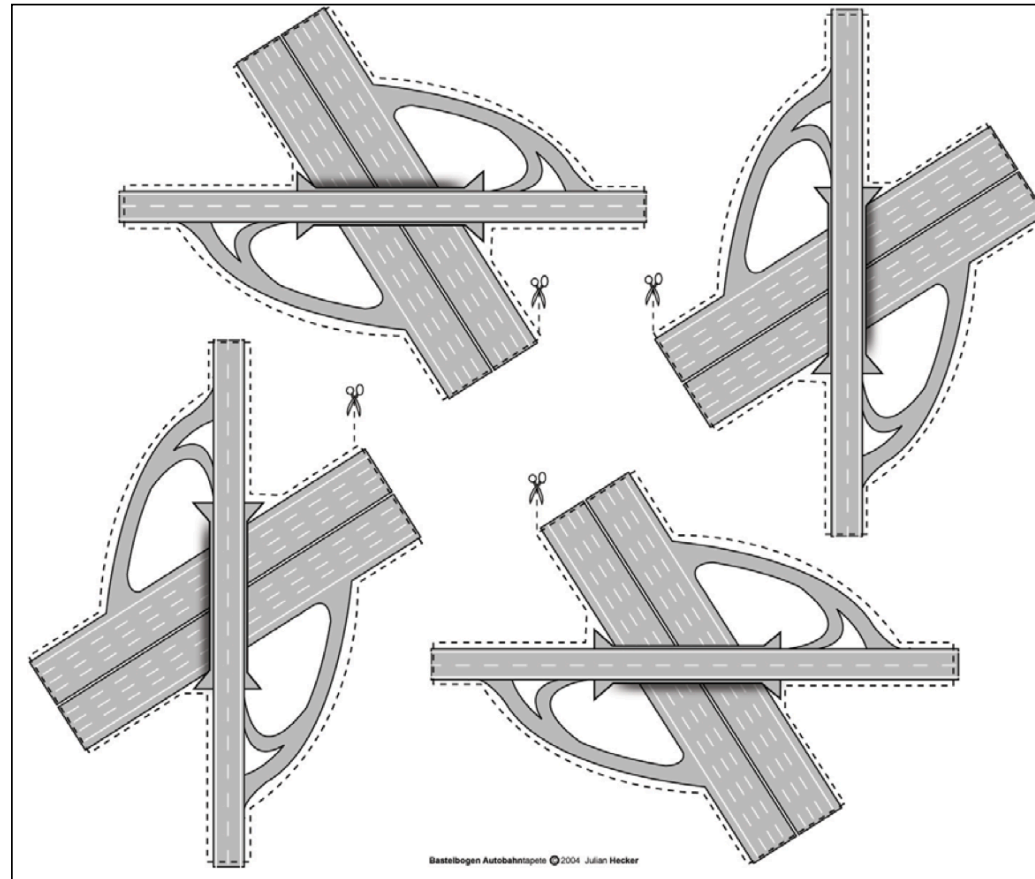


# Autobahnanschlüsse im städtischen Raum

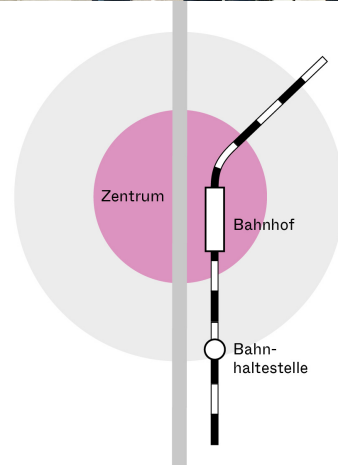


Dialogprozess Biel, Kerngruppe 11.8.2020, Fritz Kobi und Han van de Wetering

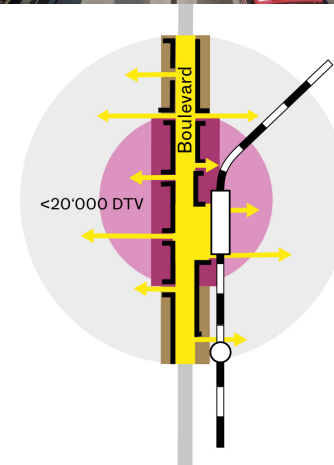
# Autobahnanschlüsse im städtischen Raum

