

2. VCS-Fachtagung „Sichere Schulwege“ Instrumente und Massnahmen zur Schulwegsicherheit

Die Schulwegsicherheit ist eine sehr sensible und aktuelle Thematik, welche der VCS in der Tagung vom 5. Juni 2013 in Fribourg zum zweiten Mal näher beleuchtete. Eingangs wurden die juristischen Aspekte und Vorgehen für einen sicheren Schulweg erläutert, damit die betroffenen Akteure das in der Bundesverfassung verankerte Recht auf einen „zumutbaren“ Schulweg anwenden können. Der Schulwegplan – zugleich Handlungsinstrument und partizipativer Prozess – dient zur Analyse des Ist-Zustands und zur Erarbeitung eines kohärenten Aktionsprogramms. Dabei ergänzen sich erzieherische und organisatorische Massnahmen mit gezielten Verbesserungen bei der Infrastruktur und sollten immer als Paket umgesetzt werden. Konkrete Massnahmen wie Kurzparkzonen für Elterntaxi, Lösungen für den Transport von jüngsten Kindern mit dem öffentlichen Verkehr sowie Sensibilisierungskampagnen und Informationsbroschüren wurden beispielhaft vorgestellt. Insbesondere die Schulwegpolitik des Kantons Tessin stellt eine Referenz für viele gute Ideen und Massnahmen dar. (Sprachen: de, fr)

Weitere Informationen:

Referate und Tagungsdokumentation

www.schulweg-tagung.ch

Informationen und Arbeitshilfen Schulwegpläne (auf Französisch)

www.mobilitescolaire.ch

Mobilservice PRAXIS Beispiel „Meglio a piedi – Schulwegpläne im Tessin“ (Nov. 2011):

www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2002

2^{ème} colloque ATE: «En sécurité sur le chemin de l'école» Outils et mesures pour sécuriser le chemin de l'école

Thématique très sensible et toujours d'actualité, la sécurité sur le chemin de l'école a été placée sous la loupe des experts réunis lors du deuxième colloque de l'ATE du 5 juin dernier à Fribourg. Les bases juridiques légitimant la revendication d'un chemin de l'école «acceptable» y ont été expliquées, de même que les procédures à disposition des acteurs pour faire valoir ce droit garanti constitutionnellement. Le plan de mobilité scolaire, outil d'intervention et démarche participative, permet d'obtenir une vue complète de l'état actuel de la situation et d'établir un plan d'action cohérent. Les mesures d'éducation, d'organisation et d'amélioration sont complémentaires et sont à envisager comme un tout. Des bonnes pratiques ont été présentées, à l'instar des déposes-minute destinés aux parents-taxis, des brochures et campagnes de sensibilisation réalisées, et des mesures à prendre pour rendre compatible bus publics et transport d'enfants en bas âge. De nombreux cas concrets sont venus illustrés ces propos. A ce titre, la politique mise en place à l'échelle du canton du Tessin constitue une référence où puiser de nombreuses bonnes idées. (Langues: français, allemand)

Pour plus d'informations:

Présentations et documentation du colloque

www.colloque-ate.ch

Informations et aides de travail sur les plans de mobilité scolaire

www.mobilitescolaire.ch

Cas PRATIQUE Mobilservice «Meglio a piedi – Plans de mobilité scolaire au Tessin» (nov. 2011):

www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilitate/dossiers-disponibles-1.html?&fa_view_practicalfolder_apercu_2002

01.07.2013

Sperrfrist: 5. Juni 2013, 8.30 Uhr

2. VCS-Fachtagung «Sichere Schulwege»

Alle Beteiligten in die Lösungsfindung einbeziehen

Freiburg, 5. Juni 2013

Viele Kinder sind auf dem Schulweg zunehmenden Gefahren ausgesetzt – und dies, obwohl gemäss bundesgerichtlicher Praxis der Anspruch auf einen sicheren Schulweg besteht. Die Teilnehmenden der 2. VCS-Fachtagung «Sichere Schulwege» diskutierten am Mittwoch in Freiburg über mögliche Lösungen. Ihr Fazit: Um optimale Resultate zu erzielen, müssen alle Beteiligten einbezogen werden.

Eine Reihe von Faktoren trägt dazu bei, dass der Schulweg für die Kinder immer anspruchsvoller wird: Der motorisierte Verkehr wächst, die Wege werden durch Schulhauszusammenlegungen länger. Auch sind mit dem Inkrafttreten des Harnos-Konkordats bereits Vierjährige unterwegs in den Kindergarten.

Vielen Eltern ist indes nicht bewusst, dass die Schul- und Gemeindebehörden in der Pflicht stehen, für sichere und zumutbare Schulwege zu sorgen. Wie der Luzerner Anwalt Sandor Horvath an der 2. VCS-Fachtagung «Sichere Schulwege» erläuterte, ergibt sich dieser Auftrag gemäss Bundesgericht aus der Schulpflicht. Leider spielen die Behörden jedoch des Öfteren den Ball den Eltern zu.

Verkehrssicherheitsexpertinnen und –experten erläuterten, wo und wie die Behörden den Hebel ansetzen sollten. Zentral dabei ist es, alle Beteiligten zu Wort kommen zu lassen. Françoise Lanci-Montant, Leiterin der VCS-Beratungsstelle Genf, präsentierte an der Tagung den Schulwegplan, welcher Gemeinde, Schule, Polizei, Eltern und Kinder einbezieht. Dieser will die Sicherheit verbessern und alle Beteiligten für die gesundheitlichen Aspekte des Schulwegs sensibilisieren. Auch sollen Anreize geboten werden, damit die Kinder zu Fuss zur Schule gehen und nicht von den Eltern chauffiert werden.

Romain Fournier von der Stadt Sitten erläuterte das Beispiel des Schulwegplans für zwei Schulzentren seiner Gemeinde. Die Stadt Sitten hatte diesen 2011 in Zusammenarbeit mit dem VCS erstellt. Im Rahmen des Schulwegplans wurden den 360 Schülerinnen und Schülern auf spielerische Weise Schulwege fürs Laufen und die Fahrt mit dem Velo empfohlen. Der Plan enthält zudem Informationen über Bushaltestellen oder Betreuungseinrichtungen. Im Rahmen des Schulwegplans wurden auch bauliche Veränderungen vorgenommen, um den Schulweg sicherer zu gestalten.

Ein partizipatives Vorgehen ermögliche es, vom «Insiderwissen» der Bevölkerung zu profitieren, unterstrich der Berner Verkehrsplaner Rolf Steiner. Er illustrierte mögliche Massnahmen anhand des Beispiels der Gemeinde Muri BE, wo 110 potenzielle Gefahrenstellen analysiert worden waren. Die Massnahmen reichen vom Zurückschneiden von Hecken über die Sicherung unübersichtlicher Stellen mit Pfosten bis hin zur Sperrung von Strassenabschnitten für den motorisierten Verkehr.

Die Tessiner Stadtplanerin Federica Corso Talento präsentierte das Modell der «Glücklichen Insel». Dabei handelt es sich um Räume mit Tempo 20 oder 30. Sie dienen dazu, die Stadt auch den schwachen Verkehrsteilnehmenden wieder besser zugänglich zu machen. Die Arbeit beginne schon bei der Raumplanung, ergänzte bfu-Verkehrsfachberater Claude Morzier. Bei der Planung einer neuen Schule oder eines neues Wohnviertels müssten die entstehenden Schulwege berücksichtigt werden.

