



Erweiterung Tempo 30 Gemeindestrassen Port

Erläuterungsbericht und Gutachten zur Erweiterung
der Tempo-30-Zonen in Port



Im Auftrag der Gemeinde Port

7. September 2022 (mit Nachtrag vom 23.9.2022, vgl. Seite 2)

Inhalt

1. Ausgangslage und Vorgehen	3
1.1. Ausgangslage und Zielsetzung	3
1.2. Bisherige Planungsschritte und Beschlüsse	4
1.3. Koordination mit Parkraumkonzept	4
2. Analyse	5
2.1. Siedlungsstruktur und Strassennetz	5
2.2. Geschwindigkeitsniveau	6
2.3. Verkehrsbelastung	8
2.4. Unfallgeschehen	8
2.5. Beurteilung Tempo 30	10
3. Konzept Tempo 30	11
3.1. Zonenumfang	11
3.2. Zonensignalisation	12
3.3. Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen	12
3.4. Ortsspezifische Massnahmen	13

Planbeilagen:

1. Analyse Siedlung und Verkehr (1 Seite A3)
2. Konzept Tempo-30-Zonen (1 Seite A3)
3. Konzept Parkraumbewirtschaftung (1 Seite A3) *
4. Massnahmenpläne Tempo 30 mit Parkordnung (8 Pläne, Mst. 1:500) *

****Nachtrag 23.9.2022:***

Aufgrund der Bemerkungen aus dem Gemeinderat im Zusammenhang mit dem Gemeinderatsbeschluss zu Tempo 30 und Parkordnung vom 19.9.2022 wurden bei den Massnahmenplänen 5 und 6 marginale Anpassungen bei der Parkplatzanordnung vorgenommen (Weiherweg, Bellevueweg und Buchrain). Die davon betroffenen Pläne wurden revidiert (Datumsangabe Rev. 23.9.2022). Die Gesamtzahl der Parkfelder bleibt unverändert.

Begleitgruppe:

Simon Loosli (Gemeinderat und ÖSIKO)
Michael Horst (ÖSIKO)
Andreas Peier (ÖSIKO)
Gabriela Hänni (Bauverwaltung Port)

ÖSIKO = Kommission für Gemeindepolizei und öffentliche Sicherheit

Projektbearbeitung:

