



«sicher!
gesund!»



Schulweg

Erlebnisreich und sicher

«sicher!gsund!» ist ein Produkt der Departemente Bildung, Gesundheit, Inneres sowie Sicherheit und Justiz.

Diese Handreichung ist als Hilfestellung für Lehrpersonen, Schulleitungen, Schulsozialarbeitende und Behörden zur Prävention, Früherfassung und Krisenintervention konzipiert und enthält nebst Hintergrundinformationen und Anregungen auch ein Literaturverzeichnis.

Bis jetzt sind folgende Themenhefte erschienen:

- 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

Die Themenhefte können als PDF-Dateien heruntergeladen werden:
www.sichergsund.ch

Autoren dieses Themenheftes:

Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz

Robert Furrer, Fussverkehr St.Gallen

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

Redaktionsteam:

BLD, Amt für Volksschule, Simon Appenzeller

GD, Amt für Gesundheitsvorsorge, Norbert Würth

DI, Amt für Soziales, Roger Zahner

SJD, Kantonspolizei, Bruno Metzger

Kontakt: sichergsund@sg.ch

Website: www.sichergsund.ch

St.Gallen, Mai 2016

© 2016 Redaktion «sicher!gsund!», 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
1. Der Schulweg als Sozial- und Erlebnisraum	
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
2. Der Schulweg aus rechtlicher Sicht	
2.1 Rechtsgrundlagen zum Schulweg	15
2.2 Beurteilung der Zumutbarkeit des Schulweges	16
2.3 Verantwortung für den Schulweg	17
3. Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr	
3.1 Unfälle im Strassenverkehr	18
3.2 Verhalten im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg	19
4. Sicherheit auf dem Schulweg	
4.1 Verkehrserziehung durch die Eltern	22
4.2 Kompetenzvermittlung in der Schule	22
4.3 Unfallprävention	23
4.4 Verkehrs- und Transportmittel der Kinder	24
4.5 Weitere Gefahren	26
5. Schulwegplanung und Schulwegsicherung	
5.1 Schul- und Raumplanung / Schulweg	27
5.2 Schulwegsicherung	28
5.3 Verkehrstechnik und -organisation	30
6. Literaturverzeichnis	33

Vorwort

Die meisten von uns erinnern sich gerne an den eigenen Schulweg zurück. Es gab viel zu entdecken, zu spielen oder mit den «Gspänli» zu besprechen. Wir benutzten abenteuerliche Abkürzungen, tranken am Brunnen Wasser oder verprassten das Sackgeld am Kiosk. Die Zeit verging manchmal wie im Flug, so dass man sich beeilen musste, die Schule rechtzeitig zu erreichen.

Als Erwachsene wechseln wir die Perspektive – und teilweise auch unsere Einstellung gegenüber dem Schulweg. Als Elternteil, als Lehrperson oder als Behördenmitglied kommt es auch vor, diesen sogar als Problem zu betrachten. Aus dieser Optik ist der Schulweg auf einmal unattraktiv oder gar gefährlich. Wir stören uns daran, dass sich der Schulweg unserer Kontrolle entzieht. Legen die Kinder den Weg selbstständig zurück, wissen wir nicht, ob unterwegs Freundschaften gefestigt werden oder Unfug betrieben wird. Dabei sollten wir die Perspektive der Kinder nicht vergessen. Sie teilen die Problemsicht der Erwachsenen nur bedingt. Die meisten Kinder nehmen ihren Schulweg kaum bedrohlich wahr. Den allermeisten Kindern und Jugendlichen gefällt der Schulweg und sie haben Spass daran. Wichtig ist es ihnen auch, den Schulweg selbstständig mit ihren «Gspänli» zurückzulegen.

Der Weg zur Schule und zum Kindergarten ist also für Kinder auch heute mehr als nur eine Strecke von A nach B, er ist eine wichtige Erlebniswelt. Nicht ausser Acht zu lassen ist, dass beim selbstständigen Unterwegssein Kinder wichtige motorische, kognitive und soziale Kompetenzen erlernen. Alles spricht also dafür, dass wir den Kindern sichere und attraktive Schulwege zur Verfügung stellen und sie dazu ermutigen, diese selbstständig zurückzulegen.

Die Ansprüche rund ums Thema Schulweg sind dabei mehrfach: Kindern soll das Erlebnis des selbstständigen Schulweges ermöglicht werden, Eltern sind zu ermutigen, dieses Erlebnis den Kindern nicht vorzuenthalten, im Unterricht ist das Thema Verkehr, Sicherheit und Schulweg zu behandeln. Die Schulangebote und die Schulzuteilung der Kinder müssen so organisiert sein, dass selbstbestimmte Schulwege möglichst erhalten bleiben, und die Zusammenarbeit mit Fachleuten bei der Gestaltung der öffentlichen Strassenräume soll dazu beitragen, dass die Schulwege genügend sicher und attraktiv bleiben.

Damit diese Ansprüche integral berücksichtigt und zur Zufriedenheit aller Beteiligten eingehalten werden können, braucht es ein Bewusstsein und eine Kultur, sich mit allen Fragen zum Thema Schulweg auseinanderzusetzen und aktiv nach tragbaren Lösungen zu suchen. Dass dies nicht immer einfach ist, liegt angesichts der täglichen Herausforderungen im Schulalltag und des steigenden Verkehrsaufkommens auf unseren Strassen auf der Hand.

Das vorliegende Themenheft gibt Interessierten – Lehrpersonen, Schulleitungen, Schulsozialarbeitenden, Schulrätinnen und Schulräten, Behördenmitgliedern sowie Fachpersonen aus der Verwaltung – einen umfassenden Überblick über das Thema. Lassen Sie sich davon anregen und inspirieren, damit auch unsere Kinder von spannenden Erinnerungen an den Schulweg erzählen können.

Alexander Kummer
Leiter Amt für Volksschule

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. Der Schulweg verbleibt als Freiraum: Das Kind ist wohl weg von zu Hause, aber noch nicht in der Schule. Es unterliegt keiner direkten Kontrolle durch Eltern oder Lehrpersonen und kann selbstständig Erfahrungen sammeln. Der Wert der Autonomie kann dabei nicht genügend betont werden: Es macht einen Unterschied, ob ein Kind auf dem Schulweg am Wegrand selber eine Schnecke entdeckt oder ob eine erwachsene Begleitung darauf hinweist.

Kontakte zu anderen Kindern sind auf dem Schulweg besonders wichtig. Die grosse Mehrheit möchte den Schulweg zusammen mit anderen Kindern zurücklegen (85%). Wenige gehen am liebsten alleine (10%). Elternbegleitung zu Fuss, mit dem Velo oder dem Auto ist in den meisten Fällen nicht erwünscht. Nur 5% aller Kinder möchten von Erwachsenen begleitet werden (Kaufmann-Hayoz et al. 2010).



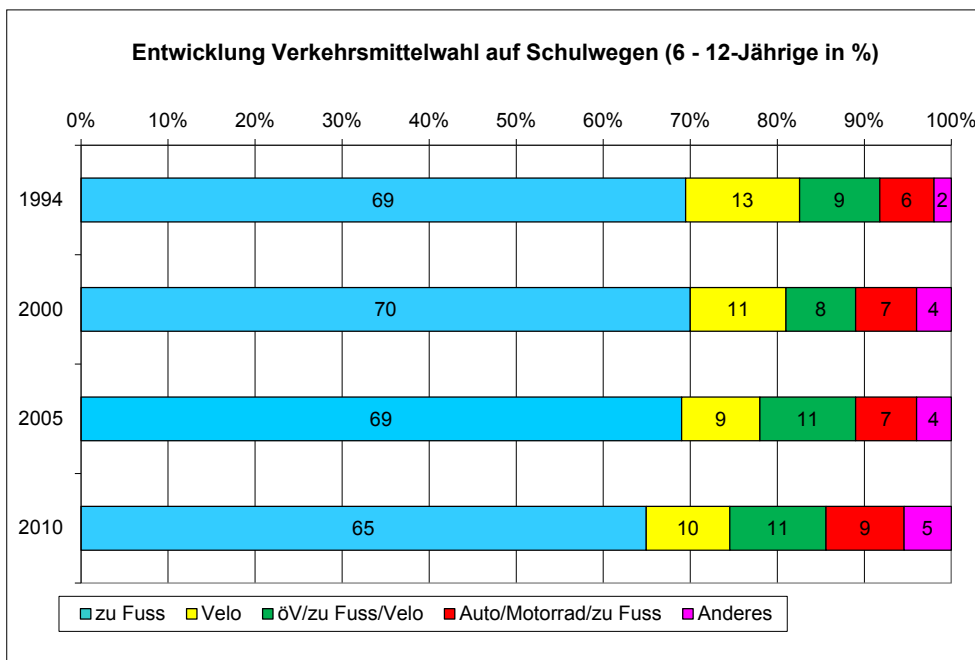
Unterwegs wird auch gespielt.

