

metron



---

***Aktualisierung und Weiterführung  
des Verkehrskonzepts Dornbirn***

*Dokumentation*

***Stadt Dornbirn***

*8. März 2011*

**Bearbeitung**

Peter Schoop  
Maria Andreou

**Metron Verkehrsplanung AG**

Postfach 480  
Stahlrain 2  
CH 5201 Brugg

dipl. Ing. ETH/SVI  
Sekretärin

T +41 (0)56 460 91 11  
F +41 (0)56 460 91 00  
info@metron.ch  
www.metron.ch

Hannes Müller

**mrs partner ag**  
Birmensdorferstraße 55  
CH - 8004 Zürich

dipl. Ing. ETH/SVI  
T +41 (0)44 245 46 00  
F +41 (0)44 245 46 05  
info@mrspartner.ch  
www.mrs-zh.ch

<b>Teil A: Zusammenfassender Bericht</b>	<b>5</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1 Auftrag	6
<b>2 Achsen-Kammern-System</b>	<b>7</b>
2.1 Ausgangslage: Gesamtverkehrskonzept 1993	7
2.2 Neue Rahmenbedingungen	8
2.3 Lenkungskonzept	8
2.4 Fazit und Empfehlungen	9
2.5 Realisierung	9
<b>3 Bahnhof</b>	<b>10</b>
3.1 Ausgangslage	10
3.2 Handlungsansatz: Sperren beim Bahnhof	11
3.3 Versuch und Verkehrszählungen April 2007	12
3.4 Fazit und Empfehlungen	12
3.5 Empfehlungen zur Lindenkreuzung	14
3.6 Realisierung	14
<b>4 Verkehrslenkung</b>	<b>15</b>
4.1 Veränderungen 1993 - 2008	15
4.2 Analyse der regionalen Verkehrsbeziehungen	16
4.3 Regionales Lenkungskonzept	17
4.4 Beurteilung und Ansätze	18
4.5 Realisierungen	18
<b>5 Flurgasse</b>	<b>19</b>
5.1 Ausgangslage	19
5.2 Abklärungen	20
5.3 Realisierung	21
<b>6 Innenstadt</b>	<b>22</b>
6.1 Ausgangslage	22
6.2 Erschließung und Parkierung	24
6.3 Zielsetzung und strategischer Ansatz	24
6.4 Erstes Variantenspektrum	26
6.5 Kritik und Workshops	27
6.6 Umsetzungsvorschlag	28
6.7 Realisierung	31

***Teil B: Zusammenstellung der Präsentationen***

**32**

***Thema 1: Achsen-Kammern-System***

***Thema 2: Bahnhof***

***Thema 3: Verkehrslenkung***

***Thema 4: Flurgasse***

***Thema 5: Innenstadt***



***Teil A:***  
***Zusammenfassender Bericht***

## 1 Einleitung

### 1.1 Auftrag

Das im Jahr 1993 fertig gestellte Verkehrskonzept wurde zwischen 2006 und 2010 in verschiedenen Bereichen überarbeitet.

Die Abklärungen umfassten :

- Achsen-Kammern-System
- Bahnhof
- Verkehrslenkung
- Flurgasse
- Innenstadt

Die Abklärungen wurden in verschiedenen Stadtplanungsausschüssen vorgestellt und eingehend diskutiert.

Zu den verschiedenen Themen liegen folgende Beschlüsse vor:

Verkehrsführung im Bahnhofsareal (mrs / Metron)	Stadtratsbeschluss	25.03.2008
Achsen-Kammern-System / Überarbeitung (mrs / Metron)	Kenntnisnahme des Arbeitsausschusses	18.03.2009
Verkehrslenkung (mrs / Metron)	Abstimmung des Lenkungskonzeptes mit dem Land	25.11.2009
Klostergasse mit Lindenkreuzung (Projekt Stadtplanung)	Stadtratsbeschluss	15.06.2010 20.07.2010
Neues Verkehrsregime Flurgasse - Radetzkystraße (mrs)	Stadtratsbeschluss	20.07.2010
Verkehrsregime Innenstadt (mrs / Metron / Stadtplanung)	Stadtratsbeschluss	21.12.2010

Die vorliegende Kurzdokumentation (Teil A) fasst die Arbeiten in stark geraffter Form zusammen. Sie bildet die Ergänzung zu den ausführlichen Folienpräsentationen (Teil B).

## 2 Achsen-Kammern-System

### 2.1 Ausgangslage: Gesamtverkehrskonzept 1993

#### Strategische Grundlage

Das Gesamtverkehrskonzept 1993 bildete als Verkehrsentwicklungsplan ein Teilkonzept der Stadtentwicklungsplanung und war verwaltungsanweisender Richtplan. Er enthielt 4 Teile, nämlich

- Achsen - Kammern - Konzept
- Lenkungskonzept
- Konzept nichtmotorisierter Verkehr
- Konzept ÖV

Das Gesamtverkehrskonzept enthielt einen Maßnahmenkatalog, der nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel laufend umgesetzt wurde.

Kern war das Achsen-Kammern-Konzept:

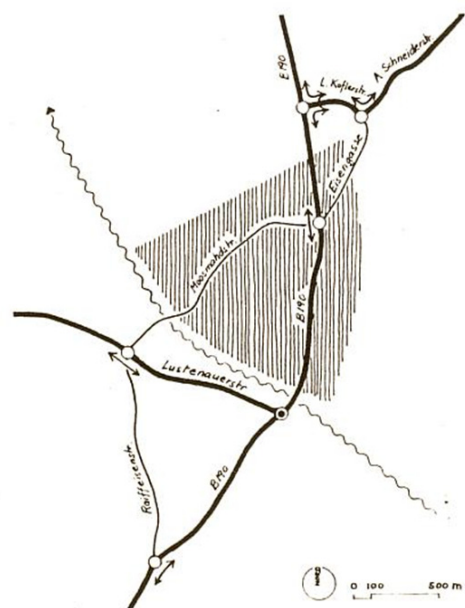
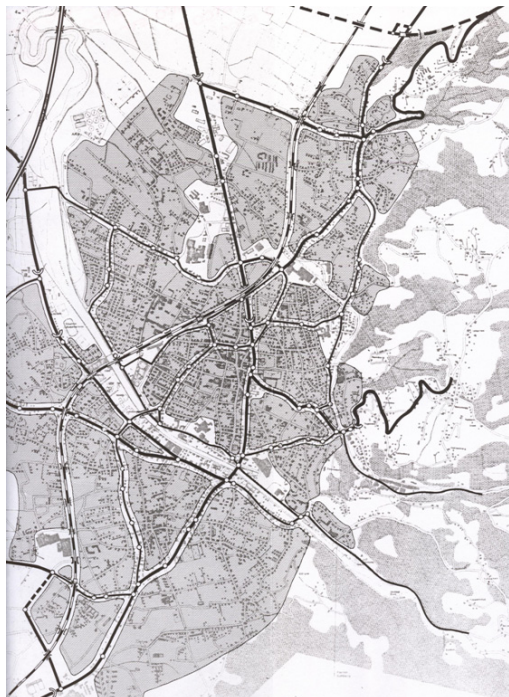


Abb. 4 Lenkungskonzept im Zentrum

Abbildung 1:  
Achsen-Kammern-System 1993

#### Aktualisierung und Weiterführung 2006

Der Auftrag umfasste kein neues Gesamtverkehrskonzept, sondern:

- die Bearbeitung von Themen, bei denen die veränderten Rahmenbedingungen maßgebliche Auswirkungen haben,
- die Behandlung von Defiziten, die 1993 noch nicht erkannt werden konnten oder die neu entstanden sind.

## 2.2 Neue Rahmenbedingungen

Seit der Fertigstellung des Gesamtverkehrskonzepts 1993 sind verschiedene neue Rahmenbedingungen entstanden. Zu nennen sind:

- Öffentlicher Verkehr
  - Das Stadtbussystem wurde weiter ausgebaut.
  - Der Landbus verkehrt heute in gleicher Qualität wie der Stadtbus.
  - Der Rendez-vous-Punkt Riedgasse wurde aufgehoben.
  - Ein neuer Bus-Bahnhof für Land- **und** Stadtbusse entstand am Bahnhof.
- Übergeordnete Planungen
  - Das Verkehrskonzept Vorarlberg wurde 2006 verabschiedet.
  - 2004 startete das Projekt Vision Rheintal.
- Neue Infrastrukturen
  - Inbetriebnahme der L200  
(Achraintunnel und Spange zum Autobahnanschluss Dornbirn Nord)
  - Umbau Messekreuzung
  - Anschluss Südwest (?)
  - Umbau und Erweiterung Bahnhof
  - Umgestaltung Stadtstraße



Abbildung 2:  
Ehemaliger Verknüpfungspunkt Riedgasse  
und neue Drehscheibe Bahnhof

## 2.3 Lenkungskonzept

Die kritische Beurteilung des Lenkungskonzepts führte zu folgenden Erkenntnissen:

- Die Verlagerung von der Moosmahl- auf die Stadtstraße ist kaum machbar
  - Die Achse Moosmahlstraße ist viel kürzer und mit weniger LSA versehen
  - Steuerungsmöglichkeiten in Fahrtrichtung Süd sind minim
  - Steuerungsmöglichkeiten in Fahrtrichtung Nord sind möglich:  
Restriktive Behandlung des Linksabbiegers am Knoten Lustenauerstraße/ Brückengasse
- Entlastung der Eisengasse
  - Die Reduktion des Stromes in Fahrtrichtung Nord ist kaum möglich, außer mit der Teilspernung der Fahrtrichtung
  - In Fahrtrichtung Süd ist die Lenkung mit einer restriktiven Regelung des Linksabbiegers in der Dr.-A.-Schneider-Straße evtl. machbar.

## 2.4 Fazit und Empfehlungen

### • **Lenkungskonzept**

- Das Lenkungskonzept in seiner bisherigen Form bedarf einer Modifikation.
- Die Achse über die Moosmähdstraße wird weiterhin eine gewisse Bedeutung als Durchgangsachse durchs Zentrum behalten.
- Maßnahmen sind erforderlich im Bereich Lindenkreuzung / Bahnhofstraße, insbesondere zugunsten einer Busbeschleunigung und zugunsten des Fußverkehrs.

### • **Achsen-Kammern-System im Zentrum**

- Das Achsen-Kammern-System ist in seinen Grundzügen beizubehalten.
- Im Bereich der Schmelzhütterstraße muss das Achsen-Kammern-System an neue Gegebenheiten angepasst werden:  
*Einbezug der Inatura und des gesamten Gebietes südlich der Schmelzhütterstraße.*

## 2.5 Realisierung

Das modifizierte Achsen-Kammern-System wurde am 18.3.2009 durch den Arbeitsausschuss zur Kenntnis genommen.