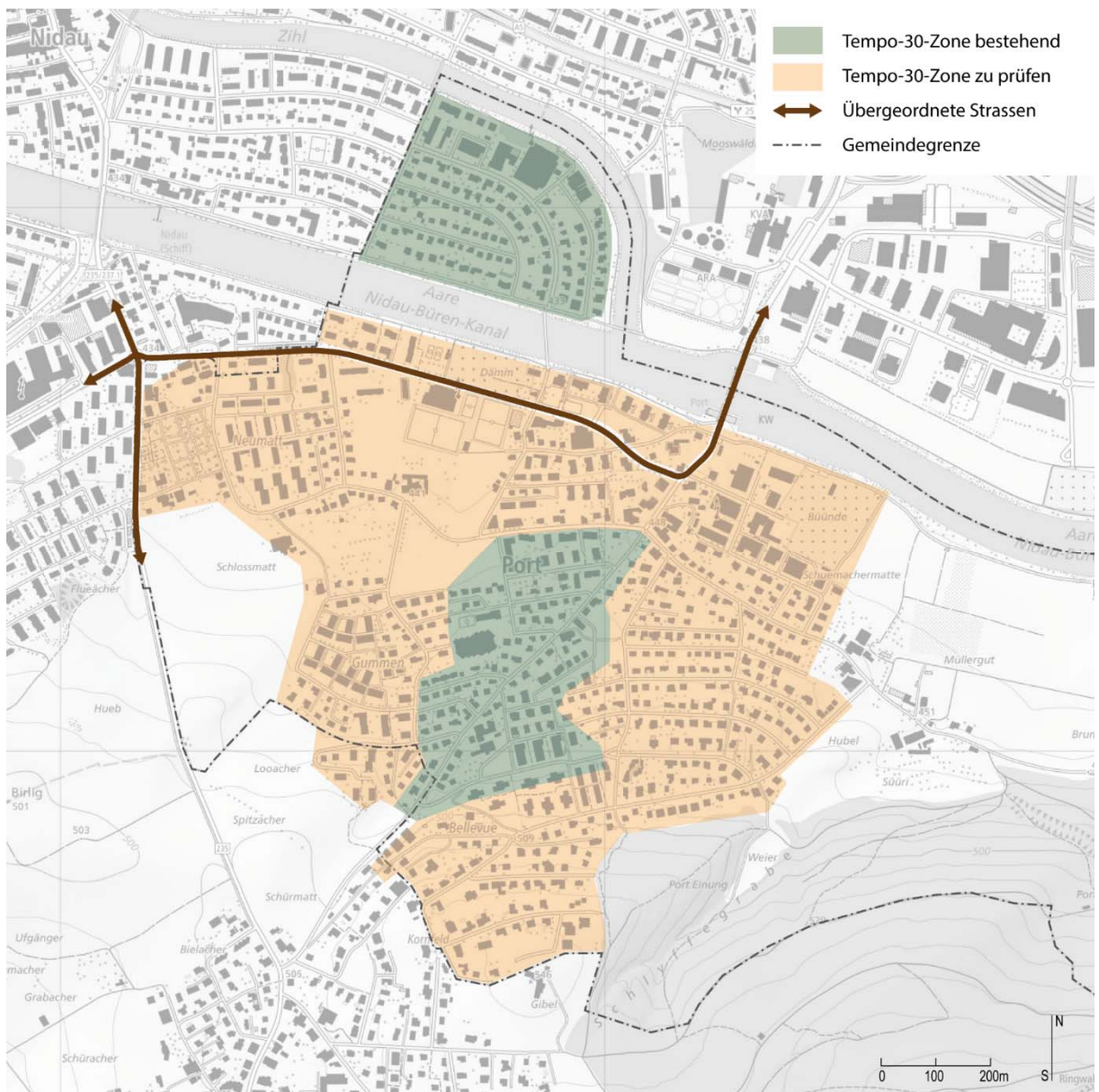
Pierrick Leu, Felix Dudler, Florian Rochat (Büro Dudler)

1. Ausgangslage und Vorgehen

1.1. Ausgangslage und Zielsetzung

Die Gemeinde Port hat im Jahr 2019 im Bereich Lohngasse eine Tempo-30-Zone eingeführt. Weiter besteht im Quartier Portmoos ein Tempo-30-Regime (Zone-30 mit Nidau).

Nun besteht das Ziel, in allen Quartieren Tempo 30 einzuführen. Davon ausgenommen wird die Allmendstrasse, die als verkehrsorientierte Strasse eine übergeordnete Verbindungsfunktion aufweist.



1.2. Bisherige Planungsschritte und Beschlüsse

In den Jahren 2020/21 wurden die Konzepte für die Tempo-30-Zonen und für die Einführung einer Parkraumorganisation erarbeitet. An der Gemeindeversammlung vom 7. Dezember 2021 wurde ein Kreditantrag zur Einführung von Tempo 30 flächendeckend mit Parkordnung genehmigt.

Darauf aufbauend wurde das nun vorliegende Umsetzungsprojekt «Erweiterung Tempo-30-Zonen Gemeindestrassen Port» mit integriertem Gutachten Tempo 30 entwickelt.

1.3. Koordination mit Parkraumkonzept

Es besteht die Absicht, Tempo 30 zusammen mit dem Parkraumkonzept einzuführen. Daher ist die künftige Parkplatzanordnung auf den Gemeindestrassen in den Massnahmenplänen «Tempo 30 mit Parkordnung» enthalten.

Die für die Parkraumorganisation und -bewirtschaftung nötige Anpassung des Gebührenreglements wurde ebenfalls durch die Gemeindeversammlung bereist genehmigt. Die Parkraumbewirtschaftung soll zeitgleich mit Tempo 30 eingeführt werden, ist aber nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens zu den Tempo-30-Zonen.

