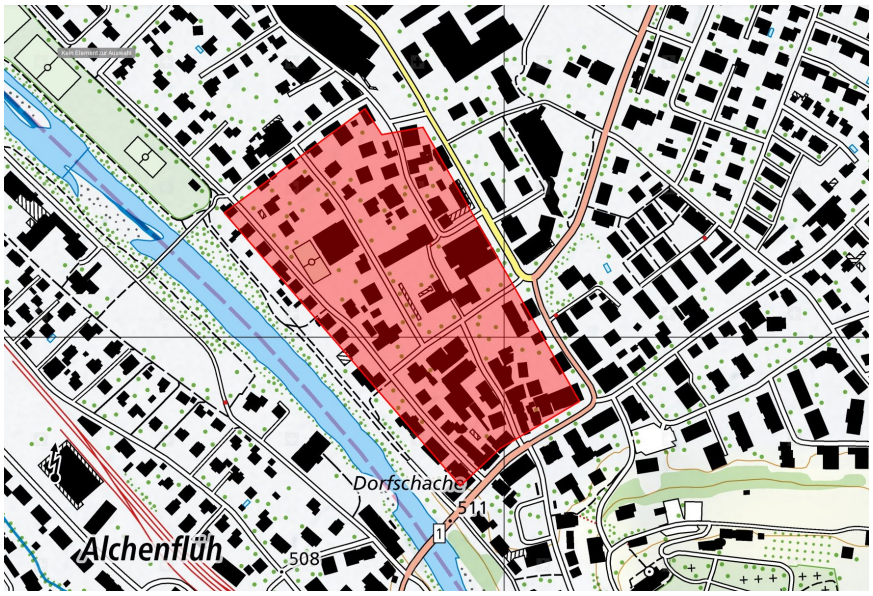
Begegnungszone Schule / Zentrum

Gutachten

Gemeinde Kirchberg BE

April 2021



metron

Bearbeitung

Felix Brunner
Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung
Luca Krieg
BSc FHO in Raumplanung

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Perimeter Begegnungszone Schule / Zentrum

Inhaltsverzeichnis

1	**Anlass**	**6**
2	**Ausgangslage**	**6**
2.1	Perimeter	6
2.2	Umfeld und Nutzungen	7
2.3	Verkehrliche Merkmale (bestehend)	9
2.4	Verkehrssicherheit	10
2.5	Rechtsgrundlagen	11
3	**Ziele**	**11**
4	**Massnahmen**	**12**
4.1	Torsituationen	12
4.2	Sensibilisierung auf kritische Bereiche	13
4.3	Demarkierungen und Demontage Signalisation	14
5	**Beurteilung Verhältnismässigkeit**	**15**
5.1	Notwendigkeit (nach SSV, Art. 108)	15
5.2	Zweckmässigkeit und Zumutbarkeit	16
5.3	Fazit Verhältnismässigkeit	16
6	**Erfolgskontrolle**	**16**

Anhang
- Unfallkarte
- Geschwindigkeitsauswertungen

Beilagen
- Situationsplan 1:500

1 Anlass

Die Schulwegsicherheit ist seit jeher ein wichtiges Thema in der Gemeinde Kirchberg. Dabei steht das Quartier nördlich des Ortskerns besonders im Fokus. Hier konzentrieren sich mehrere Schulareale. Auf den Strassen im Umfeld dieser Schulhäuser sind entsprechend besonders viele Kinder unterwegs. Diesem Umstand soll planerisch und durch die Einführung eines der Situation angemessenen Verkehrsregimes Rechnung getragen werden.

Mit dem Projekt Zentrumsentwicklung ist die Gemeinde aktuell bestrebt, den Strukturwandel im Zentrum aktiv zu gestalten. Dazu gehört auch eine Anpassung an die veränderten Mobilitätsbedürfnisse. Einführung der Begegnungszone ist mit dem Projekt Zentrumsentwicklung abgestimmt.

2 Ausgangslage

2.1 Perimeter

Folgende Strassen befinden sich innerhalb des Perimeters der Begegnungszone:

- Schulweg
- Beundenweg (Hauptstrasse - Erlenweg)
- Reinhardweg
- Hintergasse (Hintergasse 2 - Hintergasse 10)

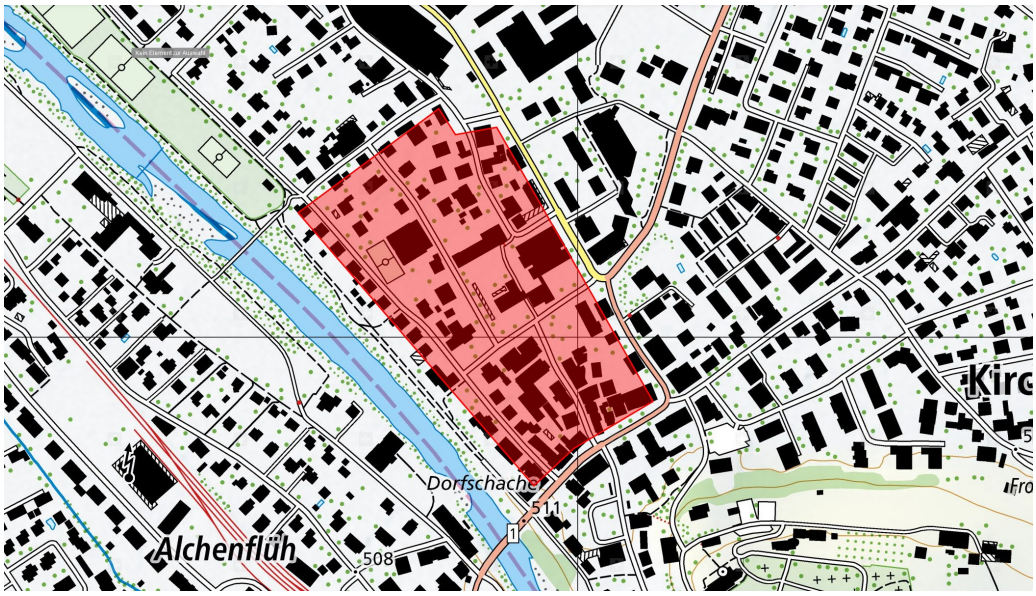


Abbildung 1: Perimeter der Begegnungszone

Die Kammerung der Begegnungszone ist einfach nachvollziehbar. Sie ist wie folgt begrenzt:

- Ost: Solothurnstrasse (Kantonsstrasse)
- Süd: Hauptstrasse (Kantonsstrasse)
- West: Emme
- Nord: Erlenweg

2.2 Umfeld und Nutzungen

Zentrumsentwicklung

Mit der Zentrumsentwicklung plant der Gemeinderat von Kirchberg, die Ergebnisse der Ortsplanungsrevision 2014 / 2019 aktiv umzusetzen und dem Strukturwandel im Dorfzentrum Rechnung zu tragen.

Fast die gesamte Begegnungszone befindet sich im Perimeter der Zentrumsentwicklung von Kirchberg. Der südöstliche Bereich liegt im inneren Zentrum, wo sich Einkaufs- und Geschäftsnutzungen konzentrieren. Ausserdem befindet sich hier mit dem Rehlipark eine öffentliche Grünfläche. Gleich daneben liegt das Feuerwehrdepot.

Das äussere Zentrum innerhalb der Begegnungszone ist geprägt durch mehrere Schulanlagen sowie durch Wohnnutzung und einzelnen Gewerbebetriebe.

