

Leitfaden Schulwegsicherung

Ein Hilfsmittel für Gemeinden zu Schulwegfragen
und zur Vermeidung von Elterntaxis



Impressum

EnergieSchweiz für Gemeinden

c/o rundum mobil GmbH

Schulhausstrasse

3600 Thun

033 334 00 20

Autorin:

Andrea de Meuron, Mobilitätsexpertin, rundum mobil GmbH

Begleitendes Fachteam seitens rundum mobil GmbH:

Gerhard Schuster, Ing. HTL, Mobilitätsberater

Monika Tschannen, Mobilitätsexpertin

Ursula Gertsch, Kauffrau, Quality System Manager

Juni 2015

Leitfaden Schulwegsicherung

Ein Hilfsmittel für Gemeinden zu Schulwegfragen und zur Vermeidung von Elterntaxis

Kurzfassung

Dieser Leitfaden ist ein Hilfsmittel für Fragen rund um das Thema Schulweg und Elterntaxi und richtet sich insbesondere an Kleingemeinden und speziell an Gemeinden im ländlichen Raum.

Ziel ist es, aufzuzeigen, wie die Behörden und Eltern das Thema selber angehen können und welche Massnahmen zur Verfügung stehen.

Der Leitfaden führt die Akteure in Schritten durch das Thema, verweist auf nützliche Links und Beispiele und stellt vertiefende Merkblätter zur Verfügung.

Kinder begegnen über den Schulweg dem Thema Mobilität. Hier erkunden sie in einer immer grösseren Autonomie Freiheiten und Formen der Fortbewegung. Ihre Mobilitätsbiografie wird auf diesen Wegen stark geprägt. Deshalb misst EnergieSchweiz für Gemeinden dem Thema eine grosse Bedeutung zu.

Mit diesem Leitfaden sollen Eltern und Behörden Impulse, aber auch nützliche Tipps für eine bewusste Mobilitätserziehung vermittelt werden.

INHALTSVERZEICHNIS

1	Auslöser für ein Schulwegprojekt	2
1.1	Neue Schulhäuser – neue Schulwege	2
1.2	Fehlende Verkehrssicherheit	2
1.3	Gesellschaftlicher Trend Elterntaxi	2
2	Projektplanung und -organisation	3
2.1	Projektplanung	3
2.2	Zielvorstellungen	3
2.3	Kommunikation und Arbeitsgruppe	3
2.4	Fazit	4
3	Definition und Analyse der Handlungsfelder	5
3.1	Definition von Handlungsfeldern	5
3.2	Analyse der Gefahrenstellen	5
3.3	Festhalten der Analyseergebnisse	5
4	Massnahmen / Umsetzung	6
4.1	Kommunikation	6
4.2	Schulung	6
4.3	Mobilitätsangebote	6
4.4	Infrastruktur	7
5	Controlling	7
6	Hilfsmittel und Merkblätter	8
6.1	Mustermerkblatt gesetzliche Grundlagen zum Schulungsort	8
6.2	Manuelles Erfassen von Gefahrenpunkten	11
6.3	Musterfragebogen zum Schulweg	12
6.4	Elektronisches Erfassen von Gefahrenpunkten mittels Tablet App	16
6.5	Muster Massnahmenblatt	18
6.6	Grosse Schulwegdistanzen	19
6.7	Pedibus	20
6.8	Drop off Punkte für Elterntaxis	21
6.10	Praxishilfe Schulmobilitätsplan des VCS	23
7	Weiterführende Informationen	25

1 Auslöser für ein Schulwegprojekt

Die Zeiten, als kilometerlange Schulwege noch selbstverständlich zu Fuss zurückgelegt wurden und im Winter der Schlitten zum Einsatz kam, gehören längst der Vergangenheit an. Die stetige Mobilitätszunahme und auch die steigende Autoverfügbarkeit prägen die heutigen Schulwege. Chaffeurdienste machen vor der Schule keinen Halt, und so nimmt die Anzahl Elterntaxis stetig zu. Diese Entwicklung wird, vor allem in ländlichen Regionen, durch das Zusammenlegen von Schulen und damit längeren Schulwegen noch verstärkt. Auch die heutige Einschulung von jüngeren Kindern oder die Kürzung von Budgets für den öffentlichen Verkehr können die Thematik beeinflussen.

Kann eine Gemeinde ihre Schulwege als „sicher“ beurteilen, liegt die Verantwortung für den Schulweg der Kinder bei den Eltern. Behörden, Fachorganisationen und Experten können Empfehlungen abgeben, die Umsetzung liegt bei den Erziehungsverantwortlichen. Die Gemeinden leisten mit einem Schulwegprojekt oder den mit dem Schulweg verbundenen Kommunikationsmassnahmen einen wichtigen Beitrag zur Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung.

Die Erfahrung zeigt, dass folgende Hauptgründe für die Lancierung eines Schulwegprojektes ausschlaggebend sein können:

1.1 Neue Schulhäuser – neue Schulwege

Neue Schulstrukturen erzeugen auch neue Schulwege. Bei der Planung von neuen Schulwegen ist darauf zu achten, dass Bedürfnisse und Wahrnehmung der Kinder berücksichtigt werden, denn Erwachsene setzen andere Prioritäten, wie beispielsweise direkte und schnelle Wege. Der kürzeste Weg ist nicht immer auch der sicherste Schulweg. Kinder brauchen Raum für Gespräche, Spiele und Rituale, und dank dem selbstständig zurückgelegten Schulweg werden ihre sozialen Fähigkeiten gestärkt.

1.2 Fehlende Verkehrssicherheit

Diskussionen zu Schulwegen und Schulwegsicherheit werden häufig emotional geführt, und oft ist es schwierig, zwischen objektiver und subjektiver Verkehrssicherheit zu unterscheiden. Objektiv gesehene wie auch subjektiv wahrgenommene fehlende Verkehrssicherheit können Gründe dafür sein, dass Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule chauffieren. Für ein zielorientiertes Handeln ist es hilfreich, die gesetzlichen Rahmenbedingungen (siehe Beilage 6.1 im Anhang Merkblatt gesetzliche Grundlagen) als Grundlage für das weitere Vorgehen zu kennen. Die objektive Verkehrssicherheit kann oft auch durch einfache Massnahmen, wie z.B. Hecken schneiden oder eine bessere Beleuchtung, verbessert werden. Sind jedoch aufgrund einer Beurteilung zu den Schwachstellen umfassende Abklärungen mit planungsrechtlichen und finanziellen Fragen notwendig, ist der Beizug von Spezialisten zu empfehlen. EnergieSchweiz für Gemeinden verfügt über Kontakte zu erfahrenen Mobilitätsberatern und Verkehrsplanern.

1.3 Gesellschaftlicher Trend Elterntaxi

Auch bei sicheren Schulwegen sind Elterntaxis ein Thema. Der gesellschaftliche Trend, dass Eltern Ihre Kinder teils überbehüten, oder das Chauffieren aus reiner Bequemlichkeit dürfte die Entwicklung der Elterntaxis zusätzlich fördern. Mit diesem gut gemeinten Service prägen die Eltern die Mobilitätsbiografie ihrer Kinder. Kommunikationsmassnahmen helfen, die nötige Aufklärungsarbeit zu leisten.

2 Projektplanung und -organisation

2.1 Projektplanung

Wird ein Schulwegprojekt als angezeigt erachtet, erfolgt eine Projektplanung. Der Impuls dafür kann aus der Bevölkerung, aber auch von Seiten der Behörden oder der Verwaltung erfolgen. Die Akteure sind je nach Kultur und Struktur in den Gemeinden unterschiedlich. Sollte ein Projektierungskredit notwendig sein, ist ein solcher bei der zuständigen Stelle einzureichen.

