



FUSSGÄNGERSTREIFEN

Bedeutung im Fussgängernetz
Beurteilung der Verkehrssicherheit

Adj Werner Lendenmann

Leiter Verkehrstechnik, Kantonspolizei St.Gallen

Prof. Carsten Hagedorn

Hochschule für Technik Rapperswil (HSR)

Diepoldsau, 5. September 2017

Kanton St.Gallen

kapo.sg.ch



 KOMPETENZZENTRUM
FUSS- UND VELOVERKEHR

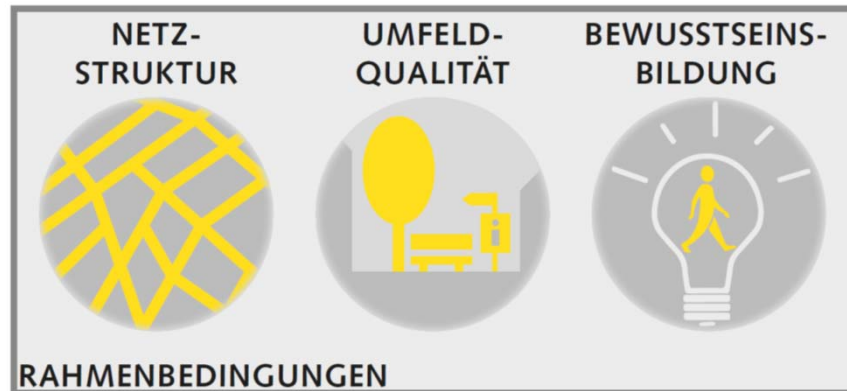
Förderung des Langsamverkehrs

Kanton und Gemeinden beachten bei ihren Planungen folgende Grundsätze:

Fussverkehr

- Es sind durchgehende, attraktive, sichere Fusswege zu den wichtigsten Zielen und Quellen im Siedlungsgebiet zu schaffen.
- Es sind durchgehende, attraktive Wanderwege zu gestalten.
- Es sind sichere Fussgängerquerungen zu verwirklichen.
- Die Bedürfnisse Mobilitätsbehinderter, Betagter und Kinder sind zu berücksichtigen.

RICHTPLAN SG, August 2015

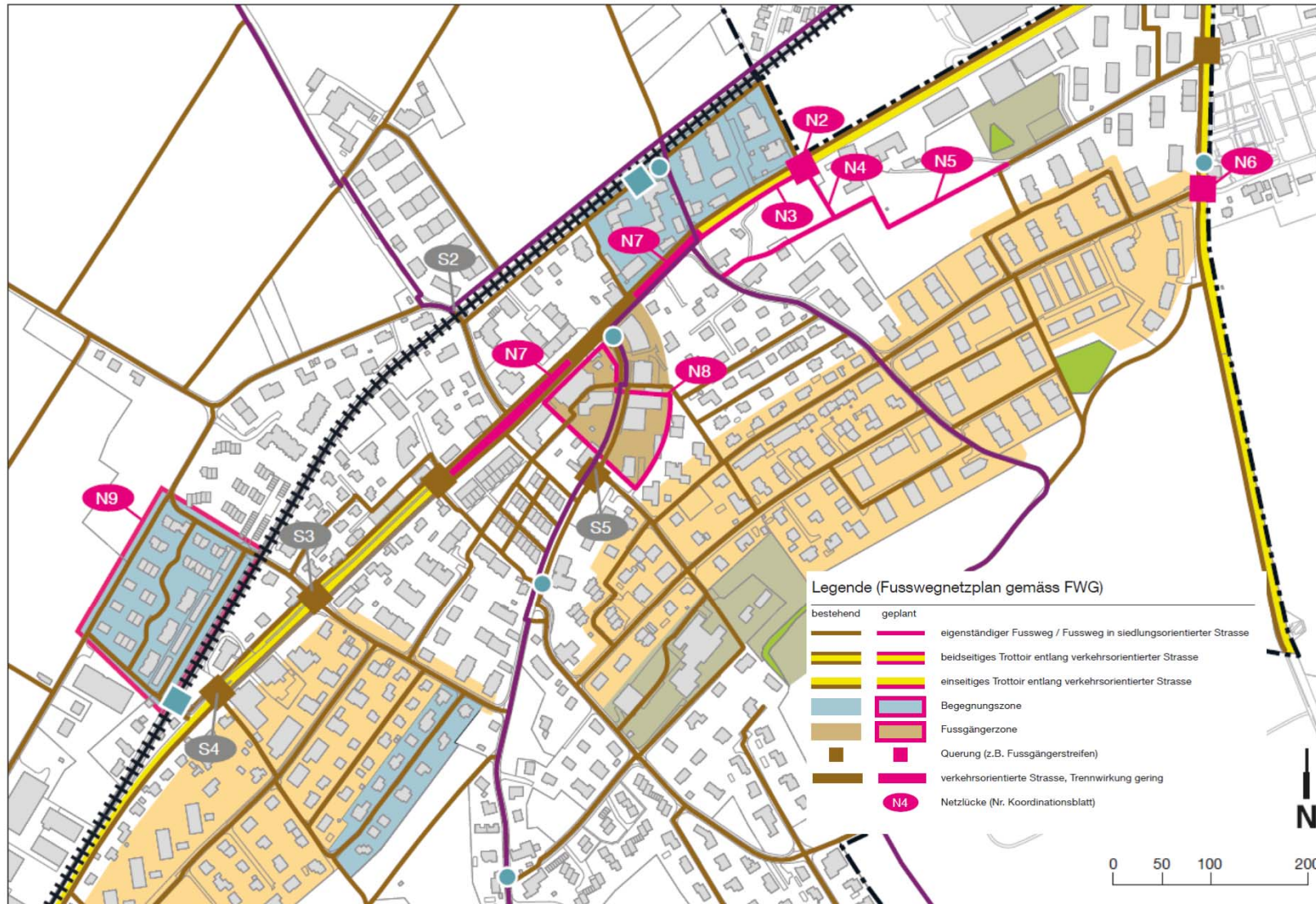


Planung

Das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege FWG schreibt vor, das Fusswegnetz in Plänen darzustellen, die vorzugsweise als kommunale Richtpläne erstellt werden. Das Fusswegnetz muss folgenden Kriterien entsprechen:

- 🚶 attraktiv
 - direkte Verbindungen, Umwege verringern
 - genügend breite Wege, geeignete Beläge
- 🚶 sicher
 - objektiv sicher, insbesondere bei Strassenquerungen
 - Wer sich unsicher fühlt, vermeidet das Gehen
- 🚶 zusammenhängend und dicht
 - Schliessung von Netzlücken durch Verbindungen z.B. entlang von oder über Gewässer, Bahnlinien
 - Fusswegerschliessungen in Entwicklungsgebieten
- 🚶 hindernisfrei
 - z.B. Trottoirabsenkungen, Rampen und Handläufe

Fusswegnetzplan





Rechtliche Grundlage

Art. 6a Strassenverkehrsgesetz (SVG)

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

- Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.
- Der Bund erlässt in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen.
- Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

Basis für unsere Arbeit sind:

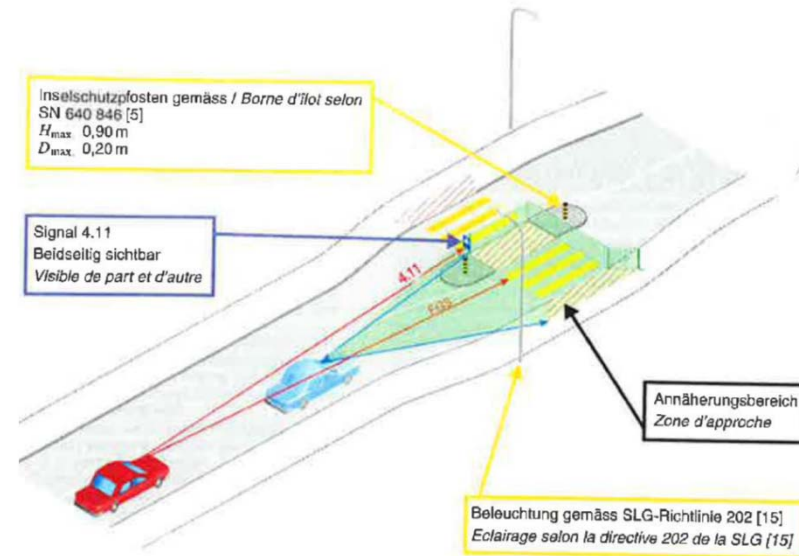
- Strassenverkehrsrecht
- Aktuelle Normen der VSS (Vereinigung der Schweizerischen Strassenfachleute)

Normierung bei Fussgängerstreifen SN 640241

Kanton St.Gallen
kapo.sg.ch



**Querungen für den Fussgänger- und leichten
Zweiradverkehr**
Fussgängerstreifen
**Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues
légers**
Passages piétons



16 Fussverkehrsmenge

Fussgängerstreifen dürfen nur angeordnet werden, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Dieser ist bei mindestens 100 querenden Fussgängern während 5 – nicht zwingend aufeinanderfolgenden – Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen eines Tages gegeben. Bei geringeren Frequenzen wird aus Sicherheitsüberlegungen eine Querung ohne Fussgängerstreifen (z.B. Anordnung einer Fussgängerschutzinsel) empfohlen. Bei Querungen, die Teil einer qualifizierten Fusswegnetzplanung sind (z.B. Richtplanung) oder beim Vorliegen besonderer Vortrittsbedürfnisse (z.B. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulhäuser, Alters- oder Behindertenheime), kann die Anordnung eines Fussgängerstreifens auch bei tieferen Frequenzen geprüft werden.

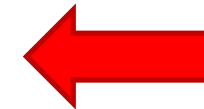


Fussgängerstreifen sicher bauen

Nur ein korrekt geplanter und gestalteter Fussgängerstreifen bringt der Bevölkerung den gewünschten Sicherheitsgewinn. Die bfu empfiehlt, immer 5 zentrale Kriterien zu beachten.

Ein Fussgängerstreifen ist rechtlich gesehen ein «Bauwerk», und als solches zu planen und zu erstellen. Durch den Fussgängerstreifen erhält der Fussgänger den Vortritt gegenüber dem Verkehr auf der Fahrbahn. Damit der Fussgängerstreifen sicher ist, muss er verschiedene Anforderungen erfüllen. Die bfu definiert die 5 wichtigsten Kriterien – die «Big Five» des Fussgängerstreifens – wie folgt:

- Fahrzeuglenker müssen sowohl die Fussgängerstreifen-Anlage als auch die Fussgänger, welche die Strasse überqueren wollen, rechtzeitig erkennen. Das unten abgebildete Signal (4.11) ist zudem stets Bestandteil eines Fussgängerstreifens, und Sicht Hindernisse müssen entfernt werden.
- Der Fussgängerstreifen soll mit einer Mittelinsel ausgerüstet sein.
- Der Fussgängerstreifen darf maximal über einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung führen. Bei mehrspurigen Strassen sind zusätzliche Sicherheitsmassnahmen nötig (z. B. Mittelinsel).
- Die Markierung muss retroreflektierend sein, und die Beleuchtung muss gewährleisten, dass Fahrzeuglenker die Fussgänger auch nachts rechtzeitig erkennen.
- Ein Fussgängerstreifen muss genügend frequentiert werden, damit er von den Fahrzeuglenkern beachtet wird. In den fünf meistbegangenen Stunden des Tages soll er von insgesamt mindestens 75 Fussgängern benutzt werden.



