

Sicher zur Schule –

sicher nach Hause!

Das ABC der
Schulwegsicherung



Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons



Impressum

Sicher zur Schule – sicher nach Hause!
Das ABC der Schulwegsicherung

Herausgeber:

Fussverkehr Schweiz, Zürich © 2009

Bearbeitung:

Pascal Regli, Tonja Zürcher,
Beatrice Gladow

Bildnachweis:

Christine Bärlocher, Zürich

Andere:

zvg (Seite 3), Fussverkehr (Seite 20, 25, 27),
synergo (23), Glaser Saxer Keller (22),
infoklick.ch (24 oben), Lausanne – Service des
écoles primaires et secondaires (24 unten)

Grafik und Layout:

Ruth Christen und Donat Raetzo, Zürich

Druck und Versand:

KünzlerBachmann Verlag

Diese Publikation wurde realisiert mit
Unterstützung des Fonds für Verkehrssicherheit
FVS, der Lotteriefonds der Kantone Aargau,
Luzern, Schwyz, Thurgau, Zug und Zürich sowie
der Ernst Göhner Stiftung Zug.

Bezug:

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich

Tel. 043 488 40 30
Fax 043 488 40 39
info@fussverkehr.ch

www.fussverkehr.ch
www.schulweg.ch

Bezug als Downloadversion:

www.schulweg.ch
www.fussverkehr.ch

Inhaltsverzeichnis

Seite 3	Vorwort
4	Der Schulweg
8	Kinderunfälle im Strassenverkehr
10	Wie verhalten sich unsere Kinder?
12	Verkehrserziehung beginnt im Elternhaus
14	Schulweg zu Fuss: Planen, festlegen und üben
16	Schulwegsicherung ist unabdingbar
20	Schülerbefragung
22	Der Schulwegplan
24	Den Weg zur Schule gemeinsam gehen
26	Verkehrstechnische Massnahmen
28	Empfehlungen zur Schulwegsicherung
30	Anhang und Materialien

Wir alle erinnern uns an angenehme und unangenehme Schulwegerlebnisse. Diese Erfahrungen sind oft tief in uns verankert.

Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg.

Mit dem wachsenden Verkehr und der damit zunehmenden Gefährdung hat sich in den letzten Jahrzehnten auch der Schulweg verändert. Die Kinder können sich nicht mehr so unbeschwert und frei bewegen wie ihre Eltern und Grosseltern. Überall wird von ihnen Konzentration verlangt: in der Schule, zu Hause und auf der Strasse. Dies schränkt die kindliche Bewegungsfreude und die Wahrnehmungsfähigkeit ein. Damit die Kinder sicher zur Schule gelangen, holt sie mancherorts ein Schulbus ab. Viele Eltern begleiten ihre Kinder aber auch zu Fuss oder mit dem Auto. Die Angst um die Sicherheit der Kinder gehört sowohl in der Stadt wie auf dem Land zu den grössten Ängsten der Eltern. Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr mehr als 5 Kinder verletzt.

Damit der Schulweg zum positiven Erlebnis wird, muss er sicher sein. Die Kinder müssen ohne Angst und ohne Gefährdung in die Schule gelangen können. Dazu können und müssen viele etwas beitragen.

Der Fokus dieser Publikation liegt vor allem auf der Schulweg-situation von Kindern zwischen 5 und 12 Jahren, also das Kindergarten- und Primarschulalter. Sie kann aber auch für OberstufenschülerInnen nützlich sein.

Die Schrift will Eltern, Elterngruppen, Schul- und Gemeindebehörden, Planungsfachleuten, Sicherheits-experten, LehrerInnen, Motorfahrzeuglenkenden, kurz: allen, die sich mit der Schulwegsicherheit befassen, eine Grundlage und Hilfestellung geben.



Ruedi Aeschbacher, Nationalrat
Präsident Fussverkehr Schweiz

4 Der Schulweg

Der Schulweg ist mehr als nur eine Strecke von A nach B

«Ich gnüss es mit mim Fründ Silvio in Chindergarte laufe z'dörfe.»

Alex, Kindergarten

«Ich han scho mal en totä Vogel gseh, uf em Weg. Er isch imene Gartä under em Gebüsch glägä.» Fabian, Kindergarten

«Ich gehe zu Fuss zur Schule und gehe durch den Wald. Dort sehe ich viele Tiere.» Benjamin, Unterstufe

«Ich bin sehr froh, einen Schulweg zu haben. So bin ich vor der Schule noch einige Minuten draussen und kann mit den Freunden diskutieren. Dadurch wird der Weg ein bisschen länger.» Rebecca, Mittelstufe

«Einmal lief ich, weil ich so mit meinen Freunden diskutierte, direkt in eine Strassenlampe hinein.» Cliff, Mittelstufe

«Ich bin froh, dass ich nur zweimal über die Strasse muss. Allerdings finde ich es schade, dass es beim Beck-Fussgängerstreifen, den ich gefährlich finde, keinen Lotsen hat. Vor zirka einem Monat haben meine Schwester und ich auf dem Nachhauseweg einen grossen Schmetterlingsschwarm von sicher 200 Tieren gesehen.» Katja, Mittelstufe



Der Schulweg in Zahlen ²

(Kinder im Alter von 6 bis 12 Jahren)

Primarschulkinder in der Schweiz: 450 000

Schulwegdistanz: 1,6 Kilometer im Durchschnitt,
mehr als zwei Drittel weniger als 1 km

Schulwegdauer: 11 Minuten im Durchschnitt,
zwei Drittel weniger als 10 Minuten

Kinder, die über Mittag heimkehren: mehr als 50%

Anzahl Schulwege: 3,1 pro Tag im Durchschnitt
Tendenz sinkend aufgrund zunehmender
Angebote in der Kinderbetreuung

Verkehrsmittelwahl für den Schulweg in %

zu Fuss

Velo

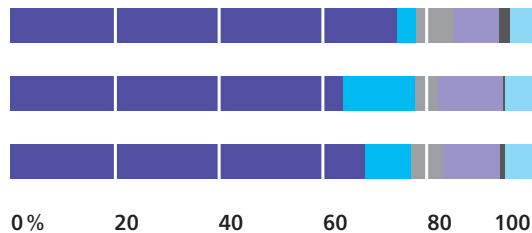
Motorisierter Individualverkehr (MIV)

zu Fuss in Kombination mit öffentlichem

Verkehr oder Velo

zu Fuss in Kombination mit MIV

Anderes



6- bis 9-Jährige gehen häufiger zu Fuss und werden mit dem Auto in die Schule gebracht als 10- bis 12-Jährige. Dafür sind die 10- bis 12-Jährigen deutlich mehr mit dem Velo unterwegs.

Der Schulweg bietet Abwechslung

Der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung des Kindes von grosser Bedeutung. Mit dem Eintritt in den Kindergarten, spätestens aber mit dem Eintritt in die Schule erhält der Tag einen fixen Ablauf. Der Stundenplan gibt Schulbeginn, Schulschluss und die dazwischenliegenden kurzen Pausen vor. So bleibt dem Kind der Schulweg als einer der Freiräume, die es braucht: Das Kind ist weg von zu Hause, aber nicht in der Schule. Es unterliegt keiner direkten Eltern- oder Lehrerkontrolle.

Kinder benutzen gerne verschiedene Schulwege. Die Wahl hängt von unterschiedlichen Faktoren wie Freundinnen und Freunden, Jahreszeiten oder Stimmungen ab. Ebenso variiert die Wahl des Verkehrsmittels: zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Velo.

Damit sie nicht alleine gehen müssen, nehmen viele Kinder häufig Umwege in Kauf. Beliebte Wege sind vor allem solche mit Herausforderungen: «Geheimwege», spannende Routen oder Hindernisse, die nur durch Klettern oder Kriechen zu bewältigen sind.

6- bis 9-Jährige

10- bis 12-Jährige

Total



Erleben und Erlernen

Kinder mögen es, ihre Gangart und ihren Rhythmus selber zu wählen: springen, hüpfen, verweilen etc. Sie bestimmen, mit welchen Dingen sie sich befassen. Sie entdecken Neues, machen Bekanntschaften mit anderen Menschen – sympathischen und manchmal unsympathischen. Sie erleben die verschiedenen Tages- und Jahreszeiten, und sie können Tiere und Pflanzen beobachten. Erleben und Erlernen sind eng miteinander verknüpft. Die Strasse als Lernort wird häufig unterschätzt. Die auf dem Schulweg gemachten Umwelterfahrungen bringen das Kind der Erwachsenenwelt näher. Das Kind beginnt an der Welt teilzuhaben und entwickelt so Schritt für Schritt die eigene Identität.



Auf dem Weg zum Kindergarten oder zur Schule erwerben Kinder wichtige Fähigkeiten. Sie gewinnen an motorischer Beweglichkeit und an Selbständigkeit. Sie lernen Situationen richtig einzuschätzen und bekommen Vertrauen in die eigene Entscheidungs- und Handlungsfähigkeit. Studien belegen, dass Kinder, die ihre Schule selbst erreichen, ein besseres räumliches Orientierungsvermögen entwickeln. Kinder, die zu Fuss unterwegs sind, kennen den Weg und alle Besonderheiten am Wegesrand, während sich Kinder, die im Elterntaxi unterwegs sind, oft die Wegstrecke nicht richtig einprägen.³

Gemeinsam gehen

Kinder gehen ihren Schulweg nicht gerne alleine. In Gruppen lässt sich der Weg spielend zurücklegen mit Wettrennen, Fang-, Versteck- und Neckspielen.



Zusammen wird gesprochen, gestritten, gespielt, am Kiosk etwas gekauft. Gesprächsstoff sind Ereignisse und Probleme aus dem Kinderalltag. Die Hausaufgaben, Prüfungen und Noten in der Schule sind ebenso von Belang wie das Fernsehen und private Dinge. In diesen Gesprächen werden auch die Grenzen und Tabus ausgelotet, z.B. Themen wie Sexualität oder Ungehorsam.

Zu Fuss für mehr Gesundheit

Gehen ist eine äusserst gesunde Bewegung. Selbst kurze Schulwege helfen den Kindern, das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen. Die Weltgesundheitsorganisation WHO empfiehlt mindestens 30 Minuten täglich für alle Menschen, für Kinder sollten es aber wesentlich mehr sein. Insgesamt bewegen sich heute viele Kinder zu wenig:

- Laut WHO haben 40 % der Primarschulkinder einen schwachen Kreislauf oder erniedrigte Blutdruckwerte.
- Jedes fünfte Kind in der Schweiz ist übergewichtig, 4 % sogar fettleibig.
- Bei den Kindern in der Schweiz ist die motorische Leistungsfähigkeit in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen.
- Die motorischen Defizite führen zu noch nicht absehbaren Folgen für unser Gesundheitssystem.

Wenn immer mehr Kinder mit dem Auto gebracht werden, steigt aber auch die Gefährdung für die anderen Kinder:

- Vor Kindergärten und Schulhäusern parkierende Fahrzeuge stellen eine Zusatzgefahr für Kinder dar.
- Die Verkehrssicherheit ist im Auto keineswegs grösser. Statistiken aus Deutschland zeigen, dass die Wahrscheinlichkeit mit dem Auto zu verunfallen grösser ist als zu Fuss.⁴



Gehen entlastet die Umwelt

Die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Fahrrad hat gegenüber dem Auto entscheidende Vorteile: Als «Treibstoff» genügt eine Scheibe Brot und das «Abgas» beschränkt sich auf die Atemluft. Zudem bewegen sich Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, relativ leise durch die Strassen. Alle können einen sehr praktischen Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz leisten: Bei einem Schulweg von 2 km Länge und 200 Schultagen werden ohne «Eltern-Taxi» ca. 160 Kilogramm Kohlendioxid CO₂ pro Schulkind im Jahr weniger in die Luft geblasen. Übrigens ist die Luft im Auto häufig noch schlechter als draussen. Messungen haben im Vergleich zum Trottoir um ca. 40% bis 60% höhere Kohlenmonoxid- und Stickstoff-Konzentrationen im Innenraum der Autos ergeben.



8 Kinderunfälle im Strassenverkehr

«Dort muss ich über die Strasse, und die Autos rasen wie wild.» 2. Klässlerin

«Hier parkieren manchmal Autos und dann sehe ich nicht, wenn ein Auto kommt.» 4. Klässler 5

Kinder sind im Verkehr gefährdet

Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr mehr als fünf Kinder verletzt. 2007 verunfallten 1883 Kinder zwischen 0 und 14 Jahren, dabei wurden 310 schwer verletzt und 14 starben. Rund ein Viertel der 2007 verletzten FussgängerInnen waren Kinder von 0 bis 14 Jahren. Strassenverkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache bei Kindern.

