



Spielplatz, Schule, Freizeit Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Sebastian Rauch



Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg



Verkehrssystem historisch: **auf Erwachsene optimiert**



Kinder **täglich** im Straßenraum aktiv
→ hoher Mobilitätsbedarf (Schule, Freizeit, Sport)



Spielplatz, Schule, Freizeit Mobilität von Kindern und Jugendlichen



Politikfokus oft auf **Erziehung** statt
Systemgestaltung



Verkehrssicherheit als
Voraussetzung aktiver Wege



Entwicklungsbedingt: **begrenzte**
Tempo-/Entfernungseinschätzung



Agenda

1 Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

2 Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

3 Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

4 Fazit



Agenda

1 Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

2 Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

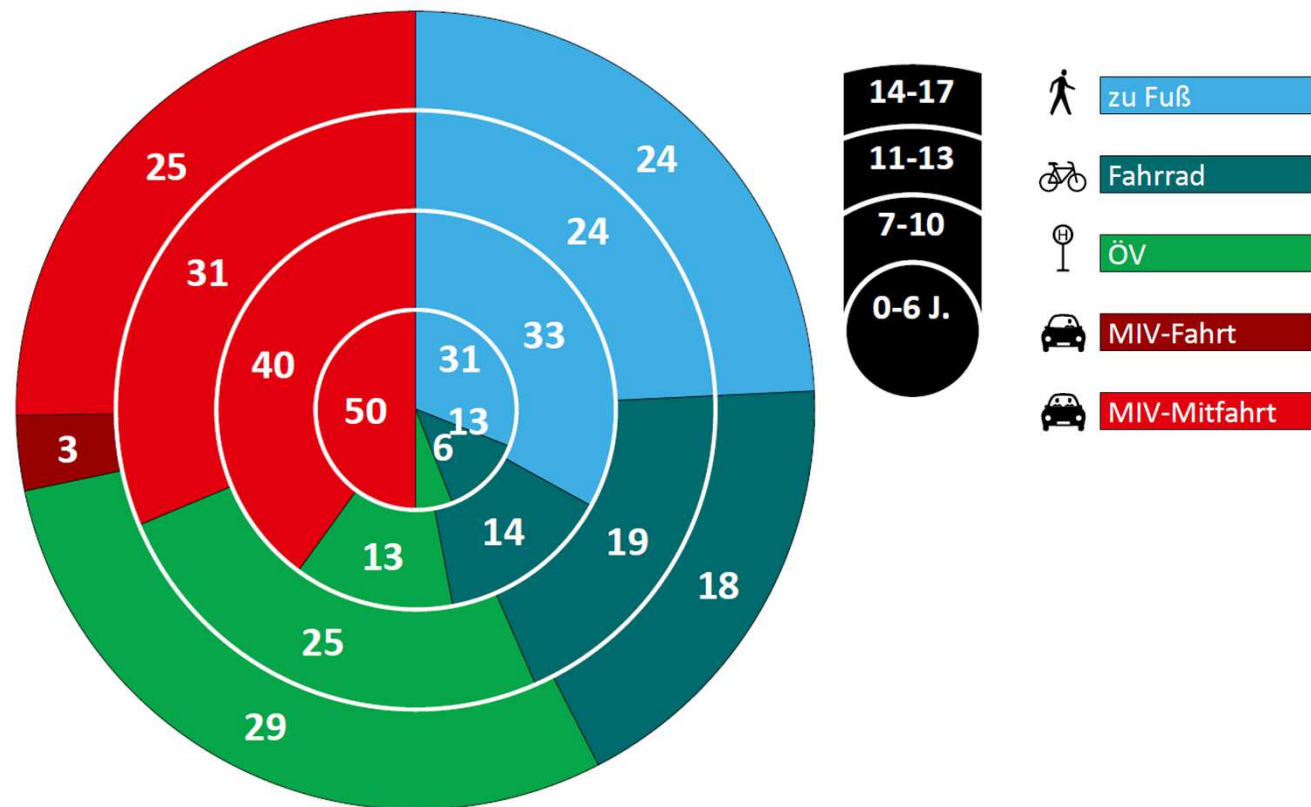
3 Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

4 Fazit



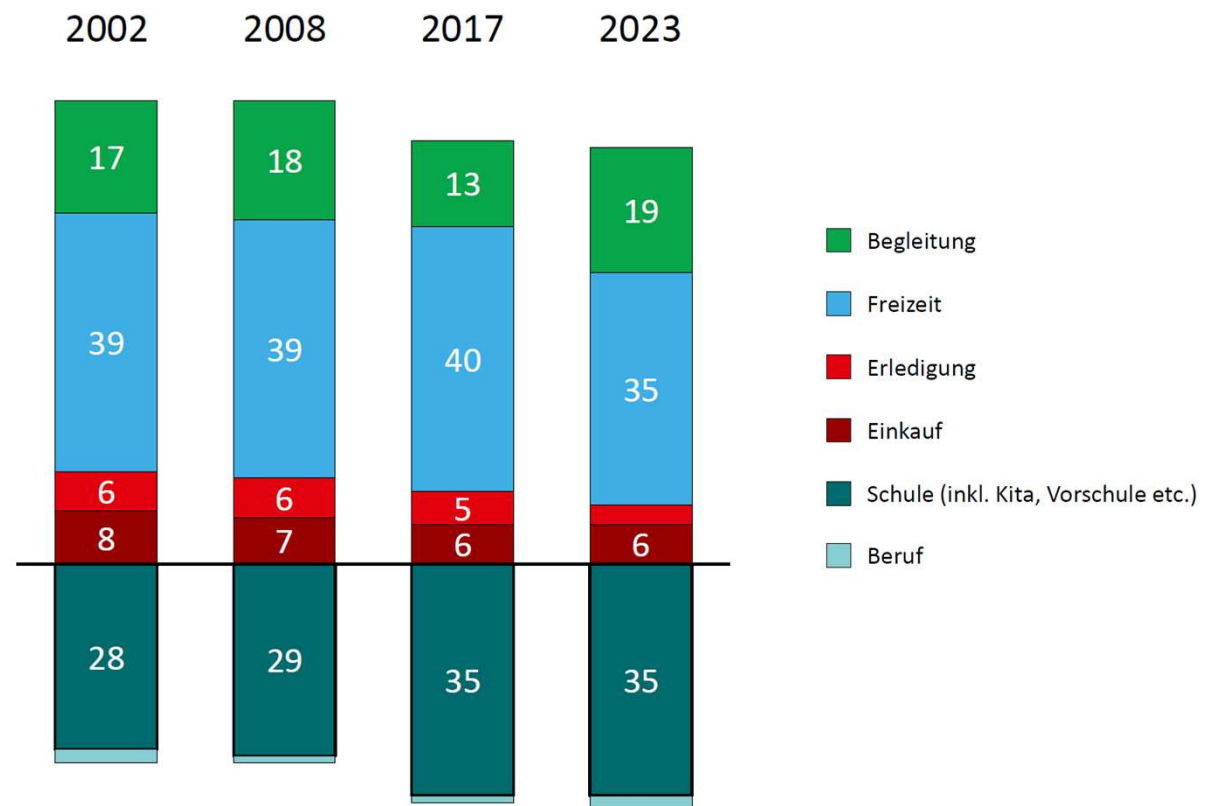
Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

