



«sicher!  
*gesund!*»



# Schulweg

## Erlebnisreich und sicher



- Alkohol im Jugendalter
- Cannabis und Partydrogen
- Drohungen gegenüber Lehrpersonen
- Gesundes Körperbild
- Jugendsuizid
- Kinderschutz und Schule – Früh erkennen und handeln
- Mobbing in der Schule
- Schulabsentismus – Kein Bock auf Schule!
- Schulattentat – Zielgerichtete schwere Gewalt
- Schule und Gewalt
- Schulstress muss nicht sein!
- **Schulweg – Erlebnisreich und sicher**
- Sexualpädagogik
- sicher?!online:-)
- Stressmanagement im Schulalltag
- Tod und Trauer in der Schule



#### **Autoren dieses Themenheftes:**



Daniel Rüttimann, Fussverkehr St.Gallen und VCS St.Gallen/Appenzell

#### **Redaktionsteam:**



DI, Amt für Soziales, Roger Zahner  
SJD, Kantonspolizei, Bruno Metzger

**Kontakt:** 

**Website:** 

St.Gallen, Mai 2016






© 2016 Redaktion «sicher!gesund!», Ausgabe Mai 2016

Titelseite: Die Abbildungen sind Symbolbilder. Foto: Christine Bärlocher

Fotos: Bildnachweis direkt im Text. Wenn nichts anderes erwähnt ist, liegt das Bildrecht bei Fussverkehr Schweiz.



# Inhaltsübersicht

Vorwort .	5
<b>1. Der Schulweg als Sozial- und Erlebnisraum</b>	
1.1 Selbstständig gehen bedeutet Erfahrungen sammeln .....	6
1.2 Nahraum erleben und erfahren .	7
1.3 Bewegung und Umwelt .	9
1.4 Ausgrenzung, Sucht- und Risikoverhalten auf dem Schulweg .....	10
1.5 Rolle der Eltern .....	10
1.6 Rolle von Lehrpersonen .....	12
1.7 Rolle von Schulträgern .....	13
<b>2. Der Schulweg aus rechtlicher Sicht</b>	
2.1 Rechtsgrundlagen zum Schulweg .....	15
2.2 Beurteilung der Zumutbarkeit des Schulweges .....	16
2.3 Verantwortung für den Schulweg .....	17
<b>3. Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr</b>	
3.1 Unfälle im Strassenverkehr .....	18
3.2 Verhalten im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg .....	19
<b>4. Sicherheit auf dem Schulweg</b>	
4.1 Verkehrserziehung durch die Eltern .....	22
4.2 Kompetenzvermittlung in der Schule .....	22
4.3 Unfallprävention .....	23
4   .....	24
5   .....	26
<b>5. Schulwegplanung und Schulwegsicherung</b>	
5.1 Schul- und Raumplanung / Schulweg .....	27
5.2 Schulwegsicherung .....	28
5  .....	30
<b>6. Literaturverzeichnis .</b>	<b>3</b>

# Vorwort

Sackgeld am Kiosk. Die Zeit verging manchmal wie im Flug, so dass man sich beeilen

zurück, wissen wir nicht, ob unterwegs Freundschaften gefestigt werden oder Unfug

zu lassen ist, dass beim selbstständigen Unterwegssein Kinder wichtige motorische,

gen, dieses Erlebnis den Kindern nicht vorzuenthalten, im Unterricht ist das Thema

möglichst erhalten bleiben, und die Zusammenarbeit mit Fachleuten bei der Ge-

Damit diese Ansprüche integral berücksichtigt und zur Zufriedenheit aller Beteiligten

Alexander Kummer

# 1. Der Schulweg als Sozial- und Erlebnisraum

## 1.1 Selbstständig gehen bedeutet Erfahrungen sammeln

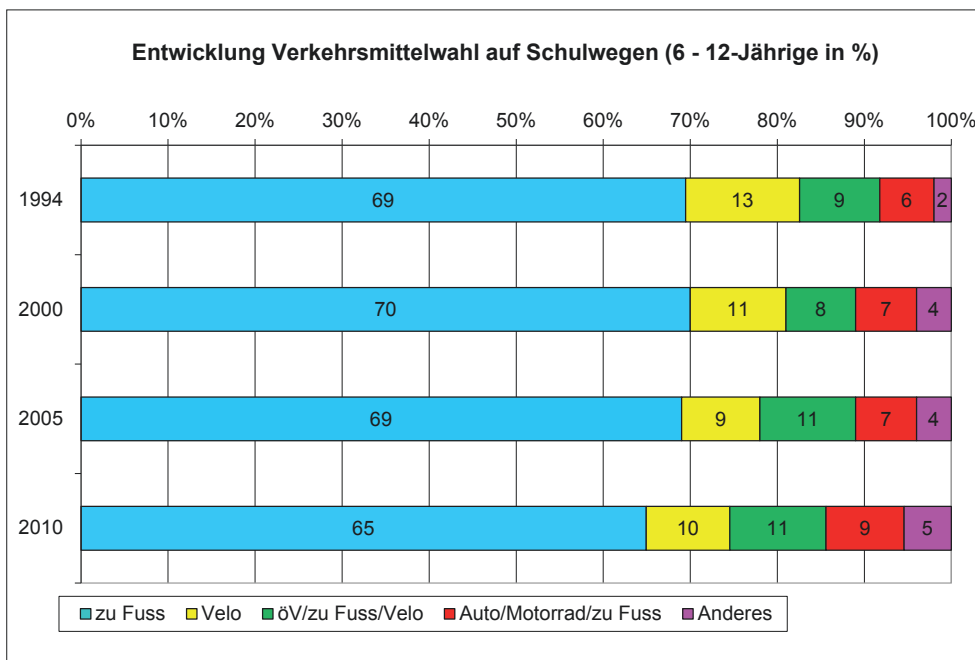
Der Schulweg ist für die Persönlichkeitsentwicklung von grosser Bedeutung. Mit dem Eintritt in den Kindergarten resp. die Schule erhält der Tag einen fixen Ablauf.

nomie kann dabei nicht genügend betont werden: Es macht einen Unterschied, ob

grosse Mehrheit möchte den Schulweg  
legen (85%). Wenige gehen am liebsten  
alleine (10%). Elternbegleitung zu Fuss,  
meisten Fällen nicht erwünscht. Nur 5%  
begleitet werden (Kaufmann-Hayoz et  
al. 2010).



