

# **Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Gemeinde Köniz**

**Nachheruntersuchung und -befragung  
Zusammenstellung der Massnahmen  
Forschungsergebnisse aus der Schweiz und Deutschland**

**Dezember 1999**

**Universität Bern  
Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie**

**Daniel Matti  
Ueli Haefeli**

*Kontakt:*

Daniel Matti  
Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie, Universität Bern  
Falkenplatz 16, 3012 Bern,  
++41 (0)31 631 39 51, [matti@ikaoe.unibe.ch](mailto:matti@ikaoe.unibe.ch), <http://ikaoewww.unibe.ch>

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Das Wichtigste in Kürze</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bevölkerungsumfrage im Quartier Buchsee-Mösli Köniz</b> .....	<b>4</b>
2.1	Methodik und Vorgehen .....	4
2.2	Resultate.....	4
2.3	Kommentar .....	8
<b>3</b>	<b>Verkehrsmessungen in Könizer Quartieren</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Unfallgeschehen in Könizer Tempo-30-Zonen</b> .....	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>Verkehrsfluss in Tempo-30-Zonen</b> .....	<b>11</b>
<b>6</b>	<b>Übersicht über Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit</b> ....	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen in der Schweiz und Deutschland</b> .....	<b>14</b>
7.1	Verkehrssicherheit.....	15
7.2	Wohnqualität und Wohnumfeldverbesserung.....	15
7.3	Lärm und Luft .....	15
7.4	Geschwindigkeitssenkung und –verstetigung.....	16
7.5	LV-/ ÖV-Förderung .....	16
<b>8</b>	<b>Literatur</b> .....	<b>17</b>
<b>9</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>18</b>
9.1	Bevölkerungsumfrage im Quartier Buchsee-Mösli Köniz .....	18
9.2	Verkehrsmessungen in Könizer Quartieren.....	30
9.3	Unfallgeschehen in Könizer Quartieren .....	31

## Abkürzungen

Abb.: Abbildung  
Anm.: Anmerkung  
BFS: Bundesamt für Statistik  
bfu: Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung  
bzw.: beziehungsweise  
DTV: Durchschnittlicher täglicher Verkehr  
EJPD: Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement  
FG: FussgängerInnen  
IKAÖ: Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie  
Kap.: Kapitel  
KaPo: Kantonspolizei  
LSA: Lichtsignalanlage  
LV: Langsamverkehr (Velo und Mofa)  
MIV: Motorisierter Individualverkehr  
OBK: Ortsbus Köniz  
ÖV: Öffentlicher Verkehr  
PW: Personenwagen  
s.: siehe  
Tab.: Tabelle  
TCS: Touring Club der Schweiz  
VCS: Verkehrs-Club der Schweiz  
vgl.: vergleiche  
VSS: Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute  
z.B.: zum Beispiel  
ZR: Zweirad (Velos und Mofas)

## 1 Das Wichtigste in Kürze

Die Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAÖ) der Universität Bern hat von der Verkehrsabteilung Köniz (VEAK) den Auftrag erhalten, die Auswirkungen und die Akzeptanz von Tempo-30-Zonen zu untersuchen.

Die vorliegende Studie stellt die eigenen Untersuchungsteile, die von der Gemeinde zur Verfügung gestellten Grundlagen und die wesentlichen Fakten aus der Literatur zusammen.

### **Zusammenfassung**

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist in der Schweiz seit 1989 gesetzlich möglich. Als Ziele für die Planung und Realisierung von Tempo-30-Zonen gelten vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität. Es sollen die Anliegen und Bedürfnisse aller NutzerInnen und der Anwohnenden der Quartierstrassen berücksichtigt sein.

Die Bilanz von Tempo-30-Zonen in schweizerischer und deutscher Literatur ist im Gesamten positiv. Die gefahrenen Tempi gehen zurück und die Verkehrssicherheit nimmt zu, damit ergeben sich auch tendenziell positivere Einschätzungen der Wohnumfeldqualität. Bei fachgerecht realisierten baulichen Massnahmen tritt im Verkehrsfluss eine Verstetigungswirkung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau ein, was sich leicht positiv auf die Luft- und Lärmemissionen auswirkt. Durch eine umfassende Planung und eine fachgerechte Anordnung und Dimension der unterstützenden baulichen Massnahmen lassen sich allfällig negative Folgen von Tempo-30-Zonen verhindern. Tempo-30-Zonen ohne Massnahmen werden von allen Quellen als wenig wirksam betrachtet und daher nicht unterstützt.

In der Gemeinde Köniz bestehen aktuell 20 Tempo-30-Zonen mit einer durchschnittlichen Fläche von 14 ha. Eine Bevölkerungsumfrage im verkehrsberuhigten Quartier Buchsee-Mösli (354 Rückantwortende) gab Auskunft zur Akzeptanz der Zone und von verkehrsberuhigenden Massnahmen:

Die Akzeptanz der Tempo-30-Zone ist hoch, und zwar bei allen Akteuren (Altersgruppen, Verkehrsmittel, Geschlechter). Tempo 30 ist das Wunschtempo von 80% der Befragten. Heute fühlen sich 94% der antwortenden QuartierbewohnerInnen „sicher“ oder „eher sicher“ auf ihren Quartierstrassen. 70% beurteilen die Wirksamkeit der Tempo-30-Zone als positiv für die Verkehrssicherheit.

Stark zustimmend ist die Meinung der Buchsee-Mösli-Bewohnenden zu den bestehenden Projekten auf den Hauptachsen in der Gemeinde: 97% beurteilen den umgestalteten Neuhausplatz positiv, die Seftigenstrasse erreicht 76% positive Antworten.

Befragt nach dem zukünftigen Handlungsbedarf auf Quartierebene meinen 67% der Befragten, die Gemeinde sollte „mehr“ oder „eher mehr“ tun für die Verkehrsberuhigung in Quartieren. Bei der gleichen Frage nach dem Handlungsbedarf auf Hauptstrassen möchten 61% „mehr“ oder „eher mehr“ für die Verkehrsberuhigung tun.

Das Unfallgeschehen in fünf untersuchten Könizer Quartieren (drei davon haben heute Tempo-30-Zonen) hat sich seit der Einführung von Tempo-30-Zonen beruhigt. Alle drei verkehrsberuhigten Quartiere blieben in den Vergleichsjahren seit Einführung der Zone-30 unfallfrei.

## 2 Bevölkerungsumfrage im Quartier Buchsee-Mösli Köniz

Mit einer Nachherbefragung im Quartier Buchsee-Mösli (s. Anhang 9.1) wurde untersucht, welche Erfahrungen die Quartierbevölkerung mit der Tempo30 Zone gemacht hat und wie sie die Auswirkungen beurteilen. Damit stehen Datengrundlagen bereit, die mit anderen Beispielen aus der Literatur verglichen werden können, und die Aussagen zur Akzeptanz von Verkehrsberuhigungsmassnahmen machen lassen.

### 2.1 Methodik und Vorgehen

Die Befragung im Quartier Buchsee-Mösli (zur Perimeterabgrenzung s. Fragebogen Anhang 9.1.1) erfolgte schriftlich. In alle 576 Briefkasten im Perimeter wurden im September 1999 je zwei Fragebogen eingeworfen, der Rücklauf betrug 354 auswertbare Fragebogen. Die Rücklaufquote beträgt zwischen 31% und 61% und ist nicht genauer bestimmbar (Anzahl Ein- bzw. Mehrpersonenhaushalte und die Geschlechts- und Altersverteilung des Quartiers ist nicht bekannt). Die Altersklassen und Geschlechter der 354 Antwortenden sind ausgeglichen verteilt, das Durchschnittsalter beträgt 52 Jahre (Spannweite 10 bis 89 Jahre) und der Anteil weiblicher Antwortenden war 48.4%. Zusammen mit der absoluten Zahl von 354 auswertbaren Fragebogen lässt dies auf eine hohe Übertragbarkeit der Aussagen auf die Gesamtbevölkerung des Quartiers Buchsee-Mösli schliessen.

Die Farbgebung der Diagramme erfolgte der besseren Lesbarkeit wegen in inhaltlich kohärentem Sinn. In der statistischen Auswertung wurde als Signifikanzniveau<sup>1</sup> 5% (zweiseitig) festgelegt. *Signifikante* Unterschiede sind somit statistisch betrachtet zu 95% sicher.

### 2.2 Resultate

Der komplette Datensatz sowie der Fragebogen mit den genauen Fragestellungen und Erläuterungen befinden sich im Anhang, Kap. 9.1.

Befragt nach ihrem Wunschtempo (Frage 8) möchte die überwiegende Mehrheit Tempo 30 beibehalten (Abbildung 2-1). Die Zustimmung zu tiefen Tempozonen war von Antwortenden mit einem nicht motorisierten Hauptverkehrsmittel (Frage 1b, Abbildung 2-1) nochmals und signifikant höher (MIV: 68%; Übrige: 87-90% Tempowunsch 30).

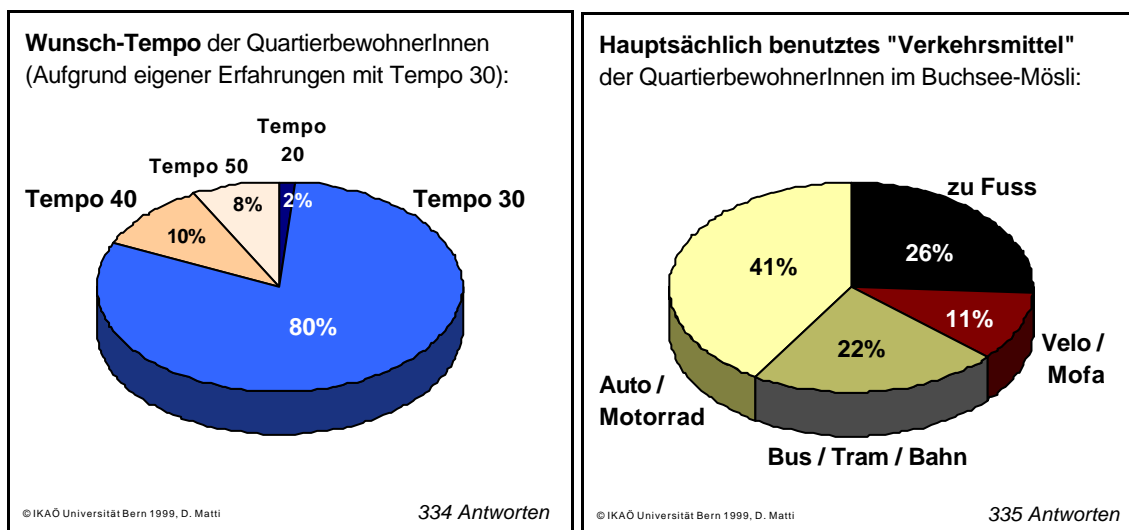


Abbildung 2-1: Hauptverkehrsmittel im Quartier und Wunschtempo

<sup>1</sup> „Entspricht der Wahrscheinlichkeit, die Nullhypothese [kein Unterschied zwischen zwei Gruppen, Anm. des Verfassenden] abzulehnen, obschon diese in Wirklichkeit wahr ist.“ (RIEDWYL 1989:113)

Drei von fünf QuartierbewohnerInnen benutzen für ihre Mobilität hauptsächlich nichtmotorisierte „Verkehrsmittel“. Frauen geben (signifikant) andere Hauptverkehrsmittel an als Männer: Weibliche Personen gehen häufiger zu Fuss, benutzen deutlich weniger das Auto aber öfter den Öffentlichen Verkehr.

Das eigene Sicherheitsgefühl bezüglich Verkehr wird auf den verkehrsberuhigten Quartierstrassen im Buchsee-Mösli als hoch eingeschätzt. Gut, aber insgesamt geringer wird die Gefährdung von Kindern wahrgenommen (Abbildung 2-2).

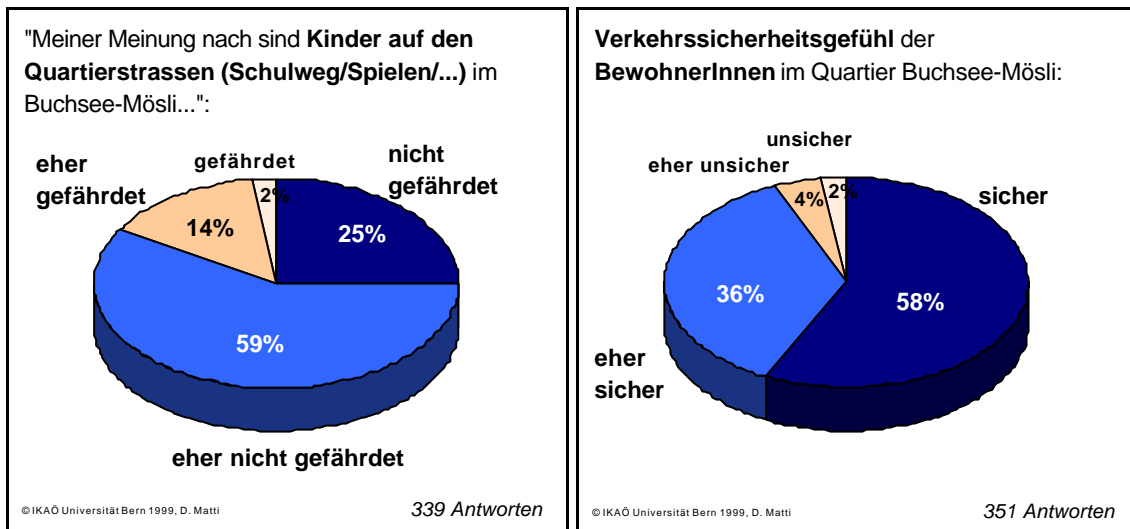


Abbildung 2-2: Gefährdungsgefühl auf den Quartierstrassen

Personen, die oft zu Fuss im Quartier unterwegs sind (Hauptverkehrsmittel zu Fuss oder ÖV) sowie jene, die mit Kindern im gleichen Haushalt leben, betrachten die Gefährdung der Kinder auf den Quartierstrassen signifikant als höher.

Die Auswirkungen der Einführung der Tempo-30-Zone werden deutlich positiv bewertet: Starke Mehrheiten sehen die Wohnqualität in ihrem Quartier verbessert und die Sicherheit für die Kinder auf den Quartierstrassen gesteigert (Abbildung 2-3).