Modal Split von Kinder und Jugendlichen zwischen 0 und 17 Jahren



Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

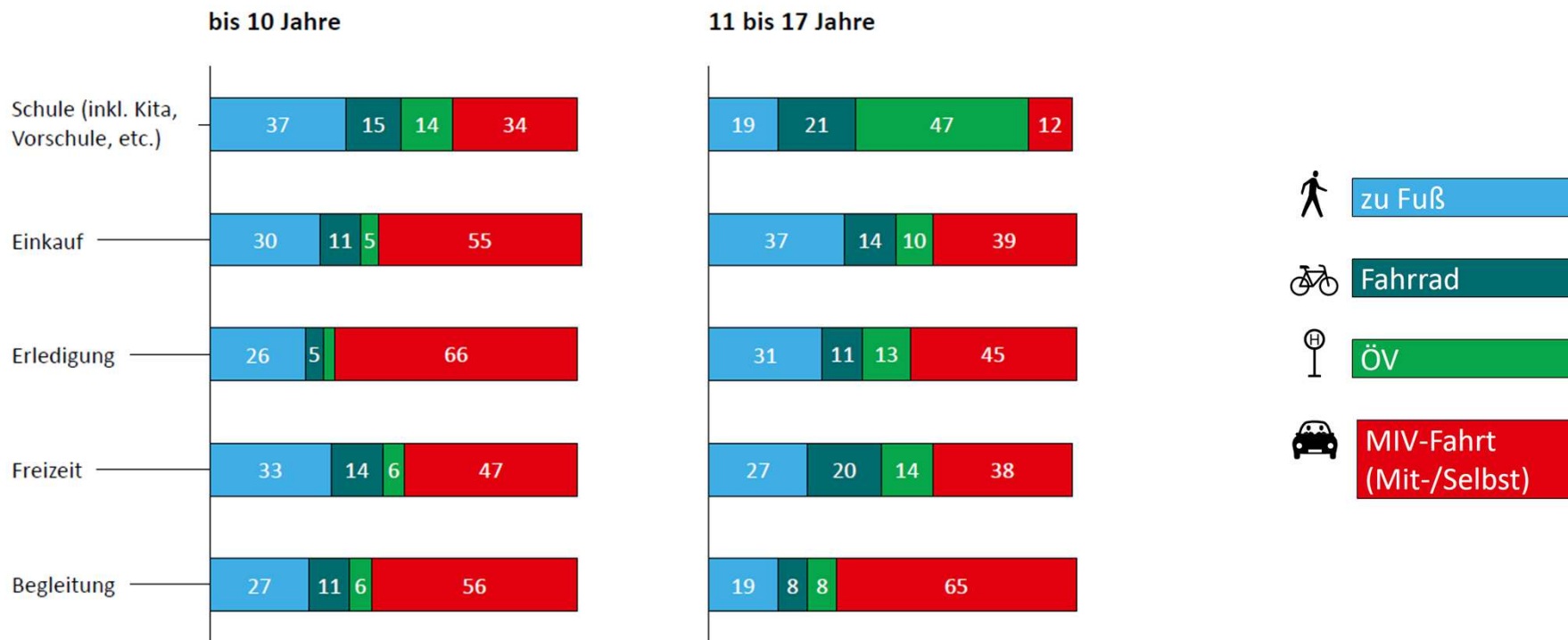
Anteil der Wegezwecke von Kinder und Jugendlichen zwischen 0 und 17 Jahren im zeitlichen Verlauf



Quelle: Follmer et al. 2025 auf Basis des MiD 2023

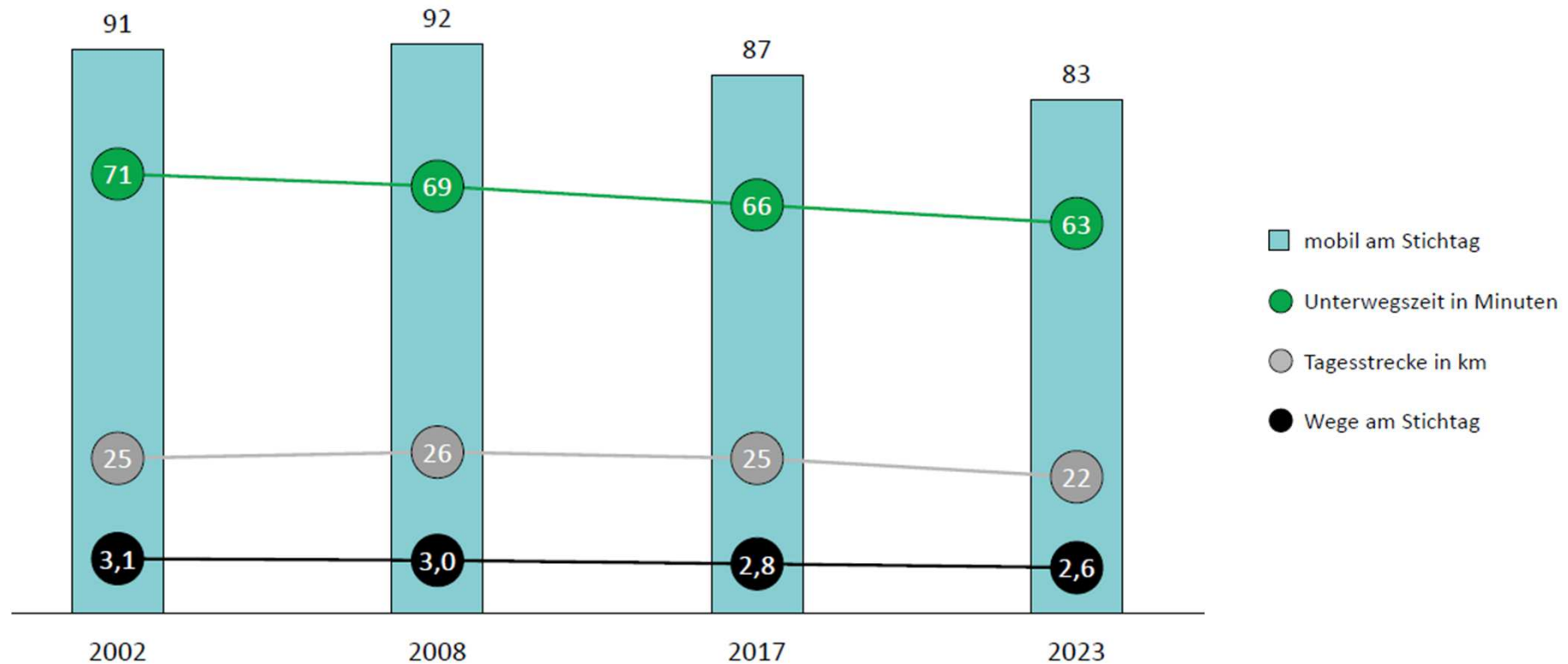
Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

Verkehrsmittelnutzung für unterschiedliche Wegezwecke



Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

Mobilitätskennziffern für Kinder und Jugendliche im Zeitvergleich



Agenda

1 Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

2 Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

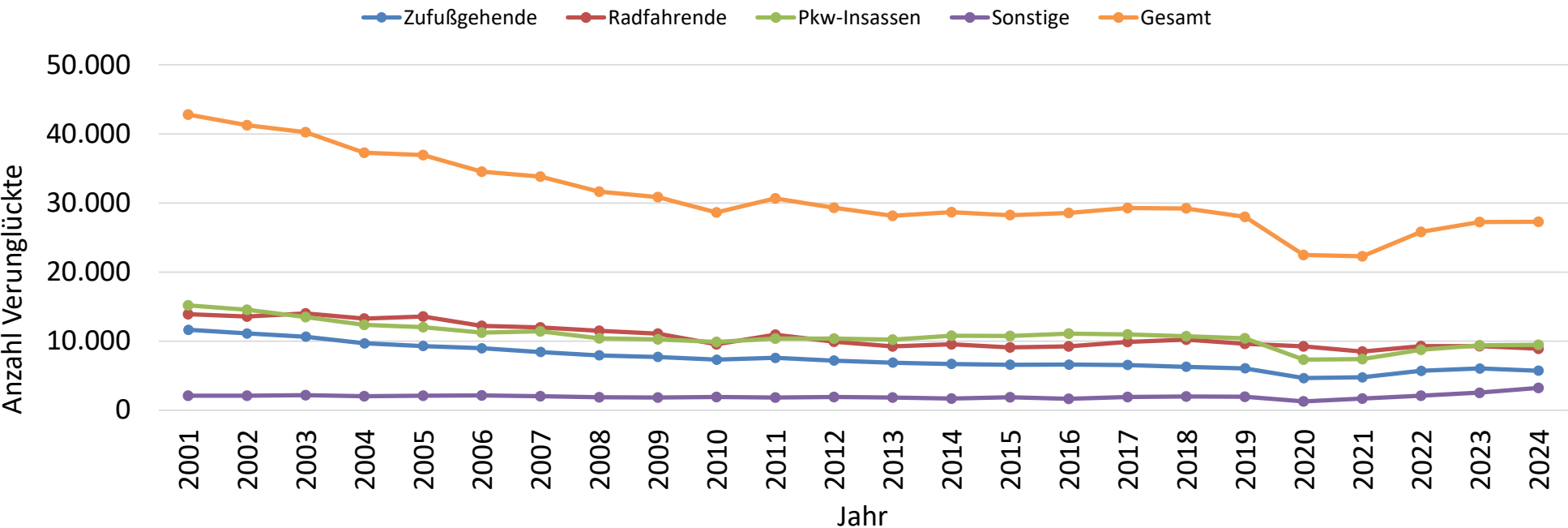
3 Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

