



Einwohnergemeinde Dotzigen

DOTZIGEN, GEMEINDESTRASSEN Wirkungskontrolle Tempo-30-Zone

V20256

Bern, 17.09.2025

Auftraggeber:

Einwohnergemeinde Dotzigen

Bearbeitung:

Flavia Oetliker, verkehrsteiner AG

Samuel Gerber, verkehrsteiner AG

Kontaktadresse:

verkehrsteiner AG

Kasernenstrasse 27

CH-3013 Bern

© verkehrsteiner AG, 2025



INHALT

1	EINLEITUNG	2
1.1	Ausgangslage und Auftrag	2
1.2	Grundlagen	2
2	ANALYSE UND BEURTEILUNG TEMPO-30-ZONE.....	3
2.1	Umsetzung Tempo-30-Zone	3
2.2	Signalisation und Markierung Quartierstrassen	3
2.3	Signalisation und Markierung Bahnhof- / Scheurenstrasse.....	6
2.4	Gefahrene Geschwindigkeiten	7
2.5	Unfallgeschehen seit Umsetzung der Massnahmen	8
2.6	Rückmeldungen aus der Bevölkerung zum neuen Temporegime	8
2.7	Gesamtbeurteilung.....	9
3	MASSNAHMENVORSCHLÄGE.....	10
3.1	Signalisation Tempo-30-Zone	10
3.2	Zusätzliche Markierung «30»	10
3.3	Entfernung Signals SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit 30 km/h» in Tempo-30-Zone Scheurenbrücke	10
3.4	Wiederholung Signalisation SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit 20 km/h» Bereich Schulanlage.....	10
3.5	Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO).....	10
3.6	Sensibilisierung	11
3.7	«Speedy»-Geschwindigkeitsmessungen	11
4	SCHLUSSFOLGERUNGEN	12
4.1	Fazit	12
4.2	Empfehlung.....	12

1 EINLEITUNG

1.1 Ausgangslage und Auftrag

In den Jahren 2022 / 2023 beauftragte die Gemeinde Dotzigen die verkehrsteiner AG zur Erarbeitung eines Konzeptes zur Umsetzung von Tempo-30-Zonen auf den Gemeindestrassen inkl. flankierender Massnahmen. Zwischenzeitlich erteilte der zuständige Oberingenieurkreis des Tiefbauamtes Kanton Bern die entsprechende Zustimmungsverfügung für diese Temporeduktion. Im Anschluss wurde diese durch die Gemeinde umgesetzt.

In einem nächsten Schritt wird in Form einer Wirkungskontrolle überprüft, ob die umgesetzten Massnahmen Wirkung zeigen. Wo notwendig werden entsprechende Massnahmen zur Verbesserung der Situation vorgeschlagen.

1.2 Grundlagen

Der Bericht basiert auf den allgemeinen Grundlagen, aktuellen Normen und gültigen Gesetzen. Im Speziellen wurden nachfolgende Dokumente verwendet:

- [1] Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt (Hrsg.) (2024): Arbeitshilfe. Tempo-30-Zone und Begegnungszone vom 01.06.2024
- [2] Gemeinde Dotzigen (2024 / 2025): Auswertungen Verkehrsdaten

2 ANALYSE UND BEURTEILUNG TEMPO-30-ZONE

2.1 Umsetzung Tempo-30-Zone

Die Tempo-30-Zone in Dotzigen wurden Ende Mai 2024 fertiggestellt. Nebst der Bahnhof- resp. Scheuerenstrasse, welche als verkehrsorientiert beurteilt wurde, ist auch auf den Quartierstrassen die erlaubte Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt worden und als Tempo-30-Zone ausgebildet worden.

2.2 Signalisation und Markierung Quartierstrassen

Entlang der Quartierstrassen sind die Tempo-30-Zonen mehrheitlich ohne flankierende Massnahmen realisiert worden. An einzelnen Stellen sind Markierungen in Form von Mittelleitlinien oder Führungslinien entfernt worden.

Beurteilung

Ohne markierte Mittelleitlinie sind die gefahrenen Geschwindigkeiten grundsätzlich tiefer zu erwarten. Ist diese jedoch nach deren Entfernung noch erkennbar, wird der erwartete Effekt reduziert.

Der Standort des Zoneneinganges resp. -Ende am Pappelweg (vgl. Abb. 1) befindet sich direkt vor einem Baum. Bei Einfahrt in die Zone ist das Signal wie auch die Markierung «Zone 30» gut erkennbar. In Gegenrichtung wird das Signal SSV 2.59.2 «Ende-Zonensignal» jedoch vom Baum verdeckt.

