

VCD Mobilität für Menschen.

INITIATIVE FÜR
sichere-strassen.org

Kindgerechte Mobilität
auf Schulwegen

Sicher unterwegs auf Schulwegen

VCD Factsheet 08/2025

Kindgerechte Mobilität

Ein sicherer Schulweg und die Förderung aktiver Mobilität sind zentrale Voraussetzungen für die gesunde Entwicklung von Kindern und Jugendlichen.

Wenn Kinder zu Fuß, mit dem Rad oder Roller zur Schule kommen, profitieren sie gleich mehrfach: Sie bewegen sich mehr, was Übergewicht und Bewegungsmangel vorbeugt und die körperliche wie mentale Gesundheit stärkt[1]. Zugleich fördert der aktive Schulweg ihre Selbstständigkeit, die räumliche Orientierung und die Konzentrationsfähigkeit im Unterricht[2,3]. Eigenständige Mobilität ist also ein zentraler Baustein der kindlichen Entwicklung[4].

Studien zeigen zudem, dass Kinder, die regelmäßig aktiv unterwegs sind, ein besseres Gefahrenbewusstsein entwickeln und langfristig ein geringeres Unfallrisiko im Straßenverkehr aufweisen[5]. Eine kindgerechte Verkehrsinfrastruktur mit sicheren Schulwegen ist daher nicht nur eine Schutzmaßnahme, sondern auch ein Beitrag zur Gesundheitsförderung sowie zu sicherer und nachhaltiger Mobilität.

Die Realität sieht leider anders aus: Schulen sind absolut betrachtet die unfallträchtigsten Standorte, wie eine Analyse der Unfallstatistiken aus dem Unfallatlas 2023 von Allianz Direct zeigt: In einem Umkreis von 400 m ereigneten sich 58.610 Unfälle. Es folgen Kindergärten mit 46.306 Unfällen[6].

Der VCD setzt sich seit 40 Jahren für ein kindgerechtes Verkehrssystem ein. Gemeinsam mit der „Initiative für sichere Straßen“ als Experten für sicherheitsbezogene Mobilitätsdaten haben wir bundesweit Eltern, Familien und VCD-Aktive zu einem Schulwege-Check aufgerufen. Vom 3. Juni bis zum 15. August 2025 konnten sie gefährliche Stellen auf Schulwegen über die Plattform www.schulwege.de melden. Ziel war es, aus erster Hand eine Übersicht über bestehende Gefahren für zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegte Wege zu erhalten und konkrete Handlungsempfehlungen für sichere Schulwege zu ent-wickeln. Alles rund um den Schulwege-Check finden Sie hier.

Ziele des Schulwege-Checks

Der Schulwege-Check verfolgt das Ziel, die aktive Mobilität von Kindern zu fördern, indem er unsichere Schulwege sichtbar macht und ins Bewusstsein von Eltern, Schulen, Kommunen und Politik rückt. Kinder sollen ermutigt werden, sich eigenständig auf den Weg zur Schule zu machen – zu Fuß, mit dem Roller oder dem Fahrrad. Diese eigenständige Bewegung leistet einen wichtigen Beitrag zur körperlichen Gesundheit, stärkt Selbstständigkeit und fördert das Umweltbewusstsein bereits im Kindesalter. Gleichzeitig liefert der Schulwege-Check fundierte Argumente für den Ausbau kindgerechter Fuß- und Radwege-netze, die sicher, barrierefrei und attraktiv gestaltet sind. Davon profitieren letztlich alle. Darüber hinaus unterstützt er zentrale verkehrspolitische Ziele wie die Vision Zero – also das Ziel von null Verkehrstoten –.

Helsinki hat gerade gezeigt, dass es genauso geht! Ein Jahr lang gab es in der finnischen Hauptstadt keinen tödlichen Verkehrsunfall. Vision Zero ist dort Realität geworden, weil die Stadt die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger durch sichere Wege erhöht hat. Ein weiterer Erfolgsfaktor: flächendeckend Tempo 30– und die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung wurde auch vermehrt kontrolliert.