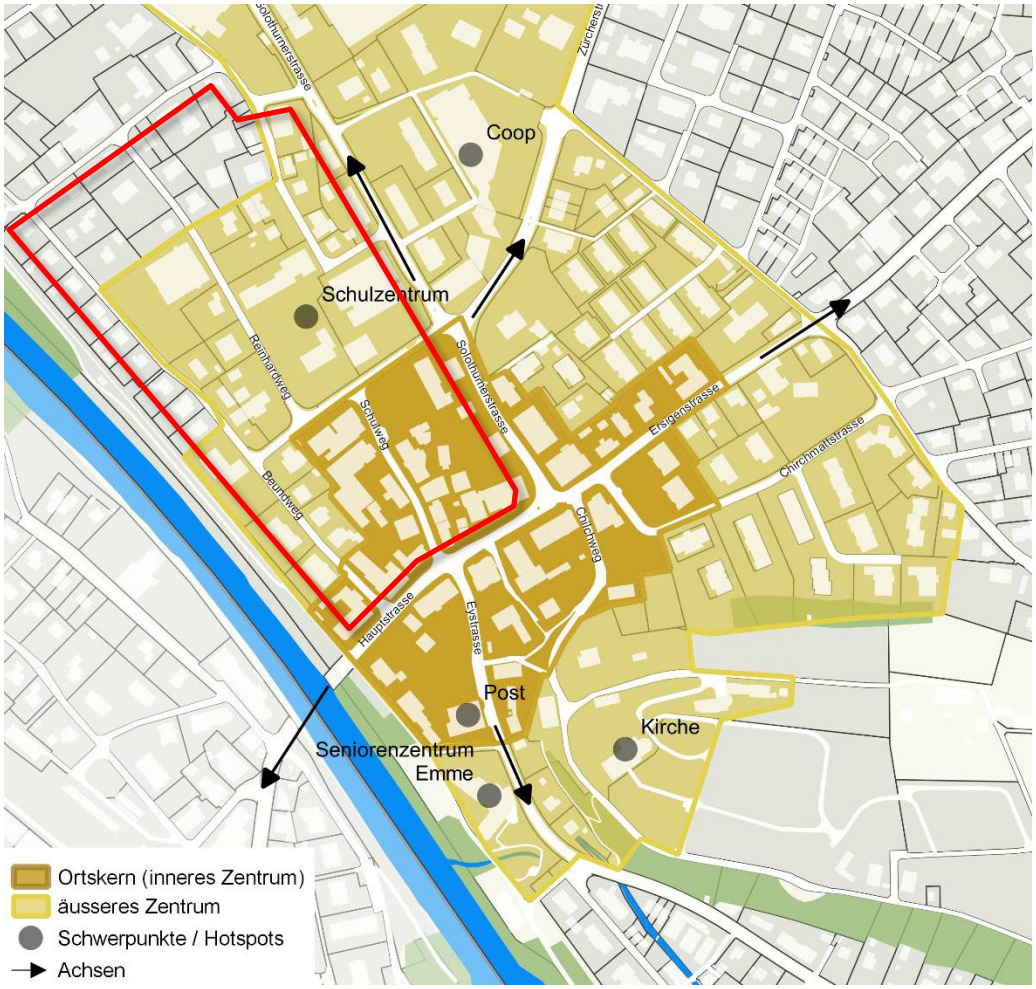


Abbildung 2: Lage des Perimeters der Begegnungszone (rot) im Kontext der Zentrumsentwicklung

Schulanlagen

Die Schulen (Oberstufe, Primarschule, Kindergarten, Tagesschule, Sportanlage) verteilen sich innerhalb des Perimeters der Begegnungszone auf mehrere Schulgebäude. Die Schulkinder kommen aus dem ganzen Dorf; für die Oberstufe auch aus den umliegenden Ortschaften.

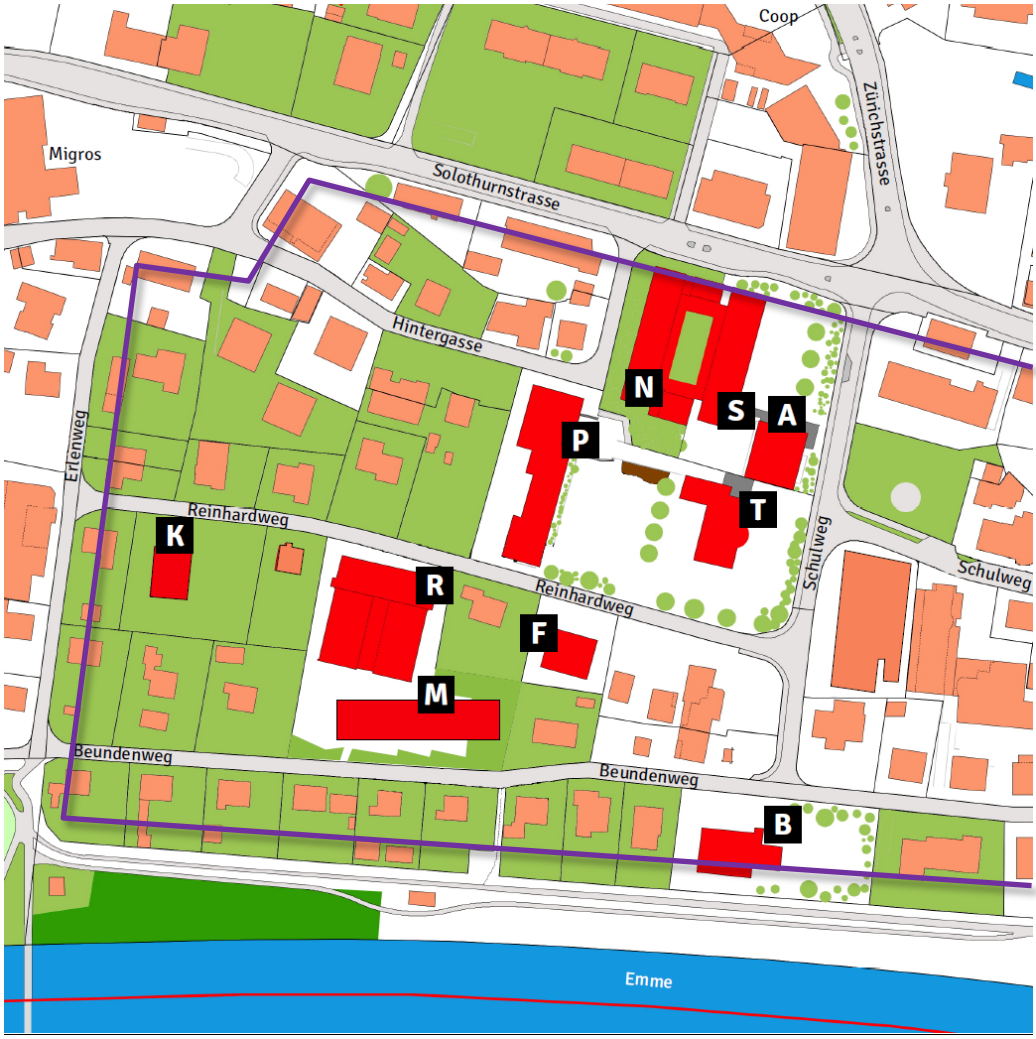


Abbildung 3: Schulbauten (rot) innerhalb des Perimeters der Begegnungszone (violett)

2.3 Verkehrliche Merkmale (bestehend)

Strassenklassierung:
- Detailerschliessungsstrassen

Aktuelle Höchstgeschwindigkeit:
- 30 km/h: Beundenweg (Abschnitt Hauptstrasse - Schulweg)
- 50 km/h: übriges Strassennetz

Vortrittsregelung:
- Intern und gegenüber Erlenweg: Rechtsvortritt
- Gegenüber Solothurnstrasse und Hauptstrasse vortrittsbelastet

Verkehrszweck:
- Grossmehrheitlich Ziel- / Quellverkehr
- Elterntaxis bei Schulbeginn und -ende
- Schleichverkehr zur Umgehung der Lichtsignalanlage und von Rückstaus auf der Kantonsstrasse (Route Beundenweg - Schulweg bzw. Erlenweg)

Fahrbahnbreite und Trottoir:
- Sämtliche Strassen sind sehr schmal: 4.6 m - 5.1 m, einzig die Hintergasse ist Abschnittsweise bis zu 6.0 m breit.
- Alle Strassen mit Ausnahme des Schulwegs verfügen über keine Trottoirs.

