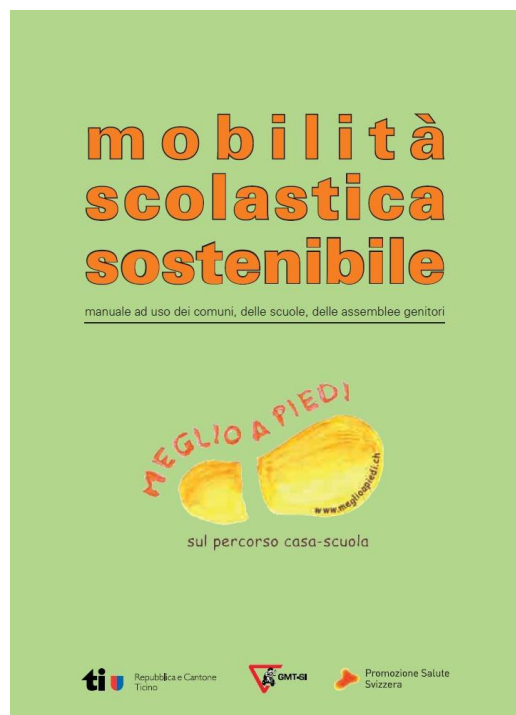




## Praxisbeispiel „MEGLIO A PIEDI“ – SCHULWEGPLÄNE IM TESSIN



30.11.2011

## Übersicht



*Scendi e vivi (aussteigen und geniessen): In angemessener Entfernung der Schule werden Haltestellen festgelegt, welche zum Ein- und Aussteigen dienen. Von diesen Haltestellen aus soll die Schule zu Fuss erreicht werden. (Quelle: mobilità scolastica sostenibile)*

Die Angst um die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg gehört in allen Landesteilen der Schweiz zu den grössten Ängsten der Eltern. Die Tendenz, dass Eltern ihre Kinder vermehrt mit dem Auto begleiten, ist erkennbar. Dies schränkt die Schüler/innen unzulässig ein. Insbesondere im Kanton Tessin ist dieses Phänomen zu beobachten: Bis zu 50 % der Kinder erreichen die Schule im Auto. Elterntaxis gefährden damit aber wiederum andere Kinder durch zum Teil gefährliche Manöver entlang des Schulwegs und vor allem im Schulhausbereich. Diese erhöhte Gefahr führt dazu, dass noch mehr Eltern ihre Kinder zur Schule fahren, da sie den Schulweg als zu unsicher empfinden. Um diese negative Spirale zu durchbrechen, hat das kantonale Projekt „Meglio a piedi sul percorso casa-scuola“ (initiiert im Jahr 2004) 2010 den „Piano di Mobilità Scolastica“ entwickelt.

Ein „Piano di Mobilità Scolastica“ (PMS) wird in der Gemeinde von einer Arbeitsgruppe ausgearbeitet. In dieser Arbeitsgruppe, die von ausgebildeten, durch das Projekt „Meglio a piedi“ anerkannten Fachleuten koordiniert wird, sind alle in die Schulmobilität involvierten Akteurguppen vertreten: Gemeinderät/innen, Schulleiter/innen, Lehrer/innen, Eltern, bfu-Delegierte, Polizeivertreter/innen und natürlich die Kinder selber. Nach einer detaillierten Situationsanalyse und aufgrund von Augenscheinen werden sowohl bauliche Massnahmen (Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung) wie auch Massnahmen zum Verkehrsverhalten (Verkehrserziehung und Sensibilisierungskampagnen) ausgearbeitet. So entsteht ein gemeinsames Projekt für eine überzeugende partnerschaftliche

Planung, welches fähig ist, die durch die Schulmobilität verursachten Probleme anzugehen und die Vorbedingungen für ein gesamtkommunales Fuss- und Velowegnetz, welches vor allem den schwächsten Verkehrsteilnehmern zugutekommt, aufzuzeigen.

Der „Piano di Mobilità Scolastica“ (Schulwegplan) ist als ein umfassendes Planungsinstrument zu verstehen, der ein methodisches Vorgehen skizziert, die Partizipation berücksichtigt, innovative Elemente wie die Gesundheitsförderung integriert und neben Kommunikationsmassnahmen (Verkehrserziehung und Sensibilisierung mittels Aktionen) vor allem auch die Notwendigkeit von baulichen Massnahmen zur Schulwegsicherung herausstreicht. Seit der offiziellen Vorstellung des „Piani di Mobilità Scolastica“ im Oktober 2010 sind schon 26 Gemeinden mit ungefähr 55 Schulen (Kindergarten, Unter- und Oberstufe) dem Projekt beigetreten. Als Ergebnisse der Schulwegpläne wurde eine Verminderung des Autoverkehrs rund um die Schulen festgestellt, was vor allem auf eine Entschärfung der „taxi-mamma“-Problematik, aber auch auf die Realisierung von ersten Infrastrukturprojekten zugunsten eines übergreifenden sicheren Velo- und Fusswegnetzes zurückzuführen ist.