Eine Projektplanung umfasst:

- Zielvorstellungen
- Vorgehen und Projektorganisation
- Zeitplan und Budget
- Kommunikation
- Controlling

2.2 Zielvorstellungen

Bei der Zieldefinition soll nicht nur auf die Lösung eines akuten Problems fokussiert werden. Vielmehr sind übergeordnete Ziele und Gesamtzusammenhänge zu beachten. Diese liegen bei einem Schulwegprojekt auch im nicht verkehrlichen Bereich, etwa in der Bewegungsförderung, der Stärkung der Sozialisierung und der Umwelterziehung. Die verkehrlichen Verbesserungen dienen häufig auch der älteren Bevölkerung. Idealerweise werden zu Beginn nebst den messbaren Zielen auch Handlungsfelder mitdefiniert, damit eine Erfolgskontrolle möglich wird.

Mögliche Ziele eines Schulwegprojektes sind:

- Identifizieren und Beheben von Gefahrenstellen, Erhöhung der Sicherheit auf Schulwegen und im Schulareal
- Information und Sensibilisierung der Eltern und der Öffentlichkeit
- Förderung von Schulwegen zu Fuss und mit dem Velo
- Förderung der Verkehrskompetenz von Schulkindern
- Vorbeugen von Bewegungsmängeln bei Schulkindern
- Erlebnis Schulweg stärken und damit Sozialisierung unterstützen
- Nutzen schaffen für andere Bevölkerungsgruppen (Senioren)
- Beitrag zu Energieeffizienz und Klimazielen
- Identifikation der Eltern mit der Gemeinde fördern

Damit die Thematik sichere Schulwege und Elterntaxi ganzheitlich erfasst werden kann, gilt es, Ziele zu definieren, die richtigen Akteure einzubinden und einen geführten Prozess zu installieren.

2.3 Kommunikation und Arbeitsgruppe

Das frühzeitige Einbinden aller Betroffenen ist Voraussetzung für einen gut abgestützten Prozess. Plant die Behörde ohne Einbezug der Betroffenen, kann das gut gemeinte Unterfangen scheitern. Die Bedürfnisse der Betroffenen sind mit zu berücksichtigen und frühzeitig abzuholen. Daher ist die zeitgerechte Kommunikation zwischen Eltern und Gemeinde entscheidend. Ergebnisse aus dem Projekt werden über die Publikationsorgane der Gemeinden kommuniziert.

Es empfiehlt sich, die wesentlichen Akteure in eine temporäre Arbeitsgruppe einzubinden. Damit ist gewährleistet, dass allen Bedürfnissen angemessen Rechnung getragen werden kann. Bei der Bildung einer Arbeitsgruppe sollte das Alter der betroffenen Kinder mitberücksichtigt werden, denn davon hängen die Auswahl der Akteure und die Zumutbarkeit eines Schulweges ab.

Mögliche Arbeitsgruppenmitglieder

- Gemeinde:
Politische Vertretung (Gemeinderat, politische Parteien)
Behörden der betroffenen Abteilungen (Bau, Verkehr, Schule usw.)
- Elternrat oder Eltern
- Kinder
- Lehrerschaft (z.B. Info durch Arbeitsgruppe im Rahmen Elternabend)
- Polizei, Verkehrsinstruktoren
- Sicherheitsdelegierter BFU

Der Einbezug der Eltern hat zudem den positiven Zusatzeffekt, dass sich diese für die Gemeindegarbeit engagieren können, was die Identifikation mit der Gemeinde stärken kann.

Weitere, mögliche Dialogpartner

- Schulkommission
- Fachorganisationen (VCS, TCS, Pro Velo, Fussverkehr)
- Verkehrsplaner / Mobilitätsberater
- Öffentliche Transportunternehmung

2.4 Fazit

Das Einbinden der wichtigsten Akteure ist die Voraussetzung dafür, dass ein Schulwegprojekt erfolgreich umgesetzt werden kann. Der Einbezug der Eltern oder einer Elternvertretung ist nötig, damit sich diese ernst genommen fühlen und gemeinsam nach tragbaren Lösungen gesucht werden kann. Ebenfalls wichtig ist die Einbindung der verantwortlichen Behörden (Bildung, Tiefbau, usw.) und nötigenfalls der politischen Vertreter, damit das Schulwegprojekt und daraus allenfalls resultierende Kosten eine gute Abstützung finden.

Ein solches Vorgehen mit allfälliger Einbindung weiterer betroffener, lokaler Bevölkerungsgruppen ist erfolgsversprechend.

3 Definition und Analyse der Handlungsfelder

3.1 Definition von Handlungsfeldern

Für das Definieren von Zielen, für die Analyse sowie das Formulieren von Massnahmen soll anhand von Handlungsfeldern vorgegangen werden. Folgende vier Handlungsfelder stehen dabei im Vordergrund:

- Kommunikation
- Schulung
- Mobilitätsangebote
- Infrastruktur

Die Handlungsfelder sollen in ihren Wirkungszusammenhängen erfasst und diskutiert werden. Sofern die Gemeinde bereits aktiv in der Schulwegthematik war, empfiehlt sich eine Zusammenstellung der bisher durchgeführten Analysenmethoden und Massnahmen: Die Handlungsfelder enthalten verschiedene Massnahmen, die folgende Aufzählung gibt eine Übersicht der zu diskutierenden Massnahmen:

- Manuelles Erfassen der Gefahrenpunkte mittels Begehung (siehe Merkblatt 6.3 im Anhang)
- Elektronisches Erfassen der Gefahrenpunkte (siehe Merkblatt 6.4 im Anhang)
- Informationanlass für Eltern z.B. über Velofahrkurse, Pedibusangebot oder Elterntaxis.
- Verkehrsinstruktion durch Polizei für Schüler und Eltern
- Pedibusangebot (siehe Merkblatt 6.6 im Anhang)
- Velofahrkurse
- Optimierung der Infrastruktur (z.B. Überprüfung der Zebrastreifen, Sichtbehinderung durch Hecken, Beleuchtung usw.)

3.2 Analyse der Gefahrenstellen

Eine systematische Erhebung der kritischen Punkte hilft, gut begründete Massnahmen festzulegen und dient einer sachlichen Diskussion. Hierzu stehen verschiedene Instrumente und Möglichkeiten zur Verfügung. Diese können je nach Vorhandensein der personellen und finanziellen Ressourcen eingesetzt werden: Es kann grundsätzlich zwischen zwei Methoden, unterschieden werden:

- Manuelles Erfassen mittels Fragebogen und Zeichnung durch die Betroffenen (siehe 6.5. Merkblatt Manuelles Erfassen von Gefahrenstellen)
- Elektronisches Erfassen mittels Applikationen und Eintragung in Planungsunterlagen (siehe Merkblatt 6.4. Elektronisches Erfassen von Gefahrenstellen)

Die ermittelten Daten liefern Entscheidungsgrundlage für die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs. Im Anschluss an die Analyse werden die Ziele überprüft und die Messpunkte für das Controlling festgelegt.

3.3 Festhalten der Analyseergebnisse

Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage für die weitere Massnahmeplanung. Unabhängig von der gewählten Methode gilt es, die erfassten Gefahrenstellen systematisch auszuwerten und ein Massnahmenblatt zu erstellen. Es empfiehlt sich eine Einteilung in längerfristig umzusetzende Massnahmen und solche, welche ohne grossen Aufwand sofort realisiert werden können (z.B. Hecke schneiden, Beleuchtung verbessern, provisorischen Poller setzen, Leuchtwesten anschaffen). Das Massnahmenblatt sollte die geplante Umsetzung sowie eine Kostenschätzung enthalten und Auskunft darüber geben, wie der Erfolg der Massnahme gemessen wird.

4 Massnahmen / Umsetzung

Aus den Ergebnissen der Gefahrenstellenanalyse sind Massnahmen zu entwickeln, welche mithelfen, die Schulwegsicherheit zu verbessern und die gesetzten Ziele zu erreichen.

