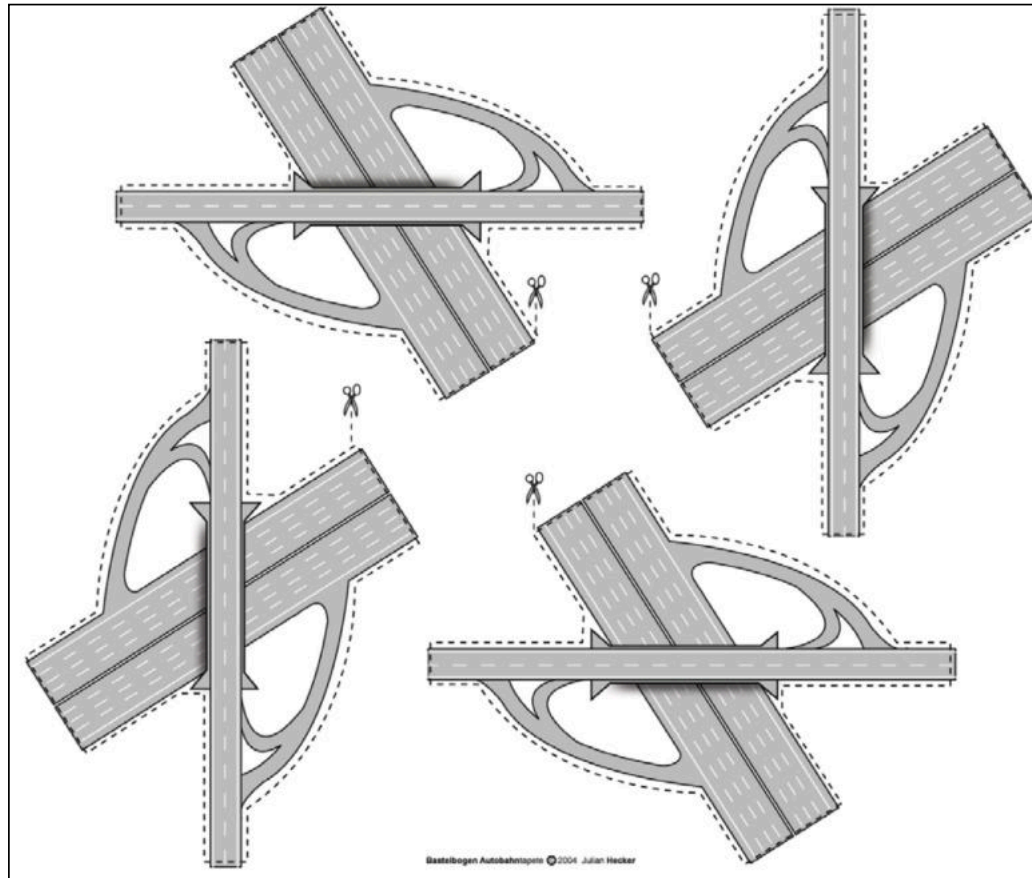


Autobahnanschlüsse im städtischen Raum

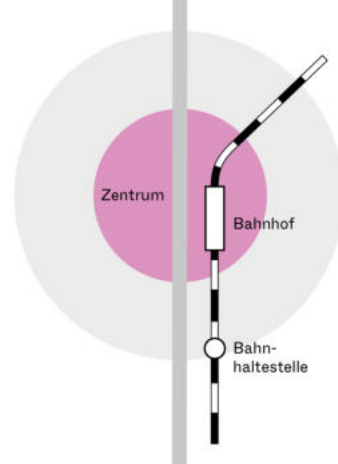


Dialogprozess Biel, Kerngruppe 11.8.2020, Fritz Kobi und Han van de Wetering

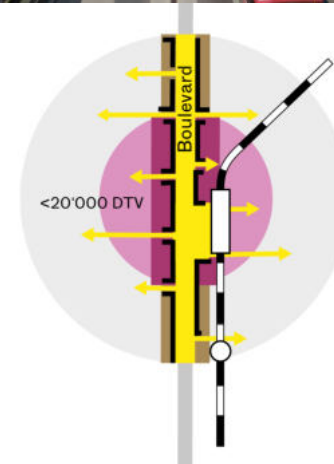
Autobahnanschlüsse im städtischen Raum

- Kurz- und mittelfristige Lösungen
- Typ
- Form
- Wirkungen
- Schnittstelle zum städtischen Netz
- Beispiele
- Fazit

