

6. Der Schulweg ist ein Erlebnis

Motion Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon), Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon), Judith Anna Stofer (AL, Zürich), Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen) vom 20. September 2021

KR-Nr. 335/2021, RRB-Nr. 1479/8. Dezember 2021 (Stellungnahme)

Ratspräsident Benno Scherrer: Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, die Motion nicht zu überweisen. Er hat dem Rat seine schriftliche Ablehnung am 8. Dezember 2021 bekannt gegeben. Der Rat hat zu entscheiden.

Qëndresa Hoxha-Sadriu (SP, Opfikon): Die Stellungnahme des Regierungsrates ist aus meiner Sicht nicht zufriedenstellend und dient der Lösung der allgegenwärtigen Problematik der Schulen nicht. Wie bereits in der Begründung der Motion geschildert, ist dies ein Anliegen der Schulen, der Schulpräsidien, der Schulpflegenden und der Bevölkerung in verschiedenen Städten und Gemeinden unseres Kantons. Die Elterntaxis stören in vielerlei Hinsicht: Sie behindern Strassen, Schulein- und -ausgänge und sie stellen in einigen Städten ein Sicherheitsproblem dar.

Letztendlich nehmen sie aber eben auch den Kindern ihren Schulweg, welcher positiv zu ihrer sozialen und emotionalen Entwicklung beiträgt. Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, ich zitiere: «Gemäss Artikel 66 Absatz 2 der Volksschulverordnung liegt die Verantwortung für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg bei den Eltern.» Jedoch liegt die Verantwortung für die Bildung und Entwicklung der Kinder bei Eltern und Schule. Gemäss einer deutschen Studie haben Elterntaxis weitaus mehr negative als positive Auswirkungen auf die Selbstständigkeit und das eigenverantwortliche Handeln der Kinder, was sich des Weiteren auch auf die schulische Leistung auswirken kann. Ja, und wenn wir zitierte Stelle noch etwas mehr ausweiten: Die Sicherheit unserer Bevölkerung auf den Strassen ist in erster Linie unsere Verantwortung, warum unsere Motion eben auch aus sicherheitstechnischer Sicht wichtig ist.

Wir haben bereits in der Begründung ausgeführt, dass die temporären Halteverbote tatsächlich für Lösung sorgen. In der Zeit, in der sie aufgestellt werden, legt sich der teilweise massive Stau rund um die Schulhäuser. Private Vorplätze sowie Erschliessungsstrassen, wie in der regierungsrätlichen Antwort vermutet, werden in dieser Zeit selten bis gar nicht genutzt oder sehr schnell unterbunden. Die Schulen berücksichtigen die Bedürfnisse von gehbehinderten, Personen, Anwohnerinnen und Anwohnern, Lieferantinnen und Lieferanten sowie der Entsorgungsdienste in dieser temporären Zeit vollumfänglich. Sie sind ja auch nicht hauptverantwortlich für den massiven Stau zu Beginn und Ende der Schulzeiten. Sie sind es aber unter anderem, die in einigen Fällen wegen der Elterntaxis behindert werden, weshalb auch dieses Argument für mich nicht ausreichend ist.

Der Regierungsrat bezieht sich in seiner Antwort auf Paragraph 4 der kantonalen Signalisationsverordnung. Auf genau diesen zielte auch ich, als ich den Vorstoss vorbereitete. Dort, wie auch in der Antwort geschrieben, liegt die Zuständigkeit