Die Unterlagen zur Tagung finden Sie unter www.schulweg-tagung.ch

Weitere Informationen: Christine Steinmann, Projektleiterin Verkehrssicherheit VCS, Tel.: 079 331 84 32
Gerhard Tubandt, Mediensprecher VCS, Tel.: 058 611 62 52

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. 0848 611 611, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch



Sichere Schulwege

Gibt es einen rechtlichen Anspruch auf einen sicheren Schulweg?
Wozu dient ein Schulwegplan?
Wie kann der Strassenraum kindergerecht gestaltet werden?

VCS-Fachtagung
Mittwoch, 5. Juni 2013, Universität Freiburg
www.schulweg-tagung.ch

Für Mensch
und Umwelt



Patronat:



EDK | CDIP | CDPE | CDEP |

Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren
Conférence suisse des directeurs cantonaux de l'instruction publique
Confederazione Svizzera dei direttori cantonali della pubblica educazione
Confederaziun svizra dals directurs chantunals da l'educaziun publica



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra



Bundesamt für Strassen ASTRA



Wir bedanken uns bei allen Organisationen, welche diese Tagung finanziell unterstützen!

Die Zweisprachigkeit der Veranstaltung wird ermöglicht durch das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Freiburg OCN.

Office de la circulation et de la navigation
Etablissement autonome de droit public de l'Etat de Fribourg
Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt
Selbständige öffentlich-rechtliche Anstalt des Kantons Freiburg



Das Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS) ist ein selbständiges öffentlich-rechtliches Unternehmen, dessen Auftrag es ist, Personen und Fahrzeuge für den Verkehr zuzulassen. Zusätzlich zur Überwachung der Umsetzung von nationalen Gesetzesnormen im Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz, ist das ASS bestrebt, mitzuhelfen unangepasste Verhaltensformen im Strassenverkehr zu verbessern. Dazu verfügt das Amt über eigene personelle Mittel sowie über einen Präventionsfonds, um Projekte auf kantonaler Ebene zu unterstützen (wie z.B. den Pedibus) und so das Zielpublikum zu erreichen. Was die Verkehrserziehung in der Schule betrifft, so hat der Staatsrat diese aufgeteilt. Die Kantonspolizei ist zuständig für sämtliche obligatorischen Schulen. Das ASS hingegen betreut die Berufsschulen und Gymnasien.

www.ocn.ch

Zurich connect offeriert den Teilnehmerinnen und Teilnehmern das **Mittagessen**.



Der Apéro im Anschluss an die Tagung wird finanziert durch die Transports publics fribourgeois SA.



Mit Unterstützung von



verkehrsteiner ag





Editorial

Liebe Teilnehmerin, lieber Teilnehmer

Schulwege sind heute für viele Kinder oft schwieriger zu bewältigen als früher. Der Verkehr hat stark zugenommen, wegen Schulhauszusammenlegungen werden die Wege tendenziell länger.

Obwohl sich die Eltern häufig als Erstes Gedanken über die Sicherheit und Zumutbarkeit eines Schulweges machen, fehlen ihnen meist die Mittel, um dessen Gefährlichkeit grundlegend beurteilen zu können. Oft wissen die Eltern nicht, dass die Schulbehörden in der Verantwortung stehen und den Auftrag haben, für zumutbare Schulwege zu sorgen. Zudem stellt sich den Erziehungsberechtigten gelegentlich die Frage, wie Gemeindebehörden verpflichtet werden können, als unzumutbar eingestufte Schulwege auf gefährliche Stellen zu überprüfen und diese zu sanieren.

Appell an die Behörden

Aus der Verfassung lässt sich für die Eltern ein einklagbares Recht auf einen sicheren Schulweg ableiten. Diesbezügliche Gerichtsurteile bestätigen dies. Leider spielen die Behörden öfters den Ball den Eltern zu, anstatt die von der Rechtsordnung vorgesehenen Anforderungen an Schulwege umzusetzen. Es gibt aber durchaus Beispiele von Gemeinden, welche die Grundlagen für den sicheren Betrieb von Schulwegen mittels partizipativem Prozess geschaffen haben, sei es mit Schulwegplänen oder der flächendeckenden Analyse der Schulhausumgebung. Dabei werden Massnahmen zur Verbesserung erarbeitet, welche für alle Beteiligten akzeptabel sind und je nach Gefahrenpotenzial möglichst rasch umgesetzt werden.

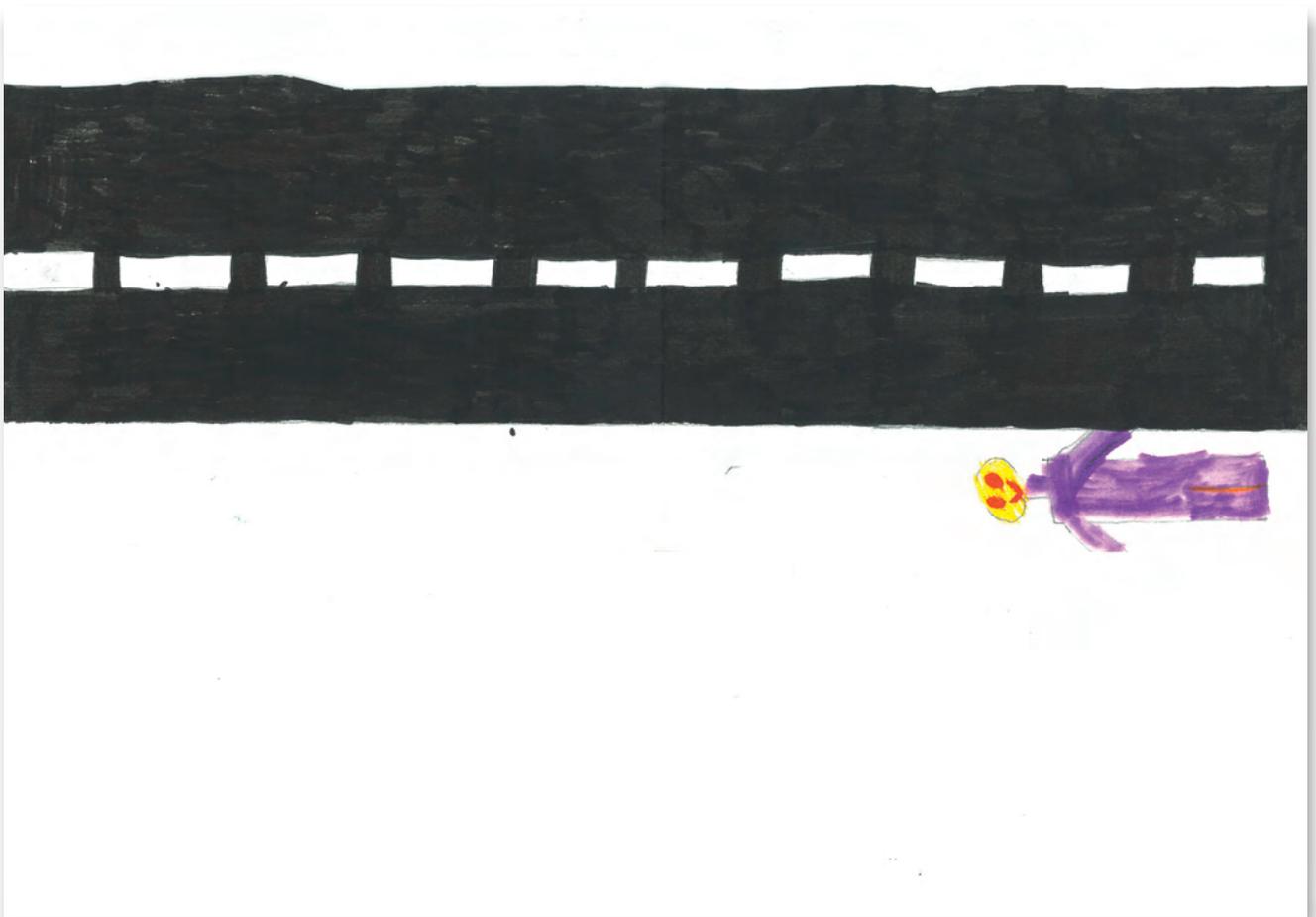
Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz möchte zusammen mit seinen Partnern an dieser Tagung dazu beitragen, dass das Spannungsfeld Eltern–Schule–Behörde in einen etwas anderen Blickpunkt rückt. Wenn alle beteiligten Akteure sich gemeinsam dafür engagieren, dass der Weg zur Schule auch zukünftig für möglichst viele Kinder das ist, was er sein sollte: ein unvergessliches Erlebnis. Auch die heutige Jugend soll sich im Erwachsenenalter daran erinnern können, wie unglaublich aufregend es war, ein paar Erdbeeren in Nachbars Garten zu stibitzen oder die Vögel beim Nestbau zu beobachten.

