

# MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



## Der Pedibus in der Schweiz

Nutzung, Bekanntheit und Wahrnehmung

Für Mensch  
und Umwelt





## Vorwort



Lisa Mazzone  
Nationalrätin  
Vizepräsidentin  
des VCS Schweiz

Bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilität bei Kindern spielt der VCS eine zentrale Rolle. Mit seinen zahlreichen Kampagnen und Aktionen ist er bezüglich Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg ein wesentlicher Vermittler zwischen Raumplanern, Entscheidungsträgern und Eltern. Der VCS sensibilisiert die Behörden dafür, die Bedürfnisse der jüngsten Strassenbenützer im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. In diesem Licht ist auch die vom VCS in Zusammenarbeit mit dem Fonds für Verkehrssicherheit, Elternvereinigungen, Schulen, Gemeinden, Kantonen und den Verkehrspolizei-Behörden durchgeführte Pedibus-Kampagne in der Schweiz zu sehen. Im Rahmen seines grossen Engagements in der Schulwegmobilität präsentiert der VCS hier eine Analyse zum Pedibus, seiner Nutzung, den Kenntnissen und Wahrnehmungen. Die Studie beabsichtigt die im Laufe der Jahre angesammelte Expertise des Verbandes weiterzugeben und konstruktive Überlegungen zur Mobilität der Zukunft zu fördern. Gute Lektüre!



© VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Vervielfältigung erlaubt bei vollständiger Angabe der Quelle  
Redaktion und wissenschaftliche Begleitung:  
Patrick Naef, Geograf und Anthropologe

Wissenschaftliche Begleitung:  
Françoise Lanci Montant,  
Leiterin Bureau Conseil VCS & Rodrigo Lurueña, Projektleiter VCS

Fotos: VCS, Nicolas Righetti –  
Lundi 13 und Foto Datenbank

Druck: Imprimerie Dupont

Umsetzung: Etienne & Etienne

Gedruckt auf 100%  
Recyclingpapier

Auflage von 500 Exemplaren

Contact:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Aarberggasse 61  
Postfach  
3001 Bern  
031 328 58 58  
Bureau Conseil ATE  
18, rue de Montbrillant,  
1201 Genève  
022 734 70 44

September 2017

# Leitartikel



Jean Zermatten  
Jurist, Altpräsident des  
UN-Ausschusses für die  
Rechte des Kindes  
Foto: © Olivier Maire

## Auf dem Schulweg...

Die Zeiten, in denen ich meine Kinder in die Schule begleitet habe, sind leider schon lange vorbei. Als guter Familienvater, habe ich, als guter Familienvater, habe ich die Schulwegbegleitung zu Fuss über mehrere Jahre und immer mit grosser Freude übernommen. Allerdings beruhte dieses Engagement mehr auf einer spontanen, improvisierten Hilfe und nicht auf einem organisierten Konzept. Ich kam mir vor wie ein guter Hirte, der darüber wachte, seine «Schäfchen» sicher durch den Verkehr und über die Fussgängerstreifen zu führen, den Frieden zu wahren und auf unsere gute, alte helvetische Pünktlichkeit zu achten. Natürlich gab es auch Streitereien.

Seitdem hat sich vieles verändert; der motorisierte Verkehr hat zugenommen und viele Schulwege sind unsicher, bedrohlich, ja manchmal sogar gefährlich geworden. Es geht nicht nur darum, sie sicher ans Ziel zu bringen, auch der Austausch, die Begegnungen, die Sozialisierung, der Langsamverkehr und gute Gewohnheiten sollen gefördert werden. Neu ist auch, dass man die Eltern beruhigen muss, denen die reellen oder empfundenen Gefahren auf dem Schulweg Angst machen, und ihnen, wann immer möglich, wieder eine aktive Rolle gibt, in der sie ihre Verantwortung als Vater, als Mutter, als Begleitperson ausüben können.

Der Pedibus als Begleitkonzept entwickelt eine Dynamik, die die Rolle der Eltern anerkennt und den Gemeinschaftsaspekt dieser Aktivität fördert, ohne übertriebene Regeln aufzustellen. Das freiwillige Engagement wird aufrechterhalten. Die Freiwilligenarbeit erfreut mich umso mehr, da wir in einer Zeit leben, in der ehrenamtliche Einsätze oftmals abgewertet und in Frage gestellt werden.

Seit bald 30 Jahren gibt die Kinderrechtskonvention den Kindern einen neuen Status und stellt sie ins Zentrum aller Entscheide, die sie betreffen. Die Entscheidungsträger, seien sie öffentlich oder privat, müssen die Auswirkungen auf das Kind mit einbeziehen und jene Lösung wählen, die seine Interessen am besten wahrt.

Auch in der Mobilität ist diese Berücksichtigung des höheren Interesses des Kindes sehr wichtig. Es geht darum, die Frage des Verkehrs, der öffentlichen Raumplanung und der Umwelt unter dem Blickwinkel zu prüfen, dass die Kinder über einen sicheren und ihren Bedürfnissen angepassten öffentlichen Raum verfügen. Zum Beispiel erfordern die Schulwege und die Umgebung der Schulhäuser besondere Aufmerksamkeit. Der Pedibus gehört zu den Initiativen, die dem Kind Sichtbarkeit im öffentlichen Raum geben, seine Sicherheit erhöhen und seine Bedürfnisse stärker berücksichtigen.

Am meisten erfreut mich jedoch das Wissen, dass der Pedibus die selbstständige Entwicklung des Kindes, seine Integration in eine Gruppe Gleichaltriger und die Interaktion mit anderen Erwachsenen fördert. Ich nenne das «das Erlernen sozialer Beziehungen». Eine Praxis, die zu fördern und zu verbreiten ist ...



# Inhaltsverzeichnis



Einleitung	6
------------	---

---

TEIL 1

## Kontext

1.1	Der Pedibus in der Schweiz	8
1.2	Literatur und aktuelle Problematik	10
1.3	Die Unsichtbarkeit der Kinder	11
1.4	Rückgang der aktiven Mobilität	12

---

TEIL 2

## Ergebnis

2.1	Methode	14
2.2	Mobilität bei Kindern	15
2.3	Unsicherheit als Autonomiebremse	16
2.4	Bekanntheit des Pedibusses ist massgebend	17
2.5	Grosser Einfluss auf die Mobilität	19
2.6	Die Nutzung des Pedibusses	20
2.7	Hohe Zufriedenheit	20
2.8	Der Nutzen des Pedibusses	22

---

TEIL 3

## Diskussion

3.1	Förderung der aktiven Mobilität	24
3.2	Die Sicherheit als wichtigster Faktor	25
3.3	Die Entwicklung der Pedibus in der Schweiz und anderswo	26
3.4	Ein wirksames Instrument, um das Verhalten zu beeinflussen	27
3.5	Ansätze für eine optimale Umsetzung	28

---

Schlussfolgerung	29
------------------	----

Quellenangaben	30
----------------	----



## Einleitung

Der Pedibus ist ein Begleitkonzept, welches vorsieht, dass ein erwachsener Angehöriger eine Gruppe 4- bis 8-jähriger Kinder zu Fuss zur Schule bringt. Im Gegensatz zum Schulbus sind die Eltern der Kinder involviert: Sie bestimmen die Haltestellen, den Fahrplan und die Route der jeweiligen Pedibus-Linie und führen abwechselnd den Pedibus als Chauffeur resp. Chauffeuse zum Schulhaus und zum Kindergarten.

« Der Pedibus bringt eine Gruppe 4- bis 8-jähriger Kinder in Begleitung eines erwachsenen Angehörigen zu Fuss zur Schule. »

Überall auf der Welt gibt es Initiativen wie den Pedibus. Grund dafür sind die für Kinder oft ungeeigneten urbanen Verhältnisse, die dazu führen, dass die Eltern ihre Kinder in die Schule fahren – mit entsprechenden Auswirkungen auf die Sicherheit, die Gesundheit und die Umwelt.

Die Studie soll die aktuellen Forschungsergebnisse in Bezug auf diese innovative Schulwegbegleitung ergänzen, indem die Mobilität der Kinder und der Einfluss des Pedibusses in der Schweiz untersucht werden. Die nachfolgenden Überlegungen basieren auf einer quantitativen Analyse, die das LINK<sup>1</sup> Institut im Auftrag des VCS durchgeführt hat, und erlauben eine objektive Diskussion über die Schulwegmobilität, den Einfluss des Pedibusses in der Schweiz sowie Möglichkeiten für eine optimale Umsetzung.

Die vorliegende Studie richtet sich an alle Akteure, innerhalb und ausserhalb unserer Landesgrenzen, die in dieser innovativen Schulwegbegleitung involviert sind. Insbesondere richtet sich die Studie an die Entscheidungsträger – Stadt- und Gemeindepräsidenten, Verwaltungsangestellte, Amtsvorsteher usw. – sowie die Akteure, die für die Raumplanung zuständig sind: Ingenieure, Stadtplaner und Architekten.

Interessant ist sie zudem für die Mitarbeitenden schulischer Einrichtungen, die direkt mit der Sicherheit der Kinder zu tun haben. Auch Wissenschaftler – Geografen, Anthropologen, Soziologen oder Psychologen – finden in der Studie interessante Denkanstösse, entweder direkt in Zusammenhang mit dem Pedibus oder allgemein in Zusammenhang mit der Mobilität von Kindern.

Schliesslich wird diese Studie auch den betroffenen Eltern, die im Zentrum dieses Konzeptes stehen, wichtige Werkzeuge in die Hand geben.



Foto: © Niels Ackermann

TEIL 1

## Kontext





## 1.1 Der Pedibus in der Schweiz

Im Jahr 1991 entwickelt der Australier David Engwicht die Idee, Kinder systematisch durch die Eltern zu Fuss in die Schule zu begleiten und nennt sein innovatives Konzept walking bus. Bereits wenige Jahre später haben weitere angelsächsische Länder sein Konzept übernommen, und zwar Grossbritannien, Kanada, die USA und Neuseeland. Später wird die Schulwegbegleitung auch von Deutschland, Österreich und Frankreich kopiert. Je nach Sprachregion und Kontext entwickeln sich verschiedene Bezeichnungen: walking bus, walking school bus, Schulwegbegleitung, autobus terrestre, Trottibus, Carapatte usw. In der Studie wird der Begriff verwendet, der sich in der Schweiz durchgesetzt hat: «Pedibus».