für dauernde Verkehrsanordnungen auf Kantonsgebiet – und hier möchte ich nun die weiterführende Stelle betonen: mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur – bei der Kantonspolizei (*Kapo*). Ich frage Sie: Wer kennt denn die Verkehrssituation seiner/ihrer Stadt besser als ihre Anwohnerinnen und Anwohner und dementsprechend deren politische Vertreterinnen und Vertreter selbst? Eine stärkere Autonomie bei der dauernden Verkehrsanordnung auf Kantonsgebiet für alle Gemeinden unseres Kantons ist aus meiner Sicht zielführend, sie spart Ihnen personelle und finanzielle Ressourcen. Derzeit sind die Vorgänge, um dauerhafte Halteverbote anbringen zu können, aus genannten Gründen für viele Gemeinden nicht tragbar. In einigen uns bekannten Fällen wurden Anträge zu dauerhaften Verboten nicht bewilligt, trotz Einhaltung aller Vorgaben der Kantonalpolizei. Dieses Anliegen wurde vonseiten Schulpräsidien an uns herangetragen. Ein dauerhaftes Halteverbot ist nicht die ultimative Lösung des Problems, doch es trägt massgeblich dazu bei. Das Anbringen von dauerhaften Halteverboten dort, wo dies als nötig und lösungsführend erachtet wird, wird als wichtiger Teilschritt gesehen. Die Erleichterung der Prozesse zur Anbringung von dauerhaften Halteverboten rund um Schulareal auf Kantonsgebiet für alle Gemeinden im Kanton ist in meinen Augen richtig und wichtig. Sie ermöglichen den Gemeinden unseres Kantons, autonomes und effizientes Handeln dort, wo nötig. Sie tragen langfristig positiv zur Sicherheit auf den Strassen bei und dienen als Lösungsansatz für die Förderung der Selbständigkeit und das eigenverantwortliche Handeln der Kinder. In diesem Sinne wird unsere Fraktion der Überweisung der vorliegenden Motion zustimmen und lädt sie ein, uns das gleichzutun. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Ulrich Pfister (SVP, Egg): Ich gebe Ihnen meine Interessenbindung bekannt: Ich arbeite bei der Verkehrstechnischen Abteilung der Kantonspolizei Zürich. Wir sind gemäss kantonaler Signalisationsverordnung verfügende Behörde für Verkehrsanordnungen wie die hier zu Debatte stehenden Halteverbote.

Wir sind uns sicher einig, dass die Sicherheit der kleinsten Verkehrsteilnehmer das oberste Gebot ist. Ebenso sind wir uns einig, dass Elterntaxis mit wenigen Ausnahmen ein gesellschaftliches Übel sind, dem leider nur schwer beizukommen ist. Dies zeigen auch die hier im Rat in der Vergangenheit eingereichten Vorstösse. So hat unsere heutige erste Vizepräsidentin Esther Guyer im Jahr 2007 ein entsprechendes Postulat (*KR-Nr. 234/2020*) eingereicht. Dieses Postulat wurde mit 50 zu 103 Stimmen nicht an die Regierung überwiesen.

Die vorliegende Motion wurde in der SVP eingehend und kontrovers diskutiert. Grundsätzlich haben wir für das verfolgte Ziel der Motion, Elterntaxis zu minimieren, grosse Sympathien. Wir erachten diesen Vorschlag aber als nicht tauglich, um die Situation zu verbessern. Wir folgen dem Antrag der Regierung, die Motion abzulehnen, die Gründe werde ich Ihnen nun erläutern: Es ist richtig, dass die Gemeinden grundsätzlich nur auf Gemeindestrassen für Verkehrsanordnungen antragsberechtigt sind. In der Praxis werden heute aber auch Anträge von Gemeinden auf Kantonsstrassen beurteilt und nicht zum vornherein abgelehnt. Nun noch etwas Fachliches: Eine Verkehrsanordnung erfolgt oder kann angeordnet

werden, wenn ein Missstand ausgewiesen werden kann. Dieser Missstand muss dokumentiert und belegt werden. Der Gesetzgeber gibt hier vor, dass dieser Missstand mit dem kleinstmöglichen Eingriff zu beheben ist. Die ergriffene Massnahme muss notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sein. Ein Verbot ist grundsätzlich die schärfste Massnahme. Diese Abklärungen, ob ein Missstand vorliegt, sollten durch die Gemeinde getätigt und mit dem Antrag an die Verkehrsordnungen der Kantonspolizei zugestellt werden. Sind die Abklärungen nicht vorhanden oder aus Sicht der Kantonspolizei ungenügend, werden entsprechend Erhebungen durch die Kantonspolizei durchgeführt. Sollte die Kompetenz der Verkehrsordnungen auf Stufe Gemeinde delegiert werden, müssen diese Abklärungen durch die Gemeinden trotzdem erfolgen. Sollte gegen eine Verkehrsordnung Rekurs erhoben werden, muss Missstand aufgezeigt werden können und die vorgeschlagene Lösung notwendig, zweckmässig und verhältnismässig sein.

In diesem Zusammenhang kann ich nicht nachvollziehen, welche Kosten für die Gemeinde grundsätzlich anfallen sollten. Die genannten Erhebungen müssen so oder so gemacht werden. Diese personellen Aufwendungen sind für mich die einzigen Kosten, die anfallen. Dies rechtfertigt eine Kompetenzverschiebung kaum. Halteverbote lösen das Problem nicht oder nicht überall. Je nach Situation verlagert sich das Problem in den nächsten Strassenzug mit allenfalls noch grösseren Problemen. Ebenso muss das Halteverbot kontrolliert und umgesetzt werden, dazu haben nicht alle Gemeinden die Ressourcen.