### 3 Bahnhof

#### 3.1 Ausgangslage

##### Verkehrsführung im Bahnhofbereich 2007

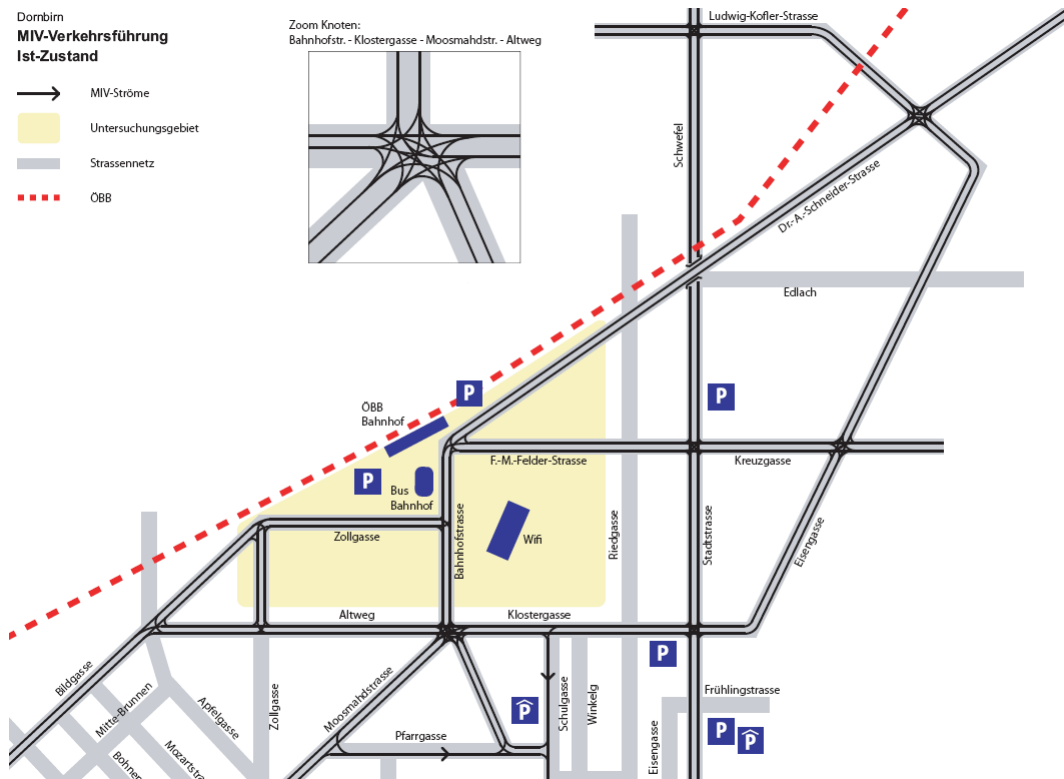


Abbildung 3:  
Verkehrsführung im Bahnhofbereich 2007

#### Verbesserungen der Verhältnisse in der Bahnhofstraße

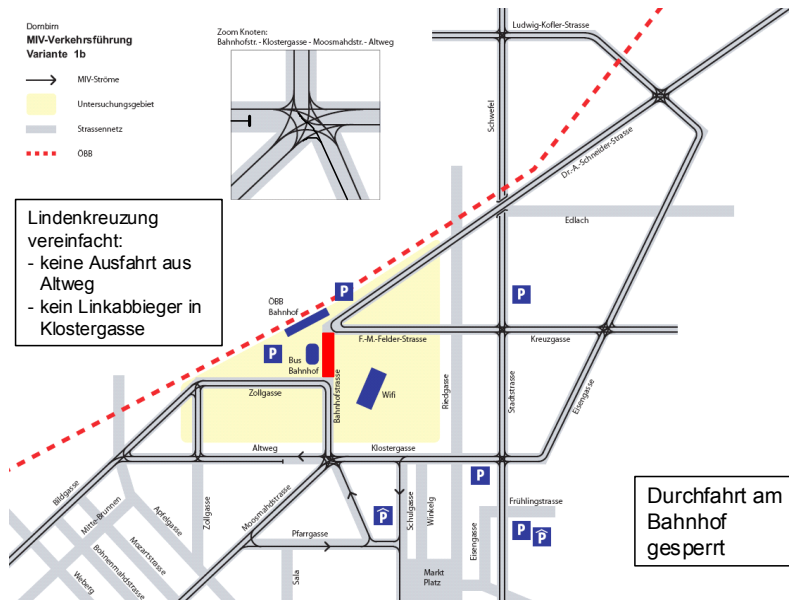
Ausgangspunkte für die Untersuchungen im Bahnhofbereich waren folgende Überlegungen:

- Es gibt starke Durchgangsverkehrsströme am Bahnhof ohne Bezug zum Bahnhof. Sie belasten den stark vom Fuß- und Fahrradverkehr beanspruchten Raum vor dem Bahnhof und behindern oft die Ein- und Ausfahrten der Busse.
  - Am Bahnhof und in der nördlichen Bahnhofstraße sollte eine Reduktion der MIV-Belastung angestrebt werden.
  - Soweit möglich ist der Durchgangsverkehr vom Bahnhof fernzuhalten.
- Eine Verlagerung des MIV-Stromes vom Bahnhof weg auf die Klostergasse führt zu Belastungsveränderungen an der Lindenkreuzung. Eine Vereinfachung dieses Knotens drängt sich deshalb auf:
  - Die Ausfahrt aus dem Altweg und die Abbiegerelation aus der Klostergasse in die südliche Bahnhofstraße können unterbunden werden.
  - Mit diesen Maßnahmen steigt die Leistungsfähigkeit der Lindenkreuzung.

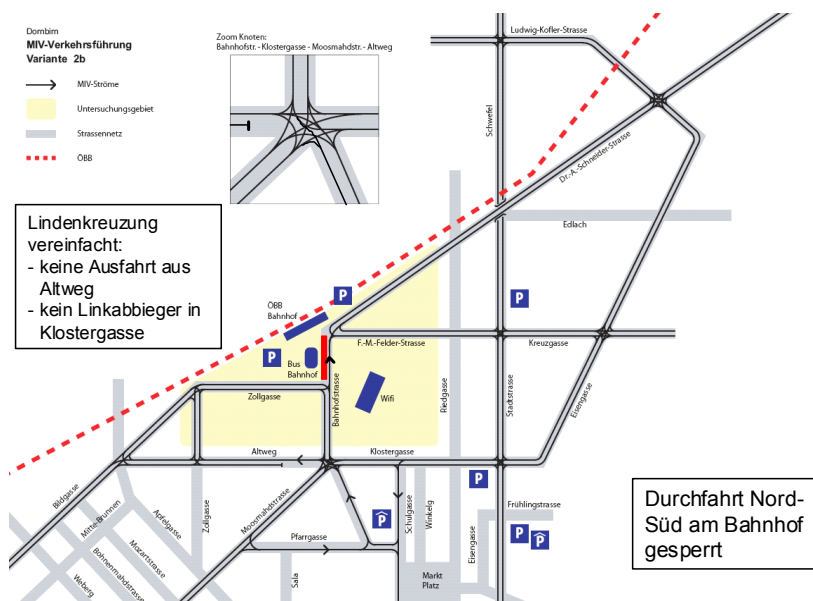
### 3.2 Handlungsansatz: Sperren beim Bahnhof

Es wurden 2 Verkehrsführungsvarianten untersucht.

#### Neue Verkehrsführung Variante 1: Sperrung in beiden Richtungen



#### Neue Verkehrsführung Variante 2: Sperrung Nord - Süd



#### Resultate aus den Umlegungen

- Die Unterbrechung des Nord-Süd-Stromes erweist sich voraussichtlich als machbar.
- Es ist eine Detailprüfung von Maßnahmen erforderlich.
- Zur Zeit erscheint eine vollständige Durchfahrtsperre am Bahnhof nicht zweckmäßig.

### 3.3 Versuch und Verkehrszählungen April 2007

#### Versuch

Im Rahmen einer Baustelle wurde der MIV-Nord-Süd-Strom am Bahnhof während eines Monats unterbunden. Von Mitte März bis Mitte April musste der Bahnhofplatz gesperrt werden (Kanalbau, Asphaltbeläge).

Es bot sich deshalb an, direkt im Anschluss daran die Versuchsanordnung einzurichten (Mitte April bis Mitte Mai).

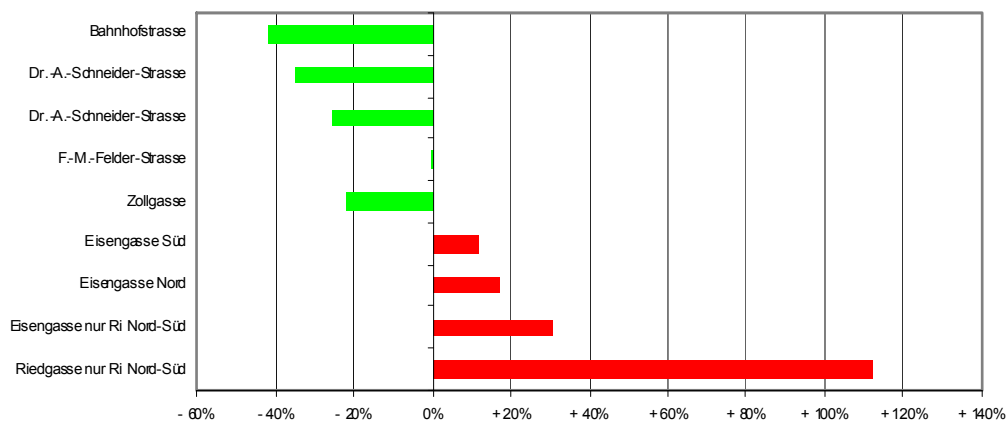
#### Schlussfolgerungen

Der Versuch bzw. die Analyse der Verkehrszählungen zeigten folgendes:

1. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt.
2. In der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau.
3. Die Belastungsveränderungen der Ströme bei der Einmündung der Eisengasse in die Stadtstraße sind nicht konsistent. In der Morgenspitze ist von der Eisengasse in die Stadtstraße sogar eine Belastungsabnahme zu verzeichnen .
4. Beim Knoten Dr.-Anton-Schneider-Straße/Eisengasse/Ludwig-Kofler-Straße entsprechen die Veränderungen eher den Erwartungen.
5. Die Belastungsverminderung auf der Süd-Nord-Relation im Bereich der Bahnhofstraße führt nicht zu stärkeren Strömen auf andern Achsen.
6. Die Entlastung in der Süd-Nord-Richtung ist nicht nur auf der Achse Bahnhofstraße-Dr.-A.-Schneider-Straße sondern auch auf der Zollgasse feststellbar.

### 3.4 Fazit und Empfehlungen

#### Belastungsveränderungen (PWE) infolge Nord-Süd-Sperre am Bahnhofplatz





### **Fazit**

- *Die Entlastungen der Nord-Süd-Relation im Bahnhofumfeld sind beträchtlich, wenn auch geringer als erwartet.*
- *Wider Erwarten wird auch, in geringerem Maße, die Süd-Nord-Relation entlastet.*
- *In der Riedgasse und in der Eisengasse ist mit Mehrverkehr zu rechnen.*
- *Die Gesamtbelastungen in der Riedgasse bleiben aber auf sehr tiefem Niveau.*
- *Auch in der Eisengasse sind die resultierenden Belastungen nicht alarmierend.*
- *Die Veränderungen der Knotenströme sind klein und haben kaum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Knoten.*
- *Die Leistungsfähigkeit der Knoten kann auch nach dem Umbau der Stadtstraße aufrechterhalten werden.*

Die These, dass sich das System selbst regelt und sich die Automobilisten und Automobilistinnen ihre eigenen Wege suchen, hat sich bestätigt.

### **Empfehlungen**

- *Die **Sperre des Nord-Süd-Stromes** über den Bahnhof kann ohne Bedenken definitiv eingeführt werden.*
- *Die Verkehrsentwicklung in der Eisengasse und in der Riedgasse ist zu beobachten. Bei Belastungsveränderungen in der Größenordnung, wie sie beim Versuch zu beobachten waren, drängen sich keine weiteren Maßnahmen auf.*

### **3.5 Empfehlungen zur Lindenkreuzung**

Der Betrieb der Lindenkreuzung ohne Ampelsteuerung hat interessante Aspekte zu Tage gefördert

- keine Staubildungen mehr
- Verlustfreie Fahrten für die Busse
- generell langsamer Verkehrsablauf mit gegenseitiger Rücksichtnahme
- Wegfall der Wartezeiten für Fußgänger

#### **Empfehlungen**

- *Eine definitive Einführung des Regimes "Lindenkreuzung ohne Ampel" ist prüfenswert.*
- *Voraussetzungen sind:*
  - *Sperre des Nord-Süd-Verkehrs am Bahnhofplatz*
  - *Unterbinden der Ausfahrt aus dem Altweg*
  - *Bauliche und organisatorische Anpassung des Knotens*
  - *Einführung des Rechtsvorrangs*
  - *Tiefes Geschwindigkeitsniveau*

Zu prüfen sind

- die bauliche Gestaltung
- die Verkehrsorganisation
- die Leistungsfähigkeit

### **3.6 Realisierung**

Der Umbau der Lindenkreuzung mit einer Entfernung der Ampeln erfolgte im Jahre 2010. Die neugestaltete Kreuzung wurde im Oktober 2010 dem Verkehr übergeben. Die bisherigen Erfahrungen sind äußerst positiv. Die Stauerscheinungen und die Behinderungen der Busse sind praktisch vollständig verschwunden.

Bedenken, die aus Kreisen der Sehbehindertenorganisationen formuliert wurden, konnten entschärft werden, indem auf der Höhe der Riedgasse eine für Sehbehinderte gesicherte Querung der Klostergasse angeboten werden konnte.

## 4 Verkehrslenkung

### 4.1 Veränderungen 1993 - 2008

Gegenüber früher sind neue Hauptachsen und Quartierverbindungen entstanden:

- Neue Hauptachsen
  - L200 Dornbirn Nord - Achraintunnel
  - Klostergasse - Moosmahlstraße  
Die Festlegung des Straßenzugs Klostergasse - Moosmahlstraße als neue Hauptachse lässt sich folgendermaßen begründen:
    - Der Umweg via Kronenkreuzung ist zu groß
    - Die Lenkung über VLSAs Klostergasse und Brückengasse war kaum wirksam
    - Der Einbau von Durchfahrtswiderständen ist auf dieser Achse nicht möglich (Busachsen)
    - Die Verkehrsmengen sind vertretbar
- Neue Quartierverbindungen
  - Stiglingen (vorher Hauptachse, ersetzt durch neu L200)
  - J. Ganahl-Straße - Köblern (ersetzt durch neue Spange um KIKA; Entlastung der Messekreuzung (Linksabbieger))
  - Bildgasse - Poststraße  
Die neue Quartierverbindung Bildgasse - Poststraße erschließt das Bahnhofgebiet. Durch die Sperre bei der Dr. A. Schneider-Straße droht keine Gefahr von Schleichverkehr.