Dabei ist in der Regel eine Unterteilung in verschiedene Massnahmenbereiche möglich:

- Kommunikation
- Schulungen
- Mobilitätsangebote
- Infrastruktur (kurz- und längerfristig umsetzbare bauliche Massnahmen)

Anhand eines anschliessend durchgeführten Controllings soll aufgezeigt werden, ob die geplanten Ziele erreicht werden konnten, oder ob noch weitere Massnahmen nötig sind.

Es empfiehlt sich, pro festgelegte Massnahme ein Massnahmenblatt zu erstellen (siehe 6.5 Muster Massnahmenblatt im Anhang). So sind Verantwortlichkeiten, Vorgehen, Kosten und Termine übersichtlich festgehalten.

4.1 Kommunikation

Die Eltern sollten über die Thematik Schulwegsicherheit und über die Wichtigkeit des Schulweges informiert werden. Praktische Tipps aus den Ergebnissen des Schulweg-Projekts werden kommuniziert. Hierzu sind folgende Kommunikationskanäle möglich:

- Merkblatt
- Infoabend der Gemeinde für Eltern
- Info an der Gemeindeversammlung
- Info in den Publikationsorganen der Gemeinde (Print und Webseite)
- Information der Lehrerschaft
- Elternabende im Rahmen der Schule

4.2 Schulung

Die Schulung der Kindergarten- und Schulkinder durch Verkehrspräventionsfachleute der Polizei ist kantonale geregelt. Dabei wird das Wissen um das sichere Verhalten im Verkehr altersspezifisch vermittelt. Das Dabeisein der Eltern bei diesen Instruktionen ist nicht Standard, macht jedoch Sinn, damit sie gerade mit den jüngeren Kindern das richtige Verhalten im Alltag üben können. Bei älteren Kindern ab der 5. Klasse steht das Velofahren im Vordergrund. Nebst der Vorbereitung auf die Fahrradprüfung können Velofahrkurse die Fahrsicherheit erhöhen.

4.3 Mobilitätsangebote

Wenn ein Schulweg trotz aller möglichen Massnahmen als gefährlich eingestuft werden muss oder aus anderen Gründen von den Kindern nicht selbstständig zurückgelegt werden kann, führen folgende Angebote weiter:

- Pedibus (siehe Merkblatt 6.7. Pedibus)
- Begleitete Fahrradgruppe
- Schulbus bzw. organisierte, private Sammelfahrten
- Mittagstische
- E-Bike für Oberstufenschüler (siehe Merkblatt 6.6. grosse Schulwegdistanzen)
- Koordination und Anpassung Stundenplan an öV Fahrplan

Bei Schülertransporten durch Private sollen die Eltern motiviert werden, die Fahrdienste möglichst gemeinsam zu planen und dabei auch begleitetes Fahrradfahren einzubeziehen. Zudem empfiehlt es sich,

Drop off Punkte¹ zu definieren. Diese sollten nicht direkt bei den Schulanlagen liegen. So werden andere Kinder nicht durch manövrierende Autos gefährdet und es bleibt ein Stück Schulweg erhalten (siehe Merkblatt 6.7 im Anhang).

4.4 Infrastruktur

Oft genügt ein Heckenschnitt an der kritischen Stelle oder das Anbringen eines Schutzgeländers, damit die Verkehrssicherheit erhöht werden kann. Solche Massnahmen sind nicht teuer und rasch umsetzbar. Andere bauliche Massnahmen, z.B. Optimierung von Fussgängerstreifen oder das Erstellen eines Trottoirs, erfordern einen längeren Planungshorizont und bedingen eine Gesamtbetrachtung von Siedlung, Mobilität und Verkehr. Aber auch längerfristig umzusetzende Massnahmen sollen systematisch erfasst und mit Kosten und Umsetzungsterminen eingeplant werden (siehe Merkblatt 6.9 im Anhang).

5 Controlling

Sind die in den Prozessschritten zwei und drei definierten Ziele erreicht worden? Die Zielerreichung gilt es nun anhand von ev. festgelegten Messgrössen auszuwerten und wenn nötig weitere Aktionen/Massnahmen zu veranlassen.

Anhand einer Erfolgskontrolle kann zum Beispiel beurteilt werden, ob der Anteil an Fahrten mit Elterntaxis reduziert bzw. reorganisiert worden ist:

- Befragung zu Elterntaxi-Fahrten: Fahrgemeinschaften; Erfahrungen mit Drop-off Punkten
- Erhebungen Veloverkehr der Schüler
- Fragebogen Eltern / Schule zur Umsetzung von Kommunikations- und Schulungsmassnahmen
- Zufriedenheit mit Verkehrssicherheit

Wichtiger Bestandteil des Controlling ist die Kommunikation der Ergebnisse und Pflege der allfälligen Kommunikationsmassnahmen.

Eine einfache Tabelle mit einer Auflistung aller definierten Massnahmen und den festgelegten Erfolgskenngrössen hat sich als einfaches, pragmatisches Controllinginstrument erwiesen. Die evaluierten Daten werden periodisch eingefüllt und die Zielerreichung kann kontrolliert werden.

¹ Drop off Punkte sind definierte Stellen, an welchen Fahrzeuge gefahrlos anhalten und Schulkinder aussteigen können. Diese Punkte sollen so gewählt werden, dass den Schülern und Schülerinnen ein sicherer Rest-Schulweg verbleibt.

6 Hilfsmittel und Merkblätter

6.1 Mustermerkblatt gesetzliche Grundlagen zum Schulungsort

Gemäss Bundesverfassung ist der Grundschulunterricht obligatorisch und unentgeltlich. Daraus ergibt sich, dass Kinder nicht nur Anspruch auf den Unterricht haben, sondern auch, dass der Schulweg für sie keine unzumutbare Erschwerung des Schulbesuchs bedeutet. Ist der Schulweg für die Kinder zu weit, zu beschwerlich oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, haben die Kantone und Gemeinden Abhilfe zu schaffen. In verschiedenen Kantonen wird dieser Anspruch mit Gesetzen, Merkblättern oder Reglementen konkretisiert. Das folgend aufgeführte Merkblatt des Kt. Berns ist ein Beispiel eines solchen Merkblattes, dass als Orientierungshilfe und gutes Beispiel dienen kann.

Mustermerkblatt Kanton Bern²

Wo hat eine Schülerin oder ein Schüler die Volksschule zu besuchen? Wann ist ein Schulweg zumutbar? In welchen Fällen muss eine Gemeinde den Schülerinnen- und Schülertransport sicherstellen? Die nachfolgende Zusammenstellung soll helfen, solche und andere Fragen zu beantworten.

Aufenthaltsprinzip

Nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 des Volksschulgesetzes vom 19. März 1992 (VSG; BSG 432.210) besucht jedes Kind die öffentliche Schule an seinem Aufenthaltsort. Die Gemeinden können unter sich abweichende Vereinbarungen treffen (Art. 7 Abs. 1 Satz 2 VSG). Laut Art. 7

Abs. 2 VSG kann aus wichtigen Gründen, insbesondere wenn der Schulweg dadurch wesentlich erleichtert wird, die Schule eines anderen Kreises oder einer anderen Gemeinde besucht werden. Die Wohnsitzgemeinde hat in diesen Fällen der Schulortsgemeinde einen Schulkostenbeitrag zu entrichten (Art. 24b des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 [FILAG; BSG 631.1]).

Als Grundsatz gilt somit, dass die Schule in der Aufenthaltsgemeinde zu besuchen ist; also in jener Gemeinde, in der das Kind während der Schulzeit übernachtet. Der Besuch der Schule eines andern Kreises oder einer andern Gemeinde ist nur möglich, wenn zwischen der Aufenthaltsgemeinde und der andern Gemeinde eine Vereinbarung besteht, oder wenn wichtige Gründe vorliegen. Als wichtigen Grund nennt das Volksschulgesetz ausdrücklich und im Sinne eines Beispiels die wesentliche Erleichterung des Schulwegs. Im Weiteren besteht ein Ermessensspielraum für die Schulbehörde, wenn sie über das Vorliegen anderer wichtiger Gründe im konkreten Einzelfall zu entscheiden hat.