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 viel diskutiert. Gesprächsstoff sind Ereignisse und Probleme aus dem Kinderalltag; Hausaufgaben, Prüfungen und Noten sind ebenso von Belang wie Computergames und andere private Dinge. In diesen Gesprächen werden auch die Grenzen und Tabus ausgelotet, z. B. im Bereich Sexualität oder Ungehorsam.

ein Freiraum für Kinder

Schulweg als Kontaktmöglichkeit

mit Gleichaltrigen unterwegs



Nach wie vor legen weitaus am meisten Kinder den Schulweg zu Fuss zurück. Im 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).

Mehrheit zu Fuss unterwegs

Diese Entwicklung gilt es im Auge zu behalten, da Kinder im Elterntaxi weniger eigene Erfahrungen machen, keine Kontakte knüpfen können, das verkehrssichere Verhalten nicht erlernen und ihre Umwelt nicht direkt erleben können. Kinder lernen am besten, wenn sie aktiv ausprobieren und Erfahrungen sammeln dürfen. Dies bestätigt die Hirnforschung: Je mehr sich die Kinder bewegen, umso mehr Verknüpfungen entstehen im Hirn (Hüttenmoser 2008). Diese werden später für Denkprozesse benutzt. Ausserdem kann das erhöhte Verkehrsaufkommen ein Gefahrenmoment für die zuzufussgehenden Kinder darstellen.



Mehrere Gründe sprechen dafür, Elterntaxis möglichst zu vermeiden.

Problematik Elterntaxis

Lehrpersonen und Schulleitung sollen Eltern immer wieder auf diese wichtigen Aspekte hinweisen, z. B. am ersten Kindergarten- bzw. Schultag, an Elternabenden oder bei Elterngesprächen.

1.2 Nahraum erleben und erfahren

Neben dem selbstständig zurückgelegten Schulweg sind Siedlungen mit attraktiven Kontakt- und Spielmöglichkeiten wichtig für genügend Alltagsbewegung und die Entwicklung der Kinder (Psychomotorik, kognitive Fähigkeiten und Selbstständigkeit). Entscheidend ist, dass Kinder die Spielorte selbstständig erreichen und dort mit anderen Kindern unbegleitet von Erwachsenen spielen können. Je attraktiver das Wohnumfeld ist, desto länger spielen Kinder draussen ohne Aufsicht. Diese wertvolle freie Spiel- und Bewegungszeit kann durch schulische und ausserschulische Betreuungs- und Animationsangebote nicht kompensiert werden (Blinkert et al. 2015).



Möglichkeit, unbegleitet zu spielen.

spielfreundliches Wohnumfeld

Die Verantwortung für die Freizeitgestaltung der Kinder obliegt den Erziehungsverantwortlichen. Fachpersonen und Behördenmitglieder, Elternorganisationen, allenfalls auch Schulleitungen und Lehrpersonen können den Eltern in der Frage nach sinnvollen und bewegungsreichen Freizeitaktivitäten für die Kinder beiseitestehen. In Einzelfällen kann sich ein proaktives Zugehen auf Eltern aufdrängen.

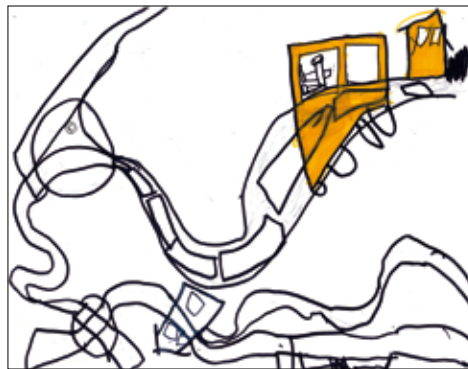
bewegungsreiche Freizeitaktivitäten

Untersuchungen zeigen zudem, dass Kinder, die selbstständig zur Schule kommen gegenüber Kindern, die mit dem Auto zur Schule gefahren werden, in Bezug auf Konzentration, Koordinationsaufgaben und räumliche Orientierung besser abschneiden (BMLFUW 2005).

Selbstständiger Schulweg steigert Aufnahmefähigkeit.

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, deutlich reicher an Informationen sind als die der Kinder, die mit dem Auto gefahren werden. Oft werden Natursujets wie Pflanzen und Tiere gezeichnet. Hingegen nehmen Kinder, die mit dem Auto in die Schule gebracht werden, wegen der höheren Geschwindigkeit die Umwelt weniger detailliert wahr.

Wahrnehmungsunterschiede



8-Jährige zeichnet detailliert Natursujets.

5-Jähriger fährt mit dem Auto zur Schule.

Seine Analyse von 850 Kinderzeichnungen hat gezeigt, dass ein Viertel der Kinder die Strasse als trennend darstellen und dass beim Queren von Strassen Probleme auftreten. Entweder befinden sich auf den Zeichnungen Freunde und Bezugspersonen auf der anderen Seite einer schwer zu überquerenden Strasse, oder dann sind farbige Details wie Tiere oder Natursujets auf der eigenen Strassenseite gezeichnet, während die andere Seite grau bleibt.

Fussgängerstreifen aus Sicht der Kinder

Fussgängerstreifen sind in den Schulwegzeichnungen ein dominantes Thema. In einer weiteren Untersuchung in Balzers FL waren auf 45% der insgesamt 375 Zeichnungen Fussgängerstreifen präsent, in vielen von ihnen gleich mehrfach. Oft bildeten sie das eigentliche Zentrum der Schulwegdarstellung.



Farbige Details gibt es nur auf der eigenen Strassenseite der 8-Jährigen.

Fussgängerstreifen bieten Orientierung auf dem Schulweg der 8-Jährigen.

1.3 Bewegung und Umwelt

Das Gehen, aber auch das Velofahren sind äusserst gesunde Bewegungsformen. Selbst kurze Schulwege liefern einen wichtigen Beitrag, um das Mindestmass an täglicher Bewegung zu erreichen. Gemäss Bewegungsempfehlungen sollten sich Jugendliche gegen Ende des Schulalters während mindestens einer Stunde pro Tag bewegen, jüngere Kinder deutlich mehr (hepa.ch 2013).

Insgesamt bewegen sich viele Kinder zu wenig:

- 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 Primarschulkinder einen schwachen Kreislauf oder erniedrigte Blutdruckwerte (Netzwerk Schule + Mobilität 2015).
- Im Kanton St.Gallen sind 10% der Volksschulkinder übergewichtig, 3% sogar fettleibig. Der Anteil übergewichtiger Kinder nimmt mit dem Alter zu (Stamm / Lamprecht 2015).
- Bei den Kindern ist die motorische Leistungsfähigkeit in den letzten Jahrzehnten zurückgegangen. Die motorischen Defizite führen zu noch nicht absehbaren Folgen für das Gesundheitssystem (Schack / Pollmann 2014).



Quelle: BASPO 2015

Die Dauer der täglichen Alltagsaktivitäten von Kindern hat einen direkten Einfluss auf deren Gesundheit und Entwicklung. Dieser Zusammenhang ist vielen Erziehungsberechtigten – teilweise auch Behörden- und Verwaltungsmitgliedern – nicht bekannt, nicht bewusst oder wird unterschätzt. An diesem Punkt kommt der Schule – allen voran den Lehrpersonen, aber auch den Schulleitungen – eine wichtige Rolle zu. Der Unterricht, Elternabende und Gespräche bieten eine gute Plattform, auch für dieses Thema zu sensibilisieren und informieren.

Zufussgehen und Velofahren haben auf die Umwelt kaum schädliche Auswirkungen. Im Gegensatz dazu wirkt das Autofahren bezüglich Luft- und Lärmbelastung sowie Raumbedarf stark belastend. Besonders wirkungsvoll ist es, kürzere Strecken mit 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).

Schulweg und Bewegung

Einfluss auf Gesundheit

Einfluss auf Umwelt

1.4 Ausgrenzung, Sucht- und Risikoverhalten auf dem Schulweg

Auf dem Schulweg werden aber nicht nur Freundschaften geschlossen und gepflegt, es kann auch zu Streitigkeiten oder Plagereien kommen. Häufig können Kinder und Jugendliche diese selbstständig klären. Dies ist nicht mehr möglich, wenn Schülerinnen oder Schüler fortgesetzt und gezielt ausgegrenzt werden. Zu Hause oder in der Schule wird davon berichtet. Ungute, belastende Erfahrungen auf dem Schulweg wirken sich so auf das Familienleben aus. Sie werden auch unweigerlich in den Schulalltag hineingetragen, und zwar nicht erst, wenn sich das betroffene Kind oder der betroffene Jugendliche weigert, weiter in die Schule zu gehen. Wichtig ist nun, dass sich Eltern und Schule der Problematik gemeinsam annehmen, sich austauschen und eine gemeinsame Haltung entwickeln. So kann vermieden werden, dass Eltern und Schule gegeneinander ausgespielt werden.

Die Schule ist hauptverantwortlich für die Bearbeitung von Konflikten und für die Überprüfung vereinbarter Lösungen oder Vorgaben. Eltern können diese Verantwortung nicht übernehmen, denn sie sind häufig auch Partei. Sie sind jedoch unbedingt in solche Streitklärungen einzubeziehen, besonders wenn es darum geht, die getroffenen Vereinbarungen erfolgsversprechend umzusetzen. Eltern sollten diese Rolle aktiv und mit Klarheit übernehmen können.