Die Kantonspolizei beurteilt jedes Gesuch individuell, jede Situation präsentiert sich unterschiedlich. Es können nicht alle Schulanlagen über einen Leisten geschlagen werden. Mit der heutigen Praxis wurden schon in Gemeinden über den Schulanfang und das Schulende zeitlich begrenzte Halteverbote verfügt. Auch bei nur zeitlich begrenzten Halteverboten müssen die Umstände geklärt werden. Ein Missstand muss dokumentiert und ausgewiesen werden. Hier verweise ich auf die Ausführungen in der Antwort der Regierung, dass es immer Situationen gibt, bei denen beim Schulhaus angehalten werden muss, sei es allenfalls durch Kinder mit einer momentanen körperlichen Einschränkung, Anlieferungen, Entsorgungen et cetera. Ein Halteverbot gilt auch für diese Personengruppen.

In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass Gemeinden in eigener Kompetenz für maximal 60 Tage Verkehrsordnungen treffen können. Dies wurde und wird von verschiedenen Gemeinden genutzt. Die Erfahrungen hier sind sehr unterschiedlich und verschiedene Gemeinden haben nach dieser vorübergehende Signalisation davon abgesehen, ein Halteverbot zu beantragen. Ich kann Ihnen zwei Beispiele aus von mir betreuten Gemeinden schildern. Eine Gemeinde mit knapp auch 1000 Einwohnern stellte den Antrag, bei verschiedenen Schulanlagen Halteverbote zu verfügen. Der effektive Missstand wurde nicht dokumentiert. Die Situation wurde darum durch die Kantonspolizei vor Ort zu verschiedenen Zeiten beobachtet. Es stellte sich heraus, dass kein einziges Elterntaxi von diesem Halteverbot betroffen gewesen wäre. Alle Elterntaxis benutzten Parkplätze in der Schulanlage oder private Grundstücke. Die Strasse war nicht tangiert ... *(Die Redezeit ist abgelaufen.)*

Raffaella Fehr (FDP, Volketswil): Die FDP wird diese Motion nicht unterstützen. Wir, die FDP, wie auch ich als Mitglied einer Schulpflege teilen die Haltung, dass Elterntaxis viele negative Auswirkungen mit sich bringen. Die Antwort der Regierung zeigt aber auch, dass ein Halteverbot mit diversen anderen Bedürfnissen in Konflikt steht. Wer ausserdem in der Praxis diese Thematik schon bearbeitet hat, weiss, dass mit einem Halteverbot die Elterntaxis nicht verschwinden. Ausserdem sehen wir die Kompetenz für dauernde Signalisationsanordnungen bei der Kapo am richtigen Ort.

Zudem ist die Elterntaxi-Erscheinung ein gesellschaftliches Problem, und es braucht schon sehr viel Optimismus, um, davon auszugehen, dass dieses Problem mit diesem Vorstoss erledigt ist. Dieser Optimismus fehlt der FDP. Wir gehen vielmehr davon aus, dass der linke Verbotsweg das Problem lediglich verlagert, in diesem Fall namentlich auf die umliegenden Quartiere und Strassen. Wir sehen das Problem, doch für die FDP ist für den Schulweg der Verbotsweg ein Irrweg. Besten Dank.

Claudia Frei-Wyssen (GLP, Uster): Dass die Sicherheit der Schul- beziehungsweise Kindergartenwege ein grosses Thema ist, davon kann Ihnen garantiert jede Schulverwaltung nach jeder Klassenzuteilung ein Lied singen. In der Regel beziehen sich Sicherheitsbedenken jedoch auf Strassen unterwegs. Dass die Situation auch direkt vor Schulhäusern chaotisch und gefährlich sein kann, das wissen zwar viele Eltern, bekommen es jedoch selten mit, da sie ihre Kinder eben nicht mit dem Auto zur Schule bringen und abholen. Die, über die wir heute reden, sind die Fahrer von sogenannten Elterntaxis. Das sind die, die teilweise jeden Morgen in letzter Minute vors Schulhaus brausen, dort auch wieder wenden und zurückfahren müssen, Zufahrten versperren, und das alles zwischen zahlreichen kleinen und mittelgrossen Kindern. Und ich weiss wovon ich spreche, denn ich wohne direkt vis-à-vis von einem Schulhaus und bekomme das jeden Tag mit.