Können nicht alle diese Kriterien erfüllt werden, muss mit anderen Massnahmen gewährleistet werden, dass Fussgänger sicher über die Strasse gehen können. Beispielsweise mit einer Mittelinsel ohne Markierung eines Fussgängerstreifens, mit einer seitlichen Einengung der Fahrbahn oder mit der Markierung zweier «bfu-Füsschen» (vgl. Bild) auf dem Trottoir, welche die sicherste Stelle zum Überqueren der Strasse anzeigen.

Kontakt

[Kontaktieren Sie unsere Fachperson](#)



Beurteilung eines Fussgängerstreifens

5.04 JB09

| | | | |
|----------------|---|------------------|--|
| Kanton SG | Checkliste Fussgängerstreifen (FGS) V4.2 | | |
| Baudepartement | In Anlehnung an: VSS 640 241, Bfu, Richtlinien "Behindertengerechte Fusswegnetze" | | |
| Tiefbauamt | Kreis: Gossau | Bogennr.: 1334.0 | |

1. Administration

| | | | |
|----------------------------|----------------------|--------------------|---------------------|
| Formular ausgefüllt durch: | M.Harte | Zeit: | 30.11.1999 11:37:58 |
| Datum: | 05.02.2013 | Gemeinde / Ort: | Bronschhofen |
| Strasse (Nummer/Name): | Konstanzerstrasse 46 | Landeskoordinaten: | 2722601.542 |
| FGS Gerichtigkeit: | Furtbach | Lage geändert: | 1259576.65 |
| KMS Nr. SG: | KSGS-K33 | KM: | 2.03 |
| | | INGE Nummer: | |

FGS angeordnet ja nein Querungsstelle ohne FGS-Markierung
Aktennummer: 11 / 2005

| | |
|---|---|
| A 1 Strassenkategorie | A 2 Strassentyp |
| <input checked="" type="radio"/> Kantonsstrasse | <input checked="" type="radio"/> Hauptverkehrsstrasse (HVS) |
| <input type="radio"/> Gemeindestrasse | <input type="radio"/> Verbindungsstrasse (VS) |
| <input type="radio"/> Hauptstrasse (blau) | <input type="radio"/> Hauptsammelstrasse (HSS) |
| <input type="radio"/> Nebenstrasse (weiss) | <input type="radio"/> Sammelstrasse (SS) |
| <input type="radio"/> Weitere | <input type="radio"/> Erschliessungsstrasse (ES) |
| A 3 FGS-Lage | A 4 Verkehrsregimes |
| <input type="radio"/> Knoten ohne Vorrangregelung (Rachsvortritt) | <input checked="" type="radio"/> Normal |
| <input type="radio"/> Knoten mit Lichtsignalsteuerung | <input type="radio"/> Mit Radstreifen |
| <input type="radio"/> Knoten mit Vorrangregelung | <input type="radio"/> Kernfahrbahn |
| (sog. Hauptstr. - Vorrangaufhebung mit Signalen) | <input type="radio"/> Mit Mehrspurstrassen |
| <input type="radio"/> Knoten mit Kreisverkehr | <input type="radio"/> Weitere |
| <input checked="" type="radio"/> Freie Strecke | A 5 Fahrtrichtungen |
| <input type="radio"/> Weitere | Fahrtrichtung 1 WII (SG) |
| | Fahrtrichtung 2 ZuzwII (SG) |

2. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS

| | | | | | | |
|----|---|---|--|--|---|-----------------------------------|
| B1 | Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenzen auf der zu querenden Strasse (DTV) | 3928 FZ/Tag | <1000 FZ/d 1 Pt. | 1000-3999 FZ/d 0 Pt. | 4000-7999 FZ/d 1 Pt. | >8000 FZ/d 2 Pt. |
| B2 | Erfordernis eines FGS aufgrund: Frequenzen Fussgänger während Spitzenstunden (drei bis fünf meistbelastete Stunden) Abschätzung aufgrund Aufnahme vor Ort | | <50 FG/h 0 Pt. | 50-400 FG/h 1 Pt. | 400-1000 FG/h 2 Pt. | >1000 FG/h 3 Pt. |
| B3 | Erfordernis eines FGS aufgrund: Vorhandener Nutzergruppen / Notwendigkeit eines FGS erhöht sich bei Vorhandensein bestimmter Nutzer | <input checked="" type="checkbox"/> Kinder / Schüler <input type="checkbox"/> Wanderweg <input type="checkbox"/> Senioren <input type="checkbox"/> Personen mit Behinderung <input type="checkbox"/> Velo | Keine speziellen Nutzergruppen 0 Pt. | Vereinzelte spezielle Nutzergruppen 1 Pt. | Häufig spezielle Nutzergruppen 2 Pt. | |
| B4 | Erfordernis eines FGS aufgrund: Abstand zum nächsten FGS mit derselben Wunschlinie | | <= 30 m 0 Pt. | > 50 m 1 Pt. | | |
| B | Gesamtbewertung der betriebstechnischen Voraussetzung (Gesamtpunktzahl B1-B4) | | <1 Punkte Voraussetzung nicht gegeben | 2 Punkte Voraussetzung eher gegeben | 3 Punkte Voraussetzung eher gegeben | 4 Punkte Voraussetzung gegeben |