Mit Gleichaltrigen erleben die Kinder eine Menge. Sie knüpfen Kontakte, verabreden sich, tragen Kämpfe und Konflikte aus. In Gruppen lässt sich der Weg spielend zurücklegen, z. B. mit Wettrennen oder mit Fang- und Versteckspielen. Zudem wird Hausaufgaben, Prüfungen und Noten sind ebenso von Belang wie Computergames Tabus ausgelotet, z. B. im Bereich Sexualität oder Ungehorsam.



Jahr 2010 gingen 65% aller 6 bis 12-Jährigen zu Fuss zur Schule, 10% benützten das Velo, während 11% mit dem Schulbus oder dem öffentlichen Verkehr und 9% mit dem Auto unterwegs waren. Die Elterntaxis – der Kindertransport zur Schule mit dem Auto – haben zugenommen. Zwischen 1994 und 2010 stieg der Anteil der 6 bis 12-Jährigen, die mit dem Auto zur Schule kamen, von 6% auf 9% (Sauter 2014).

behalten, da Kinder im Elterntaxi weniger und ihre Umwelt nicht direkt erleben entstehen im Hirn (Hüttenmoser 2008).



## 1.2 Nahraum erleben und erfahren

(Psychomotorik, kognitive Fähigkeiten und Selbstständigkeit). Entscheidend



nicht kompensiert werden (Blinkert et al. 2015).

In Einzelfällen kann sich ein proaktives Zugehen auf Eltern aufdrängen.

Untersuchungen zeigen zudem, dass Kinder, die selbstständig zur Schule kommen  
den (BMLFUW 2005).

Mit Kinderzeichnungen hat Hüttenmoser (2011) belegt, dass der Strassenverkehr  
Kinder nicht nur gefährdet, sondern auch in ihrer Entwicklung behindert. Unter  
anderem stellte er fest, dass Zeichnungen von Kindern, die zu Fuss zur Schule gehen,  
werden. Oft werden Natursujets wie Pflanzen und Tiere gezeichnet. Hingegen neh-  
Geschwindigkeit die Umwelt weniger detailliert wahr.



Seine Analyse von 850 Kinderzeichnungen hat gezeigt, dass ein Viertel der Kinder  
auftreten. Entweder befinden sich auf den Zeichnungen Freunde und Bezugsperso-  
d  
einer weiteren Untersuchung in Balzers FL waren auf 45% der insgesamt 375 Zeich-  
sie das eigentliche Zentrum der Schulwegdarstellung.



### 1.3 Bewegung und Umwelt

Selbst kurze Schulwege liefern einen wichtigen Beitrag, um das Mindestmass an bewegten, jüngere Kinder deutlich mehr (hepa.ch 2013).

– Nur 12% der Kinder und Jugendlichen erfüllen die Empfehlungen, täglich während mindestens 60 Minuten so aktiv zu sein, dass sich ihr Pulsschlag erhöht und sie ausser Atem kommen (Stamm et al. 2012).

– Laut WHO haben 40% der Primar- (Netzwerk Schule + Mobilität 2015).

– Im Kanton St.Gallen sind 10% der Volksschulkinder übergewichtig, 3% zu (Stamm / Lamprecht 2015).

– schen Defizite führen zu noch nicht heitssystem (Schack / Pollmann 2014).



Die Dauer der täglichen Alltagsaktivitäten von Kindern hat einen direkten Einfluss auf deren Gesundheit und Entwicklung. Dieser Zusammenhang ist vielen Erziehungs- zu. Der Unterricht, Elternabende und Gespräche bieten eine gute Plattform, auch für

*Einfluss auf*

Zufussgehen und Velofahren haben auf die Umwelt kaum schädliche Auswirkungen.

*Einfluss auf*

dem Auto zu vermeiden. Bei kurzen Autofahrten ist der Motor meist kalt und arbeitet ineffizient. Dadurch werden viele Schadstoffe ausgestossen. Kurzstrecken bis ca. 1.5 km sollen deshalb bei Möglichkeit zu Fuss, Mittelstrecken bis ca. 5 km mit dem Velo zurückgelegt werden (FGM-AMOR 2011). Im Innenraum von Autos werden zudem gegenüber der Luft im Trottoirbereich um ca. 40% bis 60% höhere Kohlenmonoxid- und Stickstoff-Konzentrationen gemessen (Netzwerk Schule + Mobilität 2015).



-

Mini-Trotinetten

oder dem Kinderrad – unternommen werden. So entwickeln die Kinder ein Gefühl für die eigene Umgebung und wissen, wo andere «Gspänli»

- Unsicheres Verhalten im Verkehr führt zu unüberlegten Handlungen und kann ge-

-

BV

Schweiz 2009). Die Eltern sollten ihn mit ihrem Kind im Voraus mehrmals üben.

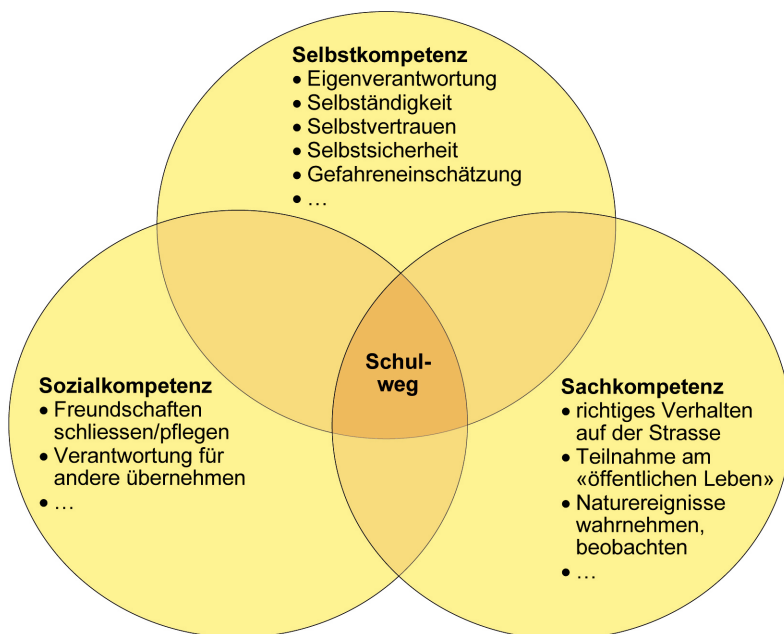


den. Wie lange die Mutter oder der Vater sie begleiten, hängt davon ab, wie schwie-

Wichtig ist, dass Kinder ohne Zeitdruck und rechtzeitig zur Schule gehen. Stressige Situationen führen zu Unachtsamkeit. Zu beachten ist, dass auch starke Gefühle

## 1.6 Rolle von Lehrpersonen

Für die Lehrpersonen ist es wichtig, den Eltern und den Kindern zu vermitteln, dass der Weg zwischen dem Zuhause und der Schule Ort und Zeit zum Entdecken, Erfahren und Lernen bietet. Dabei können sich die Kinder in den Kompetenzbereichen weiterentwickeln, die auch an der Schule gefördert werden.