Mobbingattacken werden oft gezielt in unbeaufsichtigten Momenten, wozu besonders der Schulweg gehört, ausgeübt. Eine gute Zusammenarbeit zwischen Schule und Elternschaft ist in solchen Situationen besonders relevant, damit Mobbing gestoppt werden kann und schwerwiegende Folgen für das Opfer vermieden werden.

Auf dem Schulweg nutzen Kinder und Jugendliche gerne auch Bushaltestellen, Vorplätze, Einfahrten, Abzweigungen und andere Örtlichkeiten, um sich zu treffen, sich zu verabreden oder für kürzer oder länger an solchen Orten zu verweilen. Sie wähnen sich meist unbeobachtet. Doch lärmende, Alkohol trinkende oder rauchende Jugendliche werden schnell einmal für Anwohnerinnen und Anwohner oder für ganze Quartiere zum «Stein des Anstosses». Unterschwellig oder auch lautstark werden Eltern oder Schule aufgefordert, die Situation mit geeigneten Massnahmen zu entschärfen. Für einvernehmliche und tragfähige Lösungen braucht es eine gute Zusammenarbeit zwischen Schule und Elternschaft, die auch die betroffenen Schülerinnen und Schüler einbezieht.

1.5 Rolle der Eltern

Es ist die Verantwortung der Eltern, ihre Kinder schon lange vor dem ersten Schultag an die Herausforderungen des Verkehrs heranzuführen. Man braucht kein Fachwissen, um Kindern die Sicherheit beizubringen, sich richtig im Strassenverkehr zu verhalten. 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:



Gemeinsame Wege zu Fuss zurücklegen.

belastende Erfahrungen

→ «*Mobbing in der Schule*»

→ «*Alkohol im Jugendalter*»,
«*Cannabis und Partydrogen*»

Kinder an den Verkehr heranzuführen

- Ein Kind, das sich im geschützten Wohnumfeld und im Quartier selbstständig bewegen und Erfahrungen sammeln kann, entwickelt mehr Selbstvertrauen in seine Fähigkeiten.
- Gemeinsame Wege im eigenen Quartier sollten zu Fuss – allenfalls mit Laufrädern, Mini-Trottinetten oder dem Kinderrad – unternommen werden. So entwickeln die Kinder ein Gefühl für die eigene Umgebung und wissen, wo andere «Gspänli» wohnen oder wo der nächste Brunnen, die stark befahrene Strasse und das Einkaufsgeschäft sind. Die gemeinsamen Wege sind das beste Übungsfeld, wo die Grundregeln im Verkehr erlernt werden können.
- Unsicheres Verhalten im Verkehr führt zu unüberlegten Handlungen und kann gefährlich sein. Verhält sich ein Kind nicht richtig, sollte es so darauf hingewiesen werden, dass es nicht verunsichert wird.
- Erwachsene sollten ihrer Vorbildfunktion entsprechend auftreten. Kinder lernen gut, wenn die Betreuungspersonen das richtige Verhalten vormachen und das richtige Verhalten der Kinder lobend kommentieren.

Der Weg zum Kindergarten oder zur Schule will vorbereitet sein (Fussverkehr Schweiz 2009). Die Eltern sollten ihn mit ihrem Kind im Voraus mehrmals üben. Gewählt wird dabei von Vorteil nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg. Geeignet sind verkehrsarme Strassenzüge mit Geschwindigkeitseinschränkungen, die gleichzeitig gute Sichtverhältnisse gewährleisten.

Schulwege rechtzeitig üben



Halten am Strassenrand als Grundübung.



Die Strasse an der richtigen Stelle queren.

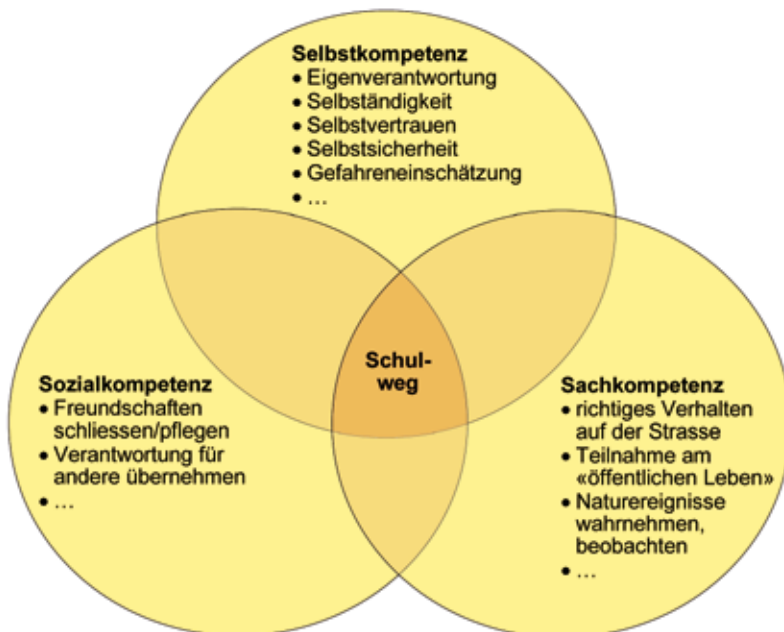
In den ersten Kindergarten Tagen sollten die Kinder in der Regel noch begleitet werden. Wie lange die Mutter oder der Vater sie begleiten, hängt davon ab, wie schwierig der Schulweg ist und wie gut ein Kind ihn bewältigt. Falls nicht allzu schwierige Situationen unterwegs vorkommen, können die meisten Kinder ihren Weg bereits nach einigen Tagen selbstständig zurücklegen.

Wichtig ist, dass Kinder ohne Zeitdruck und rechtzeitig zur Schule gehen. Stressige Situationen führen zu Unachtsamkeit. Zu beachten ist, dass auch starke Gefühle wie Trauer, Angst, Wut etc. die Sicherheit des Kindes beeinträchtigen können.

Zeitdruck und 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

1.7 Rolle von Schulträgern

Der Schulweg ist für die Schulträgerschaft (Schulleitung, -rat und -verwaltung, Rektorate) bezüglich folgender Aspekte ein Thema:

- Schulzuteilung
- Schulwegsicherheit und Elterntaxis
- Schülertransporte

Viele Schulführungen sind auf den Beginn eines neuen Schuljahres hin mit der Aufgabe der Schulzuteilung konfrontiert. Diese kann bei betroffenen Eltern für Aufregung und Unverständnis sorgen. Aber die Schulzuteilung ist komplex, und die Anforderungen setzen den Wünschen der Eltern Grenzen. So müssen bei der Klassenbildung 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 Geschwistern im gleichen Schulhaus sowie das Geschlechterverhältnis der Klasse und anderes mehr in die Überlegungen mit einbezogen werden.

Je nach Definition der Einzugsgebiete können sich dabei verschieden lange und aufgrund der Verkehrssicherheit auch unterschiedlich anspruchsvolle Schulwege ergeben. Härtefälle lassen sich zwar nicht ganz vermeiden. Die Ängste von besorgten Eltern in Bezug auf die Länge und die Gefährlichkeit der Schulwege sollten aber in jedem Fall ernst genommen und proaktiv frühzeitig eingeholt werden. Mit einer transparenten Information und rechtzeitig eingeleiteten Schulwegsicherungsmaßnahmen lassen sich viele Befürchtungen entkräften und unnötige Rekurse verhindern.

Als mögliche unterstützende Massnahme können Schulträger neueintretenden Schülerinnen und Schülern bspw. einen Schulwegplan zukommen lassen. So können einerseits die sicheren Schulwege proaktiv gestreut werden, andererseits kann davon ausgegangen werden, dass auch andere Kinder die vorgeschlagenen Routen benutzen.

Im Zuge der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, der veränderten Schulstrukturen und Schülerzahlen ergeben sich immer wieder neue Problemlagen mit der Schulwegsicherheit. Um einen möglichst störungsfreien Schulbetrieb zu gewährleisten, ist es im Interesse der Schulträger – und auch der betroffenen Kinder und Eltern – wichtig, sich permanent mit der Schulwegsicherheit auseinanderzusetzen und – wo nötig – Verbesserungen anzustreben. Dazu gehört der regelmässige Austausch mit der Bauverwaltung, der Polizei und der mit dem Ressort Verkehr betrauten Gemeindegemeinschaft. Insbesondere wenn Elterntaxis und der damit verbundene Verkehr vor den Schulhäusern ein Problem darstellen, sollte der Schulträger das Thema schulhaus- und stufenübergreifend aufnehmen und die Eltern, beispielsweise mit Briefen, Flyern und Veranstaltungen, informieren und sensibilisieren.