[1] WHO 2022
[2] Vinther 2012
[3] Böhme 2020
[4] Richard-Elsner 2018
[5] Limbourg 2010
[6] Allianz Direct 2024

sowie die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts, um Schulwege dauerhaft sicherer zu gestalten Tempo 30 erhöht die Sicherheit signifikant, weil die Anhaltewege nur halb so lang sind wie bei Tempo 50, was nachweislich Anzahl und Schwere von Unfällen reduziert. Nach nur 13,5 Metern steht rechnerisch ein Auto, das mit 30 km/h unterwegs ist. Ein Auto mit 50 km/h hat nach 13 Metern noch nicht einmal gebremst. Der Aufprall erfolgt bei voller Geschwindigkeit. So ist auch die Aufprallenergie bei Tempo 50 knapp drei Mal größer als bei Tempo 30. Mit der Aufprallwucht steigt auch das Todesrisiko – bei Tempo 50 ist es für Zufußgehende dreimal so hoch.



Methodik des Schulwege-Checks

Zusätzlich zum Aufruf, unsichere Schulwege zu melden, wurden auch die bereits vorhandenen Meldungen auf der Plattform der letzten fünf Jahre gemeinsam ausgewertet. Über die digitale Deutschlandkarte auf www.schulwege.de konnten Gefahrenstellen einfach markiert und klassifiziert werden. Die Erhebung umfasste folgende zentrale Angaben in Bezug auf Zufußgehende und Radfahrende:

Gefahr durch Kfz (wie Pkw, Lkw, Motorrad, Bus), Radfahrende (indem diese die falsche Seite des Radwegs befahren oder auf Gehwegen unterwegs sind) oder Zufußgehende (indem diese plötzlich die Straße queren).

Gefahrenart wie zum Beispiel unübersichtliche Stelle, unangepasstes Fahrverhalten, schlechte Straßenverhältnisse.

Gefahrenauslöser wie zum Beispiel Sichtbehinderung, zu hohes Tempo, geringer Überholabstand.

Auch weitere Detailangaben waren möglich, wurden aber in dieser Auswertung nur aufgeführt, wenn sich daraus relevante Trends oder Auffälligkeiten ergeben haben.

Die Auswertung erfolgte auf Bundesebene, um grundsätzliche Sicherheitsprobleme sichtbar zu machen und daraus konkrete Maßnahmen abzuleiten. In den 2,5 Monaten des Aufrufs sind insgesamt 5.346 Meldungen eingegangen. Zusammen mit den bereits bestehenden Daten des schulwege.de-Portals konnten 54.272 Meldungen zu 21.083 Gefahrenstellen ausgewertet werden. Das heißt, zu einzelnen Gefahrenstellen gab es mehrere Meldungen.

Zentrale Ergebnisse des Schulwege-Checks

Aus allen 16 Bundesländern gingen Meldungen ein, deutliche Schwerpunkte waren NRW, Brandenburg, Baden-Württemberg und Bayern. Die hohe und bundesweite Beteiligung zeigt, wie relevant das Thema Verkehrssicherheit ist (Abb. 1)

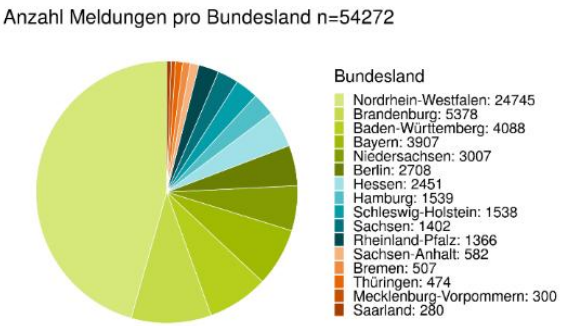


Abb. 1: Übersicht aller Meldungen pro Bundesland

Fast drei Viertel (73 Prozent) aller gemeldeten Gefahrenstellen (15.404) beziehen sich auf gefährliche Stellen für Radfahrer*innen oder Fußgänger*innen. Auf diese beschränkt sich unsere weitere Auswertung.

