

# **Anhang 5 zu:**

**Franz Lambrecht**

**Entwicklung eines Verkehrssicherheitsprogramms für  
Radfahrende zwischen 11 und 14 Jahren  
mit dem Fokus auf metakognitiven Fähigkeiten**

Die vorliegende Arbeit wurde vom Fachbereich Bauingenieur- und Umweltingenieurwesen an der Universität Kassel als Dissertation zur Erlangung des akademischen Grades eines Doktors der Ingenieurwissenschaften (Dr.-Ing.) angenommen.

Erster Gutachter: Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer, Universität Kassel  
Zweiter Gutachter: Prof. Dr. phil. habil. Bernhard Schlag, TU Dresden

Tag der mündlichen Prüfung

23. September 2021



Diese Veröffentlichung – ausgenommen Zitate und anderweitig gekennzeichnete Teile – ist unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International (CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>) lizenziert.

Zugl.: Kassel, Univ., Diss. 2021

ISBN: 978-3-7376-1049-0

DOI: <https://doi.org/10.17170/kobra-202209276901>

Schriftenreihe Verkehr

Heft 34 – Oktober 2022

Herausgeber:

Institut für Verkehrswesen

Universität Kassel

34109 Kassel

© 2022, kassel university press, Kassel

<https://kup.uni-kassel.de>

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

### Anhang 5: Übersichtstabellen zu den Ergebnissen der Erhebungen

Die Übersichtstabellen zeigen in kompakter Form die Ergebnisse der Vorher-Erhebungen, der Nachher-Erhebungen sowie der Wirkungen des Verkehrssicherheitsprogramms. Diese sind in den Zeilen aufgeteilt nach den unterschiedlichen Konflikt- und Fehlerarten bzw. -typen, so wie sie im Erhebungsbogen (s. Anhang 1) aufgeführt sind. In den Spalten werden die Beobachtungsorte unterschieden, sowie Summen für alle, nur Wilhelmshausen sowie nur Elisabeth-Selbert-Schule geführt. Die Matrixzellen der Vorher- und Nachher-Erhebung sind dabei nach folgendem Schema eingeteilt:

	kein Fehler	Fehler
männlich	228	61
weiblich	153	36
Fehlerrate	20,3%	
Effektstärke Phi	0,14	
Fisher-Test / Odds Ratio	0,642	1,14

Den oberen Teil bildet eine Kreuztabelle, bei der die von einer Person erfasste Verkehrssituation nach Fehler (Konflikte) und kein Fehler (kein Konflikt) bzw. Geschlecht unterschieden wird. Die Fehlerrate gibt (in Prozent) an, wie viele der Personen einen Fehler begangen haben. In der untersten Zeile wird das Signifikanzniveau des Fisher-Tests bzgl. Zusammenhang zwischen den Geschlechtern angegeben, daneben das Odds Ratio. Das Phi gibt die Stärke des Effektes bei signifikanten Unterschieden an.

Bei den Wirkungen wurde folgende Einteilung vorgenommen:

	kein Fehler	Fehler
Kontrollgruppe	372	95
Probandengruppe	9	2
Fehlerrate	20,3%	
Glass $\Delta$	0,40	
t-Test / Odds Ratio	0,861	1,15

Hier ist in der Kreuztabelle das Geschlecht durch die Teilnehmergruppe (Probandengruppe / Kontrollgruppe) ersetzt. Da bei dieser Auswertung ein t-Test verwendet wurde, ist entsprechend das Signifikanzniveau des t-Tests angegeben. Die Effektstärke wird über das Glass  $\Delta$  angezeigt. Fehlerrate und Odds Ratio sind genauso angegeben wie bei den Vorher- und Nachher-Erhebungen.

Die Inhalte der Tabellen stammen aus den entsprechenden Auswertungen in SPSS. Diese liegen aufgrund ihres Umfangs ausschließlich digital vor.



Vorher-Erhebung	Übersicht	1		2		4		5		6		7		8		9		10		11		12		15		13		14,19		16		17,18		Alle (nach Schule)					
		Bayernstr./Kunoldstr.		Hasselweg/Bayernstr.		FGÜ Walter-Schücking		Kunoldstr. (Elterntaxi)		LSA Williallee		Schuleinfahrt ZB		Kasseler Str. (Hauptstr.)		FGÜ An der Bahn		Nur Wilhelmshaus		Nur Zierenberg		Alle																	
		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
Pkw / Lkw	männlich	218	11	251	2	286	49	229	0	266	0	64	3	101	0	119	4	1258	62	284	7	1542	69	Pkw / Lkw	männlich	Kassel	Zierenberg	Alle	2667	3									
	weiblich	235	6	203	0	333	51	209	3	304	1	41	0	30	0	63	2	1289	61	133	2	1422	63		weiblich						427	0							
	Konflikttrate	3,6%		0,4%		13,9%		0,7%		0,2%		2,8%		0,0%		3,2%		4,6%		2,1%		4,3%			Fehlerrate						0,1%								
	Effektstärke Phi																														Effektstärke Phi								
Fußgänger	Fisher-Test / Odds Ratio	0,22	1,98	0,505		0,666	1,12	0,11		1		0,287				1	1,06	0,854	1,04	0,725	1,64	1	1,01	Fußgänger	männlich	Rel. Risiko / Odds Ratio	1,88	0,634	0,83										
	männlich	228	1	253	0	334	1	221	8	261	5	67	0	100	1	120	3	1305	15	287	4	1592	19		weiblich					1465	21								
	weiblich	237	4	203	0	378	6	207	5	301	4	41	0	30	0	64	1	1330	20	135	1	1465	21		Fehlerrate														
	Konflikttrate	1,1%		0,0%		1,0%		2,9%		1,6%		0,0%		0,8%		2,1%		1,3%		1,2%		1,3%			Effektstärke Phi														
Straßenbahn / Bus	Fisher-Test / Odds Ratio	0,373	0,26			0,129	0,19	0,579	1,50	0,74	1,44			1		1	1,60	0,498	0,76	1	1,88	0,634	0,83	Straßenbahn / Bus	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	1										
	männlich	229	0	253	0	334	1	229	0	266	0	67	0	101	0	123	0	1319	1	291	0	1610	1		weiblich					1486	0								
	weiblich	241	0	203	0	384	0	212	0	305	0	41	0	30	0	65	0	1350	0	136	0	1486	0		Fehlerrate														
	Konflikttrate	0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Effektstärke Phi														
Fahrrad	Fisher-Test / Odds Ratio					0,466												0,494				1		Fahrrad	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	0,74										
	männlich	228	1	252	1	335	0	228	1	266	0	67	0	101	0	122	1	1317	3	290	1	1607	4		weiblich					1480	5								
	weiblich	237	4	202	1	384	0	211	1	305	0	41	0	30	0	65	0	1344	5	136	0	1480	5		Fehlerrate														
	Konflikttrate	1,1%		0,4%		0,0%		0,5%		0,0%		0,0%		0,0%		0,5%		0,3%		0,2%		0,3%			Effektstärke Phi														
sonst. Zweirad	Fisher-Test / Odds Ratio	0,373	0,26	1	0,80			1	0,93						1			0,507	0,61	1		0,535	0,74	sonst. Zweirad	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	0,48										
	männlich	229	0	253	0	335	0	229	0	266	0	67	0	101	0	123	0	1318	0	291	0	1609	0		weiblich					1485	1								
	weiblich	240	1	203	0	384	0	212	0	305	0	41	0	30	0	65	0	1349	1	136	0	1485	1		Fehlerrate														
	Konflikttrate	0,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Effektstärke Phi														
Vorfahrt nicht beachtet	Fisher-Test / Odds Ratio	1	0															1				0,48		Vorfahrt nicht beachtet	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	0,84										
	männlich	219	10	251	2	270	65	229	0	264	2	65	2	101	0	118	5	1241	79	284	7	1525	86		weiblich					1393	93								
	weiblich	230	11	200	3	313	71	210	2	302	3	41	0	30	0	62	3	1260	90	133	3	1393	93		Fehlerrate														
	Konflikttrate	4,5%		1,1%		18,9%		0,5%		0,9%		1,9%		0,0%		4,3%		6,3%		2,3%		5,8%			Effektstärke Phi														
Kurve schneiden	Fisher-Test / Odds Ratio	1	0,95	0,66	0,53	0,775	1,06	0,231		1	0,76	0,525			1	0,88	0,476	0,89	1	1,09	0,281	0,84	Kurve schneiden	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	1,16											
	männlich	222	7	250	3	334	1	229	0	266	0	64	3	101	0	122	1	1308	11	287	4	1595		15					weiblich	1474	12								
	weiblich	237	4	201	2	382	2	212	0	305	0	37	4	30	0	65	0	1342	8	132	4	1474		12					Fehlerrate										
	Konflikttrate	2,3%		1,1%		0,4%		0,0%		0,0%		6,5%		0,0%		0,5%		0,7%		1,9%		0,9%							Effektstärke Phi										
Spurwechsel	Fisher-Test / Odds Ratio	0,371	1,87	1	1,21	1	0,57					0,423	0,43			1	0,497	1,41	0,272	0,46	0,847	1,16	Spurwechsel	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	1,05											
	männlich	224	5	246	7	331	4	220	9	242	24	65	2	98	3	119	4	1271	49	282	9	1553		58					weiblich	1435	51								
	weiblich	239	2	201	2	383	1	202	10	269	36	41	0	30	0	65	0	1299	51	136	0	1435		51					Fehlerrate										
	Konflikttrate	1,5%		2,0%		0,7%		4,3%		10,5%		1,9%		2,3%		2,1%		3,7%		2,1%		3,5%							Effektstärke Phi										
kein Umschauen	Fisher-Test / Odds Ratio	0,274	2,67	0,31	2,86	0,19	4,63	0,815	0,83	0,338	0,74	0,525		1	0,3		1	0,98	0,063		0,845	1,05	kein Umschauen	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	207											
	männlich	162	67	221	32	286	49	217	12	227	39	63	4	87	14	115	8	1121	199	265	26	1386		225					weiblich	1279	207								
	weiblich	195	46	186	17	324	60	204	8	244	61	37	4	27	3	57	8	1158	192	121	15	1279		207					Fehlerrate										
	Konflikttrate	24,0%		10,7%		15,2%		4,5%		17,5%		7,4%		13,0%		8,5%		14,6%		9,6%		13,9%							Effektstärke Phi										
Handzeichen vergessen	Fisher-Test / Odds Ratio	0,013	1,75	0,171	1,58	0,755	0,93	0,5	1,41	0,099	0,69	0,475	0,59	0,761	1,45	0,182	0,50	0,547	1,07	0,486	0,79	1	1,00	Handzeichen vergessen	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	1,89										
	männlich	184	45	188	65	309	26	203	26	263	3	55	12	63	38	102	21	1155	165	220	71	1375	236		weiblich					1362	124								
	weiblich	212	29	164	39	366	18	198	14	305	0	36	5	23	7	53	12	1250	100	112	24	1362	124		Fehlerrate														
	Konflikttrate	15,7%		22,8%		6,1%		9,1%		0,5%		15,7%		34,4%		17,6%		9,9%		22,2%		11,6%			Effektstärke Phi														
Rotlicht missachtet	Fisher-Test / Odds Ratio	0,031	1,79	0,116	1,45	0,089	1,71	0,097	1,81	0,1		0,588	1,57	0,19	1,98	0,842	0,91	< 0,001	1,79	0,134	1,51	< 0,001	1,89	Rotlicht missachtet	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	1,03										
	männlich	229	0	253	0	335	0	229	0	256	10	67	0	101	0	123	0	1309	10	291	0	1600	10		weiblich					1476	9								
	weiblich	241	0	203	0	384	0	212	0	297	8	41	0	30	0	64	1	1341	8	135	1	1476	9		Fehlerrate														
	Konflikttrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		3,2%		0,0%		0,0%		0,5%		0,7%		0,2%		0,6%			Effektstärke Phi														
Kontrolle (Freihändig etc.)	Fisher-Test / Odds Ratio									0,479	1,45					0,346		0,643	1,28	0,319		1	1,03	Kontrolle (Freihändig etc.)	männlich	Fehlerrate	Effektstärke Phi	Fisher-Test / Odds Ratio	84										
	männlich	212	17	235	18	320	15	203	26	258	8	63	4	95	6	113	10	1232	88	271	20	1503	108		weiblich					1402	84								
	weiblich	225	16	187	16	366	18	198	14	297	8	40	1	28	2	56	9	1278	72	124	12	1402	84		Fehlerrate														
	Konflikttrate	7,0%		7,5%		4,6%		9,1%		2,8%</																													