Kurz- und mittelfristige Lösungen: Idee Stadtboulevard

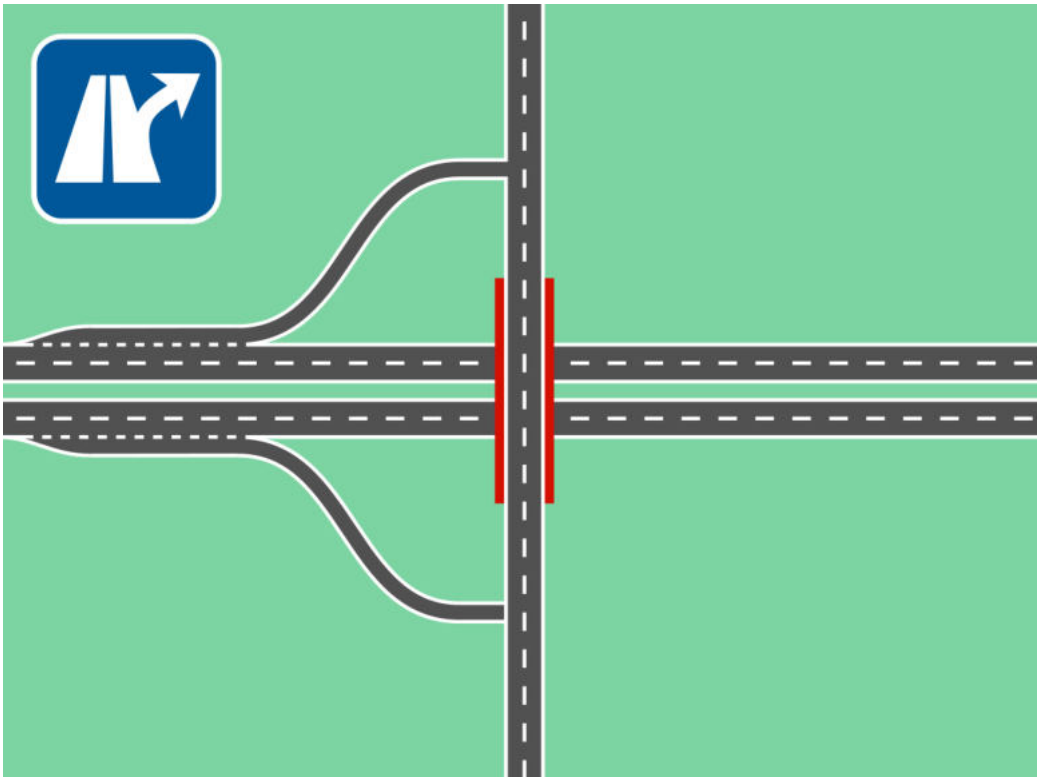


Ausgangslage: verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt als schwieriger Raum

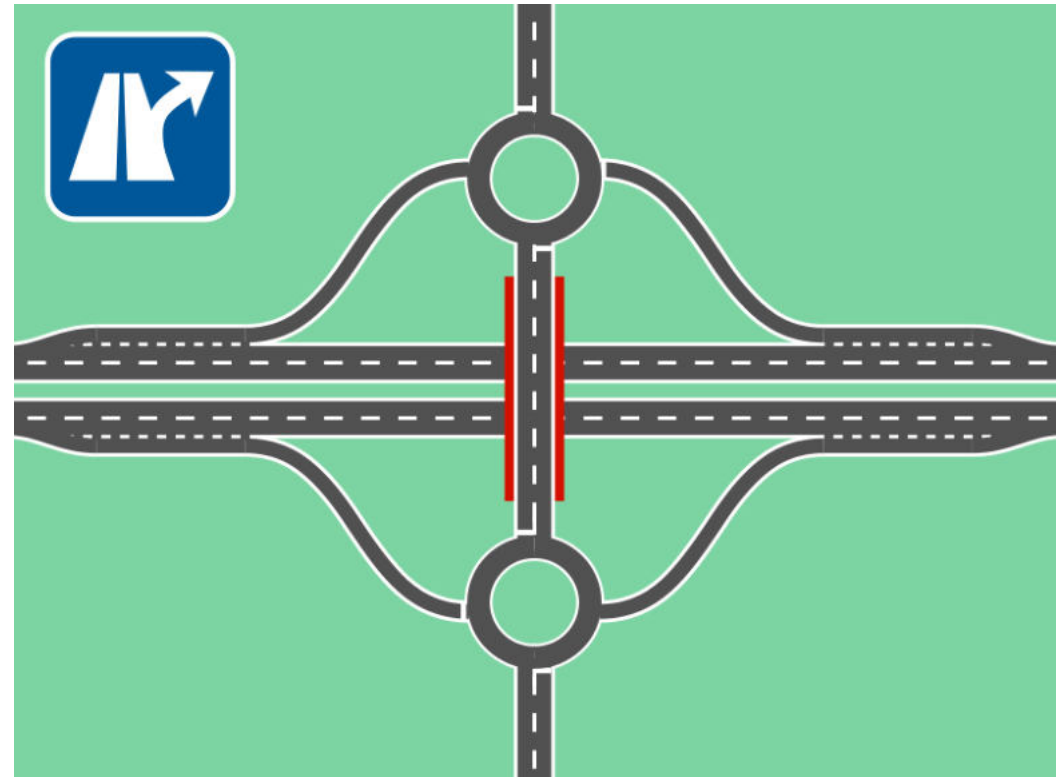


Umgestaltung zum Boulevard, Behandlung Verkehrsraum als vollwertiger Stadtraum; Gössenordnung Belastbarkeit bis DTV 20'000, Abschnitte mit Temporeduktion, gute Querbarkeit, breite begrünte Gehbereiche, Anpassung erste Bautiefe (Nutzungen, bauliche Struktur usw.)