4 Fazit



Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

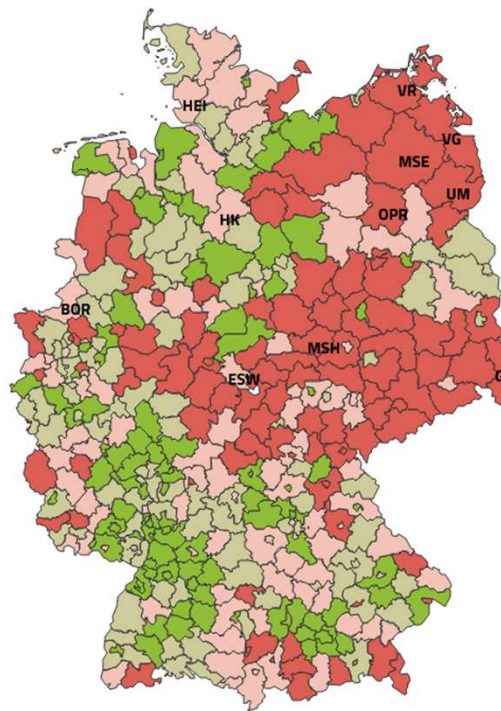
Entwicklung der Verkehrsunfallstatistik



Jahr	Anzahl Verunglückte Kinder zwischen 0-14 (Gesamt)				
	Zu Fuß Gehende	Radfahrende	Pkw-Insassen	Sonstige	Gesamt
2024 zu 2001	-50,90%	-35,90%	-37,80%	52,20%	-36,30%

Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

Räumliche Verteilung der Verunglücktenbelastung für Kinder zwischen 0 und 14 Jahren mit schwerem Personenschaden [je 100.000 Kinder]

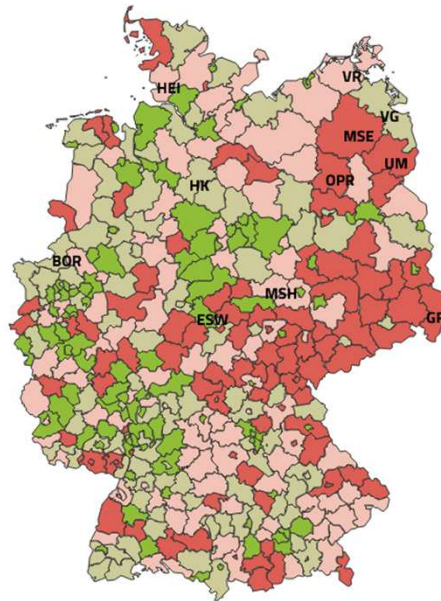


Quartile	0,0 - < 25,0 %	25,0 - < 50,0 %	50,0 - < 75,0 %	75,0 - 100,0 %
Verunglücktenbelastung (SP)	gering	gering bis mittel	mittel bis hoch	hoch

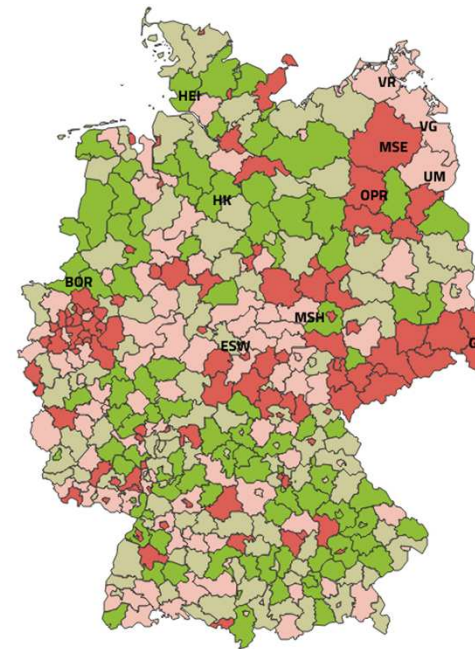
Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

Räumliche Verteilung der Verunglückungsrate im Zeitraum 2015 – 2019 für Kinder zwischen 0 und 14 Jahren mit schwerem Personenschaden

