



Verkehr

Tempo-30-Zone Trimstein

Nachkontrolle Dezember 2016

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage	3
2.	Ziele	3
3.	Daten	3
3.1	Geschwindigkeitsmessungen	4
3.2	Verkehrsaufkommen	5
3.2	Unfallgeschehen	6
3.3	Rückmeldungen Bevölkerung	6
4.	Schlussfolgerung / Erkenntnisse	7
5.	Weitere Massnahmen	7

1. Ausgangslage

Seit Jahren wurde in Trimstein von verschiedenen Seiten die Einrichtung einer Tempo-30-Zone gefordert. Seit der Gemeindefusion vom 01.01.2013 ist die Gemeinde Münsingen für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in Trimstein zuständig.

Die Verkehrskommission beauftragte die Bauabteilung am 04.12.2014 für die Einrichtung einer Tempo-30-Zone in Trimstein ein Gutachten inkl. Detailmassnahmen zu erarbeiten.

Am 30.06.2015 fand in Trimstein die Informationsveranstaltung „Tempo-30-Zone Trimstein?“ statt. Am Informationsanlass haben ca. 70 Bürgerinnen und Bürger von Trimstein teilgenommen. Von den Anwesenden sprachen sich ca. 60 Bürgerinnen und Bürger für Tempo-30 aus, lediglich eine Handvoll Bürgerinnen und Bürger waren dagegen. Die Bevölkerung von Trimstein wünschte sich demnach sehr deutlich die Einrichtung einer Tempo-30-Zone.

Am 28.07.2015 erfolgte die Zustimmungsverfügung des kantonalen Tiefbauamtes und am 06.10.2015 erliess das Regierungsstatthalteramt den Gesamtbauentscheid für die Verkehrs- und baulichen Massnahmen zur Tempo-30-Zone Trimstein. Die Zone wurde am 01.11.2015 in Betrieb genommen.

Die im Verkehrsgutachten vom 30.04.2015 beschriebenen Massnahmen sind nach deren Umsetzung auf ihre Wirkung zu überprüfen. Seit der Einführung der Tempo-30-Zone wurden einerseits quantitative Daten (Geschwindigkeiten, Verkehrsmengen, Unfallzahlen) erhoben, andererseits qualitative Rückmeldungen von Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden gesammelt. Die vorliegende Nachkontrolle stellt diese Daten in einen Gesamtzusammenhang und zeigt den weiteren Handlungsbedarf auf. Die räumliche Abgrenzung der Nachkontrolle entspricht dem Perimeter der Tempo-30-Zone gemäss Auflageakten.

2. Ziele

Im Verkehrsgutachten vom 30.04.2015 wurden folgende Zielsetzungen für die Tempo-30-Zone festgelegt:

- Hohe Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (insbesondere für Schulkinder, FussgängerInnen und Velofahrende)
- Hohe Wohnqualität für die Anwohnenden
- Attraktive Verkehrs- und Aufenthaltsräume
- Minderung des Durchgangsverkehrs auf der Verbindungsstrasse Worb – Trimstein - Münsingen

3. Daten

Die Bauabteilung hat vom 29.01.2015 – 12.02.2015 mit eigenen Messgeräten an den beiden Messstellen in Trimstein die „Vorher“ Messungen als Grundlage für das Gutachten vom 30.04.2015 erhoben. Vom 20.10.2016 bis 03.11.2016 wurden die „Nachher“ Verkehrsdaten erhoben (Messstellen siehe Abbildung 1). Es wurden beide Fahrtrichtungen erhoben. Die in den Tabellen zusammengefassten Daten stellen die Mittelwerte beider Richtungen dar. Velofahrende und Fussgänger wurden nicht berücksichtigt.

