

Gemeinden stehen in der Pflicht

Zwei VCS-Experten informierten in Sarnen über die Herausforderungen und Möglichkeiten für sichere Schulwege.

Irene Infanger

Von Mailand nach Hamburg: Diese Distanz, so erfuhren die Anwesenden an einer Infoveranstaltung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden am Donnerstagabend in Sarnen, absolviert ein Schweizer Schulkind durchschnittlich in einem Jahr für seinen Schulweg. In der Deutschschweiz bewältigen rund 83 Prozent aller Kinder den Schulweg zu Fuss (Westschweiz 67, Tessin 49 Prozent).

Der Schulweg, so erläuterte Katja Marthaler, Projektleiterin Schulwegsicherheit beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sorge für viele positive Effekte, fördere die Sozialkompetenz und Selbstständigkeit. Er sei bisweilen aber auch eine Herausforderung und führe bei besorgten Eltern für einen unerwünschten Nebeneffekt: Elterntaxis. Die beiden aus Bern angereisten Fachleute plädierten dafür, dass Kinder den Schulweg selbstständig meistern sollen, und zeigten in einem zweiteiligen Vortrag auf, worauf Eltern, aber auch Behördenvertreter achten sollen, damit Kinder sicher in die Schule gelangen.

Kinder sind keine kleinen Erwachsenen

«Mit dem Anlass möchten wir nicht nur über die Bedeutung und die Herausforderungen des Schulwegs informieren, sondern ebenfalls Lösungsansätze und konkrete Angebote des VCS präsentieren», schrieb Daniel Daucourt, Geschäftsführer der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden, in der Einladung. Dieser sind rund 15 Personen gefolgt, mehrheitlich Vertreter kommunaler Behörden.



Daniel Daucourt, Geschäftsführer der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden (links), mit den VCS-Referenten Katja Marthaler und Michael Rytz.

Bild: Irene Infanger (Sarnen, 23. 3. 2023)

Verkehrssicherheitsexperte Michael Rytz zeigte auf, welchen Blickwinkel die Kinder im Alltag einnehmen. «Eine Situation von oben zu beurteilen, ist viel einfacher als von einer niedrigeren Position», sagte Rytz. «Wichtig ist, dass wir bei Verkehrsthemen entsprechenden Perspektivenwechsel vornehmen.» Die Kinder seien aber nicht einfach kleine Erwachsene.

Die kognitiven Fähigkeiten eines Kindes seien erst mit 12 bis 14 Jahren so weit ausgebildet, dass es sich im Verkehrsumfeld richtig zu verhalten wisse. «Die Reaktionszeit ist aber noch entsprechend tief und die Erfahrung fehlt», betonte der Sicherheitsexperte und verwies auf Unfallzahlen. Die meisten Unfälle geschehen demnach bei zu Fuss gehenden

Kindern im Alter von 7 Jahren, während 13-Jährige vergleichsweise oft mit dem Fahrrad verunfallen.

Angebote des VCS vorgestellt

Ein erhöhtes Risiko bestehe beim Queren der Strasse, wobei es auch auf Fussgängerstreifen häufig zu Unfällen komme. Bauliche Anpassungen seien

eine mögliche Massnahme, wobei Michael Rytz Mittelinseln hervorhob, aber auch die Vorteile von Tempo-30-Zonen nannte.

Einfluss auf die Minimierung von Unfällen hätten aber auch die Ausstattung der Fahrzeuge (automatischer Bremsassistent), die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden, Schulungen und Kontrollen

«Von sicheren Schulwegen profitieren nicht nur Schulkinder, sondern auch andere Fussgänger.»

Michael Rytz
Verkehrssicherheitsexperte

durch die Polizei. «Von sicheren Schulwegen profitieren nicht nur Schulkinder, sondern auch andere Fussgänger, insbesondere ältere Menschen», sagte Rytz.

In einem zweiten Teil informierten die VCS-Experten über Angebote des Verkehrs-Clubs und machten auf die seit einem Jahr laufende Schulwegkampagne «Stoppen für Schulkinder» aufmerksam. Katja Marthaler stellte das Mobilitätskonzept vor. Ziel dieses sei es, die Schulwege einer Gemeinde zu analysieren und sicherer zu gestalten, insbesondere aufgrund von Rückmeldungen von Eltern und Kindern.

Der Verkehrssicherheitsexperte Rytz betonte, dass der Einbezug der verschiedenen Akteure wichtig sei, um eine gemeinsame Lösung zu finden, und erinnerte daran, dass die Gemeinden zuständig seien für die Sicherheit der Fusswege. «Es muss möglich sein, dass ein Schulkind den Schulweg selbstständig bestreiten kann.»

