



# **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**

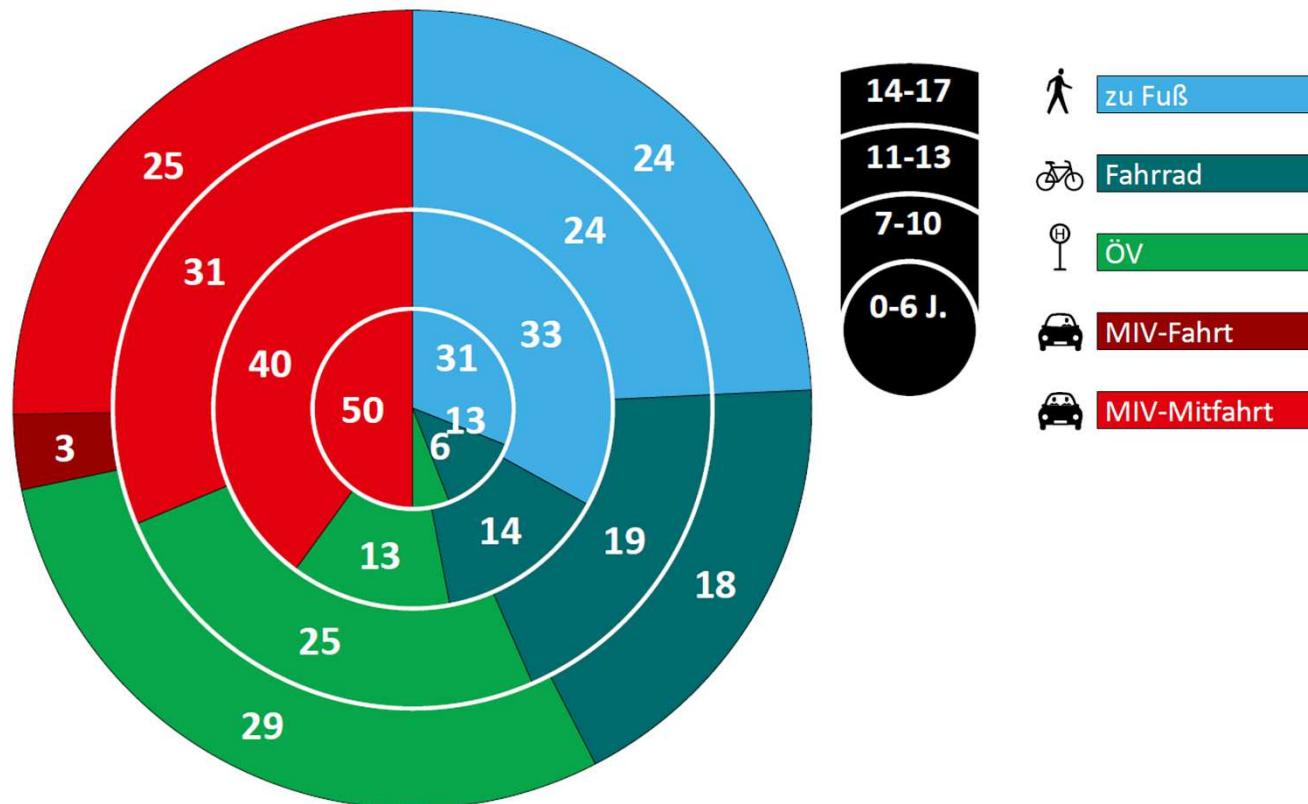
4

**Fazit**



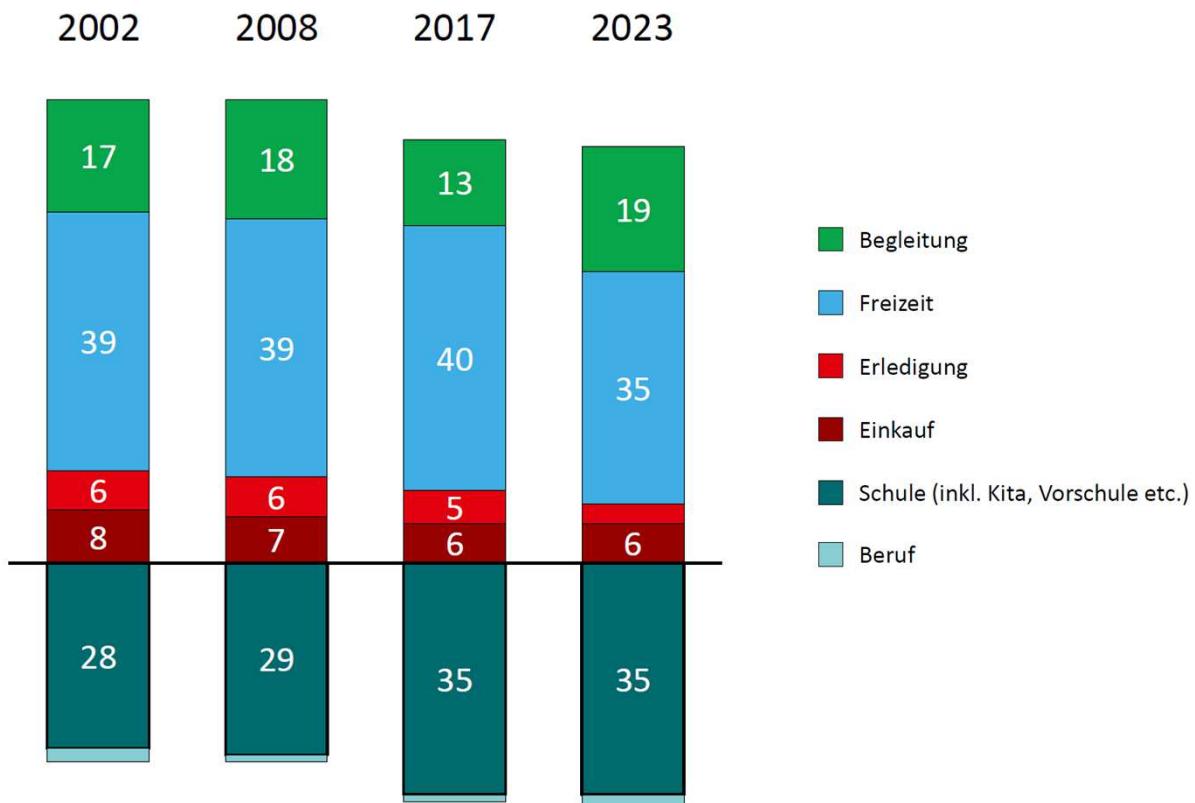
# Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

