



## **Schlussbericht der Kommission des Gemeindeparlamentes zum Kreditbegehren von 792'000 Franken als Gemeindeanteil für den Neubau Kreisel Dufour-/Wilerstrasse mit Fussgänger- schutzinsel Wilerstrasse Süd**

---

### **Kommissionsmitglieder**

Martin Brenner (Vorsitz), Elsi Bärlocher, Marianne Bommer, Susanna Brüscheiler, Martin Müller, Steven Müller, Heinz Schadegg

### **Teilnehmer in beratender Funktion**

Walter Strupler, Martin Belz (Protokoll), Bruno Mästinger

### **Teilnehmer in fachlicher Funktion (teilweise)**

Cyrell Huber (Ing. Büro Wälli AG), René Ruchti (Ing. Büro A. Keller AG)

### **Teilnehmer als Vertretung Primarschule (teilweise)**

Ingeborg Joss (Präsidentin), Hansjörg Aeschbacher (Schulleiter), Bernhard Bärtschi, Herbert Bollhalder, Daniel Engeli (alles Behördenmitglieder)

### **Kommissionsdauer**

Juni bis Dezember 2011

Für den Schlussbericht

Weinfelden, 14. November 2011

Martin Brenner  
Kommissionspräsident

## 01. Ausgangslage

Dem Kreditbegehren zugrunde liegt das Gesamtkonzept "Übergeordneter Verkehr", welches das Ziel der Verflüssigung des Verkehrs auf der Achse Deucher-/Dufour-/Dunantstrasse verfolgt. Ein erster Schritt wurde mit dem Umbau des Knotens Frauenfelder-/Dunantstrasse in einen ovalen Kreisels mit Bypass vollzogen. Mit dem geplanten etappierten Umbau der Knoten Dufour-/Wilerstrasse und Dufour-/Industriestrasse in zwei Kreisels und dem dazwischen liegenden Strassenteilstück Dufourstrasse sind die nächsten Massnahmen vorgesehen.

Der Gemeinderat legte dem Gemeindeparlament an der Sitzung vom 19. Mai 2011 das Kreditbegehren von 792'000 Franken als Gemeindeanteil an den Neubau Kreisels Dufour-/Wilerstrasse mit Fussgängerschutzinsel Wilerstrasse Süd zur Genehmigung vor \*. In der Eintretensdebatte wurde der Antrag auf Kommissionsbildung zur vertieften Prüfung des Vorhabens gestellt und in der anschliessenden Abstimmung die Bildung einer Kommission beschlossen.

Mit einem weiteren Kreditbegehren soll zu einem späteren Zeitpunkt der Gemeindeanteil an den Neubau Kreisels Dufour-/Industriestrasse mit Strassenteilstück Dufourstrasse, zwischen Industriestrasse und Wilerstrasse beschlossen werden. Die geplante Fussgänger-Lichtsignalanlage (LSA) östlich des Kreisels ist dabei in den Kosten nicht enthalten und muss vollumfänglich von der Gemeinde Weinfelden übernommen werden.



## 02. Auftrag der Kommission

Die Kommission nimmt eine vertiefte Prüfung des Vorhabens in Bezug auf die Sicherheit der Schulwege und aller weiteren Anliegen vor. Sie klärt die Machbarkeit von möglichen Optionen. Die Kommission gibt eine Empfehlung betreffend Entscheid zum zurückgestellten Kredit, der den Kostenbeitrag der Gemeinde an das Kantonsprojekt umfasst, zuhanden des Parlaments ab.

\* Die Botschaft des Gemeinderates an das Gemeindeparlament für die Sitzung vom 19. Mai 2011 wird auch Grundlage für das Traktandum bei der Wiederaufnahme bei einer kommenden Parlamentsitzung sein. Der einzige Hinweis zur Botschaft betrifft die Kosten. Zur besseren Verständlichkeit des letzten Absatzes in Ziffer 2.1 auf Seite 5 sind folgende Erläuterungen anzubringen:

Im Budget 2011 waren für den Kreisels Dufour-/Wilerstrasse ein Betrag von Fr. 750'000.- und für die Fussgängerschutzinsel Wilerstrasse ein solcher von Fr. 90'000.- eingestellt. Einerseits sollen beide Projekte im nun vorliegenden Vorhaben des Kantons für den Umbau des Knotens Dufour-/Wilerstrasse realisiert werden. Andererseits zeigte die Festlegung des Kostenanteils der Gemeinde durch das Departement für Bau und Umwelt des Kantons Thurgau, dass die Gesamtkosten nicht Fr. 840'000.-, sondern Fr. 792'000.- betragen. Dem wird im Budget 2012 Rechnung getragen, indem nur noch das Gesamtprojekt aufscheint, die Fussgängerschutzinsel Wilerstrasse jedoch nicht mehr. Ebenso sind die Kosten im Budget 2012 angepasst und werden mit Fr. 790'000.- beziffert.