Quelle: Burkhalter / Käser 2007

Für die Abdeckung der im Lehrplan festgelegten Ziele bezüglich Verkehrssicherheit bietet die Kantonspolizei St.Gallen den Schulen eine bedarfsgerechte Verkehrsinstruktion an, deren Inhalte nach Klassenstufen definiert sind. Wird dies so gemacht, kann die Klassenlehrperson das Augenmerk auf ergänzende Aspekte richten, zum Beispiel Kinder für die selbstständige Bewältigung des Schulweges motivieren oder das Erleben des Schulweges reflektieren.

Es gibt zahlreiche Lehrmittel, Broschüren und Materialien mit Ideen, wie der Schulweg im Kindergarten bzw. in der Primarschule fächerübergreifend im Unterricht behandelt werden kann.

Beispielsweise können im Unterricht Bilder- oder Lesebücher behandelt, Schulwegzeichnungen angefertigt, Schulwegverse oder -lieder gelernt, eigene Leuchtzeichen oder -westen gestaltet sowie Schulwege der Kameradinnen und Kameraden gegenseitig abgelaufen werden. Materialien und Ideen finden sich bei Anbietern von Unterrichts- und Lehrmitteln.



Schulweggeräusche im Unterricht.

*Kompetenzen weiter fördern*

*Schulweg als Unterrichtsthema*  
→ [Kapitel 4.2](#)

*Unterrichtsideen*

→ [www.verkehrserziehung.ch](http://www.verkehrserziehung.ch)

## 1.7 Rolle von Schulträgern

torate) bezüglich folgender Aspekte ein Thema:

- Schulwegsicherheit und Elterntaxis
- 

und Unverständnis sorgen. Aber die Schulzuteilung ist komplex, und die Anforderungen gemäss Art. 1 der Verordnung über den Volksschulunterricht nicht nur Schulwege, Quartiergrenzen, Leistungsfähigkeit, soziale Herkunft und Muttersprache der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt werden, sondern nach Möglichkeit auch die Betreuungssituation der Kinder (z.B. Hort oder Mittagstisch), die Platzierung von


Je nach Definition der Einzugsgebiete können sich dabei verschieden lange und in jedem Fall ernst genommen und proaktiv frühzeitig eingeholt werden. Mit einer

Als mögliche unterstützende Massnahme können Schulträger neueintretenden

Im Zuge der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, der veränderten Schulstrukturen wegsicherheit. Um einen möglichst störungsfreien Schulbetrieb zu gewährleisten,




dekommision. Insbesondere wenn Elterntaxis und der damit verbundene Verkehr

Briefen, Flyern und Veranstaltungen, informieren und sensibilisieren.










 kinder. Dabei gibt es folgende Möglichkeiten:









### Schulbus

-   sämtliche weiteren Umstände in die Überlegungen mit einzubeziehen. Ab der Mittelstufe können längere Strecken auch mit dem Velo bewältigt werden.
- Der Kanton St.Gallen hat ein Merkblatt für die Anforderungen an Schülertransporte bzw. an Chauffeure von Schülertransporten herausgegeben.  
→ 

### Öffentlicher Verkehr

-   die Kinder auch das Postauto oder den Zug für den Weg in die Schule benützen.  
 
- Zu bedenken ist, dass die Benützung des Busses oder des Zuges Kinder aus dem Kindergarten und der Unterstufe unter Umständen überfordern kann. In 
- Wenn die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr aufgrund ungünstiger Um-  
   
 

### Individuelle Lösungen

-   lohnt es sich nicht, einen (teuren) Schulbus anzubieten. Hier müssen individuelle 
- Manchmal übernimmt die Familie den Transport des eigenen Kindes selber; dafür 
  -   (Ausnahme-)Fällen sogar ein Taxi mit dem Transportdienst beauftragt werden.

## 2. Der Schulweg aus rechtlicher Sicht

### 2.1 Rechtsgrundlagen zum Schulweg

stimmte Pflichten zu.

#### Verfassungsrecht

Die Bundesverfassung (BV) gewährleistet als Grundrecht einen Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht (Art. 19 BV). Die für das schulunterricht (Art. 62 Abs. 1 und 2 BV).

Den Kantonen wird bei der Definition des ausreichenden Unterrichts eine re- jedoch gewisse Minimalanforderungen erfüllt sein. Zur Garantie eines ausreichenden Unterrichts gehört, dass der



#### Weitere Rechtsgrundlagen des Bundes

Gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG)

#### Rechtsgrundlagen des Kantons St.Gallen und der Gemeinden

Der Schülertransport ist im Kanton St.Gallen in Art. 20 Bst. a des Volksschulgesetzes (VSG) geregelt. Danach hat die Schule für den Transport von Schülerinnen und Schülern mit unzumutbarem Schulweg zu sorgen. Hat die Gemeinde einen Mittagstisch eingerichtet, besteht kein Anspruch auf einen Transport vor dem Mittag nach Hause oder nach dem Mittag zur Schule zurück. Die Schule sorgt für die Betreuung der Schülerinnen und Schüler während Mittagstisch und Wartezeiten (Art. 20 Bst. b VSG).

besuchen, wo sie oder er sich aufhält (Art. 52 VSG). Bei Vorliegen von besonde- (Art. 53 Abs. 1 VSG).

angefochten werden (Art. 129 Bst. b VSG). Verfügungen des Schulrates über den auswärtigen Schulbesuch sind beim Erziehungsrat anfechtbar (Art. 130 Bst. c VSG).

## 2.2 Beurteilung der Zumutbarkeit des Schulweges

Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit ist eine Normierung nicht möglich. Es sind alle konkreten Umstände zu berücksichtigen. Massgebend sind objektive Kriterien.

### Schülerin respektive Schüler

Zu berücksichtigen ist vor allem das Alter

z.B. die physischen, psychischen und



### Art des Schulweges

heit (z. B. Erschwernisse wie Steigungen, Wälder) zu berücksichtigen.