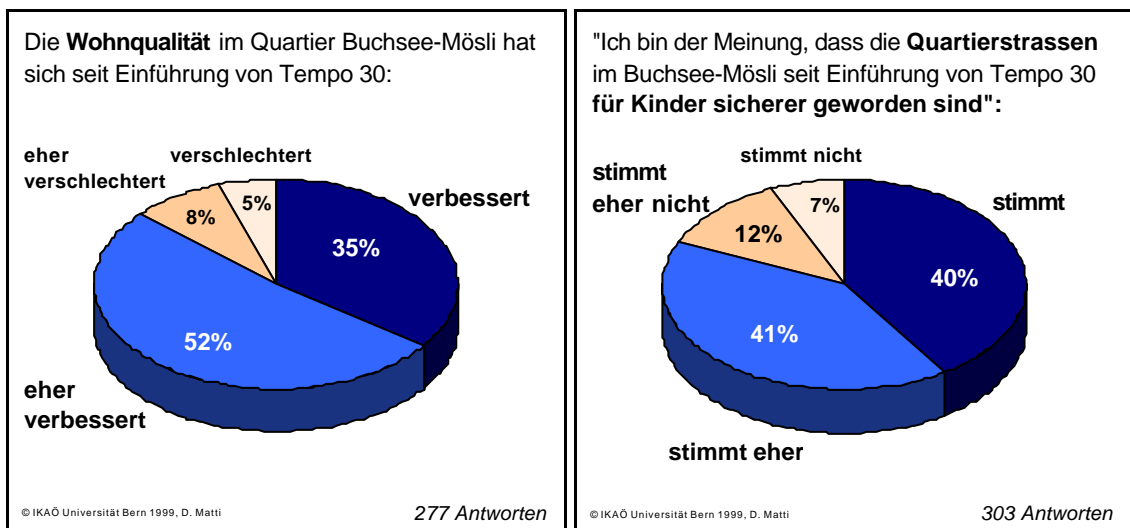


Abbildung 2-3: Wohnqualität und Sicherheit für Kinder

Die Verbesserung der Wohnqualität durch die Tempo-30-Zone wird von Personen, die oft zu Fuss im Quartier unterwegs sind (FussgängerInnen und ÖV-BenutzerInnen gemäss Frage 1b), signifikant höher eingeschätzt als von Autofahrenden.

Ein Ziel von Tempo-30-Zonen – die Erhöhung der Sicherheit auf Quartierstrassen für Kindern – konnte nach Meinung der Mehrheit der Befragten erreicht werden (Abbildung 2-3).

70% der befragten AnwohnerInnen beurteilen das Massnahmenpaket „Tempo-30-Zone“ als wirksam, um die Verkehrssicherheit im Quartier zu fördern (Abbildung 2-4). Die Gruppe der FussgängerInnen und Velofahrenden (Frage 1b) nehmen im Vergleich zu Autofahrenden eine signifikant höhere Wirksamkeit wahr.

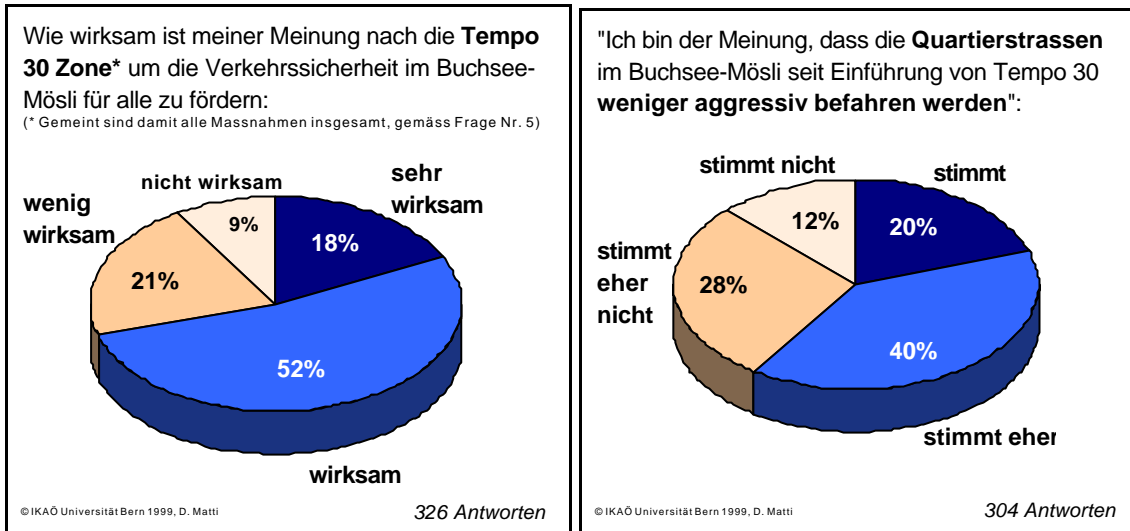


Abbildung 2-4: Bewertung der Wirksamkeit der Tempo-30-Zone und des Fahrstils

Eine Mehrheit von 60% stimmt der Ansicht zu, dass seit Einführung der Tempo-30-Zone eine weniger aggressive Fahrweise im Quartier vorherrscht (Abbildung 2-4).

Einigkeit herrscht in der Beurteilung der FussgängerInnen- und Velosicherheit: Sie hat seit der Einführung der Tempo-30-Zone zugenommen. Der gegenteiligen Behauptung konnten nur wenige zustimmen (Abbildung 2-5).

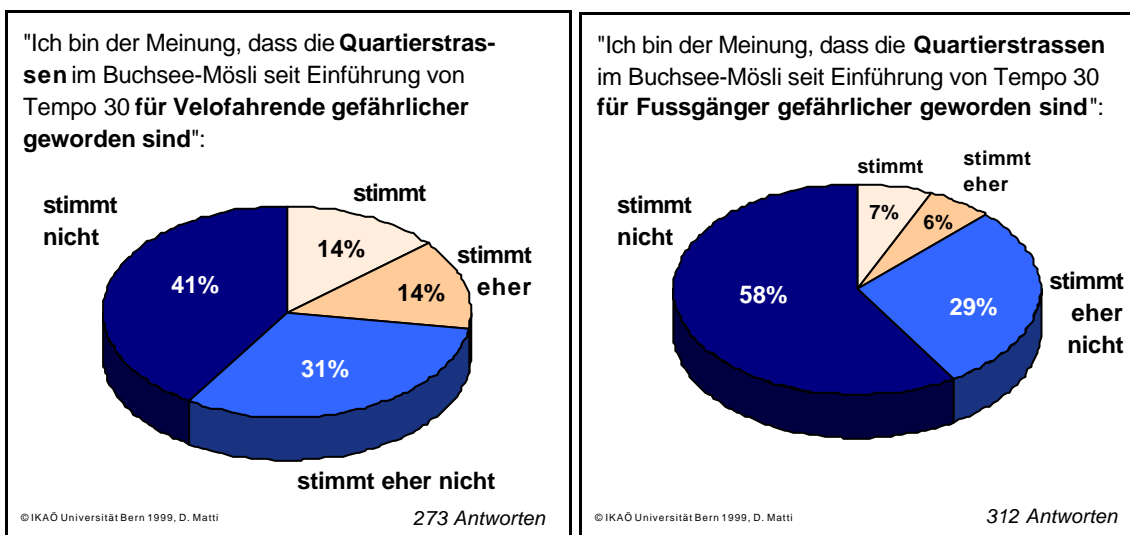


Abbildung 2-5: Veränderung des Gefährdungsgefühls auf den Quartierstrassen

Mit den Fragen 9 und 10 im Fragebogen wurde der Fokus vom Quartier auf das weitere Gemeindegebiet gelegt.

Beide grossen Strassensanierungs- und Umgestaltungsvorhaben der letzten Jahre in Könizer Zentrumsgebieten (Neuhausplatz und Seftigenstrasse Wabern) werden positiv

beurteilt: Der Neuhausplatz fast ausschliesslich und die Seftigenstrasse von einer Dreiviertel-Mehrheit (Abbildung 2-6).

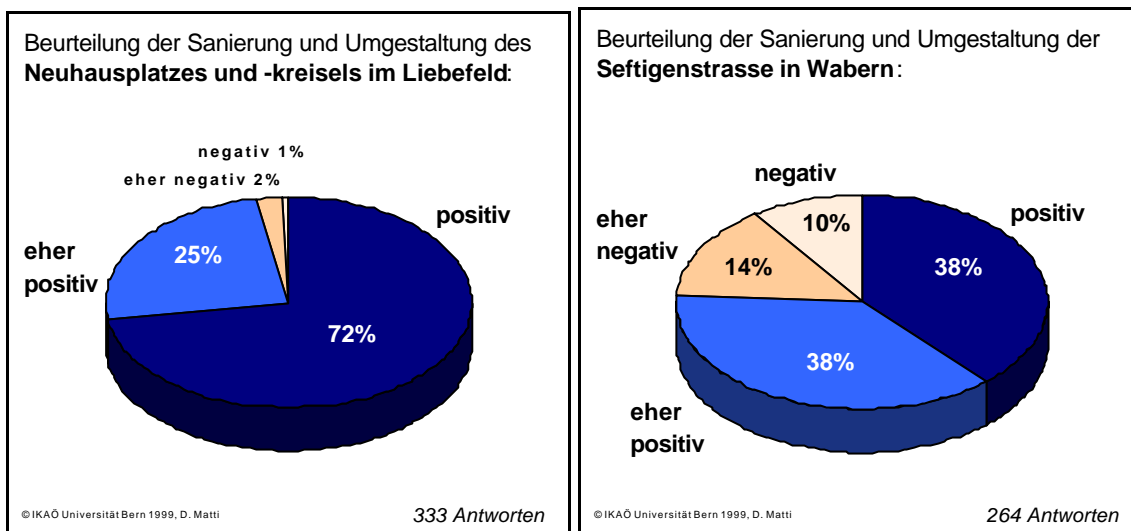


Abbildung 2-6: Beurteilung der Sanierungen und Umgestaltungen in der Gemeinde

Die Abbildung 2-7 und 2-8 zeigen die Einschätzung der BewohnerInnen zum Handlungsbedarf für verkehrsberuhigende und -planerische Massnahmen der Könizer Behörden.

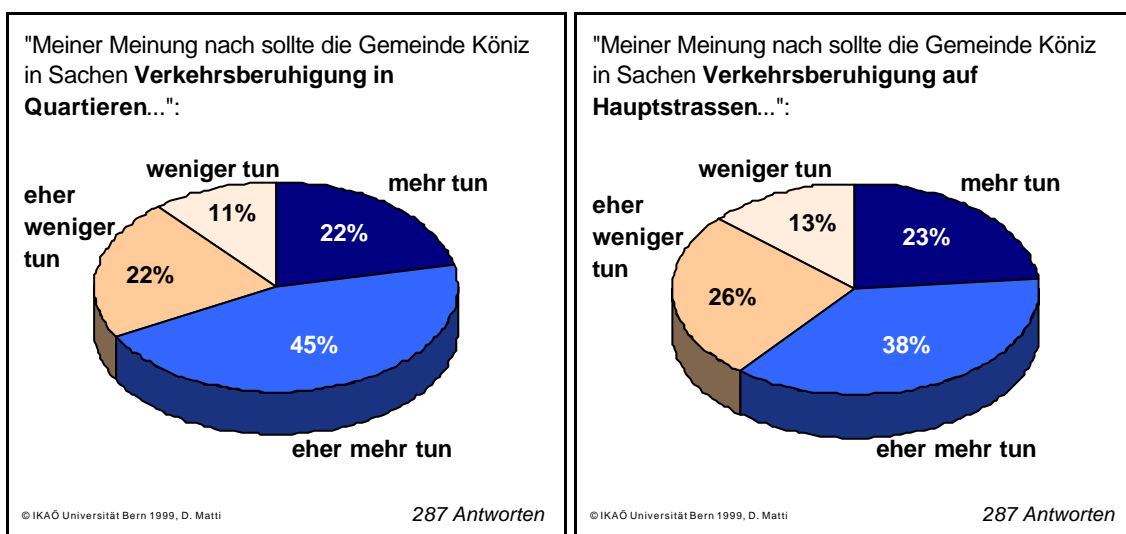


Abbildung 2-7: Handlungsbedarf für Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Zwei Drittel möchten, dass die Gemeinde „eher mehr“ oder „mehr“ tut in Sachen Verkehrsberuhigung in Quartieren. Für Hauptstrassenlagen sehen 61% vermehrten Handlungsbedarf.

Hier zeigen sich Unterschiede in der Zusammensetzung der Personen, die einen vermehrten Handlungsbedarf sehen: Signifikant stärkere Befürworter vermehrter Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf *Hauptstrassen* sind ältere Personen ab 65 Jahren, Frauen und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmende (gemäss Frage 1b). Signifikant stärker ist auch der Wunsch nach mehr verkehrsberuhigenden Massnahmen im *Quartier* von FussgängerInnen und Velofahrenden und von Personen, die mit Kindern im gleichen Haushalt leben.



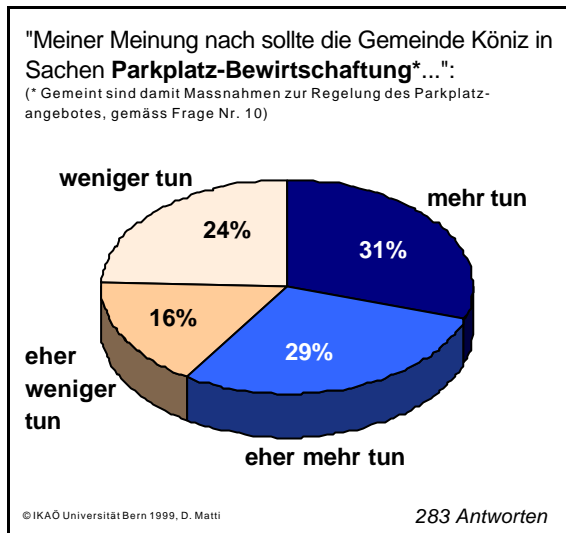


Abbildung 2-8: Handlungsbedarf für Parkplatzbewirtschaftung

Handlungsbedarf sehen 60% der Befragten auch bei Massnahmen zur Parkplatz-Bewirtschaftung (Abbildung 2-8). Klare Zustimmung oder Ablehnung wurde hier öfter genannt als bei den obigen Massnahmen.

### 2.3 Kommentar

Die Akzeptanz der Tempo-30-Zone bei der Bevölkerung ist erstaunlich gross. Alle wesentlichen Ziele von Tempo-30-Zonen scheinen von unterschiedlich grossen Mehrheiten der befragten QuartierbewohnerInnen erreicht worden sein.

Es zeigt sich (auch) hier, dass die planenden Behörden von der sehr engagierten Informationspolitik profitieren können. Sowohl die Tempo-30-Zonen als auch die Hauptachsensanierungen und –umgestaltungen wurden im Vorfeld ihrer Realisierung mit Veranstaltungen und Informationsbroschüren kommuniziert (Bsp. „Köniz Läbiz“). Die Massnahmen werden somit als Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität im eigenen Quartier verstanden und akzeptiert.