In der Schweiz taucht das Pedibus-Konzept das erste Mal 1999 auf Initiative einer Gruppe von Eltern in Lausanne auf. Der VCS greift die Idee auf und entwickelt sie im Rahmen einer Informations- und Förderkampagne weiter. Seit der Gründung sind mehr als 1500 Pedibus-Linien entstanden, an denen Tausende von Kindern und Eltern teilnehmen. In der Schweiz über-

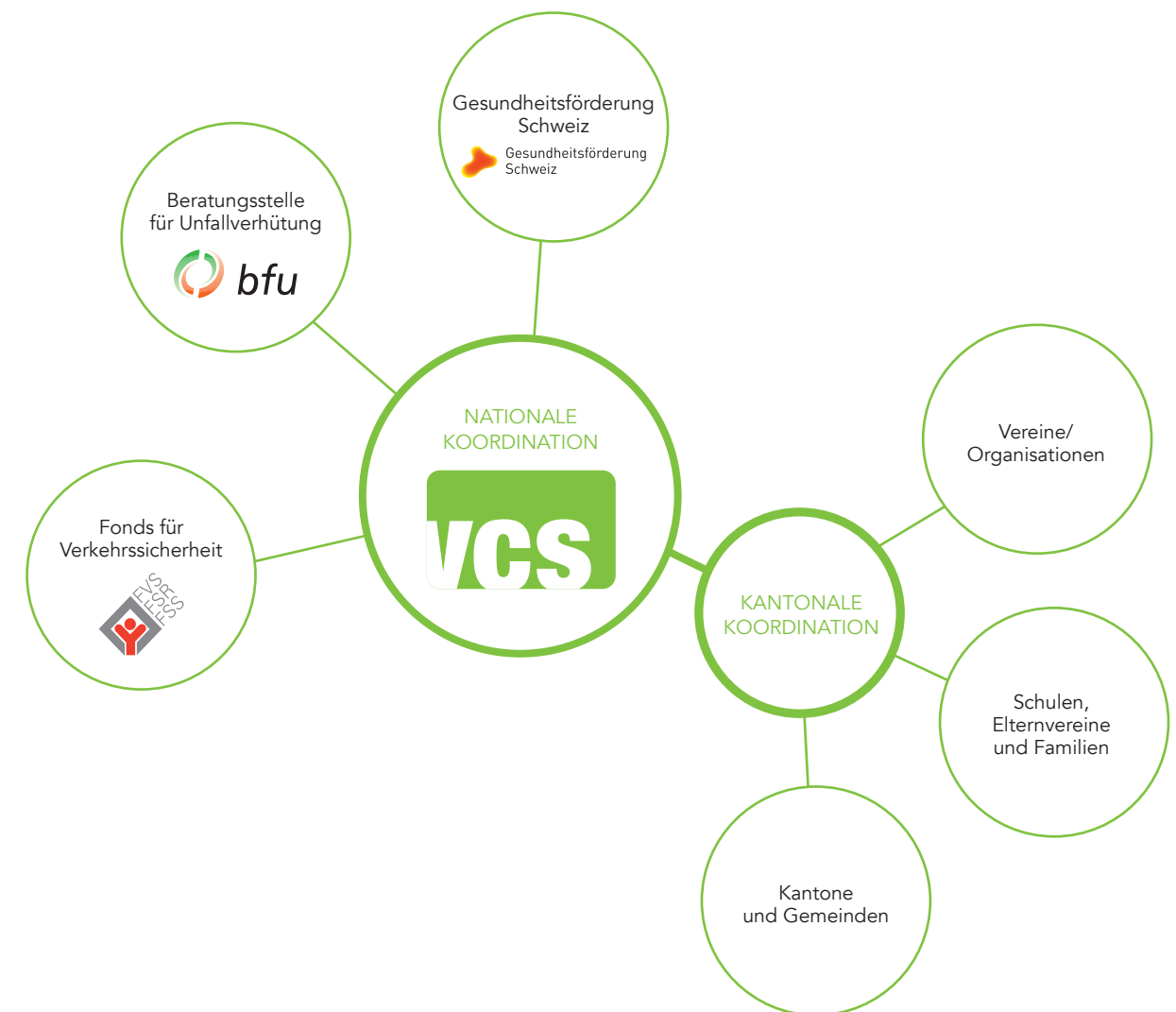
nimmt jeder Elternteil, der sein Kind für den Pedibus anmeldet, je nach Bedarf ein- bis zweimal pro Woche die Rolle als «Chauffeur» resp. «Chauffeuse». Der «Chauffeur» resp. die «Chauffeuse» muss aber nicht zwingend ein Elternteil sein. Auch Grosseltern, Tageseltern, Kindermädchen oder Seniorinnen und Senioren aus dem Quartier können sich engagieren, vorausgesetzt dass die Eltern der betreffenden Pedibus-Linie einverstanden sind. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) stellt für die Dauer von 18 Monaten gratis eine (erneuerbare) Unfallversicherung für die Begleitpersonen zur Verfügung. Das Pedibus-Konzept trägt zudem zur Vernetzung zahlreicher Akteure bei, die sich mit der nachhaltigen Mobilität beschäftigen. Mit dem Pedibus einher geht auch die Teilnahme an Aktionen und Anlässen wie Lauf- oder Mobilitätsveranstaltungen (z. B. der SlowUp oder der internationale Tag Zu Fuss zur Schule). Nicht zuletzt ist es seinen Partnern zu verdanken, dass die Familien regelmässig mit Informationsmaterial versorgt werden können.

« Seit der Gründung sind mehr als 1500 Pedibus-Linien entstanden, an denen Tausende von Kindern und Eltern teilnehmen »

Das Pedibus-Konzept trägt zudem zur Vernetzung zahlreicher Akteure bei, die sich mit der nachhaltigen Mobilität beschäftigen. Mit dem Pedibus einher geht auch die Teilnahme an Aktionen und Anlässen wie Lauf- oder Mobilitätsveranstaltungen (z. B. der SlowUp oder der internationale Tag Zu Fuss zur Schule). Nicht zuletzt ist es seinen Partnern zu verdanken, dass die Familien regelmässig mit Informationsmaterial versorgt werden können.

Das Schweizer Pedibus-Netz basiert auf verschiedenen kantonalen Koordinationen, die eine zentrale Rolle spielen. Sie vernetzen die einzelnen lokalen Partner untereinander (Schulen, Gemeinden, Ortspolizei, Elternverbände), die wiederum die wichtigsten Informationsträger sind. Die kantonalen Koordinationen sind an die Pedibus-Koordination des VCS angeschlossen, die mehrmals pro Jahr ein Treffen organisiert, um Informationen auszutauschen und die Prioritäten und Erfordernisse der Kampagne sowie be-

stehende Bedürfnisse abzuklären. Darüber hinaus ist der VCS zuständig für alle Informationen, die Kommunikation (Broschüren, Website, soziale Netzwerke usw.) sowie das Erstellen des Materials und den Kontakt mit den Bundesbehörden, welche die Kampagne unterstützen.





## 1.2 Literatur und aktuelle Problematik

Der Pedibus ist ein Forschungsgegenstand, der Überlegungen in ganz verschiedenen Sachgebieten und einen interdisziplinären Ansatz verlangt. Die wissenschaftliche Forschung zu diesem Thema umfasst in der Regel Bereiche wie Raumplanung, Umweltpsychologie, Geografie, Soziologie, Anthropologie, Gesundheitswesen und Verkehr. Das Pedibus-Konzept kann zudem nur unter Berücksichtigung der Akteure vor Ort diskutiert werden: Behörden, Schulen, Verbände und natürlich die Eltern als zentrales Konzeptelement. Aus akademischer Sicht steckt die Forschungsarbeit zum Pedibus noch in den Anfängen, bislang wurden die meisten Studien in Nordamerika und in Neuseeland durchgeführt<sup>2</sup>. Dennoch gibt es einige wissenschaftliche Arbeiten aus Frankreich<sup>3</sup>; in der Schweiz ist ausserdem eine Dissertation zu diesem Thema in Arbeit<sup>4</sup>. Das Interesse an Untersuchungen über das Mobilitätsverhalten der Kinder im Allgemeinen hat in den letzten zwanzig Jahren jedoch zugenommen, insbesondere in Zusammenhang mit Gesundheitsfragen.

Die im Rahmen dieser Analyse durchgeführten Untersuchungen über den Pedibus sollen in erster Linie den Einfluss dieses Fortbewegungskonzeptes auf die Mobilitätsautonomie der Kinder aufzeigen sowie das Nutzenpotenzial für die Gesundheit evaluieren, insbesondere in Zusammenhang mit der Fettleibigkeit. Weiter werden Themen wie die Festigung sozialer Bindungen und die Sensibilisierung für ein nachhaltiges

Verhalten aufgegriffen. Hervorheben lassen sich zudem Erkenntnisse über die Zusammenhänge zwischen den sozialen Schichten und dem Pedibus resp. dem Fussmarsch allgemein. Depeau<sup>5</sup> und Brenac<sup>6</sup> weisen zum Beispiel darauf hin, dass sich in Frankreich eine ausgeprägte soziale Homogenität zwischen den involvierten Eltern aus der oberen und mittleren Gesellschaftsschicht beobachten lässt. In den USA dagegen bringen Mitra<sup>7</sup> und Kearns et al.<sup>8</sup> den Fussmarsch grundsätzlich eher mit unteren sozialen Schichten in Verbindung. Zu erwähnen ist schliesslich noch Brenac<sup>9</sup> mit seiner kritischen Frage, ob der Pedibus nicht einer Form von Rückzug der Behörden gleichkommt, da die Behörden die Verantwortung an die Eltern abgeben. Dagegen geht der Pedibus-Koordinator des VCS, Rodrigo Lurueña, davon aus, dass der Pedibus die Kinder gegenüber den Behörden sichtbar macht und dadurch die Umsetzung einer an Kinder angepassten Raumplanung fördert.

Die vorliegende Studie ergänzt die Untersuchungen über den Einfluss des Pedibusses in Zusammenhang mit dem Rückgang der aktiven Mobilität bei Kindern. Die Analyse über die Nutzung und Wahrnehmung der Eltern in Zusammenhang mit dem Pedibus in der Schweiz liefert denn auch Denkanstösse für die Ausarbeitung einer Mobilität, die besser an die Bedürfnisse der Kinder angepasst ist.

