

Kinderfreundlicher Verkehrsraum

Anforderungen an eine kindgerechte
Verkehrsraumgestaltung und Handlungs-
empfehlungen für die Praxis



Inhalt

1	Vorwort	4
2	Ausgangslage	6
2.1	Das Kind im Verkehrsraum	6
2.2	Vom Baby zum jungen Erwachsenen – altersbedingte Ansprüche	9
2.3	Kinderrechte und Verkehrsraum – eine Einordnung	10
2.4	UN-Ziele für eine nachhaltige Entwicklung	13
2.5	Anforderungen an eine kindgerechte Verkehrsraumgestaltung	14
2.6	Herausforderungen für die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums	17
3	Handlungsempfehlungen für Akteurinnen und Akteure	20
3.1	Akteurslandschaft	20
3.2	Empfehlungen pro Akteurin/Akteur	22
3.3	Handlungsfelder	27
4	Fallbeispiele	35
	Fussnoten	36
	Literaturverzeichnis	36

Die Ausgestaltung des Verkehrsraums hat einen grossen Einfluss auf das Aufwachsen und die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Sie entscheidet massgeblich mit, ob und wie weit Kinder und Jugendliche sich autonom im öffentlichen Raum aufhalten und unterwegs sein können.

UNICEF Schweiz und Liechtenstein setzt sich dafür ein, dass Kinder und Jugendliche auch im Verkehrsraum geschützt, gefördert und beteiligt werden.

1 Vorwort

Gestiegene Mobilitätsbedürfnisse, Bevölkerungswachstum und eine auf das Auto ausgerichtete Siedlungs- und Verkehrsplanung haben den öffentlichen Raum seit den 1960er-Jahren stark verändert. Dabei haben an manchen Orten die für die Bevölkerung qualitativ hochwertigen öffentlichen Räume wie Grünflächen, öffentliche Plätze, Spielräume usw. aufgrund von Lärm, Abgasen und Sicherheitsgefahren an Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität verloren.

Der öffentliche Raum ist wichtig für die Sozialisation und Entwicklung von Kindern und Jugendlichen. Das freie und unbeobachtete Spielen, Erkunden und Formen der Wohnumgebung – dazu gehört auch der Verkehrsraum – fördert Kompetenzen wie Gefahren- und Selbsteinschätzung. Im aktiven Austausch mit der räumlichen Umwelt entwickeln Kinder und Jugendliche Selbstbewusstsein und erfahren Selbstwirksamkeit.

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

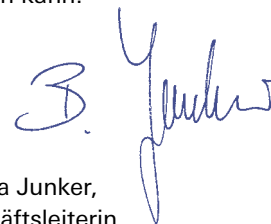
Heute führen Bedenken an der Verkehrssicherheit seitens der Erziehungsberechtigten oder der Kinder und Jugend-

lichen selbst sowie eine mangelnde Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum dazu, dass Kinder und Jugendliche ihre Umwelt immer weniger auf eigene Faust erkunden und zunehmend mehr Zeit in Innenräumen verbringen (Robert Koch-Institut, 2020).

In der Verkehrsraumgestaltung besteht vielerorts ein Platzkampf. Mehr Platz für den motorisierten Verkehr, mehr Platz für Parkplätze, mehr Platz für öffentliche Verkehrsmittel wie Tram und Bus, mehr Platz für Velowege, mehr Platz für den Fussverkehr. Doch es geht auch anders. Wenn unter Mitwirkung der Bevölkerung gesamtgesellschaftliche Anforderungen bei der Planung und Gestaltung unseres Verkehrsraums ins Zentrum gestellt werden und Ansprüche nicht räumlich addiert, sondern integral betrachtet werden, können attraktive Räume mit hoher Lebensqualität für alle entstehen. Der wirksame Einbezug von Kindern und Jugendlichen ist dabei zentral, da sie selbst am besten wissen, wo sie sich im Verkehrsraum wohl- oder unwohl fühlen und welche Lösungen Abhilfe schaffen können. Die Schaffung von Mitwirkungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche ist nicht einfach eine Nebensache. Denn laut der UN-Konvention über die Rechte des Kindes (kurz Kinderrechtskonvention) haben Kinder und Jugendliche das Recht, bei allen Angelegenheiten, die sie betreffen, einbezogen zu werden.

Bereits heute wird in Städten und Gemeinden für die Steigerung der Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum viel unternommen. Beispiele dafür sind die Schaffung von Begegnungszonen und die Einführung von Tempo 30. Die Umsetzung ist aber vielerorts nicht immer einfach, was sich unter anderem an Widerständen bei der Aufhebung von Parkplätzen zeigt. Zudem werden die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen oftmals nicht ausreichend berücksichtigt. Es mangelt an Partizipationsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche oder die planerischen Verfahren sind nicht kindgerecht ausgestaltet.

Politikerinnen und Politiker, Planerinnen und Planer, Verbände, die Wissenschaft und schliesslich jeder und jede Einzelne in der Bevölkerung haben mit ihrem Wirken eine grosse Verantwortung für die Lebensrealität von Kindern und Jugendlichen. Gerne möchten wir Sie ermutigen, die bestehenden Herausforderungen anzugehen und den Verkehrsraum für Kinder und Jugendliche sicher und ansprechend zu gestalten. Diese Publikation soll Ihnen dabei eine Hilfestellung sein, wie die Kinderrechtskonvention auch im Verkehrsraum umgesetzt werden kann.



Bettina Junker,
Geschäftsleiterin
UNICEF Schweiz und Liechtenstein

Im 2020 veröffentlichten Handbuch «Planung und Gestaltung von Kinderfreundlichen Lebensräumen» zeigt UNICEF Schweiz und Liechtenstein mittels Checklisten und Fallbeispielen auf, wie eine kindgerechte Gemeinde- und Stadtentwicklung in der Praxis gelingen kann.



unicef.ch/de/handbuch-kfl

2 Ausgangslage

2.1 Das Kind im Verkehrsraum

Sobald ein Kind das Haus oder die Wohnung verlässt, steht es fast überall an einer Strasse. Der Verkehr hat enorme Auswirkungen auf das Aufwachsen und die Entwicklung von Kindern und Jugendlichen¹. Abgase, Lärm und eine unübersichtliche Hektik an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen haben negative Auswirkungen auf ihr Wohlbefinden. Hinzu kommt, dass Kinder und Jugendliche sich an stark befahrenen Strassen permanent auf Sicherheitsaspekte konzentrieren müssen, um sich und andere nicht zu gefährden. Eine solche Lebensrealität steht im starken Kontrast zu Wohn- und Aufenthaltssituationen mit geringem Verkehrsaufkommen sowie vielen Natur- und Grünräumen. Betroffenen sind sowohl Städte als auch Gemeinden. Denn auch kleinere Gemeinden in der Schweiz und Liechtenstein sind oftmals geprägt von stark befahrenen Durchgangsstrassen. Zudem ist es auch an den Gemeindestrassen nicht immer angenehm und sicher, sich aufzuhalten oder unterwegs zu sein. Insbesondere die Zunahme des motorisierten Verkehrs gilt heute als die grösste Bedrohung für die Bewegungsfreiheit von Kindern im städtischen Raum (Verkehrsclub Deutschland, 2023).

Das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsregime entscheiden vielerorts darüber, ob Kinder und Jugendliche den Schulweg selbstständig zurücklegen, ob sie in ihrer Freizeit autonom unterwegs sind und ob sie sich überhaupt ohne Aufsicht einer Begleitperson im öffentlichen Raum aufhalten dürfen.

Kanadische Forscher haben untersucht, inwieweit die autozentrierten Gesellschaften in Westeuropa und Nordamerika seit Mitte des 19. Jahrhunderts zu einem Rückgang der autonomen Mobilität von Kindern und Jugendlichen geführt haben (Frohlich & Collins, 2023). Die Möglichkeit von Kindern und Jugendlichen, sich autonom im öffentlichen Raum zu bewegen, gilt dabei als wesentliche Voraussetzung dafür, dass Kinder und Jugendliche zu Fuss unterwegs sind, das Velo benutzen oder im Freien spielen. Auch in der Schweiz und in Liechtenstein hielt das raumplanerische Leitbild der autogerechten Stadt in den 1960er-Jahren Einzug und prägt unsere Städte und Gemeinden bis heute (Schweizerischer

Städteverband & ewp, 2019). Aktuelle Kindheitsforschung zeigt, dass der Rückgang der autonomen Mobilität der Kinder und Jugendlichen und der daraus resultierende fehlende Kontakt mit ihrer Umwelt negative Auswirkungen auf ihre physische, psychische und soziale Gesundheit haben (UNICEF Office of Research, 2022).

