Beschluss-Nr. 20

**Einfache Anfrage betreffend „Fehlende und unsichere Strassen-Querungsstellen für Fussgänger" von Gemeinderat Roman Fischer**

**Beantwortung**

Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

An der Gemeinderatssitzung vom 24. Oktober 2018 reichte Gemeinderat Roman Fischer eine Einfache Anfrage nach Art. 45 des Geschäftsreglements für den Gemeinderat ein.

## I. Allgemeines

Der Stadtrat hat in der Vergangenheit sowohl dem Fuss- wie auch dem Veloverkehr viel Beachtung geschenkt. Das in Erarbeitung stehende Langsamverkehrskonzept unterstreicht dies und widmet sich neben dem Veloverkehr auch dem Fussgängerverkehr. Der Stadtrat legt nebst der konzeptionellen Arbeit vor allem auf die bauliche Umsetzung Wert. So wurden viele Verbesserungen pragmatisch und nach den Bedürfnissen der Bevölkerung umgesetzt. Das aktuellste Beispiel stellt, obwohl nicht in einem übergeordneten Konzept enthalten, die Querungsstelle über die Zürcherstrasse im Bereich des Erchingerhofs dar, die im Frühjahr erstellt wird und mit Geldern aus dem Agglomerationsfonds des Bundes unterstützt wird.

Im Übrigen hält der Stadtrat fest, analog der Beantwortung "Stand der Verbesserungen für den Veloverkehr im und ums Zentrum der Stadt Frauenfeld" vom 27. November 2018, dass die Zuständigen im Departement für Bau und Verkehr nie willentlich Gespräche verweigert haben.

## II. Ausgangslage

Zu Fussgängerstreifen ist folgendes festzuhalten: allein die Markierung eines Fussgängerstreifens erhöht die Sicherheit in keiner Weise. Dazu Zitat der bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung):
«Insbesondere der hohe Anteil der auf Fussgängerstreifen verunfallten Fussgänger weist darauf hin, dass diese nicht bedingungslos als Sicherheitsmassnahme bezeichnet werden können». Und weiter: «Die Sicherheitserwartungen an Fussgängerstreifen sind in der Öffentlichkeit sehr hoch. Die Forschungsergebnisse sowie das Unfallgeschehen zeigen allerdings, dass die Sicherheit von Fussgängerstreifen nicht durch das Markieren per se gegeben ist und der sicherheitstechnische Nutzen von Fussgängerstreifen nicht übereinstimmend nachgewiesen ist».
(https://www.bfu.ch/sites/assets/Shop/bfu_2.038.01_bfu-Faktenblatt%20Querungsstellen%20für%20den%20Fussverkehr.pdf)

Die bfu ist das Schweizer Kompetenzzentrum für Unfallprävention. Sie wurde 1938 gegründet. Bei der bfu handelt sich um eine private Stiftung, welche politisch unabhängig ist. Durch Prävention will die bfu Todesfälle und Verletzungen verhüten und die materiellen Kosten der Nichtberufsunfälle senken. Die bfu analysiert das Unfallverhalten u.a. an Fussgängerstreifen seit langer Zeit und gibt Empfehlungen zur Anordnung und Ausgestaltung ab. Die städtischen Stellen stützen sich grundsätzlich auf Empfehlungen der bfu ab.

## III. Beantwortung

Zu den einzelnen Fragen nimmt der Stadtrat wie folgt Stellung:

1. *Anerkennt die Stadt die folgenden Vorteile für Fussgänger an Querungsstellen mit Fussgängerstreifen gegenüber solchen ohne Fussgängerstreifen?*

- *Fussgänger werden an verkehrstechnisch möglichst optimalen Stellen über die Strassen geleitet.*

  Fussgängerstreifen müssen, damit sie durch den Kanton bewilligt werden, mehrere Bedingungen erfüllen. Sind diese erfüllt, so besteht eine gute Ausgangslage für ein sicheres Queren. Was aber mitnichten bedeutet, dass ein Queren auf einem Fussgängerstreifen sicherer ist als ohne Fussgängerstreifen. Fakt ist, dass beim Queren ohne Fussgängerstreifen die Querenden vorsichtiger agieren, bei einem Fussgängerstreifen hingegen eher die Gefahr besteht, unachtsam und den Vortritt erzwingend die Strasse zu überqueren. Siehe dazu auch das einleitende Zitat der bfu.

