

Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf



Bericht der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit Burgdorf

Impressum

Mitglieder der Arbeitsgruppe „Schulwegsicherheit“ und „Sicherheit im öffentlichen Raum“ Burgdorf

Lilo Brand (Pro Senectute)

Erika Friedli (Schulkommission)

Peter Gehrig (Polizei)

Max Gehriger (Polizei)

Urs Häberli (Gemeinderat; bis 1999)

Nicole Heller (Vertreterin Schule; bis 1999)

Marianna Müller (Vertreterin Schule; bis 1999)

Judith Osterberger (Kindergartenkommission, Elterngruppe Oberburgstrasse)

Heidi de Quervain (AGFra)

Alfred Ramseier (Vertreter Stadt Burgdorf)

Hans Kaspar Schiesser (Vorsitz; Mitglied Projektleitung FUVEMO)

Ines Walter Grimm (Elterngruppe Oberburgstrasse, AGFra)

Teilnehmerinnen und Teilnehmer der sechs Begehungen:

Annemarie Arnet (Vertreterin Pestalozzischulhaus)

Florian Boller (Zivildienstleistender FUVEMO; Protokoll)

Sibylle Eckert (Verkehrs-Club der Schweiz)

Heidi Eggenschwiler (Stadt Burgdorf; Protokoll)

Erika Friedli (Schulkommission)

Klaus Gfeller (Vertreter Pestalozzischulhaus)

Matthias Hasler (Vertreter Neumattschulhaus)

Nicole Jan (Vertreterin Neumattschulhaus)

Alfred Lussi (Präsident Projektleitung FUVEMO)

Edith Müller (Vertreterin Schlossmattschulhaus)

Judith Osterberger (Kindergartenkommission, Elterngruppe Oberburgstrasse)

Bruno Rosser (Polizei Burgdorf)

Fritz Schär (Polizei Burgdorf)

Hans Kaspar Schiesser (Leitung der Begehungen, Mitglied Projektleitung FUVEMO)

Kurt Schürch (Mitglied Projektleitung FUVEMO)

Peter Tschannen (Pro Senectute)

Ines Walter Grimm (Elterngruppe Oberburgstrasse, AGFra))

Annemarie Zürcher (Vertreterin Schlossmattschulhaus)

Text: Hans Kaspar Schiesser

Redaktion: Kurt Schürch, Ines Walter Grimm

Burgdorf; Juni 2001

Inhalt

1	Einleitung.....	1
1.1	Schulwegsicherheit im Richtplan Stadtentwicklung (RSE).....	1
1.2	Die statistische Gefährdungssituation.....	1
1.3	Warum Kinder mehr Schutz haben müssen.....	2
1.4	Die "weichen" Faktoren der Schulwegsicherheit.....	2
2	Burgdorfer Fragebogenerhebungen und Begehungen.....	3
2.1	Die Fragebogenaktion 1998.....	3
2.2	Die sechs Schulwegsicherheits-Begehungen.....	6
3	Der Massnahmen-Katalog (Objektblatt 3.13).....	6
3.1	Ampel-Massnahmen.....	7
3.2	Zebrastreifen-Massnahmen.....	8
3.3	Tempobegrenzungsmassnahmen und T 30-Zonen.....	10
3.4	Bauliche Massnahmen und Beleuchtung.....	11
3.5	Alternative Verkehrsführungen.....	12
3.6	Grünpflegerische Massnahmen.....	13
3.7	Klassische Markierungen sowie Kernfahrbahnen.....	14
3.8	Massnahmen im Bereich der polizeilichen Arbeit.....	16
3.9	Unkonventionelle Markierungen (z.B. Burgdorfer Schachbrett).....	16
3.10	Pädagogisch-aufklärerische und Marketing-Massnahmen.....	17
3.11	Situationen ohne Massnahmenempfehlung.....	18
4	Die zeitliche Priorität der Massnahmen.....	20
5	Folgearbeiten/Ausblick.....	21
6	Literatur.....	23

Zusammenfassung

Mittels einer Fragebogenaktion hat das Projekt der Fussgänger- und Velomodellstadt im Jahre 1998 bei den Burgdorfer Schulen eine gesamtheitliche Erhebung der Gefahrenstellen auf dem Schulwegnetz durchgeführt. Dabei zeigte sich folgender Modal-Split auf den Schulwegen (ohne Gymnasium): 55 Prozent Fusswege, 38 Prozent Velowege, 2 Prozent öffentlicher Verkehr. Die 1274 ausgefüllten Fragebogen ergaben insgesamt 115 verschiedene Gefahrenstellen. Anlässlich von sechs Begehungen hat sie die Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit im Sommer 2000 auf 99 Lokalitäten zusammengefasst und ausnahmslos im Detail geprüft. Die Schülerinnen und Schüler bezeichneten dabei - mit je über 20 Nennungen - drei Punkte als besonders problematisch:

- 1. Die Kreuzung Eybrücke/Felseggstrasse**
- 2. Den Übergang Friedhofweg/Bernstrasse**
- 3. Die Kreuzung Elfenweg/Oberburgstrasse**

Die Auswertungen der Begehungen ergab insgesamt 10 Massnahmenkategorien: Ampel-Massnahmen, Zebrastreifen-Massnahmen, Tempobegrenzungsmaßnahmen und Tempo 30-Zonen, bauliche Massnahmen inklusive Beleuchtung, alternative Verkehrsführungen, grünpflegerische Massnahmen, klassische Markierungen und Kernfahrbahnen, Massnahmen im Bereich der polizeilichen Arbeit, in der Signalisationsverordnung nicht vorkommende Markierungen. Bei 29 der als Gefahrenpunkte genannten Stellen im Burgdorfer Schulwegnetz sah die Arbeitsgruppe keinen Sanierungsbedarf, sei es, dass Massnahmen erst kürzlich erfolgt sind, die AG kein Gefahrenpotenzial erkennen konnte oder z.B. das äusserst geringe Fussgängeraufkommen zusätzliche Massnahmen als unverhältnismässig erscheinen lässt.

Bei den 70 zu sanierenden Punkten stehen die folgenden fünf im Vordergrund:

- **Der Übergang Friedhofweg/Bernstrasse (siehe 2. oben)**
- **Die Öffnung der Dammstrasse für Velos**
- **Die Sanierung der Schulwegübergänge im Bereich der Staatsstrasse 23 (laufendes Projekt des Kantons)**
- **Die problematische Lage der Bushaltestelle Felseggstrasse/Willestrasse (bei der Eybrücke; siehe 1. oben)**
- **Die Übersichtlichkeit der Einmündung Tunnelweg in die Gyrischachenstrasse**

Von den 70 Massnahmen werden dabei fast die Hälfte, nämlich 32, als Sofortmassnahmen vorgeschlagen. Nur eine einzige Massnahme wird erst für eine Realisierung nach 2010 eingereicht. Der vorliegende Bericht wird integrierender Bestandteil des Verkehrsrichtplans werden. Die Massnahmenumsetzung soll mit einem periodischen Controlling durch TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppe im Rahmen des Verkehrsrichtplans überprüft werden können.

1. Einleitung

1.1 Schulwegsicherheit im Richtplan Stadtentwicklung (RSE)

Im Objektblatt 3.13 des RSE nahm die Projektleitung der Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf von der Stadt 1997 den Auftrag entgegen, eine „schrittweise Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum inklusive Schulwegsicherung“ zu erreichen. Dazu notwendig sei die „Erarbeitung der Grundlagen und das Festlegen eines Reihenfolgeprogrammes; parallel dazu die Realisierung von Sofortmassnahmen“.

Die Projektleitung der Modellstadt hat bereits Mitte 2000, wenn auch mit Verspätung, den Massnahmenbericht über die zu sanierenden sogenannten Angsträume abgegeben. Mit dem vorliegenden Bericht schliesst sie die Arbeit gemäss Objektblatt 3.13 ab. Die Verantwortung seitens der Modellstadt für dieses Teilprojekt lag bei Hans Kaspar Schiesser (Vertreter von Energie 2000 und der Trägerschaftsorganisationen wie VCS und Fussverkehr Schweiz in der Projektleitung).

1.2 Die statistische Gefährdungssituation

Die Kinder haben sich den Strassenverkehr nicht gewünscht. Und sie verursachen ihn nur zu einem geringen Teil. Aber sie sind überdurchschnittlich Opfer davon. Unter anderem deshalb, weil der heutige Strassenverkehr weder von seinen Geschwindigkeiten noch von seiner Menge her kindgerecht ist.

