

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2010)

**Heft:** 4

**Artikel:** Kindergerechte Verkehrsräume : das Beispiel Schulweg

**Autor:** Hofmann, Heidi / Kaufmann-Hayoz, Ruth

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-956924>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 26.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Kindergerechte Verkehrsräume: Das Beispiel Schulweg

**HEIDI HOFMANN**

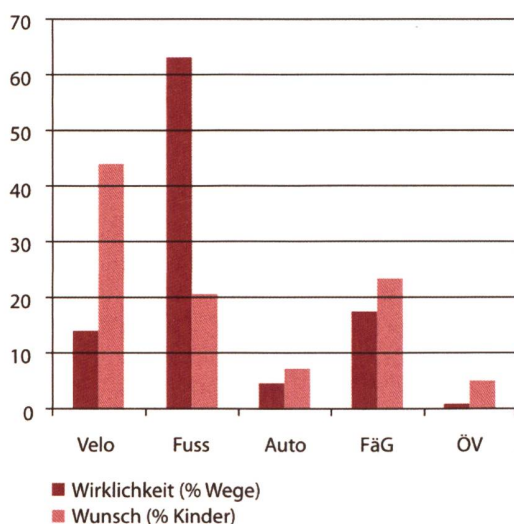
Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Interfakultären Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ), lic. phil. hist./Master of environmental sciences

**RUTH KAUFMANN-HAYOZ**

Prof. Dr.; Direktorin IKAÖ

**Die Integration der spezifischen Anliegen und Bedürfnisse von Kindern ist der Verkehrsplanung in der Vergangenheit oft nicht gelungen. Insbesondere im Langsamverkehr scheint die vermehrte Berücksichtigung der kindlichen Perspektive aber angebracht, zeigt doch eine Vielzahl von Studien, dass sich Kinder in ihrem Verkehrsverhalten stark von Erwachsenen unterscheiden, und dass der Gestaltung von Verkehrsräumen für die Entwicklung und Sozialisation und für die Verkehrssicherheit von Kindern eine grosse Bedeutung zukommt? Die Forschungsarbeit SVI 2004/006 soll dazu beitragen, dass die bisher vernachlässigte Anspruchsgruppe der Kinder in der verkehrsplanerischen Praxis künftig besser berücksichtigt wird.**

Die Aneignung des öffentlichen Raums durch Kinder und ihr Mobilitätsverhalten sind seit einigen Jahren zum Studienobjekt verschiedener Disziplinen geworden. Dabei wird vor allem auf zwei Aspekte des immer prekären Verhältnisses von Kind und Verkehr fokussiert: Erstens stellt vor allem für jüngere Kinder der Strassenverkehr eine besondere Gefahr dar, und zweitens lässt sich beobachten, dass Kinder durch den Verkehr aus dem öffentlichen Raum verdrängt wurden. In den letzten Jahrzehnten sind allerdings Tendenzen auszumachen, Kindern Teile des Strassenraums zurückzugeben, z.B. mit Begegnungszonen oder Wohnstrassen. Insbesondere im Langsamverkehr scheint die vermehrte Berücksichtigung der kindlichen Perspektive angebracht, zeigt doch eine Vielzahl von Studien, dass sich Kinder in ihrem Verkehrsverhalten stark von Erwachsenen unterscheiden, und dass der Gestaltung von Verkehrsräumen im Rahmen der Entwicklung und Sozialisation von Kindern eine grosse Bedeutung zukommt.



Zu den Gründen der besonderen Gefährdung der Kinder im Strassenverkehr liegen viele Forschungsergebnisse vor, welche in drei Kategorien geteilt werden können:

— Gründe beim Kind: Ein banaler – aber nicht immer ausreichend berücksichtigter – Grund liegt in der geringen Körpergrösse der Kinder. Bis zum Alter von etwa 10 Jahren ist die Augenhöhe von Kindern tiefer als die durchschnittliche Höhe eines Personenwagens. Kinder können daher weniger Übersicht über den Verkehr haben und werden von Fahrzeuglenkenden eher übersehen als Erwachsene. Ein häufiges Problem sind beispielsweise Sichtblenden, die wartende Kindergartenkinder verdecken und ihnen die Sicht auf herannahende Fahrzeuge nehmen. Um sich zu Fuss oder mit dem Fahrrad sicher im Verkehr bewegen zu können, bedarf es zudem einer Reihe von Fähigkeiten, die sich im Kindesalter als Folge sowohl von Reifungs- als auch von Lernprozessen erst allmählich entwickeln. Diese Fähigkeiten betreffen insbesondere Leistungen der Wahrnehmung und Informationsverarbeitung (z.B. Orientierung im Raum, Einschätzung von Distanzen und Geschwindigkeiten), die Aufmerksamkeitssteuerung (z.B. Ablenkung durch Spielen), und das Sozialverhalten (z.B. Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern).