Die vorliegende Motion will genau hier Abhilfe schaffen und es den Gemeinden ermöglichen, wenn notwendig, ein dauerhaftes Halteverbot vor bestimmten Schulhäusern festlegen zu können. Und das bedeutet nicht, dass dieses letzte Mittel danach überall angewendet werden soll, aber es bedeutet, dass wenigstens die Möglichkeit dazu besteht. Zu glauben, man könne mit Prävention das Problem lösen, ist reichlich naiv. Die meisten Eltern bekommen sicher zweimal jährlich Post ihrer Schulgemeinde mit dem Hinweis, dass der Schulweg ein Erlebnis sein soll. Der Effekt dieser Mahnungen ist jedoch äusserst gering. Und nun muss man sich entscheiden: Entweder man kann das Problem zu lösen versuchen oder man resigniert.

Nun, der Regierungsrat will das Problem offenbar nicht lösen. Der Stellungnahme entnehmen wir einzig, dass es eine Verlagerung in die umliegenden Strassen gäbe und einige Gruppen darauf angewiesen sind, direkt vors Schulhaus zu fahren. Ich muss Ihnen sagen, die Kinder kommen ja aus den umliegenden Strassen, die wohnen nämlich in den umliegenden Strassen ihres Schulhauses.

Zur Verlagerung: Psychologisch ist es ein Unterschied, ob man direkt vors Schulhaus fährt oder nur in die Nähe. Da eben, wie erwähnt, schon alle Schülerinnen und Schüler mehr oder weniger in der Nähe ihres Schulhauses wohnen, werden sich die einen oder anderen mit Sicherheit überlegen, ob sich das Fahren überhaupt noch lohnt, wenn die letzten Meter dann doch gelaufen werden müssen. Zudem konzentrieren sich direkt vor dem Schulhaus die Kinder aller Richtungen. Das trifft auf die umliegenden Strassen nicht zu. Für Schulbusse und Gehbehinderte können Ausnahmeregelungen geschaffen werden und Anwohner verfügen in aller Regel über Parkplätze auf ihren eigenen Grundstücken und brauchen nicht in der Nähe ihrer Grundstücke anzuhalten. Diese Probleme sollten sich lösen lassen.

Es ist schlicht ein gefährliches Chaos, das sich vor jedem Schulbeginn und Schulschluss abspielt, und es ist ebenso unnötig. Und was ich persönlich am schwierigsten finde, ist die Tatsache, dass man, um das eigene Kind zur Schule fahren zu können, zahlreiche andere Kinder gefährdet. Es ist wichtig festzuhalten, dass es kein Schülerproblem ist, sondern ein Elternproblem. Für die Schüler ist es wichtig, dass sie die Möglichkeit bekommen, selbstständig zu werden und auch einen Weg selbstständig bestreiten zu können. Kinder sind in der Lage, einen Schulweg alleine zu bewältigen, und es ist wichtig, dass ihre Eltern ihnen dies auch zutrauen. Und allenfalls muss hier der Kantonsrat einen Unterstützungsbeitrag leisten. Die GLP stimmt dieser Motion zu.

Thomas Schweizer (Grüne, Hedingen): Der Schulweg ist ein wichtiges Stück Lebensweg und für die Entwicklung der Kinder von grosser Bedeutung. Sie knüpfen Kontakte, lernen auf dem Schulweg ihre Umwelt kennen und bewegen sich draussen an der frischen Luft. Die Grünen sind zwar nicht 100 Prozent glücklich mit der Ausrichtung, also mit der Formulierung der Motion, wir werden Sie dennoch unterstützen und hoffen, dass die folgenden Inputs bei der weiteren Bearbeitung einfliessen.

Das Thema «Elterntaxi» ist wichtig und sollte auf kantonaler Ebene koordiniert angegangen werden. Ein Halteverbot vor den Schulen ist aus unserer Sicht nur eine von vielen möglichen Massnahmen. Mit einem Halteverbot allein wird man dem Thema nicht gerecht und der Schulweg noch nicht zum Erlebnis. Es braucht eine breite Zusammenarbeit von Bildungsdirektion, Sicherheitsdirektion, Bauämter der Gemeinden und den Schulen. Die Bildungsdirektion soll das Thema übergeordnet angehen. Sie liefert Hilfestellungen und Empfehlungen, welche Massnahmen sinnvoll und zielführend sind. Die Sicherheitsdirektion ist für die betriebliche Verkehrsorganisation im Umfeld der Schulen zuständig. Dabei geht es um den Betrieb der Kantonsstrasse, wo der Kanton direkt für die Sicherheit verantwortlich ist. Im Weiteren geht es auch um Signalisationsmassnahmen auf den Gemeindestrassen, wo die Kantonspolizei die Bewilligung erteilt oder diese allenfalls auch delegieren könnte. Die Präventionsabteilung der Kapo beziehungsweise die Schulpolizisten sind ebenfalls wichtige Player im Bereich «Schulwege». Die Gemeinden sind zuständig für die Sicherheit der Gemeindestrassen, insbesondere vor den Schulen.

