

November 2021

# Gemeinde Köniz



## Schwachstellenanalyse Fussverkehr in Niederscherli

Pascal Regli

[www.fussverkehr.ch](http://www.fussverkehr.ch)



Fussverkehr Schweiz  
Mobilité piétonne Suisse  
Mobilità pedonale Svizzera

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage und Vorgehen . . . . .</b>	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage . . . . .	3
1.2	Zielsetzungen . . . . .	3
1.3	Projektorganisation . . . . .	4
1.4	Grundlagen . . . . .	4
1.5	Vorgehen . . . . .	5
<b>2</b>	<b>Resultate . . . . .</b>	<b>7</b>
2.1	Gesamtübersicht . . . . .	7
2.2	Schulweganalyse mit Kindern . . . . .	9
2.3	Schriftliche Elternbefragung. . . . .	10
2.4	Workshop und Spaziergang mit älteren Personen . . . . .	11
<b>3</b>	<b>Einschätzung Handlungsbedarf. . . . .</b>	<b>13</b>
3.1	Voraussetzungen für den Fussverkehr. . . . .	13
3.2	Sicherheit. . . . .	15
3.3	Hindernisfreiheit . . . . .	18
3.4	Durchgängigkeit . . . . .	19
3.5	Attraktivität. . . . .	20
3.6	Handlungsbedarf nach Massnahmenbereichen . . . . .	22
<b>4</b>	<b>Fazit und weiteres Vorgehen . . . . .</b>	<b>25</b>
4.1	Schlussfolgerungen zur Methodik. . . . .	25
4.2	Schlussfolgerungen zum Fussverkehr . . . . .	25

## Impressum

Titel:  
Gemeinde Köniz  
Schwachstellenanalyse Fussverkehr  
in Niederscherli

Verfasser:  
Fussverkehr Schweiz  
Klosbachstrasse 48 | 8032 Zürich  
Telefon +41 (0)43 488 40 30  
info@fussverkehr.ch | www.fussverkehr.ch  
Autor: Pascal Regli

Auftraggeber:  
Gemeinde Köniz  
Direktion Planung und Verkehr  
Abteilung Verkehr und Unterhalt  
Rolf Albisser  
Landorfstrasse 1 | 3098 Köniz  
Telefon +41 (0)31 970 95 56

Abbildungen:  
Fussverkehr Schweiz  
(sofern nicht anders angegeben)  
Titelbild: Daniel Bill

Zürich, November 2021

# 1 Ausgangslage und Vorgehen

## 1.1 Ausgangslage

### Gehen als Basismobilität fördern

Gehen ist die Basismobilität für alle. Menschen zu Fuss sind auf ein Fusswegnetz angewiesen, das genügend Sicherheit, Durchgängigkeit, Attraktivität und Hindernisfreiheit bietet. Sogenannte Schwachstellenanalysen können einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Fussverkehrsinfrastrukturangebotes leisten.

### Programm «Fuss-Velo-Köniz»

Der Gemeinderat Köniz hat das Förderprogramm «Fuss Velo Köniz» initiiert: Der Modalsplit des Veloverkehrs soll bis ins Jahr 2030 von 5% auf 10% erhöht, derjenige des MIV von 43% auf 38% gesenkt und die Modalsplits des Fussverkehrs (32%) und des ÖV (20%) gehalten werden. Gestützt auf die strategischen Grundlagen hat das Parlament für die Umsetzung des Programms «Fuss Velo Köniz» im März 2019 einem Verpflichtungskredit für die Jahre 2020 bis 2024 zugestimmt. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs stellt eine Aufgabe vor allem in den folgenden Bereichen dar:

- Infrastrukturmassnahmen
- Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren
- Dienstleistungs- und Fördermassnahmen
- Kommunikation und Einbezug der Bevölkerung
- Rücksichtsvolle Mobilitätskultur

Zusätzlich hat der Gemeinderat im Legislaturplan 2018-21 unter dem Schwerpunkt «Altersfreundliche Gemeinde» festgelegt, dass der Fussverkehr gestärkt werden soll (z.B. zusätzliche Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum) und die Bedürfnisse von Senior/innen bei Verkehrsmassnahmen berücksichtigen werden sollen.

### Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten bei Strassenprojekten unterscheiden sich je nach Eigentum: Für die Schwarzenburgstrasse (Kantonsstrasse) ist der Kanton (OIK II) zuständig, die Gemeinde ist Bittstellerin. Für Gemeindestrassen die Gemeinde, bei Privatstrassen bzw. Privatgrundstücken die jeweilige Eigentümerschaft.

## 1.2 Zielsetzungen

Im Rahmen des Programms «Fuss Velo Köniz» sollen deshalb anhand eines Fallbeispiels im Ortsteil Niederscherli Erfahrungen gesammelt werden, wie die spezifischen Probleme und Potenziale des Fussverkehrs ermittelt werden können und wie aus den daraus resultierenden Ergebnissen Massnahmen abgeleitet und umgesetzt werden können. Im Fokus sollen Bevölkerungsgruppen stehen, für die das Zufussgehen speziell wichtig sind: Kinder, ältere Personen und Eltern.

Folgende Zielsetzungen können formuliert werden:

- Umfassende Schwachstellenanalyse Fussverkehr
- Ermittlung des Handlungsbedarfs und Formulierung von Massnahmen (Fusswegnetz, Verkehrssicherheit, Sitzbankkonzept, Mängel an Infrastrukturen unter Einbezug des Aspektes der Hindernisfreiheit)
- Ermittlung von Potenzialen im Bereich Aufenthaltsqualität und Verweilen
- Einbezug der betroffenen Interessengruppen

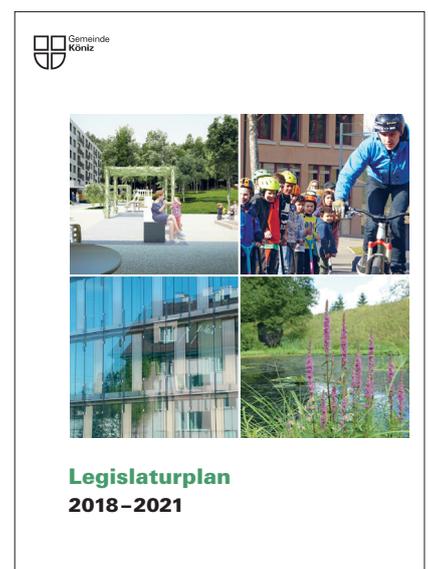


Abb. 1 – Im Legislaturplan 2018 - 2021 sind wichtige Ziele vorgegeben.

## 1.3 Projektorganisation

Das Projekt betrifft verschiedene Politikressorts und Fachstellen der Gemeinde. Im Vordergrund stehen verkehrs- und siedlungsplanerische Ziele. Auch wenn es im Rahmen des Projekts nicht möglich war, Public Health-Anliegen (Gesundheits- / Bewegungsförderung) und soziokulturelle Bedürfnisse älterer oder jüngerer Bevölkerungsgruppen vertieft zu bearbeiten, wurde diesen Aspekten mit der Bildung einer Begleitgruppe Rechnung getragen. Sie umfasste Vertreter/innen der Verwaltung (Altersbeauftragte, Schulleitung) und der Bevölkerung (Ortsverein, Elternrat) und begleitete die Arbeitsschritte inhaltlich:

Abb. 2 – Projektorganisation Schwachstellenanalyse Fussverkehr in Niederscherli

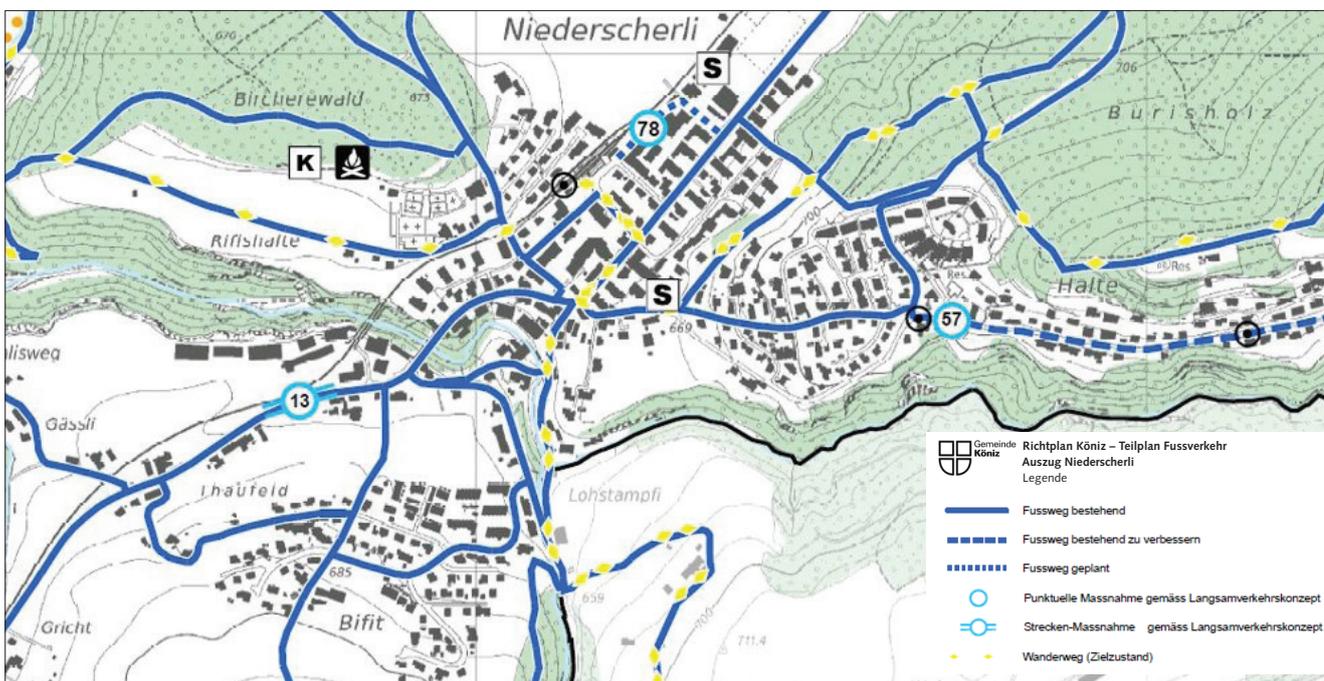
Projektorganisation	
Auftraggeber:	Gemeinde Köniz, Direktion Planung und Verkehr
Projekträger:	Abteilung Verkehr und Unterhalt, Verkehrsplanung
Begleitgruppe:	
Gemeindeverwaltung:	Rolf Albisser, Verkehrsplanung (Projektleitung) Rahel Huber, Altersbeauftragte Sam Meyer, Schulleiter Sternenberg (bis Ende Schuljahr 20/21) Reto Lang, Schulleiter Sternenberg (ab Schuljahr 21/22)
Vertretung Niederscherli:	Philippe Rogger, Ortsverein Niederscherli Marc Ringgenberg, Elternrat Niederscherli
Projektbearbeitung:	Pascal Regli, Fussverkehr Schweiz
Auftragnehmer: Fussverkehr Schweiz	

## 1.4 Grundlagen

Folgende Grundlagen standen für die Bearbeitung des Auftrags zur Verfügung:

- Programm «Fuss Velo Köniz» Gemeinde Köniz
- Legislaturplan 2018 – 2021 Gemeinde Köniz (2018)
- Konzept für eine altersfreundliche Gemeinde Köniz 2025 (2018)
- Inventar der Sitzbänke im Geoportal
- Richtplan Köniz: Teilplan Fussverkehr (2013)
- Erhebung Schulwege Köniz, Tiefbauamt Kt. BE – OIK II (2017)
- Langsamverkehrskonzept Köniz (2010)

Abb. 3 – Richtplan Köniz: Teilplan Fussverkehr, Ausschnitt Niederscherli (2013)



## 1.5 Vorgehen

Die Schwachstellenanalyse Fussverkehr wurde in Niederscherli in Zusammenarbeit mit drei verschiedenen Bevölkerungsgruppen durchgeführt. Dies mit der Absicht, einander ergänzende Sichtweisen zum Gehen in Niederscherli zu erhalten, die zu einem Gesamtbild zusammengefügt werden können und es erlauben, Handlungsempfehlungen zu formulieren.

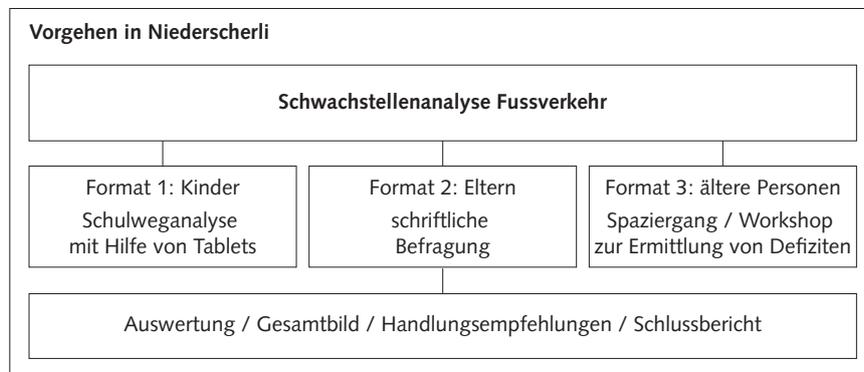


Abb. 4 – Vorgehen Schwachstellenanalyse Fussverkehr in Niederscherli

Schwachstellenanalysen beruhen auf einer Zusammenarbeit und auf einem intensiven Austausch mit den involvierten Personen. Da dies coronabedingt zeitweise schlecht möglich war, verzögerte sich das vorgesehene Arbeitsprogramm massiv. Letztlich konnten jedoch alle vorgesehenen Formate reibungslos durchgeführt werden.

### Kinder – Schulweganalyse mit Hilfe von Tablets

Fussverkehr Schweiz hat eine App entwickelt, die es ermöglicht, Schwachstellen effizient zu erfassen, auszuwerten und die Daten den Gemeinden zur Verfügung zu stellen. Diese Applikation wendeten 14 Kinder der 3./4. Klasse des Schulhauses Bodengässli Ende Mai 2021 selbständig an, nachdem sie eine Einführungslektion dazu erhalten hatten. In Kleingruppen erhoben sie tabletbasiert mit standardisierten Formular (GPS-Standortermittlung, Foto Schwachstelle, Problembeschreibung) selbständig die Schwachstellen auf ihren Schulwegen. Die in einer Datenbank abgelegten Erhebungen wurden durch das Bearbeiterteam verarbeitet und sind nun als GIS-kompatibler Datensatz verfügbar. Ende Schuljahr wurden die Resultate schliesslich den beteiligten Schüler/innen vorgestellt.

### Eltern – schriftliche Befragung

Der Ortsverein und der Elternrat Niederscherli koordinierten eine Befragung, in der Eltern eingeladen wurden, Rückmeldungen zu den Schulwegen und zu Mängeln im Fusswegnetz mitzuteilen. Es nahmen 8 Personen schriftlich Stellung.

### Ältere Personen – Workshop und gemeinsamer Spaziergang

Mitte August 2021 wurden in einem Workshop im Kirchengemeindesaal mit anschließender gruppenweiser Begehung, die Bedürfnisse und Beanstandungen von 15 Senior/innen ermittelt. Die älteren Personen nahmen mit viel Engagement teil.

### Auswertung und Formulierung von Handlungsempfehlungen

Die Resultate wurden durch das Bearbeiterteam systematisch ausgewertet, aufbereitet, zu einem Gesamtbild zusammengefügt. Daraus resultieren letztlich die Handlungsempfehlungen.



Foto: Daniel Bill

# 2 Resultate

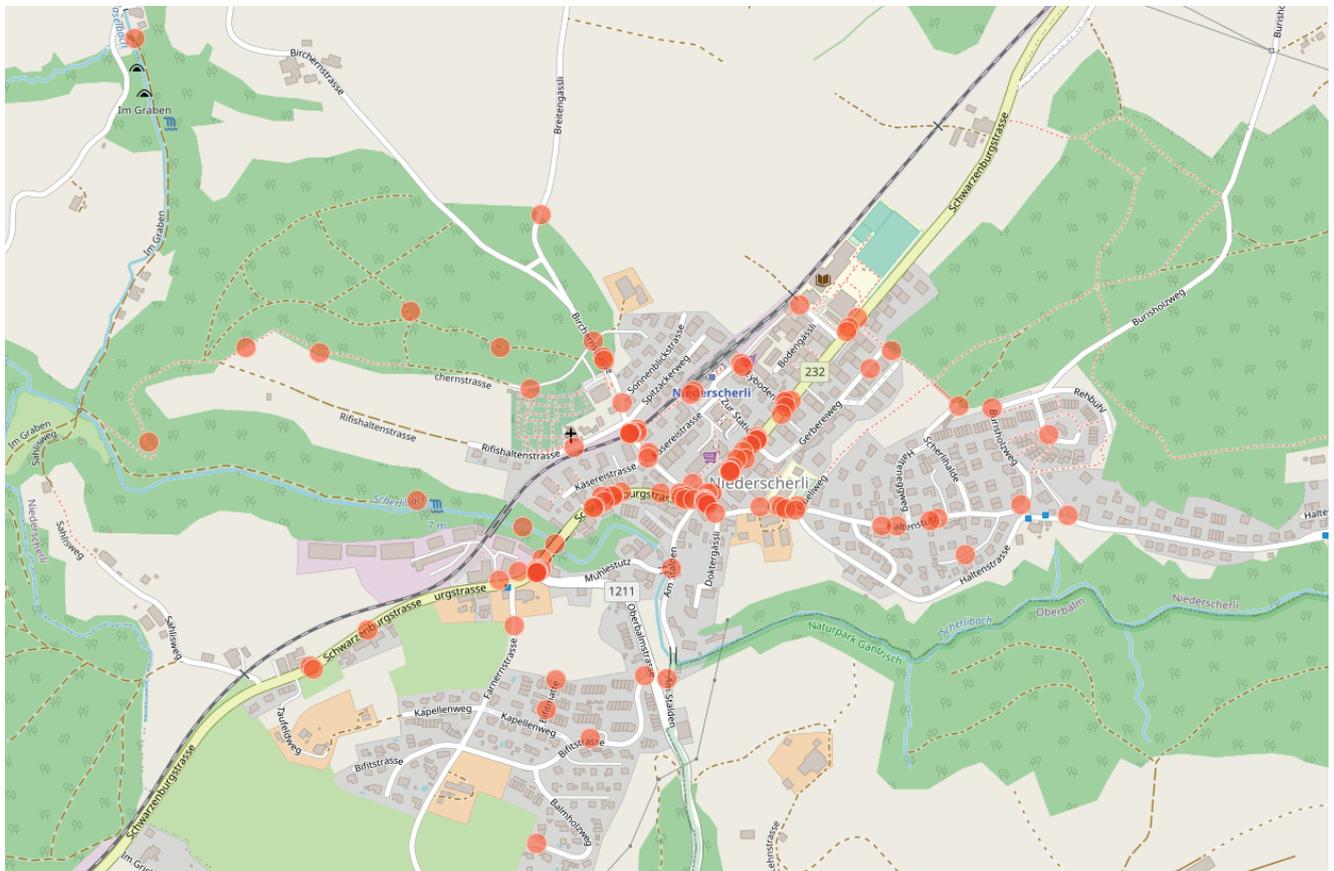
## 2.1 Gesamtübersicht

Alle drei angewendeten Formate fanden bei den angesprochenen Zielgruppen Zuspruch und konnten wie geplant reibungslos durchgeführt werden.

### Was sind Schwachstellen Fussverkehr?

Wo die generellen Anforderungen für ein angenehmes Gehen und wo die Qualität der Infrastrukturen (Trottoirs, Fusswege und Fusswegnetze) nicht erfüllt werden, handelt es sich um Schwachstellen. Deren Spektrum ist breit. Einige Schwachstellen können nur mittels grösserer Umgestaltungen und entsprechend komplexer Planung, andere mit einfachen Unterhaltmassnahmen behoben werden. Abb. 5 zeigt eine Übersicht der durch die beteiligten Personen erfassten Schwachstellen.

Abb.5 – Schwachstellen Fussverkehr: Übersicht Meldungen aus Schulweganalyse, Elternbefragung und Spaziergang / Workshop mit älteren Personen.



Interessanterweise resultierten bei allen Formaten ähnlich viele Hinweise zu Schwachstellen. Insgesamt wurden 110 Hinweise zu Schwachstellen gemacht, wobei verschiedene Stellen mehrfach genannt wurden. Abb. 5 zeigt eindrücklich, dass sich die Schwachstellen über das ganze Gebiet von Niederscherli verteilen.

	Kinder – Schulweg- analyse	Eltern – schriftl. Befragung	ältere Personen – Spaziergang	Total (=n)
Personen	14	8	15	37
Schwachstellen	39	33	38	110

Tab. 1 – Schwachstellenanalyse Fussverkehr: Anzahl beteiligte Personen und Hinweise

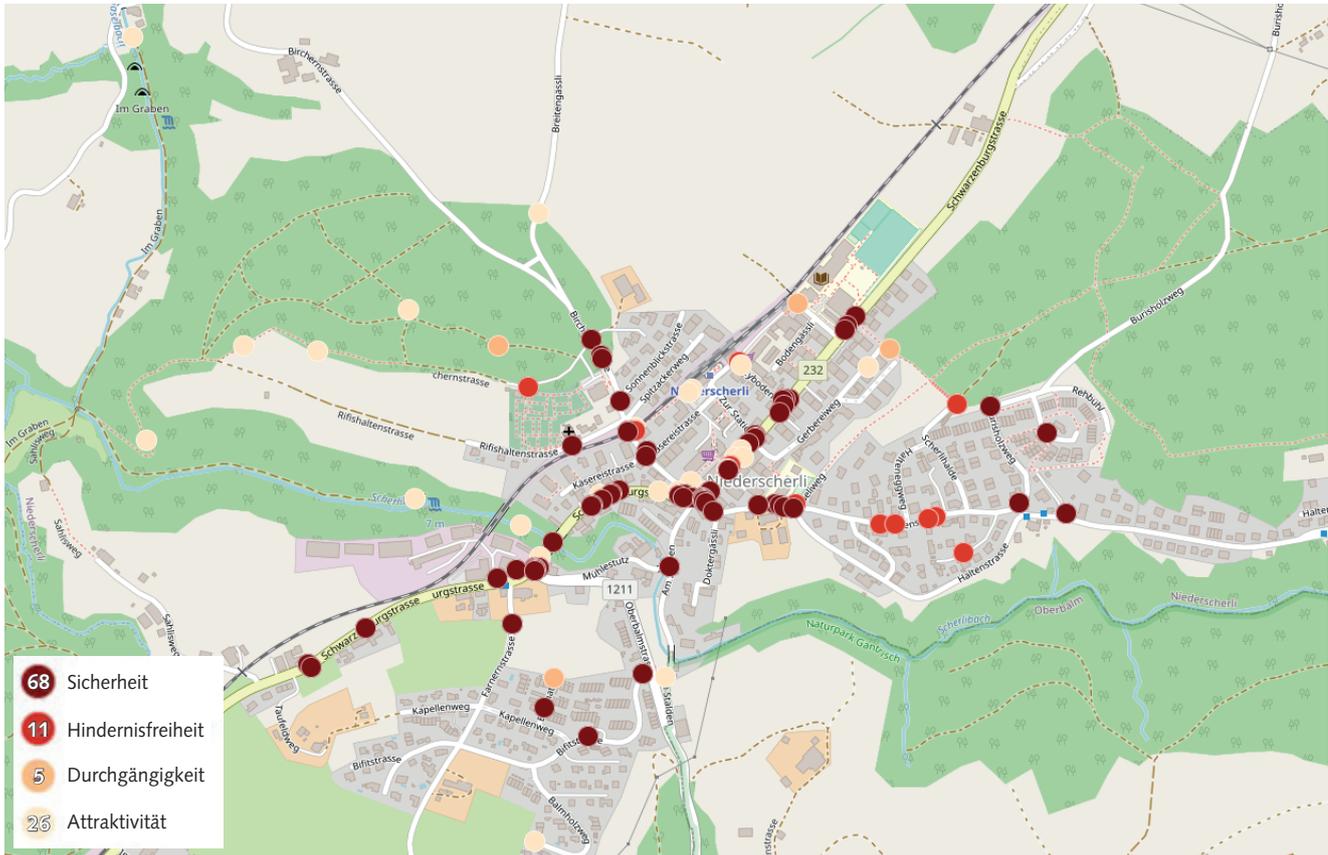
### Qualitätskriterien für den Fussverkehr

Als Qualitätskriterien, die an Fussverkehrsinfrastrukturen (Trottoirs, Wege und Fusswegnetze) gestellt werden können vier Aspekte genannt werden:

- Sicherheit: verkehrssicher, sicher vor Übergriffen (subjektiv und objektiv)
- Hindernisfreiheit: für alle benutzbar, behindertengerecht
- Durchgängigkeit: zusammenhängende Wege, dichtes und engmaschiges Netz
- Attraktivität: direkte Wegführung, hoher Komfort, hohe Umfeldqualität

Abb. 6 – Schulweganalyse: Karte der genannten Schwachstellen Fussverkehr

Es wurde versucht, alle 110 Schwachstellen, die in den drei Formaten zusammengetragen wurden, einem dieser vier Qualitätskriterien zuzuordnen:



Tab. 2 – Übersicht: Welche Qualitätskriterien wurden als Schwachstellen Fussverkehr beanstandet?

	Sicherheit	Hindernisfreiheit	Durchgängigkeit	Attraktivität
Schwachstellen	68	11	5	26

Am meisten Schwachstellen betrafen Sicherheitsaspekte (68 von 110 Nennungen). Sie konzentrieren sich entlang der viel befahrenen Strassen (Schwarzenburg-, Halten-, Balmberg- und Birchernstrasse). Weniger oft wurde auf die Aspekte Hindernisfreiheit (11), Durchgängigkeit (5) und Attraktivität (26) als Schwachstellen hingewiesen.

Rund 1/3 aller beanstandeten Situationen bezogen sich auf Querungsstellen (36 von 110). Nur wenige dieser Situationen betrafen Querungen ohne Fussgängerstreifen in den Wohnquartieren, die meisten jedoch Querungen mit Fussgängerstreifen an übergeordneten Strassen.

Tab. 3 – Übersicht: Anzahl Querungen als Schwachstellen beanstandet

	Querung ja	Querung nein
Schwachstellen	36	74

## 2.2 Schulweganalyse mit Kindern

Die Schüler/innen der 3. / 4. Klasse des Schulhauses Bodengässli interessierten sich am Thema Schulwege, beteiligten sich rege an den Einführungslektionen und erhoben ihre Schulwegprobleme mit dem Tablet selbständig und mit viel Sachverstand.

Insgesamt nahmen 14 Schüler/innen an der Schulweganalyse teil (eine Schülerin war am Erhebungstag krank), die jeweils in 2er-Gruppen unterwegs waren. 39 Schwachstellen wurden erfasst und in der Datenbank hinterlegt.

Abb. 7 – Schulweganalyse: Karte der genannten Schwachstellen Fussverkehr



Die meisten Hinweise der Schüler/innen auf Schwachstellen Fussverkehr bezogen sich auf Situation an den befahrenen Strassen (Schwarzenburg-, Halten-, Oberbalm- und Birchernstrasse), ergänzt durch spezifische Hinweise, die ihr eigenes Quartier betrafen (z.B. Farnenstrasse für die Erschliessung des Bifitquartiers).

Sicherheitsaspekte (29 von 39) und im Speziellen Querungsstellen (21 von 39 Nennungen) wurden als problematisch genannt. Häufig wurden mangelhafte Markierungen festgestellt, wie z.B. der Fussgängerstreifen im Bereich der Schulanlage Bodengässli oder der Radstreifen auf der Schwarzenburgstrasse. Kurz nach Durchführung der Schulweganalyse markierte das kantonale Tiefbauamt diese Stellen neu, so dass diese Mängel inzwischen behoben sind. Da die Erhebungen mit den Eltern und älteren Personen später stattfanden, wurden diese Stellen von diesen Zielgruppen nicht mehr bemängelt. Eher vereinzelt wiesen die Schüler/innen auf die Aspekte Hindernisfreiheit (3 Nennungen), Durchgängigkeit (2 Nennungen) und Attraktivität (5 Nennungen) hin.

	Sicherheit	Hindernisfreiheit	Durchgängigkeit	Attraktivität
Schwachstellen	29	3	2	5

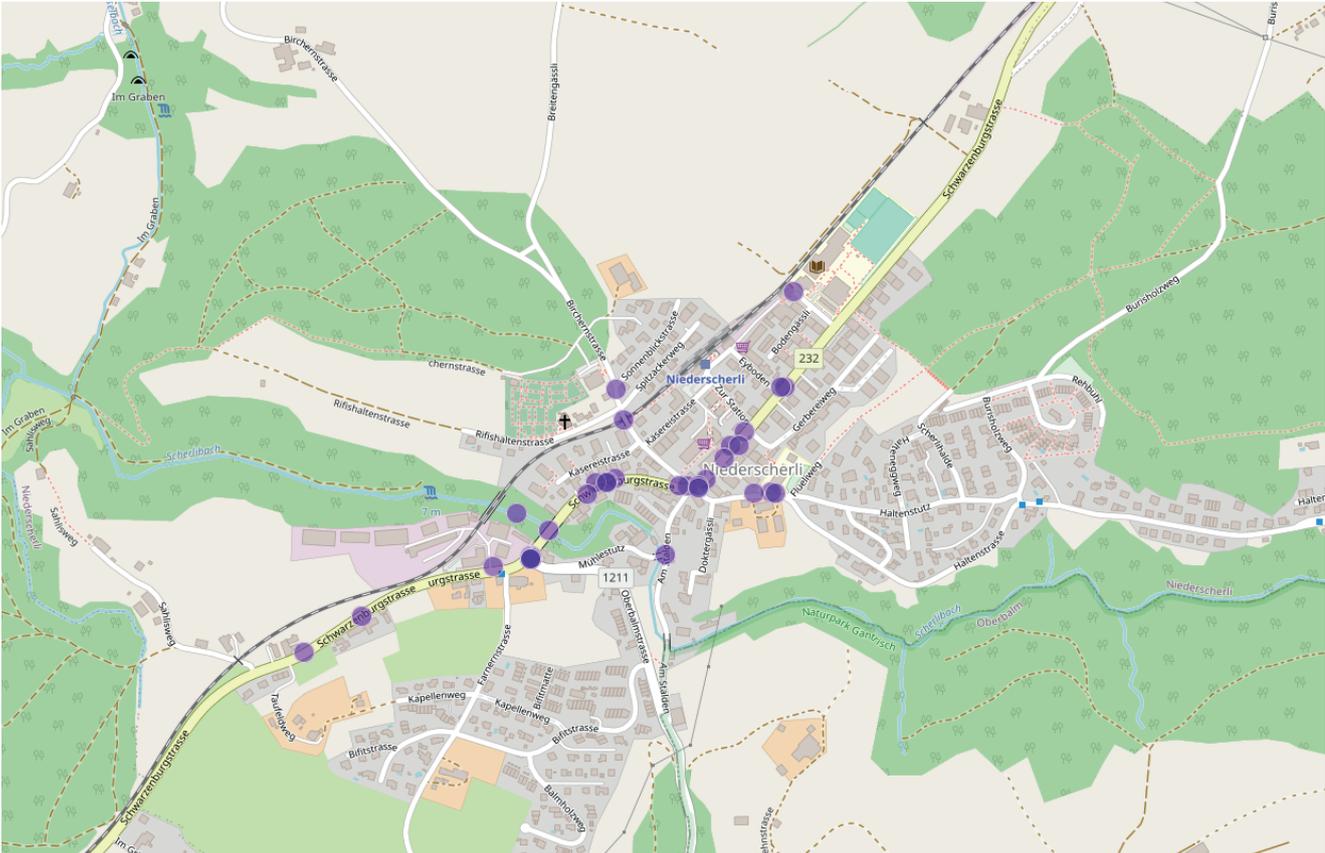
Tab. 4 – Schulweganalyse: Welche Qualitätskriterien wurden als Schwachstellen Fussverkehr beanstandet?

## 2.3 Schriftliche Elternbefragung

Die Rückmeldungen der vom Ortsverein und dem Elternrat Niederscherli koordinierten Befragung wurden zunächst in einem Excel-Dokument zusammengetragen und gruppiert. Um diese Rückmeldungen besser vergleichbar mit denjenigen der Schulweganalyse und dem Spaziergang mit den älteren Personen zu machen, wurden sie ebenfalls in die Datenbank übertragen.

Abb. 8 – Elternbefragung: Karte der genannten Schwachstellen Fussverkehr

Insgesamt beteiligten sich 8 Elternpaare oder Elternteile an der Befragung und machten 32 Hinweise auf Schwachstellen im Fussverkehr.



Die Befragung bringt deutlich zum Ausdruck, dass sich die Eltern für die Sicherheit ihrer Kinder kümmern und sich dafür verantwortlich fühlen. Die überwiegende Anzahl der genannten Schwachstellen Fussverkehr betrafen Sicherheitsaspekte (27 von 32). Im Vordergrund standen jedoch nicht nur problematische Querungen (13 von 32), sondern auch insgesamt die Dominanz des MIV betreffende Strassenraumsituationen vor allem entlang der Schwarzenburgstrasse und im unteren Teil der Haltenstrasse. Typische Kommentare waren beispielsweise: «LKW's und Autos sind sehr schnell unterwegs» oder «LKW's fahren nahe am Trottoir; Kinder gehen nebeneinander, so dass gefährliche Situation entstehen».

Lediglich drei Nennungen zielten auf eine Verbesserung der Attraktivität ab. Die meisten davon beanstandeten, dass die Zufussgehenden entlang der Ortsdurchfahrt Hindernisse oder Umwege zu bewältigen haben. Keine Hinweise betrafen Mängel in Bezug auf die Hindernisfreiheit und zwei Hinweise richteten sich auf Lücken im Fusswegnetz (Kriterium Durchgängigkeit).

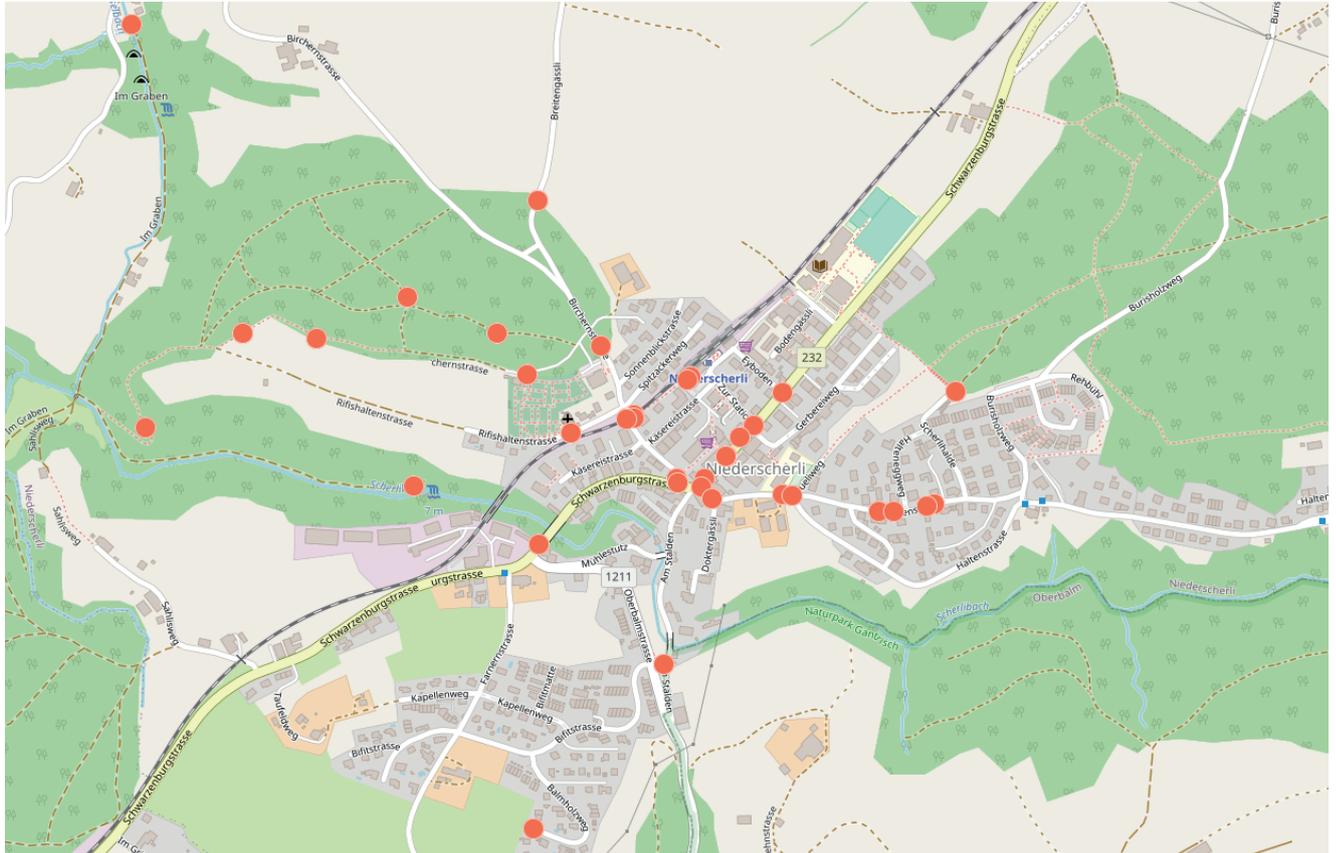
Tab. 5 – Elternbefragung: Welche Qualitätskriterien wurden als Schwachstellen Fussverkehr beanstandet?

	Sicherheit	Hindernisfreiheit	Durchgängigkeit	Attraktivität
Schwachstellen	27	0	2	3

## 2.4 Workshop und Spaziergang mit älteren Personen

Als letztes der drei Formate fand ein Workshop inkl. anschliessendem Spaziergang mit älteren Personen statt. Ziel war es, die Schwachstellen und Bedürfnisse, aber auch die Qualitäten vor Ort zu erkennen und mit den Senior/innen zu diskutieren. Das Detailwissen über den Ortsteil war beeindruckend, und es war berührend mitzuerleben, wie stark Niederscherli den Anwesenden am Herzen liegt, waren doch auch Personen anwesend, die ihr ganzes Leben im Ortsteil wohnen. Es nahmen 15 Senior/innen an der Veranstaltung teil und insgesamt notierten die Projektbeteiligten 38 Hinweise zu Schwachstellen Fussverkehr.

Abb.9 – Spaziergang ältere Personen: Karte Schwachstellen Fussverkehr



Die älteren Personen wurden per Flyer zur Anmeldung und Teilnahme am Workshop inkl. anschliessendem Spaziergang aufgefordert. Darauf wurde explizit darauf hingewiesen, dass auch Hinweise auf fehlende Sitzbänke oder Handläufe entlang von Fusswegen gesucht seien. Dementsprechend zielten die Rückmeldungen der Senior/innen etwas weniger oft auf sicherheitsrelevante Aspekte ab. Zwar wurde auch auf heikle Situation an der Schwarzenburg-, Halten- und Birchernstrasse aufmerksam gemacht. Viel häufiger wurde aber auf Situationen hingewiesen, wo mehr Attraktivität oder eine verbesserte Hindernisfreiheit geschaffen werden könnten. Am meisten Hinweise zielten auf eine Verbesserung der Attraktivität ab (18 von 38). In der Regel handelte es sich um Bemerkungen zu fehlenden Sitzgelegenheiten nicht nur im Siedlungsgebiet sondern auch in den daran angrenzenden Freiräumen. Attraktivität und Hindernisfreiheit bedingen sich teilweise gegenseitig. Dies wird an einem Beispiel deutlich, wo am Siedlungsrand wohl Sitzbänke vorhanden sind (Attraktivität), aber angemerkt wurde, dass der Zugang dazu nicht gut zugänglich ist (Hindernisfreiheit).

	Sicherheit	Hindernisfreiheit	Durchgängigkeit	Attraktivität
Schwachstellen	11	8	1	18

Tab. 6 – Spaziergang mit älteren Personen: Welche Qualitätskriterien wurden als Schwachstellen Fussverkehr beanstandet?



Foto: Daniel Bill

# 3 Einschätzung Handlungsbedarf

Die folgende Einschätzung des Handlungsbedarfs gliedert sich entlang der vier Qualitätskriterien für den Fussverkehr (Sicherheit, Hindernisfreiheit, Durchgängigkeit, Attraktivität). Sie stützt sich hauptsächlich ab auf die im Rahmen der drei Formate gemeldeten Schwachstellen und konzentriert sich auf wichtigsten, bzw. auf diejenigen die mehrmals genannt wurden. Ergänzend führten die Projektleitung und das Bearbeiterteam Begehungen vor Ort durch, teilten die Schwachstellen einer Kategorie zu (Sicherheit, Hindernisfreiheit, Durchgängigkeit und Attraktivität) und nahmen eine erste Einschätzung vor, in welchem Rahmen die Schwachstellen zu beheben wären (kein Handlungsbedarf, sofort, Handlungsbedarf im Unterhalt, Handlungsbedarf bei Sanierung, eigenes Projekt).

## 3.1 Voraussetzungen für den Fussverkehr

Niederscherli ist ein Ortsteil der Gemeinde Köniz mit knapp 2'500 Einwohner/innen. Es nimmt im oberen Teil von Köniz eine Zentrumsfunktion für die umliegenden Dörfer wahr, findet sich doch mit dem Coop ein grösseres Einkaufsgeschäft des täglichen Bedarfs hier. Neben dem Dorfzentrum an der Schwarzenburgstrasse sind das «Bifit», die «Halten» und der «Sonnenberg» beliebte Wohnquartiere, die vornehmlich in den 1970er- bis 1990er-Jahren überbaut wurden. Die Grundschule mit Kindergarten liegt an der Haltenstrasse, das Mittel- und Oberstufenschulhaus Bodengässli beim Dorfeingang an der Schwarzenburgstrasse.

Niederscherli ist mit der S-Bahn von Zentrum Köniz aus in 7 Minuten erreichbar und somit mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. Die Schwarzenburgstrasse ist das Rückgrat für den motorisierten Individualverkehr. Sie verbindet Niederscherli mit den Zentren Köniz und Bern einerseits und Schwarzenburg und Freiburg andererseits. Mit einem DTV von knapp 6'000 Fz./Tag weist die Ortsdurchfahrt eine bereits deutlich spürbare Verkehrsbelastung auf.

Die landschaftliche Situation ist geprägt vom tiefen Einschnitt des Scherligrabens, der mit Brückenbauten überwunden werden muss und die Zahl der Fusswegverbindungen in West-Ost-Richtung limitiert. Als Trennriegel für den Fussverkehr fungiert zudem die Bahnlinie in Nordost-Südwest-Richtung. Im Siedlungsgebiet steht mit der schmalen Brücke an der Birchernstrasse nur eine Verbindung zur Verfügung, welche die Kirche, den Friedhof und die Wohngebiete jenseits der Bahn erschliesst. Die an den Scherligraben angrenzende Unterführung dient lediglich der Erschliessung des Gewerbegebietes Thaufeld. Mit Abstrichen kann auch die Schwarzenburgstrasse als Trennriegel bezeichnet werden; entlang der langgestreckten Ortsdurchfahrt stehen heute sechs Fussgängerstreifen als punktuelle Querungsangebote zur Verfügung.

Es ist Niederscherli anzumerken, dass die grosse Siedlungsentwicklung zu einer Zeit erfolgte, in der die fussläufige Erschliessung eher eine untergeordnete Rolle spielte. Die Fusswegverbindungen sind nicht überall engmaschig vernetzt und es bestehen Netzlücken (z.B. Bahnhof – Schulanlage Bodengässli, Käsereistrasse West – Schwarzenburgstrasse) bzw. schlecht unterhaltene Verbindungen (z.B. Schulanlage Bodengässli – Halte / Burisholz). Die Wohnquartiere Bifit und Halten befinden sich in Hügellage und sind mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen. Da die Zufuss-Distanz zum Zentrum relativ gross ist, wird dieses – wenn überhaupt – eher mit dem MIV aufgesucht.

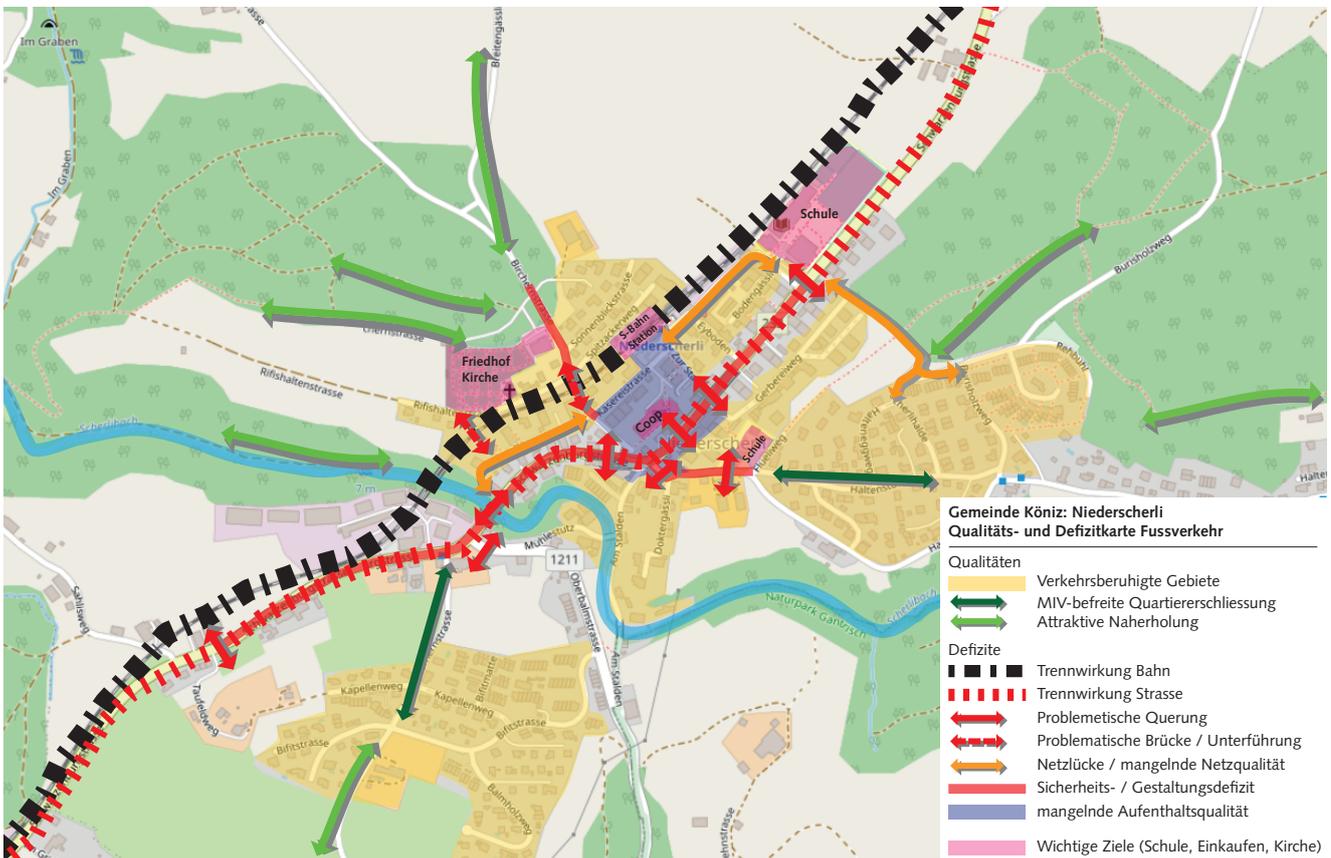


Abb. 10 – Qualitäts- und Defizitkarte Fussverkehr

Neben den Detailproblemen des Fussverkehrs, wie sie in jedem Dorf vorkommen, besteht vor allem die Gefahr, dass Niederscherli zum Schlafdorf mit zu wenig öffentlichem Leben verkommt. Es gibt im öffentlichen Raum keine Treffpunkte für Geselligkeit und gegenseitigen Austausch. Im Zentrum ist kein Dorfplatz mit verschiedenen sich überlagernden Funktionen zu finden (Einkaufen, Aufenthalt, Dorfbeiz etc.). Bezeichnenderweise ist die wichtigste Einkaufseinrichtung Teil einer grösseren Arealüberbauung, die vom öffentlichen Strassenraum abgewandt ist und einen privaten Charakter vermittelt. Insbesondere die Elterngeneration mit Kindern wünscht sich mehr und attraktivere Angebote.

Auf der anderen Seite sind aber für den Fussverkehr verschiedene Qualitäten auszumachen. Die Wohnquartiere von Niederscherli sind weitgehend verkehrsberuhigt (Tempo-30-Zone oder Fahrverbot für dem MIV mit Zubringer gestattet) sodass sich in Bezug auf die Verkehrssicherheit relativ wenig Probleme ergeben. Das Halten-Quartier mit dem Haltenstutz und Bifit-Quartier mit der Farnernstrasse verfügen zudem über vom MIV-befreite Hauptverbindungen in Richtung Dorfkern. Als weitere Qualität ist hervorzuheben, dass die Altersrichtungen im Zentrum situiert sind, so dass diejenigen Bevölkerungsteile, die auf das Zufussgehen als Basismobilität angewiesen sind, gute Voraussetzungen haben, die wichtigsten Einrichtungen selbständig zu erreichen. Das führt dazu, dass die Senior/innen im Dorfleben durchaus präsent sind.

Die Vernetzung mit dem Umland und der Landschaft ist durch die Wanderwegrouten in geeigneter Art und Weise sichergestellt. Die Bevölkerung schätzt zudem das Naherholungsangebot mit direkten und attraktiven Spazierwegen in die umgebenden Grün- und Naturräume.

## 3.2 Sicherheit

Die meisten Nennungen von Schwachstellen betreffen Sicherheitsaspekte. Es kann zwischen folgenden Situationen unterschieden werden:

- Querungssituationen an Fussgängerstreifen
- Querungssituationen ohne Fussgängerstreifen
- Fussverkehr auf Strassen im Mischverkehr mit dem MIV
- Fussverkehr entlang Strassen abgetrennt vom MIV
- verschiedene weitere Sicherheitsaspekte

### Zitate Schulweganalyse:

«Manchmal halten die Autos nicht an»  
 «Man sieht nicht um die Ecke»

### Querungssituationen an Fussgängerstreifen

Viele der Querungsstellen mit Fussgängerstreifen wurden als Schwachstellen bezeichnet. Sie sind deshalb im Folgenden alle aufgeführt:

Tab. 7 – Übersicht Querungsstellen mit Fussgängerstreifen

Querungsstelle	Anzahl	Problembeschrieb	Lösungsansatz
Schwarzenburgstr. / Bodengässli	2	Dominanzwirkung MIV, schlecht einsehbarer Aufstellbereich auf der Nordseite des Trottoirs	Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwarzenburgstrasse für mehr Koexistenz im Strassenraum
Schwarzenburgstr. / Zur Station	2	Dominanzwirkung MIV, Querung ohne Mittelinsel	Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwarzenburgstrasse für mehr Koexistenz im Strassenraum
Schwarzenburgstr. / Querung Coop	1	Coop-Schild nimmt Sicht; Relativ enger Strassenquerschnitt im zentralen Abschnitt der Ortsdurchfahrt; Dominanzwirkung des MIV	Dominanzwirkung MIV, Querung ohne Mittelinsel
Haltenstr. / Schwarzenburgstr.	4	Enger Strassenraum im hist. Ortszentrum, minimale Trottoirflächen und ungünstige Sichtbeziehungen zur Querung der Haltenstr., beschädigte Markierung Fussgängerstreifen	Signalisation Tempo 30; langfristig: Umgestaltung Knoten im Rahmen der Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes; evtl. Gestaltung als Trottoirüberfahrt
Haltenstr. / Querung Schule	3	Hohe Geschwindigkeiten v.a. bergab; Längsstreifen bietet wenig physischen Schutz	Signalisation Tempo 30; langfristig Umgestaltung Strassenraum
Schwarzenburgstr. / Zur Station	1	Parkierte Autos beeinträchtigen Sicht auf Zugangs- und Aufstellbereich Fussgängerstreifen	allenfalls Trottoir vorziehen, langfristig: Betriebs- und Gestaltungsprojekt
Schwarzenburgstr. / Am Stalden	3	Dominanzwirkung des MIV; schlechte Sichtbeziehungen; Fussgängerstreifen liegt nicht auf der Wunschlinie	Betriebs- und Gestaltungskonzept für mehr Koexistenz im Strassenraum inkl. Überprüfung des signalisierten Tempos
Schwarzenburgstr. 825	1	Parkierte Autos beeinträchtigen Sicht auf Zugangs- und Aufstellbereich Fussgängerstreifen	allenfalls Trottoir vorziehen, langfristig: Betriebs- und Gestaltungsprojekt
Schwarzenburgstr. / Oberbalmstr.	5	Fahrdynamische Knotengestaltung, kritische Sichtbeziehungen, die wegen angrenzendem Bewuchs akzentuiert wird	Grünschnitt für Verbesserung Sicht, langfristig: Umgestaltung Knoten mit Hilfe eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes
Schwarzenburgstr. / Taufeld	2	Fussgängerstreifen mit geringen Fussgängerfrequenzen am Ortsrand, relativ hohe Geschwindigkeiten bei leichter Kurvenlage	Betriebs- und Gestaltungsmaßnahmen, die zu moderateren Geschwindigkeiten führen (z.B. Einbau eines Pfortnerbereichs)
Oberbalmstr. / Biftstr.	1	Auf Fahrdynamik ausgelegter Knoten, hohe Geschwindigkeiten an der Querungsstelle, parkierte Autos beeinträchtigen Sichtbeziehungen; grosszügiger Einmündungstrichter Biftstr.	Parkierung von Autos am Fussgängerstreifen verunmöglichen; allenfalls Umgestaltung Knoten

Während die Querungen über die Schwarzenburgstrasse im Rahmen der Umsetzung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes verbessert werden sollten, erscheinen Massnahmen insbesondere an zwei Fussgängerstreifen prioritär.

Die Situation am Fussgängerstreifen am Knoten Schwarzenburg- / Oberbalmstr. ist unbefriedigend. Diese Querung wurde bereits im Langsamverkehrskonzept Köniz (2010) als Schwachstelle mit hoher Priorität bezeichnet, ohne dass bis heute entscheidende Verbesserungen erzielt werden konnten.

15 Die Überquerung der Haltenstrasse im Bereich der Schwarzenburgstrasse ist ebenfalls als heikel einzustufen. Insbesondere Kinder empfinden die Situation als unübersichtlich und bedrohlich. Es sollten deshalb verschiedene Optionen geprüft werden (Tempo 30 auf der Halten- und der Schwarzenburgstrasse, Realisierung einer Trottoirüberfahrt).

Abb. 11 – Prioritär zu sanierende Fussgängerstreifen in Niederscherli



Am Fussgängerstreifen beim Schulhaus Haltenstrasse wurden bereits provisorische Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit realisiert, die sich weitgehend bewährt haben. Diese könnten mit der Herabsetzung der signalisierten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zusätzlich unterstützt werden.

Beim Fussgängerstreifen Oberbalm- / Bifitstrasse schliesslich könnten allenfalls mit der Verhinderung der Parkierung die Sichtbeziehungen auf den Zugangs- und Aufstellbereich verbessert werden.

### Querungssituationen ohne Fussgängerstreifen

Unübersichtliche Einmündungen in die Schwarzenburgstrasse, die zu Fuss gequert werden müssen, werden als unangenehm empfunden:

- Eyboden: Die Einmündung wird von Hecken gesäumt, so dass die Fussgänger/innen bzw. Fahrzeuge im letzten Moment gesehen werden. Pflanzkübel im Strassenraum zeugen davon, dass der MIV zu einer vorsichtigen Fahrweise angehalten werden soll. Die Situation ist als Trottoirüberfahrt organisiert; als weitergehende Massnahme könnte die Sperrung der Einmündung Eyboden abgeklärt werden.
- Gerbereiweg: Die Übersicht ist wegen Mauerwerken und Grünbewuchs eingeschränkt. Die Situation könnte durch die Signalisation einer Tempo-30-Zone und die Umsetzung einer Trottoirüberfahrt entschärft werden.

Auf dem Quartierstrassennetz wurden nur wenige Querungen als kritisch eingestuft. Der unmittelbarste Handlungsbedarf besteht an folgenden Stellen:

- Käserei- / Birchernstrasse: Dieser Knoten ist grosszügig dimensioniert, ohne dass separate Fussverkehrsflächen zur Verfügung stehen. Der Knoten liegt auf der wichtigen – weil einzigen – Verbindung über die Bahnlinie. Für Menschen zu Fuss ist unklar, wo sie am sichersten gehen müssen. Mit einfachen, provisorischen Gestaltungsmaßnahmen sollten auf der Basis eines markierten Längsstreifens die Einmündungstrichter verkleinert und die Führung des Fussverkehrs geklärt werden.
- Im Bereich Haltenstutz, Haltestrasse, Burisholzweg steht dem MIV eine grosse Fläche zur Verfügung. Insbesondere für die Querung des Burisholzweges sind die Sichtbeziehungen nicht ideal. Um die Sicht zu verbessern, sollte eine farbliche Markierung auf der Fahrbahn angebracht und mit einem Pfosten abgesichert werden.



Abb. 12 – Um das Trottoir am Burisholzweg zu erreichen, muss bei nicht idealen Sichtbeziehungen gequert werden.

### Fussverkehr auf Strassen im Mischverkehr mit dem MIV

Da der grösste Teil der Gemeindestrassen in verkehrsberuhigten Zonen liegt, entstehen durch die gemeinsame Führung des MIV, Velo- und Fussverkehrs auf derselben Fläche insgesamt nur wenig Probleme. Kritisch ist jedoch der folgende Strassenzug einzuschätzen:

- Brücke über Bahnlinie / Birchernstrasse: Die Brücke ist schmal (3.75 m) und weist ein Gefälle auf. Zufussgehende, die diese Stelle passieren, werden im Begegnungsfall mit Fahrzeugen «ohne Fluchtraum unangenehm am Rand eingeklemmt».

- Ähnliches gilt für die Birchernstrasse (Strassenbreite 5.0m). Für einen Strassenzug von dieser Bedeutung (Durchgangsverkehr, Schulweg, Erschliessung Kirche / Friedhof) sollte ein einseitiges Trottoir angeboten werden.

### Fussverkehr entlang Strassen abgetrennt vom MIV

Bei Strassenzügen, die einen separaten Bereich für den Fussverkehr aufweisen (z.B. Trottoir, markierter Längsstreifen) ist es oft schwierig auseinanderzuhalten, ob eine Situation «nur» unattraktiv oder ob sie unsicher ist. Denn es besteht ein enger Zusammenhang zwischen den Aspekten Attraktivität und Sicherheit. Beispiel: Das Parkieren auf Trottoirniveau auf der Basis eines durchdachten Gestaltungskonzepts kann zur Attraktivierung eines Strassenraumes beitragen. Wenn das verbleibende Trottoir aber zu schmal ist und eine Längsbefahrung möglich bleibt, besteht die Gefahr, dass das Parkieren und die dafür notwendigen Fahrmanöver den Seitenbereich dominieren, mit der Folge, dass sich die Zufussgehenden unsicher fühlen und das Trottoir meiden. Die Ortsdurchfahrt von Niederscherli ist genauso ein Fall, bei dem nicht immer klar gesagt werden kann, ob eine Schwachstelle unattraktiv oder unsicher ist. Im Folgenden werden diese Schwachstellen im Kapitel 3.5 behandelt.

Der markierte und mit Pfosten ergänzte Längsstreifen für Fussgänger (manchmal auch Aargauer Trottoir genannt) im Schulhausbereich an der Haltenstrasse wurde als Schwachstelle genannt. Dieser Längsstreifen an der schmalen Strasse mit relativ wenig Verkehr wurde von der Gemeinde Köniz als kostengünstige Sofortmassnahme eingesetzt. Er hat dazu beigetragen, dass die Verkehrssicherheit (insbesondere die Schulwegsicherheit) gegenüber dem früheren Zustand stark verbessert werden konnte. Da der Fussverkehr aber weiterhin keinen physischen Schutz geniesst, sollte im Falle einer Sanierung der Strasse der Fussgängerschutz mit baulichen Massnahmen erhöht werden.

### Verschiedene weitere Sicherheitsaspekte

Es wurde angemerkt, dass das Brückengeländer Am Stalden über den Scherlibach zu tief bzw. unsicher ist, weil unbeaufsichtigte Kinder auf dem Schulweg dieses Schutzelement überklettern können. Die Überprüfung hat ergeben, dass die Normvorgaben tatsächlich nicht vollständig eingehalten sind. Für Geländer im öffentlichen Strassenraum gilt die VSS-Norm SN 640 568. Die Höhe des Schutzelements ab der begehbaren Fläche muss mindestens 100 cm betragen. Um den Schutz für Kinder zu gewährleisten, dürfen Schutzelemente bis zu einer Höhe von 75 cm nur Öffnungen  $< \varnothing 12$  cm aufweisen.

Ebenfalls als mangelhaft wurde der bereits seit Monaten aufgestellte Baustellenzaun an der Rifishaltenstrasse empfunden, der wegen der Absenkung des Terrains als Sofortmassnahme (Kindersicherung) angebracht wurde, auch weil der dahinterliegende Zaun ebenfalls in schlechtem Zustand ist. Die Fachstellen der Gemeinde Köniz ist sich bewusst, dass es sich nur um eine provisorische Massnahme handeln kann, die Abklärungen sind jedoch noch laufend.



Brückengeländer Am Stalden



Baustellenabschränkung Rifishaltenstrasse

Abb. 13 – Geländer und Abschränkungen sollten Sicherheitsaspekte berücksichtigen.

### 3.3 Hindernisfreiheit

Abb. 14 – Beispiele von Belagschäden



Insgesamt 11 der 110 festgehaltenen Schwachstellen wurden dem Kriterium Hindernisfreiheit zugeordnet. Bei vielen dieser Stellen handelt es sich um Belagschäden, die gerade für ältere Personen zu Stolperfallen werden können. Sie können in der Regel im Rahmen des betrieblichen Unterhalts des Werkhofs schnell behoben werden. Wenn längere Strecken schadhaft sind, werden jedoch etwas aufwändigere Belagsanierungen nötig, die nicht sofort ausgeführt werden können.

Tab. 8 – Gemeldete Belagschäden

Belagschäden	Problembeschrieb	Lösungsansatz
Fussweg Birchernstrasse / Bahnhof	Wegverbindung in schlechtem Zustand; Rutschgefahr im Winter; Hecken- und Pflanzenbewuchs	Weg- / Treppenunterhalt und Grünschnitt
Flüeliweg	Belag schadhaft	Belag ausbessern
Erschliessungsstrasse Haltestutz	schlechter Zustand des Belags	Belagsanierung
Eyboden	Belagschäden führen zu Stolpergefahr	Ausbesserung Belag



Abb. 15 – Neuenburg: Referenzbeispiel einer Sitzgelegenheit zum Ausruhen

Ältere Personen stören sich daran, dass der steile Haltestutz zwar einen einseitigen Handlauf aufweist, dieser aber bei Rutschgefahr im Winter nicht benützt werden kann, weil der Schnee auf diese Strassenseite geräumt wird. Im weiteren wurde für Menschen, die nicht mehr so gut zu Fuss sind, eine Sitzgelegenheit zum Ausruhen angeregt.

Gerade ältere und körperlich eingeschränkte Menschen müssen sich zwischendurch ausruhen und neue Kräfte für den weiteren Weg tanken können. Die Gemeinde Köniz bietet altersgerechte Sitzbänke im Rahmen von «Fuss Velo Köniz» an. Ihre Sitzflächen sind erhöht und die Rückenlehnen senkrechter als bei herkömmlichen Sitzbänken. Eine beidseitige Armlehne erleichtert das Absitzen und Aufstehen. Es fällt jedoch auf, dass in Niederscherli noch keine solchen Bänke installiert sind.

Zudem sollten Sitzbänke im Siedlungsgebiet, wenn möglich, hindernisfrei zugänglich platziert werden. Die am Waldrand, unmittelbar am asphaltierten Zufahrtssträsschen gelegene Sitzbank oberhalb des Friedhofs liegt an einer attraktiven Lage. Sie ist aber nur über einen Absatz und ein Rasenstück erreichbar.



Abb. 16 – Beispiele von Belagschäden

### 3.4 Durchgängigkeit



Verbindung Bahnhof / Bodengässli fehlt



unattraktiver Weg Bodengässli / Halten



Käsestrasse West: schlecht vernetzt

Abb. 17 – Situationen mit mangelnde Durchgängigkeit

Im Siedlungsgebiet sollte das Fusswegnetz zusammenhängend und dicht sein, sowie eine verständliche Wegführung aufweisen. Rechtwinklige Rasternetze entsprechen nicht den Wunschlinien. Zusätzliche Angebote wie Treppen oder diagonal verlaufende Verbindungen verdichten das Netz und verkürzen die Distanzen. Wegstücke oder ganze Wegverbindungen, die das Fusswegnetz sinnvoll ergänzen, sind aber in der bestehenden Bebauungsstruktur häufig schwer zu benennen. Insgesamt wurden denn auch nur auf 5 solcher Netzlücken aufmerksam gemacht.

In diesem Zusammenhang am meisten zu reden, gab die fehlende Fusswegverbindung zwischen Bahnhof und Schulhausanlage Bodengässli. Schon länger in Niederscherli wohnende Personen wiesen darauf hin, dass diese Verbindung früher bestand, aber wegen Sicherheitsbedenken der Landbesitzer wieder geschlossen wurde. Die Schliessung dieser Netzlücke ist sowohl im Langsamverkehrskonzept Köniz (2010) als auch im Teilrichtplan Fussverkehr (2013) enthalten.

Situationen mit mangelnder Durchgängigkeit sind zudem die Folgenden:

- Fussweg Bodengässli / Halten: An sich besteht eine direkte Verbindung zwischen dem Bodengässli und den Wohnquartieren Halten / Burisholz. Sie ist in einem schlechten Zustand, so dass sie nur eingeschränkt begangen werden kann und von einer Netzlücke gesprochen werden muss.
- Zugang Scherligraben: Der Scherligraben ist das prägende Landschaftselement von Niederscherli. Die Zugänge sind jedoch stark eingeschränkt und schlecht erkennbar. Exemplarisch ist dieser mangelhafte Bezug ersichtlich im Bereich Käsestrasse West. Dieses Quartier ist zu Fuss nur über die Käsestrasse erreichbar. In alle anderen Richtungen bestehen keine Verbindungen (Schwarzenburgstrasse, Bahnlinie, Scherligraben).
- Verbindung Bifitmatte / Oberbalmstrasse: Auf Luftbildaufnahmen ist erkennbar, dass über einen längeren Zeitraum ein Trampelpfad zwischen Bifitmatte / Schwarzenburgstrasse bestand, die insbesondere von Kindern gerne benützt wurde. Diese Verbindung ist inzwischen unterbunden worden.



Abb. 18 – Die Luftaufnahme 2016 zeigt eine Trampelpfadverbindung Bifitmatte / Oberbalmstrasse. (Foto: map.koeniz.ch)



Abb. 19 – Die Fusswegverbindung Birchern- / Schwarzenburgstrasse weicht nur wenig von der Wunschlinie ab; schon sind Trampelspuren erkennbar.

Menschen zu Fuss reagieren umwegsensibel: manchmal reichen bereits einige wenige Meter Umweg, damit Trampelpfade entstehen. Ein gutes Beispiel dafür bietet die Fusswegverbindung Birchern- / Schwarzenburgstrasse. Weil nahe an der Schwarzenburgstrasse wegen der Hecke und der leichten Kurvenlage kritische Sichtbeziehungen für eine Strassenquerung bestehen, werden der Weg und der Fussgängerstreifen nicht in der Wunschlinie, sondern versetzt geführt. Dies Trampelspuren auf dem Wiesenstück beweisen, dass dieser Umweg von manchen Fussgänger/innen nicht in Kauf genommen wird.

## 3.5 Attraktivität

Am zweithäufigsten als Schwachstellen genannt, wurden Aspekte, die die Attraktivität betreffen. Sie können in die folgenden Bereiche unterteilt werden:

- Attraktivität entlang Schwarzenburgstrasse
- Sitzbankangebot
- Naherholungswege
- Öffentliche WC-Anlage

### Attraktivität entlang der Schwarzenburgstrasse

Die teilweise mangelnde Attraktivität entlang der Schwarzenburgstrasse kann folgendermassen zusammengefasst werden:

- Der MIV wird im Zentrum als dominant erlebt. Entlang der Ortsdurchfahrt bestehen keine Aufenthaltsbereiche, die Menschen zu Fuss dazu einladen, zu verweilen und einander zu treffen. Zwei solcher Bereiche sind angedeutet (bei den beiden Brunnen), werden aber räumlich kaum wahrgenommen. Dies äussert sich unter anderem auch darin, dass praktisch keine Sitzgelegenheiten zur Verfügung stehen. Zitat: «Letzte Sitzbank vis à vis Bären. Dann in Richtung Schwarzenburg keine mehr auf beiden Seiten der Strasse.»

Abb. 20 – Schwarzenburgstr.: Räumlich kaum präsenre Brunnen im Zentrum



Brunnen vis à vis Einmündung Haltenstr.



Brunnen und Bänkli vis à vis Bären

- Die Einmündungen in die Schwarzenburgstrasse (z.B. Eyboden, Gerberweg, Zur Station, Am Stalden) sind unübersichtlich und für Zufussgehende unattraktiv organisiert (vgl. auch Kap. 3.2 Sicherheit). Sie sind teilweise als Trottoirüberfahrt organisiert, genügen aber den formalen Kriterien nicht.
- Insbesondere die Eltern weisen darauf hin, dass die Veloführung zu Wünschen übrig lässt. Während an den Ortseingängen Radstreifen vorhanden sind, zirkulieren die Velofahrenden im zentralen Abschnitt (zwischen Eyboden und Scherligraben) im Mischverkehr. Zitat: «Ich lasse die Kinder nur auf dem Trottoir fahren.»
- Das Trottoir entlang der Strasse ist nicht durchgehend zweiseitig angeordnet. Im Zentrum von Niederscherli, wo am ehesten Menschen zu Fuss anzutreffen sind, fehlt ein solches Angebot.
- Zudem lassen die separaten Fussverkehrsflächen an Qualität zu wünschen übrig. Manchmal unterschreiten die Trottoirs die Normbreiten. Das Parkplatzangebot (privat und öffentlich) entlang der Strasse ist sehr präsent. Typischerweise sind wiederkehrende Parkbuchten angeordnet, die zu einer unruhigen Fussgängerführung entlang der Strasse führen und die Zufussgehenden zusammenen mit Möblierung dazu zwingt «Slalom zu laufen».



Das Bild dominierende Parkbuchten



Unattraktive Fussgängerführung

Abb. 21 – Schwarzenburgstrasse: Parkbuchten zwingen Menschen zu Fuss zum «Slalom laufen»

- Besonders stossend ist die Tatsache, dass im Bereich des Zugangs zum Coop regelmässig Fahrzeuge für Kurzeinkäufe unerlaubt auf dem Trottoir abgestellt werden, so dass Zufussgehende auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Dieses Verhalten sollte in Zukunft rigoros verhindert und geahndet werden.

### Sitzbankangebot

Fusswege sollten alle 200–300 m eine Sitzgelegenheit bieten, auf Abschnitten, die der Bewegungsförderung von Menschen mit eingeschränkter Mobilität dienen, alle 100–150 m. Gemäss Geoportal der Gemeinde Köniz existiert im Siedlungsgebiet von Niederscherli nur eine öffentliche Sitzbank, an der Verzweigung Käserei- / Birchernstrasse. An der Bahnstation, im Coop-Gelände und an der Schwarzenburgstrasse vis à vis des Bären befinden sich zudem private Bänke. Folgende Vorschläge für eine Ergänzung des Sitzbankangebots wurden gemacht:

- Entlang Ortsdurchfahrt: Im Abschnitt zwischen Halten- und Farnernstrasse wären zwei neue öffentlich zugängliche Sitzbänke sinnvoll.
- «Ruhebänkli»: Die Fusswegdistanzen und Höhenunterschiede zwischen dem Zentrum und den beiden Wohnquartieren «Bifit» und «Halten» sind relativ gross. Deshalb wäre die Installation, je eines «Ruhebänkli» am Haltenstutz und an der Farnernstrasse prüfenswert.
- Freiraum: Die älteren Personen haben zudem Vorschläge für weitere Sitzbänke an Naherholungswegen bei schönen Aussichtspunkten gemacht. Einige davon könnten tatsächlich installiert werden.

### Naherholungswege

Die Feedbacks aus den durchgeführten Formaten haben deutlich gemacht, dass die Bevölkerung die Natur rund um das Siedlungsgebiet und das Angebot an Naherholungswegen kennt und schätzt. Im Birchlerewald, aber auch anderswo sind die Wege zum Teil zugewachsen. Sie könnten mit relativ wenig Aufwand wieder in Schuss gebracht werden.

Der Scherligraben – das prägendste Landschaftselement von Niederscherli – ist ein beeindruckender Naturraum, aber relativ schlecht zugänglich und erlebbar. Ein signalisierter «Scherlirundweg» zum und durch den Scherligraben wäre allenfalls nicht nur für die Bevölkerung von Niederscherli, sondern auch für weitere Erholungssuchende eine Attraktion.

### Öffentliche WC-Anlage

Ältere Personen müssen häufiger den Gang auf ein WC antreten. Gerade diese Bevölkerungsgruppe ist froh, wenn ein Grundangebot an öffentlichen WC's besteht. In Niederscherli steht jedoch nur ein abgelegenes, öffentliches WC zur Verfügung, nämlich am Friedhof «ennet des Bahngeleises». Die WC-Anlage an der Bahnstation wurde geschlossen. Es sollte abgeklärt werden, ob eine Möglichkeit besteht, dieses wieder zu eröffnen.



Abb. 22 – illegales Trottoirparkieren bei der Barriere zum Coop



Abb. 23 – Das schlecht zugängliche, ramponierte, aber offiziell einzige «Bänkli» der Gemeinde im Siedlungsgebiet



Abb. 24 – Der Unterhalt an den Naherholungswegen im Bircherewald lässt teilweise zu Wünschen übrig.



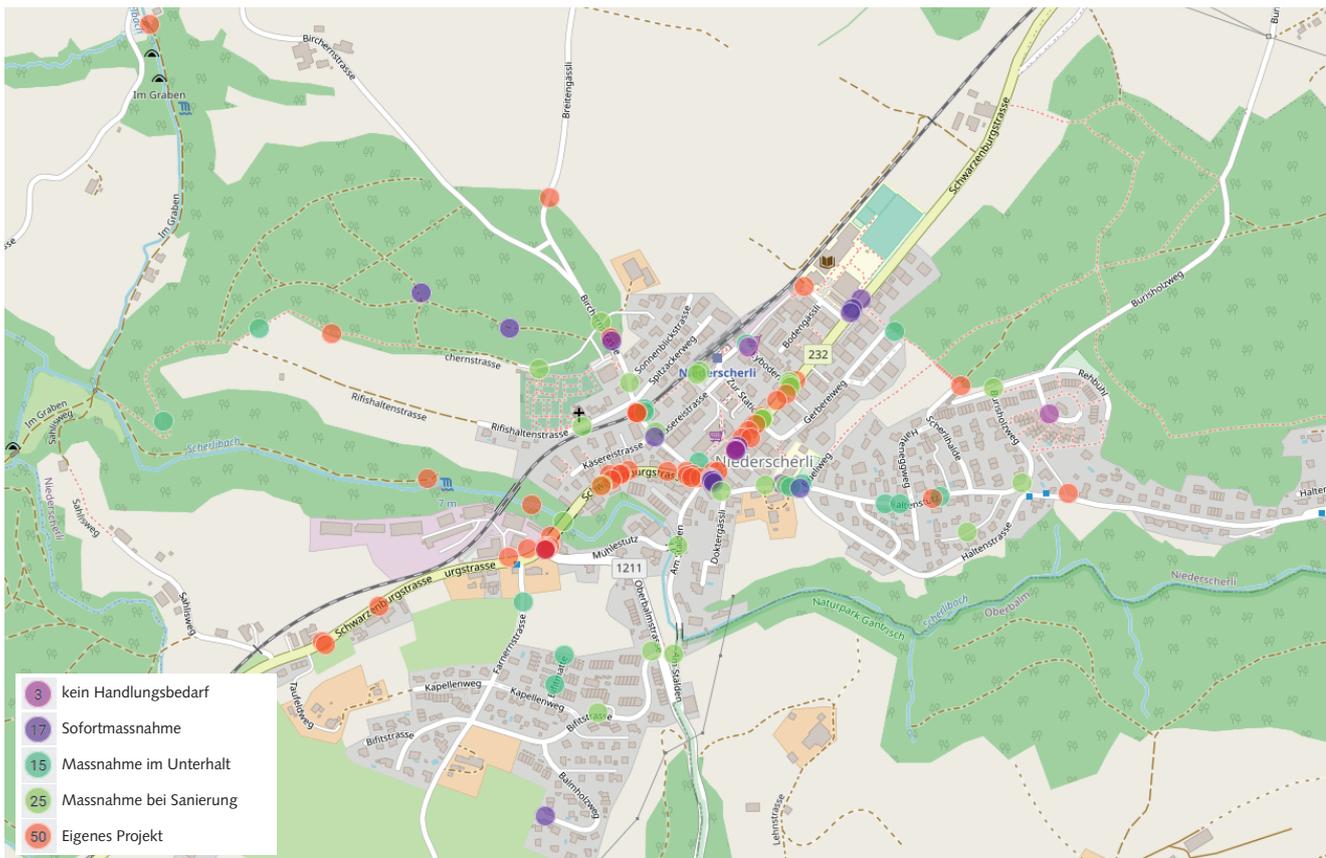
Abb. 25 – Es wird bedauert, dass das öffentliche WC an der Bahnstation geschlossen ist.

### 3.6 Handlungsbedarf nach Massnahmenbereichen

Alle Beanstandungen wurden in Bezug auf Verständlichkeit, Relevanz, Art des Handlungsbedarfs überprüft. Bei der Beurteilung wurde im Zweifelsfall eine Nennung als Schwachstelle jeweils ein Handlungsbedarf zugewiesen. Nur wo der Eindruck entstand, dass kein Problem vorliegt, wurde kein unmittelbarer Handlungsbedarf ausgewiesen. Die Einteilung erfolgte in 5 Kategorien, wobei die Zuteilung nicht immer eindeutig ist (z.B. weil mehrere Massnahmen oder weil kurz- und längerfristige Massnahmen nötig sind):

- kein Massnahmenbedarf
- Sofortmassnahme
- Massnahme im Unterhalt
- Massnahme bei Sanierung
- eigenes Projekt

Abb. 26 – Schwachstellen Fussverkehr: Einschätzung nach Massnahmenbereichen



Tab. 9 – Schwachstellen Fussverkehr: Einschätzung nach Massnahmenbereichen

	kein Handlungsbedarf	Sofortmassnahme	im Unterhalt	bei Sanierung	Eigenes Projekt
<b>Schwachstellen</b>	3	17	15	25	50

#### Kein Handlungsbedarf

Nach der ersten Einschätzung besteht nur bei 3 der insgesamt 110 Schwachstellen kein Handlungsbedarf.

#### Sofortmassnahmen

Immerhin bei 17 Schwachstellen kommen Sofortmassnahmen in Betracht. Meistens handelt es sich dabei um Markierungs- und um kleinere Grünschnittarbeiten, die schnell und unkompliziert an die Hand genommen werden können. Seit dem Zeitraum der Erhebung hat das kantonale Tiefbauamt entlang der Ortsdurchfahrt die schadhafte Markierungen (Fussgängerstreifen und Radstreifen) erneuert, so dass inzwischen mehrere dieser Sofortmassnahmen als erledigt bezeichnet werden können. Auf den Gemeindestrassen sollte teilweise ebenfalls neu markiert werden.



Abb. 27 – An der Ortsdurchfahrt wurde inzwischen neu markiert.

### Massnahmen im Unterhalt

15-mal ist insbesondere der Unterhalt zur Behebung von Mängeln gefragt. Gleich mehrmals wurde darauf hingewiesen, dass mittels Instruktion die Schneeräumung verbessert werden könnte (am Längsstreifen an der Haltestrasse und beim Handlauf am Haltestutz). Die meisten anderen Punkte betrafen Stellen, bei denen zunächst der Zustand eines Wegstückes oder einer Sitzbank genauer abgeklärt werden muss, um zu entscheiden, ob die Schwachstelle im Rahmen des betrieblichen Unterhalts erledigt oder allenfalls im Rahmen einer grösseren Sanierung behoben werden muss (z.B. der Fussweg entlang der Bahnlinie oder die Fusswegverbindung zwischen Bodengässli und Haltenquartier).



Abb. 28 – Haltestutz: Schneeräumung so, dass der Handlauf benützt werden kann.

### Massnahmen bei Sanierung

24 Nennungen betrafen Probleme, die im Rahmen von Strassensanierungen (v.a. bei Belagsanierungsarbeiten) aktiv angegangen werden könnten. Ein gutes Beispiel für solche Massnahmen wären die provisorisch installierten Massnahmen im Umfeld der Schule an der Haltenstrasse. Zum Zeitpunkt, wenn der Belag und die Werkleitungen saniert werden müssen, könnte mittels baulichen Gestaltungsmassnahmen der Zustand nochmals verbessert werden. Die Einmündungen in die Schwarzenburgstrasse (Eyboden, Zur Stadion und Gerbergasse) wurden ebenfalls dieser Kategorie zugeordnet.



Haltenstr. mit provisorischen Massnahmen



schlechte Sicht Einmündung Eyboden

Abb. 29 – Massnahmen bei Sanierung: Beispiele Haltenstrasse und Einmündung Eyboden in Schwarzenburgstrasse

### Eigenes Projekt

Die meisten Schwachstellen – nämlich 50 von insgesamt 110 – wurden der Kategorie «eigenes Projekt» zugeordnet. Meistens sind es Situationen, die umfassendere Abklärungen benötigen. Es handelt sich in der Regel um komplexere Problemstellungen an der Kantonsstrasse, die mit einer gesamtheitlichen und integrierten Herangehensweise – z.B. im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungsprojektes – sorgfältig abgeklärt werden müssten. Ebenfalls im Rahmen von eigenen Projekten müssten einige Probleme an den wichtigen Gemeindestrassen (Oberbalm-, Halten- und Birchernstrasse) angegangen werden. Namentlich die Birchernstrasse mit der einzigen, aber schmale Brücke über die Bahnlinie sollte genauer angeschaut werden.

Die meisten Vorschläge für neue Sitzbänke innerhalb und ausserhalb des Siedlungsgebietes sind in dieser Kategorie zusammengefasst. Im Rahmen eines Sitzbankkonzeptes sollten genauere Abklärungen durchgeführt werden.



Schwarzenburgstr.: Einmündung Haltenstr.



Schwarzenburgstr.: Trottoir einseitig

Abb. 30 – An der Schwarzenburgstrasse sollten heikle Punkte mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept abgeklärt werden.



Foto: Daniel Bill

# 4 Fazit und weiteres Vorgehen

## 4.1 Schlussfolgerungen zur Methodik

Die Resultate der Schwachstellenanalyse Fussverkehr in Niederscherli sind von guter Qualität und zeichnen ein realistisches Bild der aktuellen Situation. Dies ist vor allem das Engagement der beteiligten Personen zurückzuführen, die mit Interesse und mit der Bereitschaft ihr Detailwissen weiterzugeben, mitgemacht haben.

Alle durchgeführten Formate – Schulweganalyse, Elternbefragung und Begehung mit älteren Personen – haben für sich gut funktioniert, und die Formate haben einander gut ergänzt. Sie könnten in ähnlicher Form problemlos in weiteren Ortsteilen oder Quartieren der Gemeinde Köniz angewendet werden. Falls weitere Schwachstellenanalysen Fussverkehr angestrebt werden: Um den Aufwand bewusst zu steuern, kann je nach den örtlichen Voraussetzungen allenfalls überlegt werden, ob auf einzelne Formate verzichtet werden soll.

## 4.2 Schlussfolgerungen zum Fussverkehr

### **Anspruchsvolle strukturelle Voraussetzungen für den Fussverkehr**

Die Voraussetzungen für ein vermehrtes Zufussgehen in Niederscherli sind nicht ganz einfach. Einerseits engen dominante Trennriegel (Scherligraben, Bahnlinie, Ortsdurchfahrt) den Aktionsradius der Zufussgehenden auf eine begrenzte Zahl von Verbindungen ein. Andererseits befinden sich die mit dem ÖV schlecht erschlossenen Wohnquartiere Bifit und Halten in einer grossen zu-Fuss-Distanz zum Zentrum. Zudem fehlen Attraktoren: Es ist kein Dorfplatz oder attraktiver Begegnungsort vorhanden.

### **Befriedigende Bedingungen für das Gehen**

Für das Zufussgehen steht der Bevölkerung in weiten Teilen ein befriedigendes Angebot an ausreichend sicheren Strassen und Wegen zur Verfügung. Die Rückmeldungen aus der Schwachstellenanalyse Fussverkehr lassen eher darauf schliessen, dass das gewünschte Mass an Attraktivität nicht überall erreicht wird.

Die Ortsdurchfahrt prägt den Ortsteil. Die Gestaltung ist auf den Motorfahrzeugverkehr bzw. auf ein ausreichendes Parkplatzangebot ausgerichtet. Nicht überall stehen beidseitige Trottoirs zur Verfügung. Zum Teil genügen die Seitenbereiche den Minimalanforderungen nicht (Engstellen, Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr, Parkierungsvorgänge über das Trottoir, Gestaltung zwingt zum Slalomlaufen).

Abseits der Kantonsstrasse besteht ein zufriedenstellend dimensioniertes Strassennetz, das mindestens teilweise in Tempo-30-Zonen integriert ist. Für die meisten Etappen zu Fuss können wenig befahrene Quartierstrassen benützt werden. Allerdings sind Netzlücken zu konstatieren, die als durchgehende Alternativverbindungen zum übergeordneten Strassennetz dienen könnten.

### **Siedlungsorientierter Charakter nicht überall gegeben**

Eine wichtige Schlüsselgrösse für die Sicherheit der Zufussgehenden ist das Geschwindigkeitsniveau des MIV. Denn bei reduziertem Tempo sind auch unübersichtliche Situationen entschärft. Es geht also um eine konsequente Umsetzung eines flächendeckenden Ansatzes, der auf tiefen Geschwindigkeiten auch auf

übergeordneten Gemeindestrassen basiert. Trotz Tempo 30 laden einige Strassenzüge (Bifitstrasse, Teile der Haltenstrasse) aufgrund ihres eher technischen Ausbaugrades, ihrer Linienwahl oder des fehlenden Bezugs zur angrenzenden Bebauung dazu ein, eher zu schnell zu fahren.

### **Kantonsstrasse als unwirtliches Gebiet**

Die Kantonsstrasse wird als verkehrsdominiert empfunden. Die vielen Rückmeldungen, die sich mit den Querungssituationen auseinandersetzen, lassen darauf schliessen, dass es nicht einfach ist, über die Schwarzenburgstrasse zu kommen, bzw. die Einmündungen in die Ortsdurchfahrt zu queren. Für Fussgängerquerungen sind Mittelseln als Standardelement anzustreben. Dort, wo aufgrund der örtlichen Verhältnisse keine solchen Hilfsangebote Platz haben, ist nochmals sorgfältig abzuklären, wie mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen trotzdem genügend sichere und attraktive Querungsmöglichkeiten zur Verfügung gestellt werden können. Im Zentrum steht die Option Tempo 30 im Raum.

Im Siedlungsgebiet spielt es eine wichtige Rolle, wie wohl sich die Zufussgehenden auf den strassenbegleitenden Gehflächen fühlen können. Wenn die Trottoirs über längere Strecken mit einer weichen Kante ausgestattet sind oder mit Parkierungsmanövern über das Trottoir zu rechnen ist, bzw. wenn das Verhältnis zwischen Geh- und Fahrbahnflächen nicht stimmt oder Trottoirabschnitte fehlen, fühlen Menschen zu Fuss unsicher und meiden diese Räume.

### **Stattliche Anzahl an einfach zu behebbenden Mängeln**

Die Qualität des Gehens bemisst sich nicht nur an der Umsetzung von prestigeträchtigen Grossprojekten. Ebenso entscheidend ist die Vielzahl vieler kleiner Details, die den Menschen zu Fuss signalisieren, dass sie in der eigenen Gemeinde willkommen sind.

An vielen Stellen wurden solche einfach zu behebbende Probleme dokumentiert. Diese können oft kostengünstig und mit vertretbarem Aufwand behoben werden. Die Bedeutung der schnellen Umsetzung dieser Sofort- und Unterhaltsmassnahmen ist nicht zu unterschätzen. Sie signalisieren der Bevölkerung, dass es die Gemeindebehörden mit der Fussverkehrsförderung ernst meinen.

### **Sanierungs- und Projektarbeiten prüfen**

Es ist nicht ganz einfach, die Vielfalt der gemeldeten Schwachstellen in einem Bericht übersichtlich zu gruppieren und darzustellen. Dank einer GIS-fähigen Datenbank stehen aber sämtliche Daten den zuständigen Fachstellen der Gemeinde zur Verfügung. So ist sichergestellt, dass vorliegenden Daten systematisch weiterbearbeitet werden können. Im Rahmen einer Triage gilt es abzuklären, ob und wie die Schwachstellen im Rahmen von anstehenden Sanierungsarbeiten oder von längerfristigen Projekten angegangen werden sollen.

#### **Exemplarische Sofortmassnahmen**

- *Instruktion Winterdienst (Halten)*
- *Trottoirparkieren beim Coop verhindern*
- *Coop-Tafel umplatzieren*
- *Zebrastreifen Halten- / Schwarzenburgstrasse markieren*
- *Wegnetz Bircherewald instandsetzen*
- *Beschädigte oder verschmierte Sitzbänke instandsetzen*
- *allenfalls: Geschwindigkeitskontrollen Birchern- / Haltenstrasse*

#### **Einfache Massnahmen im Unterhalt**

- *Belagsschäden ausbessern (Flüeliweg, Eyboden, etc.)*
- *Weg Bifitmatte – Oberbalmstr. prüfen*
- *Wegverbindungen instandsetzen (Bahnweg, Weg Bodengässli – Halten)*
- *Brückengeländer Am Stalden erneuern*

#### **Ausgewählte Massnahmen bei Sanierung**

- *def. Abschränkung Rifishaltenstrasse*
- *zusätzliche Sitzbänke mit Konzept*
- *öff. Toilette im Zentrum anbieten*
- *Signalisation Haltenstrasse: harmonisieren, allenfalls Tempo-30*
- *geschalterischer Hinweis Querung Burisholzweg*
- *Einmündungen Eyboden / Zur Station: Für Menschen zu Fuss sichern*
- *Haltenstrasse: provisorische Massnahmen baulich Umgestalten*

#### **Längerfristige Projekterarbeitung**

- *Betriebs- und Gestaltungskonzept Schwarzenburgstrasse:*
  - *mehr Koexistenz im Strassenraum*
  - *Geschwindigkeitsniveau überprüfen*
  - *Einmündungssituationen klären (Oberbalm- und Haltenstrasse)*
  - *Fussgängerquerungen verbessern*
  - *Trottoirbereiche aufwerten*
  - *Aufenthaltsbereiche anbieten*
- *Umgestaltung Strassenraum Birchernstrasse:*
  - *Enge Brückensituation aufwerten*
  - *Enger Strassenraum aufwerten*

# Stimmungsbilder von den Begehungen (Fotos: Daniel Bill)

## Schulweganalyse



## Workshop und Spaziergang mit älteren Personen





**Fussverkehr Schweiz**  
**Mobilité piétonne Suisse**  
**Mobilità pedonale Svizzera**