## Modal Split von Kinder und Jugendlichen zwischen 0 und 17 Jahren



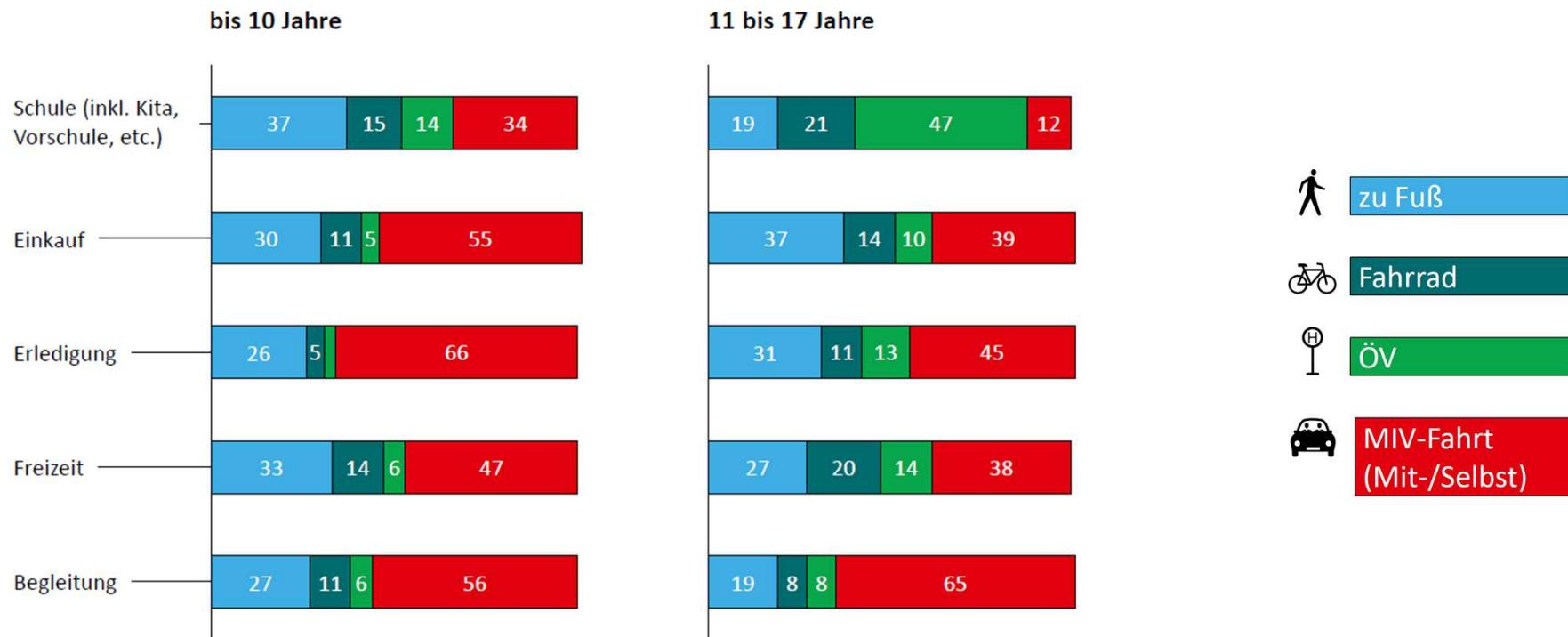
# Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

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



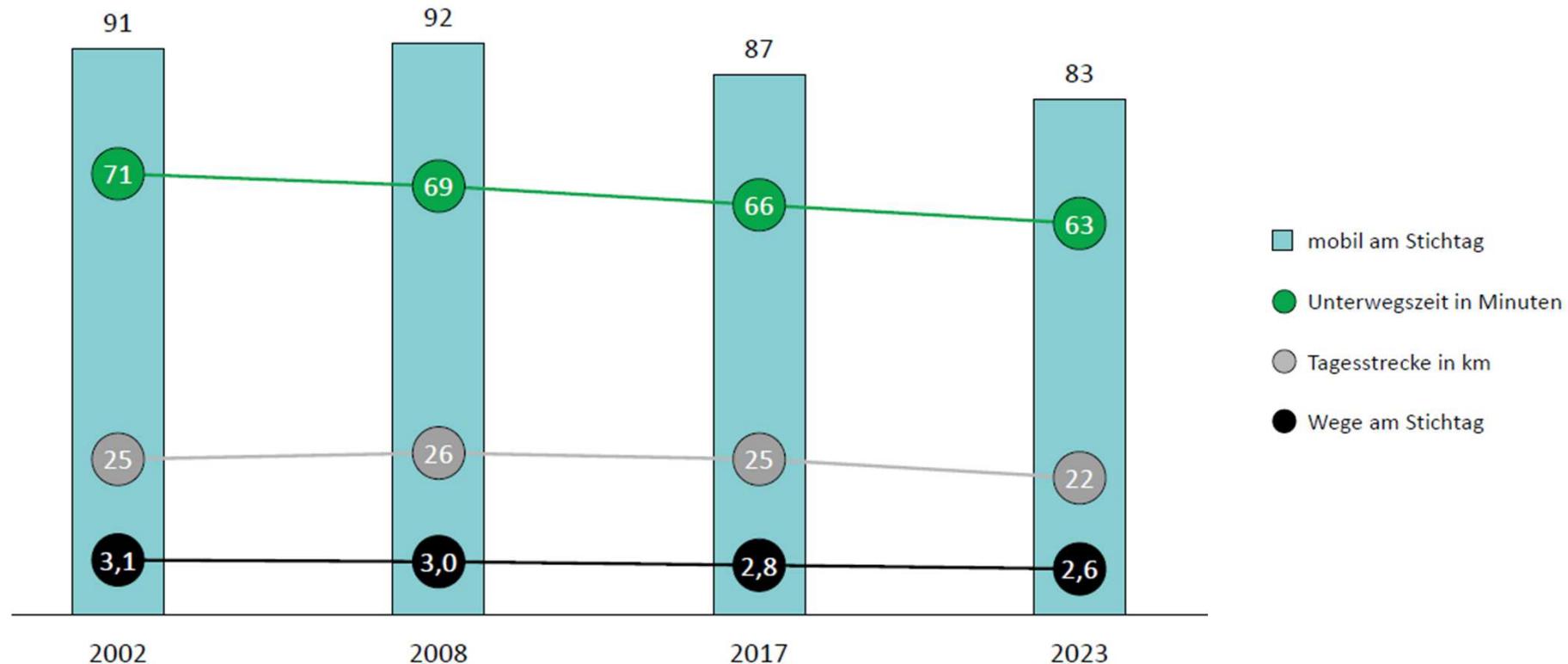
# Mobilität von Kindern und Jugendlichen in Zahlen