### **Beispiel Capriasca**

Das Pilotprojekt Capriasca entstand aus der „Gruppo Convivenza Traffico“ in Capriasca, welche im Jahr 2002 mit der Sensibilisierung der Bevölkerung begann und im weiteren Prozess eine Schlüsselrolle innehatte. Durch die Zentralisierung der Schule in einem neuen Gebäude bei der alten Kaserne musste ein neues Schulwegkonzept erstellt werden. Die Idee der „isola felice“, der „Glücklichen Insel“ wurde im Rahmen dieser Arbeiten geboren. Die wichtigsten Voraussetzungen und Projektelemente waren:

- Für einen relativ grossen Anteil der Schüler/innen(40%) ist die Strecke zur Schule zu Fuss grundsätzlich bewältigbar.
- Die Sensibilisierung der Schüler/innen und Eltern spielte von Anfang an eine zentrale Rolle.
- Der Wunsch für sicherere Schulwege: Ein besonderes Augenmerk wurde auf die kritischen Stellen gelegt. Diese wurden von Lotsendiensten überwacht, um die Selbständigkeit der Kinder auf dem restlichen Schulweg zu ermöglichen.
- Da das Gelände bereits vorher teilweise verkehrsfrei war, lag es nahe diesen Zustand zu zementieren. Im Umkreis von 50-100 m von der Schule darf sich kein Fahrzeug dem Standort nähern („isola felice“).
- Diejenigen, die wegen der Entfernung nicht zu Fuss zur Schule gehen können, mussten bereit dazu sein, die letzte Etappe ab einem Parkplatz (Haltestelle „Scendi e vivi“) zu Fuss zurückzulegen.
- Die Gemeinde sorgte dafür, dass im Umfeld sichere Schulwege zur Verfügung gestellt werden. Dazu kombinierte sie, die Aufwertung der bestehenden Fusswegverbindungen mit einer ökologischen und architektonischen Neugestaltung des gesamten, neuen Schulareals.

Das Schulwegkonzept war Ausgangspunkt für die Erarbeitung eines neuen Fusswegkonzepts in Capriasca mit der alten Kaserne und der neuen Schule im Zentrum. Die gesicherten Wege verlaufen sternförmig darauf zu. In

einer Entfernung von 100-500 m liegen die Schulbus- und Elterntaxihaltstellen „Scendi e Vivi“, das letzte Wegstück zur Schule muss zu Fuss zurückgelegt werden.

### **Beispiel Cadenazzo**

Vor dem Start des Projektes wurde eine Umfrage durchgeführt. Dabei gaben 53% an, vorwiegend zu Fuss zur Schule zu gehen. Die restlichen 47% gaben an, den Schulweg mit dem Auto zurückzulegen. Wenn man diese Angaben mit den Angaben zur Länge des Schulweges vergleicht, wird ersichtlich, dass nicht einmal alle, welche einen Schulweg von weniger als 1 km haben, zu Fuss zur Schule gehen.

Bei der Analyse des Sicherheitsempfindens wurde festgestellt, dass eine Mehrheit der Eltern den Schulweg als gefährlich bis unsicher einstuft. Solange sich diese Einstellung nicht ändert, ist es schwierig, das Mobilitätsverhalten zu verändern. Deshalb wurde der Schwerpunkt auf die Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens gelegt. Folgende zentrale Punkte wurden in Cadenazzo umgesetzt:

- Schülerlotsen („Occhi Vigili“) an wichtigen Verkehrsübergängen
- Signalisation der Schulwegrouten
- Ein Flyer mit einem Ortsplan und eingezeichneten sicheren Fussverbindungen
- Verkehrsinstruktion der Polizei in der Schule

Diese Massnahmen führten dazu, dass innerhalb relativ kurzer Zeit mehr Kinder sicher und selbständig zu Fuss zur Schule gelangten.