Vorher-Erhebung	Übersicht	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18								
		Bayernstr./Kunoldstr.		Hasselweg/Bayernstr.		FGÜ Walter-Schücking		Kunoldstr. (Elterntaxi)		LSA Williallee		Schuleinfahrt ZB		Kasseler Str. (Hauptstr.)		FGÜ An der Bahn		Nur Wilhelmsgymnasium		Nur Zierenberg		Alle			
		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler
Kopfhörer	männlich	229	0	253	0	335	0	229	0	366	0	67	0	101	0	123	0	1319	0	291	0	1610	0	2667	2
	weiblich	241	0	203	0	383	1	212	0	304	1	41	0	30	0	65	0	1348	2	136	0	1484	2	427	0
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,1%		0,1%	
	Effektstärke Phi																								
Gespräch	männlich	206	23	225	28	314	21	201	28	252	14	62	5	97	4	120	3	1201	119	279	12	1480	131	2358	312
	weiblich	197	44	179	24	337	47	159	53	280	25	37	4	30	0	64	1	1157	193	131	5	1288	198	410	17
	Fehlerrate	14,3%		11,4%		9,5%		18,4%		6,8%		8,3%		3,1%		2,1%		11,7%		4,0%		10,6%		10,6%	
	Effektstärke Phi	0,12				0,1		0,16										0,08				0,08			
Nebeneinander fahren	männlich	219	10	215	38	282	53	196	33	223	43	54	13	91	10	107	16	1136	182	252	39	1388	221	2147	521
	weiblich	211	30	157	46	277	107	128	84	233	72	39	2	29	1	63	2	1011	339	131	5	1142	344	383	44
	Fehlerrate	8,5%		18,4%		22,3%		26,5%		20,1%		13,9%		8,4%		9,6%		19,5%		10,3%		18,3%		18,3%	
	Effektstärke Phi	1,4		0,1		0,14		0,29		0,09		0,2				0,16		0,14		0,15		0,12			
sonstige Ablenkungen	männlich	226	3	251	2	330	5	228	1	266	0	66	1	98	3	119	4	1308	12	283	8	1591	20	2657	12
	weiblich	241	0	203	0	384	0	212	0	305	0	41	0	30	0	65	0	1349	0	135	0	1484	0	418	8
	Fehlerrate	0,6%		0,4%		0,7%		0,2%		0,0%		0,9%		2,3%		2,1%		0,4%		1,9%		0,6%		0,6%	
	Effektstärke Phi					0,09												0,07				0,08			
Fußgänger auf Gehweg überholt	männlich	228	1	249	4	327	8	171	58	260	6	67	0	98	3	118	5	1240	77	283	8	1523	85	2147	521
	weiblich	241	0	200	3	374	10	171	41	304	1	41	0	29	1	65	0	1295	55	135	1	1430	56	383	44
	Fehlerrate	0,2%		1,5%		2,5%		22,4%		1,2%		0,0%		3,1%		2,7%		4,9%		2,1%		4,6%		18,3%	
	Effektstärke Phi																	0,04				0,04			
unangepasste Geschwindigkeit	männlich	208	21	241	12	328	7	222	7	254	12	64	3	95	6	122	1	1261	59	281	10	1542	69	2598	72
	weiblich	232	9	201	2	384	0	212	0	303	2	41	0	30	0	65	0	1337	13	136	0	1473	13	417	10
	Fehlerrate	6,4%		3,1%		1,0%		1,6%		2,5%		2,8%		4,6%		0,5%		2,7%		2,3%		2,6%		2,6%	
	Effektstärke Phi	0,11		0,11		0,11		0,12		0,12								0,11		0,11		0,11			
geringer Abstand zu Fußgängern	männlich	224	5	250	3	329	6	218	11	250	16	66	1	99	2	121	2	1278	42	286	5	1564	47	2147	521
	weiblich	234	7	203	0	374	10	204	8	297	8	41	0	30	0	65	0	1313	36	136	0	1449	36	383	44
	Fehlerrate	2,6%		0,7%		2,2%		4,3%		4,2%		0,9%		1,5%		1,1%		2,9%		1,2%		2,7%		18,3%	
	Effektstärke Phi																								
Falsche Fahrbahn / Seite	männlich	190	39	181	72	264	71	151	78	203	63	55	12	46	55	84	39	996	323	185	106	1181	429	2147	521
	weiblich	192	49	145	58	330	54	144	68	264	41	37	4	14	16	36	29	1080	270	86	49	1166	319	383	44
	Fehlerrate	18,7%		28,5%		17,4%		33,1%		18,2%		14,8%		54,2%		36,2%		22,2%		36,4%		24,2%		18,3%	
	Effektstärke Phi					0,09				0,13								0,05				0,06			
Fläche anderer Verkehrsteilnehmer	männlich	229	0	253	0	327	8	229	0	230	36	67	0	101	0	123	0	1265	52	291	0	1556	52	2147	521
	weiblich	241	0	203	0	381	3	212	0	249	56	41	0	30	0	65	0	1286	64	136	0	1422	64	383	44
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		1,5%		0,0%		16,1%		0,0%		0,0%		0,0%		4,3%		0,0%				18,3%	
	Effektstärke Phi																								
Person auf Gepäckträger	männlich	228	1	253	0	333	2	229	0	266	0	66	1	101	0	123	0	1316	3	290	1	1606	4	2664	5
	weiblich	240	1	203	0	384	0	212	0	304	1	41	0	30	0	65	0	1348	2	136	0	1484	2	426	1
	Fehlerrate	0,4%		0,0%		0,3%		0,0%		0,2%		0,9%		0,0%		0,0%		0,2%		0,2%				0,2%	
	Effektstärke Phi																								
FGÜ ohne Absteigen	männlich	229	0	253	0	117	218	229	0	266	0	64	3	97	4	91	32	1102	218	252	39	1354	257	2147	521
	weiblich	241	0	203	0	131	253	212	0	305	0	41	0	25	5	44	21	1097	253	110	26	1207	279	383	44
	Fehlerrate	0		0		97,7%		0,0%		0,0%		2,8%		6,9%		28,2%				15,2%		17,3%		18,3%	
	Effektstärke Phi																	0,21				0,04			
alle Konflikte	männlich	229	13	253	3	335	51	229	9	266	5	67	3	101	1	123	8	1312	81	291	12	1610	93	2147	521
	weiblich	241	15	203	1	384	57	212	9	305	6	41	0	30	0	65	3	1345	89	136	3	1484	92	383	44
	Konflikttrate	6,0%		0,9%		15,0%		4,1%		1,9%		2,8%		0,8%		5,9%		6,4%		3,5%		6,0%		18,3%	
	Odds Ratio	1,10		0,42		0,98		1,08		1,05		0,00		0,00		0,71		1,07		0,53		1,07			
alle Fehler	männlich	229	256	253	286	335	559	229	289	266	276	67	66	101	148	123	151	1312	1690	291	365	1610	2055	2147	521
	weiblich	241	248	203	213	384	655	212	302	305	323	41	24	30	35	65	86	1345	1749	136	145	1484	1894	383	44
	Fehlerrate	1,07		1,09		1,69		1,34		1,05		0,83		1,40		1,26		1,29		1,19		1,28		18,3%	
	Odds Ratio	0,92		0,93		1,02		1,13		1,02		0,59		0,80		1,08		1,01		0,85		1,00			

