

Wirkungsanalyse

Umgestaltung Ortsdurchfahrt Rubigen





Ausgangslage

Im September 2007 wurden die Bauarbeiten zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Rubigen abgeschlossen. Um festzustellen ob die getroffenen Massnahmen die gewünschte Wirkung erzielen, wurde im Auftrag der Gemeinde und des Kantons eine Wirkungsanalyse veranlasst.

Ab Oktober 2007 wurden Geschwindigkeitsmessungen im Ortskern und Zählungen zur Verkehrsmenge durchgeführt. Anhand von Videoaufnahmen wurde zudem das Geschehen im Strassenraum auf Schwachstellen hin analysiert. Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auf die Schulwegsicherheit gerichtet.

Folgend werden die untersuchten Themen, Teilräume und Situationen vorgestellt und die Ergebnisse präsentiert:

Geschwindigkeitsmessungen

Vom 17.-23.10.07 wurden Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.

Dabei betrug das V85% (das heisst, dass 85% der Fahrzeuge diese Geschwindigkeit einhalten) 52 km/h Richtung Bern und 48 km/h Richtung Thun. Die Resultate entsprechen denjenigen, die vom 07.-13.09.01 erhoben wurde. Damals betrug das V85% Richtung Bern 51 km/h und Richtung Thun 49 km/h.

Das Geschwindigkeitsverhalten hat sich somit durch den Umbau nicht wesentlich verändert. Die erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h wird gut eingehalten.

Verkehrsaufkommen

Das tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) betrug an den Stichtagen 10'002 Fahrzeuge (Stand 2007). Im Jahr 2001 betrug das DTV 9401 Fahrzeuge. Diese Verkehrszunahme kann aber nicht auf den Umbau zurückgeführt werden. Vielmehr hat in diesen 6 Jahren die Mobilität generell zugenommen.

Anhaltequote

Beim Fussgängerstreifen vor der Drogerie wurde die Anhaltequote ermittelt. Das heisst, es wurde berechnet wie viele Autofahrende den Fussgängern den Vortritt gewähren. Die Anhaltequote beträgt hier 79%, was einem guten bis sehr guten Wert entspricht. Die Anhaltequote ist frühmorgens etwas schlechter als der Tagesdurchschnitt. Dies ist auf die schlechtere Sichtbarkeit der Fussgänger bei Dunkelheit zurückzuführen.



Kreisel

Der Kreisel ist grosszügig angelegt. Somit ist es auch für Lastwagen möglich den Kreisel zu benutzen ohne dabei den Trottoirrand zu überfahren. Bei der Videoanalyse wurde allerdings festgestellt, dass einzelne Lastwagen das Trottoir an der Seite der Mehrfamilienhäuser leicht überfahren, da es ihnen eine geradere Linienführung ermöglicht. Ein Pfosten soll dieses Verhalten in Zukunft unterbinden.



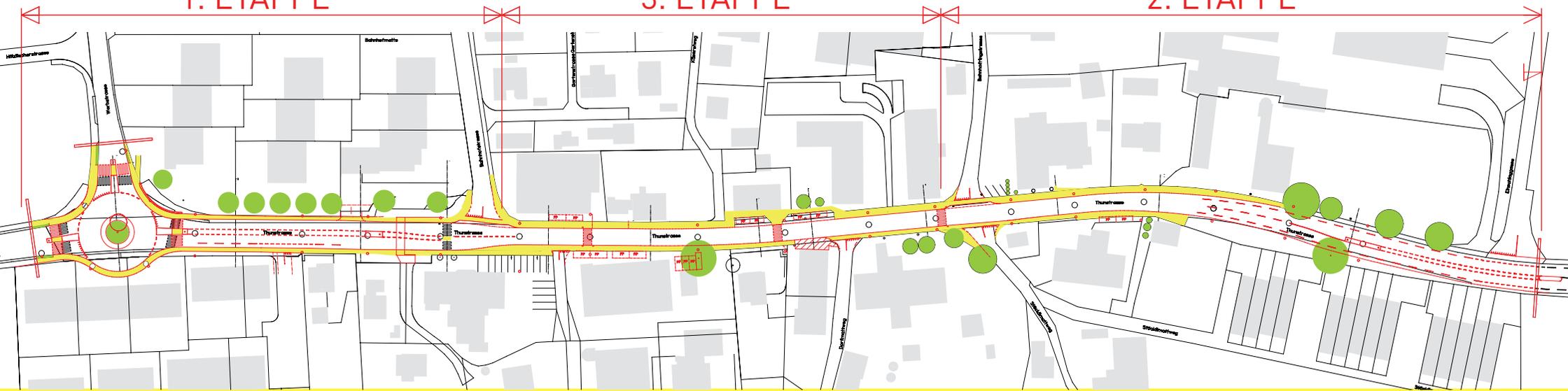
Durchgezogenes Trottoir (Bahnstrasse)

