

# Kindgerechte Verkehrsraumgestaltung

## So gelingt's

Nadine Junghanns

---

Child Rights Advocacy

---

14. November 2024

---

UNICEF Schweiz und Liechtenstein



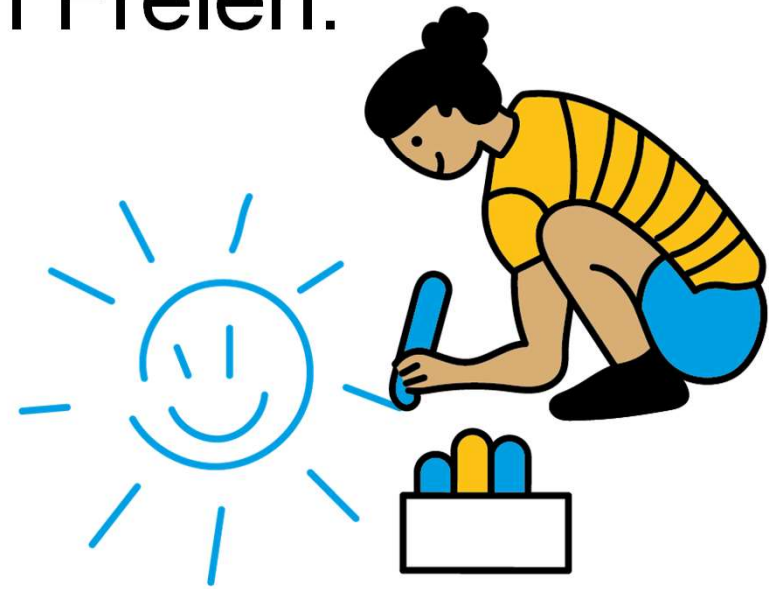
**Kinder** im öffentlichen Raum sind ein Indikator für **Lebensqualität**.

Denn an einem Ort, an dem Kinder gemeinsam **spielen** oder sich **begegnen** können, lässt es sich gut leben.

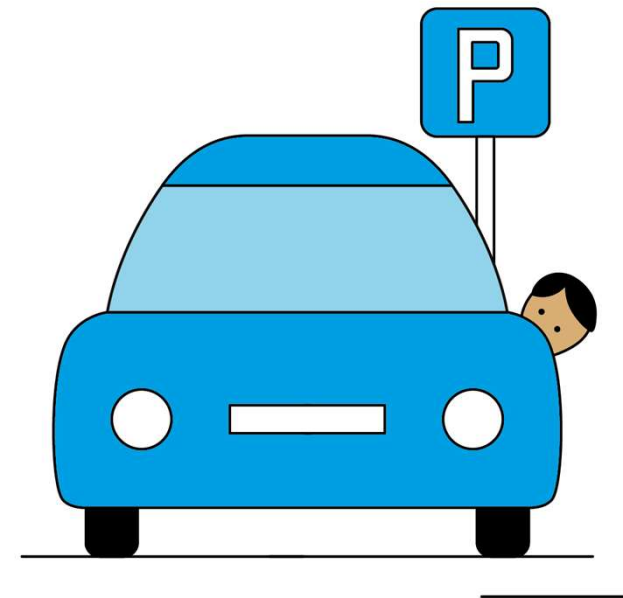
Das **Verkehrsaufkommen** und das **Verkehrsregime** entscheiden vielerorts darüber, ob sich Kinder und Jugendliche im öffentlichen Raum aufhalten oder **autonom unterwegs** sein können.



Da der öffentliche Raum für Kinder und Jugendliche an **Zugänglichkeit** verloren hat, verbringen sie deutlich **weniger unbeaufsichtigte Zeit** im Freien.



Wie stark die **Gesundheit**, die **Entwicklung** und das **Wohlbefinden** von Kindern und Jugendlichen vom Verkehr beeinträchtigt werden, hat auch mit **sozialer Ungleichheit** zu tun.



# UN-Kinderrechte und Verkehrsraum

## Eine Einordnung

### Art. 2 Recht auf Nichtdiskriminierung



- Zugang zum öffentlichen Raum für alle Kinder unabhängig vom Wohnort oder vom sozioökonomischen Status
- Vulnerable Kinder mitdenken und Barrieren abbauen

### Art. 3 Übergeordnetes Kindesinteresse



- Gilt es bei allen Entscheidungen, die Kinder betreffen, zu berücksichtigen
- Bedürfnisse des Kindes müssen in Planungsvorhaben im öffentlichen Raum von Beginn an einfließen

# UN-Kinderrechte und Verkehrsraum

## Eine Einordnung

### Art. 6 Recht auf Leben und Entwicklung



- Schutz vor Unfällen und negativen Umwelteinflüssen (Lärm, Schadstoffe)
- Zugang zu Spiel-, Begegnungs- und Bewegungsmöglichkeiten und zu Grünräumen

### Art. 12 Recht auf Anhörung und Partizipation



- Kinder haben das Recht bei allen Angelegenheiten, die sie betreffen, aktiv einbezogen zu werden.
- Relevant bei allen Planungsvorhaben im Verkehrsraum



Die Schweiz ist verpflichtet, Kinderrechte umzusetzen

# Anforderungen an kinderfreundliche Verkehrsräume...

erfüllen hohe Sicherheitsstandards



- Schutz vor Unfällen
- Tiefe Geschwindigkeiten und Vermeidung von Sichthindernissen
- Beachtung geringer Sichthöhe und eingeschränkter Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung

sind umfassend begrünt.