- *Es gilt der Vortritt für Fussgänger gegenüber beiden Fahrtrichtungen sowie Halte-, Park- und Überholverbote im Bereich von Fussgängerstreifen, was etliche Gefahren für strassenquerende Fussgänger reduziert.*

  Was das Verhalten an Fussgängerstreifen betrifft, siehe z.B. Strassenverkehrsgesetz (SVG) Art. 49, Verkehrsregelverordnung (VRV), Art. 6. Grundsätzlich helfen diese Vorschriften, die zum Wohl der Bevölkerung gemacht wurden, der Verkehrssicherheit. Es können aber auch ohne Fussgängerstreifen zugunsten einer sicheren Überquerung z.B. Parkverbote erlassen werden.

2. *Wie schätzt die Stadt die Aussage "Gemäss Ziff. 16 der Norm SN 640 241 kann ein Fussgängerstreifen unabhängig von den Frequenzen markiert werden, wenn er Teil eines Fusswegnetzes ist." [1] ein?*

   Der Stadtrat stellt nicht die Bewilligungsinstanz für Fussgängerstreifen dar. Dies obliegt dem Kanton Thurgau, vertreten durch das kantonale Tiefbauamt, das sich auf die neusten Erkenntnisse z.B. der bfu abstützt. Die Stadt hat Antragsrecht.

3. *Wie stellt sich die Stadt zu folgenden Aussagen [2]:*

- *"Es gibt keine Studie, welche nachweist, dass schwach frequentierte Fussgängerstreifen gefährlich sind."*
- *„Aus Sicherheitsgründen konnte die Notwendigkeit von Mindestwerten für die Anzahl von Fahrzeugen und querenden Fussgängern für die Anordnung von Fussgängerstreifen in keiner bisherigen Forschung nachgewiesen werden."*
- *„Zu diesem Thema liegen keine gesicherten Forschungsergebnisse vor"*

Die bfu forscht und untersucht schon seit langer Zeit das Unfallverhalten insbesondere auch an Fussgängerstreifen und zieht folgende Erkenntnisse daraus: «Damit ein Fussgängerstreifen sicher betrieben werden kann, soll dieser von Fussgängern regelmässig begangen werden. So soll ein Fussgängerstreifen an den fünf meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages von mindestens 100 Fussgängern begangen werden.»
(https://www.bfu.ch/de/Documents/03_Fuer_Fachpersonen/05_Verkehrstechnik/Empfehlungen/bfu-Grundlagen/Fussg%C3%A4ngerstreifen.pdf)

4. *Ab welchen Fahrzeug-Frequenzen (ev. in Abhängigkeit der Strassenbreite resp. Distanz zu einer Schutzinsel) ist es bei Strassen innerorts (Tempo 50) und mit Tempo 60 einem Fussgänger ohne Fussgängerstreifen nicht mehr möglich, innert nützlicher Frist (z.B. 30sec) eine Strasse zu überqueren? Gibt es Erfahrungs-, Richt- oder Normwerte zu dieser Frage?*

   Bei einem Verkehr von 3'000 Fahrzeugen pro Tag beträgt die durchschnittliche Zeit für eine Querung zwischen den Fahrzeugen für beide Fahrtrichtungen oftmals mehr als 12 Sekunden. Dies genügt, um die Strasse an einem beliebigen Ort queren zu können. Wird der Wert von 3'000 Fahrzeugen überschritten, ist die Fahrzeugdichte so gross, dass der Verkehr an einer bestimmten Stelle (Fussgängerstreifen), sofern die Anzahl an Querenden genug gross ist, angehalten werden soll.
   (https://www.bfu.ch/de/Documents/03_Fuer_Fachpersonen/05_Verkehrstechnik/Empfehlungen/bfu-Grundlagen/Fussg%C3%A4ngerstreifen.pdf)

5. *Hat die Stadt Frauenfeld alle Lücken/Umwege wegen fehlenden Verknüpfungen in ihrem Fusswegnetz (gemäss dem Teilrichtplan "Fussverkehr") systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?*