Radfahrende



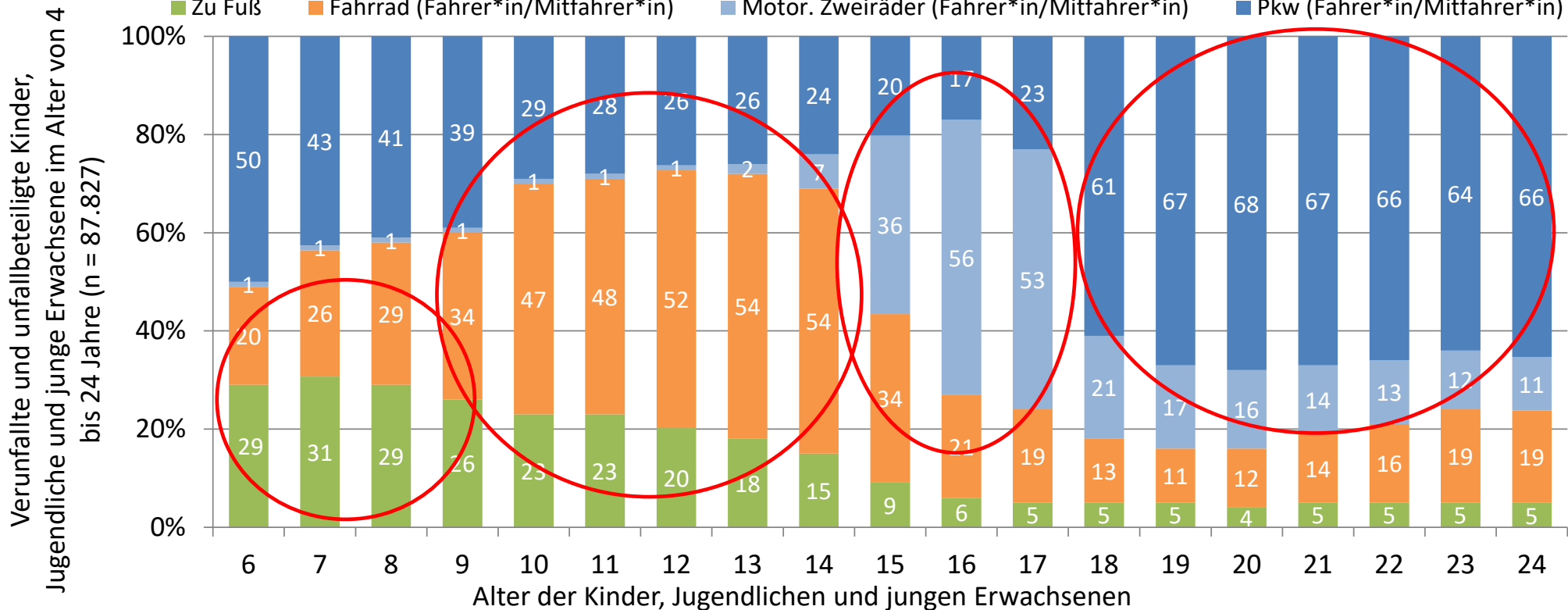
Zufußgehende



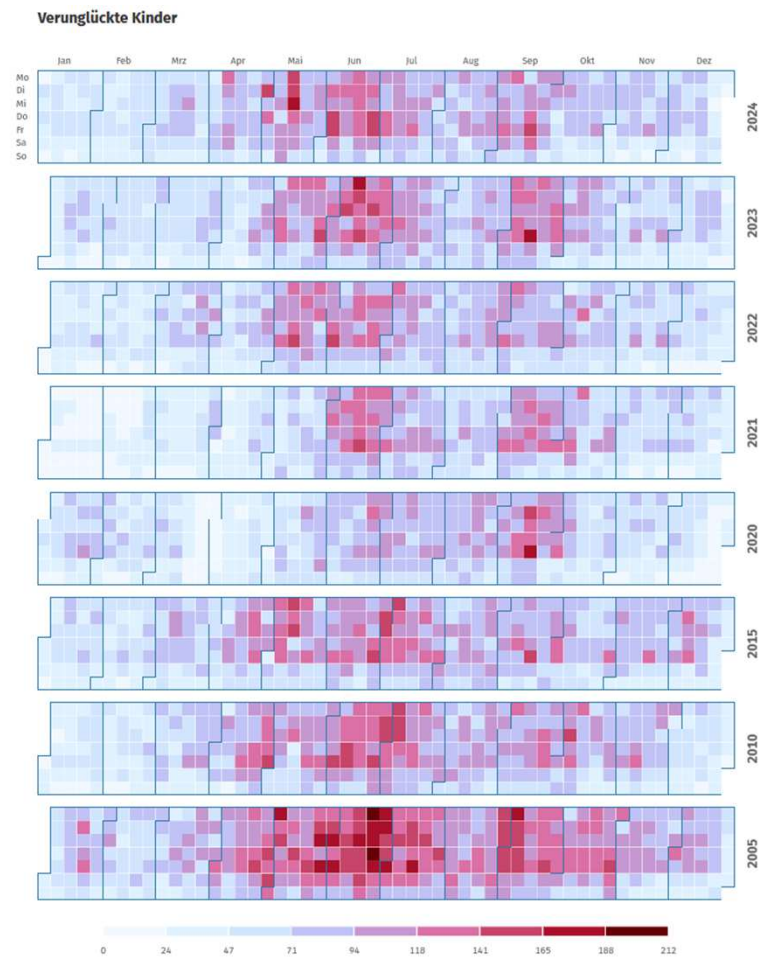
Quartile	0,0 - < 25,0 %	25,0 - < 50,0 %	50,0 - < 75,0 %	75,0 - 100,0 %
Verunglücktenrate (SP)	gering	gering bis mittel	mittel bis hoch	hoch

Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

Risikogruppe in der Verkehrsunfallstatistik (2024): Radfahrende Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 24 Jahren



Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

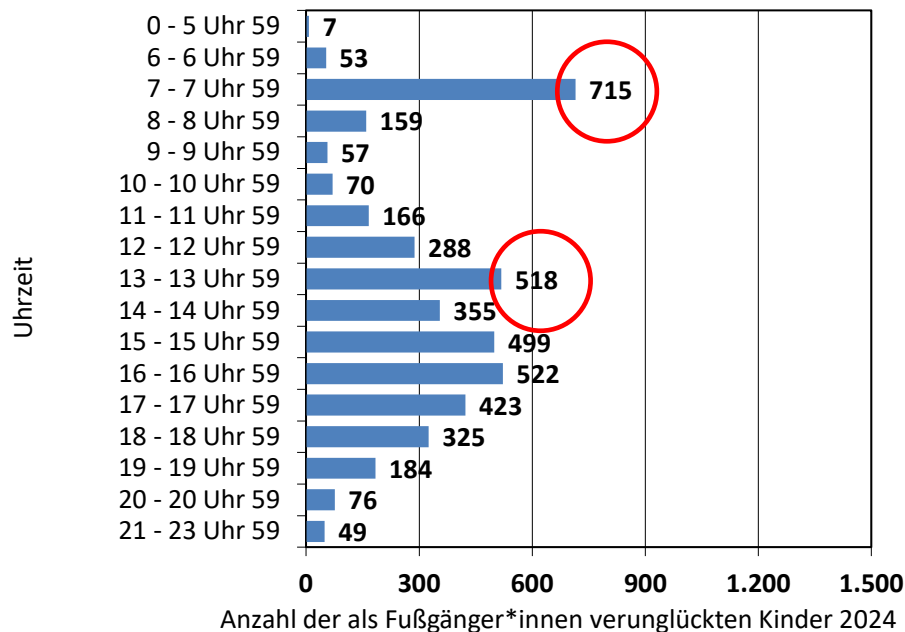


Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

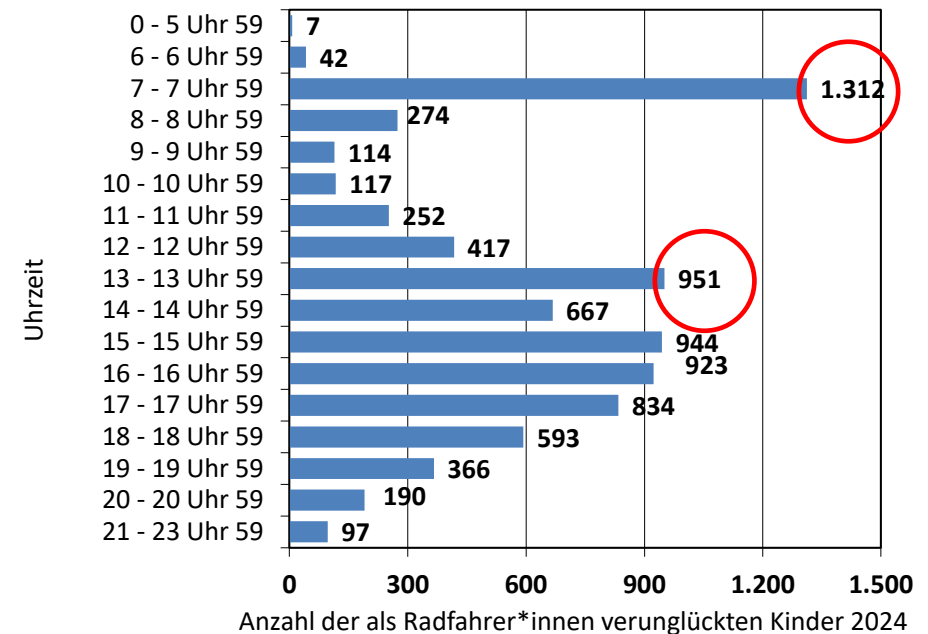
Risikogruppe in der Verkehrsunfallstatistik (2024): Unfallzeitpunkt im Tagesverlauf

Bei Straßenverkehrsunfällen 2024 verunglückte Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Alter von 6 bis unter 15 Jahren nach der Tageszeit

Fußgänger*innen (n = 4.466)