- Strassenbäume, Büsche, Hecken
- Anpflanzungen mit Pufferwirkung zwischen Gehweg und Strasse
- Besseres Mikroklima / Reduktion von Hitzeinseln
- Vermeidung von Sichthindernissen



# Anforderungen an kinderfreundliche Verkehrsräume...

## ermöglichen Interaktion



- Sitzmöglichkeiten wie kleine Mauern oder Steine
- Einrichtung von Begegnungszonen
- Treffpunkte auch für Jugendliche

## fördern die Gesundheit



- Mehr Raum für aktiven Verkehr (Laufstad, Trottinett, Velo, zu Fuss)
- Platz schaffen durch tiefe Geschwindigkeiten oder Spurabbau für den motorisierten Verkehr
- Schutz vor Lärm, Schadstoffen und Hitze

# Anforderungen an kinderfreundliche Verkehrsräume...

sind nachhaltig geplant und ausgerichtet.



- Kinderrecht auf eine gesunde Umwelt
- Umstieg auf eine klimafreundliche, platzsparende und sozial verträgliche Mobilität

# Herausforderungen für die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums

## 1. Konkurrenz um Platz

- Öffentlicher Raum ist begrenzt
- Motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr und aktiver Verkehr machen sich gegenseitig den Platz streitig

## 2. Einsprachen von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Interessenverbänden

- Gemeinden und Planende stehen dabei vor der Aufgabe, Interessen abzuwägen und zu gewichten



# Herausforderungen für die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums

## Begrenzte Mitwirkungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen

- Über die Raumgestaltung wird oft in Wahlen und Abstimmungen entschieden.
- Bei partizipativen Verfahren werden Kinder und Jugendliche selten als eigene Nutzendengruppe mit altersspezifischen Bedürfnissen anerkannt.
- Beteiligungsformen sind oftmals nicht kindgerecht.
- Nur selten gibt es eine stellvertretende Interessensvertretung.

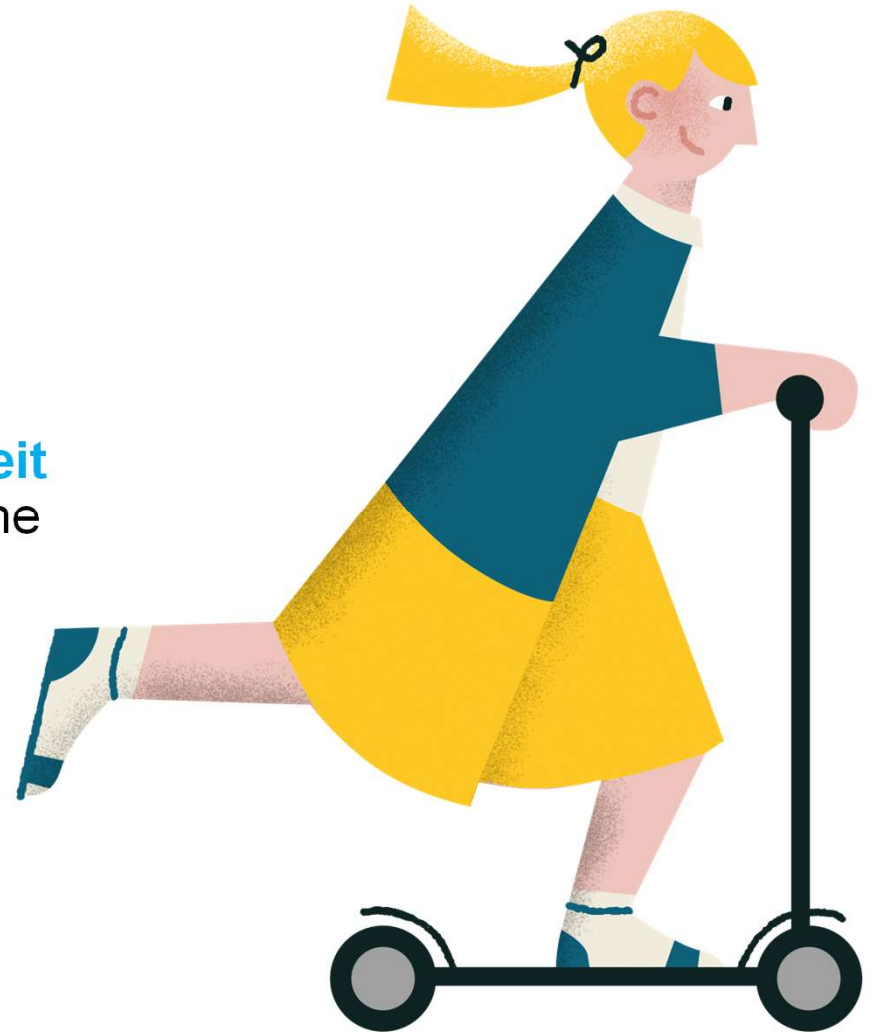
## Geteilte Zuständigkeiten

... zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden erschweren vielerorts die Umsetzung kinderfreundlicher Massnahmen.



# Akteurinnen und Akteure

- Die Steigerung der Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum ist eine **Querschnittsaufgabe** zahlreicher Akteurinnen und Akteure.
- Die **Institutionalisierung der Zusammenarbeit** aller beteiligten Akteurinnen und Akteure ist eine wichtige Voraussetzung, um Kinderrechte zu realisieren.
- Zentral ist dabei auch die **interdisziplinäre Zusammenarbeit** innerhalb der Verwaltung.