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

## Kurz- und mittelfristige Lösungen: Idee Stadtboulevard

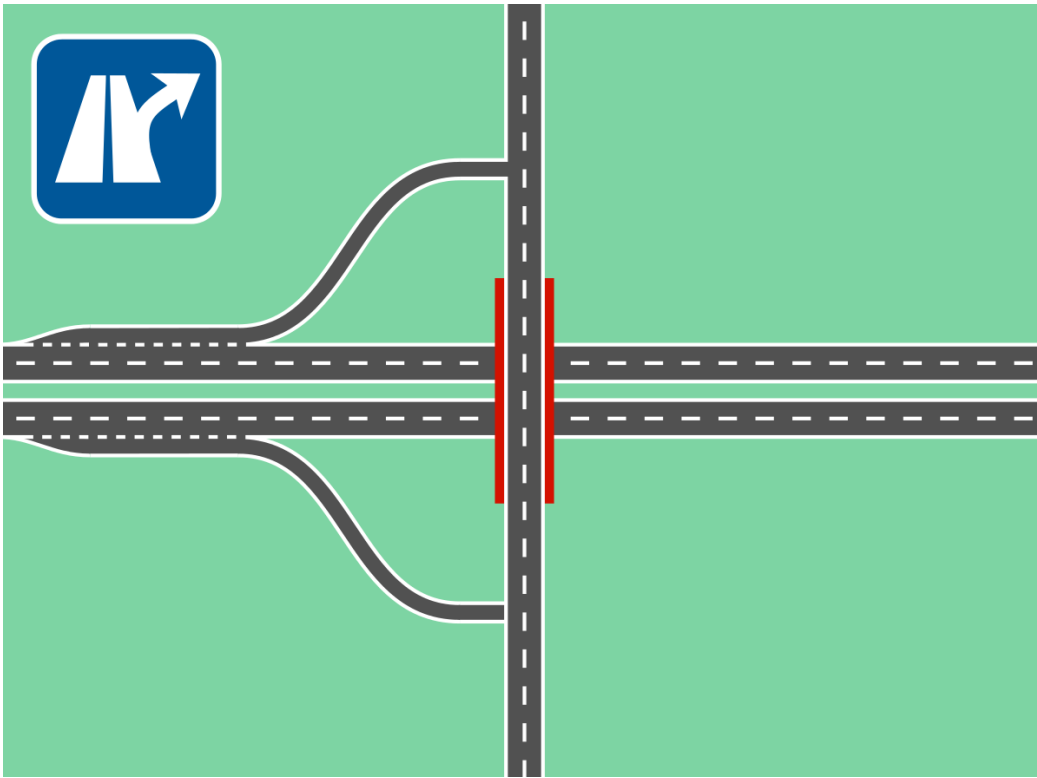


Ausgangslage: verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt als schwieriger Raum

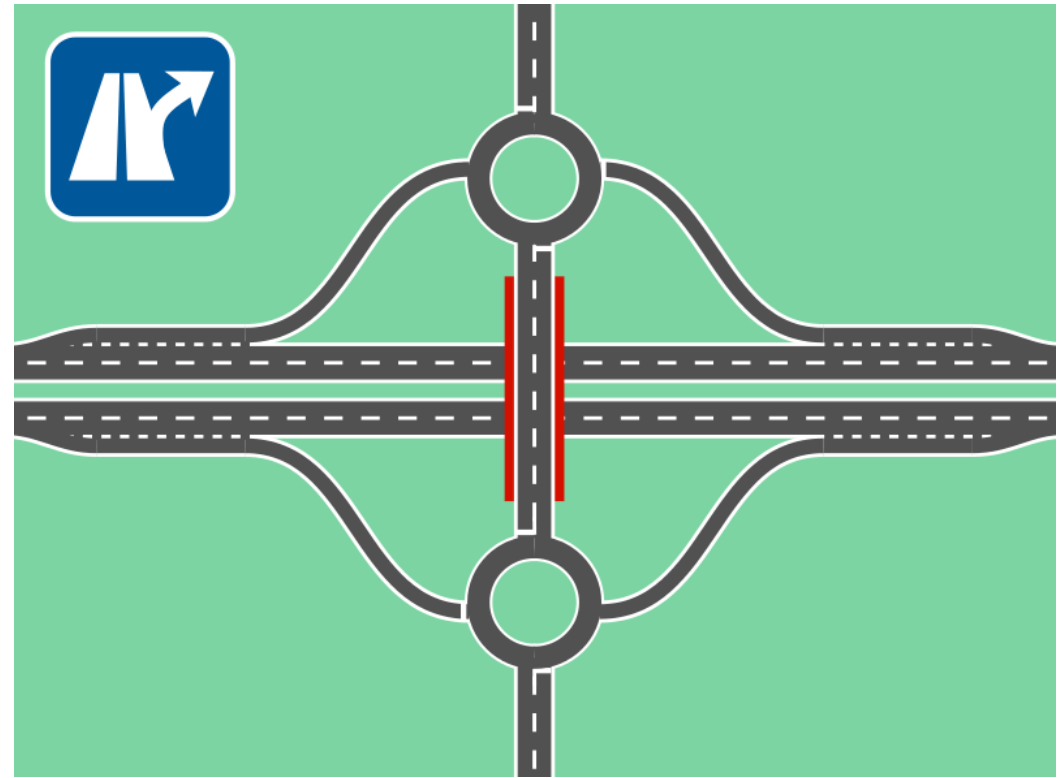


Umgestaltung zum Boulevard, Behandlung Verkehrsraum als vollwertiger Stadtraum; Gössenordnung Belastbarkeit bis DTV 20'000, Abschnitte mit Temporeduktion, gute Querbarkeit, breite begrünte Gehbereiche, Anpassung erste Bautiefe (Nutzungen, bauliche Struktur usw.)