Auf dem Kindergarten- bzw. dem Schulweg wird das mangelnde Sicherheitsgefühl von Kindern und Eltern zu einem sich selbstverstärkenden Problem. Denn die Angst vor der Gefährdung des Kindes im Verkehrsraum gilt als einer der häufigsten Beweggründe von Eltern und Erziehungsberechtigten, ihre Kinder mit dem Auto in den Kindergarten oder in die Schule zu fahren (Verkehrs-Club der Schweiz, 2017). Für die Kinder, die selbstständig kommen, stellen die Elterntaxis² jedoch ein zusätzliches Risiko dar. Vielerorts sind Gemeinden und Schulen bemüht, die Zahl von Elterntaxis zu vermindern, da der Schulweg eine wichtige Lernerfahrung für Kinder ist. Auch fördert das selbstständige Zurücklegen des Schulwegs aufgrund der körperlichen Bewegung, der sozialen Kontakte mit Gleichaltrigen und der Entwicklung von Autonomie die physische und psychische Gesundheit.

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

Familien mit tieferem sozioökonomischem Status wohnen häufiger an verkehrsreichen Lagen, an denen höhere Höchstgeschwindigkeiten gelten (Uhr et al., 2017). Die Kinder und Jugendlichen, die dort leben, müssen folglich gefährlichere Strassen überqueren. Ihnen stehen seltener Spiel- und Begegnungsräume zur Verfügung, die sie selbstständig sicher erreichen können. Auch werden Kinder mit tieferem sozioökonomischem Status seltener von Erwachsenen begleitet. Sie tragen folglich ein erhöhtes Unfallrisiko oder haben keine oder nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, sich draussen frei zu bewegen und zu spielen. Das zeigt sich auch bei der verkehrsbedingten Lärmbelastung. In der Schweiz leben laut Eurostat Haushalte mit Kindern mit tieferem Einkommen³ häufiger an einer lärmexponierten Verkehrslage als Haushalte mit Kindern mit durchschnittlichem Einkommen (Eurostat, 2023). Der Lärm hat auch Folgen auf die geistige und körperliche Gesundheit und für den Lernerfolg von Kindern und Jugendlichen (Tangermann & Röösl, 2018). Folglich sind Kinder und Jugendliche mit tieferem sozioökonomischem Status häufiger einer verkehrsbedingten Missachtung ihrer Rechte ausgesetzt.

Der Begriff «**Verkehrsraum**» umfasst in dieser Publikation sämtliche öffentlichen Verkehrswege, auf denen Mobilität stattfindet oder die für den Verkehr reserviert sind, inklusive Fussgängerbereiche (Trottoirs, Aufenthaltsflächen, Haltestellen). Dazu gehören Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Parkplatzflächen sowie Bus- und Tramflächen. Auch angesprochen sind Begegnungszonen⁴, Fussgängerzonen oder Tempo-30-Zonen. Nicht abgedeckt sind das Zugschienennetz sowie private Wege und Strassen in Siedlungen.

Der Verkehrsraum kann dann als **kinderfreundlich** bezeichnet werden, wenn er den in der Kinderrechtskonvention garantierten Rechten des Kindes Rechnung trägt (vgl. Kapitel 2.3 Kinderrechte und Verkehrsraum – eine Einordnung).

Die Bezeichnung «**motorisierter Verkehr**» umfasst alle privat und wirtschaftlich genutzten Motorfahrzeuge. Dazu gehören unter anderem Autos, Motorräder, Motorroller und Lastwagen.

Die Bezeichnung «**aktiver Verkehr**» umfasst alle Fortbewegungsarten, die auf Muskelkraft basieren. Dazu gehören unter anderem der Fussverkehr, das Velofahren (mit und ohne Tretunterstützung), aber auch die Benutzung von Laufrädern, Trottinets oder Skateboards.

2.2 Vom Baby zum jungen Erwachsenen – altersbedingte Ansprüche

Die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an den Verkehrsraum variieren stark, je nach Alter und Entwicklungsstand. Während ein Baby für eine gesunde Entwicklung primär Ruhe zum Schlafen und Schutz vor plötzlich auftretendem Lärm braucht (Bottino et al., 2012), treten ab dem Laufalter besondere Ansprüche bezüglich Sicherheit und Qualität auf. So können Kinder erst im Alter von neun Jahren Entfernungen, beispielsweise eines herannahenden Fahrzeugs, mehrheitlich korrekt einschätzen (Uhr, 2015). Geschwindigkeiten können erst zirka 10- bis 12-Jährige richtig beurteilen, wobei aber auch 13- bis 14-Jährige noch Fehler bei Querungsentscheidungen machen können. Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Verkehrs-

sicherheit. Mit zunehmendem Alter steigen die Entfernungen zu den Zielen und damit der Anspruch nach selbstständiger Mobilität. Kindergarten- und Primarschülerinnen und Primarschüler nehmen noch gerne Umwege in Kauf, um mit anderen Kindern unterwegs zu sein. Welcher Weg genommen wird, variiert stark und hängt von Freundinnen und Freunden, der Jahreszeit oder der Stimmung ab (Fussverkehr Schweiz, 2009). Besonders beliebt sind «Geheimwege» oder Routen mit Hindernissen, die nur durch Klettern oder Kriechen zu bewältigen sind. Oftmals handelt es sich dabei nicht um den vorgesehenen Kindergarten- oder Schulweg. Dabei bewältigen sie die Strecke wahlweise zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Velo. Ältere Kinder und Jugendliche wollen



hingegen oftmals effizient unterwegs sein. Sie legen weitere Strecken selbstständig mit dem Velo, dem E-Bike, dem Mofa, dem Motorrad oder dem öffentlichen Verkehr zurück. Im Vergleich zu älteren Verkehrsteilnehmenden verunfallten Jugendliche und junge Erwachsene häufiger (Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2023a). Dabei passieren die meisten schweren Unfälle mit dem Motorrad. Die Ur-

sachen sind unter anderem Unaufmerksamkeit, überhöhte Geschwindigkeit, geringe Erfahrung oder der Konsum von Alkohol.

Attraktive und sichere Fuss- und Velowege wie auch ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr – am Wochenende auch in der Nacht – können sowohl dem Anspruch der Jugendlichen nach effizienter Mobilität als auch einer verbesserten Verkehrssicherheit entgegenkommen.

2.3 Kinderrechte und Verkehrsraum – eine Einordnung

Die Kinderrechtskonvention (Vereinte Nationen, 1989) ist ein Völkerrechtsvertrag und besteht aus 54 Artikeln. Darin sind die Menschenrechte mit Blick auf die besonderen Bedürfnisse der Kinder von 0 bis 18 Jahren formuliert. Liechtenstein hat die Kinderrechtskonvention 1995 ratifiziert, die Schweiz 1997. Somit wurden die Kinderrechte zu innerstaatlichem Recht und das Kind vom Rechtsobjekt zum Rechtssubjekt. Das bedeutet, dass Kinder eigenständige Rechtsträgerinnen und -träger mit einforderbaren Rechten sind. Kinderrechte können folglich

auch anwaltschaftlich eingefordert werden, beispielsweise von der Kinder- und Jugendarbeit, wenn es um Beteiligungsprozesse oder um die Gestaltung von Verkehrsräumen geht. Die Schweiz und Liechtenstein sind verpflichtet, die Kinderrechtskonvention auf allen politischen Ebenen umzusetzen und auf alle Kinder anzuwenden. Dabei gilt es, Kinder nicht nur zu schützen, sondern auch zu fördern und aktiv in Entscheidungsprozesse einzubeziehen. Die Kinderrechte müssen also auch angewendet werden, wenn es um die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums geht.

Grundprinzipien der Kinderrechtskonvention

Art. 2 Recht auf Nichtdiskriminierung



Artikel 2 der Kinderrechtskonvention gewährt allen Kindern alle Rechte zu. Kinder müssen sich unabhängig von ihrem Wohnort, ihrem sozioökonomischen Status und ihrer körperlichen Verfassung, unter Berücksichtigung altersbe-

dingter Einschränkungen, autonom und sicher im Verkehrsraum bewegen können. Zentral ist hier der Aspekt der Barrierefreiheit. Vielbefahrene Strassen können für ein Kind ein unüberwindbares Hindernis bedeuten. Der Abbau von Sichthindernissen wie beispielsweise Parkplätzen oder ungünstig gepflanzten Strassenbegrünungen sowie tiefe Geschwindigkeitslimiten können das selbstständige Unterwegssein von Kindern fördern. Besonderes Augenmerk muss dabei auf Kinder mit tieferem sozioökonomischem Status gerichtet werden. Denn diese leben überproportional häufig an viel befahrenen Strassen oder Kreuzungen, was ihren Zugang zu Aussenräumen einschränkt (Uhr et al., 2017).

Art. 3 Übergeordnetes Kindesinteresse

Wann immer Entscheidungen getroffen werden, die sich auf Kinder auswirken können, hat das Wohl des Kindes Vorrang. Die Bedürfnisse des Kindes müssen folglich in Planungsvorhaben im Verkehrsraum einfließen. Beispielsweise muss bei der (Neu-)Gestaltung einer Kreuzung, einer vielbefahrenen Strasse oder einer Quartierstrasse auch auf die Interessen und Ansprüche von Kindern geachtet werden. Denn auch sie halten sich im Verkehrsraum auf

und nutzen ihn auf dem Weg zur Schule, zu Freundinnen und Freunden oder sonstigen Zielorten.