Gesamtschweizerisch werden pro Jahr ca. 2500 Kinder bis zu 14 Jahren im Strassenverkehr verletzt, rund 40 davon tödlich (1999: 2559 Verletzte, 42 Getötete). Jedes 445. Kind ist damit von einer Verletzung durch das Verkehrsgeschehen betroffen. Werden die Zahlen der 0-14-Jährigen auf die Grösse Burgdorfs hinuntergebrochen, bedeutet das immerhin, dass im statistischen Mittel jährlich fünf bis sechs Burgdorfer Kinder Unfallopfer im Strassenverkehr werden. Nur drei von fünf sind dabei als Velofahrerinnen oder Fussgänger betroffen, die andern vor allem als Mitfahrer in Autos. Wird ausserdem erwogen, dass nicht alle Kinder als Fussgänger und Velofahrerinnen auf Schulwegen verunglücken, reduziert sich die Zahl der auf Burgdorfer Schulwegen verletzten Kinder in der Grössenordnung auf eins bis zwei pro Jahr. Hier sind allerdings nur die Unfälle gezählt, über die es polizeiliche Protokolle gibt. (Selbst-)Unfälle mit Velos, die nicht zur Anzeige kommen, finden hier keine Erwähnung. Es existiert eine erhebliche Dunkelziffer vor allem bei den Selbstunfällen. Ausserdem ist davon auszugehen, dass auch für die 15- bis 18-Jährigen auf den Schulwegen, hier vor allem als Velofahrer, eine gewisse Gefährdung besteht.

1.3 Warum Kinder mehr Schutz haben *müssen*

Bis zum Alter von ca. 13 Jahren haben Kinder jene Fähigkeiten, die es braucht, um sich sicher im Strassenverkehr zu bewegen, noch nicht entwickelt. Vor allem vier Gründe sind dafür ausschlaggebend:

1. Kinder geben ihren inneren Impulsen spontaner nach. Ablenkungen durch Freunde, Freundinnen oder Tiere auf der andern Seite der Strasse bringen sie dazu, impulsiv mit Loslaufen zu reagieren. Ihre Fortbewegung ist seltener als bei Erwachsenen geradlinig. Sie benutzen oft Massnahmen wie Poller, Randsteine und ähnliches, was auf Erwachsene als Hindernisse wirkt, als Spielgeräte.
2. Kinder haben körperlich eine weit kleinere Chance, ein freies Sichtfeld zu haben. Während Erwachsenen z.B. parkierte Kasten- oder Lastwagen die Sicht auf die Strasse versperren, hat für Kinder jeder einzelne parkierte PW die gleichen Konsequenzen.
3. Kinder haben ein noch minimal entwickeltes Gefahrenbewusstsein. Erst ab 8 Jahren entwickelt sich das Bewusstsein, dass ein bestimmtes Verhalten zu einer Gefahr führen kann.
4. Kinder können Distanzen und Geschwindigkeiten objektiv weniger gut einschätzen. Daraus folgt, dass sie Lücken im Verkehrsfluss oft nicht auszunutzen wagen (etwa wenn sie schon ein minimales Gefahrenbewusstsein entwickelt haben). Oder aber sie unterschätzen die Geschwindigkeit nahender Fahrzeuge, vor allem wenn diese optisch (Kleinwagen) wenig imposant sind.

1.4 Die „weichen“ Faktoren der Schulwegsicherheit

Die Schulweg-Gefährdung, die sich in Unfallzahlen ausdrückt, ist nicht das einzige Problem. Eine Reihe weiterer, „weicher“ Faktoren spielen eine oft eher unterschätzte Rolle:

- Die Angst vor Unfällen, welche in erster Linie die Eltern für ihren Nachwuchs empfinden
- erzwungene Umwege der Kinder
- die eingeschränkten Spielmöglichkeiten auf dem Schulweg und zurück nach Hause
- die Verunsicherung der Kinder im Verkehr, dem sie sich nicht gewachsen fühlen
- notwendige Servicefahrten vor allem der Mütter, die weder ökologisch noch volkswirtschaftlich sinnvoll sind und insgesamt anti-emanzipativ wirken
- notwendige, freiwillige Erwachsenen-Lotsendienste (in Burgdorf seit über 10 Jahren praktiziert, aktuell unter anderem an drei Übergängen der Oberburgstrasse)

Sie alle lassen sich nicht genau in Zahlen ausdrücken. Von der Umfrage her und vom noch nicht erdrückenden Bild parkierender Autos vor Schulhäusern zu Schulbeginn und Schulende ist deutlich, dass der Serviceverkehr in Burgdorf existiert, aber noch keine besorgniserregenden Masse angenommen hat. Es handelt sich allerdings um einen Spiraleffekt: Je mehr Mütter mit der Begründung „Sicherheit“ ihre Kinder zur Schule fahren, desto mehr andere Mütter sind gezwungen, das auch zu tun, um nicht als leichtfertig zu gelten oder ihre Kindern nicht den zusätzlichen Gefahren durch den gesteigerten Serviceverkehr auszusetzen.

2. Burgdorfer Fragebogenerhebung und Begehungen

2.1 Die Fragebogenaktion 1998

Im Frühsommer 1998 erarbeitete ein kleines Team innerhalb der Arbeitsgruppe (siehe Impressum) einen Fragebogen zu den Burgdorfer Schulwegen. Ziel: Eine **Liste aller von Schülern bzw. von Eltern als gefährlich eingestuften Punkte auf dem Burgdorfer Verkehrsnetz**.

Der Fragebogen umfasste zu diesem Zweck eine 27 mal 26 cm grosse Übersichtskarte, welche ca. 90 Prozent des Burgdorfer Stadtgebietes abdeckte. In vier Fragen wurde sodann ermittelt

- mit welchem Verkehrsmittel die befragte Schülerin hauptsächlich zur Schule gelangt
- ob es auf dem Schulweg Stellen gibt, an denen sich die Schülerin gefährdet fühlt
- wo diese Stellen sich befinden (1. und 2. Priorität mit der Bitte, den Schulweg konkret mit einem Rotstift einzuzeichnen)

Der Fragebogen wurde nach dem multiple-choice-Prinzip aufgebaut, ermöglichte aber auf zwei offenen Zeilen auch individuelle Antworten. Um den Rücklauf hoch zu halten, umfasste der Bogen lediglich eine einzige Seite (wenn auch im DIN A 3-Format). Das grosszügige Format liess zwar im Kern von Burgdorf das detaillierte Eintragen der Schulwege zu. Die nahe Oberburg gelegenen Teile Burgdorfs hingegen konnten so aber nicht abgebildet werden, was einige der Schüler und Eltern kritisch anmerkten.

Die Fragebogen wurden via Schulen, dh mit Unterstützung der LehrerInnen, an alle Primar-, Real- und Sekundarschüler sowie die Kindergärtler ab 6 Jahren verteilt. Die Verteilung sah so aus:

Kindergärten	178
Primarschule	993
Real- und Sekundarschule	433
<i>Total</i>	<i>1604</i>

Der Rücklauf war mit **79.4 Prozent (= 1274 Fragebogen)** ausserordentlich hoch, was vor allem dem Engagement der Lehrerinnen und Lehrer, aber auch Erika Friedli von der Schulkommission zu verdanken war, welche die Verteilung koordinierte.

Die von Erika Friedli und Marianna Müller Ende 1998 vorgenommene Auswertung ergab die folgenden Fakten: 701 Schülerinnen und Schüler laufen zur Schule (55 Prozent), 485 fahren mit ihren Velos (38 Prozent), 27 benutzen den Bus bzw. den Schulbus (2 Prozent). Bei den übrigen 5 Prozent Antwortenden kann wegen der Doppelnennungen keine eindeutige Zuordnung vorgenommen werden.

Unter denjenigen, welche auf dem Schulweg gemäss Frage 2 (siehe Anhang) keine Stellen kennen, an denen sie sich gefährdet fühlen, kommen

Verkehrsmittel	absolut	in Prozent
Zu Fuss	520	57.9
Mit dem Velo	311	34.6
Mit dem Schulbus	22	2.5
Mit dem Töffli	0	0.0
Doppelantworten	45	5.0
<i>Total</i>	<i>898</i>	<i>100.0</i>

70.5 Prozent der befragten Schülerinnen oder Schüler sehen damit **keine Gefahren** auf ihrem Schulweg. Die Burgdorfer Schulwegsituation kann damit als relativ sicher angesehen werden.

Diejenigen **29.5 Prozent**, die sich gemäss Frage 2 **gefährdet** fühlen, gelangen folgendermassen zur Schule:

Verkehrsmittel	absolut	in Prozent
Zu Fuss	181	48.1
Mit dem Velo	174	46.3
Mit dem Schulbus	5	1.3
Mit dem Töffli	0	0.0
Doppelantworten	16	4.3
Total	376	100.0

Auffällig ist, dass sich unter denjenigen, die sich auf dem Schulweg unsicher fühlen, relativ mehr VelofahrerInnen melden als Fussgänger. Weiter auffällig ist, dass Bus/Schulbus quantitativ keine Rolle spielen, aber auch Servicefahrten, d.h. Mütter, die ihre Kinder zur Schule fahren, eher selten sind (in den „Doppelantworten“ enthalten).