Nachher-Erhebung	Übersicht	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18	Nur Wilhelmshausen		Nur Zierenberg		Alle				
		Bayernstr./Kunoldstr.		Hasselweg/Bayernstr.		FGÜ Walter-Schücking		Kunoldstr. (Elterntaxi)		LSA Williallee		Schuleinfaht ZB		Kasseler Str. (Hauptstr.)		FGÜ An der Bahn		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler			
		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler			
Helm (Fehler = kein Helm)	männlich	228	61	371	28	598	60	435	87	443	22	18	13	19	4	15	23	2075	258	52	40	2127	298	Helm (Fehler = kein Helm)	männlich	
	weiblich	153	36	298	16	412	53	265	18	464	13	14	0	6	1	7	1	1592	136	27	2	1619	138		weiblich	
	Fehlerrate	20,3%		6,2%		10,1%		13,0%		3,7%				28,9%		16,7%		52,2%		9,7%		34,7%			10,4%	Fehlerrate
	Effektstärke Phi							0,15						0,43				0,36		0,05		0,33				Effektstärke Phi
Fahrrad unter Kontrolle (Fehler = Fahrrad nicht unter Kontrolle)	Fisher-Test / Odds Ratio	0,642	1,14	0,348	1,41	0,227	0,78	<0,001	2,94	0,122	1,77	0,004		1	1,26	0,02	10,73	0,001	1,46	<0,001	10,38		1,64	Fahrrad unter Kontrolle (Fehler = Fahrrad nicht unter Kontrolle)	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	268	21	389	10	647	11	499	23	449	16	28	3	21	2	34	4	2252	81	83	9	2335	90		männlich	
	weiblich	183	6	314	0	457	8	274	9	476	1	14	0	7	0	8	0	1704	24	29	0	1733	24		weiblich	
	Fehlerrate	5,6%		1,4%		1,7%		4,0%		1,8%		6,7%		6,7%		8,7%		2,6%		7,4%		2,7%			Fehlerrate	
Verkehrssicherer Zustand (Fehler = kein verkehrssicherer Zustand)	Effektstärke Phi			0,11						0,12								0,06		0,06				Verkehrssicherer Zustand (Fehler = kein verkehrssicherer Zustand)	Effektstärke Phi	
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,069	2,39	0,003	#DIV/0!	1	0,97	0,454	1,40	<0,001	16,96	0,541		1		1		<0,001	2,55	0,112			2,78		Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	139	150	259	140	223	435	229	293	278	187	13	18	8	15	11	27	1128	1205	32	60	1160	1265		männlich	
	weiblich	135	54	260	54	109	356	206	77	418	59	11	3	2	5	3	5	1128	600	16	13	1144	613		weiblich	
Gehweg außerhalb Kreuzungen	Fehlerrate	42,7%		27,2%		70,4%		46,0%		26,1%				46,7%		66,7%		69,6%		44,4%		60,3%		44,9%	Gehweg außerhalb Kreuzungen	Fehlerrate
	Effektstärke Phi	0,23		0,2		0,11		0,28		0,32				0,34				0,17		0,18				0,18		Effektstärke Phi
	Fisher-Test / Odds Ratio	<0,001	2,70	<0,001	2,60	<0,001	0,60	<0,001	3,42	<0,001	4,77	0,028	5,08	1	0,75	0,684	1,47	<0,001	2,01	0,08	2,31		2,04	Fisher-Test / Odds Ratio		
	männlich	185	104	272	127	602	56	170	352	465	0	28	3	12	11	7	31	1694	639	47	45	1741	684	männlich		
Straße	weiblich	94	95	240	74	449	16	85	198	477	0	14	0	7	0	3	5	1345	383	24	5	1369	388	weiblich		
	Fehlerrate	41,6%		28,2%		6,4%		68,3%		0,0%			6,7%		36,7%		78,3%		25,2%		41,3%		25,6%	Fehlerrate		
	Effektstärke Phi	0,14		0,09		0,1									0,42			0,06		0,27				0,27	Effektstärke Phi	
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,002	0,56	0,015	1,51	<0,001	2,61	0,476	0,89			0,541		0,029		0,344	2,66	<0,001	1,32	0,002	4,60		1,39	Fisher-Test / Odds Ratio		
Knoteninnenbereich	männlich	289	0	347	52	570	88	351	171	465	0	3	28	10	13	32	6	2022	311	45	47	2067	358	Knoteninnenbereich	männlich	
	weiblich	189	0	287	27	423	42	199	84	477	0	0	14	0	7	5	3	1575	153	5	24	1580	177		weiblich	
	Fehlerrate	0,0%		11,1%		11,6%		31,7%		0,0%				93,3%		66,7%		19,6%		11,4%		58,7%			12,8%	Fehlerrate
	Effektstärke Phi			0,071	1,59	0,029	1,55	0,384	1,15			0,541	0,00	0,064	0,00	0,176	0,31	<0,001	1,58	0,002	0,22		1,55		Effektstärke Phi	
Aufstellfläche vor Überweg	Fisher-Test / Odds Ratio	0,003	1,77	0,578	0,83	0,294	1,18									1		0,007	0,84	1			0,81	Aufstellfläche vor Überweg	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	105	184	260	219	516	142	522	0	0	465	0	0	23	0	37	0	1403	930	91	1	1494	931		männlich	
	weiblich	95	94	211	213	377	88	283	0	0	477	0	0	7	0	8	0	966	762	29	0	995	762		weiblich	
	Fehlerrate	58,2%		47,8%		20,5%		0,0%		100,0%				0,0%		0,0%		2,2%		41,7%		0,8%			40,5%	Fehlerrate
Fußgängerüberweg	Effektstärke Phi	0,14																0,04						Fußgängerüberweg	Effektstärke Phi	
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,003	1,77	0,578	0,83	0,294	1,18									1		0,007	0,84	1			0,81		Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	399	0	658	0	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2333	0	92	0	2425	0		männlich	
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich	
Fahrkonflikt	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	Fahrkonflikt	Fehlerrate
	Effektstärke Phi																	0,0%		0,0%				0,0%		Effektstärke Phi
	Fisher-Test / Odds Ratio					<0,001	0,598999											<0,001	0,73				0,71	Fisher-Test / Odds Ratio		
	männlich	289	0	398	1	652	6	518	4	465	0	31	0	23	0	38	0	2322	11	92	0	2414	11	männlich		
Abbiegen	weiblich	189	0	313	1	463	2	280	3	477	0	14	0	7	0	8	0	1722	6	29	0	1751	6	weiblich		
	Konfliktrate	0,0%		0,3%		0,7%		0,9%		0,0%				0,0%		0,0%		0,4%		0,0%				0,4%	Konfliktrate	
	Effektstärke Phi																	0,629	1,36				1,33	Effektstärke Phi		
	Fisher-Test / Odds Ratio			1	0,79	0,481	2,13	0,701	0,72									0,629	1,36				1,33	Fisher-Test / Odds Ratio		
Einbiegen / Kreuzen	männlich	289	0	399	0	658	0	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2333	0	92	0	2425	0	Abbiegen	männlich	
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich	
	Konfliktrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%					0,0%	Konfliktrate
	Effektstärke Phi																	0,0%		0,0%			0,0%		Effektstärke Phi	
Überschreiten	Fisher-Test / Odds Ratio					0,606	1,42											0,604	1,48				1,45	Überschreiten	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	286	3	399	0	658	0	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2330	3	92	0	2422	3		männlich	
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich	
	Konfliktrate	0,6%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,1%		0,0%			0,1%		Konfliktrate	
Längsverkehr	Effektstärke Phi																	0,266						Längsverkehr	Effektstärke Phi	
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,281																0,266							Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	284	5	391	8	658	0	512	10	464	1	31	0	23	0	38	0	2309	24	92	0	2401	24		männlich	
	weiblich	185	4	309	5	465	0	273	10	476	1	14	0	7	0	8	0	1708	20	29	0	1737	20		weiblich	
sonst. Konflikt	Konfliktrate	1,9%		1,8%		0,0%		2,5%		0,2%				0,0%		0,0%		1,1%		0,0%			1,1%	sonst. Konflikt	Konfliktrate	
	Effektstärke Phi																	0,76	0,89				0,87		Effektstärke Phi	
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,744	0,81	0,783	1,26			0,163	0,53	1	1,03							0,76	0,89				0,87		Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	399	0	658	0	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2333	0	92	0	2425	0		männlich	
ruhender Verkehr	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0	weiblich		
	Konfliktrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			0,0%	Konfliktrate		
	Effektstärke Phi																	0,0%		0,0%			0,0%	Effektstärke Phi		
	Fisher-Test / Odds Ratio	0,281																0,266						Fisher-Test / Odds Ratio		