   Im Richtplan Siedlung und Verkehr, Teilrichtplan Fussverkehr sind Netzlücken erfasst. Die Schliessung dieser Lücken sollen im Zeitraum der Aktualität des Richtplans erfolgen. Daneben werden im Rahmen von öffentlichen wie privaten Sanierungs- oder Neubauprojekten fortlaufend kleinere Lücken oder Netzergänzungen geschlossen (z.B. Fussweg Königswuhr, Mühlewiesenweg - Thurstrasse, Murg-Auen-Park). Auch zusätzliche Trottoirabschnitte entstehen vielfach im Rahmen von Sanierungsprojekten (z.B. Ringstrasse, Sonnenhofstrasse, Hohenzornstrasse).

6. *Handelt es sich bei den ca. 35 zu sanierenden Fussgängerstreifen, welche im Agglomerationsprogramm 3 mit Kosten von 5.25 Mio. Fr. [3] ausgewiesen sind, um bestehende Fussgängerstreifen oder auch um Querungsstellen, wo Fussgängerstreifen fehlen?*

   Bei den im 3. Agglomerationsprogramm angemeldeten Querungsstellen handelt es sich um bestehende Übergänge, welche sich fast ausnahmslos auf Kantonsstrassen befinden. Der Bund beurteilte das 3. Agglomerationsprogramm bekanntlich als zu wenig wirksam, weshalb eine Mitfinanzierung seitens Bund nicht vorgesehen ist.

(http://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user_upload/www.regiofrauenfeld.ch/themen/verkehr-mobilitaet/Massnahmen/ap3_massnahmen_VS.pdf)

7. *Ist die Stadt bereit, die bestehenden Lücken im Fusswegnetz gemäss Teilrichtplan "Fussverkehr" auf Grund von fehlenden Fussgängerstreifen zu schliessen und sich auch beim Kanton dafür mit Nachdruck einzusetzen?*

   Strassen können auch ohne Fussgängerstreifen überquert werden und dies ist gemäss den Untersuchungen der bfu bei wenig begangenen Querungsstellen sicherer. Der Stadtrat steht hinter der neutralen Empfehlung der bfu und kann deren Argumentation unterstützen. Weiteres siehe Antwort 3.

8. *Sind alle Schul- und Kindergarten-Anlagen, alle Einrichtungen für ältere Menschen und andere gut besuchten Einrichtungen wie Einkaufsläden etc. an Fusswegen gemäss dem Teilrichtplan "Fussverkehr" gelegen? Wenn nein, warum nicht?*

   Unabhängig, ob die genannten Anlagen und Einrichtungen an Fusswegen gemäss Richtplan liegen, ist bei Gehwegen für Kinder und Senioren besonders auf die Verkehrssicherheit zu achten. Im in Erarbeitung stehenden Fuss- und Veloverkehrskonzept ist insbesondere die Schulwegsicherheit ein Thema. Gemeinsam mit der Schulgemeinde wurden dazu Schwachstellen erhoben. Zudem sollen bei den gemäss Richtplan definierten Quartierzentren Massnahmen für den Fussverkehr ergriffen werden.

9. *Hat die Stadt Frauenfeld für Kinder schwer zu überblickende Querungsstellen auf dem ganzen Stadtgebiet (auch in Tempo-30-Zonen) und insbesondere auf Schul-/Kindergartenwegen systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?*

   Schwachstellen auf dem Schulweg wurden mit der Schulgemeinde erhoben und mit einem Massnahmenblatt zur Überprüfung möglicher Massnahmen versehen.
   Allerdings liegt die Verantwortung für den Schulweg weiterhin in der Obhut der Erziehungsberechtigten. Diese sollen mit ihren Schützlingen den sichersten und angemessensten Schulweg begehen wie auch das Verhalten auf dem Schulweg einüben.
   (http://www.schulen-frauenfeld.ch/p43011897.html)

10. *Mit welchen Mitteln können schwer zu überblickende Querungsstellen entschärft werden?*

    Fussgängerstreifen werden nur dort bewilligt, wo die Sichtverhältnisse genügend sind. Eine Verkehrsfläche an einem sinnvollen und sicheren Ort zu queren, liegt in der Selbstverantwortung jedes Verkehrsteilnehmers. Die Massnahmen, um offensichtlich unüberblickbare Stellen zu entschärfen, müssen individuell geprüft werden. Mehr Sicht bedeutet in vielen Fällen mehr Sicherheit. Vielfach können für eine bessere Sicherheit Bepflanzungen zurückgeschnitten werden. Es wurden jedoch auch schon aufwändigere Massnahmen wie der teilweise Rückbau einer Mauer umgesetzt.