## 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**

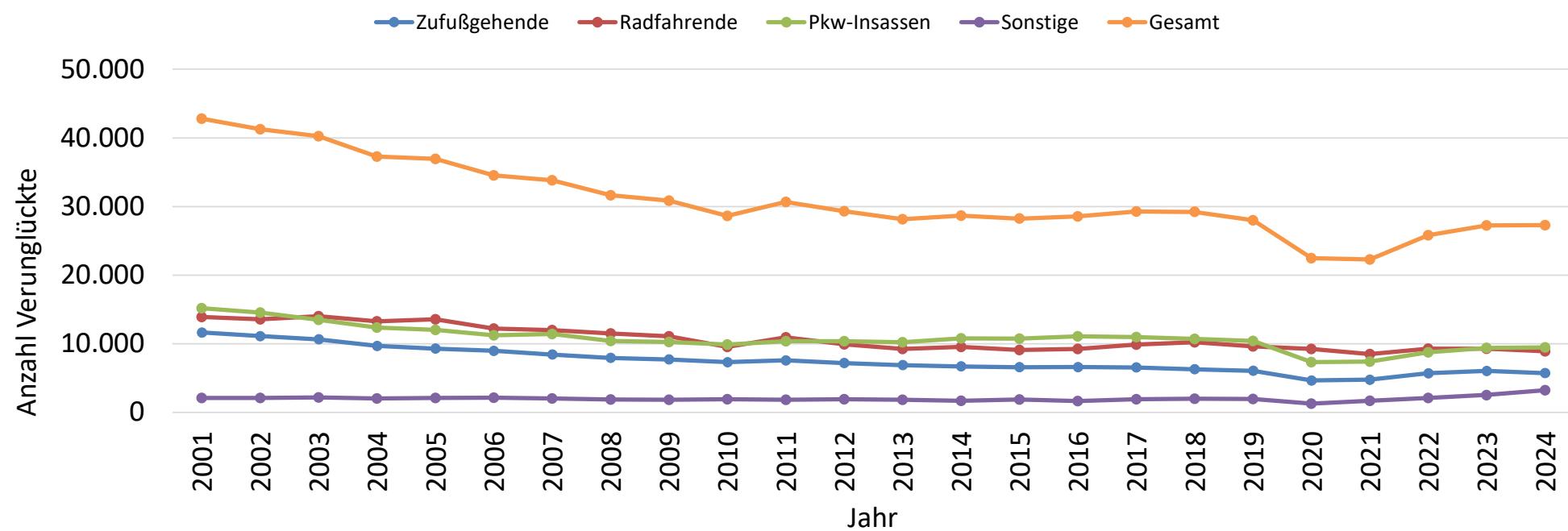
4

**Fazit**



# Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

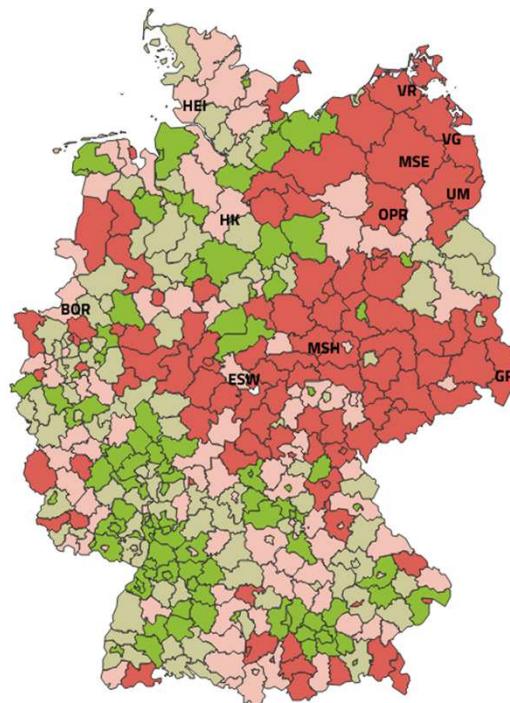
## Entwicklung der Verkehrsunfallstatistik



Jahr	Anzahl Verunglückte Kinder zwischen 0-14 (Gesamt)				
	Zufußgehende	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]

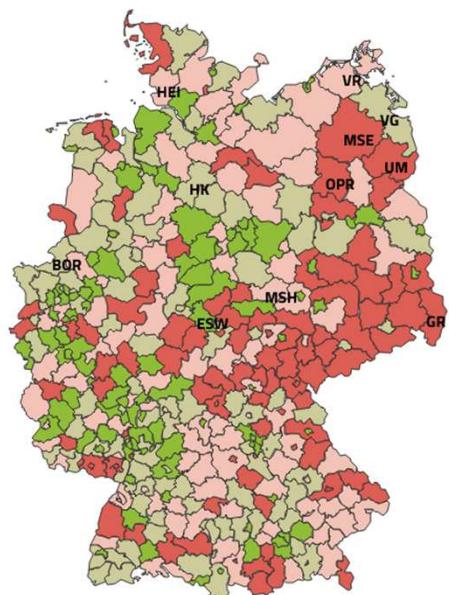


Quartile	0,0 - < 25,0 %	25,0 - < 50,0 %	50,0 - < 75,0 %	75,0 - 100,0 %
Verunglücktenbelastung (SP)	gering	gering bis mittel	mittel bis hoch	hoch

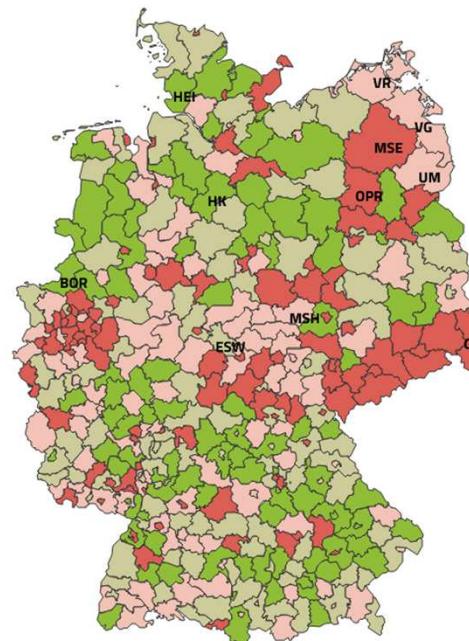
# Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