3. Erfahrungen am bestehenden FGS

| | | | | | |
|----|---|-----------|-----------|--|------------|
| C1 | Unfälle mit Fussgängerbeteiligung während den letzten fünf Jahren | 0 Unfälle | 0 Unfälle | 1-3 Unfälle | >3 Unfälle |
| C2 | Reklamationen von Bewohnern, Verkehrsteilnehmer, Behörden | nein | ja | Beschreibung: sehr geringe FGS-Frequenz; Zugang | |

| 5. Beurteilung vor Ort | 0 Punkte | 1 Punkte | 5 resp. 20 Punkte | |
|--|--|--|---|---|
| D Zwingende Merkmale aus VSS SN640 241 | | | | |
| D1 | Verkehrorientierte Strasse? | <input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA | <input type="radio"/> Nein | |
| D2 | Lage innerorts? | <input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA | <input type="radio"/> Nein | |
| D3 | Lage geeignet? | [s. Z. Betriebstechnische Voraussetzungen für die Anordnung eines FGS] | | |
| D4 | Lage entspricht der Wunschlinie? | <input checked="" type="radio"/> Ja | <input type="radio"/> Nein | |
| D5 | Zulässige Geschwindigkeit | <input checked="" type="radio"/> 30 oder 50 km/h | <input type="radio"/> 60 km/h | |
| D6 | Überholmöglichkeiten für MIV gemäss SSV vorhanden? | <input type="radio"/> Nein / Ja aber LSA | <input checked="" type="radio"/> Ja | |
| D7 | Ein zu überquerender Fahrstreifen pro Richtung? | <input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA | <input type="radio"/> Nein | |
| D8 | Vorhandene Sichtweiten (für abbiegende FZ entsprechend vorh. für Fussgänger Beobachtungsabstand 90 cm ab Strassenrand) | <input type="radio"/> >100m | <input checked="" type="radio"/> 55-100m | <input type="radio"/> <55m |
| D9 | Geschützte Warteräume für Fussgänger vorhanden? (separate nicht befahrbare Fläche) | <input checked="" type="radio"/> Ja, nicht befahrbar | <input type="radio"/> Nein, teilweise befahrbar aber nur für private Parkfelder ohne Kundenfrequenz | <input type="radio"/> Nein, generell befahrbar (Strasse, P., etc.) |
| E Ausrüstung | | | | |
| E1 | Mittelinsel (>= 1.50 m) vorhanden? | <input type="radio"/> Ja / Nein aber LSA / Nein aber DTV < 1000 | <input checked="" type="radio"/> Nein, DTV 1-4000 | <input type="radio"/> Nein, DTV 4-8000 <input type="radio"/> Nein, DTV >8000 |
| E2 | Falls FGS zusammen mit Velofurt: Schlechtestes Attribut gilt für die Beurteilung | <input type="radio"/> Furtbreite > 2m und Mittelinsel > 2.20m | <input type="radio"/> Fb. 1.50-2.00m und/oder Ml. 2.00-3.20m | <input type="radio"/> Fb. < 1.50m oder Mittelinsel < 2.00m |
| E3 | Warteraum ausreichend breit? | <input checked="" type="radio"/> >= 2.00m | <input type="radio"/> 1.50-1.99m | <input type="radio"/> < 1.50m |
| E4 | Absenkung Strassenrand vorhanden? | <input type="radio"/> Ja | <input checked="" type="radio"/> Nein | |
| F Ausrüstung (nur ausfüllen wenn LSA) | | | | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich | | | | |
| G Kinder | | | | |
| G1 | Schmalere Inselschutzpfosten (0 20 cm) vorhanden? | <input checked="" type="radio"/> Ja / keine Mittelinsel | <input type="radio"/> Nein | |
| G2 | Sichtbehinderungen auf Höhe 1.20m | <input checked="" type="radio"/> Nein, LSA | <input type="radio"/> Ja | |
| G3 | Spezielle Gefährdungen für Kinder mit FGS (z.B. senkrecht auf Strasse führende Fusswege mit Gefälle) | <input checked="" type="radio"/> Nein, LSA | <input type="radio"/> Ja | |
| H ÖV Haltestelle innerhalb 55 m | | | | |
| <input type="checkbox"/> Keine Bewertung erforderlich | | | | |
| H1 | Überholmöglichkeit bei Fahrbahnhaltestelle vor FGS liegend | <input checked="" type="radio"/> Nicht vorh. / LSA | <input type="radio"/> vorhanden | |
| H2 | Sicht bei haltendem Bus (auch für überholenden Verkehr) | <input type="radio"/> FGS mit Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus, LSA | <input type="radio"/> FGS ohne Mittelinsel und Sicht > 55m je Rtg. bei haltendem Bus | <input checked="" type="radio"/> FGS mit / ohne Mittelinsel und < 55m Sicht bei haltendem Bus |
| I Behinderte | | | | |
| I1 | Anschlag 2-3 cm bei Mittelinsel? | <input checked="" type="radio"/> Ja / keine Mittelinsel | <input type="radio"/> Nein | |
| I2 | Anschlag (2-3cm) zwischen Warteraum und Fahrbahn? | <input type="radio"/> Ja | <input checked="" type="radio"/> Nein | |
| I3 | Nehigung an Trottoiraufläufen | <input checked="" type="radio"/> <= 6% | <input type="radio"/> > 6% | |
| I4 | Ausrichtung des Fussgängerstreifens | <input checked="" type="radio"/> <= 90° | <input type="radio"/> > 90° | |
| K Beleuchtung | | | | |
| K1 | Beleuchtung vorhanden? | <input checked="" type="radio"/> Ja | <input type="radio"/> Nein | |
| K2 | Lage für beide Fahrtrichtungen geeignet? Punktuelle Beleuchtung innerhalb 10m und jeweils positivem Kontrast Generelle Strassenbeleuchtung mit dmax=35m, korrekter Höhe / Leuchtmittel | <input type="radio"/> Punktuelle Beleuchtung wechselseitig des Fussgängerstreifens | <input checked="" type="radio"/> Ausreichende generelle Strassenbeleuchtung | <input type="radio"/> Querbeleuchtung / Beleuchtung direkt über ohne aufg. Strassenbel. |
| K3 | Hohe Lichtpunkt? | <input checked="" type="radio"/> 8m bis 10m | <input type="radio"/> > 10m < 18m | <input type="radio"/> < 8m |
| K4 | Effiziente Leuchtmittel? | <input checked="" type="radio"/> Ja | | <input type="radio"/> Nein, offene Leuchten über Laternen |
| L Signalisierung | | | | |
| L1 | Signal 4.11 "Standort eines Fussgängerstreifens" vorhanden? | <input checked="" type="radio"/> Ja / Nein aber LSA | <input type="radio"/> Nein | |
| L2 | Inselschutzpfosten vorhanden? | <input type="radio"/> Ja / Nein aber LSA | <input type="radio"/> Nein | |
| M Diverses | | | | |
| M1 | Sichtbehinderung (z.B. parkierte Autos, Bspflanzung etc.) | <input checked="" type="radio"/> Nein | <input type="radio"/> Ja / geringfügig | <input type="radio"/> Ja |
| M2 | Ablenkung des Fahrers vorhanden (Vorrangregelung etc.) | <input checked="" type="radio"/> Nein | <input type="radio"/> Ja / geringfügig | <input type="radio"/> Ja, stark |
| M3 | Zustand Markierung | <input checked="" type="radio"/> Gut | <input type="radio"/> Mittel | <input type="radio"/> Schlecht |
| M4 | Weiteres Kriterium: | <input type="radio"/> (0 Pkt.) | <input type="radio"/> (1 Pkt.) | <input type="radio"/> (3 Pkt.) <input type="radio"/> (20 Pkt.) |
| TOTAL PUNKTE: 15 | | Beurteilung: 5-19 Punkte, Massnahmen prüfen | | <input type="radio"/> > 3 Unfälle in 5 Jahren |