Nachher-Erhebung	Übersicht	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18	Nur Wilhelmsgymnasium		Nur Zierenberg		Alle			
		Bayernstr./Kunoldstr.	Hasselweg/Bayernstr.	FGÜ Walter-Schücking	Kunoldstr. (Elterntaxi)	LSA Williallee	Schuleinfahrt ZB	Kasseler Str. (Hauptstr.)	FGÜ An der Bahn	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
Pkw / Lkw	männlich	283	6	390	9	643	15	520	2	453	12	31	0	23	0	38	0	2289	44	92	0	2381	44	Pkw / Lkw	männlich
	weiblich	188	1	313	1	460	5	281	2	467	10	14	0	7	0	8	0	1709	19	29	0	1738	19		weiblich
	Konflikttrate	1,5%		1,4%		1,8%		0,5%		2,3%				0,0%		0,0%		1,6%		0,0%		1,5%			Konflikttrate
	Effektstärke Phi			0,08																					Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,253	3,99	0,049	7,22	0,171	2,15	0,616	0,54	0,671	1,24							0,053	1,73				1,69	Fisher-Test / Odds Ratio		
Fußgänger	männlich	285	4	393	6	656	2	511	11	465	0	31	0	23	0	38	0	2310	23	92	0	2402	23	Fußgänger	männlich
	weiblich	185	4	308	6	464	1	275	8	477	0	14	0	7	0	8	0	1709	19	29	0	1738	19		weiblich
	Konflikttrate	1,7%		1,7%		0,3%		2,4%		0,0%				0,0%		0,0%		1,0%		0,0%		1,0%			Konflikttrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,718	0,65	0,773	0,78	1	1,41	0,628	0,74									0,755	0,90				0,88	Fisher-Test / Odds Ratio		
Straßenbahn / Bus	männlich	289	0	399	0	657	1	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2332	1	92	0	2424	1	Straßenbahn / Bus	männlich
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich
	Konflikttrate	0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Konflikttrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio					1												1						Fisher-Test / Odds Ratio		
Fahrrad	männlich	282	7	399	0	656	2	521	1	464	1	31	0	23	0	38	0	2322	11	92	0	2414	11	Fahrrad	männlich
	weiblich	189	0	314	0	463	2	282	1	477	0	14	0	7	0	8	0	1725	3	29	0	1754	3		weiblich
	Konflikttrate	1,5%		0,0%		0,4%		0,2%		0,1%				0,0%		0,0%		0,3%		0,0%		0,3%			Konflikttrate
	Effektstärke Phi	0,1																							Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,046				1	0,71	1	0,54	0,494								0,174	2,72				2,66	Fisher-Test / Odds Ratio		
sonst. Zweirad	männlich	289	0	399	0	658	0	522	0	465	0	31	0	23	0	38	0	2333	0	92	0	2425	0	sonst. Zweirad	männlich
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich
	Konflikttrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Konflikttrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio																							Fisher-Test / Odds Ratio		
Vorfahrt nicht beachtet	männlich	278	11	394	5	620	38	519	3	445	20	31	0	23	0	38	0	2256	77	92	0	2348	77	Vorfahrt nicht beachtet	männlich
	weiblich	186	3	314	0	454	11	282	1	469	8	14	0	7	0	8	0	1705	23	29	0	1734	23		weiblich
	Fehlerrate	2,9%		0,7%		4,4%		0,5%		3,0%				0,0%		0,0%		2,5%		0,0%		2,4%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi			0,08						0,08								0,06							Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,266	2,45	0,071		0,007	2,53	1	1,63	0,021	2,63							<0,001	2,53				2,47	Fisher-Test / Odds Ratio		
Kurve schneiden	männlich	252	37	390	9	653	5	522	0	464	1	30	1	22	1	37	1	2281	52	89	3	2370	55	Kurve schneiden	männlich
	weiblich	175	14	306	8	465	0	283	0	477	0	13	1	7	0	8	0	1706	22	28	1	1734	23		weiblich
	Fehlerrate	10,7%		2,4%		0,4%		0,0%		0,1%		4,4%		3,3%		2,2%		1,8%		3,3%		1,9%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi																	0,04							Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,069	1,84	0,81	0,88	0,081				0,494		0,63	0,43	1		1		0,024	1,77	1	0,94		1,75	Fisher-Test / Odds Ratio		
Spurwechsel	männlich	268	21	333	66	628	30	502	20	464	1	31	0	23	0	35	3	2195	138	89	3	2284	141	Spurwechsel	männlich
	weiblich	187	2	248	66	441	24	270	13	477	0	14	0	7	0	7	1	1623	105	28	1	1651	106		weiblich
	Fehlerrate	4,8%		18,5%		4,8%		4,1%		0,1%		0,0%		0,0%		8,7%		6,0%		3,3%		5,9%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi	0,14																							Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,002	7,33	0,145	0,74	0,672	0,88	0,583	0,83	0,494						0,548	0,60	0,841	0,97	1	0,94		0,96	Fisher-Test / Odds Ratio		
kein Umschauen	männlich	270	19	371	28	519	139	491	31	457	8	24	7	23	0	34	4	2108	225	81	11	2189	236	kein Umschauen	männlich
	weiblich	184	5	297	17	359	106	272	11	470	7	9	5	7	0	6	2	1582	146	22	7	1604	153		weiblich
	Fehlerrate	5,0%		6,3%		21,8%		5,2%		1,6%		26,7%		0,0%		13,0%		9,1%		14,9%		9,3%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,057	2,59	0,439	1,32	0,51	0,91	0,247	1,56	0,8	1,18	0,47	0,53			0,277	0,35	0,205	1,16	0,135	0,43		1,13	Fisher-Test / Odds Ratio		
Handzeichen vergessen	männlich	188	101	388	11	589	69	478	44	463	2	19	12	16	5	28	10	2106	227	65	27	2171	254	Handzeichen vergessen	männlich
	weiblich	138	51	310	4	430	35	252	31	477	0	5	9	6	1	5	3	1607	121	16	13	1623	134		weiblich
	Fehlerrate	31,8%		2,1%		9,3%		9,3%		0,2%		46,7%		21,4%		28,3%		8,6%		33,1%		9,3%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi																	0,05							Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,071	1,45	0,198	2,20	0,096	1,44	0,254	0,75	0,243		0,196	0,35	1	1,88	0,669	0,60	0,002	1,43	0,174	0,51		1,42	Fisher-Test / Odds Ratio		
Rotlicht missachtet	männlich	289	0	399	0	658	0	522	0	457	8	31	0	23	0	38	0	2325	8	92	0	2417	8	Rotlicht missachtet	männlich
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	474	3	14	0	7	0	8	0	1725	3	29	0	1754	3		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		1,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,3%		0,0%		0,3%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio									0,139	2,77							0,373	1,98				1,94	Fisher-Test / Odds Ratio		
Kontrolle (Freihändig etc.)	männlich	275	14	381	18	638	20	456	66	455	10	28	3	21	2	30	8	2205	128	79	13	2284	141	Kontrolle (Freihändig etc.)	männlich
	weiblich	186	3	308	6	461	4	277	6	477	0	14	0	7	0	8	0	1709	19	29	0	1738	19		weiblich
	Fehlerrate	3,6%		3,4%		2,1%		8,9%		1,1%		6,7%		6,7%		17,4%		3,6%		10,7%		3,8%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi					0,07		0,18		0,1								0,12		0,19					Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	0,077	3,16	0,062	2,43	0,012	3,61	<0,001	6,68	0,001		0,541		1		0,317		<0,001	5,22	0,037			5,65	Fisher-Test / Odds Ratio		
Handy beim Fahren	männlich	288	1	398	0	658	0	520	3	465	0	31	0	23	0	38	0	2329	4	92	0	2421	4	Handy beim Fahren	männlich
	weiblich	188	1	314	1	465	0	282	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1726	2	29	0	1755	2		weiblich
	Fehlerrate	0,4%		0,1%		0,0%		0,4%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,1%			Fehlerrate
	Effektstärke Phi																								Effektstärke Phi
Fisher-Test / Odds Ratio	1	0,65	1	0			1										1	1,48				1,45	Fisher-Test / Odds Ratio		



