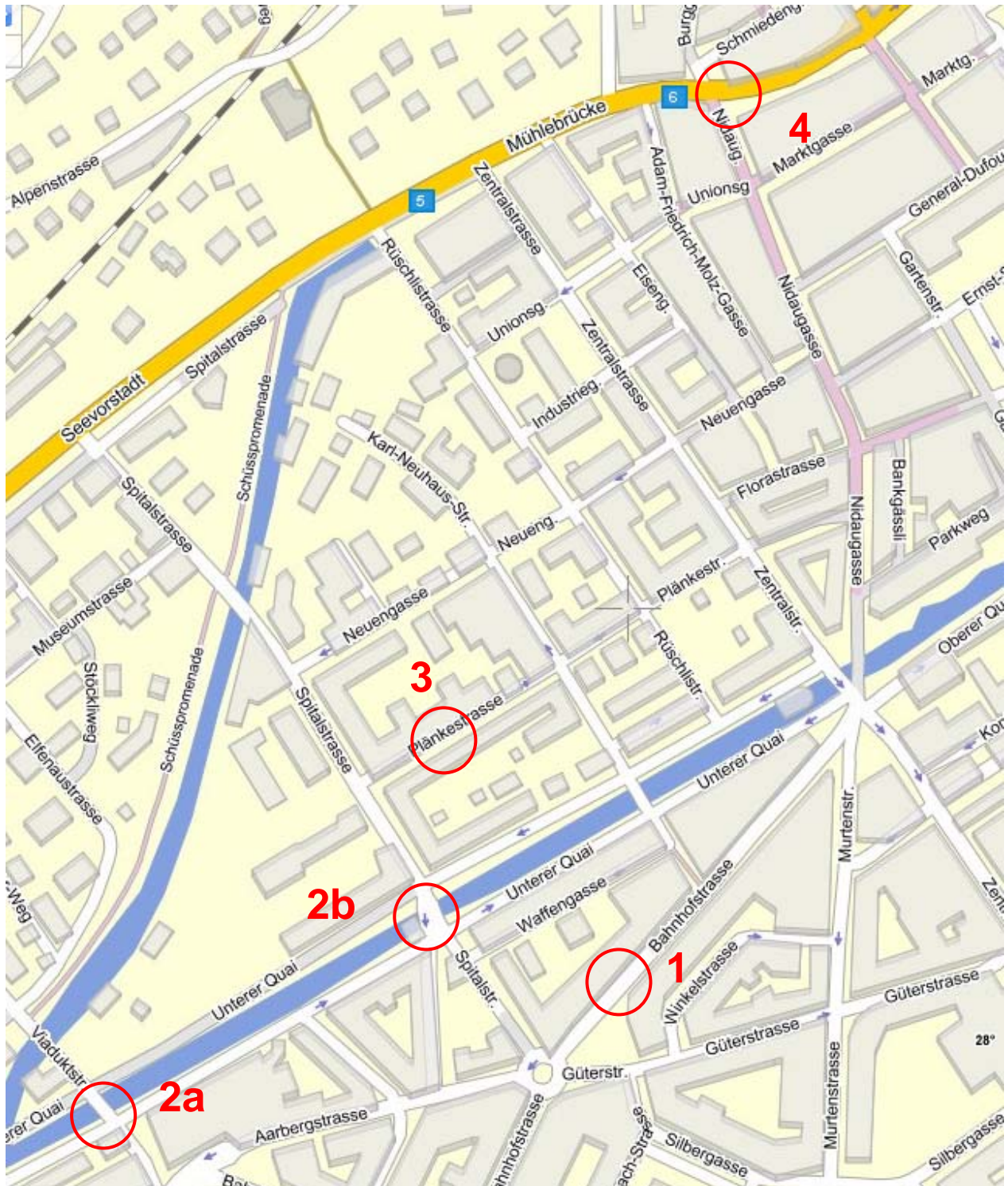


Fachtagung:- Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30 (30.08.2011)

Walkshop / Ortsbesichtigungen (J. Schmid / F. Dudler)

Gruppe 1 (J. Schmid, französisch): Route 2a-2b-3-4-1

Gruppe 2 (F. Dudler, deutsch): Route 1-2a-2b-3-4



1 Bahnhofstrasse Nordteil

ÖV-Achse (inkl. Velo und Taxi) mit Tempo 30, Einführung Herbst 2006

- Fussgängerstreifen wurden entfernt
- Akzeptanz verhältnismässig gut
- Querungsmöglichkeiten gegeben bzw. Lücken vorhanden, vor allem auch weil kein Individualverkehr
- Punkto Sicherheit und Sichtverhältnisse ist Möblierung etwas problematisch. (Über strassenräumlichen Wert der Möblierung kann man geteilter Meinung sein, ist aber auch nicht Tagungsthema)
- 2010 wurde Zoneneingang Guisanplatz etwas verschoben und angepasst: Der 2006 entfernte Fussgängerstreifen wurde wieder erstellt (wegen Kreiselnähe und da konzentrierten Querungsbedürfnissen) → FG entspricht hier besser den örtlichen Verhältnissen und schafft klare Vortrittsverhältnisse.