# Akteurinnen und Akteure

- **Politik Exekutive**

- Bau- und Planungsämter
- Umwelt- und Gesundheitsämter
- Stadtgärtnereien und Gartenbauämter
- Verkehrspolizei


- **Politik Legislative**

- Verkehrsplanende
- Formale Bildung
- Auserschulische Bildung
- Hoch- und Fachhochschulen
- Kinderschutz
- Offene Kinder und Jugendarbeit
- Zivilgesellschaft

## Handlungsfeld I

# Förderung der Autonomie

- Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Kinder und Jugendlichen
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens der Erziehungsberechtigten
- Gut ausgebaute Fuss- und Velowege, öffentlicher Verkehr
- Verkehrsaufkommen (allgemein und vor Schulen, Kindergärten und Spiel- und Freizeiträumen)
- Schaffung von Begegnungszonen
- Tempo 30 insbesondere auf verkehrsorientierten Strassen

 Aspekte kommen allen Generationen zugute



# Bedeutung des Schulwegs

- Interaktion mit anderen Kindern und anderen Jugendlichen
- Möglichkeit zum Entdecken und Erkunden
- Fördert die Gesundheit / Bewegung
- Lernen Situationen richtig einzuschätzen (Sicherheit kommt durch Übung)



Den Schulweg selbstständig zu bewältigen, macht Kinder und Jugendliche **selbstbewusst**, **eigenständig** und **verantwortungsbewusst**.





# Sicherheit auf Schul- und Freizeitwegen

## Grundsätzliches


- Geschwindigkeit, Geschwindigkeit, Geschwindigkeit...
  - Tiefe Geschwindigkeiten gehören in mehrfacher Hinsicht zu den zentralste Punkt bei der Verkehrssicherheit
- Sichthindernisse: Parkplätze, ungünstig positionierte Bepflanzungen
- Sichere Verkehrsinfrastruktur (Qualität von Querungen, Kreuzungen, Fuss- und Velowege)




## Handlungsfeld II

# Partizipation bei der Planung, Gestaltung und Nutzungsregelung des Verkehrsraums

- Planung und Gestaltung des öffentlichen Raums (nicht nur Spielplätze und Schulhöfe)
- Auch Kreuzungen und vielbefahrene Strassen
- Identifikation von Orten, an denen Kinder und Jugendliche gefährdet sind oder sich unwohl fühlen
- Massnahmenplanung zur Entschärfung gefährlicher Verkehrssituationen
- Schulwegplanung
- Ortsplanungsrevisionen oder Dorfkernerneuerungen

 Verpflichtung Kinder und Jugendliche in die Planung und Nutzungsregelung einzubeziehen.



 Stellvertretende Interessenvertretung, welche die Anliegen der Kinder fachlich in das Vorhaben integrieren kann.



## Handlungsfelder III

# Klima und Umwelt

- Die Klimakrise ist eine Kinderrechtskrise
- Recht auf Gesundheit, Bildung, Spiel, Freizeit und Erholung bereits heute durch **übermässige Hitze** eingeschränkt
- Verkehr verursacht 31 % der gesamten schweizerischen **Treibhausgasemissionen** (zzgl. internationalen Flugverkehr)
- Verkehr hat hohen **Platzbedarf** (CH):
  - 30% der gesamten Siedlungsfläche (plus 5.5 Mio. Parkplätze)
  - Davon entfallen 88 Prozent auf Strassenfläche



- ➔ **Platzsparende und nachhaltige Mobilitätsformen fördern:** Spurabbau, zeitlich begrenzte Fahrverbote, Teilfahrverbote, Umwandlung in verkehrsberuhigte Strassen
- ➔ **Lenkungswirkung** durch Verknappung von Parkplätzen, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV

Eine Reduktion der Strassen und Parkplatzfläche beinhaltet enormes Potenzial für die Schaffung von **sicheren Fuss- und Velowegen** aber auch für **kindgerechte öffentliche Räume** wie Grünanlagen, Spielräume oder Begegnungsorte.

Kinder (insbesondere kleine Kinder) sind sehr sensibel auf **übermässige Hitze**. Die Reduktion der Asphaltfläche kann daher ganz direkt der Gesundheit von Kindern verbessern.



# UNICEF Materialien

## Handbuch

Planung und Gestaltung von kinderfreundlichen Lebensräumen  
([Deutsch](#), [Französisch](#), [Englisch](#))

## Fokuspublikation

Kinderfreundlicher Verkehrsraum - Anforderungen an eine kindgerechte Verkehrsraumgestaltung und Handlungsempfehlungen für die Praxis  
([Deutsch](#), [Französisch](#), [Italienisch](#), [Englisch](#))

## Fallbeispielsammlung

Good Practice-Beispiele aus Städten und Gemeinden  
([Deutsch](#), [Französisch](#), [Italienisch](#), [Englisch](#))



# Bereich «Kindgerechte Gemeinde- und Stadtentwicklung» bei UNICEF CH&FL

- Umsetzung der Initiative «[Kinderfreundliche Gemeinde](#)»
- Beratung von Städten, Gemeinden und Kantonen
- Sensibilisierungsarbeit
- Interdisziplinäre Netzwerkarbeit
- Wissenstransfer durch Netzwerktreffen, Konferenzen, Webinars, Runde Tische etc.
- Wissensgenerierung (Studien, Publikationen)