Die Kinder, teilweise die Eltern, was an der Schrift der ausgefüllten Fragebogen erkannt werden kann, haben unter den Fragen 4a und 4 b insgesamt 161 einzelne, mehr oder weniger genau lokalisierbare Punkte aufgeführt, die sie als gefährlich bezeichnen. Werden die Doppelnennungen (in Frage 4a und 4b) zusammengefasst, ergeben sich **115 Gefahrenpunkte**. Nach Anzahl der Nennungen geordnet sieht diese Liste so aus:

Kreuzung Eybrücke/Felseggstrasse	22	Ampel Gotthelfschulhaus	13
Einmündung Friedhofweg/Bernstr.	20	Ampel Bernstrasse/Meisenweg	12
Kreuzung Elfenweg/Oberburgstr.	20	Heimiswilstrasse/Grunerstrasse	11
		Oberdorfweg Querung Oberburgstr.	10
Bahnübergang beim Spital	16	Querung Ob. Allmend/Heimiswilstr.-	10
Elfenweg/Schlossmattstrasse	14		
Gysnauweg (beidseitig befahrbar)	14	Bahnübergang Burgergasse	9
Morgenthalerweg/Oberburgstrasse	14	Tiergartenkreisel	9

Willestrasse/Herzogstrasse	8	Lyssachstrasse/Bucherstrasse	2
Dammstrasse/Einungerstrasse	7	Metzgergasse/Mühlegasse	2
Einschlagweg allgemein	7	Morgenthalerweg	2
Einschlagweg/Grunerstrasse	7	Pestalozzischulhaus	2
Heimiswilstrasse (Radwegführung)	7	Pestalozzistrasse/Bernstrasse	2
Jungfraustrasse/Friedeggstrasse	7	Pleerweg	2
Schachtlerkurve	7	Schönbühlweg/Zähringerstrasse	2
Gysnauweg/Wynigenstrasse	6	Wynigenstrasse/Lorraine	2
Hufgutweg/Oberburgstrasse	6	Zeughausmatte vor dem Kindergarten	2
Richtung Wynigen allgemein	6		
Rösslikreuzung	6	Aebistrasse/Technikumstrasse	1
Typonsteg/Strandweg	6	Alpenstrasse/Jungfraustrasse	1
		Bahnhof Oberburg	1
Bahnübergang Steinhof	5	Bernstrasse/Sonnhalde	1
Heimiswilbrücke	5	Dahlienweg	1
Wynigenstrasse	5	Dammstrasse allgemein	1
Dammstrasse/Felseggstrasse	4	Düttisbergweg	1
Farbweg/Gotthelfstrasse	4	Einschlagweg	1
Gyrisbergstrasse	4	Eystrasse	1
Heimiswilstrasse/Emmentalstrasse	4	Färnstuweg	1
Kreuzung „National“	4	Felseggschachenweg	1
Pestalozzistrasse beim Schulhaus	4	Fischermätteliweg	1
Tiergartenstrasse/Lyssachstrasse	4	Friedhofweg/Steinerweg	1
Ambeilerweg/Burgergasse	3	Gyrisbergstrasse/Färnstuweg	1
Burgfeldstrasse/Burgergasse	3	Gsteighofweg/Technikumsstrasse	1
Dammstrasse/Kirchbergstrasse	3	Gyrischachen	1
Falkenweg/Pestalozzistrasse	3	Heimiswilstrasse allgemein	1
Gsteighofweg/Technikumstrasse	3	Hofgutweg	1
Gysnauweg/Poliergasse	3	Jungfraustrasse/Blumenweg	1
Kirchbergstrasse/Zeughausstrasse	3	Kirchbergstrasse/Pulverweg	1
Lyssachstrasse/Choser	3	Kronenplatz	1
Lyssachstrasse/Stadtbauamt	3	Lerchenbühlweg	1
Mälchplatz	3	Lyssachstrasse/Fuhreweg	1
Mühleplatz	3	Lyssachstrasse/Mergele	1
Schmiedenrain/Emmentalstrasse	3	Max Buristrasse/Pestalozzistrasse	1
Unterführung Radweg Friedhofweg	3	Oberburgstrasse/Scheunenstrasse	1
Weissensteinstrasse/Pestalozzistr.	3	Pestalozzistrasse allgemein	1
Willestrasse/Guisanstrasse	3	Scheunenstrasse/Bernstrasse	1
Wynigenstrasse/Kaltacker-Lueg	3	Schlossguet	1
Zehenderweg	3	Steinhofstrasse	1
		Steinhofstrasse/Dahlienweg	1
Brunnmattstrasse /Zebrastreifen)	2	Steinhofstrasse/Friedhof	1
Burgergasse allgemein	2	Steinhofstrasse/Lerchenbühlweg	1
Erlenweg/Eystrasse	2	Strandweg Bahnunterführung	1
Hasleweg/Heimiswilstrasse	2	Tiergartenstrasse	1
Ey	2	Typonsteg/Uferweg	1
Eystrasse/Dammstrasse	2	Typonweg allgemein	1
Frommguetweg/Wöschhüsliweg	2	Uferweg unterhalb Flue	1
Grunerstrasse/Schlossmattstrasse	2	Waldeggbücke	1
Jungfraustrasse/Bernstrasse	2	Weissensteinstrasse/Chasseralweg	1
Kaltacker-Lueg allgemein	2		

Es wird deutlich, dass nicht die bei Autofahrern berüchtigten Kreuzungen oder Übergänge als Hauptproblempunkte genannt wurden. So rangieren Rösslikkreuzung und Nationalkreuzung nur im Mittelfeld. Die Bewertung zeigt hingegen, dass es eher die etwas abseitigen Übergänge über vielbefahrene Strassen wie Friedhofweg/Bernstrasse sind, welche die grössten Probleme bereiten.

Die Auflistung muss in ihrer quantitativen Strenge auch relativiert werden. Die Kinder haben ihre Eintragungen offensichtlich nicht in allen Fällen präzise gemacht. Und gelegentlich gab es beim Zusammenfassen der Fragebogenergebnisse durchaus Zweifelsfälle. Da die Arbeitsgruppe schliesslich jeden einzelnen Punkt vor Ort begutachtet hat, ohne Ansehen der Menge der Nennungen, spielt die Reihenfolge denn auch keine zentrale Rolle.

2.2 Die sechs Schulwegsicherheits-Begehungen 2000

Vom 15. August bis zum 11. Oktober fanden (in der Regel zwischen neun und zwölf Uhr) insgesamt sechs Sicherheitsbegehungen vor Ort statt. Mit dabei waren jeweils ca. 10 Personen in wechselnder Zusammensetzung, abhängig u.a. von der spezifischen Schulumgebung. Die beteiligten Lehrerinnen und Lehrer deckten damit in erster Linie die Umgebung ihrer Schulen bzw. die Schulwege dazu ab. Zu Fuss oder Per Velo wurden sechs vorbereitete Routen mit Gefahrenpunkten, abgeleitet von der Fragebogenaktion 1998, abgelaufen. Die erforderlichen Massnahmen wurden an Ort und Stelle diskutiert und beschlossen, anschliessend von den drei (wechselnden) ProtokollantInnen auf dem Bandgerät festgehalten. Pro Punkt benötigte die Gruppe im Schnitt ca. acht Minuten. Die Massnahmen wurden normalerweise ausdiskutiert. Nur in wenigen Fällen gab es nach der Diskussion noch ausgeprägte Mehrheiten bzw. Minderheitenlösungen.

Eine siebte Begehung, ausschliesslich um einige neuralgische Punkte entlang der Staatsstrasse 23 vor allem zwischen Spital und der Einmündung Thunstrasse fand am 24. Oktober 2000 zwischen Kurt Schürch vom Stadtbauamt sowie Ines Walter Grimm und Judith Osterberger statt. Die Resultate dieser Begehung sind direkt in das Projekt der Staatsstrasse 23 eingeflossen.

Auf den Protokollen sind Entscheide zu insgesamt 101 Punkten oder Situationen festgehalten. Ca. 5 Punkte kamen - ausserhalb der Nennungen auf den Fragebogen - durch die TeilnehmerInnen zur Beurteilung dazu.

3. Der Massnahmen-Katalog (RSE-Objektblatt 3.13)

Die folgende Aufstellung deckt mit Ausnahme einiger Punkte an der Staatsstrasse 23 (Kirchberg-Burgdorf-Oberburg) alle im Fragebogen genannten Gefahrensituationen ab. (siehe dazu auch Kapitel 5. Folgearbeiten). Sie wurden aber teilweise zusammengefasst, teilweise durch verschiedene Massnahmenvorschläge aber auch auseinandergenommen. Die Beschreibung der Gefahrenstellen entlang der Staatsstrasse 23 fliessen direkt in

die entsprechende behördliche Arbeitsgruppe zum Projekt Ortsdurchfahrt Burgdorf des Kantonalen Tiefbauamts ein. Vertreter seitens Burgdorf und der Modellstadt dort ist Kurt Schürch.