2. Analyse

2.1. Siedlungsstruktur und Strassennetz

Das Strassennetz und die Siedlungsstruktur sind im Plan «Analyse Siedlung und Verkehr» zusammengestellt (inkl. Verkehrsmessungen).

Die Gemeinde Port weist ein relativ kompaktes Siedlungsgebiet auf, überwiegend mit Wohnbauten. Gewerbebetrieben sind am Nidau-Büren-Kanal entlang konzentriert (Spärsstrasse - Büünde).

Die innerhalb des Siedlungsgebiets liegende Landwirtschaftszone Neumatt trennt das Quartier Neumatt/Friedhof von den übrigen Quartieren. Weiter teilt der Nidau-Büren-Kanal das Gemeindegebiet.

Im Bearbeitungsperimeter befinden sich folgende Einrichtungen des öffentlichen Lebens:

- Kindergarten Mattenstrasse im Quartier Neumatt:
- Dreifachturnhalle, Fussballterrains und Tennis entlang Allmendstrasse
- Schulhaus (Kindergarten und Primarschule) zwischen der Ernst Jakob-Strasse und Schulweg

Die Primarschule liegt innerhalb der bestehenden Tempo-30-Zone «Lohngasse und Umfeld».

Die Hauptstrasse hat die Funktion als Erschliessung- und Sammelstrasse für das Neumattquartier (Westteil) und die Kernzone (Ostteil). Die Kernzone bildet das Dorfzentrum mit Einkaufsmöglichkeiten und weiteren Dienstleistungen.

Die Allmendstrasse gilt als «wichtige Gemeindestrasse» gemäss der kantonalen Strassennetzhierarchie. Sie ist eine Verbindungsachse zwischen Nidau / Ipsach und dem Autobahnanschluss Biel Süd und Brüggsmoos.

Die Lohngasse ist als Sammel- und Quartierstrasse konzipiert. Aufgrund der Netzstruktur wird sie auch als Verbindungsstrasse nach Bellmund genutzt (z.B. kürzeste Verbindung zum Autobahnanschluss Brüggsmoos).

Die Lohngasse ist auf dem Abschnitt Dorfplatz bis Jersingenstrasse bereits Teil einer Tempo-30-Zone.

2.2. Geschwindigkeitsniveau

Die Messungen an 21 Standorten erfolgten zwischen November 2020 und Februar 2021 mit einem automatischen Messgerät, das jeweils alle Fahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen erfasste. An jedem Standort wurden ein bis drei Tage gemessen.

Die zwei Messstandorte 20 und 21 betreffen die bestehende Tempo-30-Zone Portmoos. Die übrigen Standorte liegen auf Strassenabschnitten ohne Tempobeschränkungen (reguläres Innerortsregime 50 generell), für die aber eine Temporeduktion infrage kommt.

Keine neuen Messungen wurden in der kürzlich realisierten Zone Lohngasse vorgenommen. Ebenfalls nicht gemessen wurde auf der Allmendstrasse, da aufgrund der Verkehrsfunktion und den früheren Entscheidungen keine Herabsetzung der Geschwindigkeitslimite in Erwägung gezogen wird.

Planübersicht Messstellen:



Die Messungen bieten eine Übersicht zum heutigen Geschwindigkeitsniveau und den Verkehrsmengen auf den einzelnen Strassenabschnitten. Die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten liegen zwischen 24 und 44 km/h. Für die Beurteilung ist jedoch der Wert V85 relevant, also jene Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird. Die V85-Werte liegen zwischen 26 und 52 km/h.

Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen (Nov '20 bis Feb '21):

Nr.	Strasse	Geschw.- limite [km/h]	Vd [km/h]		V85 [km/h]		Vmax [km/h]		DTV [Fz./Tag]
			R1	R2	R1	R2	R1	R2	
1	Hüeblistrasse	50	33	33	40	40	53	57	700
2	Spärsstrasse	50	28	30	33	36	45	50	1000
3	Müllerstrasse	50	32	32	39	40	48	56	400
4	Aegertenstrasse West	50	31	32	38	39	56	55	1300
5	Aegerstenstrasse Mitte	50	31	30	37	37	57	55	550
6	Aegerstenstrasse Ost	50	32	30	38	37	51	62	150
7	Weiherweg Ost	50	38	34	45	41	62	57	500
8	Weiherweg Mitte	50	35	34	42	42	55	48	350
9	Weiherweg West	50	32	32	39	38	53	50	400
10	Waldrain	50	31	32	36	39	46	52	100
11	Gummenstrasse Süd	50	26	24	30	28	37	36	350
12	Gummenstrasse Nord	50	40	41	47	47	60	63	650
13	Hauptstrasse Dorfzentrum	50	31	33	38	39	54	56	2200
14	Hauptstrasse Mitte	50	31	30	37	37	65	52	2200
15	Hauptstrasse Neumatt 1	50	35	33	42	40	56	52	1950
16	Hauptstrasse Neumatt 2	50	39	44	47	52	69	71	2550
17	Neumattstrasse	50	27	26	34	33	50	42	100
18	Mattenstrasse	50	27	26	34	33	47	47	200
19	Moosgasse	50	31	27	39	35	56	53	400
20	Ringstrasse	30	20	20	26	25	33	36	200
21	Lohngasse Nord	50	27	26	33	31	56	63	5200

Vd Durchschnittliche Geschwindigkeit aller gemessenen Fahrzeuge

R1/R2 Fahrtrichtung 1 / Fahrtrichtung 2

V85 Geschwindigkeit, die von 85% der gemessenen Fahrzeuge nicht überschritten wird
(15% der gemessenen Fahrzeuge fahren schneller als der angegebene Wert)

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr, Grössenordnung (keine exakten Werte)

2.3. Verkehrsbelastung

Die Quartier- und Erschliessungsstrassen, die ausschliesslich dem Ziel- und Quellverkehr dienen, weisen geringe Verkehrsmengen auf. Die Tagesbelastungen auf diesen Strassen liegen in der Grössenordnung von 200 bis 1'000 Fahrten pro Tag.

Einige Abschnitte weisen höhere Verkehrsbelastungen auf:

- Der nördliche Abschnitt der Lohngasse als Hauptzufahrt in die Quartiere und Teil der Verbindung nach Bellmund weist einen DTV von ca. 5'200 auf.
- Auf der Hauptstrasse als innerörtliche Sammelstrasse liegt der DTV je nach Abschnitt zwischen 1'950 bis 2'250.
- Der westliche Abschnitt der Aegertenstrasse mit rund 1'300 Fahrten ist Zufahrtsstrecke für einen relativ grossen Ortsteil von Port, weshalb die Verkehrsmenge auf dieser Quartierstrasse verhältnismässig hoch ist.