Typ

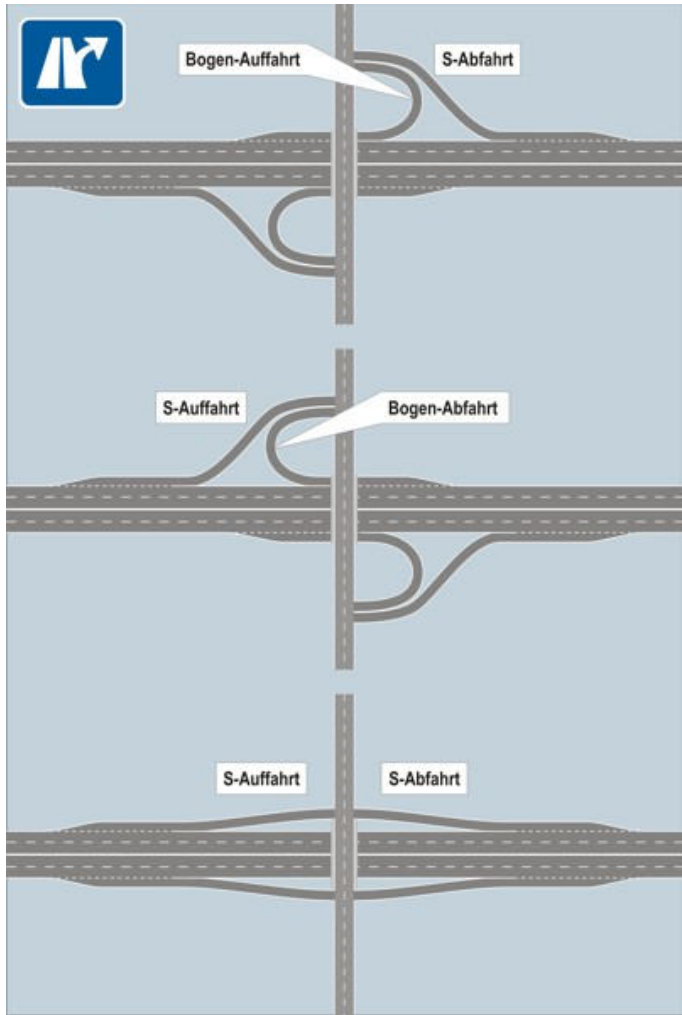


Halbanschluss



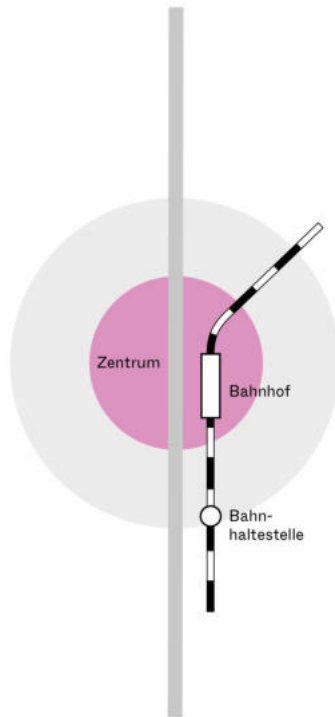
Vollanschluss

Form

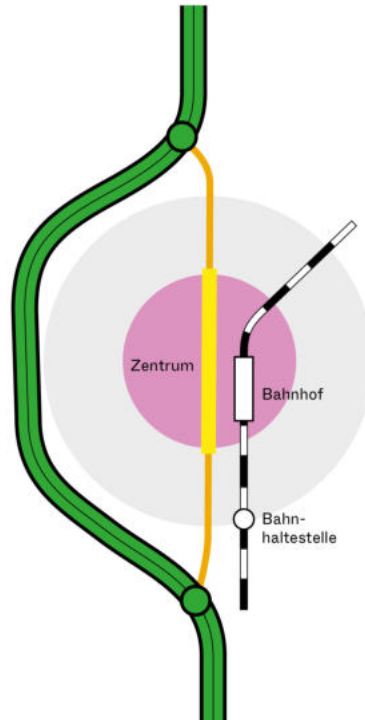


weitere Kombinationen möglich

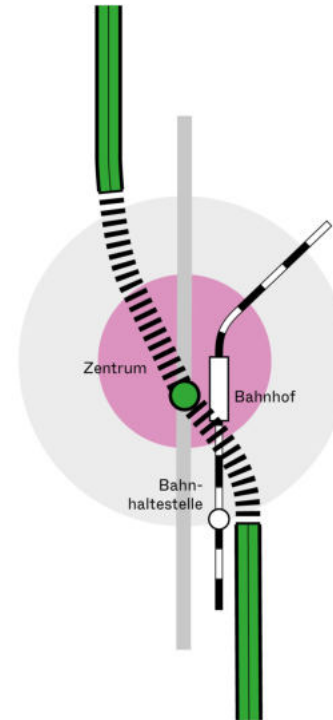
Wirkungen Verkehr



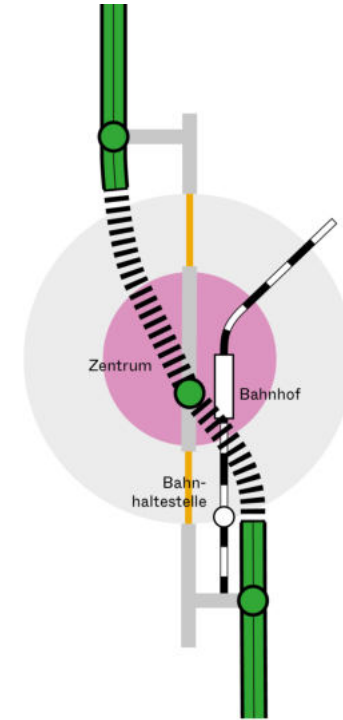
Ausgangslage:
Ortsdurchfahrt < 20'000 DTV
 Belastung Zentrum durch
 Transit-, ZQ- und Binnenverkehr,
 Mobilitätskonzept
 Monitoring & Controlling



**Autobahn mit zwei
 Anschlüssen am Stadtrand**
 Verkehrsströme auf Autobahn
 (auch Binnenverkehr!),
 Entlastung Zentrum,
 Mehrverkehr ausserorts /
 Ortsrand



**Autobahn mit Anschluss in
 Zentrumsnähe**
 Transit auf Autobahn, ZQ-
 Verkehr durch Zentrum
 (Mehrverkehr im Zentrum),
 keine Verlagerung
 Binnenverkehr



**Autobahn mit Anschluss in
 Zentrumsnähe und zwei
 Anschlüssen am Stadtrand**
 Transit auf Autobahn, ZQ-
 Verkehr zum Teil durch
 Zentrum (Mehrverkehr im
 Zentrum), Verlagerung
 Binnenverkehr je nach Lage der
 Anschlüsse

„Positive“ Wirkungen (u.a.)

- Erschliessen / Entwickeln (Stadt, Stadtteil)
- Entlasten Stadtnetz
- Ermöglichen, z. Bsp. Kammerprinzip
Quartierschutz

„Negative“ Wirkungen (u.a.)