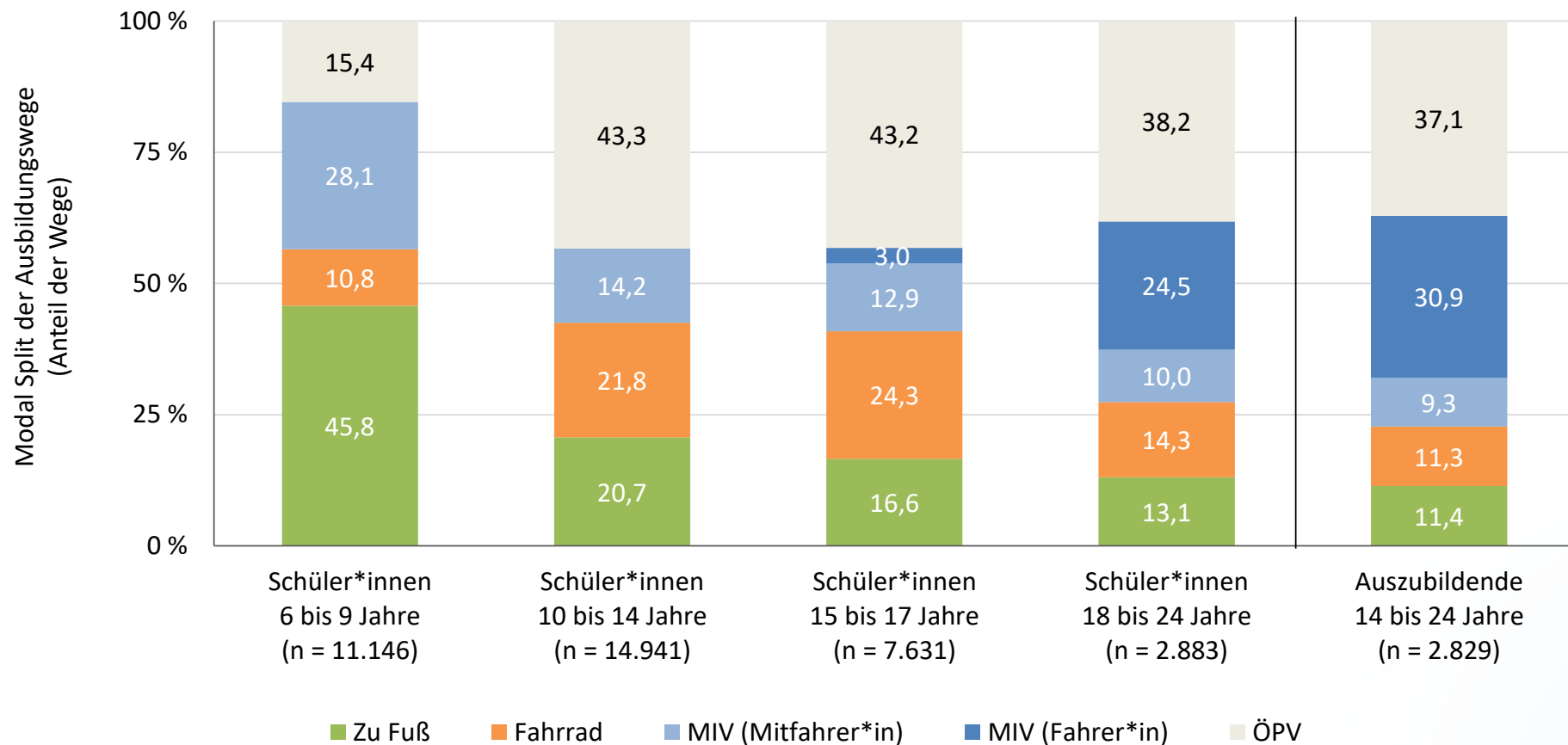
Radfahrer*innen (n = 8.100)



Fokus - Unfälle auf Schulwegen

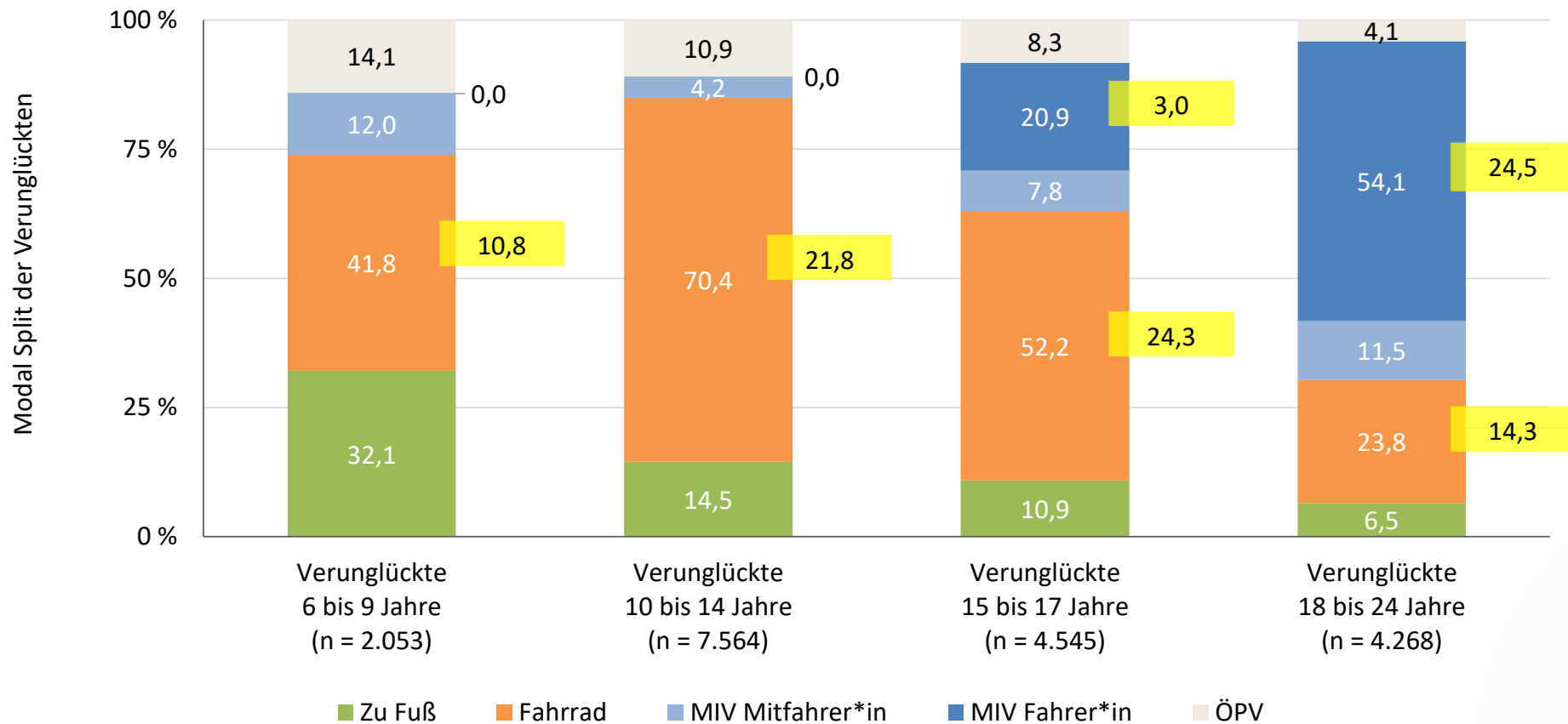
- Schulwege eine wesentlicher Grund für die Verkehrsbeteiligung der Kinder und Jugendlichen
 - 44,8 % der Wege von Personen in diesem Alter erfolgen zu Ausbildungszwecken
- Forschungsergebnisse aus Projekt zur Verkehrssicherheit an Bildungseinrichtungen
 - Forschungsprojekt im Auftrag der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung („DGUV“; DGUV FP 448, Funk et al., 2022)
- Auswertung von meldepflichtigen Unfällen auf dem Weg zu Bildungseinrichtungen (Kindergarten, Schulen, Hochschulen; „Schulwegunfälle“)
 - DGUV-Wegeunfalldaten aus den Jahren 2010 bis 2019
 - Vergleich der Schulwegeunfälle mit dem Mobilitätsverhalten von Kindern und Jugendlichen auf dem Schulweg (Mobilität in Deutschland 2017; „MiD 2017“)
- Begrenzung der projektbezogenen Datenauswertung auf ...
 - ... Schülerinnen und Schüler sowie Auszubildende im Alter 6 bis 24 Jahren
 - ... Hin- und Rückwege zu Ausbildungszwecken von Montag bis Freitag