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

Radfahrende



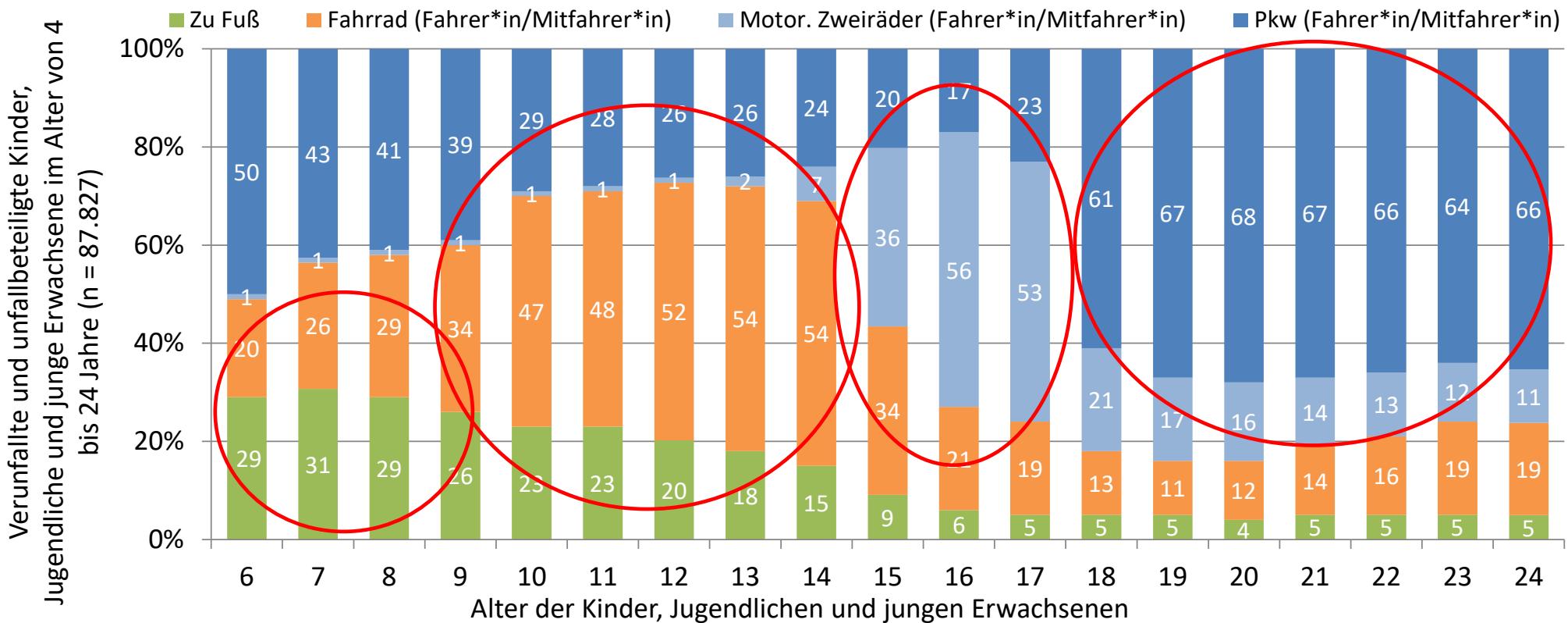
Zufußgehende



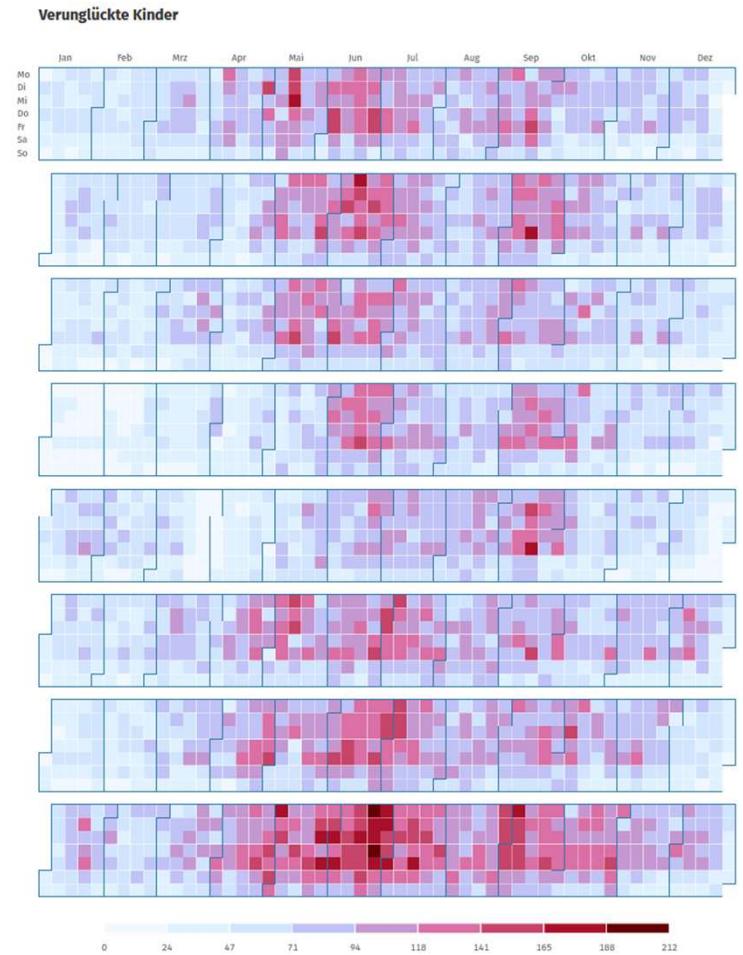
Quartile	0,0 - < 25,0 %	25,0 - < 50,0 %	50,0 - < 75,0 %	75,0 - 100,0 %
Verunglücktenrate (SP)	gering	gering bis mittel	mittel bis hoch	hoch

# Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

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



# Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

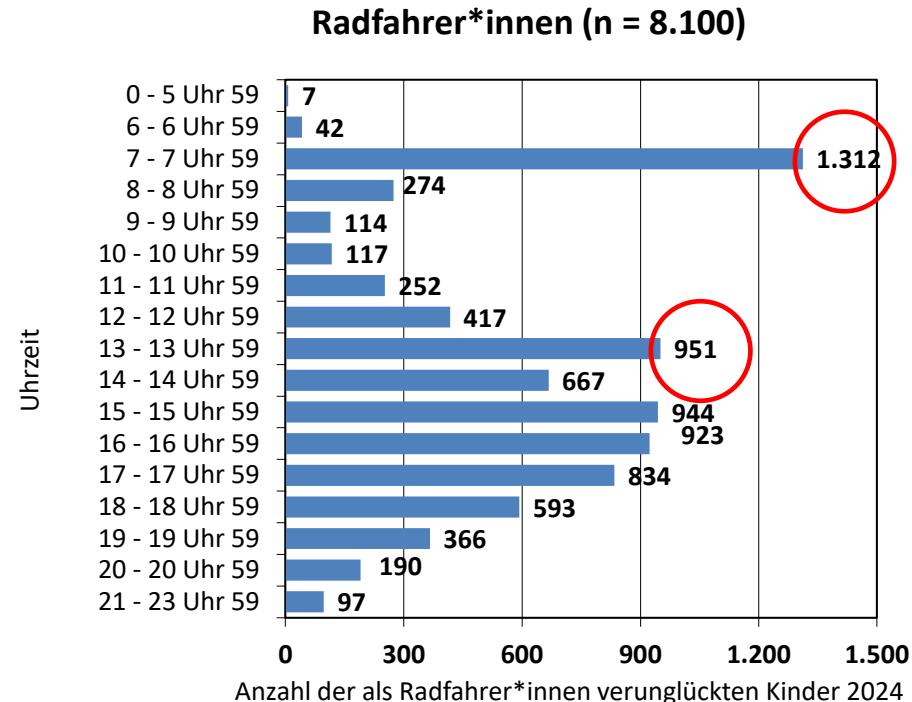
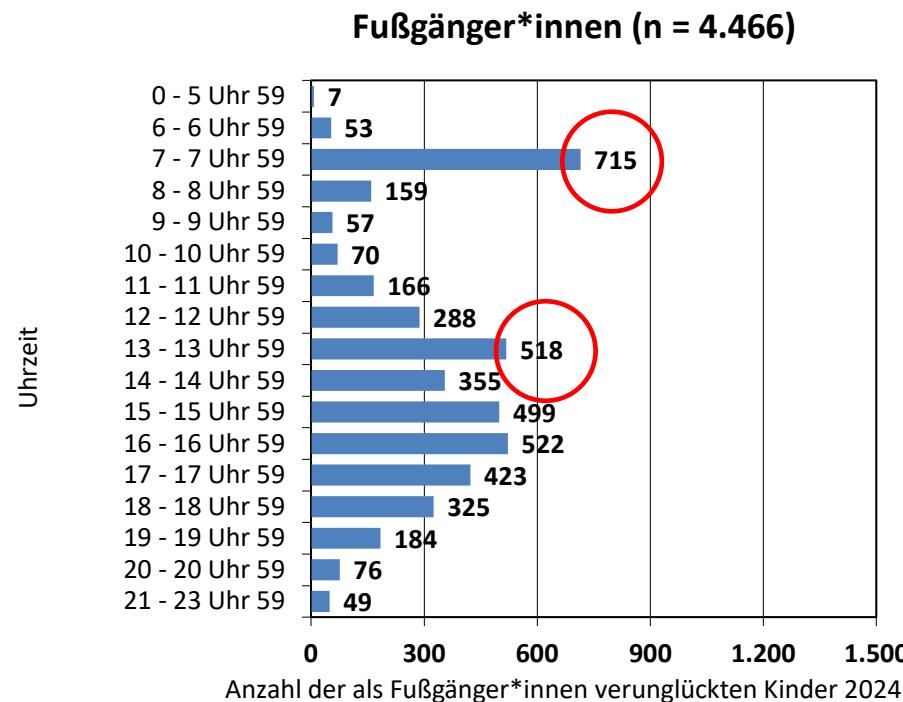


Quelle: Destatis (2025)

# Unfallbeteiligung von Kindern und Jugendlichen

## Risikogruppe in der Verkehrsunfallstatistik (2024): Unfallzeitpunkt im Tagesverlauf

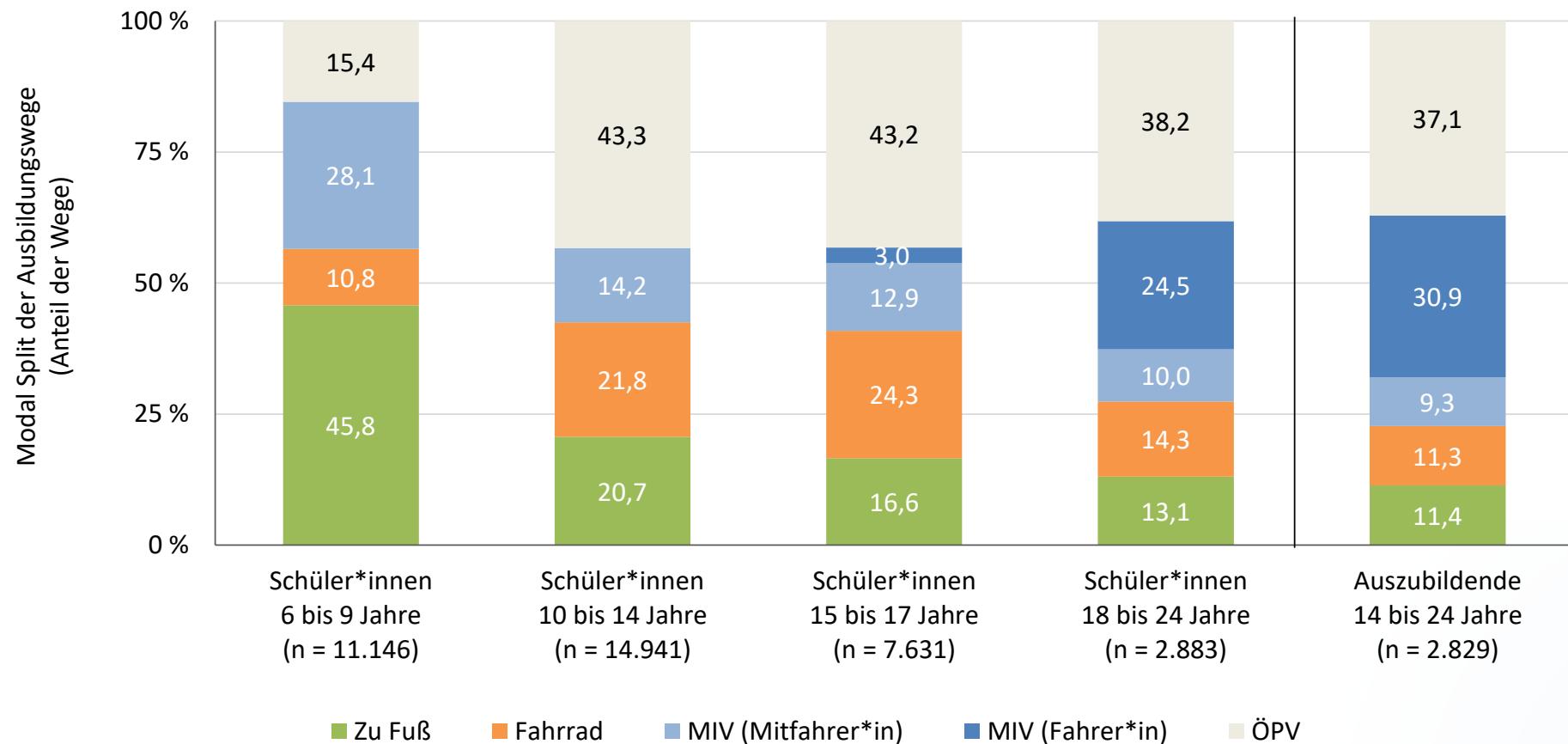
Bei Straßenverkehrsunfällen 2024 verunglückte Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Alter von 6 bis unter 15 Jahren nach der Tageszeit