2a Viaduktstrasse / Unterer Quai (Brückenbereich Schüss)

Quartierstrasse mit Tempo 30 (Verkehrsaufkommen mittel, zeitweise etwas Schleichverkehr)

- Tempo 30 wurde hier vor gut 20 Jahren eingeführt (damals ohne strassenbauliche Massnahmen)
- Im Rahmen Brückensanierung vor ein paar Jahren wurde ganzer Bereich angehoben und die Trottoirs verbreitert (Niveaudifferenz Gebereich / Fahrbahn reduziert und Rampen für Fahrverkehr). Brückenbereich hat nun teilweise platzartigen Charakter und das Queren wird an verschiedenen Stellen praktiziert.
- Vor Brückensanierung gab es einen einzelnen Fussgängerstreifen am nördlichen Brückenkopf, der auf die starken FG-Beziehung von/zum See ausgerichtet war. Der FG wurde von den Querenden aber häufig ignoriert, da er einerseits nicht genau auf der Wunschlinie der Hauptbeziehung lag und andererseits alle übrigen Wegbeziehungen nicht abdecken konnte.

2b Spitalstrasse / Unterer Quai (Brückenbereich Schüss)

Haupt-/Verbindungsstrasse mit Tempo 50 (anschliessende Quartierstrassen T 30 – Zone)

- Gestaltung mit verkehrsberuhigender Wirkung
- Querungen mit dem traditionellen FG wurde beibehalten. Um die verschiedenen Fussgängerbeziehungen möglichst gerecht zu werden, wurden – trotz anfänglicher Kritik - relativ viele Streifen markiert. → funktioniert insgesamt auch relativ gut.
- Zonenregime wäre hier ebenfalls denkbar (Problem Vortrittsregelung), allerdings könnte sich ein Verzicht auf FG-Streifen negativ auf die Fussgängerpriorität auswirken, namentlich zu Randzeiten.

3 Plänkestrasse / Eingang und Vorplatz Schule

Quartierstrasse mit Tempo 30 (Verkehrsaufkommen gering)

- T 30 - Zone besteht seit ca. 20 Jahren, jedoch ohne Strassenumgestaltung
- Strassenbauliche Massnahmen wurden erst 2008/09 realisiert (sowie verkehrsorganisatorische Anpassungen im Umfeld zur Unterbindung Schleichverkehr)
- Fahrbahnverengung / Trottoirerweiterung mit Baumpflanzung sowie vertikaler Versatz vor dem Schulhauseingang
- Anfänglich war kein FG markiert und war aufgrund des bescheidenen Verkehrsaufkommens auch nicht erforderlich.
- Nach einigen Monaten wurde ein FG angebracht und zwar in erster Linie zur Eindämmung des wilden Parkierens tagsüber und ausgeprägt bei Schulbeginn / -ende. Der markierte FG hat das Problem zwar nicht vollständig eliminiert, hat aber zur wesentlichen Entschärfung beigetragen.

4 Mühlebrücke - Kanalgasse

Hauptachse verkehrorientiert heute Tempo 50
(gegen 30'000 Fahrzeuge / Tag und hoher Schwerverkehrsanteil)

Besonderes:

Bei der kürzlich erfolgten strassenbaulichen Sanierung wurde auch die langfristige Perspektive mit Entlastung A5 einbezogen. Dimensionierung sowie Lage und Ausgestaltung der Randabschlüsse wurden auf einen späteren Rückbau ausgerichtet. Statt der heute nötigen Radstreifen soll ein Mittelstreifen entstehen und die LSA-Regelung aufgehoben werden. Denkbar ist dann die Einführung eines T 30 – Regimes.

Warum nicht schon jetzt?