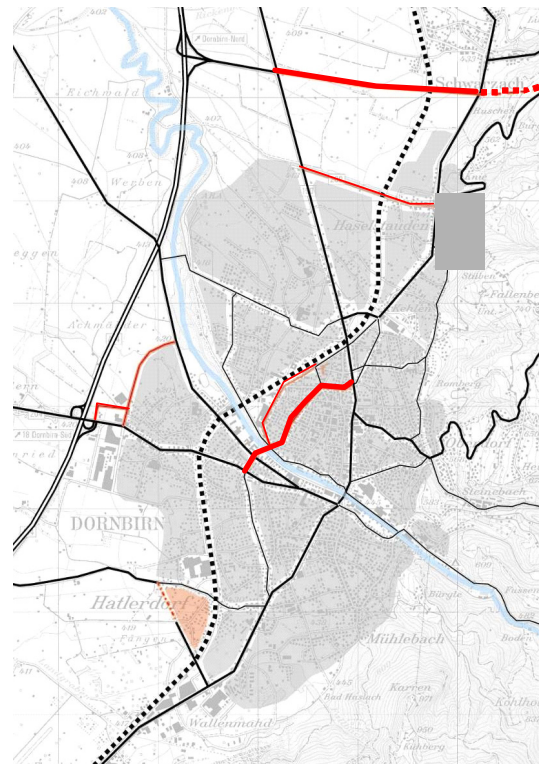


Abbildung 4:  
Aktualisiertes System Hauptachsen - Quartierverbindungen

## 4.2 Analyse der regionalen Verkehrsbeziehungen

Die Problematik der regionalen Verkehrsbeziehungen lässt sich wie folgt umreißen:

- Der Verkehr wird auf verschiedenen Zufahrten neu gelenkt.
  - Die Verkehrsprobleme werden immer "städtischer". Stauerscheinungen gehören mehr und mehr zum Alltag.
  - Welche Probleme und Gefahren sind damit verbunden?
  - Welche Zielvorstellungen sollen vorangestellt werden?
- Modal-Split-Ziele Verkehrskonzept Vorarlberg:  
Formel 3-2-1 bedeutet 14% weniger mIV
- Welches sind die Konsequenzen für Betrieb und Gestaltung von Knoten und Strecken?

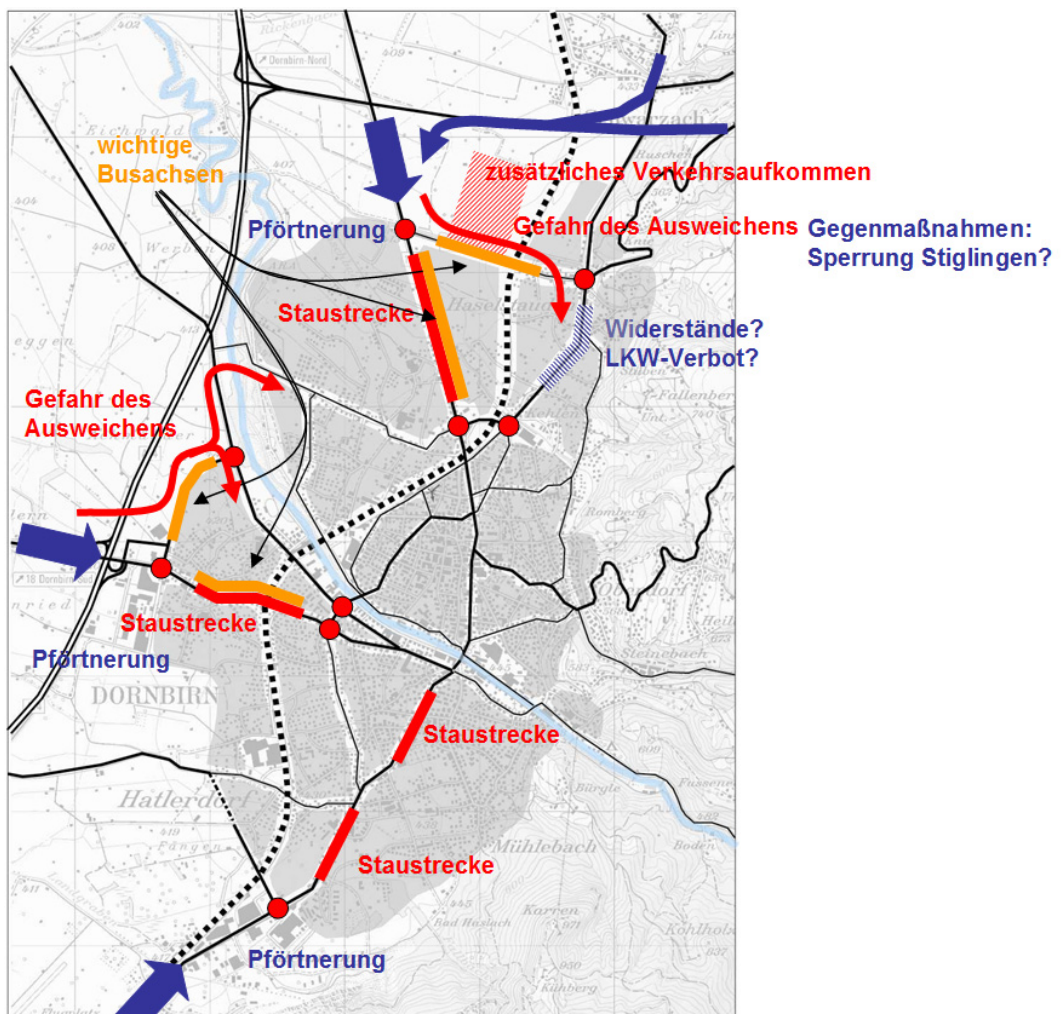
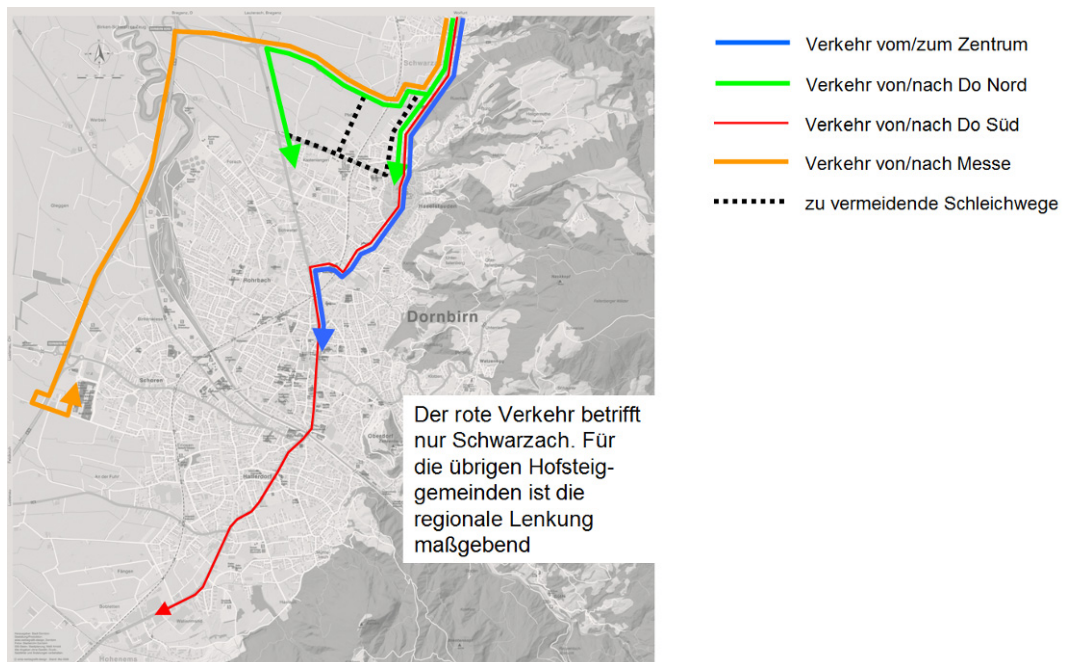


Abbildung 5:  
Problematik der Zufahrten

### 4.3 Regionales Lenkungskonzept

**Am Beispiel Hofsteig-Gemeinden** (Details der anderen Relationen siehe Teil B)



Ursprünglicher Ansatz:

- Fragestellung: Welches sind die zweckmäßigen Routen
  - Zwischen Region und Stadt (Ziel-, Quellverkehr)
  - Innerhalb der Region, durch die Stadt hindurch oder um die Stadt herum (Durchgangsverkehr bzw. gebietsfremder Verkehr)
- Zielsetzung
  - Lenkung der Verkehrsströme auf diese Routen
- Maßnahmen
  - Pfortnerungen an der Stadteingängen
  - Lenkung mit gestalterischen Maßnahmen und VLSA-Regelungen

#### **Gespräch mit dem Land am 25.11.2009**

- Der Konzeptansatz - im Sinne von Routen - ist unbestritten
- Einwände
  - Vorsicht mit Pfortneranlagen: VLSA mit Dosierwirkung
    - sie betreffen alle, auch die gewünschten Relationen
    - sie haben eher geringe verlagernde Wirkung
  - Eine Dosierung Schwefel steht in Konflikt mit dem Autobahnanschluss Dornbirn Nord
  - Eine Dosierung an der Lustenauerstraße (bei Kreisel) ist kaum machbar (Trennung der Ströme in die Stadt - auf die A14)

## 4.4 Beurteilung und Ansätze

### Fazit

- *Bestehendes Konzept*
  - Ist als **Erschließungskonzept** grundsätzlich richtig
  - Zeigt die gewünschten **Routen**
- *Ziele des Erschließungskonzeptes*
  - Funktionsfähiger Verkehrsablauf in der Stadt
  - Systemgerechte Behandlung des ÖV
- *Pförtneranlagen mit VLSA an den Stadteingängen*
  - Grundsätzlich richtig
- *Funktionen der Pförtneranlagen*
  - Behinderungsfreie Zufahrt (und Wegfahrt) des Landbusses garantieren
  - Überlastungen der innerstädtischen Achsen vermeiden (kein Einstauen)
  - Aber: keine Lenkungswirkung anstreben

### Maßnahmen

- Schwefel
  - neue Busspur entlang L 190 kombiniert mit Pförtnerung
- Lustenauerstraße
  - Zwei Ansätze für den ÖV prüfen
    - LSA im Ried (nur bei Stau)
    - Bus-Bypass
- J. Ganahl-Straße - Höchsterstraße - Furt
  - LSA - Bevorzugung (Busspur vorhanden)
  - unvollständige Ampel bei der Einmündung der Furt in die Höchsterstraße zur Bevorzugung der Busse.
- Wallenmahd
  - Busspur Knoten Bleichestraße / Wallenmahd (Bruckner)
  - Bei Verlängerung der Bleichestraße: Aufhebung der Linksabbiegespur in die Schweizerstraße

## 4.5 Realisierungen

Die unvollständige Ampel an der Furt ist budgetiert und soll 2011 realisiert werden (zusammen mit einem begleitenden Radweg an der Höchsterstraße nördlich der Brücke über die A 14).

Die Realisierung der Ampel in Kombination mit einer Busspur in der J. Ganahlstraße ist frühestens 2013/2014 vorgesehen.



## 5 Flurgasse

### 5.1 Ausgangslage

#### Situation



Abbildung 6:  
Flurgasse als Schleichweg zwischen Eisengasse und Oberdorf  
Überfahrbare Gehbereich

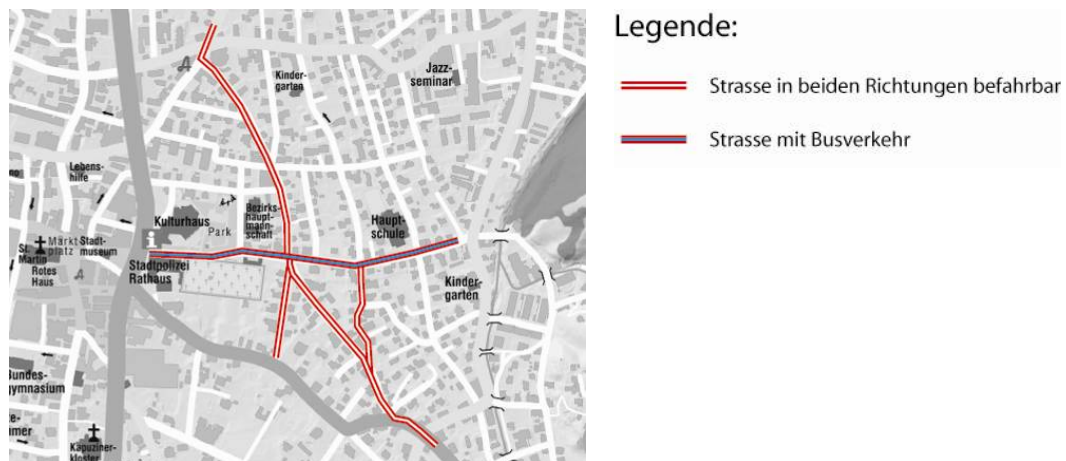


Abbildung 7:  
Bestehendes Betriebskonzept

Als eine der Ausweichrouten zur Stadtstraßensperrung diente die Achse Radetzkystraße - Flurgasse. Die Flurgasse wurde bereits früher gerne als Abkürzung zwischen der Bergstraße und der Eisengasse benützt. Es bestand die Befürchtung, dass die Gewohnheiten, die sich jetzt eingespielt haben, in Zukunft noch zu vermehrtem Scheichverkehr auf dieser Route führen.