- Zunahme der Verkehrsbelastung
- Flächenbedarf

Schnittstelle zum städtischen Netz

- Zahl der Anschlüsse (Abstimmung mit Kammerprinzip)
- Attraktivitätsdifferenz Autobahn – städtisches Netz
- Abstimmung auf Grund der unterschiedlichen Betriebskonzepte der Autobahn (Bund) und der städtischen Strassen (Kanton, Gemeinde)



Städtische Strassen

Autobahn und Autostrassen

Anschluss

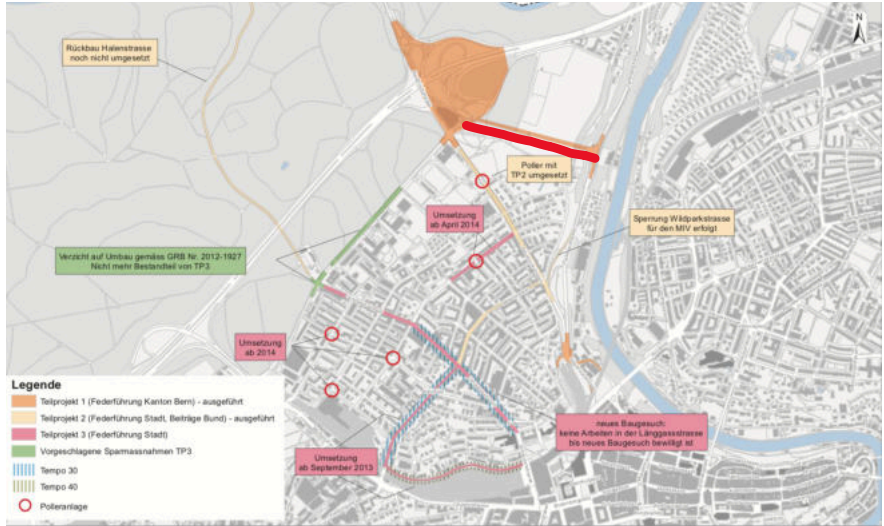


- **Belastbarkeit**
- **Autos**
- **öV** → Fahrplangerecht
→ Reisezeit
→ Priorität öV
- **Velos / Trottnetts**
- **Fussverkehr, u.a. Querungen**
- **Umgang mit Überlastungen**
- **Haltestellentypen**
- **Geschwindigkeitsregime**
- **Anlieferung / Parkierung**
- **Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes**
- **Schaffen guter Voraussetzungen für die Stadtentwicklung**

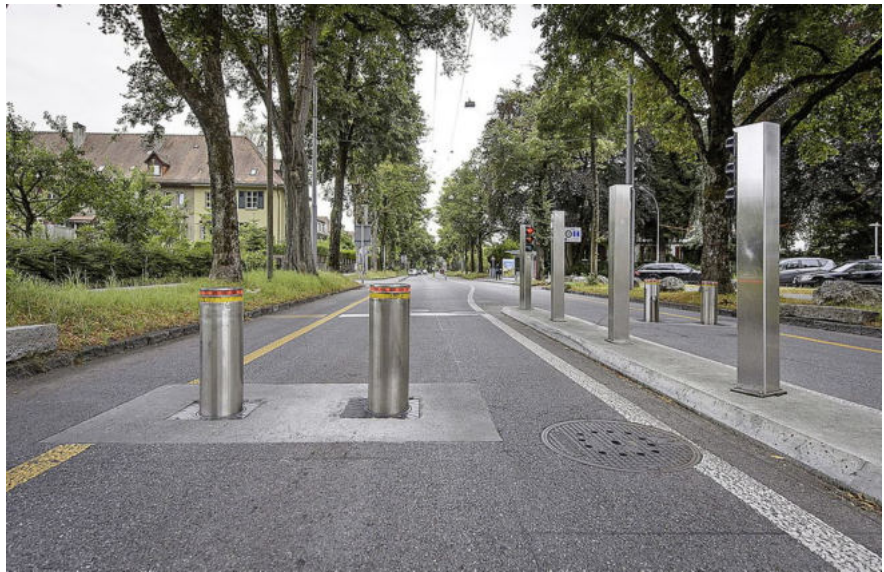
- **Autos** → **Fahren**
- **Geschwindigkeitsregime**
- **Umgang mit Überlastungen**
- **Strassenarchitektur**



