

**Bericht zum Konzept zur Verhinderung von El-
terntaxis / Auftrag der KBU
(Postulat betreffend Verkehrssicherheit auf
dem Schulweg, ER-Geschäft 4390)**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 5. Mai 2021

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Erwägungen	3
3. Antrag	8

Beilage/n

- Elterntaxis Massnahmen 1-4 zusammengefasst
- Plan Ist-Situation
- Pläne 1-4 vorgeschlagene Massnahmen (grössere Auflösung)

1. Ausgangslage

Auf Antrag der Kommission für Bauwesen und Umwelt (KBU) hat der Einwohnerrat im Rahmen des Geschäfts 4390 „Postulat betreffend Verkehrssicherheit auf dem Schulweg“ nach Abschreiben des Postulats an der Sitzung vom 13. Mai 2020 der Verwaltung nachfolgenden Auftrag erteilt.

Elterntaxis: Die KBU nimmt zur Kenntnis, dass die Gemeinde mit verschiedenen Massnahmen versucht, die Eltern in Bezug auf die negativen Auswirkungen der Elterntaxis für die Entwicklung der Kinder und den Schulbetrieb aufzuklären. Aus Sicht der Kommission reichen die bisher ungesetzten Massnahmen nicht aus, da es immer noch zu viele nicht einsichtige Eltern gibt. Von der Gemeinde muss ein stärkeres Zeichen gesetzt werden. Die heutige Haltung des Gemeinderates setzt die Kommission mit einer Resignation gleich. Die Kommission schlägt daher vor, bei einem Allschwiler Primarschulhaus ein befristetes Halteverbot von mehreren Wochen einzuführen. Die Wirksamkeit der Massnahme soll mit Verkehrszählungen überprüft und das Halteverbot mittels Kontrollen durchgesetzt werden. Dem Einwohnerrat ist vor der Umsetzung ein Konzept der vorgesehenen Massnahmen zur Kenntnisnahme vorzulegen. In der Kommission herrscht die Meinung vor, dass mit dieser Massnahme gegenüber den Benutzern der Elterntaxis sowie der Lehrerschaft ein Zeichen gesetzt werden kann.

2. Erwägungen

Bei der Auswahl des Schulhauses zeigte sich, dass sich für ein solches Konzept lediglich die Schule Gartenhof eignet, weil sich dort die Problematik akzentuiert und der nötige Handlungsspielraum vorliegt. Das Schulhaus Schönebuchstrasse liegt an einer Kantonsstrasse, welche im Bereich des Schulhauses bereits seit Jahren mit Halteverboten signalisiert ist. „Elterntaxi-Halte“ finden dort trotzdem statt, vorwiegend aber auf der Klarastrasse in einem kurzen Bereich neben den dortigen Parkplätzen sowie im angrenzenden Rosenbergweg (Zubringerdienst). Parallel zur Klarastrasse verlaufen ein Fahrradweg und ein Trottoir. Die Übersicht ist nach der Kuppe zwar komfortabel, jedoch behindern kurze Halte zum Ein- und Ausladen regelmässig das Trottoir sowie den talwärtsführenden Veloverkehr, wobei Schulkinder dadurch in Konflikt mit den relativ schnellen Velos kommen können. Beim Schulhaus Neuallschwil am Muesmattweg wurden im 2019 in Zusammenarbeit mit der Verkehrsabteilung, der Gemeindepolizei, Andreas Hermann (Verkehrsinstruktor der Polizei BL) sowie einem Ingenieurbüro verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen und Anpassungen des Trottoirs und der Fahrbahn im Rahmen der Strassensanierung umgesetzt. So hat man im Bereich des Schulhauses z. B. eine farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen (FGSO) angebracht, welche den einen oder anderen Elternteil gemäss der Beobachtungen der GePo, häufiger davon abhält, dort anzuhalten. Die meisten Elterntaxis fahren jedoch auf den dortigen Parkplatz mit öffentlichen Charakter, um ihre Kinder ein- oder auszuladen, was zulässig und keinen Verstoß gegen die Rechtsordnung darstellt. Die Situation beim Muesmattweg wurde bei der Beantwortung des Geschäfts 4390 ebenfalls thematisiert und auch in der KBU eingehend behandelt. Sowohl beim Schulhaus Schönebuchstrasse als auch beim Schulzentrum kann aufgrund der Gestaltung der Strasse kein wie in der Kommission gefordertes Halteverbot angebracht werden.