Es stellte sich deshalb die Frage, ob mittels geeigneter Maßnahmen Schleichverkehr verhindert werden könnte und welche Nachteile allenfalls damit verbunden wären. Die Situation präsentierte sich damals gemäß Abbildung 7. Es gab keine Einschränkungen bezüglich erlaubten Fahrrichtungen und Abbiegerelationen. Die fragliche Achse ist mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h belegt.

## 5.2 Abklärungen

Es wurden 6 verschiedene Varianten möglicher Verkehrsführungen mit unterschiedlichen Einschränkungen untersucht. Als Bestvariante erwies sich eine Einbahnführung zwischen der Pongartgasse und der Bergstraße (verbotene Fahrtrichtung Süd-Nord) kombiniert mit einer Einbahnführung in der Radetzkystraße zwischen Frühlingstraße und Bergmannstraße (verbotene Fahrtrichtung Nord-Süd). Damit kann die Durchfahrt von Norden nach Süden ab Eisengasse über Radetzkystraße und Flurgasse in Richtung Oberdorf verhindert werden.

### Neues Betriebskonzept

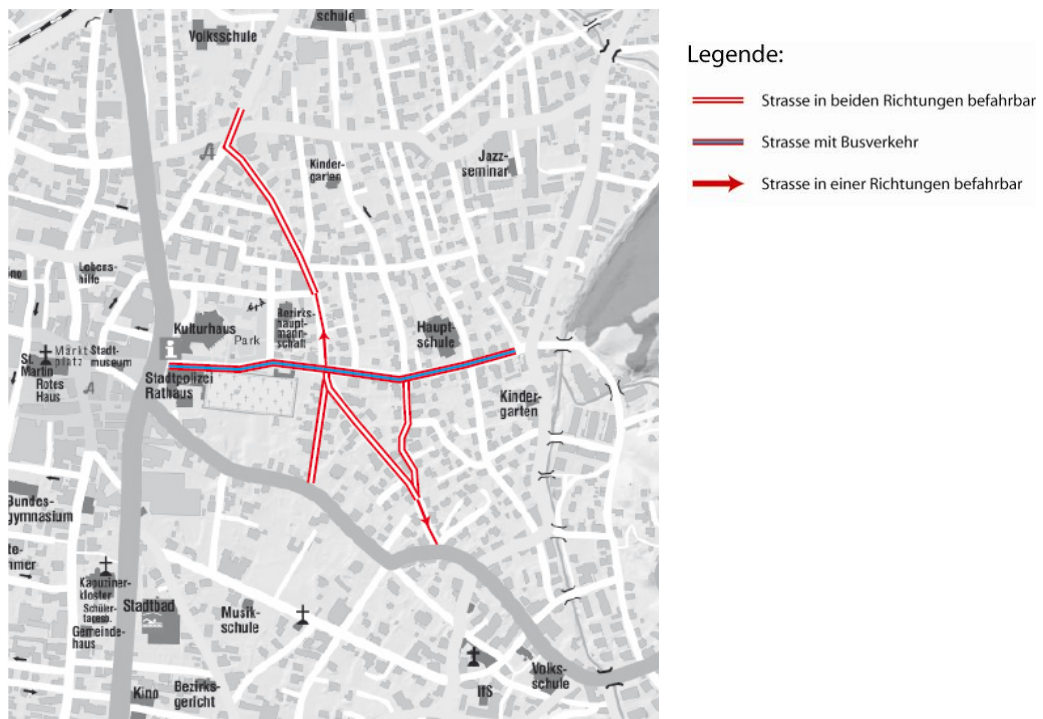


Abbildung 8:  
Neues Betriebskonzept

#### Vorteile:

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse
- Kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße in der Fahrtrichtung Nord-Süd.

#### Nachteile:

- Gefahr von zusätzlichem Durchgangsverkehr in der Angelika-Kauffmann-Straße in Fahrtrichtung Süd-Nord.
- Gegenüber Variante 1 müssen Anlieger der Flurgasse von Norden her über die Stadtstraße und die Bergmannstraße zufahren.
- Zusätzliche Anlieger sind im Raum Radetzkystraße von Umwegfahrten in Fahrtrichtung Nord-Süd (Oberdorf) betroffen.
- Die wenigen Anlieger des südlichsten Abschnittes der Radetzkystraße müssen für die Fahrt aus Richtung Nord ebenfalls einen Umweg in Kauf nehmen.



### **Fahrrelationen**

Die Bewohner im Bereich der Flurgasse müssen aus Richtung Nord den Umweg über die Stadtstraße und die Bergmannstraße in Kauf nehmen (blau). Die Anlieger zwischen Pongartgasse und Bergstraße müssen in Richtung Stadtstraße nach Norden ausfahren (gelb). (Dies gilt nicht bei "unechter" Einbahnstraße).

Aus dem Einzugsbereich der Radetzkystraße fallen für Fahrten in Richtung Oberdorf ebenfalls Umwege an (grün) und die Anlieger des südlichsten Bereiches der Radetzkystraße müssen aus Richtung Nord über die Bergmannstraße zufahren (violett).

Vom Oberdorf in Richtung Eisengasse kann nach wie vor über die Angelika-Kauffmann-Straße und die Radetzkystraße gefahren werden (rot).

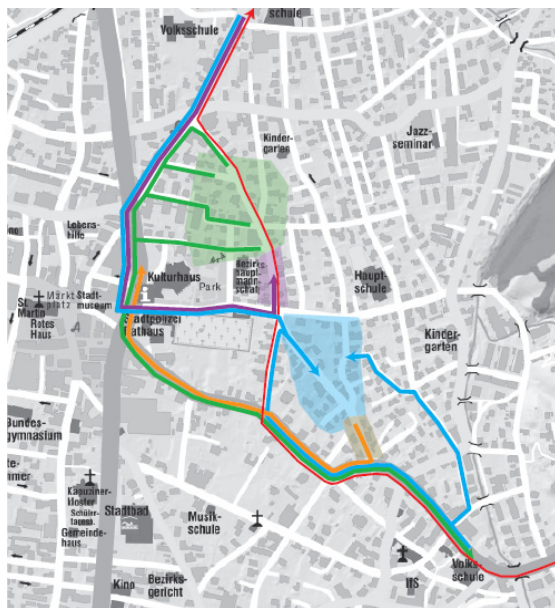


Abbildung 9:  
Fahrrelationen

### **5.3 Realisierung**

Mit Stadtratsbeschluss vom 20.7.2010 wurde das neue Regime beschlossen, wobei zwischen Pongartgasse und Bergstraße eine "unechte Einbahnführung" bevorzugt wurde, d.h. die Einfahrt aus der Bergstraße in die Flurgasse wird untersagt, die Flurgasse selbst bleibt aber in beiden Richtungen befahrbar. Die verbotene Einfahrt wird durch bauliche Maßnahmen unterstützt.

Die Verkehrsentwicklung in der Angelika-Kauffmann-Straße ist zu beobachten. Bei einer Zunahme des Schleichverkehrs sind weitere Maßnahmen zu prüfen.

Dieses neue Regime wurde im Herbst 2010 realisiert.

## 6 Innenstadt

### 6.1 Ausgangslage

#### Strukturen

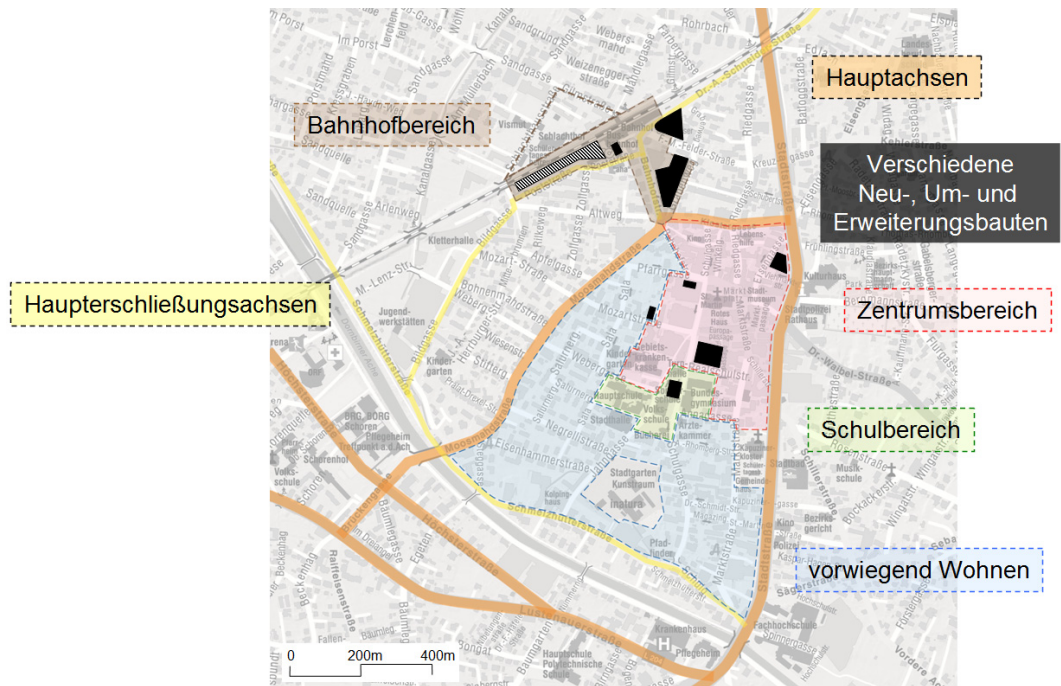


Abbildung 10:  
Strukturen Innenstadt

#### Beobachtungen



- Starke Fußverkehrsströme in der gesamten Innenstadt



- Verbindung Zentrum - Bahnhof wird immer wichtiger
- Unbefriedigende Situation für den Fußverkehr an der Lindenkreuzung
- Zunehmende Individualverkehrsströme zu den verschiedenen Parkplätzen und Tiefgaragen



- Hohe städtebauliche Qualitäten

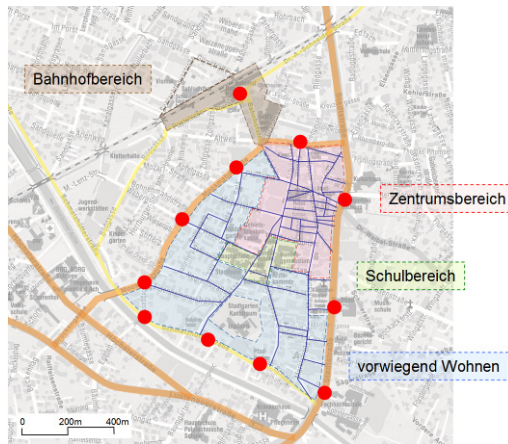
### **Folgerungen**

- Der Bahnhofbereich hat sich zu einem wichtigen und belebten Pol entwickelt:
  - Der Bahnhof wurde neu gestaltet. Der Bahnhofhaltepunkt Dornbirn hat an Bedeutung gewonnen. Sie wird noch weiter zunehmen
  - Der Busknoten ist am Bahnhof konzentriert
  - WiFi, Postgebäude und "Mittelmehr" sind neue Hochbauten, die das Bahnhofumfeld weiter aufwerten.
  - Im Bahnhofviertel auf der Nordseite existiert ein Bebauungsplan
- Die Bedeutung des Zentrumsbereiches als Einkaufs- und Ausbildungsschwerpunkt nimmt ebenfalls zu
  - Der Stadtmarkt wurde saniert
  - Die FG-Zone wurde in die Eisengasse ausgeweitet.
  - Der Neubau der Sonderschule ist abgeschlossen
- Die neue Verkehrsführung im Bereich Bahnhof hat sich bewährt
  - Der Bahnhofplatz konnte zu einem großen Teil vom Verkehr entlastet werden
  - Die Umverteilung der Verkehrsströme an der Lindenkreuzung schafft keine Probleme

## 6.2 Erschließung und Parkierung

Die Erschließungssituation gestaltet sich wie folgt:

ÖV



mIV

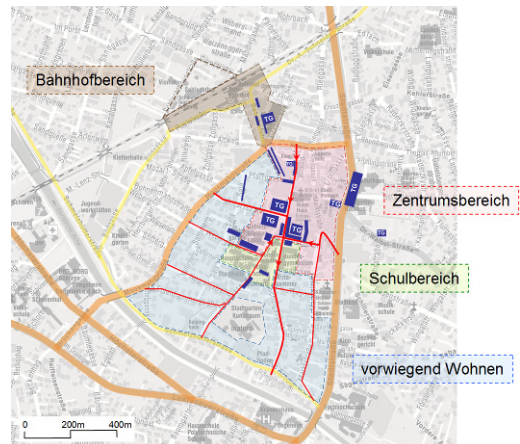


Abbildung 11:  
Erschließung der Innenstadt

Während die Innenstadt von den Fahrgästen des öffentlichen Verkehrs nur von den Hauptachsen bzw. von der Schmelzhütterstraße aus erreichbar ist, können die Besucherinnen und Besucher, die mit dem Auto anreisen, ins Herz der Innenstadt hineinfahren und dort parken.