Ich wünsche allen eine angeregte Tagung mit aufschlussreichen, richtungsweisenden Diskussionen.

Caroline Beglinger
Co-Geschäftsleiterin VCS



Die Schulwegzeichnungen entstanden im Rahmen von «walk to school» 2011 und 2012.





Einleitung

Heute gehen Kinder teilweise bereits im Alter von vier Jahren in den Kindergarten. Zudem führt die Abnahme der Schülerzahlen zur Zusammenlegung von Schulhäusern. Die Schulwege werden also künftig anspruchsvoller und tendenziell länger. Was sind die Voraussetzungen, damit Kinder selbstständig und unfallfrei zur Schule gehen können?

Am Vormittag befassen sich die Teilnehmenden der VCS-Fachtagung «Sichere Schulwege» mit zwei Themenbereichen. Einerseits werden die rechtlichen Aspekte zur Schulwegsicherheit beleuchtet. Andererseits geht es um die Instrumente, welche es ermöglichen, Schulwege sicherer zu gestalten. Eine Methode, die planerische, bauliche und organisatorische Verbesserungen vereint, ist der Schulwegplan. In einem partizipativen Verfahren, bei dem sich die Betroffenen einbringen können, werden Gefahrenstellen analysiert und die Grundlagen geschaffen, diese nachhaltig zu beseitigen. Die Teilnehmenden erfahren, welche Kriterien eine kindergerechte Infrastruktur erfüllen muss.

Am Nachmittag liegt der Fokus bei der Umsetzung von Massnahmen zur Erhöhung der Schulwegsicherheit. Ein Expertenpanel analysiert anhand von realen Beispielen aus der Deutsch- und Westschweiz gefährliche oder problematische Situationen und erörtert mögliche Lösungsansätze.

Die Tagung gibt Antworten auf folgende Fragen:

- Wer ist verantwortlich dafür, dass Kinder sicher zur Schule gelangen? Wer bestimmt, ob ein Schulweg für ein sechsjähriges Kind zumutbar ist? Sind es die Eltern, die Schule oder die Behörden?
- Gibt es einen rechtlichen Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg? Was geschieht, wenn die Sicherheitsvorstellungen der Behörden und jene der Eltern auseinanderklaffen?
- Welche Massnahmen und Instrumente können die Sicherheit des Schulwegs gewährleisten oder verbessern?
- Wie ist der Strassenraum zu gestalten, damit sich Kinder risikoloser bewegen können?
- Wie können Eltern, Planende, die Lehrerschaft oder die Politik dazu beitragen, die Schulwege sicherer zu gestalten?

Tagungsziel

Sie erfahren von den Referentinnen und Referenten, welche Voraussetzungen nötig sind, um die hohen Anforderungen an sichere Schulwege zu erfüllen. Beispiele aus der Praxis veranschaulichen, worauf bei der Sanierung von Gefahrenstellen zu achten ist und wie Verkehrsinfrastruktur kindergerecht gestaltet wird. Zudem erlaubt das vermittelte Wissen den Teilnehmenden, den Prozess eines Schulwegplanes in Gang zu bringen.

Zielpublikum

Die Tagung richtet sich an alle Personen, die mit dem Thema Schulweg in Berührung kommen:

- kommunale und kantonale Bau- und Planungsbehörden
- Verkehrsplaner/-innen, Verkehrsingenieurinnen/-ingenieure
- Verkehrsinstruktorinnen/-instruktoren und Sicherheitsdelegierte
- Schulbehörde und Schulkommissionen, Schulpflege, Lehrpersonen
- Eltern, Mitglieder von Elternräten



Tagungsprogramm

Ab 8.30 Uhr	Empfang, Kaffee und Gipfeli
9.15 Uhr	Begrüssung: Erwin Jutzet, Staatsrat, Sicherheits- und Justizdirektion des Kantons Freiburg, Freiburg
9.20 Uhr	Begrüssung: Marc Rossier, Direktor Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Freiburg OCN, Freiburg

Juristische Aspekte und Vorgehen für den sicheren Schulweg

9.30 Uhr	Sandor Horvath, Rechtsanwalt und PR-Berater, Luzern Das Recht auf einen zumutbaren Schulweg
10.20 Uhr	Claude Morzier, Dipl. Bau-Ing. ETH, Verkehrsfachberater, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern Best Practice-Beispiele für mehr Sicherheit auf dem Schulweg
10.50 Uhr	Pause
11.20 Uhr	Françoise Lanci-Montant, Verantwortliche VCS-Beratungsbüro, Genf Schulwege gemeinsam planen: Der Schulwegplan als Instrument und partizipativer Prozess
11.45 Uhr	Romain Fournier, Verkehrsexperte der Stadt Sitten Gegenwart und Zukunft des Schulwegplans der Gemeinde Sitten: Vorgehen, Massnahmen und Perspektiven
12.00 Uhr	Federica Corso Talento, Kantonale Projektkoordinatorin Meglio a piedi, Bellinzona Eine Stadt für alle dank der «Isola felice» (glückliche Insel): Schulwegsicherung im Tessin
12.15 Uhr	Mittagspause

Grundlagen kindergerechter Schulwege und Strassenräume

13.45 Uhr	Rolf Steiner, verkehrsteiner ag, Bern Einstieg in die Praxis der Schulwegsanierungen: Vorher-Nachher-Vergleiche
14.10 Uhr	Expertenpanel 1 mit Diskussion zu Fallbeispielen mit Hugo Staub, Stadt Bern, Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz, Françoise Lanci-Montant, Sandor Horvath, Claude Morzier, Rolf Steiner
15.00 Uhr	Pause
15.30 Uhr	Expertenpanel 2 mit Diskussion zu Fallbeispielen
16.25 Uhr	Synthese
16.45 Uhr	Kurzfilm
17.00 Uhr	Apéro

Tagungsmoderation: Caroline Beglinger, VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Referentinnen/Referenten und Expertinnen/Experten