Zur Frage der zumutbaren Länge eines Schulweges besteht eine reichhaltige ein-

weg, der in 45 Minuten zu Fuss und mit dem Bus zurückgelegt werden kann, für eine praxis GVP 2012 Nr. 81). Das Verwaltungsgericht hat hingegen einen Schulweg von je 40 Minuten für Hin- und Rückweg für Unterstufenschüler als nicht zumutbar erachtet (St.Gallische Gerichts- und Verwaltungspraxis GVP 2008 Nr. 7). Eine Mittagspause zu Hause von weniger als 30 Minuten wird als nicht ausreichend eingerechnet. Mittagsverpflegung und -betreuung sorgen.

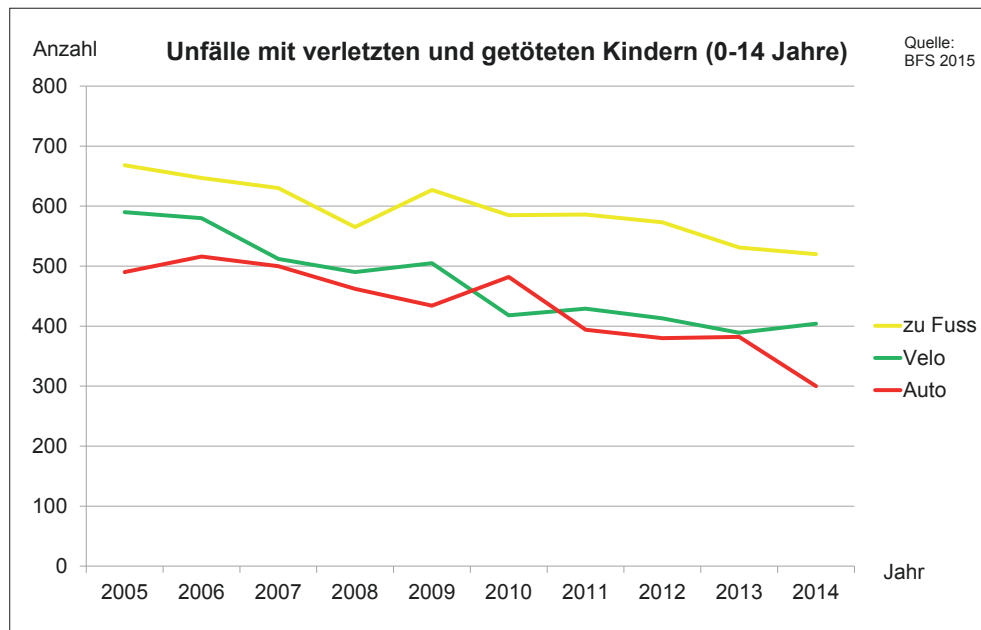


# 3. Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr

## 3.1 Unfälle im Strassenverkehr

Pro Woche verletzen sich im Schweizer Strassenverkehr rund 25 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren. Insgesamt wurden im Jahr 2014 1061 Kinder leicht, 232 schwer verletzt und 10 Kinder verunfallten tödlich.

Die Zahl der verunfallten Kinder ist seit Jahren abnehmend, wobei die meisten Kinder im Verkehr vor allem als Zufussgehende gefährdet. Zwischen 10 und 14 Jahren



Abgenommen haben in den letzten 10 Jahren die Unfallzahlen und die Unfallschwe-

- beruhigende Massnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) zum Einsatz.
- kontrollen etc.).
- Die Schulen führen flächendeckend Verkehrserziehung durch.
- Die Fahrzeugtechnik verbessert sich ständig (ABS, Airbag etc.).
- Die Zunahme des Strassenverkehrs führt dazu, dass sich Kinder weniger häufig

Die Ursachen von Unfällen sind häufig nicht bei den Kindern, sondern im Fehlverhalten der Erwachsenen zu suchen (bfu 2012a). Dazu zählen insbesondere unauf-

Autofahren mit dem Handy telefonieren.

Werden Autolenkerinnen und -lenker als Hauptverursacher eines Unfalls bezeichnet, sind in den Unfallprotokollen am häufigsten folgende Ursachen verzeichnet:

- Missachten des Vortrittsrechts
- Unaufmerksamkeit

Bei Kindern als Hauptverursacher eines Unfalls werden folgende Ursachen genannt:

- Unvermitteltes Betreten der Fahrbahn
- Missachten des Vortrittsrechts

Die Dunkelziffer von nicht registrierten Unfällen mit zu berücksichtigen ist (Weissert 2009). Dies bedeutet auch, dass sich zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden

Die meisten Unfälle mit Personenschaden von Kindern geschehen innerorts, wäh-

### 3.2 Verhalten im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg



Bei Kindern bis zum Alter von ca. 8 Jahren dem Velo ist sogar so defizitär, dass eine nicht zu empfehlen ist. Erst zwischen 8 und 14 Jahren entwickeln sich die erforderlichen Fertigkeiten (Limbourg 2010).





rat Stefan Kölliker (2012), zur folgenden Aussage veranlasst: «Das verkehrssichere

ausprägen (Fussverkehr Schweiz 2009, bfu 2015a).

## Typische Verhaltensweisen von Kindern

8/   
  
  
  
  


-   
- 






## Körpergröße


  
  
  


(Augenhöhe 1.20 m) einfließen.



## Sehen und Hören

  
  
systematische visuelle Suche. Ihr Richtungshören ist noch eingeschränkt. Zudem  
  
  


  
-

## Motorische Fähigkeiten




## Wahrnehmung und Verkehrssinn

Mangelnde Routine im Verkehr verursacht bei Kindern falsche Reaktionen und be-


typisch, dass sie der Meinung sind, dass Autos ebenso schnell anhalten können wie sie selber. Zudem wird das Einschätzen von Entfernungen erst ab ca. 6 Jahren


viel befahrener Strassen – erfolgt erst ab ca. 10 Jahren.

Erwachsenen als Defizit dargestellt  
der der Umwelt schenken, ist grund-  
Umwelt. Im geschützten Bereich wird  
Mini-Trottinetten oder Laufrädern er-



Ein  
Ein

Ein  
Ein

ohne dass sie das Geschehen in der Umgebung wahrnehmen.

Mühe, eine begonnene Handlung abrupt zu unterbrechen, z. B. beim Rennen Richtung Strasse am Trottoirrand anzuhalten. Durch das häufige Rennen, Springen oder

Ein

Ein  
Ein  
Ein  
Ein

Ein  
Ein

- signalanlagen) benutzen;
- längere Zeitlücken wählen, bevor sie loslaufen;
- die Fahrbahn senkrecht queren und dabei häufig rennen.