## 6.3 Zielsetzung und strategischer Ansatz

### Zielsetzungen öffentlicher Raum

- Vielfalt und Qualitäten des Zentrums erhalten bzw. verbessern
  - Fußgängerzone
  - Fußgängerzone schützen, erhalten und wenn möglich erweitern
- Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof aufwerten
  - Bahnhofstraße aufwerten
    - Lindenkreuzung neu organisieren und umgestalten
    - Einen weiteren Attraktionspunkt im Bereich Altweg/Moosmahdstraße schaffen
  - Verbindung Zentrum - Bahnhofstraße verbessern
    - Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße aufwerten
    - Sichtbezug vom Marktplatz zur Bahnhofstraße verbessern
- Ermöglichen von zentrumsbezogenen Nutzungen abseits der FG-Zone
  - Den öffentlichen Raum abseits der FG-Zone aufwerten
    - Außen- und Vorräume von Gebäuden aufwerten
    - Reine Fahrbahnbereiche vermehrt für Fußgänger zugänglich machen

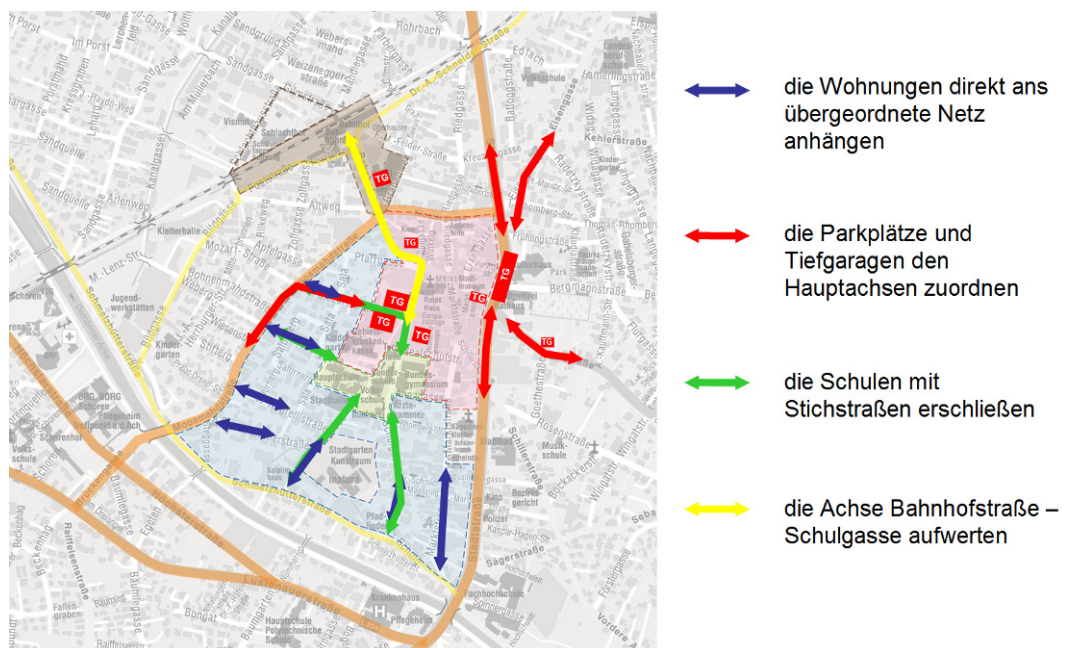


### Zielsetzungen Verkehr

- Minimierung der MIV-Bewegungen im Zentrumsbereich
  - Suchverkehr vermeiden
    - klare Zufahrtsregelung zu den Parkieranlagen
  - Schleichverkehr durch den Zentrumsbereich, den Schulbereich und die Wohngebiete vermeiden
    - Achsen-Kammern-Prinzip nach Bereichen differenzieren, keine Zu- und Durchfahrten durch Wohngebiete, durch den Schulbereich und die FG-Zone
  - Anreize zur Benützung der Tiefgaragen schaffen
    - Tarife abstimmen
    - Oberflächenparkierung reduzieren (dort, wo sie störend ist)
- Sichere engmaschige Verbindungen mit dem Rad und zu Fuß
  - Hohe Netzdichte
    - weitgehend vorhanden, Qualität erhalten
  - Fußgängerbereiche und Radverbindungen aufwerten
    - Fußgängerzone ausdehnen
    - Koexistenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr außerhalb der Fußgängerzone verbessern

### Strategischer Ansatz

Die nachfolgenden Varianten gehen von folgenden Grundprinzipien aus:



## 6.4 Erstes Variantenspektrum

Aus einem Spektrum von 5 untersuchten Varianten schälte sich Variante 2 als beste heraus:

### Bestvariante: 2

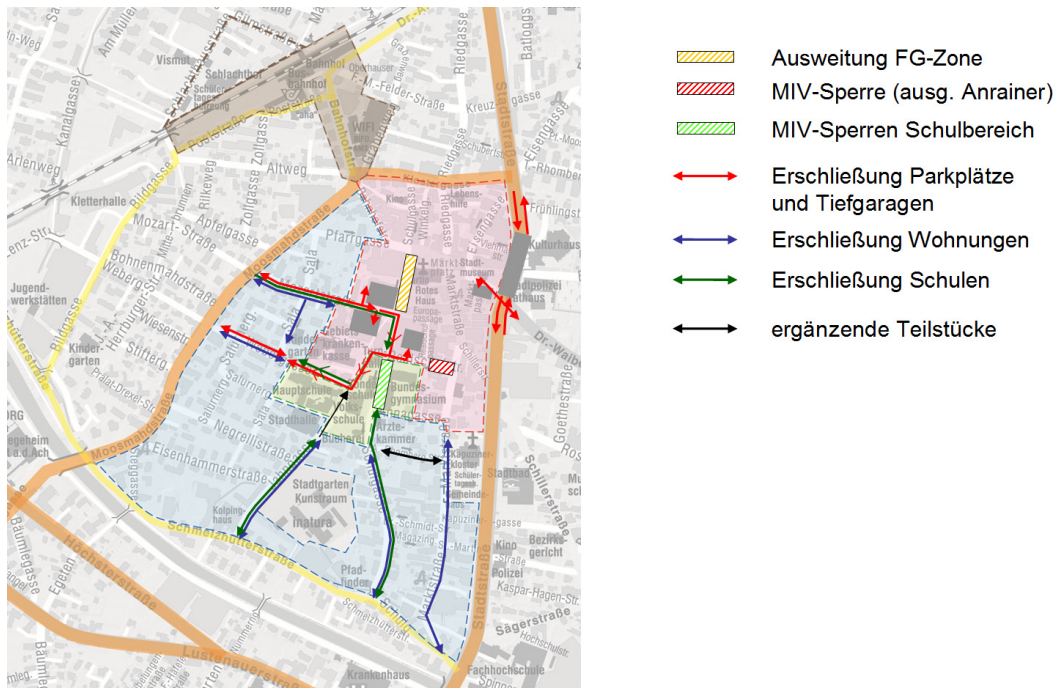


Abbildung 13:  
Bestvariante aus dem ersten Variantenspektrum

### Merkmale

#### Vorteile:

- + starke Beruhigung im Schulbereich
- + Einbahnführung ab Cityparking über Schulgasse-Webergasse schafft Freiräume für Rad- und Fußverkehr
- + Eindeutige Führung zu den Parkplätzen, kein Suchverkehr. Optimal für Parkleitsystem.

#### Nachteile:

- Umgestaltungen in Einbahnstraßen und Sperrbereichen notwendig → teuer

### Fazit

Mit einer neuen Verkehrsorganisation entstehen folgende Vorteile:

- Das Zentrum wird aufgewertet
  - Die Sicherheit der Fußgänger wird verbessert (weniger und konzentriertere Parkhauszufahrten).

- Die Fußgängerbereiche werden ausgedehnt, die verschiedenen Zielorte besser vernetzt.
- Um die innerstädtischen Bauten bieten sich neue Gestaltungsmöglichkeiten (Kirche St. Martin).
- Das Zentrum wird besser erreichbar
  - Die Zufahrten für den Radverkehr werden komfortabler und sicherer (MIV-Einbahnführung in der Webergasse).
  - Die Wege zu und von den Bushaltestellen werden attraktiver, vor allem auch diejenigen aus und in Richtung Bahnhof.
  - Die Zu- und Wegfahrten zu und von den Parkieranlagen werden eindeutiger, ein Parkleitsystem wird einfacher begreifbar.
  - Die Parkieranlagen sind in einer Abfolge erschlossen (keine Sackgassen).
- Das Zentrum wird entlastet
  - Es gibt keinen Such- und Schleichverkehr mehr im Zentrum

## **6.5 Kritik und Workshops**

### **Anwohnerschaft**

Seitens der Anwohnerschaft an der Mozartstraße wurde Kritik geäußert, mit folgendem Inhalt:

- Mozartstraße ist stark belastet von 05.30 bis spät nachts, mit hohem Anteil Anlieferverkehr.
- 7 Tiefgaragen-Ein-/Ausfahrten. Problematisch für FG-Verkehr.
- Viele Parkierungsvorgänge, die die Fußgänger behindern.
- Verbreiterung der Gehsteige, Radweg und Einbahnführung für MIV werden gewünscht.
- Die im Bau befindlichen Neubauten bringen großes zusätzliches Verkehrsaufkommen.

Folgende Forderungen wurden in diesem Zusammenhang erhoben:

- Die Mozartstraße muss Einbahn werden.
- Die Gehsteige sind zu verbreitern und es ist ein Radweg zu erstellen.
- Die Schulgasse muss offenbleiben, sowohl zwischen Marktplatz und Mozartstraße als auch im Bereich der Schulen.
- Die Jahngasse und die Webergasse nicht zusätzlich belasten durch offen lassen der Schulgasse.

### **Untersuchung neuer Varianten**

Ausgehend von der vorgebrachten Kritik wurden 4 zusätzliche Varianten entwickelt, die alle auf einer - mindestens teilweisen - Einbahnregelung in der Mozartstraße beruhen. Die Varianten mit einer durchgehenden Einbahnregelung in der Mozartstraße erwiesen sich jedoch als wenig zweckmäßig. Die Hauptgründe liegen in der resultierenden zusätzlichen Belastung der übrigen Straßenzüge im Zentrum und der Webergasse insbesondere auch durch den Schwerverkehr.

Daraus entstand ein im Stadtplanungsausschuss verabschiedeter Vorschlag, der einen Gegenrichtungsverkehr in der Mozartstraße bis vor die Einfahrt Martinspark vorsah.

### 1. Workshop mit Anliegern und Betroffenen (29.10.2010)

In einem ersten Workshop wurden die bisher ausgearbeiteten Varianten vorgestellt und breit diskutiert.

Mit Beispielen aus der Schweiz wurde auf die Bedeutung der Gestaltung hingewiesen, wobei insbesondere aufgezeigt wurde, dass sich die Mozartstraße auch mit einer Gegenverkehrsregelung ansprechend gestalten lässt.

Im Rahmen dieses Workshops wurden neue Vorschläge eingebracht, die in der folgenden Überarbeitungsphase mit berücksichtigt wurden. Kernpunkt war ein vorläufiger Verzicht auf die Fußgängerzone in der Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße und die Umkehrung der Einbahnführung in diesem Streckenabschnitt.

Die Erkenntnis, dass infolge der laufenden und in den nächsten Jahren anstehenden Bauvorhaben im Bereich Mozartstraße und Schulgasse ein Vorgehen in Phasen zwingend ist, führte zu einer modifizierten Strategie.