Als **häufigste Gefährdung** (mit der Möglichkeit zu Mehrfachnennung) wird der motorisierte Verkehr benannt, wobei der Pkw mit 85 Prozent der Nennungen mit deutlichem Abstand auf Platz eins steht. Danach folgen Lkw mit 48 und mit gleichen Anteilen Motorrad mit 33 und Bus mit 31 Prozent. An letzter Stelle folgen zu Fußgehende (12 Prozent) mit Fehlverhalten wie unerwartete oder falschem Queren der Straße (Abb. 2).

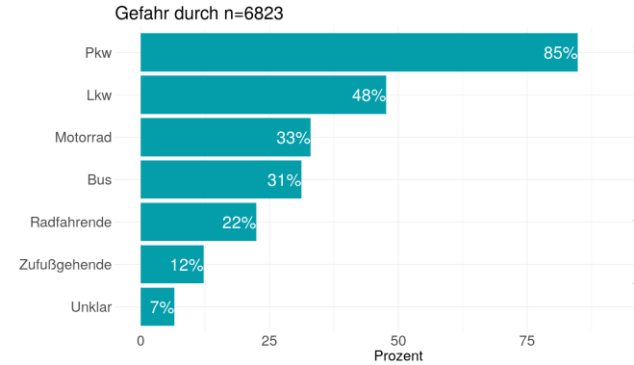


Abb. 2: Genannte Verursacher der Gefahrensituation

Hauptunfallverursacher war laut Statistischem Bundesamt im Jahr 2023 tatsächlich der Pkw mit 62 Prozent, danach folgten das Fahrrad mit 13, der Lkw mit 5, das Motorrad mit 2 und der Bus mit 1 Prozent[7].

Bei den **Gefahrenarten** wurden am *häufigsten Fehlverhalten durch Fahrende* (55 Prozent) und mangelhafte Infrastruktur genannt. Darunter fallen vor allem *unübersichtliche Stellen* (50 Prozent). Hierzu zählen Orte im Straßenraum, an denen die Sicht für Verkehrsteilnehmende eingeschränkt ist, sodass sie den Verkehrsablauf nicht vollständig überblicken können. Typische unübersichtliche Stellen sind Kurven, Einmündungen, die durch Büsche und Bäume schlecht einsehbar sind, oder Hindernisse, die den Blick auf die Fahrbahn oder die Umgebung versperren. Außerdem wurden in 22 Prozent der Meldungen *Straßenverhältnisse* als Gefahrenart genannt – das sind etwa fehlende Verkehrszeichen oder Markierungen und unklare Verkehrsführung (Abb. 3).

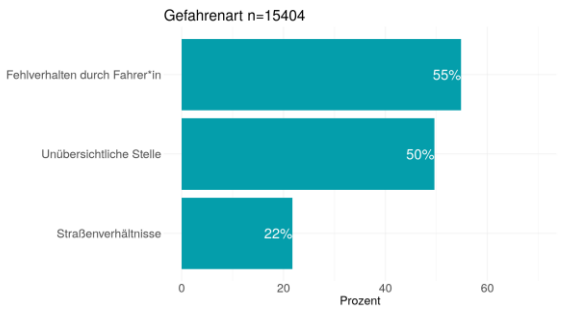


Abb. 3: TOP 3 der genannten Gefahrenarten

Die polizeilichen Unfallzahlen von 2023 zeichnen ein ähnliches Bild: wie in den vergangenen Jahren ist menschliches Fehlverhalten mit 92 Prozent die häufigste Ursache für Unfälle mit Personenschaden[8]. Die häufigsten Fehler traten beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren auf. Darauf folgten die Nichtbeachten der Vorfahrt und zu wenig Abstand[9]. Wichtige Maßnahmen gegen solches Fehlverhalten wären,

[7] 2024 Statistisches Bundesamt
[8] DVR 2024
[9] Allianz Direct 2024

die Fahrschulausbildung zu überarbeiten und den Fuß- und Radverkehr sowie den Umweltschutz dabei stärker zu berücksichtigen. Für Führerscheininhaber*-innen sollten regelmäßige Weiterbildungen zu Neuerungen im Verkehrsrecht statt-finden. Darüber hinaus müssen Bußgelder und Strafen auf europäisches Niveau angehoben und mehr Kontrollen durchgeführt werden, um eine abschreckende Wirkung zu erreichen.

Als **Gefahrenauslöser** (Abb. 4) waren die drei Topmeldungen:

- Mit 28 Prozent eine geringe Sichtweite (zum Beispiel Bäume, Bauten oder parkende Autos vor Überwegen oder Kreuzungen, die dafür verantwortlich sind, dass der Autoverkehr den Rad- und Fußverkehr zu spät sieht),
- mit 23 Prozent Geschwindigkeitsüberschreitungen und
- mit 23 Prozent Kreuzungen und Einmündungen.

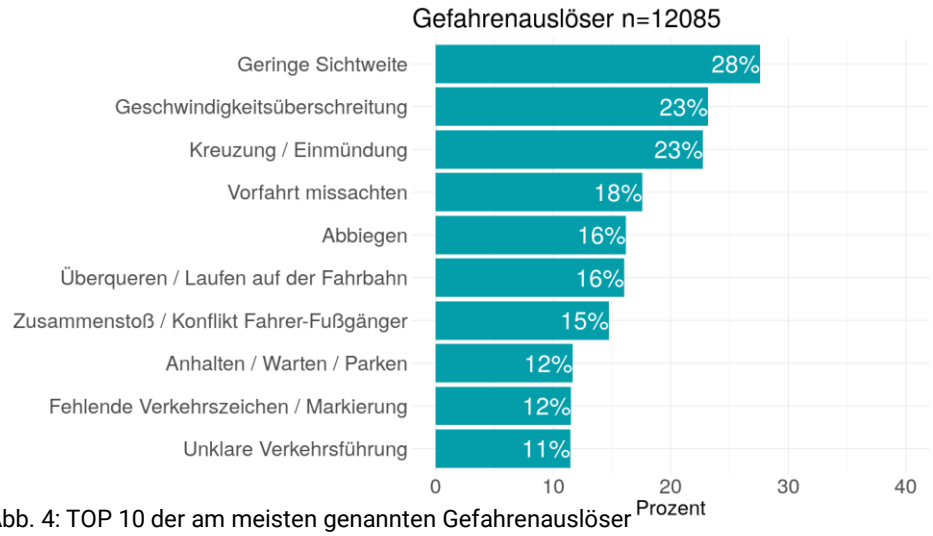


Abb. 4: TOP 10 der am meisten genannten Gefahrenauslöser

Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit

Die Polizei hat im Jahr 2023 bei Unfällen mit Personenschaden insgesamt 342.367 Verfehlungen von Fahrzeugführenden festgestellt. Fahren mit unangepasster Geschwindigkeit landete auf Platz 4 (11 Prozent) der häufigsten Fehler. Allerdings zeigen die Daten auch, dass unangepasste Geschwindigkeit die häufigste Todesursache im Straßenverkehr ist[10]. Niedrigere Höchstgeschwindigkeiten wie Tempo 30 innerorts sind daher die wichtigste Maßnahme, um die Vision Zero – Null Verkehrstote und Schwerletzte – innerorts zu erreichen. Denn Tempo 30 sorgt für weniger und weniger schwere Unfälle. Zur besseren Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten müssen Bußgelder und Strafen auf europäisches Niveau angehoben und mehr Kontrollen durchgeführt werden. Denn aktuell unterscheiden sich die Bußgelder in Europa stark: Wer 20 km/h zu schnell fährt, muss in Deutschland in der Regel bis zu 70 Euro zahlen – derselbe Verstoß kostet in Italien mindestens 175 und in Norwegen sogar über 580 Euro. Absoluter Spitzenreiter ist jedoch Großbritannien: Dort kosten 20 km/h zu viel auf dem Tacho bis zu 1170 Euro. Am günstigsten fällt die Strafe für die Temposünde in der Türkei und Polen mit 50 Euro aus[11].