Fokus - Unfälle auf Schulwegen



Fokus - Unfälle auf Schulwegen

Exposure vs. Risk



Quelle: Funk et al., 2022: 16

MiD 2017 – Vergleichszahlen

Fokus - Unfälle auf Schulwegen

Bulletpoints

- Über einen großen Zeitraum sinken die Unfallzahlen, aber:
Alle 19 Minuten ist im letzten Jahr ein Kind im Straßenverkehr verletzt oder getötet worden
- Zahl der im Straßenverkehr getöteten unter 15-Jährigen gegenüber 2023 von 44 auf 53 gestiegen
- Risiko Schulweg: 6- bis 14-Jährige verunglücken am häufigsten zwischen 7 und 8 Uhr
- Die meisten verunglückten Kinder waren mit dem Auto oder dem Fahrrad unterwegs

Agenda

1 Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

2 Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

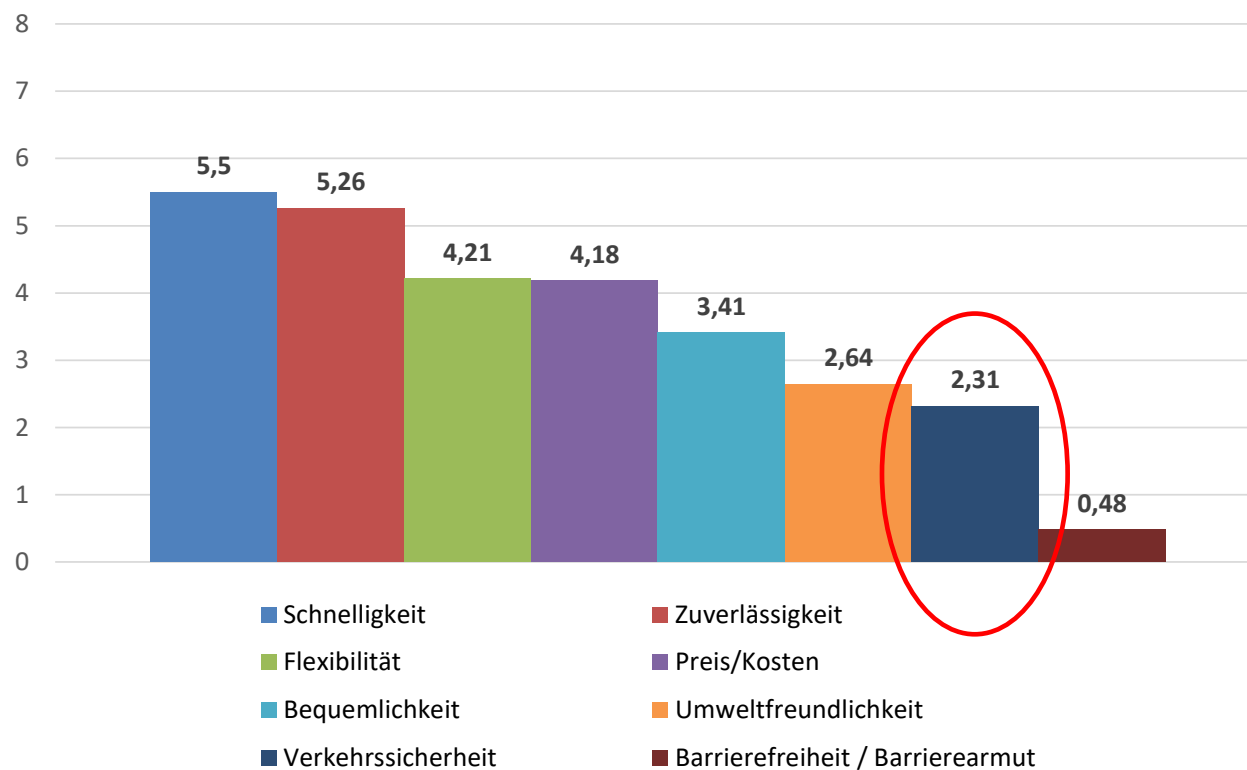
3 Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

4 Fazit



Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Was ist dir bei der Wahl deines Verkehrsmittels am wichtigsten?
(mittlerer Rang von 8 = Am wichtigsten bis 1 = Geringste Relevanz)



Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

**Mobilitäts- bzw.
Verkehrserziehung
(„Education“)**

**Gesetzliche Vorgaben und
Verkehrsüberwachung
(„Enforcement“)**

**Gestaltung des
Verkehrsraumes
(„Engineering“)**

Verhaltensprävention



Vermeidung gesundheitsschädlichen
Verhaltens durch Informationen,
Übung, Training etc.

Verhältnisprävention

Vermeidung gesundheitsschädlicher
Bedingungen durch z. B. bauliche bzw.
technische Lösungen oder auch
gesetzliche Rahmenvorgaben

Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

polizeiliche Statistik und
aber **allein** nicht ausre-
Wege nötig (**Lumbou**)

Verkehrserziehung als zentraler Baustein zur Vermittlung erforderlicher Fähigkeiten für die sichere Verkehrsteilnahme

- Praxisnahe Erziehung - Realverkehr, altersgerecht, wiederholt
- Zentrale Lernorte: Familie/Eltern und Kindergarten/Erzieher*innen bzw. Schule/Lehrkräfte
- Wichtige soziale Einflussgruppen: Lehrkräfte, Erzieher*innen, Eltern und Gleichaltrige („Peergroup“; z. B. bei der Nutzung eines Fahrradhelms)

Verkehrserziehung in Bildungseinrichtungen (Kindergarten und Schule)

- Im Sozialkontext „Schule“ lassen sich alle Kinder relativ einfach erreichen
- In Bildungsplänen: Integrativer Ansatz der schulischen Mobilitäts- bzw. Verkehrserziehung im Sinne von Sicherheits-, Sozial-, Umwelt- und Gesundheitserziehung

➡ Beispielhafte Maßnahmen der Verkehrserziehung für das Radfahren:

- Radfahrausbildung in der Grundschule (seit 2024/25 in Bayern: „Radlführerschein“)
- „Blicki blickt’s“: Bundesweites Programm zur Sicherheit von Grundschulkindern im Umgang mit Lkw

**Mobilitäts- bzw.
Verkehrserziehung
(„Education“)**



Sicherheit für Kinder:
Pfote drauf!

Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Verkehrssicherheit von Kindern abhängig von Verhältnissen, in denen diese sich bewegen

- ... von „gebauter“ Verkehrsinfrastruktur und
- ... vom Verkehrsverhalten der anderen (erwachsenen) Verkehrsteilnehmenden

Verkehrsraumgestaltende oder verkehrsregelnde Maßnahmen ...

- ... nutzen allen Kindern und Jugendlichen („Nicht-Ausschließbarkeit“) und
- ... können positive externe Effekte für alle Bevölkerungsgruppen haben

➡ Beispielhafte Maßnahmen zur Gestaltung des Verkehrsraumes:

- Kinderfreundliches Wegenetz und geeignete Querungshilfen, Ausbau und Sicherung von geschlossenen Geh- und Radwegenetzen
- Im Schulkontext: Schulisches Mobilitätsmanagement, Einrichtung von Schulstraßen, Schulwegepläne

**Gestaltung des
Verkehrsraumes
(„Engineering“)**

Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Niedrigere Geschwindigkeiten (Schulen/wohnnah)

- London-Studie (BMJ): deutliche Reduktion von Toten/Schwerverletzten, besonders bei Kindern
- Temporeduktion ist einer der größten Hebel für Kindersicherheit (u. a. Grundy et al. 2009, Cairns et al. 2014)

Geschützte Radinfrastruktur (baulich getrennt)

- Systematische Evidenz: niedrigeres Verletzungsrisiko auf baulich getrennten Radwegen; höhere Bereitschaft, Kinder radeln zu lassen (Lusk et al. 2011, Knight & Charlton 2022, Rosenfield et al. 2024)

Sichere Querungen & „Schulstraßen“

- Anfahrverbote/Temporäre Sperrungen zu Bring-/Holzeiten reduzieren Kfz-Verkehr
- Kombiniert mit angehobenen Querungen/Zebrastrifen, Mittelinseln und *Netzqualität* (dichtes Geh-/Radnetz) ergeben sich spürbare Sicherheitseffekte (Bunn et al. 2003)