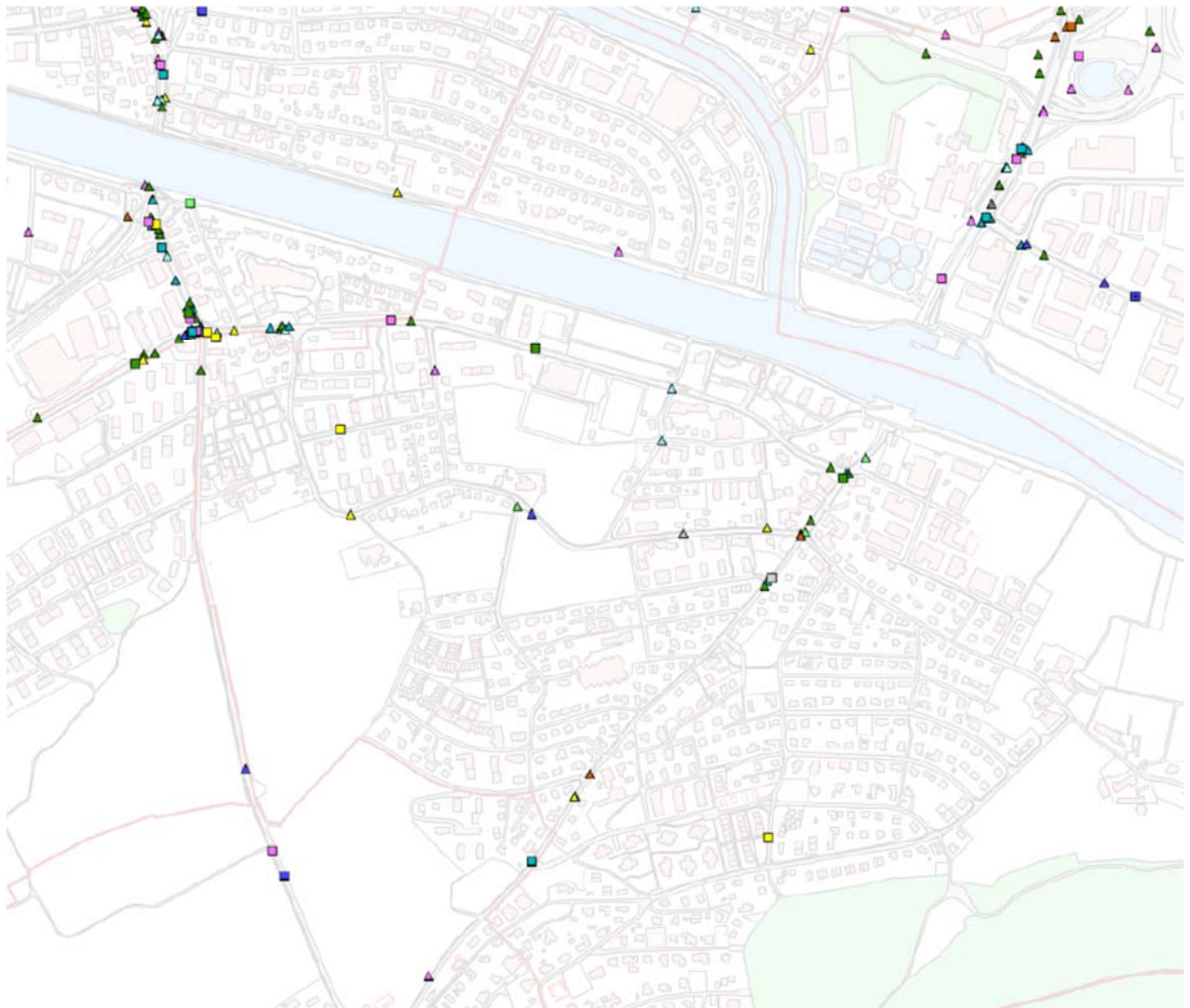
2.4. Unfallgeschehen

Im Zeitraum 2011-19 ereigneten sich im Bearbeitungspereimeter (inkl. Knoten Lohngasse / Hauptstrasse und Allmendstrasse) 28 durch die Kantonspolizei registrierte Verkehrsunfälle (5 mit Schwerverletzten und 23 mit Leichtverletzten).

18 der 28 Unfälle betreffen die Allmendstrasse und die Lohngasse, welche auch die höchsten Verkehrsmengen aufweisen.

Anhand der Unfallstatistik können keine signifikanten Unfallschwerpunkte festgestellt werden. Dennoch liegt es auf der Hand, dass mit einem tiefen Geschwindigkeitsniveau das Unfallrisiko sinkt.

