

**V1911 Motion (Grüne, SP) „Fussgänger/innenstreifen in Tempo-30-Zonen“**

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

Der Gemeinderat wird beauftragt, die Vortrittsverhältnisse für Fussgänger/innen im Bereich von Schulen und Heimen zu verbessern, indem er

- a) als prioritäre Massnahme in Tempo-30-Zonen Fussgänger/innenstreifen (FSG) belässt oder sie neu anbringt oder
- b) in begründeten Ausnahmefällen andere Massnahmen trifft, welche die Vortrittsverhältnisse von Nutzenden verbessert.

Er trifft die nötigen Massnahmen, um den Vortritt sicher zu gestalten.

**Begründung**

Tempo 30 erhöht grundsätzlich die Sicherheit und die Wohnqualität in Quartieren, und wurde folgerichtig in den vergangenen Jahren auch in Köniz zunehmend und erfolgreich in verschiedenen Ortsteilen eingeführt. Innerhalb einer Tempo-30-Zone werden keine FGS angebracht. Fussgänger/innen können die Strasse an jedem beliebigen Ort queren. Auto- und Velofahrende haben jedoch Vortritt.

Für jüngere Kinder und anderen Personen mit besonderen Schutzbedürfnissen ist es in Tempo-30-Zonen aber herausfordernd oder nicht möglich, die Strasse selbstständig sicher zu queren. Es ist je nach Alter für Kinder nicht möglich, die Situation im Strassenverkehr richtig einzuschätzen, wenn Fahrzeuge in Bewegung sind. Die von der Kantonspolizei propagierte wichtige Verkehrsinstruktion «Rad steht – Kind geht», welche die Kinder lernen und welche auch für mobilitätseingeschränkte Personen jeglichen Alters hilfreich ist, ist in Tempo-30-Zonen ohne FGS hinfällig.

Dies sieht auch der Bundesrat so. In seiner Postulatsantwort 99\_3115 präzisiert er: «Der Verzicht auf das Anbringen von Fussgängerstreifen auf verkehrsberuhigten Strassen ist nur dort empfehlenswert, wo keine besonderen Schutzbedürfnisse für Fussgängerinnen und Fussgänger bestehen. Besondere Schutzbedürfnisse können insbesondere im Bereich von Schulhäusern oder Altersheimen vorhanden sein oder dort, wo das Verkehrsaufkommen erheblich ist.» In der Antwort des Bundesrates auf die parlamentarische Anfrage Kiener Nellen 04.1090 heisst es ferner: «Fussgängerstreifen können in Tempo-30-Zonen aber dort angebracht werden, wo ein besonderes Bedürfnis nachgewiesen ist. Dies kann in der Nähe von Schulen und Heimen (...) sein.» Auch gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) sollten FGS bei besonderen Vortrittsbedürfnissen der Fussgänger/innen, wie bei Schulen und Heimen, beibehalten werden.

Aus Sicht der Bevölkerung, insbesondere der Eltern, ist die Situation in Köniz in Tempo-30-Zonen im Bereich von Schulhäusern vielerorts sehr unbefriedigend. Besonders kritisch ist die Situation in jenen Tempo-30-Zonen im Bereich von Schulhäusern (Schulwegsicherheit) und Altersheimen,

- in denen mehrmals täglich hohe Verkehrsaufkommen zu verzeichnen sind, welche zeitgleich mit Schulbeginn- und schluss stattfinden (Rush Hours);
- in denen Rückstaus entstehen z.B. aufgrund von Ampelkreuzungen am Ausgang der Zone;
- in zu kleinräumigen Tempo-30-Zonen, in denen die Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit aufgrund der kurzen Distanz nicht ausreichend gedrosselt wird;
- in Situationen, in welchen nicht überall eine genügende Sichtweite zum sicheren Queren vorhanden ist;
- in Situationen, in denen aufgrund der räumlichen Enge ein Verdrängungskampf stattfindet (Auto auf Velostreifen -> Velo auf Trottoir).

Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg für Kinder. Der Artikel „Der verfassungsmässige Anspruch auf einen zumutbaren Schulweg“ (Sandor Horvath), welcher im Schweizerischen Zentralblatt für Staats- und Verwaltungsrecht ZBI 12/2007 veröffentlicht wurde und seither regelmässig von der Rechtsprechung zitiert wird, sieht den „Schulweg, resp. der Weg zum Kindergarten [...] als ein wichtiges Stück Lebensweg und für die Persönlichkeitsentwicklung der Kinder von grosser Bedeutung. Grundsätzlich soll der Schulweg von den Kindern selbständig zurückgelegt werden können. Kinder lernen auf dem Schulweg ihre Umwelt kennen, sie spielen, knüpfen Kontakte und tragen ihre sozialen Konflikte ohne die Beteiligung von Erwachsenen aus“.

Köniz sollte so gestaltet sein, dass Kindergarten- und Schulkinder wie auch ältere Menschen im Alltag selbstständig und sicher unterwegs sein können. Denn eine Gemeinde, welche sowohl ihre Altersfreundlichkeit, ihre dezentralen Schulstandorte wie auch die Förderung des Langsamverkehrs zu ihren Pluspunkten zählt, soll auch bei der Sicherheit von Fussgänger/innen mit besonderen Schutzbedürfnissen vorbildlich sein. Sie soll die Empfehlung des Bundesrates umsetzen und in Tempo-30-Zonen im Bereich von Schulhäusern und Altersheimen FGS in der Regel belassen oder neu anbringen.

## **Eingereicht**

18. März 2019

## **Unterschrieben von 25 Parlamentsmitgliedern**

Christina Aebischer, Tanja Bauer, Casimir von Arx, Franziska Adam, Astrid Nusch, Christian Roth, Vanda Descombes, Arlette Mürger, Markus Willi, Lydia Feller, Ruedi Lüthi, David Müller, Elena Ackermann, Iris Widmer, Dominique Bühler, Bernhard Zaugg, Toni Eder, Andreas Lanz, Lucas Brönnimann, Mathias Rickli, Cathrine Liechti, Heidi Eberhard, Erica Kobel, Dominic Amacher, Mathias Robellaz,

## **Antwort des Gemeinderates**

### **1. Formelle Prüfung**

Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag. (Beilage 1)

## 2. Ausgangslage

Im Vorstoss wird verlangt, dass die Vortrittsverhältnisse in Tempo-30-Zonen „für Fussgänger/innen im Bereich von Schulen und Heimen zu verbessern“ sind. In der Begründung werden verschiedene Argumente aufgeführt mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit mittels aufmalen von Fussgängerstreifen (FGS) zu erhöhen. In den Grundsätzen können zahlreiche im Vorstoss aufgeführten Überlegungen vom Gemeinderat geteilt werden. So ist etwa unbestritten, dass das Temporegime 30 wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Weiter gibt es keine Differenzen zum Grundsatz, dass der Schulweg wichtig ist und Schulkinder diesen daher selbstständig zurücklegen sollen. Massnahmen gemäss Abs. b im Vorstosstext, welche ohne FGS die Sicherheit bei Querungen erhöhen, werden heute schon in Form von aufgemalten Füsschen, Trottoirnasen (Horizontalversätze), Leitmarken oder zusätzlichen Strassenpfosten umgesetzt. Nicht einig geht der Gemeinderat mit den Schlussfolgerungen im Vorstoss, dass die Verkehrssicherheit mit dem Anbringen von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen erhöht werden kann und nun generell bei Schulhäusern und Altersheimen im Gemeindegebiet solche aufgemalt werden sollen. In diesem Punkt geht der Gemeinderat mit der aktuellsten Motionsbeantwortung 12.3068 des Bundesrats aus dem Jahr 2012 einig, welcher den weitestgehenden Verzicht auf Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen unterstützt:

*"In Tempo-30-Zonen auf Quartierstrassen und anderen siedlungsorientierten Strassen wird auf Fussgängerstreifen weitestgehend verzichtet. Das Queren der Strasse soll überall möglich sein. Die Fussgänger sollen nur ausnahmsweise verpflichtet werden, einen Fussgängerstreifen zu benutzen. Die Beurteilung, ob im Einzelfall die Voraussetzungen für eine Ausnahme vorliegen und besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger einen Fussgängerstreifen erfordern, obliegt der örtlich zuständigen Behörde. Diese Regelung bedarf keiner Präzisierung oder Anpassung."*

Somit herrscht Konsens darüber, dass die Verkehrssicherheit, insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmende, besondere Aufmerksamkeit erfordert. Kein Konsens herrscht darüber, mit welchen Mitteln Verkehrssicherheit geschaffen wird.

## 3. Grundlagen

In zahlreichen Gesetzen und Verordnungen finden sich Regelungen zum Thema. Für die Schulwege kann auf die Bundesverfassung verwiesen werden, die den Anspruch auf ausreichend und unentgeltlichen Grundschulunterricht garantiert. Nach geltender Rechtsprechung des Bundesgerichts kann daraus auch der Anspruch auf einen „zumutbaren“ Schulweg abgeleitet werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Artikel im Strassengesetz, der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen sowie der Verkehrsregelnverordnung zitiert.

### Strassenverkehrsgesetz (SR 741.01)

#### Art. 33 Pflichten gegenüber Fussgängern

<sup>1</sup> Den Fussgängern ist das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise zu ermöglichen.

<sup>2</sup> Vor Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer besonders vorsichtig zu fahren und nötigenfalls anzuhalten, um den Fussgängern den Vortritt zu lassen, die sich schon auf dem Streifen befinden oder im Begriffe sind, ihn zu betreten.

#### Art. 49 Fussgänger

<sup>1</sup> Fussgänger müssen die Trottoirs benutzen. Wo solche fehlen, haben sie am Strassenrand und, wenn besondere Gefahren es erfordern, hintereinander zu gehen. Wenn nicht besondere Umstände entgegenstehen, haben sie sich an den linken Strassenrand zu halten, namentlich ausserorts in der Nacht.

<sup>2</sup> Die Fussgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem kürzesten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Fussgängerstreifen. Sie haben den Vortritt auf diesem Streifen, dürfen ihn aber nicht überraschend betreten.

### Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3)

#### Art. 4 Verkehrsrechtliche Massnahmen

<sup>2</sup> Die Anordnung von Fussgängerstreifen ist unzulässig. In Tempo-30-Zonen dürfen jedoch Fussgängerstreifen angebracht werden, wenn besondere Vortrittsbedürfnisse für Fussgänger dies erfordern, namentlich bei Schulen und Heimen.

### Verkehrsregelnverordnung (SR 741.11)

#### Art. 6 Verhalten gegenüber Fussgängern und Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten (Art. 33 SVG)

<sup>1</sup> Vor Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung muss der Fahrzeugführer jedem Fussgänger oder Benutzer eines fahrzeugähnlichen Gerätes, der sich bereits auf dem Streifen befindet oder davor wartet und ersichtlich die Fahrbahn überqueren will, den Vortritt gewähren. Er muss die Geschwindigkeit rechtzeitig mässigen und nötigenfalls anhalten, damit er dieser Pflicht nachkommen kann.

<sup>2</sup> Bei Verzweigungen mit Verkehrsregelung haben abbiegende Fahrzeugführer den Fussgängern oder Benützern von fahrzeugähnlichen Geräten für das Überqueren der Querstrasse den Vortritt zu lassen. Dies gilt bei Lichtsignalen nicht, wenn die Fahrt durch einen grünen Pfeil freigegeben wird und kein gelbes Warnlicht blinkt.

<sup>3</sup> Auf Strassen ohne Fussgängerstreifen hat der Fahrzeugführer im Kolonnenverkehr nötigenfalls zu halten, wenn Fussgänger oder Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten darauf warten, die Fahrbahn zu überqueren.