Die diskutierten und beschlossenen Massnahmen sind im Folgenden thematisch gebündelt. Ihre Lokalisierung findet sich auf dem Burgdorfer Plan im Anhang.

3.1 Ampel-Massnahmen

Ampellösungen sind aufwändig und bei den Benutzerinnen normalerweise wegen der als lange empfundenen Wartezeiten nicht beliebt. Sie empfehlen sich nur bei Übergängen über stark frequentierte Strassenabschnitte. Der Trend läuft auf verkehrsberuhigten Strassen (Umgestaltung Ortsdurchfahrt Burgdorf) sogar von Ampellösungen weg. Ihre hohen Einrichtungs- und Wartungskosten sind ein weiterer Grund, warum sie sich als Universallösung für gefährliche Querungssituationen nicht eignen. Auf Wunsch der Sehbehinderten soll nach Möglichkeit bei Ampeln ein Schüttelsensor angebracht werden.

Die zeitlichen Prioritäten in Spalte 1 (siehe Kapitel 4.) sind folgendermassen definiert: Kategorie **Sofortmassnahmen**; **Kategorie I**: bis Ende 2004 zu verwirklichen, **Kategorie II**: bis Ende 2010 zu verwirklichen, **Kategorie III**: nach Ende 2010 zu verwirklichen.

<i>Ort/Priorität</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
1. Einmündung Friedhofweg/Bernstrasse Sofortmassnahme	Einrichtung einer Fussgänger- und Veloampel mit Induktionsschleife, allenfalls Anrampungen	Der Übergang gehört ausserdem zum Burgdorfer Radwegring. Nach der Gefährdungssituation bei der Bushaltestelle Eybrücke ist diese Stelle gemäss Fragebogen die gefährlichste in Burgdorf. Die Dringlichkeit der Sanierung wird verstärkt durch die Vollendung der Etappe I der Steinhofüberbauung. Lösungen müssen berücksichtigen, dass Autos bei geschlossener Barriere den Übergang nicht blockieren dürfen. Der barriernahen Zebrastrreifen wäre nach Errichtung der Ampel zu eliminieren. Grundsätzlich ist eine Lösung nach Vollendung der Bauetappe II am Brauiweg vorgesehen. Sollte sie sich verzögern, ist eine Sofortmassnahme ins Auge zu fassen.
2. Einmündung Meisen-	Verlängerung der Grünpha-	Die Grünphase ist auch für Er-

weg/Steinhofstrasse Kategorie I	se für Fussgänger bei der Ampel; Installation eines Bewegungssensors	wachsene kurz, geschweige denn für Situationen, in denen ganze Gruppen von Schülerinnen auftauchen.
3. Gotthelfstrasse vor der Schule Sofortmassnahme	Verlängerung der Grünphase für Fussgänger	Die Funktion des Bewegungssensors scheint nicht zweifelsfrei. Er wurde bereits während der Begehungen überprüft.
4. Rössliplatz Sofortmassnahme	Verbesserung der Grünphase für die Fussgänger	Die Sanierung soll im Rahmen der Arbeiten an der Staatsstrasse 23 erfolgen. Es ist eine Kreisellösung ohne Ampeln geplant.

3.2 Zebrastreifen-Massnahmen

Zebrastreifen, vor allem wenn sie auf breiteren Strassen zusätzlich mit einer Mittelinsel verstärkt sind, bieten für die Schulkinder eine hohe Sicherheit. Dies obwohl kein physischer Schutz in Form von Absätzen oder Lichtsignalen vorhanden ist. Seine Grenzen hat der Zebrastreifen aber dann, wenn die Kinder Tempo und Abstand der Fahrzeuge z.B. im Kindergartenalter nur unzureichend einschätzen können und ausserdem, wenn das durchschnittliche Tempo der passierenden Fahrzeuge hoch ist.

Die bfu empfiehlt Zebrastreifen auf freier Strecke dann, wenn in Spitzenstunden mindestens 150 Fussgänger den Streifen benutzen oder mehr als 200 Fahrzeuge die Strecke passieren. An Kreuzungen liegt das Minimum der querenden Fussgänger gemäss bfu bei 200, bzw. ebenfalls bei 200 Fahrzeugen.

Voraussetzungen sind ausserdem:

- dass der Zebrastreifen der Fussgängerwunschlínie entspricht
- dass beidseitig Warteräume vorhanden sind
- dass der Zebrastreifen bei Dunkelheit beleuchtet ist

Diesen quantitativen bfu-Anforderungen genügt ein Teil der vorgeschlagenen Zebrastreifen in diesem Bericht nicht vollumfänglich. Ein Verzicht auf eine Massnahme oder ein weit aufwändigerer Umbau der Strasse wären aber in den Augen der Arbeitsgruppe klar schlechtere Alternativen. An diversen Stellen (z.B. Heimiswilstrasse neben Wehrdienstgebäude) hat die Arbeitsgruppe das Einrichten eines neuen Zebrastreifens wegen allzu geringer Fussgängerfrequenz abgelehnt.

Weil bei diversen bestehenden Zebrastreifen die Zeichnung nicht mehr ganz deutlich zu sehen ist, sollten grundsätzlich die Auffrischungen des Farbauftrages in einem rascheren Rhythmus überprüft werden.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
5. Einmündung Kornhausgasse in die Platanenstrasse Kategorie II	Neuer Zebrastreifen mit Velofurt	Die Velofurt steht in ihrer Form noch nicht definitiv fest

6. Mühleplatz (Verlängerung Kronenhalde) Kategorie II	Neuer Zebrastreifen; ev. Alternative im Rahmen der vorgesehenen neuen Platzgestaltung	Parallel zu diesem Bericht soll die Forderung auch in das Altstadt-konzept einfliessen
7. Übergang Gysnauweg über Wynigenstrasse Kategorie I	Zebrastreifen durch neue Mittelinsel schützen	Wird als geeignetes Mittel zur Temposenkung betrachtet
8. Pestalozzistrasse vor dem Schulhaus Kategorie II	Erweiterung des Zebrastreifens zu einem „Koala-Crossing“-Übergang	Während der sensiblen Zeiten (Schulbeginn, Schulende) zeigen Tafeln an, dass der Fussgänger-vortritt am Zebrastreifen zusätzlich durch eine vorübergehende T 30-Regelung erweitert wird. (Das Funktionieren wird unter „Ausblick“ detaillierter beschrieben.)
9. Einfahrbereich Tiefgarage Migros Neumarkt Sofortmassnahme	Zebrastreifen durch neue Mittelinsel schützen	Zusätzlich soll der Fusswegteil zur Verbesserung der Sicht weiter auf die Strasse hinaus gezogen werden. Der Zebrastreifen muss eine Auffrischung erhalten
10. Einmündung Jungfraustrasse in die Bernstrasse Sofortmassnahme	Verlängerung des Zebrastreifens bis unter die Arkaden	Momentan schützt der Zebrastreifen nur auf der Fahrbahn, nicht aber auf der Parkierzufahrt parallel zur Häuserzeile
11. Einmündung Burdleschacheweg in die Heimiswilstrasse Kategorie II	Neuer Zebrastreifen mit Velofurt	Die Velofurt steht in ihrer konkreten Form noch nicht fest.
12. Kreuzung Grunerstrasse/Hasleweg Kategorie I	Neuer Zebrastreifen	Trotz geringer Fussgängerfrequenz rechtfertigt der Wanderweg die Massnahme.
13. Einmündung Simon-Gfeller-Strasse/Elfenweg Kategorie II	Eventuell neuer Zebrastreifen	Die Situation ist heikel. Die Arbeitsgruppe ist allerdings nicht ganz sicher, ob ein Zebrastreifen die optimale Lösung darstellt. Sie bittet, im Rahmen der Staatsstrassensanierung die Situation nochmals zu prüfen.
14. Einmündung Wassermattweg in die Lysachstrasse Kategorie I	Neuer Zebrastreifen	Empfehlung an den Kanton: Die Fussgängerfrequenz ist zwar grundsätzlich klein. Aber der Wassermattweg ist Bestandteil eines immer beliebter werdenden Spazierweges rund um Burgdorf.