Schulzuteilung

*Austausch zwischen
Behörden und Eltern*

*gemeinsam
Siedlungs- und
Schulstruktur planen*

Ist der Schulweg unzumutbar, sorgen die Schulträger für den Transport der Schulkinder. Dabei gibt es folgende Möglichkeiten:

Schulbus

- In Gemeinden mit zu grossen Schulwegdistanzen und genügend vielen Schulkindern ist es sinnvoll, einen Schulbus anzubieten. Neben der Distanz sind aber 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.
→ www.stva.sg.ch/home/strassenverkehr/downloads.html

Öffentlicher Verkehr

- In mit dem öffentlichen Verkehr genügend gut erschlossenen Gebieten können die Kinder auch das Postauto oder den Zug für den Weg in die Schule benützen. Die Schule kann den Transport an die öffentlichen Verkehrsbetriebe delegieren und die Abonnementskosten übernehmen.
- Zu bedenken ist, dass die Benützung des Busses oder des Zuges Kinder aus dem Kindergarten und der Unterstufe unter Umständen überfordern kann. In diesem Fall müssen Alternativen angedacht werden.
- Wenn die Reisezeiten mit dem öffentlichen Verkehr aufgrund ungünstiger Umsteigeverbindungen und einer schlechten Abstimmung des Fahrplans mit den Schulzeiten zu lange dauert und der Schulweg dadurch unzumutbar bleibt, sind ebenfalls andere Lösungen anzubieten.

Individuelle Lösungen

In Gemeindeteilen mit nur wenigen Schülerinnen und Schülern und ohne ÖV-Angebot lohnt es sich nicht, einen (teuren) Schulbus anzubieten. Hier müssen individuelle Lösungen gefunden werden.

- Manchmal übernimmt die Familie den Transport des eigenen Kindes selber; dafür wird sie entschädigt.
- Wenn den Eltern der Transport des eigenen Kindes nicht möglich ist, kann in (Ausnahme-)Fällen sogar ein Taxi mit dem Transportdienst beauftragt werden.

2. Der Schulweg aus rechtlicher Sicht

2.1 Rechtsgrundlagen zum Schulweg

Der Schulweg von Kindern liegt zwar in der Verantwortung der Eltern, es gibt aber Ausnahmen. Ist der Schulweg für die Kinder zu weit, zu beschwerlich oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, kommen den Gemeinden und den Kantonen bestimmte Pflichten zu.

Verfassungsrecht

Die Bundesverfassung (BV) gewährleistet als Grundrecht einen Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht (Art. 19 BV). Die für das Schulwesen zuständigen Kantone sorgen für einen ausreichenden, allen Kindern offen stehenden und an öffentlichen Schulen unentgeltlichen obligatorischen Grundschulunterricht (Art. 62 Abs. 1 und 2 BV).

Den Kantonen wird bei der Definition des ausreichenden Unterrichts eine relativ grosse Freiheit gewährt. Es müssen jedoch gewisse Minimalanforderungen erfüllt sein. Zur Garantie eines ausreichenden Unterrichts gehört, dass der Schulbesuch faktisch möglich bzw. nicht übermässig erschwert ist. Der Schulweg darf deswegen weder übermässig lang noch gefährlich sein.



Der Schulweg soll genügend sicher sein.

Weitere Rechtsgrundlagen des Bundes

Gemäss Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) sorgen die Kantone dafür, dass Fuss- und Wanderwege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden und diese Wege frei und möglichst gefahrlos begangen werden können. Allerdings kann der Einzelne aus diesem Gesetz keine Ansprüche auf die Einrichtung eines hinreichenden Fusswegnetzes an einem bestimmten Ort ableiten.

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).

Bei der Überbrückung eines unzumutbaren Schulwegs besteht kein Anspruch auf die Einrichtung eines Transportes «von Tür zu Tür». Vorgeschrieben ist ein Schülertransport auf unzumutbar gefährlichen und auf unzumutbar langen Teilstrecken.

Die Schülerin oder der Schüler hat die öffentliche Schule grundsätzlich am Ort zu besuchen, wo sie oder er sich aufhält (Art. 52 VSG). Bei Vorliegen von besonderen Gründen, wie z.B. bei einem unzumutbaren Schulweg, kann der Schulrat ausnahmsweise den auswärtigen Schulbesuch in einer anderen Gemeinde bewilligen (Art. 53 Abs. 1 VSG).

*unzumutbare
Schulwege*

*Verfassungsgarantie
für zumutbare
Schulwege*

*Unzumutbarer
Schulweg:
Schülertransport
durch Schulträger*

Verfügungen und Entscheide des Schulrates zum Transport von Schülerinnen und Schülern mit unzumutbarem Schulweg können bei der Rekursstelle Volksschule angefochten werden (Art. 129 Bst. b VSG). Verfügungen des Schulrates über den auswärtigen Schulbesuch sind beim Erziehungsrat anfechtbar (Art. 130 Bst. c VSG).

Gestützt auf die übergeordneten Rechtsgrundlagen des Bundes und des Kantons haben einige St.Galler Gemeinden eigene Reglemente für den Schulweg und den Schülertransport erlassen.

*kommunale
Reglemente*

2.2 Beurteilung der Zumutbarkeit des Schulweges

Ob ein Schulweg als zumutbar gilt, ist gestützt auf eine Würdigung der konkreten Gesamtumstände durch den Schulrat bzw. die zuständige Stelle der Gemeinde zu beurteilen. Den Eltern steht diesbezüglich ein Antrags- und Rekursrecht zu.

Einzelfallbeurteilung

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 des Kindes. In der Einzelfallbetrachtung können darüber hinaus aber auch individuelle Aspekte von Bedeutung sein, wie z. B. die physischen, psychischen und intellektuellen Fähigkeiten sowie die kognitive Entwicklung eines Kindes.



*Entwicklungsstand
des Kindes*

Das Begehen wenig befahrener Quartierstrassen kann Kindern zugemutet werden.

Art des Schulwegs

Bei der Beurteilung des Schulwegs sind Länge, Höhenunterschied und Beschaffenheit (z. B. Erschwernisse wie Steigungen, Wälder) zu berücksichtigen.

Schulwegbeschaffenheit

Zur Frage der zumutbaren Länge eines Schulweges besteht eine reichhaltige einzelfallbezogene Rechtsprechung von kantonalen und eidgenössischen Gerichten und Behörden. So wurde z.B. vom Erziehungsrat des Kantons St.Gallen ein Schulweg, der in 45 Minuten zu Fuss und mit dem Bus zurückgelegt werden kann, für eine Oberstufenschülerin als zumutbar erachtet (St.Gallische Gerichts- und Verwaltungspraxis 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 eingestuft. In diesen Fällen müssen die Schulträger für einen Schultransport oder eine Mittagsverpflegung und -betreuung sorgen.

Gefährlichkeit des Schulwegs

Wann ein Schulweg als gefährlich gilt, lässt sich nicht allgemein beantworten. Bei der Beurteilung der Gefährlichkeit eines Schulwegs können beispielsweise folgende Aspekte massgebend sein:

- Vorhandensein von Trottoirs und/oder Fusswegen
- Verkehrsaufkommen und Anteil Schwerverkehr
- Signalisierte Geschwindigkeit und tatsächliches Geschwindigkeitsniveau
- Art/Anzahl der Querungen (Fussgängerstreifen, Mittelinsel, Lichtsignalanlage)
- Komplexität von Verkehrsknoten und -situationen
- Engstellen, Beleuchtungssituationen, Übersichtlichkeit bei Strassenquerungen
- Einhalten der Sichtzonen (z. B. bei Querungsstellen)
- Vorhandensein von Parkplätzen (z. B. deren Zufahrt über das Trottoir führt)
- Hauszufahrten (mit oder ohne Trottoirüberfahrt)
- Baustellen, temporäre Hindernisse usw.

2.3 Verantwortung für den Schulweg

Ist der Schulweg zumutbar, liegt der ordentliche, vom Stundenplan bestimmte Schulweg der Kinder zwischen Elternhaus und Schule in der Verantwortung der Eltern. Es ist somit Sache der Eltern und nicht der Schule, dafür zu sorgen, dass ihr Kind auf dem Schulweg nicht zu Schaden kommt und nicht andere schädigt.

In folgenden Situationen liegt die Verantwortung jedoch bei der Schule:

- Das Schulkind legt schulinterne Schulwege zurück (z. B. von der Schule zur Sportanlage oder zu einem ausserhalb der Schulanlage gelegenen Mittagstisch).
- Das Schulkind ist zwar zwischen dem Schul- und Elternhaus unterwegs, durch Zutun der Schule jedoch nicht auf der ordentlichen Strecke (z.B. nach einem Museumsbesuch oder Lager) bzw. nicht zu den Zeiten gemäss Stundenplan.
- Der ordentliche Schulweg ist nicht zumutbar.

Bei der geografischen Definition des ordentlichen Schulwegs darf die Grenze zwischen Einflussphären von Schule und Elternhaus nicht künstlich gezogen werden. Wohl verlassen die Schulkinder mit dem Schulareal die Einflussphäre der Schule und treten in diejenige der Eltern ein. Indessen ist der Begriff «Schulareal» weit zu fassen. Das Schulareal umfasst in diesem Zusammenhang nicht nur die Schulliegenschaft, sondern darüber hinaus auch die unmittelbar benachbarten Strassenräume und Verkehrsflächen sowie je nach örtlichen Gegebenheiten auch die von allen Schulkindern im Umfeld des Schulgeländes zwingend zu benützenden Schulwegteile. Weisungsbefugnis und Haftung der Schule erstrecken sich auf diese erweiterte, im Einzelfall nach Ermessen zu definierende Zone. Von daher legitimieren sich insbesondere auch zwischen Schule und Polizei abgesprochene Massnahmen zur Verkehrsregelung vor dem Schulhaus (Raschle 2008).

