
Stadt Arbon

Beilage 2

Schulwegsicherheit

Kurzbericht

St. Gallen, 14. Dezember 2023



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Grundlagen	3
3	Schulen und Schulwege	4
	3.1 Auswertung Ergebnisse	5
4	Überlagerung Schulwegnetz mit Netzplan	7
5	Standards	9
	5.1 Grundlagen Kanton	9
	5.2 Standards Schulwegsicherheit	9
6	Schwachstellenanalyse Schulwege	9
	6.1 Resultat Schwachstellenanalyse Schulwege Fussverkehr	10
	6.2 Resultat Schwachstellenanalyse Schulwege Veloverkehr	11
	6.3 Weitere Schwachstellen	13
7	Massnahmenentwicklung	14
	7.1 Massnahmen Fussverkehr	14
	7.2 Massnahmen Veloverkehr	15
	7.3 Weitere Massnahmen	16
8	Aktionsplan	19

Anhang

Anhang A	Schulwege
Anhang B	Genannte Schwachstellen der Schulen
Anhang C	Überlagerung Schulwege mit Netzplänen

1 Einleitung

Ein Ziel des Stadtrats für die Legislaturperiode 2016 – 2023 ist, die Stadt Arbon für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu machen. Zu diesem Zweck wird ein städtisches Langsamverkehrskonzept (LVK) erarbeitet. Da zum Fuss- und Veloverkehr auch die Schulwege gehören, sollen diese im LVK mitberücksichtigt werden. Folgende Ziele werden für die Schulwegsicherheit im Rahmen des LVK verfolgt:

- Die Schulwegpläne sind erstellt;
- Es ist definiert, wie die Schulwege im Langsamverkehrsnetz zu liegen kommen;
- Es sind wegleitende Standards für die Schulwegsicherheit festgelegt;
- Die Schwachstellen sind ermittelt;
- Es sind Massnahmen definiert, um die Schulwegsicherheit zu gewährleisten.

Der Kurzbericht ist eine Ergänzung zum Schlussbericht städtisches Langsamverkehrskonzept und wird diesem angehängt.

2 Grundlagen

- [1] Primarschulgemeinde Arbon
- [2] Primarschulgemeinde Frasnacht, November 2022
- [3] Primarschulgemeinde Stachen, November 2022
- [4] Sekundarschulgemeinde Arbon, November 2022
- [5] RB 411.11 – Gesetz über die Volksschule (VG), Kanton Thurgau, 2007
- [6] Sichere Schulwege – Gefahrenanalyse und Massnahmenplanung, SVI Februar 2016

3 Schulen und Schulwege

In der Stadt Arbon existieren vier verschiedene Schulgemeinden: Die Primarschulgemeinde Arbon, die Schulgemeinde Stachen, die Primarschule Frasnacht und die Sekundarschulgemeinde. Die Schulhäuser Stachen sowie Frasnacht sind ausschliesslich Primarschulhäuser. Die Schulkinder aus diesen Schulhäusern gehen für die Sekundarstufe in die Schulhäuser der Sekundarschulgemeinde Arbon.

Den vier Schulgemeinden wurde eine Umfrage zur Schulwegsicherheit zugestellt. In dieser wurde gewünscht, dass die Schulgemeinden zum einen die wichtigsten gebündelten Schulwege in eine Karte eintragen mit der Unterscheidung, ob die Schulkinder die Wege zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen. Pro Schulweg war die Anzahl der Schülerinnen und Schüler abzuschätzen. Zum anderen sollten die von den Schulgemeinden bekannten Schwachstellen auf den Schulwegen in einer Karte dargestellt werden.

Folgende Unterlagen sind von den Schulgemeinden eingegangen und werden als Grundlagen für die Schulwegsicherheit verwendet:

Primarschulgemeinde Arbon (Unterstufe, Mittelstufe):

- Schulhäuser: Bergli, Seegarten, Stacherholz
- Keine Schulwege auf Karte eingezeichnet, Karte mit der Einteilung der Schulhäuser erhalten
 - > Anhand der Karte mit den Wohnstandorten hat ewp die Schulwege abgeschätzt und grob eingezeichnet
- Nur allgemeine Unterscheidung von Fuss / Velo, 1. – 3. Klasse geht zu Fuss zur Schule, ab der 4. Klasse dürfen die Schulkinder mit dem Velo zur Schule kommen, aufgrund der allgemeinen Unterscheidung ist nicht klar, welche Schulwege zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden
- Keine Abschätzung der Anzahl Schulkinder pro Schulweg
- Keine Schwachstellen auf Karte eingezeichnet, Querungen der Hauptachsen Romanshorne-/ St. Galler-/ Sonnenhügel-/ Haupt-/ Bahnhofstrasse als grösste Sicherheitsrisiken beschrieben, sowie die Thematik der Elterntaxis

Primarschulgemeinde Frasnacht:

- Schulhaus Frasnacht
- Schulwege auf Karte eingezeichnet
- Unterscheidung Fuss / Velo, wobei ein Schüler mit dem Velo fährt und alle anderen zu Fuss oder mit dem Scooter
- Abschätzung der Anzahl Schulkinder pro Schulweg
- Schwachstellen auf Karte eingezeichnet und beschrieben

Primarschulgemeinde Stachen:

- Schulhaus Stachen
- Schulwege auf Karte eingezeichnet
- Unterscheidung Fuss / Velo, wobei alle Schulkinder zu Fuss den Schulweg zurücklegen, für den Sportunterricht fahren die Schulkinder mit dem Velo nach Roggwil zur Sporthalle

- Keine Abschätzung der Anzahl Schulkinder pro Schulweg
- Schwachstellen auf Karte eingezeichnet und beschrieben

Sekundarschulgemeinde Arbon:

- Schulhäuser: Reben 4, Reben 25, Stacherholz, geplantes Schulhaus Lärchenstrasse
- Schulwege auf Karte eingezeichnet
- Alle Schulkinder kommen hauptsächlich mit dem Velo zur Schule
- Keine Abschätzung der Anzahl Schulkinder pro Schulweg
- Keine Angaben zu Schwachstellen

3.1 Auswertung Ergebnisse

Von den Schulgemeinden Frasnacht, Stachen und Sekundarstufe wurden die eingezeichneten Schulwege in den Plan «Schulwege» übernommen. Die Schulwege sind gebündelt zu Schulwegen, die am meisten begangen werden. Die Schulwege der Primarschulgemeinde Arbon wurden von ewp angenommen aufgrund der Einteilungspläne. Bei allen Schulhäusern führen Schulwege teilweise über und entlang von Hauptstrassen / Einfallsachsen. Die Primarschulgemeinde Arbon hat drei Schulhäuser, bei der Einteilung der Kinder wird darauf geachtet, dass möglichst wenige Schulkinder Hauptstrassen queren müssen. Bei unzumutbaren Schulwegen wird ein Schulbus bereitgestellt.

Die Schulwege der Sekundarschulen weisen zum Teil grosse Distanzen (Frasnacht) auf, welche mit dem Velo zurückgelegt werden. Die Schulwege, die mit dem Velo zurückgelegt werden, queren oft die Hauptstrassen und führen entlang von diesen.

Schwachstellen entlang der Schulwege sind detailliert von den Schulgemeinden Frasnacht und Stachen eingegangen. Bei der Sekundarschulgemeinde und Primarschulgemeinde sind keine konkreten Schwachstellen ausgewiesen worden. Diese zwei Schulgemeinden haben nur allgemeine Mängel beschrieben.



Abbildung 1: Schulwege

4 Überlagerung Schulwegnetz mit Netzplan

Der Fusswegnetzplan wurde mit den Schulwegen aller Schulhäuser und Kindergärten überlagert. Alle Schulen und Kindergärten sind durch das Fusswegnetz erschlossen. Zudem sind die Hauptwege deckungsgleich.



Abbildung 2: Überlagerung Schulwege mit Fusswegnetzplan

Ab der 4. Klasse dürfen die Schulkinder mit dem Velo in die Schule kommen. Die Schulwege der SekundarschülerInnen werden grösstenteils mit dem Velo zurückgelegt. Die Schulkinder zu den Schulhäusern Stachen und Frasnacht sind hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Scooter unterwegs. Für den Turnunterricht fahren die Schulkinder aus Stachen jedoch mit dem Velo nach Roggwil. Für die Überlagerung der Schulwege mit dem Velowegnetzplan wurden die Schulwege der Sekundarschulen, Primarschule Seegarten, Bergli, Reben 25 sowie der Weg von Stachen nach Roggwil berücksichtigt. Diese Schulen sind alle durch das Velowegnetz erschlossen. Auch sind die Hauptwege durch das Velowegnetz abgedeckt.



Abbildung 3: Überlagerung Schulwege mit Velowegnetzplan

5 Standards

Nachfolgende Grundlagen und Standards zur Schulwegsicherheit sind eine Ergänzung der Standards des Langsamverkehrskonzeptes.

5.1 Grundlagen Kanton

Schulwegsicherheit – Gesetz über die Volksschule

Die Schulwegsicherheit wird im kantonalen Volksschulgesetz §25 behandelt:

¹ Für die Aufsicht über den Schulweg sind grundsätzlich die Erziehungsberechtigten verantwortlich.

² Bei unzumutbaren Schulwegen sorgen die Schulbehörden für Abhilfe. Sie sind bestrebt, Verkehrsgesfahren so weit als möglich herabzusetzen.

³ Fussmarsch und Fahrradbenutzung gehen dem Schülertransport vor.

Für Beratungen und Empfehlungen zu Schulwegen oder Beurteilung von Gefahrenstellen wird meistens die KAPO angefragt. Für die Beurteilung der Schulwegsicherheit verwendet die KAPO folgende Grundlagen:

- Kantonale Bauvorschriften
- BFU-Grundlage Empfehlung Verkehrstechnik
- Sicht an Verzweigungen und Grundstückszufahrten

5.2 Standards Schulwegsicherheit

- Sichtbarkeit von Schulwegen erkennbar machen: Die Hoheit der Freigabe der Markierung / Signalisation obliegt nach dem Einreichen der Gemeinden beim Kanton. Die Schulgemeinden können dies vorantreiben.
- Hohe Geschwindigkeiten in unmittelbarer Nähe der Schulen vermeiden
- Fuss- und Radinfrastruktur anbieten
- Gesicherte Querungsstellen anbieten

6 Schwachstellenanalyse Schulwege

Um die Schwachstellen der Schulwege eruieren zu können, müssen Grenzwerte bezüglich Verkehrsaufkommen, Tempo, Dimensionierung von Fuss- und Radinfrastrukturen etc. festgelegt werden. Diese wurden im Kapitel 4 bzw. 5 (LVK Arbon) festgelegt. Die Grenzwerte aus den Standards wurden dann mit der Situation vor Ort verglichen, um zu entscheiden, ob der vorhandene Schulweg (Fuss- und Veloverbindung) eine Schwachstelle aufweist oder nicht. Im Zuge des Langsamverkehrskonzeptes wurden alle Fuss- und Veloverbindungen der Netzpläne analysiert. Die Fuss- und Veloverbindungen, welche gleichzeitig Schulwegverbindungen sind, werden ausgewiesen.

Neben der Schwachstellenanalyse wurde am 20. Juni 2023 eine Begehung der Schulwege in unmittelbarer Nähe der Schulhäuser mit der KAPO durchgeführt. Die Erkenntnisse der Begehung wurden in der Schwachstellenanalyse mitberücksichtigt.

6.1 Resultat Schwachstellenanalyse Schulwege Fussverkehr

Die Schwachstellen des Fusswegnetzes wurden bei der Erfassung in dieselben Kategorien wie im LVK Kapitel 6.2.1 eingeteilt. Die Schwachstellen sind im Plan in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept mit der dazugehörigen Tabelle sowie den Schwachstellenblättern dokumentiert.

In der folgenden Tabelle sind die eruierten Schwachstellen zusammengefasst und quantitativ den definierten Schwachstellenkategorien resp. -typen zugeordnet. Insgesamt gibt es 33 Schwachstellen (9 Strecken und 24 Knoten). Es ist relevant anzumerken, dass sich zwei davon in aktuell laufenden Projekten befinden. Bei diesen Schwachstellen wurde im Zusammenhang mit den Massnahmen (LVK Kapitel 7.2) abgeklärt, ob die Schwachstellen mit der laufenden Planung behoben werden und dementsprechend wurde ein Vermerk in der Massnahmentabelle im Massnahmenbeschrieb eingefügt. Die komplette Schwachstellentabelle befindet sich in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept.

Schwachstellentyp	Anzahl		Anmerkungen
	Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen	
Streckenschwachstellen			
Funktionale Netzlücke für den Fussverkehr (z.B. Privatweg)	0	1	
Nur einseitiges Trottoir	0	1	
Zu schmales Trottoir	1	0	
Zu schmaler Rad-Gehweg	0	2	Davon 1 in laufendem Projekt
Zu schmaler Fussweg	4	0	
Spezialfall	1	0	
<i>Total Streckenschwachstellen</i>	6	4	
		10	
Schwachstellen Knoten/punktuell			
Fehlende Fussgängerstreifen	2	4	Davon 1 in laufenden Projekten
Fehlende Mittelinsel	0	11	
Trottoirüberfahrt nicht gemäss Norm ausgeführt	3	1	
Zu schmales Trottoir	0	1	
Diverse Unstimmigkeiten (Spezialfälle)	0	2	
<i>Total Schwachstellen Knoten/punktuell</i>	5	19	
		24	
Total	12	22	
		34	

Tabelle 1: Fusswege, Erhobene Schwachstellen

6.2 Resultat Schwachstellenanalyse Schulwege Veloverkehr

Die Schwachstellen des Velowegnetzes wurden bei der Erfassung in dieselben Kategorien wie im LVK Kapitel 6.1.1 eingeteilt. Die Schwachstellen sind im Plan in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept mit der dazugehörigen Tabelle sowie den Schwachstellenblättern dokumentiert.

In der folgenden Tabelle sind die eruierten Schwachstellen zusammengefasst und quantitativ den definierten Schwachstellenkategorien, resp. -typen zugeordnet. Insgesamt gibt es 42 Schwachstellen (27 Strecken und 15 Knoten). Es ist relevant anzumerken, dass sich acht davon in aktuell laufenden Projekten befinden. Bei diesen Schwachstellen wurde im Zusammenhang mit den Massnahmen abgeklärt, ob die Schwachstellen mit der laufenden Planung behoben werden und dementsprechend wurde ein Vermerk in der Massnahmentabelle im Massnahmenbeschrieb eingefügt. Die komplette Schwachstellentabelle befindet sich in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept.

Schwachstellentyp	Anzahl		Anmerkungen
	Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen	
Streckenschwachstellen			
Mischverkehr bei zu hohem DTV und/oder zu hohem Tempo	8	2	Davon 2 in laufenden Projekten
Zu schmale Radstreifen	4	0	Davon 1 in laufendem Projekt
Zu schmale Rad-Gehwege	3	0	Davon 1 in laufendem Projekt
Nicht geeignete Kernfahrbahn-Masse	2	0	
nicht gewünschte Mischung mit Fussverkehr	1	0	
Diverse Unstimmigkeiten (Spezialfälle)	6	1	
<i>Total Streckenschwachstellen</i>	<i>24</i>	<i>3</i>	
	<i>27</i>		
Schwachstellen Knoten/punktuell			
Die Radinfrastruktur der anliegenden Abschnitte ist beim Knoten nicht durchgehend	8	1	Davon 2 in laufenden Projekten
Ungünstige Kreiselgeometrie	1	0	Davon 1 in laufenden Projekten
Unübersichtliche Einmündungen	1	0	
Diverse Unstimmigkeiten	4	0	Davon 2 in laufenden Projekten
<i>Total Knotenschwachstellen / Punktuelle Schwachstellen</i>	<i>14</i>	<i>1</i>	
	<i>15</i>		
Total	38	4	
	42		

Tabelle 2: Veloverkehr, Erhobene Schwachstellen

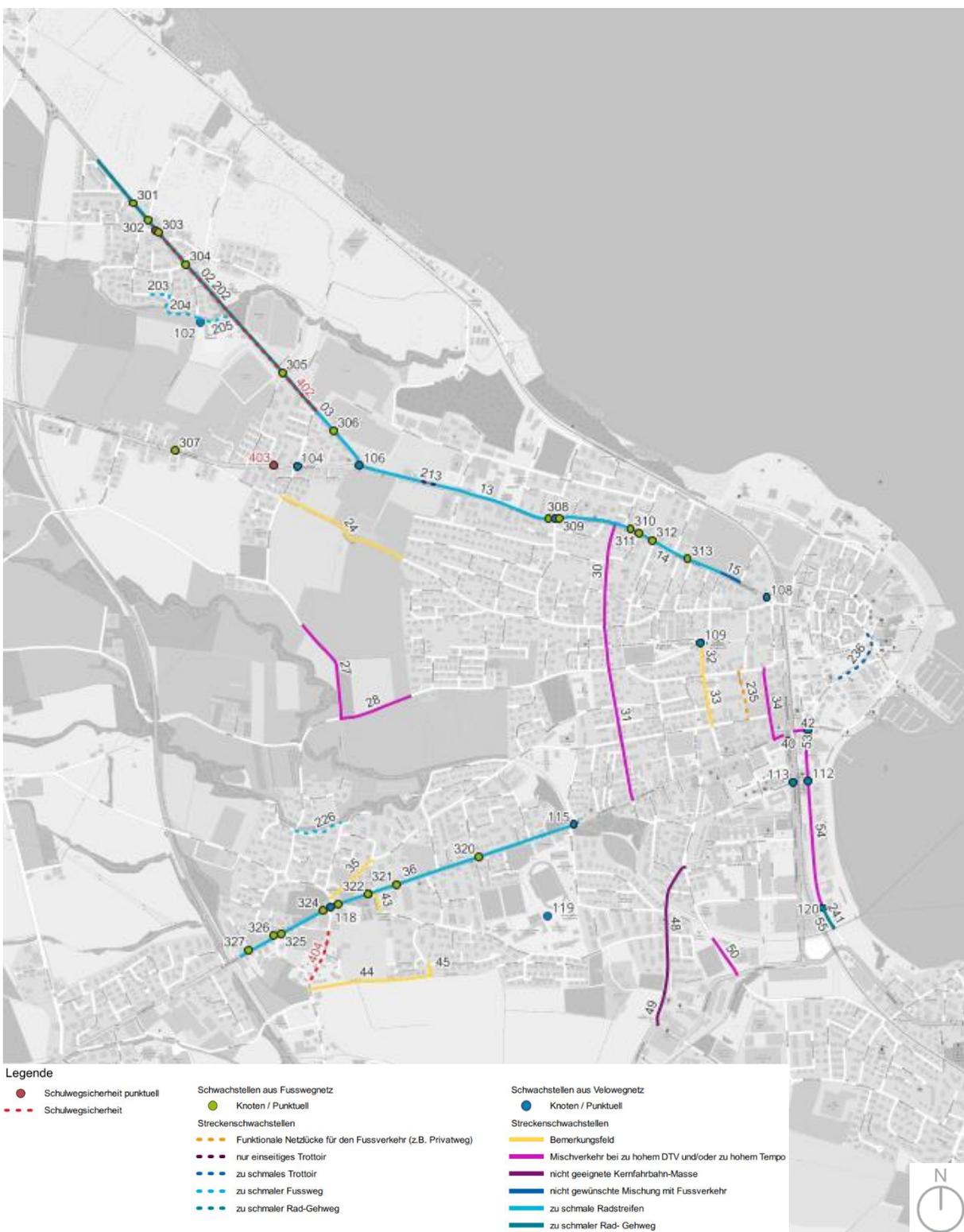


Abbildung 4: Schwachstellenplan

6.3 Weitere Schwachstellen

6.3.1 Saisonale Schwachstellen

Im Niederfeld entlang des Grundstückes der Mosterei Möhl (MoMö) besteht kein abgesetztes Trottoir, nur ein schmaler, markierter Längsstreifen. Die Schulkinder laufen häufig über den Rangierplatz der Mosterei Möhl, da sie dort besser ersichtlich sind. Bei der Ernte im Herbst fahren viele Traktoren im Bereich des Niederfeld und des Rangierplatzes, was teils zu sehr prekären Situationen führt.



Abbildung 5: Niederfeld, Quelle: google Streetview

6.3.2 Temporäre Schwachstellen

Als temporäre Schwachstellen gelten Baustellen. Zum einen können Schulwege von hohem Baustellenverkehr betroffen sein und zum anderen auch von Umleitungen. Nach der Fertigstellung der Gebäude / Strasseninfrastruktur verschwindet der Baustellenverkehr sowie die Umleitungen wieder.

6.3.3 Elterntaxis

Die Elterntaxis gefährden nicht nur die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg, sondern haben auch negativen Einfluss auf die Entwicklung der Kinder. Durch die Elterntaxis wird der zunehmende Bewegungsmangel weiter gefördert, obwohl die Bewegung für die Kinder ein zentraler Entwicklungsfaktor ist. Auch werden soziale Aspekte wie die Erlebnisse und Erfahrungen sowie Interaktion mit anderen Kindern auf dem Schulweg unterbunden. Die Kinder werden nicht in ihrer Selbständigkeit gefördert.

7 Massnahmenentwicklung

7.1 Massnahmen Fussverkehr

Für alle Schwachstellen werden Massnahmen vorgeschlagen (in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept). Diese werden entsprechend kategorisiert.

Massnahmenkategorie	Massnahmen	Anzahl	
		Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen
Signalisation	Anpassung Signalisation für Fussverkehr	0	1
Bauliche Massnahme	Verbreiterung Fussweg	4	0
	Erstellung Trottoir	0	1
	Verbreiterung Trottoir	1	0
	Verbreiterung Rad-Gehweg	0	2
	Spezialfall	1	0
Total		6	4
			10

Tabelle 3: Fussverkehr, Massnahmenkategorien Strecke

Massnahmenkategorie	Massnahmen	Anzahl	
		Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen
Bauliche Massnahme	Verbreiterung Trottoir	0	1
	Anpassung Trottoirüberfahrt	2	1
	Markierung Fussgängerstreifen (mit Mittelinsel)	2	4
	Erstellung Mittelinsel	0	11
	Diverses	1	2
Total		5	19
			24

Tabelle 4: Fussverkehr, Massnahmenkategorien Strecke

7.2 Massnahmen Veloverkehr

Für alle Schwachstellen werden Massnahmen vorgeschlagen (in der Beilage 3 vom Bericht Langsamverkehrskonzept). Diese werden entsprechend kategorisiert.

Massnahmenkategorie	Massnahmen	Anzahl	
		Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen
Markierung	Verbreiterung Radstreifen auf 1.5m	6	0
	Erstellung Kernfahrbahn	1	0
	Spezialfall	1	0
Signalisation	Umsetzung Tempo-30-Zone	1	0
	Umsetzung Strecke 30	2	1
	Reduktion Geschwindigkeit	1	1
Bauliche Massnahme	Verbreiterung Strasse	3	0
	Neubau Rad-Gehweg	1	0
	Verbreiterung Rad-Gehweg	1	0
	Spezialfall	6	1
Vorprojekt vorhanden	Spezialfall	1	0
Total		24	3
		27	

Tabelle 5: Veloverkehr, Massnahmenkategorien Strecke

Massnahmenkategorie	Massnahmen	Anzahl	
		Aktuelles Netz	Geplante Verbindungen
Bauliche Massnahmen	Abbiege- und Querungshilfen, Sichtverhältnisse verbessern, Veloabstellanlage aus-/ umbauen, Verbreiterung Rad-Gehweg	10	1
Einzelfallbetrachtung	Infrastruktur für alle Netzbeziehungen gewährleisten, Neugestaltung Knoten	4	0
Total		14	1
		15	

Tabelle 6: Veloverkehr, Massnahmenkategorien Knoten

7.3 Weitere Massnahmen

7.3.1 Saisonal

Die Schwachstelle im Niederfeld im Bereich der MoMö besteht saisonal. Kurzfristig wird empfohlen, während der Ernte mittels Hilfe von Schullotsen oder Eltern diesen Teil des Schulweges zurück zu legen. Schullotsen sind vom Kanton zu bewilligen. Je nach Ernte kann sich der Zeitraum von August bis November erstrecken. Deshalb wird als kurzfristige Massnahme die Erstellung von Pollern entlang des markierten Trottoirs im Bereich des Umschlagplatzes vorgeschlagen.

7.3.2 Temporär

Bei Baustellen auf Schulwegen wird empfohlen, die Kinder sowie die Eltern vorgängig zu informieren und im Umgang mit dem Baustellenverkehr zu sensibilisieren.

Bei grossen Bauvorhaben wird empfohlen, die entlangführenden Schulwege zu analysieren und die Gefahrenstellen zu entschärfen.

7.3.3 Elterntaxis

Damit die Problematik der Elterntaxis weitgehend behoben wird, können verschiedene Ansätze Wirkung zeigen. Zum einen können Informationsabende der Schule / Kindergarten genutzt werden, das Problem anzusprechen und eine Empfehlung, auf Elterntaxis zu verzichten, abzugeben. Zum anderen kann mit verschiedenen Aktionen / Kampagnen das Zurücklegen des Schulweges zu Fuss / mit dem Velo gefördert werden:

- Mit einer Schulwegkampagne können viele Vorteile des Zufussgehens / Velo auf dem Schulweg sichtbar gemacht werden. Viele Gemeinden in der Schweiz haben bereits solche Kampagnen durchgeführt, diese werden oftmals adaptiert. Die Sensibilisierung erfolgt mit Comics, Tafeln im Strassenraum sowie Verkehrsinstruktionen in den Schulen.

Best Practice Beispiele:

- Stadt Wil, Stadt Baden (weitere Gemeinden) «Ich kann das! Ich geh zu Fuss!»
- Kanton Schaffhausen «Kein Elterntaxi»



Abbildung 6: Kampagnen Baden, Eschlikon, Kanton Schaffhausen

- Vom VCS werden jedes Jahr zwei Aktionswochen «Walk to school» zwischen den Sommer- und Herbstferien organisiert. Dies ist ein Klassenwettbewerb, welcher zum Ziel hat, dass möglichst viele Kindergarten- und Schulkinder zu Fuss den Kindergarten-/ Schulweg zurücklegen. Die Kinder sammeln Punkte für die zu Fuss zurückgelegten Wege. Eine ähnliche Aktion für die Zurücklegung des Schulweges mit dem Velo gibt es von Pro Velo mit «bike2school».

Best Practice Beispiele:

- <https://www.schulwege.ch/walk-to-school/>
- [Bike2school | Bike2school](#)
- Mittels Umfragen, weshalb die Kinder zur Schule gebracht werden, können Erkenntnisse gewonnen werden, weshalb die Eltern ihre Kinder zur Schule fahren. Die Ergebnisse der Umfrage können zur Umsetzung von Massnahmen und zur Sensibilisierung genutzt werden. Ein Fragebogen kann folgende Inhalte behandeln:
 - Verkehrsmittelwahl
 - Begleitung / Gruppen
 - Besonderheiten, Attraktionen etc.
 - Gefahrenstellen
- Auch wirksam ist die Festlegung einer Zielvereinbarung, die festhält, wie die Kinder zur Schule kommen sollten. Eine solche Zielvereinbarung kann im Rahmen einer Schulvereinbarung zwischen allen Schul-Beteiligten definiert werden.
- Damit die Kinder nicht alle einzeln zur Schule gebracht werden, kann ein Pedibus eingeführt werden. Dieser bedient festgelegte Haltestellen, bei welchen die Kinder «zusteigen» und mit weiteren Schulkindern begleitet von mindestens einer erwachsenen Person den Schulweg gemeinsam begehen.

Best Practice Beispiele:

- Bezirk Einsiedeln

7.3.4 Sichtbereich bei Zufahrten

Das RB 725.1 - Gesetz über Strassen und Wege Kanton Thurgau legt unter §39 fest, dass innerhalb des Sichtzonenbereichs von Zufahrten, Zugängen und Einmündungen Mauern, Einfriedungen, Böschungen sowie Pflanzungen höchstens 80cm ab Strassenhöhe betragen dürfen. Im privaten Bereich werden diese Masse oftmals überschritten.

Insbesondere bei privaten Ausfahrten und Hauszugängen sollte vermehrt auf die Vorschriften und Normen bezüglich Sichtweiten hingewiesen werden. Vorschriftsgemässes Zurückschneiden von Bepflanzungen ist wichtig. Denn eine freie Sicht bedeutet mehr Sicherheit.

7.3.5 Verkehrsinstruktion und -Sensibilisierung in den Schulen

Die KAPO des Kantons Thurgau führt im Kindergarten, Primarschule sowie in der Sekundarschule Verkehrspräventionsmassnahmen durch. Je nach Stufen lernen die Schulkinder das richtige Verhalten im Verkehr.

Neben der Verkehrsprävention der KAPO ist es wichtig, dass die Mobilität als Unterrichtsthema an Schulen thematisiert wird. Das Ziel sollte sein, dass die Schulkinder künftig eine bewusste Verkehrsmittelwahl treffen können. Dazu bestehen bereits verschiedene Programme sowie Lehrmittel zu diesem Thema.

Best Practice Beispiele:

- VeloLab, das digitale Lehrmittel für Jugendliche rund ums Velo ([VeloLab - DÉFI VÉLO \(defi-velo.ch\)](http://VeloLab - DÉFI VÉLO (defi-velo.ch)))
- «so!mobil – das Aktionsprogramm zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Kanton Solothurn» (Schulen - Mobilitätsbildung und Beratung - www.so-mobil.ch)
- «Mobilität erleben» Stadt Zürich

7.3.6 Geschwindigkeitskontrollen

In der Stadt Arbon bestehen auf vielen Quartierstrassen Tempo-30-Zonen. Auch die Schulen liegen unmittelbar in diesen Zonen. Damit überprüft werden kann, ob das Tempo in den sensiblen Gebieten im Bereich der Schulen weiterhin eingehalten wird, wird empfohlen, in regelmässigen Abständen (z. B. alle 5 Jahre) Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen. Bei der Feststellung von erhöhten Geschwindigkeiten, können weitere Massnahmen ergriffen werden.

Die Geschwindigkeitskontrollen durch die KAPO sind anzumelden. Die Schulen haben mit der Schulwegsicherheit eine gute Begründung dafür.

8 Aktionsplan

Für die definierten Lösungsansätze und teilweise Massnahmen soll ein grobes Umsetzungskonzept aufgezeigt werden. Dabei geht es primär darum, aufzuzeigen:

- Welche Massnahmen bereits Teil einer laufenden Planung sind.
- Welche Massnahmen kurzfristig mit markierungstechnischen und minimalen baulichen Massnahmen umsetzbar sind.
- Welche Massnahmen mittelfristig mit Änderungen des Temporegimes und entsprechender Signalisation, Anpassungen von Markierungen und Signalisationen für den Veloverkehr oder mit kleineren baulichen Massnahmen umsetzbar sind.
- Welche Massnahmen einen längeren Planungshorizont haben oder teilweise in Abhängigkeit von Drittprojekten stehen.

8.1.1 Fussverkehr Strecken

Umsetzungshorizont	Anzahl	CHF	Anmerkung
Laufende Planung / Unterhalt	1		Auf der Verbindung ist bereits eine laufende Planung vorhanden. Kontrolle ob Schwachstellen mit den geplanten Projekten behoben werden
Kurzfristig: 3-5 Jahre	1	10'000	Markierungsarbeiten, sehr kleine bauliche Massnahmen
Mittelfristig: 6-10 Jahre	7		Kleinere bauliche Anpassungen und Markierungsarbeiten, reduzierte Strassenquerschnitte mit bestmöglicher Fussinfrastruktur
Langfristig: ab 10 Jahre	1		Grössere bauliche Massnahmen, Abhängigkeit von Drittprojekten
Total	10		

Tabelle 7: Umsetzungshorizont Strecken

8.1.2 Fussverkehr Knoten

Umsetzungshorizont	Anzahl	CHF	Anmerkung
Laufende Planung / Unterhalt	1		Auf der Verbindung ist bereits eine laufende Planung vorhanden. Kontrolle ob Schwachstellen mit den geplanten Projekten behoben werden
Kurzfristig: 3-5 Jahre	6	30'500	Markierungsarbeiten, sehr kleine bauliche Massnahmen
Mittelfristig: 6-10 Jahre	15		Kleinere bauliche Anpassungen und Markierungsarbeiten, reduzierte Strassenquerschnitte mit bestmöglicher Fussinfrastruktur
Langfristig: ab 10 Jahre	2		Grössere bauliche Massnahmen, Abhängigkeit von Drittprojekten
Total	24		

Tabelle 8: Umsetzungshorizont Knoten

8.1.3 Veloverkehr Strecken

Umsetzungshorizont	Anzahl	CHF	Anmerkung
Laufende Planung / Unterhalt	4		Auf der Verbindung ist bereits eine laufende Planung vorhanden. Kontrolle ob Schwachstellen mit den geplanten Projekten behoben werden
Kurzfristig: 3-5 Jahre	8	206'500	Markierungsarbeiten, sehr kleine bauliche Massnahmen
Mittelfristig: 6-10 Jahre	10		Kleinere bauliche Anpassungen und Markierungsarbeiten, reduzierte Strassenquerschnitte mit bestmöglicher Radinfrastruktur
Langfristig: ab 10 Jahre	5		Grössere bauliche Massnahmen, Abhängigkeit von Drittprojekten
Total	27		

Tabelle 9: Umsetzungshorizont Strecken

8.1.4 Veloverkehr Knoten

Umsetzungshorizont	Anzahl	CHF	Anmerkung
Laufende Planung / Unterhalt	6		Auf der Verbindung ist bereits eine laufende Planung vorhanden. Kontrolle ob Schwachstellen mit den geplanten Projekten behoben werden
Kurzfristig: 3-5 Jahre	3	98'000	Markierungsarbeiten, sehr kleine bauliche Massnahmen
Mittelfristig: 6-10 Jahre	3		Kleinere bauliche Anpassungen und Markierungsarbeiten, reduzierte Strassenquerschnitte mit bestmöglicher Radinfrastruktur
Langfristig: ab 10 Jahre	3		Grössere bauliche Massnahmen, Abhängigkeit von Drittprojekten
Total	15		

Tabelle 10: Umsetzungshorizont Knoten

Anhang A Schulwege

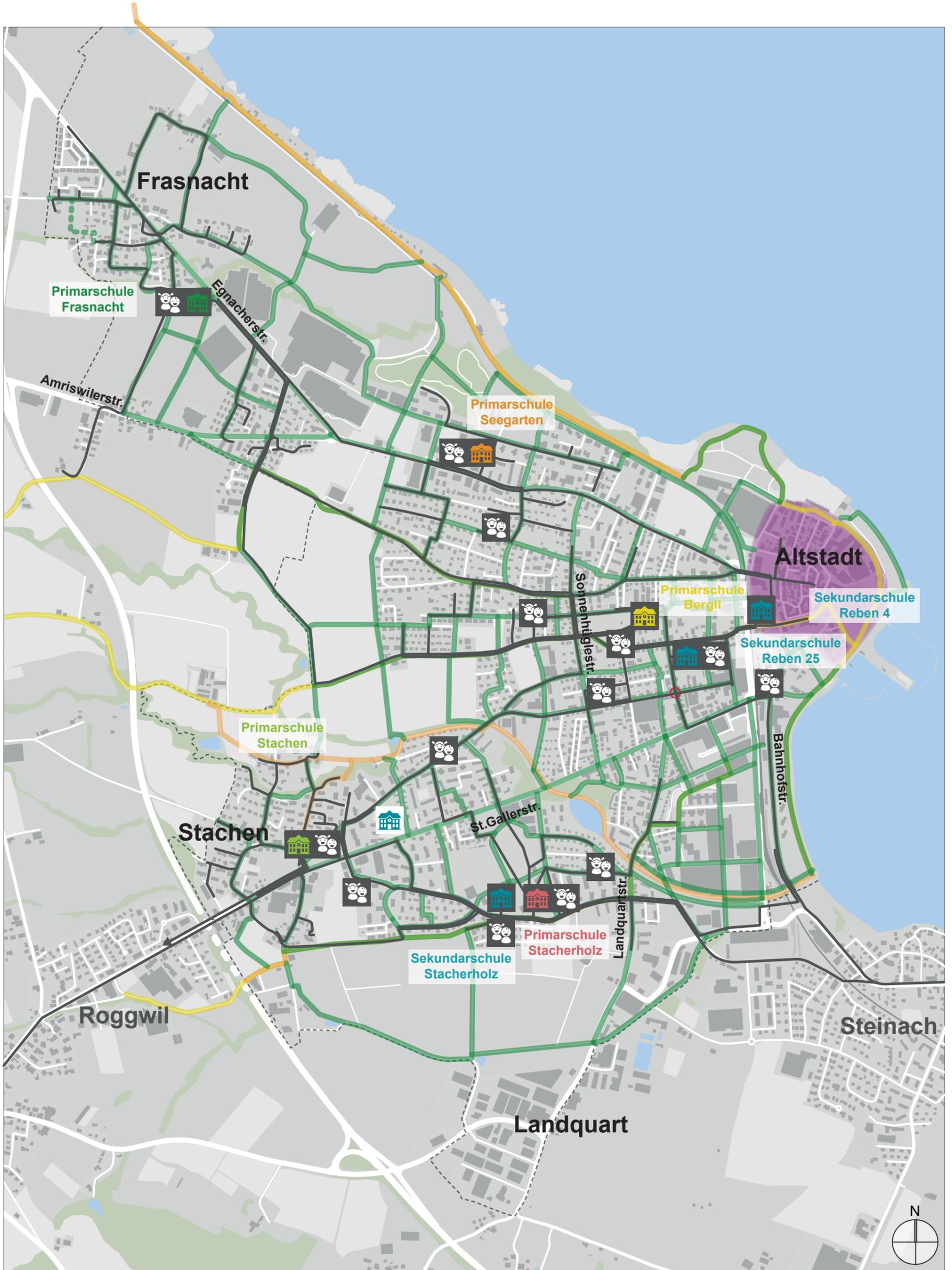


- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--|
| | Kindergarten | | Schulwege Seegarten (zu Fuss/Velo) |
| | Schulhaus / geplantes Schulhaus | | Schulwege Bergli (zu Fuss/Velo) |
| | Schulwege Frasnacht (zu Fuss) | | Schulwege Stacherholz (zu Fuss/Velo) |
| | Schulwege Stachen (zu Fuss) | | Schulwege Sekundarschulen (Velo/zu Fuss) |
| | Weg zur Turnhalle nach Roggwil (Velo) | | Gemeindegrenze |

Anhang B Genannte Schwachstellen der Schulen



Anhang C Überlagerung Schulwege mit Netzplänen



Legende

- Fusswege
- Wanderwege kommunal
- Wanderwege kantonal
- Fussverkehrsbereich
- Gemeindegrenze



Legende

- Velowegnetz kantonale Hauptverbindung
- Velowegnetz kantonale Nebenverbindung
- Velowegnetz kommunal
- Velonetz Nachbargemeinden
- SchweizMobil Routen
- Gemeindegrenze