

# **Grundlagenpapier zum Diskussionsabend “Verkehrssicherheit in der Gemeinde Meikirch“ vom 23. Oktober 2018**

Der Anlass wurde organisiert von:



Sozialdemokratische Partei  
Meikirch

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Einleitung.....</b>	<b>3</b>
<b>Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch WAHLENDORF .....</b>	<b>4</b>
<b>Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch ORTSCHWABEN .....</b>	<b>7</b>
<b>Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch MEIKIRCH, AETZIKOFEN UND WEISSENSTEIN.....</b>	<b>9</b>
<b>Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch GRÄCHWIL und MEIKIRCH ....</b>	<b>11</b>
<b>Fazit des Diskussionsabends .....</b>	<b>14</b>
<b>Anregungen, welche per E-Mail eingegangen sind.....</b>	<b>15</b>
<b>Eingabe 1 (Meikirch).....</b>	<b>15</b>
<b>Eingabe 2 (Meikirch).....</b>	<b>16</b>
<b>Eingabe 3 (Ortschwaben) .....</b>	<b>18</b>
<b>Eingabe 4 (Verschiedene Ortsteile).....</b>	<b>20</b>
<b>Eingabe 5 (Ortschwaben) .....</b>	<b>22</b>
<b>Eingabe 6 (Wahlendorf).....</b>	<b>22</b>
<b>Forderungen an den Gemeinderat .....</b>	<b>23</b>
<b>Anhang 1: Information Tempo 30, Kanton Bern</b>	
<b>Anhang 2: Gutachten Schulwegsicherung, Gemeinde Wohlen BE</b>	

## Einleitung

Die Sicherheit der Verkehrswege ist vielen Bürgerinnen und Bürgern unserer Gemeinde ein wichtiges Anliegen. Seit Jahren wird für mehr Sicherheit an neuralgischen Punkten, z.B. in Wahlendorf, entlang der Staatstrasse von Meikirch bis Ausserortschwaben, oder bei der Kreuzung in Grächwil, gekämpft. Die Schulwege sind für die Mehrheit der Schulkinder lang, führen entlang von stark befahrenen Strassen, oft bis ins Nachbardorf.

An vielen Stellen drängen sich schon lange unterschiedliche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf, und zwar für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Vergangene und aktuelle Vorkommnisse bestätigen dies: Die Sicherheit der Verkehrswege in unserer Gemeinde Meikirch ist ungenügend.

Einzelmassnahmen genügen nicht. Es gibt in allen Dörfern unserer Gemeinde gefährliche Kreuzungen, Übergänge und Wege. Langfristig gute Lösungen können nur anhand eines Gesamtkonzeptes «Verkehrssicherheit Gemeinde Meikirch» realisiert werden.

Kanton und Gemeinde müssen eng zusammenarbeiten. Dies erfordert viel Fachwissen und eine vertiefte Abklärung von Bedürfnissen und Anliegen unter Einbezug der Bevölkerung.

Deshalb hat die SP Meikirch alle interessierten Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde zu einem **Diskussionsabend am 23. Oktober 2018, um 20.00 im Mürgerhaus Meikirch**, eingeladen.

Aus allen Ortsteilen und von allen Parteien, sowie von vielen Interessensgruppen der Gemeinde Meikirch waren Personen vertreten. Insgesamt haben knapp 40 Bürgerinnen und Bürger den Anlass besucht, mitdiskutiert, Gefahren aufgezeigt und Lösungsansätze besprochen.

Auf den folgenden Seiten ist alles dokumentiert und festgehalten, so dass es dem Gemeinderat unserer Gemeinde übergeben werden kann.



Sozialdemokratische Partei  
Meikirch



## Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch WAHLENDORF

Anzahl Personen: 8

Protokolland: Willy Oppliger

Ortsabschnitt (Strassenbezeichnung)	Problematik oder Vorbildcharakter (Runden grün, gelb und rot)	Lösungsvorschlag
<b>Allgemeine Äusserungen</b>		
Auf allen Strassen in WD	Generell Rechtsvortritt, wird positiv beurteilt, weil dadurch Quartiercharakter betont wird	beibehalten
Ganzer Dorfbereich	Generell Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts (50 km/h) angesichts der schmalen Strassen zu hoch	Generell Tempo 30 <sup>1)</sup>
Ganzer Dorfbereich	Sicherheitsgefühl hängt vom Verhalten aller Arten von Verkehrsteilnehmern ab, nicht nur von den Verkehrsregeln und den verkehrstechnischen Massnahmen. Gefahrenquellen gibt es grundsätzlich überall und können nicht absolut vermieden werden. <sup>2)</sup>	Periodische Instruktion von Verhaltensregeln für Teilnehmergruppen (z.B. Schüler/innen, Eltern, im Bereich Schulhaus, aber auch für alle übrigen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden )
<b>Hier fühle ich mich sicher, wieso (Phase grün)?</b>		
Säriswilstrasse, Reservoirweg und Weyermattstrasse bis vor Kreuzung Dorfstrasse	Alle weil generell wenig Verkehr	
Sägestrasse, Seienberg		
Ausserdorfstrasse ab Kreuzung mit Juraweg ostwärts und Juraweg ab Waldrand ostwärts		
Innerdorf ab Feuerweier ostwärts bis vor Rechtskurve		
Strasse Meikirch – Wahleldorf	Bedingt grün (Einschränkung durch einzelne Stimmen):	



bis Waldausgang	als Schulweg zu wenig gesichert (und nachts wegen Tierquerungen) ⇒ Radweg und Tempolimit 60	
Sternenbachmattweg	Bedingt grün: steil und schmal ⇒ Tempolimit ⇒ im Winter im steilsten Stück gefährlich: temporäre Sperrung (evtl. Schlittelweg)	
<b>Hier fühle ich mich nicht sicher, wieso (Phase gelb)?</b>		
Dorfstrasse ab Garage Michel bis Gasthof Rössli	mangelnde Übersicht und mehrere Ausfahrten (Privathäuser, PP Rössli und Dorfladen), keine gesicherten Fussgängerbereiche	Bei Dorfladen eindeutige, gut sichtbare Markierung / Versatz zu Vorplatz; helle Belagsstreifen entlang der Strasse, (noch besser wäre ein Trottoir)
Ausserdorfstrasse ab Kreuzung Dorfeingang bis Schulhaus und Juraweg bis Waldrand	Schmale Strasse mit rel. häufigem Verkehr durch auswärtige Verkehrsteilnehmende (Zulieferer und Kunden Paronor) plus Postauto, Landwirtschaft, Ausflügler und Schülerverkehr: zu Fuss und Bring- / Holverkehr der Schüler durch Eltern,	Tempolimit, helle Belagsstreifen zur besseren Sicherung der Fussgänger (noch besser wäre ein Trottoir)
Kreuzung Weyermattstrasse – Dorfstrasse	Schmale und unübersichtliche Einmündung	Tempolimit
Innerdorf im Kurvenbereich bis Abzweigung „Dörfli“	Schmal und unübersichtlich, Mauer rechts	--
Strasse Richtung Frienisberg ab Gasthof Rössli	Strasse mit Naturbelag, Ausflugverkehr und Zubringer vom Seeland; spezifische Gefahren wurden nicht benannt	--
<b>Hier fühle ich mich gefährdet, wieso (Phase rot)?</b>		
Kreuzung Dorfeingang	5 Strassen treffen aufeinander, teilweise unübersichtlich und nicht definierte Mündungsbereiche (weil generell Rechtsvortritt nur Leitlinien in der Mitte der Strassen	Eigentlich wäre Kreisel ideal, würde aber zu viel Platz beanspruchen; ⇒ Aufheben Vortritt für einzelne Strassen mit Tempolimit für die Strassen mit Vortritt



		⇒ oder generell Tempo 30
Kreuzung Hubelweg - Dorfstrasse / Bereich Dorfladen	Unübersichtliche (und steile) Einmündung Hubelweg, vor allem für Kinder (zu Fuss und mit Velo gefährlich); unklare Trennung von Strassenbereich und Vorplatz Dorfladen, Parkierungsmanöver auf Vorplatz Dorfladen; fehlende Sicherung Fussgängerbereich	⇒ Dringend: bessere Markierung der Leitlinien in der Strassenmitte (Rechtsvortritt!); ⇒ Aufhebung Rechtsvortritt Hubelweg wird als nicht zweckdienlich erachtet, weil sonst Tempo auf Dorfstrasse zu hoch; ⇒ daher beste Lösung: Tempo 30, helle Streifen für Fussgängerbereiche, Versatz zu Vorplatz Dorfladen
Bereich Schulhaus / Kreuzung Juraweg – Ausserdorfstrasse	Bring- und Holverkehr zur Schule, Tempo der Zubringer Paranor und Drittverkehr, Arbeitsweg Anwohner Juraweg kollidieren mit Fuss- und Veloverkehr der Schüler; zudem Spielbereich auf Zugang zum Schulhaus ohne klare Trennung im Mündungsbereich	⇒ Tempo 30 (oder 20?); ⇒ Sicherung Fussgängerbereich mit hellen Streifen, flexible Pfosten oder Gehweg; ⇒ Versatz, Schwelle oder Schranke im Mündungsbereich des Zugangswegs ⇒ Periodische Instruktion der Eltern und Schüler/innen

Bemerkungen:

- 1) Tempo 30 in ganz Wahlendorf wurde am Tisch andiskutiert, aber schliesslich auf Grund von Meinungsverschiedenheiten nicht ausdiskutiert
- 2) Wir haben kurz die Definitionen von „sicher“ / „nicht sicher“ besprochen. Das bedeutet nicht für alle dasselbe. Ausschlaggebend scheinen folgende Aspekte: Übersicht, Fluchtmöglichkeit, bauliche Abgrenzungen, Trottoir, eindeutige Regelungen und Strassenmarkierungen, etc. Aber unter Umständen ist es z.B. unerheblich, ob ein Trottoir vorhanden ist oder nicht, wenn alle Verkehrsteilnehmenden achtsam sind und mithelfen, kritische Situationen zu verhindern. Einzelaussage: „Wenn die Verkehrsregeln nicht eingehalten werden, ist jede Strasse gefährlich.“  
Trotz Diskussion über das Sicherheitsgefühl handelt es sich bei den Angaben zu „grünen“, „oranen“ und „roten“ Bereichen nicht um einstimmige Einschätzungen der Gruppe, sondern eher um einen Grundtenor („gefühlte Mehrheit“ der Stimmen).



## Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch **ORTSCHWABEN**

Anzahl Personen: 6

Protokollant: René Borel

<b>Ortsabschnitt (Strassenbezeichnung)</b>	<b>Problematik oder Vorbildcharakter (Runden grün, gelb und rot)</b>	<b>Lösungsvorschlag</b>
<b>Allgemeine Äusserungen</b>	Die Durchführung dieses Anlasses mit der Möglichkeit zur Erfassung der Gefahrenstellen in der Gemeinde Meikirch wird begrüsst. Massnahmen drängen sich auf.	
<b>Hier fühle ich mich sicher, wieso (Phase grün)?</b>		
In den Quartierstrassen Ortschwaben Gärtlirain, Schützenrain, Pfadiweg, Panoramaweg, Gehracker, Kreuzweg, Kalchofenweg	Weil Sackgassen Weil rücksichtsvoll gefahren wird	
<b>Hier fühle ich mich nicht sicher, wieso (Phase gelb)?</b>		
Uettligenstrasse Ortschwaben - Uettligen	Weil streckenweise kein Fussgängerstreifen/-weg vorhanden	
Meikirchstrasse Abzweigung Kirchlindachstr. - vor Einmündung Uettligenstr.	Weil kein Fussgänger- bzw. Radstreifen vorhanden	
Meikirchstrasse Kreisel Hirschen – Ausserortschwaben	Weil streckenweise Tempo 80 und kein Fussgängerweg / Radstreifen	
Olympiaweg	Weil Arztbesucher dort wenden	
<b>Hier fühle ich mich gefährdet, wieso (Phase rot)?</b>		
Meikirchstrasse	Weil kein Trottoir und kein Radweg/Radstreifen vorhanden	- Breites Trottoir für Fussgänger und



Ehemals Bären – altes Schulhaus		Radfahrer - Durchgehend Tempolimit 50 - Ein-/Ausfahrt neue Steinerhalle besser markieren
Meikirchstrasse Kreisel Hirschen – altes Schulhaus	Weil unübersichtlich	Übersichtlicher gestalten
Meikirchstrasse Schützenrain – Abzweigung Weissenstein	Abschnittsweise für Fussgänger und Radfahrer zu eng	Breite(ere)s durchgehendes Trottoir für Fussgänger und Radfahrer
Meikirchstrasse Einmündungen Schützenrain und Pfadiweg	Weil unübersichtlich	- Spiegel anbringen - Park-Verbot vor Einmündungen
Meikirchstrasse Einmündung Uettligenstrasse	Weil auf beiden Fahrbahnen unübersichtlich	STOP (statt kein Vortritt) auf Uettligenstrasse
Postgasse Kreisel Hirschen – Einmündung Kirchlindachstr.	Weil keine Beleuchtung	Fussgängerbeleuchtung, evtl. mit Bewegungsmelder bzw. zeitlicher Abdunkelung
Postgasse Einmündungen Kirchlindachstrasse – Lindachstrasse	Weil Fussgängerübergang fehlt	Fussgängerstreifen über Kirchlindachstrasse anbringen (wie früher)
Hirschen Kreisel Postautohaltestelle „Postgasse“	Weil Kreisel unübersichtlich und eng	- Übersichtlicher gestalten - Baum vor Hirschen beschneiden

**Bemerkungen:**

Die Diskussion hat aufgezeigt, dass zwingend Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit für Fussgänger (z.B. Schüler/innen) und Radfahrer auf den Gemeinde- sowie Kantonsstrassen getroffen werden müssen.





## Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch MEIKIRCH, AETZIKOFEN UND WEISSENSTEIN

Anzahl Personen: 9

Protokollant: Beat Egli

Ortsabschnitt (Strassenbezeichnung)	Problematik oder Vorbildcharakter (Runden grün, gelb und rot)	Lösungsvorschlag
<b>Allgemeine Äusserungen</b>	Aetzikofen und Weissenstein erachtet die Arbeitsgruppe allgemein als grün	
<b>Hier fühle ich mich sicher, wieso (Phase grün)?</b>		
Postautohalte Weissenstein/Aetzikofen	Die Postautohaltestellen sind genügend gesichert, die Beleuchtung stimmt.	
Kesslergasse	Kesslergasse; Ausfahrt genügend Platz vorhanden	
Abzweigung Bernstrasse & Reuelweg	Abzweigung Bernstrasse - Reuelweg; Übersicht vorhanden; Vortritt klar	
Ausfahrt Schulgässli Bernstrasse	Unsicher, da die Schüler mit den Velos mit hoher Geschwindigkeit auf die Hauptstrasse fahren. Gute Übersicht	
Grächwilstrasse Schulgässli	Vortritt ist klar geregelt und sichtbar (Kein Vortritt Signal vorhanden)	
<b>Hier fühle ich mich nicht sicher, wieso (Phase gelb)?</b>		
Situation rund um Geldautomaten in Meikirch	Markierung zwar vorhanden, aber wird selten beachtet	Automat direkt zum Volk versetzen
Postautohaltestelle Käserei nach Wahlendorf	Fussgänger überqueren die Strasse hinter dem Postauto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fussgängerstreifen vor Postauto platzieren</li> <li>- Sicherheitsinsel konstruieren</li> <li>- 30 Zone installieren</li> </ul>
Kreuzung vor Bären zu Postgässli; Fussgänger zu Reuelweg	Dunkelheit, kein Licht	Wird bereits verändert (Kantonsstrasse)
Schulgässli Ausfahrt	Ausfahrt könnte besser gesichert werden; Schüler fahren mit	Stoppstrasse und offener Weidezaun



Bernstrasse	Velos auf die Hauptstrasse; Farbe bei Ausfahrt aufbringen; Offener Weidezaun (wie auf Jura Weiden könnten eine schnelle Ausfahrt verhindern)	
Kreuzung Fahrnerenweg	Strassenabschnitt ohne Trottoir und ohne Fussgängerstreifen Rechtsvortrittmarkierung	Vortritt klar markieren und Fussgänger hinzufügen
<b>Hier fühle ich mich gefährdet, wieso (Phase rot)?</b>		
Ausfahrt Rossweid Bernstrasse	Schulweg! Zu- und Wegfahrt Rossweid und Arztpraxis	Büsche entfernen (Süden) Sicht verbessern
Bereich Kirche, Fussgänger	Sicht für Fussgänger; Übersicht durch Gebäude schwer veränderbar	Sicht verbessern, Triopan hinstellen bei Beerdigungen; Blinklicht bei Veranstaltungen als Gefahrenhinweis
Dorfplatzkreuzung, Moosgasse/ Wahlendorfstrasse	Zaun und Gebüsch von Garten Wahlendorfstrasse 2	Bessere Sicht nach oben Schaffen
Dorfkreuzung Bernstrasse Allgemein	Alle Fahrtrichtungen	- Kreisel - Insel oder Bucht bei Dorfeinfahrt - Farbmarkierungen/Verengung an den Seiten sichtbar machen (Land von Etter) (Verkehrsberuhigung) - Trottoir schützen; Leitplanke verlängern



**Kurzprotokoll basierend auf Gruppengespräch GRÄCHWIL und MEIKIRCH**  
Anzahl Personen: 12      Protokollandinnen: Elsbeth Kuratle und Lela Gautschi Siegrist

<b>Ortsabschnitt (Strassenbezeichnung)</b>	<b>Problematik oder Vorbildcharakter (Runden grün, gelb und rot)</b>	<b>Lösungsvorschlag</b>
<b>Allgemeine Äusserungen</b>	Die Häuser an der Südfront haben keinen Fussgängerweg ins Quartierinnere; Fussgänger gehen am Strassenrand der Grächwilstrasse zur Postautohaltestelle Grächwil; Enge Fahrbahn	Trottoir
Neu-Grächwil	Zubringer, was vorsichtige Fahrweise garantiert	Trotzdem Tempo 30 in ganzem Ortsteil
Dorfkernzone grundsätzlich "sicher" für Fussgänger*Innen	Da Fahrverbot durch Zentrum von Neu-Grächwil gibt es keinen Durchgangsverkehr	
<b>Hier fühle ich mich sicher, wieso (Phase grün)?</b>		
Neu- Grächwil	Siehe oben	
Wahlendorfstrasse ab Kesslergasse oder Feld	Regelung klar; Häufig überhöhte Tempi bei Autos von Wahlendorf her	
<b>Hier fühle ich mich nicht sicher, wieso (Phase gelb)?</b>		
Säriswilstrasse bis Ortsschild Mossgasse	Ausfahrten von Grossacker auf Säriswilstrasse; Rechtsvortritt	Rechtsvortrittmarkierung auf der Strasse aufbringen
Dorfplatz Richtung Grächwilstrasse	Enge Durchfahrt unter dem Bauernhaus Richtung Grächwil	Hinweisschild „Enge Fahrbahn“
Bernstrasse Ortseingang/ - ausgang	Im Durchschnitt erhöhte Geschwindigkeit der Autos gemessen;	50 Tafel wurde versetzt; Erneute Messungen vornehmen (Speedy)
Bernstrasse	Dorfeingang (vom Frienisberg her)	Neue Strassenführung oder Verengung signalisieren, oder ganzer Dorfkerntempo 30
Grächwilkreuzung	- Tempo 50	Was helfen könnte: 30 Zone



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kein Trottoir, Kanton malte keinen Fussgängerstreifen trotz Schulweg und Wanderweg</li> <li>- Keine Strassenverengung (Gelbe Linien durch Gemeinde wurde angebracht)</li> <li>- Schulweg für Kinder</li> </ul>	
<b>Hier fühle ich mich gefährdet, wieso (Phase rot)?</b>		
Grächwilstrasse	Kein Trottoir	- Trottoir und 30er Zone
Schüpfen-Bern Strasse-Überquerung	Schulweg	Fussgängerstreifen trotzdem malen, Verengung anbringen
Grächwilstrasse Richtung Meikirch	Postautohaltestelle bei Bar 31, kein Fussgängerstreifen → Schulweg	Trottoir auf andere Strassenseite versetzen (Seite Stebler/ Stöckli), Übergang zu Postautostation neu gestalten
Grächwilstrasse Richtung Schüpfen	Fussweg für Häusergruppe entlang der Kantonsstrasse nicht vorhanden	
Grächwilstrasse Richtung Meikirch	Fussweg für Häuser an dieser Strasse, welche keinen Zugang vom Quartier haben (kein Fussweg)	
Grächwilstrasse Richtung Bern	Fussweg zum Widi → Velofahrer	
Schüpbergstrasse	Kein Trottoir, kein Licht	Trottoir oder gelbe Markierung oder Verengung anbringen, Tempo 30 in Alt-Grächwil, Kennzeichnung Fussgängerzone,



### **Allgemeine Vorschläge:**

- Vom Gassacker bis zum Dorfausgang Richtung Wahlendorf Zone 30 einführen → ganzes Dorf Tempo 30
- Ampelsystem aus Spanien/Dänemark (Permanenter Speedy mit gemessener Geschwindigkeit > Smilie)
- Dorfeingänge mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen markieren/ kennzeichnen (Reflektoren, Farbe)
- Wo keine Velowege/ -streifen sind, dürfen Kinder auf dem Trottoir fahren (Fussgänger haben klar Vortritt)
- Dorfeinfahrt Bernstrasse von Frienisberg Gefahrenbereich signalisieren

### **Allgemeine Gefahren:**

- Durchfahrtsgeschwindigkeit Dorf
- Fussgänger Restaurant Bären/ alte Post
- Schulgasse/ Bernstrasse Kreuzung (Schulweg)
- Fussgänger beim alten Schulhaus
- Reuelweg/ Moosgasse Kreuzung
- Bernstrasse/ Grächwilstrasse Kreuzung



## Fazit des Diskussionsabends

Nach rund zwei Stunden intensiver Diskussion zu bestehenden Gefahren und möglichen Lösungsansätzen, kam der Abend mit den knapp 40 Teilnehmenden zu einem Ende. Die SP Meikirch bot der Bevölkerung ein Gefäss, wo sie partizipativ und offen ihre Anliegen darlegen und damit verbunden konstruktiv und nach Gutdünken Lösungsvorschläge unterbreiten konnte.