— Gründe bei motorisierten Verkehrsteilnehmenden: Fahrzeuglenkerinnen und -lenker stellen sich häufig nicht in genügendem Masse auf die kindlichen Verhaltensweisen ein. Zum Beispiel wird auf Trottoirs geparkt, was zu Sichtbehinderungen an wichtigen Stellen führt.

— Gründe bei der Verkehrsplanung und -regelung: Bei Massnahmen der Verkehrsplanung und -regelung wird oft nicht bedacht, ob sich daraus speziell für Kinder gefährliche Situationen ergeben könnten. Häufige Gefährdungsursachen sind z. B. zu hohe zulässige Höchstgeschwindigkeiten oder ungünstige Strassenquerungssituationen.

Die Berücksichtigung dieser spezifischen Gefährdungen von Kindern ist der Verkehrsplanung in der Vergangenheit oft nicht gelungen.

## Untersuchung der Schulwege von Primarschulkindern

Um Kinderinteressen in der verkehrsplanerischen Praxis besser zu berücksichtigen, wurde eine Untersuchung zur Schulweg-Situation von Primarschulkindern in der Schweiz durchgeführt. Einerseits wurde eine schweizweit repräsentative Befragung von Eltern mit Kindern im Primarschulalter und andererseits eine Fallstudie an drei Primarschulen in der Deutschschweiz durchgeführt. Es handelt sich um typische Schulen in einer Stadt, in einer Agglomeration und auf dem Land.

**[ABB. 1]** Verkehrsmittel für den Schulweg: Wunsch und Wirklichkeit.



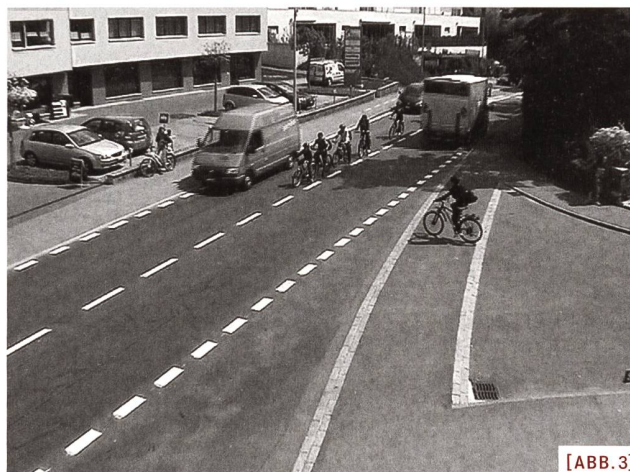
**[ABB. 2/3]** Die Schulkinder müssen lange warten, bis sie mit dem Fahrrad nach links abbiegen können. Während dieser Zeit stehen sie ungeschützt im Strassenraum. Ein Abbiegestreifen für Velos würde hier Klarheit schaffen.



**[ABB. 2]**



**[ABB. 4]**



**[ABB. 3]**



**[ABB. 5]**

**[ABB. 4]** Die Sichtblenden sind zu breit und zu hoch angebracht, sie verdecken wartende Kindergarten-Schüler und nehmen diesen die Sicht auf herannahende Fahrzeuge.

**[ABB. 5]** Schüler mit Trottinett/Kickboards queren eine Strasse ohne Kontaktblick zu Fahrzeuglenkenden (Fotos: verkehrsteiner).