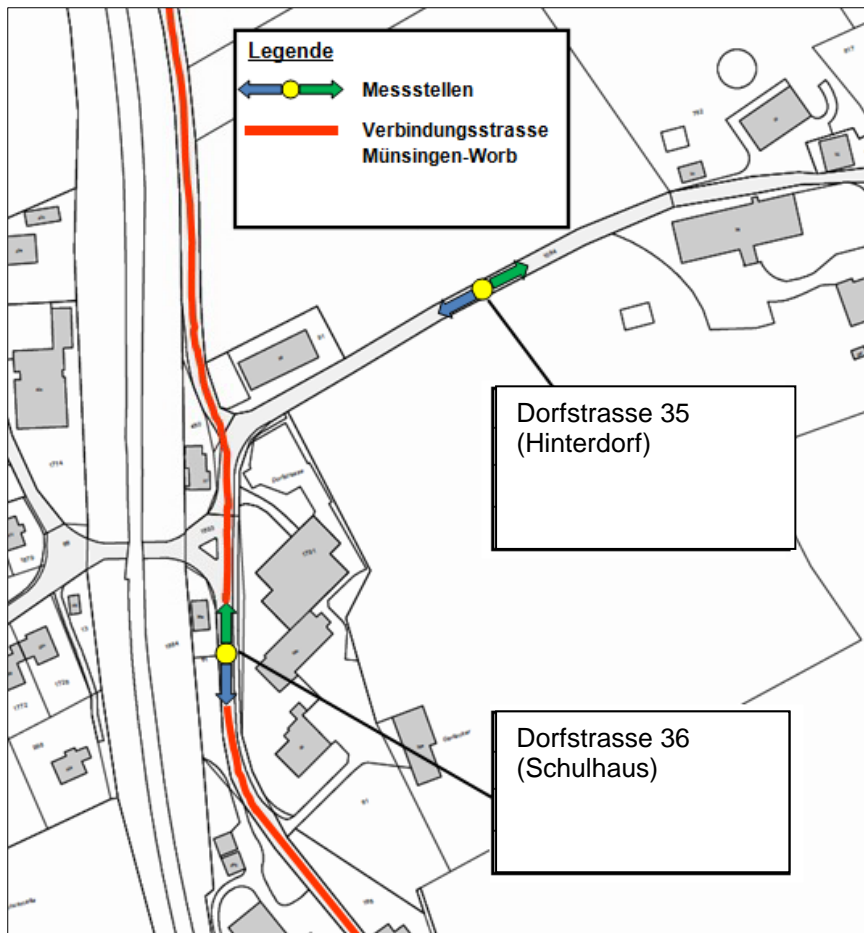


Abbildung 1: Messstellen Ortsteil Trimstein

3.1 Geschwindigkeitsmessungen

In einer Tempo-30-Zone darf die von 85% aller Fahrzeuge eingehaltene Geschwindigkeiten den Wert von 38 km/h nicht übersteigen (V85%). Wird das vorgegebene Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht, ist die Gemeinde aufgefordert, weitere betriebliche und /oder bauliche Begleitmassnahmen zu realisieren. Anschliessend muss eine zweite Nachkontrolle durchgeführt werden.

An beiden Messstellen werden seit der Einführung der Tempo-30-Zone deutlich reduzierte Geschwindigkeiten registriert (siehe Tabellen 1 und 2). Vor allem die Entwicklung der Geschwindigkeiten bei der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus), wo das Geschwindigkeitsniveau V85% um 5 km/h gesenkt werden konnte, ist erfreulich und auf die Einrichtung der Tempo-30-Zone zurückzuführen.

Tabelle 1: Geschwindigkeitsmessungen V85%

Messstelle	V 85 % Vorher (2015)	V 85 % Nachher (2016)	Differenz
Dorfstrasse 35 (Hinterdorf)	50 km/h	43 km/h	- 7 km/h
Dorfstrasse 36 (Schulhaus)	42 km/h	37 km/h	- 5 km/h

An der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) wird das geforderte Geschwindigkeitsniveau einer Tempo-30-Zone erreicht. An der Messstelle Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) liegen die Ge-

schwindigkeiten jedoch noch über dem geforderten Geschwindigkeitsniveau von $V_{85\%} < 38$ km/h, konnte erfreulicherweise aber ebenfalls bereits um 7 km/h gesenkt werden.

Tabelle 2: Geschwindigkeitsmessungen $V_{50\%}$

Messstelle	V 50 % Vorher (2015)	V 50 % Nachher (2016)	Differenz
Dorfstrasse 35 (Hinterdorf)	42 km/h	36 km/h	- 6 km/h
Dorfstrasse 36 (Schulhaus)	35 km/h	31 km/h	- 4 km/h

3.2 Verkehrsaufkommen

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und der durchschnittliche Werktagsverkehr (DWV) sind im Vergleich zur Verkehrserhebung im 2015 bei beiden Messstellen gestiegen. Die Verkehrszunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) beträgt bei der Messstelle Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) rund 9 % und bei der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) rund 21 % (siehe Tabellen 3 und 4). Da die „Vorher“ und „Nachher“ Messungen in unterschiedlichen Monaten stattgefunden haben, sind sie bezüglich Verkehrsaufkommen jedoch nur bedingt direkt miteinander vergleichbar.

Tabelle 3: Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV)

Messstelle	DTV Vorher (2015)	DTV Nachher (2016)	Differenz (%)
Dorfstrasse 35 (Hinterdorf)	616	672	+ 9%
Dorfstrasse 36 (Schulhaus)	984	1195	+ 21 %

Tabelle 4: Durchschnittlicher werktags Verkehr (DWV)

Messstelle	DWV Vorher (2015)	DWV Nachher (2016)	Differenz (%)
Dorfstrasse 35 (Hinterdorf)	695	727	+ 5 %
Dorfstrasse 36 (Schulhaus)	1135	1315	+ 16 %

Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass das Verkehrsaufkommen (DTV) an der Messstelle Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) in Richtung Bühl eine Abendspitzenstunde von 17 – 18 Uhr aufweist. In Richtung Münsingen ist die Abendspitzenstunde kaum erkennbar. Die Morgenspitzenstunden sind in beide Richtungen vernachlässigbar.

Die Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) an der Messstelle Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) beruht auf einer geringen Erhöhung des Verkehrsaufkommens in Richtung Bühl von 15-19 Uhr, sowie in Richtung Schule zwischen 16-17 Uhr.

An der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) zeigt sich, dass insbesondere die Abendspitzenstunde in Richtung Münsingen deutlich erkennbar ist. In Richtung Worb ist die Abendspitzenstunde an der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) weniger ausgeprägt. Die Morgenspitzenstunde ist in Richtung Worb erkennbar, in Richtung Münsingen jedoch vernachlässigbar.

Der Vergleich der Messungen vom 2015 mit jener vom 2016 zeigt, dass sich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) an der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) während der Abendspitzenstunde von 17-18 Uhr kaum erhöht hat. Die deutliche Erhöhung des Ver-

kehrsaufkommens resultiert auf einer zeitlichen Ausdehnung der Abendspitzenstunde in Richtung Münsingen, einer erhöhten Morgenspitzenstunde in Richtung Worb sowie einer generellen Verkehrszunahme über den Tag (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5: Verkehrsaufkommen Abendspitzenstunde von 17 – 18 Uhr

Messstelle	ASP Richtung Münsingen Vorher (2015)	ASP Richtung Münsingen Nachher (2016)	ASP Richtung Worb/ Bühl Vorher (2015)	ASP Richtung Worb/ Bühl Nachher (2016)
Dorfstrasse 35 (Hinterdorf)	26	26	50	55
Dorfstrasse 36 (Schulhaus)	94	95	44	55

3.2 Unfallgeschehen

Situation vor der Einführung der Tempo-30-Zone

Im Gutachten zur Einrichtung der Tempo-30-Zone Trimstein vom 30.04.2015 wurde die von der Kantonspolizei geführte Unfallstatistik vom 01.09.2005 bis 31.08.2010 und vom 01.09.2010 bis 31.12.2013 ausgewertet. Die meisten Unfälle ereigneten sich auf der Verbindungsstrecke Münsingen-Worb und auf der Dorfstrasse durch Trimstein. Ein Grossteil der Unfälle waren Schleuder- oder Selbstunfälle mit Leichtverletzten. Mehrere Unfälle sind beim Knoten Dorfstrasse Richtung Bahnübergang zu beobachten. Unfälle mit Fussgängern wurden seit 2005 keine gemeldet.