Nachher-Erhebung	Übersicht	1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18	Nur Wilhelmshausen		Nur Zierenberg		Alle			
		Bayernstr./Kunoldstr.		Hasselweg/Bayernstr.		FGÜ Walter-Schücking		Kunoldstr. (Elterntaxi)		LSA Williallee		Schuleinfahrt ZB		Kasseler Str. (Hauptstr.)		FGÜ An der Bahn		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
		kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
Kopfhörer	männlich	289	0	399	0	658	0	521	1	465	0	31	0	23	0	38	0	2332	1	92	0	2424	1	Kopfhörer	männlich
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	477	0	14	0	7	0	8	0	1728	0	29	0	1757	0		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%	Fehlerrate		
	Effektstärke Phi																						Effektstärke Phi		
Gespräch	Fisher-Test / Odds Ratio							1										1					Fisher-Test / Odds Ratio		
	männlich	276	13	371	28	493	165	431	91	461	4	30	1	22	1	38	0	2032	301	90	2	2122	303	Gespräch	männlich
	weiblich	170	19	301	13	346	119	247	36	475	2	14	0	7	0	8	0	1539	189	29	0	1568	189		weiblich
	Fehlerrate	6,7%		5,8%		25,3%		15,8%		0,6%		2,2%		3,3%		0,0%		12,1%		1,7%		11,8%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi	0,11																					Effektstärke Phi			
Nebeneinander fahren	Fisher-Test / Odds Ratio	0,024	0,42	0,108	1,75	0,889	0,97	0,086	1,45	0,446	2,06	1		1				0,058	1,21	1			1,18	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	258	31	327	72	534	124	420	102	383	82	31	0	21	2	38	0	1922	411	90	2	2012	413	Nebeneinander fahren	männlich
	weiblich	159	30	242	72	356	109	213	70	359	118	14	0	6	1	8	0	1329	399	28	1	1357	400		weiblich
	Fehlerrate	12,8%		20,2%		20,7%		21,4%		21,2%		0,0%		10,0%		0,0%		19,9%		2,5%		19,4%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi																	0,07					Effektstärke Phi			
sonstige Ablenkungen	Fisher-Test / Odds Ratio	0,123	0,64	0,111	0,74	0,062	0,76	0,088	0,74	0,009	0,65			1	0,57			< 0,001	0,71	0,564	0,62		0,70	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	397	2	641	17	506	16	465	0	31	0	23	0	38	0	2298	35	92	0	2390	35	sonstige Ablenkungen	männlich
	weiblich	189	0	314	0	457	8	276	7	477	0	14	0	7	0	8	0	1713	15	29	0	1742	15		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		0,3%		2,2%		2,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		1,2%		0,0%		1,2%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi																						Effektstärke Phi			
Fußgänger auf Gehweg überholt	Fisher-Test / Odds Ratio			0,506		0,414	1,52	0,825	1,25									0,084	1,74				1,70	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	288	1	369	30	656	2	434	88	465	0	31	0	23	0	38	0	2212	121	92	0	2304	121	Fußgänger auf Gehweg überholt	männlich
	weiblich	186	3	301	13	465	0	235	48	477	0	14	0	7	0	8	0	1664	64	29	0	1693	64		weiblich
	Fehlerrate	0,8%		6,0%		0,2%		16,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		4,6%		0,0%		4,4%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi																	0,04					Effektstärke Phi			
unangepasste Geschwindigkeit	Fisher-Test / Odds Ratio	0,305	0,22	0,08	1,88	0,514		1	0,99									0,027	1,42				1,39	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	396	3	653	5	516	6	454	11	31	0	23	0	38	0	2308	25	92	0	2400	25	unangepasste Geschwindigkeit	männlich
	weiblich	189	0	314	0	465	0	283	0	474	3	14	0	7	0	8	0	1725	3	29	0	1754	3		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		0,4%		0,4%		0,7%		1,5%		0,0%		0,0%		0,0%		0,7%		0,0%		0,7%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi									0,07								0,05					Effektstärke Phi			
geringer Abstand zu Fußgängern	Fisher-Test / Odds Ratio			0,26		0,081		0,096		0,032	3,83							< 0,001	6,23				6,09	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	274	15	391	8	606	52	511	11	465	0	31	0	22	1	37	1	2247	86	90	2	2337	88	geringer Abstand zu Fußgängern	männlich
	weiblich	171	18	310	4	416	49	273	10	477	0	14	0	7	0	8	0	1647	81	29	0	1676	81		weiblich
	Fehlerrate	6,9%		1,7%		9,0%		2,6%		0,0%		0,0%		3,3%		2,2%		4,1%		1,7%		4,0%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi																						Effektstärke Phi			
Falsche Fahrbahn / Seite	Fisher-Test / Odds Ratio	0,095	0,52	0,564	1,59	0,139	0,73	0,25	0,59					1		1		0,129	0,78	1			0,78	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	223	66	365	34	387	271	445	77	452	13	26	5	20	3	21	17	1872	461	67	25	1939	486	Falsche Fahrbahn / Seite	männlich
	weiblich	133	56	290	24	320	145	237	46	469	8	13	1	7	0	5	3	1449	279	25	4	1474	283		weiblich
	Fehlerrate	25,5%		8,1%		37,0%		15,3%		2,2%		13,3%		10,0%		43,5%		18,2%		24,0%		18,4%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi					0,1												0,05					Effektstärke Phi			
Fläche anderer Verkehrsteilnehmer	Fisher-Test / Odds Ratio	0,108	0,70	0,783	1,13	0,001	1,55	0,608	0,89	0,276	1,69	0,646	2,50	1		1	1,35	0,003	1,28	0,212	2,33		1,31	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	381	18	544	114	522	0	371	94	31	0	23	0	38	0	2107	226	92	0	2199	226	Fläche anderer Verkehrsteilnehmer	männlich
	weiblich	189	0	288	26	390	75	283	0	394	83	14	0	7	0	8	0	1544	184	29	0	1573	184		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		6,2%		16,8%		0,0%		18,8%		0,0%		0,0%		0,0%		10,1%		0,0%		9,8%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi			0,08																			Effektstärke Phi			
Person auf Gepäckträger	Fisher-Test / Odds Ratio			0,042	0,52	0,628	1,09			0,279	1,20							0,317	0,90				0,88	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	288	1	399	0	658	0	522	0	464	1	31	0	23	0	38	0	2331	2	92	0	2423	2	Person auf Gepäckträger	männlich
	weiblich	189	0	314	0	462	3	281	2	477	0	14	0	7	0	8	0	1723	5	29	0	1752	5		weiblich
	Fehlerrate	0,2%		0,0%		0,3%		0,2%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,2%		0,0%		0,2%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi																						Effektstärke Phi			
FGÜ ohne Absteigen	Fisher-Test / Odds Ratio	1				0,071	0,00	0,123	0,00									0,143	0,30				0,29	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	0	399	0	288	370	522	0	465	0	31	0	22	1	32	6	1881	452	85	7	1966	459	FGÜ ohne Absteigen	männlich
	weiblich	189	0	314	0	162	303	283	0	477	0	14	0	7	0	5	3	1324	404	26	3	1350	407		weiblich
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		76,0%		0,0%		0,0%		0,0%		3,3%		19,6%		21,1%		8,3%		20,7%	Fehlerrate		
Effektstärke Phi					0,09												0,02					Effektstärke Phi			
alle Konflikte	Fisher-Test / Odds Ratio			0,003	0,69									1		0,176	0,31	0,002	0,79	0,701	0,71		0,77	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	17	399	15	658	20	522	14	465	13	31	0	23	0	38	0	2333	79	92	0	2425	79	alle Konflikte	männlich
	weiblich	189	5	314	7	465	8	283	13	477	10	14	0	7	0	8	0	1728	43	29	0	1757	43		weiblich
	Konfliktrate	4,6%		3,1%		2,5%		3,4%		2,4%		0,0%		0,0%		0,0%		3,0%		0,0%		2,9%	Konfliktrate		
Odds Ratio	0,45		0,59		0,57		1,71		0,75								0,73				0,75	Odds Ratio			
alle Fehler	Fisher-Test / Odds Ratio					0,003	0,69							1		0,176	0,31	0,002	0,79	0,701	0,71		0,77	Fisher-Test / Odds Ratio	
	männlich	289	331	399	332	658	1421	522	559	465	255	31	29	23	16	38	50	2333	2980	92	95	2425	3075	alle Fehler	männlich
	weiblich	189	205	314	254	465	991	283	281	477	232	14	16	7	2	8	12	1728	2064	29	30	1757	2094		weiblich
	Fehlerrate	1,12		0,82		2,15		1,04		0,52		1,00		0,60		1,35		1,24		1,03		1,24	Fehlerrate		
Odds Ratio	0,95		0,97		0,99		0,93		0																