11. *Ist die Stadt bereit, schwer zu überblickende Querungsstellen insbesondere auf Schul-/Kindergartenwegen möglichst rasch zu entschärfen?*

    Siehe Antworten 8 bis 10.

12. *Hat die Stadt Frauenfeld Querungsstellen, welche für Menschen mit Behinderung nicht oder schwer zu begehen/befahren sind, systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?*

    Wo Neubauten oder Sanierungen erfolgen, wird der Behindertengerechtigkeit grosse Beachtung geschenkt und die entsprechenden Normen und Vorgaben grundsätzlich umgesetzt (siehe Beantwortung Einfache Anfrage betreffend "Kinderfreundliche Gemeinde ist auch behinderten-freundliche Gemeinde?" von Gemeinderat Kurt F. Sieber vom 19. Juni 2018). Bei bestehenden Anlagen ist die Verhältnismässigkeit von Massnahmen zu überprüfen. Stehen konkrete Bedürfnisse zum Beispiel von Menschen mit einer Sehbehinderung an, so werden vor Ort pragmatische Lösungen gesucht.

13. *Wie geht die Stadt vor, um Menschen mit Behinderung das Überqueren von Strassen zu erleichtern?*

    Siehe Beantwortung Einfache Anfrage betreffend "Kinderfreundliche Gemeinde ist auch behinderten-freundliche Gemeinde?" von Gemeinderat Kurt F. Sieber vom 19. Juni 2018. (https://www.frauenfeld.ch/public/upload/assets/26583/Kinderfreundliche%20Gemeinde%20ist%20auch%20behinderten-freundliche%20Gemeinde%20von%20GR%20Sieber.pdf)

14. *Ist die Stadt bereit, bei allen Bushaltestellen auf beiden Strassenseiten eine Anbindung an Fusswege mit sicheren Strassen-Querungen zu schaffen?*

    Dies ist aus Platzgründen nicht möglich, bleibt aber das grundsätzliche Ziel des Stadtrates. Alternativ müssten Bushaltestellen aufgegeben werden.

15. *Wie konnte es soweit kommen, dass es in der Stadt Frauenfeld mehrere Bushaltestellen ohne eine einzige Verbindung zu einem Fussweg auf jeweils einer Ein-/Ausstiegsseite gibt (z.B. an den Haltestellen "Speerstrasse", "Wydenstrasse" usw.)?*

    Das ist auf die Einführung der Buslinien nach Erstellung der Strassenräume zurückzuführen. Bei den rund 150 Bushaltekanten sind weniger als 10 Haltekanten ohne direkten Zugang. Im Rahmen von Sanierungsprojekten wird jeweils versucht, dies zu optimieren (Bsp. Haltestelle Arche Noah). Weiteres siehe vorangehende Beantwortung.

16. *Warum werden z.B. an der Ringstrasse die Fussgängerstreifen nicht auf das Niveau der Trottoirs gehoben oder Tempo 30 eingeführt, um die seit Jahren bekannten gefährlichen Fussgängerstreifen an dieser Strasse zu entschärfen?*

    Grundlage für Tempo-30-Zonen bildet der Richtplan Siedlung und Verkehr. Die Ringstrasse ist dabei nicht als Tempo-30-Zone vorgesehen. Damit Tempo 30 eingeführt werden könnte, sind für eine Bewilligung diverse Auflagen zu erfüllen und genehmigen zu lassen. So sind beispielsweise die Strassen mit Hindernissen zu versehen, damit die Geschwindigkeiten entsprechend eingehalten werden. Hindernisse können horizontale (seitliche Einengungen) oder vertikale Versätze (Rampen oder Schwellen) darstellen. Die Lärmproblematik (abbremsen, beschleunigen und schlagende Geräusche insbesondere von Lastwagen u.ä.) sowie der Fahrkomfort in den öffentlichen Verkehrsmitteln lassen nur geringfügige Neigungen von Rampen zu. Der Fussgängerübergang auf der Ringstrasse Höhe Speicherstrasse wird im 2019 im Zuge des Sanierungsprojekts der Speicherstrasse optimiert. Bereits erfolgt für eine verbesserte Sicht zugunsten von Querenden des Fussgängerstreifens Ringstrasse / Staubeggstrasse ist zudem der Mauerabtrag an der Liegenschaft Staubeggstrasse 18.