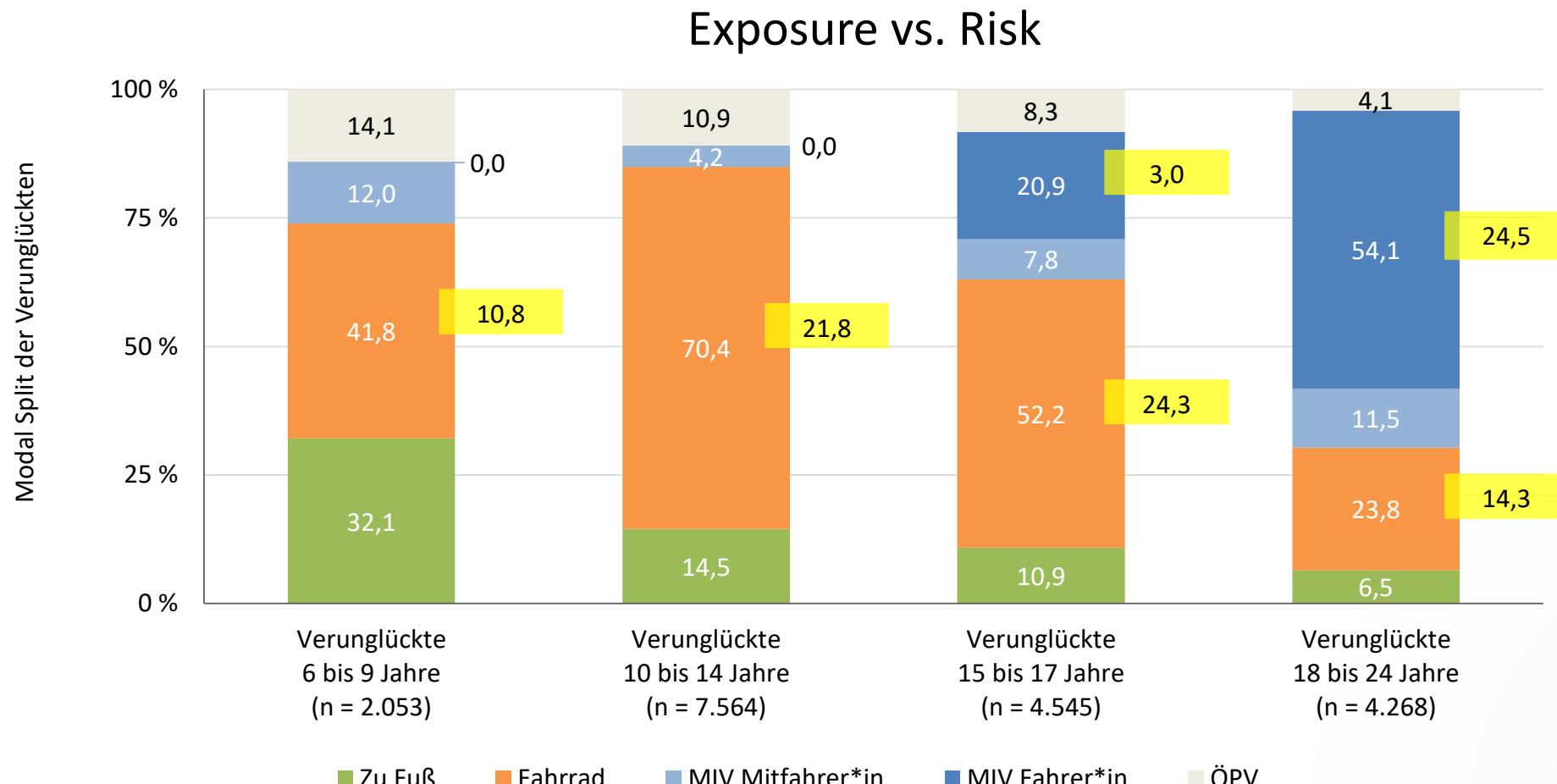
# Fokus - Unfälle auf Schulwegen

- 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



# 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**

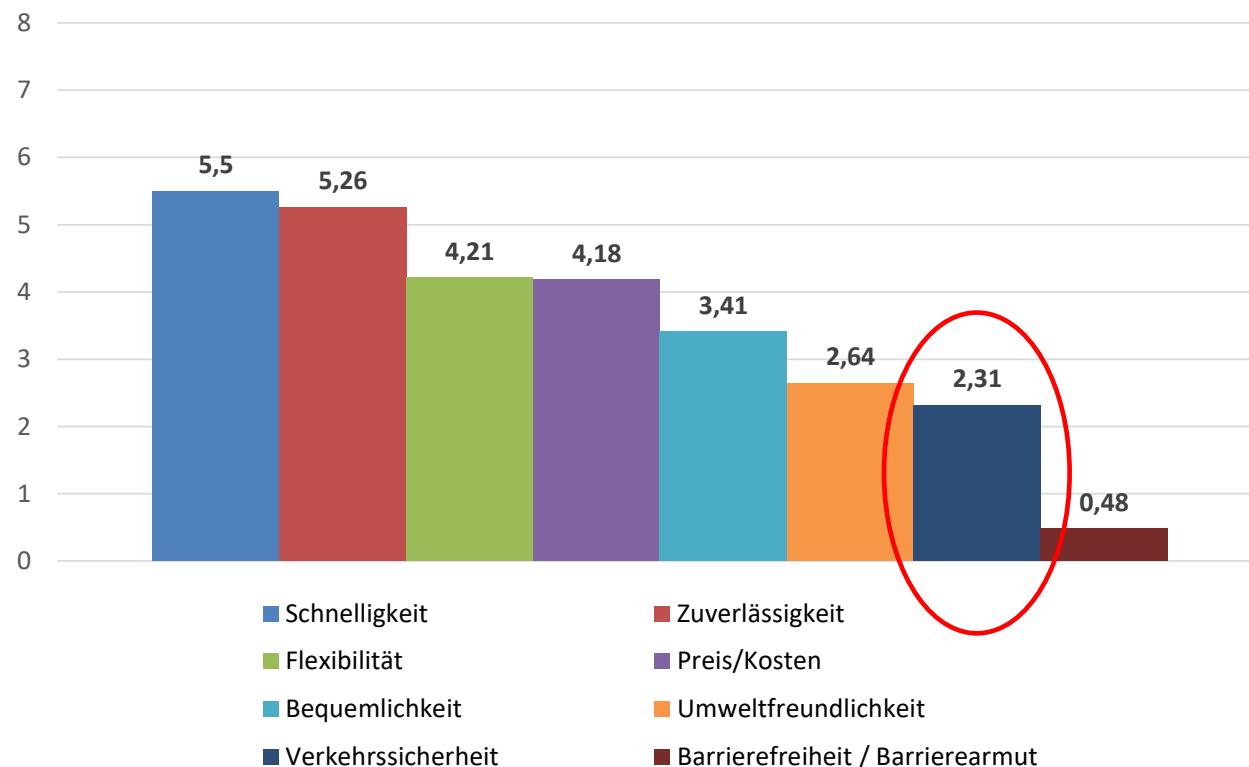
4

**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**

<<

>>

**Verhältnisprävention**

Vermeidung gesundheitsschädlichen  
Verhaltens durch Informationen,  
Übung, Training etc.

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

# Ansatzpunkte für Verkehrssicherheitsmaßnahmen

polizeiliche Statistik und  
aber **allein** nicht ausreichen  
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)

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

## 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: „Radführerschein“)
- „Blicki blickt's“: Bundesweites Programm zur Sicherheit von Grundschulkindern im Umgang mit Lkw



# 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/Zebrastreifen, 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 ( $\text{NO}_2$  −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](mailto: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 Bambra, 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



# Anhang

München

## **Vierjähriges Kind stirbt nach Unfall – fünf Verletzte**

10. November 2025, 23:08 Uhr

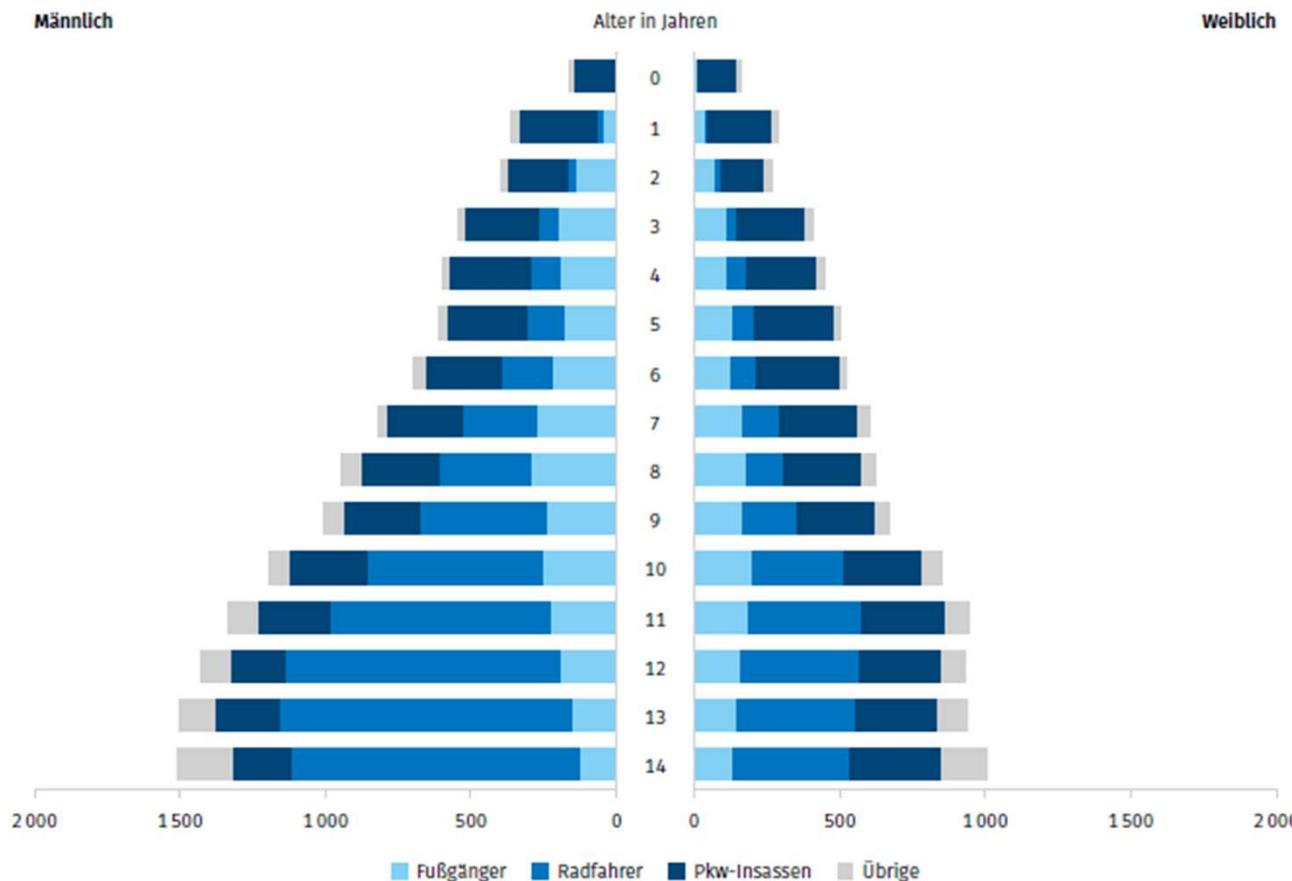


Auf der Kreuzung prallte der PKW gegen einen entgegenkommenden BMW.  
(Foto: Martin Mühlfenzl)