Besonders erfreulich war dabei, dass zahlreiche Vertreterinnen und Vertreter von anderen Parteien und Teilnehmende von allen Ortsteilen und vielen Interessensgruppen am Abend mitgewirkt haben. Dies zeigt, dass es sich hierbei um ein Thema handelt, welches Betroffenheit schafft und bei welchem die Bevölkerung miteinbezogen werden möchte. Aufgrund des starken Rücklaufs von schriftlichen wie auch mündlichen Eingaben, steht fest, dass bei diesem Thema dringender Handlungsbedarf besteht.

Problemfelder, welche unabhängig von den verschiedenen Ortsteilen, verhältnismässig oft genannt wurden sind:  
Fehlende Strassenbeleuchtung, unklare Vortrittregelungen, zu hohe Tempolimiten und fehlende FussgängerInnen-Sicherheit. Deshalb sind die Forderungen nach mehr Tempo 30- Abschnitten, mehr Trottoirs oder Kennzeichnungstreifen am Boden, klare oder zum Teil neue Vortrittregelungen und Verkehrsführungen, sowie verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen für die meisten Teilnehmenden zentrale Anliegen.

Letztlich ist genau dies die Chance einer nachhaltigen Landgemeinde mit Modellcharakter, dass diejenigen, die direkt angesprochen sind und die tagtäglich Erfahrungen mit diesen Verkehrsabschnitten machen, sich äussern können. In dieser im Vergleich kleinen und überschaubaren demokratischen Sphäre ist dies weder mit unverhältnismässigem Aufwand, noch mit übermässigen Kosten verbunden. Die zentrale Frage dabei ist letztlich nur, wie hoch der Gemeinderat Meikirch bereits ist, dieses Thema zu gewichten.



## Anregungen, welche per E-Mail eingegangen sind

### Eingabe 1 (Meikirch)

Vielen Dank für die Einladung zum Diskussionsabend. Ihr Schreiben hat viele Punkte angesprochen, die mich schon länger beschäftigen.

Der Verkehr sowohl auf der Bernstrasse wie auch auf der Grächwilstrasse/ Wahrendorfstrasse hat seit früher deutlich zugenommen. Als Mutter eines Kleinkindes liegt mir die Verkehrssicherheit der Fussgänger und Velofahrer sehr am Herzen.

Ich denke eine **Temporeduktion im Sinne einer 30er Zone** z.B vom Schulhaus Gassacker bis zum Dorfbrunnen oder weiter hoch bis zum Feld, sowie auf der Kantonsstrasse vom Dorfeingang bis zum Dorfausgang (im Sinne ab Ortschildern Tempo 30 statt 50) würde die Verkehrssicherheit der Bevölkerung erhöhen und nicht zuletzt auch zu einer Lärmreduktion beitragen. Eine 30er Zone existiert ja bereits von der Moosgasse bis zum Dorfbrunnen, auch diese Strasse ist «verkehrsorientiert» und dicht befahren und hat einen Fussgängerstreifen beim alten Schulhaus.

Gemäss angefügtem Artikel zur 30er Zone, können bei besonderen örtlichen Gegebenheiten, Hauptstrassenabschnitte in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Zitat: Eine gut angelegte Zone bewirkt erhöhte Verkehrssicherheit, allgemeine Verkehrsberuhigung, gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer auf tiefem Geschwindigkeitsniveau und ermöglicht flächige Querungsmöglichkeit der Fahrbahnen für Fussgänger. Tempo-30-Zonen können auf allen nutzungsorientierten Strassen eingerichtet werden. Abschnitte von Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen können ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden, wenn die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV (SR 741.21) für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt sind. Art. 108 Abs. 4:

*“Vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten wird durch ein Gutachten (Art. 32 Abs. 3 SVG) abgeklärt, ob die Massnahme nötig (Abs. 2), zweck- und verhältnismässig ist oder ob andere Massnahmen vorzuziehen sind. Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob die Massnahme auf die Hauptverkehrszeiten beschränkt werden kann.“*

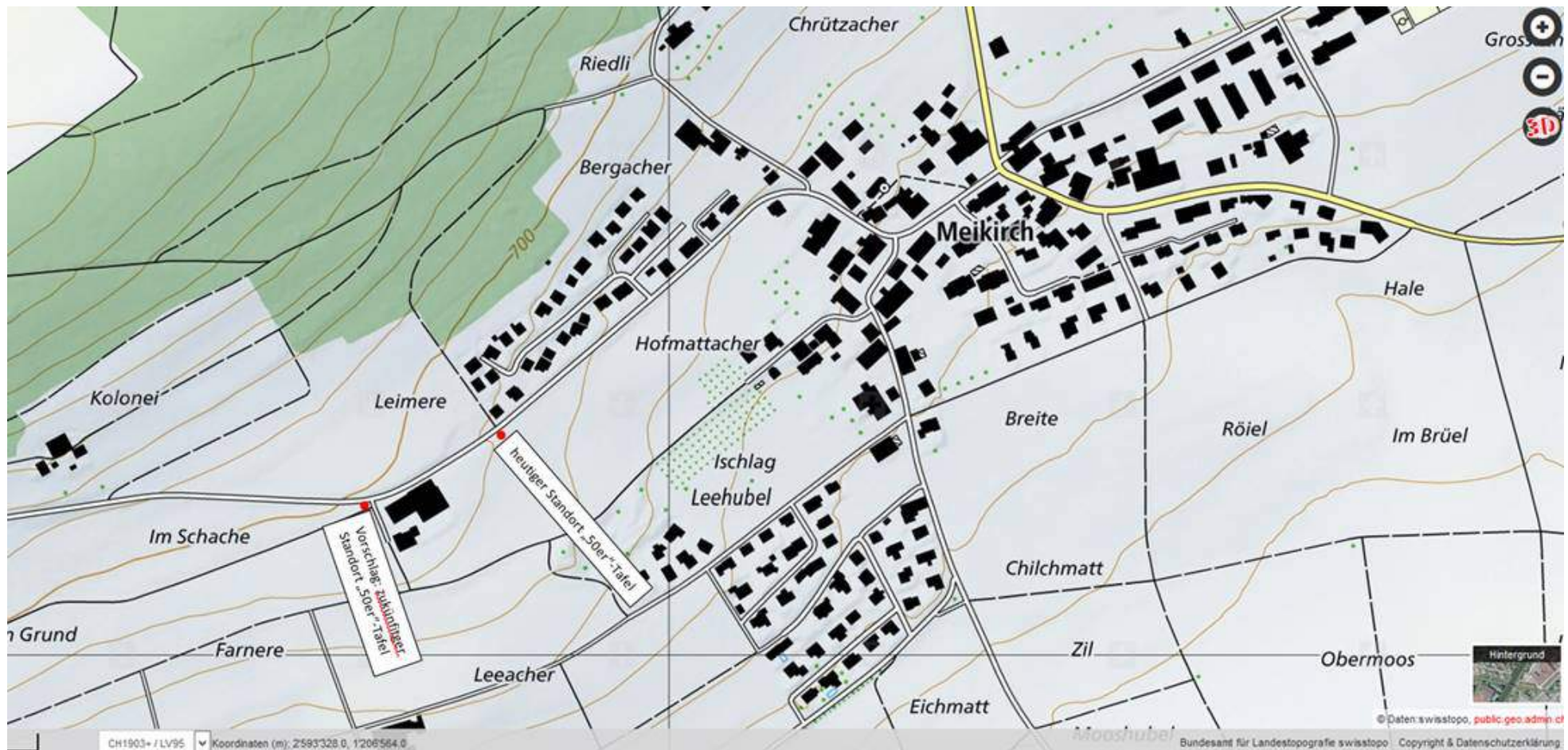


## Eingabe 2 (Meikirch)

Vorschlag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Verschieben der „50er“-Tafel Ausfahrt Meikirch um ca. 150m Richtung Wahlendorf (vergl. Kartenausschnitt unten). Dies mach meiner Meinung nach aus folgenden Gründen Sinn:

- Die Strasse ist relativ schmal, insbesondere bei entgegenkommenden Postautos (1-2mal stündlich), Lastwagen und Traktorgespannen.
- Es gibt kein Fussgängerweg oder Trottoir. Ich beobachte immer wieder Fussgänger auf der Wahlendorfstrasse (Anwohner und Wanderer).
- Ca. 140m nach der heutigen „50er-Tafel“ Richtung Wahlendorf gibt es eine mehr oder weniger starke Kurve, welche die Situation etwas unübersichtlicher macht und – wie jede Richtungsänderung – gewisse Risiken birgt je schneller man sie befährt.
- Durch die Verschiebung um ca. 150m der „50er Tafel“ ergibt sich ein rechnerischer, theoretischer Fahrzeitverlust von 4 Sekunden: Im Vergleich zur Steigerung der Sicherheit ein sehr geringer „Preis“. Der Postautofahrplan bleibt deswegen trotzdem fahrbar und stabil.
- Die Massnahme ist sehr einfach und günstig umsetzbar; insbesondere auch, da es sich um eine Gemeindestrasse handelt.
- Es ist ein Schulweg, welcher durch Kinder mit dem Velo genützt wird. Es gibt keine realistische, alternative Veloroute. Durch das heutige „Schulhauskonzept“ gibt es immer Schüler, die diesen Weg benützen müssen.
- Das besiedelte „innerorts“ Gebiet hat sich mit dem Bau des Bauernhofes „Zwygart“ (Wahlendorfstrasse 21) faktisch Richtung Wahlendorf vergrössert. Die Strassengeschwindigkeit wurde aber nie angepasst.
- Viele Autofahrer beschleunigen entweder schon vor und noch mehr bremsen erst nach der heutigen 50er Tafel. Faktisch wird also oft auf Höhe Fussgängerstreifen bei der Postauto-Haltestelle Meikirch, Feld mit z.T. massiv höheren „Ausserorts“-Geschwindigkeiten gefahren. Besonders im Winterhalbjahr – aber nicht nur - ist das gefährlich (schlechte Beleuchtung und glatte Strassen mit relativ grossem Gefälle). Diese Beobachtung habe nicht nur ich, sondern auch andere „Feld-Bewohner“ gemacht. Um diese Gefahr zu minimieren könnten alternativ vermehrt bzw. überhaupt einmal Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.