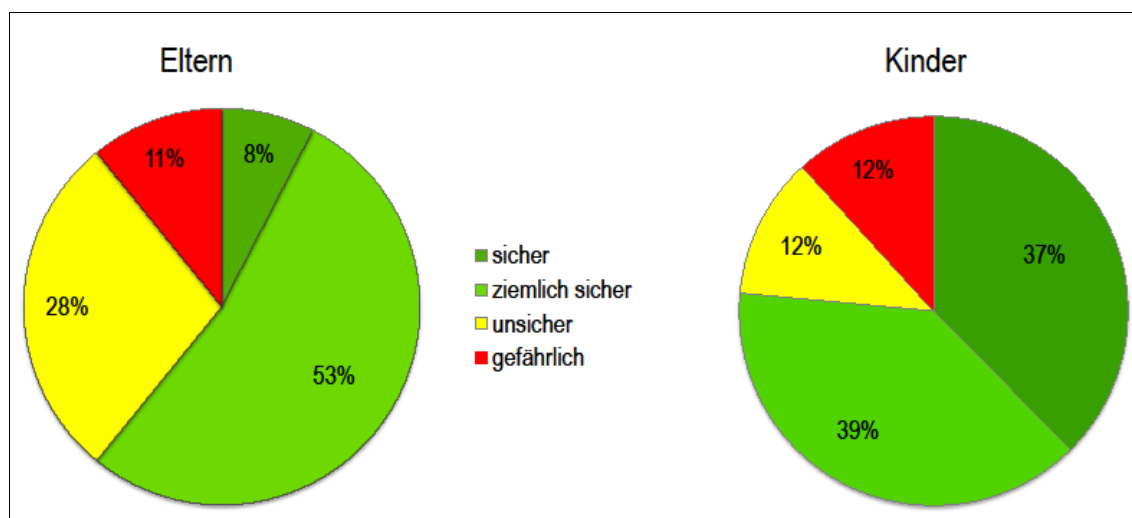
### **Beispiel Caslano**

Der PMS von Caslano enthält folgende Elemente:

- Verkehrsschulung von Schüler/innen sowohl für das Velofahren als auch für das Zufussgehen
- Sensibilisierung der Familien
- Einbezug verschiedener Bevölkerungsgruppen als Aufsicht („Spazio Amico“ ein Netz von Gewerbetreibenden, welche mittels eines Ausweises/Klebers ihre Hilfsbereitschaft für Schüler in Schwierigkeiten deklarieren)
- Erhöhung der Sicherheit auf den Strassen in der Umgebung der Schule
- Sicherung des Schulparkplatzes
- Systematische Festlegung einer „Schleife“, welche sowohl die zwei bestehenden, als auch die geplante Schulen umfasst.
- Erstellung von Haltestellen „scendi e vivi“

Als Erweiterung werden die Schaffung eines „Bicibus“ und Schülerlotsen (Occhi Vigili) diskutiert.

## Beschrieb



*Eltern stufen den Schulweg der Kinder als weniger sicher ein als die Kinder selbst.  
(Quelle: Piano di mobilità scolastica - Istituto scolastico di Caslano)*

## Hintergrund

Die Schulwegsicherheit ist in vielen Schweizer Gemeinden ein aktuelles Thema. Eltern sorgen sich um das Wohlergehen ihres Nachwuchses und fordern von den Behörden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit. Wichtig ist die Realisierung baulicher Massnahmen. Ebenfalls wichtig ist aber auch die Sensibilisierung sowohl der Kinder als auch der anderen Verkehrsteilnehmenden.

Ein zunehmender Faktor ist das „Elterntaxi“: Eltern fahren ihre Kinder zur Schule und erhöhen dadurch das Verkehrsaufkommen auf dem Schulweg. Je mehr Fahrzeuge sich dem Schulweg entlang bewegen, desto grösser ist die Gefahr in der sich die Schüler befinden. Dies führt zu einer negativen Spirale: Je mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht werden, desto höher ist der Verkehr und die Sicherheit nimmt ab. Das führt dazu, dass noch mehr Eltern ihre Kinder in die Schule fahren.

Regional zeigen sich grosse Unterschiede, wie die Kinder zur Schule gelangen: Während in der Deutschschweiz knapp 18% der Befragtenangaben mehrmals pro Monat bis mehrmals pro Woche mit dem Auto zur Schule zu fahren, sind es in der Romandie bereits 34% und im Tessin sogar 44%.

Will eine Gemeinde aktiv dafür sorgen, dass die Schulwege sicherer werden und dass sie wieder vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden, so sollte gemeinsam mit allen beteiligten Anspruchsgruppen ein mehrschichtiges Schulwegkonzept erarbeitet und umgesetzt werden.

Im deutschsprachigen Raum sind vor allem folgende Projekte bekannt:

- „Auf Augenhöhe 1,20 m“: In Basel wurde der Fokus auf den Perspektivenwechsel gelegt, welchen Erwachsene einnehmen müssen um die Welt aus Sicht der Kinder zu sehen. Daraus entstand ein Leitfaden mit vielen Tipps und konkreten Vorschlägen für eine kinderfreundliche Entwicklung von öffentlichen und privaten Freiräumen. Er gibt Impulse zu Konzeption, Planung, Ausführung und Betrieb von kindergerechten Orten und Situationen im Siedlungsraum.
- Schaan „kindersicher“: Mit einer Kombination von publikumswirksamen Aktionen und baulichen Massnahmen konnten die Schulwege sicherer gemacht und die Anzahl der „Eltern-Taxis“ entscheidend reduziert werden.
- „Zu Fuss zur Schule“: Im Rahmen dieser umfassenden Kampagne führt der VCS Verkehrsclub Schweiz unter anderem die Aktionswoche „walk to school“ durch. Diese hat das Ziel, dass während einer Woche möglichst viele Schülerinnen und Schüler zu Fuss zur Schule oder in den Kindergarten gehen.
- „Pedibus“: Der in der Romandie weit verbreitete Pedibus (rund 220 Linien) wird vom Verkehrs-Club der Schweiz seit einigen Jahren auch in der Deutschschweiz gefördert, mit der Absicht damit die Zahl der „Eltern-Taxis“ zu verringern.
- Kanton Solothurn: Ein sechssprachiger Flyer der Kantonspolizei zeigt Gründe auf, warum „Eltern-Taxis“ kontraproduktiv sind. Zum Start des Schuljahrs erhielten alle Schulleiter im Kanton eine vom VCS herausgegebene DVD mit Präsentationen und Kurzfilmen, welche als Vorlage für Elternabende dient.