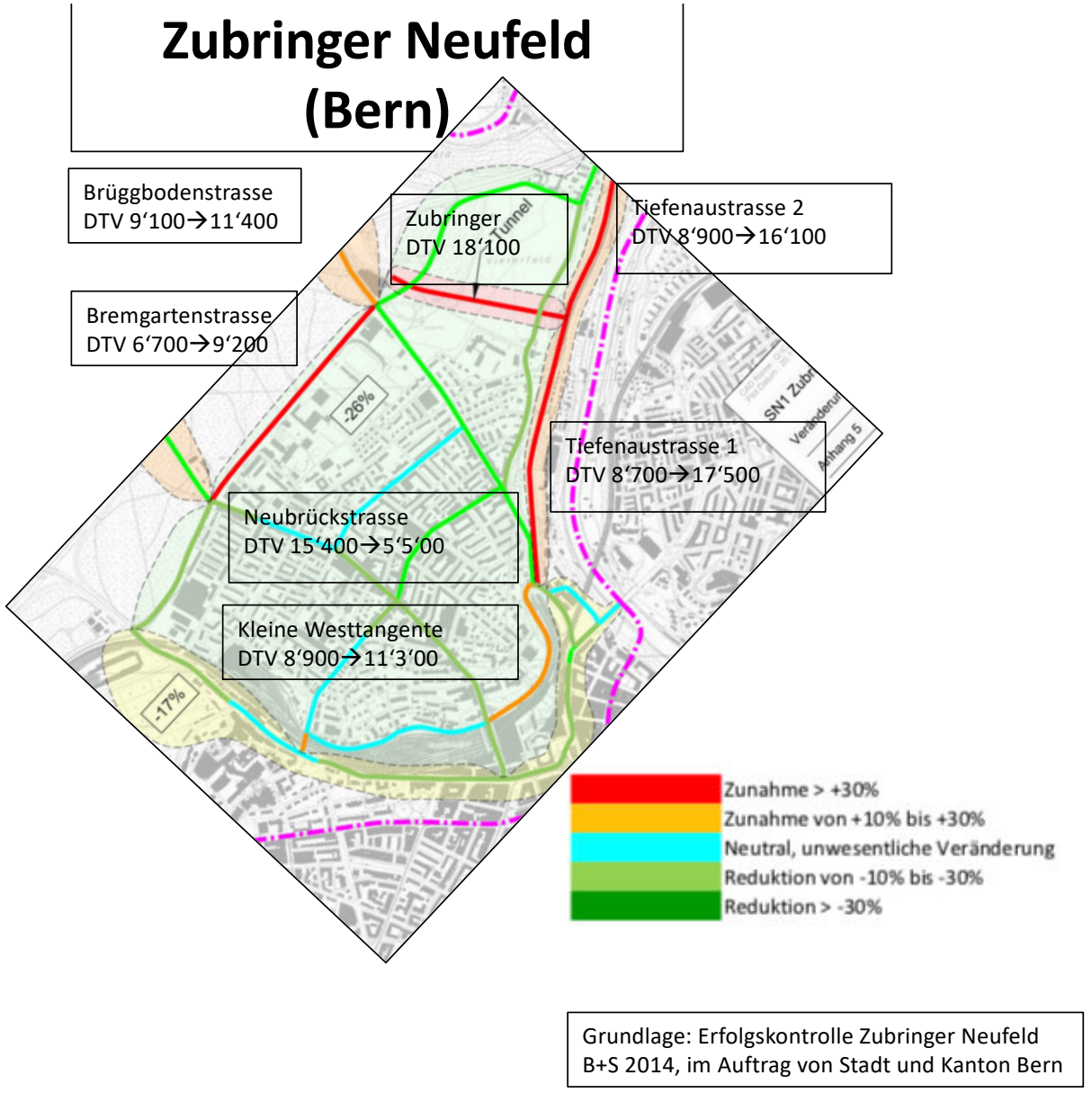
Beispiele



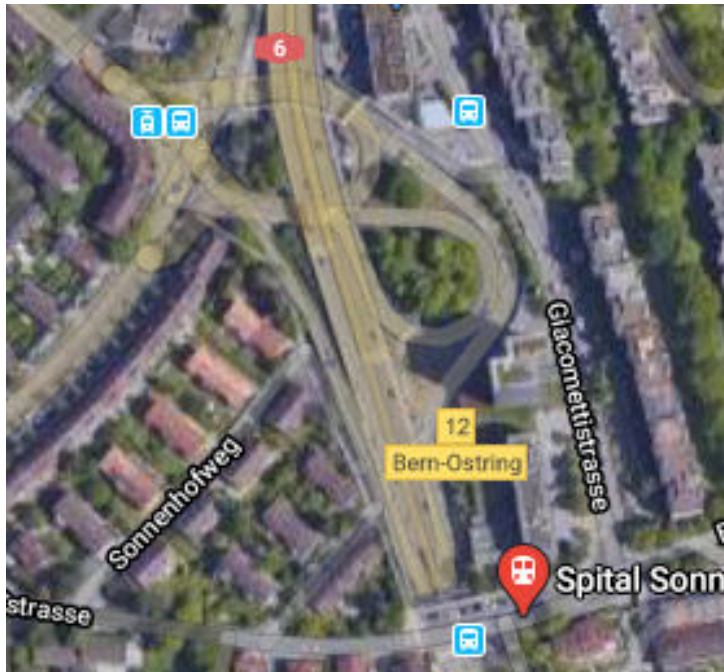
Flankierende Massnahmen Länggassquartier



