



Fusswegkonzept Gemeinde Beringen

Version: September 2014

Matthias Oswald
Pascal Regli



Fussverkehr Schweiz

Fachverband der FussgängerInnen

Mobilité piétonne

Association suisse des piétons

Mobilità pedonale

Associazione svizzera dei pedoni

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG.....	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Entwicklung Beringen	3
1.3	Zielsetzung.....	4
1.4	Grundlagen	5
2	ALLGEMEINES ZUM FUSSVERKEHR.....	6
2.1	Bedeutung des Fussverkehrs	6
2.2	Kriterien der Netzplanung	6
3	ANALYSE	7
3.1	Siedlungsstruktur	7
3.2	Bestehendes Fusswegnetz.....	9
3.3	Qualitäten und Konflikte.....	10
3.4	Schulhausgebiet Zimmerberg	16
3.5	SWOT-Analyse	17
4	NETZHIERARCHIE DES FUSSWEGNETZKONZEPTS	18
4.1	Hauptrouen (übergeordnetes Netz)	18
4.2	Nebenrouen (untergeordnetes Netz)	18
4.3	Feinerschliessung (ergänzendes Netz)	18
5	BELEUCHTUNG	20
5.1	Anforderungen an die Beleuchtung aus Sicht des Fussverkehrs.....	20
5.2	Analyse der Beleuchtung in Beringen.....	21
6	HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN	22
6.1	Prioritäre Handlungsfelder	22
6.2	Zusammenstellung aller Massnahmen	27
	ANHANG: SCHWACHSTELLENKATASTER.....	29

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48

8032 Zürich

Tel. 043 488 40 30

Fax 043 488 40 39

www.fussverkehr.ch / info@fussverkehr.ch

Zürich, im September 2014 / PR, MO

20140903_Ber_Beringen_def.docx

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Beringen – die nach wie vor wachsende Gemeinde im Agglomerationsraum Schaffhausen und Ausgangspunkt des Schweizer Klettgaus – verfügt über ein gutes Verkehrsinfrastrukturangebot. Die regionalen Verkehrsbetriebe Schaffhausen RVSH mit dem SchaffhausenBus auf der Strecke Schaffhausen – Beggingen, die S-Bahn Schaffhausen auf der Strecke Schaffhausen – Erzingen stellen leistungsfähige ÖV-Verbindungen je im Halbstundentakt sicher, so dass in Kombination von Bus und Bahn ein viertelstündiger Takt nach Schaffhausen vorhanden ist. Zudem besteht ein halbstündliches Busangebot Guntmadingen – Bahnhof Beringen, welches in Beringen auch als Ortsbus dient. Das Regionalzentrum Schaffhausen kann in weniger als 15 Minuten erreicht werden. Durch die Ende 2013 in Betrieb genommene Bahnhaltestelle Beringerfeld wird das Potential zusätzlich gestärkt. Mit der Fertigstellung der Projekte Zollstrasse in Neuhausen und Galgenbucktunnel wird die Verkehrserschliessung für den motorisierten Individualverkehr weiter optimiert, so dass Beringen gut in das regionale Verkehrssystem und das Hochleistungsstrassennetz eingebunden ist.

Die Bedingungen für den Fussverkehr in der Gemeinde sind an sich günstig. In den Wohnquartieren gilt Tempo 30 und ein Netz von ergänzenden Fusswegverbindungen sorgt für eine relativ kleinteilige Struktur. Das Fusswegnetz ist jedoch teilweise sanierungsbedürftig und es ist unklar, nach welchen Kriterien die Instandsetzung vorgenommen werden soll.

Die Verbindungen entlang und quer zum Hauptstrassenzug sind sowohl in Bezug auf Sicherheit und Attraktivität problematisch, sollen aber mit der anstehenden Sanierung und Umgestaltung verbessert werden. Die aktuelle Siedlungsentwicklung führt dazu, dass die Baulücken entlang der Hauptstrasse zwischen Dorf, Beringerfeld und Enge zunehmend aufgefüllt werden. Dieser Umstand führt zu einem grundsätzlichen Überprüfungsbedarf hinsichtlich der fussläufigen Erreichbarkeitsverhältnisse.

1.2 Entwicklung Beringen

Die Bevölkerung der Gemeinde Beringen erfuhr seit 1985 ein stetes Siedlungswachstum von einer Einwohnerzahl von 2'500 auf heute rund 4'000. Vor allem in den letzten 5 Jahren hat ein ausserordentlich starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden. Am 1. Januar 2013 fusionierte die Gemeinde Guntmadingen mit Beringen.

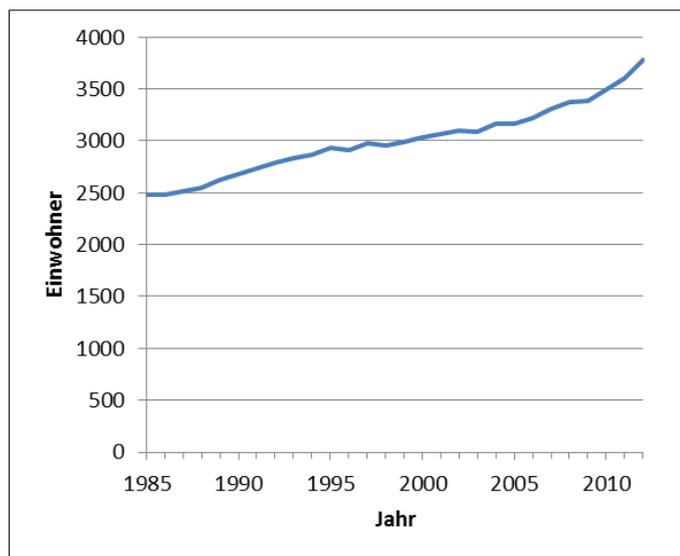


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung Beringen
(Quelle: Dienststelle für Statistik Kanton Schaffhausen)

In der Abbildung 2 ist die Entwicklung von Beringen in den letzten 130 Jahren dargestellt. Auf der Siegfriedkarte (Jahr 1880) ist ein relativ kompakter Dorfkern auszumachen, welcher sich entlang des Baches vom Bahnhof via Schaffhauserstrasse, Oberdorf in Richtung Lieblosental zieht. Das Grundgerüst der Strassen und Wege ist schon ersichtlich. Mit dem starken Bevölkerungswachstum änderte sich auch die Dorfstruktur: Neue Wohnquartiere entstanden in den ehemals mit Reben bepflanzten Hanglagen. Die einstige Nord-Süd-Ausrichtung (entlang des Baches) wandelte sich zu der heutigen Ost-West-Ausrichtung (entlang der Verkehrsinfrastruktur).

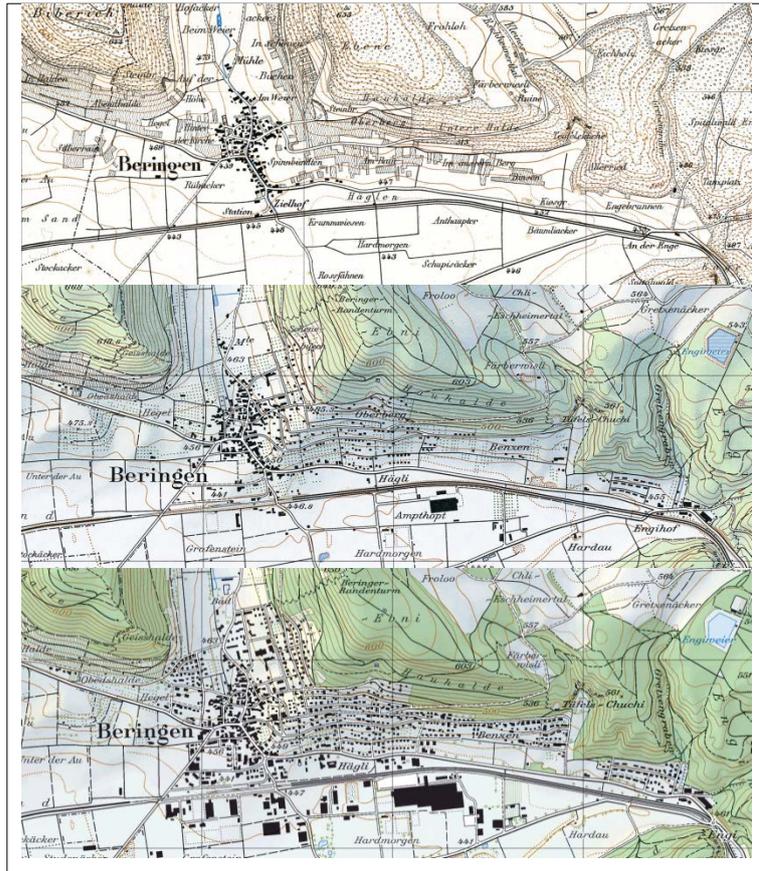
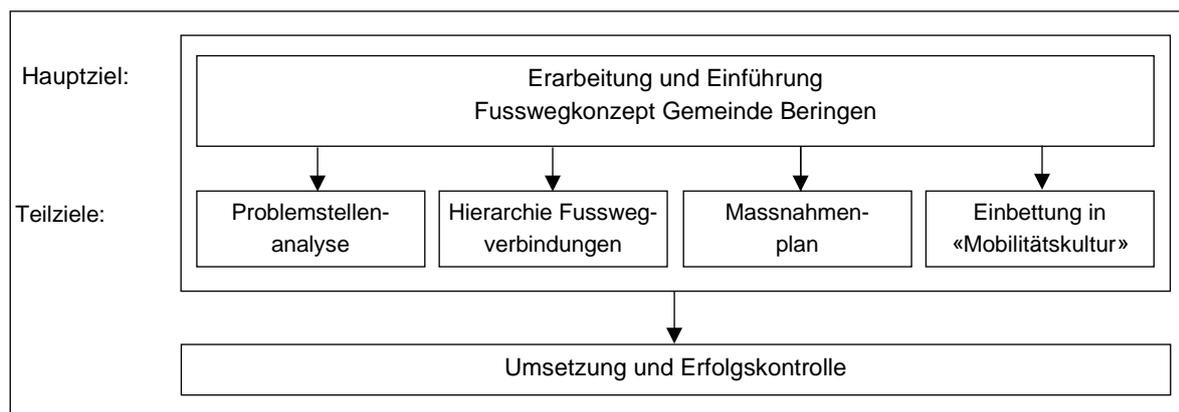


Abbildung 2: Zeitreise - Beringen im Jahre 1880, 1966, 2011 (Quelle: swisstopo)

1.3 Zielsetzung

Mit dem Fusswegkonzept Beringen sollen folgende Zielsetzungen verfolgt und umgesetzt werden:



- Fusswegkonzept:
Das Konzept schafft die Voraussetzungen für die Optimierung und Verbesserung der Fussgängersituation in der Gemeinde Beringen und soll die Grundlage sein für zukünftige Investitionen in die Fussverkehrsinfrastrukturen. Die sich im Umbau befindliche Ortsdurchfahrt und die geplante Aufwertung der Schaffhauserstrasse (Abschnitt Beringerfeld) werden berücksichtigt, sind aber nicht Bestandteil dieser Studie.

- **Problemstellenanalyse:**
Die Analyse der heutigen Situation inklusive grundsätzliche Überprüfung der Beleuchtung gibt Auskunft über den Handlungsbedarf und schafft die Voraussetzung für die nachfolgenden Arbeitsschritte.
- **Hierarchie Fusswegverbindungen:**
Bezeichnung eines zusammenhängenden Netzes von sicheren, direkten und komfortablen Haupt- und Nebenrouten für den Fussverkehr. Dabei sind die Anliegen der schwächeren Verkehrsteilnehmenden (mobilitätseingeschränkte Personen, Betagte und Kinder) zu berücksichtigen.
- **Massnahmenplan:**
Der Massnahmenplan enthält kurz-, mittel- und langfristige Verbesserungsmassnahmen.
- **«Mobilitätskultur»:**
Das Fusswegkonzept Beringen muss mit den Vorgaben aus den Bereichen Verkehrs- und Raumplanung, Städtebau und Ortsbildschutz koordiniert, sowie mit der Finanzplanung abgestimmt werden. Dazu gehört auch die Abklärung der Frage, ob den Fussgängerinnen und Fussgängern im Vergleich zum übrigen Alltagsverkehr genügend Gewicht beigemessen wird oder ob allenfalls zusätzliche Anstrengungen zur Förderung des Fussverkehrs angezeigt sind.
- **Umsetzung und Erfolgskontrolle (nicht Bestandteil des Auftrags):**
Nach Verabschiedung des Fusswegkonzepts wird es darum gehen, die im Massnahmenplan aufgeführten Verbesserungsmassnahmen nach Möglichkeit umzusetzen und zu kontrollieren, ob sich die Umsetzung bewährt. Bei Handlungsbedarf müssen allenfalls Nachbesserungen vorgenommen werden.

Bei der Erarbeitung des Fusskonzepts wurden mehrere Besprechungen mit der Gemeindeverwaltung durchgeführt. Die resultierende Fusswegnetzhierarchie sowie Massnahmen und deren Priorisierung wurden im Rahmen der Sitzung vom 12.11.2013 mit verschiedenen Vertretern aus der Gemeinde diskutiert.

1.4 Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden bei der Erarbeitung des Fusswegkonzepts berücksichtigt und aufeinander abgestimmt:

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt Beringen (2011)
- Zonenplan Beringen (2012)
- Quartierplan «Underem Benze» (2010)
- Richtplanung Kanton Schaffhausen SH (2012)
- Agglomerationsprogramme (1. Generation 2007, 2. Generation 2012)
- Mikrozensus Mobilität (2010)
- Handbuch Fusswegnetzplanung (Entwurf 2013)
- Plan Lumière, Stadt Zürich (2004)
- Les piétons et la nuit, Fussverkehr Schweiz (2013)

2 Allgemeines zum Fussverkehr

2.1 Bedeutung des Fussverkehrs

Die Bedeutung des Fussverkehrs wird in der Planung oftmals unterschätzt. Der Fussverkehr ist zum einen eine eigenständige Mobilitätsform und andererseits aber auch „Zubringer“ zu den öffentlichen wie auch privatem Verkehrsmittel. Wer den öffentlichen Verkehr, das Auto oder das Velo benutzt legt vor, nach oder zwischen den Fahrten einzelne Etappen zu Fuss zurück. Pro Tag und Person werden in der Schweiz rund 2 km zu Fuss zurückgelegt (Mikrozensus Mobilität, 2010). Im Kanton Schaffhausen beträgt der Anteil des Fussverkehrs an der Anzahl Etappen pro Tag über 50% (Abbildung 3).

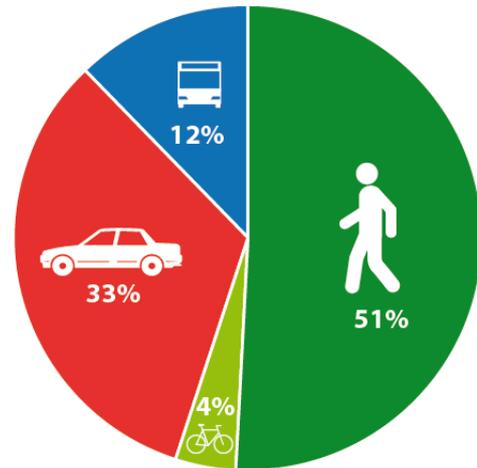


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl Kt. SH
(Quelle: Stadt und Kanton Schaffhausen, 2009)

Vor allem im Ausbildungsverkehr hat der Fussverkehr eine zentrale Rolle inne, weshalb auch dem Thema Schulwegsicherheit eine grosse Bedeutung zukommt. Auch andere Nutzergruppen – z.B. Sehbehinderte, Betagte, Nicht-Motorisierte – sind auf ein funktionierendes Fusswegnetz angewiesen um eigenständig und unabhängig ihre Ziele erreichen zu können.

2.2 Kriterien der Netzplanung

Das Fusswegnetz muss die Anforderungen von unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen und Verkehrszwecken (Pendler- Berufsverkehr, Einkaufsverkehr, Freizeitverkehr) erfüllen. Die Fussgängerinnen und Fussgänger wollen direkt, komfortabel und sicher an ihr Ziel gelangen. Diese unterschiedlichen Qualitätsanforderungen sind bei der Planung des Fusswegkonzepts zu beachten. Für die Qualität des Fusswegnetzes sind folgende Kriterien massgebend:

- **Attraktiv**
Die Attraktivität des Fussgängernetzes setzt sich zusammen aus der Direktheit der Verbindungen, Gehkomfort und aus der Umfeldqualität. Die Fussgänger reagieren sensibel auf Umwege, deshalb sind die Wege direkt zu führen. Zentral für die Direktheit ist die Gehdistanz, zu berücksichtigen sind aber auch die Topographie und Wartezeiten. Wichtige Einflüsse für den Gehkomfort sind die Wegbreite, die Art des Belages, Störreinflüsse und das Längsgefälle. Die Umfeldqualität wird durch die Gestaltung des Strassenraums und der angrenzenden Situation (Ambiente) bestimmt.
- **Sicher**
Die Sicherheit beinhaltet zum einen die Sicherheit im Verkehr (Konflikte mit anderen Verkehrsmitteln) und zum anderen die Sicherheit vor Übergriffen.
- **Zusammenhängend und dicht**
Ein zusammenhängendes und dichtes Netz ist eine wichtige Voraussetzung für ein qualitativ hochwertiges Fusswegnetz. Dazu gehört auch die Unterstützung der Orientierung durch Gestaltungselemente und – wo nötig – Wegweisung.
- **Hindernisfreiheit**
Für die Planungen im öffentlichen Raum sind die Bedürfnisse aller Nutzergruppen einzubeziehen. Dabei stellt die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes eine besondere Herausforderung dar, die bei allen Neuplanungen und Umbauten zu berücksichtigen ist.

3 Analyse

3.1 Siedlungsstruktur

Die Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte der Gemeinde Beringen ist in Abbildung 4 ersichtlich. Der Dorfkern und weitere Gebiete entlang der Schaffhauserstrasse weisen eine relativ hohe Bevölkerungsdichte auf. Die Gebiete in den Hanglagen sind im Vergleich zum Dorfkern etwas dünner besiedelt, haben aber in den letzten Jahren einen weiteren Wachstumsschub erfahren, so dass inzwischen von einer durchgehenden Besiedlung in Ost-West-Richtung gesprochen werden kann. Arbeitsplätze befinden sich vor allem im Gewerbe und Industriegebiet südlich der Bahngleise. Auch im Dorfkern sind Arbeitsplätze vorhanden (v.a. im Bereich Post, Bank und Gemeindeverwaltung). In den Wohnquartieren gibt es praktisch keine Arbeitsplätze.

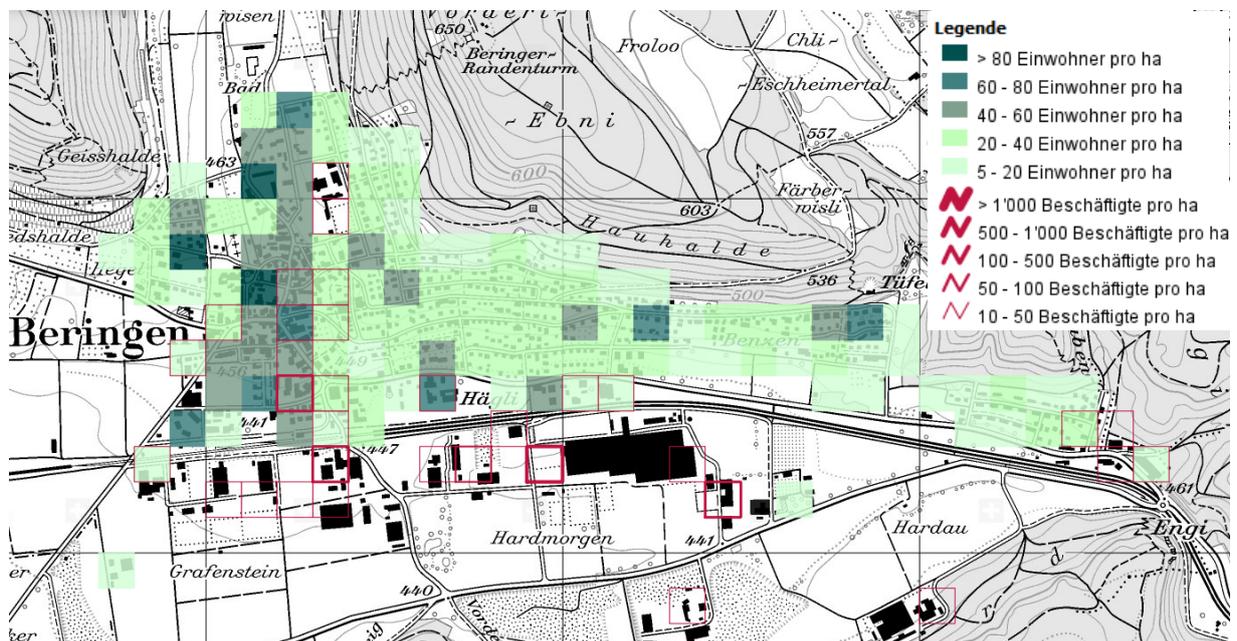


Abbildung 4: Bevölkerungs- (Stand 2012) und Beschäftigtendichte (Stand 2011)
(Quelle: Web-Gis ARE)

Im Bereich des Dorfkerns befindet sich ein Grossteil der Nutzungen, wie Einkaufsmöglichkeiten, Bank, Post, Gemeindeverwaltung, Apotheke und Gastronomiebetriebe (Abbildung 5). Im Dorfkern liegen zudem Altersheim und Ortsmuseum. Südlich der Bahnlinie befinden sich die Landi und Sportanlagen (Fussball, Tennis). Entlang der Schaffhauserstrasse (v.a. in Richtung Enge) verteilen sich mehrere kleinere Handels- und Dienstleistungsbetriebe, die typischerweise an Hauptstrassen anzutreffen sind (Tankstellen, Garagen). Die öffentlichen Nutzungen (Schule, Kindergärten, Kirchen) sind in einem grösseren Umkreis des Dorfkerns verteilt. Der Nordteil des Dorfes ist umgeben von verschiedenen Naherholungszonen (Randen, Lieblosental, Rebborg)

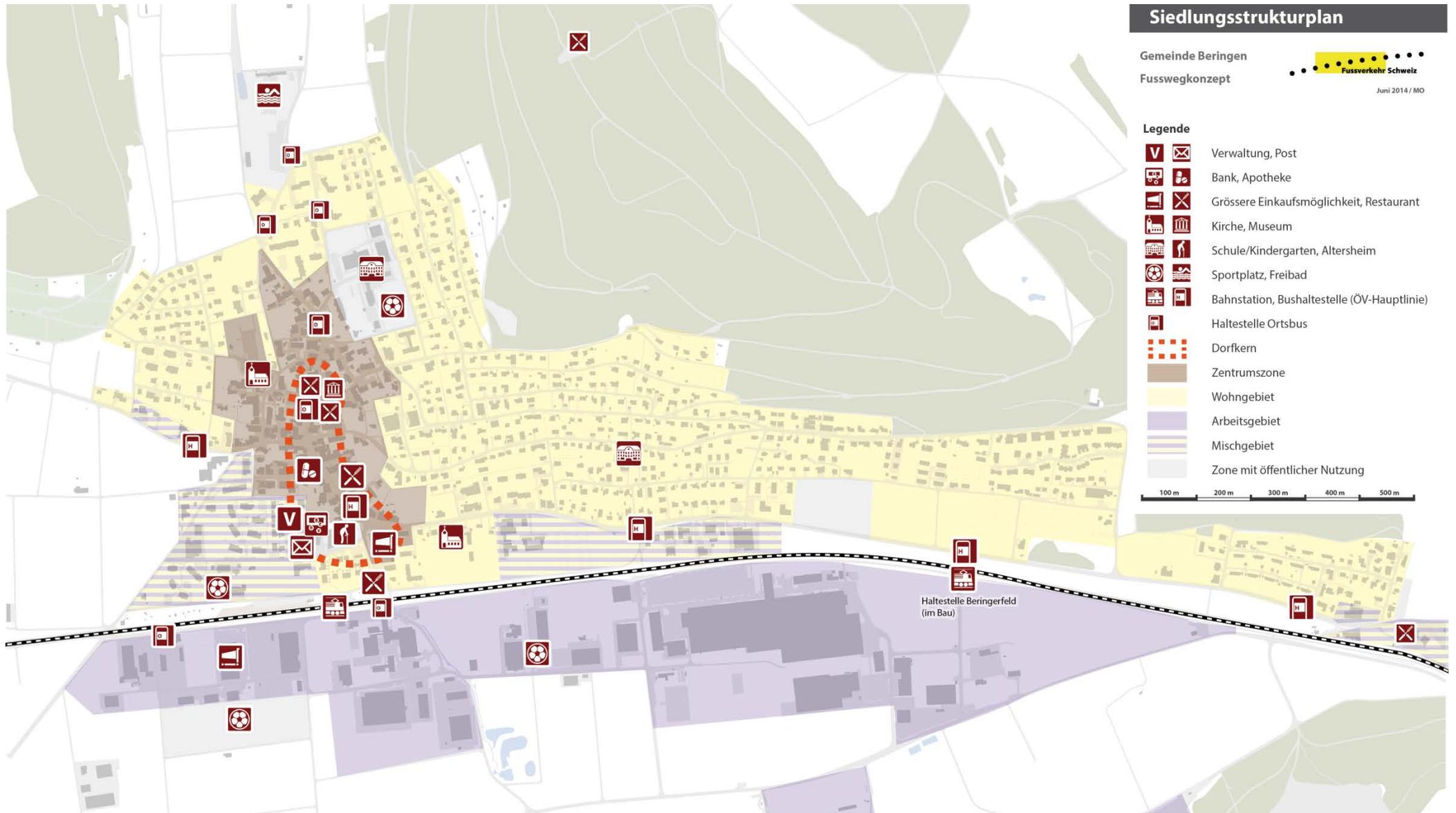


Abbildung 5: Siedlungsstruktur

3.2 Bestehendes Fusswegnetz



Abbildung 6: Bestehendes Fusswegnetz

3.3 Qualitäten und Konflikte

3.3.1 Qualitäten

Die Ist-Situation in Beringen stellt für den Fussverkehr eine relativ gute Basis dar. Die Qualitäten für das Fusswegnetz lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Beringen weist im ganzen Siedlungsgebiet ein vergleichsweise dichtes und engmaschiges Fusswegnetz auf. In den Hangquartieren sind zu den hangparallelen Quartierstrassen ergänzende Fusswege in Fallrichtung („Stiegli“) vorhanden. Auch in den eher flachen Gebieten ergänzenden zahlreiche Fusswege („Wegli“) das Grundgerüst der Quartierstrassen.
- Das Fussnetz ist auf die bedeutenden Ziele, wie ÖV-Haltestellen, publikumsintensive Nutzungen oder Schulanlagen, ausgerichtet.



Abbildung 7: Dichtes Fusswegnetz, Stiegli, Wegli

- Die Wohnquartiere weisen fast flächendeckende Verkehrsberuhigung auf (Tempo-30 Zonen). Im Quartier „Unterm Brenze wurde zudem eine Begegnungszone eingeführt.
- Entlang der Bahngleise besteht ein attraktiver, kreuzungsfreier Fuss- und Radweg mit verschiedenen Bahnquerungsmöglichkeiten.
- Vor allem im historischen Dorfkern sind zahlreiche spannende Aussenräume (Brunnen, Höfe, historische Bauten) vorhanden, welche das Potential zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Fusswegnetzes haben.
- Verschiedene Projekte sind in der Planung – respektive in Umsetzung. Zu nennen ist insbesondere die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt im Zentrum und der Schaffhauserstrasse (Beringerfeld), mit welcher die Sicherheit und Attraktivität für die Fussgänger erhöht werden soll.



Abbildung 8: Tempo-30 Zone, Begegnungszone, Bahnquerung, attraktive Aussenräume



Abbildung 9: Qualitäten

3.3.2 Konflikte

Die Schwachstellen entscheiden über die Attraktivität eines Verkehrsnetzes. Eine Fusswegverbindung ist nur so gut wie ihr schwächstes Element. Deshalb können „Kleinigkeiten“ darüber entscheiden, wie angenehm, das Zufussgehen empfunden wird. Aus der Schwachstellenanalyse lassen sich folgende Konflikte für den Fussverkehr ableiten:

- Bei einigen Fusswegen ist **Funktion unklar** und/oder der **Unterhalt mangelhaft**. Die Wege sind teilweise überwachsen und Buschwerk der angrenzenden Liegenschaften verengt den Gehbereich.
- Punktuell sind **Defizite in der Signalisation** vorhanden. Einzelne Signale sind überwachsen, praktisch unlesbar oder fehlend.



Abbildung 10: Unklare Funktion und Unterhalt von Fusswegen, überwachsene, schlecht erkennbare Signalisation

- Die wichtige Fussgängerachse (**Oberdorf**) im historischen Ortskern weist **unbefriedigende Platzverhältnisse** für die Fussgänger auf. Die Fahrbahn verfügt durchgehend über eine konstante Breite. Den Fussgängern sind die Restflächen des Strassenraums zugewiesen. An den Engstellen sind die Gehbereiche entsprechend äusserst schmal. Auch die **Aufenthaltsqualität** im historischen Ortskern weist Mängel auf; das Zentrum (mit dem Brandplatz), welches ein hohes Potential aufweist, ist geprägt von Parkierung und Verkehrsflächen und lädt nicht zum Verweilen ein.



Abbildung 11: Unbefriedigende Platzverhältnisse auf im historischen Ortskern (Oberdorf)

- Auch die wichtige **Fussverbindung vom Dorf zum Bahnhof** (Wiesengasse/Bahnhofstrasse) weist eine **mangelhafte Fussgängerqualität** auf: Die Fussgänger auf markierten Längsstreifen sind zwar vortrittsberechtigt, geniessen aber wenig physischen Schutz. Punktuelle Sicherungselemente (z.B. Pfosten) sind keine vorhanden.
- Ebenso auf der ganzen Länge der **Werkstrasse** (südlich der Bahnlinie) besteht der Gehbereich aus **Längsstreifen** ohne punktuelle Sicherungselemente. Zudem sind keine Massnahmen für den Langsamverkehr vorhanden.

- Die Verkehrsbelastung bewirkt eine **trennende Wirkung der Ortsdurchfahrt** und schränkt die Möglichkeiten einer sicheren Strassenquerung insbesondere für ältere Personen und Kinder ein. Die anstehende Aufwertung der Ortsdurchfahrt verspricht allerdings eine Verbesserung der Situation.
- Die Bahnlinie lässt relativ wenige Fusswegverbindungen zwischen den nördlich und südlich der Geleise gelegenen Gemeindeteilen zu. Hingegen sind die bestehenden Bahnquerungsmöglichkeiten – mit Ausnahme der Übergänge im Bereich Bahnhof – gut gelöst.
- Lebensmittelläden sind nur im Dorfzentrum und – mit der Landi – im Industriegebiet südlich der Bahnlinie vorhanden. Im **östlichen Dorfteil**, wo das Siedlungswachstum am stärksten ist, bestehen in Fussdistanz **keine Einkaufsmöglichkeiten**.
- Aufgrund der Sichtverhältnisse weisen die **Mündungsbereiche** von Fusswegen (v.a. Stiegli) und Quartierstrassen **Sicherheitsdefizite** auf. Mancherorts sind punktuelle Sicherungsmassnahmen getroffen meist aber zu Lasten der Direktheit der Fussgänger.



Abbildung 12: Sicherheitsdefizite bei Fusswegmündungsbereichen

- Die **Topographie** stellt eine besondere Herausforderung dar. Das Gefälle von manchen Stiegli und Wegli kann von bestimmten Benutzergruppen ohne entsprechende Ausstattung nicht gemeistert werden. Solche Wegstücke sollten deshalb mit **normgerechten Handläufen** versehen sein.
- Das Fusswegnetz ist dicht und weist insgesamt nur wenige Lücken auf. Zu nennen sind:
 - Im Industriegebiet südlich der Bahnlinie fehlen – mit Ausnahme des parallel zum Bahngleis geführten Fuss- / Radwegs – direkte, sichere und attraktive Fussgängerinfrastrukturen.
 - weitere kleinräumige Ergänzungen
- Die **Parkierung** im Strassenraum geht oftmals zu Lasten der Fussgänger. Die Durchgängigkeit des Netzes wird durch Parkfelder beeinträchtigt. Mancherorts verstellen parkierte Fahrzeuge den Gehbereich, so dass der Fussgänger auf die Fahrbahn ausweichen muss, was nicht nur eine Komforteinbusse, sondern auch ein Sicherheitsrisiko darstellt.



Abbildung 13: Parkierung im Strassenraum zu Lasten der Fussgängerflächen

- Fusswege sind oftmals durch **Mobiliar und Signalisationstafeln verstellt**, was den Komfort einschränken aber auch zu Sicherheitseinbussen führen kann.



Abbildung 14: Signalisation im Gehbereich

- Das **Schalchenäckerwegli** stellt eine wichtige Route für den Schulweg dar. Auf dem Fussweg besteht ein Fahrverbot. Aufgrund der Topographie und dem Einbahnregime in der Quartierstrasse Steig ist das Schalchenäckerwegli eine attraktive und sichere Route für Velos und wird von den Schulkindern entsprechend befahren. Im nördlichen Abschnitt des Weges sind sehr **enge Platzverhältnisse** vorhanden, was die Konfliktsituation mit Zufussgehenden verstärkt. Zudem ist der **Mündungsbereich** mit dem dürrtigen Fussgängerstreifen ausgestattet und wenig übersichtlich.



Abbildung 15: Schalchenäckerwegli (Mündungsbereich und Velofahrer)

- Das Problem von Radfahrern auf den Fusswegen besteht beim Winkelwegli, dem Püntwegli und dem Sonnenwegli ebenfalls, aber nicht nur bezogen auf Kinder, sondern durchaus auch auf Erwachsene.
- Entlang der Schaffhauserstrasse ist im nicht bebauten Bereich keine Fussgängerinfrastruktur (Trottoir) vorhanden.
- Die Durchlässigkeit im Quartier zwischen Reibacker und Zelgstrasse ist ungeordnet. Verschiedene interessante durchgehende Verbindungen sind vorhanden, doch diese sind als Privatwege gekennzeichnet und teilweise auch abgesperrt. Nur der Zelgliweg hat öffentlichen Charakter.

Die Konflikte sind in Abbildung 16 graphisch zusammengestellt.



Abbildung 16: Konflikte

3.4 Schulhausgebiet Zimmerberg

Die Schulanlagen Zimmerberg und das damit verbundene hohe Aufkommen an Kindern und Jugendlichen stellen besondere Ansprüche an die Verkehrssituation der Strassen in der Umgebung. Im Umfeld des Schulareals besteht flächendeckend eine Tempo 30-Zone. Dadurch wird ein besseres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr auf der einen und dem motorisierten Individualverkehr auf der anderen Seite ermöglicht.

Im Bereich der Schulanlagen ist eine gute Signalisierung vorhanden. „Achtung Schule“-Signalisation an den Hauptachsen und wiederkehrende Tempo 30-Signalisation in den Quartierstrassen um das Schulareal weisen auf die besondere Situation hin.

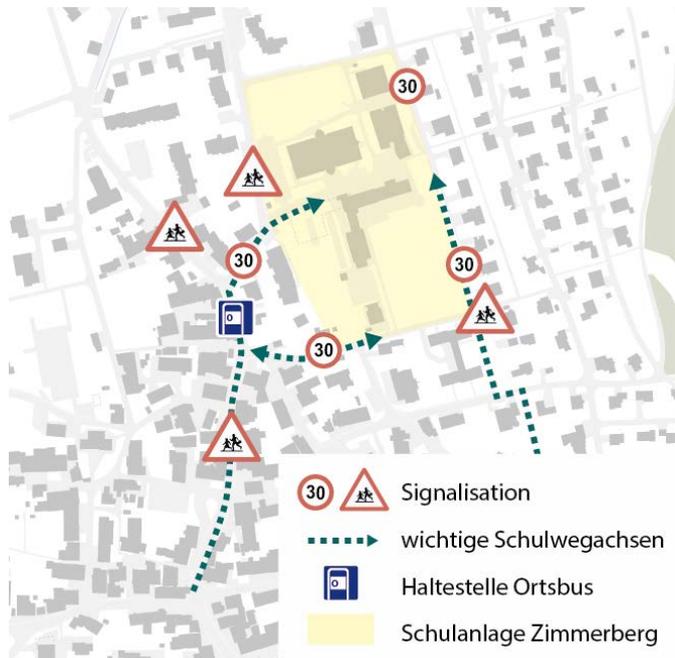


Abbildung 17: Umfeld Schulanlage Zimmerberg

Den Schulkindern soll das aktive Erleben des Schulweges ermöglicht werden. Deshalb ist nach Möglichkeit auf den Transport mit dem Auto zu verzichten, und der Schützweg oberhalb der Schule sollte nicht für „Eltern-Taxis“ genutzt werden. Eltern können durch regelwidriges Anhalten und Wendemanöver und den damit verbundenen Mehrverkehr die Sicherheit anderer Schulkinder und Verkehrsteilnehmer gefährden. Zudem lernen Kinder so nicht, wie sie sich im Strassenverkehr verhalten sollen.

Angebrachte Markierungen, welche das Parkieren an besonders sensiblen Orten im Umfeld der Schulanlage verbieten, sind zweckmässig. Die Parkierung rund um das Schulhaus ist in kleinem Rahmen zu halten. Beim Schulareal hat es einen genügend grossen Parkplatz, welcher genutzt werden soll. Grössere Anlässe im Zusammenhang mit der Zimmerberghalle sind meist ausserhalb der Schulzeiten und werden mit einer Parkierordnung geregelt.



Abbildung 18: Schulkinder auf dem Schützweg, Signalisation Oberdorf, «Eltern-Taxi» (von links nach rechts)

3.5 SWOT-Analyse¹

Unter Berücksichtigung der Zukunftsperspektiven lassen sich die Qualitäten und Stärken des Fussverkehrs in Beringen folgendermassen zusammenfassen:

<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none">• Verschiedene Erholungsgebiete (Randen, Lieblosental, Rebberg) in unmittelbarer Nähe.• Vergleichsweise engmaschiges Wegnetz («Wegli» und «Stiegli»).• Flächendeckend verkehrsberuhigte Zonen in Wohnquartieren und historischem Ortskern.• Wegnetz auf wichtige Punkte (z.B. ÖV-Haltestellen) ausgerichtet.• Attraktiver Fuss- und Radweg entlang Bahnlinie.	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsbelastung entlang der Ortsdurchfahrt, welche das sichere Queren einschränkt.• Bahnlinie lässt nur wenige Fusswegverbindungen zwischen nördlich und südlich der Geleise gelegenen Gemeindeteilen zu.• Mangelhafte Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern.• Zum Teil Fusswege mit unklarer Funktion, mangelhafter Unterhalt.• Sicherheitsdefizite in den Mündungsbereichen Stiegli – Quartierstrassen.• Parkierung im Strassenraum (auf Gehbereichen)• Herausforderung durch Topographie: Stiegli und Wegli sollten mit normgerechten Handläufen versehen sein.• Fehlende Vielfalt an Einkaufsmöglichkeiten in Zufussdistanz (v.a. im östlichen Gemeindeteil).
<p>Chancen</p> <ul style="list-style-type: none">• Planungen im Raum Beringen im Rahmen der Agglomerationsprogramme (Entwicklungsschwerpunkt Beringen Süd, Haltestelle Beringerfeld, Elektrifizierung und Doppelspurausbau Bahn).• Ortsdurchfahrt im Bereich Unterdorf und Schleitheimerstrasse (im Bau).• Aufwertung Schaffhauserstrasse (Abschnitt Beringerfeld) mit Schwerpunkt Erschliessung neue S-Bahn-Haltestelle Beringerfeld (in Planung).• Umgestaltung und Erweiterung der Bahnzugänge Bahnhof Beringen.	<p>Risiken</p> <ul style="list-style-type: none">• Starkes Siedlungswachstum stärkt Konfliktpotential (Parkierung, zunehmende Konflikte zwischen Fuss- und Radverkehr, zunehmender Verkehr auf Quartierstrassen).

¹ Die SWOT-Analyse wird als Planungsinstrument eingesetzt. Es handelt sich um eine Abkürzung für die englischen Begriffe Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken).

4 Netzhierarchie des Fusswegnetzkonzepts

Fusswegverbindungen besitzen unterschiedliche Bedeutung: Eine Fussweg-Hauptroute im Dorfkern hat eine ganz andere Funktion als ein Fussweg im Wohnquartier. Um diesem Umstand gerecht zu werden, ist es ratsam, eine Klassierung des Wegernetzes in Hierarchiestufen vorzunehmen. Bei der Erarbeitung des Fusswegkonzeptes und der Einteilung der Hierarchiestufen nimmt das Thema der Schulwegsicherung eine zentrale Rolle ein. Zur Gewährleistung der Verkehrsqualität und -sicherheit sind die wichtigsten spezifischen Anforderungen der Fusswegstufen in Bezug auf Komfort, Ausstattung, Mindestbreiten usw. festzulegen.

4.1 Haupttrouten (übergeordnetes Netz)

Die Haupttrouten haben die übergeordnete Funktion im Fusswegnetz inne und dienen der schnellen Verbindung zwischen den massgebenden Quell- und Zielgebieten. Sie weisen das grösste Fussgängeraufkommen auf und erschliessen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und publikumsintensive Nutzungen wie Schulen, öffentliche Einrichtungen und Einkaufsnutzungen.

Anforderungen:

- Hohe Verkehrssicherheit, keine Angsträume
- Durchgängige, direkte Verbindungen
- geregelter Unterhalt (1. Priorität)
- Mindestbreite mit an die Verhältnisse angepasste Ausstattung (z.B. Handlauf)
- Sensible Beleuchtung
- Orientierung/Führung (allenfalls mit Wegweisung)

4.2 Nebenrouten (untergeordnetes Netz)

Die Nebenrouten sind als Ergänzung zu den Haupttrouten gedacht. Sie verbinden auch einzelne Achsen der Haupttrouten miteinander und bilden zudem das Bindeglied zwischen Haupt- und Feinerschliessung. Das Nebenroutennetz kann auch Hauptschulwege beinhalten, daher ist im untergeordneten Netz das Thema Sicherheit von entscheidender Bedeutung.

Anforderungen:

- Sichere Querungsmöglichkeiten
- Keine Parkierung auf Gehflächen
- Unterhalt (2. Priorität)
- Entschärfung Konflikt zwischen Velo- und Fussverkehr auf Fusswegen
- Möglichst keine Sackgassen
- Ausreichende Beleuchtung

4.3 Feinerschliessung (ergänzendes Netz)

Die Feinerschliessung stellt die tiefste Hierarchiestufe des Fusswegnetzes dar. Als ergänzendes Netz sorgt die Feinerschliessung für den Zugang in den Wohnquartieren und erschafft mit der dichten und durchlässigen Struktur ein feinmaschiges Basisnetz. Idealerweise befinden sich die Netzelemente der Feinerschliessung in verkehrsberuhigten Zonen (in Beringen grösstenteils gegeben).

Anforderungen

- verkehrsberuhigt
- abwechslungsreich (Grün und Freiflächen)
- Grundbeleuchtung
- Grundunterhalt



Abbildung 19: Netzhierarchie der Fusswegverbindungen

5 Beleuchtung

5.1 Anforderungen an die Beleuchtung aus Sicht des Fussverkehrs

Die Beleuchtung gewährleistet die Orientierung und Sicherheit in der Nacht. Im Strassenraum werden die Fahrbahn und die Gehflächen meist von derselben Lichtquelle beleuchtet. Mit einer geschickten Auswahl und Anordnung der Beleuchtung kann sowohl das Sicherheitsempfinden als auch die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr gesteigert werden:

- Mit zunehmender Beleuchtungsstärke steigt das Sicherheitsempfinden. Es gilt aber einen Ausgleich zu finden, da zu helle und ungünstig platzierte Beleuchtungskörper Blendungen verursacht.
- Aus Sicht Fussverkehr ist eine niedrige Beleuchtung (3 bis 5m) mit warmen Lichtquellen attraktiv.
- Schlagschatten durch Bäume oder parkierte Autos sowie „dunkle Angsträume“ sind zu vermeiden.
- Gefahren und Hindernisse, wie Kreuzungsbereiche, Stufen, Möblierung sind gut auszuleuchten und können so zusätzliche Aufmerksamkeit erzeugen.
- Lichtinseln können als Orientierungshilfen eingesetzt werden zum Beispiel an Wegkreuzungen und ÖV-Haltestellen.
- Informationstafeln (Wegweiser, Ortspläne, ÖV-Fahrpläne) sollten auch im Dunkeln lesbar sein und nicht zu stark reflektieren.

Die Beleuchtung hat je nach Standort unterschiedliche Funktionen: Die Anforderungen an die Beleuchtung einer Quartierstrasse mit Mischverkehr sind anders als an einen Fussweg im Dorfkern. Im Perimeter wurde entlang der Fussweg-Haupttrouten (und den Schulweghauptachsen) anhand der beschriebenen Qualitätsmerkmale eine situationsabhängige Beurteilung vorgenommen. Die Beleuchtungskarte gibt einen Einblick, wo sich Beleuchtungsdefizite für Zufussgehende befinden (Abbildung 20).



Abbildung 20: Analyse der Beleuchtung

5.2 Analyse der Beleuchtung in Beringen (Stand Oktober / November 2013)

Auf den Haupttrouten sind die Gehbereiche generell gut beleuchtet.

Beleuchtung Dorfkern/ Oberdorf

Die Oberdorf-Strasse (v.a. im Abschnitt Kirchgasse – Brandplatz) ist ungenügend beleuchtet und verfügt über dunkle Stellen. Die Lichtkörper sind in weiten Abständen angebracht und die Fassaden werden nicht akzentuiert. Der Dorfkern weist mit dem Ortsmuseum und den Restaurants Ansätze von akzentuierter Fassadenbeleuchtung auf, welche aber nur den nördlichen Teil des Platzes abdeckt.



Abbildung 21: Beleuchtung Dorfkern, Oberdorf und Bahnhofstrasse (von links nach rechts)

Beleuchtung Bahnunterführungen, Quartier „Underem Benze“

Die Bahnunterführungen sind warm und ansprechend ausgeleuchtet. Die wichtige Fussgängerachse im Quartier „Underem Benze“ als Verbindung vom Benzeweg zur Bahnstation Beringerfeld weist eine nachahmenswerte Beleuchtung auf. Der bahnparallele Fuss- und Radweg ist hingegen auf grösseren Abschnitten unbeleuchtet (Abschnitt Wiesengasse – Industriestrasse).

Beleuchtung „Stiegli“, „Wegli“

Wichtige Stiegli und Wegli im Fusswegnetz werden zum Teil nicht genügend beleuchtet. Beispiele: Schwärzistiegli (Unterer Abschnitt), Rainstiegli, Schalchenäckerwegli (südlicher Abschnitt) und Gässlistieg. Der Hägliweg ist vergleichsweise stark ausgeleuchtet. Weitere untergeordnete Stiegli und Wegli weisen jedoch keine Beleuchtung auf (Oberbergstiegli, Stiegwegli, Neuwegstiegli, Stiegele). Die potentiellen Gefahrenstellen der Mündungsbereiche Stiegli/Quartierstrasse werden nicht besonders ausgeleuchtet, wodurch situativ auch keine zusätzliche Aufmerksamkeit erzeugt wird. Die Quartierstrassenbeleuchtung wird mit hohen Kandelabern durchgezogen.



Abbildung 22: Beleuchtung Unterführung Bahnhüslweg, Oberbergstiegli, Quartierstrasse Rain, Schalchenäckerwegli (von links nach rechts)

6 Handlungsfelder und Massnahmen

6.1 Prioritäre Handlungsfelder

Aus dem Schwachstellenkatalog und der daraus abgeleiteten Analyse lassen sich Handlungsfelder und Massnahmen ableiten. Die prioritären Massnahmen sind im Umfeld der Hauptrouten des Fusswegkonzeptes. In der Folge werden die wichtigsten Handlungsfelder qualitativ beschrieben und mittels Referenzbildern illustriert.

Umgestaltung Dorfkern Oberdorf

Die Oberdorf-Strasse ist heute trotz ihren vergleichsweise verträglichen Belastungen stark verkehrsorientiert gestaltet. Die Seitenbereiche für den Fussverkehr sind schmal, lückenhaft und teilweise mit Parkplätzen verstellt. Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität des Dorfkern und dieser historischen Achse gering.

Mit einer Umgestaltung könnte einerseits die Potentiale des Dorfkerns genutzt und das Ortsbild aufgewertet und andererseits das Verkehrsverhalten im Sinne der Koexistenz positiv beeinflusst werden. Die dadurch erhöhte Verkehrssicherheit ist erstrebenswert, zumal die Oberdorfstrasse einen zentralen Bestandteil des Schulwegnetzes darstellt. Ein lebendiger Strassenraum mit mehr Flächen für den Fussverkehr und Radverkehr kann entstehen. Kernstück der Umgestaltung ist die Schaffung eines attraktiven Dorfzentrums mit hoher Aufenthaltsqualität im Bereich Brandplatz.

Wenn der Betrieb der Ortsbuslinie langfristig gesichert werden kann, ist zudem die Integration der Haltestellengestaltung in die Oberdorf-Strasse vorzusehen.



Abbildung 23: Referenzbild Ortsdurchfahrt Uitikon
(Quelle:bfu)



Abbildung 24: Referenzbilder Begegnungszone Sägestrasse Schlieren

Die Beleuchtung im Abschnitt Schulhausstrasse bis und mit Dorfzentrum (Brandplatz) ist im Zuge der Neugestaltung aufzuwerten. Die Beleuchtung sollte möglichst der Funktion des Raumes entsprechen, damit das Zentrum auch nachts einen würdigen Rahmen erhält und die Oberdorf-Strasse sicher erhellt ist. Im Zuge der regionalen Standortentwicklung (RSE-Projekt) könnte diesem Faktor Rechnung getragen werden.



Abbildung 25: Referenzbilder: Platzbeleuchtung (Rathausplatz Baar, Quelle: Moser Siedler), Beleuchtung Sammelstrasse (Sursee, Quelle Metron Verkehrsplanung AG)

Zugang Bahnhof

Die Bedeutung des Bahnhofs Beringen wird vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Entwicklung mittelfristig zunehmen. Die Hauptachse des Fussverkehrs im Dorfzentrum umfasst unter anderem auch die Zugänge zum Bahnhof. Die heutige Situation ist für die Fussgänger aus Sicht der Verkehrssicherheit unbefriedigend und wenig attraktiv. Sowohl auf der Bahnhofstrasse als auch der Wiesen-gasse ist eine Verbesserung der Fussverkehrsinfrastruktur anzustreben. Auf der Bahnhofstrasse sind zusätzlich Vorkehrungen zur Verbesserung der Beleuchtungssituation denkbar.

Einmündungen Fusswege auf Quartierstrassen

Die Mündungsbereiche der Fusswege auf die Quartierstrassen sind unübersichtlich und von den Quartierstrassen aus nur schwer sichtbar. Daher stellen die Einmündungen potentielle Gefahrenstellen dar und sollten vor allem bei den Haupttrouten des Fusswegnetzes verstärkt beachtet werden.



Abbildung 26: Angewendete verkehrsberuhigende Massnahmen in Beringen (bisher)

Es sollten Massnahmen getroffen werden, die die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker situativ erhöhen und auf die Querungen hinweisen. Mögliche verkehrsberuhigende Massnahmen sind Horizontal- und Vertikalversätze aber auch gestalterische Elemente (Materialisierung, farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche). Dadurch können einmündende Fusswege besser ersichtlich gemacht und die querenden Fussgänger durch Wartebereiche geschützt werden. Dabei tragen möglichst einheitlich angewendete Massnahmen dazu bei, dass sie von den Verkehrsteilnehmenden besser verstanden werden.



Abbildung 27: Referenzbilder: Vertikalversätze (Weggis), Querung farblich gestaltet (Weggis) (Quelle: Metron AG)



Abbildung 28: Referenzbilder: Vertikalversätze (Bottmingen, Quelle: smt AG), Horizontalversatz (Gebenstorf, Quelle: MOVE RAUM)

Die Beleuchtung ist ein weiteres Instrument um Querungsstellen besser ersichtlicher zu machen und die Aufmerksamkeit zu erhöhen.



Abbildung 29: Referenzbilder: Gesicherte Gehbereiche (Claro TI, Quelle: Metron AG), Beleuchtung „Stiegli“ (Baden)



Abbildung 30: Referenzbild Weggis (Quelle: Metron AG) Beleuchtete Querung, Einengung

Unterhaltsprogramm „Wegli“, „Stiegli“

Ein Unterhaltsprogramm der Fusswege stellt sicher, dass die Anlagen des Fussverkehrs zu jeder Zeit problemlos nutzbar sind. Die Prioritäten des Unterhalts sind anhand der Hierarchiestufen des Fusswegkonzeptes festzulegen. Das Unterhaltsprogramm hält neben den Prioritäten, die Zuständigkeiten und zeitliche Durchführung fest. Mögliche Themen eines Unterhaltsprogrammes sind:

- Betrieblicher Unterhalt
 - Reinigung
 - Winterdienst
 - Unterhalt Beleuchtung
 - Unterhalt Umgebung, damit Lichtraumprofil von Bewuchs frei bleibt
 - Unterhalt der Wegweisung und der allgemeinen Orientierungshilfen
- Baulicher Unterhalt (Geländer und Beleuchtung)
- Baustellen (Umleitung und Signalisation)

Wo die „Wegli“ und insbesondere die „Stiegli“ steil sind, ist die Wahl eher grobkörnigerer, weniger schnell gefrierender Belagsarten zu favorisieren.



Abbildung 31: Fussverkehr und Baustellen

Verbesserung Handläufe und Geländer

Da das Begehen von Stiegli und steilen Wegli für manche Benutzergruppen ohne entsprechende Ausstattung schwierig ist, sollten diese nach Möglichkeit mit normgerechten Handläufen oder Geländern¹ versehen sein. Treppen benötigen beispielsweise in der Regel beidseitige Handläufe oder – wenn genügend Platz vorhanden ist – einen Handlauf in Treppenmitte. Die Handlaufhöhe sollte 90 cm bis 100 cm betragen und die Befestigung des Handlaufs sollte von unten erfolgen, so dass die Hand möglichst frei darauf gleiten kann. Die Verbesserung der Handläufe und Geländer ist zu koordinieren mit dem Unterhaltsprogramm „Wegli“ / „Stiegli“.

¹ Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen: Strassen – Wege – Plätze, Richtlinien «Behindertengerechte Fusswegnetze», Zürich, 2003.
VSS-Norm SN 640 238: Rampen, Treppen und Treppenwege, Ausgabe 2008.



Abbildung 32: Referenzbilder Treppe mit beidseitigen Handläufen (Disentis GR) und mit Handlauf in Treppenmitte (Planken FL)

Sicherheitserhöhung auf Schulachsen

Auf einigen wichtigen Schulwegachsen herrscht Handlungsbedarf.

Zu nennen sind insbesondere geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen auf der Neugrütthalde, sowie Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Kreuzungsbereich Schützehüslweg / Gellerstrasse.



Abbildung 33:
Referenzbild Engstelle Döttingen
(Quelle: Metron AG)

6.2 Zusammenstellung aller Massnahmen

Die Schwachstellen wurden bewertet und nach Ihrer Priorität eingeordnet. Folgende Massnahmen werden vorgeschlagen. Die graphische Darstellung ist in Abbildung 34 ersichtlich:

1. Priorität

Nicht im Plan dargestellt:

- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| - | Mündungsstellen „Stiegli“ / „Wegli“ | Grundsätzliche Variantenabklärung zur Erhöhung der Sicherheit bei den Mündungsstellen der Stieglis und Weglis in die Strassen |
| - | Handläufe „Stiegli“ / „Wegli“ | Ergänzung oder Verbesserung diverser Geländer und Handläufe im Rahmen eines Unterhaltsprogramms „Wegli“ / „Stiegli“ |

Im Plan dargestellt:

- | | | |
|---|-------------------------|--|
| 1 | Verbindung Hägli Neuweg | Erhöhung der Sicherheit der Mündungsstellen, Beleuchtung |
| 2 | Randenblick | Erhöhung der Sicherheit der Mündungsstellen, Beleuchtung |
| 3 | Zugang Bahnhof | Fussgängerführung verdeutlichen |
| 4 | Quartier „Enge“ | Verkehrsberuhigung (Zone Tempo 30) |

2. Priorität

- | | | |
|----|--------------------------------------|---|
| 5 | Oberdorf | Umgestaltung (Fläche für Fussverkehr, Schaffung Dorfzentrum, Beleuchtung) |
| 6 | Schalchenackerwegli | Verbreiterung, Beleuchtung, Sicherheit Einmündungen |
| 7 | Kreuzung Schützehüslweg / Gellerstr. | Erhöhung Sicherheit |
| 8 | Werkstrasse | Gehbereiche physisch sichern (Pfosten), Umgestaltung (langfristig) |
| 9 | Schaffhauserstrasse | Durchgehendes Trottoir (Zugang Beringerfeld) |
| 10 | Neugrüthalde | Massnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion |

3. Priorität

- | | | |
|-----|------------------------------|---|
| 11a | Knoten Rain/Neugrüthalde | Anpassung Knotengeometrie |
| 11b | Knoten Unterstieg/Neuweg | Anpassung Knotengeometrie |
| 12 | Verbindung Kirche - Friedhof | Akzentuierung der Verbindung |
| 13a | Schönebuechestiegli | Erhöhung Mündungssicherheit |
| 13b | Haargassstiegli | Erhöhung Mündungssicherheit |
| 13c | Wiesentalwegli | Erhöhung Mündungssicherheit |
| 13d | Neuwegstiegli | Erhöhung Mündungssicherheit |
| 13e | Sonnhalde | Erhöhung Mündungssicherheit |
| 14a | Industriegebiet | Teilweise Ergänzung Fussgängerinfrastrukturen notwendig |
| 14b | Überführung Guntmadingerstr. | Fusswegverbindung herstellen |

Nach heutigem Wissensstand ist die Umsetzung der Massnahmen in den folgenden Zeiträumen vorzusehen:

- 1. Priorität 2015 - 2017
- 2. Priorität 2018 - 2021
- 3. Priorität 2022 - 2025



Abbildung 34: Massnahmen

Anhang: Schwachstellenkataster



Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild	
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort		
1	Oberdorf	Parkierung	Gehbereich nicht durchgehend, da Parkfeldmarkierung über Trottoir							x		
2	Oberdorf	Platzgestaltung Aufenthaltsqualität	Potential des Platzes nicht ausgeschöpft, Parkierung dominiert, Aufenthaltsqualität eher gering								x	
3	Kirchgängli	Belagsart	Abschnittsweise Kies								x	
4	Kirchgängli	Beleuchtung	Eingang Oberdorfstrasse in Kirchgängli beinhaltet bisher nur private Beleuchtung (ausreichend?)								x	
5	Schopfwegli	Unterhalt	Kiesbelag in überwachsenem Zustand, geringe Breite, unklar ob Privat oder Öffentlich								x	
6	Haltestelle Höhenweg	Sicherheit	Dorfeinwärts: Geringe Trottoirbreite, Gestaltung ungenügend, Haltestellentyp (Buchthaltestelle), etc.	Ist Bestandteil der Ortsdurchfahrt						x		
7	Gärtnereiwegli	Unterhalt	Kiesbelag in überwachsenem Zustand, geringe Breite, unklar ob Privat oder Öffentlich	Trottoir wird auf Hauptstrasse durchgezogen, daher stellt sich die Frage, ob diese parallele Verbindung aufgehoben werden kann							x	
8	Höhenackerweg (Einmündung Fussweg von "Auf der Höhe")	Sicherheit	Sichtverhältnisse prekär (Hecken), Fussgänger wird direkt auf Strasse geführt.								x	

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild			
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort				
9	Höhenackerweg	Belagsart	Abschnittsweise Kiesbelag (Restliche Abschnitte sind geteert)	LV-Verbindung mit eher untergeordneter Priorität							x			
10	Friedhofweg	Unterhalt	Kiesbelag in überwachsenem Zustand, unklar ob privater oder öffentlicher Durchgang, Sicherheit Einmündung								x x			
11	Biberichweg (Friedhof)	Sicherheit / Aufenthalt	Verbindung Kirche - Friedhof ist nicht ersichtlich, beschränkte Sitzmöglichkeiten beim Friedhofeingang							x		x		
12	Postberg	Gehbereich	Pfosten im Strassenraum (aufgrund des überstehenden Daches), Vorbereich Treppenaufgang zur Kirche unattraktiv											
13	Oberdorf	Fussgänger- absperren	Vor der Spielgruppe / Ludothek sind diverse Absperrungen angebracht								x	x		
14	Oberdorf	Platzverhältnisse	Gehbereich nur auf einer Seite und sehr schmal, Strasse mit gleichbleibender Breite, Proportionen stimmen nicht.								x		x	
15	Oberdorf	Engstellen	Engstellen auf den Gehbereichen								x		x	
16	Prinzenhof	Netzlücke	Verbindung Friedhofweg - Prinzenhof									x		

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort	
17	Oberdorf	Trottoir	Auf W-Seite kein Trottoir vorhanden, in grösseren Abständen werden Gehbereiche mittels Sicherungselementen (Pfosten) im Strassenraum angedeutet.		x					x	
18	Gipsmühlewegli	Netzlücke	Verbindung Höhenackerweg - Schulhaus via Gipsmühlewegli mit Stufen (wenig Komfort für Velo), weitere Verbindungen werden explizit als Privatwege ausgeschildert	Privatweg, wäre stufenlos, ist allerdings nicht mit Gipsmühlewegli verbunden						x	
19	Zimmerberg	Parkierung im Strassenraum	Längsparkierung im Strassenraum führt zu mangelhafter Übersichtlichkeit	Unklar ob wirklich eine Problematik vorhanden ist	x						
20	Zimmerbergstiegli	Unterhalt	Gefährliche Wegeinmündung (Sichtverhältnisse), Belag in überwachsenem Zustand, geringe Breite, unklar ob privater oder öffentlicher Durchgang		x					x	
21	Schützwegli	Funktion	Funktion unklar, keine aktive Bewirtschaftung, unklar ob privater oder öffentlicher Durchgang								
22	Verlängerung Zimmerbergstiegli	Netzlücke	Als Privatweg markiert								
23	Schönebuechestiegli	Unterhalt / Einmündung	- geringe Beleuchtung (1 Lampe im Gebüsch) - stellenweise überwachsen - Einmündungsbereiche als Sicherheitsproblem		x					x	
24	Schönebuechestiegli	Einmündung	Barriere auf Fussweg, keine Massnahmen im Strassenraum		x					x	

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort	
25	Schützweg	Abkürzung	Schulkinder nehmen vom Schulhausplatz die Abkürzung über Wiese und hinter Hecken um auf den Schützweg zu gelangen						x		
26	Wiesengasse	Fussgängerstreifen	Fehlender Warteraum auf Bahnhofsseite		x	x					
27	Bahnhofstrasse	Fussgängerführung	Fussgängerführung unbefriedigend mittels undeutlich gelb markiertem Gehbereich. Baucontainer verstellen den Weg. Keine Sicherungselemente vorhanden.		x		x				
28	Guntmadingerstrasse	Bahnübergang	Zugang und Übergang nicht für Fussgänger ausgestattet		x						
29	Guntmadingerstrasse	Sichtverhältnisse	Fussgänger auf Trottoir ist von der Quartierstrasse aus nicht ersichtlich (Hohes Gebüsch). Garagenauffahrt direkt auf Trottoir.								
30	Coop Vorplatz	Gestaltung Signalisation	Zurückversetzter Fussgängerstreifen stellt einen Umweg für die Fussgänger dar Verkehrstafeln kaum erkennbar Trottoir nicht durchgehend Überdimensionierter Knoten (Verkehrsflächen) Fehlende Tempo 30 Signalisation in Richtung Bahn	Anpassungen im Zuge der Ortsdurchfahrt sind vorgesehen	x			x	x		
31	Werkstrasse	Attraktivität Sicherheit Netzlücke	Gelb markierter Gehbereich für Fussgänger wenig attraktiv. Die Längsstreifen bieten keinen physischen Schutz, keine Sicherungselemente vorhanden.		x				x		
32	Wiesengasse (Fussweg entlang Bach)	Möblierung	Direkter Weg ist verstellt. Umweg für Fussgänger aufgrund von Lagerung von Material							x	

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild	
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort		
33	Zugang Fussballplatz	Zugang	Zugang Sportplatz eher unattraktiv. Zudem besteht auch keine direkte und attraktive Verbindung nach Beringen				x	x				
34	Oberdorf	Verkehrsschild	Eingewachsenes Verkehrsschild "Vorsicht Schule"		x							
35a	Schalchenäckerwegli	Funktion	Schalchenäckerwegli wird als direkte Route von Schulkindern aus Oberberg/Enge benutzt (oft Velos und Trottinett). Auf dem Wegli herrscht eigentlich Fahrverbot und es ist im nördlichen Teil sehr schmal. Konflikte zwischen Fussgänger und Velofahrer		x					x		
35b	Schalchenäckerwegli	Funktion	Unübersichtliche Einmündung Steig: Fussgängerstreifen praktisch nicht sichtbar (nur 2 Streifen)		x	x						
36	Püntwegli	Signalisation	Fusswegtafel ist hinter Gebüsch und nur schwer erkennbar				x					
37	Randenblickwegli	Einmündung	Wegeinmündung für den Motorfahrzeugverkehr von der Quartierstrasse her kaum erkennbar.		x							
38	Wiesentalwegli	Einmündung	Mündungsbereich wurde mittels gelber Markierung hervorgehoben; diese ist allerdings kaum mehr erkennbar.		x							
39	Bifangwegli	Unterhalt	Kiesbelag in überwachsenem Zustand, geringe Breite, unklar ob privater oder öffentlicher Durchgang							x	x	

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort	
40	Haargassstiegli	Einmündung	Einmündung von Quartierstrasse her relativ schlecht erkennbar (Quartierstrassen Eggeweg, Schönebueche)		x						
41	Oberbergstiegli	Unterhalt	stellenweise überwachsen im obersten Teil, in den Mündungsbereichen Sichteinschränkungen durch Abfallcontainer und Vegetation		x				x	x	
42	Rainstiegli	Einmündung	Mündungsbereich mit Quartierstrasse Unterstieg mit mangelhafter Sichtbarkeit aufgrund Vegetation		x						
43	Rain	Kreuzung	Knoten auf dem Schulweg, der relativ unübersichtlich ist (mit Rechtsvortritt aus Unterstiegli). Wird gemäss Gemeinde als "kein Vortritt" signalisiert.		x						
44	Neuwegstiegli	Einmündung	Fussweg ist von Neugrütthalde schlecht ersichtlich und verfügt deshalb über Schranken.							x	
45	Schwärzistiegli	Einmündung	Mündung mit Gellerstrasse: mit baulicher Massnahme Mündungsbereich gekennzeichnet, nützt wenig, wenn davor parkiert wird. Mündung mit Schwärzweg: mit Parkierung ist die Einmündung eingeschränkt sichtbar.		x						
46	Rain/Gellerstrasse/ Neugrütthalde	Knotenbereich	Der Knotenbereich Rain Neugrütthalde ist aufgrund der Knotengeometrie und der Topographie unübersichtlich. Vor allem Velofahrende (z.T. Schulkinder), die die Rainstrasse bergab fahren, passieren den Knoten mit hoher Geschwindigkeit.		x						
47	Hülsteweg/Benzweg	Einmündung	Sichtverhältnisse im Mündungsbereich schlecht, keine Massnahmen vorhanden		x						

Nr	Strasse / Abschnitt	Stichwort	Problembeschreibung	Bemerkung	Thema						Bild
					Sicherheit	Querung	Zus.hang	Direktheit	Attraktivität	Komfort	
48	Benzenstiegli / Neugrüthalde	Einmündung	Werbetafel versperrt Sicht auf Mündungsbereich		x						
49	Verbindung Neugrüthalde - Underem Benze	Netzlücke	Verlängerung der Verbindung Benzeweg - Hülste-weg bis Neugrüthalde als direkte Fussverbindung zur neuen Bahnhofstestelle Beringerfeld				x	x			
50	Benzestiegli	Einmündung	Sichtverhältnisse im Mündungsbereich schlecht (Vegetation), keine Massnahmen vorhanden		x						
51	Sonnhalde/Sonnenblick	Einmündung	Sichtverhältnisse im Mündungsbereich schlecht (Vegetation), keine Massnahmen vorhanden (Schulweg)		x						
52	Allerrietstiegl	Trottoir	Trottoirs von der Schaffhauserstrasse führen ins "Nichts" (Mauer respektive Zaun)		x					x	
53	Schaffhauserstrasse (Höhe Sonnenblickweg)	Querung	Beschränkte Zugänglichkeit der Bahnunterführung: Fehlende Querungshilfe, sowohl für Fussgänger als auch für Velos (offizielle Veloroute)			x					
54	Quartier Enge	Geschwindigkeit	Das Wohnquartier Enge verfügt über keine Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zone). Die signalisierte Geschwindigkeit entspricht nicht dem Charakter und der Funktion der Quartierstrassen.		x					x	
55	Bahnquerung	Netzlücke	Fehlende Bahnquerungsmöglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr im Bereich Kreisel Engi.					x			