3.3 Tempobegrenzungsmaßnahmen und T 30-Zonen

Die Arbeitsgruppe empfiehlt der Stadt grundsätzlich die rasche Einführung von Tempo 30 als flächendeckende Massnahmen in den Wohnquartieren. Im Folgenden sind jene Massnahmen aufgeführt, die einzeln und direkt als Folge der Schulweg-Befragung dringlich sind.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
15. Neumattschacheweg beim Schulhaus Kategorie I	Einrichten einer T 30-Zone	Die rundum problematische Sicherheitssituation um das Schulhaus Neumatt könnte durch eine T 30-Zone deutlich verbessert werden.
16. Kreuzung Erlenweg/Eystrasse Kategorie I	Längerfristig: Einrichten einer T 30-Zone	Die aktuelle Sanierung der Eystrasse könnte durch die T 30-Zone im Wohnquartier sinnvoll ergänzt werden.
17. Einmündung Flurweg/Eystrasse Kategorie I	Längerfristig: Einrichten einer T 30 Zone	Begründung: siehe vorangehender Punkt.
18. Einmündung Falkenweg/Pestalozzistrasse Kategorie I	Längerfristig: Einrichten einer T 30-Zone	Das Quartier eignet sich umfänglich für diese sanfte Verkehrsberuhigungsmassnahme.
19. Einmündung Bürgergasse/Oberburgstrasse Sofortmassnahme	Temporeduktion von 60 km/h auf 50 km/h	Ausser den zu hohen Tempi der Autos ist die Lösung für Fussgänger und Velofahrerinnen angepasst.
20. Fischermätteli an Heimiswilstrasse (zusammen mit Massnahme 30.) Kategorie II	Empfehlung zur Prüfung von 50 km/h anstelle von 60 km/h	Die abschüssige Strasse lädt allzuvielen zum Rasen ein. Die Temporeduktion ist durch Begleitmassnahmen zu verstärken (siehe auch unter Punkten 30. und 43.).
21. Bernstrasse im Bereich Fink Sofortmassnahme	Verlegung der T 50 km/h-Beschränkung ca. 50 m in Richtung Krauchthal	Mit der Änderung der Bebauung muss der Tempobegrenzungsbereich angepasst werden.
22. Einmündung Meienmoosweg (Fink) in die Bernstrasse Sofortmassnahme	Tempobegrenzung auf 30 km/h, allenfalls als Bestandteil einer T 30-Zone	Die Tempobegrenzung ist durch den reinen und ruhigen Wohncharakter des Quartiers gerechtfertigt.
23. Meienriedstrasse Kategorie I	Einrichten einer T 30-Zone	Die heutige konventionelle T 40-Beschränkung ist in einem künftigen Umfeld von mehreren T 30-Zonen nicht mehr zu rechtfertigen.
24. Gyrisbergstrasse	Einrichten einer T 30-Zone	Das ruhige, abseitig gelegene

Kategorie I		Quartier ohne jeden Durchgangsverkehr ist ein ideales T 30-Gebiet.
--------------------	--	--

3.4 Bauliche Massnahmen und Beleuchtung

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
25. Staatsstrasse 23 Kategorien I/II	Gesamtsanierung mit stärkerer Berücksichtigung des querenden Fussgängerverkehrs	Die Planungsarbeiten sind im vollen Gange. Davon betroffen sind diverse Übergänge, etwa die Einmündung Zeughausstrasse in die Kirchbergstrasse, die Einmündung Pulverweg oder die Einmündung Leuemattweg (Ladewand!) in die Oberburgstrasse.
26. Einmündung Dammstrasse/Einungerstr. Sofortmassnahme	Abtragen eines Teils der Mauer am Rand der Brücke	Die Sichtverhältnisse sind für kleinere Kinder momentan ungenügend. Ohne Veränderung an der Höhe der Brückenmauer kann das Problem nicht gelöst werden.
27. Einmündung Aebistra- sse/Technikums- Kategorie I	Verschmälerung der Fahrbahn	Im Rahmen der vorgesehenen Sanierung der Technikumsstrasse werden mehrere Massnahmen im Sinne der Arbeitsgruppe verwirklicht.
28. Einmündung Bucherstrasse/Lyssachstrasse Kategorie I	Durchgehendes Trottoir (als eventuelle Maximallösung)	Die Vortrittssituation ist den meisten Verkehrsteilnehmern unklar oder nicht bewusst. Die Unsicherheit gefährdet auch die Schüler.
29. Einmündung Militärstr./Heimiswilstrasse Kategorie III	Durchziehen des südseitigen Trottoirs auf der Heimiswilstrasse über die Einmündung hinaus	Die Fussgänger bewegen sich heute auf einem sehr langen Stück völlig ungeschützt, während die grosszügige Trompetenöffnung der Einmündung zum Schnellfahren einlädt. Die Trottoiranlage ist so einzurichten, dass sie vor allem von Panzerfahrzeugen nicht periodisch beschädigt wird.
30. Fischermätteli an der Heimiswilstrasse (siehe auch Massnahme 20)	Verlegung der Bushaltestelle auf die Strasse; Nutzen der Verbreiterung für	Die Tempi der von Heimiswil ein-fahrenden Autos sind zu hoch. Sowohl das Tor, wie auch die Mittelinsel und die Bushaltestelle

Kategorie II	streifen und Torsituation	können bremsend zugunsten der Fussgänger und Velofahrer wirken.
31. Kreuzung Felseggstr./Neumattschachweg/Willestrasse Kategorie I	Verlegung der Bushaltestelle	Die jetzige Haltestelle schafft auch für den Schulweg beträchtliche Probleme. Eine rundum befriedigende Lösung ist kaum realisierbar. Eine Verlegung der Haltestelle in die Eyrstrasse (vis-à-vis Haltestelle in Gegenrichtung) erscheint aber als das kleinere Übel.
32. Einmündung Amselweg/Steinhofstrasse Kategorie II	Sanierung der Steinhofstrasse im Sinne der Verkehrsberuhigung	Die Sanierung ist im mittelfristigen Finanzplan vorgesehen. Die Massnahme betrifft auch die Einmündung Dahlienweg.
33. Ludwig-Schläfli-Weg (Abzweigung Bahnhof Steinhof) Kategorie II	Verengte und versetzte Einfahrt in den Ludwig-Schläfli-Weg	Die Abzweigung ist heute für Kinder vom Trottoir aus kaum überschaubar.
34. Fussweg entlang Bernstrasse (Höhe Fink) Kategorie II	Einrichtung einer Beleuchtung	Die Beleuchtung soll im Rahmen der geplanten Überbauung zwischen Bernstrasse und Galgebüelweg realisiert werden.

3.5 Alternative Verkehrsführungen

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
35. Bernstrasse Abzweigung Schmiedrain Kategorie I/II	Neue Verkehrsführung	Wird im Rahmen der Sanierung der Staatsstrasse 23 (hier von der Gemeinde Burgdorf) realisiert.
36. RM-Unterführung Lyssachstrasse Kategorie I	Zulassung der Velos auf dem Trottoir	Die Velozulassung scheint nicht ideal, aber eine Verbesserung gegenüber der heutigen Lösung. Dem Kanton wird empfohlen, mit RM eine Lösung für den Zeitpunkt der Brückensanierung zu suchen.
37. Kreuzung Aebistrasse/Lyssachstrasse Kategorie II	Schaffung einer Veloverbindung Aebikreuzung-Mergele	Hier handelt es sich um ein Langfristprojekt, das die ungute Situation auf der Lyssachstrasse kompensieren könnte.
38. Friedeggstrasse	Öffnung für Velos	Falls sich eine Öffnung für Velos

Kategorie II		auf dem Oberstadtweg bewährt, könnte an dieser nicht ungefährlichen Stelle eine friedliche Koexistenz ebenfalls geprüft werden.
39. Kreuzung Guisanstrasse/Willestrasse Kategorie I	Öffnung der Guisanstrasse für beidseitigen Veloverkehr	Diese Massnahme ist im Zusammenhang mit einer durchgehenden Verbindung Dammstrasse-Guisanstrasse zu sehen. In der Guisanstrasse müssen durch versetzte Parkierung links-rechts Parklücken geschaffen werden, um eine Kreuzungsmöglichkeit Velo/Auto zu schaffen.
40. Dammstrasse Kategorie I	Öffnung für Velos	Der langjährige Streitpunkt ist zugunsten der Schulwegsicherheit zu entscheiden.
41. Fussverbindung Zähringerstrasse/Parkplatz Spital Sofortmassnahme	Öffnung für Velos	Der schmale Weg lässt keine rasanten Velofahrten zu, gefährdet mithin die Fussgänger nicht über Gebühr.
42. Heutiger Spitalparkplatz Sofortmassnahme	Neue Führung der Veloverbindung vom Lindenfeld Richtung Spitalweg	Die Veloverbindung ist mit Piktogrammen zu bezeichnen. Die Sichtverhältnisse sind bei der Realisierung zu prüfen. Eventuell muss ein Parkplatz an der Ecke rechts unten weichen. Zur Verdeutlichung der Situation sind auch Haifischzähne zur Kennzeichnung des Vortritts zu markieren.
43. Fischermätteli an der Heimiswilstrasse Sofortmassnahme	Zulassung der Velos auf dem Trottoir	Das breite und nur mässig benutzte Trottoir lässt eine Doppelnutzung sinnvoll erscheinen. Dazu müssen die Trottoirränder abgesenkt werden.