2. Zum Beispiel: Kearns, R. A., Collins, D. C., & Neuwelt, P. M. (2003). The walking school bus: extending children's geographies? *Area*, 35(3), 285-292; Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(6), 502-510; Kong, A., & al. (2009). Implementation of a walking school bus: lessons learned. *Journal of School Health*, 72(7), 319-325; Mendoza, J. A., Levinger, D. D., & Johnston, B. D. (2009). Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community. *BMC Public Health*, 9(122), 1-7.
3. Zum Beispiel: Depeau, S. (2008). Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace? *Revue Recherche Transport Sécurité*, 101, 253-271.
4. Pigalle, E., in Arbeit befindliche Dissertation an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne: <https://people.epfl.ch/eleonore.pigalle/?lang=fr>.
5. Depeau, S. (2006). Approche psycho-environnementale de la mobilité spatiale quotidienne des enfants en milieu urbain: Aperçu d'un programme de recherche. *Revue travaux et documents de l'UMR ESO*, 2, 29-35.
6. Brenac, T. (2013). Pédibus (bus pédestre). In: Reigner H., Brenac T. et Hernandez F. (eds.) *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. (Rennes: PUF).
7. Mitra, R. (2013). Independent mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research. *Transport Reviews*, 33(1), 21-43.
8. Kearns R. A., & al. (2003).
9. Brenac, T. (2013).

## 1.3 Die Unsichtbarkeit der Kinder



Foto: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

Noch vor zehn Jahren konstatierte Sandrine Depeau<sup>10</sup> in Frankreich einen Mangel an Studien über den Platz der Kinder im öffentlichen Raum. Ihrer Meinung nach wurden Kinder lange Zeit einfach als «immobil» betrachtet, da sie zumeist in Begleitung unterwegs und damit als aktive Verkehrsteilnehmende unsichtbar sind<sup>11</sup>. Kinder stellen jedoch eine grosse und wachsende Bevölkerungsgruppe dar und ihre Mobilität wirft vielschichtige Fragen auf. Basierend auf Daten des Bundesamtes für Statistik<sup>12</sup>, haben sich in der Schweiz im Jahr 2016 gut 928 268 Schülerinnen und Schüler der Primar- und Sekundarstufe täglich auf den Schulweg begeben. Kinder nehmen den Schulweg und die Mobilität anders wahr als Erwachsene.

Kinder nehmen den Schulweg und die Mobilität anders wahr als Erwachsene, aber es sind die Erwachsenen, die den öffentlichen Raum für die Kinder planen und gestalten. Zudem wird die Wahl der Verkehrsmittel<sup>13</sup> stark von den Eltern beeinflusst, insbesondere was den Schulweg im Kindergartenalter und in den ersten Schuljahren betrifft. Der Zugang der Kinder zu ihrer Umwelt ist unterschiedlich. Er variiert je nach dem, welches Verkehrsmittel die Eltern gewählt haben.

10. Depeau, S. (2006).

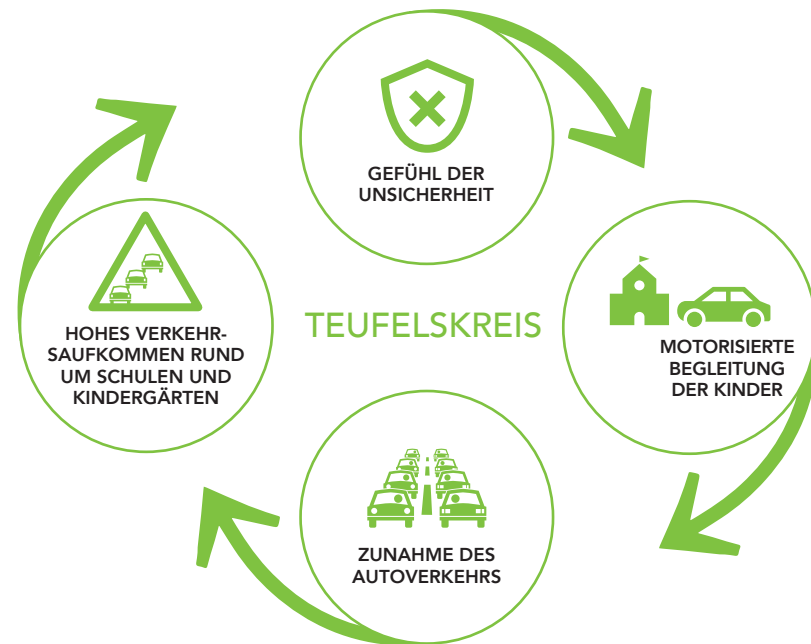
11. Depeau, S. (2013). Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité? Ce que circuler signifie. *E-migranter*, 11, 103-115.

12. Bundesamt für Statistik, (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015. Resultate aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.

13. Die von Reisenden und von Güterverkehrsverantwortlichen getroffene Wahl des Verkehrsmittels für einen Transport zwischen zwei Punkten.



## 1.4 Rückgang der aktiven Mobilität



(Source: Naef 2017, angepasstes Schema der Weltgesundheitsorganisation WHO)

In Nordamerika gibt die Fettleibigkeit zunehmend Anlass zur Besorgnis und veranlasst Forscher, sich mit dem Rückgang der aktiven Mobilität<sup>14</sup> zu beschäftigen, insbesondere mit dem Fussmarsch bei Kindern. Kearns et al. weisen darauf hin, dass die positiven Auswirkungen des Fussmarsches zwar bekannt sind, diese Fortbewegung in westlichen Städten aber schon fast als «Gegenkultur» betrachtet wird, als «Zeichen von Schwäche und niedrigem Status<sup>15</sup>». Allerdings lässt sich der Rückgang der aktiven Mobilität nicht nur in Nordamerika, sondern auch in Europa beobachten. In der Schweiz konnte man in den letzten zwanzig Jahren ebenfalls eine relative Abnahme der aktiven Mobilität bei Kindern zwischen sechs und neun Jahren feststellen. Während die aktive Mobilität 1994 noch 68 Prozent (davon 60 % Fussmarsch) der gewählten Fortbewegungsart

« In der Schweiz konnte man in den letzten zwanzig Jahren ebenfalls eine relative Abnahme der aktiven Mobilität bei Kindern zwischen sechs und neun Jahren feststellen »

ausmachte, waren es 2015 noch 59 Prozent (davon 55 % Fussmarsch). Dagegen ist der Anteil an Autofahrten von 23 Prozent im Jahr 1994 auf 27 Prozent im Jahr 2015 gestiegen<sup>16</sup>. Was die Schulwege in europäischen Ländern angeht, so lässt sich zudem feststellen, dass die Kinder immer häufiger begleitet werden<sup>17</sup>. Der starke Rückgang der aktiven Mobilität wird in der Regel auf die wachsenden Distanzen (insbesondere in Nordamerika) sowie ein Gefühl der Unsicherheit in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr zurückgeführt. Diese Unsicherheit veranlasst die Eltern, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule resp. zum Kindergarten zu bringen, wodurch sie den Verkehr rund um Schulen und Kindergärten und damit die Unsicherheit erhöhen. Daraus ergibt sich ein Teufelskreis, der zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Verkehrs führt.

14. Unter «aktiver Mobilität» versteht man alle Arten der Fortbewegung, bei der die Antriebskraft vom Menschen stammt (Fussmarsch, Velo, Rollbrett usw.).

15. Kearns et al., (2003).

16. Bundesamt für Statistik, (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015. Resultate aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.

