



Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage Julmy Markus

2022-CE-111

Patrouilleurdienste nur noch für erwachsene Personen?

I. Anfrage

In den vergangenen Jahren hat sich das Betreiben von Patrouilleurdiensten an Fussgängerübergängen auf dem Schulweg der Primarschülerinnen und -schüler als sinnvolles Instrument der Verkehrssicherheit, vor allem für Schulkinder der Unterstufe, erwiesen. Diese Patrouilleurdienste wurden jeweils alternierend oder auch ergänzend von Schülerinnen oder Schülern und von erwachsenen Personen sichergestellt. Die notwendigen Schulungen hat die Kantonspolizei zu Beginn jedes Schuljahres mit den Schülerinnen und Schülern wie mit den erwachsenen Personen an den betreuten Fussgängerübergängen durchgeführt. In der Medienmitteilung vom 22. Februar 2022 fordert das BFU nun ein Umdenken: Künftig sollen nur noch Erwachsene den Patrouilleurdienst übernehmen dürfen. Die Verkehrssituation ist in unserem Kanton jedoch nicht zwingend dieselbe wie zum Beispiel im Kanton Zürich, wo die Fahrzeugfrequenz deutlich höher sein dürfte. In seinem Beschluss 411.0.71 Art. 3 Abs. 1 vom 24. August 1993 hält der Staatsrat fest, dass er Schülerpatrouillen als sinnvoll erachtet. Somit drängen sich mir folgende Fragen auf:

1. Wie stellt sich der Staatsrat zu den Schülerpatrouillen?
2. Gibt es konkrete Daten aus dem Kanton, welche die Aussage des BFU stützen, wonach die SuS überfordert sind?
3. Wurde der Staatsrat durch das BFU aufgefordert, die Schülerpatrouillen aufzugeben?
 - a) Falls ja: Auf welche rechtliche Grundlage stützt sich das BFU für diesen Eingriff in die kantonale Hoheit?
 - b) Wenn nein:
 - > Womit begründet die Polizei ihre neue Stossrichtung, Patrouillendienste von SuS zu untersagen?
 - > Auf welche konkrete gesetzliche Grundlage stützt sich die Polizei, um ihre diesbezügliche Zuständigkeit zu begründen? Und wie passt dies mit den Aussagen des Sprechers der Kapo zusammen, der die Patrouillen nach wie vor als wertvoll erachtet?
 - > Erachtet der Staatsrat das Vorgehen des BFU in diesem Fall nicht als Eingriff in die kantonale Hoheit?
4. Welche Alternativen zu Schülerpatrouillen schlägt der Staatsrat vor, die ohne zusätzliche Ressourcen (inkl. freiwilliger Beteiligung der Eltern) umgesetzt werden können und er als zeitgemäss erachtet?

5. Wie stellt sich der Staatsrat zu einem risikobasierten Ansatz, mit welchem anhand möglichst objektiver Kriterien die Übergänge identifiziert werden können, welche für Schülerpatrouillen nicht geeignet sind?

Ich danke dem Staatsrat bereits jetzt für seine wertvolle und rasche Antwort. Der Beginn des nächsten Schuljahres ist auf den 25. August 2022 festgelegt, und es wäre sinnvoll, wenn die betroffenen Personen und Stellen die Antworten bis dahin zur Kenntnis nehmen und eventuelle Anpassungen vornehmen können.

24. März 2022

II. Antwort des Staatsrats

Einleitend erklärt der Staatsrat, dass er am System der Schulpatrouilleure festhalten will. Der freiwillige Begleitedienst auf dem Schulweg, der seinen Ursprung in den USA hat, gehört seit seiner Einführung in der Schweiz im Jahr 1952 zur Freiburger Tradition. Davon zeugt die folgende Fotografie von 1953, die in der Ausstellung *Der Bildbeweis – Fotoarchive von Justiz und Polizei* von Oktober 2021 bis Februar 2022 im *Musée gruérien* in Bulle zu sehen war.



Das Ziel der Schülerpatrouillen bestand von Anfang an darin, die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg zu erhöhen, was sich auch in der Entwicklung des Systems im Laufe der Zeit niederschlug. Der Staatsrat beantwortet die gestellten Fragen deshalb in dieser Entwicklungsperspektive, die nicht nur die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, sondern auch jene der Patrouilleurinnen und Patrouilleure selbst berücksichtigt.