Ein Viertel aller Kinderunfälle geschehen auf dem Schulweg. Die Dunkelziffer eingerechnet, ist damit zu rechnen, dass pro Jahr rund 1300 Kinder auf dem Schulweg verletzt werden. ⁶ Besonders gefährlich sind Hauptstrassen. Kinder verunfallen überdurchschnittlich oft beim Queren der Fahrbahn. Der Anteil dieses Unfalltyps macht bei den 0- bis 14-Jährigen 81% aus. Bis zum Alter von etwa 9 Jahren sind Kinder im Verkehr vor allem als Zufussgehende gefährdet. Zwischen 10 und 14 Jahren nehmen die Velounfälle markant zu.

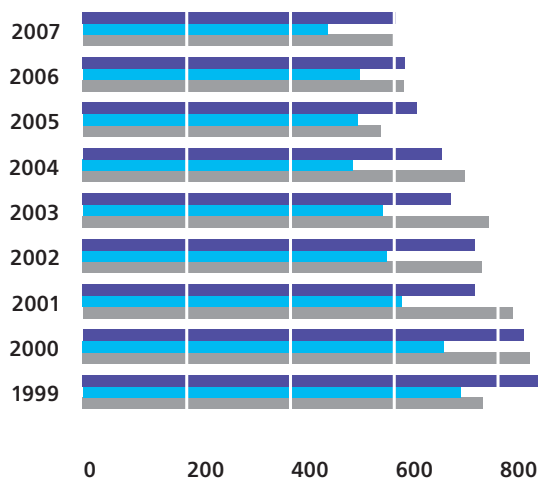
Heute verunfallen gleich viele Kinder zu Fuss wie als Mitfahrende im Auto, obwohl die Kinder mehr Zeit zu Fuss im Strassenraum unterwegs sind. Positiv ist, dass seit den letzten 20 Jahren die Zahl der Unfälle und die Unfallschwere kontinuierlich abnehmen. Ebenfalls abnehmend sind die Auswirkungen der Kinderun-

fälle im Verkehr. Während 1999 noch jedes 60. Kind nach einem Unfall starb, passierte dies 2007 nur noch bei jedem 135. Kind. Neben all den technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen und Infrastrukturen, z.B. durch verkehrsberuhigende Massnahmen, sind für die sinkende Anzahl verletzter oder getöteter Kinder zwei Faktoren verantwortlich: Die Kinder halten sich weniger im Freien auf als früher, und sie werden vermehrt von den Eltern begleitet.

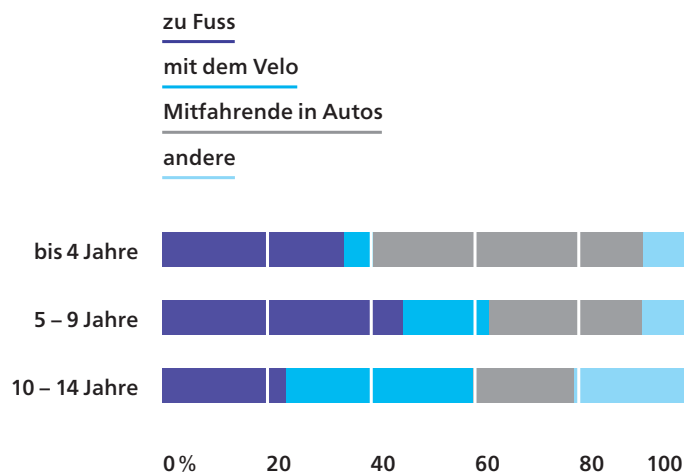
Langsamer Verkehr ist sicherer

Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Risikofaktor im Verkehr. Zum einen führt eine Geschwindigkeitserhöhung zu viel längeren Anhaltewegen: Dort, wo ein mit 30 km/h fahrendes Auto nach einer Vollbremsung stillsteht, hat bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h noch gar keine Temporeduktion stattgefunden. Zum anderen führt eine Erhöhung der Kollisionsgeschwindigkeit zu einem überproportionalen Anstieg der Verletzungen bei Zufussgehenden: Bei einer Aufprallgeschwindigkeit von 30 km/h besteht eine Sterbewahrscheinlichkeit von 12%; bei 50 km/h beträgt sie 70%. Die Geschwindigkeit beeinflusst auch die Wahrscheinlichkeit, dass es überhaupt zu einer Kollision kommt. Zu Fuss gehende Kinder verunfallen signifikant seltener bei tiefen Geschwindigkeiten. ⁷

Verletzte und getötete Kinder, bis 14 Jahre nach Verkehrsteilnahme von 1999–2007

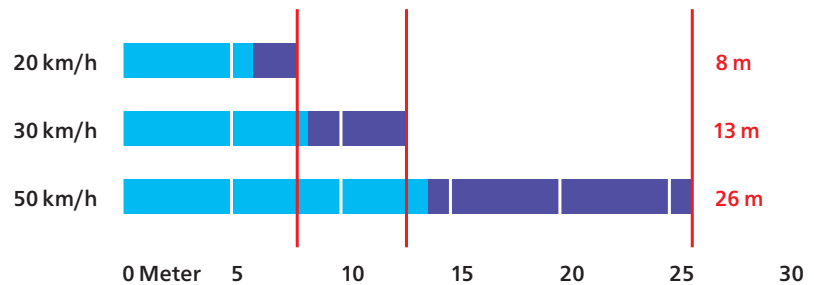


Verletzte und getötete Kinder nach Altersgruppe und Verkehrsmittelwahl in %, 2007





Reaktionsweg + Bremsweg = Anhalteweg



Quelle: Suter – von Känel – Wild AG, Zürich 2007.

Annahmen: Reaktionszeit 1 Sekunde, Fahrbahn trockener Asphalt/Beton.

Gründe für die Gefährdung

Die Verkehrswelt ist von ihrer Struktur her grösstenteils auf die Erwachsenen und insbesondere auf die Motorisierten unter ihnen zugeschnitten. Während die Strassen ein zusammenhängendes Netz für die Fahrzeuge bilden, werden die Wege der Zufussgehenden immer wieder durch Fahrbahnen unterbrochen. Dies bedeutet für Kinder teilweise gefährliche Strassenüberquerungen. Oft fehlen Querungshilfen. Problematisch sind zudem Fahrzeuge, die illegal auf dem Trottoir abgestellt werden und somit Kinder zwingen, auf die Fahrbahn auszuweichen. Die durch den Verkehr verursachten fehlenden Freiräume im Wohnumfeld führen dazu, dass sich die Kinder nicht mehr in der relativ sicheren Umgebung frei bewegen und spielen können. Damit fehlt den Kindern ein Milieu (z.B. Begegnungszonen) mit relativ ungefährlichem Verkehrsaufkommen, wo sie den Umgang mit dem Verkehr in geeigneter Umgebung lernen können.

Kinder benötigen eine Reihe von Fähigkeiten, die erst Schritt für Schritt im Laufe der Kindheit ausgebildet werden. Sie sind keine kleinen Erwachsenen, von denen – immer nach Massstäben der Erwachsenen – ein fehlerfreies, überlegtes und verantwortungsvolles Verkehrsverhalten erwartet werden kann. Deshalb schreibt das Schweizer Strassenverkehrsgesetz SVG in Art. 26 den Fahrzeuglenkenden vor:

- 2 Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

Die Ursachen von Unfällen sind häufig nicht bei den Kindern, sondern im Fehlverhalten der Erwachsenen zu finden. Dazu zählen AutofahrerInnen, die am Fussgängerstreifen nicht anhalten. Gleich den Kindern sind auch den Erwachsenen physische Grenzen gesetzt. Das menschliche Auge kann maximal drei Punkte pro Sekunde fixieren. Bei hohen Geschwindigkeiten und bei vielen wahrzunehmenden Eindrücken, wie es innerorts oft der Fall ist, wird das Auge überfordert. Es «übersieht» gefährliche Situ-

ationen, zum Beispiel das Kind am Strassenrand. Zudem verleiten gut ausgebaute Strassen und die passive Sicherheit des Autos (Airbag, ABS etc.) die AutofahrerInnen oft zu einer erhöhten Geschwindigkeit und Risikobereitschaft. Auch Erwachsene tragen ihre Stimmungen in den Verkehr. Vielleicht haben sie es eilig, sind müde oder abgelenkt.



Weit verbreitet ist die Unsitte, im fahrenden Auto mit dem Handy zu telefonieren. Hier gilt: Die volle Aufmerksamkeit vermeidet Unfälle – keine Handygespräche und keine Kopfhörer auf der Fahrbahn.

10 Wie verhalten sich unsere Kinder?

«Autos haben Augen und können sehen.»

«Ich sehe das Auto und das Auto sieht mich.»

«Autos können so schnell wie ich anhalten.»

Typische Denkweisen von Kindern ⁸

Kinder sind anders

Die Fähigkeiten der Kinder im Verkehr werden von den Erwachsenen meistens zu stark als Defizit dargestellt. Dem muss grundsätzlich widersprochen werden. Die hohe Aufmerksamkeit, welche die Kinder der Umwelt widmen – die Wahrnehmung einer Schnecke am Wegrand beispielsweise – ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Das gleiche gilt für das Spiel mit Kameraden und für Konflikte, die auf dem Schulweg ausgetragen werden. Diese Verhaltensweisen sind von grösster Bedeutung für die persönliche Entwicklung und das Kennenlernen der Umwelt. Kritisch zu hinterfragen sind Verhaltensweisen der Erwachsenen, die nur noch auf den Verkehr fokussiert sind und die ganze Umwelt ausblenden.

Kinder reagieren anders, sind empfindlicher und verletzlicher als Erwachsene. Die Kenntnis über die Besonderheiten unserer Kinder ist daher Grundlage der Schulwegsicherung und einer kindergerechten Verkehrsplanung:

Typische Verhaltensweisen

- Das von Neugier und Spieltrieb geprägte Gehen der Kinder unterscheidet sich stark vom zielgerichteten Gehen der Erwachsenen.
- Kinder sind im Durchschnitt langsamer unterwegs als Erwachsene, können aber abrupt Richtung und Gehgeschwindigkeit ändern.
- Kinder verfügen über einen hohen Bewegungsdrang und sind stark von ihren eigenen Gefühlen beeinflusst. Beispielsweise glauben sie, dass der Autofahrer sie abends im Dunkeln sieht, weil sie selbst ja das beleuchtete Auto sehen.
- Kinder sind spontan und ungeduldig. Eine typische Verhaltensweise ist das plötzliche Überqueren der Fahrbahn ohne die Beachtung des Verkehrs. Schwierigkeiten bereitet das Abwarten der Grünphase an Ampeln.
- Kinder sind unterwegs zwar aufmerksam, jedoch lässt mit der Zeit die Konzentration nach. Ausserdem lassen sie sich schnell von Dingen, wie einem Flugzeug in der Luft, ablenken.

Verkehrssinn

- Für Kinder sind viele Verkehrssituationen neu, weshalb sie die Gefahren nicht frühzeitig erkennen und darauf richtig reagieren können.

Körpergrösse

- Aufgrund der geringeren Körpergrösse haben Kinder eine andere Perspektive als Erwachsene und können nicht über fahrende oder parkende Autos hinwegsehen.



- Der Körperschwerpunkt liegt höher als bei Erwachsenen, weshalb Kinder schnell die Balance verlieren. ⁹

Sehen und Hören

- Das Blickfeld von Kindern im Vor- und Primarschulalter ist etwa 35% kleiner als das der Erwachsenen.
- Die Nah- und Fernbereichsumstellung des Auges verläuft langsamer.
- Bis zum Schuleintritt ist das Hörvermögen vollkommen ausgebildet. Allerdings sind Kinder noch nicht in der Lage, wahrgenommene Geräusche zu lokalisieren.

Motorische Fähigkeiten

- Eine begonnene Bewegung kann von Kindern häufig nicht sofort abgebrochen werden. Zudem ist die Reaktionszeit verlangsamt. Deshalb starten Kinder verzögert, wenn beispielsweise ein Ball auf die Strasse rollt. Für die AutofahrerInnen entsteht der falsche Eindruck, das Kind habe sie gesehen.



- Kindern fällt es schwer, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun. Die Koordinierung von Sehen und Laufen entwickelt sich allmählich. Ein Kleinkind kann beispielsweise beim Rennen nicht nach links oder rechts schauen.
- Kinder beherrschen noch nicht vollständig die Technik des Velofahrens wie Bremsen, Lenken, Kurven fahren oder die Fahrspur halten.