Planübersicht Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden (swisstopo):



<ul style="list-style-type: none"> 0 Schleuder- oder Selbstunfall 0 Dérap. ou perte de maîtrise 	<ul style="list-style-type: none"> 6 Frontalkollision 6 Collision frontale
<ul style="list-style-type: none"> 1 Überholunf., Fahrstreifenw. 1 Dépas. ou chang. de voie 	<ul style="list-style-type: none"> 7 Parkierunfall 7 Acc. en parquant
<ul style="list-style-type: none"> 2 Auffahrunfall 2 Tamponnement 	<ul style="list-style-type: none"> 8 Fussgängerunfall 8 Acc. impliquant des piétons
<ul style="list-style-type: none"> 3 Abbiegeunfall 3 Acc. en quittant une route 	<ul style="list-style-type: none"> 9 Tierunfall 9 Acc. impliquant des animaux
<ul style="list-style-type: none"> 4 Einbiegeunfall 4 Acc. en s'eng. sur une route 	<ul style="list-style-type: none"> 00 Andere 00 Autres
<ul style="list-style-type: none"> 5 Überqueren der Fahrbahn 5 Acc. en traversant une route 	
	<ul style="list-style-type: none"> Getöteten Tués
	<ul style="list-style-type: none"> Schwerverletzten Blessés graves
	<ul style="list-style-type: none"> Leichtverletzten Blessés légers

2.5. Beurteilung Tempo 30

Die Gemeindestrassen mit dem Innerortsregime «50 generell» sind mehrheitlich nicht für die erlaubte Geschwindigkeit geeignet (ausgenommen der regionalen Verbindungsrouten Allmendstrassen). Nur mit tieferen Geschwindigkeiten als 50 km/h ist eine genügende Verkehrssicherheit gewährleistet.

Aufgrund der folgenden Gegebenheiten sind die Bedingungen für eine Ausdehnung der Tempo-30-Zonen grundsätzlich gegeben:

- Es handelt sich um klar abgrenzbare Gebiete, die vollständig innerorts liegen.
- Das Strassennetz besteht hauptsächlich aus Quartierstrassen, die der Feinerschliessung dienen und / oder eine Funktion als innerörtliche Sammelstrasse haben.
- Breite und Ausbaustandard der zum Teil schmalen Strassenabschnitte lassen keine hohen Geschwindigkeiten zu, ohne dass die verschiedenen Verkehrsteilnehmer gefährdet würden.
- Von der Verkehrsberuhigung mit der Einführung von Tempo 30 sind keine unerwünschten Verkehrsverlagerungen zu erwarten.

Die Quartiere von Port können mit der Erweiterung von Tempo-30-Zonen verkehrsberuhigt werden. Indem ergänzend zu den bestehenden Zonen auf alle Quartierstrassen und den siedlungsorientierten Sammelstrassen Tempo 30 eingeführt wird, kann in Port insgesamt ein kohärentes Temporegime erreicht werden.

Es ist zu erwarten, dass die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h gemäss den gesetzlichen Anforderungen erreicht werden kann.

3. Konzept Tempo 30

3.1. Zonenumfang

Der Umfang und die Lage der Zoneneinfahrten sind im Plan «Konzept Tempo-30-Zone» dargestellt.

Die bestehende Zone «Lohngasse und Umfeld» wird auf das Dorfzentrum sowie die übrigen Quartiere ausgedehnt:

- Ostteil Hauptstrasse und Quartierteil bis Allmendstrasse (Hauptstrasse Ostteil, Moosgasse, Kirchweg, Rainstrasse, Ostteil Neumattstrasse)
- Quartier Neumatt (Mattenstrasse, Neumattstrasse West, Längmattweg, Westteil Hauptstrasse)
- Wehrstrasse (inkl. Erschliessung Familiengärten)
- Quartier Gumme inkl. Gemeindeteil Bellmund* (Gummenstrasse, Schürlimattstrasse, Turnweg Westteil, Ernst Jakob-Strasse, Wiesenstrasse, Schlossmattstrasse Südteil, Lindenweg Westteil)
* (Einverständnis Gemeinde Bellmund liegt inzwischen vor)
- Gewerbequartier (Spärsstrasse, Müllerstrasse)
- Aegertenstrasse bis Ortseinfahrt (inkl. Bannwartweg, Forstweg)
- Quartier Hüeblifeld – Riedmatt (Hüeblistrasse, Räblistrasse, Maienacker, Lerchenweg, Sonnenstrasse, Höhenstrasse, Riedmattstrasse, Weiherweg)
- Quartier Bellevue (Bellevueweg, Bellevuerain, Buchrain, Waldrain)