Art. 6 Recht auf Leben und Entwicklung



Kinder haben ein Recht auf Leben, Überleben sowie das Recht, in ihrer physischen, psychischen und sozialen Entwicklung bestmöglich gefördert zu werden. In Bezug auf den Verkehrsraum sind in diesem Zusammenhang der Schutz vor Unfällen, Abgasen und Lärm sowie die Gewährleistung eines gesunden Aufwachsens zentral. Dabei können auch reduzierte Spiel-, Begegnungs- und Bewegungsmöglichkeiten oder fehlender Zugang zu Grünräumen eine Einschränkung darstellen.

Für die Verkehrsplanung bedeutet dies, dass Verkehrsräume sicher sein und Spiel, Begegnung und Bewegung zulassen und fördern müssen. Gelingen kann dies unter anderem durch grosszügige und attraktiv gestaltete Fuss- und Velowege oder die Einrichtung von Begegnungszonen. Zum Schutz des Kindes vor Unfällen sind ausreichende Massnahmen hinsichtlich Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeit, Sichtverhältnissen und weitere bauliche Massnahmen umzusetzen. Im Zuge des Klimawandels gewinnt zudem der Schutz vor übermässiger Hitze an Bedeutung. Mehr Grünflächen, beschattete Verkehrswege, beispielsweise durch Strassenbäume, und weniger versiegelte Verkehrsflächen und Parkplätze können einen Beitrag leisten (Bundesamt für Umwelt, 2018).

Art. 12 Recht auf Anhörung und Partizipation

Kinder haben das Recht, dass ihre Bedürfnisse bei allen Angelegenheiten, die sie betreffen, angehört und berücksichtigt werden. Das gilt auch für die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums. Damit Kinderanliegen im Verkehrsraum Einzug halten, ist es zentral, dass sie kindgerecht informiert und von Beginn an in allen Planungsschritten einbezogen werden. Das gilt neben der Planung auch für die Gestaltung des Verkehrsraums, beispielsweise, wenn es um die Gestaltung einer Begegnungszone geht. Neben der direk-

ten Partizipation von Kindern und Jugendlichen muss stets eine stellvertretende Interessenvertretung gewährleistet werden, welche die Anliegen der Kinder fachlich in das Vorhaben integrieren kann.



2.4 UN-Ziele für eine nachhaltige Entwicklung

Die 17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung sind Kernstück der Agenda 2030 (Vereinte Nationen, Generalversammlung, 2015). Sie sollen bis 2030 global und von allen UN-Mitgliedsstaaten erreicht werden. Auch die Schweiz und Liechtenstein sind aufgefordert, die Ziele national umzusetzen. Nachhaltigkeit ist zentral für die Gewährleistung nahezu aller Kinderrechte, jetzt und in Zukunft. In Bezug auf den Verkehrsraum sind dabei insbesondere die Ziele 3 und 11 von besonderer Bedeutung:

Ziel 3:

Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

Darin inbegriffen ist sowohl der Schutz von Kindern und Jugendlichen vor Unfällen als auch die Chancengerechtigkeit in der Gesundheit und Entwicklung.

Ziel 11:

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen

Darin inbegriffen ist der Zugang für Kinder zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen. Die Sicherheit im Strassenverkehr soll insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verbessert werden. Dabei soll auch besonderes Augenmerk auf die Ansprüche von Kindern gelegt werden.

2.5 Anforderungen an eine kindgerechte Verkehrsraumgestaltung

Die Umsetzung der Kinderrechte und der Ziele für eine nachhaltige Entwicklung beinhalten eine Reihe von qualitativen Anforderungen an den Verkehrsraum.

Ein kinderfreundlicher Verkehrsraum ...

... erfüllt hohe Standards an die Verkehrssicherheit.

Zum Schutz des Kindes vor Unfällen sind ausreichende Massnahmen hinsichtlich der Übersichtlichkeit des Verkehrsraums, der Vermeidung von Sichthindernissen (beispielsweise parkende Autos oder ungünstig gepflanzte Strassenbegrünungen) und der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von Fahrzeugen umzusetzen. Besonders zu berücksichtigen sind hierbei die Sichthöhe und die eingeschränkte Entfernungs- und Geschwindigkeitswahrnehmung von Kindern.



... hat eine umfassende Strassenbegrünung.

Strassenbäume sowie Büsche, Hecken oder Wiesen am Wegrand können die Aufenthalts- und Nutzungsqualität massgeblich steigern, indem sie Schatten spenden und den Raum vielfältig und lebendig machen. Anpflanzungen, die Strasse und Trottoir voneinander trennen, können eine Pufferwirkung entfalten. Darüber hinaus können sie zu einer Verbesserung des Mikroklimas beitragen und das Aufkommen von Hitzeinseln reduzieren. Bei der Strassenbegrünung muss stets darauf geachtet werden, dass keine Sichthindernisse entstehen, insbesondere bei Fussgängerquerungen.

... fördert die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen.

Erreicht wird dies, indem bei der Planung und Nutzungsregelung des Verkehrsraums die strukturelle Bewegungsförderung ins Zentrum gestellt wird. Dabei ist zentral, dass dem aktiven Verkehr (Laufrad, Trottinett, Velo, zu Fuss usw.) gegenüber dem motorisierten Verkehr mehr Raum zugesprochen wird. Lärm- und abgasreduzierende Massnahmen können zusätzlich zu einer Verbesserung beitragen. Dazu gehören tiefe Geschwindigkeitslimiten, zeitlich begrenzte Fahrverbote, Teilfahrverbote⁵ oder Spurabbau für den motorisierten Verkehr. Lärmarme Strassenbeläge, welche die Abrollgeräusche von Fahrzeugen reduzieren, können örtlich einen weiteren Beitrag zur Lärmreduktion leisten (Bundesamt für Umwelt, 2023a).



... lädt zu Begegnung ein.

Die Schaffung von Begegnungszonen kommt dem Anspruch von Kindern und Jugendlichen nach Interaktion und Austausch mit Gleichaltrigen nach. Auch die intergenerationelle Begegnung kann auf diese Weise gefördert werden. Wo die Schaffung von Begegnungszonen nicht möglich ist, können auch Sitzmöglichkeiten wie niedrige Mauern oder Steine auf dem Trottoir oder auf Aufenthaltsflächen die Begegnung fördern.



... beinhaltet veränderbare Elemente.

Erreicht werden kann dies beispielsweise durch die Nutzung von Naturmaterialien am Wegrand, auf dem Trottoir oder auf Aufenthaltsflächen. Grosszügige Trottoirs oder verkehrsarme und -beruhigte Strassen (insbesondere Begegnungszonen) erlauben beispielsweise das Malen mit Kreide oder von Kindern und Jugendlichen selbst angelegte und gepflegte Anpflanzungen. Temporäre Strassensperren erlauben das Aufstellen von flexiblen Sitz- und Spielelementen.



... ist nachhaltig geplant und ausgerichtet.

Kinder haben das Recht auf eine gesunde und sichere Umwelt, jetzt und in Zukunft. Daher ist der Umstieg auf eine klimafreundliche, platzsparende und sozial verträgliche Mobilität in ihrem höchsten Interesse.



2.6 Herausforderungen für die Planung und Gestaltung des Verkehrsraums

Die Herausforderungen an die Verkehrsplanung sind immens, wenn es darum geht, den Verkehrsraum kinderfreundlich zu gestalten. In vielen Städten und Gemeinden in der Schweiz und in Liechtenstein ist die Realität noch sehr weit von den genannten Anforderungen entfernt.

Vier wesentliche Herausforderungen müssen überwunden werden, damit die Kinderrechtskonvention und die Ziele für eine nachhaltige Entwicklung auch in der Planung und Gestaltung des Verkehrsraums umgesetzt werden.

Konkurrenz um Platz

Im Verkehrsraum besteht vielerorts ein Platzkampf zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Motorisierter Verkehr (inklusive der dafür benötigten Parkplätze), öffentlicher Verkehr und aktiver Verkehr machen sich gegenseitig den Platz streitig. Das Bevölkerungswachstum in der Schweiz und in Liechtenstein und die damit laut Prognosen verbundene Zunahme des Verkehrs drohen die Situation weiter zu verschärfen, wenn keine Gegenmassnahmen getroffen werden, die platzsparende Mobilitätsformen wie das Zufussgehen, das Velofahren oder die Nutzung des öffentlichen Verkehrs deutlich begünstigen (Bundesamt für Raumentwicklung, 2021). In Liechtenstein ist es ins-

besondere auch das Arbeitsplatzwachstum, welches zu einer Zunahme des motorisierten Verkehrs führt (Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport, 2020).

Ein Umdenken in Politik und Gesellschaft weg von der autozentrierten Stadt und hin zu nachhaltig gestalteten und für die Bevölkerung qualitativ hochwertigen öffentlichen Räumen ist notwendig, damit Kinderanliegen auch im Verkehrsraum ihren Platz finden.