Wahrnehmung

- Bis zum 10. Lebensjahr ist es Kindern nicht möglich, die Geschwindigkeit und Entfernung von Fahrzeugen einzuschätzen. ¹⁰
- Kinder können sich schwer räumlich orientieren sowie links und rechts noch nicht voneinander unterscheiden.
- Kinder verstehen nicht, dass ein Auto nicht sofort anhalten kann und einen Bremsweg benötigt.

Neben den entwicklungsbedingten Besonderheiten der Kinder sind die strukturellen und verkehrlichen Bedingungen der Wohnumfelder entscheidend wichtig: Wer sich bereits als kleines Kind unbegleitet im Wohnumfeld bewegen kann und sich an den langsam fahrenden Motorfahrzeugverkehr gewöhnen konnte, ist rascher fähig, den Weg in den Kindergarten oder in die Schule selbstständig zu gehen. Diese Kinder finden sich in komplexeren Verkehrssituationen schneller zurecht und sind eher fähig, angemessen auf heranfahrende Fahrzeuge zu reagieren. Es gilt aber auch das Umgekehrte: Gefährlicher Strassenverkehr im Wohnumfeld und auf dem Schulweg beeinträchtigt oft die Entwicklung der motorischen Geschicklichkeit und der Wahrnehmungsfähigkeit der Kinder. Denn Kinder, die jahrelang von den Eltern an die Hand genommen werden müssen, können kein selbständiges und sicheres Verhalten im Strassenverkehr entwickeln.



12 Verkehrserziehung beginnt im Elternhaus

«Warte, luege, lose, laufe»

Dies ist wohl die bekannteste Verhaltensregel der Verkehrserziehung, die beinahe alle Eltern kennen. Gleichzeitig ist sie die Grundlage für weitere Verhaltensregeln, welche die Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr erhöht.

Verkehrserziehung beginnt früh

Kinder sind neugierig. Genauso wie sie sich für die Natur interessieren, ist auch der Verkehr bereits für jüngere Kinder von Interesse. Er löst bei den Kindern Fragen aus, die man so gut wie möglich beantworten soll. Das allmähliche Verständnis dessen, was sich auf der Strasse ereignet, ist der Ausgangspunkt jeder Verkehrserziehung. Allzu angstbesetztes Verhalten im Verkehr führt zu unüberlegten Handlungen und kann gefährlich sein. Deshalb ist es wichtig, dass man vermeidet, dem Kind Angst zu machen und es auszuschimpfen, wenn es noch Fehler macht. Das ist leichter gesagt als getan, denn viele Eltern haben selber vor dem Verkehr Angst und vor allem Angst um ihre Kinder auf der Strasse.

Man braucht kein Fachwissen, um Kindern beizubringen, wie sie sich richtig und sicher im Strassenverkehr zu verhalten haben. Bei ihrer natürlichen Neugier ansetzend, können sie schrittweise an neue Situationen herangeführt werden. Kinder lernen am besten, wenn sie etwas selbst ausprobieren und unmittelbar erfahren dürfen. Sie lernen auch gut, wenn vertraute Personen wie die Eltern oder Grosseltern das richtige Verhalten vormachen und die Versuche der Kinder, etwas richtig zu machen, lobend kommentieren. So festigt sich das richtige Verhalten und es wird eine positiv zu bewertende, innere Sicherheit gefördert. Einige wenige einfache Regeln lassen sich aufstellen. Diese dürfen jedoch nie in Drill ausarten:



- Am Anfang reicht es, sicheres Verhalten im Strassenverkehr im Alltag nicht kommentarlos zu praktizieren, sondern es immer wieder zum Thema zu machen. Kinder sollen auf Situationen, Fahrzeuge oder Personen im Strassenverkehr aufmerksam gemacht werden. Die immer wieder gehörte Aufforderung «Pass auf, da kommt ein Auto» genügt nicht.
- Das Kind wird aufgefordert, gemeinsam mit den Eltern zu handeln.
- Es soll nach und nach zu selbständigem Handeln aufgefordert werden und genau über seinen Leistungsstand beobachtet werden.

Stehenbleiben als Grundübung

Von den ersten Schritten des Kindes an sollten Eltern im Strassenverkehr überall da, wo Gefahren drohen könnten, immer stehen bleiben. Auch wenn die Zeit drängt oder wenn es regnet. Das Kind wird diese «Familientradition» bald verstehen und automatisch mitmachen. Zweijährigen kann man schon erklären, warum



man stehen bleibt und schaut. Dreijährige sollte man selbst in beide Richtungen schauen und dabei das eigene Verhalten kommentieren lassen. Je älter das Kind wird, desto mehr kann ihm die Entscheidung zur Überquerung überlassen werden.

Strasse selbständig queren

An gefahrlosen Quartierstrassen kann das Queren der Fahrbahn geübt werden. Wenn das Kind am Trottoirrand angehalten hat, muss es zuerst nach links schauen. Von dort droht die meiste Gefahr. Dann mehrmals deutlich nach links und rechts, bis es sicher ist, dass die Fahrbahn frei ist. Zum Schluss noch einmal kurz nach links schauen und dann die Fahrbahn zügig – ohne zu rennen – geradeaus überqueren.



An Ampeln müssen Kinder lernen, auch bei Grün in alle Richtungen zu schauen und sich vergewissern, dass sie gefahrlos losgehen können. Beim Überqueren müssen sie genau hinsehen, ob sie von abbiegenden Fahrzeugen gefährdet werden. Auch wenn die Ampel mittendrin auf Rot umspringt, müssen sie lernen, zügig weiterzugehen.

Fussgängerstreifen sind nur dann sicher, wenn sich die AutofahrerInnen daran halten, dass FussgängerInnen hier Vortritt haben. Da dies leider nicht immer der Fall ist, müssen Kinder wissen und üben, dass sie:

- vor dem Überqueren immer am Trottoirrand stehen bleiben,
- so lange warten, bis wirklich alle Fahrzeuge angehalten haben und die Räder still stehen,
- dann erst losgehen dürfen.
- der Blickkontakt zu den AutofahrerInnen sinnvoll ist (wobei dies oft nicht möglich ist).

An Fahrbahnen ohne Querungshilfen sollten Kinder, aber auch Erwachsene als Vorbilder, nicht zwischen Sichthindernissen, wie geparkte Autos, über die Fahrbahn gehen. Es ist vorteilhaft, einen kleinen Umweg zu einer freien und gut einsehbaren Stelle zu machen. Dort kann man den Strassenraum überblicken, und man wird auch besser gesehen.



In manchen Wohngebieten beeinträchtigen geparkte Fahrzeuge das Einsehen des gesamten Strassenraumes zum Überqueren einer Fahrbahn enorm. Hier müssen Kinder erkennen, ob eines der geparkten Autos gerade abfahren will. Dann vorsichtig bis zur Sichtlinie vorgehen, bis sie die Fahrbahn gefahrlos überschauen können.

Altersgerecht üben

Die nachfolgenden Altersangaben sind als grobe Orientierungshilfe zu verstehen – jedes Kind ist verschieden in seiner Entwicklung.

Ab 2 Jahren Auf dem Trottoir gehen Die sicherere Seite des Trottoirs ist innen – an Häusern und Gärten entlang.

Ab 3 Jahren Am Trottoirrand halten Unterschied zwischen Fussgängerbereich und Fahrbahn klarmachen.

Ab 4 Jahren Die Strasse überqueren ausschliesslich an übersichtlichen und wenig befahrenen Strassen.

Ab 5 Jahren Am Fussgängerstreifen und Lichtsignal queren Rot bedeutet «warten», Grün «gehen» – aber das Kind muss trotzdem auf den Verkehr achten.

Ab 5 Jahren Weg in den Kindergarten üben und im Wohnquartier allein unterwegs sein Kinder zunächst nur in Begleitung von Erwachsenen zum Kindergarten und wieder nach Hause gehen lassen. Das Verkehrsverhalten ist im Quartier «stabil», wenn sich das Kind an mehreren Tagen zu unterschiedlichen Zeiten an derselben Stelle immer gleich verhält. Dann kann das Kind allein losgehen.

Ab 6 Jahren Zwischen Sichthindernissen die Strasse queren

Auch unerwartete Situationen müssen mit dem Kind geübt werden. Dazu gehören zum Beispiel: Wie kommt das Kind über die Strasse, wenn die Ampel ausfällt? Wie soll sich das Kind an der Ampel verhalten, wenn ein Auto mit Blaulicht naht? Erwachsene wissen, wie sie sich verhalten müssen. Das Kind muss es noch lernen. Je mehr es weiss, desto sicherer wird es im Strassenverkehr.

14 Schulweg zu Fuss: Planen, festlegen und üben

Planen und üben ist das A und O

Der Weg zur Schule sollte von den Eltern und dem Kind gemeinsam geplant und festgelegt werden. Gewählt werden sollten insbesondere verkehrsarme Strassenzüge mit Geschwindigkeitseinschränkungen, die gleichzeitig auch gute Sichtverhältnisse gewährleisten. Wenn nötig werden zugunsten der Sicherheit kleinere Umwege eingebaut. Gleiches gilt auch für Wege zu Spielplätzen oder zum Kindergarten. Gut organisierte Gemeinden oder Schulen bieten Schulwegpläne an, auf denen die empfehlenswerten Routen eingezeichnet sind. Ausserdem ist es die Aufgabe der Gemeinden, ganze Quartiere schulwegsicher zu machen.

Nach der Planung und Festlegung einer sicheren Route ist es wichtig, dass Eltern und Kinder den ausgesuchten Weg mehrmals gemeinsam in beiden Richtungen begehen. Dies sollte vor Beginn des Kindergartens oder der Schule geschehen. Der sicherste Weg ist nicht zwingend der kürzeste und auch nicht der spannendste. Das Kind wird mit der Zeit auch andere Wege nutzen wollen. Es ist also möglich, dass nicht nur ein Weg, sondern verschiedene Wegmöglichkeiten abgestritten werden müssen und das Kind dabei auf gefährliche Stellen aufmerksam gemacht werden muss. Das Trottoir kann an Tor- oder Garagenausfahrten gefährlich werden. Deshalb sollte sich das Kind auch an solchen Stellen vergewissern, dass kein Fahrzeug kommt.



Wie lange Kinder von Mutter oder Vater begleitet werden, hängt davon ab, wie schwierig der Schulweg ist und wie gut ein Kind die ihm gestellten Aufgaben bewältigen kann.



Wenn das Kind irgendwann allein zur Schule geht, sollten sich die Eltern vergewissern, wie es sich im Strassenverkehr verhält. Dazu müssen sie es beobachten. Nur so erhalten sie Gewissheit, welche Wege das Kind geht, wie es Fahrbahnen überquert und wie es sich in Begleitung Gleichaltriger verhält. Mit der Zeit möchte das Kind zusammen mit Kindern aus der Nachbarschaft in die Schule gehen. Weil Gruppen im Verkehr besser wahrgenommen werden, erhöht sich dadurch die Sicherheit, und es hilft Freundschaften aufzubauen. Zu beachten ist aber, dass Gruppenverhalten manchmal von mehr Unaufmerksamkeit geprägt ist.

Besonders wichtig ist, dass Kinder ohne Zeitdruck und rechtzeitig zur Schule gehen. Stresssituationen führen häufig zur Unachtsamkeit. Ebenso können starke Gefühle die Sicherheit des Kindes enorm beeinträchtigen: Momentan traurige, ängstliche oder wütende Kinder werden am besten zur Schule begleitet, auch dann, wenn sie schon älter sind.



Gut sichtbare Kleidung tragen

Die Zahl der Verkehrsunfälle auf Schulwegen steigt von jeweils Oktober bis Februar an. Bei Dunkelheit, Dämmerung und schlechten Wetterverhältnissen können AutofahrerInnen Kinder nicht so gut sehen. Helle Kleidung, das Sicherheitsdreieck über die Jacke sowie Reflektoren am Schulthek und der Kleidung helfen, dass Kinder auch in der Dämmerung gut erkennbar sind.



Vorsicht mit Kickboards

Obwohl nicht verboten, wird in den meisten Kantonen empfohlen, Kickboards und sonstige fahrzeugähnliche Geräte auf dem Schulweg keinesfalls vor der 3. Klasse zu benutzen. Für jüngere Kinder sind diese Fahrzeuge noch nicht geeignet.



Wenn die Kinder Kickboards benutzen, sollten sie dazu angehalten werden, diese auf dem Fussgängerstreifen in die Hand zu nehmen oder zu schieben. Besondere Vorsicht ist geboten bei Strassen mit Gefälle, wo grosse Geschwindigkeiten erreicht werden können.