Beurteilung

Da es sich bei der weiterführenden Achse jedoch um eine stark untergeordnete Strasse handelt, wird dies als unkritisch beurteilt. Allgemein ist aber darauf zu achten, dass die Signalisation so angebracht ist, dass diese gut wahrnehmbar ist.

Die Signalisation des Zoneneinganges am Rigigässli (vgl. Abb. 2) befindet sich auf der Rückseite des Ende-Zonensignales und ist an einem Kandelaber am linken Fahrbahnrand montiert.

Beurteilung

Grundsätzlich ist die Signalisation SSV 2.59.1 «Zonensignal» am rechten Fahrbahnrand anzuordnen. Dies erhöht die Wahrnehmbarkeit der neu geltenden Höchstgeschwindigkeit und führt zu einer besseren Einhaltung dieser.



Abb. 1: Zoneneingang Pappelweg



Abb. 2: Zoneneingang Rigigässli

Das Zonensignal SSV 2.59.1 an der Strassenachse «Langeten» befindet sich kurz nach der Einmündung auf der rechten Strassenseite. Aufgrund des dort stehenden Baumes wird das Signal, je nach Grünschnitt von Ästen überdeckt.

Beurteilung

Es ist sicherzustellen, dass das Signal für einmündende Fahrzeuglenkende gut sichtbar ist.

Auch die Schulhausstrasse ist bis kurz vor der Schulanlage Teil der flächigen Tempo-30-Zone. In Fahrtrichtung Schule ist ab dort die Höchstgeschwindigkeit mittels einer Streckensignalisation auf 20 km/h reduziert (vgl. Abb. 3). Diese Signalisation wird am nächsten Knoten jedoch nicht wiederholt, wodurch diese geltende Höchstgeschwindigkeit rechtlich aufgehoben wird.

Beurteilung

Damit die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auch nach dem Knoten gilt, ist das Signal mit der entsprechenden Zusatztafel SSV 5.04 «Wiederholungstafel» erneut anzubringen.

Der Zoneneingang in Fahrtrichtung Süd ist gemeinsame mit dem Signal «Ende der Höchstgeschwindigkeit» 20 km/h auf der linken Strassenseite angeordnet (vgl. Abb. 4).

Beurteilung

Grundsätzlich ist diese Signalisation am rechten Fahrbahnrand aufzustellen. Dies verbessert die Wahrnehmbarkeit und führt zu einer besseren Einhaltung der geltenden Höchstgeschwindigkeit.



Abb. 3: Zonenende Schulhausstrasse



Abb. 4: Zoneneingang Schulhausstrasse

Nebst der Markierung «Zone 30» an den Zoneneingängen sind auf den Quartierstrassen keine weiteren Markierungen vorhanden, welche auf die geltende Höchstgeschwindigkeit aufmerksam machen oder als flankierende Massnahmen gelten.

Beurteilung

Durch die Markierung «30» kann auf den Quartierstrassen auch innerhalb der Tempo-30-Zone auf die geltende Höchstgeschwindigkeit aufmerksam gemacht werden.

2.3 Signalisation und Markierung Bahnhof- / Scheurenstrasse

Nebst Signalisation der Signalisationen SSV 2.59.1 «Zonensignal» und SSV 2.59.2 «Ende-Zonensignal» wurde als flankierende Massnahme entlang der Scheurenstrasse die Mittelleitlinie entfernt. Zudem ist die Markierung «30» wiederholt vorhanden.

Beurteilung

Ohne vorhandene Mittelleitlinie sind die gefahrenen Geschwindigkeiten grundsätzlich tiefer zu erwarten. Ist diese jedoch nach deren Entfernung noch erkennbar, wird der erwartete Effekt reduziert. Die Markierung «30» erhöht die Wahrnehmbarkeit der geltenden Höchstgeschwindigkeit.

Kurz nach der Einmündung in die Bahnhofstrasse ab der Lysstrasse beginnt die Tempo-30-Zone auf dieser Achse. Das Zonensignal ist an einem Kandalaber auf der linken Strassenseite angeordnet. Abhängig von der Position des einmündenden Fahrzeuges (einbiegend von Ost oder West) wird das Zonensignal durch Äste eines Baumes abgedeckt (vgl. Abb. 5).

Beurteilung

Durch die Position des Signals in Zusammenhang mit der Abdeckung durch die Äste des Baumes ist die Wahrnehmbarkeit der geltenden Höchstgeschwindigkeit markant eingeschränkt. An dieser Stelle ist das Zonensignal auf der rechten Strassenseite anzuordnen.



Abb. 5: Zoneneingang Bahnhofstrasse



Abb. 6: Zonenende Bahnhofstrasse

Auf der Scheurenstrasse befindet sich der Zoneneingang nordwestlich der Scheurenbrücke, welcher für einfahrende Fahrzeuge auf der rechten Strassenseite signalisiert ist (vgl. Abb. 7). Die Markierung «Zone 30» wurde hier nicht umgesetzt.

Beurteilung

Um die Wahrnehmbarkeit der Tempo-30-Zone zu erhöhen, ist gemäss Norm eine Markierung «Zone 30» im Abstand von 5 m bis 10 m zum Zoneneingang sinnvoll.



Abb. 7: Zoneneingang Scheurenstrasse



Abb. 8: Signalisation Strecke 30 auf Scheurenbrücke

In Fahrtrichtung Nordwesten ist vor Beginn der Scheurenbrücke die Signalisation SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit» 30 km/h vorhanden (vgl. Abb. 8). Dieses Signal befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone, wodurch die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h beschränkt wird.

Beurteilung

Das Signal SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit» ist zu entfernen. Um auf die geltende Höchstgeschwindigkeit aufmerksam zu machen kann die Markierung «30» realisiert werden.

2.4 Gefahrene Geschwindigkeiten

Seit der Umsetzung der Tempo-30-Zone auf den Gemeindestrassen wurden durch die Gemeinde Dotzigen an verschiedenen Standorten Erhebungen betreffend die gefahrenen Geschwindigkeiten durchgeführt.



Abb. 9: Erhebungsstandorte Geschwindigkeitsmessungen; Basiskarte @geodienste

Gemäss Vorgaben orientiert sich das Einhalten der gefahrenen Geschwindigkeiten an dem Wert, welcher von 85% der Fahrzeuge nicht überschritten wird (v_{85}). In Tempo-30-Zonen ist ein v_{85} von ≤ 38 akzeptabel. Wird dieser Wert überschritten sind zusätzliche Massnahmen zur Temporeduktion vorzusehen [1].

Erhebungsstandort	v_{85}
1: Scheurenbrücke (29.05. - 05.06.24)	49 km/h
2: Schulriedstrasse (18.11. bis 24.11.24)	44 km/h
3: Ackermann (04.01.25 / 05.01.25)	47 km/h
4: Bahnhofstrasse 21 (02.06. – 10.06.25)	42 km/h
5: Bahnhofstrasse 7 (17.06. - 26.06.25)	39 km/h
6: Schulhausstrasse (12.08. - 26.08.24)	34 km/h

Quelle: Gemeinde Dotzigen [2]

Beurteilung

Festzustellen ist, dass die erhobenen Geschwindigkeitswerte im v_{85} die akzeptablen 38 km/h mehrheitlich deutlich überschreiten. Einzig auf der Schulhausstrasse liegt der v_{85} -Wert im gewünschten Bereich. In den übrigen Abschnitten sind weitere Massnahmen vorzusehen, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren.

2.5 Unfallgeschehen seit Umsetzung der Massnahmen

Seit Umsetzung der Tempo-30-Zone in Dotzigen wurde in diesem Perimeter insgesamt drei Unfälle polizeilich registriert. Diese sind auf Unaufmerksamkeit, Fahrfehler und Alkohol- resp. Drogenkonsum zurückzuführen.

Beurteilung

Aus der Analyse des Unfallgeschehens seit Umsetzung der Tempo-30-Zone lassen sich keine Defizite der Infrastruktur ableiten.

2.6 Rückmeldungen aus der Bevölkerung zum neuen Temporegime

Gemäss Angaben der Auftraggeberin wurde aus der Bevölkerung «zu schnelles Fahren» in den Bereichen Sternenmatte, Schulhausstrasse, Lindenweg und Haselweg gemeldet. Grundsätzlich sind Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu gefahrenen Geschwindigkeiten schwierig einzuordnen, da es sich um eine subjektive Wahrnehmung handelt. Allerdings bestätigen die Geschwindigkeitsmessungen (vgl. Kapitel 2.4) allgemein eher zu hohe Geschwindigkeiten.

Weitere Rückmeldungen gingen gemäss Angaben der Auftraggeberin nicht ein.

Beurteilung

Aus den Rückmeldungen aus der Bevölkerung gehen, nebst den gemeldeten erhöhten gefahrenen Geschwindigkeiten, keine Defizite der Infrastruktur hervor.

2.7 Gesamtbeurteilung

Grundsätzlich ist festzustellen, dass insbesondere entlang der Bahnhof- und Scheurenstrasse die gefahrenen Geschwindigkeiten zu hoch ausfallen. Auf den Quartierstrassen wurden nur punktuell Messungen durchgeführt, es ist jedoch davon auszugehen, dass die gefahrenen Geschwindigkeiten dort tiefer ausfallen. Insgesamt wurden kaum flankierende Massnahmen vorgenommen.

Betreffend die Signalisation der Zoneneingänge ist sicherzustellen, dass die Signale und die Markierung gut erkennbar angeordnet werden. Durch die bessere Wahrnehmbarkeit des Zoneneinganges ist eine Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erwarten.

3 MASSNAHMENVORSCHLÄGE

3.1 Signalisation Tempo-30-Zone

Die Signale im Zusammenhang mit der Tempo-30-Zone sind gut wahrnehmbar am rechten Strassenrand anzuordnen. Dementsprechend ist das Signal SSV 2.59.1 «Zonensignal» zu Beginn der Tempo-30-Zone kurz nach der Einmündung in die Bahnhofsstrasse ab der Lysstrasse auf die rechte Strassenseite zu versetzen. Dies trifft auch auf den Zonenbeginn beim Rigigässli und auf der Schulhausstrasse in Fahrtrichtung Süden, im Bereich der Schulanlage, zu. Weiter ist der Zonenausgang am Pappelweg in Fahrtrichtung Süden am Siedlungsrand für Fahrzeuglenkende sichtbar anzuordnen.

Hecken und Bäume im Bereich der Signalisationen sind regelmässig zurückzuschneiden, so dass die Signale gut erkennbar sind. Aktuell betrifft dies konkret die Signalisation SSV 2.59.1 «Zonensignal Tempo-30-Zone» bei der Einmündung «Langeten» ab der Lysstrasse, welche durch Äste verdeckt wird.

3.2 Zusätzliche Markierung «30»

Durch Verdichtung der Markierung «30» wird wiederholt auf die geltende Höchstgeschwindigkeit aufmerksam gemacht. Dadurch fallen die gefahrenen Geschwindigkeiten erfahrungsgemäss tiefer aus.

3.3 Entfernung Signals SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit 30 km/h» in Tempo-30-Zone Scheurenbrücke

Die Streckensignalisation innerhalb der Tempo-30-Zone ist zu entfernen. Um auf die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf der Brücke aufmerksam zu machen kann die Markierung «30» dort angebracht werden.

3.4 Wiederholung Signalisation SSV 2.30 «Höchstgeschwindigkeit 20 km/h» Bereich Schulanlage

Um die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Schulanlage durchgehend auf 20 km/h zu beschränken, ist diese zu wiederholen oder alternativ als Begegnungszone zu signalisieren.

3.5 Farbliche Gestaltung der Strassenoberfläche (FGSO)

Durch das Anbringen von farblichen Gestaltungselementen im Strassenraum kann die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenkenden erhöht und die gefahrenen Geschwindigkeiten reduziert werden. Denkbar ist dies zum Beispiel im Bereich der Schulanlage und im Bereich der Bahnquerung.

3.6 Sensibilisierung

Durch Sensibilisierung der Bevölkerung kann auf die Tempo-30-Zone wie auch die gewünschten Effekte dieser (Verbesserung der Verkehrssicherheit, Koexistenz) aufmerksam gemacht werden. Dies kann z.B. durch Plakate am Fahrbahnrand, Flyer und / oder Informationen auf Internetseiten erfolgen.

3.7 «Speedy»-Geschwindigkeitsmessungen

Durch das Aufstellen von «Speedy» Geschwindigkeitsmessungen werden Fahrzeuglenkende direkt auf zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten aufmerksam gemacht. Dies führt erfahrungsgemäss zu tieferen gefahrenen Geschwindigkeiten. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Standorte regelmässig gewechselt werden.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

4.1 Fazit

Die Tempo-30-Zone entspricht mehrheitlich den gängigen Normen und Gesetzen. Dennoch konnten einzelne Konfliktpunkte resp. Standorte eruiert werden, an welchen Handlungsbedarf besteht (vgl. Kapitel 2.2 und 2.3). Insbesondere den erhöhten gefahrenen Geschwindigkeiten entlang der Bahnhof- resp. Scheurenstrasse ist entgegenzuwirken.

4.2 Empfehlung

Es wird empfohlen, die Massnahmen gemäss Kapitel 3 umzusetzen, um das Einhalten der gefahrenen Geschwindigkeiten in der Tempo-30-Zone zu verbessern. Insbesondere im Zusammenhang mit dem Grünschnitt sind regelmässig Kontrollen durchzuführen ob die Zonen Signalisationen für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbar sind.