Einsprachen von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Interessenverbänden

V ielerorts wehren sich Anwohnende, Gewerbetreibende oder Interessenverbände, welche den motorisierten Verkehr befürworten, gegen Massnahmen, die die Kinderfreundlichkeit steigern würden wie tiefere Geschwindigkeitslimiten, Spur- und Parkplatzabbau oder Verkehrsberuhigungen. Die Herausforderungen bestehen darin aufzuzeigen, inwiefern die lokale Lebensqualität für die ganze Bevölkerung von den Massnahmen profitieren kann, und zudem alternative Mobilitätslösungen mittels attraktiver Infrastruktur für den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr anzubieten. Massnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,

insbesondere zur Verbesserung der Schulwegsicherheit deklariert sind, werden häufig breit akzeptiert.

Die Städte und Gemeinden stehen dabei vor der Aufgabe, Interessen abzuwägen und zu gewichten. Denn Art und Menge von Einsprachen können nicht mit einem Mehrheitsvotum gleichgesetzt werden.

Eine Politik, welche die Interessen von Kindern und Jugendlichen ins Zentrum stellt, verpflichtet sich für eine Baukultur, welche Schaffung und Erhalt von lebenswerten Aussenräumen höher gewichtet als die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs.

Geteilte Zuständigkeiten

I n der Schweiz teilen sich Bund, Kantone und Gemeinden die Zuständigkeiten für die Strasseninfrastruktur. Die Handlungsmacht der Gemeinden erstreckt sich dabei lediglich auf die Gemeindestrassen, welche nur einen Teil der Strassenkilometer in der Schweiz ausmachen (Bundesamt für Statistik, 2023). Bauliche Massnahmen an Kantons- und Nationalstrassen hingegen stehen in der Kompetenz der Kantone respektive des Bundes.

In Liechtenstein gelten vergleichbare Bestimmungen. Landstrassen befinden sich im Eigentum des Landes Liechtenstein. Gemeindestrassen gehören den politischen Gemeinden. Diese geteilten Zuständigkeiten erschweren oftmals die Verbesserung der Kinderfreundlichkeit des Verkehrsraums, beispielsweise wenn es darum geht, zusammenhängende kinderfreundliche Schulwegnetze zu realisieren.

Begrenzte Mitwirkungsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen

K inder und Jugendliche haben im Vergleich zu den Erwachsenen weniger Möglichkeiten, sich für die Umsetzung ihrer Rechte einzusetzen. Über die Verkehrspolitik wird grossenteils in Wahlen und Abstimmungen entschieden, an denen sie nicht partizipieren können.

Dabei werden Kinder und Jugendliche jedoch nicht als eigene Nutzengruppe mit altersspezifischen Bedürfnissen betrachtet und entsprechend beteiligt. Zudem werden selten Beteiligungsformen gewählt, die dem Alter und den Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen entsprechen. Oftmals fehlt es an Wissen und Erfahrung, wie die Partizipation von Kindern und Jugendlichen wirkungsvoll umzusetzen ist. Deshalb finden Kinderanliegen im Verkehrsraum nur wenig Gehör.

Wenn es um die Planung und Umsetzung konkreter Projekte geht, werden Kinder und Jugendliche nur sehr selten umfassend einbezogen (UNICEF Schweiz und Liechtenstein, 2018).

Auch gibt es nur selten eine stellvertretende Interessenvertretung. In der Schweiz besteht zwar seit einigen Jahren ein Trend hin zu partizipativen Verfahren im Baubereich und in der Raum- und Mobilitätsplanung.

3 Handlungsempfehlungen für Akteurinnen und Akteure

3.1 Akteurslandschaft

Die Steigerung der Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum ist eine Querschnittsaufgabe zahlreicher Akteurinnen und Akteure der öffentlichen Hand und von privaten Trägerschaften. Sie alle tragen eine grosse Verantwortung, denn mit ihrem Einfluss und ihrem Wirken entscheiden sie, in welcher Lebens-

welt Kinder und Jugendliche aufwachsen. Die Zusammenarbeit aller beteiligten Akteurinnen und Akteure zu institutionalisieren ist eine wichtige Voraussetzung, um Kinderrechte im Verkehrsraum zu realisieren. Zentral ist dabei auch die interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung.



3.2 Empfehlungen pro Akteurin/Akteur

Politik Exekutive: Ebene national, kanton, kommunal

Bau- und Planungsämter

Verkehrsplanerinnen und -planer sowie weitere Fachpersonen aus der Raumplanung und -gestaltung haben einen enormen Einfluss auf die Ausgestaltung des Verkehrsraums. Sie können die Umsetzung der Anforderungen einer kindgerechten Verkehrsraumgestaltung fördern. Denn mit ihrem Wirken können Sie aktiv Einfluss darauf nehmen, dass ausreichend Platz für Zufussgehende und Velofahrende reserviert und der Verkehrsraum kindgerecht gestaltet wird. Auch können sie beeinflussen, ob und wo Querungshilfen entstehen und ob und wo Spielelemente, Sitzgelegenheiten oder Strassenbegrünungen vorgesehen werden.

Zentral ist, dass Kinder und Jugendliche als relevanter Teil der Bevölkerung bereits in den Planungsinstrumenten berücksichtigt werden.

Auch bei der Formulierung des Programms für Wettbewerbsverfahren sollten die Ansprüche von Kindern und Jugendlichen spezifisch aufgenommen werden. Zur Bedürfnisabklärung wird der Einbezug von Kindern und Jugendlichen in das Programm integriert.

Verkehrspolizei

Bei der Durchsetzung der Rechtsordnung wird besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicherheit und das Wohlbefinden von Kindern und Jugendlichen gelegt. Dazu gehört beispielsweise die regelmässige Überprüfung der Einhaltung von Geschwindigkeitslimiten, der Einhaltung des Vortritts an Fussgängerstreifen oder in Begegnungszonen und das Sanktionieren von übermässigem, vermeidbarem Strassenlärm an Orten, an denen Kinder und Jugendliche wohnen oder sich aufhalten.

Ein weiterer wichtiger Beitrag liegt in der Verkehrsbildung von Kindern und Jugendlichen zu souveränen und selbstständigen Verkehrsteilnehmenden. Diese erfolgt oftmals im Bildungsbereich und in Zusammenarbeit mit Leitungs- und Lehrpersonen aus Kindergärten und Schulen. Auch die Sicherung des Schulwegs und Massnahmen zur Verminderung von Elterntaxis gehören – in Zusammenarbeit mit den Schulen – in das Zuständigkeitsgebiet der Verkehrspolizei. Dabei ist es lohnend, in regelmässigen Abständen Kinder, Jugendliche, Eltern und Erziehungsberechtigte nach Sicherheitsdefiziten auf dem Schulweg zu befragen.

Umwelt- und Gesundheitsämter

Mitarbeitende von Umwelt- und Gesundheitsämtern können mit verstärkten Massnahmen und Kontrollen an Orten, an denen sich Kinder und Jugendliche aufhalten, zur Durchsetzung der Luft- und Lärmschutzgrenzwerte beitragen. Mit einer kritischen Überprüfung der Eignung der Grenzwerte für Lärmemissionen und für die Luftqualität, mit Blick auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen, können sie darüber hinaus das Wohlbefinden und die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen positiv beeinflussen.

In einigen Städten und Gemeinden gibt es zudem Konzepte oder Massnahmen zur Bewegungsförderung von Kindern und Jugendlichen im Alltag.

Politik Legislative: Ebene national, kanton, kommunal

Handlungsweisende Richtlinien und die Gesetzgebung sind für die Realisierung kinderfreundlicher Verkehrsräume entscheidend. In Leitbildern, Strategien, Gesetzen und Bauordnungen kann festgeschrieben werden, dass bei allen Massnahmen der Verkehrsplanung sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums das Kindeswohl vorrangig berücksichtigt werden muss. So kann die Berücksichtigung der An-

Stadtgärtnereien und Gartenbauämter

Das Wohlbefinden und die Aufenthalts- und Nutzungsqualität von Kindern und Jugendlichen im Verkehrsraum können durch eine umfassende und kindgerechte Strassenbegrünung massgeblich gesteigert werden. Zentral ist, dass keine zusätzlichen Sichthindernisse (hohe Hecken, Bäume usw. vor Ausfahrten oder Querungen) geschaffen werden, die die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen beeinträchtigen könnten. Die Kompetenzen für die Planung liegen in einigen Gemeinden direkt bei den Stadtgärtnereien und Gartenbauämtern, in anderen bei übergeordneten Stellen im Tiefbauamt.

liegen und der altersspezifischen Fähigkeiten von Kindern und Jugendlichen bei der Verkehrsraumgestaltung zum Planungsgrundsatz werden.

Bei Kreditbewilligungen sollten Aspekte der Verkehrssicherheit und des Wohlbefindens von Kindern und Jugendlichen sowie deren Beteiligungsmöglichkeiten bei der Planung und Umsetzung der Projekte einbezogen werden.