Typ

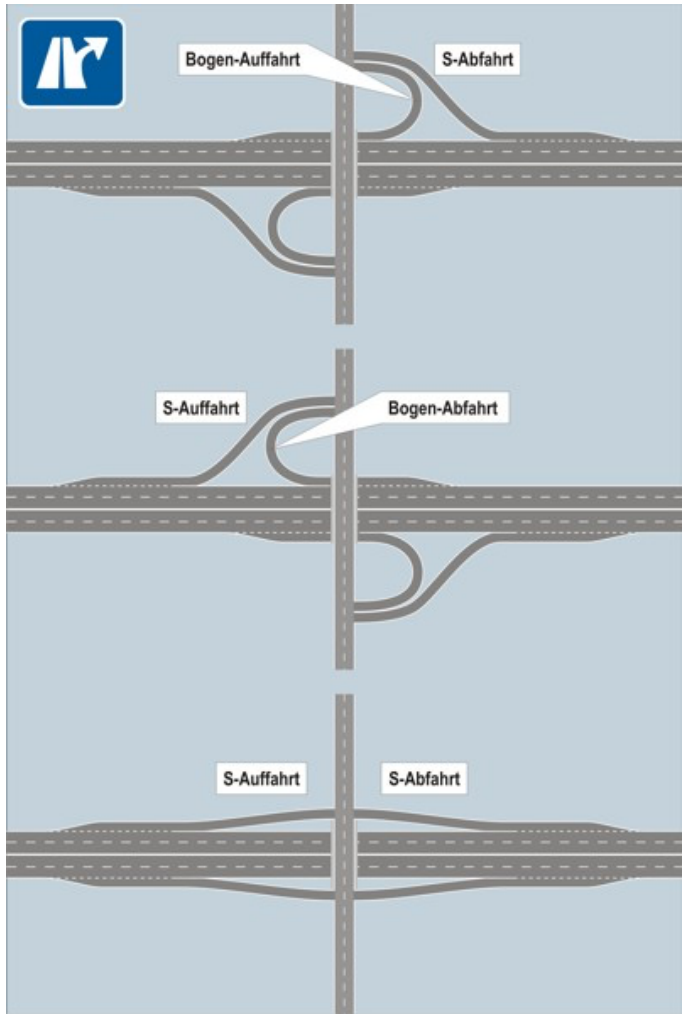


Halbanschluss



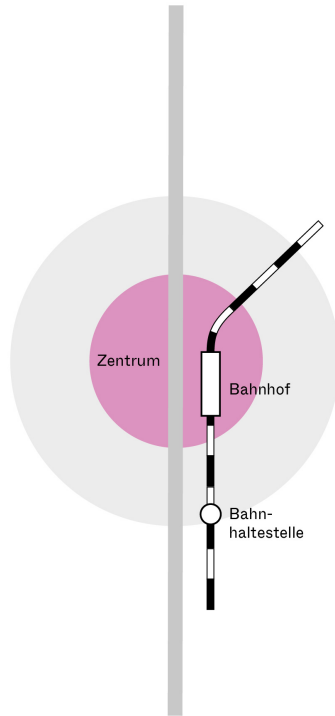
Vollanschluss

# Form

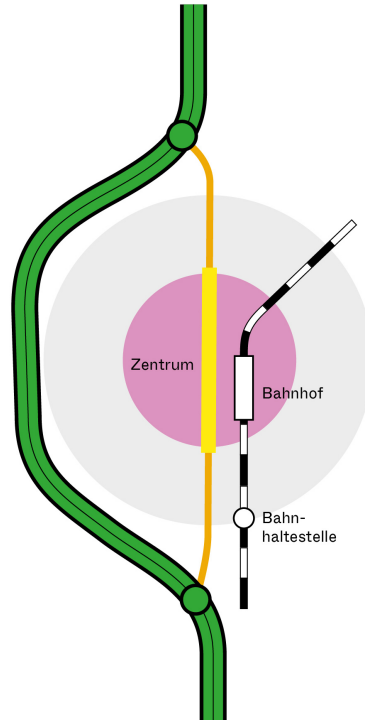


weitere Kombinationen möglich

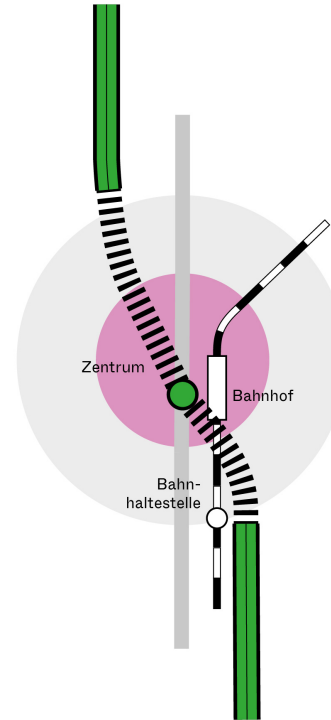
# Wirkungen Verkehr



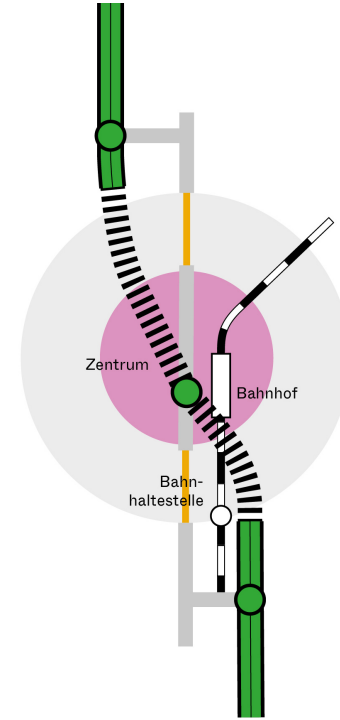
**Ausgangslage:**  
**Ortsdurchfahrt < 20'000 DTV**  
 Belastung Zentrum durch  
 Transit-, ZQ- und Binnenverkehr,  
 Mobilitätskonzept  
 Monitoring & Controlling



**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**

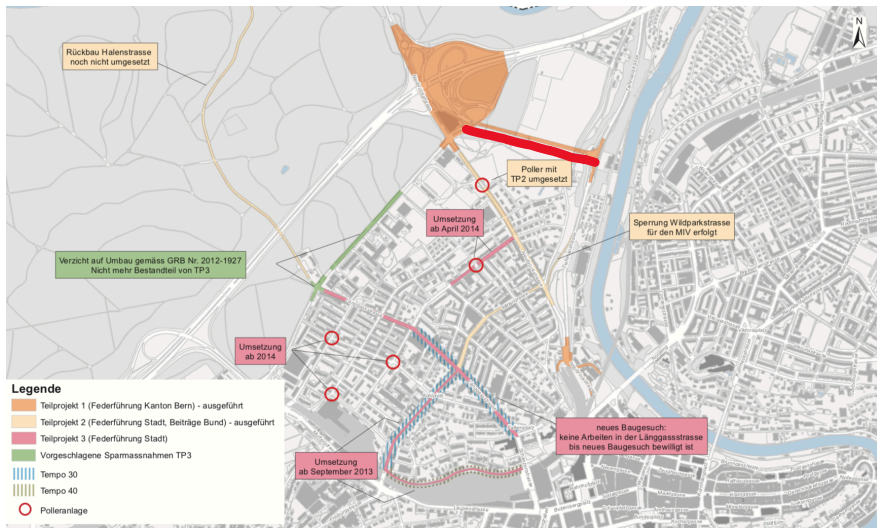