3.6 Grünpflegerische Massnahmen

Die geringfügig erscheinenden Massnahmen wie das Schneiden von Bäumen oder Büschen, um Sichtbeschränkungen zu eliminieren, können erhebliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit zur Folge haben. Erschwert wird diese Massnahme aber dadurch, dass an diversen Orten nicht Anlagen der Stadt sondern von Privaten betroffen sind. Hier ist oft ein grösserer Aufwand zur entsprechenden Motivation der Eigentümer erforderlich, den die Arbeitsgruppe dennoch von der Stadt erwartet. Die Mithilfe der

Quartiervereine auf der Grundlage des städtischen Merkblattes für den Baum- und Buschschnitt an öffentlichen Strassen wird als hilfreich erachtet.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
44. Ecke Hammerweg bei RM-Unterführung Sofortmassnahme	Zurückschneiden der Hecke im Kurvenbereich	Vielbefahrener Schulweg; die Sicht ist durch die Hecken zu stark eingegrenzt
45. Bernstrasse Höhe Zebrastreifen bei „Denner“ Sofortmassnahme	Zurückschneiden der Büsche vor dem „Denner“-Haus	Die Büsche sollten für die kleinen Kinder auf ca. 40 cm zurückgeschnitten werden
46. Einmündung Bahnweg in den Strandweg Sofortmassnahme	Zurückschneiden der Bäume in der Strandwegkurve	
47. Uferweg Sofortmassnahme	Zurückschneiden der Platanen	Die Wirkung der Beleuchtung ist gegenwärtig beeinträchtigt.
48. Kreuzung Erlenweg/Eystrasse Sofortmassnahme	Kurzfristig: Zurückschneiden der Büsche	Die Übersichtlichkeit der Kreuzung ist momentan problematisch.
49. Einmündung „Tunnelweg“ (Stichstrasse Gloor-Überbauung) in die Gyrischachenstrasse Sofortmassnahme	Zurückschneiden der Büsche vor dem Zebrastreifen	Die Sicht in Richtung Unterführung ist momentan deutlich beschränkt.
50. Einmündung Lindenveldweg in den Pleerweg Sofortmassnahme	Konsequentes Beschneiden der Büsche an der Nordostecke der Einmündung	Die Sicht ist vor allem für VelofahrerInnen begrenzt

3.7 Klassische Markierungen sowie Kernfahrbahnen

Mit der Kernfahrbahn steht seit Kurzem eine neue Lösung zur Verfügung, den Veloverkehr leicht zu privilegieren und den Autoverkehr zu verlangsamen. Während bei der Einrichtung einer Kernfahrbahn auf der Lyssachstrasse (im Raum Flanierzone bis Nationalplatz) noch vom Kanton gebremst wurde, bietet sich neu jetzt die offizielle Möglichkeit dieser Ummarkierung. Sie entfernt die Mittelmarkierung für die Autos und verfügt links und rechts je über einen mindestens 1.25 m breiten Velostreifen. Der Verkehrsfluss und die Zugänglichkeit für alle Verkehrsarten werden dadurch nicht beeinflusst, wohl aber die gefahrenen Tempi des motorisierten Verkehrs. Die relative Angleichung der Tempi von Autos und Velos wirkt verkehrssicherheitsfördernd.

Ganz allgemein wird der Polizeiwerkhof gebeten, in schnellerem Rhythmus allfällig abgetragene Markierungen wieder aufzufrischen.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
51. Ecke Hammerweg bei RM/SBB-Unterführung Sofortmassnahme	Verlängerung der gelben Markierung bis in die Kurve hinein	Die Velofahrerinnen sollen verstärkt darauf hingewiesen werden, entgegenkommenden Verkehr zu beachten
52. Bahnübergang Steinhof (Zähringerstrasse) Sofortmassnahme	Markieren einer Kernfahrbahn; zusätzlich Verdeutlichung des gelb markierten Fussgängerbereichs beim Übergang	Vor allem morgens und mittags haben alle drei Verkehrsarten (Autos, Velos, Zufussgehen) gleichzeitig Rush-hour und tendenziell Mühe, konfliktlos aneinander vorbei zu kommen.
53. Einmündung Meisenweg/Steinhofstrasse Sofortmassnahme	Aufmalen von Haifischzähnen für von Süden kommenden Verkehr zum Schutze der Velofahrerinnen aus Richtung Unterführung	Der Baumteiler in der Einmündungsbucht des Meisenwegs in die Steinhofstrasse schafft eine recht unübersichtliche Situation. Ihr könnte mit der klareren Vortrittsregelung zugunsten des Schulweges Rechnung getragen werden.
54. Einschlagweg/Grünerstrasse Sofortmassnahme	Auftragen von Sicherheits- und Leitlinien (6.01 und 6.03) und Korrektur der zu weiten Kurvenradien durch Markierung	Vor allem durch Linksabbieger (auch Velos) entstehen gelegentlich gefährliche Situationen, weil die jetzige Linienführung zum rasanten Kurvenschneiden einlädt..
55. Kreuzung Max Buristrasse/Pestalozzistrasse Kategorie I	Auftragen einer Markierung mit Parkfeldern	Die Parkfeldeinteilung soll verhindern, dass parkierte Autos im Einmündungsbereich querenden Kindern die Sicht versperren
56. Einschlagweg bei Minigolfanlage Kategorie I	Einrichten einer Kernfahrbahn	Die Breite dürfte mit 5.8 bis 6.0 m gerade knapp ausreichen. Damit erachten wir auch das Problem bei der Einmündung des Einschlagweges in die Brunnmattstrasse als (hoffentlich) gelöst.
57. Weissensteinstr. Kategorie I	Einrichten eines Längsstreifens für Fussgänger (6.19)	Bei der Sanierung der Weissensteinstrasse im Jahre 2002 wird entlang der denkmalgeschützten Häuser der Längsstreifen als Fussgängerschutz eingerichtet.
58. Unterführung Nassi/Fuhreweg Sofortmassnahme	Aufmalen einer Leitlinie (6.03)	Für die Velofahrer muss deutlich werden, dass Gegenverkehr herrscht.

3.8 Massnahmen im Bereich der polizeilichen Arbeit

Es würde leicht fallen, mehr und längere Polizeikontrollen an allen neuralgischen Punkten zu fordern. Aber der Arbeitsgruppe ist bewusst, dass die Kapazitäten der Polizei nach wie vor knapp sind. Massnahmen im Sinne von Polizeikontrollen sind deshalb nur dann vorgeschlagen worden, wenn andere Instrumente nicht sinnvoll sind oder nicht zur Anwendung kommen können.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
59. Einmündung bei Brücke RM in den Friedhofweg Sofortmassnahme	Die Polizei sorgt bei grossen Beerdigungen dafür, dass eine Passage für Velos frei bleibt	Motorisierte Angehörige haben bei grösseren Beerdigungen die Neigung, die Strasse praktisch vollständig zuzuparkieren.
60. Einmündung Meisenweg/Steinhofstrasse Sofortmassnahme	Empfehlung an die Polizei für gelegentliche Kontrollen	Der Fussgängerschutz ist technisch vorhanden. Dennoch scheinen sich hier besonders viele Autofahrer nicht ans Ampelrot zu halten.
61. Einmündung Gyrischachenstrasse/Lorraine Kategorie II	Einrichtung einer permanenten Radarkontrolle	Viele Autos fahren auf der abfallenden Strasse zu schnell in Burgdorf ein. Eine Massnahme mit permanenter Strafandrohung scheint angesichts des vielbenutzten Schulweges angezeigt.
62. Einmündung Grunerstr./Heimiswilstr. Sofortmassnahme	Empfehlung zu gelegentlichen Radarkontrollen	Die Kontrollen können abwechselnd mit „Visispeed“ und Bussen-Radar erfolgen.

3.9 Unkonventionelle Markierungen (z.B. Burgdorfer Schachbrett)

Burgdorf hat im Schlossmattquartier an diversen Kreuzungen seit längerem eine originale, schachbrettartige Markierung angebracht, welche die Aufmerksamkeit des rollenden Verkehrs erhöhen und das Tempo ohne bauliche Massnahmen absenken soll. Messungen zur Wirksamkeit des sogenannten Burgdorfer Schachbretts liegen keine vor. Hingegen werden die Auswirkungen von Seiten der Bevölkerung, der Stadt und der Polizei als insgesamt positiv beurteilt. Auf Kreuzungen wie etwa derjenigen von Schlossmattstrasse/Kyburgweg soll gemäss Arbeitsgruppe die Markierung erhalten, allenfalls aufgefrischt werden. Der Erfolg der Massnahme bzw. ihr günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis hat die Arbeitsgruppe bewogen, auch auf weiteren Kreuzungen das Burgdorfer Schachbrett vorzuschlagen.