Unentgeltlichkeit

Sowohl Bundesverfassung wie auch Kantonsverfassung räumen jedem Kind ein Sozialrecht auf seinen Fähigkeiten entsprechende, unentgeltliche Schulbildung ein. In diesem Sinne hält auch Art. 13 Abs. 1 VSG fest, dass der Unterricht an der öffentlichen Volksschule unentgeltlich ist. Die Unentgeltlichkeit des Unterrichts umfasst, sofern der Schulweg unzumutbar ist, aufgrund des verfassungsmässigen Anspruchs auch den Transport.

²http://www.erz.be.ch/erz/de/index/kindergarten_volksschule/kindergarten_volksschule/schulkommissionenundgemeinden/schuelertransporte.assetref/dam/documents/ERZ/AKVB/de/08_Schulkommission%20und%20Gemeinden/schukogemeinden_schuelertransporte_merkblatt_schulungsort_d.pdf

Zumutbarkeit

Grundsatz

Als Grundsatz gilt: Ein Kind muss mit eigenen Kräften den Kindergarten oder die Schule erreichen können. Ist ein Schulweg unzumutbar, gehen die Transportkosten und ein allfälliger Schulkostenbeitrag zu Lasten der Aufenthaltsgemeinde. Ob ein Schulweg zumutbar ist, entscheidet sich im Einzelfall unter Berücksichtigung verschiedener Elemente, insbesondere der lokalen Verhältnisse. Dabei sind einzubeziehen:

- die Länge des Schulweges;
- die Höhendifferenz;
- das Alter des Schülers oder der Schülerin;
- die Begleitung durch andere Schülerinnen und Schüler;
- die Gefahren;
- der Strassen- bzw. Wegzustand.

Dabei genügt es nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung nicht, nur die Zumutbarkeit des Schulweges innerhalb der Gemeinde zu prüfen. Der Gesetzeswortlaut von Art. 7 Abs. 2 VSG verlangt vielmehr, dass die Alternative eines Schulweges in eine andere Gemeinde bei der Abwägung zu berücksichtigen und mit dem Weg innerhalb der Aufenthaltsgemeinde zu vergleichen ist.

Hinweise zur Beurteilung der Zumutbarkeit

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit und zur Sicherstellung eines zumutbaren Schulweges, finden sich nachfolgend einige praktische Hinweise, welche nicht als abschliessend zu verstehen sind.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit hängt im Wesentlichen von **drei Kriterien** ab, nämlich von:

- der Person des Kindes
- der Art des Schulweges (Länge, Höhenunterschied)
- der Gefährlichkeit des Weges

Ausser Acht zu bleiben hat, ob ein Weg subjektiv als lang, schlecht begehbar oder gefährlich empfunden wird; zu beurteilen sind einzig objektive Kriterien.

Person des Kindes: Entscheidend sind die physischen und intellektuellen Fähigkeiten.

Länge und Höhenunterschied des Schulweges: Massgeblich ist der Weg vom Aufenthaltsort des Kindes bis zum Schulort. Zur Länge des Weges wird der Höhenunterschied - umgerechnet in Leistungskilometer - dazu gerechnet. Der Höhenunterschied wird mal 10 gerechnet und zur Länge des Weges dazugezählt (Beispiel: Länge 1,2 km und 90 Höhenmeter = 2,1 Leistungskilometer).

Für die Beurteilung der Gefährlichkeit werden unter anderem folgende Indizien überprüft: Vorhandensein eines Trottoirs, Breite der Strasse, Verkehrsaufkommen, unübersichtliche Kurven, Übergänge über belebte Strassen ohne Lichtsignalanlagen, Exponiertheit hinsichtlich Witterungsverhältnisse (Steinschlag, Vereisungen etc.).

Es gilt zu beachten, dass die Grenze der Zumutbarkeit bei Kindergartenkindern aufgrund der physischen und kognitiven Entwicklung schneller erreicht ist und der Weg einer besonderen Prüfung bedarf. Bei der Beurteilung, welche Anforderungen in welchem Alter bewältigbar sind, können die Schulbehörden von Fachpersonen (z.B. dem Verkehrsinstruktor) unterstützt werden.

Ebenfalls für die Zumutbarkeitsbeurteilung massgebend ist, wie oft der Schulweg pro Tag zurückgelegt werden muss (bzw. ob genügend Zeit für die Mittagspause zur Verfügung steht) und ob der Schulweg allein oder in der Gruppe begangen werden kann.

Gemäss der bisherigen Rechtsprechung sind je nach örtlicher Gegebenheit Fussmärsche von 30 bis 45 Minuten zumutbar. Für Kinder im Kindergartenalter sind Schulwege in der Regel von 1,5 km zumutbar, sofern sie keine offensichtliche Gefahr beinhalten. Kinder von 4 bis 5 Jahren können noch nicht auf Erfahrungen im Strassenverkehr zurückgreifen. Ihr Bewusstsein ist noch nicht so weit entwickelt, dass sie

vom motorisierten Verkehr ausgehende Gefahren situativ richtig einschätzen und darauf angemessen reagieren können. Dies muss bei der Einschätzung der Zumutbarkeit berücksichtigt werden.

Sofern ein Velo benutzt werden kann und dessen Gebrauch nach der Beschaffenheit der Strecke (Gefahren, Steigung) zugemutet werden kann, sind Strecken von 5 km für die Mittelstufe und von 10 Kilometer für die Oberstufe zumutbar.

Kinder dürfen ab dem vollendeten sechsten Altersjahr auf Hauptstrassen ohne Aufsicht Rad fahren (Art. 19 Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 [SVG; SR 741.01]).

Je nach örtlicher Gegebenheit und/oder Entwicklungsstand des Kindes, sind die Eltern auch bei einem zumutbaren Kindergartenweg um eine Begleitung ihres Kindes besorgt.

Transporte

Bei Fahrzeugen, die mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, müssen Fahrzeugführer und mitfahrende Personen die vorhandenen Sicherheitsgurte während der Fahrt tragen. Die Fahrzeugführer haben sicherzustellen, dass Kinder unter zwölf Jahren ordnungsgemäss gesichert sind (Art. 3a Abs. 1 [VRV SR 741.11]). Auf Plätzen mit Sicherheitsgurten muss für Kinder unter zwölf Jahren, die kleiner als 150 cm sind, eine geeignete Kinderrückhaltevorrückung (z.B. Kindersitz) verwendet werden (Art. 3a Abs. 4 [VRV SR 741.11]). In Motorfahrzeugen dürfen nur so viele Personen (auch Kinder!) mitgeführt werden, als Plätze bewilligt sind (Art. 60 Abs. 2 [VRV SR 741.11]).

Die Übernahme der Transportkosten im Falle eines unzumutbaren Schulweges kann auf verschiedene Arten geschehen. So kann die Gemeinde den Transport zum Beispiel mit einem Schulbus durchführen oder die durch den Kindergarten- bzw. Schulweg anfallenden Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel oder eines Taxis übernehmen. Den Kindergarten- und Schulkindern der Volksschule steht kein Anspruch auf eine bestimmte Transportart zu.

Bei der Übernahme von Abonnementskosten für den öffentlichen Verkehr ist die Gemeinde berechtigt, von den Eltern einen angemessenen Beitrag zu verlangen, sofern das Abonnement auch für private Fahrten verwendet werden kann.

Verschiedenenorts entschädigen Gemeinden auch Eltern, die ihre Kinder selber transportieren; diese Lösung ist allerdings nur mit Zustimmung der Eltern möglich.

Die Anzahl Fahrten kann unter Umständen dadurch reduziert werden, dass den Kindergarten- und Schulkindern der Volksschule eine Mittagsverpflegung angeboten wird.