Die Abteilung Sicherheit des Bereichs „Sicherheit – Einwohnerdienste – Steuern“ hat hierauf nach den Sommerferien mit dem Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli Kontakt aufgenommen. Zusammen mit Herrn Andreas Stäheli wurden der Auftrag und die Aufgaben zur Erstellung einer Analyse und eines einfachen Konzepts im Rahmen von CHF 5000.00 (Budgetüberschreitung Konto 1110-3150.50) erarbeitet. Als Ziel des Konzepts wurde definiert, dass auf

dem Lettenweg bei der Schule Gartenhof geeignete Massnahmen umzusetzen sind um „Elterntaxi-Fahrten“ einzudämmen und nach Möglichkeit ganz zu verhindern. Das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli hat der Abteilung Sicherheit Ende November 2020 einen schriftlichen Kurzbericht sowie verschiedene Vorschläge für mögliche Massnahmen zukommen lassen.

Im Kurzbericht wurden folgende Themen bearbeitet:

Ausgangslage:

- Die Eltern bringen ihre Kinder mit dem Auto zur Schule.
- Der Lettenweg weist beschränkte Platzverhältnisse auf. Die Fahrbahn ist 6.00m breit mit Längsparkierung, beidseitig besteht ein Trottoir mit je 1.50m Breite.
- Die Fahrzeuge (Elterntaxi) halten an unterschiedlichen Orten im Bereich des Lettenwegs an, um die Kinder auszuladen.
- Es gibt keinen speziell gekennzeichneten Ort oder eine Zone, um die Kinder ein- und aussteigen zu lassen.

Problemstellung:

- «Elterntaxi-Fahrten» und Manövern zum Ein- und Aussteigen lassen der eigenen Kinder gefährden andere Schulkinder.
- Das Verhalten und die Einstellung der Eltern zum Schulweg: Kinder seien ohne Elterntaxi gefährdet, Kinder seien zu wenig selbständig etc.

Im Weiteren wurde durch das Ingenieurbüro eine Befragung der Lehrerschaft, der Hauswartung sowie der Eltern, welche ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen, durchgeführt.

Dabei wurden die unterschiedlichen und individuellen Wahrnehmungen der Personengruppen festgehalten, welche nachfolgend aufgeführt sind:

Wahrnehmung und Erklärungen der Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen:

- Knappes Zeitmanagement
- Bin ohnehin mit dem Auto unterwegs
- Langer und gefährlicher Schulweg für Kinder (insbesondere Erstklässler)
- Zu kurze Mittagspause für die Kinder
- Kinder müssen direkt zu weiteren Terminen (Essen, Sport, Musik, Besuche)
- Kinder werden auf dem Schulweg unterwegs gemobbt
- Der Schulweg ist zu mühsam für Kinder

Die meisten Erwachsenen sind sich grundsätzlich bewusst, dass das Abholen der Kinder eigentlich unnötig ist und auch ein Gefährdungspotenzial für andere Schulkinder darstellt. Einige erklärten auch, dass sie meist vorsichtig fahren, jedoch trotzdem ein schlechtes Gewissen wegen der Taxifahrten haben. Einige Eltern gaben an, dass die Infrastruktur für die Schulkinder (schmale Trottoirs, weite Querungsdistanzen, wenig Aufstellflächen vor Fussgängerstreifen, usw.) unzureichend seien, der Verkehr allgemein zu schnell sei und die vielen grossen Fahrzeuge ihre Kinder verängstigen würden. Die einzige Alternative sei darum, die Kinder in die Schule zu fahren.