Name/Vorname	Organisation	Ort	Funktion
Corso Talento Federica	Meglio a piedi	Bellinzona	Kantonale Projektkoordinatorin
Fournier Romain	Stadt Sitten	Sitten	Verkehrsexperte
Horvath Sandor	Rechtsanwalt	Luzern	Leiter Anwaltskanzlei
Jutzet Erwin	Staatsrat Kanton Freiburg	Freiburg	Sicherheits- und Justizdirektor
Lanci-Montant Françoise	VCS-Beratungsbüro Genf	Genf	Verantwortliche VCS-Beratungsbüro
Morzier Claude	bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung	Bern	Verkehrsfachberater
Regli Pascal	Fussverkehr Schweiz	Zürich	Projektleiter
Rossier Marc	Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Freiburg	Freiburg	Direktor
Staub Hugo	Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern	Bern	Leiter Verkehrsplanung
Steiner Rolf	verkehrsteiner ag	Bern	Geschäftsleiter

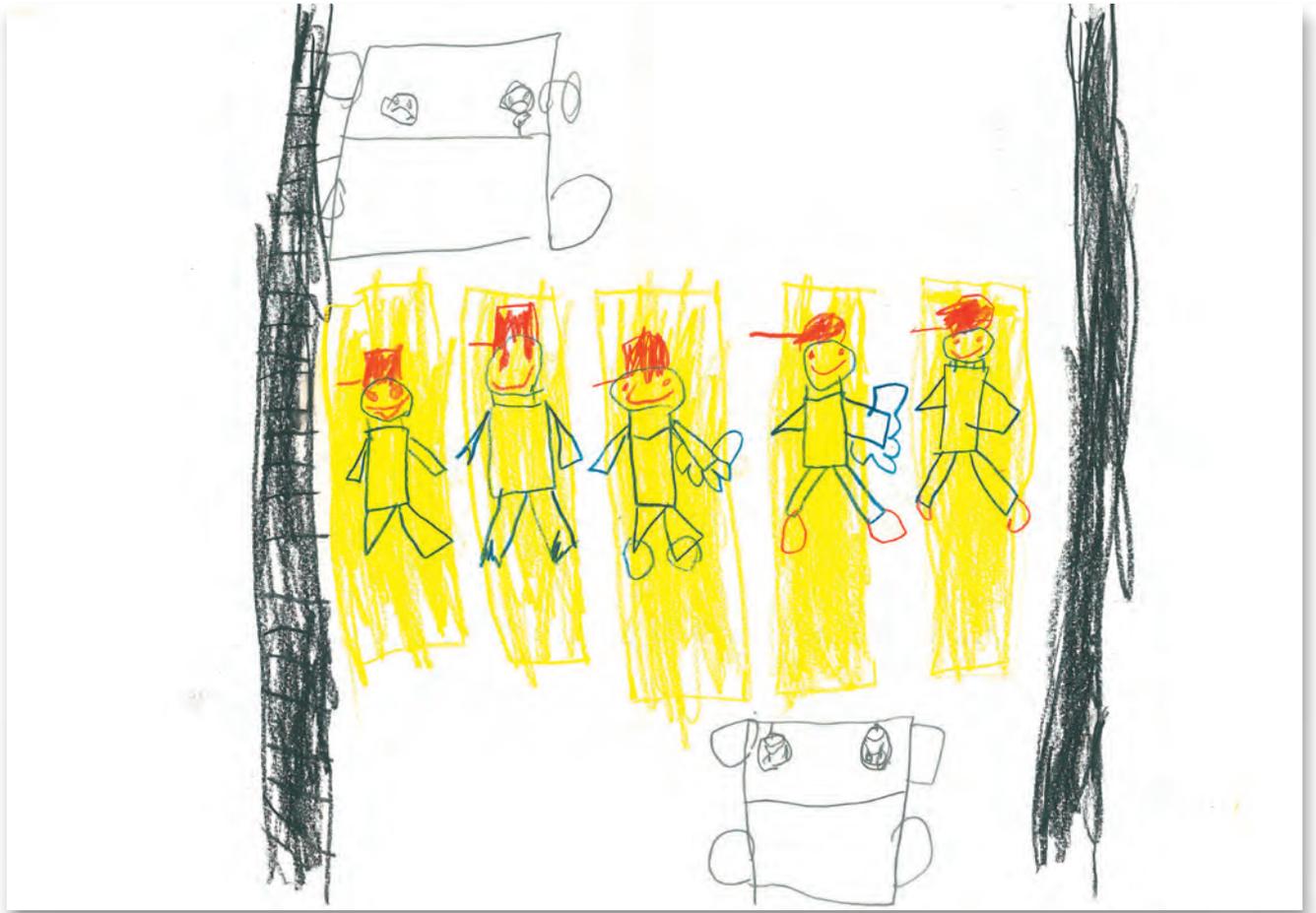
Moderation

Name/Vorname	Organisation	Ort	Funktion
Beglinger Caroline	VCS Verkehrs-Club der Schweiz	Bern	Co-Geschäftsleiterin

Projektleitung

Name/Vorname	Organisation	Ort	Funktion
Steinmann Christine	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Telefon 058 611 62 63, christine.steinmann@verkehrsclub.ch	Bern	Projektleiterin Verkehrssicherheit
Winder Martin	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Telefon 058 611 62 68, martin.winder@verkehrsclub.ch	Bern	Projektleiter Verkehrssicherheit
Lanci-Montant Françoise	VCS-Beratungsbüro Telefon 022 734 70 44, francoise.lanci@ate.ch	Genf	Verantwortliche VCS-Beratungsbüro

Liste der Teilnehmenden siehe separates Dokument





Abstracts der Referate

Die jeweiligen PowerPoint-Präsentationen finden Sie unter
www.schulweg-tagung.ch



Das Recht auf einen zumutbaren Schulweg

Sandor Horvath, Rechtsanwalt und PR-Berater, Luzern

Heute gehen Kinder teilweise bereits im Alter von vier Jahren in den obligatorischen Kindergarten und ab sechs Jahren in die Schule. Gleichzeitig werden Schulwege unter anderem wegen Schulzusammenlegungen zunehmend länger und anspruchsvoller. Dies führt dazu, dass Eltern ihre Schützlinge immer öfter begleiten, weil sie sich für die Sicherheit der Kinder verantwortlich fühlen. Immer häufiger kommen auch so genannte «Mama-Taxis» zum Einsatz. Oft wissen die Eltern nicht, dass die Schulbehörden in der Verantwortung stehen und den Auftrag haben, für zumutbare Schulwege zu sorgen.

Artikel 19 der Bundesverfassung garantiert einen Anspruch auf ausreichenden und unentgeltlichen Grundschulunterricht. Heute werden auch der obligatorische Kindergarten, die Basisstufe und die Oberstufe zum Grundschulunterricht gezählt (nicht aber das Gymnasium). Gemäss herrschender Lehre und nach ständiger Praxis des Bundesgerichts wird daraus auch der Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg abgeleitet. Denn erst durch die faktische Zugänglichkeit von Kindergarten und Schule wird der verfassungsrechtliche Anspruch garantiert. Das für den Grundschulunterricht zuständige Gemeinwesen muss deshalb dafür sorgen, dass Kindergarten und Schule sicher und in zumutbarer Distanz erreichbar sind. Ist der Schulweg objektiv betrachtet unzumutbar, muss das zuständige Gemeinwesen – meist die Gemeinde – Massnahmen ergreifen. Aufgrund ihrer Autonomie ist sie jedoch frei, welche Massnahmen sie ergreifen will. Anstelle einer baulichen Massnahme oder der Einrichtung eines Lotsendienstes kann die Gemeinde also auch einen Pedibus oder Schulbus einrichten und über Mittag einen Mittagstisch anbieten, damit der Schul- oder Pedibus über Mittag nicht fahren muss. In diesen Fällen darf der Mittagstisch für Primarschüler nicht mehr als 5 Franken kosten (Urteil 2C_433/2011 des Bundesgerichts vom 1. Juni 2012). In gewissen Fällen werden den Eltern Fahrdienste zugemutet, die finanziell entschädigt werden müssen.