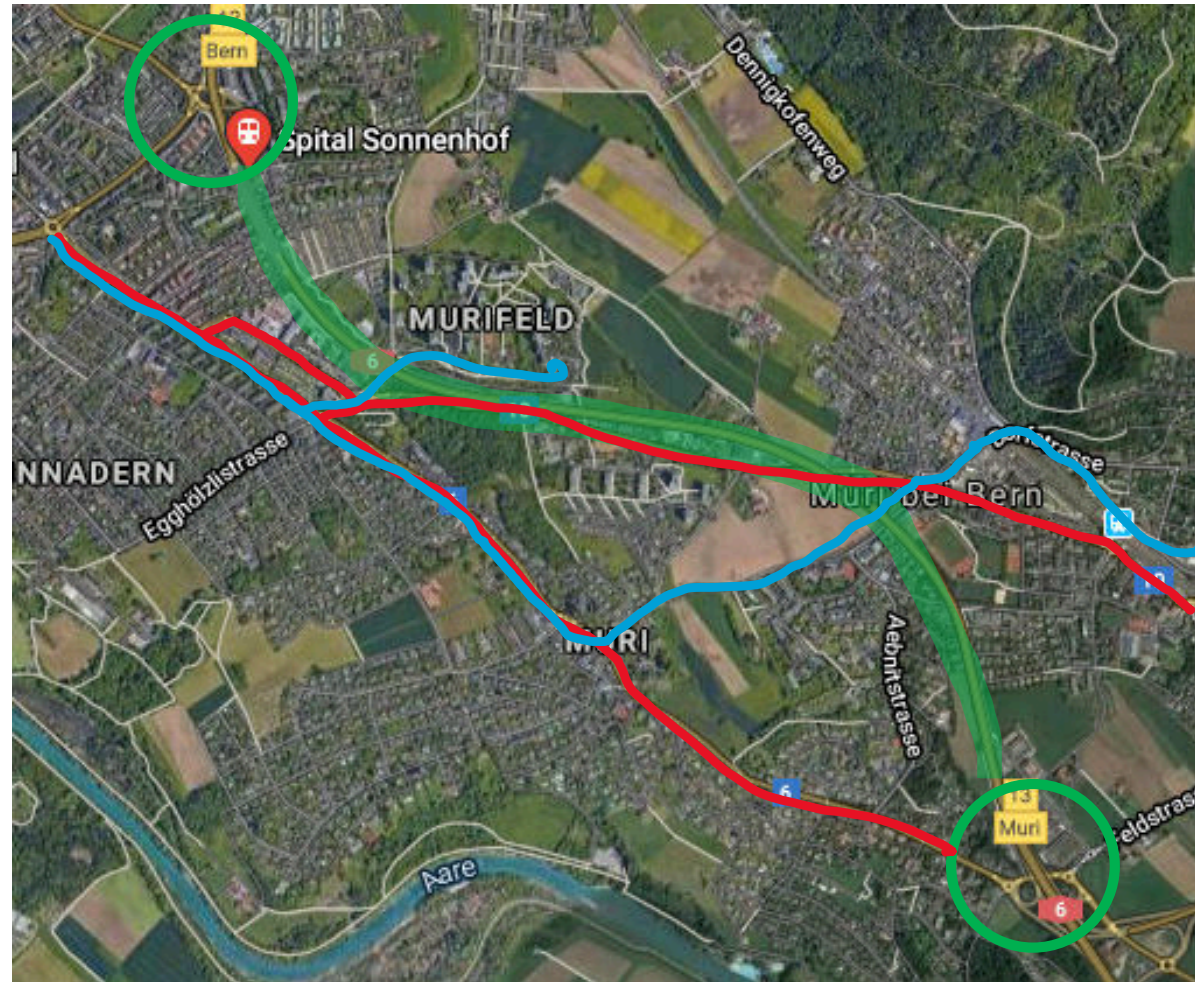
Polleranlage Neufeld



Autobahnanschluss Bern-Ostring



Bei Stau auf der Autobahn im Anschluss Bern-Ostring wird ab Muri die Kantonsstrasse als Überlaufachse benutzt mit negativen Auswirkungen auf die Abwicklung des ÖV (u.a. Tramlinien), den Lokalverkehr und die Lebensqualität in den Quartieren

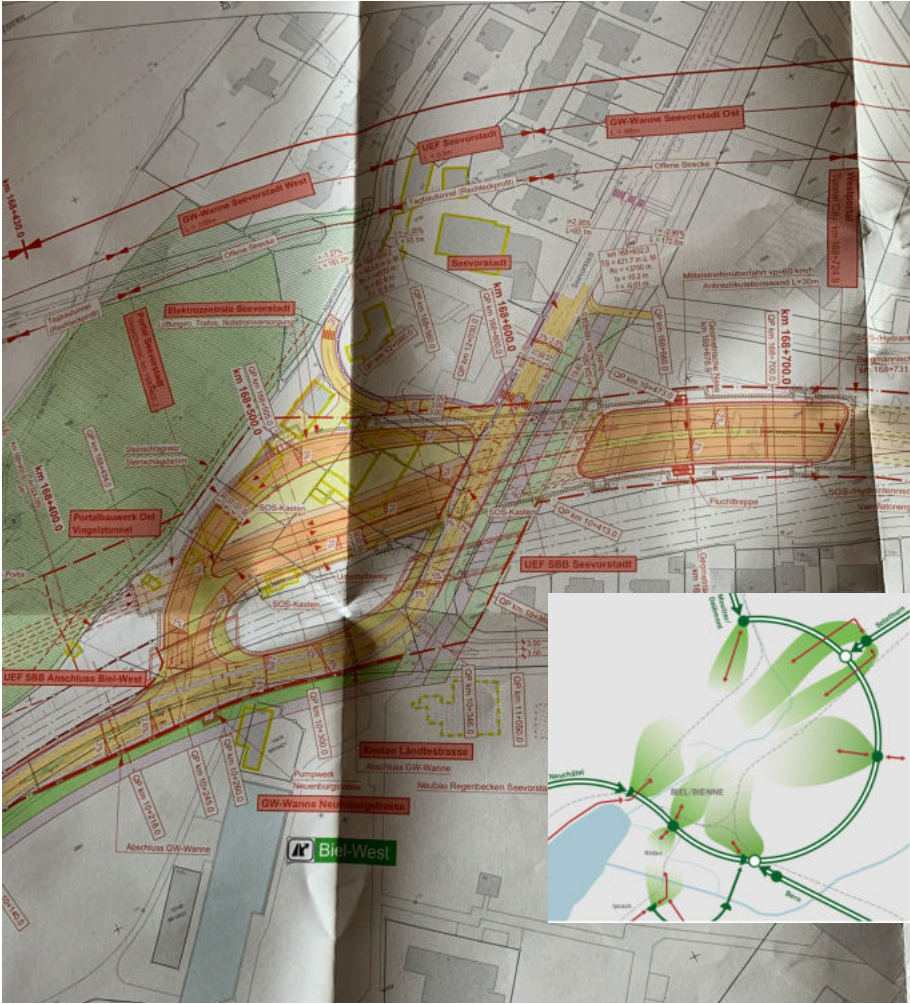


Halbanschluss Rusel



Verkehr: Entlastungswirkung abhängig von Anschlüssen in Biel

Halbanschluss Seedorstadt



Verkehr: Entlastung Ländtstrasse, Zufahrt zu einer der geplanten Kammern von Biel, Verkehrszunahme Seedorstadt?