6.2 Manuelles Erfassen von Gefahrenpunkten

Eine Möglichkeit, Gefahrenpunkte zu lokalisieren, besteht darin, diese durch die Akteure selber erfassen zu lassen. Es empfiehlt sich ein koordiniertes Vorgehen, so können z.B. die Eltern und Kinder über den Schulweg und die erlebten Gefahrensituationen **mittels Fragebogen und Zeichnungen** befragt werden. Damit sollen die Gefahrenstellen bzw. Schwachstellen im Schulwegnetz umfassend erhoben werden. In einem zweiten Schritt werden die Defizitmeldungen vor Ort überprüft und ein Massnahmenplan zur Sanierung der Gefahrenstellen erarbeitet. Mit diesem partizipativen Vorgehen kann von den Kenntnissen der Bevölkerung im Bezug auf die lokalen Gegebenheiten profitiert werden. Diese kennt in der Regel allfällige Gefahrenstellen aus alltäglicher Erfahrung oder zig-facher Begehung bestens und kann ihr Wissen in die Projektierungsarbeit einbringen.

Auf der Grundlage von Befragungsergebnissen und Zeichnungen führt die seitens Gemeinde eingesetzte Arbeitsgruppe eine Begehung durch mit der Polizei, dem Tiefbauamt und einem externem Fachbüro. Dabei werden die Schul- und Kindergartenstandorte und die Schulwege dorthin überprüft und mögliche Massnahmen skizziert. Anschliessend erfolgt eine systematische Prüfung. Diese dient der richtigen Priorisierung und der erforderlichen Gleichbehandlung der Anliegen.

Massnahmen

Die Verbesserung der Sichtverhältnisse ist oft die häufigste Massnahme, um eine Gefahrenstelle zu sanieren. Dabei reicht es oftmals, Hecken zurückzuschneiden und damit eine bessere Sicht zu erreichen. Sichtbehindernde Gegenstände, z.B. Robidog oder Werbetafeln von Gewerbetreibenden, können versetzt werden. Es können jedoch auch aufwändigere Massnahmen wie der Bau von Trottoirnasen oder die Verlegung von Zebrastreifen nötig werden. Aus diesem Grund sollen zu den Gefahrenstellen Massnahmenblätter erarbeitet werden, welche Aussagen über den finanziellen und zeitlichen Aufwand sowie eine Prioritätenordnung enthalten. Bei der Triage und Aufgabenverteilung können auch folgende Beurteilungskriterien weiterhelfen:

- Eingebrahtes Anliegen aus der Einwohnerschaft
- Checkliste Fussgängerstreifen (Verbandes der Schweizerischen Strassenfachleute VSS, Norm SN 640 241)
- Prüfen der Unfallstatistik

Werden die Beurteilungskriterien mit "ja" beantwortet, ist das Einleiten von Massnahmen nötig. Anderweitig sind keine weiteren Untersuchungen nötig.



Abbildung 1:
Kinderzeichnung eines Schulweges (Bildquelle ©Marco Hüttenmoser, www.kindundumwelt.ch)

6.3 Musterfragebogen zum Schulweg

Schulweg-Erhebung der Gemeinde:

Schulhaus:

Klasse / Lehrperson:

Alter des Kindes:

Name (freiwillig):

Adresse, Strasse, PLZ und Ort:

Abgabetermin bei Lehrperson:

Fragebogen-Nr.: _____ (leer lassen)

Wir bitten Sie, den Fragebogen zusammen mit ihrem Kind / ihren Kindern auszufüllen.

1. So lege ich den Schulweg zurück:

- | | | |
|--|------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> zu Fuss | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> mit dem Velo | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> mit öffentlichen Verkehrsmitteln | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> Mitfahrt im Auto | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> anderes (z.B. Kickboard, Skateboard) | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |

2. Den Schulweg lege ich zurück:

- | | | |
|--|------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> alleine | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> mit anderen Kindern | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |
| <input type="checkbox"/> mit Erwachsenen | Anzahl Tage pro Woche: | _____ |

3. Diese Frage musst du nur beantworten, falls du im Auto mitfährst oder auf deinem Schulweg von Erwachsenen begleitet wirst.

Ich werde hingefahren oder begleitet weil:

- Der Verkehr gefährlich ist.
- Der Weg weit ist.
- Anderer Grund: _____
- Ich weiss es nicht

4. Wie viele Schulwege benützt du?

- Ich wähle immer den gleichen Schulweg.
- Ich wähle verschiedene Schulwege.
- Ich habe ____ (Anzahl) verschiedene Wege, auf denen ich abwechselnd zur Schule gehe.

Bitte beschreibe auf einem separaten Blatt, was dir gefällt an deinem Schulweg oder mache eine Zeichnung

5. Bitte zeichne deine liebsten Plätze zum Spielen / Ausruhen auf deinem Schulweg mit einem grünen Kreis auf dem beigelegten Plan (Seite 14 Beispiel eines Übersichtsplans) ein.

6. Zeichne bitte deinen Schulweg auf dem beigelegten Plan blau ein (evtl. mehrere Routen).

7. Zeichne bitte dir besonders gefährlichen Stellen deines Schulweges mit einem roten Kreis auf dem beigelegten Plan ein (Strassenabschnitte, Einmündungen, Kreuzungen, etc.)

Insgesamt sind ____ (Anzahl) Stellen auf meinem Schulweg gefährlich.

Warum sind diese Stellen gefährlich? Bitte beschreibe die drei gefährlichsten Stellen.

Gefahrenstelle 1:

Die Stelle 1 ist **gefährlich**, weil: (mehrere Kreuze sind selbstverständlich möglich. Einen Kommentar braucht es nur dann, wenn die Kreuze den Sachverhalt nicht genügend erklären.)

- eine unübersichtliche Verkehrssituation vorliegt
- zu schnell gefahren wird
- zu viel Verkehr herrscht
- Verkehr durch Schleichwege (Umfahrung Stau/ Knotenpunkt) generiert wird
- viel Lastwagenverkehr die Strasse mitbenutzen
- Bus-/ Tramverkehr die Strasse mitbenutzen
- parkende Autos die Sicht einschränken
- Sonstiges

Gefahrenstelle 2:

Die Stelle 2 ist **gefährlich** weil: (Mehrere Kreuze sind selbstverständlich möglich. Einen Kommentar braucht es nur dann, wenn die Kreuze den Sachverhalt nicht genügend erklären.)

- eine unübersichtliche Verkehrssituation vorliegt
- zu schnell gefahren wird
- zu viel Verkehr herrscht
- Verkehr durch Schleichwege (Umfahrung Stau/ Knotenpunkt) generiert wird
- viel Lastwagenverkehr die Strasse mitbenutzen
- Bus-/ Tramverkehr die Strasse mitbenutzen
- parkende Autos die Sicht einschränken
- Sonstiges

Gefahrenstelle 3:

Die Stelle 3 ist **gefährlich** weil: (Mehrere Kreuze sind selbstverständlich möglich. Einen Kommentar braucht es nur dann, wenn die Kreuze den Sachverhalt nicht genügend erklären.)

- eine unübersichtliche Verkehrssituation vorliegt
- zu schnell gefahren wird
- zu viel Verkehr herrscht
- Verkehr durch Schleichwege (Umfahrung Stau/ Knotenpunkt) generiert wird
- viel Lastwagenverkehr die Strasse mitbenutzen
- Bus-/ Tramverkehr die Strasse mitbenutzen
- parkende Autos die Sicht einschränken
- Sonstiges

Vielen Dank für das sorgfältige Ausfüllen des Fragebogens. Bitte gib den Fragebogen deiner Lehrerin / deinem Lehrer ab. Wir werden versuchen, die Schulwege sicherer zu machen.

Abbildung 2 Beispiel eines Übersichtsplans (Quelle: Fragebogen zur Schulwegsicherheit Gemeinde Herrliberg, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (1997; heute: Fussverkehr Schweiz): "...weil die Autos so flitzen." Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern, Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern.