Der grosse Vorteil des Unterwegsseins in Gruppen besteht darin, dass die Kinder für Motorfahrzeuglenkerinnen und -lenker besser sichtbar sind. Diese fahren oftmals

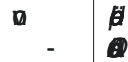
Ein

Ein  
Ein  
Ein  
Ein  
als wenn sie allein unterwegs sind. Im Jugendalter werden zunehmend Mutproben

Ein

# 4. Sicherheit auf dem Schulweg

## 4.1 Verkehrserziehung durch die Eltern



Das Kind wird mit der Zeit auch andere Wege nutzen wollen. Es ist also möglich,



Unterwegs sollten Eltern das sichere Verhalten im Strassenverkehr gezielt trainieren, damit die Kinder mit der Zeit selbstständig unterwegs sein können.

Es empfehlen sich folgende Übungsschritte (Fussverkehr 2009, angepasst):

Ab 2 Jahren	Ab 3 Jahren	Ab 4 Jahren	Ab 5 Jahren	Ab 6 Jahren



## 4.2 Kompetenzvermittlung in der Schule



Mensch, Gesellschaft (NMG) den Kompetenzbereich «Menschen nutzen Räume – sich orientieren und mitgestalten». Eine dort aufgeführte Kompetenz greift im Zusammenhang mit der Orientierung in der Umgebung den Schulweg für die Zyklen 1 und 2 in folgenden Kompetenzstufen auf:



Zyklus	Kompetenzstufe
1 (1. Kindergarten bis 2. Primarklasse)	NMG.8.5.a: Die Schülerinnen und Schüler können sich nach Schulweg und in der näheren Umgebung bewegen und orientieren. NMG.8.5.b: Die Schülerinnen und Schüler können selbstständig 
2 (Primarklasse)	NMG.8.5.g: Die Schülerinnen und Schüler können mit Velo 



Das sichere Fahrradfahren, ein Schulthema nach der 4. Primarklasse, ist zudem im Fachbereich Bewegung und Sport (BS) im Lehrplan verankert (BS.5.1c). Zudem bietet die Kantonspolizei St.Gallen den Schulen eine bedarfsgerechte Verkehrsinstruktion an, deren Inhalte nach Klassenstufen definiert sind.

→ [www.kapo.sg.ch/home/dienstleistungen/verkehrsinstruktion](http://www.kapo.sg.ch/home/dienstleistungen/verkehrsinstruktion)

### 4.3 Unfallprävention

#### Zu Fuss

Mit dunklen Kleidern nehmen Autofahrende die Zufussgehenden erst aus 25 Metern wahr – die Zeit für eine Reaktion ist knapp. Mit lichtreflektierenden Artikeln sind diese bereits aus einer Distanz von 140 Metern sichtbar (bfu 2011). Helle Kleidung, das Sicherheitsdreieck über der Jacke sowie Reflektoren am Schulthek und an der Kleidung helfen, dass Kinder auch in der Dämmerung gut erkennbar sind. Bei Regenwetter ist ein Regenschutz, welcher auch mit zugebundener Kapuze den Blickwinkel nicht einschränkt, zu empfehlen.

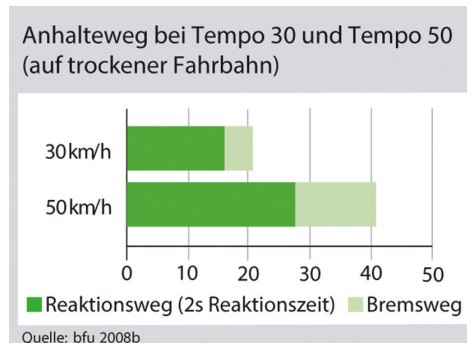
#### Mit dem Velo

Ein Velohelm dämpft bei einem Aufprall die einwirkenden Kräfte. Es wird empfohlen, immer einen Helm zu tragen. Dies auf dem Schulweg wie auch bei Fahrten während der Schulzeit. Einige Schulen besitzen für Fahrten während der Schulzeit oder eines Lagers ein Sortiment an Velohelmen zur Ausleihe. Für die Behandlung von Themen rund um das Velo (gesetzlich vorgeschriebene Ausrüstung, Helm, Fahrtaktik) wird das bfu-Merkblatt «Radfahren – Sicher im Sattel» (2015b) empfohlen.

Das Merkblatt «Schülerinnen und Schüler mit dem Fahrrad unterwegs – alles funktionstüchtig?» der Kantonspolizei St.Gallen unterstützt Schulen bei der technischen Fahrradkontrolle. Die darin enthaltene Kopiervorlage vereinfacht die Durchführung. Ein Merkblatt des Kantons St.Gallen informiert zudem darüber, wie die Veloparkierung an Schulen zweckmässig angeboten wird.

#### Langsamer Verkehr ist sicherer

Die Geschwindigkeit ist ein zentraler Risikofaktor im Verkehr: Zum einen führen hohe Geschwindigkeiten zu viel längeren Anhaltewegen. Zum anderen resultiert aus einer Erhöhung der Kollisionsgeschwindigkeit ein überproportionaler Anstieg der Verletzungen bei Zufussgehenden. Zu Fuss gehende Kinder verunfallen signifikant seltener bei tiefem Geschwindigkeitsniveau. Wo man mit Tempo 30 abgebremst hat, erfolgt mit Tempo 50 der Aufprall ungebremst (bfu 2008b). Bei Nässe ist der Bremsweg etwa 25 % länger als auf trockener Strasse. Bei Schnee und Eis kann er sich um das Achtfache verlängern.



Verkehrsinstruktion

*helle Kleidung und Reflektoren*

*Helm und sonstige Ausrüstung*

*Fahradkontrolle → [www.sichersund.ch](http://www.sichersund.ch)*

*Veloparkierung → [www.langsamverkehr.sg.ch](http://www.langsamverkehr.sg.ch)*

*Tempo erhöht das Ausmass der Verletzungen*

#### 4.4 Verkehrs- und Transportmittel



##### Zu Fuss



e

gepflegt werden. Falls Eltern das Kind



##### Fahrzeugähnliche Geräte



##### Velo



##### Mofa

Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads beträgt 14 Jahre. Zum



Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.



## Öffentliche Verkehrsmittel

gute Möglichkeit für die Bewältigung und in der Unterstufe sind Kinder im öffentlichen Verkehr an übersichtlichen Stellen befinden und Platz finden.