Parkgebühren ab der ersten Minute sorgen für Diskussionen

Das neue Stanser Parkierungsreglement wurde der Öffentlichkeit präsentiert. Und vermochte nicht alle zu überzeugen.

Matthias Piazza

«Stans hat ein hohes Verkehrsaufkommen, dieses dürfte noch weiter zunehmen. Das Parkierungsreglement ist eine Antwort darauf.» Unter diese Überschrift setzte der Stanser Gemeindepräsident Lukas Arnold das neue Parkplatzreglement, das nach Rückmeldungen aus den Ortsparteien und kommunal wirkenden Organisationen nochmals minim angepasst wurde und am 24. Mai an der Frühlingsgemeindeversammlung zur definitiven Abstimmung kommt. «Parkgebühren sind ein Lenkungsmittel. Wir finden, parkieren muss kosten. Es kann nicht sein, dass die Allgemeinheit Parkplätze gratis zur Verfügung stellt», begründete Lukas Arnold vor rund 50 Interessierten am Donnerstagabend im Pestalozzisaal die Philosophie des neuen Reglements.

Die markanteste Änderung gegenüber dem bisherigen Reglement: Die ersten 30 Minuten

sind nicht mehr kostenlos, parkieren wird somit auf allen Parkplätzen kostenpflichtig. Auch werden die Gemeindeparkplätze neu während 24 Stunden bewirtschaftet, das heisst auch das Gratisparkieren abends und nachts gehört bald der Vergangenheit an.

Lenkung auf Parkplätze ausserhalb des Zentrums

Weiterhin werden die Parkgebühren im Dorfzentrum höher sein, damit die Automobilisten auf Gemeindeparkplätze ausserhalb des Zentrums gelenkt werden. Die jetzigen Tarife würden zu fragwürdigen Verkehrslenkungen führen. So würde der Dorfplatz gegenüber dem teureren Bahnhofparking bevorzugt. Die eingenommenen Gebühren würden Ausgaben für das Erstellen, Sanieren und den Unterhalt der Parkplätze wie etwa Schneeräumung ausgleichen.

«Wer will, darf weiterhin mit dem Auto nach Stans kom-

men, aber muss dafür zahlen, sonst nimmt er den Bus, das Velo oder kommt zu Fuss», hielt Lukas Arnold fest. Gemeinderätin und Tiefbauchefin Sarah Odermatt sprach auch von einem Missbrauch der 30 Gratisminuten, den man immer wieder beobachte. «Nach

30 Minuten können Automobilisten den Parkplatz wechseln und so mehrmals gratis parkieren, was zu mehr Suchverkehr führt.»

Besonders die Abschaffung der kostenlosen halben Stunde führte im Publikum zu einigen kritischen Reaktionen. «Will der

Gemeinderat den Verkehr aus dem Dorf verbannen?», fragte jemand provokativ. Lukas Arnold widersprach vehement: «Wollten wir das, müssten wir ganz andere Massnahmen ergreifen.» So würden ja auch keine Parkplätze abgebaut.

«Parkplätze kosten heutzutage fast überall»

Auch tauchten Bedenken auf, dass die Läden im Dorfzentrum unter dem neuen Regime leiden würden. Davon geht Lukas Arnold nicht aus. «Parkplätze kosten heutzutage fast überall. Darum bleiben die Kunden nicht aus, wenn sie für den Parkplatz zahlen müssen, das weiss ich aus eigener Erfahrung als langjähriger Detaillist.»

Und Vizegemeindepräsident Florian Grendelmeier bekräftigte auf eine entsprechende Frage, dass es um eine Lenkungswirkung gehe und nicht darum, die Gemeindefinanzen zu verbessern. Und gerade wegen der erhofften Lenkungswir-

kung sei es auch schwierig abzuschätzen, wie viel die Gemeinde einnehmen werde. Gemeindepräsident Lukas Arnold regte eine übergeordnete Betrachtung an. «Stans ist ein Dorf mit dem Verkehrsaufkommen einer Kleinstadt mit seinen rund 10 000 Arbeitnehmenden. Wir müssen verhindern, dass Stans mit dem Auto der-einst nicht mehr erreichbar ist.» So gesehen sei das Parkplatzreglement ein kleiner Preis.

Reglement könnte am 1. Januar 2024 in Kraft treten

Das letzte Wort haben die Stanserinnen und Stanser an der Gemeindeversammlung vom 24. Mai. Dann können sie nicht nur das Reglement annehmen oder ablehnen, sondern auch beantragen, einzelne Artikel und Inhalte abzuändern. Schafft das Parkplatzreglement die Hürde an der Gemeindeversammlung, tritt es voraussichtlich am 1. Januar nächsten Jahres in Kraft.



Der Parkplatz beim Stanser Dorfplatz. Bild: Matthias Piazza (2. 9. 2022)