<sup>4</sup> Unbegleiteten Blinden ist der Vortritt stets zu gewähren, wenn sie durch Hochhalten des weissen Stockes anzeigen, dass sie die Fahrbahn überqueren wollen.

#### Art. 47 Überschreiten der Fahrbahn

##### (Art. 49 Abs. 2 SVG)

<sup>1</sup> Die Fussgänger müssen, besonders vor und hinter haltenden Wagen, behutsam auf die Fahrbahn treten; sie haben die Strasse ungesäumt zu überschreiten. Sie müssen Fussgängerstreifen, Über- oder Unterführungen benutzen, wenn diese weniger als 50 m entfernt sind.

<sup>2</sup> Auf Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung haben die Fussgänger den Vortritt, ausser gegenüber der Strassenbahn. Sie dürfen jedoch vom Vortrittsrecht nicht Gebrauch machen, wenn das Fahrzeug bereits so nahe ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte.

<sup>3</sup> Bei Fussgängerstreifen ohne Verkehrsregelung, die durch eine Verkehrsinsel unterteilt sind, gilt jeder Teil des Überganges als selbständiger Streifen.

<sup>5</sup> Ausserhalb von Fussgängerstreifen haben die Fussgänger den Fahrzeugen den Vortritt zu lassen.

„Zumutbarer Schulweg“, „angemessene Weise“, „es dürfen Fussgängerstreifen angebracht werden“, die Gesetzgebung lässt den Vollzugsbehörden bei der Ausgestaltung ihrer Strassenräume einigen Spielraum zu. Nicht zuletzt auch aufgrund der sehr guten Erfahrungen mit dem Tempo-30-Regime im Zentrum von Köniz, will der Gemeinderat auch in Zukunft auf die Markierung von FGS in Tempo-30-Zonen verzichten. Der folgende Blick in die Unfallstatistik liefert Argumente dafür.

## 4. Unfallstatistik

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass auf dem gesamten Schweizer Strassennetz die Anzahl der Verkehrsunfälle abnehmend ist. Bund, Kantone und Gemeinden sind bestrebt, die Unfälle weiter zu reduzieren, dies trotz zunehmender Bevölkerungszahl und steigenden Verkehrsleistungen.

Schaut man sich die Unfallstatistik mit Beteiligung von Zufussgehenden der letzten zehn Jahre von 2009-2018 in der Gemeinde Köniz an, so zeigt sich bei der Auswertung der polizeilich gemeldeten Ereignisse folgendes Bild:

- Insgesamt gab es in diesem Zeitraum 92 Unfälle mit Beteiligung von Zufussgehenden.
- Davon ereigneten sich 57 Unfälle beim Überqueren der Fahrbahn (alle im Innerortsbereich).
- Davon ereigneten sich 47 Unfälle auf (40) oder unmittelbar neben (7) einem FGS. Bei einem Unfall verlor eine Person ihr Leben.
- 10 Unfälle gab es beim Queren der Strasse auf Strecken ohne vortrittsberechtigten Querungen für den Fussverkehr.

Somit ereigneten sich rund 83% aller Unfälle mit Zufussgehenden beim Überqueren der Fahrbahn auf oder in unmittelbarer Nähe von Fussgängerstreifen. Eine ähnliche Tendenz zeigt sich im gleichen Zeitraum im Kanton Bern. Bei Querungsunfällen ereignen sich zwei Drittel auf Fussgängerstreifen und ein Drittel auf Strecken, wo der Fussverkehr keinen Vortritt hatte.

Diese Zahlen zeigen, dass der FGS für den Fussverkehr keinen tatsächlichen Schutz bieten kann. Er regelt zwar den Fussgängervortritt auf der Strasse, bei Nichtbeachtung kann es zu schweren Unfällen kommen. Die um das Jahr 2012 ungewöhnlich gehäuft aufgetretenen Unfälle auf FGS haben damals für Schlagzeilen gesorgt. Als Folge wurden die entsprechenden Normen angepasst und die Übergänge nach Bedarf nachgerüstet, auch in der Gemeinde Köniz. Trotzdem sind Unfälle, die sich auf FGS ereignen, immer noch sehr häufig. So ereignete sich der letzte Unfall mit Fussgängerbeteiligung auf dem Abschnitt der Kirchstrasse Lerbermatt-Seftigenstrasse vor sechs Jahren auf einem Fussgängerstreifen.