Wenn die Sicherheitsvorstellungen der Behörden und der Eltern auseinanderklaffen, ist es meist sinnvoll, das Gespräch mit Vertretern der Gemeinde, einem Schulleiter oder einem Mitglied der Schulpflege zu suchen. Unternehmen die Behörden nichts, obwohl der Schulweg unzumutbar erscheint, kann bei einem Spezialisten Beratung gesucht werden. Der Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg kann rechtlich durchgesetzt werden. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass auf dem Rechtsweg 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 nicht eingefordert werden.

Um zu beurteilen, wann ein Schulweg im juristischen Sinne als unzumutbar gilt, berücksichtigen die Verwaltungsinstanzen und Gerichte meist folgende drei Kriterien:

1. Person (Alter, Gesundheit, Entwicklungsstand)
2. Art des Schulwegs (Länge, Höhenunterschied, evtl. Exponiertheit und Begehbarkeit im Winter)
3. Gefährlichkeit des Schulwegs (Trottoir- und Fusswegsituation, Verkehrsaufkommen, signalisierte Geschwindigkeit, Art und Anzahl der Querungen, Übersichtlichkeit, Beleuchtungssituation usw.)

Massgebend ist immer der konkrete Einzelfall. In Bezug auf die Länge gelten Schulwege bis 1,5 km in der Regel als zumutbar. Die Überquerung von schwach befahrenen Strassen auf Fussgängerstreifen wird meist auch Kindergartenkindern zugemutet. Offensichtlich gefährliche Situationen werden in der Regel als unzumutbar beurteilt; kleinere Gefahren müssen in Kauf genommen werden.

Fallbeispiel Ebikon (LU)

Eltern von betroffenen Kindern forderten eine neue und sichere Fusswegverbindung über die stark befahrene Luzernerstrasse. Über mehrere Jahre hinweg hatten die Behörden kein Gehör dafür, obwohl mehrere Gutachten zum Schluss kamen, das Überqueren der Strasse sei insbesondere für kleinere Kinder zu gefährlich und unzumutbar. Die Verwaltungsbeschwerde der Eltern wurde diesbezüglich gutgeheissen. Die kantonalen Instanzen verpflichteten den Gemeinderat, sichernde Massnahmen zu ergreifen. Es wurde ein provisorischer Lotsendienst eingerichtet, der demnächst durch eine Fussgängerpasserelle abgelöst wird. Zudem mussten die betroffenen Eltern für die Begleit- und Transportdienste in den vergangenen Jahren finanziell entschädigt werden.



Sicherheit auf dem Schulweg: Beispiele guter Praxis

Claude Morzier, Dipl. Bau-Ing. ETH, Verkehrsfachberater, bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern

Jedes Jahr werden ungefähr 2000 Kinder zwischen 0 und 14 Jahren Opfer eines Verkehrsunfalls. Die 5- bis 9-jährigen Kinder sind vor allem zu Fuss gefährdet, die 9- bis 14-jährigen auf dem Fahrrad. In allen Fällen sind die Fussgängerstreifen die gefährlichsten Orte.

Die Prävention greift auf der Ebene des Verhaltens, der Organisation und der Infrastrukturen. Was das Verhalten betrifft, spielt die Erziehung durch die Eltern, die Schule und die Verkehrsinstruktoren eine entscheidende Rolle. Die Sensibilisierungskampagnen und Informationsbroschüren unterstützen die Verkehrserziehung.

Die organisatorischen Massnahmen beginnen bei der Raumordnung: Bei der Planung einer neuen Schule oder eines neuen Wohnviertels müssen die Schulwege miteinbezogen werden. Im Bereich der praktischen Umsetzung sind in erster Linie die Schülerverkehrsdienste, Busse und eine Anpassung der Schulzeiten zu erwähnen.

Im Infrastrukturbereich müssen allgemeine Massnahmen umgesetzt werden. Die Untersuchung der Sicherheit auf dem Schulweg beginnt mit einer Analyse der Strecken. Diese werden identifiziert, dann auf die Häufigkeit ihrer Nutzung je nach Verkehrsmittel analysiert. Anschliessend werden die Gefahrenpunkte festgestellt und sicherer gestaltet. Die Anwendung des 50/30-Modells der bfu trägt ebenfalls zur Sicherheit der Schulwege bei. Die Projekte können mit einem Sicherheitsaudit positiv bewertet werden.

Fussgängerlängsverkehr wird durch Trottoirs, Radwege und Radstreifen gesichert. Das Überqueren der Strasse wird durch Querungshilfen mit oder ohne Fussgängerstreifen verbessert, die dann eine Liste mit eindeutigen Kriterien zu erfüllen haben. Für Fahrräder sind Abbiegehilfen wünschenswert.

Die unmittelbare Umgebung der Schule muss eindeutig erkennbar sein. Ziel ist es, die Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, vom Haupteingang für Fussgänger räumlich zu trennen, wenn solche Fahrten erforderlich sind.

Ergänzend dazu ist an erzieherische und organisatorische Massnahmen sowie die Verbesserung der Infrastruktur zu denken; sie müssen jeweils immer im Ganzen umgesetzt werden. Dafür ist die Zusammenarbeit aller an der Sicherheit der Schulwege Beteiligten erforderlich.

Weitere Informationen: www.bfu.ch



Schulwegpläne – Gedankenanstösse zum Schulweg

Françoise Lanci-Montant, Verantwortliche VCS-Beratungsbüro, Genf

Mit schulischen Einrichtungen sind Fahrten verbunden, die sich einerseits auf die Sicherheit rund um die Einrichtung auswirken. Sie beeinflussen aber auch die Lebensqualität des betreffenden Quartiers sowie die Gesundheit der Schülerschaft und der Lehrkräfte, die die Einrichtung besuchen bzw. dort unterrichten. Immer mehr setzt sich die Einsicht durch, dass über die Gesamtheit all dieser Fahrten, die Gründe, aus denen diese unternommen werden, sowie ihre Auswirkungen nachgedacht werden sollte.

Was ist unter einem Schulwegplan zu verstehen? Es handelt sich dabei um eine globale Vorgehensweise, die Gedankenanstösse zu den Fahrten zwischen Wohnort und Schule gibt, wobei nachhaltige Transportlösungen zu bevorzugen sind. Der Plan berücksichtigt nicht nur die durch diese Fahrten hervorgerufenen Probleme, sondern auch deren Ursachen. Ein Schulwegplan erfasst alle Arten der Mobilität (zu Fuss, Fahrrad, Auto, öffentliche Verkehrsmittel), alle Mitglieder der Schulgemeinschaft (Kinder, Jugendliche, Lehrkräfte, Eltern) sowie alle Schulstufen.

Partizipatives Vorgehen

Ein Schulwegplan ist normalerweise das Ergebnis eines Beschlusses, der von einer schulischen Einrichtung, einer Gemeinde oder einem Elternverband getroffen wird. Oder aber er ist das Ergebnis von Überlegungen, die auf der Ebene lokaler, regionaler oder nationaler Behörden angestellt werden, und kann durch Anreize und staatliche Finanzhilfen gefördert werden, wie es in den angelsächsischen Ländern der Fall ist. Es handelt sich also um ein partizipatives Vorgehen, das – wenn es Erfolg haben soll – alle Beteiligten mit einbeziehen muss: Eltern, Kinder, Lehrkräfte, Schulleitung, Gemeinde, Polizei, externe Partner.

Drei Aspekte

Ein Schulwegplan umfasst drei Aspekte:

- Die Sensibilisierung aller Beteiligten hinsichtlich der Auswirkungen der Fahrten auf Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt. Diese Sensibilisierung kann innerhalb des schulischen Rahmens auch bei den Schülern erfolgen;
- Sicherheitsmassnahmen, die der Verbesserung der Sicherheit der Schüler auf dem Schulweg dienen;
- Anreize, welche Schüler, Eltern und Lehrkräfte dazu bewegen soll, ihre Fahrgewohnheiten in Richtung nachhaltiger Mobilität zu ändern.

Auf Freiwilligkeit beruhender vs. pragmatischer Ansatz

Zwei Strategien zeichnen sich hinsichtlich der Ausarbeitung von Schulwegplänen ab: Dem auf dem Prinzip der Freiwilligkeit beruhenden, systematischen, in den angelsächsischen Ländern praktizierten Ansatz steht der pragmatischere und empirische Ansatz der frankophonen Länder gegenüber.

In den 1990er-Jahren konnten 90% der britischen Schulen dank der «School Travel Plans» und entsprechenden Budgets einen Mobilitätsplan für 2012 erarbeiten. Auch andere Länder haben sich dieser auf Freiwilligkeit beruhenden Politik angeschlossen, wie z.B. Neuseeland, das bis 2016 500 Schulen in der Region Auckland mit einbeziehen will und diese Strategie seit 2006 auf das ganze Land ausgeweitet hat. Kanada hat 2009 ein ähnliches nationales Programm initiiert.

In Frankreich und der Schweiz werden die Initiativen vor Ort ins Leben gerufen. Der Schwerpunkt liegt auf dem Austausch von Informationen. Die Region Lyon veranstaltet jedes Jahr drei Schulungstage, die bislang 37 Gemeinden dazu bewegt haben, sich dem Projekt anzuschliessen. In Brüssel wird jedes Jahr eine Messe für Pläne zur Mobilität rund um die Schule abgehalten, auf der Ideen zu Massnahmen und Erfahrungen ausgetauscht werden. In der Schweiz sind die Massnahmen gegenwärtig noch sehr unterschiedlich. Die VCS-Internetseite www.mobilitescolaire.ch soll die Umsetzung dieser Massnahmen fördern.



Fussgängerplan und Schulwegplan der Stadt Sitten: Umsetzung und Zukunftsperspektiven

Romain Fournier, Verkehrsexperte der Stadt Sitten

In Zusammenarbeit mit dem VCS wurde 2011 ein Schulwegplan für die Schulzentren von Champsec und Vissigen erstellt. Diese werden von insgesamt etwa 360 Schülern zwischen 4 und 12 Jahren besucht. Der Schulwegplan ist Teil des Gesamtplans zur Mobilität rund um die Schule.

Die wichtigsten Ziele bestanden in der Verbesserung der Sicherheit für die Kinder auf dem Schulweg und in der Förderung einer sanften Mobilität. Anhand der durch Eltern und Schüler von Champsec und Vissigen ausgefüllten Fragebögen und Feldarbeit vor Ort, konnten gefährliche Stellen ermittelt werden. Es wurde ebenfalls erfasst, mit welchen Transportmitteln die Kinder zur Schule kommen. Die dritte Klasse wurde in die Arbeiten eingebunden und die Schüler dokumentierten ihren Schulweg mit Aufsätzen und Zeichnungen.

Diese Analysearbeit ermöglichte die Zusammenstellung einiger Empfehlungen zur Sicherung des Schulwegs. Vor allem aber bot sich hierdurch die Gelegenheit zur Diskussion über das Thema Schulweg. Dazu wurde am 22. September 2011 auch der internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» abgehalten.

Auf Basis der Studie entstand ein Schulwegplan, der im Laufe des Jahres 2012 in den Schulzentren von Champsec und Vissigen verteilt wurde. Dieser zeigt auf spielerische Weise die Wege zur Schule, die für Fahrradfahrer und Fussgänger empfohlen werden. Ausserdem enthält er Informationen über in der Nähe gelegene Bushaltestellen, Betreuungseinrichtungen für Kinder im Vorschulalter, Standorte von Lotsen sowie Sport- und Freizeitinfrastruktur im Viertel.

Es wurden auch bauliche Veränderungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit vorgenommen. Einige dieser Massnahmen sind eher punktueller Art, wie die Verbesserung der Markierung in einer Unterführung oder das Aufstellen von Pfosten an strategisch bedeutsamen Stellen zur Vermeidung unerwünschten Parkens (verdeckte Sicht usw.). Andere Massnahmen sind allgemeiner gehalten und langfristiger ausgelegt, etwa bei der kompletten Neugestaltung einer Strasse.

Die gewählte Vorgehensweise zur Erstellung des Schulwegplans ist in mehrerer Hinsicht vorteilhaft. Insbesondere bietet sie ein ausgezeichnetes Instrument zur Diagnostik der Mobilität in der Umgebung der Schulzentren, vereint zahlreiche Akteure in einem partizipativen Ansatz, ist je nach den Bedürfnissen der Anwender modulierbar und fügt sich in ein nachhaltiges Entwicklungsverfahren ein, bei dem die sanfte Mobilität auf dem Schulweg im Vordergrund steht.

Aus diesem Grund wurde der internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» am 21. September 2012 im Schulzentrum von Vissigen erneut abgehalten. Zurzeit werden weitere Schulwegpläne für andere Schulzentren der Stadt Sitten ausgearbeitet. Diese sollen noch 2013 fertig gestellt werden.



Die glückliche Insel: die demokratische Stadt

Federica Corso Talento, Kantonale Projektkoordinatorin Meglio a piedi, Bellinzona

Heutzutage gibt es in der Stadt nicht mehr viel Raum für die schwachen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Die «Glückliche Insel» ist ein Begriff, der von unseren Kindern geprägt wurde und einen Ort beschreibt, wo sie sich frei fühlen, ein Ort, wo sie das Mass der Dinge sind.

Als erstes müssen wir Architekten wieder Kinder werden und verstehen, wie ein Kind sich im Verkehr bewegt.

Für Kinder sind Autos kein Problem und Kinder haben keine Angst vor dem Tod. Ausserdem misst ein siebenjähriges Kind etwa einen Meter zwanzig, das heisst man sieht es hinter einem Auto gar nicht. Die Wahrnehmung eines Kindes ist weniger präzise als die eines Erwachsenen, und Kinder können nicht ausmachen, woher ein Geräusch kommt.

Bei der Schulwegplanung arbeiten wir mit Arbeitsgruppen, denn in erster Linie ist es wichtig, zuzuhören: den Politikerinnen und Politikern, den Eltern, den Lehrpersonen, den Gemeindeangestellten, den Schulleiterinnen und Schulleitern, den bfu-Delegierten ... und natürlich den Kindern.

In der heutigen Zeit besteht der öffentliche Raum aus einer Ansammlung lückenhafter Botschaften, in denen die Fussgänger, insbesondere die Kinder, Gefahr laufen, sich zu verlieren. Hier gilt es, eine Einheit zu schaffen.

Die «Glückliche Insel» ist gedacht als Raum innerhalb der Stadt, in dem die Geschwindigkeit begrenzt ist, in dem man versucht, ein wenig «Demokratie» auf der Strasse zu schaffen. Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen, in denen die Fussgänger Vortritt haben.