Die Schulen sind in direkten Kontakt mit den Eltern und definieren mit der Schulzuteilung die konkreten Schulwege. Sie sind auch für die Kommunikation mit den Eltern zuständig. Wichtig dabei ist: Der Schulweg liegt nicht allein in der Verantwortung der Eltern, der Schulweg ist auch eine Sache der öffentlichen Hand. Es gibt eine Schulpflicht und diese beinhaltet, dass die Schulwege sicher und zumutbar sind. Dazu gibt es eine reiche Rechtsprechung. Die öffentliche Hand – und da ist eben die Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinden und Schule wichtig – ist zuständig für die Zumutbarkeit des Schulweges. Hier kann ich auf entsprechende Publikationen der Beratungsgemeinschaft für Unfallverhütung, BFU, und Fussverkehr Schweiz verweisen. Erst wenn die Zumutbarkeit des Schulweges fraglos feststeht, sind die Eltern in der Verantwortung. Und hier klafft eine Diskrepanz: Die Behörden erachten den Weg als zumutbar, die Eltern aber als zu gefährlich und bringen ihr Kind mit dem Auto zur Schule. Die Schulwege müssen von der öffentlichen Hand so organisiert sein, sicher und zumutbar, dass die Eltern das auch so sehen. Dazu braucht es eine geeignete Verkehrsorganisation im Umfeld der Schule, dazu gehören auch Halteverbote. Im Tessin wurden, weil Elterntaxis nicht grundsätzlich verboten werden können, beispielsweise sogenannte Eltern-Haltestellen eingerichtet. Diese liegen mindestens 300 Meter von der Schule entfernt. Im engeren Umfeld der Schule gilt ein Bring- und Holverbot. Damit konnten die Elterntaxis reduziert werden, die Verkehrsorganisation sicherer gemacht und den Kindern ein sicherer Restschulweg angeboten werden. Die Problematik der Elterntaxis muss also als Gesamtkonzept angegangen werden. Dazu gehören bauliche, signalisationstechnische und vor allem auch kommunikative Massnahmen, Kommunikation mit den Eltern. Wir hoffen, dass das Thema in diesem Sinne breiter angeschaut wird, und unterstützen die Motion.

Kathrin Wydler (Die Mitte, Wallisellen): Vermehrt gibt es vor den Schulen brenzlige Situation mit Elterntaxis, welche vor den Schulen anhalten und zum Teil mit gefährlichen Wendemanövern wieder wegfahren, daneben das Gewusel von Kindern zu Fuss, auf Kickboards und Velos. Eltern bringen ihre Kinder auf dem Weg zur Arbeit in die Schule, holen sie für ihre Freizeitaktivitäten ab oder fahren ihr Kind einfach aus Angst vor dem Schulweg und gefährden damit andere Kinder, was geradezu paradox ist.

Auch wenn ich selber den Schulweg für die Kinder für eine wichtige Erfahrung halte, bin ich zurückhaltend, in die Erziehung der Eltern einzugreifen. Die Eltern sollen nicht mit Verboten, sondern mit der entsprechenden Aufklärung bezüglich der Thematik sensibilisiert werden. Wenn es aber zu gefährlichen Situation bei den Schulhäusern kommt, kann ein Halteverbot die Situation entschärfen, und dann geht es schlichtweg darum, Unfällen vorzubeugen. Heute können die Schulen ein temporäres Halteverbot während 60 Tagen einrichten, danach ist wieder die Kapo zuständig. Leider entschärft dies die Situation genau für zwei Monate und dann sind die Autos zurück. Diese Motion soll es nun vereinfachen, ein permanentes Halteverbot vor Schulen einzurichten, wenn die Sicherheit der Kinder gefährdet ist. Glauben Sie mir, die Gemeinden werden sehr zurückhaltend mit Halteverboten sein, denn ein Halteverbot gilt auch für das Gewerbe, zum Beispiel

für den Caterer, der das Mittagessen anliefert. Wir werden also nicht mit einer Vervielfachung von Halteverboten rechnen müssen. Aber die Gemeinden kennen die Situation vor ihren Schulen am besten. Bitte unterstützen Sie diese Motion, wie es auch die Mitte macht.