# Good-Practice- Beispiele



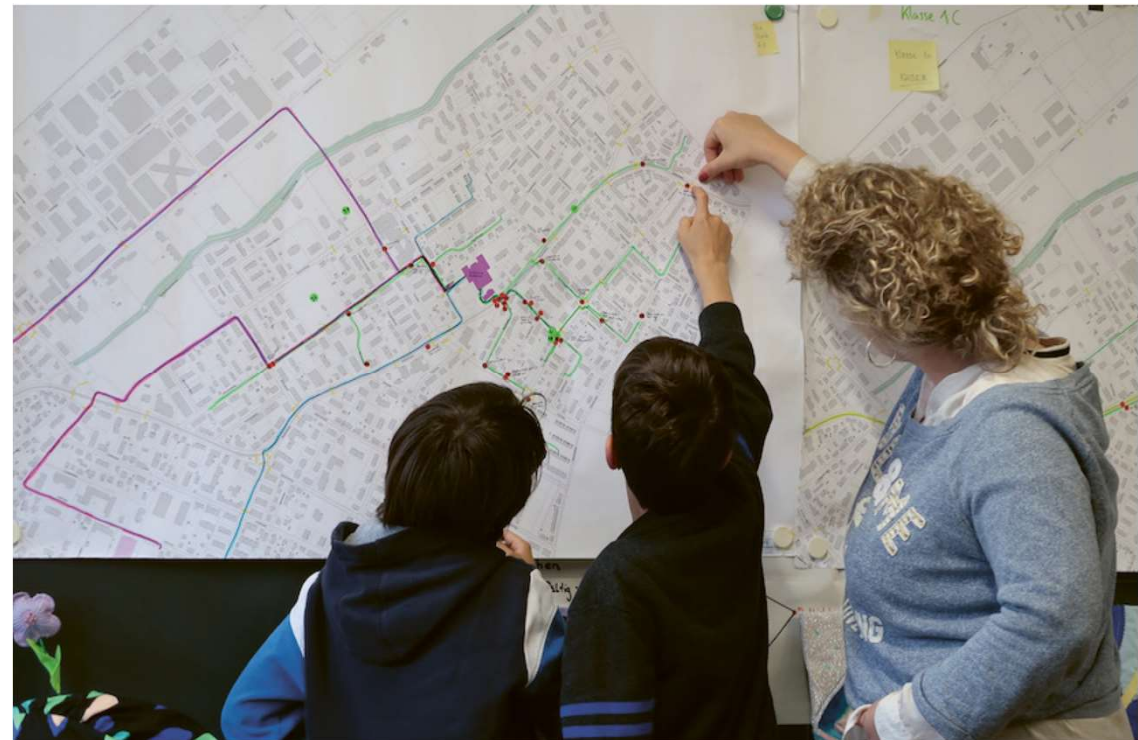
Beispiel Allschwil  
**Schulwegsicherheit**

# Verbesserung der Schulwegsicherheit

## Ausgangslage

Schulwege sind gezeichnet von...

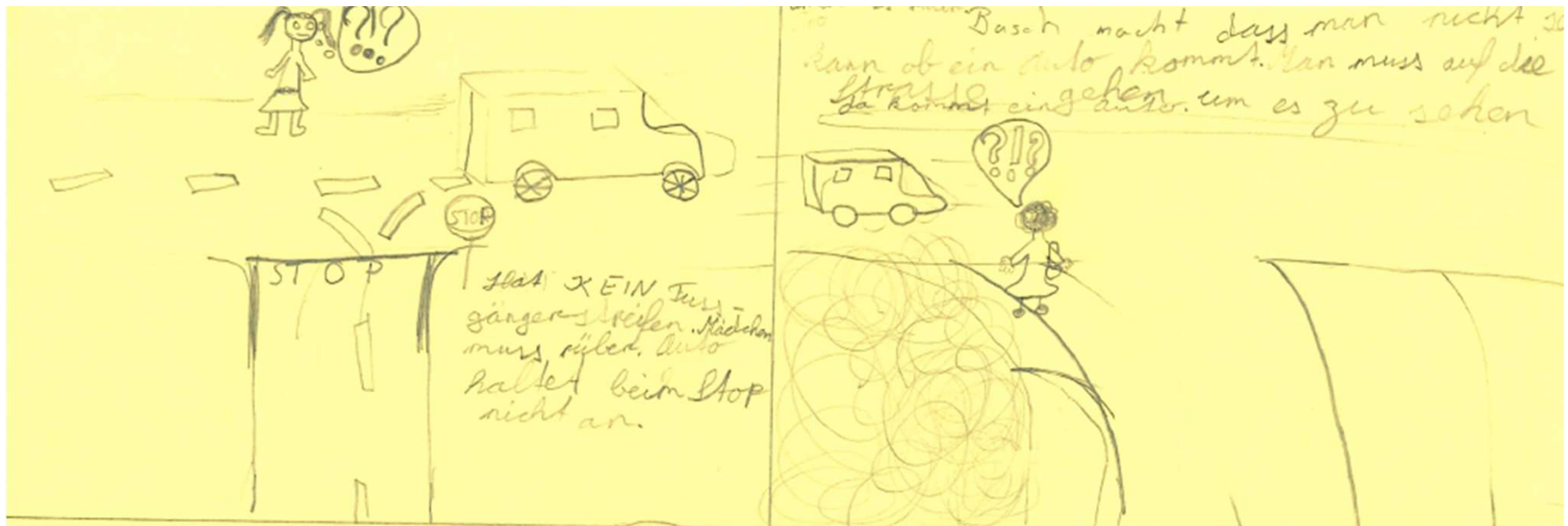
- stark befahrenen Hauptverkehrsstrassen
- schmalen Trottoirs in den Wohngebieten
- zahlreichen Baustellen
- «Elterntaxi-Fahrten»