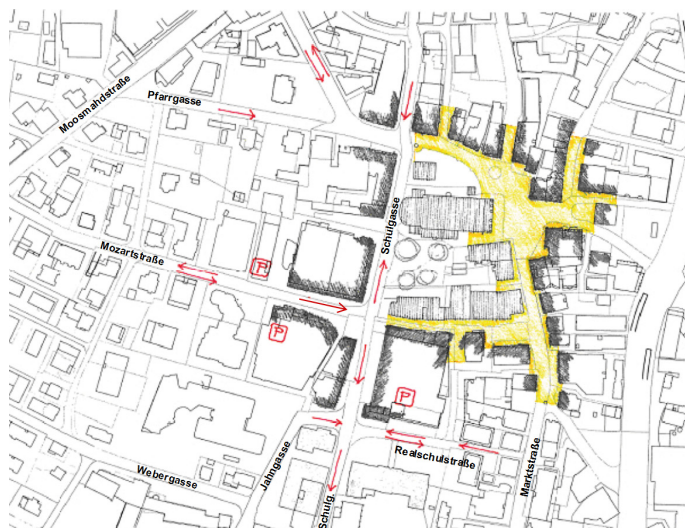
## 6.6 Umsetzungsvorschlag

### 2. Workshop mit Anliegern und Betroffenen (14.12.2010)

Im 2. Workshop wurde ein neuer Lösungsvorschlag präsentiert, der in Phasen schrittweise umgesetzt werden kann. Der Vorschlag stieß bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern auf weitestgehende Zustimmung.

Lösungsvorschlag in Phasen:

#### Phase A: kurzfristig. Realisierung sofort möglich.



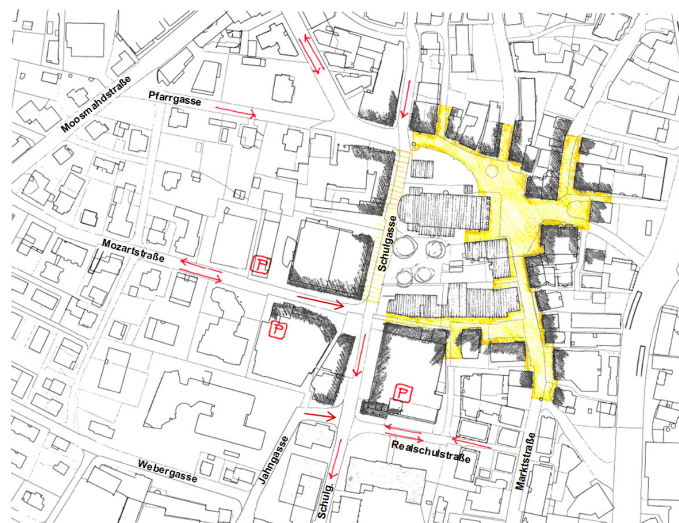
Mozartstraße  
Gegenrichtungs-  
verkehr

Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden und nach  
Süden Einbahn

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute



**Phase AA (Alternative zu A)**

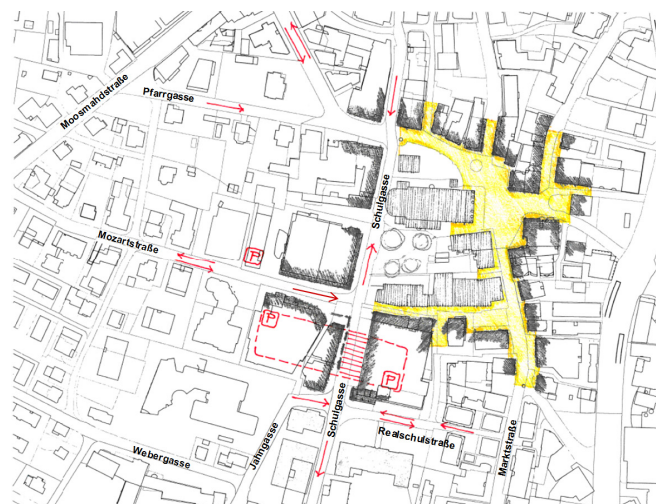


Mozartstraße  
Gegenrichtungs-  
verkehr

Schulgasse: prov.  
Fußgängerzone  
zwischen Mozart-  
straße und  
Marktplatz

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute

**Phase B: Infolge des Bauvorhabens im Bereich Stadtmarkt drängt sich eine Sper-  
rung der mittleren Schulgasse auf**



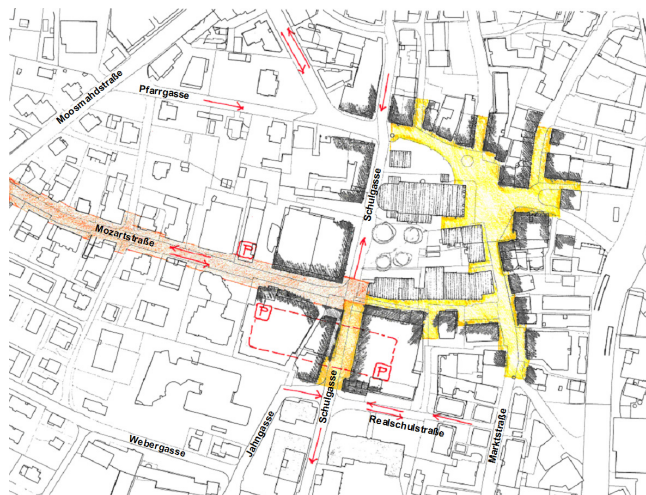
Mozartstraße  
Gegenrichtungsverkehr

Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden Einbahn

Mittlere  
Schulgasse  
zwischen Mozart-  
straße und Jahngasse  
wegen Bau-  
arbeiten gesperrt.

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute

**Phase C: Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Mozartstraße neu gestaltet**



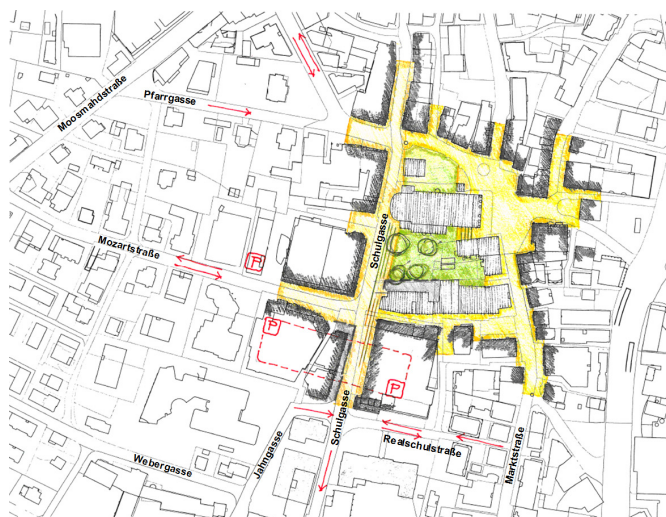
Mozartstraße  
Gegenrichtungsverkehr

Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden Einbahn

Mittlere Schulgasse  
zwischen Mozart-  
straße und Jahngasse  
wird zur Fußgänger-  
oder  
Begegnungszone.

Umgestaltung der  
Mozartstraße unter  
Berücksichtigung der  
Ansprüche des  
Langsamverkehrs und  
der Aufenthaltsqualität

**Phase D: Langfristig entsteht ein neues Bild der Innenstadt**



Mozartstraße wird  
zur Sackgasse

Fußgängerzone  
wird auf  
Schulgasse  
ausgeweitet mit  
Übergangszonen  
zu den  
einmündenden  
Straßen Bahnhof-  
und Mozartstraße.

**Belastungsplan**

Aus den Umlegungen der aktuellen Verkehrsströme ergeben sich für die verschiedenen Straßenzüge Belastungen gemäß Abbildung 14.

**Ergebnisse**

- Die Belastung der Mozartstraße verringert sich von aktuell<sup>1</sup> 7'700 auf 4'900 Kfz/Tag (- 36%) in der Phase D.
- Die Belastung der nördlichen Schulgasse nimmt von aktuell 2'700 auf 800 Kfz/h in der Phase C ab. (Bei der Phase D wird sie ganz gesperrt.)
- Die Webergasse erhält eine Mehrbelastung von 800 Kfz/h gegenüber heute.

<sup>1</sup> "aktuell" bezieht sich auf den Zustand bis im Sommer 2010. Die südliche Schulgasse war infolge der Bauarbeiten an der Sonderschule gesperrt. Die Jahngasse war nur in Fahrrichtung Süd-Nord befahrbar, was zur Folge hatte, dass aus dem Bereich Realschulstraße und mittlere Schulgasse nur über die Mozartstraße ausgefahren werden konnte.

Es ist zu berücksichtigen, dass diese Belastungsberechnungen davon ausgehen, dass alle Fahrten bei allen Varianten dieselben Ziele anstreben wie im Zustand "aktuell". Veränderte Zielwahl oder Verkehrsmittelwahl wurden nicht berücksichtigt. Ebenso wenig fand der Neuverkehr in die Berechnungen Eingang, der durch die Neubauten an der Mozartstraße ausgelöst wird. Dieser kann mit einer Größenordnung von ca. 500 Fahrten pro Tag geschätzt werden.



Abbildung 14: MIV-Belastungen in den verschiedenen Phasen

## 6.7 Realisierung

Der Stadtrat hat am 21.12.2010 die neue Verkehrsführung in der Innenstadt beschlossen, wobei dieser Beschluss die Phasen A, B und C betrifft. Er enthält somit nicht nur die neue Verkehrsführung sondern auch die Umgestaltung der Mozartstraße. Die Phase D wird als langfristige Option im Auge behalten. Ein eigentlicher Umsetzungsbeschluss liegt aber nicht vor.

Die neue Verkehrsführung gemäß Phase A wurde im Dezember 2010 eingeführt, wobei die Einbahnführung in der nördlichen Schulgasse gedreht wurde.

***Teil B:***  
***Zusammenstellung der Präsentationen***

metron mrs partner

***Thema 1: Achsen-Kammern-System***

***Thema 2: Bahnhof***

***Thema 3: Verkehrslenkung***

***Thema 4: Flurgasse***

***Thema 5: Innenstadt***

## **Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzepts Dornbirn**

Thema 1: Achsen-Kammern-System

Zusammenstellung März 2011

## **Gesamtverkehrskonzept 1993**

## Strategische Grundlage

- Verkehrsentwicklungsplan war Teilkonzept der Stadtentwicklungsplanung und verwaltungsanweisender Richtplan
- 4 Teile
  - Achsen – Kammern – Konzept
  - Lenkungskonzept
  - Konzept nichtmotorisierter Verkehr
  - Konzept ÖV
- Maßnahmenkatalog, der nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel umgesetzt wird

## Ziele zur räumlichen Entwicklung

- Qualitatives statt quantitatives Wachstum
- Dezentrale Siedlungsstruktur
- Erhalt der Nahversorgung
- Abbau der negativen Effekte des MIV
- Verträglichkeit
- ÖV als Alternative
- Städtebauliche Anpassung der Verkehrsanlagen



## Ziele zum Verkehr

- Alle Anforderungen an den Straßenraum berücksichtigen
  - Verkehr
  - Nutzung
  - Gestaltung
- Sicherheit erhöhen
- Nichtmotorisierter Verkehr fördern
- ÖV fördern
- Negative Auswirkungen reduzieren
  - Luft
  - Lärm
  - Energie
  - Trennwirkung

## Kern war das Achsen-Kammern-System

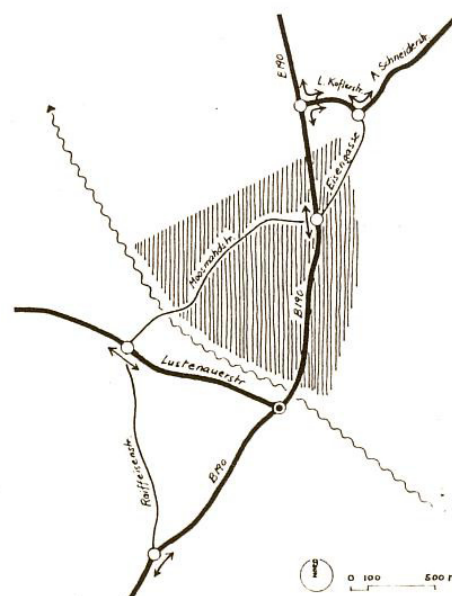
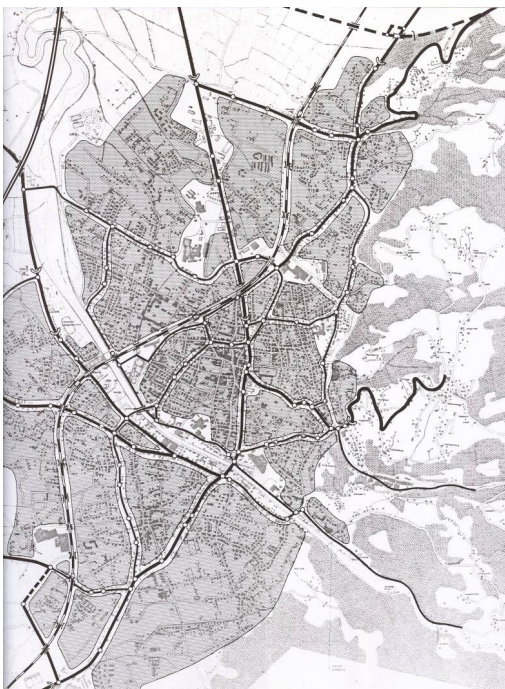
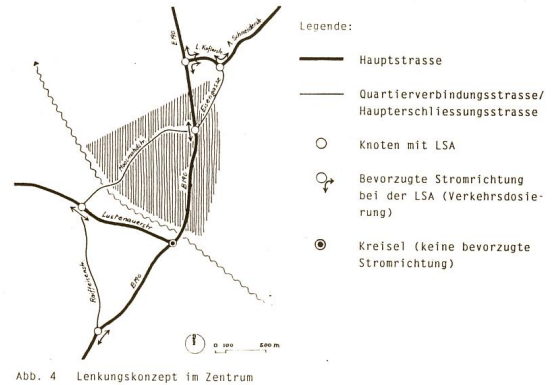


Abb. 4 Lenkungskonzept im Zentrum



## Achsen-Kammern-System

Das Achsen-Kammern-System stellt die Grundlage für die Verkehrslenkung dar



Zielsetzung des Lenkungskonzeptes:

- Entlastung der Achse Kloostergasse - Moosmahdstraße
- Entlastung der Eisengasse

## Aktualisierung und Weiterführung 2006

## Vorgehen

Kein neues Gesamtverkehrskonzept:

- Themen bearbeiten, bei denen die veränderten Rahmenbedingungen maßgebliche Auswirkungen haben,
- Defizite angehen, die 1993 noch nicht erkannt werden konnten oder die neu entstanden sind.