**Gestaltung des
Verkehrsraumes
(„Engineering“)**

Exkurs - Schulstraßen



- Weniger Elterntaxi-Konflikte (–20 bis –30 % Kfz)
- Bessere Luftqualität (NO_2 –20 %)
- Mehr aktive Wege (+7–15 %)

- Subjektive Sicherheit ↑
- Geringe Kosten
- Unterstützung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld zu Schulweg-Peak-Zeiten



Agenda

1 Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

2 Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

3 Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

4 Fazit



Fazit

- Altersabhängige Entwicklung der kognitiven und psychomotorischen Fähigkeiten und der damit verbundenen Kompetenzen (Aufmerksamkeit, Exekutivfunktionen, Regelverständnis) für das Radfahren
 - Sicheres selbstständiges Radfahrverhalten im Straßenverkehr ab ca. 14 Jahren
- Verkehrsunfallstatistik: Radfahrende Kinder im Alter von neun bis 14 Jahren tragen ein besonderes hohes Unfallrisiko
 - Vergleichbare Muster überproportionaler Radunfälle von Kindern bzw. Jugendlichen im Alter von 6 bis 17 Jahren auch auf Schulwegen
- Maßnahmen zur Reduzierung des Unfallrisikos von Kindern und Jugendlichen im Rad- und Fußverkehr basieren auf ...
 - ... auf einer kindgerechten Verkehrsraumgestaltung sowie angepassten Verkehrsregelung
 - ... der Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen sowie

Fazit

- Menschen – insbesondere Kinder – machen Fehler → das System muss verzeihen
- Körperverletzliche Energie begrenzen (Geschwindigkeit, Masse, Konfliktpunkte)
- Verantwortung teilen: Infrastruktur, Betrieb/Regeln, Kontrolle, Bildung
- Netz- statt Punktlösungen (umgebende Straßenzüge wichtiger als nur Schultor)
- Verkehrssicherheit und die eigene Sicherheit im Straßenverkehr spielt geringe Rolle bei Mobilitätsentscheidungen
- Bildung ≠ Allheilmittel: Trainings wirken begrenzt und kontextabhängig – Praxis im Realverkehr zeigt andere Effekte (Limbourg, 2010)
- Nicht-Ausschließbarkeit: Bildungsangebote erreichen nicht alle Bevölkerungsgruppen, während bauliche Maßnahmen allen zugutekommen – insbesondere auch vulnerablen Gruppen



Gefördert aus Mitteln der
Landeshauptstadt München



Dr. Sebastian Rauch

Leiter des Forschungsbereichs MOVE – Mobilität und Verkehrssicherheit

Ifes - Institut für empirische Soziologie an der Universität Nürnberg-Erlangen

E-Mail: sebastian.rauch@ifes.uni-erlangen.de

<http://www.ifes.uni-erlangen.de>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



Institut für empirische Soziologie
an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

Literatur

- Bunn F, Collier T, Frost C, Ker K, Steinbach R, Roberts I, Wentz R. Area-wide traffic calming for preventing traffic related injuries. Cochrane Database of Systematic Reviews 2003, Issue 1. Art. No.: CD003110. DOI: 10.1002/14651858.CD003110.
- [Destatis] Statistisches Bundesamt (2025). Verkehrsunfälle 2024. Statistisches Bundesamt.
- Cairns, J., Jon Warren, Kayleigh Garthwaite, Graeme Greig, Clare Bamba, Go slow: an umbrella review of the effects of 20 mph zones and limits on health and health inequalities, *Journal of Public Health*, Volume 37, Issue 3, September 2015, Pages 515–520, <https://doi.org/10.1093/pubmed/fdu067>
- Funk, W., Herl, T., Kraetsch, C., Rögele, B., Maier, S. & Schrauth, B. (2022). Überblick über Maßnahmen und strukturelle Bedingungen der aktuell in den Ländern durchgeführten Präventionsmaßnahmen zur Verkehrssicherheit in Bildungseinrichtungen. Schlussbericht DGUV FP 448. Materialien aus dem Institut für empirische Soziologie, 2/2022. Institut für empirische Soziologie.
- Grundy C, Steinbach R, Edwards P, Green J, Armstrong B, Wilkinson P et al. Effect of 20 mph traffic speed zones on road injuries in London, 1986-2006: controlled interrupted time series analysis *BMJ* 2009; 339 :b4469 doi:10.1136/bmj.b4469
- . Knight, S.G. Charlton (2022). Protected and unprotected cycle lanes' effects on cyclists' behaviour, *Accid. Anal. Prev.*, 171 (2022), Article 106668, 10.1016/j.aap.2022.106668
- Lusk AC, Furth PG, Morency P, et al (2011). Risk of injury for bicycling on cycle tracks versus in the street, *Injury Prevention* 2011;17:131-135.
- Limbourg, M. (2012). Kinder unterwegs im Straßenverkehr. Prävention in NRW 12. Unfallkasse Nordrhein-Westfalen.
- Richter, S., Schlag, B. & Schupp, A. (2006). Zum Einfluss entwicklungspsychologischer Besonderheiten des Kindes- und Jugendalters auf die Unfallgefährdung. In B. Schlag, D. Roesner, H. Zwipp & S. Richter (Hrsg.), *Kinderunfälle. Ursachen und Prävention* (S. 25–35). Verlag für Sozialwissenschaften.
- Richter, S., Strauzenberg, N. & Buchholz, K. (2018). Ganzheitliche Verkehrserziehung für Kinder und Jugendliche. Teil 3: Programm-Kriterien zur Schulwegsicherung. Unfallforschung der Versicherer (GDV). (Forschungsbericht Nr. 58).

Rosenfield, D., Pamela Fuselli, Suzanne Beno, Improving cycling safety for children and youth, *Paediatrics & Child Health*, Volume 29, Issue 5, August 2024, Pages 324–328, <https://doi.org/10.1093/pch/pxae035>

Anhang



München

Vierjähriges Kind stirbt nach Unfall – fünf Verletzte

10. November 2025, 23:08 Uhr

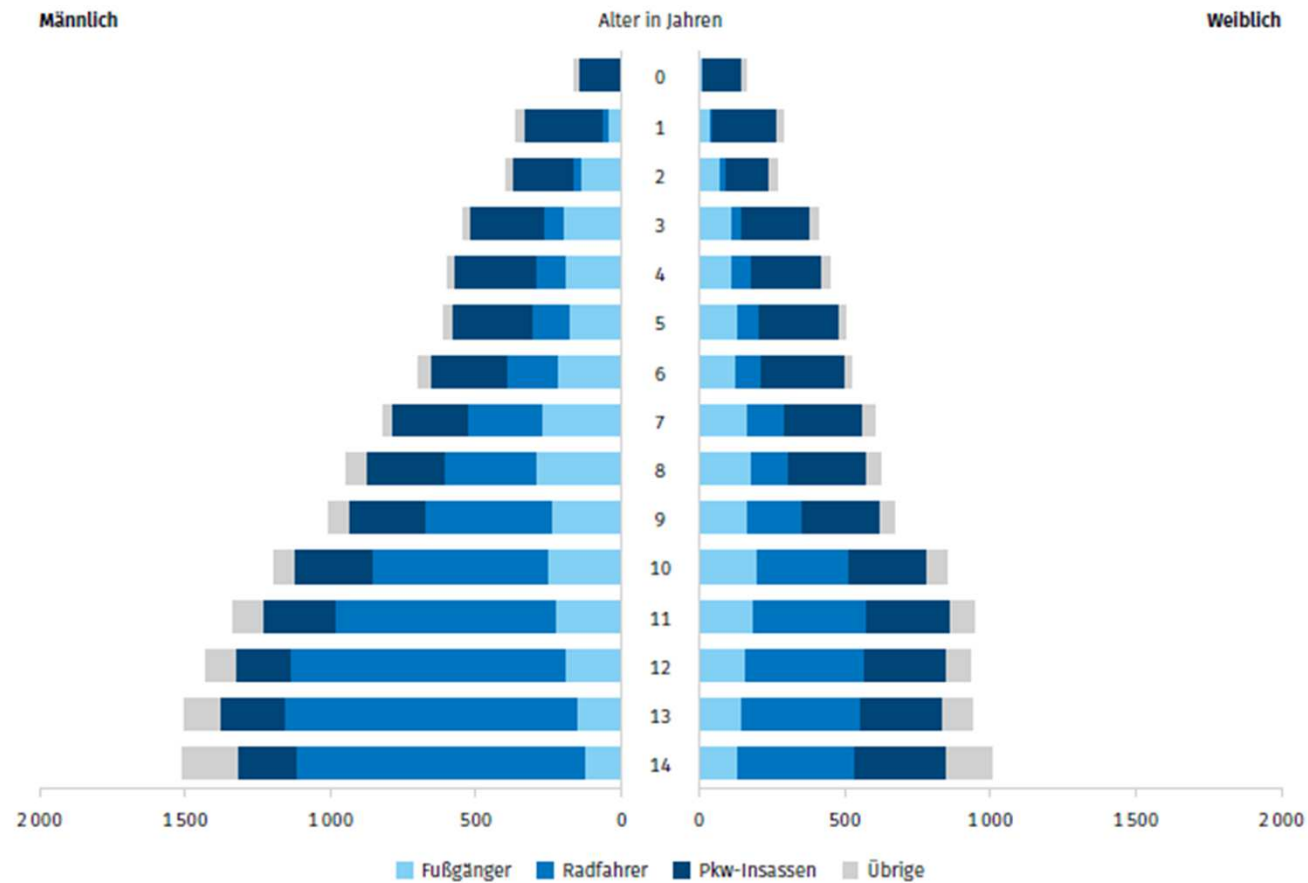


Auf der Kreuzung prallte der PKW gegen einen entgegenkommenden BMW.
(Foto: Martin Mühlfezl)

Auf einer Kreuzung in Berg am Laim kommt es beim Abbiegen zu einem schweren Unfall. Fünf Personen werden verletzt – ein Kind verstirbt im Krankenhaus.

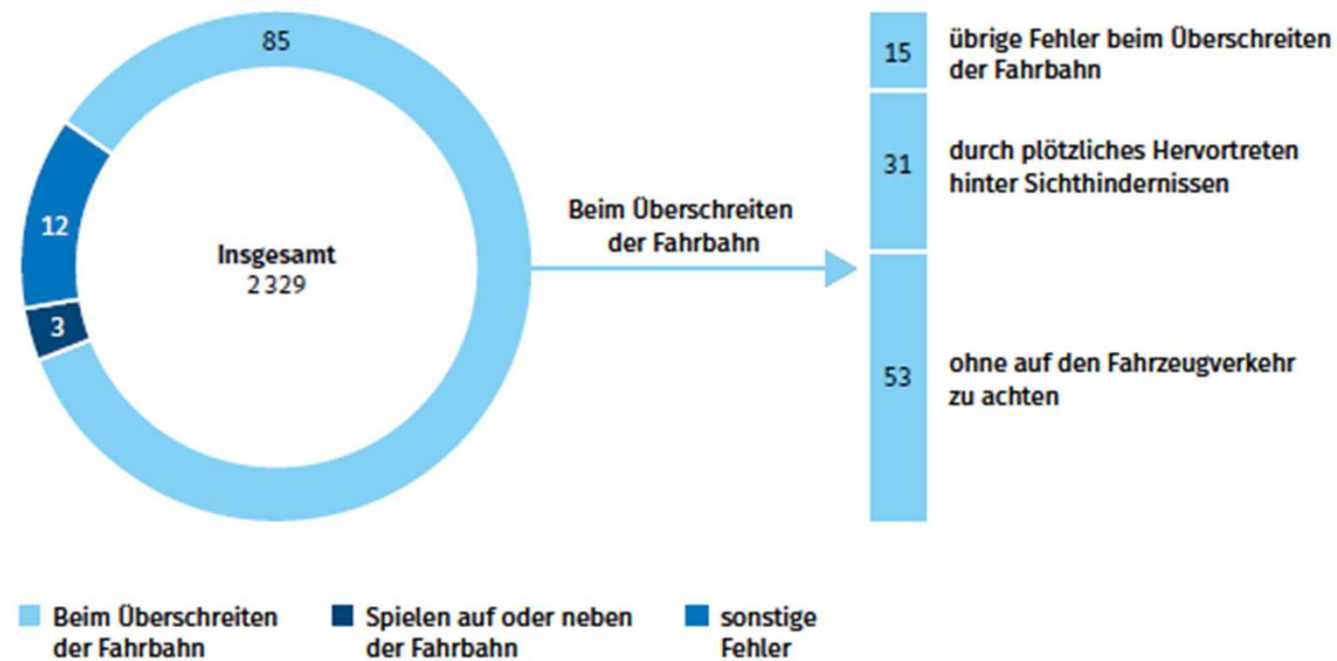
Anhang

Verunglückte Kinder 2021 nach Altersjahren, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung



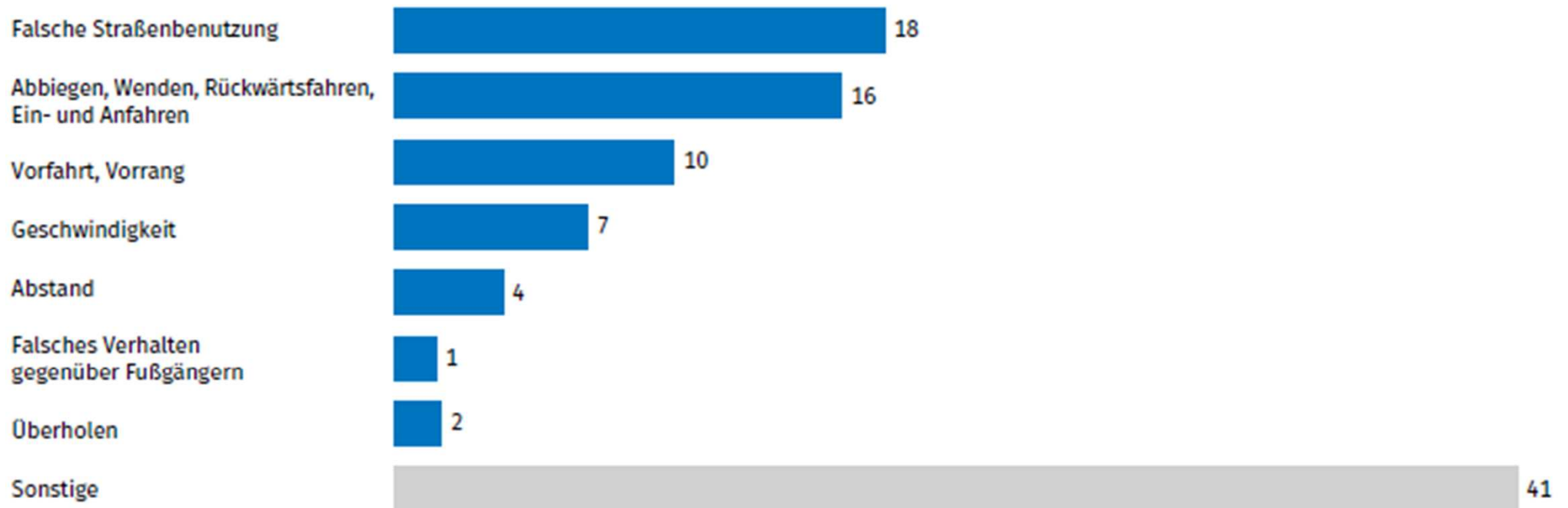
Anhang

Fehlverhalten der Fußgänger im Alter von 6 bis unter 15 Jahren im Straßenverkehr 2021
in %



Anhang

Fehlverhalten der Radfahrer im Alter von 6 bis unter 15 Jahren im Straßenverkehr 2021 in %



Rundungsbedingte Abweichungen möglich.