17. C.f. Depeau, S. (2008, 2013); Kingham & al. (2006).

TEIL 2

Ergebnisse

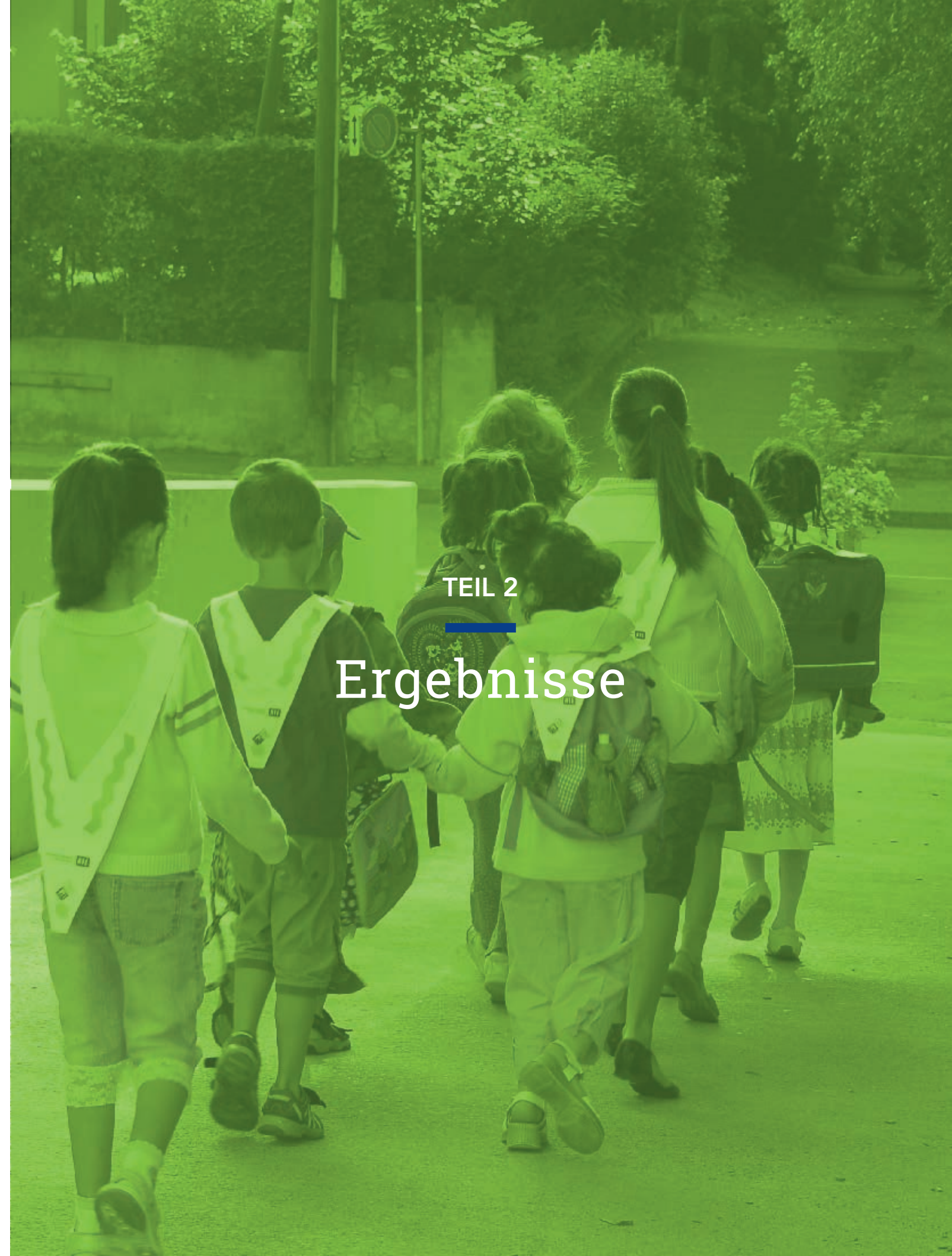






Foto: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

## 2.1 Methode

Die vorliegenden Ergebnisse resultieren aus einer zweistufigen Analyse: In einem ersten Schritt wurde eine Untersuchung auf nationaler Ebene durchgeführt, das heisst in den drei grossen Sprachregionen der Schweiz: Deutschschweiz, Westschweiz und Tessin. Die Studie untersuchte die Mobilität der Kinder mit dem Ziel, herauszufinden, welche Faktoren die Verkehrswahl der Eltern bezüglich des Schulweges beeinflussen. Ausserdem sollten Daten über die Bekanntheit des Pedibusses in den verschiedenen Landesteilen gesammelt werden.

In einem zweiten Schritt richtete sich der Fokus auf die Erfahrungen in der Westschweiz, wo der Pedibus vor mehr als fünfzehn Jahren entwickelt und eingeführt wurde. Die Wahl fiel auf die Westschweiz, weil der Pedibus in dieser Region schon länger genutzt wird als in den beiden anderen Sprachregionen, so dass mehr praktische Erfahrungswerte vorliegen. Primäres Ziel war es, zu untersuchen, inwieweit die Eltern den Pedibus kennen und nutzen und wie sie ihn wahrnehmen, insbesondere in Zusammenhang mit Aspekten der Sicherheit, der Umwelt, der sozialen Bindungen und der Gesundheit.

Die erste Erhebung fand zwischen dem 18. und dem 30. März des Jahres 2016 in allen drei Sprachregionen bei 500 Eltern mit Kindern im Alter von vier bis sieben Jahren statt. Die zweite Erhebung wurde zwischen dem 5. und 12. September 2016 in der Westschweiz bei 520 Eltern mit Kindern im Alter von vier bis dreiundzwanzig Jahren durchgeführt. Der Pedibus wurde zwar 1999 in der Romandie eingeführt, doch erst seit 2002 hat sich dieses Konzept wirklich entwickelt, weshalb 2002 als Basisjahr bestimmt wurde und für die Stichprobe nur Eltern in Frage kamen, deren Kinder nicht älter als 23 Jahre sind. Bei Kindern und (inzwischen) jungen Erwachsenen mit den Jahrgängen 1993 bis 2012 ist die Wahrscheinlichkeit gegeben, dass sie den Pedibus genutzt haben. Zwei Drittel der befragten Eltern wohnten in der Stadt, vier Fünftel von ihnen waren berufstätig. Gesammelt wurden die Daten vom LINK Institut im Rahmen einer Online-Umfrage unter mehr als 130 000 aktiven Panelteilnehmenden<sup>18</sup>, die telefonisch befragt wurden.

## 2.2 Mobilität bei Kindern



Foto: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

Für die Schweiz lässt sich sagen, dass drei Viertel der Kinder (75 %) zwischen vier und sieben Jahren, die in dieser Analyse erfasst wurden, zu Fuss zur Schule gehen. Dieser Trend gilt für die Schülerinnen und Schülern in der Deutschschweiz (83 %) und in der Romandie (67 %), im Tessin gehen etwas weniger als die Hälfte (49 %) zu Fuss zur Schule. Die Länge des Schulweges spielt dabei natürlich eine Rolle. Dennoch

lässt sich feststellen, dass dieses Kriterium bei den Schülerinnen und Schülern im Tessin nicht der ausschlaggebende Faktor zu sein scheint, da sie im Durchschnitt keine längeren Schulwege zurücklegen als die Kinder in den anderen beiden Sprachregionen. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt beträgt der Schulweg weniger als 1,5 Kilometer (40 % der Schulwege sind kürzer als 500 Meter), nur bei einer kleinen Minderheit (12 %) ist der Schulweg länger als zwei Kilometer. Das betrifft 18 Prozent der Kinder, die auf dem Land wohnen und 8,7 Prozent der Kinder, die in der Stadt wohnen.

Obwohl der Fussmarsch zur Schule einen relativ grossen Prozentsatz ausmacht, werden immer noch zu viele Kinder in die Schule gefahren. Ein Viertel der in der Studie erfassten Kinder wird gelegentlich mit dem Auto zur Schule gefahren, ein Kind von zehn regelmässig. Immerhin ein Zehntel der Kinder benutzt öffentliche Verkehrsmittel oder den Schulbus – auf dem Land ist dieser Anteil zudem doppelt so hoch wie in der Stadt, was auch mit den in der Regel längeren Schulwegen im ländlichen Raum zusammenhängt.



n= 500  
gesamtschweizerische Erhebung

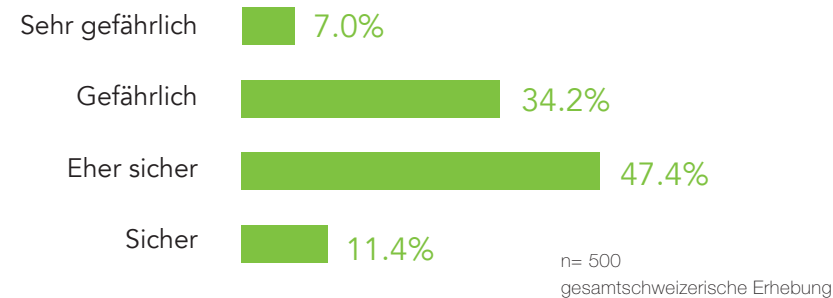
Evaluation des Schulweges

18. Es handelt sich um Panelteilnehmende, die regelmässig bei Umfragen mitmachen.



## 2.3 Unsicherheit als Autonomiebremse

### WIE BEURTEILEN SIE DEN SCHULWEG IM HINBLICK AUF DEN VERKEHR?



Evaluation des Schulweges

Die Wahrnehmung der Sicherheit auf dem Schulweg prägt die Entscheidung der Eltern massgeblich, ihre Kinder in die Schule zu begleiten. Die Antwort der Eltern auf die Frage, warum sie ihr Kind in die Schule begleiten, ergab ganz klar, dass die Risiken in Zusammenhang mit dem Strassenverkehr am häufigsten genannt werden (57 %). Zwei Drittel der befragten Eltern gaben zudem an, dass auf dem Schulweg der Kinder eine Strasse mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h oder höher liegt. Dies war auf dem Land häufiger als in der Stadt der Fall. Dieser Umstand könnte erklären, warum 41 Prozent der befragten Eltern den Schulweg als «gefährlich» resp. «sehr gefährlich» einschätzten, während nur 11 Prozent den Schulweg als «sicher» bezeichneten. Folgende Zahlen erlauben, die Unsicherheitswahrnehmung der Eltern in einen Kontext zu stellen: Fast die Hälfte der Eltern deren Kinder einem Strassenverkehr mit Geschwindigkeiten von 50 km/h und mehr ausgesetzt sind, beurteilen den Schulweg als «sehr gefährlich»

« Die Wahrnehmung der Sicherheit auf dem Schulweg prägt die Entscheidung der Eltern massgeblich, ihre Kinder in die Schule zu begleiten. »

(8,9 %) resp. «gefährlich» (44,1 %), 42,6 Prozent stufen den Schulweg (unter ähnlichen Bedingungen) dagegen als «eher sicher» ein. Die Höhe der Geschwindigkeit beeinflusst die Wahrnehmung also nur zum Teil und ist nicht der alleinige Faktor, der bei den Eltern ein Gefühl der Unsicherheit auslöst. Andere Elemente spielen ebenfalls eine Rolle: Breite des Trottoirs, unübersichtliche Strassenüberquerungen, Strassenarbeiten usw.

Diese Unsicherheit kann eine Erklärung dafür sein, dass ein Grossteil der Kinder von Erwachsenen (40 %) oder von einem älteren Kind (11 %) in die

Schule begleitet wird. Im Vergleich dazu gehen lediglich 17 Prozent der Kinder ohne Begleitung in die Schule. In den Städten sowie in der Romandie und im Tessin ist der Anteil der begleiteten Kinder höher als in den übrigen Regionen.

## 2.4 Bekanntheit des Pedibusses ist massgebend



Foto: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

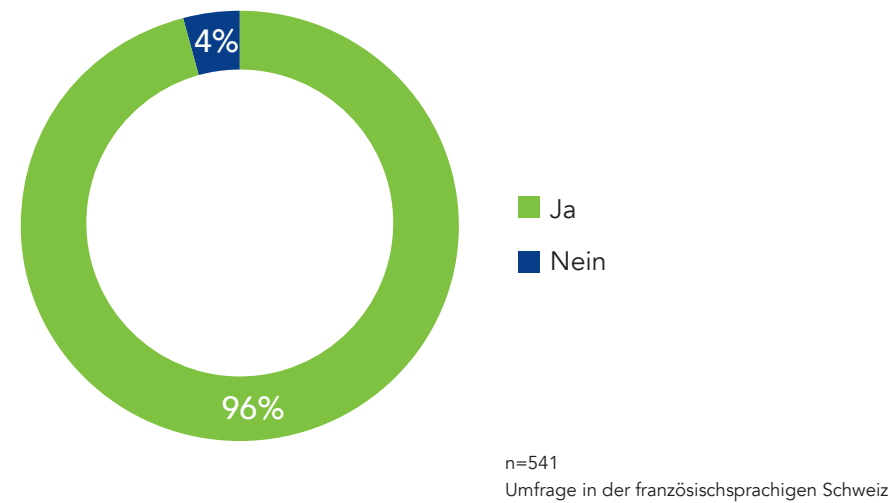
Auffallend ist der unterschiedliche Bekanntheitsgrad des Pedibusses in den verschiedenen Sprachregionen. Während das Konzept in der lateinischen Schweiz bestens bekannt ist (96 % in der Westschweiz, 81 % im Tessin), ist das in der Deutschschweiz deutlich weniger der Fall (28 %). Der grosse Unterschied erklärt sich in erster Linie mit der späteren Einführung des Konzepts in der Deutschschweiz. Mit Ausnahme des Kantons Bern, wo bereits relativ früh Pilotprojekte durchgeführt wurden, wurde der Pedibus in den übrigen Deutschschweizer Kantonen erst ab 2011 eingeführt. Zudem ist der Pedibus in der Westschweiz und im Tessin, wo es Pedibus-Koordinationen mit bezahlten Mitarbeitenden gibt, stärker strukturiert und finanziell besser abgestützt als in der Deutschschweiz.