Formale Bildung

Wenn es um die Sicherheit und die Qualität des Schulwegs geht, haben Lehrpersonen und Schulleitende grosse Einflussmöglichkeiten. Mit Informationen an Eltern und Erziehungsberechtigte und der Etablierung von Alternativangeboten (beispielsweise Pedibus⁷) können sie auf die Reduktion von Elterntaxis hinwirken. Wenn Kinder mit dem Auto in den Kindergarten oder zur Schule gebracht werden, ist es insbesondere wichtig, darauf hinzuwirken, dass keine Fahrzeuge auf dem Trottoir anhalten. Denn diese können Kinder auf dem Schulweg gefährden.

Mit einer umfassenden Verkehrsbildung, welche Kinder und Jugendliche zu souveränen

Hoch- und Fachhochschulen

Hoch- und Fachhochschulen können auf mehr Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum hinwirken, indem sie Module zu den Aspekten des kinderfreundlichen Verkehrsraums, der Mitwirkung von Kindern und Jugendlichen in Planungsprozessen, den Bedürfnissen und Rechten von Kindern und Jugendlichen im Verkehr und den dazugehörigen rechtlichen und planerischen Grundlagen in die verbindlichen Curricula aufnehmen. Weiterbildungangebote für Fachperso-

Verkehrsteilnehmenden erzieht, leisten Kindergärten und Schulen einen wichtigen Beitrag dazu, dass Kinder und Jugendliche sich sicher und autonom im Verkehrsraum bewegen können.

Da die Unfallzahlen besonders bei älteren Kindern und Jugendlichen, die ein Velo oder ab 14 Jahren auch ein Mofa benutzen, hoch sind, empfiehlt sich eine Stärkung der Verkehrsbildung auf der Sekundarstufe I (Uhr et al., 2017). Der Lehrplan 21 erwähnt die Verkehrsbildung allerdings nur am Rande. Die Kantone sind daher gefragt, Kompetenzen basierend auf dem Kompetenzkatalog der Verkehrsbildung zu definieren (Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2023b).

nen können einen zusätzlichen Beitrag leisten. Darüber hinaus bilden wissenschaftliche Studien die Grundlage für politischen und gesellschaftlichen Wandel. Beispiele dafür wären weitere Studien zu den sozialräumlichen Auswirkungen des Verkehrs auf das Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen oder Studien zur Luft- und Lärmbelastung und deren Wirkung auf die psychische, physische und soziale Gesundheit von Kindern und Jugendlichen.

Berufsverbände

Berufsverbände von Verkehrsingenieurinnen und -ingenieuren, Strassen- und Verkehrsfachleuten und weiteren Verkehrsexpertinnen und -experten können die Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum fördern, indem sie die dafür relevanten Inhalte in ihren Weiterbildungen, Publikationen und Veranstaltungen ins Zentrum stellen. Mit an die kommunale

Ebene gerichteten Leitfäden können die Empfehlungen in die Gemeinde, das Lebensumfeld der Kinder und Jugendlichen, getragen werden. Auf diese Weise können sie die Bedeutung der kindgerechten Verkehrsraumgestaltung hervorheben und wissenschaftliche Grundlagen an die Praxis weitergeben.

Offene Kinder- und Jugendarbeit

Die offene Kinder- und Jugendarbeit vertritt die Interessen junger Menschen anwaltschaftlich in politischen Gremien, in interdisziplinären Projektgruppen und gegenüber der Öffentlichkeit. Sie fungiert dabei als Bindeglied zwischen den Kindern und Jugendlichen sowie den Entscheidungs- und Handlungstragenden. Dabei leistet sie auch eine wichtige Übersetzungsarbeit. Indem sie proaktiv die Anliegen und die altersspezifischen Bedürf-

nisse in verkehrsplanerische Projekte einbringt, kann sie zu mehr Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum beitragen. Darüber hinaus kann sie die direkte Mitwirkung von Kindern und Jugendlichen in Projekten im Verkehrsraum fördern, indem sie Fachwissen und Umsetzungshilfe zur Partizipation mit Kindern und Jugendlichen bereitstellt. Auch kann sie partizipative Prozesse mit Kindern und Jugendlichen in der Verkehrsplanung initiieren und begleiten.

Verkehrsspezifische Organisationen

Verkehrsspezifische Organisationen sensibilisieren die Öffentlichkeit und die Politik für ihre Themen. Damit nehmen sie indirekt Einfluss auf die Qualität und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs. Sie können zudem Einfluss nehmen auf die Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum, indem sie Kinderanliegen bei

ihren politischen Lobbytätigkeiten und in der Öffentlichkeitsarbeit in den Fokus nehmen. Kampagnen zur Schulwegsicherheit können einen Beitrag zur Sensibilisierung der Fahrzeuglenkenden und zur Prävention von Elterntaxis leisten. Denkbar wären analoge Kampagnen zur kinderfreundlichen Fahrweise (siehe Box Seite 26).

Zivilbevölkerung

Mit den individuellen Mobilitätsentscheidungen jeder und jedes Einzelnen, aber auch den Voten bei Wahl- und Abstimmungen hat die Zivilbevölkerung einen enormen Einfluss darauf, wie viel Platz im öffentlichen Raum für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr, das Velo oder Zufussgehende reserviert wird, welche Höchstgeschwindigkeiten gelten, ob Parkplätze oder Grünanlagen entstehen oder wer an einer Strasse Vortritt hat. Wer

ein Fahrzeug besitzt, kann die Empfehlungen für eine kinderfreundliche Fahrweise umsetzen oder, im Sinne der geringeren Umweltbelastung, nach Möglichkeit auf andere Mobilitätslösungen umsteigen. Mit einem aktiven Engagement und der Beteiligung bei Verkehrsprojekten sowie dem Einfordern der Umsetzung der Kinderrechte kann die Zivilbevölkerung zudem auf mehr Kinderfreundlichkeit im Verkehrsraum hinwirken.

Aspekte einer kinderfreundlichen Fahrweise:

- Stets grosse Wachsamkeit, insbesondere in der Nähe von Fussgängerstreifen, beim Manövrieren und beim Rückwärtsfahren (häufige Unfallursachen [Uhr et al., 2017]).
- An Orten, in denen Kinder und Jugendliche leben oder unterwegs sind, auf Sicht fahren.
- Unnötigen Lärm vermeiden.
- Zu querenden Kindern und Jugendlichen Blickkontakt aufnehmen.
- Beim Parkieren beachten, dass keine Sichthindernisse entstehen.

3.3 Handlungsfelder

In kollektiver Verantwortung können die benannten Akteurinnen und Akteure die in Kapitel 2.6 genannten

Herausforderungen überwinden, wenn sie in den folgenden fünf Handlungsfeldern aktiv werden.

Handlungsfeld I: Steigerung des Wohlbefindens und der Aufenthaltsqualität

Das persönliche Sicherheitsempfinden und das Erlebnispotenzial sind entscheidend dafür, ob Kinder und Jugendliche gerne im Verkehrsraum unterwegs sind. Unübersichtliche Querungen, hohe Geschwindigkeiten, starkes Verkehrsaufkommen, Lärm und ein aggressiver Fahrstil von Fahrzeuglenkenden können dazu führen, dass Kinder und Jugendliche Angst haben, sich im Verkehrsraum aufzuhalten – auch dann, wenn die Kriterien der Verkehrssicherheit nach objektiven Massstäben erfüllt sind.

Das Wohlbefinden und die Aufenthaltsqualität können beispielsweise durch die Nutzung vielfältiger Sitz- oder Bewegungselemente und eine umfassende Begrünung am Strassenrand oder auf grosszügig angelegten Trottoirs

verbessert werden. So können auch Möglichkeiten zum unkontrollierten Treffen mit Gleichaltrigen und zum Spielen entstehen. Ein besonderer Mehrwert zur Steigerung des Wohlbefindens und der Aufenthaltsqualität von Kindern und Jugendlichen im Verkehrsraum kann durch die Schaffung von Begegnungszonen entstehen. Hier haben Zufussgehende, Trottinets und Laufräder Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr. Aufgrund der reduzierten Geschwindigkeit auf maximal 20 km/h kann zusätzlicher Raum für Bewegung, Begegnung und zum Spielen frei werden. Das Parkieren ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt, wodurch die Übersichtlichkeit verbessert ist.