- **Belastbarkeit**
- **Autos**
- **öV** → Fahrplangerecht  
→ Reisezeit  
→ Priorität öV
- **Velos / Trottinets**
- **Fussverkehr, u.a. Querungen**
- **Umgang mit Überlastungen**
- **Haltestellentypen**
- **Geschwindigkeitsregime**
- **Anlieferung / Parkierung**
- **Gestaltung des öffentlichen Stadtraumes**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

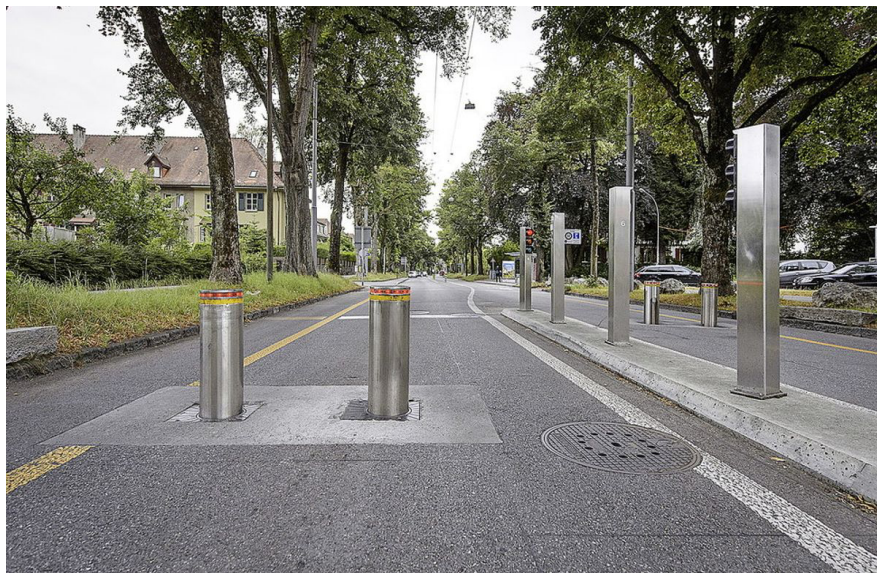
- **Autos** → Fahren
- **Geschwindigkeitsregime**
- **Umgang mit Überlastungen**
- **Strassenarchitektur**