1. Wie stellt sich der Staatsrat zu den Schülerpatrouillen?

Das System der Schülerpatrouillen wird im Kanton Freiburg von Schülerinnen und Schülern der 7–8H, d. h. von 10–11-jährigen Kindern sichergestellt. Der Betrieb eines Patrouilleurdienstes erfordert eine Bewilligung der Kantonspolizei. Diese prüft namentlich, ob der Dienst zweckmässig ist und ob er von Kindern geleistet werden kann. Aufgrund der Verkehrsentwicklung sowie aufgrund der Tatsache, dass Kinder bei dieser schwierigen Aufgabe und beim Einschätzen von Gefahren an Grenzen stossen, wurden an zahlreichen Stellen Kinderpatrouilleure durch Erwachsene ersetzt oder es wurden Alternativen gewählt (Pedibus, Coach, Infrastrukturanpassungen usw.). Die Alternativen sind aus der Sicht der Verkehrserziehung von Vorteil, weil so die gelehrten Grundsätze («Warte – luege – lose – laufe») angewendet werden können.

Es sei zudem daran erinnert, dass in erster Linie die Eltern und die Gemeinden für die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg verantwortlich sind.

2. Gibt es konkrete Daten aus dem Kanton, welche die Aussage des BFU stützen, wonach die SuS überfordert sind?

Die Haltung der bfu ist im Kontext der entwicklungsbiologischen kindlichen Grenzen zu sehen:

Mit 10–11 Jahren sind Schülerinnen und Schüler in der Lage:

- > Präventionsmassnahmen zu verstehen und die Folgen ihres Handelns einzuschätzen;
- > Distanzen richtig einzuschätzen;
- > Geschwindigkeiten mehr oder weniger realistisch einzuschätzen.

Dagegen sind sie erst mit ca. 14 Jahren in der Lage:

- > die Richtung, aus der ein Geräusch kommt, zuverlässig zu bestimmen;
- > ähnlich rasch zu reagieren wie Erwachsene, z. B. eine begonnene Bewegung zu unterbrechen;
- > sich ausreichend zu konzentrieren und ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf mehrere Dinge zu richten.

In den vergangenen 5 Jahren wurden der Kantonspolizei 23 Vorfälle gemeldet (hauptsächlich Fälle, in denen die Zeichen der Schulpatrouilleure nicht beachtet wurden), darunter 2 Unfälle, die nicht die Schulpatrouilleure betrafen, sondern Kinder, die sich nicht an die Zeichen gehalten hatten.

3. Wurde der Staatsrat durch das BFU aufgefordert, die Schülerpatrouillen aufzugeben?

a) Wenn ja: Auf welche rechtliche Grundlage stützt sich das BFU für diesen Eingriff in die kantonale Hoheit?

b) Wenn nein:

> Womit begründet die Polizei ihre neue Stossrichtung, Patrouillendienste von SuS zu untersagen?

Die Stellungnahme der bfu entspricht genau der Stossrichtung, welche die Kantonspolizei seit einigen Jahren bei ihren Entscheiden über die Bewilligung von Schulpatrouillen verfolgt. Die Entscheide basieren auf Kriterien unter zunehmend widrigen Bedingungen (zunehmende Komplexität, Verdichtung, Regelverstösse, Ablenkungsquellen usw.), weshalb diese verantwortungsvollen Aufgaben immer seltener Kindern anvertraut werden können.

Einige, von Kindern betreute Fussübergängen werden nun entweder mit anderen Massnahmen gesichert oder nicht mehr betreut, weil sich keine Erwachsenen zur Verfügung gestellt haben.

Diese Entwicklung erfolgt unter Beteiligung aller Anspruchsgruppen, wozu auch die Gemeinde- und ie Schulbehörden gehören.

> Auf welche konkrete gesetzliche Grundlage stützt sich die Polizei, um ihre diesbezügliche Zuständigkeit zu begründen? Und wie passt dies mit den Aussagen des Sprechers der Kapo zusammen, der die Patrouillen nach wie vor als wertvoll erachtet?