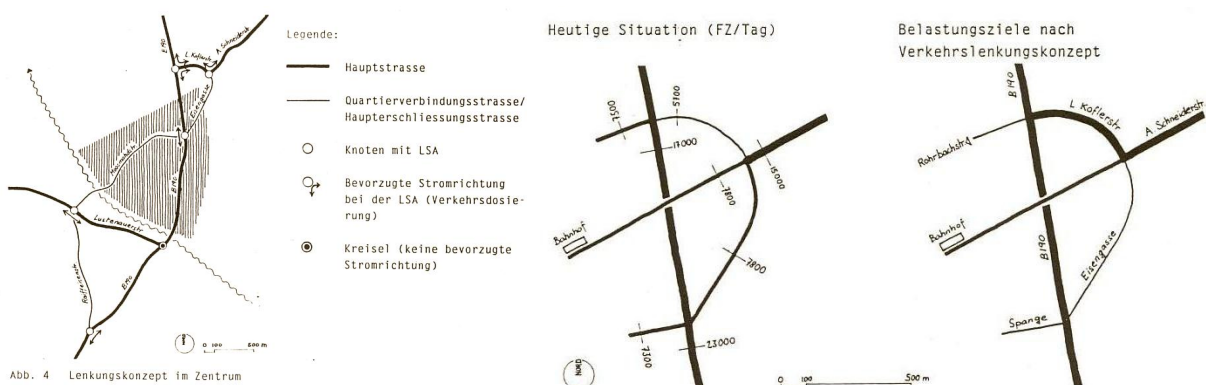
## Neue Rahmenbedingungen

- Öffentlicher Verkehr
  - Stadtbus viel stärker ausgebaut
  - Landbus in gleicher Qualität wie Stadtbus
  - Rendez-vous-Punkt Riedgasse aufgeh.
  - Neue Haltestelle Bahnhof
- Übergeordnete Planungen
  - Verkehrskonzept Vorarlberg
  - Vision Rheintal
- Infrastrukturen
  - L 200
  - Messekreuzung
  - Anschluss Südwest
  - Bahnhof
  - Stadtstraße
- Weltgymnaestrada 2007



# Lenkungskonzept

## Beurteilung des Lenkungskonzeptes MIV



### Erfahrungen:

- Versuche, den Rechtsabbieger in der Dr.-A.-Schneider-Straße stark zu favorisieren, mussten zurückgenommen werden.
- In der Moosmahlstraße sind die Behinderungen der Busse geringer als erwartet. In der Eisengasse gibt es keinen Busverkehr.
- Die Kronenkreuzung ist heute bereits an der Leistungsgrenze. Eine weitere Belastung ist nicht erwünscht.

## Beurteilung des Lenkungskonzeptes MIV



- Entwicklungen seit 1993:
- Regionale Vorhaben verändern die Verkehrsströme
  - Hohe Verkehrszunahmen auf fast allen Einfallachsen
  - Dosierungssysteme fehlen

- Stau an unerwünschten Stellen und Behinderungen des öffentlichen Verkehrs
- Das Lenkungskonzept ist in seiner Grundanlage nach wie vor richtig, aber es funktioniert nur zum Teil befriedigend

## Beurteilung des Lenkungskonzeptes MIV

- Verlagerung von der Moosmahl- auf die Stadtstraße ist kaum machbar
  - Achse Moosmahlstraße ist viel kürzer und mit weniger LSA versehen
  - Steuerungsmöglichkeiten in Fahrtrichtung Süd sind minim
  - Steuerungsmöglichkeiten in Fahrtrichtung Nord sind möglich: Restriktive Behandlung des Linksabbiegers am Knoten Lustenauerstraße/Brückengasse
- Entlastung der Eisengasse
  - Reduktion des Stromes in Fahrtrichtung Nord kaum möglich, außer mit Teilspernung der Fahrtrichtung
  - in Fahrtrichtung Süd Lenkung mit restriktiver Regelung des Linksabbiegers in der Dr.-A.-Schneider-Straße evtl. machbar



## Beurteilung des Lenkungskonzeptes ÖV

Streckenabschnitt	Anzahl Busse pro Spitzenstunde in beiden Richtungen	Anzahl Fahrzeuge pro Spitzenstunde beim MIV	Beförderte Personen pro Spitzenstunde in Bussen	Beförderte Personen pro Spitzenstunde in privaten Fahrzeugen
Bahnhofstraße	52	638	1040	702
Dr.-A.-Schneider-Straße	36	591	720	650
Klostergasse	24	675	480	743
Moosmahlstraße	20	854	400	939

Annahmen: mittlere Besetzung Bus in der Spitzenstunde: 20 Personen

Annahmen: mittlere Besetzung MIV in der Spitzenstunde: 1.1 Personen

→ Heute stellt die Situation am Bahnhof und in der Bahnhofstraße für den Busverkehr eines der Hauptprobleme dar.

## Beurteilung des Lenkungskonzeptes ÖV

- Stauerscheinungen treten überwiegend außerhalb der Innenstadt auf.
  - L3 Haselstauden und Knoten Eisengasse
  - L190 Hatlerdorf und Kronenkreuzung
  - L204 Messekreuzung, Knoten Brückengasse und Kronenkreuzung
- Problematisch ist die Stadtstraße, insbesondere südlich der Kronenkreuzung mit den kurz aufeinander folgenden Lichtsignalanlagen (Sägerbrücke, Rathaus).
- Behinderungen für den Bus vor allem
  - auf der L 190 zwischen Hatler Kirche und Kronenkreuzung,
  - auf der Lustenauerstraße und
  - auf der Dr.-A.-Schneider-Straße vor dem Knoten mit Eisengasse/L.-Kofler-Straße
- Ungünstige Bedingungen an der Lindenkreuzung und am Knoten Klostergasse/Stadtstraße/Eisengasse
  - komplizierte Knotenstruktur und ungünstige Geometrie (Lindenkreuzung)
  - lange Umlaufzeiten der Lichtsignalanlage
  - keine Busspuren im Knotenzulauf

## Schlussfolgerungen

Geringe Wirkung der bisherigen Verkehrslenkung

→ Starker MIV-Verkehrsstrom auf der Achse  
Dr.-A.-Schneider-Straße – Bahnhofstraße –  
Moosmahnstraße in beiden Richtungen

→ Konflikte mit dem Fußgänger-  
und dem Busverkehr am  
Bahnhof, in der  
Bahnhofstraße und an der  
Lindenkreuzung



## Fazit

- Lenkungskonzept
  - Das Lenkungskonzept in seiner bisherigen Form bedarf einer Modifikation.
  - Die Achse über die Moosmahnstraße wird weiterhin eine gewisse Bedeutung als Durchgangssachse durchs Zentrum behalten.
  - Maßnahmen sind erforderlich im Bereich Lindenkreuzung / Bahnhofstraße, insbesondere zugunsten einer Busbeschleunigung und zugunsten des Fußverkehrs.
- Achsen-Kammern-System im Zentrum
  - Das Achsen-Kammern-System ist in seinen Grundzügen beizubehalten.
  - Im Bereich der Schmelzhütterstraße muss das Achsen-Kammern-System an neue Gegebenheiten angepasst werden: Einbezug der Inatura und des gesamten Gebietes südlich der Schmelzhüttenstraße.



## **Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzepts Dornbirn**

Thema 2: Bahnhof

Zusammenstellung März 2011

## **Zielsetzungen**

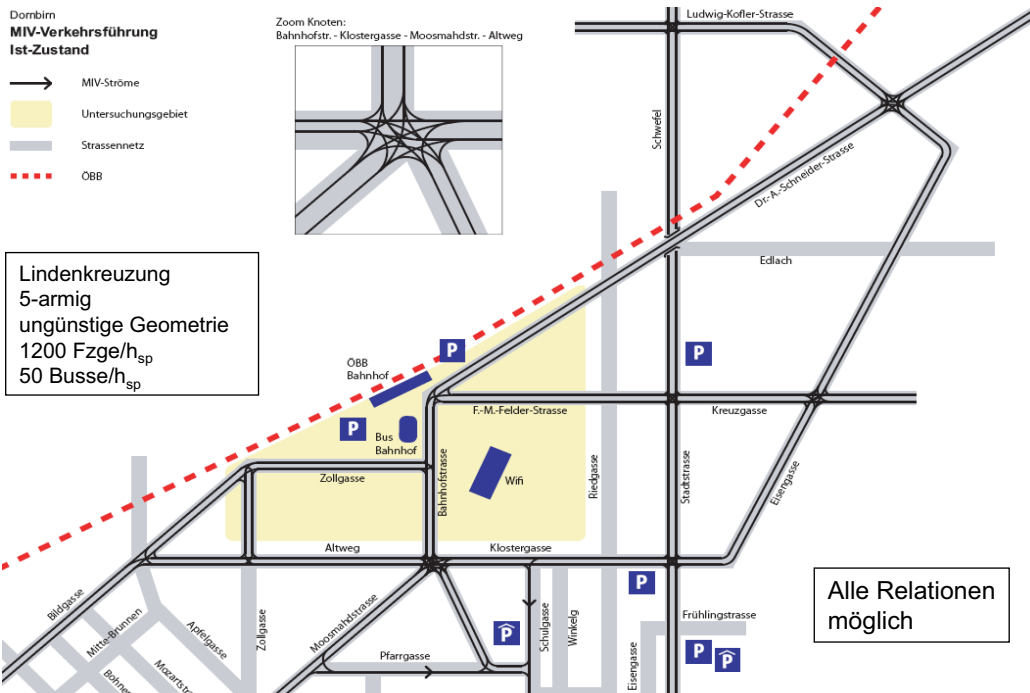
## Verbesserungen der Verhältnisse in der Bahnhofstraße

- Vereinfachung der Lindenkreuzung
  - Die Ausfahrt aus dem Altweg und die Abbiegerelation aus der Klostergasse in die südliche Bahnhofstraße können unterbunden werden.
  - Mit diesen Maßnahmen steigt die Leistungsfähigkeit der Lindenkreuzung.
- Durchgangsverkehrsströme am Bahnhof
  - Am Bahnhof und in der nördlichen Bahnhofstraße sollte eine Reduktion der MIV-Belastung angestrebt werden.
  - Soweit möglich ist der Durchgangsverkehr vom Bahnhof fernzuhalten.
  - Zur Zeit erscheint eine vollständige Durchfahrtssperre am Bahnhof jedoch nicht zweckmäßig.
  - Die Unterbrechung des Nord-Süd-Stromes erweist sich voraussichtlich als machbar.
  - Es ist eine Detailprüfung von Maßnahmen erforderlich