### **03. Vorgehen**

Die Kommission hat sich von Juli bis November 2011 in 5 Sitzungen mit dem geplanten Vorhaben, dem Neubau von zwei Kreiseln befasst. Sie nahm eine breite Auslegung möglicher Lösungsansätze vor, liess Überführungs- und Unterführungsvarianten ausarbeiten und prüfte weitere Optionen. Die Kommission erkannte, dass nicht nur das Queren stark befahrener Strassen, sondern auch das Benutzen von Trottoirs entlang derselben Gefahren bilden. Deshalb wurden neben baulichen auch weitergehende Überlegungen angestellt, welche mit-helfen sollten, durch die Vermeidung oder Verkürzung von Wegstrecken die Gefahren für die Fussgänger zu reduzieren. Mit dem gleichen Ziel wurde unter anderem geprüft, ob der Verzicht einzelner Fussgängerstreifen positive Effekte bringen könnte. Neben dem Beizug von Fachpersonen in beratender und fachlicher Funktion, wurde auch die Primarschule als wichtiger Partner im Umfeld der Schulwegsicherheit in den Prozess einbezogen. Weiter wurden Abklärungen zum politischen Vorgehen, Besichtigungen von bestehenden ähnlichen Situationen und eine Beurteilung der Akzeptanz und Realisierbarkeit der Empfehlung durch die Kommission gegenüber dem Parlament, Gemeinderat, der Bevölkerung und dem Kanton als Eigentümer und Bauherr vorgenommen.

### **04. Prüfung von Varianten und Optionen**

Neben der Prüfung des vorliegenden Auflageprojektes des Kantons, welches die beiden Kiesel-Teilprojekte umfasst, stand für die Kommission die Prüfung weiterer Varianten und Optionen im Fokus. Die Kommission bestimmte, für welche Varianten und Optionen die Machbarkeit überprüft und nachgewiesen werden und eine Kostenschätzung vorliegen soll. Das vorliegende Auflageprojekt sollte dabei auf die Kompatibilität dieser Varianten und Optionen, sowie auf allfällige Anpassungen geprüft werden. Die Prüfung sollte im Weiteren aufzeigen, an welchen Standorten beispielsweise Neubau-Lösungen überhaupt realisiert werden können. Im Gegensatz zu früheren Überprüfungen galt es auch das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) zu beachten, welches Über- oder Unterführungen erfordert, welche innerhalb der geltenden Normen / Vorgaben erstellt werden, womit feststand, dass Treppen alleine hierfür nicht ausreichen. Aus Kapazitätsgründen wurden externe Fachleute beigezogen und vom Gemeinderat die entsprechenden Aufträge ausgelöst.

Die beiden vom Kanton mit dem Kiesel-Projekt betrauten Ingenieurbüros präsentierten der Kommission die Ergebnisse für die bestimmten Varianten und Optionen. Bei der Vorstellung wurde Wert auf eine unabhängige Realisierbarkeit gelegt: Kann die jeweilige Variante vor oder gleichzeitig mit dem Kiesel-Projekt realisiert werden oder ist eine spätere Ausführung auch denkbar? Die Detailunterlagen zu den geprüften Varianten liegen in Papierform vor. Sie können bei Bedarf auf dem Bauamt eingesehen werden.

### **05. Vorstellung der Varianten und Optionen**

Die einzelnen Varianten und Optionen werden im Folgenden kurz vorgestellt und mit Hinweisen und dem Fazit aus der Kommissionsarbeit ergänzt.

Alle präsentierten Varianten basieren auf dem Auflageprojektes des Kantons, welches dem Parlament vorgelegt wurde.

Bei der Ausarbeitung der Varianten und Optionen wurde auf die Einhaltung der Forderungen des Kantonalen Tiefbauamt als Strasseneigentümer geachtet (Fahrbahnbreite bei Überführungen: mind. 8 m plus je 50 cm freier Lichtraum im Trottoir-Profil; lichte Höhe: mind. 4.80 m; Normbreite der Trottoirs: mindestens 2.00 m; lichte Höhe über Trottoirs: mind. 2.50 m).

Alle Angaben zu Kosten der einzelnen Varianten und Optionen basieren auf Kostenschätzungen (+/- 20%) und enthalten die Anlagekosten inkl. Landerwerb, nicht aber allfällige Minderwertforderungen.