In der «Glücklichen Insel» werden die Fussgängerstreifen ausgebaut und mit Markierungen und einer entsprechenden Beleuchtung besser sichtbar gemacht.

Um die Eltern nicht zu bestrafen, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, werden in einem sinnvollen Abstand zur Schule die speziellen Haltestellen «Aussteigen und geniessen» eingerichtet.

Die Schulwege sind mit Bodenmarkierungen und Schildern gekennzeichnet. Alle Wege werden in einem speziellen Fussgängerplan eingezeichnet, in den jedes Kind seinen eigenen Weg von Zuhause bis zur Schule eintragen kann. Auf der Rückseite dieses Planes stehen die Regeln, die man auf dem Schulweg zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Bus beachten muss.

Voilà: Die «Glückliche Insel» ist also keine neue Utopie, keine neue Einzäunung, sondern eine demokratischere Stadt, in der man den öffentlichen Raum wieder allen zur Verfügung stellt, in der man unbebautes Gelände nutzt, um Raum zu schaffen, in der man alte Wege wieder brauchen kann, um in die Schule zu gehen. Denn in die Schule gehen, heisst erwachsen werden und den Raum in der Stadt nutzen, genauso wie eine Sporthalle die Möglichkeit bietet, durch den Sport erwachsen zu werden.

Die «Glückliche Insel» bedeutet Strassenraum für alle.

Einstieg in die Praxis der Schulwegsanierungen Vorher-Nachher-Vergleiche am Beispiel Muri-Gümligen

Rolf Steiner, verkehrsteiner ag, Bern

Einleitung/Auslöser

Mit der Interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der obligatorischen Schule (HarmoS-Konkordat) werden der Schuleintritt, die Dauer der Volksschule und die Ziele für die einzelnen Bildungsstufen gesamtschweizerisch vereinheitlicht. Mit dem Beitritt zum Konkordat wurde unter anderem der zweijährige Kindergarten ab dem 5. Lebensjahr obligatorisch. Zudem stand die Einführung der Basisstufe zur Diskussion. Dabei würden Kindergarten und Unterstufe zusammengeführt. Diese beiden Änderungen ergeben für Kindertageskinder z.T. neue Schulwege. Anstelle des Kindergartens eingebettet im Wohnquartier müssen sie unter Umständen neu über eine Hauptverkehrsstrasse den Unterricht im Schulhaus besuchen. Im Rahmen einer Motion wurde der Gemeinderat von Muri 2009 deshalb beauftragt, die Situation in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen und wo nötig Massnahmen zu realisieren.

Vorgehen

In der Folge wurde die Bauverwaltung beauftragt, ein Konzept zur Schulwegsicherheit und Schulwegsicherung zu erarbeiten. In einem ersten Schritt wurden die Gefahrenstellen bzw. Schwachstellen im Schulwegnetz umfassend erhoben. Dabei wurden insgesamt 110 Problemstellen mittels Fotos, Problembeschreibung und Lösungsideen von Quartier- und Schulvertreter/-innen



schriftlich dokumentiert. In einem zweiten Schritt wurden die Defizitmeldungen vor Ort überprüft und ein Massnahmenplan zur Sanierung der Gefahrenstellen erarbeitet.

Mit diesem partizipativen Vorgehen konnte vom «Insiderwissen» der Bevölkerung profitiert werden. Sie kennt in der Regel allfällige Gefahrenstellen aus

alltäglicher Erfahrung oder zig-facher Begehung bestens und konnte dieses Wissen in die Projektierungsarbeit einbringen. Nach Genehmigung des Berichts durch den Gemeinderat wurde eine öffentliche Veranstaltung für Interessierte durchgeführt.

Massnahmen

Die Verbesserung der Sichtverhältnisse ist die häufigste Massnahme um eine Gefahrenstelle zu sanieren. Dabei reicht es oftmals, Hecken zurückzuschneiden, um genügend Sicht erreichen zu können. Sichtbehindernde Gegenstände wie z.B. ein Robidog oder Werbetafeln vor Gewerbebetrieben wurden versetzt. Notwendig sind aber auch aufwändigere Massnahmen wie die Anpassungen von Einmündungen, um den Rechtsvortritt zu betonen, der Bau von Trottoirnasen oder die Sicherungen von unübersichtlichen Stellen mit Pfosten. An einer Stelle wurde gar ein Strassenstück für den MIV geschlossen und nur noch als Velo- und Fusswegverbindung offengelassen. Die Umsetzung der Massnahmen ist noch im Gange, ein erheblicher Teil wurde bereits als Sofortmassnahme realisiert.



Bilder: zvg



Fallbeispiel Bern

Hugo Staub, Leiter Verkehrsplanung, Direktion für Tiefbau Verkehr und Stadtgrün, Stadt Bern

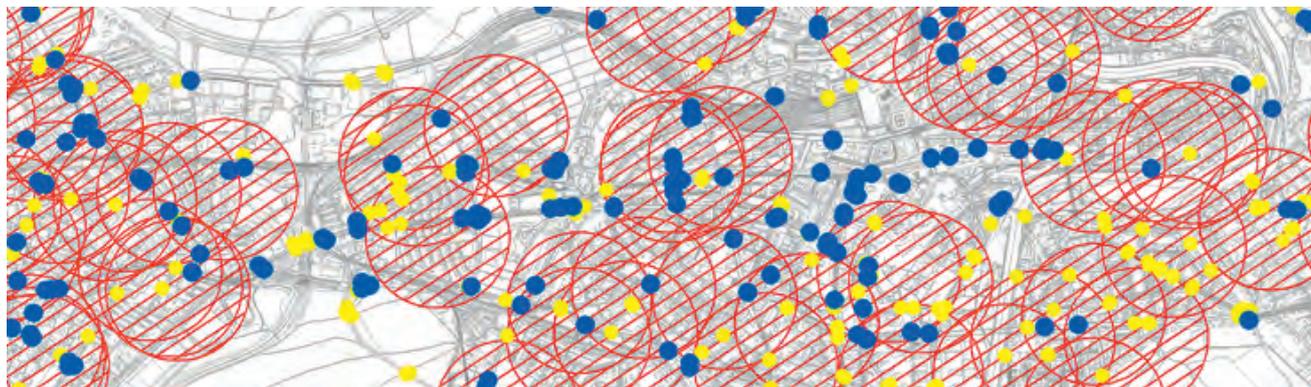
Ende 2011 ereigneten sich im Kanton Bern innert kurzer Zeit mehrere tödliche Unfälle von Schulkindern auf Zebrastreifen. Die Stadt Bern hat deshalb 2012 im Umkreis von 300 Metern von 58 Schulhäusern und 99 Kindergärten systematisch die Verkehrssicherheit überprüft. In diesen Perimetern befinden sich 467 der rund 700 Zebrastreifen der Stadt Bern. Diese Anlagen sind zu 21 so genannten Schulstandorten zusammengefasst, für die eine Schulleitung zuständig ist. Pro Schulstandort wurde durch die Verkehrsplanung eine Begehung mit dem beauftragten Planungsbüro, dem städtischen Tiefbauamt, einem Verkehrsinstruktor der Kantonspolizei und einer Vertretung der zuständigen Schulleitung durchgeführt. Dabei wurden alle bei der Stadt oder bei den Schulleitungen zuvor eingegangenen Hinweisen von Elternräten und Einzelpersonen auf Sicherheitsdefizite nachgegangen. Bei den Zebrastreifen wurden von den beauftragten Planern zudem anhand von Checklisten systematisch die Einhaltung der Normen überprüft und die Unfallstatistik der Jahre 2006 bis 2011 ausgewertet. Das gewählte Vorgehen garantiert eine gleichwertige Beurteilung und Behandlung der Schulstandorte.