Hanspeter Hugentobler (EVP, Pfäffikon): Vorab ein herzliches Dankeschön an Mario Fehr für den süßen Gruss an Pfäffikon, als Pfäffiker freut mich das natürlich ganz besonders (*Regierungsrat Mario Fehr hat nach der Beratung des vorangegangenen Traktandums, Vorlage 5594b, Konfekt aus einer Institution an die Ratsmitglieder verteilen lassen*).

Jetzt aber zur Sache: Ich habe mich sehr gefreut über die Antwort der Regierung auf unsere Motion, zumindest über den ersten Teil. Da schreibt der Regierungsrat nämlich: «Der Schulweg ist für die Kinder ein wichtiger Lern- und Erlebnisort.» Dem stimme ich voll und ganz zu und da spürt man auch das Herz und den Sachverstand des zuständigen Regierungsrates (*Sicherheitsdirektor Mario Fehr*). In der Tat, der Schulweg ist wichtig: zum Verarbeiten des Gelernten, zum Knüpfen von sozialen Kontakten und nicht zuletzt auch für die körperliche Bewegung. Daher soll der Schulweg, wenn immer möglich, mit «Schuelgschpänli» zu Fuss zurückgelegt werden und nicht motorisiert per Elterntaxi. Damit soll nichts gesagt sein, wenn eine Mutter oder ein Vater der Kinder in einem Notfall mal schnell mit dem Auto zur Schule bringt, aber die Anzahl der Elterntaxi-Bewegungen geht bei vielen Schulen mittlerweile weit über ein paar Einzelfälle hinaus.

Weniger gefreut habe ich mich daher über den zweiten Teil der Antwort, dass man diesen Vorstoss ablehnen wolle, weil a) es bei den Schularealeingängen schon Fussgängerstreifen mit Halteverbotslinien habe, b) sich sonst der Elterntaxi-Verkehr auf benachbarte Strassen verschieben würde und c) es überhaupt in der Zuständigkeit des Kantons liege. Ende gut, alles gut, der Kanton hat es im Griff. So einfach ist es nicht. Viele meiner Schulpräsidenten-Kolleginnen und -Kollegen bestätigen, dass der Weg zu weniger Elterntaxis steinig ist und dass es ohne Halteverbote oft nicht geht. Und bei manchem grossen Schulareal geht es nicht um einen einzelnen Fussgängerstreifen mit einer Halteverbotslinie, sondern um ein schlaues Verkehrskonzept mit Beschränkungen und Verboten rund um das ganze Areal. Doch solche Verkehrsanordnungen sind vom Kanton oft nur sehr schwer oder gar nicht zu erhalten.

Ganz ehrlich, wer am Ende dann mit wem entscheidet, ist für mich zweitrangig. Aber für uns Schulpräsidenten und Schulpräsidentinnen steht das Wohl unserer Schülerinnen und Schüler an erster Stelle. Und wir wollen, dass gefährliche Verkehrssituationen rund um unsere Schulhäuser pragmatisch und in nützlicher Frist entschärft werden können. Das ist auch der Grund, weshalb der Vorstand des Verbandes der Zürcher Schulpräsidenten diese Motion unterstützt. Motionärinnen, Regierung und auch wir als EVP-Fraktion sind uns einig, der Schulweg ist für die Kinder ein wichtiger Lern- und Erlebnisort, setzen wir uns dafür auch gemeinsam ein.

Nicole Wyss (AL, Zürich): Ich verlese das Votum meiner Kollegin Judith Stofer, die heute leider nicht anwesend sein kann:

Leider befriedigt die Antwort des Regierungsrates überhaupt nicht. Sie ist ziemlich dürftig ausgefallen und hat die Sicherheit der Schulkinder nicht im Fokus. Natürlich liegt die Zuständigkeit für dauernder Verkehrsanordnungen auf Kantonsgebiet bei der Kantonspolizei, mit Ausnahme der Städte Zürich und Winterthur. Der Regierungsrat will von diesem Grundsatz nicht abrücken und darum auch nicht Hand für eine Lösung bieten. Er bemüht sich nicht einmal, nach Lösungen zu suchen, die allen Akteuren zugutekommen. Der Grundsatz ist für den Regierungsrat wichtiger als das Wohl der Schulkinder.