### Fussgänger-Lichtsignalanlage östlich Kreisel Industriestrasse [0.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung: (aus Botschaft des Gemeinderates)</p>	<p>Östlich des Kreisels Dufour-/Industriestrasse entsteht im Abstand einer LKW-Länge ein mit Fussgängerlichtsignal gesicherter Übergang. Die Lage wurde unter Berücksichtigung der Orientierung des Hauptzugangs des Schulhauses Paul Reinhart, der Beziehung Bahnhof / BBZ zur Mehrfachhalle und der Fussgängerwege zu den Industriebetrieben Süd so gewählt. Hinzu kommt, dass das anzahlmässig grösste Einzugsgebiet des Schulhauses in nordwestlicher Richtung liegt und diese Schüler die Dufourstrasse an diesem Knoten queren. Damit westseitig des Kreisels keine weiteren Fussgängerüberquerungen mehr erfolgen und somit alle Personen über den gesicherten Übergang geführt werden, wird auf dieser Seite kein Fussgängerstreifen mehr markiert.</p>
<p>Kosten:</p>	<p>Fr. 70'000.- (aus Botschaft des Gemeinderates)</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Fussgänger-Lichtsignal (LSA) ist ein Novum im Thurgau.</li> <li>▪ In Wil SG wurde diese Lösung bereits an der Rössli-Kreuzung realisiert. Die Steuerung ist auf diese Bedürfnisse programmiert und reagiert erstaunlich schnell. Fussgänger müssen sich per Knopfdruck anmelden und können nach einer Wartezeit von ca. 10 Sekunden die Strasse überqueren. Der Verkehr wird dabei während ca. 15 Sekunden unterbrochen. Bei unmittelbarer Wiederholung verzögert sich die Wartezeit für den Fussgänger.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Projektidee mit einem Fussgänger-Lichtsignal wurde von der Kommission zwar für gut befunden, aber nicht als ausreichend.</p>

### Neubau Überführung mit Rampe [1.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Fussgängerüberführung über die Deucherstrasse (östlich Knoten Wilerstrasse) mit beidseitigen Rampenaufgängen. Fussweg für die Benutzer der Überführung beträgt 190m. Die Fussgängerstreifen Wilerstrasse Süd, Wilerstrasse Nord sowie an der Sangenstrasse bleiben bestehen. Die Lärmschutzwand im Norden bleibt wie bestehend. Die Fahrbahnbreite wird reduziert (Verzicht auf Mittelstreifen). Ausführung in Beton, alternativ auch anderes Material möglich. Treppenzugänge am östlichen Rampen-Ende sind optional möglich.</p>
<p>Kostenschätzung:</p>	<p>1.26 Millionen (+/- 20%)</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kreisel ist baulich gleich ausgestaltet wie im ursprünglichen Projekt. Anpassungen jedoch sind bei den Inseln (Ein-/Ausfahrtsstrecken in den Kreisel) nötig.</li> <li>▪ Das Kreiselprojekt könnte jetzt ausgeführt werden, auch wenn eine Überführung später realisiert würde. Die Geometrie der Deucherstrasse (Ostast Kreisel) wäre anzupassen. Sollte später keine Überführung kommen, wäre der Fussgängerübergang an dieser Stelle ohne Insel sehr lang. Weiter würden überbreite Trottoirs in diesem Bereich resultieren.</li> <li>▪ Der Standort für den Neubau ist gegeben. Ein ähnlicher Neubau an einem anderen Standort ist nicht gegeben (Modularität).</li> <li>▪ Ein ähnlich ausgeführtes Projekt befindet sich in Wittenbach SG.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Realisierung der Überführung mit Rampe wird von der Kommission wegen der fehlenden Akzeptanz als unrealistisch betrachtet.</p>