Ergebnis der Überprüfung



- rund 1'500 Fussgängerstreifen untersucht und bewertet
- etliche mit Mängel gespickt (z.B. überfahrbarer Warteraum, Beleuchtung)
- einige schlicht nicht notwendig

Hauptgrund für die Demarkierung der meisten Fussgängerstreifen



fehlende Frequenzen

Demarkierung löst Emotionen aus



Aussagen stehen im Raum wie:

- Sie sind schuld, wenn mein Kind angefahren wird!
- Ein Kinderleben ist unbezahlbar, das bisschen Farbe kostet nix!



Wir stehen im Spannungsfeld
→ Dies ist unsere Aufgabe

Keine Aufgabe der KAPO!

Aufgabe der Gemeinden

Vorgehensweise am Beispiel Gams



Workshops

W1

W2

Auslöser













Bild: Alexandra Gächter

Bestandsaufnahme in Gams



Analyse Fussverkehr

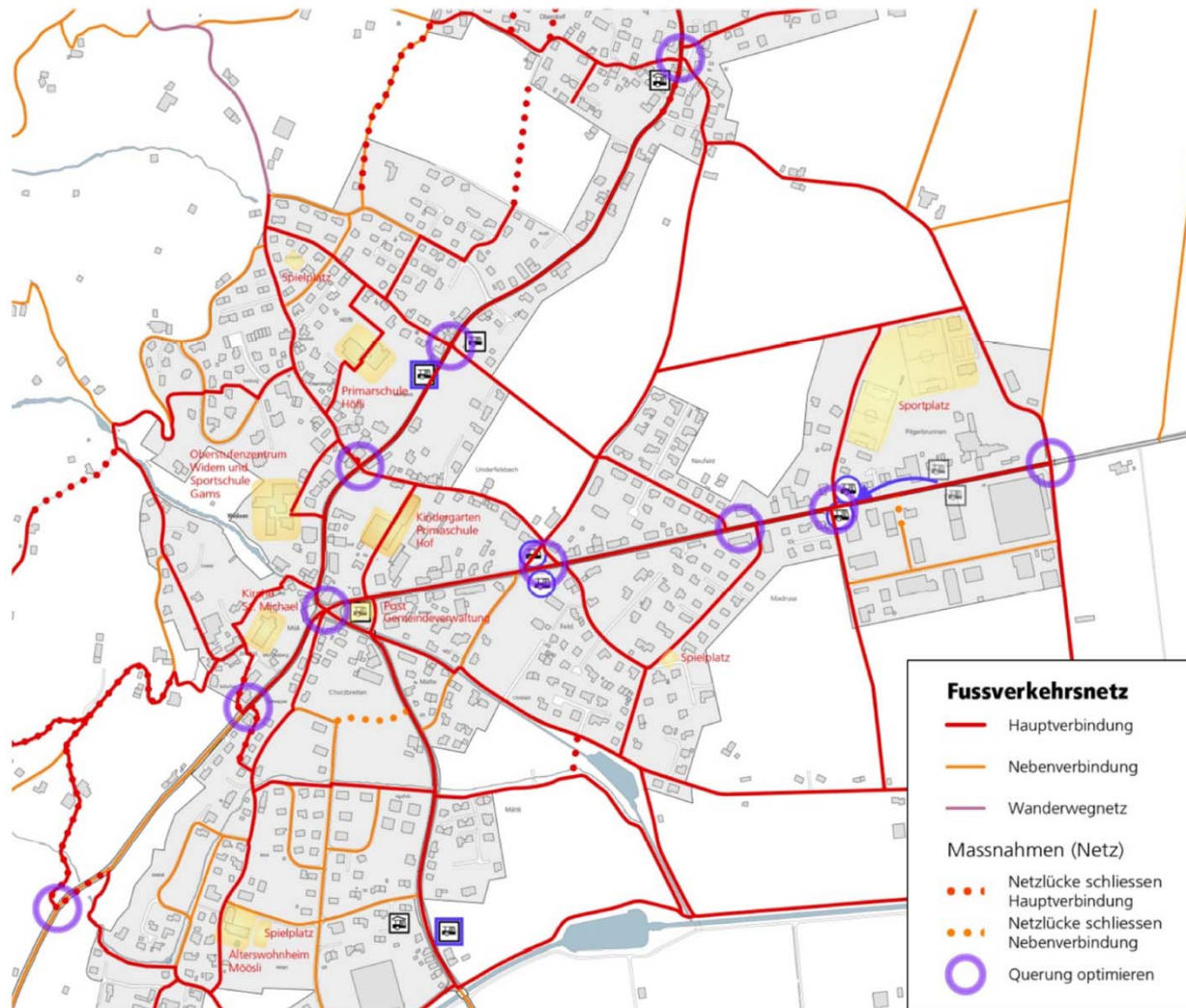
Fussverkehr

-  Trottoir ausreichend breit (i.d.R. > 2m)
-  Trottoir zu schmal (i.d.R. < 2m)
-  Trottoir deutlich zu schmal (i.d.R. < 1.8m)
-  fehlende Wegverbindung
-  Engstelle
-  Trottoirparkierung
-  Querung mit FG-Streifen
-  Querung ohne FG-Streifen
-  fehlende Querungsmöglichkeit
-  Treppenweg



Gams – Grabserstrasse (Haltestelle Widen)

Netzplan Fussverkehr (Ausschnitt Zentrum)



Bevölkerung zeigt grosses Interesse am Fuss- und Veloverkehrskonzept

ALEXANDRA GÄCHTER

GAMS. Der Gamsrer Gemeinderat engagiert sich für den Langsamverkehr. Nachdem er anlässlich der Bundesfeier die Wanderkarte «z'Fuess z'Gams» herausgab, will er nun die Verkehrsverhältnisse für Fussgänger und Velofahrer in der Gemeinde Gams sukzessive verbessern. Aus diesem Grunde beauftragte die Gemeinde das Institut für Raumentwicklung der Hochschule Rapperswil (HSR) ein Fuss- und Veloverkehrskonzept auszuarbeiten. Nach einjähriger Arbeit mit zwei öffentlichen Workshops wurde das Konzept am Mittwochabend von Prof. Klaus Zweibrücken in der Aula des Schulhauses Höfli vorgestellt.