Anschluss Bienne-Centre



Stadtraum:

- Beanspruchung von hochwertigem Stadtraum
- Sehr starker und kaum mehr korrigierbarer Eingriff im Stadtzentrum

Planung Nationalstrasse



Verkehrszahlen:
Medienatelier 31. August 2018, Folienpräsentation

Murtenstrasse heute

13'700

Gundlage: Monitoring 2018



?

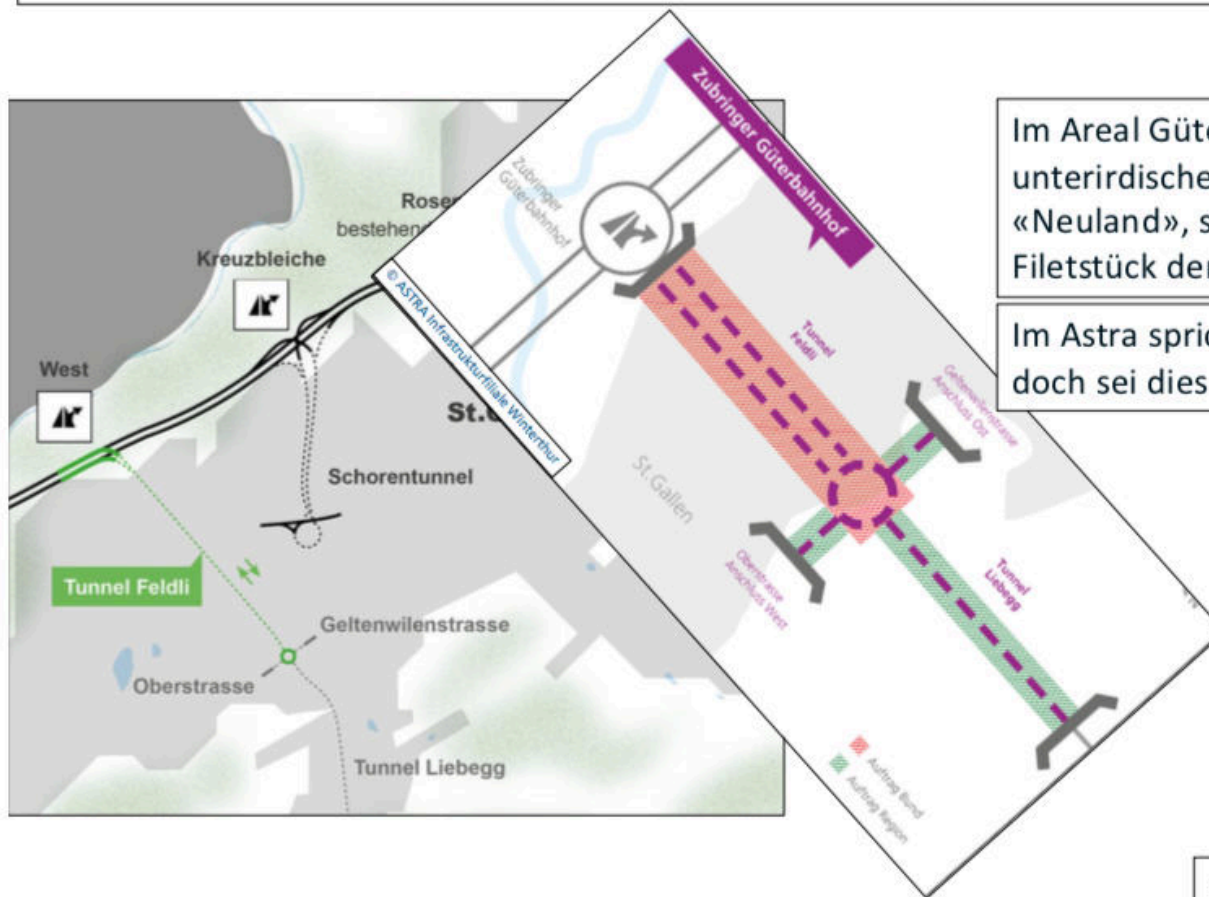
Was bedeutet dies für die Schnittstelle

- Abstimmen Autobahn / Stadtnetz?
- Autobahnanschluss direkt neben dem Bahnhof Biel -> Wirkungen?
- Dosierung des Verkehrs?
- Stauraum zwischen Autobahn und Stadtnetz und Verhindern von Ausweichverkehr im Stadtnetz?

Ausblick

Neuer Zubringer in St. Gallen mit unterirdischem Anschluss

Gemeinsame Planung Bund, Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrhoden, Stadt St. Gallen und Gemeinde Teufen



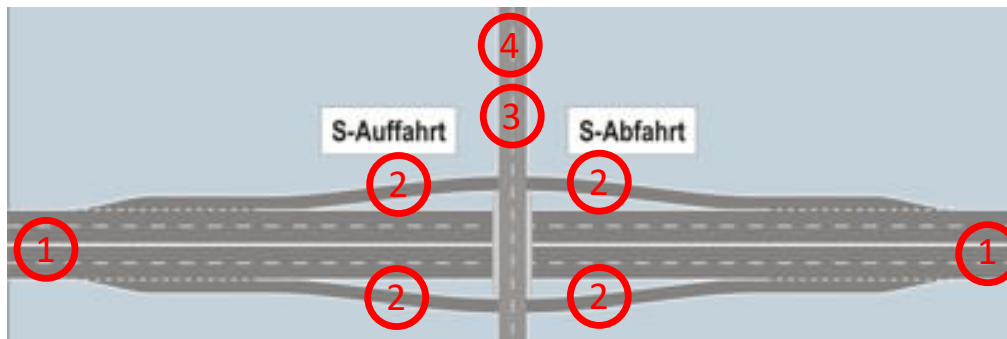
Im Areal Güterbahnhof mündet der Tunnel in einen unterirdischen Kreislauf. Mit dieser Variante begehe man «Neuland», sagte Mächler, «damit der Güterbahnhof als Filetstück der Stadtentwicklung sinnvoll genutzt werden kann.»