## Neubau Überführung mit Treppe, Lift und hochliegendem Zugang zum Schulhaus westlich Wilerstrasse [2.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Fussgängerüberführung Dufourstrasse (westlich Knoten Wilerstrasse) mit Treppen-/Lifterschliessung beidseitig. Direkter, hochliegender Zugang zu Vorplatz Schulhaus Paul Reinhart. Zwei Treppen-/Lifttürme mit 9 m Höhe, ähnlicher Typ wie beim Bahnhof. Projekt möglichst nach Süden gedrückt, damit Lärmschutzwände im Norden nicht berührt sind. Die Lärmschutzwand auf der Südseite ist anzupassen. Der hochliegende Zugang ist optional. Verzicht auf Mittelinsel direkt vor dem Kreisel nötig.</p>
<p>Kostenschätzung:</p>	<p>1.385 Millionen (+/- 20%)</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kreisel ist baulich gleich ausgestaltet wie im ursprünglichen Projekt. Anpassungen jedoch sind bei den Inseln (Ein-/Ausfahrtsstrecken in den Kreisel) nötig.</li> <li>▪ Das Kreiselprojekt könnte jetzt ausgeführt werden, auch wenn eine Überführung später realisiert würde. Die Geometrie der Dufourstrasse (Westast Kreisel) wäre anzupassen. Sollte später keine Überführung kommen, wäre der Fussgängerübergang an dieser Stelle ohne Insel sehr lang. Weiter würden überbreite Trottoirs in diesem Bereich resultieren.</li> <li>▪ Der Standort für den Neubau mit hochliegendem Zugang ist gegeben. Ein ähnlicher Neubau an einem anderen Standort ist nicht gegeben (Modularität).</li> <li>▪ Die Ausführung des Neubaus könnte auch ohne den hochliegenden Zugang zum Schulhaus vorgenommen werden.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Überführung mit Treppe, Lift und hochliegendem Zugang zum Schulhaus wird von der Kommission ausgeschlossen, da trotz grundsätzlicher Eignung erhebliche Zweifel an der Realisierbarkeit bestehen und mit einer Optimierung der Zugänge die Schulwegsicherung mit weniger Aufwand verbessert werden kann.</p>

## Neubau Überführung mit Treppe und Lift östlich Kreisel Industriestrasse [2.1]

Skizze:	
Beschreibung:	<p>Fussgängerüberführung Dufourstrasse (östlich Knoten Industriestrasse) mit Treppen-/Lifterschliessung beidseitig. Zwei Treppen-/Lifttürme mit 9 m Höhe. Anordnung zentrisch auf Strassenachse zwecks Gleichbelastung der Anstoss-Grundstücke. Beidseitig Anpassungen Lärmschutzwände erforderlich. Baulich analog Variante 2.0, aber ohne direkten Schulhaus-Zugang. Verzicht auf Mittelinsel östlich Kreisel Industriestrasse nötig.</p>
Kostenschätzung:	Fr. 860'000.- (+/- 20%)
Hinweise aus der Kommission:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kreisel ist baulich gleich ausgestaltet wie im ursprünglichen Projekt. Anpassungen jedoch sind bei den Inseln (Ein-/Ausfahrtsstrecken in den Kreisel) nötig.</li> <li>▪ Das Kreiselprojekt könnte jetzt ausgeführt werden, auch wenn eine Überführung später realisiert würde. Die Geometrie der Dufourstrasse (Ostast Kreisel) wäre anzupassen. Sollte später keine Überführung kommen, wäre der Fussgängerübergang an dieser Stelle ohne Insel sehr lang. Weiter würden überbreite Trottoirs in diesem Bereich resultieren.</li> <li>▪ Ein ähnlicher Neubau an einem anderen Standort ist möglich (Modularität).</li> <li>▪ Dieser Standort entspricht dem derzeit wohl am stärksten frequentierten Übergang.</li> </ul>
Fazit der Kommission:	Die Kommission beurteilt diesen Vorschlag als realisierbar und den gewählten Standort als richtig.

## Neubau Überführung mit Treppe und Lift westlich Kreisel Industriestrasse (Migrolino) [2.2]

Skizze:	
Beschreibung:	<p>Fussgängerüberführung Dufourstrasse (westlich Knoten Industriestrasse) mit Treppen-/Lifterschliessung beidseitig. Zwei Treppen-/Lifttürme mit 9 m Höhe. Lage nach Süden gedrückt, um Tankstelle möglichst nicht zu beeinträchtigen. Auf Südseite Grünfläche nutzbar. Typengleich konzipiert wie Variante 2.1. Keine Verschiebung von Lärmschutzwänden nötig.</p>
Kostenschätzung:	Fr. 762'000.- (+/- 20%)
Hinweise aus der Kommission:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kreisel ist baulich gleich ausgestaltet wie im ursprünglichen Projekt. Anpassungen jedoch sind bei den Inseln (Ein-/Ausfahrtsstrecken in den Kreisel) nötig.</li> <li>▪ Das Kreiselprojekt könnte jetzt ausgeführt werden, auch wenn eine Überführung später realisiert würde. Die Geometrie der Dufourstrasse (Westast Kreisel) wäre anzupassen. Sollte später keine Überführung kommen, ist an dieser Stelle kein Fussgängerübergang geplant. Weiter würden überbreite Trottoirs in diesem Bereich resultieren.</li> <li>▪ Ein ähnlicher Neubau an einem anderen Standort ist möglich (Modularität).</li> <li>▪ Die Zugänglichkeit der Tankstelle bleibt grundsätzlich erhalten.</li> <li>▪ Die Ausfahrt nach Osten wäre nur noch via Industriestrasse möglich.</li> <li>▪ Zwischen Fussgängern auf dem Trottoir und dem Motorfahrzeugverkehr auf der Zufahrt zur Tankstelle besteht erhebliches Konfliktpotential.</li> </ul>
Fazit der Kommission:	<p>Aufgrund der zu erwartenden Konflikte zwischen Fussgängern und dem Verkehr der Tankstelle sowie wegen des als schlechter beurteilten Standortes wird diese Lösung ausgeschlossen.</p>