Das «Zu Fuss gehen» sei für die Kinder bei den schmalen Trottoirs und mit mehreren Kindern mühsam und zudem aus Sicht der Eltern nicht ungefährlich. Die meisten Eltern sehen in ihrem Verhalten, die Kinder in die Schule zu fahren, allgemein kein Problem. Hier wurde

angeführt, dass die Kinder in der Freizeit und am Wochenende genügend Möglichkeiten hätten, zu Fuss zu gehen. Bei den meisten Eltern herrscht auch die Meinung vor, dass der Schulweg den Kindern nicht als Erlebnisweg dient und dieser auch nicht die Entwicklung der Kinder fördere. Dies weil die Trottoirs beidseitig von Fahrbahnen, parkierten Fahrzeugen, Ausfahrten, Mauern und Hecken gesäumt sind und deshalb aus ihrer Erwachsenen-sicht durch die Kinder kaum als Erlebnisort wahrgenommen werden können.

Die Ansichten der Eltern weichen teilweise von den Ansichten der Gemeindeverwaltung und der Schulleitung ab.

Wahrnehmung der Hauswartung und der Lehrerschaft:

Die Lehrpersonen stellen fest, dass die Erwachsenen oftmals wenig Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmende nehmen. Vor allem bei:

- An-/Wegfahrt mit dem Privatfahrzeug
- Wahl des Standorts zum Warten mit dem Fahrzeug
- Ein-/Aussteigenlassen der Kinder

Allgemein wurde von der Lehrerschaft genannt, dass die Kinder durch das «Abladen» innert Sekunden von einem „vermeintlich“ sicheren Ort (Fahrzeug) in den Schulalltag geschleudert werden. Die gefahrenen Kinder brauchen darum zu Teil länger bis sie mental in der Schulwelt angekommen sind.

Von der Hauswartung wurde ergänzt, dass gewisse Eltern beim Abstellen ihres Fahrzeuges keine Hemmung zeigen und Gefährdungen anderer Personen bewusst oder unbewusst in Kauf nehmen. Aus Sicht der Hauswartung ist die aktuelle Verkehrssituation im Umfeld der Schule Gartenhof vor allem im Lettenweg täglich eine grosse Herausforderung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Mögliche Sofortmassnahmen

Aufgrund der Analyse und der Befragungen hat das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli nachfolgende vier Massnahmen-Varianten erarbeitet, welche im Anhang 1 erläutert werden.

Die Kosten für die vorgängig erwähnten vier Massnahmenvarianten können grob (+/- 25%) wie folgt abgeschätzt werden:

Massnahmen-Varianten	Kostenschätzung (+/-25%, ohne Honorar)
1	CHF 5`100.-
2	CHF 3`250.-
3	CHF 44'480.-
4	CHF 5'800.-

Das Verkehrsingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli kommt zu folgendem Fazit:

Die Beobachtungen und Interviews vor Ort wie auch das Studium der Unterlagen haben gezeigt, dass die Menge der „Elterntaxi“ und das Fahrverhalten der Eltern die Schulkinder gefährden. Das Ziel sollte deshalb sein, die Gefährdung der Schulkinder durch „Elterntaxi-Fahrten“ zu minimieren.

Markierungen (Halteverbotslinien, Markierung „Hinweis auf Kinder“ und FGSO) und Signale (1.23 Kinder) lassen sich ohne grossen Aufwand relativ rasch realisieren. Teilweise sind nach Art. 107 SSV für die Signalisation allerdings zusätzlich verkehrspolizeiliche Anordnungen zu erstellen und zu publizieren wie z. B. für:

- Sig. 2.02 Einfahrt verboten
- Sig. 2.49 Halten verboten

Um eine explizite Zone (Schul- oder Begegnungszone) realisieren zu können, ist vorgängig ein entsprechendes kostenpflichtiges Verkehrsgutachten (Analog T-30) zu erstellen. Dieses und die entsprechenden Signale müssen danach von der zuständigen Stelle des Kantons genehmigt werden. In der Empfehlung durch das Ingenieurbüro wurden Massnahmen berücksichtigt, welche rasch und unkompliziert umsetzbar sind. Eine Begegnungszone ist ein eher langwieriges Verfahren, aus diesem Grund wurde diese Variante bei der Evaluation von möglichen Massnahmen nicht berücksichtigt.