Fehlerverzeihende Infrastruktur

Bei den Gefahrenarten sowie bei den detaillierteren Angaben zu den Gefahrenauslösern wurde am häufigsten mangelhafte Infrastruktur wie *unübersichtliche Stellen, Straßenverhältnisse, Sichtweite* und *Kreuzungen/ Einmündungen* genannt.

[10] Ebd.
[11] ADAC 2025

Hier gilt es, als Maßnahmen zur Vision Zero gute Sichtbeziehungen und eine klarere Verkehrsführung vor allem an Kreuzungen zu schaffen. Denn dort passieren laut Unfalldaten des Statistischen Bundesamtes rund die Hälfte aller Unfälle mit Personenschaden[12]. Parkende Autos sind eine grundsätzliche Gefahr für den Fuß- und Radverkehr. 25 Prozent der Fußgänger- und 15 Prozent der Fahrradunfälle innerorts stehen im Zusammenhang mit dem Parken.



Gerade falschparkende Fahrzeuge im Kreuzungsbereich verhindern gute Sichtbeziehungen. Um die Sicht auf Zufußgehende an Kreuzungen und Einmündungen zu verbessern, ist ein Halt- und Parkverbot auf je zehn Metern von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten einzuführen; zudem müssen an definierten Querungsstellen Sichthindernisse entfernt werden. Auch hier müssen Bußgelder und Strafen auf europäisches Niveau angehoben und mehr Kontrollen durchgeführt werden. Aktuell liegt Deutschland mit einem Mindestbußgeld von 10 Euro im absolut unteren Bereich. Die anderen Länder liegen durchschnittlich dreifach höher (bei 35 Euro). Spitzenreiter ist Spanien mit einem Mindestbußgeld für Falschparken in Höhe von 80 Euro[13].

[12] 2024 Statistisches Bundesamt
[13] ADAC 2025
[14] Etzbach 2024
[15] Greater London Autority 2021

Ziel muss im Sinne der Vision Zero stets die fehlerverzeihende Infrastruktur sein. Diese wird durch eine Verkehrsplanung erreicht, die darauf abzielt, tödliche Unfälle und schwere Verletzungen durch eine sichere Gestaltung des Straßenraums und niedrige Höchstgeschwindigkeiten zu vermeiden.

Fehlerverzeihende Infrastruktur muss so gestaltet sein, dass sie menschliche Fehler kompensiert und schwere Folgen verhindert, beispielsweise durch sichere Fuß- und Radwegenetze, durch Spiel- und Schulstraßen. Letztere reduzieren nicht nur Unfallrisiken durch weniger Verkehr im Schulumfeld[14], sondern verbessern auch die Luftqualität[15]. Gleichzeitig steigen das Sicherheitsgefühl und darüber die eigenständige Mobilität der Schüler*innen, was langfristig Mobilitätsgewohnheiten von Kindern und Familien positiv verändert.



Fazit

Die Auswertung der subjektiven Meldungen zeigt deutliche Überschneidungen mit dem tatsächlichen Unfallgeschehen aus den objektiven Daten der Polizeistatistik, insbesondere bei Gefahrenart und –auslöser. Auch die EU-Kommission hat dies 2021 in ihrer Resolution zu dem EU-Politikrahmen

für die Straßenverkehrssicherheit anerkannt. Sie empfiehlt den Mitgliedstaaten, Meldungen von Verkehrsteilnehmenden als Beitrag zur proaktiven Bewertung der Straßeninfrastruktur einzuholen[16].

Der bundesweite Schulwege-Check zeigt: Auch der Schulweg ist vielerorts unsicher – vor allem für Kinder, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind. Sie können aufgrund ihrer geringeren Körpergröße den Verkehrsraum schlechter einsehen und werden auch von Fahrenden leichter übersehen. Die Ergebnisse auf einen Blick:

Von über 21 Tsd. gemeldeten Gefahrenstellen betrafen 73 Prozent den Fuß- und Radverkehr. Von diesen wurden über 15 Tsd. ausgewertet:

- **Hauptgefährdung** ist der motorisierte Verkehr, insbesondere Pkw.
- **Mangelhafte Infrastruktur** wie unübersichtliche Stellen, ungünstige Straßenverhältnisse, geringe Sichtweiten und Kreuzungen/Einmündungen sind die größten Risikofaktoren.
- **Fehlverhalten von Fahrenden** wie Geschwindigkeitsüberschreitungen und falschparkende Fahrzeuge verstärken die Gefahrenlage erheblich.

Die Ergebnisse verdeutlichen: Wir brauchen Tempo 30 innerorts, strengere Kontrollen, und die Zulassung von digitalen Park- und Verkehrsraumkontrollen, höhere Bußgelder und eine fehlerverzeihende Infrastruktur mit sicheren Querungen, klaren Sichtachsen und geschützten Fuß- und Radwegen.

Nur so kann die Vision Zero – keine Verkehrstoten und Schwerverletzten – und eine aktive, eigenständige Mobilität von Kindern Realität werden.



Forderungen

Die subjektiven Meldungen aus dem Schulwege-Check und die objektiven Zahlen aus der polizeilichen Unfallstatistik machen deutlich, dass der Handlungsbedarf für mehr Schulwegesicherheit groß ist. Daraus leiten sich verschiedene Forderungen an Bund, Länder und Kommunen ab.

Bund muss gesetzliche Grundlagen schaffen: Das Straßenverkehrsrecht (StVG und StVO) reformieren

- das Ziel der Vision Zero im Straßenverkehrsgesetz verankern und entsprechende Maßnahmen umsetzen,
- Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit und zeitgemäße Formen der Verkehrsberuhigung wie Schulstraßen einführen,
- Bußgelder und Strafen für verkehrsgefährdendes Verhalten, insbesondere für zu schnelles Fahren und Falschparken, auf europäisches Niveau anheben und die digitale Park- und Verkehrsraumkontrolle mittels Scan-Cars zulassen.

[16] EU-Kommission 2021

Kindgerechte Verkehrsplanung auf Landesebene umsetzen

- Verkehrsentwicklungsplanungen gemäß der Vision Zero und dem subjektiven Sicherheitsempfinden. Von Kindern bis zu den Älteren sollen alle sicher und entspannt zu Fuß und mit dem Rad unterwegs sein.
- Den Kommunen mehr Spielraum bei den Anwohnerparkgebühren ermöglichen, denn nur so können Flächen auf Schulwegen und im -umfeld für verschiedene Gruppen effektiv genutzt und Sichtbeziehungen aus Kinderperspektive verbessert werden.
- Einen praxisorientierten Erlass zur Einrichtung von Schulstraßen herausgeben (analog zu dem aus NRW vom Januar 2024), der rechtliche, technische und gestalterische Möglichkeiten für die Verkehrsbehörden übersichtlich darstellt.

Sichere Schulwege entstehen in den Kommunen

- Kinderverträgliche Geschwindigkeiten sichern und kontrollieren, großflächig verkehrsberuhigte und Tempo 30-Bereiche ausweisen.
- Temporär und dauerhaft die Durchfahrt für Autos im Umfeld von Schulen und Kitas beschränken („Schulstraßen“).
- Kindersichere Kreuzungen und Querungen schaffen, „echte“ Fahrradstraßen und -zonen ohne Autos einführen und Ampeln fußgänger*innenfreundlich schalten.
- Illegales Gehwegparken nicht länger dulden und mehr Kontrollen von Falschparkenden und Rasern durchführen.

