiter mitmachen?</p>
<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung nur eine Stunde geht?</p> <p>Unterthemen weglassen, Kein Ausflug 1 interaktiver Posten</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 2 Stunden geht?</p> <p>2-3 Posten damit man sich zueinander bewegt, aber noch genug Zeit bleibt ca. 2 Unterthemen</p>	<p>Was ist anders wenn die Veranstaltung 3 Stunden geht?</p> <p>City-Tour ca. 4 Unterthemen</p>

September 2019  
RoadCross Schweiz  
Patrizia Koller