Grundsätzlich sind die gefahrenen Geschwindigkeiten, die bei einer Kollision verletzen oder töten. Werden Verkehrsinfrastrukturen mit Niedrigtemporegimes akzeptiert, entsprechend gestaltet und betrieben, so wirkt dies fehlerverzeihend (nicht jeder Fehler führt zum Unfall) und allfällige Unfallfolgen sind deutlich geringer oder treten gar nicht ein.

## 5. Erhöhte Achtsamkeit und Freiheiten für den Fussverkehr

Neben den Unfallzahlen sprechen die zwei folgenden Argumente für den Verzicht auf FGS in Tempo-30-Zonen.

### Erhöhte Achtsamkeit ohne FGS

Die Gesetzgebung regelt, wie bereits erwähnt, mit dem FGS die Vortrittsverhältnisse bei Querungen zugunsten des Fussverkehrs. Als Folge ist nachvollziehbar, dass Fahrbahnquerungen von Zufussgehenden auf FGS mit etwas weniger Aufmerksamkeit erfolgen, als wenn eine Fahrbahn ohne FGS gequert wird. Es sind demnach mindestens vier aufmerksame Augen, die das Geschehen bei Querungen ausserhalb von FGS wahrnehmen und entsprechend reagieren können. Auf Ihrer Webseite umschreibt die Beratungsstelle für Unfallverhütung das Thema so:

*Falls diese Bedingungen (für das Anbringen eines FGS) nicht erfüllt werden können, suchen Sie nach alternativen Lösungen, um die Fussgängerquerung sicherer zu gestalten, z. B. mit einer Mittelinsel ohne Fussgängerstreifen. Eine solche Lösung ist für die Fussgänger manchmal weniger gefährlich, da sie sich bewusst sind, dass sie keinen Vortritt haben. Dadurch überqueren sie die Strasse mit der nötigen Vorsicht.*

### Freie Wegwahl ohne FGS

Mit der „50-Meter-Regel“ in der Verkehrsregelnverordnung muss in einer Entfernung von max. 50 m der FGS benützt werden, Umwege sind damit für den Fussverkehr nicht zu vermeiden. Gerade bei Quartierstrassen wie auch in viel frequentierten Ortszentren entspricht jedoch das Queren „dort wo der Weg für mich am kürzesten ist“ einem grossen Bedürfnis. Unplausible Umwege geniessen beim Fussverkehr eine geringe Akzeptanz, die entsprechende Regel wird daher oft und gerade bei Kindern, Jugendlichen oder umwegsensiblen Menschen missachtet. Das Anbringen eines Fussgängerstreifens kann somit die Querungsmöglichkeiten anderer einschränken oder gefährden, da die Aufmerksamkeit der Autofahrenden zu wenig auf Bereiche abseits der Fussgängerstreifen gerichtet ist.

## 6. Kinder werden geschult

Ein wesentliches Element im Themenbereich der Verkehrssicherheit ist die Ausbildung der Schülerinnen und Schüler. Während insgesamt 24 Lektionen, verteilt auf die gesamte Schulzeit, werden die Kinder stufengerecht von Fachpersonen der Kantonspolizei im Bereich des Verkehrsunterrichts geschult. Details dazu finden sich in der Beilage 2. Dieses Papier ist noch nicht an die Sprachregelungen des Lehrplans 21 angepasst, der Ausbildungsinhalt bleibt sich jedoch gleich. Dem Alter des Kindes entsprechend werden die Themen Verhalten und Gefahren im Verkehr theoretisch und praktisch vermittelt.