Das Ingenieurbüro Pestalozzi & Stäheli empfiehlt der Gemeinde Allschwil aufgrund ihrer Analyse und Erfahrungen in anderen Gemeinden, die vorgeschlagene Variante 3 im folgenden Umfang zur Umsetzung:

- Signal 1.23 (Kinder) montieren
- Markierung des Gefahrensignals „Kinder“ (1.23) auf der Fahrbahn aufbringen
- «Trapezförmige Versätze“ (Schwellen) entfernen
- Signal 1.06 (unebene Fahrbahn) entfernen
- „Halteverbotslinien“ markieren (gemäss Massnahmenvorschlag)
- Einkürzen von 2 Parkfeldern und damit verbunden eine Reduktion von 1 Parkplatz
- FGSO (Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche) aufmalen
- „Erzieherische Massnahmen“ durch die Schulleitung, Lehrerschaft z. B. anlässlich der Elternabende erarbeiten und umsetzen (wird bereits praktiziert)
- Thematisierung der «Elterntaxi-Fahrten» durch die Präventionsabteilung der Polizei BL (wird bereits praktiziert)

Die Kosten für die Umsetzung dieser empfohlenen Massnahmen belaufen sich mit einer Kostengenauigkeit von +/- 25% auf ca. CHF 45'000.00 (ohne Honorare).

Wie bereits bei den vorgeschlagenen Massnahmen im Feld «Nachteile» aufgeführt, bleiben die Halteverbote ohne rigorose, regelmässige und personalintensive Kontrollen erfahrungsgemäss nahezu wirkungslos. Wird kontrolliert, steht die Polizei oder ein Verkehrsdienst vor Ort, halten sich die Eltern zu einem sehr grossen Teil an die Verbote. Steht jedoch niemand dort und kontrolliert, werden die Verbote weitgehend und bewusst missachtet. Um die Verbote im angestrebten Mass durchsetzen zu können, muss zu den Schulanfangs- und Schlusszeiten darum beständig kontrolliert werden. Die Gemeindepolizei kann ihren Kontrollaufwand in diesem Bereich zwar kurzzeitig erhöhen, dies geht allerdings nur mit der Einschränkung von anderen Aufgaben wie z. B. der Patrouillentätigkeit oder Verkehrskontrollen und auf Kosten der Flexibilität bei Requisitionen. Für die dauerhafte und regelmässige Kontrolle und Durchsetzung der Halteverbote sind deshalb zu den Signalisations- und Markierungsmassnahmen zusätzlich Dienstleistungen Dritter mit Bussenkompetenz und die bereits vorgesehene Stellenplanerweiterung der Gemeindepolizei unerlässlich.

Motion zur Einführung einer Begegnungszone

Am 13.05.2020 wurde durch Herrn Etienne Winter, SP-Fraktion, eine Motion zur «Einführung einer Begegnungszone auf dem Lettenweg im Schulperimeter» eingereicht. Diese wurde am

09. Dezember 2020 im Einwohnerrat überwiesen. Sollte im Lettenweg nach Erstellung eines entsprechenden Konzepts mit Verkehrsgutachten und Genehmigung durch die Verkehrsabteilung der Polizei Basellandschaft eine Begegnungszone im Lettenweg umgesetzt werden, müssen ein Grossteil der «Elterntaxi-Massnahmen» wieder rückgängig gemacht und entfernt werden. Es sind dies im Speziellen:

- Signal 1.23 (Kinder)
- Markierung des Gefahrensignals „Kinder“ (1.23) auf der Fahrbahn
- „Halteverbotslinien“
- FGSO (Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche)