Ist der ordentliche Schulweg unzumutbar und die Schule damit zur Errichtung eines Schülertransportes verpflichtet, trägt sie die Verantwortung für den Transport. Dies auch dann, wenn sie nicht einen Schulbus unterhält, sondern den Transport an ein privates Unternehmen, an einen öffentlichen Verkehrsbetrieb (Übernahme der Abbonnementskosten) oder an einzelne Eltern (entschädigte Sammeltransporte mit Privatwagen) delegiert.

Gefahrenpotenziale

Verantwortung bei Eltern

in Ausnahmefällen bei Schule

Haftung der Schule

3. Kinder und Jugendliche im Strassenverkehr

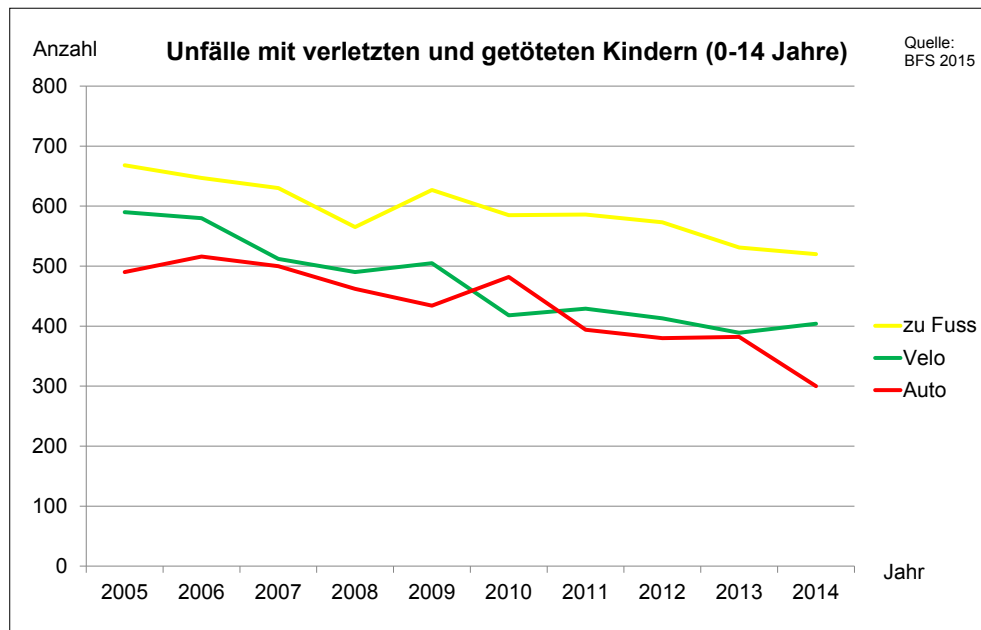
3.1 Unfälle im Strassenverkehr

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 zu Fuss zu Schaden kommen. 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.

Rückgang der Unfallzahlen

unterschiedliche Gefährdung



Abgenommen haben in den letzten 10 Jahren die Unfallzahlen und die Unfallschwere. Die Gründe dafür sind vielfältig:

vielfältige Ursachen

- Die Strassen werden zunehmend an die Bedürfnisse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden angepasst, so kommen inzwischen in vielen Gemeinden verkehrsberuhigende Massnahmen (z.B. Tempo-30-Zonen) zum Einsatz.
- Die Einhaltung der Verkehrsregeln wird besser überwacht (Geschwindigkeitskontrollen 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 frei im Wohnumfeld bewegen, sich weniger im Freien aufhalten und öfters durch die Eltern begleitet werden als früher.

Die Ursachen von Unfällen sind häufig nicht bei den Kindern, sondern im Fehlverhalten der Erwachsenen zu suchen (bfu 2012a). Dazu zählen insbesondere unaufmerksame Autofahrende, die am Fussgängerstreifen nicht anhalten oder die beim Autofahren mit dem Handy telefonieren.

Vortrittsmissachtung als Hauptursache für Unfälle

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

Rund ein Drittel aller Kinderunfälle geschieht auf dem Schulweg, wobei eine grosse Dunkelziffer von nicht registrierten Unfällen mit zu berücksichtigen ist (Weissert 2009). Dies bedeutet auch, dass sich zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden von Kindern nicht auf dem Schulweg, sondern in der Freizeit ereignen.

Die meisten Unfälle mit Personenschaden von Kindern geschehen innerorts, während des Tages und bei schönem Wetter. Besonders gefährlich sind Hauptstrassen. Kinder verunfallen überdurchschnittlich oft beim Queren der Fahrbahn.

viele Unfälle in der Freizeit

3.2 Verhalten im öffentlichen Raum und auf dem Schulweg

Bei Kindern bis zum Alter von ca. 8 Jahren ist das Verkehrsverhalten zu Fuss noch wenig stabil. Das Verhalten mit dem Velo ist sogar so defizitär, dass eine Teilnahme am Strassenverkehr noch nicht zu empfehlen ist. Erst zwischen 8 und 14 Jahren entwickeln sich die erforderlichen Fertigkeiten (Limbourg 2010).



Velofahren kann im sicheren Wohnumfeld bereits früh geübt werden.

wenig stabiles Verhalten der Kinder im Strassenverkehr

Diese Erkenntnisse haben den Vorsteher des Bildungsdepartements, Regierungsrat Stefan Kölliker (2012), zur folgenden Aussage veranlasst: «Das verkehrssichere Kind gibt es nicht und kann es auch nicht geben. Deshalb kann die Sicherheit für Kinder nur dann verbessert werden, wenn der Verkehr «kindersicherer» organisiert und gestaltet wird.»

Kinder verhalten sich anders als Erwachsene. Diese Verhaltensweisen sind entwicklungsbedingt und betreffen Aspekte wie Wahrnehmung, Informationsverarbeitung, Spielmotive und Körpergrösse. Eine bessere Kenntnis über die kindliche Entwicklung ist daher Grundlage der Schulwegsicherung und einer kindergerechten Verkehrs- und Siedlungsplanung, wobei immer mit zu berücksichtigen ist, dass sich die kindlichen Fähigkeiten und Voraussetzungen individuell unterschiedlich schnell ausprägen (Fussverkehr Schweiz 2009, bfu 2015a).

Typische Verhaltensweisen von Kindern

Das Verhalten von Kindern im Freien ist von ihrer Neugier und ihrem Spieltrieb geprägt. Kinder reagieren oft spontan und ungeduldig und lassen sich leicht ablenken. Sie haben einen grossen Bewegungsdrang und lassen sich stark von Gefühlen steuern. Kinder sind zwar eher langsam unterwegs, zeigen aber oft abrupte Richtungswechsel und Änderungen der Gehgeschwindigkeit. Die Konzentrationsfähigkeit lässt rasch nach.

Spieltrieb

Körpergrösse

Die Kinderperspektive unterscheidet sich stark von der Perspektive Erwachsener. Beispielsweise können sie grosse Hindernisse wie parkierte Autos nicht überblicken. Durch den höheren Körperschwerpunkt können Kinder leichter das Gleichgewicht verlieren und ins Stolpern geraten. In Planungsprozessen soll die Sicht des Kindes (Augenhöhe 1.20 m) einfließen.

andere Perspektive

Sehen und Hören

Kinder haben gegenüber Erwachsenen ein enger begrenztes Blickfeld. Die Nah- und Fernbereichsumstellung des Auges verläuft langsam. Kinder zeigen eine unsystematische visuelle Suche. Ihr Richtungshören ist noch eingeschränkt. Zudem verfügen sie nur über eine beschränkte Geräuschklassifizierung und selektive auditive Aufmerksamkeit.

begrenztes Blickfeld

Motorische Fähigkeiten

Die Koordination von Sehen und Hören ist bei Kindern noch nicht voll entwickelt. Bewegungen können nicht sofort abgebrochen werden. Kinder verfügen über eine verzögerte Reaktionszeit. Es fällt ihnen schwer, mehrere Dinge gleichzeitig zu tun. Ihr Gleichgewichtsgefühl ist noch nicht voll ausgeprägt.



verzögerte Reaktionszeit

Das Verhalten kann unberechenbar sein.

Wahrnehmung und Verkehrssinn

Mangelnde Routine im Verkehr verursacht bei Kindern falsche Reaktionen und beschränkt vorausschauendes Handeln. Der egozentrische Weltbezug von Kindern verhindert Verständnis für Verkehrsabläufe. Bei jüngeren Kindern ist beispielsweise 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 möglich. Ab diesem Alter entwickelt sich auch das Gefahrenbewusstsein. Eine zuverlässige Geschwindigkeitseinschätzung – Voraussetzung für das sichere Queren viel befahrener Strassen – erfolgt erst ab ca. 10 Jahren.