Handlungsfeld II: Förderung der Autonomie

Kinder und Jugendliche können dann selbstständig im Verkehrsraum unterwegs sein, wenn der Weg nach objektiven und nach subjektiven Kriterien als sicher eingestuft wird. Oftmals sind es

die Eltern und Erziehungsberechtigten, die ihre Kinder aus Angst vor Unfällen nicht oder nur eingeschränkt eigene Wege zurücklegen lassen. Aber auch das subjektive Sicherheitsempfinden



und das dazugehörige Wohlbefinden der Kinder und Jugendlichen im Verkehrsraum beeinflussen, wie häufig Kinder und Jugendliche autonom unterwegs sind. Um das selbstständige Unterwegssein von Kindern und Jugendlichen zu fördern, ist es daher zentral, dass Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur (sichere Querungshilfen, Fussgängerschutzinseln, Abbau von Sichthindernissen, abgetrennte Fuss- und Velowege) und an der Nutzungsregelung (geringe Geschwindigkeit, geringes Verkehrsaufkommen) überall dort umgesetzt werden, wo Kinder und Jugendliche vermehrt unterwegs sind. Vertikal- und Horizontalversätze⁸ können an Schlüsselstellen wie Kindergärten, Schulen und weiteren Spiel- und Aufenthaltsräumen helfen, die Geschwindigkeit örtlich zu reduzieren. Ergänzt werden diese Massnahmen durch die alters- und entwicklungs-spezifische Verkehrsbildung.

Die Geschwindigkeit gehört zu den entscheidenden Faktoren bei der Verkehrssicherheit (Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2020). Dabei gilt, je höher die Geschwindigkeit, desto höher das Unfall- und Verletzungsrisiko. Denn nicht nur die Unfallhäufigkeit, sondern auch die Schwere der Unfälle erhöht sich bei steigender Geschwindigkeit. Das subjektive Sicherheitsempfinden und das Wohlbefinden können durch Massnahmen zur Lärmreduktion oder Grünstreifen, die Strasse und Trottoir voneinander trennen, zusätzlich verbessert werden.

In jedem Fall ist es zentral, dass Kinder und Jugendliche selbst zu Wort kommen und sie sich äussern können, wo sie sich im Verkehrsraum unsicher oder unwohl fühlen und welche Massnahmen zur Verbesserung sie sich wünschen.

Gemeinden und Schulen können einen Beitrag leisten, indem sie regelmässig Gefässe bereitstellen, in denen sie die Anliegen von Kindern, Jugendlichen und Eltern abholen und diese ernst nehmen. Die Voten der Kinder und Jugendlichen sollten bei baulichen Massnahmen an der Infrastruktur und bei Änderungen an der Nutzungsregelung berücksichtigt werden.

Für den Schulweg gelten besondere gesetzliche Bestimmungen. Die Gemeinden sind verpflichtet, für jede Schülerin und jeden Schüler einen nach Kriterien der Sicherheit und der Weglänge objektiv zumutbaren Schulweg zu schaffen. Bei Defiziten müssen sie Massnahmen zur Sicherheit finanzieren und umsetzen. Beispielsweise können Gemeinden die Zahl von Elterntaxis an Schulen und Kindergärten vermindern, indem sie Kinder und Eltern in die Schulwegplanung mit einbeziehen. Auch die finanzielle Förderung von Konzepten wie dem Pedibus kann einen Beitrag leisten. Vor Schulen und Kindergärten mit unübersichtlicher Verkehrslage können Halteverbote wirksam sein. Wie der Schulweg zurückgelegt wird, liegt in der

Kompetenz der Erziehungsberechtigten. Sie können entscheiden, ob ein Kind oder ein Jugendlicher zu Fuss geht, mit dem Velo fährt, den öffentlichen Verkehr benutzt oder in die Schule gefahren

Handlungsfeld III: Förderung der Gesundheit

Der Verkehr hat vielerorts starke negative Auswirkungen auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen. Die Belastung durch den Schadstoff Ozon liegt in den Sommermonaten in der ganzen Schweiz flächendeckend über und in einigen Gebieten sogar erheblich über den zulässigen Grenzwerten (Bundesamt für Umwelt & Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, 2023). Die Grenzwerte für Stickstoffdioxid werden in städtischen Gebieten in der Nähe von Hauptverkehrsstrassen überschritten. Für Liechtenstein zeigt sich für den Schadstoff Ozon ein vergleichbares Bild (OSTLUFT, 2023).

Kinder und Jugendliche entwickeln häufiger Asthma, wenn sie an Orten mit hohem Verkehrsaufkommen wohnen (Meltem Kutlar et al., 2019). Erschwerend hinzu kommt, dass an Asthma erkrankte Kinder empfindlicher reagieren als Erwachsene. Sie kommen bis zu dreimal häufiger wegen Atemwegsnotfällen ins Spital. Ebenfalls kann eine Zunahme von Todesfällen, das Auftreten von Krebs und vermindertes Lungenwachstum bei Kindern bei langfristig erhöhter Stickstoffdioxid-Belastung beobachtet werden. Die

wird. Neben den Wünschen der Kinder und Jugendlichen entscheiden auch hier oftmals Sicherheitsaspekte darüber, ob Erziehungsberechtigte ihre Kinder selbstständig losziehen lassen.

grossangelegte schweizerische Studie SAPALDIA hat gezeigt, dass sich die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen rasch verbessert, wenn der Schadstoffgehalt der Luft abnimmt (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation & Bundesamt für Umwelt, 2020).

Der durch den Verkehr verursachte Lärm wirkt sich ebenfalls negativ auf die Gesundheit von Kindern und Jugendlichen aus. Verkehrslärm erzeugt bei Kindern und Jugendlichen eine Stressreaktion (Tangermann & Röösl, 2018). Dies hat Folgen für die Herz-Kreislauf-Gesundheit und für die kognitiven Fähigkeiten wie Lesefähigkeit, Gedächtnisleistung oder Aufmerksamkeit. Insbesondere bei Jugendlichen führt Strassenlärm in der Wohnumgebung aufgrund der reduzierten Schlafqualität zu Gedächtnis- und Konzentrationsbeeinträchtigungen, welche sich auch auf die schulische Leistungsfähigkeit auswirken (Tangermann et al., 2023).

Kinder und Jugendliche, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, leben nachhaltig gesünder (Frohlich & Collins, 2023).

Zu den direkten Einflüssen des Verkehrs auf die Gesundheit durch Schadstoffe und Lärm kommen folglich zahlreiche indirekte Effekte. So führen ein hohes Verkehrsaufkommen, mangelnde Verkehrssicherheit, fehlende Grünräume und eine tiefe Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum vielerorts dazu, dass Kinder und Jugendliche sich weniger im Freien aufhalten und seltener aktive Mobilitätsformen wählen (Frohlich & Collins, 2023). Die Folge sind Bewegungsmangel und damit verbundene negative Auswirkungen auf die motorischen und kognitiven Fähigkeiten, die soziale Entwicklung und das Wohlbefinden (UNICEF Office of Research, 2022).

Zur Umsetzung der Rechte des Kindes auf Nichtdiskriminierung, Bildung, Freizeit und Gesundheit ist es

Handlungsfeld IV: Partizipation bei der Planung, Gestaltung und Nutzungsregelung des Verkehrsraums

Kinder sind Expertinnen und Experten ihres eigenen Lebensraums. Sie sehen die Welt mit anderen Augen und können Sichtweisen zutage bringen, die uns Erwachsenen verborgen bleiben. Das gilt auch für den Verkehrsraum. Kinder und Jugendliche haben das Recht, bei allen Angelegenheiten, die sie betreffen, einbezogen zu werden. Da der Verkehrsraum die direkte Lebensrealität von Kindern und Jugendlichen prägt, ist es zur Umsetzung der Kinderrechtskonvention unabdingbar, Kinder und Jugendliche in die

folglich zentral, dass Kinder und Jugendliche an ihrem Wohnort, an Schulen und in den Verkehrsräumen, in denen sie sich aufhalten, vor den Umweltauswirkungen des Verkehrs geschützt werden. Die wirkungsvollsten Massnahmen auf Kantons- und Gemeindeebene dafür sind eine Senkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h oder 20 km/h und die Förderung des aktiven und des öffentlichen Verkehrs. Die Nutzung von lärmarmen Strassenbelägen kann einen weiteren Beitrag zur Lärmreduktion leisten (Bundesamt für Umwelt, 2023a). Diese Massnahmen, gebündelt mit der Schaffung und Aufwertung von Freiräumen, beispielsweise durch Parkplatzabbau und Strassenbegrünung, können dazu beitragen, dass Kinder und Jugendliche sich vermehrt in öffentlichen Räumen aufhalten, bewegen und sozialisieren.

Planung, Gestaltung und Nutzungsregelung des Verkehrsraums direkt oder mittels anwaltschaftlicher Vertretung einzubeziehen. Das gilt nicht nur für Begegnungszonen, sondern auch, wenn es darum geht, viel befahrene Strassen oder Kreuzungen neu zu planen.

Im Rahmen der Planung und Gestaltung des Verkehrsraums ist der Einbezug von Kindern und Jugendlichen insbesondere wichtig

- für die Identifikation von Orten im Verkehrsraum, an denen Kinder und Jugendliche sich gefährdet fühlen und an denen sie gefährdet sind.
- für die Identifikation von Orten im Verkehrsraum, an denen Kinder und Jugendliche sich unwohl fühlen bzw. an denen sie nicht gerne unterwegs sind.
- für die Massnahmenplanung zur Entschärfung gefährlicher oder für Kinder und Jugendliche ungeeigneter Verkehrssituationen.