**Kinder-Wünsche und Wirklichkeit:** Die Untersuchung zeigt, dass die Schülerinnen und Schüler Spass haben auf dem Schulweg, und dass der grossen Mehrheit der Schulweg gefällt. Die meisten Kinder möchten den Schulweg gemeinsam mit anderen Kindern und ohne Begleitung Erwachsener zurücklegen. Gefragt nach dem «Wunsch-Verkehrsmittel» für den Schulweg, möchte fast die Hälfte aller befragten Schülerinnen und Schüler am liebsten mit dem Fahrrad zur Schule gehen. Weniger als 10 % der Kinder geben das Auto als Wunsch-Verkehrsmittel an. Die Analyse der Schulweg-Tagebücher offenbart, dass die Kinder 95 % aller Schulwege «aus eigener Kraft» zurück legen: knapp zwei Drittel zu Fuss, 17 % mit einem Fahrzeugähnlichen Gerät (FäG) wie Kickboard oder Trottinett und 14 % mit dem Velo. Der Veloanteil ist in der Stadt im Vergleich zum Land rund sechsmal tiefer, der Anteil der Fahrzeugähnlichen Geräte dafür sechsmal höher. Schülerinnen und Schüler in der Stadt legen ihren Schulweg häufiger in Begleitung Erwachsener zurück als diejenigen auf dem Land. Gefragt nach der Verkehrssicherheit, schätzen die Kinder ihren Schulweg zu über 80 % als nicht gefährlich ein, nur 2 % halten ihn für «sehr gefährlich». Ihre Einschätzung korreliert zwar mit jener ihrer Eltern, die Kinder halten ihren Schulweg im Durchschnitt aber für weniger gefährlich als die Eltern. Tendenziell werden die Schulwege in den Städten etwas häufiger als eher gefährlich eingestuft als in ländlichen Gebieten.

**Verkehrssicherheitsmassnahmen der Eltern:** Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden die Eltern von Primarschulkindern zu den verschiedenen Massnahmen der Schulwegsicherungen befragt. Als Massnahmen, die sie selber treffen, geben die Eltern am häufigsten an, dass sie die Gefahrenstellen mit den Kindern anschauen und den Weg üben, und dass das Kind in Gruppen zur Schule geht. Viele Eltern nehmen ihre verkehrs-



erzieherische Verantwortung also wahr. Weiter schlagen die Eltern infrastrukturelle und verkehrsplanerische Verbesserungen vor (zwischen 40–50 % der Vorschläge): Durchgehende Velospuren, mehr und sicherere Fussgängerstreifen und kindergerechte Querungshilfen sowie Tempo-30-Zonen sind die häufigsten Vorschläge. Je 15–20 % der Vorschläge beziehen sich auf polizeiliche Massnahmen und auf die Verkehrserziehung in der Schule. Zu den genannten Massnahmen gehören Lotsen, mehr Geschwindigkeitskontrollen und generell mehr Polizeipräsenz sowie bessere Schulung resp. Information der Fahrzeuglenkenden.

Die Untersuchung zeigte im Weiteren, dass Kinder gut angeben können, welche Stellen sie als gefährlich empfinden, und dass diese Stellen mit der «objektiven» Beurteilung von Verkehringenieuren gut übereinstimmen.

### Empfehlungen für die Praxis

Die Wünsche der Kinder und Sicherheitsanliegen der Eltern zum Thema Schulweg sollten von der Verkehrsplanung aufgenommen und umgesetzt werden. Folgende Empfehlungen für kindergerechte Schulwege sind u. a. zu beachten:

— Die Untersuchung zeigte, dass die Schulwege und das Umfeld von Schulhäusern in der Schweiz im grossen Ganzen als sicher gelten dürfen. Dennoch gibt es lokal immer einzelne Gefahrenstellen, bei denen Handlungsbedarf besteht. Wir empfehlen, bei allen Schulhäusern periodisch mögliche Gefahrenstellen zu prüfen. Eine solche Prüfung sollte immer nach Durchführung baulicher oder schulorganisatorischer (z. B. Änderung der Schulkreise) Veränderungen erfolgen. Dabei sollten alle Beteiligten inklusive Kinder einbezogen werden.

— Kinder verhalten sich auf Schulwegen im Allgemeinen korrekt. In Gruppen unterwegs, sind sie allerdings oft abgelenkt. Es sollte bei allen Schulhäusern geprüft werden, ob Massnahmen zur Temporeduktion wie zum Beispiel Tempo-30- oder Begegnungszonen umgesetzt werden können.