# Verbesserung der Schulwegsicherheit

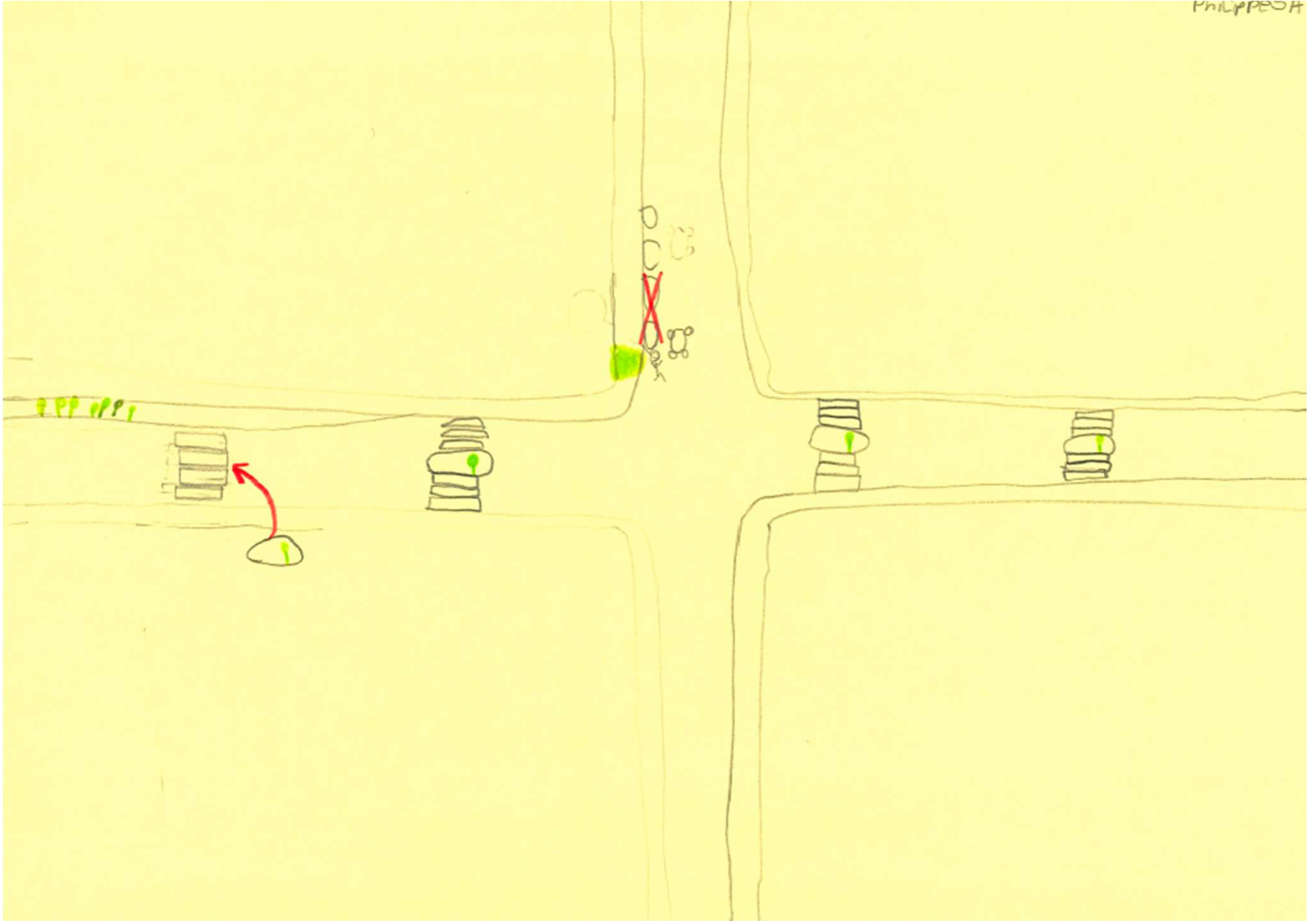
## Ablauf

1. **Verkehrsplanungsunternehmen** entwirft mögliche Haupt-Schulwegrouten und lokalisiert Schwachstellen.
2. **Mitwirkungsprozess mit Kindern** (geplant und umgesetzt vom Kinderbüro Basel)
  - **Begehung** ausgewählter Haupt-Schulwegrouten mit einer Kindergartendelegation zur Identifikation gefährlicher Schwachstellen.
  - **Fotos und Notizen** der Begleitpersonen über das Verhalten der Kinder ergänzen das Bild der Örtlichkeiten.
  - **Kinderzeichnungen:** Nach dem Rundgang zeichnen die Schüler/-innen ihre Eindrücke.



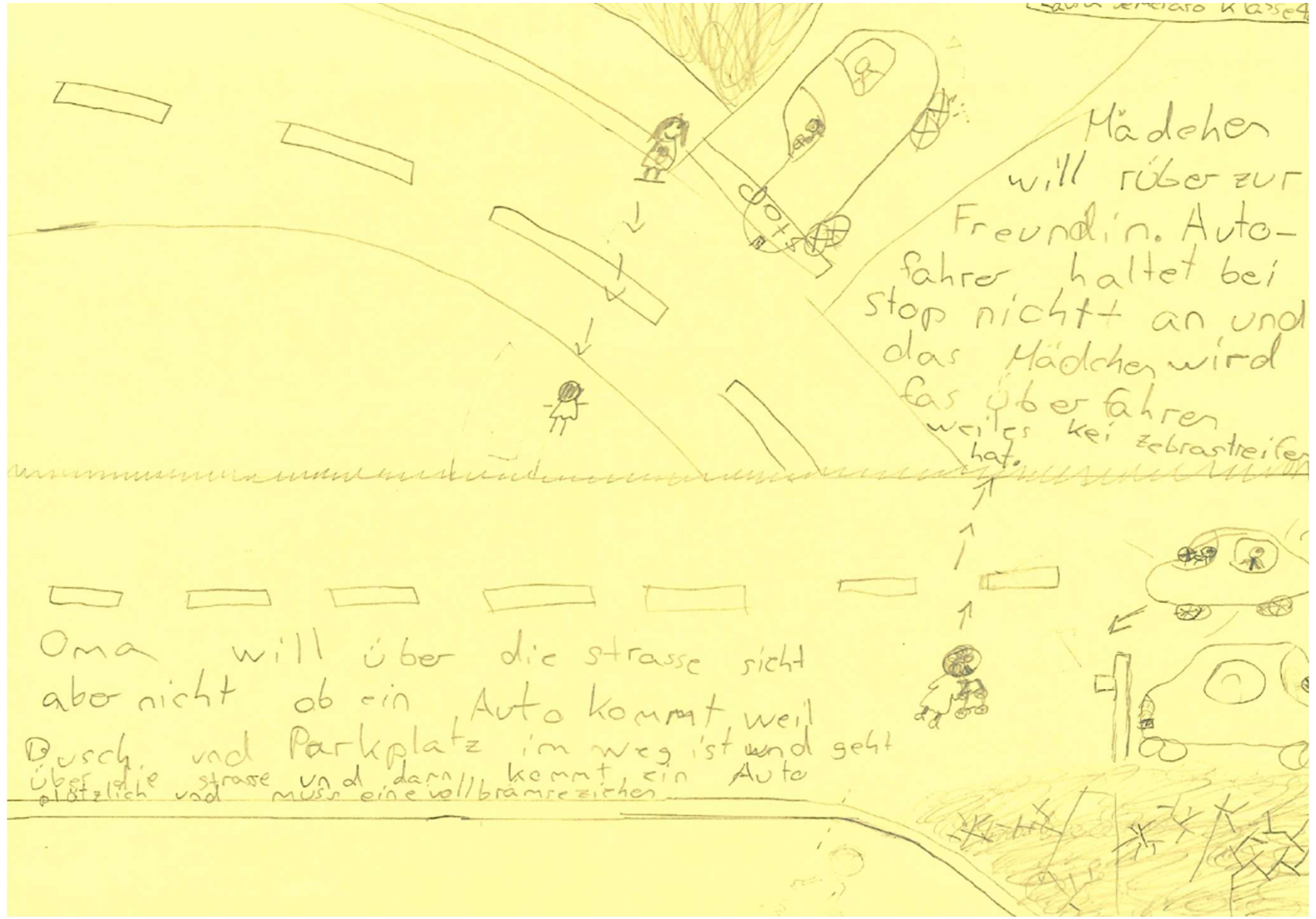
Oma muss über, hat eine Kurve, daraus sieht sie nicht  
 dass ein auto kommt





Mädchen  
will über zur  
Freundin. Auto-  
fahrer haltet bei  
stop nicht an und  
das Mädchen wird  
fas über fahren  
weil es kei zebrastrifen  
hat.

Oma will über die strasse sieht  
aber nicht ob ein Auto kommt weil  
Busch und Parkplatz im weg ist und geht  
über die strasse und dann kommt ein Auto  
plötzlich und muss eine vollbramseziehen



4C Lina  
Aydin  
10 Jahre



# Verbesserung der Schulwegsicherheit

## Auswertung und Umsetzung

1. Analyse der Ergebnisse des Verkehrsplanungsunternehmens und des Mitwirkungsprozesses.
2. Gestaltung eines **Schulwegplan-Leporellos** mit den empfohlenen Schulwegen.
3. Verkehrsplanungsunternehmen erstellt Massnahmenliste für sicherheitstechnisch notwendige **bauliche Massnahmen**.



Umsetzung der Massnahmen durch die Gemeinde.



Genf

**Partizipative Erarbeitung des  
Mobilitätskonzepts  
Schule (MKS)**

# Partizipative Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Schule (MKS)

## Ausgangslage

- Schulleitung hat die Verantwortung, den Schulweg mit verschiedenen Massnahmen sicherer zu machen.
- Ein grosser Teil der getroffenen Massnahmen hängt von den Forderungen ab, die von Eltern oder Elternorganisationen etc. gestellt werden.
- Bei dieser Methode werden nicht objektiv alle Sicherheitsanforderungen abgeholt.
- Kinder werden nicht systematisch miteinbezogen.

## Ziel

Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für alle Primarschulen in der Stadt Genf



Prozess, in dem partizipativ analysiert wird, welche Stellen auf dem Schulweg mit welchen Massnahmen besser gesichert werden müssen.