Die Abteilung Verkehr und Unterhalt steht in engem Kontakt mit dem zuständigen Verkehrsinstruktor für die Könizer Schulen. Insbesondere in den ersten Schuljahren wird besonderer Wert darauf gelegt, die Kinder bei den Querungen auf ihrem Schulweg vor Ort zu instruieren. Der Gemeinderat ist überzeugt, dass in diesem Bereich äusserst professionelle Arbeit mit einer guten Wirkung geleistet wird.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang fest zu halten, dass die Verantwortung für den Schulweg, trotz aller Bemühungen seitens der Behörden, bei den Eltern liegt. Sie bestimmen, wann und wo die Kinder ihren Schulweg zurücklegen und ob dies mit oder ohne Begleitung zu erfolgen hat. Gemäss Empfehlung des Verkehrsinstructors der Kantonspolizei kann es je nach Wegstrecke und Altersgruppe auch sinnvoll sein, in der ersten Zeit des Schuleintritts einen Pedibus durchzuführen (Kinder legen den Schulweg zusammen in der Gruppe zurück und werden durch eine erwachsene Person begleitet) oder wie etwa im Könizer Spiegelquartier eine Strassenquerung durch Verkehrslotsenpersonal zu begleiten. Dabei muss der kürzeste nicht immer der sicherste Schulweg sein. Kleinere Umwege, welche eine höhere Verkehrssicherheit gewähren, sind den Schülerinnen und Schülern zuzumuten.

## 7. Fazit

Bezüglich der Verkehrssicherheit herrscht über alle Grenzen Konsens, jeder Unfall ist einer zu viel. In grundsätzlichen Fragen, wie die Bedeutung des Schulweges für die Kinder oder das Temporeduktionen Unfälle vermeiden können, gibt es keine Differenzen zu den Begründungen im Vorstoss. Es ist unbestritten, dass schwächere Verkehrsteilnehmende mit verschiedenen Massnahmen wie aufgemalten Füsschen, Leitmarken usw. bei Strassenquerungen unterstützt werden können.

Anders als im Vorstoss gefordert, sieht der Gemeinderat die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit in Tempo-30-Zonen nicht mit der zusätzlichen Markierung von Fussgängerstreifen. Dabei spielen zahlreiche Gründe eine Rolle, nicht zuletzt weil der Fussgängerstreifen bei tiefen Tempi nur ein Vortrittsrecht anzeigt und damit noch nichts für die tatsächliche Erhöhung der Verkehrssicherheit bewirkt werden kann.

## Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird abgelehnt.

Köniz, 12. Juni 2019

Der Gemeinderat

## Beilagen

- 1) Formelle Prüfung der Motion vom 2. April 2019
- 2) Kantonspolizei Bern: Ziele und Inhalte Verkehrsunterricht



Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin  
T 031 970 92 02  
cornelia.rauch@koeniz.ch

Köniz, 2. April 2019 rc

**V1911 Motion (Grüne, SP) "Fussgänger/innenstreifen in Tempo-30-Zonen"**  
**Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentswurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt, die Vortrittsverhältnisse für Fussgänger/innen im Bereich von Schulen und Heimen zu verbessern, indem er

- a) als prioritäre Massnahme in Tempo-30-Zonen Fussgänger/innenstreifen (FSG) belässt oder sie neu anbringt oder
- b) in begründeten Ausnahmefällen andere Massnahmen trifft, welche die Vortrittsverhältnisse von Nutzenden verbessert.

Er trifft die nötigen Massnahmen, um den Vortritt sicher zu gestalten.

Die Ausgaben für eine Realisierung hängen davon ab, in welchem Umfang die Massnahmen umgesetzt werden. Voraussichtlich lösen diese wiederkehrende Kosten in der Höhe aus, welche in die Zuständigkeit des Parlaments fallen.

