



Faktenblatt 04 / 2018

# Der zumutbare Schulweg

**Das Recht auf Bildung beginnt an der Haustüre**

---

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

## **Impressum**

Titel	Der zumutbare Schulweg – Das Recht auf Bildung beginnt an der Haustüre Faktenblatt 04 / 2018 revidierte Fassung (Erstpublikation 06/2014)
Autoren	Thomas Schweizer / Pascal Regli
Titelbild	Christine Bärlocher
Herausgeber	Fussverkehr Schweiz Klosbachstrasse 48 8032 Zürich Tel. +41 43 488 40 30 info@fussverkehr.ch / www.fussverkehr.ch  Mit Unterstützung des Bundesamtes für Strassen ASTRA Bereich Langsamverkehr
Bezug	Fussverkehr Schweiz, www.fussverkehr.ch



**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**

*Positionspapier 2018/06<sup>1</sup>*

## ***Der zumutbare Schulweg***

# **Das Recht auf Bildung beginnt an der Haustüre**

**Mit dem obligatorischen und unentgeltlichen Grundschulunterricht wird auch der Anspruch an einen zumutbaren Schulweg festgesetzt. Der Schulweg liegt somit im Aufgabenbereich der öffentlichen Hand.**

### **1. Einleitung**

Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg und für die Persönlichkeitsentwicklung der Kinder von grosser Bedeutung. Grundsätzlich soll der Schulweg von den Kindern selbständig zurückgelegt werden können. Kinder lernen auf dem Schulweg ihre Umwelt kennen, sie spielen, knüpfen Kontakte und tragen ihre sozialen Konflikte ohne die Beteiligung von Erwachsenen aus (zum Wert des Schulwegs siehe «Sicher ankommen – Kinder auf dem Schulweg<sup>2</sup>». Was für den Weg zur Schule gilt, muss auch für die Wege zwischen den einzelnen Schulstandorten (Schulhaus, Turnhalle, Werkraum, Schwimmbad etc.) im Rahmen des schulischen Angebotes gelten.

### **2. Gesetzliche Grundlage<sup>3</sup>**

Gemäss Bundesverfassung<sup>4</sup> ist der Grundschulunterricht obligatorisch und unentgeltlich. Daraus ergibt sich, dass Kinder nicht nur Anspruch auf den Unterricht haben, sondern auch, dass der Schulweg für sie keine unzumutbare Erschwerung des Schulbesuchs bedeutet. Ist der

---

<sup>1</sup> Revidierte Fassung auf der Basis des Faktenblattes 2014/06

<sup>2</sup> Sicher ankommen – Kinder auf dem Schulweg, Informationen und Tipps, Fussverkehr Schweiz, 2016. [www.schulweg.ch](http://www.schulweg.ch)

<sup>3</sup> Die Ausführungen basieren unter anderem auf dem Artikel «Der verfassungsmässige Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg» von Sándor Horváth. Er wurde veröffentlicht im Schweizerischen Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht ZBl 12/2007 und wird seither regelmässig von der Rechtsprechung zitiert.

<sup>4</sup> vgl. Art 19 und 62 der Bundesverfassung

Schulweg für die Kinder zu weit, zu mühsam oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, haben die Kantone und Gemeinden Abhilfe zu schaffen. In verschiedenen Kantonen wird dieser Anspruch mit Gesetzen, Merkblättern oder Reglementen konkretisiert. Die Aussage von Schulbehörden, wonach der Schulweg alleinige Sache der Eltern sei, ist somit falsch. Diese sind nur dann verantwortlich, wenn der Schulweg objektiv zumutbar ist.

### **3. Der Begriff der Zumutbarkeit**

Die Zumutbarkeit ist ein Begriff aus der Rechtsprechung. Damit werden die minimalen Voraussetzungen für einen Schulweg definiert. Es gibt keine allgemeingültigen Regeln. Die Rechtsprechung behandelt immer Einzelfälle, das heisst konkrete Situationen und konkrete Schüler und Schülerinnen. Massgebend für die Beurteilung sind

- die Person des Schülers beziehungsweise der Schülerin,
- die Art des Schulwegs und
- die Gefährlichkeit des Schulwegs.