## Wirkungen des Verkehrssicherheitsprogramms - Übersicht

Kontrollgruppe = ohne Aufkleber Probandengruppe = mit Aufkleber		1		2		4		5		6		7		8		9		10		11		12		15		13		14,19		16		17,18					
		Bayernstr./Kunoldstr. kein Fehler	Fehler	Hasselweg/Bayernstr. kein Fehler	Fehler	FGÜ Walter-Schücking kein Fehler	Fehler	Kunoldstr. (Elterntaxi) kein Fehler	Fehler	LSA Williallee kein Fehler	Fehler	Schuleinfahrt ZB kein Fehler	Fehler	Kasseler Str. (Hauptstr.) kein Fehler	Fehler	FGÜ An der Bahn kein Fehler	Fehler	Nur Wilhelmshaus kein Fehler	Fehler	Nur Zierenberg kein Fehler	Fehler	Alle kein Fehler	Fehler														
Helm (Fehler = kein Helm)	Kontrollgruppe	372	95	590	44	925	107	646	104	625	35	31	13	25	5	20	24	3158	385	76	42	3234	427													Helm (Fehler = kein Helm)	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	9	2	79	0	85	6	54	1	282	0	1	0	0	2	0	0	509	9	3	0	512	9														Probandengruppe
	Fehlerrate	20,3%		6,2%		10,1%		13,0%		3,7%				28,9%		16,7%		52,2%		9,7%		34,7%															Fehlerrate
	Glass Δ	0,40		0,24		0,30		0,34		0,19								0,50		0,29		0,48															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio	0,861	1,15	< 0,001		0,178	1,64	< 0,001		8,69	< 0,001						< 0,001		< 0,001	6,89	< 0,001																t-Test / Odds Ratio
Fahrrad unter Kontrolle (Fehler = Fahrrad nicht unter Kontrolle)	Kontrollgruppe	440	27	624	10	1015	17	721	29	643	17	41	3	28	2	40	4	3443	100	109	9	3552	109													Fahrrad unter Kontrolle (Fehler = Fahrrad nicht unter Kontrolle)	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	89	2	52	3	282	0	1	0	0	0	2	0	513	5	3	0	516	5														Probandengruppe
	Fehlerrate	5,6%		1,4%		1,7%		4,0%		1,8%				6,7%		6,7%		8,7%		7,4%		2,7%															Fehlerrate
	Glass Δ	0,23		0,12		0,13		0,20		0,13								0,29		0,16		0,16															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio	0,413		0,002		0,697	0,75	0,561	0,70	< 0,001						0,664		< 0,001		2,98	0,623																t-Test / Odds Ratio
Verkehrssicherer Zustand (Fehler = kein verkehrssicherer Zustand)	Kontrollgruppe	264	203	448	186	303	729	393	357	428	232	23	21	10	20	12	32	1836	1707	45	73	1881	1780													Verkehrssicherer Zustand (Fehler = kein verkehrssicherer Zustand)	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	10	1	71	8	29	62	42	13	268	14	1	0	0	0	2	0	420	98	3	0	423	98														Probandengruppe
	Fehlerrate	42,7%		27,2%		70,4%		46,0%		26,1%				46,7%		66,7%		69,6%		44,4%		60,3%															Fehlerrate
	Glass Δ	0,49		0,44		0,46		0,50		0,42								0,45		0,49		0,48															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio	0,004	7,69	< 0,001		3,68	0,616	1,13	< 0,001		2,93	< 0,001	10,38					< 0,001		3,98	< 0,001																t-Test / Odds Ratio
Gehweg außerhalb Kreuzungen	Kontrollgruppe	274	193	440	194	963	69	232	518	660	0	41	3	19	11	10	34	2569	974	70	48	2639	1022													Gehweg außerhalb Kreuzungen	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	5	8	72	7	88	3	23	32	282	0	1	0	0	0	0	2	470	50	1	2	471	52														Probandengruppe
	Fehlerrate	41,9%		28,2%		6,4%		68,3%		0,0%				6,7%		36,7%		78,3%		25,2%		41,3%															Fehlerrate
	Glass Δ	0,49		0,45		0,25		0,47		0,0%								0,42		0,43		0,50															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio	0,38	0,44	< 0,001		4,54	0,099	2,10	0,121	1,60						0,001		< 0,001		3,56	0,371	0,34															t-Test / Odds Ratio
Straße	Kontrollgruppe	467	0	565	69	915	117	520	230	660	0	3	41	10	20	35	9	3127	416	48	70	3175	486													Straße	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	69	10	78	13	30	25	282	0	0	1	0	0	2	0	470	48	2	1	472	49														Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		11,1%		11,6%		31,7%		0,0%				93,3%		66,7%		19,6%		11,4%		58,7%															Fehlerrate
	Glass Δ			0,31		0,32		0,46								0,40		0,32		0,50		0,33															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio			0,636	0,84	0,4	0,77	0,038	0,53						0,487		0,074		1,30	0,371	2,92	0,006	1,47													t-Test / Odds Ratio	
Knoteninnenbereich	Kontrollgruppe	194	273	438	270	838	194	750	0	0	660	44	0	30	0	43	1	2220	1397	117	1	2337	1398													Knoteninnenbereich	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	6	5	33	62	55	36	55	0	0	282	1	0	0	0	2	0	149	385	3	0	152	385														Probandengruppe
	Fehlerrate	58,2%		41,3%		20,5%		0,0%		100,0%				0,0%		2,2%		42,9%		0,8%		41,7%															Fehlerrate
	Glass Δ	0,49		0,47		0,40										0,15		0,48		0,09		0,48															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio	0,389	1,69	< 0,001		0,33	< 0,001	0,35								0,834		< 0,001		0,24	0,874																t-Test / Odds Ratio
Aufstellfläche vor Überweg	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1032	0	750	0	660	0	44	0	30	0	44	0	3543	0	118	0	3661	0													Aufstellfläche vor Überweg	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0														Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%															Fehlerrate
	Glass Δ																																		Glass Δ		
	t-Test / Odds Ratio																																				t-Test / Odds Ratio
Fußgängerüberweg	Kontrollgruppe	467	0	460	0	378	654	750	0	660	0	44	0	30	0	44	0	2715	654	118	0	2833	654													Fußgängerüberweg	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	63	0	53	38	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	464	38	3	0	467	38														Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		61,6%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		17,9%		0,0%		17,3%															Fehlerrate
	Glass Δ			0,44		0,48												0,41		0,0%		0,41															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio					< 0,001	2,41											< 0,001	2,94			< 0,001	2,84													t-Test / Odds Ratio	
Fahrkonflikt	Kontrollgruppe	467	0	632	2	1024	8	745	5	660	0	44	0	30	0	44	0	3528	15	118	0	3646	15													Fahrkonflikt	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	53	2	282	0	1	0	0	0	2	0	516	2	3	0	519	2														Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,3%		0,7%		0,9%		0,0%				0,0%		0,0%		0,4%		0,0%		0,4%															Fehlerrate
	Glass Δ			0,05		0,08		0,09										0,07		0,0%		0,06															Glass Δ
	t-Test / Odds Ratio			0,618		0,4		0,252	0,18								0,902	1,10			0,931	1,07															t-Test / Odds Ratio
Abbiegen	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1032	0	750	0	660	0	44	0	30	0	44	0	3543	0	118	0	3661	0													Abbiegen	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0														Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%				0,0%		0,0%		0,0%																			