Anmerkung zum mittleren Abschnitt der Hauptstrasse und dem nördlichen Abschnitt der Gummenstrasse:

Diese Strassenabschnitte liegen ausserhalb des Siedlungsgebiets (Landwirtschaftszone). Da es sich nur um kurze Abschnitte handelt (110 bis 130 m), die von Bauzonen mit Wohnquartieren umgeben sind, werden diese ins Zonenregime einbezogen. Auch aus Gründen der Nachvollziehbarkeit der Tempo-Signalisation ist ein Einbezug sinnvoll; eine so kurze Lücke in der Zonensignalisation wäre für die Verkehrsteilnehmer nicht verständlich. Weiter sind diese Abschnitte für das Schulwegnetz von Bedeutung.

3.2. Zonensignalisation

Erforderlich sind die Signalisationstafeln Zone 30 mit Hervorhebung der Zoneneinfahrten. Dazu werden bei den entsprechenden Standorten Stelen platziert, im Regelfall an den Rand, bei breiteren Strassen etwas in den Strassenraum hinein, um den Zonenanfang zu betonen und die nötige Torwirkung zu erzielen.

Aufgrund der Zonenabgrenzung werden auf dem Gemeindestrassennetz von Port 16 Zoneneinfahrten entstehen. Davon sind bereits 3 bestehend (Zone Lohngasse). Durch die Ausdehnung der bestehenden Zone Lohngasse werden 4 Zoneneinfahrten entfallen. Die 4 Signalstelen können an den neuen Standorten wieder verwendet werden.

3.3. Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen

Das Zonenregime lässt grundsätzlich keine Vortrittsentzüge und die Markierung von Fussgängerstreifen zu. Diese werden mit Einführung der Tempo-30-Zone entfernt. Neu gilt überall der Rechtsvortritt und die Strassen innerhalb der Zone können von Fussgängerinnen und Fussgängern überall gequert werden.

Abgesehen von den gesetzlichen Anforderungen macht das tiefe Geschwindigkeitsniveau es auch sachlich möglich, auf die heutigen Vortrittsregelungen und Fussgängerstreifen zu verzichten. In gewissen Fällen sind Ausnahmen möglich. So können in unmittelbarer Nähe von Schulen oder Heimen Fussgängerstreifen markiert werden oder bei kritischen Verzweigungen kann eine Abweichung vom Rechtsvortritt in Erwägung gezogen werden.

Wo Fussgängerstreifen aufgehoben werden, werden nach Möglichkeit die Querungsstellen mit ein- oder beidseitigen Einengungen gestaltet (siehe Kap. 3.4). Diese Massnahmen dienen als Querungshilfe für den Fussverkehr und tragen auch zur Geschwindigkeitsreduktion bei.

Folgende 4 Fussgängerstreifen sollen beibehalten werden:

- Fussgängerstreifen Gummenstrasse (Höhe Ernst Jakob-Strasse): Der Fussgängerstreifen befindet sich in unmittelbarer Nähe der Schule. Im Rahmen des Strassensanierungsprojekts (in Realisierung) wird er allerdings leicht angepasst und verbessert.
- Die beiden Fussgängerstreifen an der Einmündung Hauptstrasse-Moosgasse sowie der Fussgängerstreifen auf Höhe Hauptstrasse Nr. 27 haben für das Schulwegnetz eine erhöhte Bedeutung. Für den Erhalt der Fussgängerstreifen sprechen auch die örtlichen Verhältnisse. Eine Aufhebung würde den Sicherheitsbedürfnissen und Sicherheitsansprüchen dieser Schulwegverbindung nicht gerecht.

3.4. Ortsspezifische Massnahmen

Nebst der Ausbildung von 'Eingangstoren' sind innerhalb der künftigen Tempo-30-Zonen punktuelle Massnahmen erforderlich, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau zu erreichen.