# Partizipative Erarbeitung des Mobilitätskonzepts Schule (MKS)

## Methode

- Befragung aller Primarschüler/-innen, Eltern und Lehrpersonen einer Schuler mittels eines umfassenden Fragebogens
- Interventionen in den Schulklassen
- Ortsbesichtigung mit einer Fachperson der BFU und den Stadtwerken der Stadt Genf
- VCS gibt Empfehlungen auf Grundlage der Befragung und der Begehung.

## Ergebnis

- MKS für Primarschulen, inkl. verkehrsplanerischer Massnahmen.
- Ergänzende Sensibilisierungsmassnahmen.
- Umsetzung der Massnahmen wird vom VCS und vom Schulamt kontrolliert.

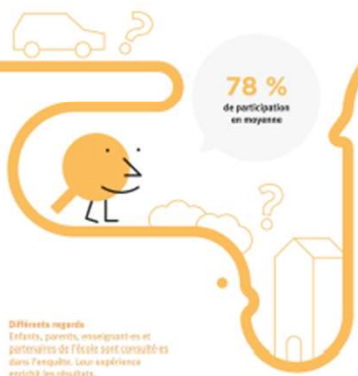


Insgesamt wurden bisher 7 MKS realisiert.

1

### Enquête de mobilité

Une enquête de mobilité auprès des parents, des enfants et des enseignants permet de récolter les informations clés concernant les cheminements scolaires. Des questions relatives aux modes de déplacements, aux temps de trajet, aux dangers du chemin de l'école et aux itinéraires fréquentés sont soumises aux parents.



**Différents regards**  
Enfants, parents, enseignants et partenaires de l'école sont consultés dans l'enquête. Leur expérience enrichit les résultats.

2

### Bilan

Le bilan dresse un état des lieux détaillé de la mobilité des enfants autour de l'école. Il se base sur l'analyse des informations récoltées par l'enquête de mobilité. Il fournit des données précises et chiffrées sur l'accompagnement, le mode et la durée des déplacements ainsi que sur les dangers perçus.

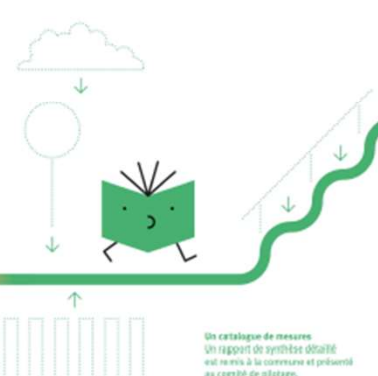


**Une photographie précise de la mobilité**  
Des cartes motrices enrichissent les itinéraires empruntés par les enfants et les points dangereux relevés par les parents.

3

### Visite et recommandations

Sur la base du bilan de mobilité et de la visite de terrain, l'ATE propose une série de recommandations qui permettent de résoudre à court, moyen ou long terme les problèmes identifiés grâce à l'enquête. Des mesures d'aménagement, de signalisation, d'accompagnement ou de sensibilisation sont formulées pour répondre aux besoins spécifiques des enfants.

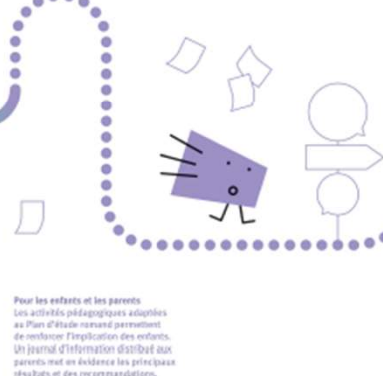


**Un catalogue de mesures**  
Un rapport de synthèse détaillé est remis à la commune et présenté au conseil de pilotage.

4

### Informations et sensibilisation

Différentes actions de sensibilisation et de communication sont proposées par l'ATE pour accompagner les résultats du bilan et des recommandations. Ces actions sont définies avec les mandataires, en fonction du contexte et des problèmes identifiés.

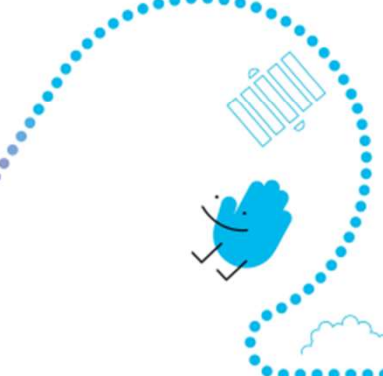


**Pour les enfants et les parents**  
Les activités pédagogiques adaptées au Plan d'étude renforcent l'implication des enfants. Un journal d'information distribué aux parents met en évidence les principaux résultats et des recommandations.

5

### Suivi et évaluation

En collaboration avec les mandataires, l'ATE suit la mise en œuvre des solutions proposées lors des recommandations. Elle reste à disposition pour accompagner et évaluer les mesures adoptées et, si nécessaire, proposer des actions complémentaires.



### Pourquoi un Plan de mobilité scolaire ?

Les 5 étapes du Plan de mobilité scolaire (PMS) permettent d'initier une réflexion générale sur la mobilité des enfants.

Un PMS peut être le point de départ d'un questionnement bien plus vaste sur la prise en compte des besoins des plus vulnérables (enfants, PMR, seniors, etc.) sur tout le territoire de la commune.

Forte d'une expérience de plus de 10 ans dans la réalisation des PMS, l'ATE met à disposition des communes son savoir-faire dans les démarches participatives et son expertise en matière de mobilité scolaire. Elle propose des mesures d'aménagement, de sensibilisation ou de communication adaptées aux spécificités locales.