— Fast die Hälfte der in der Untersuchung befragten Kinder möchte den Schulweg am liebsten mit dem Fahrrad zurücklegen. Der Beliebtheit des Velos bei Kindern sollte in der Verkehrsplanung und der Verkehrserziehung Rechnung getragen werden. Zum Beispiel sollte eine einheitliche und schweizweite Durchführung von Veloprüfungen angedacht werden.

— Wie in der Untersuchung nachgewiesen werden konnte, geniessen die meisten Kinder ihren Schulweg und möchten am liebsten nicht von Erwachsenen begleitet werden. Um Kindern den Umgang mit dem Verkehr zu lehren, sind Pedibusse, Verkehrslotsen und ähnliche Massnahmen sinnvoll. Bei der Planung solcher Massnahmen ist aber zu beachten, dass sie nicht zu dauerhaften Einrichtungen werden. Die Durchführenden sind darin anzuleiten, dass sie die Kinder nicht nur begleiten, sondern das Lernen der Kinder unterstützen. Ziel muss die möglichst rasche Selbstständigkeit der Schüler und Schülerinnen sein und nicht die Erhöhung der Sicherheit durch permanente Begleitung.

— Fahrzeugähnliche Geräte haben sich in den letzten Jahren besonders in urbanen Räumen sehr verbreitet. Die Schulkinder der Fallstudie benutzen ihre FäG bei 20–30 % der Schulwege. Videoanalysen zeigen, dass Kinder zum Teil die Handhabung ihrer Fahrzeuge zu wenig gut beherrschen und es deshalb zu gefährlichen Situationen kommt. Fahrzeugähnliche Geräte werden generell als Gefahr unterschätzt. Die richtige und gefahrlose Benutzung der Fahrzeugähnliche Geräte muss in die Verkehrs- und Mobilitätserziehung integriert werden. Zum Beispiel sollten für Eltern und Lehrpersonen Merkblätter zur korrekten Handhabung zur Verfügung gestellt werden.

### LITERATUR

Forschungsauftrag SVI 2004/006: Das Projekt «Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz» (in Bearbeitung). Link Astra <http://www.aramis.admin.ch/Default.aspx?page=Grunddaten&projectid=17022>

Haefeli, U., Kaufmann-Hayoz, R. (2009). Aufwachsen mit dem Auto. Das 1950er Syndrom und die Mobilität von Kindern. In: Kirchhofer, A., Krämer, D., Merki, Ch. M., Poliwoda, G., Stuber, M., Summermatter, S. (eds.): Nachhaltige Geschichte. Festschrift für Christian Pfister. Zürich: Chronos: 309–330.

Hubsmith, D. A. (2006). Safe Routes to School in the United States. In: Children, Youth and Environments 16(1): 168–190.

Johansson, C., Garder, P., Leden, L. (2004). Towards a safe environment for children and elderly as pedestrians and cyclists. A synthesis based on an analysis of video recordings of behavior and police-reported crashes including in-depth studies of fatalities (ICPTT-conference). Nottingham.

Limbourg, M. (1994). Kinder im Strassenverkehr. Münster.

### RÉSUMÉ

## *Itinéraires adaptés aux enfants: l'exemple du chemin de l'école*

*Pour les enfants, la circulation routière représente un danger évident. On observe que le trafic a tendance à les refouler hors de l'espace public. Afin de mieux prendre en compte les intérêts des enfants dans la planification des transports, une étude a été menée, dans le cadre d'un mandat de recherche de l'Association suisse des ingénieurs et experts en transports (SVI), sur les conditions auxquelles les élèves primaires sont confrontés sur le chemin de l'école. En ont été tirées des recommandations sur la conception d'itinéraires aptes à concilier les souhaits des enfants et les exigences des parents en matière de sécurité. Ainsi le fait que les enfants aiment en général le vélo devrait-il par exemple être pris en considération aussi bien dans le cadre de la planification des transports que dans celui de l'éducation des enfants en matière de circulation routière. Il s'agirait aussi d'examiner systématiquement si des mesures de limitation de vitesse peuvent être prises aux abords des écoles. Enfin, il convient d'intégrer l'usage approprié d'engins tels que trottinettes, planches à roulettes ou autres dans les projets d'aménagement et les programmes éducatifs.*