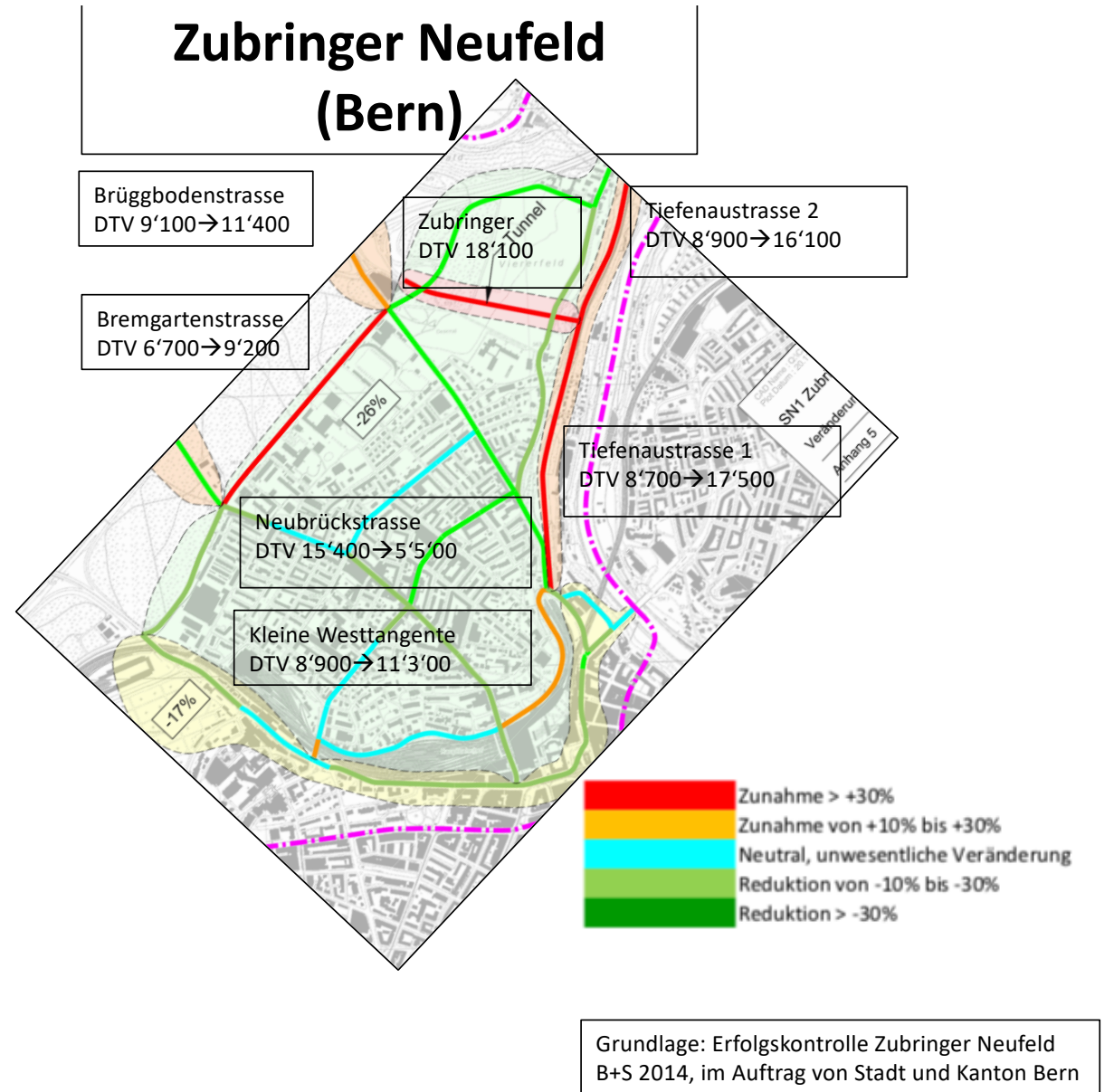
# Beispiele



Flankierende Massnahmen Länggassquartier



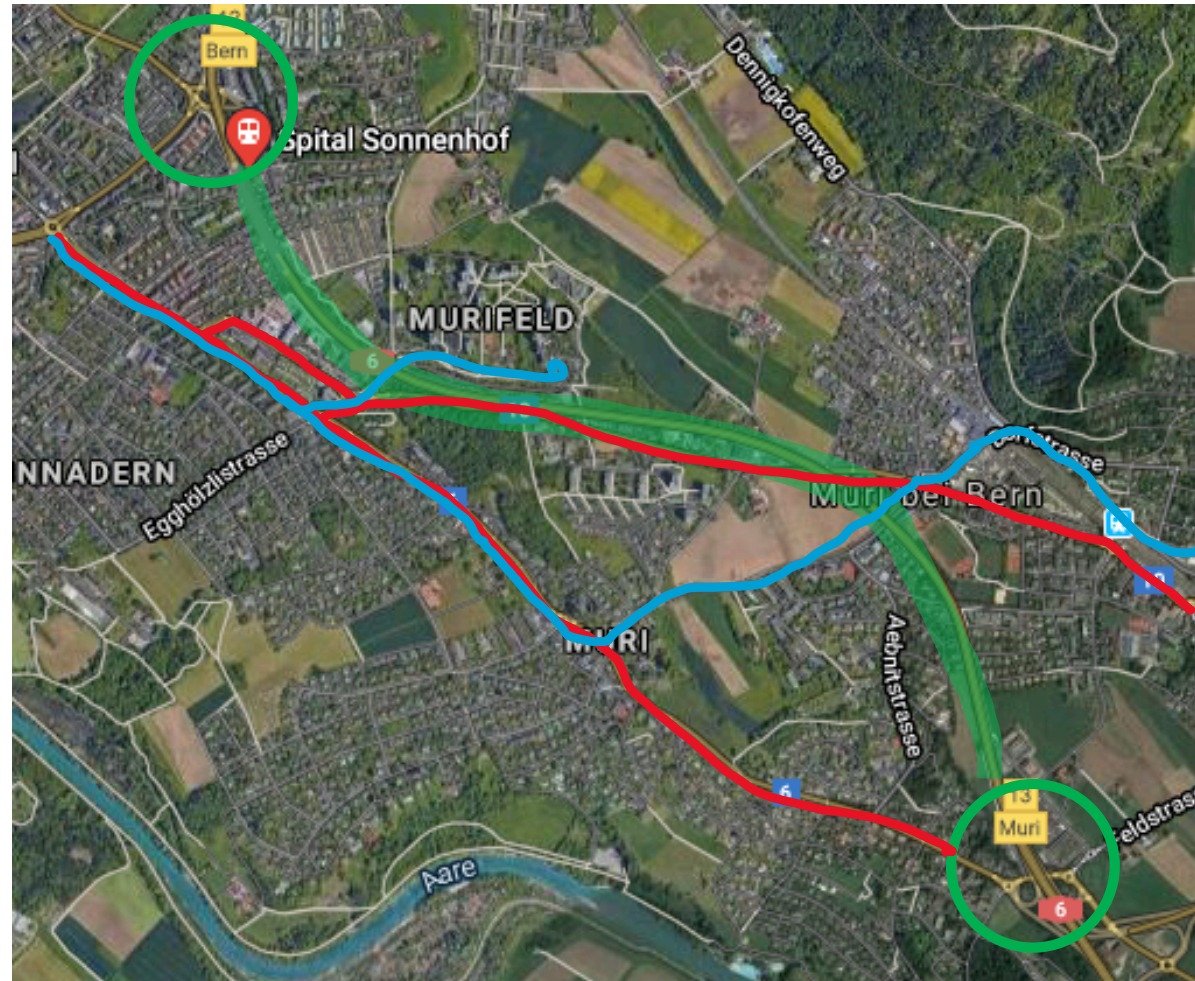
Polleranlage Neufeld



## 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

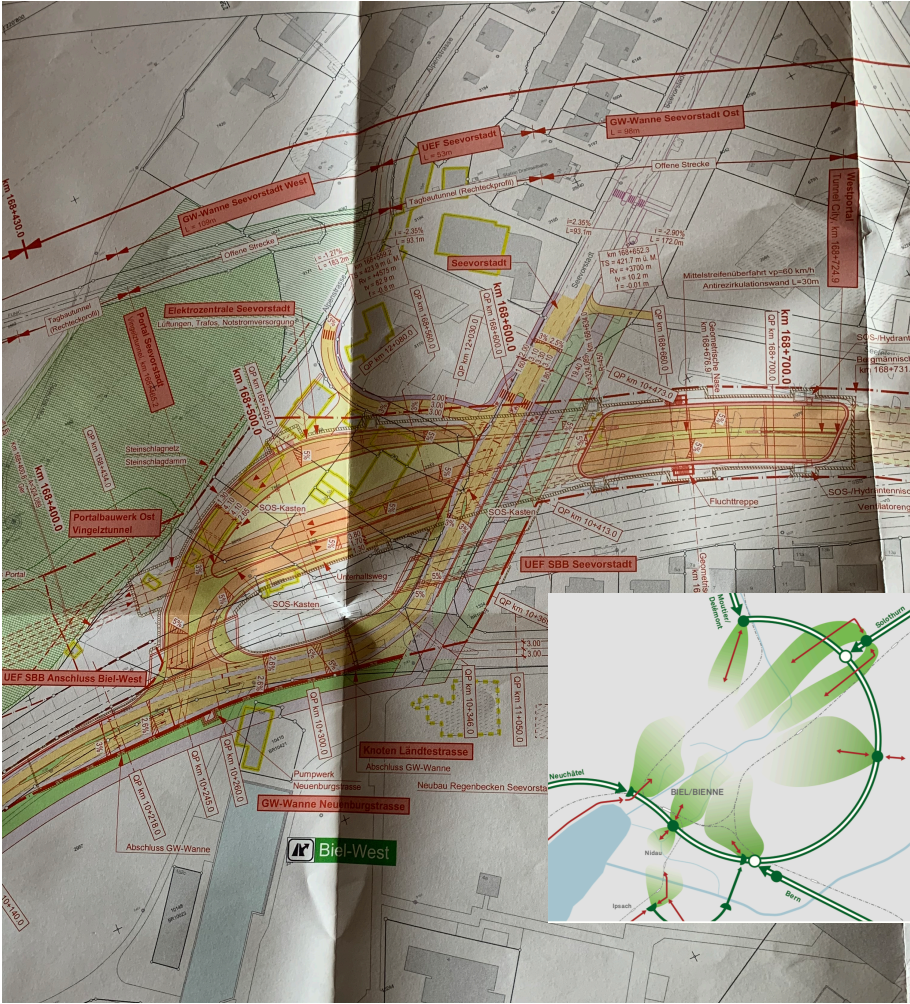


## Halbanschluss Rusel



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

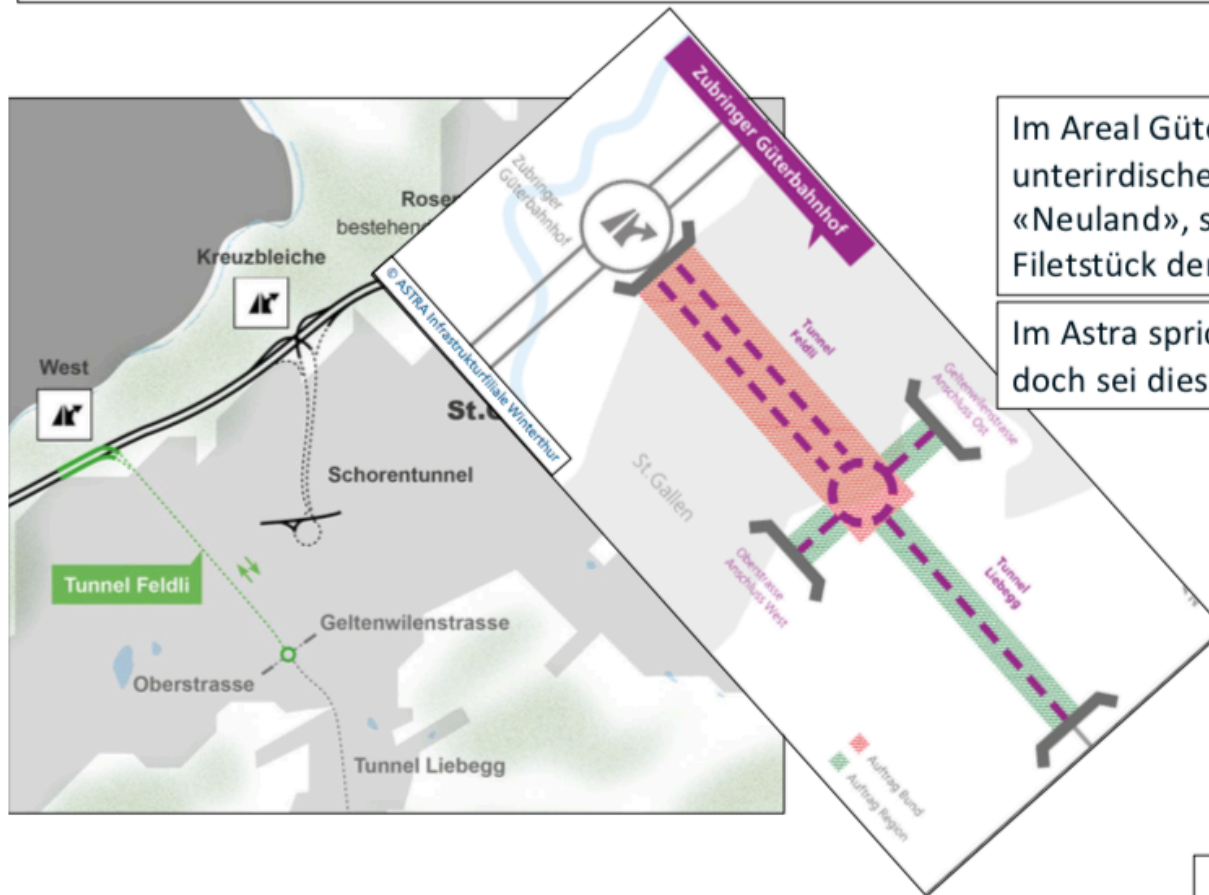