    Tempo 30 auf einzelnen übergeordneten Strassen einzuführen - die Ringstrasse ist im Richtplan als Hauptsammelstrasse definiert und übernimmt eine wichtige Verkehrsfunk-

tion für den regionalen Verkehr - würde eine Umlagerung des Verkehrs auf andere Strassen bedeuten. Aus diesem Grund könnte Tempo 30 auf wichtigen Achsen auch nicht unkoordiniert eingeführt werden. Mit der Machbarkeitsstudie zur zentrumsnahen Stadtentlastung (2018), resp. der darin enthaltenen Definition von Tempo 30 in der Innenstadt (inkl. Ringstrasse) hat der Regierungsrat und der Stadtrat dokumentiert, dass im Zusammenhang mit dem Thema Stadtentlastung Tempo 30 eine Option darstellt.

17. *Welche anderen Mittel gibt es noch, um gefährliche Überquerungsstellen wie an der Ringstrasse für Fussgänger (insbesondere für Kinder und Menschen mit Behinderungen) sicherer zu gestalten?*

    Grundsätzlich sollen alle Fussgängerstreifen den gleichen Standard aufweisen, behindertengerecht erstellt sein und den Anforderungen der bfu entsprechen. Insbesondere wenn die Sichtverhältnisse, die Beleuchtung sowie die Fussgängerfrequenz eingehalten sind, sind die wichtigsten Voraussetzungen für ein sicheres Queren vorhanden.

Frauenfeld, 22. Januar 2019

NAMENS DES STADTRATES FRAUENFELD
Der Stadtpräsident Der Stadtschreiber

Beilage:
Einfache Anfrage

Roman Fischer
Gemeinderat Grüne Partei
Oberwilerweg 15
8500 Frauenfeld

**Einfache Anfrage** (Art. 45 Geschäftsreglement)

**"Fehlende und unsichere Strassen-Querungsstellen für Fussgänger"**

**Ausgangslage**
Ist man in unserer Stadt zu Fuss unterwegs, enden an verschiedenen Stellen die Fusswege unvermittelt an einer zu überquerenden Strasse. Es scheint, als wären die Fussgänger an solchen Übergängen vergessen gegangen. Man ist gezwungen, sich entweder nach einer Alternative (Umweg) umzuschauen oder Strassen an Stellen zu überqueren, wo weder Fussgängerstreifen noch eine Mittelinsel oder andere Überquerungshilfen vorhanden sind.
Ebenso sind in unserer Stadt einige Fussgängerstreifen vorhanden, die auf schnell befahrenen Strassen markiert oder schwer überblickbar sind (oder gar beides).
Als erwachsene Person sind solche Situationen ja meistens gut zu meistern. Aber Kinder, Betagte, Menschen mit Behinderung, Eltern mit Kinderwagen etc. stehen je nach Verkehr vor unüberwindbaren Hindernissen und können sich nicht autonom und sicher durch unsere Stadt bewegen.

Im Vergleich zu den Bestimmungen im Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG), Art. 2 Fusswegnetze, klaffen in unserer Stadt doch an einigen Orten Lücken:
*"Fusswegnetze erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen, Erholungsanlagen sowie Einkaufsläden.*
*Sie umfassen untereinander zweckmässig verbundene Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnliche Anlagen. Trottoirs und Fussgängerstreifen können als Verbindungsstücke dienen."*

**Grundsätzliches**
Frage 1
Anerkennt die Stadt die folgenden Vorteile für Fussgänger an Querungsstellen mit Fussgängerstreifen gegenüber solchen ohne Fussgängerstreifen?