6.4 Elektronisches Erfassen von Gefahrenpunkten mittels Tablet App

Für die Erhebung der Problemstellen wurde eine Applikation für Tablet-Computer entwickelt. Die Ortung der Problemstelle erfolgt über GPS. Ein Fragebogen hilft bei der Erfassung. Mithilfe von Fotos, welche direkt eingebunden werden, kann das Problem veranschaulicht werden. Die Erhebung kann mit Einzelpersonen oder Gruppen durchgeführt werden. Sie eignet sich auch für Elterngruppen oder Interessengruppen, Seniorinnen und Senioren usw. Für die Erhebungen durch jüngere Kinder (Schülerinnen und Schüler) und Menschen mit Behinderung ist eine adäquate Begleitung nötig. Das Projekt besteht aus folgenden Arbeitsschritten:

Projektvorbereitung und Offertstellung

Sitzung Coach/Fachperson mit Gemeinde

Definition des Fokus, Perimeter, Bearbeitungstiefe usw.

Welche Teilnehmergruppen sollen wie einbezogen werden?

Resultat: Eine Offerte für die Durchführung der Erfassung ist erstellt

Projektstart:

Organisation Einführungsveranstaltung für Teilnehmende

Einführung, Vorgehensweise:

Was sind Problemstellen? Was wird erfasst? (Zeigen von Beispielen)

Einführung in die Funktionalität des Tablets

Testerhebung (Fragen)

Resultat: Die Teilnehmenden sind für die Probleme sensibilisiert und können das Tablet bedienen

Feldaufnahmen

Definieren eines Perimeters je Teilnehmerin/Teilnehmer bzw. einer Wegstrecke, welche erfasst werden soll
Begehung und Aufnahme

Hochladen der Daten auf das Internetportal «Formhub»

Resultat: Die Rohdaten sind unbereinigt auf dem Internetportal «Formhub» verfügbar

Nachbearbeitung durch Erfassungsperson

Mündliches Feedback: Was ist den Erfassungspersonen besonders aufgefallen? Wo liegen die Probleme generell?

Jeder Problempunkt wird von den Teilnehmenden auf dem Internetportal «Formhub» geöffnet und bearbeitet: sprachliche Korrekturen, Textergänzung, Vervollständigung

Löschen von fehlerhaften Aufnahmen Bei diesem Arbeitsschritt ist der Berater (Coach) anwesend, steht für Fragen und Auskünfte zur Verfügung und ist bei technischen Aspekten behilflich.

Resultate: Die Teilnehmenden kennen die Problemstellen ihres Bearbeitungsgebietes und haben diese in den Prozess eingegeben. Die Rohdaten liegen auf dem Internetportal «Formhub» bereinigt vor.

Datenexport und Darstellung

Export: Die Problemstellen werden in einen Übersichtsplan mit Nummerierung und einer dazugehörigen Tabelle dargestellt

Resultat: Ein Übersichtsplan und die Tabelle mit den Rohdaten aus der Erhebung liegen vor.

Nachbearbeitung und Qualitätssicherung durch Fachperson/Coach

Fachperson ergänzt und bearbeitet – wo nötig – die Problemstellen.

Problemstellen werden mit Lösungsansätzen, Prioritäten und Zuständigkeiten ergänzt.

Die wichtigsten Erkenntnisse werden in einem Bericht zusammengefasst

Resultat: Ein Entwurf für einen Bericht zum Problemstellenkataster liegt vor.

Projektabschluss

Die Problemstellen werden mit der Gemeinde/dem Auftraggeber besprochen bzgl. Einstufung der Prioritäten, der Zuständigkeiten und der Form der Umsetzung
Bericht mit Fazit und weiterem Vorgehen wird diskutiert
Bereinigung Bericht gemäss Besprechung, allenfalls zweite Sitzung nötig.
Resultat: Ein bereinigter Bericht zum erstellten Problemstellenkataster liegt vor.


Aufwand und Kosten

Fachperson (Verkehrsplanerin oder Verkehrsplaner): je nach Gebietsgrösse und Aufwand für die Bevölkerungsbeteiligung ca. 8 – 10 Arbeitstage
Bauverwaltung: 1 - 1,5 Arbeitstage
Teilnehmende: je nach Konzept 1 - 1,5 Arbeitstage
Für die Durchführung einer «Erhebung der Problemstellen mit einem Tablet-Computer» wird auf Grund des abgeschätzten Aufwandes eine Pauschale vereinbart (Infos und Kontakt: Fussverkehr Schweiz, Thomas Schweizer / Pascal Regli)



Abbildung 3: Eine Oberstufenschülerin ist mit einem Kindergärtner zusammen unterwegs auf seinem Schulweg. Die schwierige Querungssituation an dieser stark belasteten Strasse vom Kindergarten zu seinem Wohnhaus (im Bildhintergrund) nimmt sie im Tablet-Computer auf (Bildquelle ©Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz).

6.5 Muster Massnahmenblatt

Leitfaden Elterntaxi	Mai 2015	Massnahmenblatt M												
<div style="display: flex; align-items: flex-start;">  <div style="margin-left: 20px;"> <h3>Kommunikation</h3> <p>Ziele</p> <p>Eltern werden regelmässig über die Thematik Schulwegsicherheit und über die Wichtigkeit des Schulweges informiert und sensibilisiert.</p> </div> </div>														
<p>Verantwortlich / Federführung</p>														
<p>Beschreibung / Vorgehen</p> <p>Praktische Tipps aus den Ergebnissen des Schulweg-Projekts werden kommuniziert, mittels:</p> <ul style="list-style-type: none"> Merkblatt Webseite der Gemeinde Information der Lehrerschaft Elternabende im Rahmen der Schule 														
<p>Kosten</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Aufwand einmalig</th> <th style="text-align: right;">Fr. xxx.-</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Herstellung Merkblatt mit Grafiker</td> <td style="text-align: right;">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td style="text-align: right;">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Aufwand jährlich</th> <th style="text-align: right;">Fr. xxx.-</th> </tr> <tr> <td>Update Webseite Gemeinde 1x jährlich auf Schulanfang</td> <td style="text-align: right;">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <td>.....</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Aufwand einmalig	Fr. xxx.-	Herstellung Merkblatt mit Grafiker	Fr. xxx.-	Fr. xxx.-	Aufwand jährlich	Fr. xxx.-	Update Webseite Gemeinde 1x jährlich auf Schulanfang	Fr. xxx.-	
Aufwand einmalig	Fr. xxx.-													
Herstellung Merkblatt mit Grafiker	Fr. xxx.-													
.....	Fr. xxx.-													
Aufwand jährlich	Fr. xxx.-													
Update Webseite Gemeinde 1x jährlich auf Schulanfang	Fr. xxx.-													
.....														
<p>Termine / Zeithorizont</p> <p>Versand Merkblatt mit Brief Stundenplan</p> <p>Elternabend nach Schulbeginn (August/September)</p> <p>.....</p>														
<p>Controlling</p> <p>Massnahmenliste aktualisieren</p>														

6.6 Grosse Schulwegdistanzen

Es gibt ländliche Gemeinden, wo die Schule ausserhalb der Velodistanz liegt und kein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist. Dort sind private wie auch durch die öffentliche Hand finanzierte Schülertransporte die einzige Möglichkeit, dass der Schulunterricht organisiert werden kann.

Velo für längere Schulwege

Bei älteren Kindern stellt das Fahrrad eine gute Alternative für das Zurücklegen von längeren Schulwegen dar. In ländlichen Gebieten sind die Kinder oft geübt im Velofahren, anders als in städtischen Gebieten, wo jüngste Studien und Entwicklungen zeigen, dass Kinder weniger Velo fahren. Als Gründe hierfür werden mangelnde Fahrpraxis oder die fehlende Verfügbarkeit von Fahrrädern oder in Städten auch das bessere öV Angebot vermutet. Für diese Fälle können spezielle Velofahrkurse mithelfen, die Fahrtauglichkeit der Kinder zu verbessern und Ängste der Eltern zu reduzieren. Ebenfalls empfiehlt es sich, wenn sich die Eltern organisieren und die Kinder auf dem Schulweg von einer erwachsenen Person begleitet werden.