Im Astra spricht man von einer «speziellen Herausforderung», doch sei dies die «einzig mögliche Option».

Unterlagen: St. Galler Tagblatt, 7.3.2019 und ASTRA Infrastrukturfirma Winterthur

Fazit

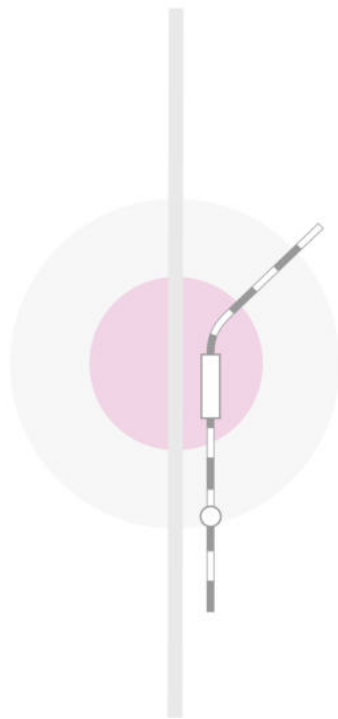
- Abstimmung auf der Schnittstelle von Autobahn und städtischen Strassen ist sehr schwierig.
 - ① Behinderungen auf der Autobahn vermeiden
 - ② Behinderungen auf die Rampen konzentrieren
 - ③ Behinderungen auf den Lokalstrassen vermeiden
 - ④ Behinderungen des öV vermeiden



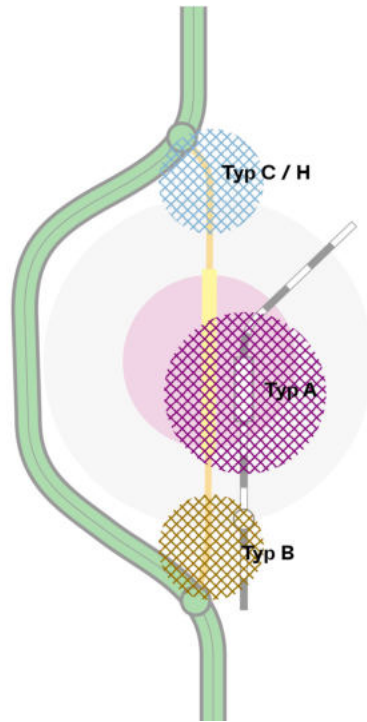
- Schnittstellen im Griff haben – Verträglichkeiten sicherstellen
- Verkehrliche Robustheit in der Zukunft?

- Ja nach Situation und Projekt kaum mehr korrigierbarer Eingriff in den Stadtraum
- Kann das Kammerprinzip und damit das Umsetzen der Mobilitätsstrategie und damit das Erreichen einer hohen Lebensqualität in den Quartieren unterstützen
- Beanspruchung von hochwertigem Stadtraum
- Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

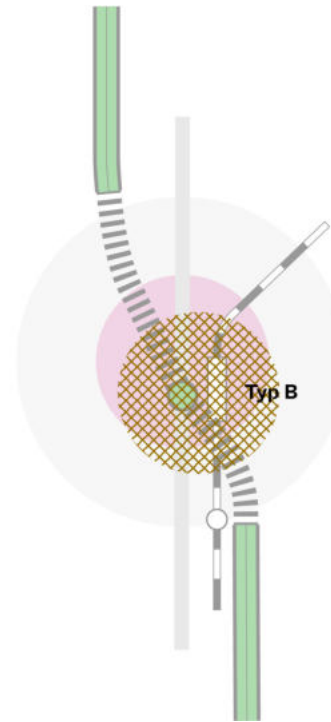
Wirkungen von Autobahnanschlüssen auf die Stadtentwicklung



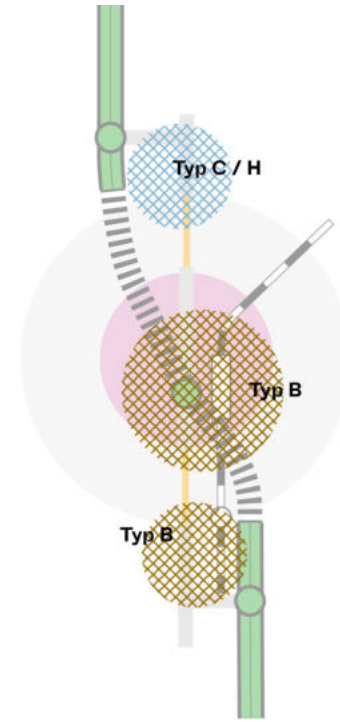
Belastung Zentrum durch Transit-, ZQ- und Binnenverkehr



ABC-Strategie: differenzierte wirtschaftliche Entwicklung, Etablierung Typ A im Zentrumsgebiet



Verdrängung Typ A durch Typ B (oder C / H)



Verdrängung Typ A durch Typ B (oder C / H)

- Themenbereiche zu den Anschlüssen
 - Stadtentwicklung / Städtebau / Stadtraum
 - Verkehrlichen Wirkungen
 - Schnittstelle Nationalstrasse / Stadtnetz, Verträglichkeiten, Robustheit
 - Bautechnische Aspekte
 - Auswirkungen auf die Umwelt und das Umfeld
 -