## Schulbus

Die Zugangswege müssen mit den Kindern Ein- und Aussteigenlassen der Kinder gesetzt werden. Zudem kann das Ziel,



## Pedibus

Schulwegbegleitung mit fixen Haltestellen Ziel des Pedibus ist es, dass die Kinder den Schulweg mit der Zeit allein bewältigen können (VCS 2010).



## Privatauto

In sicherer. Für Kinder unter 12 Jahren oder kleiner als 150 cm, ist eine Kinderrück- (er Sitz) vorgeschrieben (TCS 2014). für andere Kinder (siehe Kapitel 1.1). (siehe «Mit dem Schulbus»).



## Fahrradtransport

Ein Kindanhänger oder Cargo-Bike ist eine gute Alternative. Mitfahren auf dem Trailer (2012b).



## 4.5 Weitere Gefahren

### Vertraute und fremde Personen

der Nähe Hilfe holen, z.B. bei den Angestellten des Dorfladens oder bei einem Haus, wo das Kind klingeln kann. Einige Informationen zum Umgang bei Belästigung und Übergriffen auf dem Schulweg finden sich in der Broschüre «Sicher in die Schule und zurück» der Stadt Luzern (2009).

### Ablenkung

auch die Einflüsse der Jahreszeiten ablenkend wirken, sind es bei grösseren Schülern

Themen mit ihren Kindern ansprechen und den Umgang damit üben können.



## 5.2 Schulwegsicherung

Ziel der Schulwegsicherung ist es, dass Kinder den Schulweg möglichst ohne Angst (subjektiv sicher) und ohne Gefährdung (objektiv sicher) zurücklegen können.

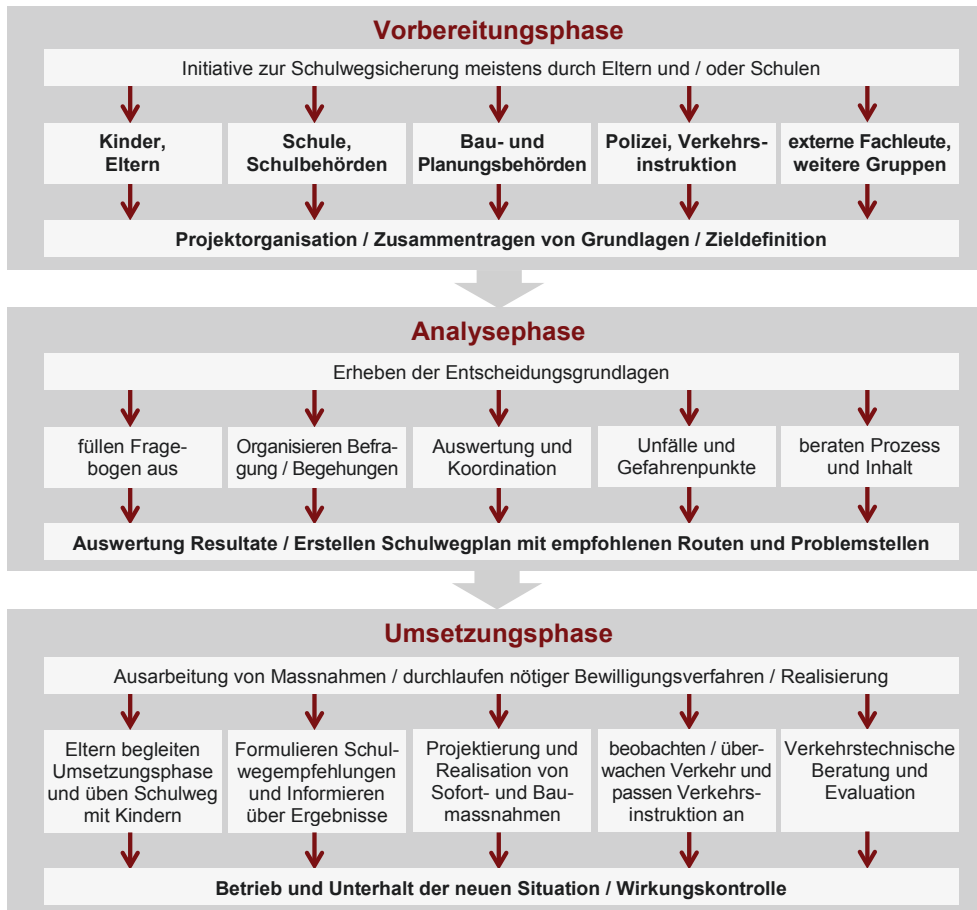
Damit die Schulwege genügend sicher begangen werden können, sind Massnahmen



### Prozess



BFU, Verkehrsplaner, ...) einbezogen werden. Ebenso sollten weitere Aspekte wie



Ablauf einer Schulwegsicherung (Quelle: Regli 2014)

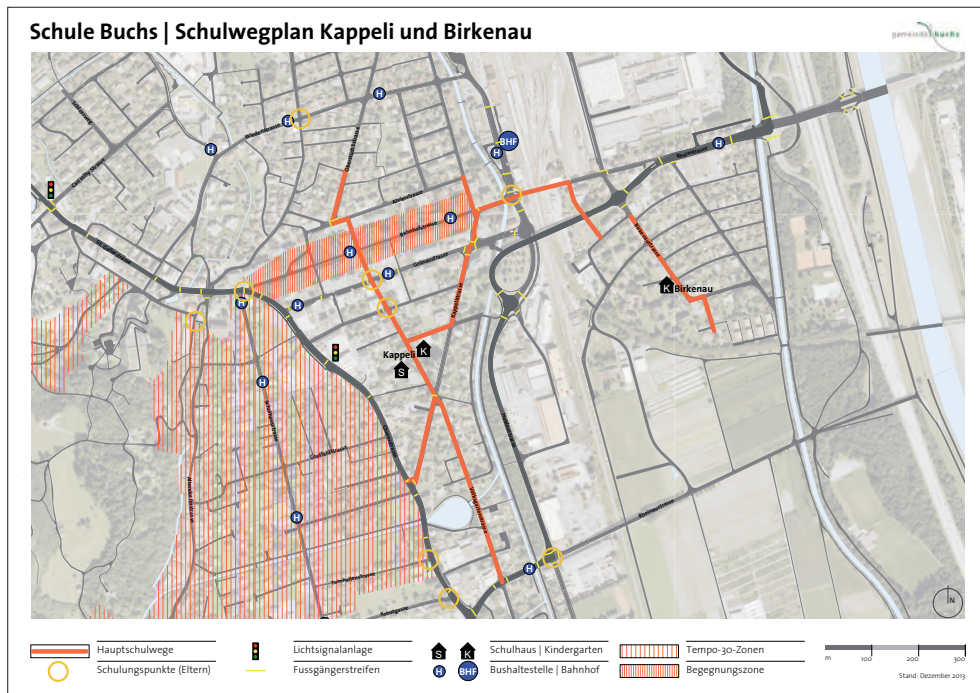


## Partizipation

Für den Einbezug der Schülerinnen und Schüler eignen sich Befragungen und noch besser Begehungen. Schulwegbefragungen können mit überschaubarem Organisations- und Zeitaufwand durchgeführt werden. Es resultieren Angaben zum Verhalten auf den Schulwegen, zu den Schulrouten und zu Gefahrenstellen. In manchen Gemeinden werden daraus Schulwegpläne mit den sichersten und angenehmsten Wegen zur Schule sowie mit den problematischen Stellen hergeleitet.