Die Fähigkeiten der Kinder können von Erwachsenen als Defizit dargestellt werden. Dem ist zu widersprechen. Die hohe Aufmerksamkeit, welche die Kinder der Umwelt schenken, ist grundsätzlich positiv. Das Gleiche gilt für das Spiel mit Kameraden. Diese Verhaltensweisen sind wichtig für die persönliche Entwicklung und das Kennenlernen der Umwelt. Im geschützten Bereich wird auch die Benützung von Skateboards, Mini-Trottinetten oder Laufrädern erlernt, was im Hinblick auf eine Verkehrsteilnahme als Velofahrende sehr sinnvoll ist.



Voraussetzungen für das Verkehrsverhalten werden im Wohnumfeld gelernt.

Aufmerksamkeit auf Umwelt gerichtet

Im öffentlichen Raum sind Kinder bei allem, was sie tun, emotional engagiert. Kleinere Kinder bewegen sich oft in der Phantasiewelt und spielen in dieser mit Hingabe, ohne dass sie das Geschehen in der Umgebung wahrnehmen.

Kinder sind ständig in Bewegung, was ihnen zum Verhängnis werden kann: sie haben Mühe, eine begonnene Handlung abrupt zu unterbrechen, z. B. beim Rennen Richtung Strasse am Trottoirrand anzuhalten. Durch das häufige Rennen, Springen oder Hüpfen besteht bei Kindern eine erhöhte Sturzgefahr.

Bewegungsdrang

Beim Verhalten auf dem Schulweg muss unterschieden werden, ob die Kinder alleine oder in Gruppen unterwegs sind. Alleine rennen besonders kleinere Kinder oftmals über grössere Strecken und stoppen abrupt, weil sie etwas Interessantes entdeckt haben.

Bei Querungen von Strassen lässt sich beobachten, dass die Kinder im Vergleich zu den routinierteren Erwachsenen:

- weniger oft «wild queren», sondern die Querungshilfen (Fussgängerstreifen, Lichtsignalanlagen) 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 vorsichtiger, weil sie mit spontanen Reaktionen rechnen.

Gruppenverhalten

Den Schulweg in der Gruppe zu gehen erhöht ausserdem die soziale Sicherheit. Kinder sind besser vor Übergriffen durch Fremde oder ältere Kinder geschützt, wenn sie mit anderen Personen unterwegs sind. Auf der anderen Seite ist das Verhalten von Kindern in Gruppen unberechenbarer. Die Strasse wird oft riskanter überquert, als wenn sie allein unterwegs sind. Im Jugendalter werden zunehmend Mutproben praktiziert.

4. Sicherheit auf dem Schulweg

4.1 Verkehrserziehung durch die Eltern

Wie eingangs erwähnt sind die eigenen Eltern die primären Bezugspersonen von Kindern für den Schulweg: Sie sind sowohl als Vorbilder als auch als Hauptverantwortliche für die Verkehrserziehung gefordert. Als Erziehungsberechtigte planen sie idealerweise sichere Routen zur Schule aber auch zu Spielplätzen und befreundeten Familien.

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 abgeschritten werden müssen und das Kind dabei auf gefährliche Stellen aufmerksam gemacht werden muss.

Es ist empfehlenswert, dass Eltern den Schulweg mit ihren Kindern üben. Die Begleitung soll so lange wie nötig erfolgen, und zwar auf dem Hin- und dem Rückweg. 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
Auf dem Trottoir gehen.	Am Trottoirrand anhalten.	Quartierstrasse überqueren. Weg in Kindergarten üben.	Im Wohnquartier allein unterwegs sein.	Strasse zwischen Sicht Hindernissen querem.

planen und üben ist das A und O

Übung macht den Meister

4.2 Kompetenzvermittlung in der Schule

Der Lehrplan Volksschule des Kantons St.Gallen enthält im Fachbereich Natur, 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:

Schule unterstützt Kompetenzentwicklung im Verkehrsverhalten

Zyklus	Kompetenzstufe
1 (1. Kindergarten bis 2. Primarklasse)	NMG.8.5.a: Die Schülerinnen und Schüler können sich nach Anleitung auf dem Kindergarten- bzw. Schulareal, auf dem Schulweg und in der näheren Umgebung bewegen und orientieren sowie begangene Wegverläufe beschreiben. NMG.8.5.b: Die Schülerinnen und Schüler können selbstständig Wege im Wohn- und Schulumfeld zurücklegen, dabei sichere und unsichere Stellen erkennen, benennen und Regeln im Verkehr beachten.
2 (3. bis 6. Primarklasse)	NMG.8.5.g: Die Schülerinnen und Schüler können mit Velo und öffentlichem Verkehr selbstständig in der Wohnregion unterwegs sein und dabei auf die Sicherheit im Verkehr achten und Regeln einhalten.

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

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.

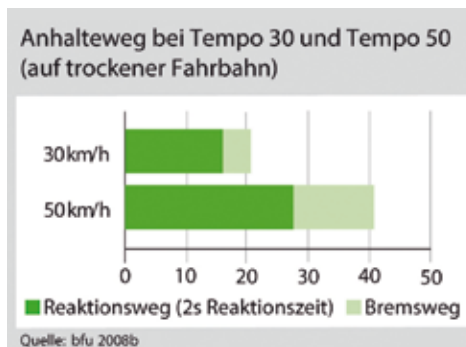
Mit dem Velo

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

Fahrradkontrolle → www.sichersund.ch

Veloparkierung → www.langsamverkehr.sg.ch

Tempo erhöht das Ausmass der Verletzungen

4.4 Verkehrs- und Transportmittel

Kinder können den Schulweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln bewältigen. Die richtige Wahl richtet sich nach dem Alter und den Voraussetzungen des Kindes sowie nach Länge, Beschaffenheit und Gefährlichkeit des Weges.

Zu Fuss

Der Schulweg zu Fuss ist ein gutes Verkehrstraining, das bereits für Kinder im Kindergarten empfohlen wird. Die körperliche Bewegung dient der Gesundheit und der Entwicklung. Ausserdem können soziale Kontakte geknüpft und gepflegt werden. Falls Eltern das Kind von der Schule abholen, sollten sie beim Schulhaus und nicht auf der gegenüberliegenden Strassenseite warten.



*erstes
Verkehrstraining*

Fahrzeugähnliche Geräte

Wegen der höheren Geschwindigkeiten mit Rollschuhen, Inline-Skates, Skateboards, Trottinetten sowie Lauf- und Kinderrädern können Kinder gefährliche Situationen weniger gut meistern. Die Kinder sollten Kickboards auf dem Fussgängerstreifen schieben. Aufgrund des Sturzrisikos ist der Einsatz einer Schutzausrüstung zu empfehlen.



*Gefahrenpotenzial:
Geschwindigkeit*

Velo

Erst- bis Drittklässler sind von ihrer Entwicklung her in der Regel nicht genügend verkehrssicher, um den Schulweg mit dem Velo zu bewältigen. In vielen Gemeinden werden zwischen der 4. und 6. Klasse Fahrradprüfungen durchgeführt. Ab dann können die Kinder den Schulweg mit dem Velo in der Regel sicher bewältigen, wobei die empfohlenen Routen benützt werden sollten.



*Velo empfohlen
ab Mittelstufe*

Mofa

Das Mindestalter zum Fahren eines Motorfahrrads beträgt 14 Jahre. Zum Fahren benötigt man einen Führerausweis für Motorfahrräder, den man nach bestandener Theorieprüfung und einem absolvierten Sehtest erhält. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.



*Führerausweis
nötig*

Öffentliche Verkehrsmittel

Wo eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln besteht, stellt dies eine gute Möglichkeit für die Bewältigung weiter Schulwege dar. Im Kindergarten und in der Unterstufe sind Kinder im öffentlichen Verkehr schnell überfordert; hier müssen eher Schulbusse angeboten werden. Die Haltestellen sollten sich an übersichtlichen Stellen befinden und so gestaltet sein, dass genügend Kinder Platz finden.



Schulbus

Die Beförderung mit dem Schulbus macht Sinn bei langen Schulwegen und fehlenden öffentlichen Verkehrsmitteln. Schulbusse sollten gekennzeichnet sein. Die Zugangswege müssen mit den Kindern wie normale Schulwege eingeübt werden. Durch einen verkehrstechnisch günstig gelegenen Drop-Off-Punkt in einiger Entfernung vom Schulhaus (zum Ein- und Aussteigenlassen der Kinder) wird vermieden, dass andere Schulkinder einer zusätzlichen Gefährdung ausgesetzt werden. Zudem kann das Ziel, den Schulweg als Erlebnisweg zu fördern, zumindest teilweise erreicht werden.



Foto: www.schule-brittnau.ch

für lange Wege

Pedibus

Der Pedibus ist ein «Schulbus zu Fuss». Sind die Schulwege für viele Kinder zu unsicher, können Erwachsene eine Schulwegbegleitung mit fixen Haltestellen und einem «Fahrplan» organisieren. Ziel des Pedibus ist es, dass die Kinder den Schulweg mit der Zeit allein bewältigen können (VCS 2010).