## Neubau Unterführung mit Rampen [3.0]

Skizze:	
Beschreibung:	<p>Fussgängerunterführung im Bereich Knoten Wiler-/Deucher-/Dufourstrasse. Unterführung mit behindertenkonformen Rampen und lichter Höhe von 2.50 m. Breite der Unterführung 4.50 m (analog Bahnhof). Rampe beginnt Höhe Liegenschaft Kradolfer, wird gedeckt ab Sonnenstrasse (bleibt zugänglich), unterquert den Abwasser-Verbandskanal und mündet auf der Südseite beim Schulareal wieder an die Oberfläche. Aushubtiefe wegen Kanal-Unterquerung ca. 8.30 m; Bauwerk liegt im Grundwasser; führt zu aufwendigen Bauarbeiten. Länge gedeckter Bereich: ca. 152 m; offene Rampen: ca. 125 m. Knick auf beiden Seiten, damit Trottoir nicht tangiert wird. Liegenschaft Kradolfer wäre nicht mehr ab Wilerstrasse erschlossen. Bauzeit rund 24 Monate plus 1 Jahr für Kreisel.</p>
Kostenschätzung:	3.975 Millionen (+/- 20%)
Hinweise aus der Kommission:	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diese Lösung setzt die vorgängige Unterführungs-Erstellung voraus. Sie ist somit nicht unabhängig vom Kreisel realisierbar.</li> </ul>
Fazit der Kommission:	<p>Die Realisierung der Unterführung mit Rampen wird von der Kommission wegen der fehlenden Akzeptanz, aus Kostengründen und wegen der sehr langen Bauzeit als unrealistisch betrachtet.</p>


### Neubau Unterführung mit Treppe und Lift [3.1]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Fussgängerunterführung im Bereich Knoten Wiler-/Deucher-/Dufourstrasse. Unterführung mit Treppen-/Liftabgang auf Nord- und Südseite. Lichte Höhe von 2.50 m, Breite der Unterführung 4.50 m (analog Bahnhof). Lift-/Treppenerschliessung auf Parzelle Nr. 2992 bildet nordseitigen Zugang zur Unterführung. Diese weist eine Länge von ca. 45 m auf, unterquert dabei den Verbands- und die Gemeinde-Abwasserkanäle und mündet auf Parzelle Nr. 3095 in die südliche Vertikalerschliessung (Lift/Treppe). Aushubtiefe Unterführung wegen Kanal-Unterquerung ca. 8.30 m; im Bereich Vertikalerschliessung noch tiefer. Bauwerk liegt im Grundwasser; führt zu aufwendigen Bauarbeiten.</p>
<p>Kostenschätzung:</p>	<p>2.29 Millionen (+/- 20%)</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diese Lösung setzt die vorgängige Unterführungs-Erstellung voraus. Sie ist somit nicht unabhängig vom Kreisel realisierbar.</li> <li>▪ Ein ähnlicher Neubau an einem anderen Standort ist nicht gegeben (Modularität).</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Realisierung der Unterführung mit Treppe und Lift wird von der Kommission wegen der fehlenden Akzeptanz, aus Kostengründen und wegen der sehr langen Bauzeit als unrealistisch betrachtet.</p>