### Eingabe 3 (Ortschwaben)

Anbei sende ich Ihnen Vorschläge für den Ortsteil Ortschwaben. Ich bitte Sie, diese zu prüfen und an den Kanton weiterzuleiten.

Vor ein paar Monaten erhielten die Schulkinder von Grächwil eine durchgehende Beleuchtung von ihrem Wohnort zum Schulhaus Gassacker. In Ortschwaben treffen die Schulkinder dieselbe Situation an. Leider wurden hier bis heute keine Strassenlampen auf dem Schulweg Ortschwaben – Postgasse – Richtung Schulhaus installiert. Hier wäre ebenfalls Handlungsbedarf, siehe Situationsplan:





Ein weiterer Punkt, der gerade auf den Winter wieder aktuell wird, ist die durch Äste verdeckte Beleuchtung beim Fussgängerstreifen vor dem Restaurant Hirschen. Der Baum wächst in den Lichtkegel der Strassenlampe und erzeugt Schatten auf dem Fussgängerstreifen. Hier wäre ein Fällen des Baums gewünscht, da im Winter die Fussgänger von den Autofahrern nicht gesehen werden. Kaum ein Autofahrer hält für die Fussgänger an und gewährt den Vortritt.

Ein weiterer Vorschlag wäre die Umwandlung der Vortritts-Signalisation in einen Stop bei der Einmündung Ortschwabenstrasse Richtung Bern in die Meikirchstrasse. Die Verkehrsteilnehmer, welche von Uetligen her kommen, konzentrieren sich hier ausschliesslich mit Blick auf den Verkehr von Meikirch her und geben dann Gas. Der Fussgängerstreifen wird komplett missachtet. Es kommt öfters zu gefährlichen Situationen mit den Schulkindern. Ein Stop würde die Geschwindigkeit abbremsen und dem nahen Fussgängerstreifen mehr Beachtung geben.





#### Eingabe 4 (Verschiedene Ortsteile)

Seitens Elternrat haben wir im gleichnamigen Ressort «Verkehrssicherheit» verschiedene Anliegen der Eltern hinsichtlich Schulweg erörtert und abgeklärt. Gerne leite ich die entsprechenden Informationen weiter.

##### Brennpunkte aus Sicht des Elternrats Meikirch:

Unübersichtlicher und gefährlicher Fussgängerstreifen beim Restaurant Bären in Meikirch:

- In Rücksprache mit der Gemeinde ist hier der Kanton federführend (da Kantonsstrasse). Weiteres Vorgehen ist unklar.

Strassenüberquerung vom Wohnquartier Grächwil zur Postautohaltestelle Grächwil:

- Hier wurden verschiedene Abklärungen getroffen. Eine Ampel und/oder ein Fussgängerstreifen sei aufgrund der niedrigen Überquerungsfrequenz der Strasse nicht möglich.

Schulweg (Dorfstrasse) bei Kreuzung Dorfeingang in Wahlendorf:

- Situation bleibt trotz Markierungen («Füsschen») am Boden unbefriedigend. Die Kinder sind hier einem grossen Risiko ausgesetzt, weil gesicherte Gehwege fehlen und viele Fahrzeuge mit überhöhter Geschwindigkeit durchs Dorf fahren.

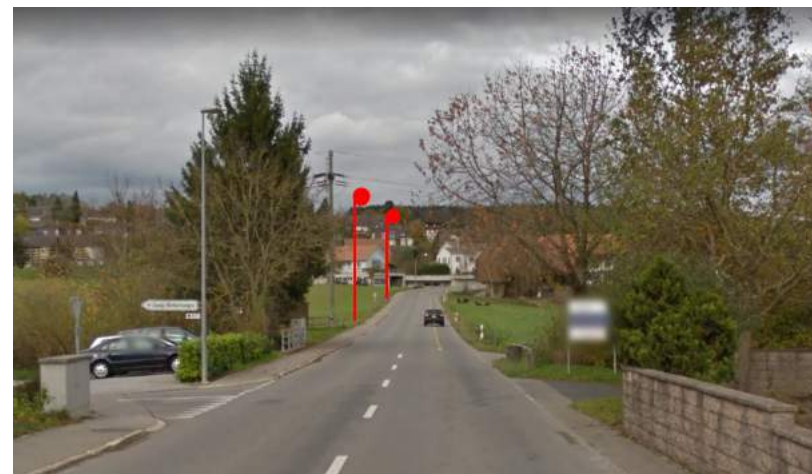
Sicherung der Kreuzung Schulgasse/Bernstrasse:

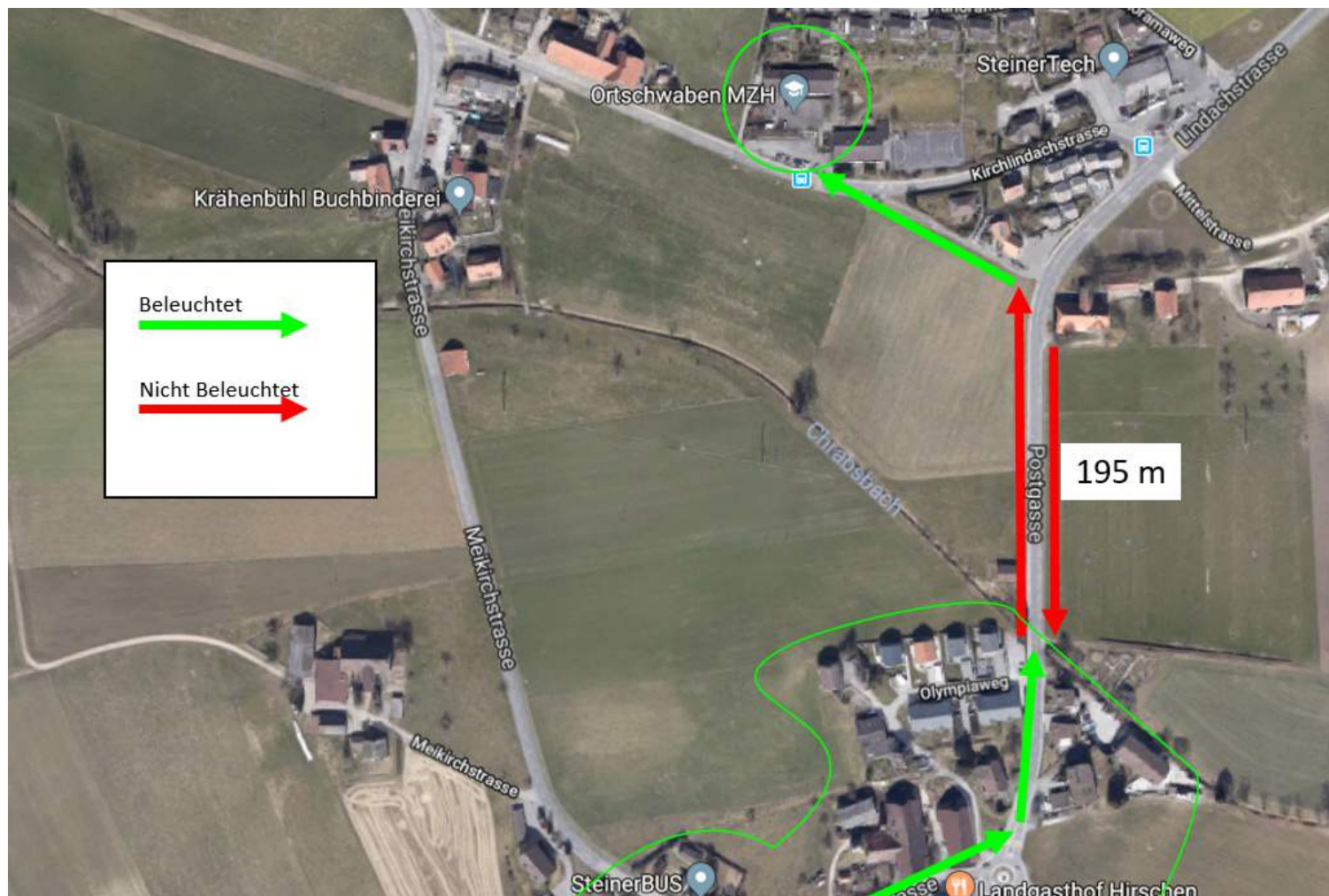
- Unten beim Hang bleibt die Kreuzung ungesichert.

Beleuchtung entlang der Postgasse:

- Die Beleuchtung des Trottoirs, welches unter anderem als Schulweg dient, ist ungenügend und gefährlich.

Angesichts der verschiedenen Enklaven in der Gemeinde Meikirch scheint es sinnvoll, die Notwendigkeit eines **Gesamtkonzepts** hinsichtlich einer verbesserten Verkehrssicherheit im gesamten Gemeindegebiet zu prüfen. Seitens Elternrat können wir uns jedoch ausschliesslich zu Einzelmassnahmen äussern, welche die Schulwege betreffen.







### **Eingabe 5 (Ortschwaben)**

Wenn schon Arbeiten an der Kantonsstrasse gemacht werden, erschiene es mir sinnvoll, den Belag der Strasse zu verbessern, auch in Ortschwaben. Mich stört der Verkehrslärm gewaltig wenn ich auf dem Balkon bin, speziell am Morgen und dann wieder am Abend, wenn die zahlreichen Pendler (meistens nur 1 Person pro Auto) wieder zurück kommen. Soviel ich weiss, sind die Gemeinden verpflichtet (in diesem Fall der Kanton), etwas gegen den Verkehrslärm zu unternehmen.

### **Eingabe 6 (Wahlendorf)**

Ich wäre sehr dafür, dass ganz Wahlendorf zur 30 Zone wird. Denke andere am Tisch wären auch dafür gewesen.