Wirkungen des Verkehrssicherheitsprogramms - Übersicht

Kontrollgruppe = ohne Aufkleber Probandengruppe = mit Aufkleber		1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18	Nur Wilhelmshausen		Nur Zierenberg		Alle			
		Bayernstr./Kunoldstr. kein Fehler	Fehler	Hasselweg/Bayernstr. kein Fehler	Fehler	FGÜ Walter-Schücking kein Fehler	Fehler	Kunoldstr. (Elterntaxi) kein Fehler	Fehler	LSA Williallee kein Fehler	Fehler	Schuleinfahrt ZB kein Fehler	Fehler	Kasseler Str. (Hauptstr.) kein Fehler	Fehler	FGÜ An der Bahn kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler		
Pkw / Lkw	Kontrollgruppe	460	7	624	10	1013	19	747	3	641	19	44	0	30	0	44	0	3485	58	118	0	3603	58	Pkw / Lkw	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	90	1	54	1	279	3	1	0	0	0	2	0	513	5	3	0	516	5		Probandengruppe
	Fehlerrate	1,5%		1,4%		1,8%		0,5%		2,3%		0,0%		0,0%		0,0%		1,6%		0,0%		1,5%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,12		0,12		0,13		0,07		0,15								0,12				0,12			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,683		0,002		0,608	1,69	0,442	0,22	0,043	2,76						0,162	1,71			0,189	1,66	t-Test / Odds Ratio		
Fußgänger	Kontrollgruppe	459	8	622	12	1029	3	731	19	660	0	44	0	30	0	44	0	3501	42	118	0	3619	42	Fußgänger	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe
	Fehlerrate	1,7%		1,7%		0,3%		2,4%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		1,0%		0,0%		1,0%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,129		0,129		0,052		0,152										0,101				0,1			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,662		0,001		0,607	<0,001										<0,001				<0,001		t-Test / Odds Ratio		
Straßenbahn / Bus	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1031	1	750	0	660	0	44	0	30	0	44	0	3542	1	118	0	3660	1	Straßenbahn / Bus	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Fehlerrate
	Glass Δ					0,03												0,016				0,015			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio						0,767											0,702				0,706		t-Test / Odds Ratio		
Fahrrad	Kontrollgruppe	461	6	634	0	1028	4	748	2	659	1	44	0	30	0	44	0	3530	13	118	0	3648	13	Fahrrad	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	10	1	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	517	1	3	0	520	1		Probandengruppe
	Fehlerrate	1,5%		0,0%		0,4%		0,2%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,3%		0,0%		0,3%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,12				0,06		0,05		0,033								0,059				0,058			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,411	0,13			0,522		0,702		0,514							0,528	1,90			0,546	1,85	t-Test / Odds Ratio		
sonst. Zweirad	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1032	0	750	0	660	0	44	0	30	0	44	0	3543	0	118	0	3661	0	sonst. Zweirad	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Fehlerrate
	Glass Δ																								Glass Δ
t-Test / Odds Ratio																								t-Test / Odds Ratio	
Vorfahrt nicht beachtet	Kontrollgruppe	453	14	629	5	985	47	747	3	634	26	44	0	30	0	44	0	3448	95	118	0	3566	95	Vorfahrt nicht beachtet	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	89	2	54	1	280	2	1	0	0	0	2	0	513	5	3	0	516	5		Probandengruppe
	Fehlerrate	2,9%		0,7%		4,4%		0,5%		3,0%		0,0%		0,0%		0,0%		2,5%		0,0%		2,4%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,17		0,08		0,20		0,07		0,17								0,16				0,15			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,561		0,429		0,162	2,12	0,442	0,22	<0,001	5,74						0,001	2,83			0,001	2,75	t-Test / Odds Ratio		
Kurve schneiden	Kontrollgruppe	416	51	620	14	1027	5	750	0	660	0	42	2	29	1	43	1	3473	70	114	4	3587	74	Kurve schneiden	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	76	3	91	0	55	0	281	1	1	0	0	0	2	0	514	4	3	0	517	4		Probandengruppe
	Fehlerrate	10,7%		2,4%		0,4%		0,0%		0,1%		4,4%		3,3%		2,2%		1,8%		3,3%		1,9%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,31		0,15		0,07				0,03						0,15		0,13		0,18		0,14			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		<0,001		0,383	0,57	0,506		0,377	2,41	0,514					0,834		0,008	2,59	0,748		0,005	2,67	t-Test / Odds Ratio		
Spurwechsel	Kontrollgruppe	445	22	504	130	978	54	718	32	659	1	44	0	30	0	40	4	3304	239	114	4	3418	243	Spurwechsel	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	10	1	77	2	91	0	54	1	282	0	1	0	0	0	2	0	514	4	3	0	517	4		Probandengruppe
	Fehlerrate	4,8%		18,5%		4,8%		4,1%		0,1%		0,0%		0,0%		8,7%		6,0%		3,3%		5,9%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,21		0,39		0,21		0,20		0,03						0,29		0,24		0,18		0,24			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,247	0,49	<0,001	9,93	<0,001		0,377	2,41	0,514					0,664		<0,001	9,30	0,748		<0,001	9,19	t-Test / Odds Ratio		
kein Umschauen	Kontrollgruppe	444	23	594	40	803	229	710	40	646	14	32	12	30	0	38	6	3197	346	100	18	3297	364	kein Umschauen	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	10	1	74	5	75	16	53	2	281	1	1	0	0	0	2	0	493	25	3	0	496	25		Probandengruppe
	Fehlerrate	5,0%		6,3%		21,8%		5,2%		1,6%		26,7%		0,0%		13,0%		9,1%		14,9%		9,3%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,22		0,24		0,41		0,22		0,13						0,34		0,29		0,36		0,29			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,533	0,52	0,995	1,00	0,277	1,34	0,585	1,49	0,008	6,09				0,585		<0,001	2,13	0,468		<0,001	2,19	t-Test / Odds Ratio		
Handzeichen vergessen	Kontrollgruppe	315	152	619	15	928	104	678	72	659	1	23	21	24	6	32	12	3199	344	79	39	3278	383	Handzeichen vergessen	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	52	3	281	1	1	0	0	0	1	1	514	4	2	1	516	5		Probandengruppe
	Fehlerquote gesamt	31,8%		2,1%		9,3%		9,3%		0,2%		46,7%		20,0%		28,3%		8,6%		33,1%		9,3%			Fehlerquote gesamt
	Glass Δ	0,46		0,14		0,29		0,29		0,05						0,46		0,28		0,47		0,29			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		<0,001		<0,001		<0,001		0,21	1,84	0,536	0,43				0,496	0,375	<0,001	13,82	0,992	0,99	<0,001	12,06	t-Test / Odds Ratio		
Rotlicht missachtet	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1032	0	750	0	652	8	44	0	30	0	44	0	3535	8	118	0	3653	8	Rotlicht missachtet	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	279	3	1	0	0	0	2	0	515	3	3	0	518	3		Probandengruppe
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		1,2%		0,0%		0,0%		0,0%		0,3%		0,0%		0,3%			Fehlerrate
	Glass Δ									0,11								0,05				0,05			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio										0,846	1,14						0,304	0,39			0,295	0,38	t-Test / Odds Ratio		
Kontrolle (Freihändig etc.)	Kontrollgruppe	450	17	610	24	1011	21	681	69	651	9	41	3	28	2	36	8	3403	140	105	13	3508	153	Kontrolle (Freihändig etc.)	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	88	3	52	3	281	1	1	0	0	0	2	0	511	7	3	0	514	7		Probandengruppe
	Fehlerrate	3,6%		3,4%		2,1%		8,9%		1,1%		6,7%		6,7%		17,4%		3,6%		10,7%		3,8%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,19		0,18		0,15		0,29		0,10						0,39		0,19		0,31		0,19			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,52		<0,001		0,425	0,61	0,348	1,76	0,079	3,88				0,518		<0,001	3,00	0,547		<0,001	3,20	t-Test / Odds Ratio		
Handy beim Fahren	Kontrollgruppe	465	2	633	1	1032	0	747	3	660	0	44	0	30	0	44	0	3537	6	118	0	3655	6	Handy beim Fahren	Kontrollgruppe
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe
	Fehlerrate	0,4%		0,1%		0,0%		0,4%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,1%			Fehlerrate
	Glass Δ	0,07		0,04				0,06										0,04				0,04			Glass Δ
t-Test / Odds Ratio		0,828		0,724				0,639									0,349				0,355		t-Test / Odds Ratio		