Bei jedem dieser Punkte sind diverse Aspekte zu beurteilen.

#### **3.1 Person des Schülers, der Schülerin**

Im Zentrum der Beurteilung steht das Alter des Kindes. In der Einzelfallbetrachtung sind darüber hinaus aber auch individuelle Aspekte von Bedeutung. So sind zum Beispiel die psychischen und intellektuellen Fähigkeiten eines Kindes massgebend für die Beurteilung, ob der Schulweg im konkreten Fall zumutbar ist oder nicht.

#### **3.2 Art des Schulwegs**

Wichtig für die Beurteilung der Art des Schulwegs sind die Länge, der Höhenunterschied und die Beschaffenheit. Erschwernisse wie starke Steigungen, verlassene Abschnitte, Wälder oder unattraktive Verbindungen sind zusätzlich zu berücksichtigen.

Schulwege sollten nicht zu lang sein. Wege bis 30 Minuten, die viermal pro Tag zurückzulegen sind, gelten grundsätzlich als zumutbar. Die Aufenthaltszeit zu Hause über Mittag soll dabei mindestens 45 Minuten betragen.

Die sich daraus ergebende Distanz ist abhängig von der Gehgeschwindigkeit und damit wiederum von der Person des Schülers. 1,5 Kilometer lange Schulwege gelten in der Regel als zumutbar. Für Kindergartenkinder sollten sie kürzer sein.

Beträgt die Mittagspause zu Hause weniger als 30 Minuten, muss dies nicht hingenommen werden. In diesen Fällen müssen die kommunalen Schulbehörden für einen Schultransport oder eine Mittagsverpflegung und -betreuung sorgen. Diese darf wegen des Unentgeltlichkeitsprinzips des Grundschulunterrichts nicht teurer sein als eine zu Hause eingenommene Mahlzeit. Das Bundesgericht hat festgehalten, dass der diesbezügliche Beitrag der Eltern von 6- bis 13-jährigen Kindern nicht höher sein darf als 5 Franken.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Urteil des BGer 2C\_433/2011 vom 1. Juni 2012. Diese und alle folgenden Zitate stammen aus «Der verfassungsmässige Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg» von Sándor Horváth, vgl. Fussnote 3

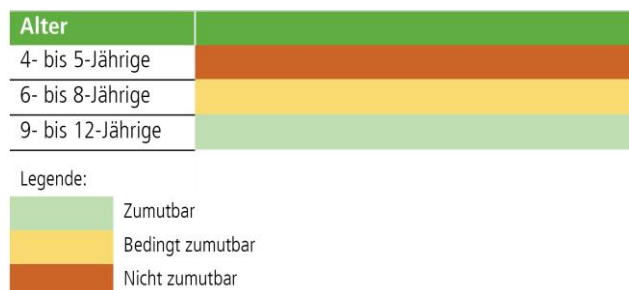
Die folgenden Tabellen geben Hinweise auf die Zumutbarkeit bezüglich Distanz<sup>6</sup>.

**Abbildung 1: Zumutbare Distanz zu Fuss**



Die Abbildung 1 zeigt die zumutbaren Distanzen je nach Alterskategorie. Höhenunterschiede können in Distanzen umgerechnet werden, wobei pro 100m Höhenunterschied einem Kilometer entsprechen.

**Abbildung 2: Zumutbarkeit Benützung des öffentlichen Verkehrs**



Kinder von 4 bis 5 Jahre alt sind nicht in der Lage den öffentlichen Verkehr ohne Begleitung zu benutzen. Mit 6 bis 8 Jahren ist es zumutbar, solange die Kinder nicht lange warten und nicht umsteigen müssen. (ausführlichere Grundlagen siehe bfu, Fachdokumentation 2.262 Schulweg zu Fuss, 2016)

### 3.3 Gefährlichkeit des Schulwegs

Für die Gefährlichkeit des Schulwegs stehen die Verkehrsgefahren im Vordergrund. Gegebenenfalls sind auch Naturgefahren zu berücksichtigen.