- Problematisch wegen grosser Verkehrsmenge mit hohem Schwerverkehrsanteil
- Starke ÖV-Achse / Buspriorisierung (Kompensation Busspuraufhebung durch steuerungstechnische Massnahmen)
- Politische Rahmenbedingungen / Zielsetzungen (Grundsatz: bis A5 in Betrieb, hat auf der Nordachse der Verkehrsfluss eine hohe Priorität)
Hier spielt noch hinein, dass in der Altstadt Verkehrseinschränkungen zur Eindämmung des Schleichverkehrs eingeführt wurden (Konzentration Durchgangsverkehr auf Nordachse)

Sanierung brachte kurzfristig immerhin punktuelle Verbesserung für den Langsamverkehr:

- *Zusätzlicher (geregelter) FG-Streifen bei der Molzgasse / Rosius*
- *FG Collègegasse wurde verbreitert und auf Wunschlinie verlegt*
- *Trottoirneubau und –verbreiterung zulasten Fahrbahn bzw. Fahrspuren*
- *Radstreifen zulasten Busspur*

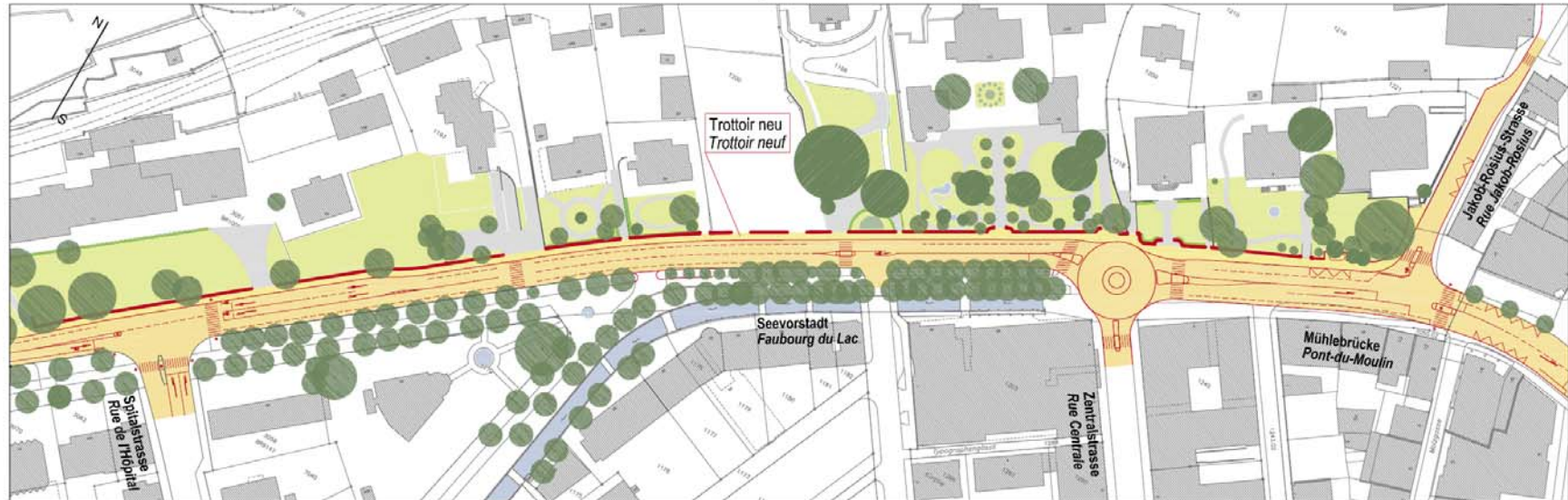
Hauptkritikpunkt am aktuellen Zustand aus Fussgängersicht ist nicht mehr der Mangel an Querungsstellen, sondern die Wartezeiten bei den Ampeln (Zielkonflikt mit Verkehrsfluss und besonders mit ÖV-Priorisierung, da infolge der hohen Busfrequenzen oft die Rotphase der übrigen Beziehungen inkl. FG verlängert wird).

Unterlage Walkshop

Fachtagung „Querungen für den Fussverkehr bei Tempo 30“

Sanierung Nordachse / *Assainissement de l'axe nord*

Abschnitt Seevorstadt - Mühlebrücke / *Tronçon Faubourg du Lac - Pont-du-Moulin*



Abschnitt Mühlebrücke - Heilmann-Platz / *Tronçon Pont-du-Moulin - Place-Heilmann*



Perspektive langfristig für den Bereich Kanalgasse nach der vollständigen Inbetriebnahme der Autobahnumfahrung A5 (Zeithorizont 2019)
Perspective à long terme pour le secteur de la rue du Canal après le contournement autoroutier intégral de Bienne par l'A5 (horizon 2019)