- Fussgänger werden an verkehrstechnisch möglichst optimalen Stellen über die Strassen geleitet.
- Es gilt der Vortritt für Fussgänger gegenüber beiden Fahrtrichtungen sowie Halte-, Park- und Überholverbote im Bereich von Fussgängerstreifen, was etliche Gefahren für strassenquerende Fussgänger reduziert.

Frage 2
Wie schätzt die Stadt die Aussage *"Gemäss Ziff. 16 der Norm SN 640 241 kann ein Fussgängerstreifen unabhängig von den Frequenzen markiert werden, wenn er Teil eines Fusswegnetzes ist."* [1] ein?

Frage 3
Wie stellt sich die Stadt zu folgenden Aussagen [2]:

- *"Es gibt keine Studie, welche nachweist, dass schwach frequentierte Fussgängerstreifen gefährlich sind."*
- *„Aus Sicherheitsgründen konnte die Notwendigkeit von Mindestwerten für die Anzahl von Fahrzeugen und querenden Fussgängern für die Anordnung von Fussgängerstreifen in*

*keiner bisherigen Forschung nachgewiesen werden."*

- *„Zu diesem Thema liegen keine gesicherten Forschungsergebnisse vor."*

Frage 4
Ab welchen Fahrzeug-Frequenzen (ev. in Abhängigkeit der Strassenbreite resp. Distanz zu einer Schutzinsel) ist es bei Strassen innerorts (Tempo 50) und mit Tempo 60 einem Fussgänger ohne Fussgängerstreifen nicht mehr möglich, innert nützlicher Frist (z.B. 30sec) eine Strasse zu überqueren? Gibt es Erfahrungs-, Richt- oder Normwerte zu dieser Frage?

**Lücken im übergeordneten Fusswegnetz der Stadt**
Im Teilrichtplan "Fussverkehr" der Stadt Frauenfeld sind Netzlücken eingetragen. Was aber fehlt, ist eine Übersicht über Lücken und daraus ergebende Umwege resp. gefährliche Querungsstellen in Folge fehlenden sicheren Verknüpfungen der Fusswege (meist fehlende Fussgängerstreifen).
Beispiele: Zürcherstrasse bei den Einmündungen der Ring- und Zeughausstrasse, Kreuzung Gerlikoner-/Talackerstrasse, Kreuzung Oberstadt-/Grabenstrasse, Bushaltestelle "Langfeldkreisel" zum Allmendcenter/vom Lidl, Rheinstrasse auf der Höhe des Rest. Hirt/Treppe "behinderten Parkplatz"/Durchgang zur Passage

Frage 5
Hat die Stadt Frauenfeld alle Lücken/Umwege wegen fehlenden Verknüpfungen in ihrem Fusswegnetz (gemäss dem Teilrichtplan "Fussverkehr") systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?

Frage 6
Handelt es sich bei den ca. 35 zu sanierenden Fussgängerstreifen, welche im Agglomerations-programm 3 mit Kosten von 5.25 Mio. Fr. [3] ausgewiesen sind, um bestehende Fussgängerstreifen oder auch um Querungsstellen, wo Fussgängerstreifen fehlen?

Frage 7
Ist die Stadt bereit, die bestehenden Lücken im Fusswegnetz gemäss Teilrichtplan "Fussverkehr" auf Grund von fehlenden Fussgängerstreifen zu schliessen und sich auch beim Kanton dafür mit Nachdruck einzusetzen?

Frage 8
Sind alle Schul- und Kindergarten-Anlagen, alle Einrichtungen für ältere Menschen und andere gut besuchten Einrichtungen wie Einkaufsläden etc. an Fusswegen gemäss dem Teilrichtplan "Fussverkehr" gelegen? Wenn nein, warum nicht?

**Schul-/Kindergartenwege: Überblickbarkeit der Querungsstellen**
Insbesondere auf Schul- und Kindergartenwegen ist es wichtig, dass auch Kinder an Querungsstellen den Strassenverkehr überblicken können. Trifft eine Strasse in einem Winkel von weniger als 90° auf eine Querungsstelle oder liegt die Querungsstelle in einer (leichten) Kurve, so ist es wegen Hecken, Gartenzäunen etc. für Kinder besonders schwierig, überhaupt nahende Fahrzeuge zu erkennen. Und auch für die Fahrzeuglenker sind die Kinder an solchen Querungsstellen schwer und spät zu erkennen.
Beispiele: Aus der Wiesenstrasse über die Laubgasse, wiederum die Kreuzung Gerlikoner-/Talackerstrasse

Frage 9
Hat die Stadt Frauenfeld für Kinder schwer zu überblickende Querungsstellen auf dem ganzen Stadtgebiet (auch in Tempo-30-Zonen) und insbesondere auf Schul-/Kindergartenwegen systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?

Frage 10
Mit welchen Mitteln können schwer zu überblickende Querungsstellen entschärft werden?

Frage 11
Ist die Stadt bereit, schwer zu überblickende Querungsstellen insbesondere auf Schul-/Kindergartenwegen möglichst rasch zu entschärfen?

**Menschen mit Behinderung**
Frage 12
Hat die Stadt Frauenfeld Querungsstellen, welche für Menschen mit Behinderung nicht oder schwer zu begehen/befahren sind, systematisch erfasst oder ist bereit diese systematisch zu erfassen? Falls bereits systematisch erfasst, wo kann das eingesehen werden?

Frage 13
Wie geht die Stadt vor, um Menschen mit Behinderung das Überqueren von Strassen zu erleichtern?

**Bushaltestellen**
Bushaltestellen als Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Gesetz ebenfalls mit dem Fusswegnetz zu verbinden. Bei Bushaltestellen sind sichere Querungsstellen unabdingbar, denn im Normalfall fahren ja gleich viele Passagiere auf der einen Strassenseite ab, wie auf der anderen Strassenseite später wieder ankommen. D.h. einmal pro Hin- und Rückfahrt müssen alle Passagiere an einer Haltestelle die Strasse überqueren.

Frage 14
Ist die Stadt bereit, bei allen Bushaltestellen auf beiden Strassenseiten eine Anbindung an Fusswege mit sicheren Strassen-Querungen zu schaffen?

Frage 15
Wie konnte es soweit kommen, dass es in der Stadt Frauenfeld mehrere Bushaltestellen ohne eine einzige Verbindung zu einem Fussweg auf jeweils einer Ein-/Ausstiegsseite gibt (z.B. an den Haltestellen "Speerstrasse", "Wydenstrasse" usw.)?

**Bestehende gefährliche Fussgängerstreifen**
Frage 16
Warum werden z.B. an der Ringstrasse die Fussgängerstreifen nicht auf das Niveau der Trottoirs gehoben oder Tempo 30 eingeführt, um die seit Jahren bekannten gefährlichen Fussgängerstreifen an dieser Strasse zu entschärfen?

Frage 17
Welche anderen Mittel gibt es noch, um gefährliche Überquerungsstellen wie an der Ringstrasse für Fussgänger (insbesondere für Kinder und Menschen mit Behinderungen) sicherer zu gestalten?

Für die Beantwortung der Fragen bedanke ich mich im Voraus. Falls einzelne Fragestellungen unklar sein sollten, bitte ich um eine Kontaktaufnahme.

Auch diese Fragen beziehen sich grösstenteils auf Verbesserungswünsche, die ich am 20.02.2017 ans Tiefbauamt der Stadt Frauenfeld gesandt habe. Leider konnte ich den Stand der Planung oder Arbeiten resp. die Meinung der Stadt zu den Wünschen diesen Sommer, nach 1 1/2 Jahren, nicht in Erfahrung bringen, weil mir eben vom Departement Bau und Verkehr ohne Nennung von Gründen das Gespräch verweigert wurde.
Ausser der marginalen Verbesserung durch die Verkleinerung der Mauer an der Ringstrasse bei der Kreuzung mit der Staubeggstrasse sind mir keine Fortschritte für die Situation der Fussgänger bekannt.

Roman Fischer



24.10.2018

[1] https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/2016/160417_FAQ_Entfernung_D.pdf

[2] https://fussverkehr.ch/wordpress/wp-content/uploads//2015/06/FB_2015_06_Irrt%C3%BCmer-1.pdf

[3]http://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user_upload/www.regiofrauenfeld.ch/themen/verkehr-mobilitaet/Agglomerationsprogramme/ap3_wirkungsbeurteilung.pdf