Obwohl Mehrheiten bei allen relevanten Punkten in zustimmendem Sinne geantwortet haben, gibt es doch auch unterschiedlich ausgeprägte Anteile kritischer Stimmen. Insbesondere die Lärm- und Verkehrsmengenfrage und die Frage nach schnellem Fortkommen im Quartier (vgl. Anhang 9.1.3) zeigen durchaus vorhandene Unzufriedenheiten mit dem bisherigen Stand des Erreichten.

Als wichtigstes Ergebnis – und hier sehr positiv im Sinne der Planungsbehörden – können die Antworten auf die Fragen nach dem weiteren Handlungsbedarf für Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Quartieren und auf Hauptachsen gesehen werden. Mit diesem positiven Feedback erhält die Gemeinde klare Unterstützung, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen.

### 3 Verkehrsmessungen in Könizer Quartieren

Nach BUWAL (1998:48f.) müssen Messungen zur Menge und Art des Verkehrs in einem Gutachten zu Tempo-30-Zonen vorhanden sein. Verkehrsmessungen stellen die Grundlage für Argumentationen dar.

Für diese Untersuchung wurden zwei Messorte bei bestehenden Tempo-30-Zonen ausgewählt: Die Kirchstrasse in Wabern östlich der Dorfstrasse und bis zur Weidenaustrasse und der südlichste Teil des Mösliwegs im Buchseequartier bis zum Lilienweg. Beide Strassenabschnitte befinden sich vor Schulen und/oder Kindergarten.

Die Verkehrszählungen wurden je an einem Dienstag und Donnerstag von 07h bis 08h und von 16h bis 17h durchgeführt. Mit einem empirischen Extrapolationsfaktor (MATTI, SEEWER 1998: 8ff.) für den Langsamverkehr und der Norm SN 640 005 (VSS 1990) für den motorisierten Individualverkehr konnte so die Tagessumme geschätzt werden (Annahme: Mischverkehr Pendler/Ortsverkehr).

Die Resultate sind im Anhang 9.2 tabellarisch festgehalten. Im Folgenden werden die berechneten Tagessummen (für den LV die Summe tagsüber: 06h-20h) verwendet.

Auf beiden gewählten Strassenbereichen ist ein hoher Anteil SchülerInnen beobachtet worden. Während auf dem Mösliweg spielende Kinder und Jugendliche potentiell gefährdet sein können, sind es auf der Kirchstrasse zweiradfahrende SchülerInnen, die den Strassenraum beanspruchen und Abbiegemanöver oft rasch und spontan durchführen. Auf beiden Strassenabschnitten sind Querungsmöglichkeiten und die Kreuzungsbereiche mit baulichen Massnahmen gesichert.

Auf dem Abschnitt des Mösliweg verkehren täglich rund 1'800 Motorfahrzeuge, 170 Velos und 800 FussgängerInnen in strassenparalleler Längsrichtung. Über 500 FussgängerInnen und Velofahrende queren täglich den 130m langen Strassenabschnitt, davon knapp drei Viertel auf den teilweise aufgepflasterten Fussgängerstreifen und mehr als ein Viertel frei (abseits der gesicherten Übergänge). Insbesondere im Bereich des Knotens Mösliweg - Landorfstrasse vor dem Kindergarten wurden zahlreiche Querungen beobachtet, darunter spielende Kinder und Jugendliche.

Morgens ist das Verhältnis der Langsam- zur Motorverkehrsmenge ausgeglichen, spätnachmittags sind es mehr Autos. Während der Beobachtungsdauer von zwei Stunden wurden drei Fahrzeuge mit deutlich übersetzter Geschwindigkeit notiert.

Die Kirchstrasse in Wabern ist östlich der Dorfstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Trotzdem weist der betrachtete 120m lange Abschnitt vor dem Schulhaus eine Tagessumme von rund 1'400 Motorfahrzeugen auf. Knapp 900 Velos und 1'000 Fussgänger tagsüber zeigen eine Dominanz des Langsamverkehrs auf diesem Streckenabschnitt. Diese Mehrheit des LV ist morgens und spätnachmittags durch die zahlreichen SchülerInnen besonders ausgeprägt.

Die Tagessumme der Strassenquerungen (FG und ZR) beträgt knapp 600, davon ein guter Drittel freie Querungen. Vor allem Velos queren oft frei, um in die Veloabstellhalle des Schulhauses zu fahren.

In zwei Stunden wurden sechs Autos mit deutlich übersetzter Geschwindigkeit beobachtet.

## 4 Unfallgeschehen in Könizer Tempo-30-Zonen

Das Unfallgeschehen dient der Beurteilung der Wirksamkeit der verkehrsberuhigenden Massnahmen hinsichtlich Sicherheit im Strassenraum (vgl. auch Kapitel 7). Für diese Studie standen dabei gemeindeeigene Daten und Unfallkurzberichte der Kantonspolizei Bern zur Verfügung (vgl. Anhang 9.3). Die Unfallkurzprotokolle datieren einerseits aus den fünf Jahren 1991-95, andererseits aus der Periode 1.9.1997-30.9.1999). Diese Angaben beinhalten die Zahl der Unfälle, der verletzten und getöteten Personen, des Unfalltyps und der Unfallbeteiligung von FussgängerInnen und Velofahrenden. Nicht enthalten sind Angaben zur Unfallschwere. Im Weiteren ist die für Unfallanalysen von Strassenumgestaltungen oder -sanierungen übliche Adaptionszeit von rund 12 Monaten (gemäss mündlicher Auskunft von Herrn GEISER, KaPo Bern) im Datensatz teilweise *enthalten*, weil sonst die Vergleichsperiode zu kurz geworden wäre. Zu beachten ist bei Unfallanalysen ausserdem immer eine unbekannt Dunkelziffer von nicht gemeldeten Unfällen (häufiger bei Sachschaden und Bagatellunfällen).

Mit diesen Unfallzahlen können gewisse Aussagen oder Trends zur Unfallentwicklung nach Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen auf Quartierebene gemacht werden.

Als Vergleichswerte dienen die gesamtschweizerischen Unfallzahlen vom Bundesamt für Statistik (BFS), von der Kantonspolizei Bern und von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu). Im Zeitraum 1997/98 nimmt – verglichen mit den Jahren 1992-95 – die durchschnittliche Zahl von verletzten (getöteten) FussgängerInnen um 8% (14%) ab (BFS, [http://www.statistik.admin.ch/stat\\_ch/ber11/dtfr11.htm](http://www.statistik.admin.ch/stat_ch/ber11/dtfr11.htm)). Werden nur die Gebiete *innerorts* der Jahre 1995 und 1998 verglichen (in Klammer Zahlen für Fussgängerunfälle), sank die Unfallzahl um 12% (8%), es gab 2% (8%) weniger Verletzte und 8% (5%) weniger Tote.

Zu den Verkehrsleistungen in Personenkilometer liefert das BFS erst Zahlen bis 1995. Nach Angaben des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (GVF, in CERCLE BRUIT SCHWEIZ 1998: 60) ist aber die Entwicklung der Personenkilometer leicht steigend.

In den Jahren vor Einführung von verkehrsberuhigenden Massnahmen gab auf Könizer Strassen im Jahresmittel 1991-94 170 Unfälle mit 65 Verletzten und 1.5 Toten. Davon geschahen rund 40 Unfälle pro Jahr in den untersuchten fünf Perimetern (s. Anhang 9.3). Insgesamt gab es in diesen Perimetern in den beiden Vergleichsjahren 1997-98 weniger Unfälle im Jahresmittel, ein direkter Gesamtvergleich ist aber nicht unproblematisch. Die Schwere der Verletzungen ist in den neuen Unfalldaten nicht aufgeführt (tiefere Geschwindigkeiten führen zu geringeren Unfallfolgen, vgl. Kap. 7), und es muss zwischen sanierten bzw. nicht sanierten Streckenabschnitten differenziert werden.

Drei Quartiere - oder Teilbereiche davon - mit Tempo-30-Zonen (Buchsee-Mösli, Kirchstrasse Wabern, Eichholz Wabern) und zwei ohne (Gartenstadt Liebefeld, Maygut) wurden analysiert und einander gegenübergestellt (s. Anhang 9.3).

Alle drei verkehrsberuhigten Quartiere blieben in den Vergleichsjahren seit Einführung der Zone 30 unfallfrei. In den Jahren vorher gab es im Mittel zwei gemeldete Unfälle pro Jahr mit einem Verletzten. Die zwei Vergleichsquartiere ohne Tempo-30-Zone verzeichneten ebenso eine Abnahme der Unfallzahl, jedoch könnte die Zahl der Verletzten gemäss Extrapolation noch ansteigen.

Ein Vergleich der Unfalltypen aller fünf Quartier zeigt einen Rückgang der Fussgängerunfälle auf Null, einen starken Rückgang der Querungsunfälle und einen leichten Anstieg der Auffahrunfälle. Verkehrstote gab es im Analysezeitraum 1991-99 in diesen Perimetern keine.

Auf Grund der geringen absoluten Unfallzahl kann die räumliche Verteilung nur beschränkt verglichen werden. Tendenziell bleiben Kreuzungsbereiche häufigere Unfallorte.

## 5 Verkehrsfluss in Tempo-30-Zonen

(Aktuelle Nachher-Messergebnisse  $V_{85\%}$  und  $V_{\max}$  der Gemeinde Köniz vom Mösliweg Buchsee und von der Kirchstrasse Wabern folgen zu einem späteren Zeitpunkt.)

Im Frühling 1991 wurden von der Gemeinde Köniz auf den Quartierstrassen  $V_{85\%}$  und  $V_{\max}$  - Vorher-Messungen durchgeführt, damals noch ohne Tempo-30-Zone.

Die gemessenen Geschwindigkeiten (s. Tabelle 5-1) liegen über den vom TCS vorgeschlagenen Limiten für verkehrsberuhigende Massnahmen oder Umgestaltungen (TCS 1999:36). Damit bestand auf Quartierebene nachweislich Handlungsbedarf.

Strasse / Quartier	$V_{85\%}$	$V_{\max}$	Signalisiert	Anzahl Messungen
Buchseeweg / Buchsee-Mösli	47 km/h	54 km/h	50 km/h	118
Mösliweg / Buchsee-Mösli	48 km/h	61 km/h	40 km/h	108
Gartenstadtstrasse / Gartenstadt	47 km/h	59 km/h	40 km/h	56
Kirchstrasse / Wabern	44 km/h	55 km/h	40 km/h	102
Eichholzstrasse / Wabern	46 km/h	57 km/h	50 km/h	63

*Tabelle 5-1: Gemessene Tempi vor Realisierung verkehrsberuhigender Massnahmen*

Die Messstellen auf den Quartierstrassen Mösliweg und Kirchstrasse lagen direkt vor Schulhäusern und Kindergarten.

Vergleiche zu den Geschwindigkeiten auch Kapitel 7.4.

## **6 Übersicht über Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit**

Parallel zur Erarbeitung des Richtplans Verkehr der Gemeinde Köniz (Inkraftsetzung 1.1.1994) wurden ab 1992 erste punktuelle Sofortmassnahmen zur Schulwegsicherung realisiert. Ab Beginn 1996 wurden erste Quartierzellen zu Tempo-30-Zonen umgestaltet. Bis heute bestehen zwanzig Zonen (zwei mit Tempo 40), fünf weitere sind in den nächsten Jahren geplant (s. Tabelle 6-1).

Mit diesen Massnahmen sollten die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität erhöht und die Fremdparkierung vermindert werden. Ausgestattet sind die bestehenden Tempo 30 Zonen einheitlich: Eingangstore, aufgepflasterte Fussgängerübergänge, Verengungen, versetzt angeordnete Parkfelder und Rechtsvortrittsregel sind überall anzutreffen. Blaue Zonen als geltendes Parkregime und „Schildkröten“-Aufpflasterungen in Kreuzungsbereichen sind teilweise vorhanden.

Die Perimetergrösse in Köniz beträgt durchschnittlich 14 ha, mit einer Spannweite von 7 bis 45 ha. Die Weisungen des EJPD (vom 3.4.1989; BUWAL1998:25) sehen Zonengrössen bis 40 ha und bei besonderen Verhältnissen bis 70 ha vor.

**Gemeinde Köniz, Verkehrsmassnahmen in Wohquartieren seit 1990 (Entwurf 2-12-99)**

Ort/Lage/Strasse	Termine / Kosten						Zweck			Massnahmen											
	Bestehend seit	Planung ab	Realisierung ab	Ungefähre Kosten in Tausend Fr.	Perimetergrösse in ha	Kosten pro ha in Fr. 1'000.-	Verkehrssicherheit	Hebung Wohnqualität	Fremdparkierung verhindern	Eingangstor Tempo 30 mit "Lausbub"	Aufgeflästerter FG-Übergang/durchgezogenes Trottoir	"Schildkröte" (runde Aufpflasterung)	div. prov. Verkehrsberuhigungs- oder Sofortmassnahmen	Markierungen	Verengung (z. T. mit Baum)	Versetzt angeordnete Parkfelder	Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte	Rechtsvortritt generell	Trottoir	übrige Massnahmen	
Zone 30 Eichholz Wabern	[97]	98	00	30 70	40	2.5	x	x	x	5	3	2	m	v	0	x					
Zone 30 Kirchstrasse Wabern	[97]			20 15	13	2.7	x	x	x	4	2	1			1	x	x	x			
Zone 30 Maygut Wabern		00	01		25							[1]									
Zone 30 Morillon		?			10																[1]
Zone 30 Gurtenbühl		97	0	90	8		x	x		2	1				7	x				x	
Zone 30 Liebefeld Hessgut (5 Zonen)	96			90	Total 28		x	x	x	14	6				3	x	x	x	1		
Zone 30 Sportweg Liebefeld	96			20	7		x	x	x	4	2					x	x	x			1
Zone 30 Weiermatt Köniz	96			45	8		x	x	x	1	1		1		1	x	x	x			[1]
Zone 30 Buchsee-Mösli	96			90	19		x	x	x	2	2	[1]			5	x				x	
Zone 30 Schliern (6 Teilzonen)	99				Total 51		x	x		11	2				20	x				x	
Talbodenstrasse Schliern (Tempo 50)	99				500 m							1			[7] 1	x				zT	
Plattenweg Schliern (Tempo 40)	99				200 m											x					
Zone 30 Gartenstadt Liebefeld		93 00	00 01	50	45		x	x	x	6	4			6		x	zT			x	[1]
Zone 30 Gartenstadt Gurten		99	00		20		x	x	x							x	?				
Zone 30 Blinzern		?																			
Zone 30 Spiegel		?										[2]									
Zone 30 Feldegg-Hohliebi		?													[1]						
Zone 30 Oberwangen	99				35		x	x		5	5	1			1	x				x	1
Zone 40 Niederwangen (1. Etappe Neuenegg)	99				8		x	x		3	3									x	
Zone 40 Niederwangen (2. Etappe Stegenweg)		00	01		20		x	x													
Zone 30 Mittelhäusern/ Strassweid		?																			
Zone 30 N'scherli/Sonnenberg/Gerb		?																			
Zone 30 Niederscherli Bift		?																			
Zone 30 Thörishaus Sonhalde		?																			

Klammern [ ] = Sofortmassnahmen zur Schulwegsicherung oder provisorische Massnahmen

Tabelle 6-1: Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigende Massnahmen

## 7 Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen in der Schweiz und Deutschland

Es bestehen zahlreiche Publikationen, Studien und Wegleitungen zu Tempo-30-Zonen innerorts. Eine aktuelle Zusammenstellung findet sich z.B. in BUWAL (1998:84f.). Die Hauptaussagen dieser Quellen lassen eine weitgehende Einigkeit betreffend Zweck und Auswirkungen von Tempo-30-Zonen erkennen.

Die Frage nach dem ‚warum Tempo-30-Zonen‘ wird von den massgebenden Behörden in Deutschland und der Schweiz wie folgt beantwortet und auch begründet (s. Tabelle 7-1):

Warum Tempo-30-Zonen?	Behörden	Effekte der Tempo-30-Zonen
Verkehrssicherheit	Umweltbundesamt (D) 1998 BUWAL 1998	Positiv
Wohnqualität, Wohnumfeldverbesserungen	Umweltbundesamt (D) 1998 BUWAL 1998	Positiv
Lärminderung	Umweltbundesamt (D) 1998 BUWAL 1998	Neutral bis leicht positiv
Luftreinhaltung	Umweltbundesamt (D) 1998 BUWAL 1998	Neutral bis leicht positiv
Geschwindigkeitssenkung und -verstetigung	Umweltbundesamt (D) 1998 BUWAL 1998	Positiv
Langsamverkehrs- und ÖV-Förderung	Umweltbundesamt (D) 1998	Neutral bis leicht positiv
Strassenraumgestaltung, Begrünung, Entsiegelung	Umweltbundesamt (D) 1998	Positiv

Tabelle 7-1: Ziele von Tempo-30-Zonen

Einigkeit besteht darüber, dass in Wohnquartieren innerorts und auf deren „Strassen mit gleichartigen Merkmalen“ (BUWAL 1998:21) in abgegrenzten Gebieten Tempo-30-Zonen eingeführt werden können und sollen. Der TCS (1999:36) empfiehlt bei  $V_{85\%}$  - Geschwindigkeiten von über 35 km/h die Errichtung von verkehrsberuhigenden Massnahmen.

Die rechtlichen Grundlagen in der Schweiz zur Tempo-30-Zonen stehen in den „Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen“ vom 3. April 1989 und in den „Weisungen zur Festlegung abweichender Höchstgeschwindigkeiten“ vom 13. März 1990 des EJPD. Zu beachten sind die Weisungen der kantonalen Strassenverkehrsgesetze. Wichtige Auskünfte zur konkreten Realisierung geben die Schweizer Normen der VSS (VSS SN 640 280 bis 640 285; VSS 1993b).

Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen ist breit abgestützt. „Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf siedlungsorientierten Strassen – insbesondere in Tempo-30-Zonen – sind zu unterstützen“, schreibt das VSS-Magazin ‚strasse und verkehr‘ bereits 1993 (9/1993:515). Weiter schreibt der VSS, dass bei den Vor- und Nachteilen der Tempo-30-Zonen „hier das Positive stark überwiegt“ (VSS 1993:499).

Auch Behörden (BUWAL 1998:7) und der TCS unterstützen in klar abgegrenzten Wohngebieten (TCS 1999:7) Tempo-30-Zonen, sofern sie fachgerecht gebaut und durch Massnahmen unterstützt sind. Tempo-30-Zonen ohne Massnahmen werden von allen Quellen als wenig wirksam betrachtet und daher nicht unterstützt (z.B. TCS 1999:12f.; bfu 1990:13f.). In den Weisungen über die Zonensignalisation von Verkehrsanordnungen des EJPD werden bei hohen gemessenen Fahrtempi (vgl. Kapitel 5) bauliche Massnahmen verlangt: „Lässt das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der ins Auge gefassten Zonen-Höchstgeschwindigkeit schliessen, sind bauliche Massnahmen zu treffen, um deren Beachtung zu verbessern“ (Abschnitt III, 2.3).

In Deutschland sind Tempo-30-Zonen fast schon allgegenwärtig und weiterhin im Trend. In Siedlungsgebieten sind die Wohnquartiere in grosser Zahl mit Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigenden Massnahmen ausgestattet.

Die Auswirkungen von Tempo-30-Zonen sind in der Tendenz wenig bestritten. Sie sind vor allem in Deutschland (meistens Zonen mit baulichen Massnahmen) gut untersucht. Für die Schweiz bietet insbesondere die Studie des BUWAL (1998) eine gute Übersicht.

### **7.1 Verkehrssicherheit**

Für die Unfallzahl und -schwere ist die Geschwindigkeit eine wesentliche, mitverantwortliche Komponente.

Nach TCS (1999:37) vermindert sich unter Annahme von normalen Reaktionszeiten die Aufprallgeschwindigkeit eines Autos in einen Gegenstand oder eine Person. Bei gefahrenen Geschwindigkeiten von 55 / 45 / 35 km/h beträgt die effektive Aufprallgeschwindigkeit nach 11m Entfernung noch 55 / 43 / 0 km/h. Die Differenz ergibt sich dadurch, dass bei der höheren Ausgangsgeschwindigkeiten der Bremsvorgang nach 11m noch nicht oder erst teilweise eingeleitet werden kann (Reaktionszeit), während ein Automobil bei Ausgangstempo 35 km/h nach 11m bereits stillsteht und somit keine Schaden erleidet oder verursacht. Der Bremsweg nimmt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zu.

Das Risiko, als Fussgänger bei einer Kollision mit einem PW getötet zu werden, beträgt nach bfu ([www.bfu.ch/forschung/statistik/1999/99\\_14b.html](http://www.bfu.ch/forschung/statistik/1999/99_14b.html)) bei 30 km/h 10%, bei 40 km/h 25% und bei 50km/h bereits 50%. Kollisionen bei Tempo 30 km/h verursachen in 40% aller Ereignisse Schwerverletzte oder Todesopfer, bei Tempo 50 km/h sind es bereits 90% Schwerverletzte oder Tote (Dt. Bundesanstalt für Strassenbauwesen, [www.bg-dvr.de/fakten/svt/svt912.htm](http://www.bg-dvr.de/fakten/svt/svt912.htm)).

Deutsche und schweizerische Studie belegen eine zweifach unfallvermindernde Wirkung von Tempo-30-Zonen: Zum einen geschehen durch tiefere Tempi weniger und zum andern weniger folgenschwere Unfälle (BUWAL 1998:11 und UMWELTBUNDESAMT 1998:11).

### **7.2 Wohnqualität und Wohnumfeldverbesserung**

Die Trennwirkung der Strasse und damit ein Stück Bewegungsfreiheit im Wohnumfeld hängt nach BRAND et al. (1996:3ff.) neben weiteren Faktoren von der Fahrgeschwindigkeit der Autos ab.

„Die Bevölkerung fühlt sich im Quartier wohler“, bewegt sich freier und kann „besser und häufiger queren“ (BUWAL 1998:11), Als weitere Vorteile „können verkehrsberuhigte Strassen unter Einsatz der richtigen Mittel die Sicherheit und die Wohnqualität verbessern“ (TCS 1999:13). Das UMWELTBUNDESAMT (1998:16) spricht von vergrösserten Aktionsradien der Kinder, mehr Flächen, die zur Verfügung stehen und die Aufenthaltsqualität für Kontakte, Verweilen und Gespräche wird verbessert.

### **7.3 Lärm und Luft**

Als wesentliche Voraussetzung für die Lärm- und Luftwirksamkeit von Tempo-30-Zonen werden der kohärente und angepasste Einsatz der baulichen, flankierenden Massnahmen betrachtet (TCS 1999:12f und UMWELTBUNDESAMT 1998:10). Insbesondere falsche Schwellenhöhen und ungleichmässige Abstände der Massnahmen können die Wirksamkeit betreffend der Lärm-/ Luftemissionen dämpfen.

In fachmännisch geplanten und realisierten Tempo-30-Zonen tritt vom Geschwindigkeitsverlauf her betrachtet eine Verstetigung ein (GEMEINDE RIEHEN 199?:10; BUWAL 1998:12).



Eine TCS-Studie (EVED/ TCS 1995:43) bestätigt eine Verminderung des Benzinverbrauchs, der Schadstoffemissionen (v.a. Leitschadstoff  $\text{NO}_x$ , ausser Kohlenwasserstoffe) und der Beschleunigungsvorgänge. Diese Ergebnisse werden vom BUWAL (1998:12f.) und dem UMWELTBUNDESAMT (1998: 13) bestätigt. Alle drei Quellen beziffern die Schadstoffverminderung für  $\text{NO}_x$  auf über 20%, den Lärmrückgang auf 2-3 Dezibel dB(A). Beim Benzinverbrauch sind die Messergebnisse unterschiedlich: Je nach Verstetigungswirkung und Abfolgen der baulichen Massnahmen beträgt die Schadstoff-Emissionsreduktion bis rund 20%, kann aber auch einige Prozente zunehmen.

In der Schweiz werden Tempo-30-Zonen aus lufthygienischen Gründen bis zu 57% durch den Bund subventioniert, geregelt durch die Verordnung über Beiträge an strassenverkehrsbedingte Massnahmen gemäss Luftreinhalteverordnung (LRV) vom 25. April 1990.

In der Literatur besteht Einigkeit darüber, dass das individuelle Fahrverhalten (langsam und gleichmässig, vorausschauend fahren) die Schadstoff- und Lärmemissionen nachhaltiger dämpfen kann als blosser Geschwindigkeitslimiten in Wohnquartieren. Gerade Tempo-30-Zonen mit baulichen Massnahmen zur Verstetigung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau können jedoch einen wesentlichen Beitrag zu diesem Ziel des angepassten, individuellen Fahrstils leisten.

#### **7.4 Geschwindigkeitssenkung und –verstetigung**

Studien von realisierten Tempo-30-Zonen belegen eine Verstetigungswirkung und tiefere gefahrene Geschwindigkeiten (KANTON BASEL-LANDSCHAFT 1992?:54).

92% von 51 befragten Schweizer Gemeinden konnten eine Geschwindigkeitsreduktion feststellen (BUWAL 1998:118). Die erzielte Geschwindigkeitssenkung beträgt in der Realität nicht 20 km/h, sondern für  $V_{85\%}$  oft um die 6-8km/h (KANTON BASEL-LANDSCHAFT 1992?:54; VSS 1999:408). In Winterthur betrug der mittlere Rückgang 8 km/h: „Wo schon Tempo 50 nicht eingehalten wurde, wird Tempo 30 erst recht überschritten“ (Artikel in TAGES-ANZEIGER vom 10.6.98).

#### **7.5 LV-/ÖV-Förderung**

Das UMWELTBUNDESAMT (1998:17) stellt eine „Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) zugunsten des Rad- und Fussgängerverkehrs“ durch verbesserte Bedingungen der Langsamverkehrs- und bedingt auch ÖV-TeilnehmerInnen fest. Grund dafür ist die Verstetigungswirkung auf tieferem Geschwindigkeitsniveau. Allgemein wird aber der Effekt auf den Modalsplit als eher gering betrachtet, es kann sich jedoch das Verkehrsgefühl des LV dank der geringeren Geschwindigkeitsdifferenz verbessern.

## 8 Literatur

BRAND R. ET AL., 1996: Trennwirkungen von Hauptstrassen. Schriftenreihe Studentische Arbeiten Nr. 8. Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie Bern. Bern.

CERCLE BRUIT SCHWEIZ, AMT FÜR UMWELTSCHUTZ DES KANTONS LUZERN (HRSG.), 1998: Lärm. Luzern.

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEDEPARTEMENT (EVED), BUNDESAMT FÜR STRASSENBAU (ASB) (HRSG.), TCS EMMEN 1995: Schadstoffemissionen bei verschiedenen geschwindigkeiten. Teilbericht Etappe 1: 30/50 km/h. ASB-Forschungsauftrag 63/92. Bern.

GEMEINDE RIEHEN (HRSG.), 199?: Versuch Tempo 30 im Niederholz, Teiluntersuchungen. Basel.

KANTON BASEL-LANDSCHAFT, JUSTIZ-, POLIZEI- UND MILITÄRDIREKTION (HRSG.), 199?: Pilotprojekt Tempo 30. Schlussbericht. Basel.

MATTI D., SEEWER U., 1998: Verkehrsbedürfnisse im Zentrum Köniz. Modul 1B: Grundlagen – Verkehrsverhalten. Geographisches Institut der Universität Bern.

RIEDWYL H., 1989: Angewandte Statistik. Bern.

SCHWEIZERISCHE BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG (bfu) 1990: Zonensignalisation: Tempo 30. Vorläufige Beurteilung der Auswirkungen und Empfehlungen der bfu.

TORING CLUB DER SCHWEIZ, 1999: Tempo-30-Zonen unter der Lupe. Voraussetzungen – Funktion – Wirkungen. Informationsbroschüre. Bern.

UMWELTBUNDESAMT (HRSG.), BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND REAKTORSICHERHEIT, 1998: Erfahrungen mit Tempo 30. Planung – Umsetzung – Umweltauswirkungen der verkehrsberuhigung. Forschungsbericht 105 04 710/02. Berlin.

VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER STRASSENFACHLEUTE (VSS) 1990: Schweizer Norm 640 005. Ganglinientypen und durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV). Zürich.

VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER STRASSENFACHLEUTE (VSS) (HRSG.) 1993: Bieler Fachtagung Tempo-30-Zonen. strasse und verkehr 9/93. Offizielle Zeitschrift der VSS, 79. Jahrgang, Zürich.

VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER STRASSENFACHLEUTE (VSS) (HRSG.) 1993b: Schweizer Norm (SN) 640 280 bis 640 285. Verkehrsberuhigung. Zürich.

VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER STRASSENFACHLEUTE (VSS) (HRSG.) 1999: „Billige“ verkehrsberuhigende und Tempo-30-Massnahmen. strasse und verkehr 11/99, Offizielle Zeitschrift der VSS, 79. Jahrgang, Zürich.

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ (VCS), 1995: Planungsansatz Langsamverkehr. 10 Beispiele von Erschliessungsstrassen. Bern.

VERKEHRS-CLUB DER SCHWEIZ (VCS), 199?: freiwillig Tempo 30. Grundlagen – Vorgehensweise – Hilfsmittel. Leitfaden für verkehrsberuhigende Aktivitäten im Wohnquartier. Bern.

## 9 Anhang

### 9.1 *Bevölkerungsumfrage im Quartier Buchsee-Mösli Köniz*

#### 9.1.1 *Begleitbrief* (verkleinert)



Direktion Planung, Umwelt und Verkehr  
**Abteilung Verkehr**  
Sägestrasse 75 / Postfach 747  
3098 Köniz

Telefon 031 970 93 94  
Telefax 031 970 92 11

### **Verkehrssituation im Quartier Buchsee-Mösli in Köniz** **Umfrage zur Tempo-30-Zone**

---

#### **Sehr geehrte Anwohnerinnen, Sehr geehrte Anwohner**

seit 1996 besteht in Ihrem Wohnquartier Buchsee-Mösli die Tempo-30-Zone. Seither konnten Sie sicher als Anwohnende und als Verkehrsteilnehmende mit dieser Signalisation und den baulichen Massnahmen Erfahrungen sammeln.

Wir möchten nun ihre Meinung erfahren um die Auswirkungen der Tempo-30-Zone besser einschätzen zu können. Mit der Untersuchung wurde die Universität Bern („Interfakultäre Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie“ IKAÖ) beauftragt. Es interessieren vor allem die Zweckmässigkeit der Massnahmen und die Auswirkungen von niedrigen Fahrgeschwindigkeiten in Wohnquartieren.

Neben verschiedenen bereits erfolgten oder noch geplanten Messungen auf der Strasse ist es uns wichtig, die Eindrücke der Quartieranwohnerinnen und -anwohner zu kennen. Durch Ihre Mitarbeit an der Umfrage können Sie uns wichtige Informationen übermitteln.

Wir bitten Sie deshalb, den beiliegenden Fragebogen auszufüllen und bis 15. Oktober 1999 unfrankiert im beiliegenden Antwortcouvert an die Gemeindeverwaltung zurückzusenden.

Mit freundlichen Grüssen

Direktion Planung, Umwelt und Verkehr  
Abteilung Verkehr

R. Steiner  
Abteilungsleiter

Haben Sie Fragen oder Anregungen?  
- Für allgemeine Fragen:  
Gemeinde Köniz, Abteilung Verkehr: Rolf Steiner Tel. 970 93 94

- Für Fragen zur Umfrage:  
Universität Bern: Daniel Matti, IKAÖ Tel. 631 39 68

9.1.2 Fragebogen  
(verkleinert)

1

**Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens:**

- ⇒ In **Mehrpersonen-Haushalten** können pro Haushalt **zwei** Fragebogen ausgefüllt werden.
  - ⇒ Es sollen die beiden Personen den Fragebogen beantworten, deren **Vorname** am weitesten **vorne** im Alphabet steht.
  - ⇒ Wenn dies nicht möglich ist, kann der Fragebogen von **anderen** Personen im Haushalt beantwortet werden.
  - ⇒ Den oder die ausgefüllten Fragebogen bitte im **Antwortcouvert** unfrankiert in den nächsten Briefkasten werfen.
- Herzlichen Dank für Ihre wertvolle Mithilfe!**

**Umfrage im Quartier Buchsee-Mösli Köniz<sup>1</sup>:**

<sup>1</sup> „**Quartier Buchsee-Mösli**„: Gemeint sind in dieser Umfrage Mösli-, Lilien-, Narzissen-, Buchsee- und (oberer) Tulpenweg (PLZ 3098).

(bitte das jeweils Zutreffende ankreuzen ☐)

1a) In meinem Wohnquartier Buchsee-Mösli bin ich durchschnittlich **unterwegs**:  
(gilt sowohl für Wege/Fahrten innerhalb des Quartiers als auch mit Start oder Ziel ausserhalb des Quartiers)

	nie	1-2x pro Woche	3-6x pro Woche	1-2x täglich	3x täglich oder öfter	weiss nicht
zu Fuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Velo (oder Mofa)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Auto (oder Motorrad)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1b) Als mein hauptsächlich benutztes „Verkehrsmittel,, bezeichne ich (nur eine Antwort):

- Bus/ Tram/ Zug     Auto/ Motorrad     Velo/ Mofa     zu Fuss     weiss nicht

2) Auf den Quartierstrassen im Buchsee-Mösli fühle ich mich bezüglich Verkehrssicherheit:

- sicher     eher sicher     eher unsicher     unsicher     weiss nicht

3) Meiner Meinung nach sind **Kinder** auf den Quartierstrassen (Schulweg/ Spielen...) im Buchsee-Mösli:

- nicht gefährdet     eher nicht gefährdet     eher gefährdet     gefährdet     weiss nicht

4) Durch den **Verkehr** in meinem Wohnquartier Buchsee-Mösli fühle ich mich:

- sehr eingeschränkt     eingeschränkt     wenig eingeschränkt     nicht eingeschränkt     weiss nicht

5) Wie **wirksam** sind meiner Meinung nach die folgenden Massnahmen, um die **Verkehrssicherheit** in meinem Wohnquartier Buchsee-Mösli für alle **zu fördern**?

Massnahme:	nicht wirksam	wenig wirksam	wirksam	sehr wirksam	weiss nicht
Geschwindigkeit 30 km/h	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verengung an der Quartiereinfahrt (Einfahrtspforten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Versetzt (abwechselnd rechts und links) angeordnete Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kleine Aufpflasterungen („Schildkröte,, auf einem Strassenabschnitt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grossflächige Aufpflasterungen (in einem Kreuzungsbereich)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Signalisation/ Bodenzeichnungen „Lausbub,,	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rechtsvortritt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tempo-30-Zone <sup>2</sup> allgemein (= alle Massnahmen insgesamt)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<sup>2</sup> „**Tempo-30-Zone**„: Gemeint sind damit alle Tempo 30- Massnahmen insgesamt im Quartier Buchsee-Mösli; wie bauliche Massnahmen (z.Bsp. Verengung, Aufpflasterung), gestalterische Massnahmen (z.Bsp. versetzt angeordnete Parkplätze, Bepflanzung) und betriebliche Massnahmen (z.Bsp. Geschwindigkeit 30 km/h, Rechtsvortritt).

6) **Vergleich** der **heutigen** Situation meines Wohnquartiers Buchsee-Mösli mit dem **Zustand vor der Einführung der Tempo-30-Zone** (vor 1996):

Ich bin der Meinung, dass die Quartierstrassen im Buchsee-Mösli-Quartier heute...

	stimmt	stimmt eher	stimmt eher nicht	stimmt nicht	weiss nicht
...für Kinder sicherer geworden sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...weniger attraktiv gestaltet sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...für Velofahrende gefährlicher geworden sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...in kürzerer Zeit mit dem Fahrzeug durchquert werden können?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...weniger lärmig geworden sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...für FussgängerInnen gefährlicher geworden sind	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...langsamer befahren werden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...mehr Verkehr aufweisen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. weniger aggressiv befahren werden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7) Die **Wohnqualität** in meinem Quartier Buchsee-Mösli hat sich mit der Tempo-30-Zone:

verschlechtert     eher verschlechtert     eher verbessert     verbessert     weiss nicht

8) Aufgrund meiner Erfahrung mit der Tempo-30-Zone wünsche ich mir im Wohnquartier Buchsee-Mösli:

Tempo \_\_     Tempo 30     Tempo 50     weiss nicht

9) Die **in der Gemeinde Köniz** durchgeführten Sanierungen und Umgestaltungen an **Hauptstrassen** beurteile ich wie folgt:

	positiv	eher positiv	eher negativ	negativ	weiss nicht
Neuhausplatz und -kreisel im Liebefeld	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seftigenstrasse in Wabern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10) Meiner Meinung nach sollte die Gemeinde in Sachen...

	mehr tun	eher mehr tun	eher weniger tun	weniger tun	weiss nicht
...Verkehrsberuhigung in Quartieren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Verkehrsberuhigung auf Hauptstrassen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
...Parkplatz-Bewirtschaftung <sup>3</sup> (= Massnahmen zur Regelung des Parkangebotes)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<sup>3</sup> „**Parkplatz-Bewirtschaftung**„: Gemeint sind die Massnahmen insgesamt, mit denen die Gemeinde das Parkplatzangebot regelt. Dazu können gehören: Parkplatzart (z.Bsp. blaue Zone), Parkzeitregelung, Parkgebühren, Zahl und Anordnung der Parkplätze oder weiteres.

Zusätzliche Bemerkungen:

.....

.....

.....

.....

A) Mein Alter und mein Geschlecht:

Alter: \_\_    Geschlecht:     weiblich     männlich

B) In meinem Haushalt wohnen *ausser* mir (Anzahl):

\_\_ Kinder (bis 15 Jahre)    \_\_ Jugendliche (16-20 Jahre)    \_\_ Erwachsene

### 9.1.3 Häufigkeitsverteilung der Antworten

#### Umfrage Quartierbevölkerung Mösli-Buchsee 9+10-1999

(C) MATTI 1999, IKAÖ Universität Bern

#### Häufigkeitsverteilungen

<b>1a) zu Fuss im Quartier unterwegs</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nie	8	2.3	<b>2.6</b>	2.6
	1-2x pro Woche	68	19.2	<b>21.8</b>	24.4
	3-6x pro Woche	84	23.7	<b>26.9</b>	51.3
	tal 1-2x	103	29.1	<b>33.0</b>	84.3
	tal >3x	49	13.8	<b>15.7</b>	100.0
	Total	312	88.1	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	41	11.6		
	weiss nicht	1	0.3		
Total		354	100.0		

<b>1a) mit Velo/ZR im Quartier unterwegs</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nie	71	20.1	<b>38.4</b>	38.4
	1-2x pro Woche	55	15.5	<b>29.7</b>	68.1
	3-6x pro Woche	28	7.9	<b>15.1</b>	83.2
	tal 1-2x	21	5.9	<b>11.4</b>	94.6
	tal >3x	10	2.8	<b>5.4</b>	100.0
	Total	185	52.3	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	165	46.6		
	weiss nicht	4	1.1		
Total		354	100.0		

<b>1a) mit Auto/MIV im Quartier unterwegs</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nie	23	6.5	<b>8.1</b>	8.1
	1-2x pro Woche	87	24.6	<b>30.5</b>	38.6
	3-6x pro Woche	71	20.1	<b>24.9</b>	63.5
	tal 1-2x	65	18.4	<b>22.8</b>	86.3
	tal >3x	39	11.0	<b>13.7</b>	100.0
	Total	285	80.5	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	68	19.2		
	weiss nicht	1	0.3		
Total		354	100.0		

<b>1b) Hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	ÖV	74	20.9	<b>22.1</b>	22.1
	MIV	138	39.0	<b>41.2</b>	63.3
	ZR	37	10.5	<b>11.0</b>	74.3
	FG	86	24.3	<b>25.7</b>	100.0
	Total	335	94.6	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	18	5.1		
	weiss nicht	1	0.3		
Total		354	100.0		

<b>2) Eigenes Verkehrssicherheitsgefühl auf den Quartierstrassen</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	sicher	201	56.8	<b>57.3</b>	57.3
	eher sicher	128	36.2	<b>36.5</b>	93.7
	eher unsicher	14	4.0	<b>4.0</b>	97.7
	unsicher	8	2.3	<b>2.3</b>	100.0
	Total	351	99.2	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	3	0.8		
Total		354	100.0		

<b>3) Gefährdung der Kinder auf den Quartierstr.</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht gefährdet	86	24.3	<b>25.4</b>	25.4
	eher nicht gefährdet	198	55.9	<b>58.4</b>	83.8
	eher gefährdet	48	13.6	<b>14.2</b>	97.9
	gefährdet	7	2.0	<b>2.1</b>	100.0
	Total	339	95.8	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	5	1.4		
	weiss nicht	10	2.8		
Total		354	100.0		

<b>4) Einschränkung durch den Verkehr im Quartier</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	sehr eingeschränkt	8	2.3	<b>2.3</b>	2.3
	eingeschränkt	29	8.2	<b>8.2</b>	10.5
	wenig eingeschränkt	127	35.9	<b>36.1</b>	46.6
	nicht eingeschränkt	188	53.1	<b>53.4</b>	100.0
	Total	352	99.4	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	2	0.6		
Total		354	100.0		

<b>5a) Wirksamkeit Massnahme Geschwindigkeit 30</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	25	7.1	<b>7.4</b>	7.4
	wenig wirksam	69	19.5	<b>20.4</b>	27.7
	wirksam	174	49.2	<b>51.3</b>	79.1
	sehr wirksam	71	20.1	<b>20.9</b>	100.0
	Total	339	95.8	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	12	3.4		
	weiss nicht	3	0.8		
Total		354	100.0		
<b>5b) Wirksamkeit Massnahme Verengung Quartiereinfahrt</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	65	18.4	<b>19.7</b>	19.7
	wenig wirksam	72	20.3	<b>21.8</b>	41.5
	wirksam	146	41.2	<b>44.2</b>	85.8
	sehr wirksam	47	13.3	<b>14.2</b>	100.0
	Total	330	93.2	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	17	4.8		
	weiss nicht	7	2.0		
Total		354	100.0		
<b>5c) Wirksamkeit Massnahme versetzte Parkplätze</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	65	18.4	<b>20.2</b>	20.2
	wenig wirksam	96	27.1	<b>29.9</b>	50.2
	wirksam	126	35.6	<b>39.3</b>	89.4
	sehr wirksam	34	9.6	<b>10.6</b>	100.0
	Total	321	90.7	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	20	5.6		
	weiss nicht	13	3.7		
Total		354	100.0		
<b>5d) Wirksamkeit Massnahme kl. Aufpflasterungen</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	53	15.0	<b>16.9</b>	16.9
	wenig wirksam	105	29.7	<b>33.4</b>	50.3
	wirksam	132	37.3	<b>42.0</b>	92.4
	sehr wirksam	24	6.8	<b>7.6</b>	100.0
	Total	314	88.7	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	17	4.8		
	weiss nicht	23	6.5		
Total		354	100.0		
<b>5e) Wirksamkeit Massnahme ar. Aufpflasterungen</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	55	15.5	<b>18.9</b>	18.9
	wenig wirksam	83	23.4	<b>28.5</b>	47.4
	wirksam	129	36.4	<b>44.3</b>	91.8
	sehr wirksam	24	6.8	<b>8.2</b>	100.0
	Total	291	82.2	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	27	7.6		
	weiss nicht	36	10.2		
Total		354	100.0		
<b>5f) Wirksamkeit Massnahme Signalisation</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	99	28.0	<b>32.6</b>	32.6
	wenig wirksam	131	37.0	<b>43.1</b>	75.7
	wirksam	69	19.5	<b>22.7</b>	98.4
	sehr wirksam	5	1.4	<b>1.6</b>	100.0
	Total	304	85.9	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	23	6.5		
	weiss nicht	27	7.6		
Total		354	100.0		
<b>5a) Wirksamkeit Massnahme Rechtsvortritt</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	nicht wirksam	35	9.9	<b>11.7</b>	11.7
	wenig wirksam	74	20.9	<b>24.7</b>	36.5
	wirksam	142	40.1	<b>47.5</b>	83.9
	sehr wirksam	48	13.6	<b>16.1</b>	100.0
	Total	299	84.5	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	34	9.6		
	weiss nicht	21	5.9		
Total		354	100.0		

**5h) Wirksamkeit Massnahme T30-Zone allg.**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig nicht wirksam	29	8.2	<b>8.9</b>	8.9
wenig wirksam	68	19.2	<b>20.9</b>	29.8
wirksam	171	48.3	<b>52.5</b>	82.2
sehr wirksam	58	16.4	<b>17.8</b>	100.0
Total	326	92.1	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	16	4.5		
weiss nicht	12	3.4		
Total	354	100.0		

**6a) Quartierstr. heute für Kinder sicherer geworden**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	124	35.0	<b>40.9</b>	40.9
stimmt eher	124	35.0	<b>40.9</b>	81.8
stimmt eher nicht	35	9.9	<b>11.6</b>	93.4
stimmt nicht	20	5.6	<b>6.6</b>	100.0
Total	303	85.6	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	21	5.9		
weiss nicht	30	8.5		
Total	354	100.0		

**6b) Quartierstr. heute weniger attraktiv gestaltet**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	47	13.3	<b>17.7</b>	17.7
stimmt eher	55	15.5	<b>20.7</b>	38.3
stimmt eher nicht	95	26.8	<b>35.7</b>	74.1
stimmt nicht	69	19.5	<b>25.9</b>	100.0
Total	266	75.1	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	41	11.6		
weiss nicht	47	13.3		
Total	354	100.0		

**6c) Quartierstr. heute für Velo gefährlicher geworden**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	38	10.7	<b>13.9</b>	13.9
stimmt eher	38	10.7	<b>13.9</b>	27.8
stimmt eher nicht	85	24.0	<b>31.1</b>	59.0
stimmt nicht	112	31.6	<b>41.0</b>	100.0
Total	273	77.1	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	30	8.5		
weiss nicht	51	14.4		
Total	354	100.0		

**6d) Quartierstr. heute für Fahrzeuge schneller durchquerbar**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	12	3.4	<b>4.5</b>	4.5
stimmt eher	22	6.2	<b>8.2</b>	12.6
stimmt eher nicht	84	23.7	<b>31.2</b>	43.9
stimmt nicht	151	42.7	<b>56.1</b>	100.0
Total	269	76.0	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	34	9.6		
weiss nicht	51	14.4		
Total	354	100.0		

**6e) Quartierstr. heute weniger lärmig**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	33	9.3	<b>11.5</b>	11.5
stimmt eher	79	22.3	<b>27.6</b>	39.2
stimmt eher nicht	73	20.6	<b>25.5</b>	64.7
stimmt nicht	101	28.5	<b>35.3</b>	100.0
Total	286	80.8	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	26	7.3		
weiss nicht	42	11.9		
Total	354	100.0		

**6f) Quartierstr. heute für FussgängerInnen gefährlicher**

	Häufigkeit	%	Gültige %	Summen%
Gültig stimmt	21	5.9	<b>6.7</b>	6.7
stimmt eher	18	5.1	<b>5.8</b>	12.5
stimmt eher nicht	89	25.1	<b>28.5</b>	41.0
stimmt nicht	184	52.0	<b>59.0</b>	100.0
Total	312	88.1	<b>100.0</b>	
Fehlend k.A.	24	6.8		
weiss nicht	18	5.1		
Total	354	100.0		



<b>6a) Quartierstr. heute langsamer befahren</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	stimmt	69	19.5	<b>22.7</b>	22.7
	stimmt eher	133	37.6	<b>43.8</b>	66.4
	stimmt eher nicht	51	14.4	<b>16.8</b>	83.2
	stimmt nicht	51	14.4	<b>16.8</b>	100.0
	Total	304	85.9	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	28	7.9		
	weiss nicht	22	6.2		
Total		354	100.0		

<b>6h) Quartierstr. weisen heute mehr Verkehr auf</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	stimmt	36	10.2	<b>12.9</b>	12.9
	stimmt eher	27	7.6	<b>9.6</b>	22.5
	stimmt eher nicht	95	26.8	<b>33.9</b>	56.4
	stimmt nicht	122	34.5	<b>43.6</b>	100.0
	Total	280	79.1	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	31	8.8		
	weiss nicht	43	12.1		
Total		354	100.0		

<b>6i) Quartierstr. heute weniger aggressiv befahren</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	stimmt	60	16.9	<b>19.7</b>	19.7
	stimmt eher	121	34.2	<b>39.8</b>	59.5
	stimmt eher nicht	85	24.0	<b>28.0</b>	87.5
	stimmt nicht	38	10.7	<b>12.5</b>	100.0
	Total	304	85.9	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	22	6.2		
	weiss nicht	28	7.9		
Total		354	100.0		

<b>7) Veränderung der Wohnqualität im Quartier durch T30</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	verschlechtert	15	4.2	<b>5.4</b>	5.4
	eher verschlechtert	22	6.2	<b>7.9</b>	13.4
	eher verbessert	143	40.4	<b>51.6</b>	65.0
	verbessert	97	27.4	<b>35.0</b>	100.0
	Total	277	78.2	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	26	7.3		
	weiss nicht	51	14.4		
Total		354	100.0		

<b>8) Tempowunsch für das Quartier aufgrund der Erfahrung mit T30</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	Tempo 20	5	1.4	<b>1.5</b>	1.5
	Tempo 30	269	76.0	<b>80.5</b>	82.0
	Tempo 40	34	9.6	<b>10.2</b>	92.2
	Tempo 50	26	7.3	<b>7.8</b>	100.0
	Total	334	94.4	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	14	4.0		
	weiss nicht	6	1.7		
Total		354	100.0		

<b>9a) Beurteilung der Sanierung Neuhausplatz/-kreisel</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	positiv	240	67.8	<b>72.1</b>	72.1
	eher positiv	84	23.7	<b>25.2</b>	97.3
	eher negativ	7	2.0	<b>2.1</b>	99.4
	negativ	2	0.6	<b>0.6</b>	100.0
	Total	333	94.1	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	17	4.8		
	weiss nicht	4	1.1		
Total		354	100.0		

<b>9b) Beurteilung der Sanierung Seftienstr. Wabern</b>		Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%
Gültig	positiv	101	28.5	<b>38.3</b>	38.3
	eher positiv	99	28.0	<b>37.5</b>	75.8
	eher negativ	38	10.7	<b>14.4</b>	90.2
	negativ	26	7.3	<b>9.8</b>	100.0
	Total	264	74.6	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	28	7.9		
	weiss nicht	62	17.5		
Total		354	100.0		

<b>10a) Die Gemeinde sollte für Verkehrsberuhigung im Quartier</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	mehr tun	62	17.5	<b>21.6</b>	21.6
	eher mehr tun	131	37.0	<b>45.6</b>	67.2
	eher weniger tun	62	17.5	<b>21.6</b>	88.9
	weniger tun	32	9.0	<b>11.1</b>	100.0
	Total	287	81.1	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	30	8.5		
	(gleich viel tun)	6	1.7		
	weiss nicht	31	8.8		
Total		354	100.0		
<b>10b) Die Gemeinde sollte für Verkehrsberuhigung auf Hauptstr.</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	mehr tun	67	18.9	<b>23.3</b>	23.3
	eher mehr tun	108	30.5	<b>37.6</b>	61.0
	eher weniger tun	74	20.9	<b>25.8</b>	86.8
	weniger tun	38	10.7	<b>13.2</b>	100.0
	Total	287	81.1	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	28	7.9		
	(gleich viel tun)	3	0.8		
	weiss nicht	36	10.2		
Total		354	100.0		
<b>10c) Die Gemeinde sollte für Parkolatzbewirtschaftung</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	mehr tun	85	24.0	<b>30.0</b>	30.0
	eher mehr tun	83	23.4	<b>29.3</b>	59.4
	eher weniger tun	46	13.0	<b>16.3</b>	75.6
	weniger tun	69	19.5	<b>24.4</b>	100.0
	Total	283	79.9	<b>100.0</b>	
Fehlend	k.A.	28	7.9		
	(gleich viel tun)	1	0.3		
	weiss nicht	42	11.9		
Total		354	100.0		
<b>A1b) Altersgruppen (10 J.-Klassen)</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	10-19 iährig	8	2.3	<b>2.3</b>	2.3
	20-29 iährig	19	5.4	<b>5.5</b>	7.9
	30-39 iährig	58	16.4	<b>16.9</b>	24.8
	40-49 iährig	63	17.8	<b>18.4</b>	43.1
	50-59 iährig	82	23.2	<b>23.9</b>	67.1
	60-69 iährig	51	14.4	<b>14.9</b>	81.9
	70-79 iährig	45	12.7	<b>13.1</b>	95.0
	über 80 iährig	17	4.8	<b>5.0</b>	100.0
	Total	343	96.9	<b>100.0</b>	
Fehlend		11	3.1		
Total		354	100.0		
<b>A2) Geschlecht</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	weiblich	168	47.5	<b>48.4</b>	48.4
	männlich	179	50.6	<b>51.6</b>	100.0
	Total	347	98.0	<b>100.0</b>	
Fehlend		7	2.0		
Total		354	100.0		
<b>B 1+2) Kinder oder Jugendliche Im Haushalt</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	Haushalt ohne Kinder/Jugendlichen	244	68.9	<b>69.3</b>	69.3
	Haushalt mit Kinder/Jugendlichen	108	30.5	<b>30.7</b>	100.0
	Total	352	99.4	<b>100.0</b>	
Fehlend		2	0.6		
Total		354	100.0		
<b>B3) Anzahl Erwachsene im Haushalt</b>					
	Häufigkeit	%	<b>Gültige %</b>	Summen%	
Gültig	0	64	18.1	<b>18.2</b>	18.2
	1	229	64.7	<b>65.1</b>	83.2
	2	53	15.0	<b>15.1</b>	98.3
	3	5	1.4	<b>1.4</b>	99.7
	5	1	0.3	<b>0.3</b>	100.0
	Total	352	99.4	<b>100.0</b>	
Fehlend		2	0.6		
Total		354	100.0		

#### 9.1.4 Textliche Aussagen zu offener Frage „Zusätzliche Bemerkungen“

Frage

bogen-Nr.

Bemerkung (Geschlecht/Alter)

- 6 Zur Parkplatzfrage: Gebühren für Dauerparkierer. (w/65)
- 7 Auf Strasse bei Haupteingang Buchseeschulhaus soll Fussgängerstreifen hinkommen, da Sicht wegen parkierter Autos zum Überqueren gering ist. Für Schulkinder sehr heikel. (m/36)
- 8 Mösli-Parkplätze sollten mit 3 Stunden- resp. Blaue Zone-Karte sein. In Schlieren vorbildlich signalisiert. (m/68)
- 9 Mösliweg: wenn Tempo 30 eingehalten würde, ist es für alle von Vorteil. (w/54)
- 10 Lilienweg: Die einzige Unterbrechung des Tempos beim 1. Haus am Lilienweg wirkt sich nachher nicht mehr aus. Die Autos steigern dann rapid ihre Geschwindigkeit. Vom Buchseestutz fahren alle ruhiger durch den Lilienweg. (w/83)
- 11 Zu 10: Wunsch nach Antwortmöglichkeit „unverändert vorgehen,“ Sonst Anerkennung und Dank für ihr Unternehmen. (m/83)
- 31 Wer 30 signalisiert muss kontrollieren (was zu selten geschieht) und aufklären (am schnellsten fahren Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen). (m/47)
- 35 Sehr viele, die das Tempo nicht einhalten. (w/34)
- 36 Zu 5. Leider halten sich nicht einmal die Anwohner an Tempo 30, Tag und Nacht, Mösli- und Tulpenweg. (m/30)
- 37 Mehr Verkehrskontrollen machen, höhere Schildkröten (Bsp. Botschaftsquartier Kirchenfeld oder Frankreich). Drehen der Zebrastrreifen um 90 °, sieht fürs Auge wie eine Schikane aus. (m/20)
- 38 Alternierende Parkplätze (Mösliweg) und Aufpflasterungen vor Kreuzungen sind ungeschickt, da sie vom Autofahrer mehr Aufmerksamkeit erfordern. Man sieht die Kinder spät, besonders hinter grossen Fahrzeugen auf Parkplätzen. Sicherheit nach Umgestaltung hat nicht zugenommen (Mösliweg). Auf Tulpenweg wird zwischen den Aufpflasterungen zu schnell gefahren. Sie nützen vor und nach Einbiegung mit Kurve sowieso nichts. (m/58)
- 42 Mehr Kreisel mit Doppelspurmarkierung. (m/83)
- 43 Tempo 30 wird nicht eingehalten. Gras bei Fussgängerstreifen sollte öfter gemäht werden, verdeckt Sicht auf kleine Kinder (Mösliweg). Oft wird ausserhalb der markierten Felder parkiert. (w/52)
- 44 Angestellte des Krankenhauses Gottesgnad, Lieferwagenfahrer und Taxis besser kontrollieren und aufklären. Gras nicht zu hoch wachsen lassen wegen Sichtbehinderung. (m/50)
- 45 Tempo 30 wird eher nicht befolgt (Buchseeweg). (m/73)
- 46 Die Autofahrgeschwindigkeit öfters kontrollieren. (w/76)
- 47 Parkplatz direkt anschliessend an Kindergarten Mösliweg ist unverantwortlich. Parkierte Autos verdecken Kindergärteler auf dem Zebraübergang. (m/57)
- 48 Buchseeweg hat versetzt angeordnete Parkplätze, aber zu wenige. (m/55)
- 49 Verengung und Versetzung der Parkplätze reduziert Sicht und ist deshalb gefährlich. Wenn schon Geschwindigkeitsreduktionen, dann Überwachungen und Bussen, sonst sind die die Dummen, welche langsam fahren. (m/60)
- 50 Parkplätze auf beiden Strassenseiten sind schlecht und zu eng, blockieren dem Autofahrer die Sicht, gefährlich. (w/59)
- 51 Kindergärteler immer noch sehr gefährdet, für Kinder unter 10 Jahren sollte unbedingt mehr Verkehrssicherheit erreicht werden. (w/51)
- 52 Zusätzliche Buslinienführung Mösliweg-Tulpenweg-Buchseeweg ist nicht nötig. (w/72)
- 53 Dito (m/74)
- 72 Bei Verengungen und versetzten Parkplätzen sind Kinder eher gefährdet wegen schlechter Sicht. Seit markiertem Parkplatz vor dem Haus, Einfahrt in eigene Garage nur noch durch mehrfaches vor- und rückwärtsfahren möglich. (w/51)
- 73 Zu 5b: Bin Lastwagenchauffeur, Verengungen sind schlecht für mich, LKW und Umwelt, Einladung, einmal 1 Tag mitzukommen... Zu 6c: Jugendliche brauchen Strasse als Sprungchance für div. Gefährte. Gemeinde braucht viel zu viel Geld um Dinge anzufangen, die sie dann nicht zu Ende machen. Kann nicht begreifen, dass man breite Strassen absichtlich enger macht, somit Gefahr, jemanden zu überfahren grösser, da man nicht ausweichen kann. (m/28)
- 74 Kann nicht begreifen, warum Roller den Autos gleichgestellt werden (Parkplatzbedarf). (?/52)
- 75 (Mösliweg) Begrünungen zeigen, dass es ein Quartier ist, somit fahren Autos langsamer, zudem sind Begrünungen noch schön für das Quartierbild. Wo breite Strassen sind, wird schnell gefahren. (w/19)
- 78 Könizer in die Verkehrswege hinein lassen. *Unsicher, da erstes Wort unlesbar.* (m/77)
- 80 Da Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingeführt worden sind, ist Idee einer Buslinie paradox. (w/57)
- 88 Mehr Polizeikontrollen v.a. in Grenzzonen des Könizbergwaldes durchführen. Radfahrer fahren im Allgemeinen Fahrverbot!!! (w/69)
- 98 Anwohner oben am Lilienweg sollen drauf aufmerksam gemacht werden, die Landorfstrasse zu benutzen, statt Lilienweg, wäre grosses Plus für Kindersicherheit. Bin gegen Blaue Zone im Lilienweg/Mösliweg. (w/28)
- 102 Parkplatzmarkierungen teilweise vor Hauseingängen ohne Trottoir, Übersicht behindert und Kinder sind mehr gefährdet. (w/38)

- 103 Tempo 30 Signalisierung sollte am Möslweg ergänzt werden, da sich Besucher und Angestellte des  
Krankenheim Gottesgnad nicht daran erinnern und zu schnell fahren. (m/70)
- 104 Wichtig ist gleichmässiger Verkehrsfluss. 90 % halten Tempo ein, der Rest Raser, gefährlich. Darum  
Kontrollen um Faktor 10 verstärken und hart bestrafen. (m/59)
- 105 Leider immer noch Raser (Abend und Zulieferer Gottesgnad), darum mehr Kontrollen. Parkplätze sind  
optisch nicht schön, werden im Sommer von Badegästen benützt. Wieso gibt es nicht auch blaue  
Parkplätze im Mösliquartier (weisse für Dauerparkplätze)? Es hat ja genügend Einstellhallen. (w/54)
- 106 Tempo 30 ist Überbelastung für alle Verkehrsteilnehmer und v.a für alte Leute, die dadurch zum  
„Stubenhocken“, gezwungen werden. Winterreinigung vom Tulpenweg wird oft vergessen. (w/60)
- 107 Wunsch, dass am oberen Tulpenweg ein durchgehendes Trottoir kommt. Tempo-30-Zone führte zu  
Missachtung der Verkehrsvorschriften durch velofahrende Kinder und Skater. (m/59)
- 108 Weisse Parkplätze am Möslweg werden von „Dauermietern“, benutzt, Vorschlag: blaue Zone oder  
Parkplätze aufheben (gäbe bessere Übersicht). (w/48)
- 109 Autofahrer von nah und fern bedanken sich für die kommunalen Gratisparkplätze. Fahrstreifen bei  
Fussgängerinseln sind zu schmal, Autos und Velos behindern und gefährden sich gegenseitig. (m/47)
- 110 Rund um Buchsee-Schulhaus und –Kindergarten kann die Verkehrssicherheit nicht hoch genug sein.  
(w/28)
- 111 Starker Verkehr, Tempo 30 wird nicht eingehalten. Tempokontrollen werden aber nie kontrolliert. Bitte  
Ortsbus nicht noch hineinlassen. Als Autofahrer sehe ich, wie schwer es ist, Tempo 30 konstant zu  
halten. (m/46)
- 124 Viele Kleinkinder sind dem Verkehr nicht gewachsen, wenn alle Tempo 30 und Rechtsvortritte einhalten  
würden, wäre es sicherer. Wunsch nach neuen Fussgängerstreifen. Wenn jeder am Fussgängerstreifen  
anhalten würde, wäre es auch sicherer. Aber es ist ja alles nicht so. (w/32)
- 125 Mehr Polizei- und Radarkontrollen im Quartier. Mehr als 50 % rasen mit mehr als 50 km/h und  
missachten alle 30er Tafeln, Rechtsvortritte, Aufpflasterungen oder wartende Kinder und Leute am  
Fussgängerstreifen. Festmontierte Radargeräte wären die Lösung. Tut dies bitte den Kindern zuliebe.  
(m/33)
- 126 Total daneben, dass beim Schulheim Landorf mit 60 gefahren werden darf. Warum kann man die 50  
nicht bis danach beibehalten? Von Niederwangen her wird immer zu schnell gefahren. (w/66)
- 127 Wegen versetzt angeordneten Parkplätzen verlieren die Kinder die Übersicht. Falls Busbetrieb durch das  
Quartier führen wird, habe ich Angst um Kindergärteler und Schulkinder. (w/36)
- 128 30er Tafel mit Bodenbezeichnung bei Einfahrt der Zone genügen nicht, unbedingt Wiederholungstafeln.  
Bisherige Massnahmen absolut ungenügend, siehe Tempokontrollen am Lilienweg, 40 % zu schnell  
!!(bis 70 km/h). (m/74)
- 129 dito (w/72)
- 130 Am Tulpenweg im Buchseequartier wäre ein durchgehendes Trottoir wünschenswert. (w/77)
- 131 Roter Bus sollte den Möslweg hinauf über den Tulpenweg in den Buchseeweg und zurück ins Dorf  
geführt werden. Somit würde den alten Leuten der Buchseestutz erspart. Alle 30 Minuten würde reichen.  
(w/79)
- 132 Aufpflasterung am Tulpenweg (Eingang Buchseeweg) für Autos ungeeignet. Aufpflasterung Möslweg  
aber einwandfrei. (m/80)
- 133 Wohne seit 27 Jahren am Tulpenweg. Meiner Meinung hat sich punkto Verkehr vieles zum Besseren  
gewendet. (w/77)
- 147 Tempo 30 wird am Buchseeweg, Tulpenweg und Möslweg eher nicht eingehalten, darum mehr  
Kontrollen machen. (w/42)
- 148 Die meisten Autofahrer fahren trotz versetzten Parkplätzen und Aufpflasterungen mehr als 30. (w/13)
- 149 Versetzte Parkplätze sind sehr gefährlich für spielende Kinder. (w/37)
- 150 Strassenverengung vor Garagenausfahrt ist sehr schlecht (Lilienweg 52). (m/?)
- 151 Einstellhallenausfahrt sehr gefährlich, Kreisel Neuhaus sehr gut, Liebefeld schlecht. (w/?)
- 152 Radfahrer und Roller sind Gefahr für ältere Menschen und halten sich nicht an Verkehrsregeln. (m/78)
- 153 Tempo 30 wird praktisch nicht eingehalten, Kontrollen machen und Schilder aufstellen „Langsam  
fahren,..“ (w/36)
- 154 Verengung Buchsee ist sinnlos, da wenn Gegenverkehr kommt noch Gas gegeben wird, damit man  
zuerst durch kann. Besser wären Buckel auf der Strasse. Am Sonntag werden alle beim Schwimmbad  
gebüsst, da Tafel, dass am Sonntag nicht Blaue Zone ist versteckt ist. (m/38)
- 155 Frage 7 schwierig zu beantworten, da Verkehr wegen Heilsarmee und Neubauten stark zugenommen  
hat. (m/62)
- 158 Tulpenweg unbedingt durchgehendes Trottoir erstellen. Wechselseitiges Parkieren grosse Gefahr für  
Fussgänger. (w/65)
- 163 Verkehr flüssig gestalten und nicht durch unmögliche Massnahmen wie Ampeln, Kreisel, Verengungen  
und Schikanen behindern. Gefährliche Inseln entfernen, z.B. Zentrum Wabersackerstr. Neuhausplatz.  
Mehr Parkplätze, z.B. Park & ride anbieten, öff. Verkehr fördern. (m/42)
- 164 Wichtig wäre Blaue Zone im Mösliquartier. (m/39)
- 165 Dito (w/48)
- 166 Ausserhalb der markierten Felder geparkte Autos büssen. Laternenparkplätze gebührenpflichtig machen.  
(w/60)
- 167 Die Gemeinde sollte schauen, dass dort, wo in frühen Jahren von Hausbesitzern verlangt wurde, dass  
für jede Wohnung 1 Parkplatz erstellt werden muss, diese Parkplätze auch benutzt, d.h. vermietet

- werden können. Klartext: Nachtparking auf öffentlichem Boden soll gebührenpflichtig werden und es sollen keine Parkplätze für scheinbare Verkehrsberuhigung geschaffen werden. (m/60)
- 168 Ausfahrt Tiefgarage Lilienweg (vis-à-vis Schule) für Schüler sehr gefährlich wegen Einengung, zudem im Winter Schüler ohne Licht, wird noch gefährlicher. Zu Frage 10: Weder mehr noch weniger, es ist gut. (m/55)
- 169 Froh über Tempo 30 im Quartier. Bus im Quartier wäre aber negativ. (w/47)
- 170 Bessere Beleuchtung in den Quartierstrassen Lilienweg-Narzissenweg. (w/45)
- 171 Mehr freie Parkplätze im Bereich der Endstationen der öffentlichen Verkehrsmittel wären wünschenswert, ohne dass die Autofahrer mit hohen Parktaxen gemolken werden. (w/82)
- 186 Verkehrspolitik der Gmde. Köniz ist Bekämpfung der Folgen und nicht der Ursachen. Vorschlag: Autobahnzufahrt vom Moos Richtung Niederwangen. (m/26)
- 187 Tempo 30 (Hügel aufwärts) ist mühsam: 2. Gang laut, 3. Gang zu hoch. Warum können Blockbewohner immer noch gratis in den weissen Parkfeldern parkieren, Gratis-Parkplätze immer besetzt und Besucher haben keinen Platz. (w/26)
- 188 Verengungen, Aufpflasterungen kosten viel Geld und bringen nichts für Sicherheit, denn nach Schikanen wird stark beschleunigt, mehr als ohne Schikanen. Vor Aufmalen der spärlichen Parkfelder keine Parkplatzprobleme am Tulpenweg, jetzt nur noch Probleme. (m/52)
- 189 Tempo 30 gut, Verengungen aber Blödsinn, da sie viel kosten und immer wieder umgebaut werden. (m/69)
- 190 Tempo 30, aber Kinder sollen dann nicht auf der Strasse, sondern auf Grünflächen Fussball spielen. (w/63)
- 191 Am Sonntag beim Schulhaus Buchsee bei Fussballspielen sehr aggressives Fahren und laut. (w/55)
- 192 Für Buchsee-Tulpenweg 1 Bus. (w/85)
- 193 Lilienweg, Möслиweg, Tulpenweg, Buchseeweg, Waldrainstr. Blaue Zone wäre schön. (m/35)
- 194 Tempo 30 wird nicht beachtet, keine weiteren Massnahmen, schade fürs Geld. (m/58)
- 195 Möслиweg mit 2 Baumreihen zwischen Trottoirs und Strasse = Lebensraum Vögel, Schatten für Mensch und Vehikel und Sauerstoff für alle. (m/46)
- 202 Parkplatzmarkierungen z.T. vor Hauseingängen ohne Trottoir (Tulpenweg 75) oder Schuleingang Lilienweg = problematisch, Kinder sind gefährdet. (m/40)
- 215 Wunsch nach Velostreifen und mehr Veloparkplätzen im Dorf. (w/42)
- 216 Mehr Geschwindigkeitskontrollen auf der Landorfstr. Richtung Niederwangen. (m/50)
- 217 Danke für Ihren Einsatz! (w/32)
- 225 Versetzt angeordnete Parkplätze sind zu nah an Fussgängerstreifen, Kindern fehlt der Blick auf die Strasse. Aufpflasterungen sind zu niedrig, Autos müssen nicht abbremsen. Unbeleuchtete Pfosten auf der Strasse sind gefährlich für Velofahrer. (m/38)
- 227 Verkehrsmassnahmen in Schlieren (Bachtelrain, Haselholzweg, Buchholzweg) schlecht. Bodenwellen hindern einen nicht, schneller zu fahren. Man hätte besser am Buchholzweg selber etwas verändert, alles andere war Geldverschwendung. (w/23)
- 228 Verkehrsmassnahmen Buchholzweg Schlieren schlecht, besseres Beispiel Möслиweg in Köniz. (m/23)
- 229 Fussballmatch am Wochenende heisst dauernder unnötiger Motorenlärm. Velos und Mofas beachten weder Rechtsvortritt noch Stoppstrasse. (w/49)
- 230 Ständige Änderungen der Markierungen sind unnötig. Frage, ob zuständige Personen kompetent sind. Kostet viel Geld und Qualität der Strassen wird verschlechtert. (m/47)
- 231 Geld sparen, anstatt immer wieder bauliche Veränderungen machen. (m/61)
- 248 Zu Frage 10: Kann nur unser Quartier beurteilen, Verkehrsberuhigung auf Hauptstrasse ist doch unmöglich. (w/35)
- 250 Am Lilienweg wird oft zu schnell gefahren, noch eine Schildkröte erstellen. Raser auch am Möслиweg. (w/53)
- 251 Parkplatzbewirtschaftung ohne Kontrollen nützt nichts. V.a. bei Fussballspielen ist Einstellhalle durch Wildparkierer versperrt. (m/69)
- 252 Mehrmalige Änderung der Markierung, Planung vor Ausführung sollte sorgfältiger sein. (w/38)
- 253 Mehr Parkplätze mit Gebühren wie bei OS2 Köniz. (w/50)
- 254 Mehr Parkplätze schaffen, pro Wohnung 2 statt 1. Zusätzliche öff. Parkplätze. (m/53)
- 255 Vor Einführung Tempo 30 keine parkierten Autos am Möслиweg, ästhetisch positiv. Heute Gegenteil. Tempo 30 ja, aber ohne Parkplätze auf der Strasse. (m/55)
- 256 Bushaltestellen sollten Verkehr nicht hindern. Tulpenweg-Altersheim sollte Beschleunigung reduziert werden. Zieglerspitalkurve sollte ausgebessert werden, besser für Velos. (m/37)
- 257 Aufpflasterungen = grösster Blödsinn, behindern Rettungsfahrzeuge. In Nantes sind so 2 gestorben! (m/52)
- 258 Tempo 30 Schilder zu klein, es wird 40 gefahren. Strassenverengungen sind lästig und bringen nichts. Danke für Ihre Bemühungen. (m/50)
- 259 Verkehrsführung Seftigenstrasse sehr gut, schade, dass Tram auf der selben Spur fährt wie Autos. Schade, dass Alters- und Pflegeheime keine Busanschlüsse haben. (w/39)
- 260 Könizer Verkehrsphilosophie ist bekannt. Heute Zeitalter des Autos, man muss das beste daraus machen. *Rest für mich unleserlich...* (m/77)
- 261 Kinder sind immer verspielt und dadurch undiszipliniert, totale Sicherheit nur durch Begleitung eines Erwachsenen. Zu viele Eingriffe in Verkehrsfluss führen zu Aggressionen. (w/75)
- 262 Alle sog. Verkehrsberuhigungsmassnahmen erhöhen die Aggressivität! (m/56)

- 263 Quartierstrassen sind eng und unübersichtlich und man konnte deshalb gar nie über 50 fahren. Durch Verengungen Stausituationen. Fährt man schneller, um Gegenverkehr nicht zu behindern droht Busse. Versetzte Parkplätze gut, aber es wird zusätzlich wild parkiert. Kontrollen! Aufpflasterungen in Kurven, wo man sowieso abbremsen muss unnötig, besser mitten in Rasergeraden. In Kurven Rutschgefahr für 2-Räder. Tempo 30 verleitet Kinder und Radfahrer zu Leichtsin. Autofahrer schauen auf Tacho, anstatt auf die Strasse. Raser vom Krankenhaus! (m/64)
- 282 Verkehr rollen lassen; Eigenverantwortung fördern, anstatt Vorschriften, die sowieso nicht eingehalten werden. (m/69)
- 284 Seftigenstrasse für Velofahrer und an Tramhaltestellen ungenügend gelöst. Mehr Geschwindigkeitskontrollen in 30er Zonen. (m/39)
- 285 Statt Schildkröten zu bauen, lieber Strassen verbessern. Bei Regen sind Duschen auf dem Trottoir vorprogrammiert. (w/56)
- 286 Es wäre nötig, die Fussgängerstreifen neu zu malen (Mösliweg). (m/36)
- 287 Trotz Tempo 30 oder 50 immer Raser! Nur Kontrollen haben Wirkung. (m/78)
- 288 Versetzte Parkplätze und kreuzungshemmende Hindernisse sind gefährlich. Parkplatzgebühren i.O., aber mit Massnahmen beim Bad usw. (m/40)
- 289 Mehr Polizeikontrollen in Tempo-30-Zone, Raser fahren schon fast Erwachsene an, geschweige dann Kinder. (w/48)
- 290 Tempo 30 wird zu wenig eingehalten. Verengung am Lilienweg: vor Einstellhalle viel zu eng zum Kreuzen. (w/31)
- 291 Zu Frage 3: Gefährdung von Kindern hängt in erster Linie von ihrem Verhalten selbst ab. Oft benützen sie die Strasse, anstatt das Trottoir. Zu Frage 5: Alle diese Massnahmen sind Schikanen für die Autofahrer. Himmeltraurig ist Planung am Lilienweg und Mösliweg: Aufhebung von Inselchen und Parkplatzbezeichnung in Wilder Folge. (m/71)
- 305 Trotz Geschwindigkeitskontrollen fahren gewisse Lenker auf Mösliweg zu schnell und brauchen Schildkröte als Schanze, v.a. Morgen früh (5-8 Uhr) und Freitag, Samstag spät. Bitte vermehrt Kontrollen machen. (m/65)
- 307 Verkehrsberuhigung und Erhöhte Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Kreisel Eichmatt Schlieren: ab Kreisel die ganze Talbodenstrasse bis zuhinterst Tempo 30 einführen. Talbodenstrasse ist auch eine Quartierstrasse.
- 308 Durch Verengungen und versetzte Parkfelder wenig Übersicht über spielende Kinder. Tempo 30 verursacht mehr Lärm (höhere Drehzahl) und mehr Abgase (häufiges Bremsen und Anfahren. (m/57)
- 309 Hindernisfahren (Verengungen, versetzte Parkplätze) lenkt vom allgemeinen Verkehrsgeschehen ab (Bsp. Spielende Kinder) . Aufpflasterungen sind im Sommer positiv, im Winter bei Eis negativ. (w/53)
- 315 Wir haben seit 1.5 Jahren mehr Lärm wegen Umbau Altersheim Lilienweg und Überbauung Buchseematte. Sehr viele Lastwagen.(w/71)
- 316 Fussgängerübergang über Schwarzenburgstr. Beim Zentrum Köniz ist gefährlich. In der Strassenmitte 2 markierte Bereiche für Fussgänger, aber keine gelb markierten Streifen. Missverständnisse zwischen Autos und Fussgänger. (m/76)
- 318 Mehr Tempo 30 Kontrollen. Besser wäre noch Zubringerdienst. Fahrschulen gefährden Sicherheit der Kinder. (m/45)
- 319 Es gibt zu wenig Spielplätze im Buchsee-Mösli-Quartier.(w/12)
- 322 Wünsche weniger Blaue Zone, dafür mehr freie Parkplätze. Zu Frage 10 : es fehlt Antwortmöglichkeit „gleich viel tun wie bisher,“. Zu 10c): Frage unpräzise: bedeutet das mehr oder weniger blaue Zone? (m/44)
- 323 Aufpflasterungen sind für Velofahrer gefährlich. Man sollte sich an Tempo 30 halten, somit bräuchte man keine Schikanen. (w/?)
- 324 Fragwürdige teure Massnahmen. Schikanen-Ruedi (Aeschbacher) wurde seinerzeit als Gemeinderat von Zürich abgewählt. Weniger wäre mehr. Offenbar sind Fehlplaner (Theoretiker) am Werk. (m/?)
- 325 Vis-à-vis Schule Buchsee: Zunehmende Anzahl Eltern, die mit Autos ihre Kinder abholen. Jeden Abend Veranstaltungen im Schulhaus, deren Teilnehmer alle im Quartier parkieren. Somit Parkplatzprobleme für Anwohner und Besucher. (m/57)
- 326 Genügend Parkplätze auf die Strassen zeichnen. Strassen gehören immer noch den Steuerzahlern. (m/50)
- 340 Bei korrektem Verhalten ergeben sich keine Probleme zwischen den Verkehrsteilnehmenden. (?)
- 341 Bei korrektem Verhalten ergeben sich keine Probleme zwischen den Verkehrsteilnehmenden. (?)
- 344 Rechtsvortritte sind kaum mehr bekannt, kaum mehr beachtet u. werden zur Gefahrenquelle. (m/60)
- 346 Wunsch nach mehr Geschwindigkeitskontrollen zu allen Tageszeiten und höheren Bussen in Quartieren. (m/47)
- 348 Genug getan für die Verkehrsberuhigung. Versetzte Parkplätze und Aufpflasterungen sind eher gefährlich als sinnvoll. (m/41)
- 349 Die Bepflanzungen der Verkehrsinseln brauchen mehr Pflege. Der Raum sollte mehr begrünt und attraktiver gestaltet sein. (w/38)
- 351 Die Bepflanzungen am Mösliweg besser pflegen und Grün-Bereiche mehr bepflanzen. (w/49)
- 352 Wunsch nach durchgehendem Trottoir am Tulpenweg damit Fussgänger sicherer sind. (w/79)

## 9.2 Verkehrsmessungen in Könizer Quartieren

	Stundensumme		Richtung West (Landorf) / Süd (Landorfstr.)		Richtung Ost / Nord	
	07h-08h	16h-17h	07h-08h	16h-17h	07h-08h	16h-17h
<b>Mösliweg</b>	<b>Längsverkehr (Abschnitt Landorfstrasse bis Lilienweg)</b>					
MIV (davon mit deutlich übersetztem Tempo)	118 (1)	155 (2)	87	75	31	80
Velo/Mofa	6	18	5	10	1	8
Fussgänger Südteil (bei Landorfstr.)	114	84	75	37	39	47
Fussgänger Nordteil (bei Knoten Lilienweg)	75	78	64	25	11	53
LV Total Südteil	120	102	80	47	40	55
LV Total Nordteil	81	96	69	35	12	61
	<b>Querverkehr (inkl. beide Kreuzungsbereiche)</b>					
Fussgänger (davon Anzahl freie Querungen)	78 (23)	55 (14)	5 (2)	18 (6)	73 (21)	37 (8)
Velo/Mofa	0	1	0	1	0	0
	<b>Lilienweg (Einmündung in Mösliweg)</b>					
MIV (auf dem Lilienweg über Mösliwegknoten)	2	4	0	3	2	1
Velo	1	4	0	3	1	1
Velo (ein-/abbiegen in/aus Lilienweg-Nordost)	10	8	aus: 0	aus: 7	in: 10	in: 1
Do 11.11.99, 07h-08h (kalt, bewölkt, trocken, Fahrbahn leicht nass); Di 09.11.99, 16h-17h (kalt, bewölkt, trocken)						

	Stundensumme		Richtung West (Dorfstr.) / Süd (Gurten)		Richtung Ost / Nord	
	07-08h	16h-17h	07-08h	16h-17h	07-08h	16h-17h
<b>Verkehrsart</b>	<b>07-08h</b>	<b>16h-17h</b>	<b>07-08h</b>	<b>16h-17h</b>	<b>07-08h</b>	<b>16h-17h</b>
<b>Kirchstrasse Wabern</b>	<b>Längsverkehr (Abschnitt Dorf- bis Weidenaustr.)</b>					
MIV (davon mit deutlich übersetztem Tempo)	109 (3)	103 (3)	41	66	58	37
Velo/Mofa	146	91	123	28	23	63
Fussgänger Westteil	79	110	13	57	66	53
Fussgänger Ostteil	54	110	19	42	35	68
LV Total Westteil	225	201	136	85	89	116
LV Total Ostteil	200	201	142	70	58	131
	<b>Querverkehr (ohne FGSt Dorfstr.)</b>					
Fussgänger (davon Anzahl freie Querungen)	22 (7)	50 (20)	11 (3)	15 (9)	11 (4)	35 (11)
Velo/Mofa (davon Anzahl freie Querungen)	17	10	17	1 (1)	0	9 (8)
	<b>Weidenaustrasse (Nordteil zwischen Seftigen- u. Kirchstr.)</b>					
MIV	20	16	10	2	10	14
Velo	14	8	9	5	5	3
Di 09.11.99: 07h-08h, (eher kalt, trocken, leicht bewölkt); Do 11.11.99: 16h-17h, (kalt, trocken, bewölkt)						

Berechnung der Tagessumme: Vgl. BUWAL 1998:48f. und MATTI, SEEWER 1998: 8ff.

### 9.3 Unfallgeschehen in Könizer Quartieren

Unfallgeschehen Köniz		1.1.1991 - 31.12.1995															
Nr.	Perimeter / Quartiere	Unfälle 91-95 / 97-99	01-09 Fussgängerunfall	11-19 Schleudern + Selbstunfall	21-29 Begegnung + Kreuzen in änderung	31-39 Überholen	41-49 Auffahren	51-59 Vorbeifahren + Fahrstreifenwechsel	61-69 Richtungswechsel + Abbiegen	71-79 Queren	81-89 Tiere	91-99 Anderes	Unfallbeteiligung FG	Unfallbeteiligung ZR	Unfälle mit Verletzten 91-95 / 97-99	Verletzte 91-95 / 97-99	Tote 91-95 / 97-99
1	Buchsee-Mösli <i>Verletzte Personen</i>	5	1	1	1	1	1	1	1	1			0	1	2		0
2	Gartenstadt L'feld <i>Verletzte Personen</i>	10		2				1	6	1			0	0	1		0
5	Kirchstr. Wabern <i>Verletzte Personen</i>	3						2				1	0	1	1		0
7	Eichholzstrasse <i>Verletzte Personen</i>	2	1					1		1			1	0	1		0
8	Mavaut <i>Verletzte Personen</i>	7		2						5			0	0	2		0

Unfallgeschehen Köniz		1.9.1997 - 30.9.1999															
1	Buchsee-Mösli <i>Verletzte Personen</i>	0											0	0	0		0
2	Gartenstadt L'feld <i>Verletzte Personen</i>	4		1			1		1	1		1	0	0	2		0
5	Kirchstr. Wabern <i>Verletzte Personen</i>	0											0	0	0		0
7	Eichholzstrasse <i>Verletzte Personen</i>	0											0	0	0		0
8	Mavaut <i>Verletzte Personen</i>	1						1					0	0	0		0

Alle Quartiere: 1 Buchsee, 2 Gartenstadt L'feld, 5 Kirchstrasse Wabern, 7 Eichholz Wabern, 8 Mavaut

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1991-95	
Quartiere (1,2,5,7,8) <i>Verletzte Personen</i>	27 2 4 1 0 1 0 4 13 0 2 1 2 7 0
	1 0 1 0 0 0 2 3 0 0 0 0 0 7 0

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1997-99 (extrapoliert)	
Quartiere (1,2,5,7,8) <i>Verletzte Personen</i>	12 0 2 0 0 2 0 2 2 0 2 0 2 0 0
	0 0 0 0 2 0 2 0 0 0 0 0 0 5 0

Unfallgeschehen in 25 Monaten (1997-99)	
Quartiere (1,2,5,7,8) <i>Verletzte Personen</i>	5 0 1 0 0 1 0 1 1 0 1 0 1 0 0
	0 0 0 0 1 0 0 1 0 0 0 0 0 2 0

Quartiere mit Tempo 30 Zonen: 1 Buchsee, 5 Kirchstrasse Wabern, 7 Eichholz Wabern

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1991-95	
Quartiere (1,5,7) <i>Verletzte Personen</i>	10 2 0 1 0 1 0 3 2 0 1 1 2 4 0
	1 0 1 0 0 0 2 0 0 0 0 0 0 4 0

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1997-99 (extrapoliert)	
Quartiere (1,5,7) <i>Verletzte Personen</i>	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Unfallgeschehen in 25 Monaten (1997-99)	
Quartiere (1,5,7) <i>Verletzte Personen</i>	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0
	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0

Übrige Quartiere ohne Tempo 30 Zonen: 2 Gartenstadt L'feld, 8 Mavaut

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1991-95	
Quartiere (2,8) <i>Verletzte Personen</i>	17 0 4 0 0 0 0 1 11 0 1 0 0 3 0
	0 0 0 0 0 0 0 0 3 0 0 0 0 3 0

Unfallgeschehen in 5 Jahren 1997-99 (extrapoliert)	
Quartiere (2,8) <i>Verletzte Personen</i>	12 0 2 0 0 2 0 2 2 0 2 0 2 5 0
	0 0 0 0 2 0 0 2 0 0 2 0 0 5 0

Unfallgeschehen in 25 Monaten (1997-99)	
Quartiere (2,8) <i>Verletzte Personen</i>	5 0 1 0 0 1 0 1 1 0 1 0 1 2 0
	0 0 0 0 1 0 0 1 0 0 1 0 0 2 0