- wenn es um die konkrete Planung und Gestaltung von Strassenräumen geht.
- bei der Festlegung von Tempo-30- oder Begegnungszonen.
- bei Ortsplanungsrevisionen oder Dorfkernerneuerungen.
- bei der Planung von Fuss- und Velowegen.
- bei der Schulwegplanung.
- bei der Bedarfsabklärung für den öffentlichen Verkehr.



Hilfestellung und allgemeine Empfehlungen zur Planung und Umsetzung von bedeutungsvoller Partizipation von Kindern und Jugendlichen hat UNICEF Schweiz und Liechtenstein in der Broschüre «Partizipation von Kindern und Jugendlichen in Theorie und Praxis – Für Gemeinden und Städte» zusammengetragen.



Für Gemeinden
und Städte

Für Kinder
und Jugendliche



unicef.ch/de/publikationen

Handlungsfeld V: Klima und Umwelt

Die Klimakrise ist eine Kinderrechtskrise, da der Klimawandel die Umsetzung nahezu aller Kinderrechte überall auf der Welt jetzt und in Zukunft gefährdet. Damit werden wichtige Errungenschaften der letzten Jahrzehnte zunichte gemacht. So hat der Klimawandel negative Folgen für die Versorgung mit Lebensmitteln, Trinkwasser, Gesundheitsleistungen und vielem mehr. Nicht zuletzt leidet die menschliche Gesundheit unter extremer Hitze. Insbesondere bei Babys und Kleinkindern sind die körpereigenen Funktionen zur Körperkühlung noch nicht vollständig ausgebildet, weshalb sie besonders vulnabel gegenüber den steigenden Temperaturen sind (UNICEF, 2021).

Um die Umsetzung der Kinderrechte jetzt und in Zukunft zu ermöglichen, ist es unabdingbar, den Klimawandel zu adressieren, ihn nach allen Möglichkeiten zu bekämpfen und die Auswirkungen einzudämmen.

In der Schweiz ist der Verkehr der grösste Treiber des Klimawandels. Der Verkehr, ohne den internationalen Flugverkehr, verursacht 31 Prozent der gesamten schweizerischen Treibhausgasemissionen. Damit ist das Transportwesen mit Abstand der grösste Einzelsektor, gefolgt von Gebäuden (26 Prozent), Industrie (24 Prozent) und

Landwirtschaft, Abfallbehandlung und synthetischen Gasen (20 Prozent) (Bundesamt für Umwelt, 2023b). Hinzu kommt, dass die Emissionen aus dem Verkehrssektor, im Unterschied zu den Emissionen aus den anderen Sektoren, nicht absinken. Hauptursache dafür ist der wachsende Personen- und Güterverkehr auf der Strasse. Für Liechtenstein zeigt sich ein vergleichbares Bild (Regierung des Fürstentums Liechtenstein, 2023).

Eine nachhaltige Lösung könnte darin bestehen, das Aufkommen des motorisierten Verkehrs zu reduzieren, mittels Priorisierung des öffentlichen Verkehrs oder anderer aktiver Verkehrsformen wie dem Velofahren oder dem Zufussgehen. Die Verkehrsraumgestaltung hat hierauf einen enormen Einfluss, da sie mittels Kapazitätsbegrenzung (z.B. Spurabbau, zeitlich begrenzte Fahrverbote, Teilfahrverbote, Umwandlung in verkehrsberuhigte Strassen) die Kapazitäten des motorisierten Verkehrs zugunsten des aktiven oder des öffentlichen Verkehrs begrenzen kann. Einen weiteren wichtigen Lenkungseffekt hat die Parkplatzbewirtschaftung (Bundesamt für Raumentwicklung, 2021). Die Verknappung von Parkplätzen und gleichzeitige Förderung des öffentlichen und des aktiven Verkehrs können eine signifikante Lenkungswirkung haben. Dieser Ansatz würde gleich doppelt zur Förderung der kinderfreundlichen Lebensräume beitragen. Denn mit 30 Prozent der gesamten Siedlungsfläche benötigt der Verkehr nur geringfügig

weniger Platz als das Wohnen (35 Prozent der Siedlungsfläche) (Bundesamt für Statistik, 2021). Davon entfallen 88 Prozent auf Strassenfläche. Hinzu kommt das Parkplatzareal von 69 Quadratkilometern (zuzüglich Tiefgaragen und Parkhäusern) (Bundesamt für Statistik, 2023). Das entspricht rund 5,5 Millionen Parkplätzen.

Eine Umnutzung beinhaltet folglich enormes Potenzial für die Schaffung von sicheren Fuss- und Velowegen, aber auch für kindgerechte öffentliche Räume wie Grünanlagen, Spielräume oder Begegnungsorte.

Weniger betonierte Fläche würde auch das Aufkommen von städtischen Hitzeinseln reduzieren, welche für die Gesundheit von Kleinkindern besonders problematisch sind (Rööfli & Ragettli, 2020).

Die Elektrifizierung des Verkehrs kann einen ergänzenden Beitrag leisten, um die Klimaneutralität des Verkehrs zu erreichen. Der Umstieg auf Elektrofahrzeuge bringt aus Kinderrechtsperspektive allerdings Herausforderungen mit sich. Denn der Abbau von seltenen Metallen wie beispielsweise Kobalt geschieht zum Teil unter Bedingungen, in denen Kinderarbeit nicht ausgeschlossen werden kann oder sie sogar nachgewiesen wurde (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, 2019). Es ist daher wichtig sicherzustellen, dass der Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität gerecht geschieht und Menschen- und Kinderrechtsaspekte aktiv berücksichtigt werden.

4 Fallbeispiele

UNICEF Schweiz und Liechtenstein führt eine Online-Sammlung mit Beispielen zur Förderung kinderfreundlicher Lebensräume. Darunter sind auch zahlreiche Beispiele, die sich auf den kinderfreundlichen Verkehrsraum beziehen.

Allschwil	Schulwegsicherheit
Basel	Temporäre Tempo-30-Zonen
Kt. Basel-Stadt	Optimierung der Verkehrssicherheit an Schulen und Kindergärten
Genf	Schulwegcoaching für Förderung der autonomen Mobilität
Genf	Partizipativ entwickelte Mobilitätspläne für den Schulweg
Grenchen	Zusammenarbeit Verkehrssicherheit
Schaan	Zu Fuss oder mit dem Rad zur Schule
Wauwil	Einführung von Tempo 30 auf einer Kantonsstrasse



Gesamte Fallbeispielsammlung
unicef.ch/de/fallbeispiele

Fussnoten

- 1 Jugendliche sind definiert als Kinder im Alter von 12 bis 18 Jahren.
- 2 Das Bringen und Abholen von Kindern mit dem Auto durch die Eltern oder Erziehungsberechtigten.
- 3 Haushalte, die weniger als 60 Prozent des medianen Äquivalenzeinkommens zur Verfügung haben.
- 4 In Begegnungszonen haben Zufussgehende, Trottinets, Laufräder usw. Vortritt gegenüber dem motorisierten Verkehr. Die maximal zulässige Geschwindigkeit beträgt 20 km/h. Das Parkieren ist nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt.
- 5 Teilfahrverbote können zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner für gewisse Verkehrsteilnehmende (beispielsweise Lastwagen) die Durchfahrt verbieten oder einschränken.
- 6 Organisationen, die sich einsetzen für attraktive Fuss- und Velowege, die Förderung der aktiven Mobilität, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder die Verkehrssicherheit.
- 7 Als Pedibus wird ein Konzept bezeichnet, bei dem eine Gruppe Kinder gemeinsam zu Fuss zum Kindergarten oder zur Schule und wieder zurückläuft. Die «Faherinnen und Fahrer» des Busses sind Erwachsene, die die Kinder zu Fuss begleiten.
- 8 Vertikalversätze sind punktuelle Erhöhungen der Fahrbahn, wobei die Steilheit der Rampen massgeblich für die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung verantwortlich ist. Horizontalversätze sind seitliche Einengungen der Verkehrsfläche, welche oftmals in Form von Begrünungen oder Parkplatzflächen realisiert werden.