*Schulwegbefragung*

→ [www.schulweg.ch](http://www.schulweg.ch)



Auf der Basis einer Schulwegbefragung stellt Buchs Schulwegpläne zur Verfügung. Quelle: [www.buchs-sg.ch/de/soziales/uebersichtbildung/schulweg](http://www.buchs-sg.ch/de/soziales/uebersichtbildung/schulweg). (Stand 01.10.2015)

→ [www.buchs-sg.ch](http://www.buchs-sg.ch)

Fussverkehr St.Gallen und der VCS St.Gallen/Appenzell bieten das Projekt «Augenhöhe 1.20 m» an. Bei diesem Projekt analysieren die Kinder ihren Schulweg und zeigen Orte auf, die für sie vorbildhaft sind, bei denen sie sich unwohl fühlen oder die gefährlich sind. Der Kanton St.Gallen bietet mit dem Programm «Gemeinde bewegt» ebenfalls ein Instrument an, mit welchem strukturelle Hindernisse auf Fuss- und Velowegen erfasst werden.

*strukturierte  
Begehungen*

Wird die Befragung nicht durch die Schule selbst, sondern durch eine Elternvereinigung organisiert, müssen Schulleitung und betroffene Lehrpersonen frühzeitig kontaktiert werden. In jedem Fall ist eine Zusammenarbeit mit Schulträgern und Gemeindebehörden wichtig. Die Kinder sollen die Fragen möglichst selbstständig beantworten. Bei Kindergartenkindern ist es sinnvoll, den Fragebogen zusammen mit einer erwachsenen Person ausfüllen zu lassen. Fotos und Zeichnungen von Kindern unterstützen die Analyse von Gefahrenstellen auf Schulwegen.

*Zusammenarbeit  
Eltern – Schule*

## Sicherungs- und Begleitdienste

Falls alle anderen Massnahmen nicht zum Erfolg führen oder eine temporäre Sicherung eines Schulweges (bis zur Umsetzung baulicher Massnahmen oder am Anfang des Schuljahres) notwendig ist, können Massnahmen wie Lotsendienste (bfu 2008a, TCS 2015) oder die Begleitung der Kinder in Betracht gezogen werden. Eine Zusammenstellung findet sich im Dokument «Schulweg: Projekte, Programme und Praxisbeispiele».

*Temporäre Sicherung*

→ [www.sichergsund.ch](http://www.sichergsund.ch)

### Interventionsmöglichkeiten

Wenn die Einschätzung der Zumutbarkeit beziehungsweise die Sicherheitsvorstellungen zwischen der Schulleitung, einem Mitglied der Schulpflege oder einem Vertreter der Gemeinde und den Eltern durchzuführen. Unternehmen die Behörden nichts, obwohl

### 5.3 Verkehrstechnik und -organisation

Bei der Umsetzung von verkehrstechnischen und -organisatorischen Massnahmen sind die unterschiedlichen Strassenfunktionen zu berücksichtigen. Man unterscheidet

#### Verkehrsorientierte Strassen

Massnahmen im Vordergrund, die versuchen, mittels Strassenraumgestaltung die

Typische Massnahmen sind beispielsweise:



- Trottoirbreite im Normalfall 2.0 m
- Velostreifen im Normalfall 1.5 m breit
- 

den Kindern eine relativ sichere Strassenquerung. Manchmal sind jedoch die War-

## Siedlungsorientierte Strassen

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

innerhalb einer Gemeinde nicht einzelne Massnahmen realisiert werden. Sie sollten

Eine Geschwindigkeitsreduktion kann mit folgenden Mitteln erreicht werden:

– Tempo-30-Zonen

–

–

## Tempo-30-Zonen

In Tempo-30-Zonen gelten folgende Prinzipien:

– Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Rechts-

–

– Zufussgehende können die Fahrbahn über-

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–



## Begegnungszonen

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für



## Bauliche Verkehrsberuhigungselemente



Belagswechsel z.B. Pflasterung

Für die Sicherung der Schulwege können unter Umständen zusätzliche Massnahmen

- Temporäre Hinweise zu Beginn des Schuljahres (z. B. Banner «Schulanfang») können
- Das Signal «Kinder» mit dem Zusatz «Schule» weist im Bereich von Schulhäusern
- Bodenmarkierungen des Signals «Kinder» mit dem Zusatz «Schule» können direkt
- 
- 
- 

Auf verkehrsreichen Strassen sind Mittelinseln empfehlenswert.



Eine Zusammenstellung mit Projekten und Programmen zum Thema Schulweg und Schulwegsicherheit finden Sie im Dokument «Schulweg: Projekte, Programme und Praxisbeispiele».

## 6. Literaturverzeichnis

BASPO Bundesamt für Sport / Jugend- und Erwachsenensport (Hrsg.) (2015): Die Bewegte Schule. Erläuterungen zum Schweizer Modell. Magglingen: BASPO.

[www.baspo.admin.ch/internet/baspo/de/home/themen/foerderung/sport\\_schule/bewegte\\_schule.parsysrelated1.61209.downloadList.79231.DownloadFile.tmp/bewegteschuleschweizermodell.pdf](http://www.baspo.admin.ch/internet/baspo/de/home/themen/foerderung/sport_schule/bewegte_schule.parsysrelated1.61209.downloadList.79231.DownloadFile.tmp/bewegteschuleschweizermodell.pdf) (19.08.2015).

BFS Bundesamt für Statistik (2015): STAT-TAB – interaktive Datenbank des BFS, Strassenverkehrsunfälle. [www.pxweb.bfs.admin.ch](http://www.pxweb.bfs.admin.ch) (Stand: 01.10.2015).