Die gesetzliche Zuständigkeit ergibt sich aus Artikel 67 Abs. 3 der [Signalisationsverordnung](#) (SSV, SR 741.21) und aus Artikel 3 des [Beschlusses über die Verkehrserziehung in der Schule](#) (SGF 411.0.71). Neben der Zusammenarbeit mit den Anspruchsgruppen hängt die Zulassung von Kinderpatrouilleuren unter anderem von den folgenden Kriterien ab:

- > Geografische Lage ⇒ Entfernung zum Schulstandort
- > Verkehrsdichte ⇒ gering bis mittel
- > Verkehrskomplexität ⇒ gering
- > Fussgängeraufkommen ⇒ mittel bis hoch
- > Art der Strassenbenützer/innen ⇒ mehrheitlich Schüler/innen
- > Sicherheitsdefizite (Infrastruktur) ⇒ keine
- > Verfügbarkeit ⇒ elterliche Zustimmung

Im Übrigen ist erneut darauf hinzuweisen, dass die Sicherheit der im Einsatz stehenden Kinder für die Kantonspolizei oberste Priorität hat. Die Kinder erhalten von Verkehrsinstruktorinnen und -instruktoren eine gründliche Ausbildung und werden danach in Zusammenarbeit mit der bürgernahen Polizei weiter betreut. Schliesslich sind die Kantonspolizei und die Gemeindepolizeien dreimal im Jahr, d. h. bei Schulbeginn im August/September sowie nach den Weihnachts- und Osterferien verstärkt bei den Schulstandorten präsent.

> Erachtet der Staatsrat das Vorgehen des BFU in diesem Fall nicht als Eingriff in die kantonale Hoheit?

Nein, die Stellungnahme der bfu entspricht der Sichtweise der Kantonspolizei, deren Spielraum dadurch in keiner Weise eingeschränkt wird.

4. *Welche Alternativen zu Schülerpatrouillen schlägt der Staatsrat vor, die ohne zusätzliche Ressourcen (inkl. freiwilliger Beteiligung der Eltern) umgesetzt werden können und er als zeitgemäss erachtet?*

Mehrere Alternativen wurden oben bereits erwähnt (Pedibus, Coach, Infrastrukturanpassungen usw.). Der Einsatz von Erwachsenen (ab 16 Jahren) für die Sicherung der Schulwege lässt sich durch aktive Patrouilleurwerbung, durch die Gewährung einer Entschädigung sowie durch die Anstellung von Gemeindepersonal (z. B. Lernende) oder Asylsuchenden erleichtern.

Ungeachtet der konkreten Umsetzung all dieser Massnahmen in unserem Kanton sei daran erinnert, dass auch viele Kinder zu Fuss zur Schule gehen, indem sie ganz einfach die Anweisungen aus der Verkehrserziehung anwenden.

Im Übrigen wird in Artikel 26 des [Strassenverkehrsgesetzes](#) (SR 741.01) die Grundregel aufgestellt, dass sich im Verkehr jedermann so verhalten muss, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet. Weiter wird verlangt, gegenüber Kindern, Gebrechlichen und alten Leuten besondere Vorsicht walten zu lassen, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

5. *Wie stellt sich der Staatsrat zu einem risikobasierten Ansatz, mit welchem anhand möglichst objektiver Kriterien die Übergänge identifiziert werden können, welche für Schülerpatrouillen nicht geeignet sind?*

Wenn eine Schulpatrouille sinnvoll ist, richtet sich der Entscheid darüber, ob Kinder oder Erwachsene dafür eingesetzt werden sollen, nach den folgenden Hauptkriterien:

- > Geografische Lage
- > Unterhaltszustand der Verkehrsinfrastruktur
- > Verkehrsdichte und -komplexität
- > Besondere Gefahren
- > Ausreichende Anzahl Patrouilleure
- > Verhalten der Strassenbenützer/innen
- > Empfinden der Patrouilleure
- > Berichte über Vorfälle / Beobachtungen

Die Einschätzung enthält deshalb immer eine subjektive Komponente, wobei die Antwort auf Frage 2 besonders ausschlaggebend ist.

24. Mai 2022