Knapp die Hälfte der Eltern in der Westschweiz (44 %) wurde durch öffentliche Einrichtungen wie Schulen, Gemeinden oder der Polizei über den Pedibus informiert. Gut 38 Prozent haben durch andere Eltern oder durch Elternverbände über den Pedibus erfahren. Seit Beginn der vom VCS und seinen Partner geführten Pedibus-Kampagne hat die Bekanntheit des Pedibusses in der ganzen Westschweiz deutlich zugenommen. Das Konzept war 97 Prozent der befragten Familien ein Begriff. Inzwischen gehört der Pedibus zum Schulalltag der Westschweizer Schülerinnen und Schüler.

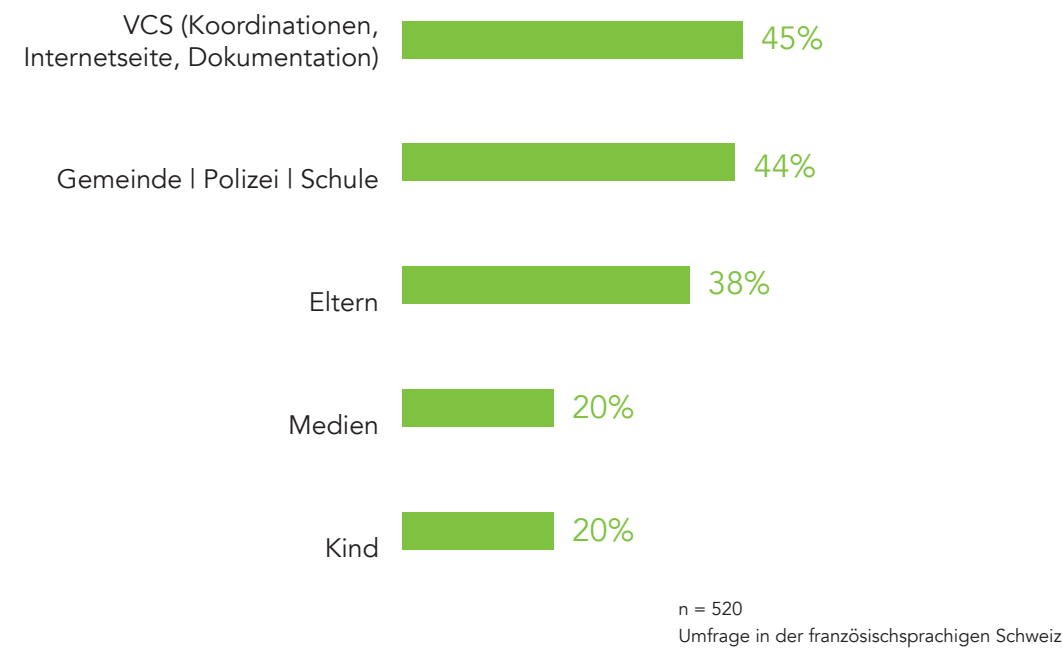
« Während das Konzept in der lateinischen Schweiz bestens bekannt ist (97 % in der Westschweiz, 81 % im Tessin), ist das in der Deutschschweiz deutlich weniger der Fall (28 %). »



KENNEN SIE DEN PEDIBUS BEREITS?



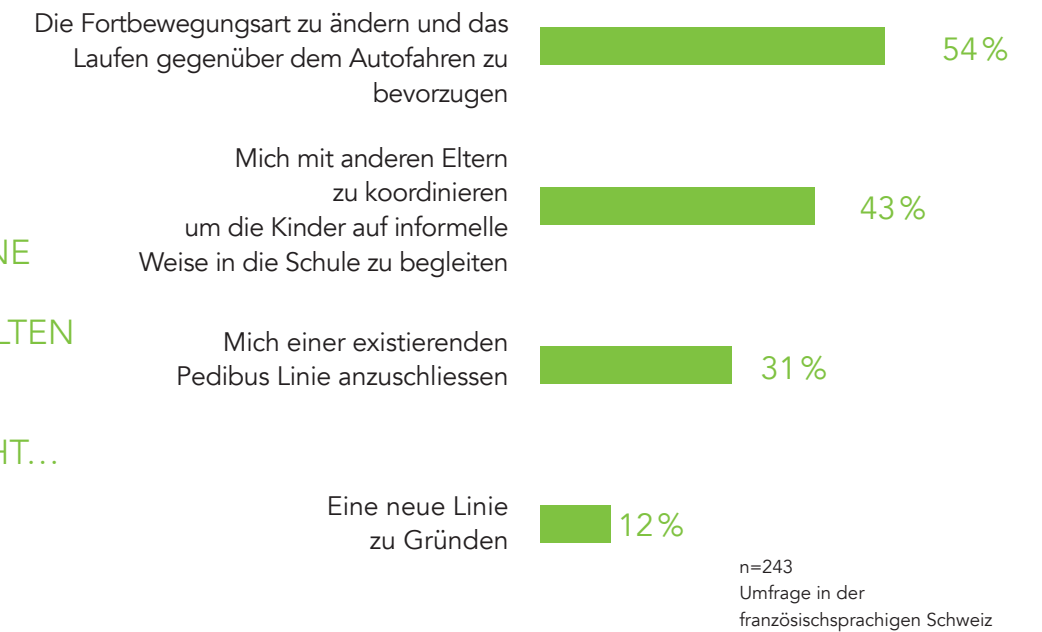
WIE HABEN SIE DEN PEDIBUS KENNENGELERNT?



Öffentliche Einrichtungen: Wichtigste Quelle für die Bekanntheit

2.5 Grosser Einfluss auf die Mobilität

EINFLUSS DER PEDIBUS-KAMPAGNE AUF DAS MOBILITÄTSVERHALTEN  
FRAGE: DER PEDIBUS HAT ES MIR ERMÖGLICHT...



Auswirkungen der Pedibus Kampagne auf das Mobilitätsverhalten

Die Umfrageergebnisse zeigen den grossen Einfluss, den die Pedibus-Kampagne auf die Mobilitätsgewohnheiten der Familien in der Westschweiz hat. Die Kenntnis des Pedibusses veranlasste etwa die Hälfte (46 %) der Befragten, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Von diesen 46 Prozent stellten 54 Prozent vom Auto auf den Fussmarsch um; 43 Prozent organisierten sich mit anderen Eltern, um die Kinder in die Schule zu begleiten, 30 Prozent schlossen sich einer bestehenden Pedibus-Linie an und 11 Prozent gründeten eine neue Pedibus-Linie. Der Pedibus und die Sensibilisierungskampagnen führen nicht nur zur Gründung neuer Pedibus-Linien, sondern tragen ganz allgemein zur Förderung des Langsamverkehrs bei. Demnach ist die be-

trächtliche Bedeutung des Pedibusses nicht zuletzt an dessen indirekten Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Eltern ablesbar.

« Der Pedibus und die damit einhergehenden Sensibilisierungskampagnen beschränken sich nicht auf die Gründung neuer Linien. Sie fördern obendrein die Aufnahme von Langsamverkehr-Optionen in die tägliche Routine. »



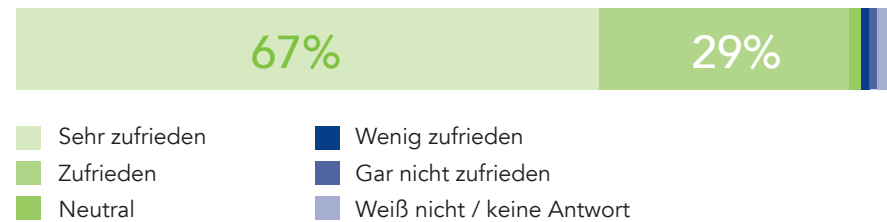
## 2.6 Die Nutzung des Pedibusses

Von den befragten Eltern nutzten 25 Prozent den Pedibus bereits. Die erfassten Kinder waren mehrheitlich zwischen vier und sechs Jahre alt. Aufgeschlüsselt nach Altersklassen der Eltern lassen sich in jeder Klasse ähnliche Tendenzen beobachten, mit Ausnahme jener der jungen Eltern (15–29), die eine höhere Teilnehmerate aufweisen (50 %). Die höhere Teilnahme der jungen Eltern scheint das gesteigerte Interesse an und das stetig wachsende Engagement für dieses Konzept zu bestätigen. Mehr als 50 Prozent der jungen Haushalte (new nester<sup>19</sup>) nutzten bereits den Pedibus zur Zeit der Umfrage. Obschon die Tatsache ermutigend ist, dass vor allem junge

Eltern den Pedibus nutzen, ist diese Erkenntnis aufgrund der geringen Repräsentativität der analysierten Stichprobe etwas zu relativieren. Auch hier braucht es ergänzende Untersuchungen, um das soziokulturelle sowie das wirtschaftliche Profil der Pedibus-Nutzer genauer zu bestimmen. Auf Basis der Stichprobe für diese Umfrage lässt sich jedoch bereits feststellen, dass der grösste Anteil der Pedibus-Nutzer (23 %) in die Kategorie der niedrigeren Einkommen<sup>20</sup> (weniger als 6000 CHF pro Monat) fällt.