Das rote «durchgezogene Trottoir» hat im Dorf einige Kontroversen ausgelöst. Abgesehen von den jüngeren Kindern, wird das «Trottoir» nicht oft benützt. Die meisten Passanten queren auf der Höhe des ehemaligen Fussgängerstreifens. Sowohl auf den Videoaufnahmen, als auch bei Gesprächen wurde deutlich, dass das Trottoir nicht immer als solches wahrgenommen wurde. Die rote Markierung wurde teilweise als optischer Hinweis auf die unterschiedlichen Verhältnisse (Haupt-/nebenstrasse) wahrgenommen. Trotz diesen Unklarheiten zeigten die Videoaufnahmen keine gefährlichen Szenen. Die jüngeren Kinder werden durch die Verkehrsinstruktoren gut auf die Situation vorbereitet und können mit ihr umgehen. Zudem wird das Bahnhofquartier neu in eine Tempo 30-Zone umgewandelt. Die Geschwindigkeit wird folglich noch weiter gesenkt.

1. ETAPPE

3. ETAPPE

2. ETAPPE



Hellgrauer Streifen Thunstrasse

Die optische Verengung der Thunstrasse durch die Anbringung von hellgrauen Streifen am Fahrbahnrand hat sich bewährt. Wie die Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben, hat sich das Tempo durch die Entfernung der Holzpoller nicht erhöht. Der weiche Trottoirübergang ermöglicht den Velofahrenden bei Bedarf ein Ausweichen nahe an den Trottoirrand. Zu prüfen wäre lediglich, ob der Streifen auf der Höhe der Fussgängerstreifen etwas breiter angeordnet werden sollte. Dem Fussgängerstreifen sind Poller vorgelagert. Diese könnten leicht übersehen werden wenn der graue Streifen geradeaus geführt wird.



Parkplatzsituation vor Läderach, Gasthof Krone und Drogerie

Die Lage der Parkplätze ist nicht optimal. Besonders bei der Drogerie und beim Gasthof Krone wird der Durchgang für Passanten sehr eng. Bei den Parkplätzen der Bäckerei Läderach werden Fussgänger teilweise durch aus- bzw. ein-fahrende Autos behindert. Allerdings sind all diese Parkfelder bewilligt, stehen auf privatem Boden und sind das Resultat eines mit dem Kanton ausgehandelten Kompromisses. Somit ist es der Gemeinde oder dem Kanton nicht möglich diese Parkfelder eigenmächtig abzuschaffen oder zu verschieben. Hingegen könnte durch eine geschicktere Platzierung von Werbe-/Menutafeln vermieden werden, dass der vorhandene Platz noch weiter eingeschränkt wird.

Schlussfolgerungen

Die getroffenen Massnahmen haben sich insgesamt bewährt.

Die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h im Ortskern wird gut eingehalten. Mit einem Wert von 79% ist die Anhaltequote als sehr gut zu bewerten. Das durchgezogene Trottoir wird nicht immer als solches wahrgenommen. Trotz dieser Unsicherheit kam es zu keinen gefährlichen Situationen. Die neu entstehende Tempo 30-Zone wird diese Stelle zusätzlich entschärfen und zudem den Raum rund um den Bahnhof aufwerten. Durch das Anbringen eines Pollers wird zukünftig ein Überfahren des Trottoirs beim Kreisel verunmöglicht. Einzig die Tatsache, dass an der Parkplatzsituation beim Gasthof Krone und der Drogerie aus rechtlichen Gründen nichts geändert werden kann ist suboptimal.

Abschliessend kann somit festgehalten werden, dass die Situation wie sie sich heute präsentiert für alle Verkehrsteilnehmer vertretbar ist.

Impressum

Projektleitung: verkehrsteiner, Rolf Steiner, Hardeggerstrasse 12, 3008 Bern, www.verkehrsteiner.ch
Auftraggeber: Gemeinde Rubigen
Fotos: Rolf Steiner