



Beschluss-Nr. 317

Motion betreffend «Bericht Temporeduktionen im Umfeld von Kindergärten und Schulhäusern» der Gemeinderäte Salome Scheiben, Roman Fischer und Heinrich Christ

Beantwortung

Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 24. Juni 2020 reichten die Gemeinderäte Salome Scheiben, Roman Fischer und Heinrich Christ mit 15 Mitunterzeichnenden eine Motion nach Art. 43 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

Der Stadtrat beantwortet die Motion wie folgt:

Ausgangslage

In der Stadt Frauenfeld befinden sich Kindergärten und Schulen sowohl an Gemeindestrassen wie aber auch an Strassen, welche im Besitz des Kantons sind. Auf den Kantonsstrassen hat der Stadtrat keine Weisungsbefugnis. Der Stadtrat hat auch auf den Gemeindestrassen nicht die abschliessende Kompetenz zur Einführung von reduzierten Geschwindigkeiten. Bewilligungsinstanz hierfür ist das kantonale Departement für Bau und Umwelt (DBU).

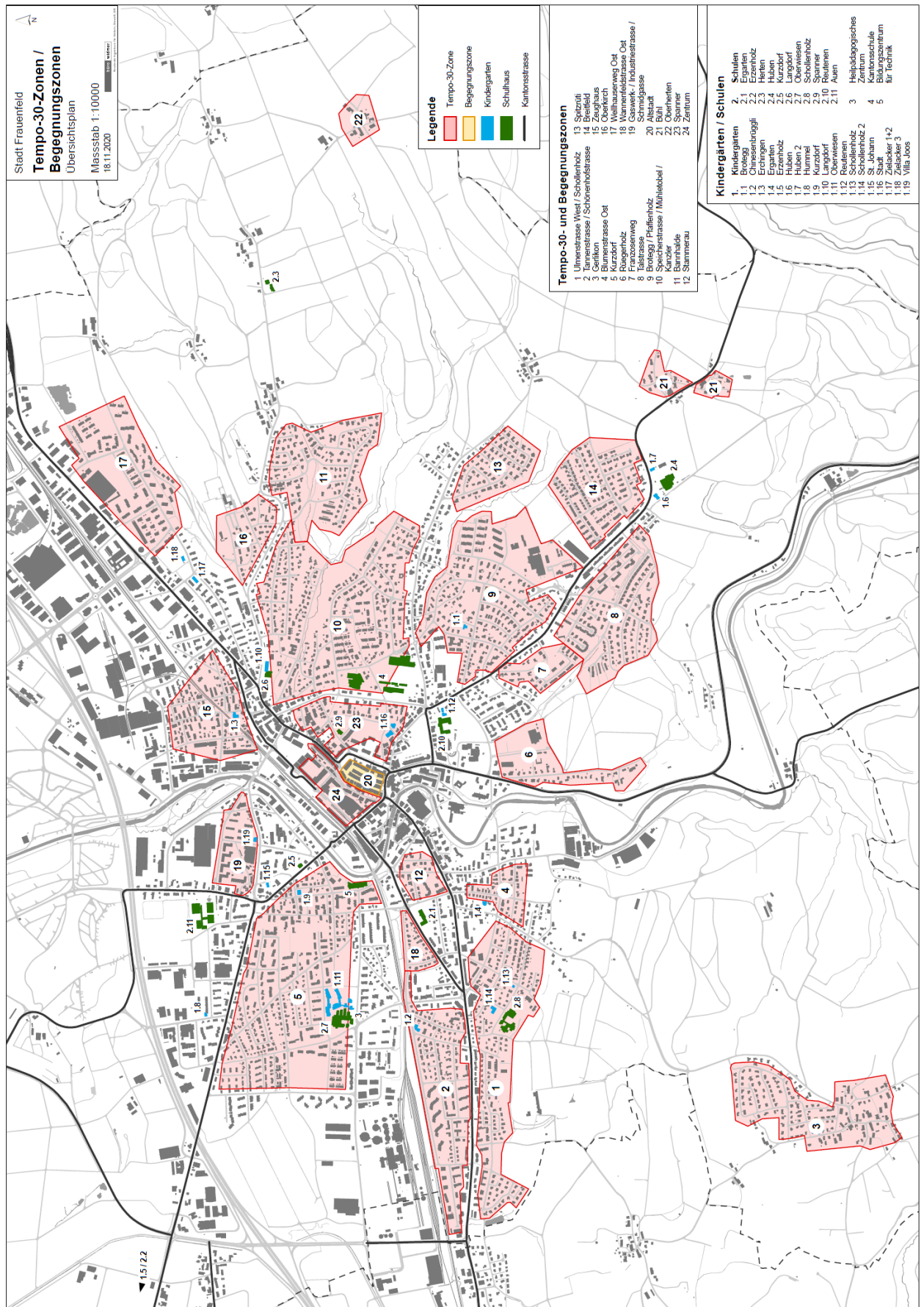
In den folgenden Tabellen sind die Standorte der Kindergärten resp. der Schulen auf dem Stadtgebiet von Frauenfeld aufgelistet. Pro Standort ist zudem verzeichnet, ob sich die Anlage im Bereich von Tempo-30 befindet und es wird eine Aussage zum angrenzenden Strasseneigentümer getroffen.

<i>Kindergärten</i>	<i>Tempo-30</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Bemerkung</i>
1.1 Brotegg	ja	Stadt	
1.2 Chinesenbrüggli	ja	Stadt	
1.3 Erchingen	ja	Stadt	

1.4	Ergaten	nein	Stadt	
1.5	Erzenholz	nein	Kanton	
1.6	Huben	nein	Kanton	
1.7	Huben 2	nein	Kanton	
1.8	Hummel	nein	Stadt	
1.9	Kurzdorf	ja	Stadt	
1.10	Langdorf	teilweise	Stadt	
1.11	Oberwiesen	teilweise	Stadt	
1.12	Reutenen	nein	Kanton	
1.13	Schollenholz	ja	Stadt	
1.14	Schollenholz 2	ja	Stadt	
1.15	St. Johann	nein	Stadt	Keine Durchfahrt
1.16	Stadt	ja	Stadt	In Umsetzung
1.17	Zielacker 1 und 2	nein	Stadt	
1.18	Zielacker 3	nein	Stadt	
1.19	Villa Joos	teilweise	Stadt	

<i>Schulen</i>	<i>Tempo-30</i>	<i>Zuständigkeit</i>	<i>Bemerkung</i>
2.1 Ergaten	nein	Kanton	Pförtneranlage
2.2 Erzenholz	nein	Kanton	
2.3 Herten	nein	Stadt	
2.4 Huben	nein	Kanton	
2.5 Kurzdorf	nein	Kanton	
2.6 Langdorf	teilweise	Stadt	
2.7 Oberwiesen	teilweise	Stadt	
2.8 Schollenholz	Ja	Stadt	In Umsetzung
2.9 Spanner	Ja	Stadt	
2.10 Reutenen	Nein	Stadt	
2.11 Auen	Nein	Kanton	Stadt: Sackgasse
3 Heilpädagogisches Zentrum	teilweise	Stadt	
4 Kantonsschule	teilweise	Stadt	
5 Bildungszentrum für Technik	ja	Stadt	

In der folgenden Graphik sind die bestehenden und rechtlich bewilligten Gebiete mit Tempo-30 sowie die Begegnungszone in der Altstadt rot resp. orange hinterlegt. Die oben aufgelisteten öffentlichen Kindergärten und Schulanlagen sind ebenfalls mit der entsprechenden Nummerierung eingetragen.



Allgemeines

Der Stadtrat teilt die Meinung der Motionäre, dass der Schulweg u.a. die Selbständigkeit sowie die allgemeine Fitness der Kinder fördert und er auch eine wichtige soziale Funktion übernimmt.

Dem Stadtrat ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und im Speziellen der Schülerinnen und Schüler wichtig. Laufend werden auf den Schulwegen Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit umgesetzt. Rund um das Spannerschulhaus wie auch rund um den Bahnhof, wo viele eher ältere Schulbesuchende verkehren, wird aktuell Tempo-30 eingeführt. Gemeinsam mit dem kantonalen Tiefbauamt läuft, nach Erstellung der Schutzinsel beim Erchingerhof, nun die Planung einer neuen Fussgängerschutzinsel auf der Bahnhofstrasse im Bereich der Kehlhofstrasse. Davon werden Schülerinnen und Schüler der Schulanlage Langdorf wie auch des Kindergartens Erchingen profitieren. Unlängst wurde zudem auf dem Schulweg zum Schulhaus Hertzen eine Fussgängerschutzinsel und eine Pfortneranlage auf der Hertzenstrasse erstellt. Beide Neuanlagen erhöhen durch ihre geschwindigkeitsreduzierende Wirkung und der Querungshilfe die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler. Die Strassensperrungen im Gebiet Huben im Zusammenhang mit dem Bau resp. der Sanierung der St. Galler- und Marktstrasse waren vor allem der Erhöhung der Schulwegsicherheit geschuldet.

Das Amt für Tiefbau und Verkehr steht bezüglich Verkehrssicherheit auf dem Schulweg in regelmässigen Kontakt mit der Schulverwaltung. Die beiden Verwaltungsstellen sprechen mögliche Massnahmen miteinander ab. Sowohl der Schulverwaltung wie auch dem Stadtrat sind die Elterntaxis ein Dorn im Auge. Zum einen verhindert die Beförderung der Kinder zu den Schulanlagen, insbesondere mit dem Auto, die erwähnten positiven Auswirkungen des Schulwegs, zum anderen führen sie vor den Schulanlagen vielfach zu gefährlichen Manöversituationen und Sichtbehinderungen.

Im Rahmen dieser Motion nehmen die Frauenfelder Schulen wie folgt zur Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schüler Stellung (Zitat Frauenfelder Schulen): «Die Sicherheit für die Kinder auf dem Schulweg ist den Frauenfelder Schulen ein hohes Anliegen, obwohl dieser grundsätzlich in der Verantwortung der Erziehungsberechtigten liegt. Sie sind deswegen stets auch im Austausch mit der Stadt Frauenfeld, um Verbesserungen zu erzielen. Die Schulen Frauenfeld möchten, dass die Schülerinnen und Schüler den Schulweg aus eigener Kraft, in erster Linie zu Fuss, zurücklegen. Punkto Verkehrssicherheit setzen die Schulen auf Prävention und auf das Verständnis und die Unterstützung der Erziehungsberechtigten. Elterntaxis sind nicht erwünscht, da sie die Sicherheit aller Schülerinnen und Schüler beim Ein- und Ausstei-

gen gefährden. An Elternabenden wird dieses Thema von den Lehrpersonen und Schulleitungen angesprochen. Punkto Verkehrssicherheit und Elterntaxis steht die Schule auch im Austausch mit der Polizei, die bei Schulanfang und -ende die Einhaltung der Verkehrsregeln in der Nähe der Schulhäuser und Kindergärten in Absprache mit der Schule überprüft.»

Regelmässig erfolgen durch das Amt für Tiefbau und Verkehr offene und/oder verdeckte Geschwindigkeitsmessungen gerade auch vor Kindergärten und Schulhäusern. Dies zum einen um die Autolenkenden zu sensibilisieren, zum anderen um regelmässige Übertretungen festzustellen. Im Falle von starken Übertretungen werden die Messungen der Kantonspolizei zur Kenntnis gebracht und Radarmessungen beantragt.

Erwägungen

Der Stadtrat hat sich im Herbst 2019 entschieden, das räumliche Gesamtbild 2040 gemeinsam mit den Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen sowie den kantonalen Instanzen zu erarbeiten. Auslöser war die gemeinsame Erkenntnis, dass zur Umsetzung einer verkehrlichen Stadtentlastung die finanzielle Unterstützung des Bundes zwingend notwendig ist. Um in den Genuss von Bundesgeldern zu gelangen, muss dem Bund einerseits ein Gesamtbild vorgelegt werden, indem die Bereiche Siedlung, Verkehr und Freiraum eng aufeinander abgestimmt sind. Andererseits muss Klarheit bezüglich den offenen Infrastrukturprojekten im Rahmen der Agglomerationsprogramme geschaffen werden. Aktuell laufen dazu die notwendigen Planungsarbeiten und eine Volksabstimmung zur Klärung der verkehrlichen Infrastrukturprojekte ist im November 2021 vorgesehen.

Gemäss aktuellem Zeitplan liegt das Gesamtbild abschliessend im 2022 vor, anschliessend startet die darauf basierende Überarbeitung der Richtplanung Siedlung und Verkehr. Die Richtplanung wird das Gesamtbild konkretisieren. Darin enthalten ist analog dem bestehenden Richtplan auch die Definition der Geschwindigkeitsregime auf den Gemeinde- und Kantonsstrassen. Dabei wird auch die Schulwegsicherheit ein relevantes Thema sein und in der Berichterstattung zur Richtplanung einfließen. Die Überarbeitung der Richtplanung ist in den Jahren 2022 und 2023 vorgesehen.

Das beschriebene Vorgehen hat der Stadtrat dem Gemeinderat wie auch der Bevölkerung zwischen September und November 2019 kommuniziert und an diesem will der Stadtrat auch weiterhin festhalten. Ein vorgreifender Bericht zur Temporeduktion im Bereich von Kindergärten und Schulanlagen erachtet der Stadtrat als nicht zielführend und würde zu einem Flickenteppich führen. Dies insbesondere auch deshalb, weil die Stadt auf den Kantonsstras-

sen keine Befugnisse hat. Im Rahmen des Gesamtbilds resp. dem Gesamtverkehrskonzept und dann in der Richtplanung lässt sich dies aber gemeinsam und übergeordnet mit dem Kanton klären und definieren. Der Stadtrat ist überzeugt, auf diesem Weg eine verlässliche Planung zu schaffen und der Verwaltung so eine verbindliche und umsetzbare Handlungsanweisung zur Verfügung stellen zu können.

Antrag

Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, aufgrund der Erwägungen beantragt Ihnen der Stadtrat, die Motion nicht erheblich zu erklären. Der Stadtrat wird gemeinsam mit dem Regierungsrat und den beiden Gemeinden Gachnang und Felben-Wellhausen das Gesamtbild entwickeln und drauf basierend die Richtplanung Siedlung und Verkehr überarbeiten. In diesem Kontext werden die Ausweitung der bestehenden Tempo-30-Zonen auf Gemeinde- und Kantonsstrassen, auch zugunsten einer Verbesserung der Schulwegsicherheit, geprüft und die Ergebnisse schriftlich dokumentiert.

Frauenfeld, 1. Dezember 2020

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Beilage:
Motion

Salome Scheiben
Wiesenstrasse 15
8500 Frauenfeld

Roman Fischer
Oberwilerweg 15
8500 Frauenfeld

Heinrich Christ
Rebstrasse 11
8500 Frauenfeld

**Motion gemäss Art. 43 des Geschäftsreglements des Gemeinderats:
Bericht Temporeduktionen im Umfeld von Kindergärten und Schulhäusern**

Motionstext

Der Stadtrat wird beauftragt, unter Einbezug der Schulbehörden einen Bericht zur Frage von Temporeduktionen im Umfeld von Kindergärten und Schulhäusern zu verfassen. Er macht darin Aussagen über

- das heutige Temporegime im Umfeld von Kindergärten und Schulhäusern;
- Strassenabschnitte im Umfeld von Kindergärten und Schulhäusern, wo die Verkehrssicherheit mit Temporeduktionen erhöht werden kann;
- Entsprechende Massnahmen, die innert drei Jahren umgesetzt werden.

Begründung

„Fussmarsch und Fahrradbenutzung gehen dem Schülertransport vor“ heisst es in § 25 Abs. 3 des Gesetzes über die Volksschule (VG; RB 411.11). Morgen für Morgen lässt sich beobachten, wie unsere Kinder und Jugendlichen dieser Forderung nachkommen. Vom Kindergärtner mit dem orangen Streifen bis zu den Sekundarschülerinnen und -schülern auf ihren Velos. Die Vorteile des Schulwegs zu Fuss oder auf dem Velo sind bekannt: Die Kinder werden selbständig, sie fördern ihre Fitness und haben Gelegenheit, soziale Kontakte ausserhalb der Erwachsenenwelt zu pflegen. Die Bedingungen für „Fussmarsch und Fahrradbenutzung“ sind allerdings oft ungenügend. Die Interessen der Schülerinnen und Schüler als Verkehrsteilnehmer kollidieren mit der Realität des motorisierten Verkehrs, der Raum beansprucht und in einem ganz anderen Tempo unterwegs ist.

§ 25 Abs. 2 VG hält weiter fest: „Bei unzumutbaren Schulwegen sorgen die Schulbehörden für Abhilfe. Sie sind bestrebt, Verkehrsgefahren so weit als möglich herabzusetzen.“ Die Behörden der Politischen Gemeinden können die Schulbehörde in dieser Aufgabe bei der Ausgestaltung der Strassen proaktiv unterstützen. Für planerische und bauliche Massnahmen auf Gemeindestrassen ist die Stadt zuständig, nicht die Schulgemeinde. Es bedarf hier einer engen Abstimmung zwischen den Behörden der beiden Gemeinden. Art. 6a Abs. 1 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) nimmt die Gemeinden bezüglich Verkehrssicherheit explizit in die Pflicht: „Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.“

Wie lässt sich die Sicherheit auf Schulwegen erhöhen? Neben Massnahmen wie Fussgängerstreifen, Kontrollen bez. „angemessener Geschwindigkeit“ gemäss Art. 4 Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) und baulichen Massnahmen ist hier vor allem an Anpassungen der Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) zu denken. Die Voraussetzungen zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sind gemäss Art. 108 Abs. 2 SSV unter anderem gegeben, wenn

"a. eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.
2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.



GR Salome Scheiben



GR Roman Fischer



GR Heinrich Christ

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

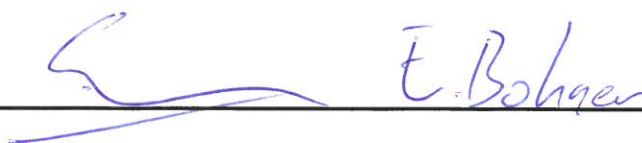
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



E. Bohner

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:

Lorenz Weber



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

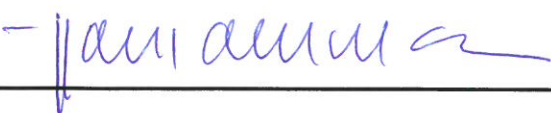
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.
2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in: _____



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.
2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in: _____



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

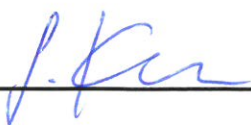
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

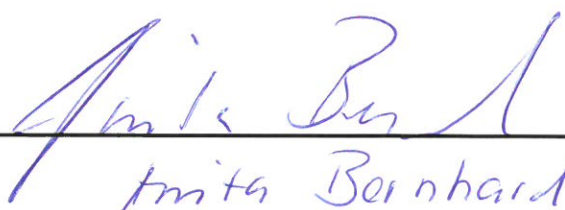
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:


Anita Bernhard

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

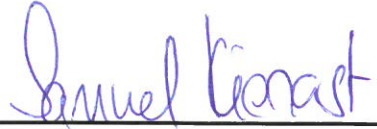
1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.
2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in: A. Bloch

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

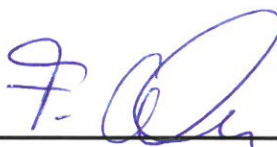
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.
2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.
3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in:

P. Frey



b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in: LEUTHOLD STEFAN

b. bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen; (...)"

Das passt zu unserem Anliegen: Für Kinder ist es schwierig, Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Das macht die Gefahr, die vom motorisierten Verkehr ausgeht, für sie besonders „schwer erkennbar“. Sie gehören also ganz offensichtlich zu den „Strassenbenützern“, die eines „besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen.“

Gemäss Art. 108 Abs. 5 lit. e und f SSV stehen uns innerorts zwei Varianten von Reduktionen der Höchstgeschwindigkeiten offen:

(1) „tiefere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h in Abstufungen von je 10 km/h;" (also Signalisation 40 oder Signalisation 30) oder

(2) „Zonensignalisation 30 km/h nach Artikel 22a (SSV) bzw. 20 km/h nach Artikel 22b (SSV).“ (Tempo 30-Zone oder Begegnungszone)

Ein kleiner Exkurs zur Frage der Fussgängerstreifen, die im Umfeld von Schulen eine wichtige Rolle – auch als Lernort – spielen: Während diese bei gewöhnlichen Signalisationen 40 oder 30 ohne weiteres möglich sind, sind Fussgängerstreifen in einer „Zonensignalisation 30 km/h“ grundsätzlich nicht möglich. Allerdings mit einer Ausnahme: Die Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) hält fest: „In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.“ Im Zusammenhang von Schulwegen können also die Vorteile von Fussgängerstreifen und Temporeduktionen gezielt kombiniert werden.

Halten wir fest:

1. Schülerinnen und Schüler sollen zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule. Das fordert das Gesetz und unser Interesse an einer gesunden Entwicklung der Kinder und Jugendlichen.

2. Die Politische Gemeinde soll die Schule darin unterstützen, sichere Schulwege zu schaffen und so für Verkehrssicherheit zu sorgen.

3. Temporeduktionen sind dafür eine bewährte Massnahme. Die Voraussetzungen gemäss Signalisationsverordnung sind zweifellos gegeben.

GR Salome Scheiben

GR Roman Fischer

GR Heinrich Christ

Mitunterzeichner/in: 