Die Verantwortung für die Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg liegt bei den Eltern, so ist es in Artikel 66 der zürcherischen Volksschulverordnung festgeschrieben. Aber für sichere Schulwege müssen auch weitere Akteure sorgen, so ist es auch eine Aufgabe der Schule wie auch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Es ist eine Tatsache, dass die Elterntaxis von Jahr zu Jahr zunehmen. Gemäss einem Artikel aus dem «Blick» vom Sommer 2020 ist der Anteil der Kinder, die mindestens einmal pro Woche zum Unterricht gefahren werden, schweizweit um 40 Prozent gestiegen. Hauptgrund dafür ist die Sorge der Eltern vor Verkehrsunfällen. Dass Schulwege gefährlich sein können, ist statistisch erwiesen. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU, sterben pro Jahr drei bis vier Kinder auf dem Weg zur Schule. Gemäss einer Statistik der Zürcher Stadtpolizei aus dem Jahr 2019 gab es im Schuljahr 2018/2019 25 Schulweg-Unfälle.

Nun ist es schon ein Paradox, wenn Eltern befürchten, dass ihre Kinder einem Verkehrsunfall zum Opfer fallen könnten, aber gleichzeitig mit ihrem Elterntaxi zu gefährlichen Situationen vor Schulhäusern beitragen und damit andere Kinder gefährden. Man kann sich nun auf den Standpunkt stellen «das geht uns alles nichts an, wir halten lieber an unserem hehren Grundsatz fest und überlassen die vielen Schulen sich selber». Man könnte aber auch zusammensitzen und nach einer guten Lösung für alle suchen. Bildungsdirektion, Sicherheitsdirektion, Gemeindevertretende und Schulbehörden könnten zusammensitzen und nach einer guten Lösung suchen.

Die Alternative Liste unterstützt die Motion. Wir hoffen, dass diese Motion eine Mehrheit findet und so den Weg für Lösungen öffnet. Die Schulkinder werden es Ihnen danken. Und ich persönlich bin auch ganz fest der Überzeugung, dass jedes Schulkind die Möglichkeit haben soll, den Schulweg selber zu erleben und zu erfahren. Denn es ist diese Zeit, in der die vielen sozialen Interaktionen stattfinden. Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Rochus Burtscher (SVP, Dietikon): Wo sind wir angekommen? Es soll nun eine neue Regulierung getroffen werden, um eine andere Regulierung abzuschaffen. Ihr seid nichts anderes als Regulierer. Es sollte doch möglich sein, dass eine Bewusstseinsänderung stattfinden kann, gerade bei den Eltern. Was ich hier von Befürwortern heute gehört habe, ist eigentlich eine Frustreplik. Denn alles, was hier gefordert wird, ist Resignation vor der Haltung der Eltern. Und wir tendieren dann sofort – und zwar sofort – Richtung Regulierung. Jetzt sollen es 50 Meter, 100

Meter, 200 Meter, 300 Meter sein – sagt, was ihr noch gerne wollt –, nur dort finden diese gefährlichen Situationen statt. Also das, was ihr hier wollt, bringt definitiv nicht das, was es bringen sollte. Deshalb lehnen Sie gescheiter diese Motion ab. Danke.

Ulrich Pfister (SVP, Egg) spricht zum zweiten Mal: Noch kurz: Wenn Sie ein Halteverbot anordnen, verlagert sich der Verkehr. Und an vielen Orten hat es sich gezeigt, dass man zum Teil ein anderes Sicherheitsproblem provoziert, wenn der Verkehr an zum Beispiel anderen unübersichtlicheren Stellen hält. Kollege Schweizer hat es gut gesagt, es gibt verschiedene Möglichkeiten, diesem Umstand oder diesem Missstand Herr zu werden, so zum Beispiel Parkplätze signalisieren, wo der Umlad passieren kann. Es gibt verschiedene Gemeinden, die bei Schulhaussanierungen eine Drop-off-Zone einrichten, bei den internationalen Schulen ist das gang und gäbe. Das wäre so ein taugliches Mittel.

Ein weiterer Punkt ist: Man will hier die Signalisationsverordnung ändern. In der Signalisationsverordnung ist aber auch ganz klar festgehalten, dass eine Gemeinde, wenn sie mit einem Entscheid nicht einverstanden ist, gemäss Paragraf 2 der kantonalen Signalisationsverordnung die Verkehrstechnische Kommission anrufen. Und diese Verkehrstechnische Kommission setzt sich aus fünf Personen zusammen: Es sind zwei Vertreterinnen oder Vertreter des Gemeindepräsidentenverbandes, eine Vertretung der Statthalterkonferenz, eine Vertretung der Beratungsstelle für Unfallverhütung und eine Vertretung der Kantonspolizei. Diese Zusammensetzung garantiert eine unvoreingenommene Beurteilung.