Foto: infoklick.ch

Privatauto

Im Auto sind Kinder vergleichsweise sicher. Für Kinder unter 12 Jahren oder kleiner als 150 cm, ist eine Kinderrückhaltevorrichtung (z. B. Kindersitz, erhöhter Sitz) vorgeschrieben (TCS 2014). Allerdings bedeutet jedes Fahrzeug, das zusätzlich im Schulhausbereich unterwegs ist, eine weitere Gefahrenquelle für andere Kinder (siehe Kapitel 1.1). Entsprechend ist ein Drop-Off-Punkt auch für Privatautos empfehlenswert (siehe «Mit dem Schulbus»).



Sicherheitsvorschriften

Fahrradtransport

Der Transport zum Kindergarten auf dem Fahrrad-Kindersitz, im Veloanhänger oder Cargo-Bike ist eine gute Alternative. Mitfahren auf dem Trailerbike kommt dem Bewegungsdrang der Kleinen am meisten entgegen. Dabei lernen sie Verhaltensregeln, die ihnen später zu Gute kommen, wenn sie allein mit dem Velo unterwegs sein dürfen (bfu 2012b).



Foto: Iain Robinson, cc BY

4.5 Weitere Gefahren

Vertraute und fremde Personen

Kinder sollten den Schulweg zusammen mit Kolleginnen und Kollegen zurücklegen. Sie müssen lernen, dass sie nie mit fremden Leuten mitgehen dürfen. Sollte ein Kind einmal in eine Notsituation geraten, sind «Rettungsinseln» wertvoll. So können sie in 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).

*«Rettungsinseln»
bei Gefahren*

Ablenkung

Der Schulweg ist voller Ablenkungen, insbesondere wenn Kinder in der Gruppe unterwegs sind. Während bei kleineren Kindern Tiere, Spielsachen, Sportgeräte oder auch die Einflüsse der Jahreszeiten ablenkend wirken, sind es bei grösseren Schülerinnen und Schülern vermehrt auch elektronische Geräte wie Smartphones. Es ist sinnvoll, die Eltern auf die Gefahren solcher Ablenkung hinzuweisen, damit sie diese Themen mit ihren Kindern ansprechen und den Umgang damit üben können.

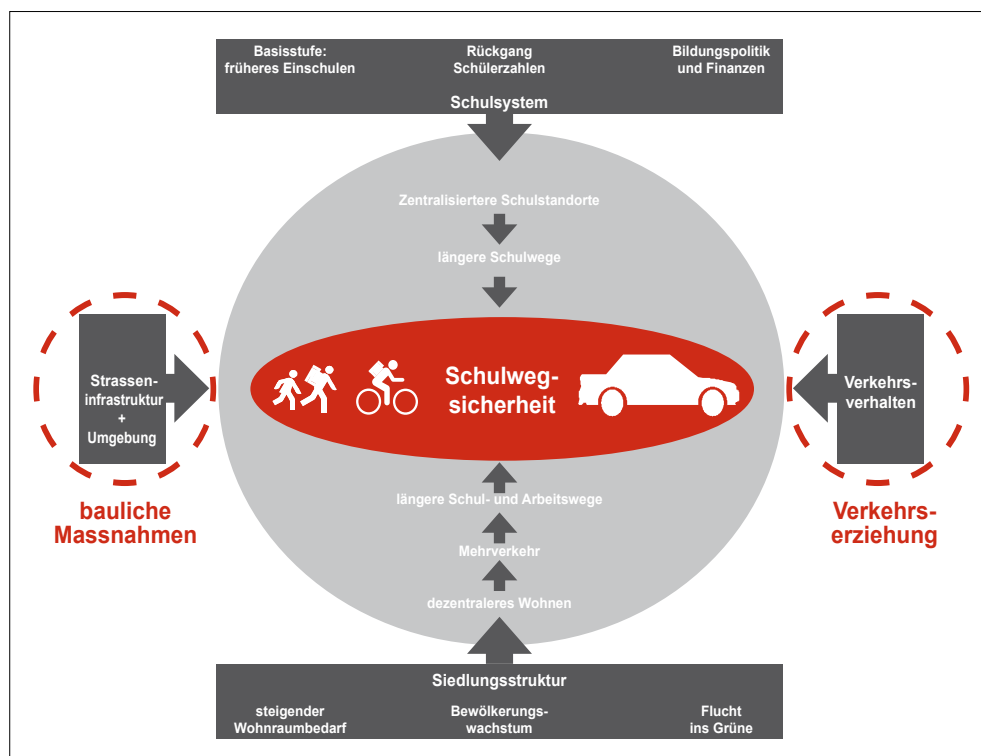
*Vielfältige
Ablenkungen*

5. Schulwegplanung und Schulwegsicherung

5.1 Schul- und Raumplanung/Schulweg

Nicht nur der Verkehr mit seinen Strasseninfrastrukturen und das Verkehrsverhalten wirken sich auf die Schulwegsicherheit aus. Auch das Schulsystem mit seinen Angeboten und die Siedlungsentwicklung haben einen grossen Einfluss.

Einflussfaktoren auf Schulwegsicherheit



Einflussfaktoren auf die Schulwegsicherheit (Quelle: Regli 2014)

Neue Wohn- und Schulstrukturen erzeugen neue Schulwege. Es empfiehlt sich deshalb, bereits bei der Planung die Perspektive der Kinder mit zu berücksichtigen. Während Erwachsene andere Prioritäten setzen und eher direkte und schnelle Wege bevorzugen, brauchen Kinder Raum für Gespräche, Spiele, Rituale im eigenen Wohnumfeld, in der Schule aber auch auf ihren Wegen.

Perspektive von Kindern und Erwachsenen

Bei der Schulzuteilung der Schülerinnen und Schüler, bei der Wahl der Schulstandorte und bei der Zusammenlegung von Schulen sollte die Zumutbarkeit der Schulwege für die Kinder beziehungsweise die daraus erwachsenden Probleme und Kosten thematisiert und als Entscheidungsgrundlage mitberücksichtigt werden. Wird dies nicht rechtzeitig gemacht, entstehen oft emotional geführte Diskussionen über Schulwege und Schulwegsicherheit.

Die Gemeinden sind verpflichtet, die Fusswege in sogenannten Fusswegplänen festzuhalten. Der Kanton St.Gallen besitzt eine Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, ausserdem ein Kompetenzzentrum Fuss- und Veloverkehr an der Hochschule Rapperswil. Diese können die notwendigen Grundlagen bereitstellen und weitergehende Informationen vermitteln. Sind aufgrund einer Beurteilung der Schwachstellen umfassende Abklärungen mit planungsrechtlichen und finanziellen Fragen notwendig, ist der Beizug von Fachleuten (Bauamt, Verkehrsplaner) zu empfehlen.

Fusswegpläne

5.2 Schulwegsicherung

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

subjektive und objektive Sicherheit

Damit die Schulwege genügend sicher begangen werden können, sind Massnahmen in den folgenden Bereichen denkbar:

Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit



Verkehrsinstruktion und -erziehung



Verkehrstechnik und -organisation

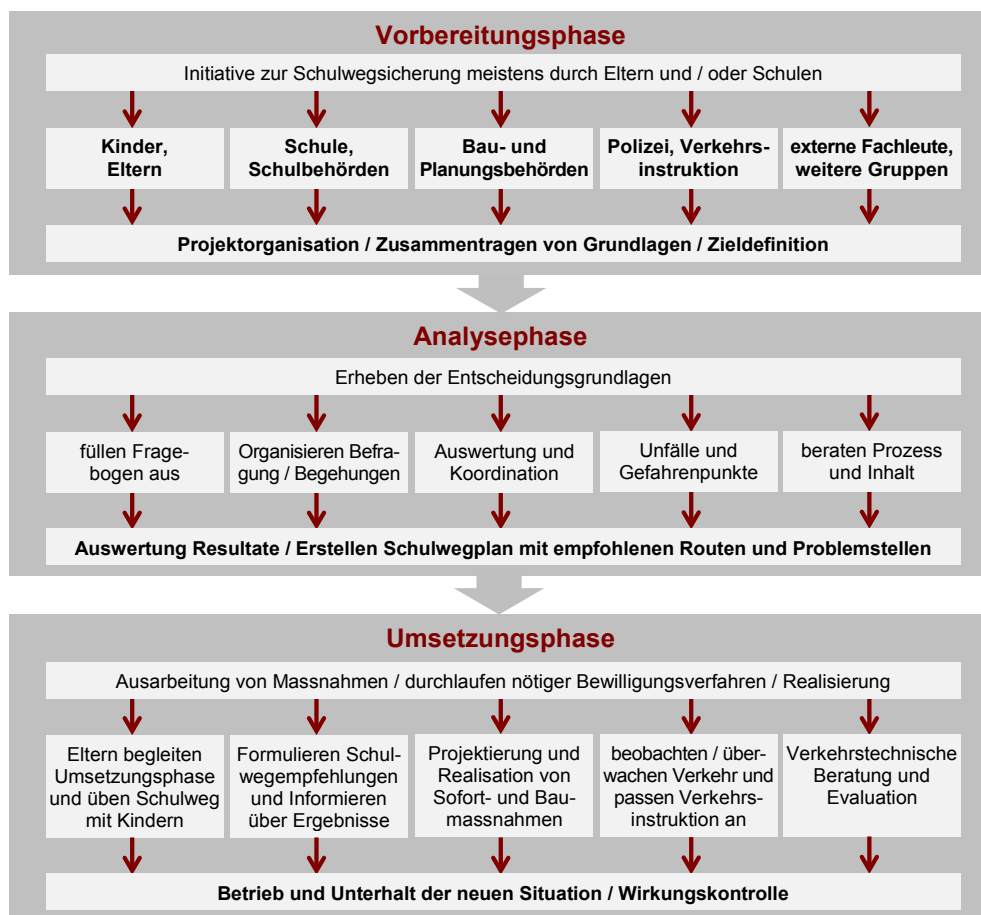


Überwachung und Kommunikation

Prozess

Wird ein Schulwegprojekt als angezeigt betrachtet, so sollten dafür verschiedene Akteure (Schule, Bauamt, Polizei, Eltern, Verkehrsverbände, Sicherheitsdelegierter BFU, Verkehrsplaner, ...) einbezogen werden. Ebenso sollten weitere Aspekte wie die Sozialisierung und die Bewegungsförderung berücksichtigt werden.