### Les points forts

- Offre une vision claire des déplacements scolaires
- Donne la parole aux enfants, parents et partenaires de l'école
- Propose des actions concrètes à mettre en œuvre
- Optimise la sécurité et l'autonomie des enfants
- Bénéficie de taux de participation élevés

### Qui sommes-nous ?

**Une équipe qualifiée**  
L'équipe des Plans de mobilité scolaire (PMS) dispose de compétences en urbanisme, mobilité, cartographie, analyse de données et statistiques, ainsi que de la certification Road Safety Inspection (RSI) du BPA Bureau de prévention des accidents.

Un expert du BPA accompagne l'équipe des PMS pour la visite de terrain et l'établissement de recommandations.

L'ATE Association transports et environnement est créée depuis 1979 en faveur d'une mobilité d'avenir. Elle s'engage pour une réalité des formes de mobilité. Voiture, transports publics, vélo et marche doivent être complémentaires et conciliables.

**Encourager les communes**  
Le prix d'un PMS est calculé au plan juste afin d'être à la portée de toutes les communes. À titre d'incitation, l'ATE et le BPA participent financièrement. Certains cantons ou agglomérations apportent également une aide financière aux communes.



« Les plans de mobilité scolaires sont un instrument important pour nous afin de garantir la sécurité sur le chemin de l'école et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers. La collaboration avec l'ATE est très précieuse à cet égard. »



« Un PMS permet de s'inscrire d'un scénario alternatif par nos pairs d'adultes, pour penser même à l'avenir ce qui les enfants vivent et ressentent, et ce que leurs yeux peuvent voir avec leur perspective. »



« Les plans de mobilité scolaires sont un instrument incontournable pour créer des liens solides entre les services publics, les écoles et tous les acteurs qui gravitent autour du monde scolaire. »

**Éric Cornaz**  
Conseiller administratif à Meyrin (SI)

**Patrick Butler**  
Conseiller municipal à Lully (VD)

Vous êtes une ville ou une commune, une association de parents d'élèves, une école ? Vous souhaitez améliorer la sécurité des écoliers, mieux connaître et comprendre les déplacements scolaires ou travailler sur la mobilité des écoliers ?

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

**ATE Association transports et environnement**

Bureau régional  
3 rue des Lamps, 1201 Lausanne  
Tél. 022 734 29 84  
pms@ate.ch

AUTRE MISSION DE :

Équipe de formation continue  
Plan de mobilité scolaire  
Plan de mobilité scolaire



Plan de mobilité scolaire

Adapter le chemin de l'école aux enfants

Pour une mobilité d'avenir **ate**

Wauwil

**Geschwindigkeitsreduktion auf der  
Kantonsstrasse**

# Geschwindigkeitsreduktion auf der Kantonsstrasse

## Ausgangslage

Im Zentrum von Wauwil bestehen an der Kantonsstrasse verschiedene kritische Strassenquerungen.

## Ziel

- Erhöhung der Sicherheit
- Reduktion der Trennwirkung der Kantonsstrasse
- Bessere Querungsmöglichkeiten für Zufussgehende

## Analyse (durch Ingenieurunternehmen)

- Bauliche Massnahmen wären kostenintensiv und würden Strasse unübersichtlicher machen
- Erreichung der Ziele am effektivsten mit Einführung von Tempo-30



# Geschwindigkeitsreduktion auf der Kantonsstrasse

## Umfrage

- Schwache Mehrheit gegen Temporeduktion
- Deutliche Mehrheit für Verbesserung der Schulwegsicherheit und Lärmreduktion
- Gemeinderat hat deshalb den Sicherheitsaspekt und die Lärmreduktion höher gewichtet



Bewilligung und Umsetzung seitens des Kantons (LU)



**ABER: Kantonale Tempo-50-Initiative**

Kt. Basel-Stadt

**Systematische Verbesserung der  
Verkehrssicherheit**



# Optimierung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten

**Analyse:** Schwachstellenuntersuchung in der Verkehrsinfrastruktur

- Inspektion der Strasseninfrastruktur mittels Anwendung der Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente des Bundes (ISSI)
- Online-Befragung zur Schulwegsicherheit bei Kindern, Jugendlichen, Eltern und Lehrpersonen
- Einbezug von Schüler/-innen (u.a. Begehungen)



# Optimierung der Verkehrssicherheit bei Schulen und Kindergärten

## Umsetzung

- Unterteilung der Schwachstellen in drei Prioritäten (hoch, mittel, tief)
  - Hoch: Umsetzung von Massnahmen zur Entschärfung (70 Örtlichkeiten)
  - Mittel: Vertiefte Prüfung auf verkehrssicherheitsbezogene Relevanz
  - Tief: Keine Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur  
Verstärkte Durchsetzung bestehender Regelungen (Parkierung, Geschwindigkeit)

➔ Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit werden häufig breit akzeptiert.

➔ Systematische Analyse bietet fundierte Grundlage für die Umsetzung von Massnahmen.



# Danke!

Nadine Junghanns

Spezialistin Kinderfreundliche Lebensräume

[n.junghanns@unicef.ch](mailto:n.junghanns@unicef.ch)

© UNICEF Schweiz und Liechtenstein

# Diskussion

Welche **Herausforderungen** erleben Sie in Zusammenhang mit Massnahmen zur Steigerung der Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum?

Wie haben Sie es geschafft, den **Herausforderungen** bei der Umsetzung einer Massnahme zur Steigerung der Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum zu **begegnen**?