Die in den letzten Jahren routinemässig angebrachten Grossplakate „Achtung Schulbeginn“ auf den Trottoirs waren in der Arbeitsgruppe wegen ihrer Standorte umstritten.

Sie werden mutmasslicherweise 2001 durch Banner ersetzt, bei welchen die Gefahr der Sichtbehinderung keine Rolle mehr spielt.

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
63. Kreuzung Blumenweg/Höhenweg Kategorie I	Burgdorfer Schachbrett (nach Vorbild Elfenweg)	Diese Markierung gilt gemäss Signalisationsverordnung als „wild“. Im Rahmen der Erneuerung der Verordnung wird darauf hingearbeitet, sie zu legalisieren.
64. Kreuzung Ernst-Morgenthaler-Weg/Thunstrasse Sofortmassnahme	Burgdorfer Schachbrett	Aktuell gefährlich ist der Baustellenverkehr. Nach Vollendung der Grossüberbauung Burgergasse wird der Verkehr noch zunehmen.
65. Kreuzung Bürgergasse/Grunerstrasse Sofortmassnahme	Burgdorfer Schachbrett	Als Alternative käme allenfalls auch ein geänderter Rechtsvortritt in Frage (siehe auch 54.)
66. Kreuzung Fels-eggstrasse/Neumattschachen/ Willestrasse Kategorie I	Burgdorfer Schachbrett	

3.10 Pädagogisch-aufklärerische und Marketing-Massnahmen

<i>Ort</i>	<i>Lösungsvorschlag</i>	<i>Bemerkungen</i>
67. Unterführung RM Meisenweg Sofortmassnahme	Sensibilisierung im Rahmen des Unterrichts vor allem der Gsteighofschule	In der Unterführung kann es durch rasant fahrende Velos vom Friedhof her zu unangenehmen Situationen für Fussgänger kommen. Bauliche Massnahmen sind mit verhältnismässigen Mitteln nicht realisierbar. Eine an sich wünschbare Streckung der Kurve ist aus Gründen des Landerwerbs schwierig.
68. Bahnübergang RM Lerchenbühlweg Sofortmassnahme	Sensibilisierung im Rahmen des Unterrichtes	Die Barrierenanlage ist grundsätzlich sicher. Von Zeit zu Zeit sollte aber seitens der Schule darüber informiert werden, die Anlage nicht als Spielgerät zu benutzen oder davor ausgelassen rumzutoben.
69. Kreuzung Dok-	Auflegen eines Informati-	Die wild parkierenden Autos be-

torstütz- li/Frommgutweg Sofortmassnahme	ons-Flugblattes in der Bäckerei	hindern gelegentlich den Schulweg. Zusätzlich zur Sensibilisierung kann allenfalls die Parkzeit vor der Bäckerei auf 15 min begrenzt werden.
70. Mergelplatz Sofortmassnahme	Sensibilisieren der älteren Gymnasiasten für die Ängste der jüngeren Schüler	Einige Primarschüler werden offenbar von Gymnasiasten auf diesem Platz gehänselt und zu Umwegen animiert.

3.11 Situationen ohne Massnahmenempfehlung

Die Arbeitsgruppe konnte nicht überall die Gefährlichkeit einer Situation nachvollziehen. Folglich sind in diesen Fällen auch keine Massnahmen vorgeschlagen worden. Wir begründen im Folgenden, warum an 29 Punkten, welche auf den Fragebogen vorkommen, aktuell keine Massnahmen vorgesehen sind.

<i>Ort</i>	<i>Begründung für Massnahmenverzicht</i>
71. Übergang Bernstrasse/ Steinhofstrasse	Eine Sanierung wäre nur mit grossem Aufwand zu machen. Nur eine minimale Anzahl der Schülerinnen muss diesen Punkt queren.
72. Einmündung Steinere- weg/Friedhofsweg	Die Sicht wird als gut beurteilt, das Gefahrenpotenzial als tief.
73. Einmündung Meien- feldstrasse/Nationalplatz	Die heutige Regelung scheint befriedigend zu sein (abgesehen vom grundsätzlichen Problem Nationalplatz).
74. Nationalplatz	Die aktuellen Schulwege führen nicht direkt über den Platz, der an sich über keine hinreichende Fussgängersicherung verfügt.
75. Gsteighofwägli/Lyssach- strasse	Die Querungsstelle ist bereits mit einer aufwändigen Velo- und Fussgängerampel saniert.
76. Kreuzung Technikumsstrasse/ Pestalozzistrasse	Der komplizierten Situation wird der heutige Zustand noch einigermaßen gerecht.
77. Pestalozzistrasse vor Stadtbibliothek	Die Bernstrasse und die Pestalozzistrasse werden im Rahmen des Ortdurchfahrtsprojektes im Bereich vor der Stadtbibliothek umgestaltet werden.
78. Kreuzung Schlossmatt- strasse/Elfenweg	Das „Burgdorfer Schachbrett“ scheint der Arbeitsgruppe genügend.
79. Kronenhalde	Pflasterung und Enge der Strasse sollten hinreichend verkehrsberuhigend wirken. Die Sanierung der Kronenhalde ist 2001 bereits in Ausführung begriffen.
80. Gysnauweg	Die Öffnung des Weges für Velos in beiden Richtungen wurde zwischenzeitlich, angeregt durch eine Schülerpetition, realisiert.

81. Einmündung Polieregasse/Gysnauweg	Die Arbeitsgruppe konnte kein relevantes Gefahrenpotenzial erkennen.
82. Einungnerstrasse	Die Strasse wird langsam befahren, zumal die Unterführungssituation bremsend wirkt.
83. Einmündung Schönauweg/Typonweg	Die Gefährdung scheint gering zu sein.
84. Einmündung Typonweg in Strandweg	Die scharfe Kurve lässt keine schnellen Fahrten zu.
85. Zehenderweg	Das starke Gefälle und die enge Kurve schliessen es aus, Velos hier (zu Lasten der Fussgänger) zuzulassen.
86. Lorraine	Die monierte Beleuchtung wird als genügend erachtet.
87. Eybrücke	Das „Burgdorfer Schachbrett“ bei der Kreuzung Felseggstrasse/Neumattschachen/Willestrasse sollte die Situation hinreichend beruhigen.
88. Tiergartenkreisel	Die Unübersichtlichkeit des Kreisels ist gewollt (und soll das Langsamfahren fördern). Sie sollte auch im Winter, wenn es in der Kreiselmitte keine Blumen gibt, funktionieren.
89. Kreuzung Herzogstrasse/Willestrasse	Nach erfolgter Trottoirverbreiterung ist keine weitere Massnahme notwendig.
90. Einmündung neuer Veloweg (hinter der WARO) in die Sägegasse	Auf eine kurzfristige Massnahme wird verzichtet. Das Problem ist im Zusammenhang mit der Sanierung der Staatsstrasse 23 zu lösen.
91. Kreuzung Schwellihüttenweg/Heimiswilerstrasse	Die Verbesserungen im Zusammenhang mit dem Trottoir und den Zebrastreifen sind bereits realisiert.
92. Heimiswilstrasse neben Wehrdienstgebäude	Ein Fussgängerstreifen ist mangels Fussgängeraufkommen nicht zu rechtfertigen.
93. Kreuzung Burgfeldstrasse/Burgergasse	Die Burgergasse ist nur noch für Anwohnerinnen befahrbar.
94. Kreuzung Ambeilerweg/Burgergasse	Eine überzeugende Lösung konnte nicht gefunden werden. Die Kreuzung ist zwar zu gross dimensioniert, aber sie verunsichert auch Autofahrer und reduziert damit das Tempo.
95. Burgergasse beim Bahnübergang RM	Die Anrampung wirkt bremsend. Im Rahmen der Neuüberbauung entsteht für die Fussgänger und Velos eine neue Unterführung.
96. Einmündung Pleerweg/Oberburgstrasse	Im Rahmen der geplanten Überbauung Oberfeld entsteht ein neuer Fussweg im Diagonalzickzack durchs Quartier. Bereits mit der Parkplatzerweiterung des Spitals wird sich die heutige Situation entschärfen. Die grosse Freifläche bei der Bushaltestelle ist gut gestaltet. Sollte der Missbrauch durch Autos zunehmen, sind Einfahrtsbeschränkungen zu prüfen.
97. Schachenweg	Für die Nachtstunden empfiehlt die Arbeitsgruppe, bei Furcht wegen mangelnder Beleuchtung den Veloweg entlang der Sägegasse zu benutzen.

98. Typonsteg	Aus Sicherheitsgründen soll die Brücke nicht verbreitert werden. Die Beleuchtungsfrage ist im Angsträum-Bericht geklärt.
99. Einmündung Meienweg/Eystrasse	Die Sanierung der Staatsstrasse 23 sollte eine zusätzliche Tempoberuhigung bringen.