Phasen der Schulwegsicherung



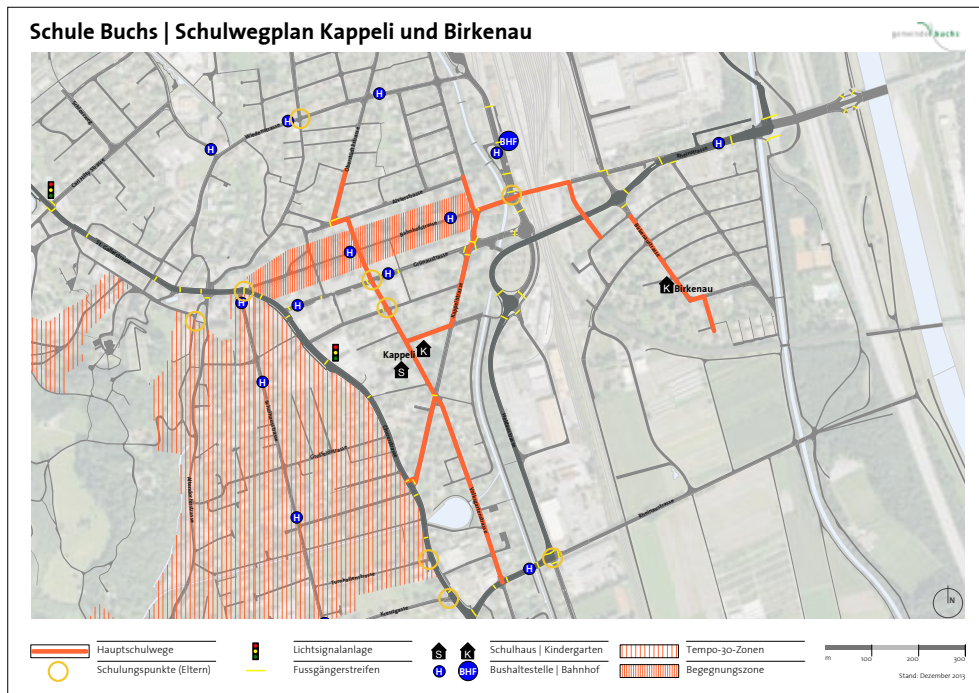
Ablauf einer Schulwegsicherung (Quelle: Regli 2014)

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



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

→ 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

Interventionsmöglichkeiten

Wenn die Einschätzung der Zumutbarkeit beziehungsweise die Sicherheitsvorstellungen der Eltern und der Behörden auseinanderklaffen, ist es sinnvoll, ein Gespräch zwischen der Schulleitung, einem Mitglied der Schulpflege oder einem Vertreter der Gemeinde und den Eltern durchzuführen. Unternehmen die Behörden nichts, obwohl den Eltern der Schulweg unzumutbar erscheint, können diese rechtlich eine Lösung einfordern.

*Klärungsgespräche
Schule – Eltern*

→ Kapitel 2

5.3 Verkehrstechnik und -organisation

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

Verkehrsorientierte Strassen

Auf verkehrsorientierten Strassen – meist Staatsstrassen mit viel Verkehr – stehen Massnahmen im Vordergrund, die versuchen, mittels Strassenraumgestaltung die Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu verbessern.

*Sicherheit an verkehrs-
belasteten Strassen*

Typische Massnahmen sind beispielsweise:



Eingangstor



Fussgängerschutzinsel



Mehrzweckstreifen



Lichtsignalanlage



Kernfahrbahn



Kreisel

Entlang verkehrsorientierter Strassen gelten folgende Grundsätze für den Fuss- und Veloverkehr:

- Fuss- und Veloverkehr innerorts auf voneinander getrennten und genügend breiten Flächen
- Trottoirbreite im Normalfall 2.0 m
- Velostreifen im Normalfall 1.5 m breit
- Von der Fahrbahn getrennte Geh- und Radwege entlang von Strassen ausserorts

*getrennte und
genügend breite
Flächen*

An stark frequentierten Strassen ist das Lichtsignal ein guter Schutz und ermöglicht den Kindern eine relativ sichere Strassenquerung. Manchmal sind jedoch die Wartezeiten so lang, dass Kinder ungeduldig werden und meinen, die Ampel sei defekt. In diesen Fällen ist eine 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 sein.

Eine Geschwindigkeitsreduktion kann mit folgenden Mitteln erreicht werden:

- Tempo-30-Zonen
- Begegnungszonen
- zusätzliche bauliche Verkehrsberuhigungselemente

Tempo-30-Zonen

In Tempo-30-Zonen gelten folgende Prinzipien:

- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h und Rechtsvortritt
- Zufussgehende können die Fahrbahn überall queren. Der Fahrverkehr behält das Vortrittsrecht.
- Keine Fussgängerstreifen ausser bei besonderen Bedürfnissen wie im Bereich von Schulhäusern
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Erreichung des angestrebten Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveaus



Begegnungszonen

Mit der Begegnungszone kann Kindern in Wohngebieten oder in der Umgebung von Schulen die Verkehrsfläche zum Flanieren, für Spiel und Sport und als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt werden.

Es gelten folgende Prinzipien:

- Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und Rechtsvortritt
- Vortritt der Zufussgehenden gegenüber dem Fahrverkehr und flächige Ausgestaltung
- Keine Fussgängerstreifen. Das Parkieren ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- Verkehrsberuhigungsmassnahmen zur Erreichung des angestrebten Geschwindigkeits- und Sicherheitsniveaus



Sicherheit an verkehrsarmen Strassen

Temporeduktion im Quartier

Bauliche Verkehrsberuhigungselemente

Beispiele zusätzlicher baulicher Verkehrsberuhigungsmassnahmen:

Bautechnische
Massnahmen



Tor zu einer Begegnungszone



optisches Element



vertikaler Versatz



Belagswechsel z.B. Pflästerung



seitliche Einengung



versetzte Parkierung

Für die Sicherung der Schulwege können unter Umständen zusätzliche Massnahmen getroffen werden:

- Temporäre Hinweise zu Beginn des Schuljahres (z. B. Banner «Schulanfang») können auf die noch unerfahrenen Kinder aufmerksam machen.
- Das Signal «Kinder» mit dem Zusatz «Schule» weist im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten darauf hin, dass mit Kindern auf der Fahrbahn zu rechnen ist.
- Bodenmarkierungen des Signals «Kinder» mit dem Zusatz «Schule» können direkt vor Schulen, Kindergärten und Spielplätzen erstellt werden.
- Beleuchtung: Es ist zu prüfen, ob der Schulweg ausreichend beleuchtet ist.
- Fussgängerstreifen: Wo die Anlagen- und Betriebskriterien erfüllt sind, kann ein Fussgängerstreifen markiert werden. Für die Anordnung ist die Polizei zuständig. Auf verkehrsreichen Strassen sind Mittelinseln empfehlenswert.

Signalisationen



Banner «Schulanfang»



Signal «Kinder»



Fussgängerstreifen

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

→ www.sichergsund.ch

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.parsysrelated.1.61209.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 (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 Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Bern.

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 Österreich, Wien.

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 Primarstufe. Pädagogische Hochschule Bern. Bern.

FGM-AMOR Forschungsgesellschaft Mobilität – Austrian Mobility Research (2011): Together on the move. Sicher zu Fuss unterwegs sein, Graz.

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 selbständig und sicher erleben! Kinder von Balzers Liechtenstein zeichnen ihren Schulweg». Balzers.

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).

Kanton St.Gallen: Gesetz über die Haftung der öffentlich-rechtlichen Körperschaften und Anstalten und die Verantwortlichkeit 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. Schulwegsicherheit.
www.sg.ch/common_content/portal_kanton_st_/bildung/referate_rr_stefan/referate_2012/_jcr_content/Par/downloadloadlist_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 für Aktionen und Projekte. Darmstadt.

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 Intervention. Göttingen.

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 für Erziehungsberechtigte. Luzern.

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 und Beratung.

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.