Parkierung im Strassenraum:
- Schulweg, Abschnitt Hauptstrasse - Rehlipark: Längs-PP einseitig, blaue Zone
- Keine weiteren Parkiermöglichkeiten im Strassenraum (Strasse zu schmal)

Parkieranlagen (ausserhalb des Strassenraums)
- Bei Rehlipark: Blaue Zone, teilweise mit Parkkartenprivilegierung "Zentrum"
- Bei Schulanlage am Reinhardweg und am Beundenweg: Blaue Zone mit Parkkartenprivilegierung "Schule"
- Diverse Parkierungsmöglichkeiten auf den Privatparzellen

Verkehrsberuhigungselemente:
- Bauliche Schwellen: Reinhardweg (2x) und Schulweg (1x)
- Aufgeschraubte Schwellen: Beundenweg (3x) und Schulweg (1x)
- Einengungen: Schulweg (1x, nicht überfahrbar), Reinhardweg (2x, überfahrbar)
- Markierungen "Achtung Kinder": Bei allen Zugängen zu den Schulanlagen

Weiteres:
- Zwei signalisierte, regionale Velowanderrouten auf dem Beundenweg und dem Schulweg (Route 24 Emmental - Entlebuch, Route 34 Bernerweg)

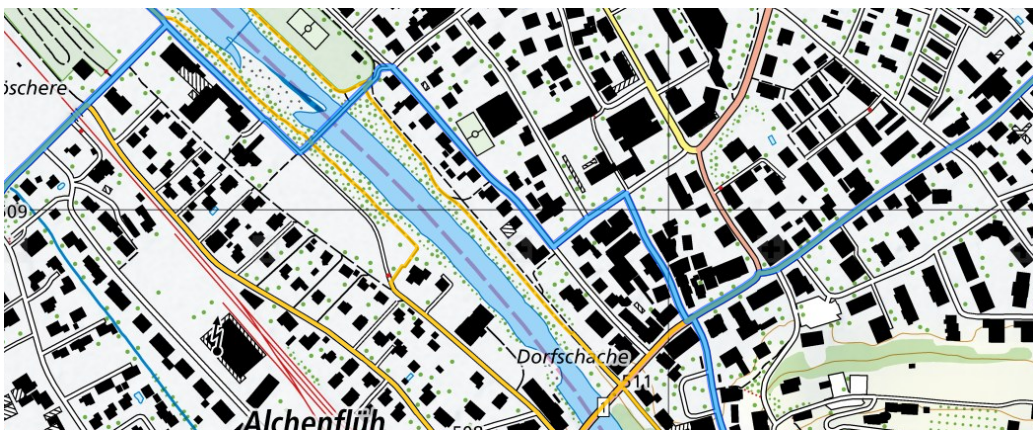


Abbildung 4: Signalisierte Velowanderrouten von SchweizMobil

2.4 Verkehrssicherheit

Verkehrsübersicht und Schulwegsicherheit

- Gegenseitige Rücksichtnahme: Separierte Flächen für Zufussgehende und Velofahrende fehlen weitgehend. Fuss- und Veloverkehr teilen sich die Strasse mit dem motorisierten Verkehr.
- Verkehrsübersicht: Im gesamten Perimeter gibt es diverse unübersichtliche Verkehrssituation mit schlecht einsehbaren Grundstückszufahrten und -Zugängen (Mauern, Zäune, Hausecken, Bepflanzungen) direkt auf die Fahrbahn.
- Schulweg: Auf sämtliche Strassen sind viele Kinder unterwegs; für den Schulweg (zu Fuss oder mit dem Velo) sowie auch für den Wechsel zwischen den Schulhäusern.
- Elterntaxis: Viele Kinder werden mit dem Auto gebracht oder geholt. Dadurch entsteht Mehrverkehr rund um die Schulanlagen, haltende Fahrzeuge beeinträchtigen die Sicht und manövrierende Autos gefährden andere Kinder. Ausserdem ist der Schulweg für die Entwicklung der Kinder von grosser Bedeutung: Es können wichtige Erfahrungen bezüglich Verkehrskompetenz, Sozialkompetenz und Eigenverantwortung gesammelt werden.

Unfälle

- In den letzten 5 Jahren (01.10.2015 - 30.09.2020) wurden im Perimeter 3 Unfälle protokolliert. Alle drei ereigneten sich am Perimeterrand, bei beim Abbiegen von der Hauptstrasse (2x) bzw. der Solothurnstrasse (1x) in den Schulweg.
- Bei den beiden Unfällen an der Hauptstrasse handelte es sich um Kollisionen zwischen zwei Velofahrenden bzw. von Velo und Mofa. Beim Unfall von der Solothurnstrasse her war es ein Selbstunfall mit einem PW.
- Alle drei Unfälle sind nicht auf mangelnde Infrastruktur zurückzuführen.
- Neben der objektiven Verkehrssicherheit ist auch das subjektive Sicherheitsempfinden von grosser Bedeutung. Der Anspruch ist gerade auf Mischverkehrsflächen - also ohne separierte Flächen für den Fuss- und Veloverkehr - sehr hoch.

Geschwindigkeit und Verkehrsmenge

Messstandort / Erhebungszeitraum	*DTV*	*Geschwindigkeit Fahrtrichtung*	*V85*	*Vd*	*Vmax*
Beundenweg	400	Erlenweg	30 km/h	22 km/h	48 km/h
26.08. - 01.09.2020		Schulweg	31 km/h	23 km/h	48 km/h
Reinhardweg	400	Erlenweg	27 km/h	19 km/h	47 km/h
26.08. - 01.09.2020		Schulweg	27 km/h	18 km/h	46 km/h

- Auf den beiden Strassen mit längeren, gradlinigen Strecken ist das Geschwindigkeitsniveau (v85) mit ca. 30 km/h (Beundenweg) bzw. 27 km/h (Reinhardweg) für eine Begegnungszone noch zu hoch.
- Auf dem Schulweg und der Hintergasse sind Geschwindigkeitsmessungen aufgrund der Einmündungen in kurzer Abfolge schwierig. Hier kann von einem deutlich niedrigeren Geschwindigkeitsniveau ausgegangen werden.

Detailliertere Auswertungen sind im Anhang zu finden.

2.5 Rechtsgrundlagen

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) Artikel 32, Geschwindigkeit

  "[...]Die vom Bundesrat festgesetzte Höchstgeschwindigkeit kann für bestimmte Strassenstrecken von der zuständigen Behörde nur auf Grund eines Gutachtens herab- oder heraufgesetzt werden."

- Signalisationsverordnung (SSV) Artikel 108 Abs. 2
  Die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten können herabgesetzt werden, wenn:
  a) eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist;
  b) bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichen-den Schutzes bedürfen;
  c) auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;
  d) dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren.

- Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (BGS 741.213.3)

3 Ziele

Mit der Einführung einer Begegnungszone sollen folgende Ziele erreicht werden:
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, namentlich die Sicherheit der Schulkinder sowie generell des Fussverkehrs und des Veloverkehrs auf den Mischverkehrsflächen
- Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme im Strassenverkehr
- Verbesserung der Wohnqualität durch höhere Verkehrssicherheit und weniger Verkehrslärm
- Reduktion des Schleichverkehrs

4 Massnahmen

4.1 Torsituationen

Massnahmen	Ort	Erwarteter Effekt
Tor Begegnungszone – Stele mit Signalisation und Abweislinie → Fahrbahneinengung (ausgenommen Einmündung Beundenweg ab Hauptstrasse → einfache Signalisationstafel) – **FGSO-Markierung** (farblich gestaltete Strassenoberfläche) in Form von drei markierten Balken – **Bodenpiktogramm "20"**	Bei allen Regimeübergängen in die Begegnungszone	Wahrnehmung Regimewechsel Reduktion Geschwindigkeit Widerstand gegen den Schleichverkehr