Literaturverzeichnis

- Beratungsstelle für Unfallverhütung. (2020). Mit Tempo 30 die Verkehrssicherheit erhöhen: Fakten und Argumente. bfu.ch/media/3ilcbwuj/2023-11-09_tempo_30_fakten_de_fin.pdf
- Beratungsstelle für Unfallverhütung. (2023a). Sinus 2023: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2022. doi.org/10.13100/BFU.2.501.01.2023
- Beratungsstelle für Unfallverhütung. (2023b). Kompetenzkatalog Verkehrsbildung. Abgerufen am 20. November 2023 von bfu.ch/de/kompetenzkatalog-verkehrsbildung
- Bottino, J. C., Rifas-Shiman, S. L., Kleinman, K. P., Oken, E., Redline, S., Gold, D., Schwartz, J., Melly, S. J., Koutrakis, P., Gillman, M. W., Taveras, E. M. (2012). The association of urbanicity with infant sleep duration. *Health Place*, 18(5), 1000–5. doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.06.007
- Bundesamt für Raumentwicklung. (2021): Verkehrsperspektiven 2050: Schlussbericht. are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf
- Bundesamt für Statistik. (2021). Die Bodennutzung in der Schweiz: Resultate der Arealstatistik 2018. dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/19365051/master
- Bundesamt für Statistik. (2023). Infrastruktur und Streckenlänge. Abgerufen am 7. November 2023 von bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeuge/streckenlaenge.html
- Bundesamt für Umwelt. (2018). Hitze in Städten. Grundlage für eine klimaangepasste Siedlungsentwicklung. *Umwelt-Wissen*, Nr. 1812. S. 108. bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/uw-umwelt-wissen/hitze-in-staedten.pdf.download.pdf/uw-1812-d.pdf
- Bundesamt für Umwelt. (2023a). Lärmarme Strassenbeläge. Abgerufen am 7. November 2023 von bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-strassenlaerm/laermarme-strassenbelaege.html
- Bundesamt für Umwelt. (2023b). Kenngrössen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz 1990–2021. bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/kenngruessen_thg_emissionen_schweiz.pdf.download.pdf/Kenngr%C3%B6ssen_2022_DE.pdf
- Bundesamt für Umwelt, & Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt. (2023). Luftqualität 2022: Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL). bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/uz-umwelt-zustand/nabel-luftqualitaet-2022.pdf.download.pdf/jahrbuch-nabel-2022.pdf
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. (2019). Ausbeutung und Missbrauch von Kindern weltweit beenden: Handlungsempfehlungen für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit. soz-kult.hs-duesseldorf.de/personen/eberlei/Documents/Eberlei%202019%20-%20Missbrauch%20und%20Aubeutung%20von%20Kindern%20weltweit%20beenden.pdf
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, & Bundesamt für Umwelt. (2020). SAPAL-DIA – Swiss Cohort Study on Air Pollution and Lung and Heart Diseases in Adults. bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/sapaldia_faktenblatt.pdf.download.pdf/sapaldia_faktenblatt.pdf
- Eurostat. (2023, 27 Oktober). Noise from neighbours or from the street [EU-SILC survey, indicator ilc_mddw01]. ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/ilc_mddw01
- Frohlich, K. L., & Collins, P. A. (2023). Children's right to the city and their independent mobility: why it matters for public health. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 0, 1–3. dx.doi.org/10.1136/jech-2023-221067
- Fussverkehr Schweiz. (2009). Sicher zur Schule – sicher nach Hause! Das ABC der Schulwegsicherung. fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere_0906_schulweg.pdf
- Meltem Kutlar, J., Kappeler, R., Probst-Henscha, N., Künzli, N. (2019). Luft und Gesundheit in der Schweiz und anderswo. *Swiss Medical Forum*, 19(13–14), 213–218. researchgate.net/publication/332029925_Luft_und_Gesundheit_in_der_Schweiz_und_anderswo/fulltext/5c9bb1b245851506d72ff6b5/Luft-und-Gesundheit-in-der-Schweiz-und-anderswo.pdf
- Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport. (2020). Mobilitätskonzept 2030. Ausgabe 2020. mobilitaet2030.li/download_file/view/44/281
- OSTLUFT. (2023). Luftqualität. 1991–2022. [ostluft.ch/index.php?id=60&tx_ostluft_rueckblick_jahr\[datenrueckblickId\]=109](https://ostluft.ch/index.php?id=60&tx_ostluft_rueckblick_jahr[datenrueckblickId]=109)
- Regierung des Fürstentums Liechtenstein. (2023). Klimastrategie Liechtenstein 2050. lenum.com/wp-content/uploads/2022/06/Br%C3%B6sch%C3%BCre_klimastrategie-2050.pdf
- Robert Koch-Institut. (2020). AdiMon-Themenblatt: Spielen im Freien. rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas_Monitoring/Verhalten/

- [PDF_Themenblatt_Spielen.pdf?__blob=publicationFile](#)
- Rösli, M., Ragetti, M. S. (2020): Gesundheitliche Auswirkungen von Hitze in der Schweiz und die Bedeutung von Präventionsmassnahmen. Schweizerisches Tropen- und Public-Health-Institut. so.ch/fileadmin/internet/ddi/ddi-gesa/PDF/Erkrankungen_und_Impfungen/Klima/Gesundheitliche_Auswirkungen_von_Hitze.pdf
- Schweizerischer Städteverband & ewp. (2019). Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen. staedteverband.ch/cmsfiles/2019_019_schnittstellenstudie_de_rz_1_compressed.pdf?v=20200324073151
- Tangermann, L., & Rösli, M. (2018). Wie wirkt Lärm auf Kinder? *Paediatrica*, 29(4), 5–8. edoc.unibas.ch/69068/
- Tangermann, L., Vienneau, D., Saucy, A., Hattendorf, J., Schaffer, B., Wunderli, J. M., & Rösli, M. (2023). The association of road traffic noise with cognition in adolescents: A cohort study in Switzerland. *Environmental Research*, 218, 115031. doi.org/10.1016/j.envres.2022.115031
- Uhr, A. (2015). Entwicklungspsychologische Grundlagen: Überblick und Bedeutung für die Verkehrssicherheit. *bfu-Grundlagen. Beratungsstelle für Unfallverhütung*. doi.org/10.13100/BFU.2.267.01.2015
- Uhr, A., Allenbach, R., Ewert, U., Niemann, S., Hertach, P., Achermann Stürmer, A., Cavegn, M. (2017). Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr. Beratungsstelle für Unfallverhütung. doi.org/10.13100/bfu.2.280.01
- UNICEF. (2021). The Climate Crisis is a Child Rights Crisis: Introducing the Children's Climate Risk Index. unicef.org/media/105376/file/UNICEF-climate-crisis-child-rights-crisis.pdf
- UNICEF Office of Research. (2022). Innocenti Report Card 17: Places and Spaces: Environments and children's well-being. unicef-irc.org/publications/pdf/RC17-EN_Places-and-Spaces_Environments-and-childrens-well-being_Report-Card-17.pdf
- UNICEF Schweiz und Liechtenstein. (2018). Kinder von heute im Raum von morgen: Umfrage zur Mitwirkung von Kindern und Jugendlichen bei Planungs- und Bauvorhaben. unicef.ch/de/media/782/download?attachment=
- Vereinte Nationen. (1989). UN-Konvention über die Rechte des Kindes. unicef.ch/sites/default/files/2018-08/un-kinderrechtskonvention_de.pdf
- Vereinte Nationen, Generalversammlung. (2015). Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung. are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/nachhaltige_entwicklung/dokumente/bericht/transformation_unsererweltdieagenda2030_fuernachhaltigeentwicklung.pdf.download.pdf/transformation_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf
- Verkehrs-Club der Schweiz. (2017). Mobilität mit Zukunft: Der Pedibus in der Schweiz. verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/30_ratgeber/41_schule/studie_pedibus/VCS_Studie_Pedibus_2017_DE_BD.pdf
- Verkehrsclub Deutschland. (2023). Kindgerechte Mobilität Im Wohnumfeld: Kindgerecht mobil in der Stadt und auf dem Dorf. vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige_Mobilitaet_Kinder/VCD-Factsheet_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf
- Impressum**
- Herausgeberin**
UNICEF Schweiz und Liechtenstein
Pfungstweidstrasse 10, 8005 Zürich
kfl@unicef.ch, unicef.ch
- Autorinnen**
Nadine Junghanns und Mona Meienberg
- Fachreview**
Andrea Uhr und Carine Vuitel,
Beratungsstelle für Unfallverhütung
Carlo Fabian,
Fachhochschule Nordwestschweiz,
Hochschule für Soziale Arbeit
Christine Bai,
Tiefbauamt Stadt Zürich
Petra Stocker,
Verkehrsplanung Stadt Bern
Raimund Kemper,
Institut für Soziale Arbeit und Räume,
Ostschweizer Fachhochschule
Thomas Spillmann,
Bundesamt für Strassen ASTRA,
Abteilung Strassenverkehr
Vanessa Le Donne,
Gemeinde Beringen
- Gestaltung und Layout**
Resort GmbH, Zürich
- Illustrationen**
Martine Mambourg, [illustriert.ch](https://www.illustriert.ch), Zürich
- Übersetzung der deutschen Originalversion ins Französische, Italienische und Englische**
Translingua AG, Zürich
- Lektorat**
Marianne Sievert
1. Auflage, März 2024
- Diese Publikation ist als Printversion und zum Download in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch erhältlich.
- © 2024 UNICEF Schweiz und Liechtenstein

UNICEF Schweiz und Liechtenstein
Pfingstweidstrasse 10, CH-8005 Zürich
Tel: +41 (0)44 317 22 66
kfl@unicef.ch | unicef.ch

unicef 
für jedes Kind