Situation nach der Einführung der Tempo-30-Zone

Seit der Einführung der Tempo-30-Zone wurde das Zoneneingangstor auf der Worbstrasse mehrmals umgefahren, so dass die Stele und die Signalisation zweimal komplett ausgetauscht werden musste. Daraufhin wurde gemeinsam mit dem Kanton beschlossen, die Stele näher an den Fahrbahnrand zu versetzen. Seither wurde die Stele nicht mehr umgefahren. Ob die Stele mutmasslich umgefahren wurde oder ob die Fahrzeuglenkenden geblendet wurden und dadurch die Stele zu spät wahrgenommen haben, bleibt offen.

Gemäss der Kantonspolizei ereigneten sich im Jahr 2016 in Trimstein erfreulicherweise keine Unfälle.

3.3 Rückmeldungen Bevölkerung

Seit der Einführung der Tempo-30-Zone in Trimstein sind von knapp 10 Rückmeldungen aus der Bevölkerung von Trimstein eingegangen. Grundsätzlich begrüssen die Rückmeldenden die Tempo-30-Zone und finden, dass sich die Situation sich im Vergleich zu vorher verbessert habe. Die Situation sei aber noch nicht befriedigend und müsste noch verbessert werden. Gemeldet wurde, dass das neu geltende Temporegime von 30 km/h von den Fahrzeuglenkenden nicht eingehalten würde, bzw. sich nur eine Minderheit an das neu geltende Geschwindigkeitsregime halten würde. Es wurden Wünsche nach weiteren Verkehrsberuhigungsmassnahmen geäussert, wie weitere „30“ Markierungen auf der Fahrbahn, die Montage einer Geschwindigkeitsanzeige bei der Schulanlage, Bodenwellen, Leitpfosten, etc. Mehrmals wurde auch gefordert, dass die Kantonspolizei Geschwindigkeitskontrollen durchführen und wenn nötig Bussen ausstellen solle.

Die Rückmeldungen betrafen aber auch den Schleichverkehr, der vor allem zur Morgen- und Abendspitzenstunde trotz der Tempo-30-Zone kaum geringer wurde bzw. zugenommen habe.

4. Schlussfolgerung / Erkenntnisse

Die von einzelnen Bürger/innen von Trimstein vorgebrachte Kritik, es werde immer noch zu schnell gefahren, trifft zumindest für die Messstelle 1 (Dorfstrasse 36, Schulhaus) nachweislich nicht zu. Gerade vor dem Schulhaus wird das Temporegime von $V_{85\%} < 38 \text{ km/h}$ eingehalten.

Im Folgenden soll geprüft werden, inwiefern die Erreichung der festgelegten Zielsetzungen (siehe Kapitel 2) noch optimiert werden können.

An allen Messstellen wurden erfreulicherweise seit der Einführung der Tempo-30-Zone Trimstein tiefere Geschwindigkeiten gemessen. Die tieferen Geschwindigkeiten und eine weniger hektische Fahrweise führen zu einer generellen Reduktion der Lärm- und Luftbelastung. Das neue Verkehrsregime fordert von allen Verkehrsteilnehmenden eine hohe Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme. Dies führt zu einer verbesserten Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Dadurch steigen auch die Aufenthaltsqualität auf der Strasse und im Quartier, sowie die **Wohnqualität der Anwohnenden**.