Im Tessin wurde das Projekt „Meglio a Piedi sul percorso casa-scuola“ durch den „Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana GMT-SI“ im Jahr 2004 initiiert und koordiniert. In Zusammenarbeit mit Pilotgemeinden wurde schrittweise ein neuartiges Instrument entwickelt, der „Piano di Mobilità Scolastica“. Die Grundsätze sind im Handbuch „Mobilità Scolastica Sostenibile“ zusammengefasst. Die Erarbeitung der „Piani di Mobilità Scolastica“ ist inzwischen ein kantonales Projekt, unterstützt von verschiedenen kantonalen Fach- und Verwaltungsstellen. Aus Sicht der Gemeinden ist es eine wichtige Motivation, dass der Lotteriefonds eine finanzielle Unterstützung an die „Piani di Mobilità Scolastica“ beisteuert.

## **Angebot**

Ein „Piano di Mobilità Scolastica“ besteht aus verschiedenen Elementen, welche auch losgelöst voneinander umgesetzt werden können. Hervorzuheben ist dabei die „Isola felice“ (Glückliche Insel) in Kombination der Haltestellen „Scendi e Vivi“ (Aussteigen und geniessen). Dabei wird in einem Umkreis von rund 300 – 500 Metern der Schule der motorisierte Verkehr untersagt respektive angemessen limitiert. Elterntaxis sind in diesem Bereich verboten, für diese werden eigene Haltestellen eingerichtet, an denen die Kinder ein- und aussteigen können. Von dort aus wird der Schulweg auf sicheren Wegen zu Fuss begangen.

Die wichtigsten Punkte des Piano di Mobilità Scolastica (vorgestellt im Handbuch „Mobilità Scolastica Sostenibile“ publiziert auf der Webseite [www.meglioapiedi.ch](http://www.meglioapiedi.ch)), sind folgende Elemente:

- Einbezug einer breit abgestützten Begleitgruppe
- Schrittweises methodisches Vorgehen
- „Isola felice“ (Glückliche Insel): Im Umfeld von 300 – 500 Metern um die Schule ist der motorisierte Verkehr untersagt resp. limitiert.
- „Haltestellen Scendi e Vivi“ (Aussteigen und geniessen): In angemessener Entfernung von der Schule festgelegte Haltestellen, welche zum Ein- und Aussteigen dienen und von denen aus die Schule zu Fuss erreicht werden muss.
- „Occhi Vigili“ (wachsamer/aufmerksamer Augen): Eltern oder andere instruierte Erwachsene, welche neuralgische Verkehrsübergänge überwachen (Schülerlotsen).
- „Spazio Amico“ (freundlicher/wohlwollender Platz): Netz von Gewerbetreibenden, welche durch einen Ausweis/Kleber ihre Hilfsbereitschaft für Schüler in Schwierigkeiten auf ihrem Schulweg deklarieren.
- „Ammonizioni Multe morali“ (moralisches Bussgeld): Kinder klemmen Fahrzeugen, welche auf Fussgängerflächen parkieren eine Karte zur Verwarnung unten die Scheibenwischer.
- „Condivisione dell'auto“ (Car-Sharing): Wenn keine sinnvollen Alternativen zum „taxi-mamma“ zur Verfügung stehen, werden die Eltern aufgefordert, die Kinder in Gruppen zur Schule zu fahren.
- „Pedibus“ und „Bicibus“: Organisierte Schulwegbegleitung zu Fuss oder mit dem Velo.
- Gut sichtbare Kleidung für den Schulweg.

## Erfahrungen

Seit der offiziellen Vorstellung des Projektes „Piani di Mobilità Scolastica“ im Oktober 2010 sind schon 26 Gemeinden mit ungefähr 55 Schulen (Kindergarten, Unter- und Oberstufe) dem Projekt beigetreten. Eine wichtige Motivation sind dabei die finanziellen Unterstützungen durch den kantonalen Lotteriefonds. Für eine abschliessende Beurteilung der durch die Schulwegpläne ausgelösten Effekte ist es noch zu früh. Immerhin lassen erste Rückmeldungen darauf schliessen, dass es zu einer spürbaren Verminderung des Autoverkehrs rund um die Schulen gekommen ist, was vor allem auf die Einschränkung der „Elterntaxis“ zurückzuführen ist. Dies zeugt von einer hohen Akzeptanz bei allen Beteiligten, insbesondere bei den Eltern. Das Durchführen von solchen Schulwegsicherungsprozessen führt dazu, dass bauliche Massnahmen an den Strasseninfrastrukturen und im Strassenumfeld zugunsten eines sicheren Velo- und Fusswegnetzes geplant und realisiert werden.