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

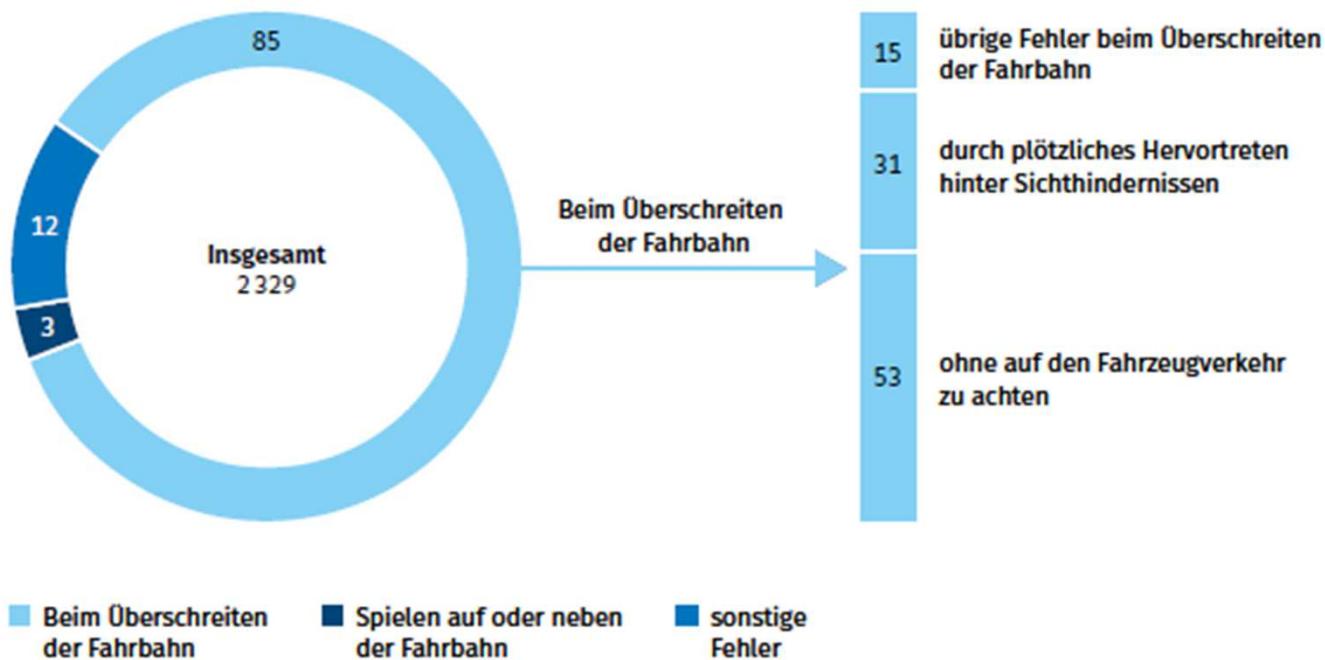
# Anhang

Verunglückte Kinder 2021 nach Altersjahren, Geschlecht und Art der Verkehrsbeteiligung



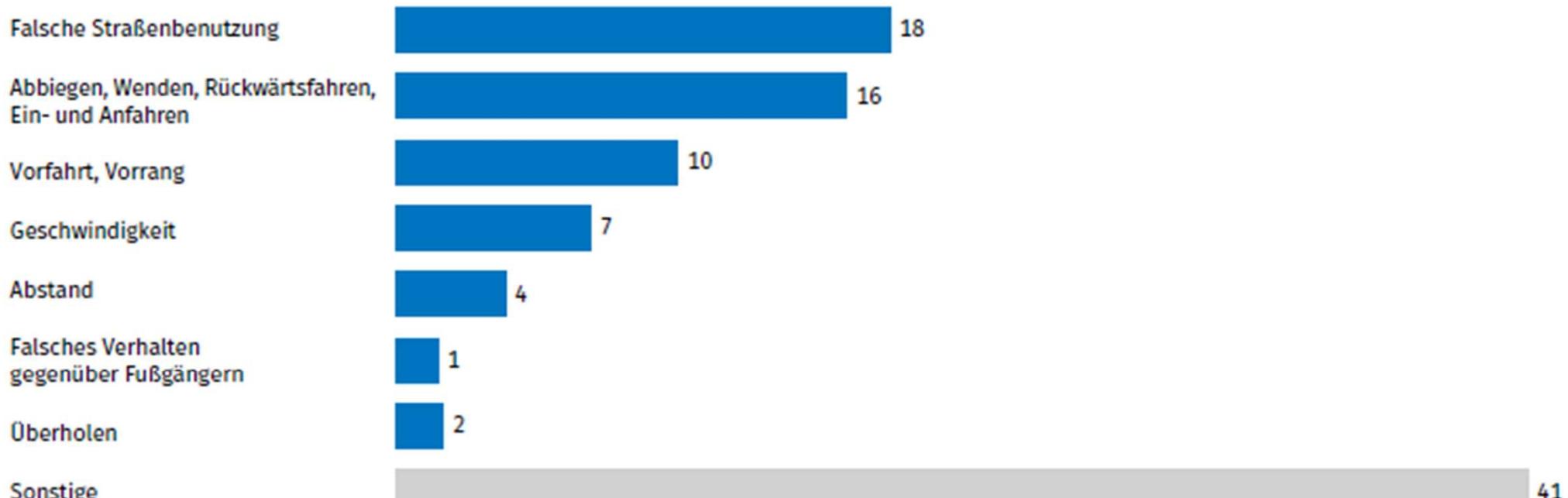
# Anhang

**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.