Wirkungen des Verkehrssicherheitsprogramms - Übersicht

Kontrollgruppe = ohne Aufkleber Probandengruppe = mit Aufkleber		1	2	4	5	6	7	8	9	10	11	12	15	13	14,19	16	17,18	Nur Wilhelmshausen		Nur Zierenberg		Alle																								
		Bayernstr./Kunoldstr. kein Fehler	Fehler	Hasselweg/Bayernstr. kein Fehler	Fehler	FGÜ Walter-Schücking kein Fehler	Fehler	Kunoldstr. (Elterntaxi) kein Fehler	Fehler	LSA Williallee kein Fehler	Fehler	Schuleinfahrt ZB kein Fehler	Fehler	Kasseler Str. (Hauptstr.) kein Fehler	Fehler	FGÜ An der Bahn kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler	kein Fehler	Fehler			kein Fehler	Fehler																			
Kopfhörer	Kontrollgruppe	467	0	634	0	1032	0	749	1	660	0	44	0	30	0	44	0	3542	1	118	0	3660	1	Kopfhörer	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		0,0%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%			Fehlerrate																					
	Glass Δ							0,04										0,02				0,02			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						0,787																				0,706	t-Test / Odds Ratio	
Gespräch	Kontrollgruppe	435	32	595	39	781	251	629	121	655	5	43	1	29	1	44	0	3095	448	116	2	3211	450	Gespräch	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	77	2	58	33	49	6	281	1	1	0	0	0	2	0	476	42	3	0	479	42		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	6,7%		5,8%		25,3%		15,8%		0,6%		2,2%		3,3%		0,0%		12,1%		1,7%		11,8%			Fehlerrate																					
	Glass Δ	0,25		0,23		0,43		0,27		0,08								0,33		0,13		0,32			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						0,37		0,075	2,52	0,025	0,56	0,245	1,57	0,477	2,15					0,001	1,64	0,822		0,001	1,60	t-Test / Odds Ratio		
Nebeneinander fahren	Kontrollgruppe	406	61	511	123	824	208	591	159	516	144	44	0	27	3	44	0	2848	695	115	3	2963	698	Nebeneinander fahren	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	58	21	66	25	42	13	226	56	1	0	0	0	2	0	403	115	3	0	406	115		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	12,8%		20,2%		20,7%		21,4%		21,2%		0,0%		10,0%		0,0%		19,9%		2,5%		19,4%			Fehlerrate																					
	Glass Δ			0,40		0,41		0,41		0,41								0,40		0,16		0,40			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						< 0,001		0,174	0,66	0,136	0,67	0,671	0,87	0,501	1,13					0,185	0,86	0,782		0,12	0,83	t-Test / Odds Ratio		
sonstige Ablenkungen	Kontrollgruppe	467	0	632	2	1007	25	729	21	660	0	44	0	30	0	44	0	3495	48	118	0	3613	48	sonstige Ablenkungen	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	53	2	282	0	1	0	0	0	2	0	516	2	3	0	519	2		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,0%		0,3%		2,2%		2,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		1,2%		0,0%		1,2%			Fehlerrate																					
	Glass Δ			0,05		0,15		0,17										0,11				0,11			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																								0,618	< 0,001	0,15		0,72	0,76							0,004	3,54			0,005	3,45	t-Test / Odds Ratio		
Fußgänger auf Gehweg überholt	Kontrollgruppe	463	4	592	42	1030	2	621	129	660	0	44	0	30	0	44	0	3366	177	118	0	3484	177	Fußgänger auf Gehweg überholt	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	78	1	91	0	48	7	282	0	1	0	0	0	2	0	510	8	3	0	513	8		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,8%		6,0%		0,2%		16,9%		0,0%		0,0%		0,0%		0,0%		4,6%		0,0%		4,4%			Fehlerrate																					
	Glass Δ	0,09		0,24		0,04		0,38										0,21				0,21			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						0,759		0,075	5,53	0,675		0,393	1,42							< 0,001	3,35			< 0,001	3,26	t-Test / Odds Ratio		
unangepasste Geschwindigkeit	Kontrollgruppe	467	0	631	3	1027	5	744	6	647	13	44	0	30	0	44	0	3516	27	118	0	3634	27	unangepasste Geschwindigkeit	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	281	1	1	0	0	0	2	0	517	1	3	0	520	1		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,0%		0,4%		0,4%		0,7%		1,5%		0,0%		0,0%		0,0%		0,7%		0,0%		0,7%			Fehlerrate																					
	Glass Δ			0,07		0,07		0,09		0,12								0,08				0,08			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																								0,541		0,506		0,506		0,013	5,65					0,019	3,97			0,022	3,86	t-Test / Odds Ratio		
geringer Abstand zu Fußgängern	Kontrollgruppe	434	33	622	12	936	96	730	20	660	0	44	0	29	1	43	1	3382	161	116	2	3498	163	geringer Abstand zu Fußgängern	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	86	5	54	1	282	0	1	0	0	0	2	0	512	6	3	0	515	6		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	6,9%		1,7%		9,0%		2,6%		0,0%		0,0%		3,3%		2,2%		4,1%		1,7%		4,0%			Fehlerrate																					
	Glass Δ	0,25		0,13		0,29		0,16								0,15		0,20		0,13		0,20			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						< 0,001		0,001		0,141	1,76	0,704	1,48					0,834		< 0,001	4,06	0,822		< 0,001	4,00	t-Test / Odds Ratio		
Falsche Fahrbahn / Seite	Kontrollgruppe	349	118	577	57	628	404	632	118	640	20	38	6	27	3	25	19	2826	717	90	28	2916	745	Falsche Fahrbahn / Seite	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	7	4	78	1	79	12	50	5	281	1	1	0	0	0	1	1	495	23	2	1	497	24		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	25,5%		8,1%		37,0%		15,3%		2,2%		13,3%		10,0%		43,5%		18,2%		24,0%		18,4%			Fehlerrate																					
	Glass Δ	0,44		0,27		0,48		0,36		0,15						0,51		0,38		0,43		0,38			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						0,405	0,59	< 0,001		7,71	< 0,001	4,24	0,113	1,87	< 0,001	8,78				0,853	0,76	< 0,001	5,46	0,703	0,62	< 0,001	5,29	t-Test / Odds Ratio
Fläche anderer Verkehrsteilnehmer	Kontrollgruppe	467	0	602	32	844	188	750	0	518	142	44	0	30	0	44	0	3181	362	118	0	3299	362	Fläche anderer Verkehrsteilnehmer	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	67	12	90	1	55	0	247	35	1	0	0	0	2	0	470	48	3	0	473	48		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,0%		6,2%		16,8%		0,0%		18,8%		0,0%		0,0%		0,0%		10,1%		0,0%		9,8%			Fehlerrate																					
	Glass Δ			0,24		0,37				0,39								0,30				0,30			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																								0,017	0,30	< 0,001	20,05			< 0,001	1,93					0,502	1,11			0,628	1,08	t-Test / Odds Ratio		
Person auf Gepäckträger	Kontrollgruppe	466	1	634	0	1029	3	748	2	659	1	44	0	30	0	44	0	3536	7	118	0	3654	7	Person auf Gepäckträger	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	91	0	55	0	282	0	1	0	0	0	2	0	518	0	3	0	521	0		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,2%		0,0%		0,3%		0,2%		0,1%		0,0%		0,0%		0,0%		0,2%		0,0%		0,2%			Fehlerrate																					
	Glass Δ	0,05				0,05		0,05		0,03								0,04				0,04			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																						0,878				0,607		0,702		0,514						0,008				0,008		t-Test / Odds Ratio		
FGÜ ohne Absteigen	Kontrollgruppe	467	0	634	0	393	639	750	0	660	0	44	0	29	1	36	8	2904	639	109	9	3013	648	FGÜ ohne Absteigen	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	0	79	0	57	34	55	0	282	0	1	0	0	0	1	1	484	34	2	1	486	35		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	0,0%		0,0%		76,0%		0,0%		0,0%		0,0%		3,3%		19,6%		16,6%		8,3%		16,3%			Fehlerrate																					
	Glass Δ															0,40		0,37		0,28		0,37			Glass Δ																					
		t-Test / Odds Ratio																										< 0,001	2,73							0,277	0,22	< 0,001	3,13	0,521	0,17	< 0,001	2,99	t-Test / Odds Ratio		
alle Konflikte	Kontrollgruppe	467	21	634	22	1032	27	750	24	660	20	44	0	30	0	44	0	3543	114	118	0	3661	114	alle Konflikte	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	1	79	0	91	1	55	3	282	3	1	0	0	0	2	0	518	8	3	0	521	8		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	4,6%		3,1%		2,5%		3,4%		2,4%		0,0%		0,0%		0,0%		3,0%		0,0%		2,9%			Fehlerrate																					
	Odds Ratio	2,02		0,00		0,42		1,70		0,35								0,48				0,49			Odds Ratio																					
alle Fehler	Kontrollgruppe	467	530	634	539	1032	2281	750	796	660	384	44	45	30	18	44	59	3543	4530	118	122	3661	4652	alle Fehler	Kontrollgruppe																					
	Probandengruppe	11	6	79	47	91	131	55	44	282	103	1	0	0	0	2	3	518	331	3	3	521	334		Probandengruppe																					
	Fehlerrate	1,12		0,82		2,15		1,04		0,52		1,00		0,60		1,35		1,20		1,03		1,19			Fehlerrate																					
	Odds Ratio	0,48		0,70		0,65		0,75		0,63		0,00				1,12		0,50		0,97		0,50			Odds Ratio																					