E-Bikes als Alternative bei fehlendem öV Angebot

Sofern die Velodistanz zu gross ist und der öV keine Alternative darstellt, soll bei bei älteren Schülern der Einsatz von E-Bikes geprüft werden. Diese Alternative hat beispielsweise aus Kostengründen die Gemeinde Horrenbach-Buchen im Kanton Bern gewählt³ (siehe Abbildung 5).

Schülertransporte mit dem öV

Im Gespräch mit einer Vertretung des öffentlichen Verkehrs ist zu prüfen, ob Schülertransporte mithelfen können, schlecht ausgelastete Linien zu stärken. Dabei sollen Spielräume beim Fahrplan wie auch bei der Anpassung des Stundenplans genutzt werden.

Private Schülertransporte

Nebst kollektiven, öffentlichen Schülertransporten oder Alternativen wie einem E-Bike Angebot sind auch private Schülertransporte durch die Eltern möglich. Die Gemeinde kann die Eltern motivieren, sich in Schülertransport-Konferenzen zusammenzuschliessen und Sammelfahrten, aber auch begleitete Velofahrten zu organisieren. Von Seiten der Gemeinde sollen sogenannte Drop-off Bereiche definiert werden, welche in einer gewissen Distanz zum Schulhaus liegen und über eine sichere Fusswegverbindung zum Schulareal verfügen. So kann den Kindern ein Stück Schulweg erhalten bleiben.



Abbildung 4: EBikes an der Schule Horrenbach – Buchen. Die beiden Initiatoren; Schulleiter Thomas Rügsegger (rechts im Bild) und der Künstler Heinrich Gartentor (zweiter von rechts im Bild) und die Schülerinnen und Schüler freuen sich über die neuen Elektrovelos (Bildquelle ©Thomas Rügsegger)

³ <http://www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/horrenbach-buchen-schickt-die-kinder-per-e-bike-auf-den-schulweg>

6.7 Pedibus

Da viele Eltern ihre Kinder in der Basisstufe nicht mehr selber auf dem Schulweg begleiten können, ist die Einrichtung einer Pedibuslinie sehr wertvoll. Diese Aufgabe kann durch eine Arbeitsgruppe oder einen Elternrat übernommen werden.

Der Pedibus – ein «Schulbus auf Füßen» – steuert nach festem Fahrplan bestimmte (signalisierte) Haltestellen an und führt die «zusteigenden» Kinder zur Schule und wieder zurück. Die Kinder gehen zu Fuss und werden von Erwachsenen begleitet.

Die Planung der Strecke und der Haltestelle sollte in Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden, den Verkehrsinstruktoren der Polizei und wenn möglich mit Elternvereinigungen vorgenommen werden. Zur Zielgruppe gehören Kinder der Basisstufe (Kindergarten, 1. und 2. Klasse). Es ist darauf zu achten, dass die Kinder keine stark befahrenen Strassen überqueren müssen, um die jeweilige Pedibus-Haltestelle zu erreichen. Sollte ein Kind den Pedibus verpassen, muss es genau wissen, wie es sich in diesem Fall zu verhalten hat (z. B. Rückkehr in die elterliche Wohnung, Anklopfen bei Bekannten usw.).

Begleitpersonen müssen absolut zuverlässig und sollten gekennzeichnet sein (z. B. mit Namensschild, Ansteckknopf, Weste), damit die Kinder sie erkennen können. Begleitpersonen sowie ihre Stellvertretung sind auf einem Einsatzplan notiert. Dieser wird den betroffenen Eltern rechtzeitig zugestellt. Die Begleitpersonen kennen die Gefahrenstellen und lernen den Kindern durch perfektes Vormachen, wie sie diese Situationen meistern können. Durch Nachahmen und Lob bei korrektem Verhalten üben die Kinder richtiges Verkehrsverhalten ein.

Verhaltensregeln für die Begleitpersonen sowie die zu begleitenden Kinder sollten formuliert und den Eltern mitgeteilt werden. **Eine gewisse Verantwortung** für die Sicherheit und das Wohlergehen der begleiteten Kinder übernehmen Personen, die Pedibus-Linien organisieren bzw. betreuen. Die Eltern haben sich mit der Übergabe ihrer Schützlinge an die Pedibus-Begleitperson aber nicht vollständig ihrer Verantwortung entledigt. Sie müssen z. B. dafür sorgen, dass ihre Kinder sicher von zu Hause zur Pedibus Haltestelle und von dort zurück gelangen können.

Eine Unfall- und Haftpflicht-Versicherung wurde durch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu für Begleitpersonen bei den Zürich-Versicherungen abgeschlossen. Weitere Einzelheiten (z. B. Versicherungsleistung, Anmeldung usw.) können bei der bfu nachgefragt werden.



Abbildung 5: Kinder und "Chauffeuese" eines Pedibus im Kanton Wallis (Bildquelle ©ATE, Bureau-Conseil, Genève)

6.8 Drop off Punkte für Elterntaxis

Im urbanen, städtischen Gebiet sollten die Angebote des öffentlichen Verkehrs ausreichend sein, so dass die Distanz kein Problem zur Bewältigung des Schulweges darstellen sollte. Im ländlichen Raum sieht es anders aus, und Elterntaxis können sinnvolle Lösungen sein, die Schulwege innert nützlicher Frist zurückzulegen. Damit negative Effekte ausbleiben, gilt es auch für Elterntaxis organisatorische Massnahmen umzusetzen.

Die Gemeinde kann die Eltern motivieren, sich in Schülertransport-Konferenzen zusammenschliessen und Sammelfahrten, aber auch begleitete Velofahrten zu organisieren. Von Seiten der Gemeinde sollen sogenannte Drop off Punkte definiert werden, welche in einer gewissen Distanz zum Schulhaus liegen und über eine sichere Fusswegverbindung zum Schulareal verfügen. So kann den Kindern ein Stück Schulweg erhalten bleiben. Drop off Punkte sind gekennzeichnet und dienen dem Aus- und Einladen von Schulkindern.

Diese Haltestellen sollten mindestens 250 Meter von der Schule entfernt sein und zwar aus zwei Gründen: Zum einen entschärft sich so die Verkehrssituation vor der Schule, dort wo zu viele Eltern auf zu knappem Raum zu viele Kinder abliefern wollen. Zum anderen kommen die Kinder mehr auf die Füsse und in Bewegung. Wichtig dabei ist, dass der Schulweg vom Drop off Punkt zum Schulareal sicher ist. Die Haltestelle sollte so gewählt werden, dass diese nicht zu übersehen ist. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, den Trottoirrand einzufärben.

Die Anleitung zu „guten“ Elterntaxi-Diensten und die Einführung von Drop off Punkten bedingt gute Unterlagen. Das Thema soll mit einer motivierenden Kommunikation bzw. Aktion begleitet werden. Das Thema „Schulweg“ kann beispielsweise in einer Themenwoche der Schule vertieft und mit Aktionen verbunden werden. Für richtiges Verhalten – also zum Beispiel das Tragen von Leuchtwesten oder für den Fussweg zur Schule – gibt es eine Belohnung in Form von z.B. Zaubersternen. Wer sie erfolgreich sammelt, bekommt eine kleine Belohnung.



Abbildung 6: Signalisierter Ein- und Aussteigeort für Elterntaxis.
(Bildquelle Andraae-Gymnasium Herrenberg)

6.9 Infrastrukturmassnahmen

Es kann zwischen einfach und günstig umsetzbaren und teuren, baulichen Anpassungen der Strasseninfrastruktur unterschieden werden. Oft genügen punktuelle Anpassungen der Situation, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. So kann ein Heckenschnitt, oder das Aufmalen von „Füessli“ als Querungshilfe für die jüngsten Kindern einen solchen wesentlichen Beitrag darstellen.

So verlangt die Verordnung über Tempo-30 Zonen das Aufheben der Fussgängerstreifen. Sie können jedoch bei besonderen Vortrittsbedürfnissen der Fussgänger, wie bei Schulen und Heimen, beibehalten werden; gemäss bfu gilt dies auch auf stark frequentierten Schulwegen. Zuerst sollte jedoch versucht werden, die Querungsstelle mit anderen baulichen Massnahmen sicher zu gestalten und sichtbar zu machen.

Fussgängerstreifen sind gerade in Tempo 30 Zonen auf verkehrsarmen Quartierstrassen oft wenig hilfreich und sinnvoll, da sie grössere Kinder zu „blindem“ Queren der Strasse ohne die gebotene Vorsicht verleiten und von Erwachsenen ohnehin kaum gebraucht werden.

Verkehrsarme Quartierstrassen z.B. in Tempo 30 Zonen können sehr gut an zweckmässigen Stellen auch ohne Fussgängerstreifen gequert werden. Hilfreich ist an den idealen Querungsstellen mit den besten Sichtverhältnissen allenfalls das Anbringen von Querungshilfen wie „Füessli“. Damit kann unsicheren Kindern die optimale Stelle zum Beobachten des Verkehrs und zum Überqueren angegeben werden.



Abbildung 7: Die Sicht auf das wartende Kind ist schlecht. Es quert den FGS an der falschen Stelle (Bildquelle ©verkehrsteiner ag Rolf Steiner)



Abbildung 8: Da Kind steht an der richtigen Stelle. Aufgemalte „Füessli“ dienen dem Kind an dieser Stelle als Querungshilfe (Bildquelle ©verkehrsteiner ag Rolf Steiner)

6.10 Praxishilfe Schulmobilitätsplan des VCS

Die Sicherheit und Lebensqualität der Kinder auf dem Schulweg verbessern, alle für die Mobilität und die Sicherheit unterwegs sensibilisieren: Das sind die Ziele des VCS-Schulmobilitätsplans. Grundlage eines solchen Plans ist die Befragung aller rund um die Schule involvierten Akteure: Schülerinnen und Schüler, Eltern, Lehrkräfte und weitere Personen aus den Quartieren.

Der Plan liefert ein klares Bild mit Zahlen und eine detaillierte Übersicht über die durch die jeweilige Schule bedingten Bewegungen; er ist konzipiert als partizipative Studie, welche die Wegsicherheit verbessern und die Gewohnheiten zugunsten von sicheren, umweltfreundlichen Arten der Schulwegmobilität verändern will. Langfristig ermöglicht der Schulmobilitätsplan den Schülerinnen und Schülern, auf ihrem Schulweg selbständiger zu werden. Manchmal umfasst er auch ausserschulische Aktivitäten und schliesst die Erreichbarkeit von Bibliotheken, Ludotheken, Krippen, Quartiertreffs, Sportplätzen usw. mit ein.

Zudem dient er als Ausgangspunkt für weiterführende Überlegungen zur Mobilität von Kindern und zum Platz der gefährdetsten Nutzer im öffentlichen Raum. Er kann auch, unter Anwendung des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege, zu einem Richtplan der Fusswege beitragen. Oder die Planung der Schulwege kann der erste Schritt zur Realisierung eines Fusswegnetzes sein.



Abbildung 9: Das Kind erfasst aus seiner Sicht gefährliche Stellen
(Bildquelle ©bureau conseil ATE, Genf)

Der Schulmobilitätsplan lässt sich auf jede Schule und deren Anforderungen und Bedürfnisse anpassen. Der VCS hat, mit technischer Unterstützung von Verkehrsraum-Experten, im Auftrag bereits zahlreiche Schulmobilitätspläne für Gemeinden aller Grössen erarbeitet. Ein Schulmobilitätsplan sieht fünf zentrale Schritte im Zeitraum von 12 bis 18 Monaten vor.

- **Mobilitätsumfrage:** Mit Fragebögen, die an Eltern, Kinder und Lehrkräfte der Schule verteilt werden, sammelt der VCS die wichtigsten Informationen. Parallel dazu untersucht er die Verhältnisse vor Ort.
- **Mobilitätsbilanz:** Die in den Fragebögen erhobenen Informationen werden analysiert. Mit den gewonnenen Daten können die effektiv benutzten Schulwege, die wahrgenommenen Gefahren und

die neuralgischen Punkte identifiziert werden. Karten mit den entsprechenden Bewegungen, schwarzen Punkten und Isochronen sowie Grafiken geben einen Gesamtüberblick über die Situation.

- **Empfehlungen:** Mit ihnen sollen kurz-, mittel- oder langfristige die erkannten Probleme gelöst werden. Der VCS arbeitet mit der BFU zusammen, um die Situation technisch zu evaluieren und passende Lösungen zu präsentieren.
- **Information und Sensibilisierung:** In der Klasse sind pädagogische Aktivitäten mit Schwerpunkt auf der Sensibilisierung geplant; die Information der Eltern wird mit einem Schreiben sichergestellt.
- **Weiterarbeit und Auswertung:** Der VCS verfolgt die Umsetzung der Empfehlungen und zieht eine Schlussbilanz zum Schulmobilitätsplan, zu der auch eine Auswertung gehört.



Abbildung 10: Die Kinder markieren ihre Schulwege und die Gefahrenstellen (Bildquelle ©bureau conseil ATE, Genf)

Die Besonderheit der Schulmobilitätspläne des VCS besteht in ihrer interaktiven Methodik. Die verschiedenen Akteure werden während des ganzen Prozesses miteinbezogen. Sie haben die Möglichkeit, bei jedem Schritt der Erarbeitung eines Plans ihre Kenntnisse, Erwartungen und Befürchtungen einzubringen. So kennen alle die Inhalte und sind involviert in die getroffenen Entscheidungen, was die Umsetzung der verschiedenen vorgeschlagenen Massnahmen erleichtert. Grössere Eingriffe (Anpassung der Infrastrukturen und Bauten) werden in der Regel etappenweise realisiert. Es ist deshalb wichtig, mit Unterstützung aller Akteure und der verschiedenen beteiligten Dienste arbeiten zu können.

Mehr dazu:

www.mobilitescolaire.ch

Bureau-Conseil VCS
Françoise Lanci –Montant, Bureau-conseil@ate.ch
18, rue de Montbrillant
1201 Genève

7 Weiterführende Informationen

Dokumente:

- ASTRA Studie: Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz. SVI Studie, 2010.
- Bulletin Fussverkehr, Schulwege sind Erlebniswege, Marco Hüttenmoser. Dr. phil. I, Erziehungswissenschaftler, Muri.
- Dokumentation BfU Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg
- Broschüre „Kinder auf dem Schulweg“ der Beratungsstelle Unfallverhütung (bfu) mit Checkliste, Seite 9
- Fussverkehr Schweiz Broschüre, Zumutbarkeit Schulweg
- ASTRA Handbuch Fusswegnetzplanung, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 14
- Fussverkehr Schweiz und Fonds für Verkehrssicherheit, Sicher zur Schule - Das ABC der Schulwegsicherung

Weiterführende Informationen im Web:

- www.schulwege.ch; eine Infoseite des Verkehrsclub der Schweiz
- www.mobilitescolaire.ch, Der Mobilitätsplan ist ein praktisches Werkzeug und bietet Tools für eine sanfte Mobilität rund um die Schule (Sicherheit, Diagnostik, Pedibus, Velo, usw).
- www.pedibus.ch
- BfU Positionspapier Pedibus
- Walk to school <http://www.walktoschool.ch>
- Bike to school <http://www.bike2school.ch>
- www.kindundumwelt.ch
- Praxisbeispiel aus dem Tessin: http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_2002