Gemäss Art. 48 lit a GO beschliesst das Parlament einmalige Ausgaben über CHF 200'000 bis 2 Millionen Franken und gemäss Art. 48 lit. b GO jährlich wiederkehrende Ausgaben über CHF 60'000 bis 1 Million Franken.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin

# Verkehr, Umwelt und Prävention

## Ziele und Inhalte Verkehrsunterricht

Stufe	Lekt.	Ziele	Inhalte
1. Klasse	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Die Schülerinnen und Schüler erkennen Gefahren des Strassenverkehrs aus der Sicht des Fussgängers, verhalten sich situationsgerecht und wenden das Gelernte an.</li> <li>-Die Schülerinnen und Schüler kennen das richtige Verhalten und die speziellen Gefahren als Benützer von fahrzeugähnlichen Geräten (fäg) und Velo's.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Zu Fuss, mit dem Velo und fahrzeug-ähnlichen Gerät (fäg) im Schonraum, im Quartier und auf dem Schulweg</li> <li>-Zulässige Verkehrsflächen (fäg)</li> <li>-Schutz- und Veloausrüstung</li> <li>-Sicheres Überqueren der Fahrbahn</li> <li>-Sicherheit durch Sichtbarkeit</li> <li>-Partnerschaftliches Verhalten</li> <li>-Spielen ohne Gefahr</li> </ul>
2. Klasse	2		
3. Klasse	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Die Schülerinnen und Schüler erkennen Gefahren des Strassenverkehrs aus der Sicht des Velofahrers, verhalten sich situationsgerecht und wenden das im theoretischen und praktischen Verkehrsunterricht Gelernte an.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Zu Fuss, mit dem Velo und fahrzeugähnlichen Gerät (fäg) im Schonraum, in der eigenen Wohnregion und auf dem Schulweg</li> <li>-Schutz- und Veloausrüstung</li> <li>-Linksabbiegen</li> <li>-Regelkunde (u.a. Signale und Vortritt)</li> <li>-Sicherheit durch Sichtbarkeit</li> </ul>
4. Klasse	4		
5. Klasse	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Die Schülerinnen und Schüler finden sich allgemein im Strassenverkehr zurecht und wenden die Verhaltensregeln an.</li> <li>-Die Schülerinnen und Schüler beurteilen Verkehrssituationen richtig und überprüfen das eigene (Risiko-) Verhalten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Praktische Fahrübungen auf der öffentlichen Strasse</li> <li>-Vorbereitung und Durchführung von Schüler-Radfahrertests gemäss internen Richtlinien</li> <li>-Sicherheit durch Sichtbarkeit</li> </ul>
6. Klasse	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Die Schülerinnen und Schüler Absolvieren erfolgreich einen theoretischen und praktischen Schüler-Radfahrtest.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Verkehrssinnbildung</li> <li>-Toter Winkel</li> <li>-Verkehrssehen</li> <li>-Unfallmeldung</li> <li>-Ev. Nachschulung Schüler-Radfahrertest</li> </ul>



## Leistungseinkauf Verkehrsunterricht Oberstufe

Stufe	Lekt.	Ziele	Inhalte
7. Klasse	2	-Die Schülerinnen und Schüler beurteilen Verkehrssituationen richtig und überprüfen das eigene (Risiko-)Verhalten.	-Verkehrssinnbildung -Gesetzliche Grundlagen SVG -Regelkreis -Selbst- und Mitverantwortung
8. Klasse	2	-Die Schülerinnen und Schüler verhalten sich verantwortungsbewusst. -Die Schüler und Schülerinnen kennen die Rechte und Pflichten als Fussgänger und als Führer eines Fahrzeuges auf der öffentlichen Strasse.	-Verkehrssinnbildung -Rechte und Pflichten nach SVG -Geschwindigkeit und Anhalteweg
9. Klasse	2	-Die Schülerinnen und Schüler verhalten sich verantwortungsbewusst. -Die Schülerinnen und Schüler kennen die Konsequenzen und Folgen von Widerhandlungen im Strassenverkehr.	-Verkehrssinnbildung -Fahrfähigkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente, Übermüdung) -Regress -Risikoverhalten im Strassenverkehr