## 2.7 Hohe Zufriedenheit

### SIND SIE MIT DER AKTUELLEN ODER FRÜHEREN NUTZUNG DES PEDIBUSSES ZUFRIEDEN?



n=129  
Umfrage französischsprachige Schweiz

Rate der Zufriedenheit mit dem Pedibus

Allgemein lässt sich sagen, dass die hohe Zufriedenheit (67 % 'sehr zufrieden' und 29 % 'zufrieden') den Nachweis erbringt, dass die Kampagne die Bedürfnisse und Erwartungen der betroffenen Eltern erfolgreich abdeckt.

Es gibt mehrere Gründe, warum Eltern, die den Pedibus kennen, nicht daran teilnehmen. Ein Grossteil (39 %) dieser Eltern verzichtet darauf,

weil sie ihre Kinder selber gerne in die Schule begleiten. Ein etwa gleich grosser Prozentsatz (36 %) hält die Kinder für selbstständig genug, um ohne Begleitung in die Schule zu gehen. Ferner spielt, wie vorgängig bereits erwähnt, die Länge des Schulweges eine Rolle bei der Entscheidung, das Kind zu Fuss in die Schule zu schicken. Nicht nur ein langer, auch ein kurzer

19. Unter new nester versteht man «junge Familien», also Haushalte mit einem oder zwei Personen über 19 Jahren und Kindern zwischen 0 und 9 Jahren (aber ohne Kindern zwischen 10 und 19).

20. Das hierfür massgebliche Einkommen bezieht sich auf den ganzen Haushalt, das heisst die Löhne aller Haushaltsmitglieder werden zusammengezählt.



Foto: © Fabienne Degoumois, ATE

Schulweg kann dazu führen, dass Eltern auf den Pedibus verzichten, da sie ihn für diese Distanz für unnötig halten. Daher nehmen 24 Prozent der Eltern nicht am Pedibus teil, weil die Kinder entweder einen zu weiten oder einen zu kurzen Schulweg haben. Ferner ist festzuhalten, dass sich ein Teil der Eltern informell organisiert, um die Kinder in die Schule zu bringen. Diese Selbstorganisation wird von der Pedibus-Kampagne ebenfalls unterstützt.

### WARUM NUTZEN/ NUTZTEN SIE DEN PEDIBUS NICHT?



n=176  
Umfrage französischsprachige Schweiz

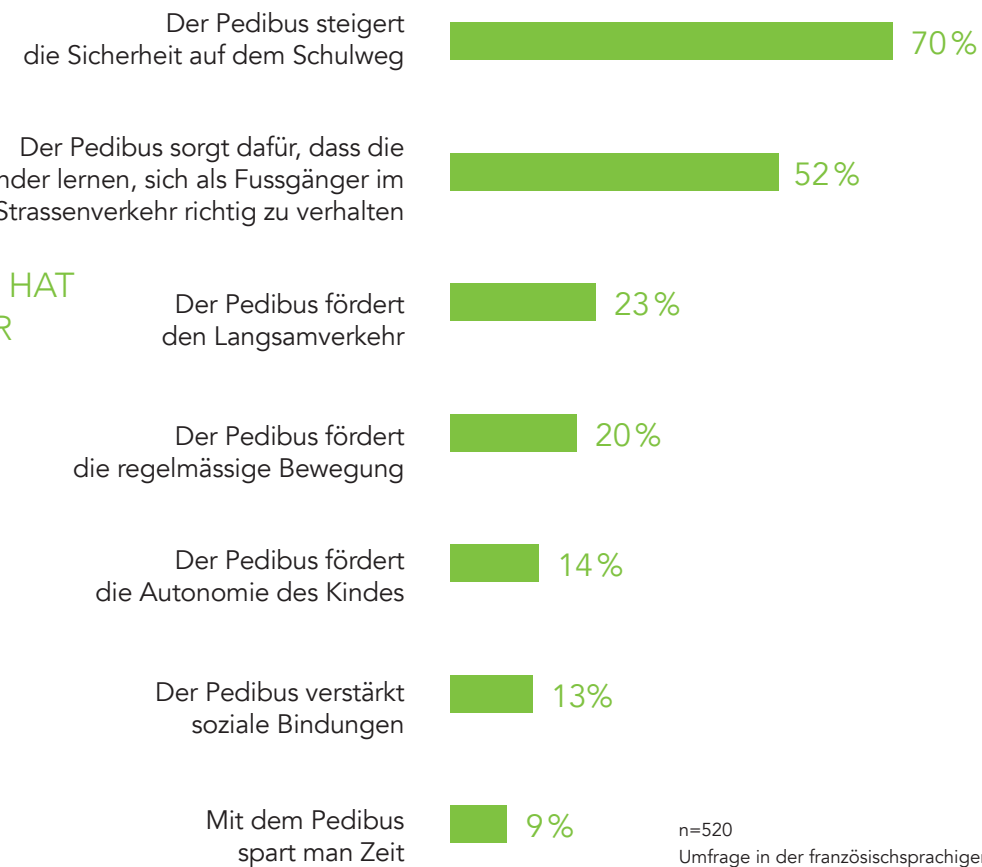
Gründe für die Nichtbenutzung des Pedibus



## 2.8 Der Nutzen des Pedibusses

WELCHE VORTEILE HAT  
DER PEDIBUS IHRER  
MEINUNG NACH?

ORDNEN SIE DIE  
VORTEILE NACH  
PRIORITÄT.



Vorteile des Pedibus

Auf die Frage nach dem Nutzen des Pedibusses wurde die Sicherheit auf dem Schulweg als wichtigstes Kriterium genannt (70 %), gefolgt vom Erlernen des richtigen Verhaltens im Strassenverkehr (52 %). Als weitere mögliche Vorteile wur-

den der Langsamverkehr (23 %), die Gesundheit (20 %), die Entwicklung des Kindes (14 %), soziale Bindungen (13 %) und die Zeitersparnis (9 %) genannt.

TEIL 3

Diskussion







Foto: © Nicolas Righetti / Lundi13.ch

### 3.1 Förderung der aktiven Mobilität

Lange Zeit waren Kinder in der Mobilitätsdebatte überhaupt kein Thema. Auch wenn die Gestaltung des öffentlichen Raums nach wie vor zu einem grossen Teil von Erwachsenen für Erwachsene erfolgt, kann man inzwischen feststellen, dass das Interesse für die Mobilitätsbedürfnisse der Kinder zunimmt – in der Fachliteratur, bei den Verbänden und in der Planung durch die öffentliche Hand. Auch die Studie über den Pedibus in der Westschweiz greift diese Entwicklung auf und stellt eine Ergänzung der vorgängig zitierten wissenschaftlichen Arbeiten dar. Parallel zu den zahlreichen Initiativen zur Förderung eines nachhaltigen Verhaltens engagieren sich überall auf der Welt Akteure, um dem Rückgang der aktiven Mobilität bei Kindern entgegenzuwirken. Die nordamerikanische Wissenschaft beschäftigt sich sicher am intensivsten mit der Thematik, Grund dafür ist in erster Linie die wachsende Besorgnis über Gesundheitsprobleme in Zusammenhang mit der Fettleibigkeit. Fettleibigkeit ist aber nicht nur bei unseren amerikanischen Nachbarn ein Problem, auch in den übrigen Ländern dieser Welt sind der Bewegungsmangel bei Kindern und die negativen Auswirkungen auf die Gesundheit ein Thema.

Die Länge der Schulwege in der Schweiz lässt sich sicher nicht mit nordamerikanischen Verhältnissen (oder mit einigen Entwicklungsländern) vergleichen, entsprechend scheinen die Distanzen kein wesentliches Hindernis für die aktive Mobilität der Kinder darzustellen. Darauf deuten auch die Ergebnisse dieser Studie hin, die aufzeigen, dass die Mehrheit der Kinder einen Schulweg von weniger als anderthalb Kilometern Länge zurücklegt. Zudem ist die Schweiz nach wie vor ein Land, in dem die aktive Mobilität weit verbreitet ist, gehen doch etwa drei Viertel der in dieser Analyse erfassten Kinder zu Fuss in die Schule. Dennoch kann man, wie vorgängig erwähnt, zwischen 1994 und 2015 einen Rückgang der aktiven Mobilität um 9 Prozent bei Kindern zwischen sechs und neun Jahren feststellen. Die Stiftung Gesundheitsförderung Schweiz<sup>21</sup> hat nachgewiesen, dass die körperliche Bewegung bei Kindern tendenziell zurückgeht, je älter sie werden, insbesondere während der Pubertät. Deshalb ist es wichtig, den Fussmarsch bei Kleinkindern zu fördern, damit sie so früh wie möglich gesunde Gewohnheiten annehmen und diese im Laufe der Jahre festigen.

### 3.2 Die Sicherheit als wichtigster Faktor

In der Schweiz gibt es grosse Unterschiede, was die Länge der Schulwege in den Städten und auf dem Land betrifft. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass der Prozentsatz der Kinder mit Begleitung, trotz der vergleichsweise kurzen Schulwege, hoch ist und dass eines von zehn Kindern regelmässig mit dem Auto in die Schule gefahren wird. Die – empfundene oder reelle – Unsicherheit auf dem Schulweg stellt unbestreitbar ein Hemmnis für die Autonomie der Kinder dar. Unter diesen Umständen kann der Pedibus eine wichtige Rolle spielen, indem er die gemeinschaftlich organisierte, nichtmotorisierte Begleitung der Kinder fördert.

