Beratungsstelle für
Unfallverhütung

Postfach, 3001 Bern
info@bfu.ch bfu.ch

Schulwegsicherheit Kienberg, Bühlstrasse, Kirchgasse und Wölflinswilerstrasse

Sabine Degener
Bern, 2026

Road Safety Inspection
132319



Inhalt

Inhalt 2

I. Einleitung 3

1. Ausgangslage 3
2. Grundlagen 3
3. Vorgehen/Methode 4
4. Abgrenzung 4
5. Unfallgeschehen 4
6. Schulwege 4

II. Road Safety Inspection 5

1. Bühlstrasse 5
2. Dorfplatz 5
3. Kirchgasse 5
4. Wölflinswilerstrasse 5
5. Tabellarische Übersicht- Road Safety Inspektion 6

III. Weitere Massnahmen 10

1. Einführung von Tempo 30 im Gemeindegebiet 10
1.1 Geschwindigkeit – Einfluss 10
1.2 Modell 30/50 10
1.3 Betrieb der Knoten im Rechtsvortritt 11
1.4 Verzicht auf verkehrstechnische Elemente 11
1.5 Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit 11
2. Fazit 11

IV. Selbstständige Bewältigbarkeit Schulweg 12

1. Allgemein 12
2. Entwicklungspsychologie 12
2.1 Ablenkung von Kindern im Strassenverkehr 13
2.2 Einordnung aus Sicht der Verkehrssicherheit 13
2.3 Konsequenzen für Gemeinden 13
2.4 Fazit 14
3. Massnahmen – Zuständigkeit 14
4. Weglänge, Geschwindigkeiten, Verkehrsaufkommen 15

V. Schlussbemerkungen 16

Quellenverzeichnis 17

Impressum 18

I. Einleitung

1. Ausgangslage

Die Gemeinde Kienberg hat die BFU beauftragt, die Schulwegsituation im Projektperimeter zu beurteilen. Anlass dazu waren Hinweise von Eltern auf aus ihrer Sicht bestehende Sicherheitsdefizite auf den Schulwegen. Im Rahmen der Beurteilung ist zudem zu prüfen, ob auf den betroffenen Strassenabschnitten eine Reduktion der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zweckmässig ist.

2. Grundlagen

- Anfrage vom 19.01.2026
- Besichtigung vom 13.05.2026 durch:
  - Urs Rippstein, Gemeinde Kienberg
  - Martin Rippstein. Gemeinde Kienberg
  - Sabine Degener, Verkehrstechnik BFU
- Fotodokumentation der BFU anlässlich der Besichtigung vom 13.05.2026
- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958, SR 741.01
- Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) vom 13. Dezember 2002. SR 151.3
- Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979, SR 741.21
- Verkehrsregelnverordnung (VRV) vom 13. November 1962, SR 741.11
- aus dem Normenwerk des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, Zürich:
  - SN 640 060; 1994. *Leichter Zweiradverkehr; Grundnorm*
  - SN 640 070; 2009. *Fussgängerverkehr; Grundnorm*
  - SN 640 075; 2014. *Fussgängerverkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum, inkl. normativer Anhang*
  - VSS 40 090; 2019. *Projektierung, Grundlagen; Sichtweiten*
  - VSS 40 105; 2019. *Verbreiterung der Fahrbahn in Kurven*
  - VSS 40 200; 2019. *Geometrisches Normalprofil; allgemeine Grundsätze, Begriffe und Elemente*
  - VSS 40 201; 2019. *Geometrisches Normalprofil; Grundabmessungen und Lichtraumprofil der Verkehrsteilnehmer*
  - VSS 40 202; 2019. *Geometrisches Normalprofil; Erarbeitung*
  - VSS 40 241; 2019. *Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr; Fussgängerstreifen*
  - VSS 40 262; 1999. *Knoten; Knoten in einer Ebene (ohne Kreisverkehr)*
  - VSS 40 271; 2019. *Kontrolle der Befahrbarkeit*
  - VSS 40 273; 2024. *Knoten; Sichtverhältnisse in Knoten in einer Ebene*
  - SN 641 723; 2016. *Strassenverkehrssicherheit; Inspektion*
- Kartendienst map.geo.admin.ch
- Kartendienst google.ch/maps
- VUGIS[1] Unfallstatistik vom 01.01.2016 bis 31.12.2018 des ASTRA
- Fachdokumentationen Verkehrstechnik der BFU:
  - *Element für provisorische Verkehrsführung*. BM.003-2016
  - *Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten*. BM.021-2016
  - *Füsschen*. MS.001-2016
  - *Längsstreifen für Fussgänger*. MS.002-2017
  - *Pfosten*. SA.003-2016

[1] GIS-basiertes Auswertungstool der Fachapplikation Verkehrsunfälle des ASTRA

3. Vorgehen/Methode

Die Methode für die Inspektion basiert auf der SN 641 723.

4. Abgrenzung

Die BFU beurteilt in ihrer Stellungnahme die Verkehrssicherheit der Bühlstrasse, Kirchgasse und Wölflinswilerstrasse in Kienberg (Abbildung 1). Zudem erwähnt sie den potentiellen Schulweg Stücklermattweg. Zu anderen Örtlichkeiten nimmt die BFU im Rahmen dieses Berichts keine Stellung.

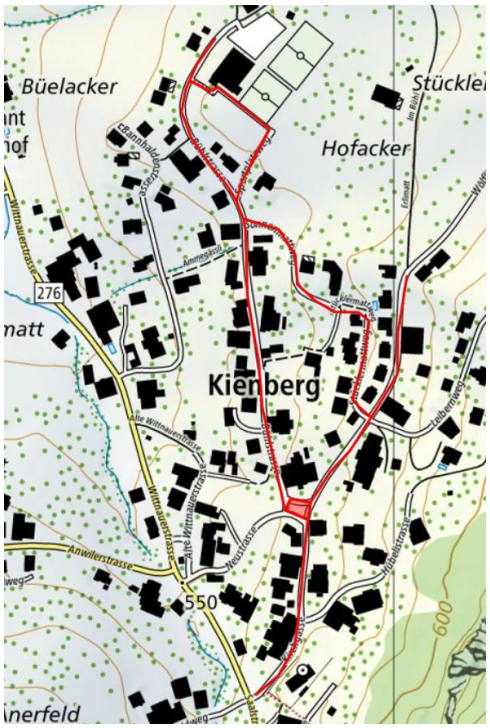


Abbildung 1: Projektperimeter

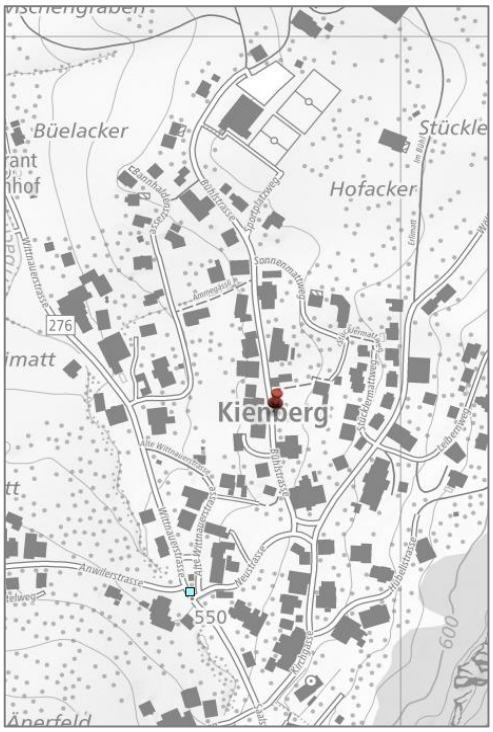


Abbildung 2: Unfallgeschehen 2023 bis 2025

5. Unfallgeschehen

Die Unfallstatistik wurde mit VUGIS über den Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2025, also drei Jahre betrachtet. In diesem Zeitraum ereignete sich im Projektperimeter kein Unfall. Daher wird auf das Unfallgeschehen im weiteren Verlauf des Berichts nicht mehr eingegangen.

6. Schulwege

Die Schulwege führen heute in der Regel entweder über die Bühlstrasse, die Wölflinswilerstrasse oder die Kirchgasse vom/zum Dorfplatz in Richtung Schule. Als Alternative zum ersten Abschnitt der Bühlstrasse ist ein Schulweg über das Schulgelände und am Sportplatz vorbei bis zum Sportplatzweg möglich. Ebenso gibt es eine Alternative zur Wölflinswilerstrasse über den Stücklermattweg.

II. Road Safety Inspection

1. Bühlstrasse

Die Bühlstrasse ist eine Quartiersstrasse. Auf ihr gilt «Generell 50». Zahlen zum DTV sind aus 2020 bekannt, da lag der DTV bei 270 Fahrzeugen am Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 6 %. Es gilt der Rechtsvortritt. Es gibt keine eigene Infrastruktur für die Fussgänger und den Veloverkehr. Im Jahr 2020 betrug die V85 Geschwindigkeit auf der Bühlstrasse 44 km/h.

2. Dorfplatz

Der Dorfplatz liegt ebenfalls im «Generell 50». Er ist verkehrs- und fahrtechnisch nicht eindeutig geregelt. Es gilt rechtlich der Rechtsvortritt. Die Fahrspuren sind nicht zugeordnet. Es gibt ebenfalls keine eigene Infrastruktur für die Fussgänger und den Veloverkehr. Die Einmündungsradien sind sehr gross (Abbildung 3).

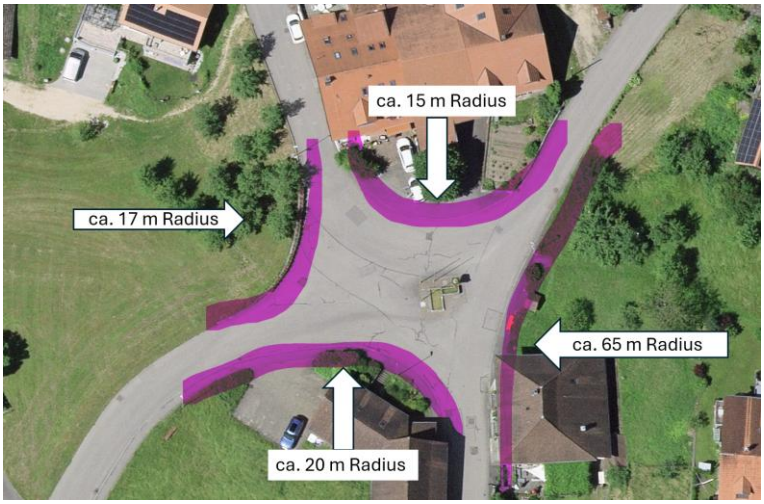


Abbildung 3: Radien am Dorfplatz

3. Kirchgasse

Auch in der Kirchgasse gilt «Generell 50». Es gibt ebenfalls keine eigene Infrastruktur für den Fussgänger- und den Veloverkehr.

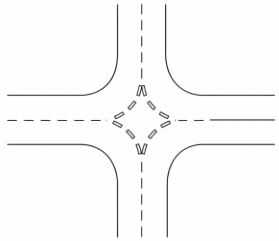
Gemäss Aussage der Gemeindevertreter parkieren vor allem bei Gottesdiensten, Trauerfeiern etc. Fahrzeuge auf der Seite der Kirchenmauer. Zahlen zum DTV oder der gefahrenen Geschwindigkeit liegen der BFU nicht vor. Der DTV wird von der BFU als sehr gering eingeschätzt.

4. Wölflinswilerstrasse

In dieser Quartiersstrasse gilt ebenfalls «Generell 50». Es gibt ebenfalls keine eigene Infrastruktur für die Fussgänger und den Veloverkehr. Zum Zeitpunkt der Besichtigung spielten Kinder mitten auf der Strasse. Laut Aussage der Gemeindevertreter ist allerdings an Wochenenden oft starker Durchgangsverkehr, vor allen mit Motorrädern. Zahlen liegen aber keine vor. Zahlen zum DTV oder der gefahrenen Geschwindigkeit liegen der BFU nicht vor. Der DTV wird von der BFU als sehr gering eingeschätzt.

.

5. Tabellarische Übersicht- Road Safety Inspektion

Nr.	Standort	Sicherheitsdefizit	Unfallrisiko	Foto	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen
0	Gesamter Untersuchungsperimeter	Erkennbarkeit der Vortrittsregelung.	mittel		Rechtsvortrittsmarkierung ergänzen, um Strassenraum besser zu strukturieren.	
1	Sportplatzweg	Beleuchtung	mittel		Beleuchtung ergänzen oder optimieren.	Zu prüfen, da Ortstermin tagsüber stattgefunden hat.
2	Sportplatzweg	Die Knotensichtweite aus den beiden Grundstückzufahrten sind zu gering für «Generell 50». Sie betragen zwischen 8 m und max. 20 m Notwendig wäre mindestens 55 m (VSS 40 273).	gross		Sichthindernisse wie Pflanzen schneiden und allenfalls Tempo 30 einführen.	Die Knotensichtweiten bei Tempo 30 betragen 20 bis 35 m je nach Gefälle.

Nr.	Standort	Sicherheitsdefizit	Unfallrisiko	Foto	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen
3	Bühlstrasse	Unklare Vortrittsregelungen (Rechtsvortritt).	gross		Rechtsvortritt markieren.	
4	Bühlstrasse	Fehlende Fussgängerinfrastruktur; Fussverkehr im Mischverkehr bei «Generell 50».	gross		Tempo 30 einführen, Sichtverhältnisse verbessern oder alternativ sichere Fussverkehrsanlagen schaffen.	
5	Dorfplatz	Unklare Verkehrsführung.	gross		Rechtsvortritt markieren oder als Kreisverkehr ausgestalten.	
6	Dorfplatz	Keine Fussgängerinfrastruktur zum Queren.	gross		Seitenraum einengen mit Markierung, diese mit Pfosten absichern. Füsschen beidseitig markieren.	

Nr.	Standort	Sicherheitsdefizit	Unfallrisiko	Foto	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen
7	Kirchgasse	Fehlende Fussverkehrsinfrastruktur.	gross		Fussgängerlängsstreifen prüfen und dann allenfalls mit Pfosten (retroreflektierend) absichern.	Mischverkehr wäre möglich und sinnvoll, wenn eine Tempo-30-Zone eingerichtet würde.
8	Kirchgasse	Ungenügende Knotensichtweite aus der Grundtückzufahrt bei rückwärts parkierenden Fahrzeugen. Erforderlich sind 55 bis 70 m. Vorhanden sind nach links lediglich 7 m. Zudem sind Kinder generell bei rückwärtsausfahrenden Fahrzeugen gefährdet, da sie übersehen werden können.	gross		Hecken zurückschneiden auf 60 cm oder entfernen. Information an Bürger, dass rückwärts ausfahren unsicher ist, gerade für Kinder.	
9	Kirchgasse	Unklare Verkehrsführung und Vortrittsregelung; fehlende Fussgängerinfrastruktur.	gross		Rechtsvortritt markieren, Bereich für Fussgänger abmarkieren und mit Pfosten (retroreflektierend) absichern.	
10	Kirchgasse	Ungesicherte Fussgängerlängsführung.	gross		Prüfen, den Bereich mit Posten abzusichern.	Schulweg allenfalls über Kirchgrundstück führen.

Nr.	Standort	Sicherheitsdefizit	Unfallrisiko	Foto	Massnahmenvorschläge	Bemerkungen
11	Wölflinswilerstrasse	Keine Fussgängerinfrastruktur. Durchgangsverkehr mit Motorrädern vor allem am Wochenende.	gross		Tempo-30-Zone prüfen; alternativ Durchfahrtbeschränkung SSV Art.19, Zeichen 2.13 oder 2.14 verfügen.	
12	Stücklermattweg	Engstelle und unübersichtlicher Strassenabschnitt.	gross		Temporeduktion prüfen. Sichthindernisse wie Bepflanzungen zurückschneiden, Parkieren organisieren.	
13	Stücklermattweg	Keine eigene Fussgängerinfrastruktur, fehlende Beleuchtung.	gross		Beleuchtung ergänzen.	
14	Stücklermattweg	Unübersichtlicher Strassenabschnitt in der Kurve.	gros		Rückschnitt der Bepflanzung im Seitenraum.	

III. Weitere Massnahmen

1. Einführung von Tempo 30 im Gemeindegebiet

1.1 Geschwindigkeit – Einfluss

Empirische Studien belegen: Je höher die Geschwindigkeit, desto höher das Unfallrisiko und desto gravierender die Unfallfolgen. Der Einfluss der Geschwindigkeit ist dabei nicht linear, sondern überproportional stark. So ist das Sterberisiko (Anzahl Tote pro 10 000 Verletzte) für Fussgängerinnen und Fussgänger bei einer Kollision mit einem Fahrzeug, das 50 km/h schnell unterwegs ist, um das Sechsfache höher als bei 30 km/ h.

Tempo 30 bietet ein enormes Potenzial für die Verkehrssicherheit. Auf der Basis theoretischer Modelle kann von einem maximalen Rettungspotenzial von bis zu 50 % bei schweren Unfällen ausgegangen werden. In der Praxis wird Tempo 30 meistens nicht mit ausreichenden und ideal gestalteten Infrastrukturelementen (z. B. versetzte Parkfelder oder farbliche Gestaltung der Fahrbahn) und flankierenden Massnahmen (z. B. Inforadar oder Sensibilisierung) umgesetzt. Je nach Art, Menge und Ausführung der Gestaltungselemente ergeben sich Wirkungseinbussen. Gemäss statistischen Analysen der BFU-Datenbank MEVASI zeigt sich nichtsdestotrotz unter realen Bedingungen immer noch eine durchschnittliche Reduktion von mindestens einem Drittel aller schweren Unfälle.

Die Verkehrsabläufe und die Anforderungen an einen Strassenraum innerorts sind komplex. Die Nutzungsansprüche überlagern sich oft. Dabei stellt sich unweigerlich die Frage nach der Verträglichkeit mit den gefahrenen Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Tiefere Geschwindigkeiten sind im Umfeld von Schulwegen auch deshalb angezeigt, weil Kinder aufgrund ihrer körperlichen und kognitiven Entwicklung erhöhte Anforderungen an die Verkehrsraumgestaltung stellen [s. Kapitel III, S. 12ff.).

1.2 Modell 30/50

Nach VRV (Verkehrsregelnverordnung) Art. 4a gilt innerorts generell die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Aus Sicherheitsgründen ist es aber möglich, die Geschwindigkeit bei besonderen Gegebenheiten und nach SSV (Signalisationsverordnung) Art. 108 zu reduzieren. Aufgrund von Studien und praktischen Erfahrungen empfiehlt die BFU den Gemeinden, das Modell 30/50 innerorts umzusetzen [1]. Zentral ist dabei innerorts die Einteilung der Strassen in die zwei Kategorien über- und untergeordnetes Netz. Aus Sicherheitsgründen, insbesondere zum Verhindern von Unfällen mit Fussgängerinnen und Fussgängern, fäG, Velofahrenden und elektrisch angetriebenen Kleinstfahrzeugen (Langsamverkehr), soll auf dem untergeordneten Netz gemeindeweit und auf dem übergeordneten Netz bei beidseitig dichter Bebauung mit Geschäften, Restaurants, Schulen oder öffentlichen Plätzen die Höchstgeschwindigkeit 30 km/ h gelten.

Folgende Strassen des übergeordneten Netzes innerorts sollen somit mit 50 km/h verbleiben:

- Strassen mit nur einseitiger dichter Bebauung
- Ausgeprägte Transitachsen mit oftmals mehr als einem Fahrstreifen pro Richtung
- Strassen in Industriegebieten

Um Schleichverkehr ins untergeordnete Netz vorzubeugen, sind die verkehrsorientierten Strassen vortrittsberechtigt zu betreiben, auch auf Strassenabschnitten mit Tempo 30. Um das Einhalten der signalisierten Geschwindigkeiten sicherzustellen, setzt das Modell 30/50 primär auf das Prinzip der «selbsterklärenden Strasse». Den Verkehrsteilnehmenden soll ermöglicht werden, das

geltende Tempolimit jederzeit unmissverständlich über das Erscheinungsbild der Strasse zu erkennen. Eine Schlüsselrolle spielen dabei die netzspezifischen Elemente hinsichtlich Grundausstattung, Erkennbarkeit und gegebenenfalls, bei Bedarf, gezielter Geschwindigkeitssenkung.

1.3 Betrieb der Knoten im Rechtsvortritt

Gut erkennbare, im Rechtsvortritt betriebene Knoten wirken geschwindigkeitssenkend. Fahrzeuglenkende müssen aus jeder Annäherungsrichtung immer damit rechnen, einem von rechts kommenden Verkehrsteilnehmenden den Vortritt gewähren zu müssen. Dieses Regime ist für Tempo-30-Zonen sehr geeignet und wirkt daher auch als typisches Erkennungsmerkmal. Vom Rechtsvortritt darf laut Verordnung nur abgewichen werden, wenn die Verkehrssicherheit dies erfordert. Dies ist beispielsweise bei zu geringen Sichtweiten der Fall, wenn diese nur mit unverhältnismässigem Aufwand sichergestellt werden können, oder wenn die Strasse, welcher der Vortritt eingeräumt werden soll, Teil eines festgelegten Wegnetzes für den Veloverkehr ist.

Hinsichtlich erhöhter Anforderungen an die Beobachtungsdistanz bei Knoten mit Rechtsvortritt sei auf die entsprechenden Grundlagen verwiesen.

1.4 Verzicht auf verkehrstechnische Elemente

Das Prinzip der selbsterklärenden Strasse bedingt, die Funktion der Strasse anhand des Erscheinungsbilds erkennen zu können. Deshalb ist auf Elemente zu verzichten, die auf eine verkehrsorientierte Strasse hindeuten. Dazu gehören beispielsweise Mittellinien, Randlinien, Fussgänger-Schutzinseln, Fussgängerstreifen, Radstreifen, Kreisel und Lichtsignalanlagen.

1.5 Elemente zur Verbesserung der Erkennbarkeit

Zur Verdeutlichung des Zonencharakters und der geltenden Höchstgeschwindigkeit können – unter Berücksichtigung der Vorgaben in der entsprechenden Norm – die besonderen Markierungen agebracht werden.

Sie bestehen entweder aus einem weissen Schriftzug «ZONE 30» – beim Zoneneingang – oder innerhalb der Zone lediglich aus der weissen Ziffer «30». In regelmässigen Abständen wiederholt, kann damit das geltende Temporegime verdeutlicht bzw. in Erinnerung gerufen werden.

2. Fazit

Die Einführung von Tempo-30-Zonen im Gemeindegebiet ist eine weitere Möglichkeit, die Verkehrssicherheit in Kienberg zu verbessern.

IV. Selbstständige Bewältigbarkeit Schulweg

1. Allgemein

Bei der Beurteilung, ob ein Kind den Schulweg selbstständig bewältigen kann, sind sowohl die individuellen Fähigkeiten des Kindes als auch die Eigenschaften des Schulwegs zu berücksichtigen. Massgebend sind insbesondere die Komplexität der Verkehrssituation, die vorhandene Infrastruktur, die Verkehrsorganisation sowie das Gefährdungspotenzial entlang der Strecke.

Ein Schulweg ist dann selbstständig bewältigbar, wenn ein Kind ihn ohne unzumutbare Gefährdung allein zurücklegen kann. Ob dies zutrifft, lässt sich nicht schematisch beantworten, sondern erfordert eine Beurteilung des Einzelfalls anhand aller relevanten Einflussfaktoren.

Kann ein Schulweg nicht selbstständig bewältigt werden, sind geeignete organisatorische Massnahmen zu prüfen und bei Bedarf umzusetzen [2].

2. Entwicklungspsychologie

Es ist nicht möglich, generelle Aussagen bezüglich des Zeitpunkts zu treffen, ab dem ein Kind über eine bestimmte Fähigkeit verfügt oder ab dem es im Strassenverkehr sicher allein unterwegs sein kann. Es bestehen signifikante individuelle Entwicklungsunterschiede. Es lässt sich jedoch konstatieren, dass die verschiedenen Fähigkeiten bei jüngeren Kindern deutlich weniger weit entwickelt sind als bei älteren (Abbildung 4) [3].

Die elementarsten sensorischen und motorischen Fähigkeiten, beispielsweise Sehschärfe, räumliches Sehen, Richtungshören, Laufen und Hüpfen, sind in der Regel bis zu einem Alter von etwa sechs Jahren adäquat entwickelt.

Die Entwicklung kognitiver Fähigkeiten, zu denen unter anderem Aufmerksamkeit, Denkvermögen und Impulskontrolle zählen, ist von derjenigen der sensorischen und motorischen Fähigkeiten zu unterscheiden. Während Letztere in der Regel bis zum Alter von etwa sechs Jahren weitestgehend entwickelt sind, erstreckt sich die Entwicklung kognitiver Fähigkeiten häufig bis in die Pubertät oder sogar bis ins junge Erwachsenenalter hinein. Dies ist insbesondere im Strassenverkehr von Bedeutung, da von Kindern über einen langen Zeitraum kein verkehrssicheres Verhalten erwartet werden kann.

Erforderliche Kompetenzen	Altersgruppe in Jahren			
	6-7	8-9	10-11	12-14
Sehen	⬢	⬢	⬢	⬢
Hören	⬢	⬢	⬢	⬢
Aufmerksamkeit	⬢	⬢	⬢	⬢
Motorik	⬢	⬢	⬢	⬢
Kognitive Funktionen	⬢	⬢	⬢	⬢
Soziale und emotionale Kompetenz	⬢	⬢	⬢	⬢
Exekutive Funktionen	⬢	⬢	⬢	⬢

⬢ *stark beeinträchtigt* ⬢ *beeinträchtigt* ⬢ *kaum beeinträchtigt* ⬢ *Forschungslücken*

Abbildung 4: Erforderliche Kompetenzen für die Teilnahme im Strassenverkehr nach Altersgruppen

2.1 Ablenkung von Kindern im Strassenverkehr

Die bis in die Pubertät andauernde Entwicklung kognitiver Fähigkeiten ist im Strassenverkehr besonders bedeutsam, weil Kinder dadurch auch im Schulalter anfälliger für Ablenkungen sind als Erwachsene. Zwar verfügen sie ab etwa acht Jahren grundsätzlich über wichtige Fähigkeiten für regelgerechtes Verhalten, unter Ablenkung können sie diese jedoch weniger zuverlässig abrufen.

Ablenkung beeinträchtigt insbesondere die Wahrnehmung, die Aufmerksamkeit sowie motorische, kognitive und soziale Prozesse und erschwert damit die sichere Verarbeitung und Umsetzung verkehrsrelevanter Informationen.

Wahrnehmung: Unter Ablenkung fällt es Kindern schwerer, wichtige visuelle und akustische Informationen richtig einzuordnen. Seitlich herannahende Fahrzeuge oder deren Fahrtrichtung werden weniger zuverlässig erkannt. Gleichzeitig wird die Fähigkeit eingeschränkt, relevante Informationen gezielt zu suchen, auszuwählen und zu gewichten.

Aufmerksamkeit: Auch die Aufmerksamkeit ist stark störanfällig. Zwar verbessert sie sich mit zunehmendem Alter, Kinder lassen sich jedoch weiterhin leicht durch auffällige Reize, soziale Interaktionen oder digitale Medien ablenken. Dadurch werden verkehrsrelevante Informationen nicht ausreichend wahrgenommen oder zu wenig berücksichtigt.

Motorische und kognitive Prozesse: Ablenkung wirkt sich auch auf das Verhalten aus. Kinder handeln in solchen Situationen häufiger impulsiv, passen ihre Geschwindigkeit unzureichend an und schätzen Verkehrssituationen weniger sicher ein. Gefahren werden dadurch oft zu spät erkannt.

Selbstregulation und soziale Einflüsse: Zusätzlich ist die Fähigkeit zur Selbstregulation eingeschränkt. Ablenkung beeinflusst das Situationsbewusstsein, das Risikoverhalten und die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Mit zunehmendem Alter verbessern sich diese Fähigkeiten zwar, gleichzeitig entstehen insbesondere in der Pubertät neue Risiken durch Gruppendynamik und die Nutzung digitaler Geräte.

2.2 Einordnung aus Sicht der Verkehrssicherheit

Ablenkung stellt im Strassenverkehr von Kindern einen zentralen Risikofaktor dar. Entscheidend ist, dass selbst grundsätzlich vorhandene Fähigkeiten unter Ablenkung nicht jederzeit zuverlässig abgerufen werden können.

Daraus folgt, dass sich Verkehrssicherheit nicht allein auf regelkonformes Verhalten von Kindern stützen darf. Vielmehr ist die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass sie auch bei eingeschränkter Aufmerksamkeit möglichst fehlertolerant ist.

2.3 Konsequenzen für Gemeinden

Für die Planung und Beurteilung von Verkehrsanlagen im Umfeld von Schulwegen ergeben sich insbesondere folgende Grundsätze:

- Infrastruktur:
  - einfache, eindeutige und selbsterklärende Strassenräume
  - gute Sichtverhältnisse und übersichtliche Querungsstellen
  - Reduktion von Konflikten zwischen Verkehrsteilnehmenden
- Verkehrsorganisation
  - tiefe Geschwindigkeiten (z. B. Tempo-30-Zonen)

  - klare Vortrittsregelungen
  - Minimierung komplexer Verkehrssituationen
- Umfeldgestaltung
  - Reduktion ablenkender Elemente im unmittelbaren Strassenraum (wo möglich)
  - Berücksichtigung typischer Bewegungs- und Gruppenverhalten von Kindern
- Planung und Analyse
  - systematische Betrachtung von Schulwegen
  - Einbezug von Unfalldaten
  - Berücksichtigung subjektiver Sicherheitswahrnehmung

2.4 Fazit

Kinder sind im Strassenverkehr besonders anfällig für Ablenkung. Eine wirksame Verkehrssicherheitsstrategie muss deshalb auf eine fehlertolerante Gestaltung des Verkehrssystems ausgerichtet sein und die eingeschränkte Aufmerksamkeit von Kindern konsequent berücksichtigen.

3. Massnahmen – Zuständigkeit

Die Schulwegsicherheit ist Teil der gesamten Verkehrsplanung einer Gemeinde. Sie umfasst die Infrastruktur, die Verkehrsorganisation sowie – wenn erforderlich – organisatorische und kommunikative Massnahmen. Die Verantwortung ist dabei auf mehrere Akteure verteilt:

- Ist ein Schulweg zumutbar, liegt die primäre Verantwortung für die Begleitung und altersgerechte Verkehrserziehung bei den Eltern oder anderen Erziehungsberechtigten. Dazu gehört auch ihre Vorbildfunktion im Strassenverkehr.
- Ergänzt wird dies durch die Verkehrsbildung in der Schule, die in vielen Kantonen Bestandteil des Lehrplans ist.
- Zudem sind alle Verkehrsteilnehmenden nach Art. 26 SVG verpflichtet, ihr Verhalten so anzupassen, dass sie auf Kinder und deren spontane Reaktionen Rücksicht nehmen können.

Auch die zuständigen Behörden tragen Verantwortung. Sie müssen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten dafür sorgen, dass Schulwege möglichst sicher gestaltet werden – durch bauliche, verkehrstechnische und gegebenenfalls organisatorische Massnahmen. Grundlage dafür bilden insbesondere der Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht nach Art. 19 und 62 BV sowie die Pflicht von Kantonen und Gemeinden, Wege und Strassen möglichst gefahrlos begehbar zu halten.

Aus dem Anspruch auf ausreichenden Unterricht folgt auch ein Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg. Ist dieser nicht gegeben, muss der zuständige Schulträger eine geeignete Lösung sicherstellen, damit Kinder sicher, zuverlässig und rechtzeitig zur Schule und zurück gelangen.

Wie in Kapitel 2, S. 12 dargelegt, können Kinder Verkehrssituationen trotz grundsätzlich vorhandener Fähigkeiten nicht in jedem Alter und unter allen Bedingungen sicher bewältigen. Stellt die BFU bei einer Querungsstelle fest, dass bestimmte Altersgruppen diese nicht selbstständig mit der erforderlichen Sicherheit nutzen können, empfiehlt sie organisatorische Massnahmen. Dies kann auch dann angezeigt sein, wenn die Infrastruktur aus Erwachsenensicht grundsätzlich zweckmässig erscheint.

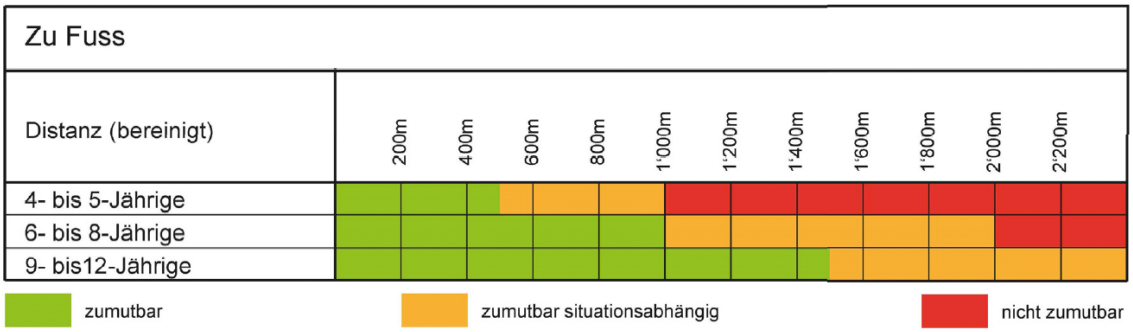
In ihrer Beratungspraxis unterscheidet die BFU, ob eine Querungsstelle nur für einzelne Kinder oder für eine grössere Zahl von Kindern nicht selbstständig bewältigbar ist. Diese Unterscheidung stützt sich auf die einschlägige Rechtsprechung.

Sind nur einzelne Kinder überfordert, liegt die Begleitung in der Regel bei den Eltern oder anderen Begleitpersonen. Betrifft die Überforderung hingegen eine grössere Zahl von Kindern beziehungsweise gebündelte Fussgängerströme, kann die Gemeinde verpflichtet sein, organisatorische Lösungen wie etwa einen Lotsendienst oder Pedibus zu prüfen. Massgebend bleibt stets die Beurteilung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der rechtlichen Rahmenbedingungen.

4. Weglänge, Geschwindigkeiten, Verkehrsaufkommen

Für die Beurteilung der Zumutbarkeit eines Schulwegs ist auch die Weglänge zu berücksichtigen [4]. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich 4- und 5-jährige Kinder mit etwa 1 bis 2 km/h fortbewegen. Für eine Distanz von 500 m ergibt sich damit eine Gehzeit von rund 15 bis 30 Minuten. Ab einem Alter von 6 Jahren kann in der Regel von einer Gehgeschwindigkeit von etwa 3 bis 4 km/h ausgegangen werden; für eine Distanz von 1000 m entspricht dies einer Gehzeit von rund 15 bis 20 Minuten. In Tabelle 1 sind Vergleichswerte zu Schulweglängen dargestellt, die bei der Bewertung des Schulwegs in Kienberg herangezogen wurden.

Tabelle 1: Distanz zu Fuss



V. Schlussbemerkungen

Die BFU empfiehlt der Gemeinde Kienberg, die Schulwegsicherheit im untersuchten Perimeter gesamthaft zu verbessern. Im Vordergrund stehen eine klare und selbsterklärende Verkehrsorganisation, die Verbesserung der Sichtverhältnisse, die Erhöhung der Erkennbarkeit von Vortrittsregelungen sowie die Sicherung von Fussverkehrsbeziehungen an den für Kinder besonders relevanten Abschnitten.

Aus Sicht der BFU ist insbesondere zu prüfen, ob auf den betroffenen Strassen des untergeordneten Netzes eine Temporeduktion auf 30 km/h zweckmässig und umsetzbar ist. Wo die Schulwegsituation trotz infrastruktureller oder verkehrsorganisatorischer Anpassungen für bestimmte Altersgruppen nicht selbstständig bewältigbar bleibt, sind ergänzend organisatorische Massnahmen in Betracht zu ziehen.

Bern, 08.06.2026



BFU
Sabine Degener
Beraterin Verkehrstechnik

Quellenverzeichnis

[1] BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung. *Modell 30/50*. Bern: BFU; 2023. Fachdokumentation Verkehrstechnik MS.014-2023.

[2] Degener S, Marthaler K, Schürch B et al. *Schulweg: Leitfaden für Schulwegplanung*. Bern: BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2023. Fachdokumentation 2.365.

[3] Schlag B, Richter S, Kröling S, Gehlert T. *Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche: Teil 1: Entwicklung verkehrsrelevanter Kompetenzen im Alter von 0 bis 14 Jahren – Band 2: in ausgewählten Verkehrssituationen*. Berlin: Unfallforschung der Versicherer UDV; 2021. Forschungsbericht GDV 78.

[4] Steiner R, Picard R, Leitner J et al. *Sichere Schulwege – Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung*. Bern: Bundesamt für Strassen ASTRA; 2016. Forschungsbericht ASTRA 1555.

Impressum

Herausgeberin

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung
Postfach, 3001 Bern
+41 31 390 22 22
info@bfu.ch

Autorin

- Sabine Degener, Dipl. Ing. TU Do, Beraterin Verkehrstechnik, BFU

Redaktion

- Heinz Leu, dipl. Ing. HTL, Berater Verkehrstechnik, BFU

Projektteam

- Marianne Brand, Sachbearbeiterin Verkehrstechnik, BFU

© BFU 2026

Alle Rechte vorbehalten. Verwendung unter Quellenangabe erlaubt. Kommerzielle Nutzung ausgeschlossen.

Die BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, ist eine private Stiftung mit dem gesetzlichen Auftrag, Unfälle im Nichtberufsbereich zu verhindern und deren Folgen zu mindern. Die BFU ist beratend tätig, kann Empfehlungen abgeben, hat aber keine Weisungsbefugnis. Bei Beratungen stützen wir uns auf das Gesetz, Normen, Fachdokumentationen der BFU, Richtlinien und Erfahrung. Die technischen Berichte der Abteilung VT sind Momentaufnahmen der darin beschriebenen Verkehrssituation. Die Gültigkeit der Analyse und deren Aussage sind somit zeitlich begrenzt.

Die BFU legt Wert auf eine geschlechtergerechte Sprache. In Ausnahmefällen kann aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich das generische Maskulinum zum Einsatz kommen.

Wir bitten die Lesenden um Verständnis.

Haftungsausschluss

Dieser Bericht wurde sorgfältig und nach bestem Wissen und Gewissen erarbeitet. Es kann jedoch keine Garantie dafür übernommen werden, dass die zur Verfügung gestellten Informationen vollständig sind. Die BFU und der Autor haften in keinem Fall für allfällige direkte oder indirekte Schäden und Folgeschäden, die aufgrund des Gebrauchs dieser Informationen entstehen.

Abbildungsverzeichnis

- Titelbild: BFU
- Seite 4: swisstopo
- Seite 13: Unfallforschung der Versicherer
- Seite 16: verkehrsteiner
- Übrige: BFU