Trotz des schönen Wetters konnte Gemeindepräsident Fredy Schöb zahlreiche Gamsrinnen und Gamsrer begrüssen, die ihr Interesse am sicheren Langsamverkehr nicht nur durch ihr Erscheinen kundgaben, sondern auch durch viele Wortmeldungen.

Mehr Fussgängerquerungen

Ausschlaggebend für die Erarbeitung des neuen Konzeptes war die Haagerstrasse. «Wir wollten eine Kernfahrbahn, also keinen Mittelstreifen, dafür links und rechts einen Radstreifen», eröffnete Fredy Schöb die Information. Für die Kantonspolizei (Kapo) St. Gallen war die Strasse dafür zu schmal, deshalb wollte die Gemeinde abklären lassen, wie sich die Strasse alternativ sicher gestalten liesse. Das Institut für Raumentwicklung der HSR verfolgt eine andere Philosophie als die Kantonspolizei. Gemäss Prof. Klaus Zweibrücken eignet sich die Haagerstrasse für eine Kernfahrbahn. Auch in Sachen Fussgängerstreifen gehen die Meinungen der Kapo und der HSR auseinander: «Die Kapo entfernt Fussgängerstreifen, wenn sie nicht sicher sind. Wir hingegen zeigen Wege auf, wie sie sicherer gemacht werden können», so Zweibrücken. Da das Fussverkehrsnetz sehr dicht ist, weist es auch viele Strassenüberquerungen auf. Und diese



Das Fuss- und Veloverkehrskonzept sieht für die Haagerstrasse zwei Radstreifen vor.

Bild: Alexandra Gächter

soll man sicher überschreiten können. Also brauche es in Gams einige Fussgängerstreifen und Schutzinseln mehr.

70 Massnahmen vorgeschlagen

Nicht nur fehlende Fussgänger- und Radstreifen zeigt das Kon-

zept, sondern auch viele andere Massnahmen, welche den Langsamverkehr sicherer machen. Ungefähr 70 Massnahmen schlägt die HSR der Gemeinde Gams vor. Darunter fallen Verbreiterungen von Trottoirs, Ergänzungen von Fuss- und Radweg-

verbindungen sowie Optimierungen von Strassenüberquerungen, zum Beispiel mittels Schutzinseln.