Folgende Aspekte sind für die Einschätzung der Gefahren im Strassenverkehr wichtig:

- Vorhandensein und Ausgestaltung von Trottoirs und Fusswegen
- Verkehrsaufkommen und Anteil Schwerverkehr
- signalisierte beziehungsweise gefahrene Geschwindigkeit
- Art und Anzahl der Querungen (Vorhandensein von Fussgängerstreifen, Mittelinsel, Lichtsignalanlage)
- Komplexität von Verkehrsknoten und -situationen
- Engstellen, Beleuchtungssituationen, Sichtbeziehungen und Übersichtlichkeit (auf Augenhöhe der Kinder) usw.
- Baustellen, temporäre Hindernisse

<sup>6</sup> Quelle; Bfu Fachdokumentation 2.262 Schulweg zu Fuss, 2016. Sie basiert auf der SVI-Studie, Sichere Schulwege, Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung, Februar 2016, SVI 2004/049, Nr. 1555

Das Überqueren von schwach befahrenen Strassen auf Fussgängerstreifen wird meist auch Kindergartenkindern zugemutet. Der Umgang mit kleineren Gefahren ist auch Teil der Verkehrsbildung. Das Queren von stark befahrenen Strassen gilt in der Regel als unzumutbar.

Ab welchen Verkehrsfrequenzen eine Fussgängerquerung oder das Gehen entlang einer Strasse als gefährlich beziehungsweise unzumutbar eingestuft werden muss, darüber liegen die Einschätzungen von Eltern, der Fachleute und die Urteile der Rechtsprechung relativ weit auseinander. Es gibt keine allgemein verbindlichen Grundlagen, auf die abgestützt werden könnte. Die Gerichte muten den Kindern deutlich mehr zu und erachten Schulwege noch als zumutbar, die Fachleute als unzumutbar einstufen. Im Anhang wird dieser Aspekt mit Beispielen weiter ausgeführt.

Die folgenden Tabellen geben Hinweise auf die Zumutbarkeit bezüglich Gefährlichkeit entlang der Fahrbahn beziehungsweise quer zur Fahrbahn<sup>7</sup>.

**Abbildung 3: Zumutbare Distanz und Verkehrsbelastung und Verkehrsregime (Fussverkehr längs)**

V85	Alter	DTV <sup>1</sup>						
		1000	2000	3000	4000	5000	6000	...
20/30 km/h In der Regel Mischverkehr	4- bis 5-Jährige	Grün	Gelb	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	6- bis 8-Jährige	Grün	Grün	Grün	Orange	Orange	Orange	Orange
	9- bis 12-Jährige	Grün	Grün	Grün	Orange	Orange	Orange	Orange
50 km/h Trennverkehr	4- bis 5-Jährige	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	6- bis 8-Jährige	Grün	Grün	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	9- bis 12-Jährige	Grün	Grün	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
60/80 km/h Nur Trennverkehr	4- bis 5-Jährige	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	6- bis 8-Jährige	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
	9- bis 12-Jährige	Grün	Grün	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange

<sup>1</sup> Bei stark ausgeprägten Spitzenstunden ist der DTV über die Faustformel Spitzenstunde \* 10 (d. h. Spitzenstunde = 10 % des DTV) zu plausibilisieren. Für die Beurteilung ist der höhere DTV-Wert massgebend.

Legende:

- Punktuelle Massnahmen prüfen
- Punktuelle Massnahmen oder Massnahmen über gesamte Länge erforderlich
- Massnahmen über gesamte Länge erforderlich
- Kritisch

Entlang von wenig belasteten Strassen mit einem tiefen Geschwindigkeitsregime sind separate, ununterbrochene Flächen für den Fussverkehr nicht zwingend. Punktuelle Sicherungsmassnahmen sind aber auch bereits bei tiefen Geschwindigkeitsregimen und geringen Verkehrsmengen prüfenswert. Neben der Verkehrsmenge und dem Geschwindigkeitsregime sind für die Beurteilung auch der Schwerverkehrsanteil und die Sichtbeziehungen Faktoren, die in die Beurteilung einbezogen werden sollen. Auf Ausserortsstrecken sind Mischverkehrsflächen grundsätzlich nicht geeignet.