Abbildung 5: Referenzbild Torsituation

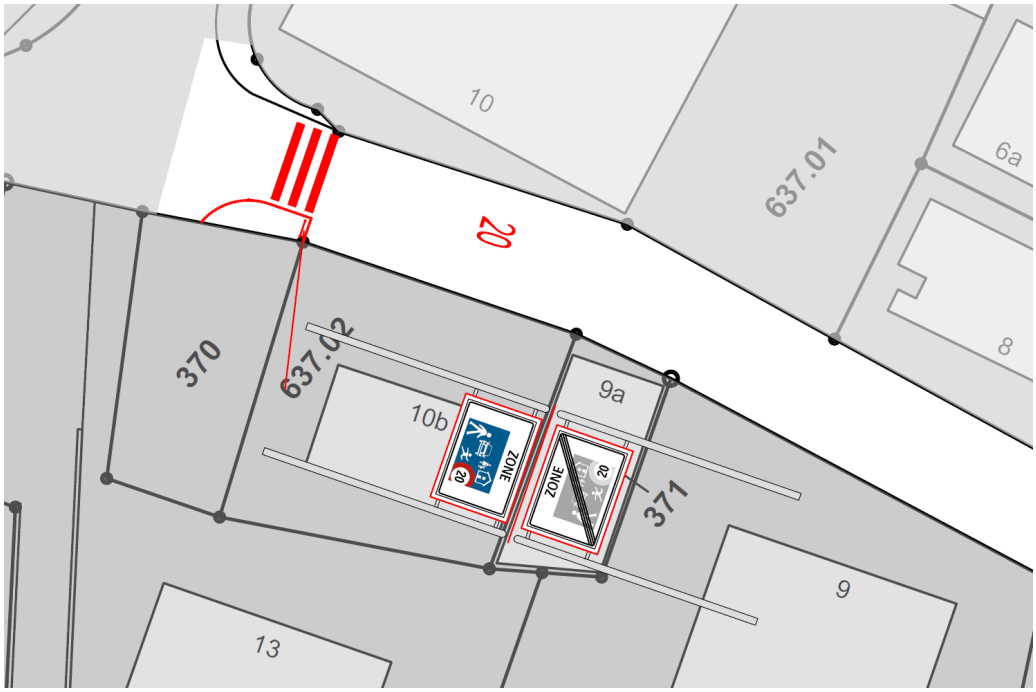


Abbildung 6: Ausschnitt Situationsplan; Torsituation Hintergasse

4.2 Sensibilisierung auf kritische Bereiche

Massnahmen	Ort	Erwarteter Effekt
– **Flächig wirkende Markierungen** im Strassenraum und teilweise auch auf dem Trottoir (z.B. mit Punkten) – **Bodenmarkierung** zur Kennzeichnung des schlecht erkennbaren Ausgangs beim Schul-Provisorium am Beundenweg	Ganzer Perimeter, bei den Zugängen zu den Schulanlagen und im Bereich von wichtigen Querungsstellen	Wahrnehmung besonderer Situation, erhöhte Aufmerksamkeit, gegenseitige Rücksichtnahme
– **Markiertes Bodensignal "Achtung Kinder"** (Die meisten sind bereits bestehend, Ergänzung am Beundenweg beim Schul-Provisorium, inkl. Signalisationstafel) – **Bodenschwellen** (aufgeschraubt) - bestehende falls erforderlich ersetzen - neue Schwellen am Beundenweg - Ersatz der baulichen Schwelle am Schulweg (baulich oder aufgeschraubt)	Ganzer Perimeter, bei Zufahrt auf kritische Stellen	Frühzeitige Geschwindigkeitsreduktion Widerstand gegen den Schleichverkehr
– **Schutz der Einengung mittels Poller**. Heute sind die Einengungen des Reinhardwegs bei der Turnhalls noch überfahrbar.	Reinhardweg, Arealzugang der Turnhalle	Sicherer Zugangsbereich

Abbildung 7: Referenzbild, Markierungen

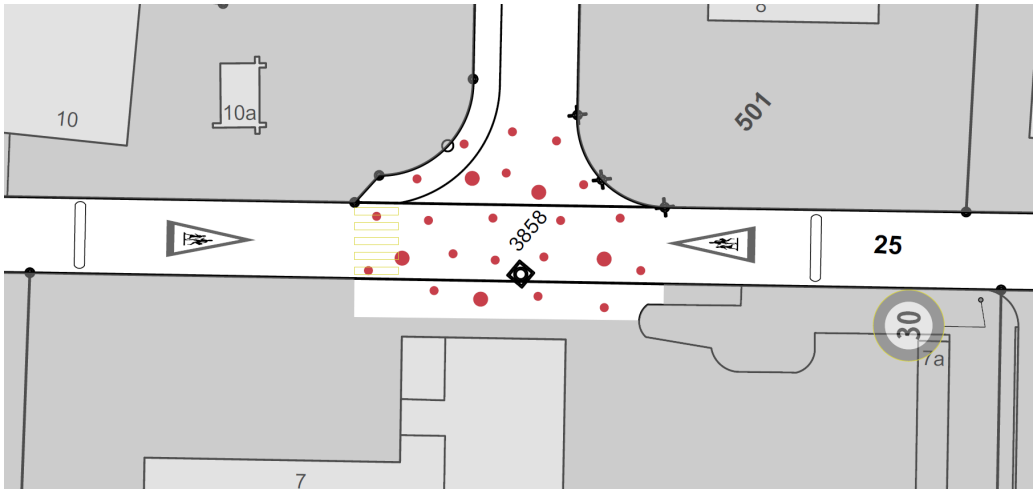


Abbildung 8: Ausschnitt Situationsplan; flächige Markierungen (neu), Bodensignale und aufgeschraubte Bodenschwellen (bestehend) beim Oberstufenschulhaus

4.3 Demarkierungen und Demontage Signalisation

Massnahmen	Ort	Erwarteter Effekt
– **Demarkierung Fussgängerstreifen**: In der Begegnungszone gilt überall Fussgängervortritt. Auf die wichtigen Querungsbereiche wird mit Markierungen sensibilisiert (→ Kapitel 4.2)	Schulweg, Reinhardweg, Beundenweg	Erhöhte Rücksicht auf Zufussgehende überall, nicht nur bei Fussgängerstreifen
– **Demarkierung Separierung Veloverkehr auf Trottoir**	Schulweg, bei Rehlipark	Minimierung Konflikte Fuss/Velo, Vermeidung von Konflikten Velo/MIV beim der Rückführung auf die Strasse
– **Demontage Signalisation Tempo 30**	Beundenweg	Signalisation wird hinfällig

Abbildung 9: Bestehende Situation am Schulweg

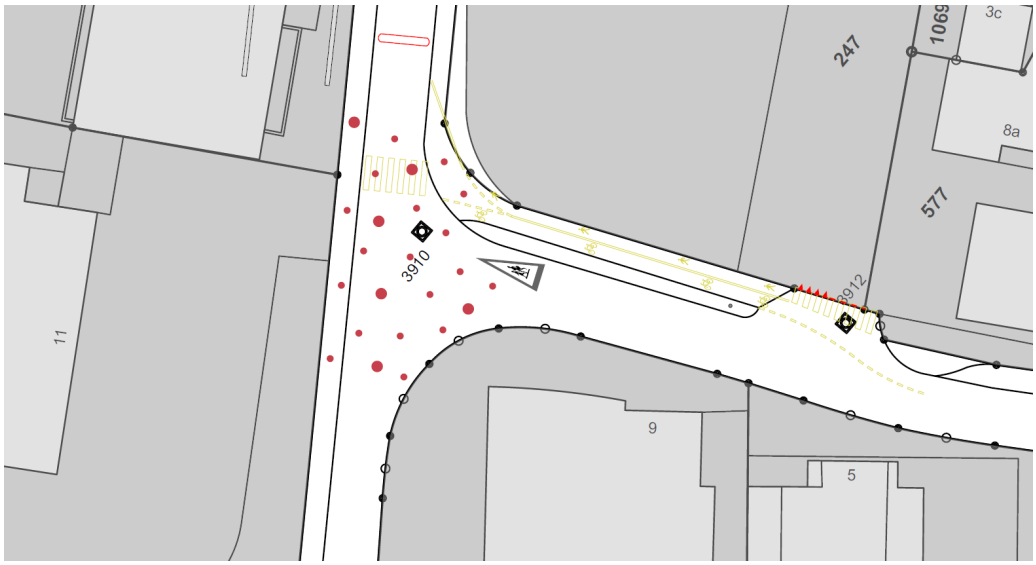


Abbildung 10: Ausschnitt Situationsplan; Demarkierung Fussgängerstreifen vor Zugang Primarschulhaus; Demarkierung Separierung Velo auf Trottoir beim Rehlipark

5 Beurteilung Verhältnismässigkeit

Folgend wird – gestützt auf Artikel 108, Abs 2 der Signalisationsverordnung SSV – beurteilt, ob die Einführung von Tempo 20 mittels Begegnungszone verhältnismässig ist. Dies ist gegeben, wenn die Massnahmen notwendig, zweckmässig und zumutbar sind.