Der hohe Prozentsatz an begleiteten Kindern in der Schweiz lässt sich auf ein Gefühl der Unsicherheit in Bezug auf den Verkehr zurückführen, denn zwei Drittel der Kinder bewegen sich in einem Strassenverkehr mit Geschwindigkeiten von mehr als 50 km/h. Der von der elterlichen Begleitung generierte Verkehr trägt zumindest teilweise mit zum Unsicherheitsgefühl der Eltern bei und führt zu einer Dynamik, die die aktive Mobilität der Kinder stark einschränkt. Diese Korrelation bestätigt, wie eng Pedibus und Strassensicherheit zusammenhängen: Obschon andere Kriterien wie Gesundheit, Sensibilisierung oder Geselligkeit ebenfalls geltend gemacht werden, sehen die in der Schweiz befragten Eltern den Pedibus in erster Linie als ein Instrument, das die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg erhöht. Diese Feststellung stimmt zudem teilweise mit internationalen Studien über die kindliche Mobilität und den Strassenverkehr überein, in denen das Unsicherheitsgefühl in Zusammenhang mit dem Verkehr sowie die Länge des Schulweges als zwei Hauptkriterien für die elterliche Wahl der Verkehrsmittel genannt werden. Die öffentliche Hand muss deshalb beim Strassenverkehr ansetzen: Indem

« In der Schweiz ist der Pedibus angesichts des starken Gefühls der Unsicherheit im Strassenverkehr aber durchaus sinnvoll. »

sie das Unsicherheitsgefühl der Eltern verringert, kann sie die aktive Mobilität der Kinder fördern. Kinder, die zu Fuss zur Schule gehen, beeinflussen nicht nur ihre Gesundheit und ihre Umwelt positiv, sondern eignen sich auch Kompetenzen im Strassenverkehr an.

Der Pedibus fügt sich vollständig in diese Dynamik ein, ohne den Behörden die Verantwortung abzunehmen, und schafft sichere Rahmenbedingungen, so dass die Kinder zu Fuss zur Schule gehen können, ohne dass sich die Eltern in Bezug auf den Verkehr Sorgen machen müssen.

Die Auswirkungen des Pedibusses auf die Gesundheit und auf die Bildung sozialer Bindungen tauchen als Argumente in allen Studien auf, auch wenn ihnen je nach untersuchtem Kontext nicht

immer die gleiche Relevanz zukommt. Auch die Zeitersparnis und die positiven Auswirkungen auf die Autonomie der Kinder werden je nach Situation unterschiedlich hoch bewertet. In einigen Studien wird argumentiert, dass der Pedibus die Autonomie der Kinder einschränkt.

In der Schweiz ist der Pedibus angesichts des starken Gefühls der Unsicherheit im Strassenverkehr aber durchaus sinnvoll. Er bietet kleinen Kindern eine ausgewogene Mischung aus Erwachsenenbegleitung und selbstständiger Mobilität. Der Pedibus ist eine gute Alternative zur individuellen Begleitung der Kinder, denn er trägt dazu bei, die Anzahl der Eltern-Taxis und damit das Verkehrsaufkommen rund um Schulen und Kindergärten zu reduzieren. Damit lässt sich auch der Teufelskreis durchbrechen, das heisst die Zunahme der Eltern-Taxis aufgrund des steigenden Unsicherheitsgefühls der Eltern.

21. Gesundheitsförderung Schweiz, (2016) Das Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz.



### 3.3 Die Entwicklung des Pedibus in der Schweiz und anderswo

Ein Viertel der in der Romandie befragten Eltern nutzte den Pedibus seit seiner Einführung. Die Akzeptanz unter den Nutzern ist sehr hoch, wie der Zufriedenheitsgrad zeigt. Da der Pedibus in der Romandie früher eingeführt und entwickelt wurde, ist der Bekanntheitsgrad höher, insbesondere im Vergleich zur Deutschschweiz, wo dieses Konzept weniger bekannt ist. Obschon es bei der Länge der Schulwege auf dem Land und in der Stadt gewisse Unterschiede gibt, wird der Pedibus in städtischen und ländlichen Regionen etwa gleich genutzt. Die Ergebnisse aus der Umfrage in der Romandie zeigen bei den Nutzern eine leichte Überrepräsentation junger Familien, woraus sich auf das Entwicklungspotenzial des Pedibus schliessen lässt. Auch sind die unteren Gesellschaftsschichten stärker vertreten, was in einem gewissen Widerspruch zu den Beobachtungen von Depeau und Brenac steht, die den Pedibus eher mit den oberen Einkommensschichten in Verbindung setzen. Einige der wissenschaftlichen Arbeiten stellen den Pedibus in Zusammenhang mit einer eher hohen sozialen Homogenität. In der Westschweiz dagegen lässt sich auf eine grosse Heterogenität der Nutzer schliessen, allerdings wäre diese Erkenntnis durch ergänzende Studien abzustützen.

Die Analyse der Beweggründe, warum Eltern in der Westschweiz den Pedibus nutzen, zeigt deutlich, dass die Sicherheit der wichtigste Faktor (70 %) ist. Diese Resultate unterscheiden

« Das Unsicherheitsgefühl ist der wichtigste Beweggrund in der französischsprachigen Schweiz um beim Pedibus mitzumachen. Im Ausland hingegen stehen Faktoren wie soziale Integration und Familienorganisation im Vordergrund. »

sich von anderen Studien über den Nutzen des Pedibusses, die in anderen Ländern, also unter anderen Gegebenheiten, durchgeführt wurden. So kommen die Autoren Kingham et al. im Fall von Christchurch, Neuseeland<sup>22</sup>, und Depeau im Fall von Rennes, Frankreich<sup>23</sup>, zu einem gegenteiligen Schluss. Der Faktor Sicherheit weist im Vergleich zu Faktoren wie die Förderung sozialer Bindungen oder organisatorischer Vorteile wenig Einfluss auf die Teilnahme auf. Im Gegensatz hierzu, scheinen diese Argumente in der Romandie weniger ins Gewicht zu fallen (soziale Bindungen 13 %, Zeitersparnis 9 %).

Am Beispiel des Pedibusses lässt sich also zeigen, wie stark der Kontext die Wahrnehmung beeinflusst, aufgrund derer ein bestimmtes Verkehrsmittel – bezogen auf Kinder – zum Zug kommt. Unterschiede in der Umgebung sowie bei den beteiligten Akteuren führen zu einer unterschiedlichen Wahrnehmung der Vorteile, die dieses Konzept mit sich bringt. Aus diesem Grund sind detaillierte Kenntnisse des soziokulturellen Kontextes wichtig, in dem der Pedibus oder andere Formen der nachhaltigen Mobilität gefördert werden sollen, denn nur so lassen sich die richtigen Hebel in Bewegung setzen, um mehr Eltern für die Nutzung des Pedibusses zu gewinnen.

### 3.4 Ein wirksames Instrument, um das Verhalten zu beeinflussen



Foto: © Martine Wolhauser, ATE

Die Pedibus-Kampagne hat einen sehr positiven Einfluss auf den Langsamverkehr. Erfreulich ist die Tatsache, dass fast die Hälfte der befragten Eltern angaben, aufgrund der Kampagne ihr Verhalten zugunsten einer nachhaltigen Mobilität verändert zu haben. Der grosse Einfluss des Pedibusses, sei es auf die Schüler selbst oder indirekt auf die Mobilität der Familie allgemein, ist ebenfalls sehr ermutigend. Übrigens unterstreichen die von der Pedibus-Koordination des VCS gesammelten Aussagen von Pedibus-Nutzern, wie dieses Konzept dazu geführt hat, die städtische Raumplanung an die Bedürfnisse der Kinder anzupassen und den Fussmarsch auch ausserhalb des schulischen Kontextes vermehrt zur Gewohnheit werden zu lassen. Durch das tägliche Erfahren

« Die Pedibus-Kampagne hat einen sehr positiven Einfluss auf den Langsamverkehr. »

aktiver Mobilität, stärkt das Kind seine Fähigkeit sich mit eigener Muskelkraft fortzubewegen. Dies ist wünschenswert, denn bei einigen Kindern nimmt gerade diese Fortbewegungsform ab. Dieser Einfluss betrifft im Übrigen nicht nur die Kinder, auch Eltern, die den Pedibus nutzen, entscheiden sich öfter für den Fussmarsch als für ein motorisiertes Verkehrsmittel. Damit zeigt sich, dass die Pedibus-Kampagne nicht nur zur Gründung neuer Linien führt, sondern auch einen bedeutenden Beitrag zur Sensibilisierung der Bevölkerung für den Langsamverkehr leistet und gleichzeitig die Kinder sichtbarer und den Schulweg sicherer macht.

Einige Kritiker<sup>24</sup> bemängeln, der Pedibus führe zu einem Rückgang der öffentlichen Massnahmen und betonen die Defizite in Bezug auf seine Dauerhaftigkeit, da er auf einem freiwilligen Engagement beruht. Das Schweizer Beispiel zeigt jedoch, dass dieses Konzept im Gegenteil dazu beiträgt, die Zusammenarbeit zwischen der Zivilgesellschaft und den Behörden zu fördern. Der Pedibus sowie weitere Initiativen wie die «Schulwegpläne» bringen verschiedene Akteure zusammen: Eltern, Verbände, Gemeinden, Polizei, Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) usw. Ausserdem besteht eine Pedibus-Linie im Durchschnitt drei Jahre, es gibt aber auch Linien, die über zehn Jahre funktionieren, da immer wieder neue Familien mit schulpflichtigen Kindern im Pedibus-Alter dazukommen.

22. Kingham, S. et al. (2007).

23. Depeau, S. (2008).

24. Brenac, T. (2013).



## 3.5 Ansätze für eine optimale Umsetzung

Diese Studie über den Pedibus zeigt auf, welchen Einfluss das Mobilitätskonzept auf die aktive Mobilität der Kinder hat. Zudem verweist die Studie auf Möglichkeiten, das Pedibus-Konzept in der Schweiz zu fördern:



**Die Bildung eines Partnernetzwerkes erlaubt** eine effizientere Kampagnenarbeit und gewährleistet eine regionale Dynamik. Das Modell der kantonalen Koordinationen, wie es vom VCS in der Westschweiz aufgebaut wurde, scheint eine gute Strategie zur Erreichung der Ziele zu sein. Die Einführung dieses Modells in anderen Regionen erscheint deshalb sinnvoll.



**Jedes Jahr bedarf es der Arbeit vor Ort**, um die Informationen bei den Familien zu streuen. Vor allem in der Deutschschweiz, wo der Pedibus noch wenig bekannt ist, bietet es sich an, mit Veranstaltungen und gezielten Kampagnen zum Schuljahresbeginn auf den Pedibus aufmerksam zu machen.



**Die Aufwärtsdynamik, die mit der Umsetzung des Pedibus-Konzeptes** einhergeht, ist mit einer geschickten Einbindung der Eltern als zentrale Pfeiler des Konzepts zu konsolidieren. Die Partner – Verbände, öffentliche Einrichtungen, Schulen – müssen die Rolle der Eltern anerkennen und ihnen genügend Spielraum lassen, z. B. bei der Wahl der Pedibus-Routen und -Abläufe. Da der Pedibus auf dem freiwilligen Engagement der Eltern beruht, ist es wichtig, dass sich die Eltern mit dem Konzept selbst identifizieren, um das Fortbestehen zu sichern. Damit wird der Pedibus eher zu einer gemeinschaftlichen Massnahme als zu einer Massnahme der Behörden.