<sup>7</sup> BFU Fachdokumentation 2.262 Schulweg zu Fuss, 2016. Sie basiert auf der SVI-Studie, Sichere Schulwege, Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung, Februar 2016, SVI 2004/049, Nr. 1555



**Abbildung 4: Zumutbare Distanz und Verkehrsbelastung und Verkehrsregime (Fussverkehr quer)**

V85	Alter	DTV <sup>1</sup>										
		1000	2000	3000	4000	5 000	6 000	7 000	8 000	9 000	10 000	11 000
20 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün			Gelb		Rot					
	6- bis 8-Jährige	Grün				Gelb	Rot					
	9- bis 12-Jährige	Grün					Gelb	Rot				
30 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün		Gelb			Rot					
	6- bis 8-Jährige	Grün			Gelb		Rot					
	9- bis 12-Jährige	Grün				Gelb	Rot					
50 km/h	4- bis 5-Jährige	Grün	Gelb		Rot							
	6- bis 8-Jährige	Grün		Gelb	Rot							
	9- bis 12-Jährige	Grün			Gelb	Rot						
60/80 km/h	4- bis 5-Jährige	Rot										
	6- bis 8-Jährige	Gelb					Rot					
	9- bis 12-Jährige	Gelb										Rot

<sup>1</sup> Bei stark ausgeprägten Spitzenstunden ist der DTV über die Faustformel Spitzenstunde \* 10 (d. h. Spitzenstunde = 10 % des DTV) zu plausibilisieren. Für die Beurteilung ist der höhere DTV-Wert massgebend.

Legende:

- Einfache Massnahmen prüfen: Hilfestellungen für die Kinder, wo sie die Strasse queren sollen
- Massnahmen erforderlich: tendenziell je höher die Verkehrsmenge, desto umfangreicher die Massnahmen
- Kritisch: Jüngere Kinder sind ab einer gewissen Verkehrsmenge nicht mehr in der Lage, die Strasse zu queren

Analog dem Kriterium «Fussverkehr längs» sind für die Beurteilung der Querungen die Verkehrsmenge und das Geschwindigkeitsregime wichtig. Für Querungen entscheidend sind zudem die Sichtbeziehungen. Das Massnahmenspektrum der Sicherheitsmassnahmen ist sehr gross. Auch hier gilt es, situativ die beste Lösung zu bestimmen. (ausführlichere Grundlagen siehe bfu, Fachdokumentation 2.262 Schulweg zu Fuss, 2016)

#### 4. Aufgabe der Schulbehörden

Die öffentliche Hand hat die Pflicht, die Zumutbarkeit der Schulwege zu gewährleisten. Im Fuss- und Wanderweggesetz (FWG)<sup>8</sup> ist festgehalten, dass im Siedlungsgebiet Fusswegnetze bezeichnet, angelegt und erhalten werden müssen. Sie verbinden insbesondere auch Schulen und Kindergärten mit den Wohngebieten. Die Wege müssen frei und möglichst gefahrlos begangen werden können.

Um die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg zu gewährleisten, sind in erster Linie Massnahmen zu wählen, welche die Verkehrssicherheit langfristig und zu allen Tageszeiten erhöhen. Bauliche Massnahmen sind dazu in der Regel am geeignetsten. Die Schulbehörden kommen ihrer Pflicht am besten nach, wenn sie solche Massnahmen an die Hand nehmen oder darauf hinwirken, dass diese Massnahmen ergriffen werden.

Organisatorische Massnahmen wie Pedibus oder Lotsendienste sind nur als temporäre Massnahme sinnvoll (vgl. Faktenblatt von Fussverkehr Schweiz, 2011/07, «Sichere Schulwege: Pedibus ist nur zweitbeste Lösung»).

Schultransporte sind nur vorzusehen, wenn der Weg aufgrund der Distanzen nicht mehr zumutbar ist. Grundsätzlich soll sichergestellt werden, dass Kinder den Schulweg sicher bewältigen können, die Jüngeren zu Fuss, grössere Kinder allenfalls auch mit dem Fahrrad.

Die Schulbehörden setzen sich idealerweise dafür ein, dass die Verkehrssicherheit in der Gemeinde systematisch analysiert und verbessert wird. Sie werden dabei selbständig aktiv

<sup>8</sup> 704 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (Stand am 1. April 1996)

und thematisieren die Schulwegsicherheit, nehmen Kontakt auf mit den für den Bau und Unterhalt von Kantons- und Gemeindestrassen zuständigen Stellen. Sie erarbeiten zusammen mit Planungsfachleuten Verbesserungsmöglichkeiten und geben Empfehlungen bezüglich Wegwahl und Verkehrsmittelwahl zuhanden der Eltern ab.

Bei der Zuteilung der Schülerinnen und Schüler, bei der Wahl der Schulstandorte und bei der Zusammenlegung von Schulen sollte die Zumutbarkeit der Schulwege für die Kinder beziehungsweise die daraus erwachsenden Probleme und Kosten thematisiert und als Entscheidungsgrundlage mitberücksichtigt werden.

## **5. Aufgabe der Eltern**

Ist der Schulweg als zumutbar eingestuft, so liegen die weiteren Aufgaben in Bezug auf den Schulweg im Verantwortungsbereich der Eltern. Sie berücksichtigen die Empfehlungen der Schulbehörden und entscheiden, ob der Schulweg zu Fuss, mit dem Bus oder mit dem Velo zurückgelegt werden soll.

## **6. Interventionsmöglichkeiten**

Wenn die Einschätzung der Zumutbarkeit beziehungsweise die Sicherheitsvorstellungen der Eltern und der Behörden auseinanderklaffen, ist es meist sinnvoll, das Gespräch mit der Schulleitung, einem Mitglied der Schulpflege oder einem Vertreter der Gemeinde zu suchen. Unternehmen die Behörden nichts, obwohl der Schulweg unzumutbar erscheint, kann entweder rechtlich oder politisch eine Lösung eingefordert werden.

Die Eltern sind für ihr Kind beschwerdeberechtigt und können den Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg rechtlich einfordern. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass der Rechtsweg meist lang ist und nicht alle gewünschten Massnahmen beantragt werden können. Vor Beschwerdeinstanzen geht es in erster Linie um Transportdienste oder Transportkostenersatz. Obschon bauliche Massnahmen oft sinnvoller und nachhaltiger wären, können diese in der Regel juristisch nur schwer eingefordert werden.

Um bauliche Verbesserungen zu erreichen, ist der politische Weg meist erfolgversprechender. Mit Anfragen, Medienarbeit, Briefen, Petitionen an die zuständigen Behörden kann Schulwegsicherheit als politisches Thema lanciert werden. Weitere Mittel können Initiativen oder politischen Vorstösse in Parlamenten sein. Die Anträge sind so zu formulieren, dass sie umsetzbar und politisch mehrheitsfähig sind.



## Anhang:

### Zusätzliche Hinweise und Erkenntnisse aus Rechtsfällen

Die öffentliche Hand ist grundsätzlich verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, um die Zumutbarkeit des Schulweges zu gewährleisten. Die Frage der Zumutbarkeit wird von den Beschwerdeinstanzen insbesondere bezüglich der Notwendigkeit von Schultransportdiensten diskutiert. Aber auch die Reduktion der Gefährlichkeit durch verkehrsplanerische oder organisatorische Massnahmen (zum Beispiel Lotsendienste) wird in den Beschwerdeentscheiden angesprochen. Die kommunalen Schulbehörden müssen die Zumutbarkeit des Schulweges sicherstellen, sind jedoch bezüglich der Massnahmen frei.

Die Beschwerdeinstanzen beurteilen immer konkrete Einzelfälle. Insofern ist es nicht möglich, aus der Praxis der Behörden und Gerichte allgemeingültige Hinweise für die Zumutbarkeit herauszufiltern. Zwischen den verschiedenen kantonalen Beschwerdeinstanzen und auch dem Bundesgericht bestehen zudem erhebliche Differenzen in der Beurteilung. Das Bundesgericht mutete den Schülern in der Vergangenheit oft mehr zu als die kantonalen Beschwerdeinstanzen. In jüngerer Zeit ist jedoch eine Trendwende erkennbar. Obere kantonale Gerichte (Verwaltungsgericht beziehungsweise Kantonsgericht) und das Bundesgericht kassieren vorinstanzliche Entscheide häufiger.

Würde auf die Meinung der Fachleute abgestützt (Verkehrspsychologen, Schulpsychologen, Sozialwissenschaftler usw.), die sich mit den Fähigkeiten und Entwicklungsstufen der Kinder befassen, so müssten eine Vielzahl der real existierenden Schul- und Kindergartenwege als unzumutbar qualifiziert werden, weil sie entweder zu gefährlich, zu lang oder anderweitig als unzumutbar beurteilt werden. So erachten Fachleute Schulwege von über 500 Metern und die Überquerung von Strassen (trotz vorhandener Lichtsignalanlage) für Vier- bis Fünfjährige generell als unzumutbar. Die geplante Einführung der Basisstufe stellt die zuständigen Schulbehörden in Bezug auf die Schulwegplanung vor neue Herausforderungen, sind sie doch verpflichtet, bei Unzumutbarkeit Massnahmen zu ergreifen. Diese können (raum-)planerischer, verkehrstechnischer oder organisatorischer Art sein.

Die Massnahmen dürfen die Eltern nichts kosten. Sofern nur einzelne Kinder betroffen sind und deswegen aus Verhältnismässigkeitsüberlegungen keine kollektiven Massnahmen getroffen werden, müssen die Eltern für die Begleitung ihrer Kinder zur Schule von den zuständigen Behörden entschädigt werden, sofern ihnen die Begleitung beziehungsweise ein Transportdienst überhaupt zugemutet werden kann und dieser faktisch und rechtlich möglich ist. Ansonsten sind andere Massnahmen erforderlich – allenfalls auch Taxidienste für einzelne Kinder.

Oft stehen anstelle von Schulbussen öffentliche Transportmittel zur Verfügung. Diese können jedoch von Kindern im Basisstufenalter nicht selbständig benutzt werden. Bei Benützung öffentlicher Transportmittel sind zusätzlich ein Begleitdienst durch die Schulbehörden zu organisieren (vgl. BVR 2013/1 und Entscheid des regionalen Schulinspektorates des Kantons Bern vom 24. Mai 2013).

Bezüglich Verkehrsgefahren liegen zur Zumutbarkeit folgende Gerichtsentscheide vor:

#### Kindergarten

- Die Überquerung einer stark befahrenen Strasse kann Kindergartenkinder nicht zugemutet werden, und zwar auch dann nicht, wenn ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel vorhanden ist.<sup>9</sup>
- Einem Kindergartenschüler ist das Überqueren einer Kantonsstrasse, die täglich von 9900 Fahrzeugen befahren wird, auf einem nicht idealen (unübersichtlichen) Fussgän-

---

<sup>9</sup> Entscheid des Bildungs- und Kulturdepartements des Kantons Luzern vom 23. Januar 2012.

gerstreifen nicht zumutbar.<sup>10</sup>

- Die Überquerung einer täglich von mehr als 10 000 Fahrzeugen befahrenen Kantonsstrasse ist trotz Ampelanlage einem Kind im Kindergartenalter nicht zuzumuten.<sup>11</sup>
- Die Überquerung einer durch Lichtsignale gesicherten Strasse ist nach Meinung des Erziehungsdepartements auch von Kindern im Kindergartenalter zu bewältigen.<sup>12</sup>
- Ein Schulweg von 1,2 Kilometern entlang einer Kantonsstrasse, weitgehend ohne Trottoir, mit geringem Verkehrsaufkommen, aber regelmässigem Schwerverkehr, kann Kindern im Kindergartenalter ohne Begleitung nicht zugemutet werden.<sup>13</sup>

#### Primarschule

- Einem siebenjährigen Kind kann die Überquerung einer stark frequentierten Kantonsstrasse ohne Fussgängerstreifen und Ampel nicht zugemutet werden.<sup>14</sup>
- Ein Schulweg auf einer Strasse ohne Fussweg, welche mit 80 km/h befahren werden kann und von 10 bis 15 Fahrzeugen pro Stunde frequentiert wird (in Stosszeiten 30 Fahrzeuge), muss für Kindergartenschüler und Kinder der ersten und zweiten Klasse als zu gefährlich und unangemessen bezeichnet werden.<sup>15</sup>
- Neun- bis zehnjährige Viertklässer sind in der Lage, eine stark frequentierte, übersichtliche und mit Verkehrsampeln gesicherte Strasse zu überqueren.<sup>16</sup>
- Ein Schulweg entlang einer Kantonsstrasse ohne Trottoir, Radweg oder Radstreifen kann zehnjährigen Schulkindern nicht zugemutet werden.<sup>17</sup>
- Ein Schulweg entlang einer zum Teil engen, kurvenreichen und stellenweise unübersichtlichen Strasse ohne Trottoir, die schwach, aber eher schnell befahren wird, ist – unabhängig vom Alter der Kinder – nicht zumutbar<sup>18</sup> und kann von den Kindern auch nicht mit Fahrrädern oder Motorfahrrädern befahren werden.<sup>19</sup>
- Ein 1,7 Kilometer langer Schulweg, der in 30 Minuten bewältigt werden kann, ist für alle Primarschüler zumutbar. Ein urbanes Umfeld, das ein mehrmaliges Überqueren der Strasse bedinge, wobei die schwierigeren Übergänge alle mit Ampelanlagen gesichert seien, könne vom Gefahrenpotenzial her nicht als unzumutbar betrachtet werden.

#### Oberstufe

- Ein Schulweg von 2,8 Kilometern, der teilweise mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann, und eine anschliessende Bahnfahrt von rund acht Minuten, was zu einer Gesamtschulwegdauer von rund 50 Minuten führt, ist für eine 13-jährige Oberstufenschülerin zumutbar.<sup>20</sup>

---

<sup>10</sup> Entscheid des Erziehungs- und Kulturdepartements Luzern vom 11. August 1998, E. 3.

<sup>11</sup> Erziehungsrat Aargau, 21.1.1994, zit. nach Plotke, S. 230.

<sup>12</sup> Erziehungsdepartement Basel, 30.7.1998, zit. nach Plotke, S. 229.

<sup>13</sup> Erziehungsdepartement Graubünden, 29.1.1997, zit. nach Plotke, S. 230.

<sup>14</sup> PVG 2002, Nr. 1, S. 15 ff. (17), E. 2b.

<sup>15</sup> Entscheid der Schulkurskommission des Kantons Zürich vom 21. Januar 2002, S. 6, E. 7.

<sup>16</sup> Erziehungsrat Zürich, 4.11.1997, zit. nach Plotke, S. 230.

<sup>17</sup> Entscheid des Erziehungs- und Kulturdepartements Luzern vom 29. September 2000, E. 6c.

<sup>18</sup> Entscheid des Erziehungs- und Kulturdepartements Luzern vom 29. September 2000, E. 6c

<sup>19</sup> Entscheid des Erziehungs- und Kulturdepartements Luzern vom 11. November 1997, E. 8c.

<sup>20</sup> Urteil des BGer 2P.101/2005 vom 25. Juli 2005, E. 5.2.