Im Projekt wurden 637 Verkehrssituationen im Umfeld von Schulhäusern und Kindergärten überprüft. Dabei wurden weder bei Zebrastreifen noch sonst Mängel mit dringendem Handlungsbedarf festgestellt. Insgesamt wurden bisher 277 Massnahmen vorgeschlagen, 147 davon betreffen Zebrastreifen. Rund die Hälfte aller Massnahmen kann direkt umgesetzt werden, bei der anderen Hälfte besteht ein weiter gehender Planungsbedarf. Bevor im Sommer 2013 dem Stadtparlament eine Kreditvorlage für die Umsetzung der Massnahmen beantragt wird, werden die Ergebnisse der Arbeiten an sechs Anlässen mit Schulleitungen, Elternräten und Quartierorganisationen diskutiert. Diese Diskussion kann quasi als «letzte Bearbeitungsrunde» verstanden werden, d.h. es besteht noch die Möglichkeit, zusätzliche Abklärungen auszulösen und Massnahmen abzuändern.

An den erwähnten Veranstaltungen sollen auch allgemeine Verkehrssicherheits-Themen zur Sprache kommen, so z.B., dass Massnahmen an Zebrastreifen Unfälle nie völlig ausschliessen können und dass eine Verkehrssituation von Kindern ganz anders eingeschätzt wird als von Erwachsenen – oder welche Verkehrsregeln in Tempo-30-Zonen und in Begegnungszonen gelten.

Verkehrsunfälle von Kindern sind ein hochsensibles Thema. Der Kommunikation zwischen Eltern und Elternräten, Schulleitungen und Quartiervertretungen einerseits und Planern und der Polizei andererseits ist besonders grosse Beachtung zu schenken, namentlich wenn es um die Gründe geht, weshalb welche (erwartete) Massnahmen nicht umgesetzt werden.

Planausschnitt Stadt Bern



Rote Kreise: Umkreis um Schulhäuser und Kindergärten (Radius 300 m)

Punkte: Zebrastreifen mit (gelb) und ohne (blau) Signalisation

Illustration: zvg

Fallbeispiel Genf – aktive Stadtpolitik in puncto Schulweg

Anais Valentini, Geografin, VCS-Beratungsbüro, Genf

Die Stadt Genf betreibt in Hinblick auf die Sicherung der Schulwege und die Förderung der Selbständigkeit bei der Fortbewegung der Schülerinnen und Schüler eine aktive Politik. Ihre Massnahmen werden konkretisiert durch die Einstellung von Schülerlotsinnen an 70 Stellen in der Nähe von Schulen und durch die Unterstützung der Organisation von Pedibussen. In der Stadt Genf laufen derzeit Pläne zur schulischen Mobilität.

Zu den punktuellen oder regelmässigen Massnahmen gehören die Einrichtung einer geeigneten Beschilderung und bauliche Veränderungen in der Umgebung der Schulen, die Schaffung «Schlauer Schulwege» (Parcours futé) bei Bauarbeiten oder bei Schulschluss, die Unterstützung bei der Organisation des internationalen Tags Zu Fuss zur Schule, die Verteilung von Präventionsbroschüren usw. Diese Massnahmen werden von der Schuldirektion und dem Amt für Städtebau und Mobilität gemeinsam durchgeführt.

Fokus auf die Schule Micheli-du-Crest

Die Schule Micheli-du-Crest befindet sich in der Genfer Innenstadt; sie wird von ca. 250 Schülerinnen und Schülern im Alter von 4 bis 12 Jahren besucht. Das Viertel ist einer der grössten Verkehrserzeuger des Kantons, da sich hier das Kantonsspital mit seinen 6000 Beschäftigten, täglich 3000 Besuchern und 300 000 ambulanten Patienten befindet. Zudem führen grosse Verkehrsachsen durch das Viertel hindurch.

Die fünf aufgeführten Beispiele sind repräsentativ für die häufig in der Umgebung von Schulen im städtischen Gebiet anzutreffenden Probleme.

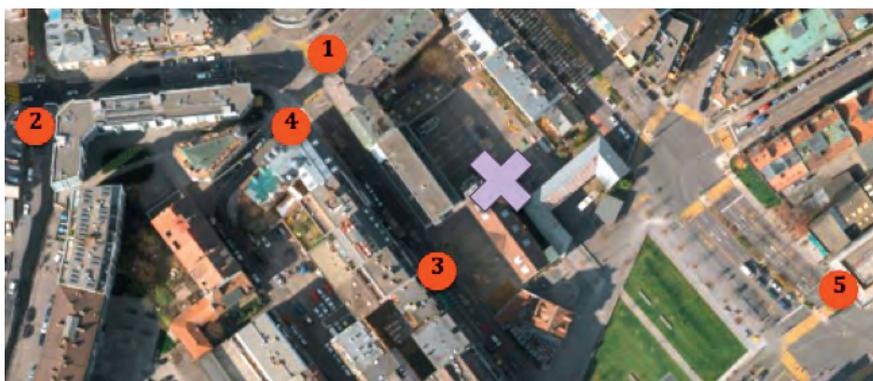
Erste Situation: Der Hauptzugangsweg zur Schule für die Kinder führt über eine stark befahrene Kreuzung. Auf der Höhe des Fussgängerstreifens ist ein Konflikt mit einer Ampel festzustellen, die zur selben Zeit für Fussgänger und für abbiegende Fahrzeuge grün ist.

Zweite Situation: An die Schule grenzt eine grosse Strasse an. In ca. 150 m Entfernung vom Schulzentrum befindet sich eine Strasse mit Tempo-30-Zone. Fahrzeuge, die von der grossen Strasse kommen, fahren zu schnell in sie ein, ohne sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung zu halten und sehen die Kinder, die auf dem Fussgängerstreifen die Strasse überqueren, nicht gut.

Dritte Situation: Bei der vor der Schule verlaufenden Strasse handelt es sich um eine Tempo-30-Zone. Trotz der Signalanlage, einem erhöhten Fussgängerstreifen und Bodenmarkierungen wird die Tempo-30-Zone nicht respektiert und die Fahrzeuge fahren zu schnell.

Vierte Situation: In 20 m Entfernung von der Schule mündet eine kleine Strasse an einem abgesenkten Trottoir ein. Diese bauliche Massnahme wird als gefährlich erachtet, weil die Fahrer nicht auf das Trottoir achten und die Kinder sich nicht sicher fühlen.

Fünfte Situation: Die stark frequentierte Bushaltestelle «Hôpital» wird von mehreren Buslinien angefahren. Wenn mehrere Busse an der Haltestelle stehen, ragen sie auf den Fussgängerweg hinaus, behindern die Sicht und machen ihn für Fussgänger gefährlich. An dieser Kreuzung sind die Grünphasen der Ampeln für Fussgänger zu kurz, um Kindern und Personen mit eingeschränkter Mobilität einen bequemen Übergang zu ermöglichen.



Lageplan der Schule Micheli-du-Crest:

Die Schule ist mit dem violetten Kreuz gekennzeichnet und die kritischen Situationen sind rot markiert.

Quellen: SITG und VCS





Herausgeber

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61

Postfach 8676

3001 Bern

Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)

www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt