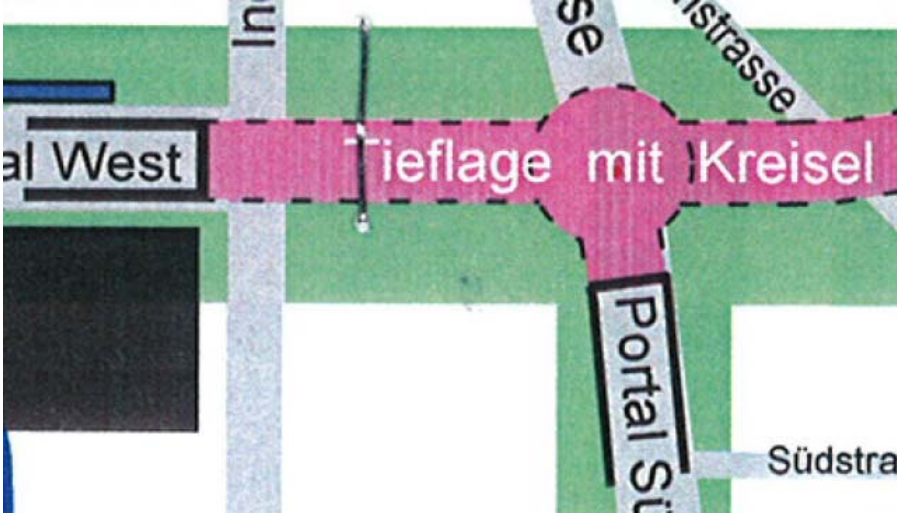
### Einführung Lotsendienst [4.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Beim Lotsendienst ermöglichen Lotsen den Schulkindern eine sichere Strassenüberquerung an definierten Orten und zu vereinbarten Zeiten.</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gerade mit Blick auf die Blockzeiten werden die Schüler zeitlich konzentriert zum Schulhaus gelangen und hierfür wäre ein Lotsendienst zumindest eine prüfungswerte Option.</li> <li>▪ Dies wäre eine Alternative zur heutigen respektive zur geplanten Situation und könnte relativ schnell eingeführt werden.</li> <li>▪ Abklärungen und Recherchen im Internet haben ergeben, dass die Organisation von Lotsendiensten unterschiedlich (Gemeinde, Schule, Elternforen, usw.) erfolgt. Die Suche ergab, dass in den Kantonen Zürich und Aargau viele Gemeinden über Lotsendienste verfügen.</li> <li>▪ Im Einsatz stehen neben Eltern auch Senioren.</li> <li>▪ Die Entschädigungen sind sehr unterschiedlich.</li> <li>▪ Bei den Abklärungen ist aufgefallen, dass die Lotsen grundsätzlich professionell für ihre Tätigkeit ausgebildet werden.</li> <li>▪ Keine Kostenschätzungen vorgenommen.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Einführung eines Lotsendienst kann aus Sicht der Kommission als flankierende Massnahme in Betracht gezogen werden.</p>

## Reduktion der Fussgängerstreifen mit Optimierung Zugänge und/oder Eingänge Schulhaus [5.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Mit der Aufhebung bestehender Fussgängerstreifen und Anpassungen bei den Zugängen zum Schulareal könnte eine Optimierung der Schulwege in Bezug auf die Sicherheit angestrebt werden. Die Anzahl der Fussgängerstreifen könnten durchaus auch ein Teil des Problems darstellen. So wird weder die Verkehrssicherheit erhöht noch helfen sie, den Verkehr zu verflüssigen. Könnten die Zugänge zum Schulareal zwingend vorgegeben und die Querungspunkte definiert und eingeschränkt werden, liesse sich durchaus auch einiges erreichen.</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit der Aufhebung bestehender Fussgängerstreifen wäre zu prüfen, wie die Zugänge zum Schulareal optimiert werden könnten.</li> <li>▪ Gleichzeitig müssen jedoch weitere Fussgängerströme neben den Schülern beachtet werden.</li> <li>▪ Unter dem Aspekt der Sicherheit wäre die Schliessung des bestehenden Ostzuganges zu prüfen und alternativ dazu ein neuer Zugang im Bereich südöstlich des Schulhauses, zu überdenken.</li> <li>▪ Keine Kostenschätzungen vorgenommen.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Reduktion der Fussgängerstreifen mit Optimierung Zugänge und / oder Eingänge Schulhaus kann aus Sicht der Kommission als flankierende Massnahme in Betracht gezogen werden.</p>

### Strassenneubau als teilweise Tieflage [6.0]

<p>Skizze:</p>	
<p>Beschreibung:</p>	<p>Teiltieflage Deucher-/Dufourstrasse im Bereich der Knoten Wiler-/Industriestrasse (ca. 425 m). Strassen-Untertunnelung mit Portalen Wilerstrasse, Deucherstrasse, Dufourstrasse / neue Quartierstrasse à niveau (Elemente aus dem Projekt aus dem Jahr 2000).</p>
<p>Kostenschätzung:</p>	<p>2000: 20.6 Millionen (12.0 Millionen Gemeindeanteil) 2011: 28.7 Millionen (Indexiert 2000 -&gt; 2011)</p>
<p>Hinweise aus der Kommission:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Prüfung dieser Variante erfolgte nur sehr rudimentär mittels Auszüge aus früheren Protokollen und Berechnungen, da bei einer konkreten Prüfung erhebliche Kosten für die Abklärungen entstanden wären.</li> <li>▪ Die Kommission betrachtete das Vorgehen als ausreichend.</li> </ul>
<p>Fazit der Kommission:</p>	<p>Die Realisierung des Strassenneubau als teilweise Tieflage wird von der Kommission wegen der fehlenden Akzeptanz, der hohen Kosten und wegen Zweifeln an der Umsetzbarkeit als unrealistisch betrachtet.</p>

## 06. Einbezug der Primarschule

Beim Diskutieren der Varianten und Optionen in der Kommission, wurde die Feststellung gemacht, dass die Primarschule für die Beurteilung der möglichen Realisierbarkeit von Varianten miteinbezogen werden sollte. Dies auch unter dem Aspekt, dass in der Thematisierung auch Anpassungen an der Organisation des Schulweges (zum Beispiel Schliessung von Zugängen zum Schulhaus) angedacht wurden, deren Umsetzung jedoch nicht ohne die Zusammenarbeit mit der Schule umgesetzt werden können. Die Kommission erhoffte sich durch den Einbezug der Schule das Erreichen gemeinsamer Lösungen und das Mittragen der künftigen Entwicklung.

Die Kommission war sich jedoch auch bewusst, dass nicht nur die Schule von der Umsetzung eines Projektes betroffen ist, sondern auch weitere Anspruchsgruppen wie Anwohner, Fussgänger mit anderen Zielen, Radfahrer, usw. Diesen Aspekt berücksichtigte die Kommission ebenfalls in ihren Überlegungen, wie auch die übergeordneten Interessen.

Ein erster Austausch mit einer Delegation der Primarschulbehörde diente der Vorstellung der in Prüfung befindenden Varianten und Optionen. Dieser Austausch sollte den Vertretern der Schule als Meinungsbildung dienen, damit eine spätere Rückmeldung in Form einer Absichtserklärung erfolgen konnte, welche in die weitere Kommissionsarbeit einfließen sollte.

Die Primarschulbehörde befasste sich mit der Thematik und gab gegenüber der Kommission eine Stellungnahme ab. So bevorzugt die Primarschule in einer ersten Variante die Realisierung einer Überführung westlich des Knoten Wilerstrasse mit hochliegendem Zugang zum Schulareal, eine Fussgänger-Lichtsignalanlage (LSA) beim Übergang östlich Knoten Industriestrasse sowie eine LSA für den Fussgängerstreifen (FGS) bei der Einmündung Südstrasse in die Wilerstrasse. Gleichzeitig wird die Realisierung eines parallel zur Wilerstrasse verlaufenden Fusswegs, arealintern auf dem Schulgrundstück vorgesehen. In einer zweiten Variante wird alternativ die Realisierung einer Überführung östlich des Knotens Industriestrasse, eine LSA beim Übergang westlich Knoten Wilerstrasse sowie eine LSA für den FGS bei der Einmündung Südstrasse in die Wilerstrasse unterstützt. Gleichzeitig wird auch bei dieser Variante die Realisierung eines parallel zur Wilerstrasse verlaufenden Fusswegs, arealintern auf dem Schulgrundstück vorgesehen.

Aus Sicht der Schule würde die Attraktivität des hochliegenden Zugangs die Akzeptanz der Überführung erhöhen. Da die Herkunft der Schüler und die damit verbundenen Fussgängerströme sich ändern können, wäre es falsch, den Fokus alleine auf einen der beiden Knoten zu richten und so plädiert die Schule für gesicherte Übergänge an beiden Knoten. Die Schulbehörde könnte allfällige Anpassungen bei den Fusswegen im Sinne von arealinternen Verbesserungen prüfen. In einer Teilschliessung des Ost-Zugangs zum Schulgebäude vermag die Schulbehörde jedoch keinen Nutzen erkennen. Angesprochen auf den Lotsendienst, wird von Seiten der Schule auf die aufwendige Organisation und die Folge von Entschädigungen hingewiesen. Auch sind die Unterrichtszeiten trotz Blockzeiten nicht für alle Schüler die gleichen. Die Schule zieht deshalb bauliche Lösungen dem Lotsendienst vor.

Die Kommission anerkennt die Rückmeldung der Primarschule und deren Bestreben für die Sicherheit der Schulwege. Jedoch stiessen eine Teilschliessung des Ost-Zugangs zum Schulgebäude sowie Massnahmen wie Anpassungen am Schulweg und Lotsendienst, welche zusätzlich der Schulwegsicherheit dienen könnten, nicht auf Resonanz. Aus Sicht der Kommission umfasst die Sicherheit des Schulweges nicht nur technische Lösungen. So gibt es auch betriebliche Aspekte, die zu einer Verbesserung des Schulweges beitragen könnten. Die Kommission wünscht sich im zukünftigen Prozess auf der Suche nach geeigneten und tragbaren Lösungen eine zielgerichtete Mitwirkung der Primarschule.