In Tempo-30-Zonen liegen die V85-Werte idealerweise bei 30 km/h. Gemäss heutiger Praxis werden V85-Werte bis 38 km/h als tolerierbar eingestuft. Von der Signalisation Zone 30 kann in eine gewisse Geschwindigkeitsreduktion erwartet werden. In diesem Sinne genügen zahlreiche Strassenabschnitte, insbesondere die engen Erschliessungsstrassen, den Anforderungen für Tempo 30 und es sind ausser der Zonensignalisation keine speziellen Massnahmen nötig. Dies gilt zum Beispiel für die Maienstrasse, die Sonnenstrassen oder noch die Höhenstrasse.

Hingegen sind auf Strecken, die deutlich höhere V85-Werte als 30 km/h (ab ca. + 20%) aufweisen, weitere Massnahmen zur Temporeduktion notwendig. Handlungsbedarf besteht insbesondere auf den Strassenabschnitten Hüblistrasse, Weiherweg, Müllerstrasse und Hauptstrasse.

Um die angestrebte Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erreichen, sind folgende ortsspezifische Massnahmen vorgesehen (siehe Massnahmenpläne):

- **Seitliche Einengungen**
Diese tragen zur Geschwindigkeitsreduktion bei und werden insbesondere zur Brechung von längeren geraden Strecken sowie bei Orten mit besonderem Sicherheitsbedarf eingesetzt (z. B. Fusswegverbindungen, Schulwege, kritische Kreuzungsbereiche). Bei den Zoneneingängen kann die Einengung auch mit der Zonensignalisation T30 kombiniert werden.
- **Öffentliche Parkplätze**
Im Kontext mit der neuen Parkraumorganisation werden im Strassenraum Parkfelder markiert. Dadurch ergeben sich stellenweise Fahrbahnversmälierungen und seitliche Einengungen.
- **Markierung der Zahl 30**
Innerhalb der Zone soll an verschiedenen Stellen die Zahl 30 am Boden markiert werden. Dabei steht nicht wie bei andern Massnahmen der örtliche Wirkungseffekt im Vordergrund, vielmehr soll damit das gültige Tempo 30 Regime wiederholend kommuniziert werden.

- **Integration geplante Sanierungsprojekte**
Die geplanten und teilweise bereits beschlossenen Sanierungsprojekte (Mattenstrasse, Gummenstrasse, Aegertenstrasse) lassen sich ins Konzept Tempo 30 gut integrieren. Falls die Einführung von Tempo 30 vor der Strassensanierung erfolgt, sind provisorische Übergangslösungen zu realisieren.
- **Anpassung Parkverbotssignalisation**
Im Kontext mit der vorgesehenen neuen Parkraumorganisation (Einführung Parkzonen) können zahlreiche Parkverbotssignale entfernt werden. Mit der Parkzonensignalisation gilt ausserhalb der markierten Parkfelder ein generelles Parkverbot.

Anmerkung zur Hauptstrasse Ostteil:

Das vorliegende Konzept beinhaltet lediglich einfache Massnahmen (Markierungen und Pfosten), um die Anforderungen für Tempo-30-Zonen zu erfüllen und den Zugang zur Bushaltestelle zu verbessern. Für eine umfassende Verbesserung der Benutzerqualität und Strassenraumgestaltung ist eine Neugestaltung erforderlich und als mittelfristiges Vorhaben zu empfehlen.

Anmerkung zur Lohngasse, Abschnitt Hauptrasse – Allmendstrasse:

Wegen des heute verkehrsorientierten Charakters und dem relativ hohen Verkehrsaufkommen (DTV: 5'200) wird dieser Abschnitt kurzfristig nicht in die Tempo-30-Zone integriert. Im Rahmen einer Strassensanierung soll jedoch eine Umgestaltung und Aufwertung angestrebt werden. Mit einer Neugestaltung wäre dann der Einbezug in die Tempo-30-Zone machbar.