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2008a): Verkehrsdienst – Schüler und Erwachsene im Einsatz für die Sicherheit. bfu-Broschüre 3.014. Bern.

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2008b): Physik im Strassenverkehr. Verständnis für sicheres Fahren (mit Formeln). Bern.

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2011): Sichtbarkeit bei Nacht. Sicherheit für helle Köpfe. bfu-Broschüre 3.008. Bern.

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2012a): bfu-Sicherheitsdossier Nr. 11 – Fussverkehr. Bern.

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2012b): Kindertransport mit dem Fahrrad. bfu-Broschüre 3.055. Bern.

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2015a): Entwicklungspsychologische Grundlagen. Überblick und Be-

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2015b): Radfahren – Sicher im Sattel. bfu-Broschüre 3.018. Bern.

Bildungsdepartement St.Gallen (2016): Lehrplan Volksschule. St.Gallen.

BMLFUW – Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft (Hrsg., 2005): Gesunde Umwelt für unsere Kinder. WHO Kinder-Umwelt-Gesundheits-Aktionsplan für Europa und Initiativen in

Blinkert, Baldo et al. (2015): Raum für Kinderspiel. Eine Studie im Auftrag des Deutschen Kinderhilfswerkes über Aktionsräume von Kindern in Ludwigsburg, Offenburg, Pforzheim, Schwäbisch Hall und Sindelfingen, FIFAS-Schriftenreihe Bd. 12, Münster.

Burkhalter, Monika / Käser, Andrea (2007): Erlebnis Schulweg. Ideen zur Umsetzung auf der Vorschul- und Pri-

FGM-AMOR Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (2011): Together on the move. Sicher

Fussverkehr Schweiz (2009): Sicher zur Schule – sicher nach Hause! Das ABC der Schulwegsicherung. Zürich.

Fussverkehr Schweiz (2014): Der zumutbare Schulweg. Das Recht auf Bildung beginnt an der Haustüre. Zürich.

Hüttenmoser, Marco (2008): Ich gehe, also bin ich! Vortrag anlässlich der Präsentation des Projekts «Schulweg

Hüttenmoser, Marco (2011): Der Schulweg beginnt bei der Haustür. Vierteilige Serie zum Thema «Schulweg» in: «4 bis 8» – Fachzeitschrift für Kindergarten und Unterstufe, 2011 (Nr. 1/2, 5, 9 und 11).

hepa.ch – Netzwerk Gesundheit und Bewegung Schweiz (2013): Gesundheitswirksame Bewegung bei Kindern und Jugendlichen. Empfehlungen für die Schweiz. Magglingen.

Kanton St.Gallen: Volksschulgesetz (VSG) vom 13.01.1983 (Stand 01.08.2015).

antwörtlichkeit der Behörden und öffentlichen Angestellten – Verantwortlichkeitsgesetz (VG) vom 7. Dezember 1959 (Stand 01.01.2013).

Kanton St.Gallen – Tiefbauamt (2015): Veloparkierung für Schulen – Merkblatt.

Kaufmann-Hayoz, Ruth et al. (2010): Der Verkehr aus Sicht der Kinder. Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. SVI-Forschungsauftrag 2004/006. Bern.

Kölliker, Stefan (2012): Informationsveranstaltung Bildungsdepartement und Baudepartement Kanton St.Gallen.

[www.sg.ch/common\\_content/portal\\_kanton\\_st\\_/bildung/referate\\_rr\\_stefan/referate\\_2012/\\_jcr\\_content/Par/downloadlist\\_1/DownloadListPar/download.ocFile/120125%20Schulwegsicherheit.pdf](http://www.sg.ch/common_content/portal_kanton_st_/bildung/referate_rr_stefan/referate_2012/_jcr_content/Par/downloadlist_1/DownloadListPar/download.ocFile/120125%20Schulwegsicherheit.pdf) (1.10.2015).

Limbourg, Maria (2010): Kinder unterwegs im Strassenverkehr. Unfallkasse Nordrhein-Westfalen – Prävention in NRW 12. Düsseldorf.

Netzwerk Schule + Mobilität – Lokale Agenda 21 (2015): Zu Fuss zur Schule und zum Kindergarten. Handreichung

Raschle, Jürg (2008): Schulrecht der Volksschule im Kanton St.Gallen. Ein Leitfaden. Rorschach.

Regli, Pascal (2014): Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Vortrag an der Praxistagung des Verkehrs-Club der Schweiz – Sektion Aargau «Gemeinsam aktiv für einen sicheren Schulweg». Aarau.

Sauter, Daniel (2014): Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Entwicklungen von 1994 bis 2010 – Analyse basierend auf den Mikrozensen «Mobilität und Verkehr». Zürich.

Schack, Thomas / Pollmann, Dietmar (2014): Interventionsansätze zur motorischen Entwicklungsförderung. In: Lohaus, Arnold / Glüer, Michael (Hrsg.): Entwicklungsförderung im Kindesalter. Grundlagen, Diagnostik und Inter-

Schweizerische Eidgenossenschaft: Bundesgesetz über die Fuss- und Wanderwege (FWG, SR 704) vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. April 1996).

Schweizerische Eidgenossenschaft: Strassenverkehrsgesetz (SVG, SR 741.01) vom 19. Dezember 1958 (Stand am 20. Mai 2015).

Stadt Luzern – Volksschule (2009): Belästigung: Sicher in die Schule und zurück – Information und Hilfestellung

Stamm, Hanspeter et al. (2012): Analyse der Studie Health Behaviour in School-Aged Children (HBSC) unter den Aspekten von Ernährung und Bewegung. Sekundäranalyse im Auftrag des Bundesamtes für Gesundheit. Zürich.

Stamm, Hanspeter / Lamprecht Markus (2015): BMI-Monitoring im Kanton St.Gallen. Resultate zum Schuljahr 2014/15 und Vergleich mit den Schuljahren 2005/06 und 2010/11. Zürich: Lamprecht und Stamm Sozialforschung

TCS – Touring Club der Schweiz (2014): Kinder im Auto. Vernier.

TCS – Touring Club der Schweiz (2015): Lotsen am Fussgängerstreifen Wegleitung für Schülerlotsen (Kinder und Erwachsene). Vernier.

VCS – Verkehrs-Club der Schweiz (2010): Mit dem Pedibus zur Schule. Bern.

Weissert, Martin (2009): Kinder auf die Strasse? Die Perspektive der Verkehrssicherheit. Kinderunfälle im Kantonsgebiet Zürich 1999 – 2008. Vortrag gehalten auf der Tagung «Kinder auf die Strasse». Aarau.