## 07. Antrag der Kommission

Der Antrag ist dreigeteilt. Der erste Absatz betrifft die Vorlage Neubau Kreisel Dufour-/Wilerstrasse, welche vom Parlament als erstes behandelt wird. Der zweite Absatz bezieht sich auf das künftige Kreiselprojekt Neubau Kreisel Dufour-/Industriestrasse. Der letzte Absatz beinhaltet flankierende Massnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.

*Die Kommission empfiehlt dem Parlament, dem Kreditbegehren von 792'000 Franken als Gemeindeanteil für den Neubau Kreisel Dufour-/Wilerstrasse mit Fussgängerschutzinsel Wilerstrasse Süd zuzustimmen. Zusätzlich soll der Gemeinderat die Aufhebung des Fussgängerstreifens (FGS) südlich Kreisel Dufour-/Wilerstrasse prüfen.*

*Mit der Zustimmung zum Kredit empfiehlt die Kommission dem Gemeinderat im Zusammenhang mit dem noch ausstehenden Kreditbegehren des Gemeindeanteils für den Neubau Kreisel Dufour-/Industriestrasse die Prüfung einer Überführung anstelle der vorgesehenen Fussgänger-Lichtsignalanlage (LSA) östlich des Kreisel Dufour-/Industriestrasse.*

*Im weiteren empfiehlt die Kommission den jeweils zuständigen Behörden die Prüfung flankierender Massnahmen wie Anpassungen am Schulweg/-areal und Lotsendienst, welche zusätzlich der Schulwegsicherheit dienen könnten.*

## 08. Begründung der Kommission

Die Kommission unterstützt den geplanten etappierten Umbau der Knoten Dufour-/Wilerstrasse und Dufour-/Industriestrasse in zwei Kreisel mit dem dazwischen liegenden Strassenteilstück Dufourstrasse, als Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs.

Da mit dem Fussgängerstreifen mitsamt Schutzinsel auf Höhe Einmündung Süd- in die Wilerstrasse eine valable Alternative entsteht, regt die Kommission die ersatzlose Aufhebung des Fussgängerstreifens südlich des geplanten Kreisels Dufour-/Wilerstrasse an. Damit kann ein Gefahrenpotential eliminiert werden. Der leicht nach Norden veränderte heutige Standort dieses Fussgängerstreifens mit Schutzinsel wird als richtig beurteilt. Die nordseitige Lage des Trottoirs an der Südstrasse diktiert dies. Eine genügend grosse Sichtweite ist gewährleistet und die Situation kann gut überblickt werden.

Aufgrund der Fussgängerströme und der Gefahrenpotentiale beurteilt die Kommission den Standort östlich des Kreisel Dufour-/Industriestrasse als optimal für eine Überführung. Die Tatsache, dass die Fussgänger-Lichtsignalanlage im ursprünglichen Projekt auch an diesem Standort geplant war, bestätigt diesen Entscheid. Eine Verschiebung des Überführungsstandortes weg vom Kreisel hingegen ist nicht angezeigt, da dies zu längeren Wegen für die Fussgänger führt. Die Kommission legt Wert auf die Empfehlung eines schlüssigen Lösungsvorschlags. Eine gleichzeitige Realisierung einer Überführung mit dem Kreiselnbau ist ihr deshalb wichtig. Die Kommission ist sich bewusst, dass Fussgänger mit dieser Konzeption – insbesondere auch wegen des Verzichts auf einen Fussgängerstreifen westlich des Knotens Industriestrasse – nur die Überführung benützen können.

Da die Sicherheit des Schulweges nicht nur technische Lösungen betrifft, kann sich die Kommission auch die Prüfung flankierender Massnahmen, wie Anpassungen am Schulweg, Veränderungen am Zugang zum Schulgelände, die Einführung von Lotsendiensten und zum Beispiel auch die Umsetzung der Idee mit dem "Pedibus" vorstellen. Selbstverständlich ist sie sich bewusst, dass diese Massnahmen nur in Zusammenarbeit mit der Schule, allenfalls unter Einbezug von Eltern, zur Verbesserung des Schulweges beitragen können und diese auch die entsprechende Unterstützung bei der Umsetzung erhalten müssen.

## 09. Dank

Den Mitgliedern der Kommission, den Teilnehmern in beratender und fachlicher Funktion soll für die gute und konstruktive Mitarbeit gedankt werden. Im speziellen gilt der Dank dem Verfasser der Protokolle, welche inhaltlich den erfolgten Austausch gut wiedergeben.