**Die positiven Auswirkungen des Pedibusses gehen über die Sicherheit hinaus**, dieses Potenzial muss ebenfalls genutzt werden. Gemeint sind hier andere Formen der nachhaltigen Mobilität, aber auch Auswirkungen auf die soziale Bindung oder die Integration in einem neuen Quartier.



**Der Wichtigste Auslöser für das Mitmachen der Eltern beim Pedibus in der Romandie** ist das Gefühl der Unsicherheit im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Das Pedibus-Konzept erlaubt es, ein Kind zu begleiten und ihm gleichzeitig durch die Integration in eine Peergroup genügend Raum für die Entwicklung seiner Selbstständigkeit zu geben. Daher ist der Pedibus als ein Konzept zu fördern, welches es den Kindern erlaubt, ein sicheres Verhalten zu entwickeln, ohne sie jedoch zu sehr zu beschützen.



**Allgemein lässt sich ein Rückgang der aktiven Mobilität bei Kindern feststellen.** Die Schweiz ist wie die anderen europäischen Länder ebenfalls von dieser Entwicklung betroffen. Somit ist es sinnvoll, proaktiv zu handeln und die aktive Mobilität bereits in jungen Jahren zu fördern.



**Die Wahrnehmung der Umgebung spielt eine grosse Rolle bei der Wahl** der Verkehrsmittel. Daher sollten die Eltern Pedibus-Routen wählen, die gleichzeitig sicher und angenehm für die Schüler sind.



**Schliesslich liesse sich dieses oder ein ähnliches Konzept für regelmässige** ausserschulische Aktivitäten weiterentwickeln (z. B. für das wöchentliche Training).

## Schlussfolgerung

Diese Studie, die auf zwei unterschiedlichen analytischen Ansätzen beruht – zum einen dient die ganze Schweiz als Basis, zum anderen die Westschweiz –, beleuchtet die Prozesse, die uns erlauben, in Bezug auf die Schweiz unser Verständnis über das Mobilitätsverhalten der Kinder auf dem Schulweg zu vertiefen. Zunächst lässt sich feststellen, dass es zwischen den Sprachregionen deutliche Unterschiede gibt. Zusätzliche Untersuchungen werden nötig sein, um den Einfluss soziokultureller Faktoren auf die Mobilität der Kinder in den verschiedenen Landesregionen zu bestimmen, damit politische Strategien entwickelt werden können, die auf die unterschiedlichen kulturellen Gegebenheiten der Schweiz abgestimmt sind. Einige Merkmale tauchen dagegen in allen drei untersuchten Sprachregionen auf. So zeigt die Studie zum Beispiel, dass die Wahrnehmung der Sicherheit in Zusammenhang mit dem Schulweg überall in der Schweiz einen grossen Einfluss auf die Wahl der Verkehrsmittel hat. Ausserdem ist die Schweiz ein Land, in dem die aktive Mobilität der Kinder immer noch gut entwickelt ist, insbesondere im Vergleich zu Nordamerika, wo die gesundheitsbeeinträchtigende Auswirkung des im Land vorherrschenden motorisierten Verkehrs immer mehr in die Kritik gerät. Dennoch darf die Situation in der Schweiz in keinem Fall dazu führen, dass der Langsamverkehr weniger gefördert wird, denn auch hier nimmt die aktive Mobilität ab. Ausserdem ist das Verkehrsaufkommen im Bereich von Schulen und Kindergärten nach wie vor zu hoch; das führt zu einem Gefühl der Unsicherheit, was wiederum zur Folge hat, dass noch mehr Kinder (mit dem Auto) in die Schule gebracht werden.

Die grosse Bekanntheit des Pedibusses und der hohe Zufriedenheitsgrad in der lateinischen Schweiz bestätigen die Bedeutung und den Nutzen der in diesem Zusammenhang durchgeführten Massnahmen und Kampagnen. Weiter zeigt sich, dass die Entwicklung des Pedibusses dazu führt, dass auch andere Formen des Langsamverkehrs vermehrt genutzt werden. Rund die Hälfte der Eltern die in der französischsprachigen Schweiz den Pedibus kennen, bestätigen ihr Mobilitätsverhalten verändert zu haben. Das ist erfreulich, wenn man bedenkt wie schwierig es ist Menschen zu sensibilisieren und dazu zu bringen, ihre Gewohnheiten zu ändern. Das veränderte Mobilitätsverhalten betrifft insbesondere die Kinder, die auf diese Weise gesunde und nachhaltige Gewohnheiten entwickeln. Die Pedibus-Kampagne hat denn auch eine reale Auswirkung auf die Förderung des Langsamverkehrs; diese Dynamik beschränkt sich nicht nur auf die Gründung neuer Pedibus-Linien. Die vom VCS bereitgestellte Struktur, die ganzjährige Unterstützung durch die kantonalen Koordinationen, die zur Verfügung gestellten Materialien und Instrumente sowie die Organisation von Veranstaltungen sind Schlüsselemente, die zum Erfolg des Pedibusses beitragen. Die Ergebnisse dieser Umfrage zeigen, dass der Pedibus bestens funktioniert und die in der Westschweiz gesetzten Ziele voll und ganz erfüllt. Dieses Kampagnenmodell kann in anderen Kantonen und Ländern kopiert werden, um die Mobilität der Kinder sicherer zu gestalten und überall den Langsamverkehr zu fördern.



## Quellenangaben

Brenac, T. (2013). Pédibus (bus pédestre). In: Reigner H., Brenac T. et Hernandez F. (eds.) Nouvelles idéologies urbaines. *Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. (Rennes: PUF)

Bundesamt für Statistik, (2012), Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2010. Resultate aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuenburg: BFS.

Bundesamt für Statistik, (2017), Verkehrsverhalten der Bevölkerung 2015. Resultate aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuenburg: BFS.

Depeau, S. (2006). Approche psycho-environnementale de la mobilité spatiale quotidienne des enfants en milieu urbains : Aperçu d'un programme de recherche. *Revue travaux et documents de l'UMR ESO, 2, 29-35*.

Depeau, S. (2008). Nouvelles façons de se déplacer vers l'école ou l'expérimentation du Pédibus dans un quartier rennais. Quelles incidences sur l'apprentissage de l'autonomie de déplacement des enfants et leurs rapports à l'espace ? *Revue Recherche Transport Sécurité, 101, 253-271*.

Depeau, S. (2013). Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? Ce que circuler signifie. *E-migrinter, 11, 103-115*.

Gesundheitsförderung Schweiz. (2016). Das Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen in der Schweiz. Faktenblatt 18.

Kearns, R. A., Collins, D. C., & Neuwelt, P. M. (2003). The walking school bus: extending children's geographies? *Area, 35(3), 285-292*.

Kong, A., & al. (2009). Implementation of a walking

school bus: lessons learned. *Journal of School Health, 72(7), 319-325*.

Kingham, S., & Ussher, S. (2007). An assessment of the benefits of the walking school bus in Christchurch, New Zealand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 41(6), 502-510*.

Mendoza, J. A., Levinger, D. D., & Johnston, B. D. (2009). Pilot evaluation of a walking school bus program in a low-income, urban community. *BMC Public Health, 9(122), 1-7*.

Mitra, R. (2013). Independant mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research. *Transport Reviews, 33(1), 21-43*.

Weltgesundheitsorganisation. (2002). *A physically active life through Everyday transport: with a special focus on children and older people*.



# Der Pedibus in der Schweiz: Nutzung, Bekanntheit und Wahrnehmung

---

**D**ie vorliegende Studie hat zum Ziel, die Wirkung der Pedibus-Kampagne in der Schweiz zu messen. Mit der Befragung von mehr als tausend Eltern sollen in einem ersten Schritt das Mobilitätsverhalten der Kinder und die Faktoren, die für die gewählte Mobilität ausschlaggebend sind, untersucht werden. In einem zweiten Schritt geht es um die Nutzung des Pedibusses in der Westschweiz, um dessen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Kinder im Allgemeinen, die Beweggründe der Eltern für die Pedibusnutzung, und die Vorteile des Pedibusses zu beurteilen. Die Analyse basiert folglich auf zwei Ansätzen: zum einen auf einer Untersuchung in der ganzen Schweiz, zum anderen gezielt auf der Entwicklung des Pedibusses in der Westschweiz. Die Studie soll sowohl den zuständigen Raumplanern als auch den Schulwegverantwortlichen als Verständnisgrundlage dienen.

In der Schweiz ist der Anteil der Kinder, die zu Fuss zur Schule gehen, mit 75 Prozent vergleichsweise hoch. Allerdings gibt es zwischen den Sprachregionen grosse Unterschiede: In der Deutschschweiz gehen deutlich mehr Kinder zu Fuss in die Schule (83 %) als in der Romandie (67 %) oder im Tessin (49 %). Einige Merkmale treffen jedoch auf die ganze Schweiz zu. Unter anderem fällt auf, dass als unsicher wahrgenommene Schulwege in allen Landesteilen den Hauptgrund darstellen, warum Eltern ihre Kinder individuell oder koordiniert und in Absprache mit anderen Eltern, zum Beispiel mit dem Pedibus, in die Schule begleiten.

Positiv zu vermerken ist ferner, dass das Wissen über die Existenz des Pedibusses 46 Prozent der befragten Personen dazu veranlasst hat, eine nachhaltigere Mobilität zu wählen. Die vorliegende Studie bestätigt schliesslich auch, dass die Entwicklung einer Kampagne zur Förderung des Pedibusses – eine Initiative des VCS und seiner Partner – angemessen und sinnvoll ist. In der Tat zeichnet sich diese innovative Schulwegbegleitung in der Romandie durch eine grosse Zufriedenheits- (96 %) und Bekanntheitsrate (97 %) aus. Der Pedibus ist nicht nur eine Reaktion auf das Unsicherheitsgefühl der Eltern, sondern kann auch die Mobilitätsgewohnheiten von Eltern und Kindern zugunsten des Langsamverkehrs beeinflussen.