## Forderungen an den Gemeinderat

In Abgleichung aller Teilforderungen der einzelnen Tischgruppen, stellen wir, die Teilnehmende des Diskussionsabends "Verkehrssicherheit in der Gemeinde Meikirch", dem Gemeinderat Meikirch folgende Forderungen:

- Wir fordern den Gemeinderat dazu auf, in naher Zukunft ein Gesamtkonzept "Verkehrssicherheit" in der Gemeinde Meikirch zu erarbeiten. Dabei soll er breit vernehmlassen und die Meinungen von verschiedenen Interessensgruppen, sowie auch die Erwartungen und Ideen von Einzelpersonen, sowie Parteien und Kommissionen einholen. Dieses Grundlagenpapier dient insofern bereits als Eingabe und soll dem Gemeinderat als Arbeitsgrundlage für die Ausarbeitung dienen.
- Der Gemeinderat soll auf die geschilderten Problemfelder eingehen, mögliche Lösungsvorschläge berücksichtigen und entsprechende Massnahmen treffen. Dabei schlägt er eigene oder bereits erarbeitete Massnahmen für Verkehrsabschnitte vor, die in die Kompetenz der Gemeinde fallen und übt bei den Abschnitten, die in die Kompetenz des Kantons fallen, bei diesen entsprechend Druck aus.
- Der Gemeinderat informiert stets offen, transparent und in zeitlich kurzen Intervallen über den Stand der Dinge und über die weitere Behandlung dieses Grundlagenpapiers.

Wir danken dem Gemeinderat, dass bereits einzelne Exponentinnen und Exponenten am Diskussionsabend mitgewirkt haben. Zudem danken wir ihm im Voraus für eine wohlwollende und konstruktive Weiterführung dieses zentralen Anliegens der Bürgerinnen und Bürger von Meikirch.

Meikirch, 3. Dezember 2018

Jonas Ammann  
Co-Präsident SP Meikirch,  
Leitung Diskussionsabend

Karin Fisli  
Co-Präsidentin SP Meikirch  
und Grossrätin

Tiefbauamt  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern  
Telefon 031 633 35 11  
Telefax 031 633 35 80  
info.tba@bve.be.ch  
www.tba.bve.be.ch

**Anhang 1**

8. August 2014

**Kontaktstelle:**

Beat Schweizer  
Telefon 031 633 35 89  
beat.schweizer@bve.be.ch

**Geht an:**

- Einwohner- und gemischte Gemeinden
- Regierungsstatthalterämter
- Diverse Abonnenten

**Information**

**Tempo-30-Zone**





**Bau-, Verkehrs-  
und Energiedirektion  
des Kantons Bern**

Tiefbauamt  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern  
Telefon 031 633 35 11  
Telefax 031 633 35 80  
info.tba@bve.be.ch  
www.tba.bve.be.ch

**Kontaktstelle:**

Beat Schweizer  
Telefon 031 633 35 89  
beat.schweizer@bve.be.ch

---

**Information „Tempo-30-Zone“;**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit diesem BSIG-Versand erhalten Sie eine neue Information zum Thema Tempo-30-Zonen. Sie ersetzt die interne Arbeitshilfe des kantonalen Tiefbauamtes vom 6. April 2011.

Diese Information kann Ihnen bei der Planung von neuen und der Überprüfung von bestehenden Tempo-30-Zonen behilflich sein.

Speziell hinweisen möchten wir auf folgende Punkte:

**1. Fussgängerstreifen**

Das Ziel einer Tempo-30-Zone ist die Förderung der Wohn- und Lebensqualität in einem Quartier. Eine gut angelegte Zone bewirkt erhöhte Verkehrssicherheit, allgemeine Verkehrsberuhigung, gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer auf tiefem Geschwindigkeitsniveau und ermöglicht flächige Querungsmöglichkeit der Fahrbahnen für Fussgänger. Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone verhindern diese Wirkung: Anhalten und Wiederauffahren des fließenden Verkehrs erhöht die Lärmimmissionen, verhindert die gegenseitige Rücksichtnahme durch Vortrittsumkehrung zu Gunsten der Fussgänger und zwingt die Fussgänger im Umkreis von 100 m, die Fahrbahn an ganz bestimmten Orten zu queren. Mit diesen Überlegungen hat der Gesetzgeber in der Zonenverordnung die Anordnung von Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich als unzulässig erklärt.

Ausnahmsweise können bei besonderen örtlichen Gegebenheiten Hauptstrassenabschnitte in eine Tempo-30-Zone integriert werden. Weil auf Hauptstrassen spezielle gesetzlich festgelegte Verkehrsregeln gelten (z.B. Vortrittsrecht gegenüber allen einmündenden Strassen), findet auf solchen Abschnitten die Zonenverordnung keine Anwendung.

**2. Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei**

Die Praxis der Kantonspolizei ist, in Tempo-30-Zonen nur dann repressive Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen, wenn aufgrund der vorgeschriebenen Nachkontrolle erwiesen ist, dass das Geschwindigkeitsniveau V85% von 38 km/h nicht überschritten wird und der zu kontrollierende Strassenabschnitt dem genehmigten Zonenplan entspricht.

Freundliche Grüsse

*Stefan Studer*  
Kantonsoberingenieur

Beilage:

- Information „Tempo-30-Zone“ vom 8. August 2014

### Strassentyp

Tempo-30-Zonen können auf allen nutzungsorientierten Strassen eingerichtet werden. Abschnitte von Haupt- und verkehrsorientierten Nebenstrassen können ausnahmsweise bei besonderen örtlichen Gegebenheiten in eine Tempo-30-Zone miteinbezogen werden, wenn die Voraussetzungen nach Art. 108 SSV (SR 741.21) für eine Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfüllt sind.

### Geltungsbereiche

Tempo-30-Zonen sind in Bereichen möglich, welche eine abgrenzbare Einheit bilden und Strassen mit möglichst gleichartigem Charakter (Erscheinungsbild) aufweisen.

### Zonengrösse

Die gleichzeitige Planung und Projektierung von Tempo-30-Zonen auf möglichst allen siedlungsorientierten Strassen einer Ortschaft hat gegenüber einem für einzelne Quartiere isolierten Vorgehen viele Vorteile:

- Sämtliche Strassen mit dem gleichen Erscheinungsbild werden gleichberechtigt behandelt. Auch können dadurch die Anliegen aller Anwohner gleich behandelt werden.
- Der Einhaltegrad (Akzeptanz) der Geschwindigkeit von 30 km/h ist auch bei weniger baulichen Massnahmen grösser, wenn die Zonen im ganzen Ortsgebiet umgesetzt sind. Dadurch wird die Umsetzung der Tempo-30-Zonen kostengünstiger.

### Verkehrsrechtliche Massnahmen

- In Tempo-30-Zonen gilt mit Ausnahme auf miteinbezogenen Hauptstrassen immer der Rechtsvortritt. Allfällige Vortrittsregelungen müssen aufgehoben und allfällig ungenügende Sichtweiten (z.B. bei Stopstrassen) verbessert werden. Ausnahmen sind zulässig, wo die Sichtweite nicht verbessert werden kann (z.B. bei Stützmauern, Hausfassaden). Trottoirüberfahrten sollten möglichst entfernt werden. Sie erhöhen zwar den Komfort und bei guter Integration/Gestaltung die Verkehrssicherheit für die Fussgänger; stärker gewichtet werden muss jedoch die dem Ziel einer Tempo-30-Zone zuwider laufende Tendenz, dass die durch eine Trottoirüberfahrt vortrittsberechtigten Verkehrsteilnehmer auf der parallelen Fahrbahn schneller fahren. Tempo-30-Zone und Trottoirüberfahrt vertragen sich nicht.
- Parkfelder bilden ein taugliches Mittel zur Verkehrsberuhigung. Ist zu erwarten, dass die Parkfelder nur zeitweise besetzt sind, so sind sie am Anfang und Ende mittels baulicher Massnahmen abzugrenzen.
- Eine Verdeutlichung des Zonencharakters (siehe VSS-Norm SN 640 851) ist mittels Markierung möglich.

Eine farbliche Gestaltung des Strassenraumes ist möglich. Sie kann das Erscheinungsbild des Strassenraumes an die Nutzungsansprüche anpassen. Es ist jedoch unbedingt darauf zu achten, dass die Gestaltung nicht mit offiziellen Markierungen verwechselt wird, Falschinterpretationen auslöst und somit zu Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer führt. In der VSS-Norm SN 640 214 und der TBA-Arbeitshilfe „Farbliche Gestaltung von Strassenoberflächen“ (BSIG Nr. 7/761.151/4.2) sind die Rahmenbedingungen und die anwendbaren Gestaltungsformen und Farben enthalten.

Die Erfahrung in der Praxis hat gezeigt, dass sich vollflächige Gestaltungen über die gesamte Strassenbreite nicht bewähren. Je nach Materialwahl sind negative Folgen bei Lärmentwicklung und bei Griffigkeit für Fahrzeuge und Zufussgehende bei nasser Fahrbahn zu beobachten. Im Weiteren ist dem Unterhalt solcher Flächen Beachtung zu schenken. In der Regel müssen nicht nur die in relativ kurzer Zeit (3-4 Jahre) entstehenden Fahrinnen, sondern die ganze eingefärbte Fläche zuerst weggefräst und anschliessend neu appliziert werden. Es entstehen dadurch hoher Kostenaufwand und leichtere Belagschäden. Aus diesem Grund raten wir vom Aufbringen vollflächiger Einfärbungen ab.

Bei der Materialwahl für FGSO sollte generell berücksichtigt werden, dass das bisher üblicherweise angewendete günstigste Material „Strukturmarkierung“ nur in mehreren, max. 50 cm breiten Streifen appliziert werden kann. Ein nahtloses Aneinanderfügen dieser Bahnen ist beinahe unmöglich.

### **Begleitmassnahmen zur Unterstützung der Zone**

Die auszuführenden Massnahmen können sich bei der Signalisierung einer Tempo-30-Zone klar auf kontrastreich gestaltete Eingangstore beschränken. Das Ziel muss hier sein, dass die Fahrzeugführer einen klaren Regimewechsel feststellen und gezwungen werden, auf eine Vmax. von 30 km/h abzubremsen. In der Mittelwahl ist die Behörde frei.

### **Fussgängerstreifen**

Gemäss den geltenden Bundesvorschriften sind Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen grundsätzlich unzulässig. Erst der Verzicht auf Fussgängerstreifen gibt den Zufussgehenden das Recht, die Fahrbahn überall zu überqueren. Das Vortrittsrecht des Fahrverkehrs bleibt jedoch bestehen. Wo auf Grund besonderer Bedürfnisse – zum Beispiel in den Bereichen von Schulhäusern mit kanalisierten Fussgängerachsen – ein Vortrittsrecht für die Zufussgehenden sinnvoll ist, können Fussgängerstreifen eingesetzt werden. Auch bei solchen Stellen sollte jedoch vorerst versucht werden, die Querungsstelle mit anderen baulichen Massnahmen sicher zu gestalten.

Bei der Abklärung, ob an einem bestimmten Standort ein Fussgängerstreifen innerhalb der Tempo-30-Zone realisiert, resp. belassen werden soll, ist folgenden Punkten Beachtung zu schenken:

- In Tempo-30-Zonen besteht ein starkes Bedürfnis nach flächigem Queren der Fahrbahn – also dem kürzesten Weg von Geschäft A zu Geschäft B. Fussgängerstreifen müssen im Umkreis von 50 m vor und nach dem Streifen benützt werden und kanalisieren dadurch den Fussgängerverkehr. Das ist ein massiver Komfortverlust für die Fussgänger.
- Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen erhöhen die Sicherheit, die Wohn- und Lebensqualität und fördern das Miteinander und gegenseitige Respektieren aller Verkehrsteilnehmenden. Der Fussgängerstreifen hingegen ist kein siedlungs-, sondern ein verkehrsorientiertes Element und schränkt die in Tempo-30-Zonen angestrebte Bewegungsfreiheit und gegenseitige Rücksichtnahme systemwidrig ein (Pflicht zur Benützung durch Zufussgehende; Vortrittsentzug für den Fahrverkehr).
- Die Annahme, dass ein Fussgängerstreifen den Zufussgehenden beim Queren der Fahrbahn den nötigen Schutz bietet, ist erwiesenermassen falsch. Fussgängerstreifen sind eine reine Markierung und zeigen einzig die juristische Umkehr des Vortrittsrechts auf der Fahrbahn zu Gunsten des querenden Fussverkehrs an. Mehr nicht! Sollen querende Zufussgehende wirkungsvoll geschützt werden, sind entsprechende bauliche Massnahmen zur Minimierung der Geschwindigkeit oder der Fahrbahnbreite (z.B. Fussgängerinseln, etc.) unumgänglich.

Besteht an einem bestimmten Ort ein dringendes Bedürfnis für einen Fussgängerstreifen und ist keine andere Lösung realisierbar oder unverhältnismässig, kann ein Fussgängerstreifen angelegt werden, wenn alle in der VSS-Norm SN 640 241 aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind.

### **Nachkontrolle**

Spätestens ein Jahr nach der Einführung und jeder Änderung der Zone ist zwingend eine Nachkontrolle (Geschwindigkeitsverhalten, Unfallgeschehen, Akzeptanz durch direkt betroffene Bevölkerung) durchzuführen und das Ergebnis dem TBA zu unterbreiten. Falls das Ziel ( $V_{85\%} < 38$  km/h) noch nicht oder nur teilweise erreicht worden ist, sind möglichst umgehend, jedoch längstens innerhalb eines Jahres weitere Massnahmen auszuführen.

### **Geschwindigkeitskontrollen der Kantonspolizei**



Die Kantonspolizei Bern führt Geschwindigkeitsmessungen aufgrund eines bewährten Konzeptes durch. Geschwindigkeitskontrollen können nur dort glaubhaft und nachhaltig durchgeführt werden, wo durch die Gestaltung des Strassenraums sichergestellt ist, dass das vorgesehene Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h als „normal“ empfunden wird. Deshalb führt die Kantonspolizei Bern in Tempo-30-Zonen nur dann repressive Geschwindigkeitskontrollen durch, wenn deren erfolgreiche Umsetzung durch das TBA bestätigt wird. Voraussetzung hierfür ist, dass das Geschwindigkeitsniveau  $V_{85\%}$  von 38 km/h nicht überschritten wird und der Strassenraum dem vom TBA genehmigten Situationsplan entspricht (nur genehmigte Elemente und alle geplanten Elemente realisiert).

### Gutachten

Das nach Art. 32<sup>4</sup> SVG und 108<sup>4</sup> SSV erforderliche Gutachten ist in Form eines Berichtes mit folgendem Inhalt zu erstellen:

- Aus dem Gutachten muss explizit ersichtlich sein, ob die Buchstaben a-d gemäss Art. 108 Abs. 2 der SSV erfüllt respektive nicht erfüllt / nicht relevant sind. Mindestens eine dieser Voraussetzungen muss erfüllt sein.
- Umschreibung der Ziele, die mit der Anordnung der Zone erreicht werden sollen;
- Übersichtsplan mit der auf Grund des Raumplanungsrechts festgelegten Strassenhierarchie der Ortschaft oder von Teilen der Ortschaft;
- Beurteilung bestehender und absehbarer Sicherheitsdefizite sowie Vorschläge für Massnahmen zu deren Behebung;
- Resultate von Geschwindigkeitsmessungen zur Angabe des vorhandenen Geschwindigkeitsniveaus ( $V_{50}$  und  $V_{85}$ ). Aussagekräftige Resultate werden durch die Installation einer stationären Messeinrichtung während einer ganzen Woche erreicht. Die Messungen können auch durch mobile Geräte mit Aufzeichnungsmöglichkeit durchgeführt werden. Dabei sind jedoch mindestens 100 unbehindert fahrende Fahrzeuge pro Fahrtrichtung aufzuzeichnen;
- Ermittlung des DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr);
- Angaben zur bestehenden und angestrebten Qualität als Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum, einschliesslich der Nutzungsansprüche.
- Überlegungen zu möglichen Auswirkungen der geplanten Massnahme auf die ganze Ortschaft oder auf Teile der Ortschaft sowie Vorschläge zur Vermeidung allfälliger negativer Folgen.
- Eine Aufzählung und Umschreibung der Massnahmen die erforderlich sind, um die angestrebten Ziele zu erreichen, aufgeteilt in Realisierungsphasen mit jeweils frühest möglichem Ausführungszeitpunkt.
- Detailpläne baulicher und / oder gestalterischer Massnahmen.

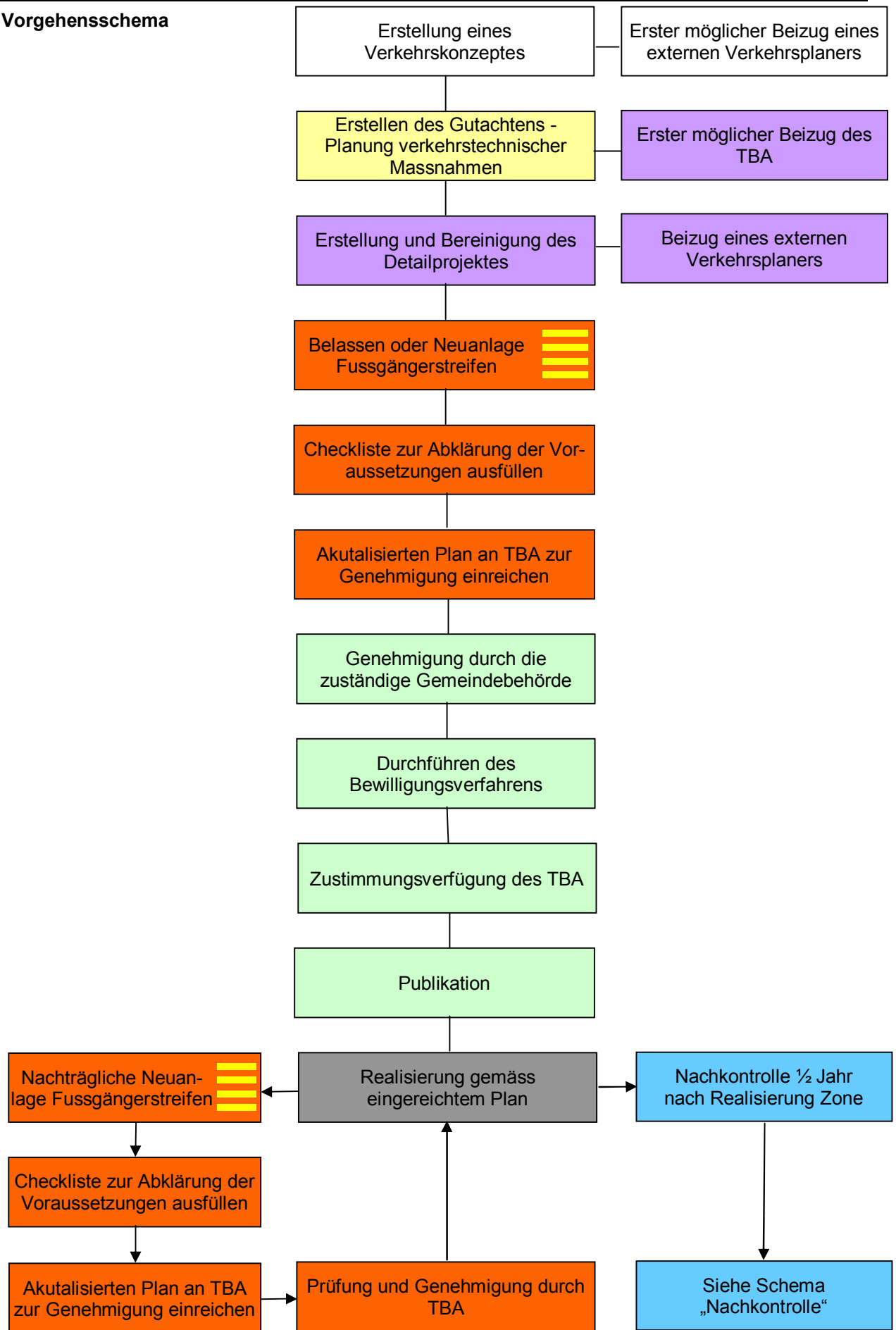
### Signalisation

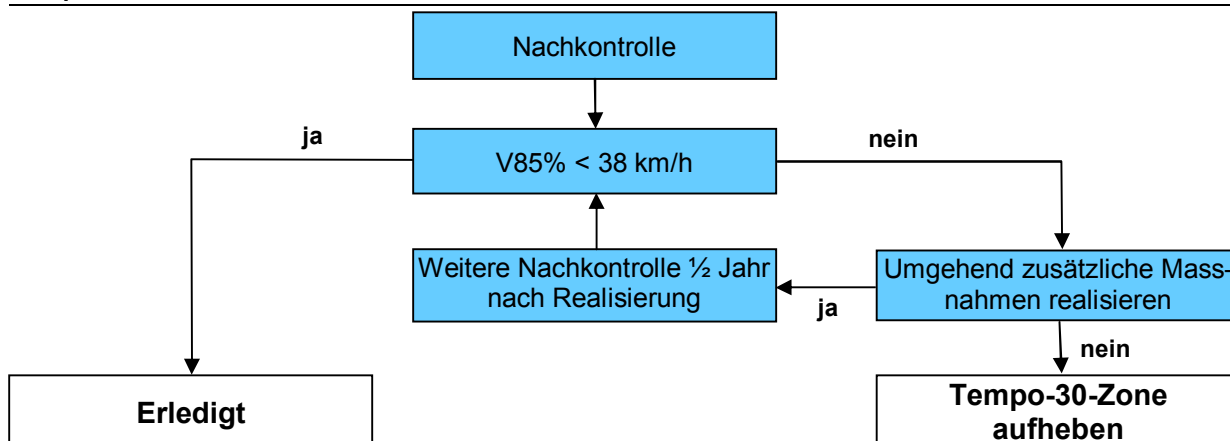
- „Tempo-30-Zone“  (2.59.1)
- „Ende der Tempo-30-Zone“  (2.59.2)

### Markierung

Markierungen, die den Verkehr führen, haben verkehrsorientierten Charakter und sind demzufolge in Tempo-30-Zonen wegzulassen resp. zu entfernen. Es werden nur unerlässliche Markierungen wie zum Beispiel Parkfelder, Abweislinsen, Sperrflächen etc. empfohlen.

Vorgehensschema





### Legende zu den Schemata

- Nach dem Erstellen des Gutachtens stellt die zuständige Gemeindebehörde ein Gesuch an das TBA für eine Tempo-30-Zone unter Beilage des Gutachtens und eines Situationsplans mit den geplanten baulichen und verkehrsrechtlichen Massnahmen.
- Allenfalls wird eine Besprechung zur Klärung von Fragen und Details mit Gemeindevertretern und dem TBA (Machbarkeit der Zone, Anforderungen, etc.) einberufen. Je nach Projektfortschritt kann eine weitere Begleitung durch das TBA erforderlich sein.
- Anschliessend wird das Projekt zwischen dem Auftraggeber, dem Projektleiter und dem TBA bereinigt.
- Daraufhin erfolgt die Zustimmung des TBA unter der Bedingung, dass die Zone gemäss den Ausführungsplänen realisiert wird. Gleichzeitig wird der Termin (konkretes Datum) für die Einreichung der Resultate der ersten Nachkontrolle bekanntgegeben.
- Publikation im Anzeiger des entsprechenden Verwaltungskreises (**obligatorisch**), Publikation im Amtsblatt des Kantons Bern (**empfohlen**). Verkehrsmassnahmen auf Gemeindestrassen müssen zur Wahrung des rechtlichen Gehörs auch im Amtsblatt des Kantons Bern publiziert werden, wenn es um Massnahmen auf Strassen von grosser Bedeutung geht, welche z.B. vor allem als Transitstrassen von einem Grossteil Auswärtiger benützt werden, oder bei Verkehrsmassnahmen von überregionaler Bedeutung.
- Die zuständige Gemeindebehörde hat die Resultate termingerecht (nach einem 1/2 Jahr - Praxis im Kanton Bern) unaufgefordert dem TBA zuzustellen.
- Je nach Resultat der Nachkontrolle sind Nachbesserungen / Korrekturen auszuführen und anschliessend termingerecht eine weitere Nachkontrolle durchzuführen.
- Soll anlässlich der Realisierung einer Tempo-30-Zone ein bestehender Fussgängerstreifen oder ein neuer Fussgängerstreifen angelegt werden, so ist anhand der Checkliste in der VSS-Norm SN 640 241 abzuklären, ob die Voraussetzungen für diesen Fussgängerstreifen erfüllt sind (alle Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein). Dasselbe gilt, wenn nach der Realisierung der Tempo-30-Zone ein neuer Fussgängerstreifen angelegt werden soll. In diesem Fall ist der seinerzeit mit dem Gesuch für die Tempo-30-Zone eingereichte Plan zu aktualisieren und zusammen mit der ausgefüllten Checkliste dem TBA zur Genehmigung einzureichen. Sind die Voraussetzungen erfüllt, erfolgt die Genehmigung des aktualisierten Plans.

### Normen

- VSS SN 640 211 „Entwurf des Strassenraumes“ Gestaltungselemente
- VSS SN 640 241 „Fussgängerverkehr“; Fussgängerstreifen
- VSS SN 640 851 „Besondere Markierungen“; Anwendungsbereiche, Formen und Abmessungen

**Musterpublikation Tempo-30-Zone mit Zustimmung des Kantonalen Tiefbauamts:**

Die/der (zuständige Gemeindebehörde) von .... verfügt gestützt auf Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr sowie Art. 44 Abs. 1 + 2 der Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008, mit Zustimmung des Tiefbauamts des Kantons Bern, die folgende(n) Verkehrsbeschränkung(en):

**Tempo-30-Zone**

A-Weg in Beispieldorf, Strecke zwischen der Einmündung in die B-Strasse und der Zufahrt zur Liegenschaft Nr. 15

Gegen diese Verfügung(en) kann gemäss Art. 63 Abs. 1 lit. a des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (VRPG) innert 30 Tagen seit der Veröffentlichung schriftlich Verwaltungsbeschwerde beim Regierungsstatthalter des Verwaltungskreises .... erhoben werden. Die Verwaltungsbeschwerde ist in deutscher Sprache abzufassen und muss einen Antrag, eine Begründung, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln sowie die Unterschrift des Betroffenen enthalten.

Diese Verfügung tritt nach dem Aufstellen der Signale in Kraft.

Gemeindebehörde ... Datum

**Anmerkung:** Mit „TBA“ ist immer der zuständige Oberingenieurkreis gemeint.

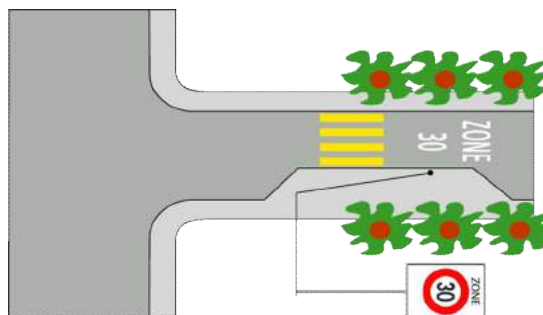
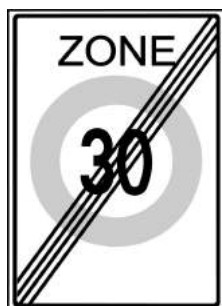
**Kontaktadressen:**

Oberingenieurkreis I  
Schlossberg 20  
Postfach  
3601 Thun  
Tel. 033 / 225 10 60

Oberingenieurkreis II  
Schermenweg 11  
Postfach  
3001 Bern  
Tel. 031 / 634 23 40

Oberingenieurkreis III  
Kontrollstrasse 20  
Postfach 941  
2501 Biel  
Tel. 031 / 635 96 00

Oberingenieurkreis IV  
Dunantstrasse 13  
3400 Burgdorf  
Tel. 031 / 635 53 00



## Anhang 2



# Schulwegsicherung Wohlen

## Gutachten der Schwachstellen Säriswil und Uettligen



*büro für mobilität ag*  
*Ideen • Strategien • Lösungen*

*Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern*  
*Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67*  
*Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf*  
*mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch*

Projektleitung

Mathieu Pochon

Projektmitarbeit

Andreas Blumenstein

Titelbild

Uettligen, Parkplatzeinfahrt Coop  
(Foto: Büro für Mobilität AG)

Gutachten-Schulwegsicherung-Wohlen.doc  
P\_0132

Bern, 22. Dezember 2011

## Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage .....	5
2	Ansatz .....	5
3	Gutachten der Schwachstellen .....	6
3.1	Säriswil, Postautohaltestelle Dorf .....	6
3.2	Säriswil, Postautohaltestelle Birchi .....	8
3.3	Uetligen, Postautohaltestelle Post .....	10
3.4	Uetligen, Einmündung Leimerenweg .....	13
4	Schlussfolgerungen und Empfehlungen .....	15

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Säriswil Dorf, gegen Westen .....	6
Abbildung 2 Säriswil Dorf, gegen Osten .....	6
Abbildung 3 Säriswil Dorf, gegen Westen .....	6
Abbildung 4 Säriswil Dorf, gegen Westen .....	6
Abbildung 5 Säriswil Dorf, gegen Osten .....	7
Abbildung 6 Säriswil Dorf, gegen Osten .....	7
Abbildung 7 Plan der Schwachstelle Säriswil Dorf (be-geo.ch) .....	7
Abbildung 8 Luftbild der Schachstelle Säriswil Dorf (map.search.ch) .....	7
Abbildung 9 Säriswil Birchi, gegen Osten .....	8
Abbildung 10 Säriswil Birchi, gegen Osten .....	8
Abbildung 11 Säriswil Birchi, gegen Westen .....	8
Abbildung 12 Säriswil Birchi, gegen Westen .....	8
Abbildung 13 Plan der Schwachstelle Säriswil Birchi (be-geo.ch) .....	9
Abbildung 14 Luftbild der Schachstelle Säriswil Birchi (map.search.ch) .....	9
Abbildung 15 Uettligen Post, gegen Norden .....	10
Abbildung 16 Uettligen Post, gegen Süden .....	10
Abbildung 17 Uettligen Post, gegen Süden .....	11
Abbildung 18 Uettligen Post, gegen Norden .....	11
Abbildung 19 Uettligen Post, Parkplätze Coop, gegen Süden .....	11
Abbildung 20 Uettligen Post, Parkplätze Coop, gegen Norden .....	11
Abbildung 21 Uettligen Post, Haltestelle .....	11
Abbildung 22 Uettligen Post, Haltestelle .....	11
Abbildung 23 Plan der Schwachstelle Uettligen Post (be-geo.ch) .....	12
Abbildung 24 Luftbild der Schachstelle Uettligen Post (map.search.ch) .....	12
Abbildung 25 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten .....	13
Abbildung 26 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Westen .....	13
Abbildung 27 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten .....	13
Abbildung 28 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten .....	13
Abbildung 29 Plan der Schwachstelle Uettligen Leimerenweg (be-geo.ch) .....	14
Abbildung 30 Luftbild der Schachstelle Uettligen Leimerenweg (map.search.ch) .....	14

## 1 Ausgangslage

Das Thema Schulweg ist in der Gemeinde Wohlen bei Bern von grosser Bedeutung. 2004-2005 hat die Büro für Mobilität AG im Auftrag der Gemeinde Wohlen eine Studie zu diesem Thema verfasst. Seither sind laufend Massnahmen umgesetzt worden, weitere Verbesserungen sind in Planung.

Vor kurzem hat sich eine Elterngruppe mit dem Thema Schulweg in den Dörfer Säriswil und Uettligen auseinandergesetzt. Aus Sicherheitsgründen hat sich 2011 eine Elterngruppe in Säriswil und Uettligen organisiert, um eine Begleitung und Patrouille für die Kinder zu machen. Zudem haben sie die Büro für Mobilität AG angefragt, einige aus Elternsicht gefährliche Stellen in den beiden Ortsteilen aus fachlicher Sicht zu beurteilen.

## 2 Ansatz

Die Elterngruppe sieht folgende vier besonders problematische Schwachstellen in den Ortsteilen Säriswil und Uettligen:

- Säriswil: Postautohaltestelle Säriswil Dorf
- Säriswil: Postautohaltestelle Säriswil Birchi
- Uettligen: Postautohaltestelle Uettligen Post
- Uettligen: Ortschwabenstrasse, Einmündung Leimerenweg

Aktuell sind insgesamt 16 Kinder im Alter von 4 bis 6 Jahren betroffen. Die vier Standorte wurden bei einer Begehung am 16.12.2011 mit Fotos dokumentiert. Die Anliegen der Eltern konnten dabei genauer geklärt werden. Der Schulweg wurde auch vom Schulhaus Uettligen bis zur Haltestelle Uettligen Post begangen.

Die aktuellen Fotos und Pläne wurden anschliessend mit der Studie von 2005 verglichen, um adäquate Beurteilungen der jeweiligen Situation abgeben zu können. Diese beziehen sich auf die vier erwähnten Schwachstellen und sind als Grob-Gutachten zu verstehen. Die Pläne und Fotos wurden vom GIS-Portal des Kantons Bern und von [map.search.ch](http://map.search.ch) am 22.12.2011 heruntergeladen.

### 3 Gutachten der Schwachstellen

#### 3.1 Säriswil, Postautohaltestelle Dorf

Kinder, die in Säriswil wohnen, müssen mit dem Postauto zum Kindergarten in Uettligen fahren. Einige steigen bei der Postautohaltestelle „Säriswil, Dorf“ (Richtung Uettligen) ins Postauto ein. Der Zugang zu dieser Haltestelle ist relativ gefährlich, vor allem für die 4 bis 6jährigen. Diese werden deshalb oft von den Eltern begleitet. Bei der Infrastruktur besteht Handlungsbedarf.

Von den Wohnquartieren im Süden müssen die Schülerinnen und Schüler die Hauptstrasse (Tempo 50) entlang gehen. Diese verfügt aber nur auf der nördlichen Seite über ein Trottoir. Die Kinder müssen entweder weiter Richtung Westen queren (es ist nur ein Fussgängerstreifen etwa 60m westlich der Postauto-Haltestelle vorhanden), oder entlang der Strasse ohne Trottoir gehen.

2005 wurde dieses Problem im Gefahrenkataster aufgenommen. Eine Querungshilfe ist hier nötig. Mögliche Massnahmen sind die Einrichtung eines Fussgängerstreifens (mit Mittelinsel) und die Umgestaltung der Haltestelle auf eine Fahrspur.

##### Situation in 2005



Abbildung 1 Säriswil Dorf, gegen Westen



Abbildung 2 Säriswil Dorf, gegen Osten

##### Situation heute



Abbildung 3 Säriswil Dorf, gegen Westen



Abbildung 4 Säriswil Dorf, gegen Westen



Abbildung 5 Säriswil Dorf, gegen Osten



Abbildung 6 Säriswil Dorf, gegen Osten

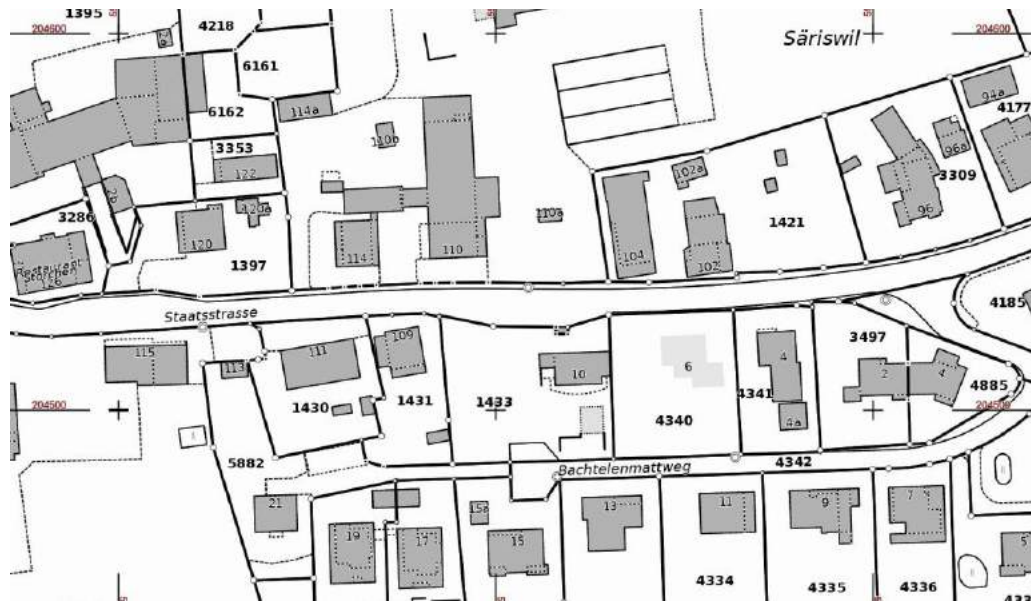


Abbildung 7 Plan der Schwachstelle Säriswil Dorf (be-geo.ch)



Abbildung 8 Luftbild der Schachstelle Säriswil Dorf (map.search.ch)



### 3.2 Säriswil, Postautohaltestelle Birchi

Bei der Postautohaltestelle „Birchi“ in Säriswil steigen auch Kinder ins Postauto nach Uettligen ein. Der Fussgängerstreifen bietet diesen Kindern beim Queren der Staatstrasse Vortritt. Diese ist mit Tempo 60 signalisiert. Jedoch liegt die Haltestelle unmittelbar nach der Aufhebung von Tempo 80. Die Eltern vermuten, dass hier oft schneller als 60 km/h gefahren wird.

In der Studie von 2005 ist diese Schwachstelle aufgenommen. Defizite wurden bei der schlechten Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens und bei der Gefährdung durch den motorisierten individual Verkehr beim längs laufen und bei der Querung erkannt. Die Strassensituation bei der Haltestelle „Birchi“ ist sehr verkehrsorientiert und das Tempo wird daher nicht immer respektiert. Mögliche Massnahmen sind hier die Errichtung einer Schutzinsel beim Fussgängerstreifen oder die Errichtung eines Aussentors beim Ortseingang (vgl. bfu, Kurzinfo 23-VT, Empfehlungen zu verkehrstechnischen Massnahmen, Eingang einer Ortschaft als Aussentor).

#### Situation in 2005



Abbildung 9 Säriswil Birchi, gegen Osten



Abbildung 10 Säriswil Birchi, gegen Osten

#### Situation heute



Abbildung 11 Säriswil Birchi, gegen Westen



Abbildung 12 Säriswil Birchi, gegen Westen



Abbildung 13 Plan der Schwachstelle Säriswil Birchi (be-geo.ch)



Abbildung 14 Luftbild der Schwachstelle Säriswil Birchi (map.search.ch)



### 3.3 Uettligen, Postautohaltestelle Post

Bei der Postautohaltestelle „Uettligen Post“ steigen die Schülerinnen und Schüler von und nach Säriswil aus und ein. Bei der Rückfahrt müssen sie die Strasse beim Fussgängerstreifen (Abbildung 17 und Abbildung 18) queren. Die Eltern haben für diese Querung eine Patrouille organisiert. Anschliessend müssen sie über die Parkplatzeinfahrt des COOP (Abbildung 19 und Abbildung 20) queren, um die Haltestelle zu erreichen. Hier fahren die Autos zwar langsam, die Kinder sind aber beim Queren verunsichert und brauchen oft eine Begleitung (vgl. Bilder).

In der Studie von 2005 wurde diese Schwachstelle aufgenommen. Defizite wurden bei der Sichtbarkeit des Fussgängerstreifens (in einer Kurve positioniert) erkannt. Die damals vorgeschlagenen Massnahmen wurden teilweise umgesetzt. Heute liegt die Bushaltestelle in der Fahrspur. Zudem wurde eine Mittelinsel eingerichtet, sowie das Trottoir erweitert. Die umgesetzten Massnahmen sind ein erster Schritt für die Verbesserung der Verkehrssicherheit an diesem Standort. Jedoch wirkt die Mittelinsel nur gering, vor allem für die Autos, die von Norden her kommen. Es wäre aber genau für diese wichtig, das Tempo zu reduzieren, da hier die Sichtbarkeit eingeschränkt ist. Mögliche Massnahmen wären eine Umgestaltung der Mittelinsel oder allenfalls eine Verlängerung von dieser bis zum Fussgängerstreifen. Damit wäre der Fussgängerstreifen sicherer. Für die Querung der Parkplatzeinfahrt braucht es eine vertiefte Lösungsfindung.

Ein Verkehrsberuhigungskonzept für das gesamte Ortszentrum wäre sinnvoll, um die Massnahmen integriert umsetzen zu können.

#### Situation in 2005



Abbildung 15 Uettligen Post, gegen Norden



Abbildung 16 Uettligen Post, gegen Süden

**Situation heute**



Abbildung 17 Uettligen Post, gegen Süden



Abbildung 18 Uettligen Post, gegen Norden



Abbildung 19 Uettligen Post, Parkplätzeinfahrt Coop, gegen Süden



Abbildung 20 Uettligen Post, Parkplätzeinfahrt Coop, gegen Norden



Abbildung 21 Uettligen Post, Haltestelle



Abbildung 22 Uettligen Post, Haltestelle



Abbildung 23 Plan der Schwachstelle Uettligen Post (be-geo.ch)



Abbildung 24 Luftbild der Schwachstelle Uettligen Post (map.search.ch)



### 3.4 Uettligen, Einmündung Leimerenweg

Die Einmündung des Leimerenwegs auf die Ortschwabenstrasse ist mit einem Fussgängerstreifen ausgerüstet. Für die Kinder, die hier queren müssen, ist es aber schwierig, den Vortritt zu erhalten. Gemäss Auskunft der Eltern wird hier von Ausserorts her schneller als 50 km/h gefahren und die Anhaltepflicht von den Fahrzeugelenkenden oft missachtet. Abbildung 28 zeigt auch, dass die Kinder nicht genug sichtbar sind, da eine kleine Mauer die Kinder verdeckt.

In der Studie von 2005 wurde diese Schwachstelle nicht explizit erwähnt. Die aktuelle Lage ist aber aus der Sicht der Verkehrssicherheit unbefriedigend. Mögliche Massnahmen sind hier die Errichtung einer Querungshilfe (z.B. Wartebereich mit horizontalem Versatz beim Fussgängerstreifen).

#### Situation heute



Abbildung 25 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten



Abbildung 26 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Westen



Abbildung 27 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten



Abbildung 28 Uettligen, Einmündung Leimerenweg, gegen Osten



Abbildung 29 Plan der Schwachstelle Uettligen Leimerenweg (be-geo.ch)



Abbildung 30 Luftbild der Schwachstelle Uettligen Leimerenweg (map.search.ch)

## 4 Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Aufgrund der groben Beurteilung empfehlen wir die Definition und die Umsetzung von infrastrukturellen Massnahmen für die Sicherung der vier Schwachstellen. Diese Massnahmen sollten mit einer Priorisierung in einem Gesamtkonzept für Verkehrsberuhigung eingebettet werden. Dafür empfehlen wir ein partizipatives Vorgehen mit der Elterngruppe für eine klare Definition der Bedürfnisse und der entsprechenden Massnahmen für eine erhöhte Verkehrssicherheit.