Der Schulweg mit dem Velo

Wenn es darum geht, ob ein Kind mit dem Velo zur Schule fahren darf, so haben die einzelnen Gemeinden je eigene Regeln, die bestimmen, unter welchen Umständen dies erlaubt ist. In vielen Kantonen und Gemeinden werden von der Verkehrspolizei zwischen der 4. und 6. Klasse Fahrradprüfungen durchgeführt. Ab dann können die Kinder den Schulweg mit dem Velo in der Regel sicher bewältigen, wobei – ähnlich wie bei den Schulwegen zu Fuss – die empfohlenen Routen benützt werden sollten. Entscheidend für sicheres Fahrradfahren sind die motorische Geschicklichkeit des Kindes und die Beherrschung des Gleichgewichts. Diese Fähigkeiten lernt ein Kind am besten, wenn es sich im Wohnumfeld frei bewegen und dort möglichst früh mit dem Dreirad, Trottinett, Like-a-Bike usw. herumfahren kann. Auch ist es sinnvoll, Familienausflüge auf sicheren Fahrradwegen zu unternehmen, bei denen man die Fähigkeiten der eigenen Kinder besser einschätzen lernt.



16 Schulwegsicherung ist unabdingbar

Ziel: Verbesserung der Sicherheit

Ziel der Schulwegsicherung muss es sein, dass Kinder den Schulweg möglichst ohne Angst (subjektiv sicher) und ohne Gefährdung (objektiv sicher) zurücklegen können. Die Angst veranlasst jedoch viele Eltern, die Kinder vermehrt zu begleiten, sie mit dem Auto zur Schule zu fahren, Lotsendienste zu organisieren oder die Kinder nicht mehr draussen spielen zu lassen. Diese Reaktion der Eltern ist auf den ersten Blick nachvollziehbar, führt aber im Gesamteffekt nicht zu mehr Sicherheit:

- Kinder brauchen die Freiheit des Aufenthalts im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg für die persönliche Entwicklung. Es ist belegt, dass Kinder, die nicht alleine ins Freie können, im Sprachverhalten, der Motorik, der Konfliktfähigkeit, der Selbständigkeit und der Anzahl der Sozialkontakte verglichen mit Kindern, die ins Freie können, zurückbleiben. ¹¹ Zudem können sie die Kenntnis und richtige Anwendung der Verkehrsregeln nur im tatsächlichen Verkehrsgeschehen erlernen.
- Elterntaxis bringen einen Teufelskreis in Gang: Mit den Bring- und Holfahrten werden – vor allem vor dem Schulhaus – andere Kinder gefährdet, die dann aus Sicherheitsgründen wiederum von den Eltern in die Schule gefahren werden.
- Der Einsatz von Elterntaxis birgt die Gefahr, dass die Verantwortung für die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg vollständig auf die Eltern abgeschoben wird und die Gemeinden deshalb zu wenig für sichere und angenehme Wohnumfelder tun oder die Sanierung von Gefahrenstellen gar nicht erst an die Hand nehmen.

Verkehrserziehung ergänzen

Zweifellos ist Verkehrserziehung wichtig. Kinder müssen und sollen über die vielfältigen Gefahren im Strassenverkehr aufgeklärt und dazu angehalten werden, richtiges Verhalten einzuüben. Das beginnt im Elternhaus und setzt sich in der Schule fort. Das Verhalten der Kinder vollzieht sich jedoch nicht im luftleeren Raum, sondern vor konkreten Rahmenbedingungen. Dazu gehören die Verkehrsvorschriften, die baulichen Gegebenheiten und das Verhalten der anderen, insbesondere der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen. Viele gefährliche Situationen werden durch falsch gebaute oder gestaltete Strassenanlagen hervorgerufen. Umgekehrt kann die Bereitschaft der Kinder, sich richtig zu verhalten, durch eine gute Gestaltung erhöht werden: Sind beispielsweise gesicherte Querungsstellen dort vorhanden, wo sie nötig sind, werden sie auch benutzt. Ist der nächste Fussgängerstreifen mit Mittelinsel jedoch zu weit entfernt, wächst die Bereitschaft, die Fahrbahn an ungesicherten Stellen zu überqueren.

Auch das Verhalten der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen hängt von der baulichen Gestaltung der Verkehrswege ab. Die Erfahrung zeigt, dass es nicht reicht, eine niedrigere Geschwindigkeit (z.B. Tempo 30) zu signalisieren, sondern dass sich die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf tiefem Niveau bewegen müssen. Deshalb sind bauliche Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Wohnumfeldverbesserung wichtig.

Ein weiterer wichtiger Bereich ist die Überwachung des Verkehrs durch Polizei und Verkehrsbehörden. Notwendig sind oft Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Halteverboten im Schulumfeld.

Im Interesse der Kinder sollten Eltern, aber auch die übrigen Akteurgruppen wie Schulen und Schulbehörden überall dort Verbesserungen der baulichen Gestaltung der Verkehrswege fordern, wo dies nötig ist. Massnahmen, welche die Sicherheit von Kindern verbessern, dienen häufig zugleich auch den erwachsenen FussgängerInnen und RadfahrerInnen und machen den Verkehr in den Städten menschengerechter.

Aufgaben der Schulwegsicherung



Verkehrserziehung



Verkehrstechnische Massnahmen



Verkehrsüberwachung

Rechtliche Grundlagen

In der Bundesverfassung (BV) steht, dass der Grundschulunterricht obligatorisch ist (Art. 62 Abs. 2). Die örtlichen Schulbehörden haben jedoch dafür zu sorgen, dass der Schulweg für die schulpflichtigen Kinder unter zumutbaren Bedingungen zurückgelegt werden kann. Ist der Schulweg von der Länge oder Gefährlichkeit her für die Kinder nicht zumutbar, so haben die Schulbehörden Massnahmen zu ergreifen. Bei der Beurteilung, ob ein Schulweg zumutbar ist, müssen verschiedene Faktoren wie Distanz, Topographie, Verkehrssicherheit, Alter und physische Verfassung der Kinder berücksichtigt werden. Eine weitere Rechtsgrundlage, auf die sich die Schulwegsicherung stützen kann, findet sich im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), das am 1. Januar 1987 in Kraft getreten ist und von den Kantonen und Gemeinden die Planung von Fusswegnetzen verlangt. Die Schulwege werden im Gesetz namentlich erwähnt (Art. 2). Auch dass die Wege gefahrlos zu begehen sind, wird ausdrücklich vom Gesetz verlangt (Art. 6).

Art. 2 Fusswegnetze

- 1 Fusswegnetze sind Verkehrsverbindungen für die Fussgänger und liegen in der Regel im Siedlungsgebiet.
- 2 Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen.
- 3 Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.

Art. 6 Anlage und Erhaltung

- 1 Die Kantone sorgen dafür, dass:
 - a. Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden;
 - b. diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können;
 - c. der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.
- 2 Bei der Erfüllung ihrer übrigen Aufgaben nehmen sie auf die Fuss- und Wanderwege Rücksicht.

Die Kantone und Gemeinden sind verpflichtet, die Fusswege in einem Plan festzuhalten. Dieser kann je nach Kanton einen anderen Namen haben, z.B. Strassenplan, Verkehrsrichtplan, Wegeplan. In diesem Plan sollten eingetragen sein:

- die Ziele der Zufussgehenden, wie z.B. die Kindergärten, Schulhäuser, Freizeitanlagen,
- das vorhandene Fusswegnetz,
- die geplanten Wege,
- Massnahmen zur Behebung von Gefahrenstellen oder zur rechtlichen Sicherung.

Für die Umsetzung der Fusswegplanung hat jeder Kanton eine spezielle Fachstelle für Fuss- und Wanderwege innerhalb der Verwaltung bezeichnet. Diese Stelle kann die kantonalen Grundlagen und weitergehende Informationen vermitteln.

Für die Abklärung der Zumutbarkeit und der Gefährlichkeit eines Schulweges sind verschiedene Kriterien ausschlaggebend, insbesondere:

- die Länge des Schulweges,
- die verwendeten Transportmittel, um in die Schule zu gelangen,
- die Anzahl der Strassenquerungen zu Fuss oder mit dem Velo,
- die Art der Schwierigkeiten, die beim Überqueren der Strassen angetroffen werden,
- weitere Besonderheiten des Schulweges, wie fehlende Trottoirs oder Radwege.

Die AnsprechpartnerInnen

Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe vieler verschiedener Akteurguppen. Eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten erlaubt es, die Probleme frühzeitig zu erkennen und gemeinsam nach Lösungen zu suchen, die gezielt umgesetzt werden können:

- Die Polizei ist ein wichtiger Ansprechpartner. Die Polizeibeamten sind durch ihre Arbeit vor Ort über das Unfallgeschehen und die konkreten Gefährdungen von Kindern im Strassenverkehr gut informiert.
- Die Mitglieder der Verkehrsinstruktion gehören ebenfalls dem Polizeikorps an. Neben dem Erteilen von Verkehrsunterricht gehören Schulwegkontrollen, die Beratung in Schulwegfragen sowie die Unterstützung von Eltern und Lehrkräften zu ihrem Aufgabengebiet. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu verfügt zudem in vielen Gemeinden über Sicherheitsdelegierte als Ansprechpartner.
- Je nach Grösse und Organisation einer Gemeinde kann das für die Planung und Realisierung von Massnahmen zuständige Amt anders heissen, zum Beispiel Tiefbauamt oder Bauamt. Städte haben manchmal eigene Fachstellen für den Fuss- und Veloverkehr. Wenn es im Rahmen der Schulwegsicherung um die bauliche Umgestaltung einer Situation geht, ist das Planungsamt die richtige Anlaufstelle.
- Der Schule und den Schulbehörden kommt eine entscheidende Rolle zu. Treten Probleme auf dem Schulweg auf, melden sich die Eltern als erstes bei ihnen. Es ist wichtig, dass sie diese Meldungen ernst nehmen und weiterleiten.
- Die Initiative der Eltern für sichere Schulwege ihrer Kinder ist immer zu begrüssen. Denn die Eltern kennen die Sorgen und Nöte der Kinder am besten. In vielen Kantonen und Gemeinden ist die Elternmitwirkung an der Schule möglich und erwünscht. In vielen Elternräten setzt sich eine Arbeitsgruppe mit der Schulwegsicherheit auseinander.
- Die Kinder kennen die Probleme auf dem eigenen Schulweg am besten. Deshalb ist ihre Sicht bei der Schulwegsicherung, z.B. in Form einer Schulwegbefragung, unbedingt mit einzubeziehen.
- Schliesslich können auch verschiedene Organisationen mit ihrem Fachwissen zu einer gelungenen Schulwegplanung beitragen (vergleiche Anhang). Diese können Stellung beziehen oder weiterhelfen, wenn Schule, Bauamt und Polizei die Verantwortung nicht übernehmen können oder wollen.

Ablauf der Schulwegsicherung

Die Schulwegsicherung besteht aus verschiedenen Elementen und Phasen. Je nach Situation können Arbeitsschritte auch parallel laufen oder ausgelassen werden. Eltern, die selber aktiv werden, aber nur beschränkte Zeit und Mittel zur Verfügung haben, sollten sich auf ausgewählte Elemente der Schulwegsicherung beschränken. Ein Zusammenschluss von Eltern oder von Gruppierungen für eine gemeinsame Sache erhöht die Aufmerksamkeit der verantwortlichen Stellen markant.

Vorbereitungsphase

Eine sorgfältige Vorbereitung lohnt sich und erleichtert anschließende Phasen. In einem ersten Schritt muss klar sein, was man erreichen will und wie das Ziel erreicht werden soll. Bei der Projektorganisation stellen sich die Fragen, wer den Schulwegsicherungsprozess durchführt und welche Gruppen mitbeteiligt sind. Je nach Problemlage und -druck kann dies verschieden sein. Bewährt hat sich ein Vorgehen, bei dem die Schule die Projektleitung übernimmt und eine Begleitgruppe von Eltern, Gemeindebehörden, Verkehrsinstruktor und Schulbehörde für die nötige Unterstützung sorgt.

Analysephase

Die Analysephase beinhaltet hauptsächlich das Herausfinden von Gefahrenstellen: Wo sind Kinder auf ihrem Schulweg gefährdet? Warum sind sie gefährdet? Diese Fragen können und sollen mit verschiedenen, einander ergänzenden Methoden geklärt werden. Ein wichtiges Instrument ist die Schülerbefragung. Wichtig sind ebenfalls Begehungen vor Ort sowie Unfallauswertungen.