4. Die zeitliche Priorität der Massnahmen

Eine kleine Untergruppe bestehend aus Ines Walter Grimm, Kurt Schürch und Hans Kaspar Schiesser hat am 21. Dezember 2000 nach eingehender Diskussion die zeitlichen Prioritäten zur Bereinigung der 70 aktuellen Gefahrenpunkte festgelegt. Sie hat dabei die im RSE-Objektblatt 3.13 vorgegebenen Abstufungen für nicht (mehr) zweckdienlich gehalten und abgeändert. Während das Objektblatt die Schritte Sofortmassnahmen (bis 1997), kurzfristig (bis 2002), mittelfristig (2003 bis 2010), langfristig (nach 2010) und unbestimmt vorsieht, erschien der Gruppe folgende Einteilung zweckmässig:

Kategorie S	Sofortmassnahmen	
Kategorie I	Kurzfristmassnahmen	Realisierung bis spätestens 2004
Kategorie II	Mittelfristmassnahmen	Realisierung bis spätestens 2010
Kategorie III	Langfristmassnahmen	Realisierung nach 2010

Die entsprechenden Kategorien sind in der ersten Spalte der 70 Massnahmen festgehalten. Ihre Einteilung basiert auch auf einer schriftlichen Umfrage bei den Beteiligten der Begehungen und den Mitgliedern der Arbeitsgruppe über die prioritären Massnahmen im Dezember 2000. In insgesamt 12 rücklaufenden Fragebogen wurden 71 Nennungen gemacht. Die Rangliste nach Nennungen (mindestens zwei Nennungen):

<i>Nr. und Massnahme</i>	<i>Kategorie</i>	<i>Nennungen</i>
1. Fussgänger- und Veloampel Übergang Friedhofweg/Bernstr.	I	10
40. Öffnung der Dammstrasse für Velos	I	5
25. Schulwegübergänge auf der Staatsstrasse 23	I/II	3
31. Verlegung der Bushaltestelle Felseggstrasse/Willestrasse	I	3
49. Sichtbereinigung Einmündung Tunnelweg/Gyrischachenstr.	S	3
3 Verlängerung Grünphase beim Gotthelfstrassenschulhaus.	S	2
4. Verbesserung der Fussgängergrünphase am Rössliplatz	S	2
7. Geschützter Zebrastreifen Gysnauweg/Wynigenstrasse	I	2
37. Neue Veloverbindung Aebikreuzung-Mergele	II	2
39. Öffnung der Guisanstrasse für beidseitigen Veloverkehr	I	2
44. Sichtbereinigung Kurve RM-Unterführung Hammerweg	S	2
45. Sichtbereinigung Zebrastreifen bei „Denner“ Bernstrasse	S	2
46. Sichtbereinigung in der Strandwegkurve (Einmdg. Bahnweg)	S	2

47. Zurückschneiden der Platanen am Uferweg	S	2
48. Sichtbereinigung Kreuzung Erlenweg/Eystrasse	S	2
50. Sichtbereinigung Einmündung Lindenfeldweg/Pleerweg	S	2
54. Sicherheits-/Leitlinien Kreuzung Einschlagweg/Grunerstr.	S	2
56. Neue Kernfahrbahn Einschlagweg (bei Minigolfanlage)	I	2
57. Neuer Längsstreifen für Fussgänger (6.19) Weissensteinstr.	I	2
64. Schachbrett-Markierung Ernst-Morgenthalerweg/Thunstr.	S	2

5. Folgearbeiten/Ausblick

Die Fussgänger- und Velomodellstadt kann nicht selber Massnahmen im Verkehrsnetz vollziehen. Ihre Rolle besteht im Schulwegprojekt darin, die Analysen über die Gefahrenpunkte vorzunehmen und Empfehlungen für ihre Realisierung abzugeben. Für die Realisierung sind die Burgdorfer Behörden gemäss der bekannten Kompetenzen im Rahmen der Gemeindeordnung zuständig.

Innerhalb des Modellstadt-Projektes muss die Möglichkeit geschaffen werden, periodisch die Umsetzung vor allem der als prioritär angesehenen Punkte abzuklären und allenfalls ihre Realisierung anzumahnen. Eltern- und Schulweggruppen sollen dabei eingebunden werden. Ein erstes Controlling ist für Frühling 2002 vorzusehen. Hierzu sind die zum Schluss aktiven Mitglieder der Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit/Sicherheit im öffentlichen Raum durch die Modellstadt-Projektleitung zu benachrichtigen und einzuladen.

Die Stadt Burgdorf hat mit dem Auftrag an die Modellstadt-Projektleitung vorbildlich im Sinne der bfu-Empfehlung zur Schulwegsicherheit gehandelt. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass Schulwegsicherheit nie ein abgeschlossenes Projekt sein kann. Jede geänderte oder neue Nutzung von Schulhäusern oder Schulraum, jede neu in Betrieb genommene Überbauung erfordern eine Überprüfung der Lage, um sicher zu gehen, dass nicht frisch entstehende Gefahrenstellen übersehen werden.

An ihrer Sitzung vom 13. Juni 2001 hat die Projektkommission der FUVEMO separat über die Realisierung der Massnahmen beim dringlichsten Sanierungspunkt, dem Übergang Friedhofweg/Bernstrasse, debattiert. Dabei war der Kommission einerseits bewusst, dass Massnahmen dringlich und im Grundsatz als Sofortmassnahme zu verwirklichen sind. Andererseits herrschte die Auffassung vor, dass ein - mittelfristig unbefriedigendes - Provisorium die Verkehrssicherheit nur scheinbar erhöhen würde. Sinnvoller, so die dringliche Empfehlung der Projektkommission an die Stadt, sei eine schnelle Einigung mit der Bauherrin der Siedlung am Mälchplatzweg (Überbauung Steinhof 2. Etappe) über die Finanzierung gut abgestützter Massnahmen, um diese rasch, allenfalls mit Kostenvorschuss der Stadt, verwirklichen zu können. Gemäss Projektkommission ist die definitive Lösung, die unter anderem einen mit Mittelinsel gesicherten Doppelfussgängerstreifen vorsieht, bis Ende 2002 zu realisieren.

Die 70 beschriebenen Massnahmen beziehen sich bewusst nicht auf Übergänge der Oberburgstrasse. Im Rahmen des grossen Sanierungsprojektes der Staatsstrasse 23 sind zahlreiche Überlegungen zur Schulwegsicherheit in die Planungen eingeflossen. Es ist aber anzunehmen, dass infolge der hohen Verkehrsdichte auf der Oberburgstrasse noch auf absehbare Zeit vor allem für die Kinder bis zum 1. Schuljahr ein selbständiges Überqueren ohne Hilfe kaum möglich sein wird. Die Kindergartenkommission Burgdorf hat in einem Brief vom 29. Mai 2001 die Projektleitung gebeten, sich für eine Lösung mit einem professionell organisierten, bezahlten Lotsendienst einzusetzen. Diese Lösung erscheint der Arbeitsgruppe sinnvoll und sie empfiehlt sie der Stadt. Sie lässt im Unterschied zur Kindergartenkommission aber offen, ob die Rekrutierung der Lotsen allein Aufgabe der Polizei sein soll.

In einem separaten Brief der Projektleitung soll die Gemeinde Kirchberg darauf aufmerksam gemacht werden, dass im Bereich der Verzweigung Eystrasse/Ey und der Einmündung der Gyrisbergstrasse in die Eystrasse gemäss der Burgdorfer Fragebogenaktion Gefahrenpunkte liegen. Die Punkte sind aber von ihrer Gewichtung her nicht vorrangig zu lösen.

6. Literatur

- Hüttenmoser, Marco: Lebensräume für Kinder - Empirische Untersuchungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes für den Alltag und die Entwicklung der Kinder; Zürich 1995
- Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu (Allenbach, Roland et. al.): Sicherheit auf Schulwegen; Bern 1995
- VCÖ: Strassen für Kinder; Wien 1995
- VCS: Strassen für Kinder; Expertenmeinungen zur Bedeutung des Wohnumfeldes und der Verkehrssicherheit für die Entwicklung der Kinder; Bern 1997

(Vorgesehene Illustrationen)

- Karte des Unfallgeschehens in Burgdorf 1995-1999, bezogen auf Unfälle von Kindern bis 14 Jahre
- Karte mit der Verteilung der im Bericht zur Sanierung vorgesehenen 70 Punkte
- Faksimile eines ausgefüllten Schülerfragebogens

Verteiler:

- Stadt Burgdorf (15 Expl.)
- Schulen (10 Expl.)
- Kindergärten (3 Expl.)
- Quartierorganisationen (3 Expl.)
- Lokale Gruppen oder Anlaufstellen von mit Verkehrssicherheit befassten Organisationen (Elterngruppe Oberburgstrasse, bfu, IG Velo, TCS, VCS; 1 Expl.)
- Politische Parteien (2 Expl.)
- Medien mit Lokalbezug (1 Expl.)