## Ausblick

### Neuer Zubringer in St. Gallen mit unterirdischem Anschluss

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



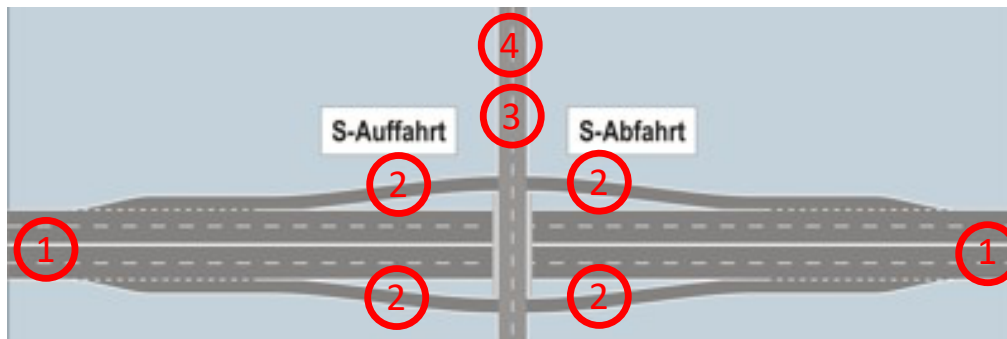
Im Areal Güterbahnhof mündet der Tunnel in einen unterirdischen Kreislauf. Mit dieser Variante begehe man «Neuland», sagte Mächler, «damit der Güterbahnhof als Filetstück der Stadtentwicklung sinnvoll genutzt werden kann.»

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**