Das Temporegime von $V_{85\%} < 38 \text{ km/h}$ ist vor der Schulanlage eingehalten, was zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden und insbesondere jener der Schulkinder beiträgt. Das Geschwindigkeitsniveau bei der Messstelle Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) ist heute aber noch zu hoch und über dem geforderten Temporegime von $V_{85\%} < 38 \text{ km/h}$. Das Geschwindigkeitsniveau konnte innerhalb von einem Jahr jedoch an beiden Messstellen deutlich reduziert werden. Dadurch wurde das Ziel einer höheren **Verkehrssicherheit** für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für Schulkinder, FussgängerInnen und Velofahrende, erfüllt. Die Geschwindigkeiten sind jedoch an der Dorfstrasse 35 (Hinterdorf) noch zu hoch für eine Tempo-30-Zone. Es sind weitere Anstrengungen notwendig, damit das Geschwindigkeitsniveau weiter gesenkt werden kann und sich die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden weiter verbessert.

Das Ziel den **Durchgangverkehr** auf der Verbindungsstrasse Worb – Trimstein – Münsingen zu mindern, wurde nicht erreicht. Die Verkehrserhebung an der Messstelle Dorfstrasse 36 (Schulhaus) zeigt, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nicht geringer wurde, sondern im Vergleich zum Jahr 2015 zugenommen hat. Die Mehrbelastung der Strecke resultiert auf einer generelle Verkehrszunahme über den Tag und vor allem abends zwischen 16 Uhr und 19 Uhr in Richtung Münsingen. Die Verkehrsüberlastung auf der Bernstrasse Richtung Münsingen insbesondere zur Abendspitzenstunde verleitet offenbar viele Fahrzeuglenkende den Umweg/Schleichweg über Trimstein in Kauf zu nehmen. Die Lösung im Dreierpaket mit der geplanten Entlastung des Ortszentrums von Münsingen würde die Situation auf der Ortsdurchfahrt in Trimstein vermutlich massiv verbessern.

5. Weitere Massnahmen

Wie im Kapitel 4 festgehalten, wurden die Zielsetzungen einer Tempo-30-Zone mehrheitlich erreicht. Um das Geschwindigkeitsniveau jedoch weiter zu senken sind Begleitmassnahmen notwendig. Die Verkehrskommission hat am 02.02.2017 folgende Begleitmassnahmen beschlossen:

Dorfstrasse 35 (Hinterdorf):

- Ergänzend und als Erinnerung für Fahrzeuglenkende ist eine weitere Markierung „30“ anzubringen.

Dorfstrasse 36 (Schulhaus):

- Das Verkehrsmessgerät Viasis Mini mit der Geschwindigkeitsanzeige ist weiterhin in regelmässigen Abständen an der Messstelle Dorfstrasse 36 vor der Schulanlage anzubringen.
- Zusätzliche Messung beim Schopf Hof Rüdemann
- Die Kantonspolizei wird ersucht, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen und fehlbare Fahrzeuglenkende zu büssen.

Zusätzlich wird in Richtung Münsingen im Anschluss an die Tempo-30-Zone die Signalisation „generell T-50“ ergänzt. Die Projekte zur Entlastung des Dorfes Münsingen (Lösung im Dreierpaket) werden weiterverfolgt. Das Temporegime und das Unfallgeschehen werden zudem weiterhin intensiv beobachtet.

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung und die Beschlüsse der Verkehrskommission werden im Münsinger Info vom März 2017 publiziert. Insbesondere wird auch darauf hingewiesen, dass falls im Hinterdorf weiterhin das Temporegime von V85% < 38 km/h nicht eingehalten wird, zusätzliche verkehrsberuhigende Massnahmen geprüft werden müssen. An dieser Messstelle fahren vorwiegend Bewohner/innen von Trimstein und halten die signalisierten Tempolimiten nicht ein.

Anfang 2018 wird die Situation erneut beurteilt. Wenn nötig werden die Massnahmen neu beurteilt bzw. weitere Massnahmen veranlasst.

Impressum

Bauabteilung Münsingen
Thunstrasse 1
3110 Münsingen
Telefon: 031 724 52 20
E-Mail: bauabteilung@muensingen.ch