5.1 Notwendigkeit (nach SSV, Art. 108)

a) Gefahr die nur schwer oder nicht rechtzeitig und anders nicht zu beheben ist;

- Befund: **Ja**
- Begründung:

  Bis auf den Schulweg gibt es keine Trottoirs. Zufussgehende und Velofahrende bewegen sich auf der Mischverkehrsfläche; also ohne Schutz vor dem Fahrverkehr. Der Strassenraum ist schmal. Für eine Separierung ist der Platz nicht vorhanden.
  Im gesamten Perimeter gibt es diverse unübersichtliche Verkehrssituation mit schlecht einsehbaren Grundstückszufahrten und -zugängen (Mauern, Zäune, Hausecken, Bepflanzungen).

b) Bestimmte Strassenbenützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen;

- Befund: **Ja**
- Begründung: Die Strassen befinden sich direkt bei den Schulanlagen. Entsprechend sind hier viele Schulkinder mit noch wenig Erfahrung im Strassenverkehr unterwegs; sowohl zu Fuss wie auch auf dem Velo. Separate Flächen für den Fussverkehr stehen nur auf dem Schulweg und für den Veloverkehr gar keine zur Verfügung. Ausserdem führen zwei regionale Velowanderrouten durch den Perimeter, diese werden gerne auch von Familien mit Kindern befahren.

c) Auf Stecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden kann;

- Befund: **nein**

d) Dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (Lärm, Schadstoffe) vermindert werden kann. Dabei ist der Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu wahren;

- Befund: **Nein**

5.2 Zweckmässigkeit und Zumutbarkeit

- Durch die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20 wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht; insbesondere für Zufussgehende und Velofahrende, welche über keine geschützten Flächen verfügen.
  → *Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist zweckmässig*
- Mit der Einführung der Begegnungszone wird ein situations- und siedlungsverträgliches Geschwindigkeitsregime geschaffen, welches den engen Strassenräumen entspricht. Mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Trennwirkung wird das neue Regime wird dem Zentrumscharakter und dem Schulumfeld gerecht.
  → *Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist zweckmässig*
- Das Vortrittsrecht von Zufussgehenden verpflichtet die Auto- und Velofahrenden zu zusätzlicher Rücksichtnahme, welche der Situation im Schulumfeld und im Zentrumsbereich angemessen ist und der Verkehrssicherheit dient.
  → *Die Begegnungszone ist zweckmässig*
- Sämtliche Strassen im Perimeter sind reine Detailerschliessungsstrassen und dienen keiner Durchgangsfunktion.
  → *Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit ist zumutbar*
- Die Begegnungszone korrespondiert mit dem Projekt Zentrumsentwicklung, welche als Massnahme aus der Ortsplanungsrevision hervorgegangen ist. Die Stossrichtung ist damit breit abgestützt.
  → *Die Begegnungszone ist zumutbar*

5.3 Fazit Verhältnismässigkeit

Fazit: Insgesamt ist die Einführung der Begegnungszone nötig, zweckmässig und zumutbar. Die Ziele (siehe Kapitel 3) können damit erreicht werden. Die Einführung der Begegnungszone und wird daher klar empfohlen.

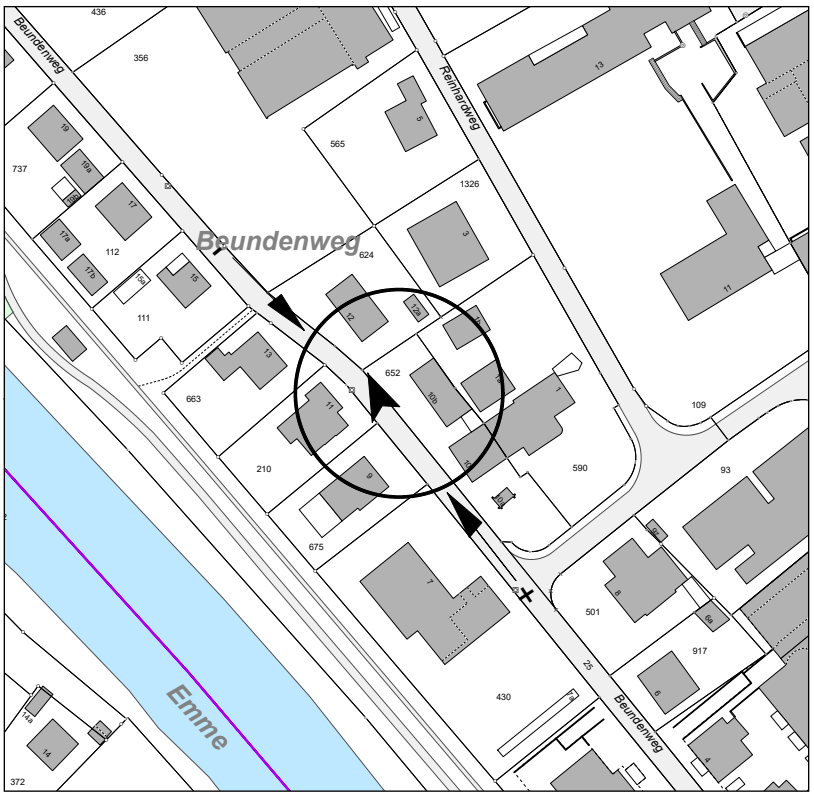
6 Erfolgskontrolle

Es ist vorgesehen, die im vorliegenden Gutachten beschriebenen Massnahmen spätestens nach einem Jahr nach Ausführung auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen. Wenn die angestrebten Ziele (insbesondere die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) nicht erreicht werden, sind sie mit zusätzlichen Mitteln sicher zu stellen.

Anhang Geschwindigkeitsauswertungen

Verkehrsmessung

Beundenweg
Gemeinde Kirchberg



Messverfahren: Messung: Messgerät der Stadt Burgdorf **SR 4**

von Mittwoch 26. August bis Dienstag 01. September 2020

Wetter:

trocken	26.27.31.08.+01.09.2020
Regen	28.-30.08.2020
Nebel	
Schnee	

Für die Messung verantwortlich: Jonas Lüdi und Amanda Sollberger

Erfasste Richtungen: + Fahrbahn Geräteseite - Gegenfahrbahn

Erfassung einzelner Fahrzeugkategorien ☒ ja ☐ nein

Erfasste Fahrzeugkategorien:

		gemäss Auswertungssoftware
Kat. **1**	Fahrräder, Motorfahrräder + Roller	(0 - 3.0m)
Kat. **2**	PW + Lieferwagen	(3.0 - 5.8m)
Kat. **3**	LKW, Linienbusse / Reisecars	5.8 - 9.5m)
Kat. **4**	Lastwagen und Traktor mit Anhänger	(länger als 9.5m)

Geschwindigkeit gemessen: ☒ ja ☐ nein

Signalisierte Geschwindigkeit: **50** km/h

Bemerkungen:

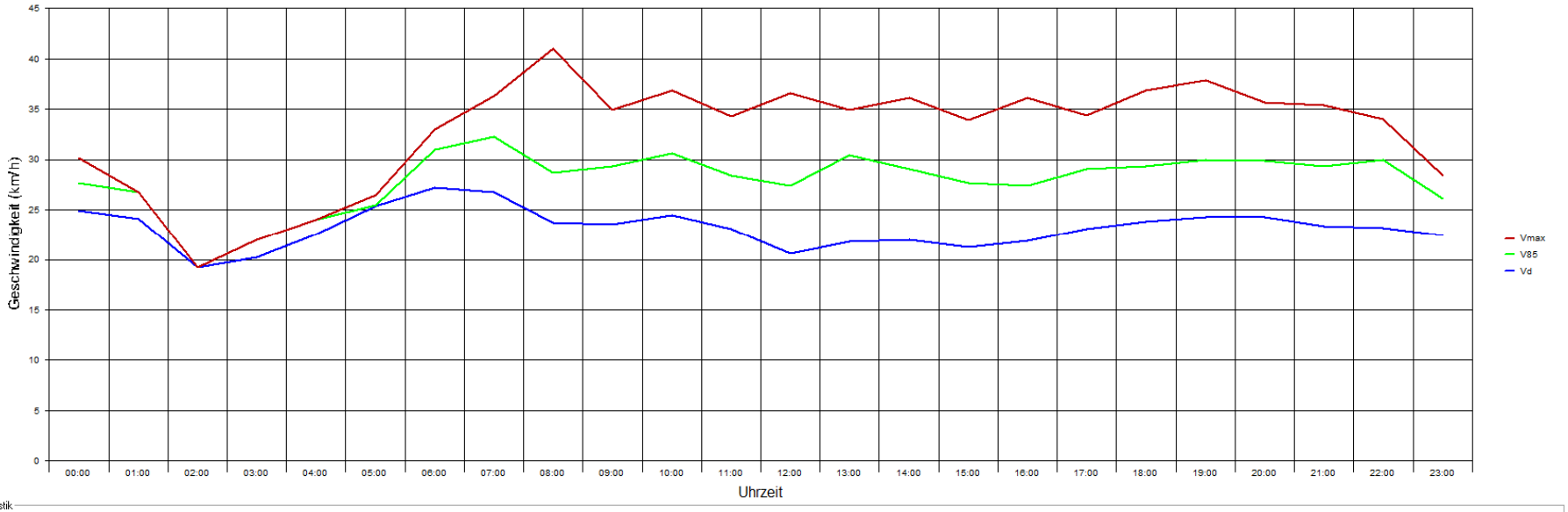
Diagramm Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit

Sierzega Elektronik GmbH
Thürnau 55, A-4062 Thening
Tel.: +43-7221-64114-0, Fax:-14
Mail: office@sierzega.at
Web: www.sierzega.at

Wenn an dieser Stelle Ihr Logo mit Anschrift usw. stehen soll,
so kopieren Sie eine entsprechende Grafik, gespeichert als "logo.wmf" (Windows Metafile)
mit den Proportionen 1:10 (Breite:Länge) in das Programmverzeichnis dieser Software

To see your own logo with your address here at this place:
Design a graphic file and save it as "logo.wmf" (Windows Metafile)

Straße Beundenweg, Fahrtrichtung beide, 50 km/h Beschränkung



Statistik

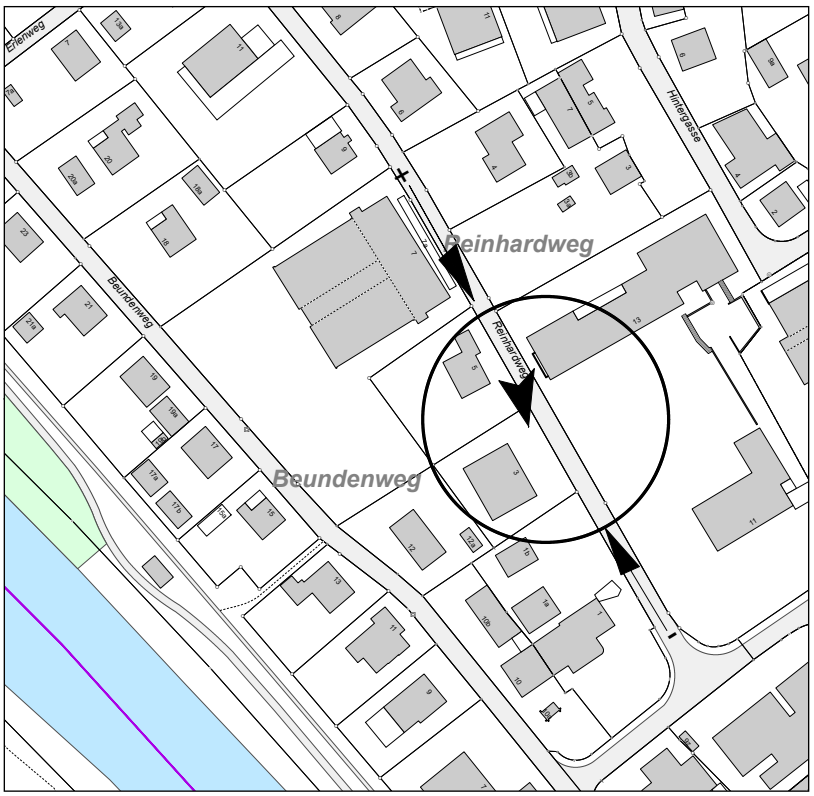
Zeitraum: Mittwoch, 26. August 2020, 00:00 Uhr bis Dienstag, 1. September 2020, 23:59 Uhr

Geschwindigkeitsübertretung: 0 %
Durchschnittl. Abstand: 1.4 sec.
Kolonnenverkehr: 6 %
DTV: 407
Schwerverkehrsanteil: 2 %

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	242	15.9	73	5.5	315	11.1	9	19	25	35	13	24	32	37
PKW	1249	82	1233	93	2482	87.1	16	23	31	48	15	23	31	49
LKW	24	1.6	18	1.4	42	1.5	8	16	24	30	15	22	27	37
LKW Zug	8	0.5	2	0.2	10	0.4	8	11	17	18	15	17	19	19
Gesamt	1523	53.5	1326	46.5	2849	100	15	22	30	48	15	23	31	49

Verkehrsmessung

Reinhardweg
Gemeinde Kirchberg



Messverfahren: Messung: Messgerät der Stadt Burgdorf **SR 4**

von Mittwoch 26. August bis Dienstag 01. September 2020

Wetter:

trocken	26.27.31.08.+01.09.2020
Regen	28.-30.08.2020
Nebel	
Schnee	

Für die Messung verantwortlich: Jonas Lüdi und Amanda Sollberger

Erfasste Richtungen: + Fahrbahn Geräteseite - Gegenfahrbahn

Erfassung einzelner Fahrzeugkategorien ☒ ja ☐ nein

Erfasste Fahrzeugkategorien:

		gemäss Auswertungssoftware
Kat. **1**	Fahrräder, Motorfahrräder + Roller	(0 - 3.0m)
Kat. **2**	PW + Lieferwagen	(3.0 - 5.8m)
Kat. **3**	LKW, Linienbusse / Reisecars	5.8 - 9.5m)
Kat. **4**	Lastwagen und Traktor mit Anhänger	(länger als 9.5m)

Geschwindigkeit gemessen: ☒ ja ☐ nein

Signalisierte Geschwindigkeit: **50** km/h

Bemerkungen:

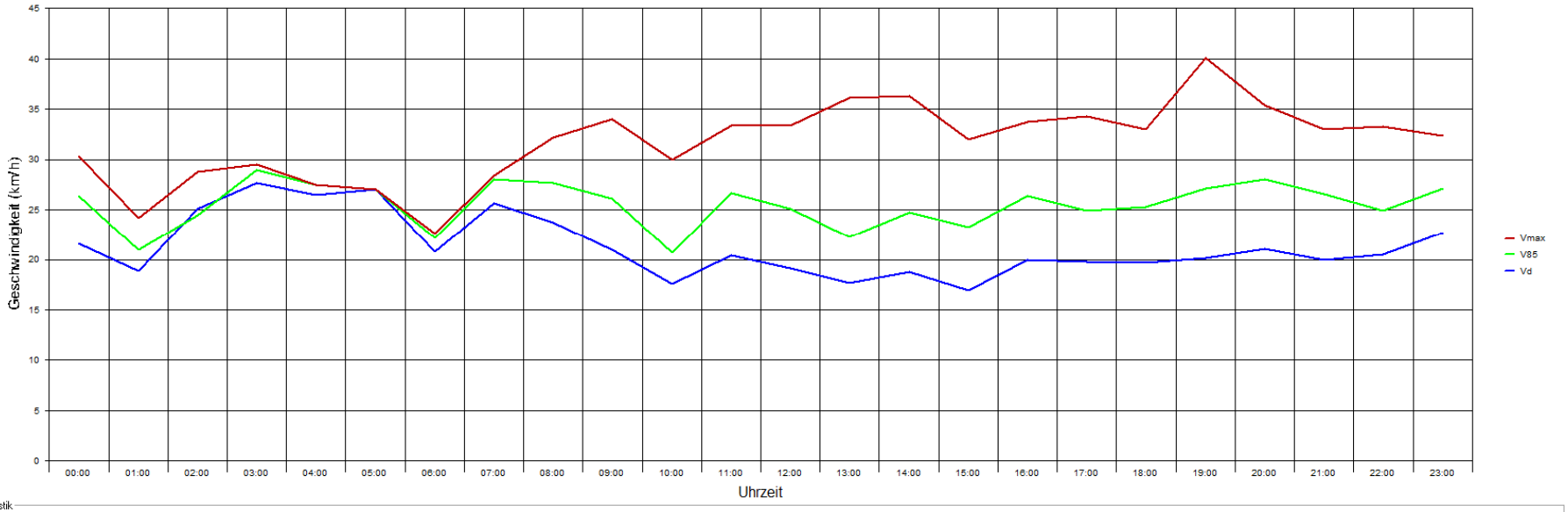
Diagramm Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit

Sierzega Elektronik GmbH
Thürnau 55, A-4062 Thening
Tel.: +43-7221-64114-0, Fax:-14
Mail: office@sierzega.at
Web: www.sierzega.at

Wenn an dieser Stelle Ihr Logo mit Anschrift usw. stehen soll,
so kopieren Sie eine entsprechende Grafik, gespeichert als "logo.wmf" (Windows Metafile)
mit den Proportionen 1:10 (Breite:Länge) in das Programmverzeichnis dieser Software

To see your own logo with your address here at this place:
Design a graphic file and save it as "logo.wmf" (Windows Metafile)

Straße Reinhardweg, Fahrtrichtung beide, 50 km/h Beschränkung



Statistik

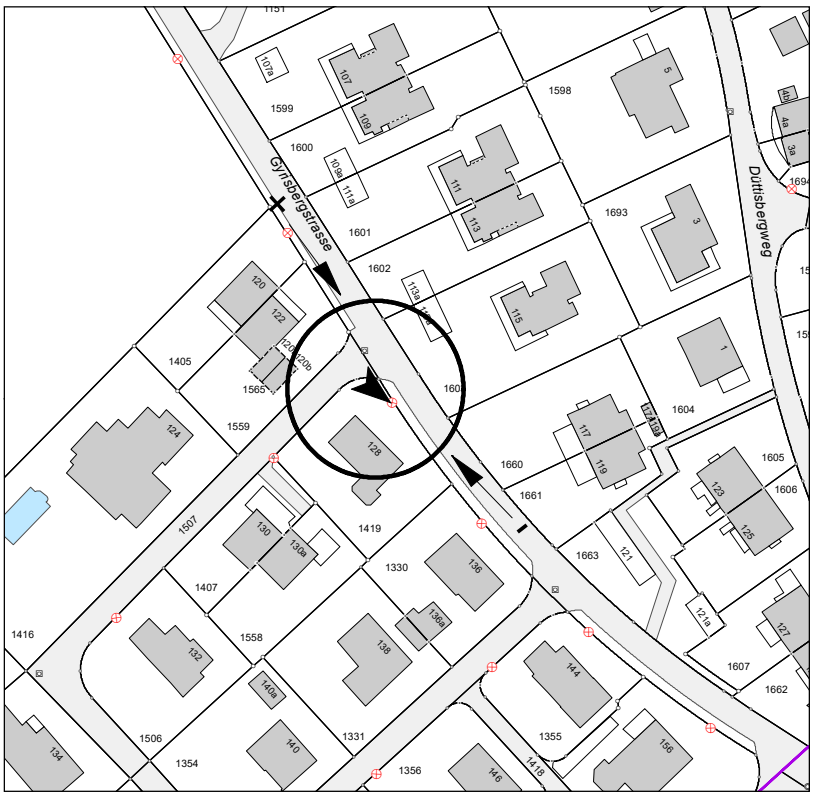
Zeitraum: Mittwoch, 26. August 2020, 00:00 Uhr bis Dienstag, 1. September 2020, 23:59 Uhr

Geschwindigkeitsübertretung: 0 %
Durchschnittl. Abstand: 1.5 sec.
Kolonnenverkehr: 6 %
DTV: 405
Schwerverkehrsanteil: 0 %

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	617	52.7	853	51.2	1470	51.8	11	17	22	44	12	18	25	47
PKW	551	47.1	810	48.6	1361	48	12	21	30	46	13	21	28	44
LKW	1	0.1	4	0.2	5	0.2	16	16	16	16	10	15	15	23
LKW Zug	2	0.2	0	0	2	0.1	13	16	20	20				
Gesamt	1171	41.3	1667	58.7	2838	100	11	18	27	46	13	19	27	47

Verkehrsmessung

Gyrisbergstrasse
Gemeinde Kirchberg



Messverfahren: Messung: Messgerät der Stadt Burgdorf **SR 4**

von Donnerstag 03. September bis Mittwoch 09. September 2020

Wetter: trocken 03.09.-09.09.2020
Regen
Nebel
Schnee

Für die Messung verantwortlich: Jonas Lüdi und Amanda Sollberger

Erfasste Richtungen: + Fahrbahn Geräteseite - Gegenfahrbahn

Erfassung einzelner Fahrzeugkategorien [x] ja [ ] nein

Erfasste Fahrzeugkategorien:

		gemäss Auswertungssoftware
Kat. **1**	Fahrräder, Motorfahrräder + Roller	(0 - 3.0m)
Kat. **2**	PW + Lieferwagen	(3.0 - 5.8m)
Kat. **3**	LKW, Linienbusse / Reisecars	5.8 - 9.5m)
Kat. **4**	Lastwagen und Traktor mit Anhänger	(länger als 9.5m)

Geschwindigkeit gemessen: [x] ja [ ] nein

Signalisierte Geschwindigkeit: **30** km/h

Bemerkungen:

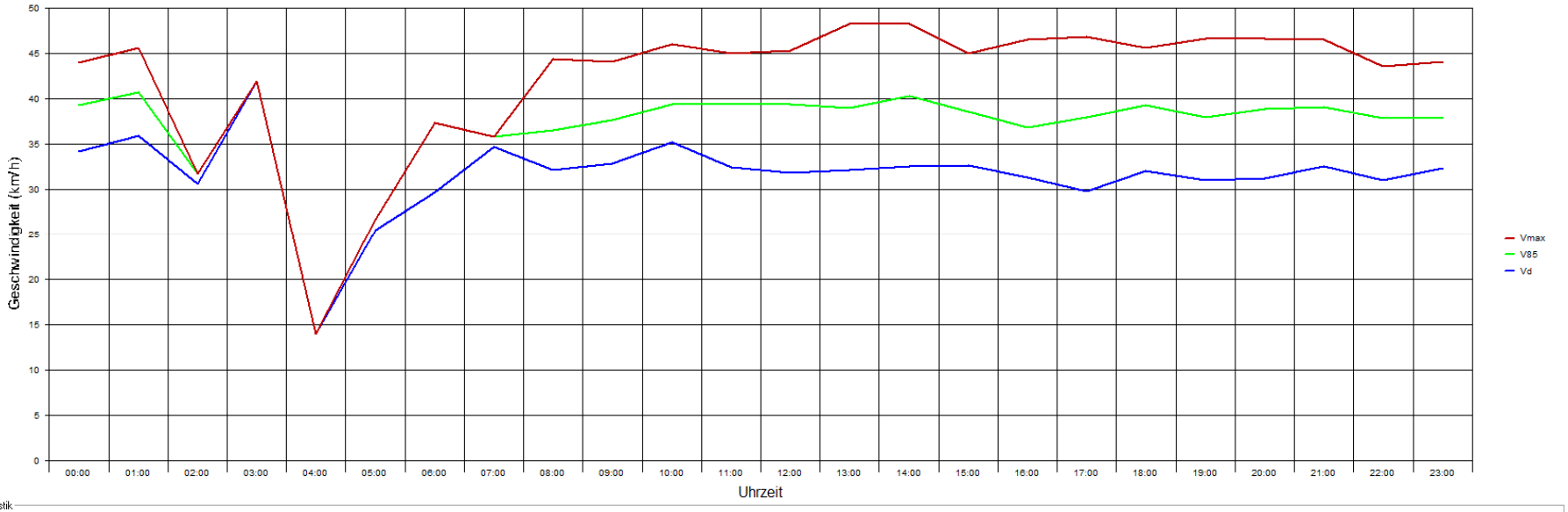
Diagramm Vd, V85, Vmax vs. Uhrzeit

Sierzega Elektronik GmbH
Thürnau 55, A-4062 Thening
Tel.: +43-7221-64114-0, Fax:-14
Mail: office@sierzega.at
Web: www.sierzega.at

Wenn an dieser Stelle Ihr Logo mit Anschrift usw. stehen soll,
so kopieren Sie eine entsprechende Grafik, gespeichert als "logo.wmf" (Windows Metafile)
mit den Proportionen 1:10 (Breite:Länge) in das Programmverzeichnis dieser Software

To see your own logo with your address here at this place:
Design a graphic file and save it as "logo.wmf" (Windows Metafile)

Straße Gyrisbergstrasse, Fahrtrichtung beide, 30 km/h Beschränkung



Statistik

Zeitraum: Donnerstag, 3. September 2020, 00:00 Uhr bis Mittwoch, 9. September 2020, 23:59 Uhr

Geschwindigkeitsübertretung: 68 %
Durchschnittl. Abstand: 1.4 sec.
Kolonnenverkehr: 4 %
DTV: 528
Schwerverkehrsanteil: 1 %

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -
Einspurig	306	15.5	209	12.2	515	13.9	9	17	27	43	26	32	39	53
PKW	1653	83.5	1483	86.3	3136	84.8	28	33	39	54	29	35	40	60
LKW	17	0.9	22	1.3	39	1.1	27	31	33	36	28	32	36	43
LKW Zug	3	0.2	4	0.2	7	0.2	17	25	34	34	29	34	38	39
Gesamt	1979	53.5	1718	46.5	3697	100	20	30	38	54	29	34	40	60

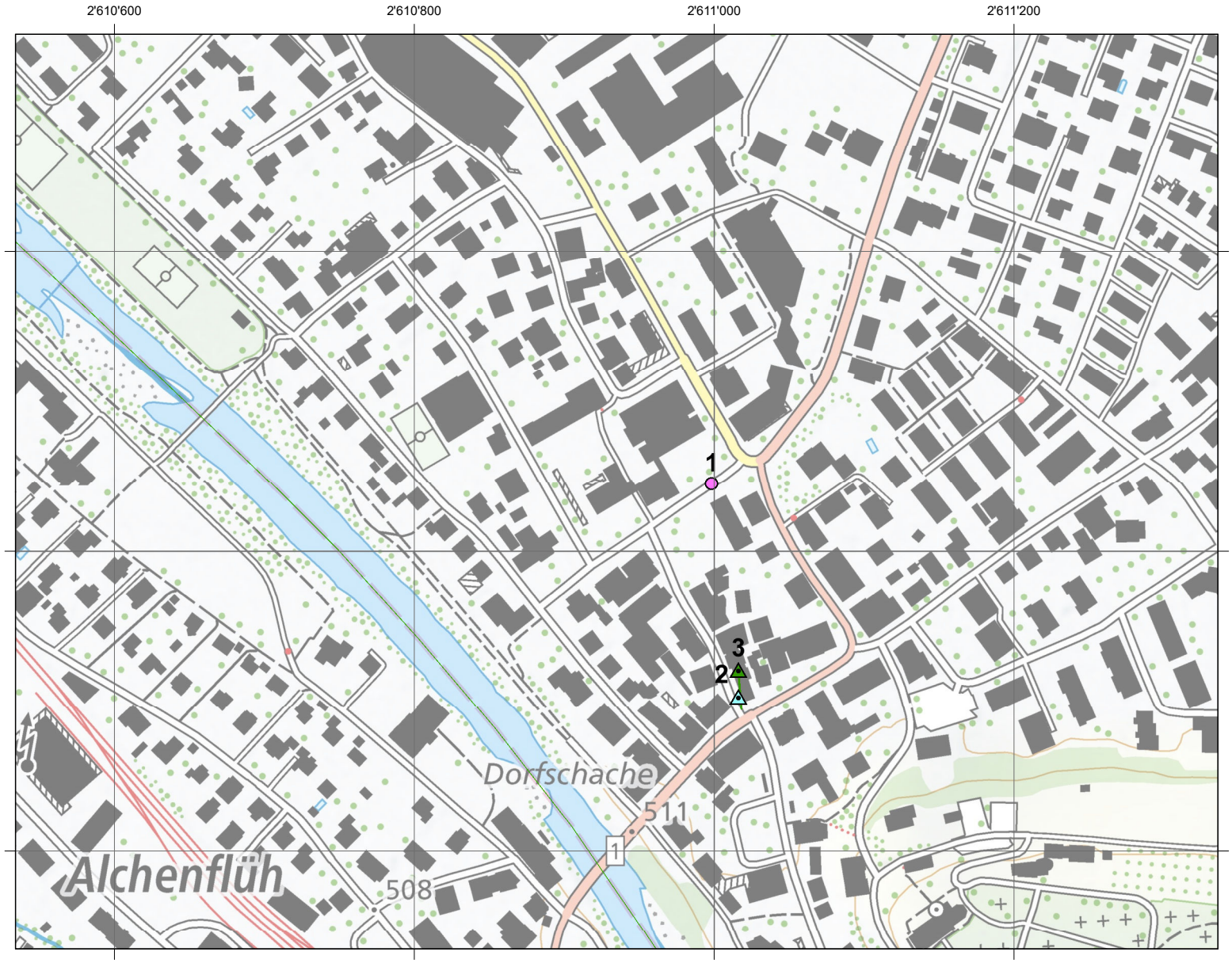
Anhang: Unfallkarte

Kanton Bern
Canton de Berne

VUGIS

Kirchberg

01.10.2015 - 30.09.2020



Unfallschwere

Unfall mit:

- Getöteten U(G)
- Schwerverletzten U(SV)
- Leichtverletzten U(LV)
- ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

- 0 Schleuder- oder Selbstunfall
- 1 Überholunf., Fahrstreifenw.
- 2 Auffahrunfall
- 3 Abbiegeunfall
- 4 Einbiegeunfall
- 5 Überqueren der Fahrbahn
- 6 Frontalkollision
- 7 Parkierunfall
- 8 Fussgängerunfall
- 9 Tierunfall
- 00 Andere

DTV

<1'000 | 1'000-<2'500 | 2'500-<5'000 | 5'000-<10'000 | 10'000-<25'000 | 25'000-<50'000 | >50'000

aktiv | inaktiv | geplant — Überwachungszonen

Kilometer-punkte | Bezugs-punkte

km 97+/- | 620 — Nationalstrassen

620 — Kantonsstrassen

Gemeindestrassen

Points of Interest

Kantonsgrenzen

Gemeindegrenzen

0 | 0.055 | 0.11 | 0.165 | 0.22 km

ca. 1:4'000

N

© ASTRA / Kantone
23.11.2020 / ue01387

metron

Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
Schweiz
bern@metron.ch
www.metron.ch
T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81