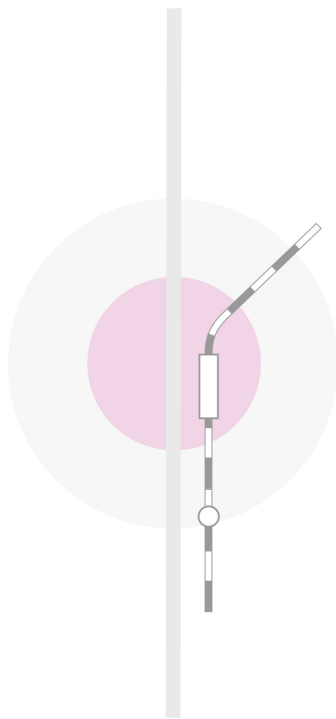
- Abstimmung auf der Schnittstelle von Autobahn und städtischen Strassen ist sehr schwierig.
  - ① Behinderungen auf der Autobahn vermeiden
  - ② Behinderungen auf die Rampen konzentrieren
  - ③ Behinderungen auf den Lokalstrassen vermeiden
  - ④ Behinderungen des öV vermeiden



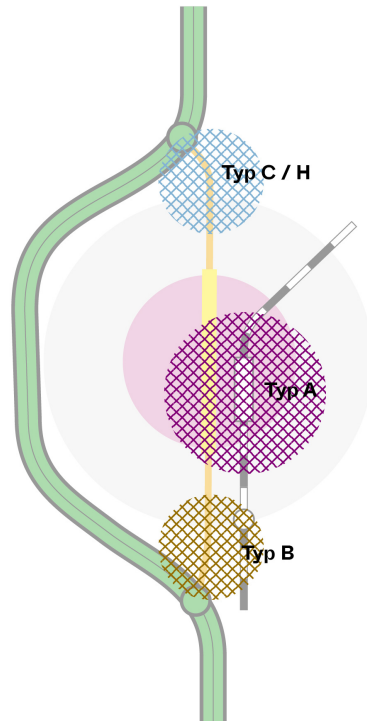