Die Einrichtung einer Begegnungszone steht unter anderen Voraussetzungen und Vorgaben vom Bund und muss mit anderen Signalisationen und Markierungen umgesetzt werden, dies insbesondere deshalb, weil in der Begegnungszone der Fussgänger vortrittsberechtigt ist. Hier wird sich schliesslich im Verkehrsgutachten zeigen, welche Markierungen und Massnahmen zusätzlich (z. B. Halteverbote) überhaupt noch möglich sind. Im Hinblick auf eine allfällige Einführung einer Begegnungszone im Lettenweg stellt sich die Frage, ob unter diesen Umständen die «Eltern-Taxi-Massnahmen» im Rahmen von CHF 45`000.00 trotzdem umgesetzt werden sollen.

Der Auftrag der KBU bezieht sich auf ein einzelnes Schulhaus, welches allenfalls als Pilotprojekt für ein Gesamtkonzept für alle drei Schulhäuser dienen soll. Sollte eine Ausweitung auch auf die 16 Allschwiler Kindergärten erwünscht sein, müsste diese im Rahmen eines Auftrages an die Verwaltung erfolgen

Polizeiliche Sicht

Es ist zu erwarten, dass Eltern auf die «Taxi-Fahrten» nicht gänzlich verzichten. Dies hat mitunter die Befragung durch das Ingenieurbüro gezeigt und wird auch bei Gesprächen zwischen der Gemeindepolizei und der Elternschaft deutlich. Wenn am Lettenweg und anderen Orten Halteverbotszonen eingerichtet werden, kann sich die Problematik in andere Strassenzüge verlagern. Diese Entwicklung und die daraus folgenden Probleme müssen dann sicher beobachtet werden.

Fazit SES

Durch das Erstellen einer Begegnungszone erhalten die Fussgängerinnen und Fussgänger und somit die Kinder gegenüber dem Fahrzeuglenker flächenhaft den Vortritt. Das Tempolimit wird von heute 50km/h auf 20km/h reduziert. Diese Massnahme bringt neben einer hohen Verkehrssicherheit auch eine hohe Fehlertoleranz und damit optimalen Schutz von Kindern und älteren Menschen. Es entsteht zudem eine bessere Kommunikation zwischen Fussverkehr und rollendem Verkehr und ein damit einhergehendes vermehrtes rücksichtsvolles Miteinander. Eine Begegnungszone erhöht die Aufenthalts- und Wohnqualität wertet damit den öffentlichen Raum auf und belebt diesen. Auf der Durchgangsstrasse wird zudem eine verminderte Trennwirkung und eine Verstetigung des Verkehrsflusses erwartet. Elterntaxis können gesetzlich nicht verboten werden, die Gemeinde kann zum Schutz der Kinder aber flankierende Massnahmen anordnen. Die unter den Varianten 1 bis 4 und insbesondere die Variante 3 zeigen mögliche Massnahmen auf wie die Situation vor Ort verbessert werden kann. Es ist aber auch zu erwarten, dass die Massnahmen eine Verlagerung der Haltepunkte mit sich bringen wird, da sich die Eltern nur bedingt einschränken lassen. Die Kosten für eine Begegnungszone sind abhängig von der Grösse der Fläche beziehungsweise des betroffenen Strassenabschnitts sowie die Ausgestaltung der Fläche, aus Sicht des Bereichs SES bringt die Begegnungszone unabhängig von den Kosten aber den grössten Nutzen.

3. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Auf die Umsetzung der Sofortmassnahmen 1 bis 4 des Büro Pestalozzi & Stäheli wird verzichtet.
2. Zur Verbesserung der Sicherheit im Lettenweg soll, gemäss überwiesener Motion von 09. Dezember 2020, Geschäft 4519, im Einwohnerrat, eine Begegnungszone geplant und umgesetzt werden.
3. Der Auftrag der KBU wird mit vorliegendem Bericht beantwortet.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Leiter Gemeindeverwaltung:

Nicole Nüssli-Kaiser

Patrick Dill