Durch die Bildung von lokalen Arbeitsgruppen konnten nachhaltige Strukturen aufgebaut werden. Dadurch wird der Prozess noch einige Jahre weiterlaufen und die Sensibilisierung für sicherere und attraktivere Schulwege kontinuierlich zunehmen. Zudem ist zu erwarten, dass sich in Zukunft zusätzliche Gemeinden beteiligen und weitere „Piani di Mobilità Scolastica“ erarbeitet werden.



## Profil

### Verkehrsmittel

- ✓ Fussverkehr
- ✓ Veloverkehr
- Kombinierte Mobilität
- Öffentlicher Verkehr
- ✓ Motorisierter Individualverkehr
- Güterverkehr

### Verkehrszweck

- Arbeitsverkehr
- Einkaufsverkehr
- Freizeitverkehr
- Geschäftsverkehr
- Serviceverkehr
- ✓ Schulverkehr

### Wirkungsbereich

- Mobilitätsdienstleistungen
- ✓ Marketing
- ✓ Mobilitätsmanagement
- ✓ Verkehrs- und Siedlungsplanung
- Fahrzeuge und Ausrüstung

### Geeignete Gemeindegrösse

- ✓ < 5'000 EinwohnerInnen
- ✓ 5'000 – 10'000 EinwohnerInnen
- ✓ 10'000 – 20'000 EinwohnerInnen
- ✓ > 20'000 EinwohnerInnen

### Geeigneter Gemeindetyp

- ✓ Stadt / Agglomeration
- ✓ Wohngemeinde ausserhalb von Agglomerationen
- Arbeitsplatzintensive Gemeinde
- ✓ Ländliche Gemeinde
- Touristische Gemeinde

### Realisierungszeit

- ✓ 6 Monate
- ✓ 1 Jahr
- ✓ 2 Jahre
- 5 Jahre

### Investitionskosten

- ✓ gering (< Fr. 10'000.--)
- ✓ mittel (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ hoch (> Fr. 50'000.--)

### Jährliche Betriebskosten

- ✓ gering (< Fr. 5'000.--)
- mittel (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- hoch (> Fr. 20'000.--)

### Bemerkungen

Die Investitionskosten können stark variieren, je nachdem, ob im Rahmen des Projektes auch bauliche Massnahmen umgesetzt werden.



## Wirkung

### Umwelt und Energie

Als Ergebnisse der Schulwegpläne konnte durch die Einschränkung des Problems der „taxi-mamma“ nach relativ kurzer Zeit schon eine Verminderung des Autoverkehrs rund um die Schulen festgestellt werden. Aus der Reduktion der Autofahrten resultiert auch eine Abnahme des Treibstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

### Gesellschaft

Die Strassen werden durch die Reduktion der Elterntaxis im Umfeld der Schulen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Zufussgehende und Velofahrende) sicherer, die Wohn- und Lebensqualität von Anwohnenden wird verbessert. Die verschiedenen Handlungsbereiche der PMS fördern den gemeinsamen Schulweg zu Fuss. Gerade für Kinder ist dies enorm wichtig. Sie knüpfen dabei soziale Kontakte, lernen im Verkehr zu Recht zu kommen. Zudem wird durch Bewegung die Gesundheit gefördert. Weiter steigert diese Alltagsbewegung die Konzentrationsfähigkeit, baut Stress ab und vermindert das Aggressionspotential der Kinder.

### Wirtschaft

Die Massnahmen im Bereich „Information und Sensibilisierung“ verlangen verhältnismässig geringe Investitionen. Die Massnahmen begünstigen die körperliche Betätigung und verringern die Gefahr von Verkehrsunfällen. Damit liefern sie einen Beitrag zur Senkung der Gesundheits- und Unfallkosten.

Für Geschäfte, welche sich an „Spazio Amico“ beteiligen ist ein Imagegewinn zu erwarten. Das lokale Gewerbe wird dadurch gestärkt.

## Werkzeugkasten

### Vorgehen

Will eine Gemeinde die Schulwegsicherheit verbessern, muss sie zuerst einmal den Ist-Zustand kennen und eine Bedarfsanalyse erstellen. Eine mögliche Vorgehensweise wird im Bericht der GMT-SI wie folgt skizziert:

1. Arbeitsgruppe zusammenstellen, die von einer beauftragten Fachperson koordiniert wird. Es sollen alle in die Schulmobilität involvierten Akteure vertreten sein: Gemeinderät/innen, Schulleiter/innen, Lehrer/innen, Eltern, BFU-Delegierte, Polizeimitglieder und natürlich die Schüler/innen selber.
2. Spezifische und detaillierte Analyse der bestehenden Situation und Begehung vor Ort. Erstellung einer Dokumentation für die Behörden und die Öffentlichkeit.
3. Entwicklung eines Konzepts für die Schulwegmobilität (PMS). Dieses soll klare Ziele, das Vorgehen und einen Zeitplan mit Meilensteinen enthalten. Die Zwischenziele sollen in einem ersten Schritt einfach erreichbar sein um einen Ansporn zu bieten, weiter zu gehen. Es sollen sowohl bauliche Massnahmen (Verkehrsberuhigung, Gestaltung öffentlicher Räume) als auch Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens (Verkehrserziehung und Sensibilisierungskampagnen) ausgearbeitet werden.
4. Sensibilisierung und Kommunikation: Um eine breite Unterstützung zu erhalten, darf die Kommunikation nicht vernachlässigt werden. Die Medien müssen informiert, Anlässe organisiert und eine Präsenz im Internet aufgebaut werden. Durch den Einbezug möglichst vieler Akteure wird sichergestellt, dass die Schulwegproblematik als Problem der gesamten Gemeinde wahrgenommen und gemeinsam gehandelt wird.
5. Durch Überwachen und Aktualisieren der Daten (Monitoring) wird kontrolliert, ob die Ziele erreicht werden und die Behörden ihre Verpflichtungen einhalten. Mit der Veröffentlichung der Resultate kann die Diskussion am Leben gehalten werden. Auf dem Fundament des Erreichten kann aufgebaut werden. Neue Ziele und weitere Schritte innerhalb der Arbeitsgruppe können definiert werden.

Durch diese fünf Grundschrirte entsteht ein gemeinsames Projekt für eine überzeugende, partnerschaftliche Planung. Dies erlaubt es, die durch die Schulmobilität verursachten Probleme anzugehen und die Vorbedingungen für ein kommunales Fuss- und Veloverkehrsnetz aufzuzeigen.

## **Finanzierung**

Die Finanzierung der einzelnen PMS erfolgt durch die Gemeinden. Im Tessin werden die Projekte einerseits vom Kanton und andererseits vom Schweizerischen Lotteriefonds unterstützt. Diese finanzielle Unterstützung führt dazu, dass die Gemeinden einen Anreiz haben ein Schulwegkonzept zu erstellen. Dieses Vorgehen könnten sich andere Kantone als Vorbild nehmen und einen durch verschiedene Institutionen (z.B. kantonale Lotteriefonds, Gesundheitsförderung, usw.) gespeisten Fonds eröffnen, auf den die Gemeinden zugreifen können.

## **Marketing**

Das Marketing bzw. die Kommunikation der Kampagnen ist ein sehr wichtiges Element und integraler Bestandteil des Konzeptes. Die Kommunikation erfolgt anspruchsspezifisch mit wirksamen Produkten und Aktionen und dient unter anderem der Sensibilisierung. So können beispielsweise Aktionstage für die Kinder durchgeführt werden. In Informationsanlässe für Eltern sollen die Kinder einbezogen werden, beispielsweise durch eine Theatervorführung.

## Weitere Informationen

Weiterführende Links:

- Projekt „Meglio a piedi“ (auf Italienisch): [www.meglioapiedi.ch](http://www.meglioapiedi.ch)
- Projekt „Auf Augenhöhe 1.20m“ der Stadt Basel:  
[www.entwicklung.bs.ch/themen-und-projekte-stadtentwicklung/kinderfreundliche\\_stadtentwicklung.htm](http://www.entwicklung.bs.ch/themen-und-projekte-stadtentwicklung/kinderfreundliche_stadtentwicklung.htm)
- Projekt der Gemeinde Schaan (LI): [www.schulwegsicherung.li](http://www.schulwegsicherung.li)
- VCS-Kampagnen „Zu Fuss zur Schule“: [www.schulwege.ch](http://www.schulwege.ch)
- VCS-Aktionswoche „walk to school“: [www.walktoschool.ch](http://www.walktoschool.ch)
- „Pedibus“ – der begleitete Schulweg auf Füssen: [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch)
- Kampagne zur Schulwegsicherung im Kanton Solothurn:  
[www.so.ch/departemente/inneres/polizei/praevention-beratung/verkehr.html](http://www.so.ch/departemente/inneres/polizei/praevention-beratung/verkehr.html)
- Mobilservice PRAXIS Beispiel „À pied, c'est mieux! Eine Schulwegkampagne“ (2005):  
[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa\\_view\\_practicalfolder\\_apercu\\_1014](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1014)
- Mobilservice PRAXIS Beispiel „Der Pedibus - Gemeinsam zu Fuss zur Schule“ (2005):  
[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa\\_view\\_practicalfolder\\_apercu\\_1021](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1021)
- Mobilservice PRAXIS Beispiel „Sicherheit und nachhaltige Mobilität auf dem Schulweg“ (2006):  
[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa\\_view\\_practicalfolder\\_apercu\\_1034](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_1034)

Weitere Downloads:

- Bericht zum Pilotprojekt in Caslano (auf Italienisch): [www.scuolecaslano.ch/pms/PMS%20CASLANO.pdf](http://www.scuolecaslano.ch/pms/PMS%20CASLANO.pdf)
- SVI-Forschungsbericht 2004/006 „Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz.“ (2010): [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch) > Materialien
- Bericht „Mobilität von Kindern und Jugendlichen - Fakten und Trends aus den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 1994, 2000 und 2005“ (2008): [www.langsamverkehr.ch](http://www.langsamverkehr.ch) > Materialien

Kontaktadressen und Bezugsquellen:

GMT-SI  
Christina Terrani (Sprachen: de, it)  
Via Gaggio 5  
CH-6934 Bioggio  
Tel. 091 604 50 29  
[info@meglioapiedi.ch](mailto:info@meglioapiedi.ch)

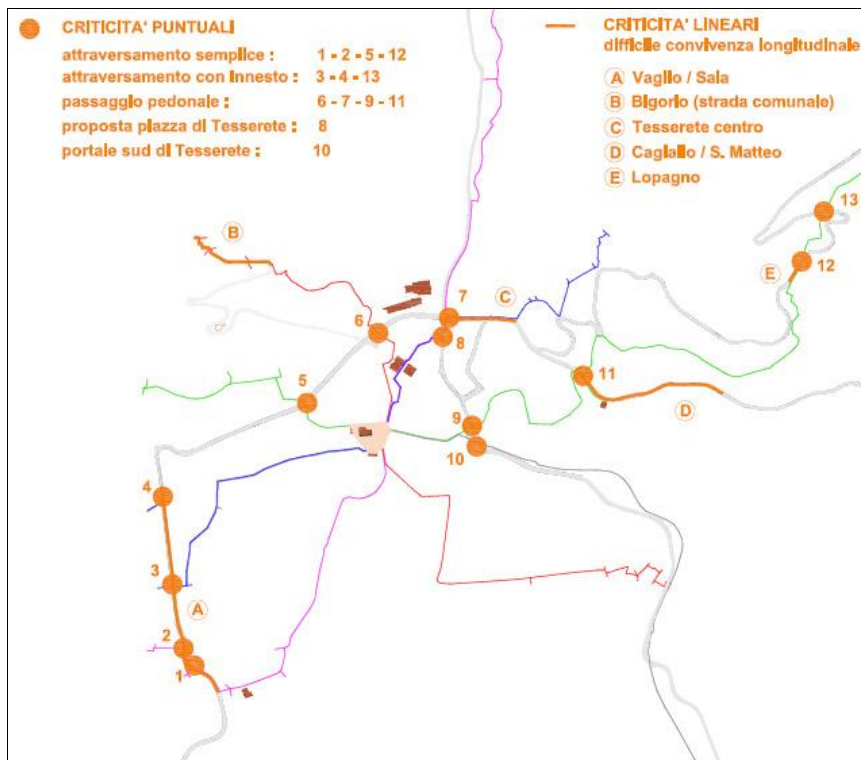
Fragen Sie auch die Vertreter von Mobilservice PRAXIS Ihres Kantons um Rat:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/beratung.html)

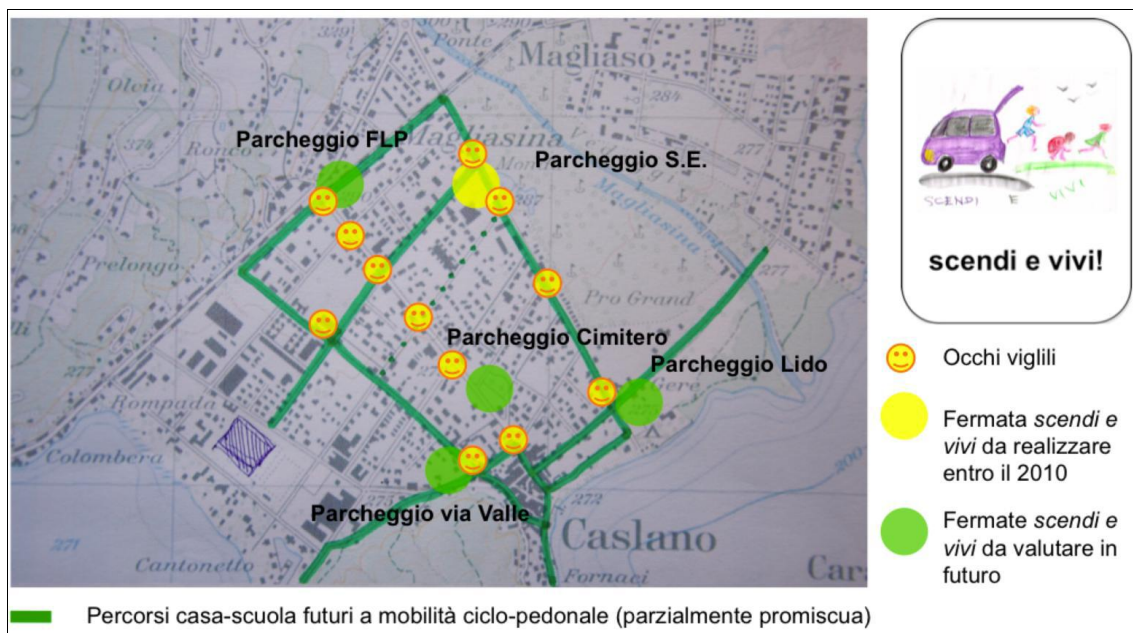
Verantwortlich für die Ausarbeitung dieses Praxis-Beispiels:

Fussverkehr Schweiz  
Klosbachstr. 48  
CH-8032 Zürich  
Tel. 043 488 40 30  
[info@fussverkehr.ch](mailto:info@fussverkehr.ch)

## Bildergalerie



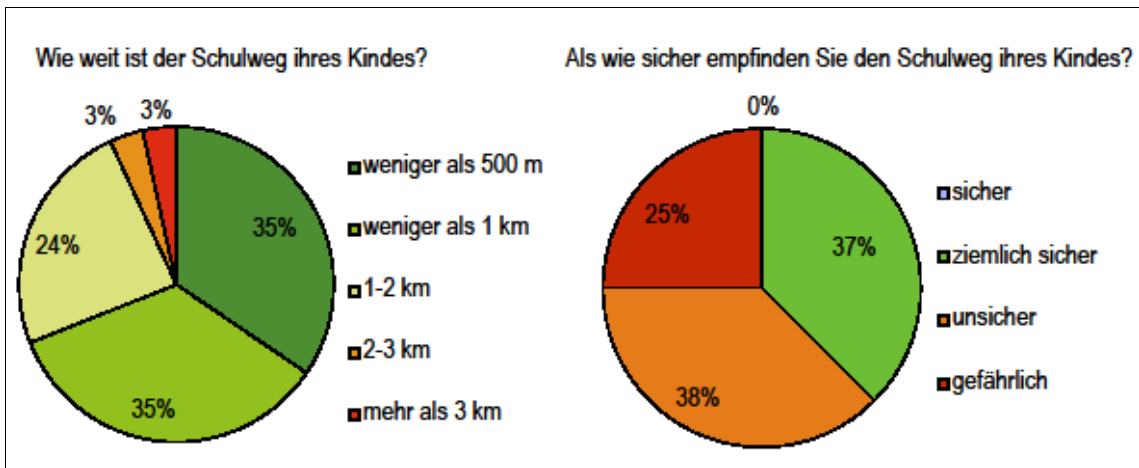
Die Schulwege von Capriasca waren Basis für ein umfassendes Fusswegnetz  
 (Quelle: mobilità scolastica sostenibile)



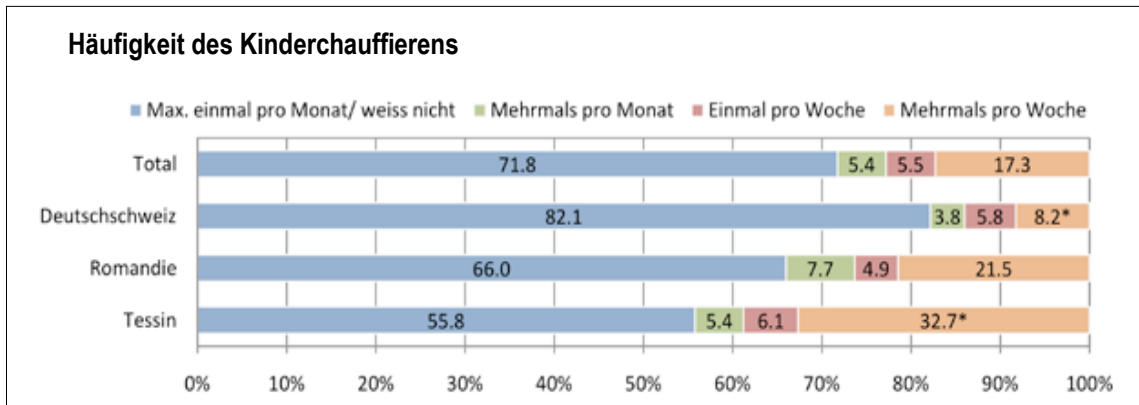
Schulwegplan von Caslano (Quelle: Piano di mobilità scolastica)



Flyer mit Schulwegplan von Cadenazzo (Quelle: mobilità scolastica sostenibile)



Umfrage in Cadenazzo: Nicht einmal alle Kinder, welche einen Schulweg von weniger als 1 km Länge haben, gehen zu Fuss zur Schule. (Quelle: mobilità scolastica sostenibile)



Häufigkeit des Kinderchauffierens in den verschiedenen Sprachregionen. (Quelle: Kaufmann-Hayoz et. al., 2010)





*Kinder malen ihren Schulweg: zu Fuss (links) oder wenn sie mit dem Auto zur Schule gebracht werden (rechts)  
(Quelle: mobilità scolastica sostenibile)*