Sichere Schulwege bedeuten nicht nur Schutz für Kinder – sie schaffen lebenswerte, zugängliche Städte und Gemeinden für alle.

Quellen und weiterführende Informationen

ADAC (2025): *Bußgeldrechner für Verstöße im Ausland* (www.adac.de/verkehr/recht/bussgeld-punkte/bussgeldrechner-ausland/, Zugriff 22.08.2025)

Allianz Direct (2024): *Analyse der Verkehrsunfallstatistiken* auf Basis des Unfallatlas des Jahres 2023 (www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/gefaehrlichste-bundeslaender-unfallstatistik/, Zugriff 22.08.2025)

Böhme, C. et al. (2020): *Zu Fuß zur Schule – Auswirkungen aktiver Mobilität auf Gesundheit und Entwicklung*, Bundes-zentrale für gesundheitliche Aufklärung (BZgA)

DVR (2025): *Ratgeber die häufigsten Unfallursachen* auf Basis der Unfallszahlen des statistischen Bundesamts (www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/unfallursachen/die-haeufigsten-unfallursachen, Zugriff 22.08.2025)

Etzbach, A. (2024): *Wirkungen von Schulstraßen auf die Mobilität von Grundschüler:innen und das Verkehrsaufkommen – Eine Untersuchung am Beispiel der Rosenmaarschule in Köln-Höhenhaus* (https://diy.vcd.org/fileadmin/user_upload/DIYII/Angebote/Abschlussarbeiten/Abschlussarbeiten/2024_Agnes_Etzbach_Masterarbeit.pdf, Zugriff 24.08.2025)

EU-Kommission (2021) Safe Infrastructure, Nr. 7 (www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_EN.html, Zugriff 24.08.2025)

Greater London Authority (2021): New studies show School Streets improve air quality (www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/school-streets-improve-air-quality, Zugriff 22.08.2025)

Kidical Mass Aktionsbündnis

- Schulstraßen Gutachten https://kinderaufsrad.org/download/10557/?tmstv=1750606257
- Schulstraßen Leitfaden https://kinderaufsrad.org/download/10558/?tmstv=1750606257

Limbourg, M. (2010): *Kinder unterwegs im Straßenverkehr*. Prävention in NRW | 12. Hrsg.: Unfallkasse Nordrhein- Westfalen.

Richard-Elsner, C. (2018): *Draußen spielen – ein unterschätzter Motor der kindlichen Entwicklung*. Analysen & Argumente Nr. 315 / September 2018. Konrad-Adenauer-Stiftung

Deutschlandkarte mit Ansicht der eingegangenen Meldungen aus dem Schulweg-Check sowie weitere in die Auswertung einbezogene Meldungen: www.schulwege.de

Statistisches Bundesamt (2024): Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden nach Art der Verkehrsbeteiligung (www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/hauptverursacher-fahrzeugart.html, Zugriff 22.08.2025)

VCD-Forderungspapier zur 20 Jahre Vision Zero: www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/VCD-Forderungspapier_20_Jahren_Vision_Zero.pdf

VCD Factsheet zur kindgerechten Mobilität im Wohnumfeld: www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige_Mobilitaet_Kinder/VCD-Factsheet_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf

VCD zur nachhaltigen Mobilitätsbildung: www.vcd.org/mobilitaetsbildung

VCD zu Schulstraßen: www.vcd.org/artikel/schulstrassen-mehr-sicherheit-und-selbstbestimmte-mobilitaet-fuer-kinder

Vinther, Dann 2012: Children who walk to school concentrate better, http://sciencenordic.com/children-who-walk-school-concentrate-better, Zugriff: 22.08.2025

World Health Organization (WHO), Physical Activity Factsheet, 2022

Impressum

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 I 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:

Anika Meenken
Fon 030/2803-73
Fahrrad@vcd.org

Jörn Wolter
Fon: 0228-76386900
presse@sichere-strassen.org

Titelfoto: Katja Täuber/VCD
Graphikdesign: Heather Klar
© VCD e.V. I 08/2025