Die Kompetenzverschiebung einzelner Signale der Signalisationsverordnung in die Kompetenz der Gemeinden ist nicht sinnvoll. Sollen später das Linksabbiegeverbot, «kein Vortritt» oder so auch auf die Gemeinden delegiert werden? Wohl kaum. Die SVP ist sich bewusst, dass es ein Problem ist mit den Elterntaxis, wir erachten aber diese Motion als nicht zielführend und lehnen sie ab.

Regierungsrat Mario Fehr: Zunächst, damit zwei Sachen klar sind: Die Sicherheit beim Schulweg ist selbstverständlich auch ein Anliegen des Regierungsrates, ganz selbstverständlich, das haben wir auch geschrieben. Und wir teilen die Ansicht, dass der Schulweg ein Erlebnisweg sein sollte. Persönlich hätte ich mich also recht militant geweigert, von irgendjemanden in die Schule gefahren zu werden, weil ich eigentlich den Schulweg mit meinen «Gschpäpli» teilen wollte. Nicht richtig ist, dass sich der Regierungsrat dieser Thematik entziehen will. Nicht richtig ist auch das, was Herr Schweizer aus Hedingen hier darlegt hat, dass mit dieser Motion sozusagen ein Gesamtprogramm ausgelöst werden könnte, das kantonsweit alle Akteurinnen und Akteure integriert und dann zu besseren Schulwegen führt.

Die rechtliche Lage heute ist eigentlich klar: In Zürich und Winterthur bestimmt das die Stadt beziehungsweise die Gemeinde selber, und an allen anderen Orten müssen die jeweiligen Gemeinden bei der Kantonspolizei, der man ja doch eine gewisse sicherheits- und verkehrspolizeiliche Kompetenz zutraut, zu Recht zutraut, darüber entscheiden. Wir sprechen hier ganz genau über zehn Fälle. Ich habe

mir die zehn Fälle, welche seit 2019 auf dem Tisch der Kantonspolizei Zürich gelandet sind, geben lassen. Von diesen zehn Fällen hat fünfmal die Kantonspolizei dem Begehren der Gemeinde entsprochen. Viermal hat sie dem nicht entsprochen und einmal hat sie es zurückgewiesen. Wenn die Gemeinden – und das zeichnet sich hier ab – diese Kompetenz tatsächlich haben wollen, so spricht meines Erachtens nicht wirklich etwas dagegen. Ich war 16 Jahre lang Mitglied einer Schulpflege und wir waren jeweils recht froh, wenn wir solche heiklen Entscheide auf den Kanton schieben konnten. Wenn die Gemeinden das selber lösen wollen, wenn sie selber diese Konflikte um diejenigen, welche ihre Kinder in die Schule fahren wollen, und diejenigen, welche das auf keinen Fall wollen, wenn die Gemeinde das wirklich wollen – und es zeichnet sich hier ab, dass Sie als Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinde dies mehrheitlich beschliessen werden –, dann will ich dem nicht im Wege stehen. Wohlan denn viel Spass bei der Ausmarchung in der Gemeindepolitik.

Ich habe mich allerdings mit der Motionärin darauf verständigt – besten Dank auch für ihren persönlichen Beitrag –, dass wir wahrscheinlich dann eine Organisationsform finden müssen, bei der nach wie vor die sicherheits- und verkehrspolizeiliche Kompetenz der Kantonspolizei eine Rolle spielen muss. Wenn also diese Motion hier und heute überwiesen wird – und danach sieht es aus –, dann werden wir einen Gesetzesvorschlag prüfen, bei dem die Kompetenz tatsächlich bei der Gemeinde liegt, bei der aber zuvor eine sicherheitspolizeiliche, verkehrspolizeiliche Analyse der Kantonspolizei erfolgen muss und die Gemeinde dann aber frei entscheiden kann. So würde ich es sehen, die Motionärin hätte nichts gegen eine solche Lösung einzuwenden. Und weil ich heute so konsensual unterwegs bin: ich auch nicht.

Abstimmung

Der Kantonsrat beschliesst mit 91 : 72 Stimmen (bei 0 Enthaltungen), die Motion KR-Nr. 335/2021 zu überweisen.

Das Geschäft geht an den Regierungsrat zur Ausarbeitung einer Vorlage mit Bericht und Antrag innert zweier Jahre.

Das Geschäft ist erledigt.