Auch eine neue Bushaltestelle soll gemäss dem Konzept erstellt, alte verlegt oder verbessert werden.

Bei einem optimalen Fuss- und Radverkehrsnetz sind die Fuss- und Radwege zusammenhängend, müssen möglichst wenig Umwege gegangen oder gefahren werden, ist das Netz sicher, barrierefrei und störungsfrei, so Zweibrücken. Das Fussverkehrsnetz soll zudem aufenthaltsfreundlich sein. «Ist das Trottoir schmal und über lange Zeit ohne Schatten, regt das nicht gerade viele Fussgänger an, dort entlangzugehen», sagt Zweibrücken.

Des Weiteren umfasst das Konzept Strassenraum- oder Platzgestaltungen in Gams. «Wird ein Ortseingang mit Elementen optisch schmaler gestaltet, wird automatisch langsamer gefahren», so Zweibrücken. In Wohnquartieren soll Tempo 30 eingeführt werden, zwischen Gams und Grabs wäre ein Ausweiten der 50er-Zone angebracht. «Für die Hirsche wurde das Tempo herabgesetzt, dann wird man das sicher auch für die Velofahrer machen können», rechtefertigt Zweibrücken. Viel Gestaltungsmöglichkeiten sieht er vor allem im Zentrum. Dort wo die Grabser-, Wildhauser-, Gasenzen- und die Haagerstrasse zusammenlaufen, wäre ein Kreisell nicht fehl am Platz. Beim Dorfplatz Gasenzen würde ein kleiner Dorfplatz das Tempo der Autofahrer drosseln.

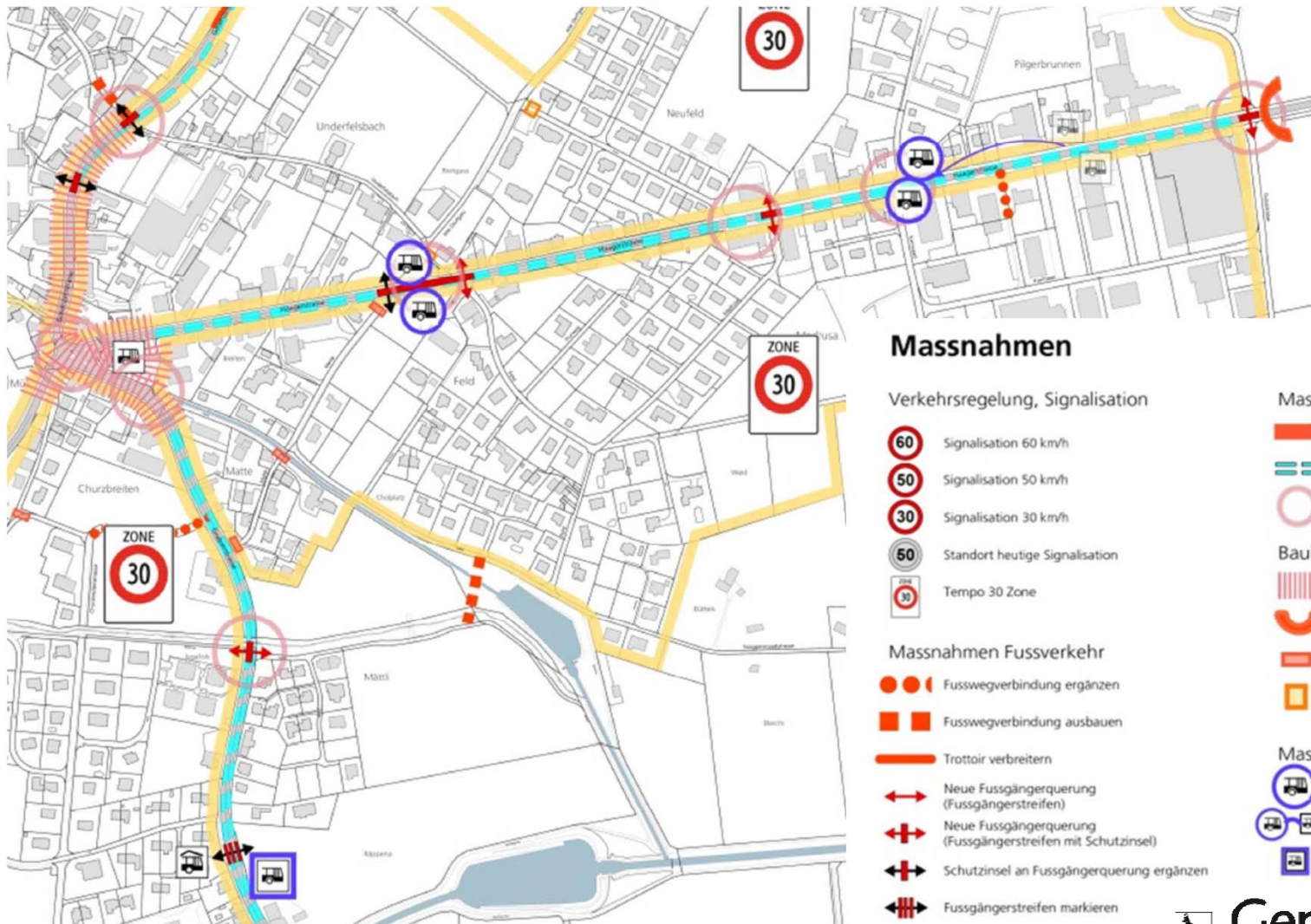
Schulwege unter der Lupe

Nach den vielen Vorschlägen stellt sich in Gams die Frage: Wie weiter? «Wir haben nicht im Sinn, viel Geld auf einmal auszugeben», so Fredy Schöb. Das Konzept soll ein Strategiepapier sein. Das heisst, dass die Gemeinde immer dann, wenn Strassen saniert werden, Optimierungen für den Langsamverkehr umzusetzen versucht.