Umsetzungsphase

Auf der Grundlage der Analyse werden geeignete Massnahmen geprüft. In einem nächsten Schritt erfolgen die Information und Sensibilisierung der Öffentlichkeit und Behörden durch die Darstellung und Veröffentlichung der Ergebnisse. Die Umsetzung der Massnahmen sollte durch die Gemeinde erfolgen. Dabei kommen viele Möglichkeiten in Frage: kurzfristige Lösungen mit provisorischen Massnahmen oder mittel- bis langfristig zu realisierende bauliche Massnahmen.

Vorbereitungsphase

Initiative zur Schulwegsicherung meistens durch Eltern und Schulen

Kinder, Eltern

Schule,
SchulbehördenBau- und
PlanungsbehördenPolizei,
VerkehrsinstruktionOrganisationen,
weitere Gruppen**Projektorganisation**

Zusammentragen von Grundlagen

Zieldefinition

Analysephase

Herausfinden von Gefahrenstellen mit verschiedenen Methoden

füllen Fragebogen aus,
machen Hinweise zu
Gefahrenstellenorganisieren und führen
Befragung/Begehung
durchkoordinieren und
werten aus, verkehrs-
technische Angabenwerten Unfälle aus
und melden gefährliche
Stellenberaten zum Prozess
und zum Inhalt

Auswertung der Resultate

Umsetzungsphase

Erstellen Schulwegplan mit empfohlenen Routen und problematischen Stellen

Eltern begleiten
Umsetzungsphasestellen Schulweg-
empfehlungen zur
Verfügungführen Sofortmass-
nahmen aus, planen
bauliche Massnahmenbeobachten und
überwachen die Ver-
kehrssituationberaten in verkehrs-
technischen Belangen

üben den Schulweg ein

informieren über
Ergebnisse und veröf-
fentlichen dieseführen bauliche
Massnahmen durchführen die an die
Situation angepasste
Verkehrsinstruktion
durch

Erfolgskontrolle der Massnahmen, Fortführung des Schulwegsicherungsprozesses

Weshalb eine Schülerbefragung?

Schülerbefragungen und ergänzend Elternbefragungen haben sich bei der Durchführung von Schulwegsicherungsprozessen gut bewährt. Erfahrungen zeigen, dass eine Schülerbefragung im Rahmen des Schulunterrichts mit überschaubarem Organisations-, Zeit- und Finanzaufwand durchgeführt werden kann. Da die Kinder im Kindergarten und den ersten Primarklassen noch zu klein sind, müssen die Beobachtungen der Eltern miteinbezogen werden. Besonders hervorzuheben ist der Einbezug der Perspektive der Kinder:

- Kinder haben eine andere Sicht auf den Verkehr. Sie kennen den Weg, den sie täglich gehen, am besten.
- Erwachsene sehen mit ihrer Routine und Erfahrung die Probleme, die Kinder im Strassenverkehr überfordern, oft nicht mehr.
- Die Vielfalt der Wege, die die Kinder begehen, muss mit einbezogen werden.

Was soll herausgefunden werden?

- Angaben zum Verhalten auf den Schulwegen (welche Verkehrsmittel, Begleitung durch die Eltern etc.) sowie zu den wichtigsten Schulrouten
- Gefahrenstellen im Strassenverkehr aber auch die für die Kinder wichtigen Treffpunkte und attraktiven Orte

Wie sieht ein Fragebogen aus?

Der Fragebogen setzt sich aus einem Fragenkatalog und einem Ortsplan zusammen. Auf dem Ortsplan können die gefährlichen Stellen numerisch eingetragen und das Problem auf dem Fragenblatt beschrieben werden. Zur Auswertung der Daten genügt eine einfache Excel-Tabelle.

Inhalt des Fragebogens

(Muster zum Anpassen und Ausdrucken: www.schulweg.ch)

- Angaben zu den Kindern (Alter, Schulklasse, Schulhaus)
- Welche Wege benutzen die Kinder zur und von der Schule?
- Wie häufig wählen die Kinder verschiedene Wege?
- Wie gelangen die Kinder zur Schule (Zu Fuss, Velo, ÖV, Auto)?
- Gehen die Kinder allein oder mit SchulkameradInnen zur Schule?
- Werden sie von Erwachsenen begleitet?
- Aus welchem Grund werden die Kinder begleitet?
- Welche Stellen oder Streckenabschnitte sind gefährlich?
- Weshalb werden diese Stellen als gefährlich empfunden?
- Was gefällt am Schulweg?

Wie wird befragt?

Wird die Befragung nicht durch die Schule selbst organisiert, müssen Schulleitung und betroffene Lehrpersonen frühzeitig kontaktiert werden. In jedem Fall ist eine Zusammenarbeit mit Schul- und Gemeindebehörden anzustreben. Die Zusammenarbeit mit der Schule ist vor allem bei jüngeren Kindern wichtig, da diese den Fragebogen noch nicht selbständig ausfüllen können. Bei Kindergartenkindern ist es sinnvoll, den Fragebogen zusammen mit einem Elternteil ausfüllen zu lassen. Je selbständiger die Kinder die Fragen ausfüllen, desto weniger werden die Antworten durch andere Personen beeinflusst. Auch Fotos oder Zeichnungen von Kindern können der Analyse von Gefahren auf Schulwegen dienen.



Wie viele Kinder werden befragt?

Es sollten möglichst alle Klassen oder zumindest alle Altersstufen einer Schule in die Befragung miteinbezogen werden. Denn nur so ist das Ergebnis der Befragung auch einigermaßen repräsentativ.

Wie wird ausgewertet?





Grundsätzlich kann von Hand oder mit dem Computer ausgewertet werden. Das Vorgehen ist vergleichbar.

Für jede Frage wird ein Auswertungsblatt mit allen Klassen und den Antwortkategorien erstellt. Darin werden die Ergebnisse der Befragung mittels der einfachen Strich-Methode eingetragen. Jede Frage sollte nach Klasse und Schulhaus separat ausgewertet und dargestellt werden.

Darstellung der Resultate

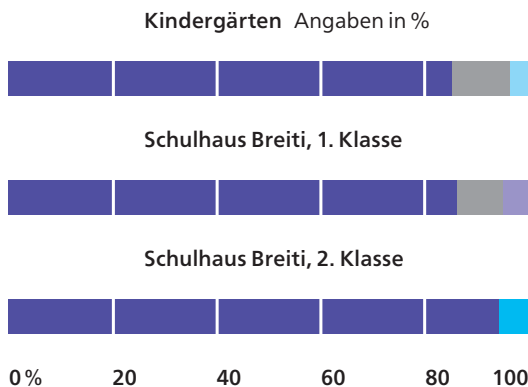
Für die Veröffentlichung der Ergebnisse müssen die Daten anonymisiert werden. Dies kann durch das klassenweise oder altersspezifische Zusammenfassen der Ergebnisse erfolgen. Es lohnt sich, die Resultate in einem Bericht darzustellen, in dem die Antworten zu einzelnen Fragen mit einer Grafik aufbereitet und zusätzlich kommentiert werden.

Aus den Daten aller Kindergärten und Schulhäuser lässt sich ein Profil der gefährlichen Stellen darstellen: Je mehr Nennungen pro Situation, desto relevanter ist das Problem einzustufen. Wenig motorisierter Verkehr entlang einer Strasse bedeutet nicht automatisch, dass die Situation ungefährlich ist. Breite Quartierstrassen können genau so gefährlich sein wie stark befahrene Hauptstrassen. Entscheidend sind die gefahrenen Geschwindigkeiten, die Sichtverhältnisse und die Distanzen zum Queren der Fahrbahn.

Frage 2: Verkehrsmittelwahl	Zu Fuss	Velo	Bus	Mitfahrt im Auto	Anderes	Keine Angabe	Anzahl Kinder
Kindergarten Looren	 13	–	–	–	–	–	14
Kindergarten Weid	 10	–	–	–	–	–	13
Schulhaus Breiti 1. Klasse	 19	–	–	–	–	–	22
Schulhaus Breiti 2. Klasse	 16	–	1	–	–	–	17
Total (zur Kontrolle)	58	1	0	5	1	1	66

Projektwochen

Schulweganalysen können in die verschiedensten Fächer und Lernziele integriert und beispielsweise im Rahmen einer Schulprojektwoche durchgeführt werden. Sie haben den Vorteil, dass die Kinder aktiv in die Schulwegplanung eingebunden werden können. Während der Projektwoche kann die Schule auch durch externe Planungsfachleute, Verkehrsinstruktoren oder Kinderorganisationen unterstützt werden. Objektiv vorhandene und subjektiv empfundene Gefahrenstellen können durch gemeinsame Exkursionen festgehalten werden. Statt den Schulweg «aus dem Kopf» zu beschreiben, können so vor Ort Notizen, Fotografien und Skizzen erstellt werden.



- zu Fuss
- Velo
- Mitfahrt im Auto
- Anderes
- Keine Angabe

22 Der Schulwegplan

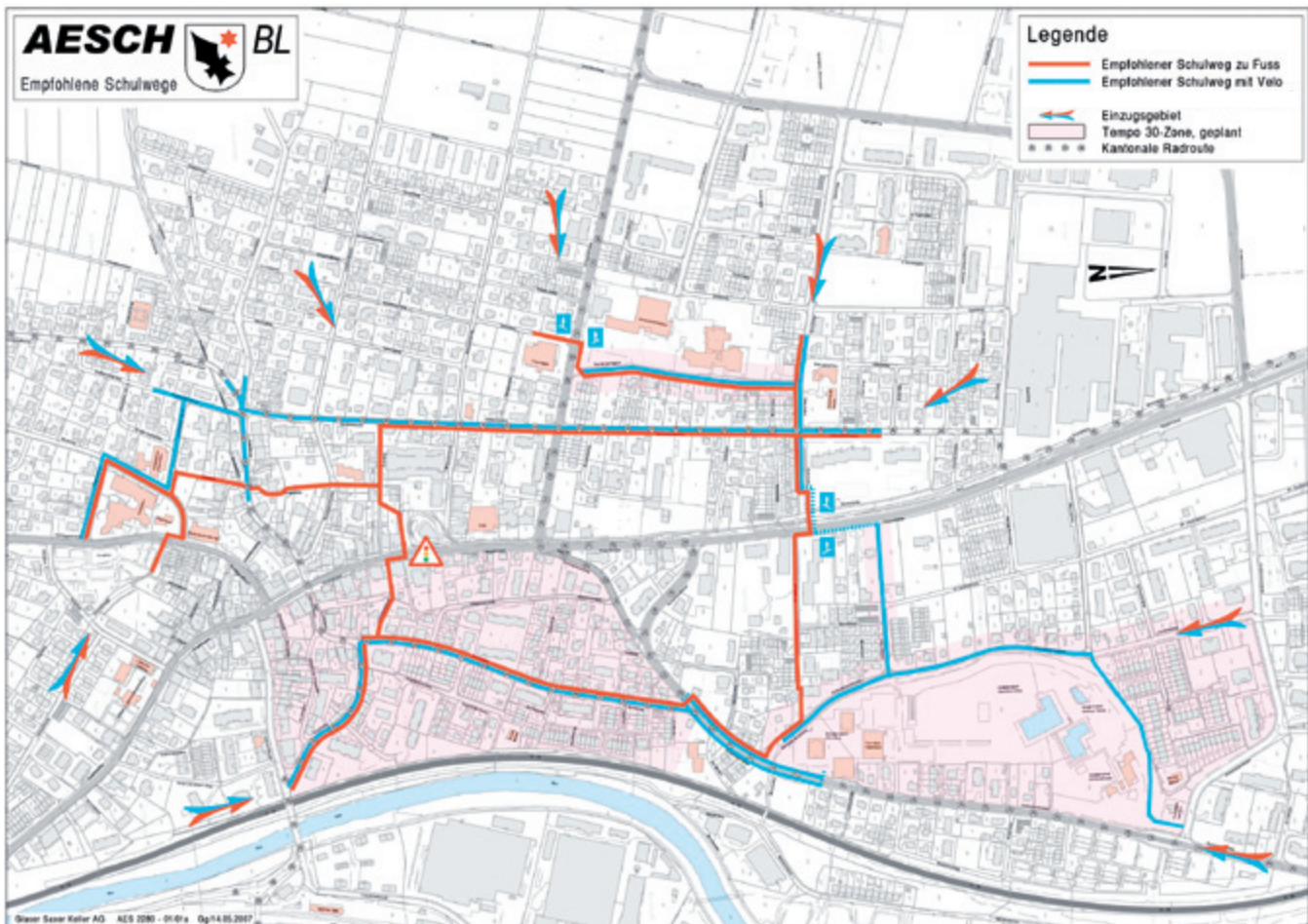
Was ist ein Schulwegplan?

Ein Schulwegplan zeigt die verkehrsberuhigten Quartiere sowie die für Kinder sichersten und angenehmsten Wege zur Schule und macht auf problematische Stellen oder Strecken aufmerksam. Ein fertig gestellter Plan dient einerseits der Verkehrserziehung: Er entfaltet eine Wirkung, wenn er von Eltern und SchülerInnen beachtet, verstanden und in ein Schulwegtraining eingebettet wird. Andererseits weist er auf Gefahrenstellen hin, die kurzfristig umgangen und mittelfristig mittels Massnahmen beseitigt werden müssen.

Idealerweise erhalten Eltern einen Schulwegplan rechtzeitig vor Schulbeginn, so dass sie ausreichend Zeit haben, mit den Kindern die entsprechenden Routen zu üben. Der Schulwegplan beinhaltet im besten Fall folgende Elemente:

- Grenzen des Einzugsbereichs der Schule
- Strassennetz sowie das Fuss- und Velowegnetz
- Verkehrsführung (Fahrverbote, Einbahnstrassen)
- Verkehrsregelungen an Knotenpunkten (Lichtsignalanlagen)

- Sichere Querungsanlagen (Lichtsignalanlage, Über- und Unterführungen, Fussgängerstreifen mit Mittelinsel)
- Weitere Querungshilfen (Mittelinseln, Teilaufpflasterungen und Einengungen der Fahrbahn)
- Durch Schülerlotsen oder Schulweghelfer gesicherte Stellen (wenn vorhanden)
- Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die für Fahrten zur oder von der Schule wichtig sind
- Stellen, die von Kindern auf dem Schulweg gern aufgesucht werden (Spielplatz, Kiosk)
- Stellen mit potentiellen Gefährdungen für Kinder auf dem Schulweg
- Stellen mit Häufungen von Unfällen mit Fussgänger- oder Radfahrerbeteiligung



Wie entsteht ein Schulwegplan?

Die Erstellung eines Schulwegplans beansprucht etwas Zeit. Schulwegpläne sollten als Gemeinschaftsarbeit von Kindern, Eltern, Schulen, Planungs- und Schulbehörden sowie der Polizei und der Verkehrsinstruktion entstehen.



Die Informationen zu Gefahrenstellen und sicheren Wegverbindungen zur Schule werden mittels Begehungen oder Befragungen der Kinder und Eltern ermittelt. Sowohl die Wegverbindungen als auch die positiv und negativ gewerteten Standorte an Schulwegen werden in einen Ortsplan eingetragen. Zusätzlich werden die Probleme beschrieben. So entstehen zunächst Schulwegpläne für einzelne Klassen, die schrittweise zu Schulwegplänen für eine gesamte Schule oder für eine gesamte Gemeinde verdichtet werden können. Die Pläne sind in Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachstellen zu erstellen. So lässt man sich nicht zu sehr nur von eigenen Einschätzungen leiten, denn manchmal sind schlecht erkennbare Stellen gefährlicher, als die offensichtlich erkennbaren, wo sich alle vorsichtig verhalten.

Der Schulwegplan gibt im Idealfall in verständlicher Form Empfehlungen:

- welche Wege die Schulkinder aus Sicherheitsgründen wählen sollen,
- welche Stellen für die Strassenquerung geeignet sind,
- welche Stellen gefährlich sind und deshalb gemieden werden sollen,
- eventuell sind auch Zusatzinformationen enthalten, wie zum Beispiel die Empfehlung, auf welcher Strassenseite das Schulkind gehen soll,
- wo die Eltern ihre Kinder aus dem Auto aussteigen lassen können und wo nicht (ein Restweg sollte immer zu Fuss zurückgelegt werden),
- zu wichtigen Freizeitwegen und Umwegen

Fortschreibung der Pläne

Während des Arbeitsprozesses sollten sich alle Beteiligten über die Reduzierung der Gefahrenstellen und die Verbesserung der Schulwegbedingungen beraten.

Die Verkehrs- und Wegsituationen verändern sich mit der Zeit. Ein Schulwegplan ist daher nicht dauerhaft gültig, sondern muss in regelmässigen Abständen auf Aktualität überprüft und gegebenenfalls angepasst werden.

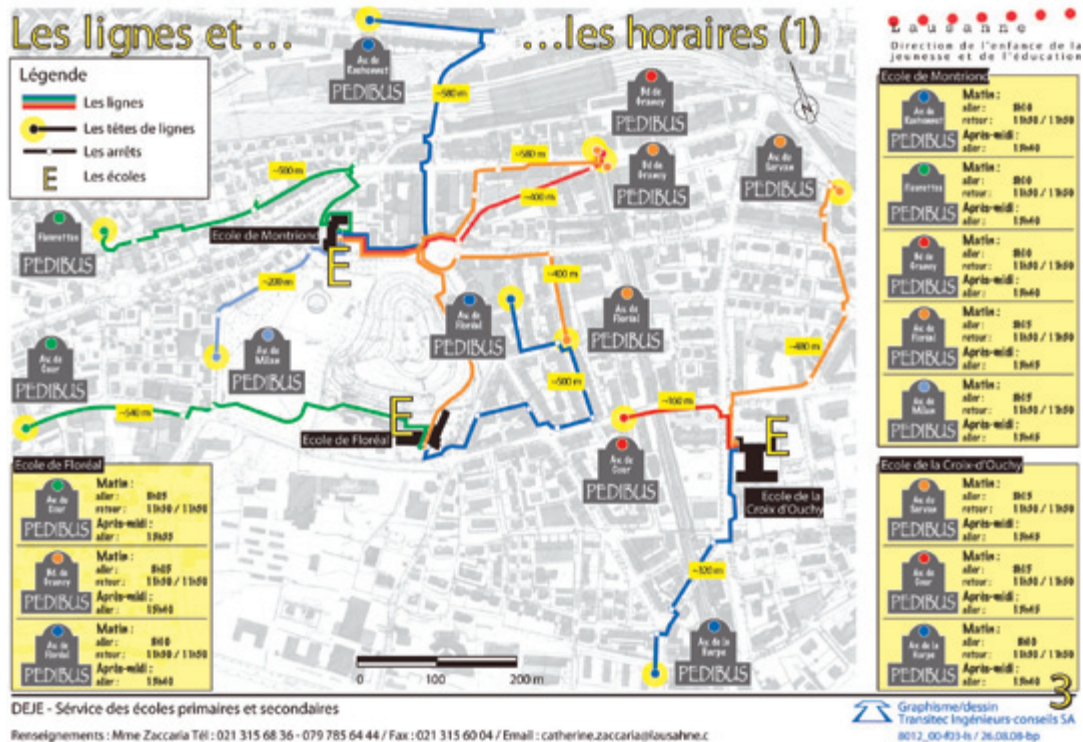
Leider ist der Schulwegplan keine Garantie für einen sicheren Schulweg. Die Eltern sollten den Weg mit ihrem Kind ausreichend üben. Möglicherweise stellt sich heraus, dass Kinder am Anfang mit dem Weg noch überfordert sind. In diesem Fall sind weitere Massnahmen wie die Einrichtung eines Lotsendienstes an besonders gefährlichen Stellen oder die Einführung eines «Pedibus» zu prüfen, die den Schulkindern mehr Sicherheit auf dem Schulweg gewährleisten. Solche Massnahmen können jedoch nur als Übergangslösungen betrachtet werden und entheben die Gemeinden nicht von der Pflicht, die Schulwege sicher zu machen.

24 Den Weg zur Schule gemeinsam gehen

Eltern organisieren den Schulweg

Das Ziel muss es sein, dass die Kinder den Schulweg allein gehen und auch Querungen über Hauptstrassen allein bewältigen können. Dort, wo der Schulweg zu gefährlich erscheint, müssen als kurzfristige Massnahme kreative Lösungen gesucht werden. Elterntaxis mit dem Auto sind keine tragfähigen Alternativen, sie verschlechtern die allgemeine Verkehrssituation zusätzlich.

Die Eltern können die Schulwege zu Fuss selber organisieren: Dies ist mit wenig Aufwand möglich und in der Praxis vielfach erprobt. Die Kinder werden dabei unterstützt, den Schulweg in einer kleinen Gruppe gemeinsam zurückzulegen. Anfänglich werden die Kinder noch durch eine erwachsene Person begleitet. Voraussetzung ist die Selbstorganisation der Eltern. Meist ist es hinreichend, wenn eine engagierte Mutter oder ein Vater die Initiative ergreift. Der Begleitservice wird unter den beteiligten Eltern abgesprochen und zugeteilt. Diese Massnahme eignet sich vor allem, um die ersten Monate der Schulzeit abzudecken. Der Begleitservice kann dann schrittweise ausgedünnt werden und fällt mit der Zeit ganz weg.



Pedibus – «Autobus auf Füssen»

Wo die Selbstorganisation der Eltern nicht funktioniert oder andere Gründe dafür sprechen, dass der Begleitservice konstant angeboten werden muss, besteht die Möglichkeit, einen Pedibus einzurichten. Der Pedibus funktioniert wie ein Schulbus. Er steuert nach festem Fahrplan bestimmte signalisierte Haltestellen an und führt die «zusteigenden» Kinder zur Schule und zurück.

Der Pedibus funktioniert ähnlich wie der Begleitservice durch Eltern, ist aber aufwändiger organisiert. Bei beiden Organisationsformen sammeln die Kinder Erfahrungen im öffentlichen Raum und im Verhalten in der Gruppe. Auch der Pedibus ist als Übergangslösung zu betrachten: In der Westschweiz hat das Modell in vielen Gemeinden Schule gemacht. Eltern und Kinder schätzen den neuartigen Begleitedienst gleichermaßen. Der Pedibus funktioniert sowohl auf dem Dorf als auch in der Grossstadt. Er ist kostengünstig, umweltfreundlich und verbessert die Sicherheit im Verkehr.

Bevor das Projekt Pedibus in einer Gemeinde starten kann, braucht es engagierte Personen, zum Beispiel initiative Eltern, ein Elternforum, engagierte SeniorInnen oder Lehrpersonen, die sich mit der Thematik Schulwegsicherheit auseinandersetzen und den Kindern mehr Sicherheit auf dem Schulweg bieten möchten. Dabei ist die Koordination zwischen den Organisatoren, der Schule, der Gemeinde und der Polizei unabdingbar.

Danach wird der Pedibus wie folgt organisiert:

- Mit einer Umfrage wird festgestellt, welche Schulkinder Interesse am geplanten Pedibus haben, wo diese wohnen und welche Gefahrenstellen bestehen. Diese Angaben bilden die Grundlage für die Haltestellen- und Routenplanung.
- Die Begleitpersonen werden für die Mitarbeit gewonnen und in die Verhaltensregeln eingeführt, am besten in Zusammenarbeit mit der Verkehrsinstruktion. Auch ein Testlauf der Route ist sinnvoll.
- Die Haltestellen werden mit den Abgehzeiten («Fahrplan») beschildert. Sind in einem Ort mehrere Routen geplant, werden die Routen mit unterschiedlichen Symbolen oder Farben markiert. Gleich wie bei einem normalen Bus, fährt der Pedibus nach einem strikten Fahrplan. Kinder, die zu spät an die Haltestelle kommen, haben den Bus verpasst, wobei die Eltern darüber verständigt werden sollten.

- Auf acht Kinder sollte etwa eine Begleitperson kommen. Ideal sind zwei Begleitpersonen: Eine, welche die Gruppe führt und die andere als AnsprechpartnerIn für die Kinder.
- Erwachsene, die sich beim Pedibus engagieren, sollten einen Vertrag unterzeichnen und sich verpflichten, die Gruppenregeln einzuhalten. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) hat eine Unfall- und Haftpflichtversicherung für Begleitpersonen von Pedibussen abgeschlossen. Freiwillige HelferInnen können vom zuständigen Verkehrsinstruktor dort angemeldet werden und sind gratis versichert. Kinder sind auf dem Schulweg ohnehin versichert.
- Kommunikation ist wichtig: Ein Fest mit allen Kindern und Eltern, die beim Pedibus mitmachen, ist eine Gelegenheit, den Autobus auf Füssen bekannt zu machen.

Es ist sinnvoll, dass sich die beteiligten Personen in regelmäßigen Abständen zusammensetzen und Bilanz über das Projekt Pedibus ziehen. So können Veränderungen der Verkehrssituation als wichtige Hinweise an die zuständigen Behördenstellen weiter getragen werden. Denn bei allen Vorteilen muss berücksichtigt werden, dass der Pedibus eine organisatorische Massnahme zur Schulwegsicherung ist. Er ersetzt jedoch nicht bauliche Sanierungen von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten.



Verkehrorientierte Strassen

Bei der Umsetzung von Massnahmen zur Schulwegsicherung sind die unterschiedlichen Funktionen einer Strasse zu berücksichtigen. Man unterscheidet verkehrs- und siedlungsorientierte Strassen.

Auf verkehrsorientierten Strassen stehen Massnahmen im Vordergrund, die versuchen mittels Strassenraumgestaltung die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern. Typische Massnahmen sind vor allem die Gestaltung von Eingangstoren bei der Ortseinfahrt, Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre, Fussgängerschutzinseln, visuell mit Velostreifen verengte Fahrbahnen (sogenannte Kernfahrbahnen) und das Angebot von genügend breiten Fussgängerflächen.

Entlang von verkehrsorientierten Strassen innerorts soll der Fussverkehr auf einer für ihn bestimmten und genügend breiten Verkehrsfläche geführt werden, wie z. B. einem Trottoir – im Normalfall von 2 m Breite.

Durch die separate Führung von Fusswegen wird objektiv ein hohes Sicherheitsniveau erreicht. Das subjektive Sicherheitsempfinden muss aber beachtet werden, sonst besteht die Gefahr, dass die Anlage nicht benützt wird (z.B. bei Unterführungen). Für Schulwege entlang von Landstrassen ausserorts sollten immer Geh- und Radwege zur Verfügung stehen, die von der Fahrbahn getrennt sind.

Für den Veloverkehr sollte es bei verkehrsorientierten Hauptstrassen immer ein eigenes Raumangebot geben. Eine relativ sichere Lösung ist der durchgehende Velostreifen auf der Fahrbahn. Dabei sind Radfahrende im direkten Sichtfeld der Autofahrenden und werden vor allem an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstücksausfahrten gut gesehen. Eine andere Lösung ist die Veloführung über parallel verlaufende, weniger verkehrsbelastete Alternativrouten im Wohnquartier.



Mit einer Trottoirüberfahrt werden die Zufussgehenden gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr vortrittsberechtigt und mit mehr Komfort über eine Einmündung geführt.



Für die Überquerung auf der Strecke sind Fussgängerstreifen mit Mittelinseln empfehlenswert, die eine Breite von mindestens 1.5 m haben sollten. Fussgängerstreifen ohne Mittelinseln sind nur in Ausnahmefällen zu empfehlen, z.B. wenn die räumlichen Verhältnisse keine anderen Lösungen zulassen oder wenn die Fahrbahn schmal und damit die Querungsdistanz für die Zufussgehenden relativ klein ist. Ebenfalls als Querungshilfe bewährt haben sich so genannte Trottoirnasen, welche die Sichtverhältnisse am Fussgängerstreifen verbessern und die Querungsdistanzen reduzieren.

Wo die Querungsnachfrage flächig ist, wurden in letzter Zeit verschiedene zentrale Abschnitte von Ortsdurchfahrten neugestaltet. An solchen Orten reichen punktuell wirkende Fussgängerstreifen mit Mittelinsel nicht aus. Ein Verkehrstreifen in der Fahrbahnmitte sorgt für die notwendige Sicherheit der FussgängerInnen, indem sie die Fahrbahn in zwei Etappen aber ohne Vortritt überqueren können.

An stark frequentierten Strassen ist das Lichtsignal ein guter Schutz und ermöglicht den Kindern ein relativ sicheres Überqueren der Strasse. Manchmal sind jedoch die Wartezeiten so lang, dass Kinder ungeduldig werden und meinen, die Ampel sei defekt. Eventuell ist dann eine verkehrsabhängige Anlage zur Verkürzung der Wartezeit nötig.

Siedlungsorientierte Strassen

Auf siedlungsorientierten Strassen werden die Sicherheit und die Wohnqualität durch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion verbessert. Dadurch wird ein besseres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr auf der einen und dem motorisierten Individualverkehr auf der anderen Seite ermöglicht. Wichtig ist, dass innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten Bestandteil eines Verkehrsberuhigungskonzeptes der gesamten Gemeinde sein. Mit Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen und/oder zusätzlichen baulichen Verkehrsberuhigungselementen kann die gewünschte Geschwindigkeitsreduktion erreicht werden. Für die Anordnung von Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen muss jedoch zwingend ein verkehrstechnisches Gutachten vorliegen.

Tempo-30-Zonen

In Tempo-30-Zonen gilt für den Fahrverkehr grundsätzlich das Prinzip des Rechtsvortritts. Die Zufussgehenden haben das Recht, überall die Fahrbahn zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt bestehen, Fussgängerstreifen werden grundsätzlich aufgehoben. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern – ein Vortrittsrecht für die Zufussgehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden. Zur Erreichung des angestrebten Geschwindigkeits-



und Sicherheitsniveaus müssen an gefährlichen Stellen zusätzlich Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Horizontal- oder Vertikalversätze, seitliche Einengungen und Sperren sowie eine Markierung des Rechtsvortritts eingesetzt werden.



Begegnungszonen

Mit der Begegnungszone kann den Kindern in Wohngebieten die Verkehrsfläche zum Flanieren, für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h und die Zufussgehenden haben gegenüber dem Fahrverkehr Vortritt.

Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt. Gerade für den Aufenthalt von Kindern im Freien ist es wichtig, Bereiche zu schaffen, die frei von parkierten



Autos sind. Wenn in der Umgebung von Schulhäusern der Schutz der Kinder nur schwer gewährleistet werden kann, weil keine Trottoirs vorhanden sind oder mehrere Querungsstellen dicht aufeinander folgen, so ist an diesen Stellen ebenfalls die Einrichtung einer Begegnungszone möglich. Damit kann die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden, und die FussgängerInnen haben auf der ganzen Fläche den Vortritt.

Flankierende Massnahmen

Um die Aufmerksamkeit zu erhöhen und auf mögliche Gefahren für die Autolenker hinzuweisen, bewährt sich die Markierung des Signals «Kinder» mit dem Zusatz «Schule».



28 Empfehlungen zur Schulwegsicherung

- 1 Der Schulweg ist ein Erlebnis-, Lern- und Sozialisationsort. Nur wenn er sicher ist, können sich Kinder frei bewegen und gesund entwickeln. Die Umwelterfahrungen unterwegs sind für die Persönlichkeitsentwicklung wichtig. Die Kinder lernen Situationen richtig einzuschätzen, gewinnen schrittweise an motorischer Beweglichkeit und an Selbständigkeit.
- 2 Jedes fünfte Kind in der Schweiz ist übergewichtig. Nur schon deshalb sollten die Kinder nicht mit dem Auto der Eltern zur Schule gebracht werden. Den Schulweg zu Fuss zurückzulegen, ist gesund und leistet einen wichtigen Beitrag dazu, das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen.
- 3 Kinder gehören zu den gefährdeten Gruppen im Verkehr. Täglich werden im Schweizer Strassenverkehr mehr als 5 Kinder zwischen 0 und 14 Jahren verletzt. Ein Viertel aller Kinderunfälle geschehen auf dem Schulweg. Deshalb muss auf diesen Wegen die Sicherheit gezielt verbessert werden.
- 4 Die Hauptprobleme der Schulwegsicherung sind Verkehr und Strasse – weniger das Verhalten der Kinder. Auch ein richtig eingeübtes Verkehrsverhalten der Kinder entbindet die Gemeinden nicht von der Verpflichtung, das Strassennetz für alle Verkehrsteilnehmenden sicher zu gestalten und in attraktive Wohnumfelder einzubetten.
- 5 Schulwegsicherung ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Es kommt entscheidend auf die Zusammenarbeit aller Beteiligten an (Polizei, Planungsämter der Gemeinden, Lehrpersonen und Schulbehörden, Eltern und Elterninitiativen sowie weitere Fachleute). Ganz wichtig ist, dass die Perspektive der Kinder mit einbezogen wird. Sie kennen die Probleme auf dem Schulweg am besten.
- 6 Schulwegsicherung ist Teil der gesamten Verkehrsplanung. Die Verkehrserziehung muss durch verkehrsregelnde und bauliche Massnahmen sowie durch die Überwachung des Verkehrs sinnvoll ergänzt werden.
- 7 Verkehrserziehung ist wichtig, um die Kinder über die Gefahren im Verkehr aufzuklären und richtiges Verhalten einzuüben. Sie setzt bei der kindlichen Neugier an. Kinder lernen am besten, wenn sie etwas selbst ausprobieren und erfahren dürfen. Mit einfachen Regeln, die nicht in Drill ausarten dürfen, werden die Kinder schrittweise an neue Situationen herangeführt.
- 8 Mit verkehrsregelnden und baulichen Massnahmen lässt sich die Sicherheit verbessern. Auf siedlungsorientierten Strassen in den Wohnquartieren wird die Sicherheit am nachhaltigsten durch Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduktion verbessert. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen machen nicht nur die Schulwege sicherer, sondern werten die Wohnumfelder für die Kinder entscheidend auf.
- 9 Ein weiterer Beitrag zur Verbesserung der Schulwegsicherheit ist die Überwachung des Verkehrs durch die Polizei. Manchmal sind Geschwindigkeitskontrollen und die Durchsetzung von Halteverboten im Schulumfeld nötig.
- 10 Schülerbefragungen sind als Teil der Schulwegsicherung zu betrachten und bewähren sich. Sie können mit überschaubarem Aufwand durchgeführt werden und liefern aus Sicht der Kinder wichtige Informationen über Gefahrenstellen aber auch über hervorzuhebende Qualitäten der Schulwege.
- 11 Schulwegpläne sollten als Gemeinschaftsarbeit aller Beteiligten erarbeitet werden. Sie dienen einerseits der Verkehrserziehung, indem empfohlene Routen gezeigt werden. Andererseits weisen sie auf Gefahrenstellen hin, die kurzfristig umgegangen und mittelfristig mittels Massnahmen beseitigt werden müssen.
- 12 Wenn der Schulweg zu gefährlich erscheint, sind manchmal kreative Lösungen gefragt. Bis das Verhalten der Kinder genügend stabil ist, dass sie den Weg selbständig bewältigen, können Eltern für die ersten Monate der Schulzeit einen Begleitservice für eine Gruppe von Kindern organisieren. Als weitergehende Alternative kann auch ein Pedibus eingerichtet werden, der wie ein Schulbus zu Fuss funktioniert und von einer erwachsenen Person begleitet wird. Solche Massnahmen sind jedoch mehr Übergangslösungen. Falls die Gemeindebehörden nicht von sich aus tätig werden, sollten sich die Eltern für weitergehende Massnahmen einsetzen.

Adressen für Fachauskünfte

www.agsds.ch

Die **Arbeitsgruppe «Sicherheit durch Sichtbarkeit»** befasst sich mit dem Thema der Sicherheit durch Sichtbarkeit. Sie informiert an Schulen und in der Öffentlichkeit über die Bedeutung der eigenen Sichtbarkeit auf der Strasse.

www.astra.admin.ch

Das **Bundesamt für Strassen** unterhält einen Fachbereich Langsamverkehr. Dieser hat die Aufgabe, auf Bundesebene möglichst günstige Rahmenbedingungen für die Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs zu schaffen.

www.bfu.ch

Die **Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)** berät in verschiedensten Fragen zur Unfallverhütung, auch im Strassenverkehr. Sie verfügt in vielen Gemeinden über Sicherheitsdelegierte.

www.elternmitwirkung.ch

Die **Fachstelle Elternmitwirkung** vernetzt Schulen, Eltern, Elternbildung, Kantone und Organisationen, die in diesem Bereich aktiv sind. Sie dokumentiert gelungene Projekte, fördert unterstützende Rahmenbedingungen und sorgt für die Information der Öffentlichkeit.

www.fussverkehr.ch

Fussverkehr Schweiz setzt sich für die Rechte der Zufussgehenden ein. Der Verband berät und informiert Interessierte, Fachleute und Behörden.

www.fvs.ch

Der **Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)** unterstützt edukative Massnahmen zur Förderung eines sicherheitsbewussten Verhaltens aller Verkehrsteilnehmenden mit dem Ziel, Verkehrsunfälle zu senken.

www.infoklick.ch

Infoklick.ch – Kinder- und Jugendförderung fördert partizipative Projekte für Kinder und setzt sich für die Interessen von Kindern ein. Infoklick.ch ist eine direkte Anlaufstelle für Kinder, Jugendliche und alle anderen, die im Kinder- und Jugendbereich tätig sind.

www.kindundumwelt.ch

Das **Netzwerk Kind und Verkehr** will die Grundlagen schaffen, dass Kinder ungefährdet vom motorisierten Strassenverkehr im Wohnumfeld spielen und sich innerhalb des Dorfes oder Quartiers selbständig fortbewegen können.

www.mmzuerich.ch

Das **Marie-Meierhofer Institut für das Kind (MMI)** forscht, informiert und berät in Fragen der Entwicklung, Betreuung und Erziehung von Kindern. Das Thema (Klein-)Kind und Verkehr gehört zu den Kernkompetenzen des Instituts.

www.pro-velo.ch

Pro Velo Schweiz ist der nationale Dachverband der lokalen und regionalen Velo-Interessengemeinschaften in der Schweiz. Pro Velo vertritt die Interessen der Velofahrenden und leistet Information, Beratung und politische Arbeit.

www.roadcross.ch

Road Cross verschreibt sich der Prävention, damit erst gar kein Unfall passiert.

www.strassenopfer.ch

Die **Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS)** berät Unfallopfer und deren Angehörige und unterstützt sie in Rechtsfragen. Sie vermittelt Fachleute wie PsychologInnen, ÄrztInnen, AnwältInnen etc.

www.tcs.ch

Der **Touring Club Schweiz** ist in den Bereichen Assistance, Strassenhilfe, Rechtsschutz und Verkehrssicherheit tätig. Er tritt unter anderem für die Sicherheit der Transportmittel ein.

www.verkehrsclub.ch

Der **Verkehrs-Club der Schweiz** berät Einzelpersonen und Gruppen in Fragen der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung, insbesondere zu Tempo 30, Wohnstrassen und Massnahmen auf Hauptstrassen.

www.vsr.ch

Der **Verkehrssicherheitsrat** ist die Dachorganisation für Sicherheit im Strassenverkehr. Er will die Aufmerksamkeit aller Strassenbenützenden auf die Gefahren im Strassenverkehr lenken und mit geeigneten Massnahmen die Verkehrssicherheit verbessern.

Die kantonalen Fachstellen für Fuss- und Wanderwege sind zur Interessenwahrung der Zufussgehenden verpflichtet. Die Adressen sind auf www.schulweg.ch erhältlich.

Die Verkehrsinstruktion ist für die Verkehrserziehung in den Kantonen und Gemeinden zuständig. Die wichtigsten Adressen sind auf www.schulweg.ch erhältlich.

Kampagnen, Mobilitätsbildung und Unterrichtsmaterial

Die untenstehenden Materialien müssen nicht in allen Teilen der Meinung von Fussverkehr Schweiz entsprechen.

www.bike2school.ch

Nationale Mitmach-Aktion von Pro Velo für SchülerInnen und Lehrpersonen. Ziel: Kinder für das Velofahren begeistern

www.clevermobil.ch

Privates Angebot für Mobilitätsbildung im Schulunterricht

www.coolcycling.ch

www.cooldriving.ch

Eine Mischung aus Spiel und Lehrmittel im virtuellen Raum, in der Verkehrstheoriekenntnisse gelehrt werden

www.ferox.ch

Unterlagen der Verkehrsinstruktion der Kantonspolizei Zürich mit dem Ziel, Kinderunfälle vermeiden zu helfen

www.gelbeszebra.ch

Empfehlungen zum Verhalten am Fussgängerstreifen von Fussverkehr Schweiz und TCS

www.gibachtimverkehr.de

Animation für Kinder zur Schulung des Verkehrsverhaltens

www.infoklick.ch/pedibusplus

Mit dem Pedibus sicher zur Schule

www.pedibus-geneve.ch

Der Pedibus in der Stadt Genf ganz konkret

www.pro-velo.ch/sicher_zur_schule/index.html

Informationen und Tipps rund um das Thema Velo für LehrerInnen, SchülerInnen und Eltern

www.safetytool.ch

Unterrichtsblätter der bfu mit kopierfähigen Texten und Checklisten zu Themen aus dem Schulalltag inkl. Verkehrssicherheit

www.schoolway.net

Europäisches Netzwerk für sichere und attraktive Schulwege

www.schulbeginn.ch

Aktion der Polizeien des Kantons Zürich für erhöhte Rücksichtnahme erwachsener VerkehrsteilnehmerInnen zum Schulanfang

www.schulweg.ch

Die von Fussverkehr Schweiz betriebene Internetseite vermittelt Basiswissen über Schulwege und die Schulwegsicherheit

www.schulweg-erlebnisweg.ch

Kampagne und Information für Eltern über Vorteile des Schulwegs zu Fuss und Nachteile des Elterntaxis

www.schulwegplaeene.de

Leitfaden zur Verbesserung der Schulwegsicherheit und Schulwegannehmlichkeit erstellt von FUSS e.V. Deutschland

www.sicherheit-fuer-alle.ch

Programm zur Sensibilisierung von Kindern und Jugendlichen für die Risiken des Strassenverkehrs

www.tagdeslichts.ch

Sicherheit durch Sichtbarkeit: Aktion zur Erinnerung an korrekte Beleuchtung im Strassenverkehr

www.tcs.ch/main/de/home/sicherheit.html

Unterrichtsmaterialien des TCS zur Verkehrserziehung

www.tricktrack.ch

Mobiler Übungsparcours zur Beherrschung des Velos und damit zur Verbesserung der Sicherheit

www.unterrichtsmaterial-schule.de

Verkehrserziehung für VelofahrerInnen

www.verkehrsclub.ch

Unterrichtsmaterialien des VCS zur Schulwegsicherheit

www.walking-bus.de

Ein Projekt zur Erhöhung der allgemeinen Schulwegsicherheit und der Veränderung des Mobilitätsverhaltens

www.zufusszurschule.de

Aktionstag «Zu Fuss zur Schule und in den Kindergarten»

Broschüren

Bundesamt für Strassen (Astra)

Innerorts Verkehrsberuhigung, Bern 2003.

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung BfU (et. al.)

Der sichere Schulweg, Informationsblatt 9501, Bern 2006.

Erste Schritte im Strassenverkehr, Informationsblatt 0122, Bern Januar 2006.

Kinder auf dem Schulweg, Nr. 3022, Bern August 2008.

Kindertransport mit dem Fahrrad, Sicher unterwegs mit kleinen Passagieren, Nr. 3055, Bern Juni 2008.

Schulanfang! Achtung Kinder!, Informationsblatt 0601, Bern 2006.

Sicherheit durch Sichtbarkeit, Informationsblatt 9007, Bern 2004.

Tempo-30-Zonen, Langsamer, aber sicher, Nr. 3003, Bern 2007.

Tempo-30-Zonen, Fachbroschüre, Nr. 2.002, Bern 2008.

Verkehrsdienst, Schüler und Erwachsene im Einsatz für die Sicherheit, Nr. 3014, Bern Juni 2008.

Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Erlebniswelt Schulweg, Bern 2005.

«Liebe Mutter, lieber Vater» – Elternbroschüre zur Vorbereitung für den Kindergartenweg, Bern 2004.

Pedibus Broschüre – Der Autobus auf Füssen, Bern 2003.

Rücksicht hat Vortritt – Verhalten in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, Bern 2005.

Zick und Zack begegnen sich am Fussgängerstreifen – Ein «Kinderbuch» für AutofahrerInnen, Bern 2005.

Verkehrstechnisches Institut der deutschen Versicherer

Schulwegsicherung – Informationen für Eltern, Berlin 2004.

Zitiert wurde aus folgender Literatur

Fachhochschule Nordwestschweiz

Raumplanung macht Schule – auch auf der Primarstufe, Umsetzung am Thema Schulweg, Solothurn 2007.

Gesetze

Bundesgesetz vom 4.10.1985 über Fuss- und Wanderwege (FWG)

Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19.12.1958, Stand 01.09.2008

Hüttenmoser, Marco

Ich gehe, also bin ich! Vortrag anlässlich der Präsentation des Projekts «Schulweg selbständig und sicher erleben!» im Rahmen des ViaNova Interreg III Projekts Alpine Space der EU, Balzers 2005.

Ruffieux, H., Huber, Ch. A., Bill, W. und Leu H.

Schulweg – Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg, Dokumentation R9511, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 2006.

Sauter, Daniel

Mobilität von Kindern und Jugendlichen – Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005, Hrsg.: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bern 2008.

Sauter, Daniel

«... weil die Autos so flitzen.», Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern, Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (ARF), Zürich 1997.

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (et. al.)

Unfallgeschehen in der Schweiz, Gesamtstatistiken 1999 bis 2007

Suter – Von Känel – Wild AG

Verkehrskonzept und Verkehrssicherheit Langsamfahrzonen, Zürich 2007.

Walter, Esther; Cavegn, Mario; Scaramuzza, Gianantonio; Niemann, Steffen; Allenbach, Roland

Fussverkehr. Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 2007.

Weiterführende Literatur

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung

Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel, Bern 2007.

Geiser, Urs; Merkli, Christoph; Rytz, Michael

Wenn Kinder Räder bekommen, Sicher mobil – ein Ratgeber für Eltern von 3- bis 7-jährigen Kindern, Hrsg.: Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Pro Velo Schweiz, Bern Mai 2006.

Kinderbüro Basel

JO!St. Johann-Quartierentwicklung mit Kindern / Film «Kinderalltag im Verkehr», Lehrmittel: Panorama, Raum und Zeit, schulverlag, Bern 2005.

Klimabündnis

«Auf Kinderfüssen durch die Welt» – Begleitheft für Lehrerinnen und Lehrer sowie Erzieherinnen und Erzieher zur Kindermeilen-Kampagne, Frankfurt a.M. 2002.

Limbourg, Maria

Mobilität im Kindesalter, Universität Duisburg 2006.

Scherer, Christian

Unfallverhütung bei Kindern bis zu 16 Jahren, Dokumentation R 9508, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 2004.

Schmidt, E. & Manser, J. A.

Richtlinien für behindertengerechte Fusswegnetze; Strassen – Wege – Plätze. Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich 2003.

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung Bfu (et. al.)

Mehr Sicherheit für Zweiradfahrer (Psychologische Aspekte), Dokumentation R 9114, Bern.

Gestaltung von Anlagen für Rad- und Mofafahrer, Dokumentation R 9651, Bern und Zürich.

Stadt Zürich – Soziale Dienste, Kinder- und Jugendpartizipation Mega!Phon

Kinder planen Verkehr – Pilotprojekt der Stadt Zürich zu Chancen und Grenzen der Beteiligung von Kindern in der Verkehrsplanung, Zürich 2007.

Walter, Esther; Cavegn, Mario; Allenbach, Roland, Scaramuzza, Gianantonio

Fahrradverkehr. Unfallgeschehen, Risikofaktoren und Prävention, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Bern 2005.

Fussnoten

- 1 Schuelbrugg, Ausgabe vom 11.09.2003
- 2 Anzahl Schüler und Studierende: BFS – Statistisches Lexikon der Schweiz 2007; Durchschnittszahlen zur Schulwegdistanz, Schulwegdauer, Anzahl Schulwegen und zur Verkehrsmittelwahl: Sauter, Daniel 2005
- 3 Hüttenmoser, Marco: Ich gehe, also bin ich!, Balzers 2005.
- 4 Umkehr e.V.: Schulwege zu Fuss sicherer als im Auto (basierend auf einer Auswertung der Unfallzahlen der Deutschen Gesetzliche Unfallversicherung), Berlin 2007
- 5 Sauter, Daniel: «... weil die Autos so flitzen.», Zürich 1997
- 6 Mobilité et Sécurité sur la Route, Warum ist Schnellfahren gefährlich, Fiche pédagogique, sujet physique.
- 7 Mobilité et Sécurité sur la Route, Warum ist Schnellfahren gefährlich, Fiche pédagogique, sujet physique.
- 8 Limbourg, Maria, Kinder unterwegs im Verkehr. Powerpoint-Präsentation, Universität Duisburg-Essen.
- 9 Imhäuser-Vennemann, Margot, Unfälle im Kindesalter unter besonderer Berücksichtigung der Unfälle im Strassenverkehr.
- 10 Limbourg, Maria, Mobilitäts-/Verkehrserziehung als Aufgabe der Grundschule, in: Sache-Wort-Zahl, 2001, Heft 38.)
- 11 Hüttenmoser, Marco u. a., Lebensräume für Kinder, Bericht 70 des NFP ‚Stadt und Verkehr‘, Zürich 1995.