- Schnittstellen im Griff haben – Verträglichkeiten sicherstellen
- Verkehrliche Robustheit in der Zukunft?

- 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

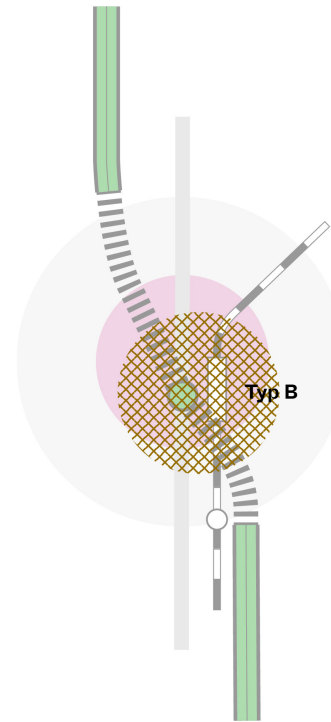
# Wirkungen von Autobahnanschlüssen auf die Stadtentwicklung



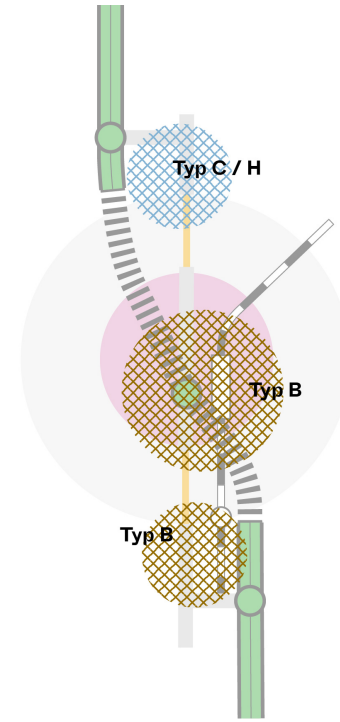
Belastung Zentrum durch  
Transit-, ZQ- und  
Binnenverkehr



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
  - .....