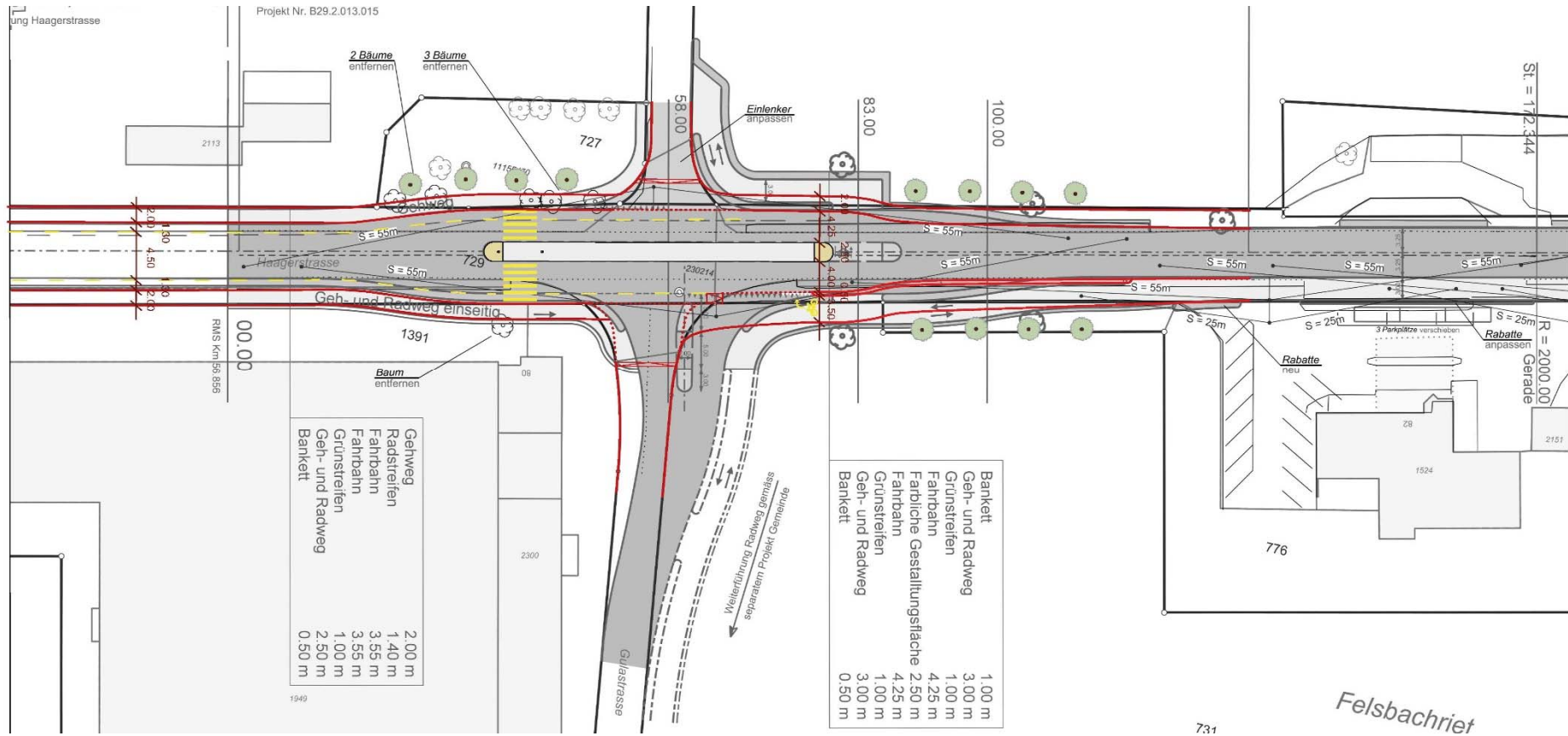
Die Realisierung des Konzeptes wird sukzessive angegangen, erste Massnahmen können bestimmt bereits im Jahr 2016 umgesetzt werden.

Ausserdem wird das Fuss- und Veloverkehrskonzept als Vorlage für die Überprüfung der Schulsicherheitsdienstleistungen dienen. Diese Projekt steht demnächst an.

Massnahmenplan



Was wurde erreicht? Verbesserung Ortseingang



Markierung eines Fussgängerstreifens



„Behörden informieren“ vom Freitag, 22. April 2016

 **GemeindeGams**
ES LOHNT SICH

nehmerinnen und Teilnehmern viel Spass. Nutzen Sie doch die Gelegenheit und geniessen Sie einen autofreien Sonntag!

Fussgängerstreifen Grabserstrasse

Im Massnahmenplan des Fuss- und Veloverkehrskonzepts der Gemeinde Gams ist die Markierung eines Fussgängerstreifens bei der Haltestelle „Widen“ aufgeführt. Die Kantonspolizei hat nun auf Antrag der Gemeinde dem neuen Fussgängerstreifen zugestimmt. Durch das nahe gelegene Alterswohnheim ist bei dieser Haltestelle ein besonderes Schutzbedürfnis ausgewiesen. Damit ist der Weg frei, dass die Markierung vorgenommen werden kann. Dies erfolgt in den nächsten Tagen durch das Strassenkreisinsektorat Buchs.



 **GemeindeGams**
ES LOHNT SICH

Kanton St.Gallen
Tiefbauamt



HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL