

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 60 (1993)

Artikel: Der Ausbau des städtischen Fuss- und Radwegnetzes
Autor: Heiniger, Christian
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1075946>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der Ausbau des städtischen Fuss- und Radwegnetzes

Christian Heiniger

1. Die Erweiterung des Siedlungsgebietes der Stadt Burgdorf

Während Jahrhunderten beschränkte sich die Überbauung der Stadt Burgdorf auf das Gebiet der heutigen Altstadt. Ausserhalb der Altstadt wurden nur einzelne gewerbliche Bauten errichtet.

Die Industrialisierung und der Eisenbahnbau lösten dann in der zweiten Hälfte des 19. Jh. einen Entwicklungsschub aus, der zu einer sprunghaften Ausdehnung der Bebauung ausserhalb der alten Stadtmauergrenzen führte. Leider scheiterte die vom Gemeinderat 1876 eingeleitete Stadtplanung am Sparwillen der Finanzkommission. Nur für das Gebiet zwischen dem Bahnhof und der Lyssachstrasse und für das Gsteig wurde mit Erschliessungsplanungen eine einfache städtebauliche Ordnung festgelegt. Ausserhalb dieser Gebiete konzentrierte sich die Bautätigkeit ohne planerische Abstimmung auf die bestehenden Ausfallstrassen. Diese ungeordnete Überbauung hat sich nicht nur hemmend auf die Entwicklung der Stadt ausgewirkt, sondern auch zu nachteiligen und kostspieligen Erschliessungsvoraussetzungen geführt, die uns heute noch stark belasten.

Der zweite grosse Wachstumsschub setzte nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Den Rahmen für die Entwicklung setzte diesmal glücklicherweise eine weitsichtige Nutzungsplanung, die ihren Niederschlag im Zonenplan von 1960 fand. Die aktive Baulandpolitik der Einwohnergemeinde und der Burgergemeinde unterstützten die Planung. Hauptresultate sind die klare Trennung zwischen Wohnen und Industrie in den Neubaugebieten, eine geordnete Innenstadtentwicklung und gute Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen. Die Bedeutung des Zonenplanes 1960 zeigt sich darin, dass das überbaute Gebiet zwischen 1950 und 1990 von knapp 2 km² auf über 4 km² angewachsen ist.

In die Nachkriegszeit fällt aber auch der ungeahnte Siegeszug des Personenwagens als privates Transportmittel. Der rasch wachsende Motorfahrzeugverkehr hat in zunehmendem Mass den vorhandenen Verkehrsraum zulasten der Fussgänger und der Velofahrer beansprucht. Mit dem Bau von Trottoirs wurde versucht, die Fussgänger wenigstens an Durchgangsstrassen vor dem Fahrverkehr zu schützen. Gestützt auf eine gründliche Analyse postulierte die neue Stadtplanung im Leitbild 1977 jedoch weitergehende Schutzmassnahmen und attraktivere Verbindungen für Fussgänger und Velofahrer.

2. Das Fussweg- und das Radwegkonzept

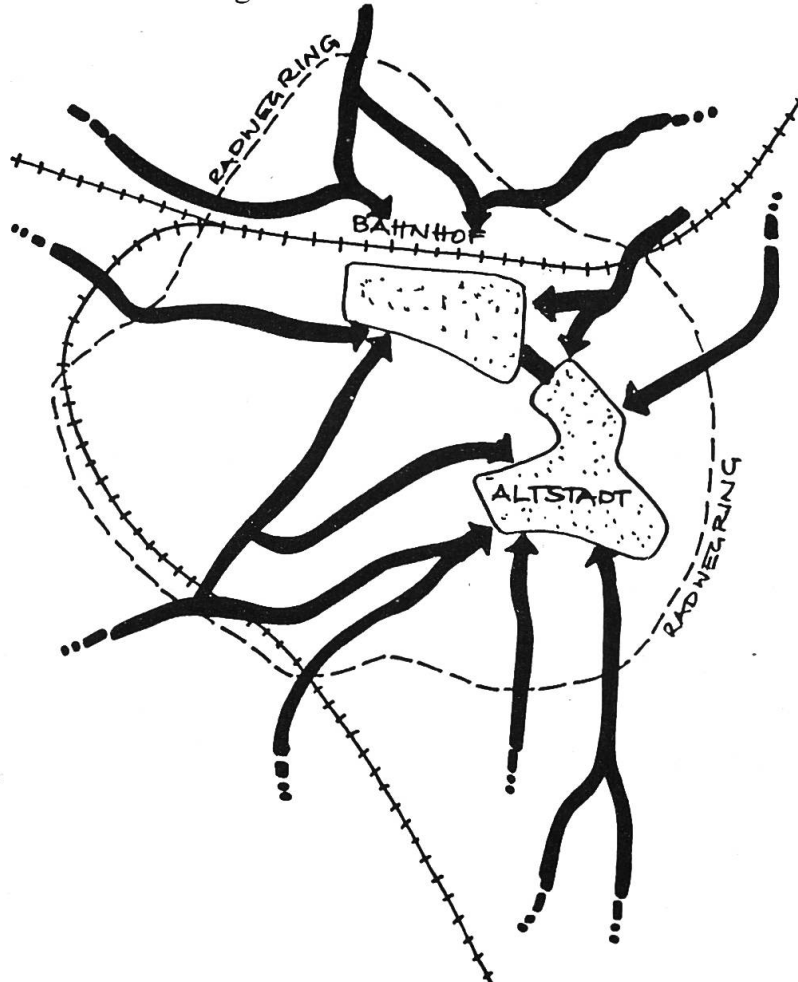
Bei der Erarbeitung der Verkehrsrichtplanung im Anschluss an das Leitbild stellte sich rasch heraus, dass die Nutzungsplanung der Nachkriegszeit gute Voraussetzungen für die Verbesserung der Fuss- und Radwegverbindungen geschaffen hatte:

- Fast alle zentralen Einrichtungen, Ladengeschäfte, Schulen und Sportanlagen und die meisten Dienstleistungsbetriebe liegen heute in der Innenstadt oder in den unmittelbar angrenzenden Quartieren.
- Die Wohnquartiere liegen nur ein bis höchstens zwei Kilometer von der Innenstadt entfernt. Bei direkten Fussgängerverbindungen beträgt die Fusswegdistanz zur Innenstadt nur in Ausnahmefällen mehr als 20 Minuten.
- Die Velodistanzen von einem Stadtrand zum andern betragen nur 10 bis 15 Minuten.

Die Vorteile dieser Siedlungsstruktur können jedoch nur dann genutzt werden, wenn attraktive und sichere Fuss- und Radwegverbindungen zur Verfügung stehen. Auf den Trottoirs längs den stark befahrenen Durchgangsstrassen ist der Fussgänger den Verkehrsemissionen zu stark ausgesetzt. Für die Velofahrer sind die Ausfallachsen lebensgefährlich. Die Unfallstatistik der Kantonspolizei zeigt, dass die Velofahrer besonders beim Einspuren und beim Spurwechseln und durch die Missachtung des Vortrittsrechtes verunfallen. Radstreifen neben dem Schwerverkehr reduzieren die Gefährdung nur teilweise und sind wegen der Emissionen der Motorfahrzeuge unattraktiv.

Das Fusswegkonzept der Stadt Burgdorf sieht deshalb übergeordnete Fussgängerverbindungen vor, die getrennt von den Strassen mit Durch-

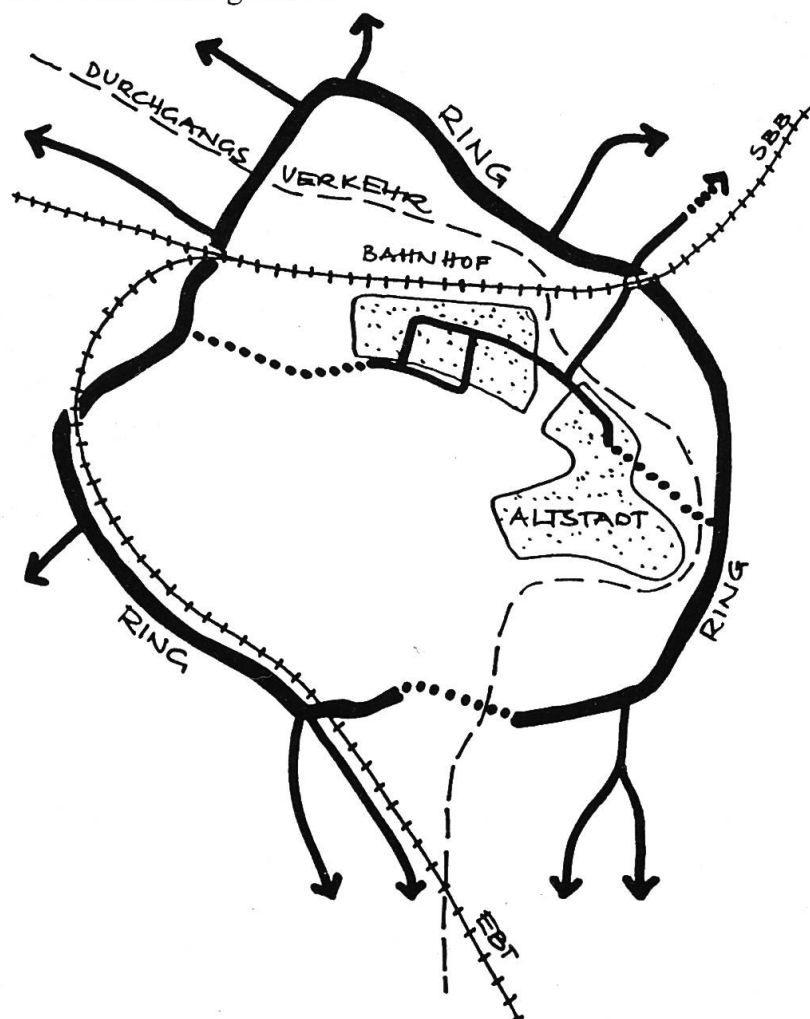
gangsverkehr verlaufen. Wo dies nicht möglich ist, wird versucht, den Fussgänger durch einen Allee- und Grünstreifen vom motorisierten Verkehr zu trennen. Die übergeordneten Fusswege verbinden die Wohn- und die Arbeitsgebiete mit der Innenstadt.



Fusswegkonzept: Hauptziel der übergeordneten Fusswegverbindungen ist die Innenstadt; das Radwegnetz steht den Fussgängern natürlich ebenfalls offen.

Auch das Radwegnetz soll getrennt von den Strassen mit Durchgangsverkehr verlaufen. Eine Zielsetzung, die rückblickend betrachtet als recht kühn bezeichnet werden darf. Der Bau eines neuen Wegnetzes im bereits überbauten Siedlungsgebiet ist wegen der Eigentumsverhältnisse, der baulichen Barrieren und der Topografie eine anspruchsvolle Aufgabe. Ein Radwegring bildet das Hauptelement des Radwegkonzeptes. Der Radwegring berührt alle wichtigen öffentlichen und zentralen Einrichtungen und Anlagen am Rande der Innenstadt. Die Innen-

stadt und die Aussenquartiere werden möglichst direkt an den Radwegring angeschlossen. Motorisierte Zweiräder sind auf dem städtischen Radwegring nicht zugelassen. Damit dienen die Radwege auch den Fussgängern als attraktive Verbindungen und die Anwohner werden nicht durch Töfflilärm gestört.



Radwegkonzept: Aussenquartiere und Innenstadt werden an einen Radwegring angeschlossen, der das Rückgrat des Radwegnetzes bildet.

Die Realisierung erster Wegstücke zeigte, dass das Fussweg- und das Radwegkonzept zweckmässig sind. Die verwaltungsanweisende Festlegung in der Verkehrsrichtplanung konnte somit erfolgen. Nach einem breiten Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahren haben der Gemeinderat und die Kantonale Baudirektion die Verkehrsrichtplanung 1988 genehmigt.



Zum bessern Schutz des Fussgängers werden dort, wo es möglich ist, Fusswege vom motorisierten Verkehr durch Grünstreifen und Baumpflanzungen getrennt.

3. Realisierung

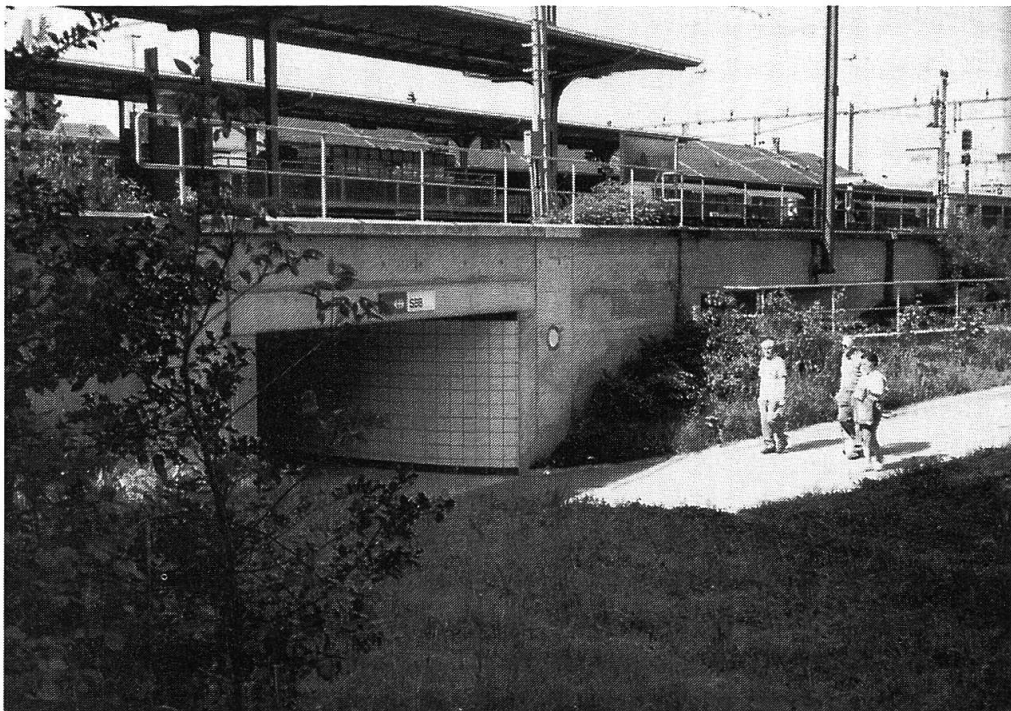
Viele Stadtplaner sind frustriert, weil ihre guten Planungen nicht realisiert werden. Und die Kosten der nicht realisierten Planungen sind oft Gegenstand der politischen Auseinandersetzung.

In Burgdorf wurden im Rahmen der Reorganisation 1978 Raumplanung, Baupolizei und bauliche Realisierung im Stadtbauamt zusammengefasst. Diese Zusammenfassung wirkt sich vor allem für die Realisierung von baulichen Massnahmen im überbauten Gebiet vorteilhaft aus und verhindert unnütze Planungen.

Jedes Jahr werden in Burgdorf 70 bis 90 Mio. Franken in Neu- und Umbauten investiert. Damit verändert sich das Stadtbild. Wenn es gelingt, überall dort, wo die baulichen Massnahmen Teile des Fuss- und Radwegnetzes berühren, die notwendigen Verhandlungen für die Sicherstellung oder gar für die Realisierung der entsprechenden Wegstücke zu führen, entsteht im Laufe der Jahre aus anfänglich isolierten Teilstücken ein zunehmend zusammenhängendes Wegnetz.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass erstaunlich viele Grundeigentümer dem Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes grosses Verständnis entgegenbringen. Ein Schreinermeister hat mit der Abtretung seines Gartens am Meisenweg den Anfang gemacht. Damit wurde eine zweckmässige Querung der Steinhofstrasse möglich. Zahlreiche weitere Grundeigentümer sind seinem Beispiel gefolgt. Bauherren von Neuüberbauungen haben sich bereit erklärt, mit ihren Projekten auch Wegstücke auf ihren Bauparzellen auf eigene Kosten auszuführen. Von Bauherren und Investoren wird zunehmend erkannt, dass die Erschliessung ihrer Liegenschaften mit Fuss- und Radwegen für die Wertentwicklung vorteilhaft ist.

Natürlich gibt es auch einzelne Grundeigentümer, die die Realisierung von Fuss- und Radwegen behindern. Aber sie bilden glücklicherweise seltene Ausnahmen.



Die Verlängerung der neuen Fussgängerunterführung beim Hauptbahnhof verkürzt für viele Bewohner nördlich der Bahn die Verbindung zum Bahnhof und zum Bahnhofquartier. Das Wegprovisorium wird nach der Realisierung der privaten Überbauung auf dem Areal Schlössli durch eine definitive Wegführung ersetzt.

Die Behörden haben die Realisierung der Fuss- und Radwege mit den erforderlichen Kreditbewilligungen stark gefördert. Besonders ins Gewicht fallen dabei der städtische Beitrag an die neue Fussgängerunterführung beim Hauptbahnhof mit der vorläufig provisorischen Verbindung zur Kirchbergstrasse in der Höhe von 1,5 Mio. Franken oder die kurz vor der Vollendung stehende Unterführung Tiergarten mit noch etwas höheren Kosten. Für die Behörden ist ausschlaggebend, dass das Fuss- und Radwegnetz die Stadt Burgdorf als Wohn- und Arbeitsplatzstandort attraktiver macht. Zuzüger haben dies wiederholt und spontan bestätigt.

Politischer Erfolgszwang führt leicht dazu, dass Fusswege und Radwege oder Radstreifen dort vorgesehen werden, wo eine rasche Realisierung möglich ist, und nicht dort, wo bessere Verbindungen wirklich nötig wären. In Burgdorf stand nicht der Weg des raschen Erfolgs im Vordergrund. Vielmehr wurden vorweg Schlüsselstellen wie die EBT-Unterführung am Meisenweg, die Unterquerung der Wynigenstrasse und die Unterführung Meieriedstrasse-Buchmatt gebaut und dann schrittweise durch kleinere Teilstücke ergänzt, wenn die Voraussetzungen dazu günstig waren. Nach zehn Jahren Realisierung entsteht nun langsam ein zusammenhängendes Netz.

4. Gestalterische und qualitative Aspekte

Die Geometrie der Fuss- und vor allem der Radwege wird durch die massgebenden technischen Richtlinien bestimmt. Aber allein durch die Anwendung der Richtlinien, die erst noch oft Kompromisse erfordern, entstehen keine attraktiven Verbindungen. Ebensowenig wie der nach technischen Gesichtspunkten realisierte Strassenbau der sechziger und siebziger Jahre erfüllen nur mit Hilfe der Normen konzipierte Wege die Bedürfnisse der Bevölkerung. Wenn heute Industrie- und Dienstleistungsbetriebe in den USA und in Deutschland im Hinblick auf Arbeitsmarktvorteile Standorte in Industrie- und Dienstleistungsparks wählen, muss städtebauliche Qualität und gute Grün- und Strassenraumgestaltung auch zum Massstab für die Veränderung der Stadt Burgdorf werden. Die Stadt kann damit ihre Standortvorteile für das Wohnen und das Arbeiten entscheidend ausbauen.



Die Kulisse der Schützematte und der Gysnaufhöhe bereichert den Fuss- und Radweg längs der Schützematte.



Dort wo die Verhältnisse es erlauben, werden Fuss- und Radwege so angelegt, dass sie durch das fließende Wasser der städtischen Bäche und Kanäle attraktiver werden, wie hier an der Sägegasse, wo das frühere schmale Trottoir durch einen Fussweg hinter dem Mülibach ersetzt wurde.

Die Linienführung der städtischen Fuss- und Radwege richtet sich unter Berücksichtigung der Topografie nach den Verbindungsbedürfnissen. Gleichzeitig wird auch versucht, die Qualität des Orts- und Stadtbildes zu nutzen.

Das Radwegteilstück längs der Schützematt verläuft nicht zufällig im Schatten bestehender oder neugepflanzter Bäume mit freier Sicht auf die Kulisse der Gysnaufühle. Das Fuss- und Radwegstück zwischen Meisenweg und Friedhof sichert den Blick in die sanft gewellte, intakte Landschaft im Westen von Burgdorf. Für mehrere Teilstücke kann die Attraktivität fliessender Gewässer genutzt werden: so z.B. im untern Teil der Schützematt, längs dem Allmendbach, längs der Tiergartenstrasse, im Bereich des Mühlebaches im Bahnhofquartier, unter dem Schlossfelsen usw. Wo nicht bereits Grünanlagen an die Wege angrenzen, wie im Lindenfeld, an der Mergele, im Bereich der Kirchhalde oder



Die Stadt ist reich an Grünanlagen. Das städtische Fuss- und Radwegkonzept sucht diesen Reichtum durch entsprechende Linienführung und gestalterische Einordnung für den Fussgänger zu nutzen.



Die vor 150 Jahren angelegte und mit Platanen gesäumte Promenade vor der Stadtmauer konnte längs der Platanenstrasse nach dem Abbruch der störenden Gebäude wiederhergestellt werden.

im Gotthelfgarten wird mit Baumpflanzungen, Alleestreifen und Grünanlagen die Führung der Wege besser gestaltet. Die Querverbindung in der Buchmatt wird von Grünstreifen mit Baumreihen flankiert, der Fussweg längs der Bernstrasse an zwei Stellen durch einen Alleestreifen vom Verkehrsraum des motorisierten Verkehrs getrennt. Längs der Platanenstrasse und der Gotthelfstrasse wurden Fusswegteilstücke im freigelegten, begrünten Stadtgrabenbereich neu angelegt. Der Benützer erlebt auf den neuen Wegen die Stadt als Park.

Auch die optische Führung von Fuss- und Radwegen ist sehr wichtig. Fussgänger und Velofahrer bevorzugen den kürzesten Weg. Winkel und zufällige Versätze in der Linienführung sind für Fussgänger und Velofahrer störend. Gefälle von mehr als 5 % und zu enge Kurven gefährden auf stark befahrenen Radwegstücken die Sicherheit der Benützer. Die Querungen stark befahrener Durchgangsstrassen sollten zum Schutz mit Ampeln gesichert werden.

Unsere Fuss- und Radwege sind ein Teil des städtebaulichen Raumes, der aus privaten und öffentlichen Bauten und Anlagen, aus der Vorlandgestaltung, dem Verkehrsraum und aus Landschaftselementen besteht. Die Gestaltung der Wege muss auf die Gestaltung dieser Elemente sorgfältig abgestimmt werden.



Mit Lichtampeln soll dem Fussgänger und dem Velofahrer das Queren der Durchgangsstrassen erleichtert werden. Die erste Ampel zur Sicherung einer Radwegquerung wurde an der Steinhofstrasse installiert. Sie sichert den Schulweg zum Gsteighofschulhaus.

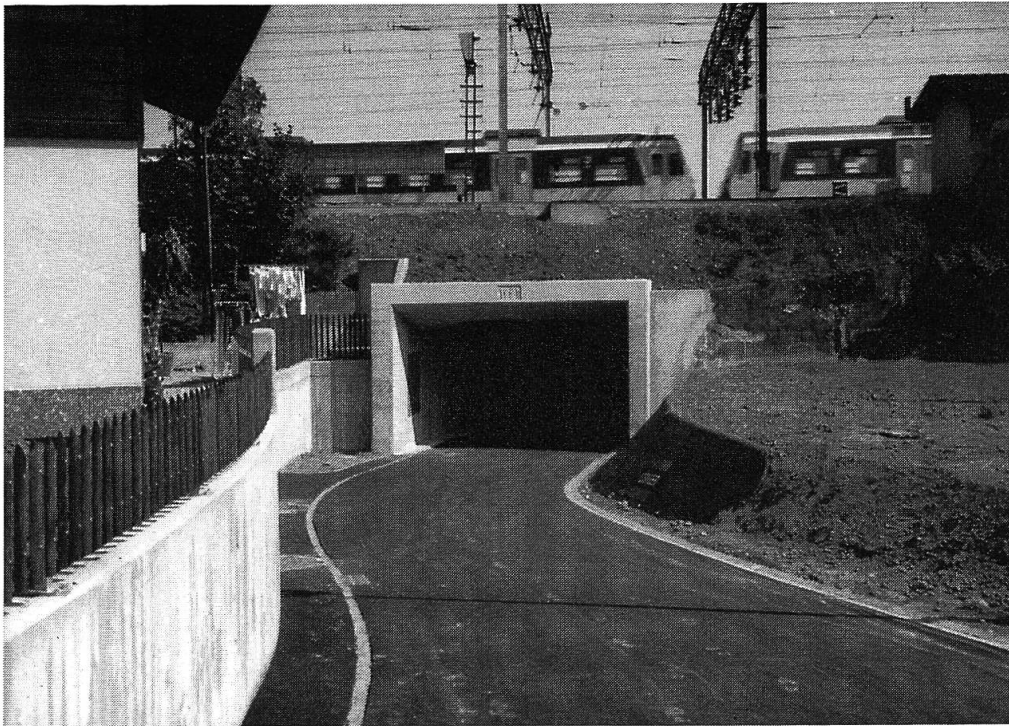
5. Stand des Ausbaus

Das Kernstück des Radwegkonzeptes, der Radwegring, ist heute weitgehend realisiert. Die Eröffnung der Unterführung Tiergarten, die den Radweg längs der Tiergartenstrasse mit dem Hammerweg verbindet, kann im Mai dem Verkehr übergeben werden. Dank dem Investitionsbeschluss des Gemeinderates kann der Bau der Kanalisation in der Kirchbergstrasse und der Umbau der Tiergartenkreuzung 1992 und 1993 erfolgen. Die Bauarbeiten erfolgen zusammen mit dem Kanton. Der geplante komfortable Verkehrskreislauf wird die Sicherheit der Velofahrer

rer und der Fussgänger beim Queren der stark befahrenen Kirchbergstrasse verbessern. Im Areal Steinhof ist das Ringteilstück provisorisch realisiert und wird mit der geplanten Neuüberbauung des Areals Steinhof definitiv ausgebaut. Einzig das Teilstück zwischen Hofgut und Burgfeldstrasse ist noch nicht endgültig festgelegt. Die geplante Lichtsignalanlage würde die Querung der Oberburgstrasse wesentlich erleichtern. Aus Kostengründen musste die Realisierung vom Gemeinderat jedoch vorläufig zurückgestellt werden. Der Ausbau der übrigen Verbindungen und Anschlüsse erfolgt zielgerichtet, aber in kleinen Schritten, zusammen mit privaten Bauvorhaben oder andern öffentlichen Erschliessungsmassnahmen. Da das Konzept auch auf bestehenden Quartierstrassen basiert, bestehen mit Ausnahme des direkten Buchmattanschlusses und des zusätzlichen Radwegsteiges zum Gyrischachen wenigstens provisorische Anschlüsse der Aussenquartiere an den Ring. Bei der Innenstadterschliessung fehlen noch die Verbindung längs dem Gribiareal und der Weg zwischen altem Schlachthaus und dem Hallenbad.



Natürliche Voraussetzungen erleichtern die Anlage eines verkehrssicheren Fuss- und Radwegnetzes. Der frühere Emmeüberlauf unter der inneren Wynigenbrücke wurde zu einer Radwegunterführung umgestaltet.



Die Radwegunterführung Tiergarten ist eine Schlüsselstelle im städtischen Radwegring. Sie sichert für das grosse Gebiet nördlich der Bahnlinie die Verbindung zur Schulanlage Gsteighof und dient vielen Bewohnern südlich der Bahnlinie als Verbindung zu den Sportanlagen in der Neumatt.

Im Gegensatz zur Stadt Burgdorf bevorzugt der Kanton Radstreifen anstelle getrennter Radwege. Der Kanton ist zuständig für die Planung und den Bau der Velomassnahmen längs Staatsstrassen. Für die Stadt Burgdorf ist dabei die Verbindung zwischen Burgdorf und Oberburg längs der Oberburgstrasse von Interesse. Der Stand der Vorbereitung wird voraussichtlich 1993 die Realisierung von Radstreifen im ersten Teilstück zwischen der Einmündung der Bürgergasse und der Einmündung der Krieggasse erlauben.

Der Ausbau des Radwegnetzes gleicht einem Puzzle, das durch viele durch das Stadtbauamt abzustimmende öffentliche und private Bauteile zu einem attraktiven Gefüge wächst. Es würde zu weit führen, hier eine detaillierte Übersicht über die realisierten Massnahmen zu geben.

Für die Stadtqualität von besonderer Bedeutung ist die Umgestaltung der Strassenräume in der Innenstadt, die das Zielgebiet der übergeordneten Fussgängerverbindungen sind. Nach der Verlegung der Ober-

stadtparkplätze ins Parkhaus konnte 1991 das Kirchbühl umgestaltet werden. Der Gemeinderat hat beschlossen, 1992 und 1993 die Umgestaltung der Hohengasse, des Kronenplatzes und der Schmiedengasse durchzuführen. Im Bahnhofquartier konnte die Neugestaltung des Friedeggplatzes abgeschlossen werden, der nun den Kopf der Bahnhofstrasse bildet und die Fuss- und Radwege zur Oberstadt, zum Gsteig und zur Mergele verbindet.



Zielgebiet der Hauptfusswegverbindungen ist die Innenstadt mit ihren Strassenräumen, die schrittweise fussgängerfreundlich umgestaltet werden, wie hier am Kopf der Bahnhofstrasse.

Bei den Fusswegen sind aber auch Massnahmen wichtig, die die nähere Wohnumgebung durch kürzere und attraktive Verbindungen verbessern und zum Spazieren einladen oder dazu anregen, den Weg zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Freunden zu Fuss zu gehen.

Seit einigen Jahren werden – ebenfalls in kleinen Schritten – auch die Fusswegverbindungen zum Naherholungsgebiet verbessert und die Wege im Naherholungsgebiet durch die Bürgergemeinde unterhalten.



Mit kleineren baulichen Massnahmen – wie vor ein paar Jahren mit der kleinen Brücke über den Wöschhüslibach – werden für Fussgänger Abkürzungen und Fusswegergänzungen geschaffen, die die Wohnqualität verbessern.

6. Historische Massnahmen als Vorbild

Vor mehr als 150 Jahren wurden am Rand der Altstadt, an der Kirchhalde und im Bereich der Schützematt für eine Stadt von damals rund 3000 Einwohnern grosszügige Grünanlagen und Promenaden angelegt, die für die Qualität des Stadtbildes heute noch ausserordentliche Bedeutung haben. Wenn die neu gebauten Fuss- und Radwege zusammen mit den Grünanlagen und Baumpflanzungen das Stadtbild ebenso nachhaltig bestimmen wie diese historischen Vorbilder, haben sich die Investitionen der Stadt und der beteiligten Privaten wirklich gelohnt.