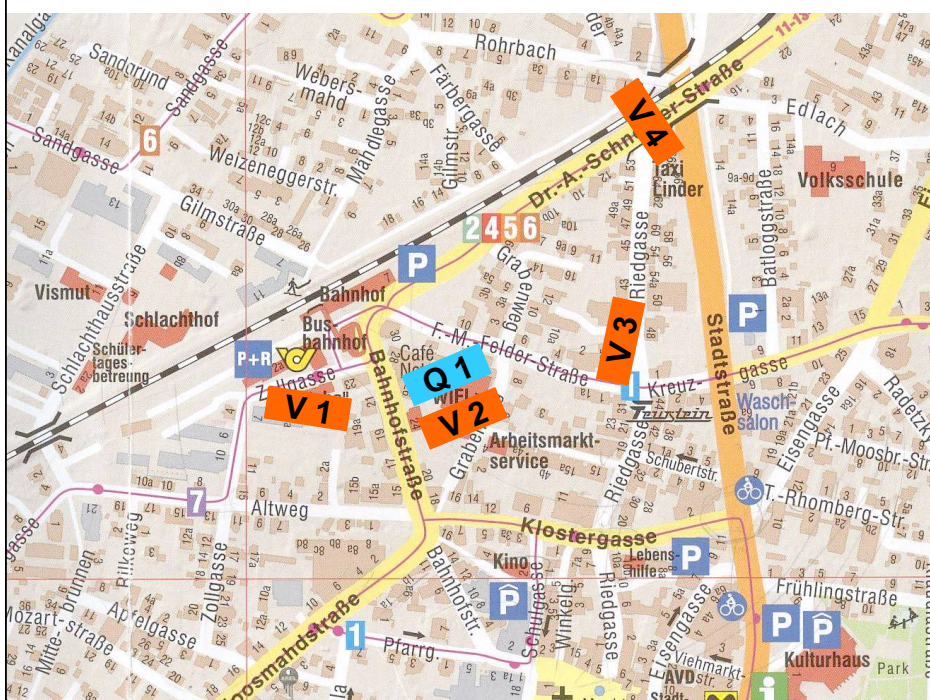
## Ist-Zustand



# Heutige Verkehrsführung im Bahnhofbereich

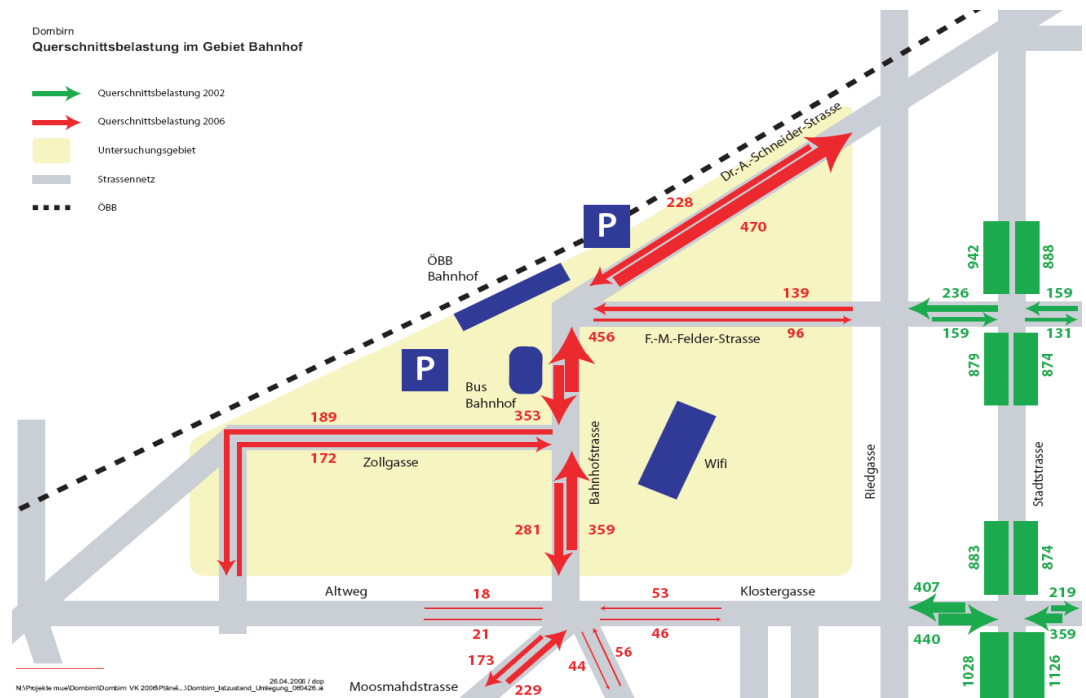


# Zählungen im April 2006



Quelle :  
 Stadt Dornbirn,  
 Bahnhofbezirk Dornbirn,  
 Verkehrserhebung.  
 Büro Besch und Partner,  
 Feldkirch, April 2006

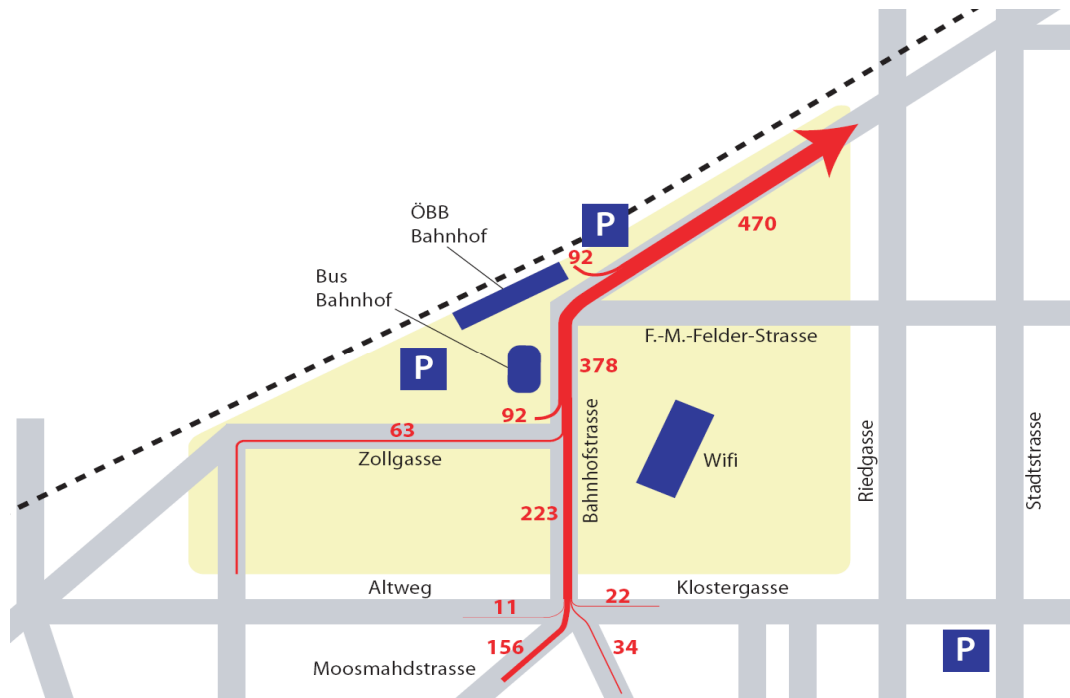
# Belastungen Ist-Zustand



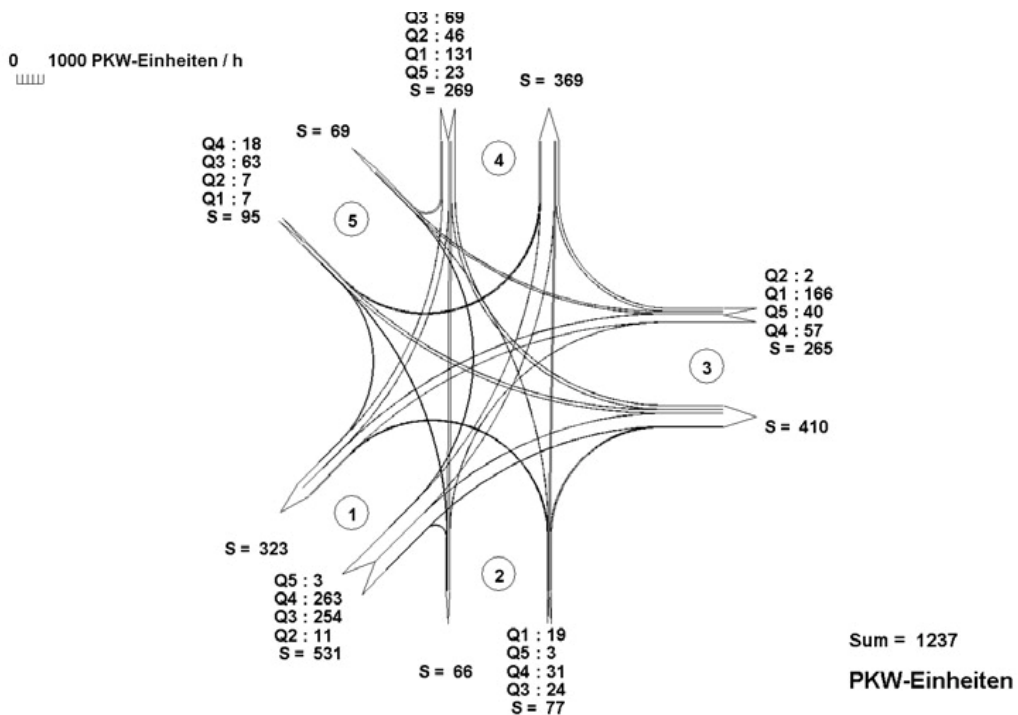
# Über die Bahnhofstraße ausfahrender Strom



# Über die Dr.-A.-Schneider-Str. ausfahrender Strom

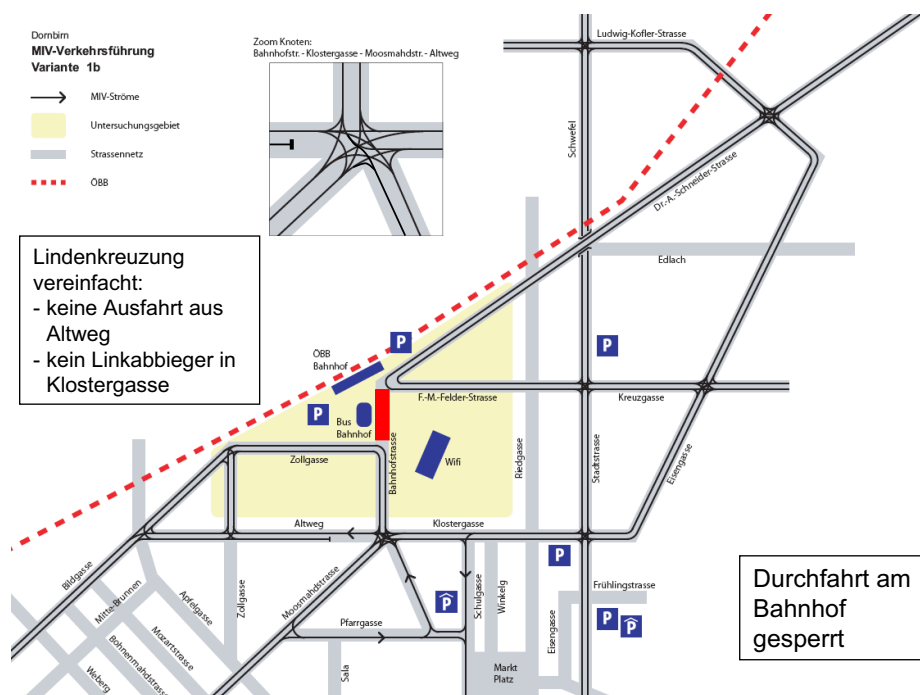


# Knotenbelastung Lindenkreuzung Ist-Zustand



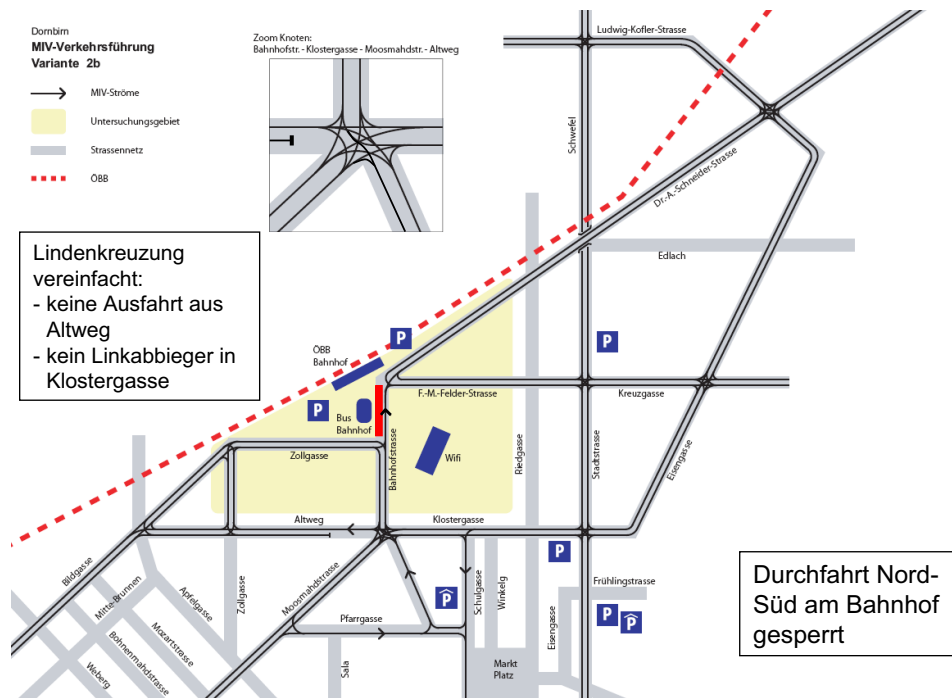
# Handlungsansatz: Sperren beim Bahnhof

## Neue Verkehrsführung Variante 1





# Neue Verkehrsführung Variante 2

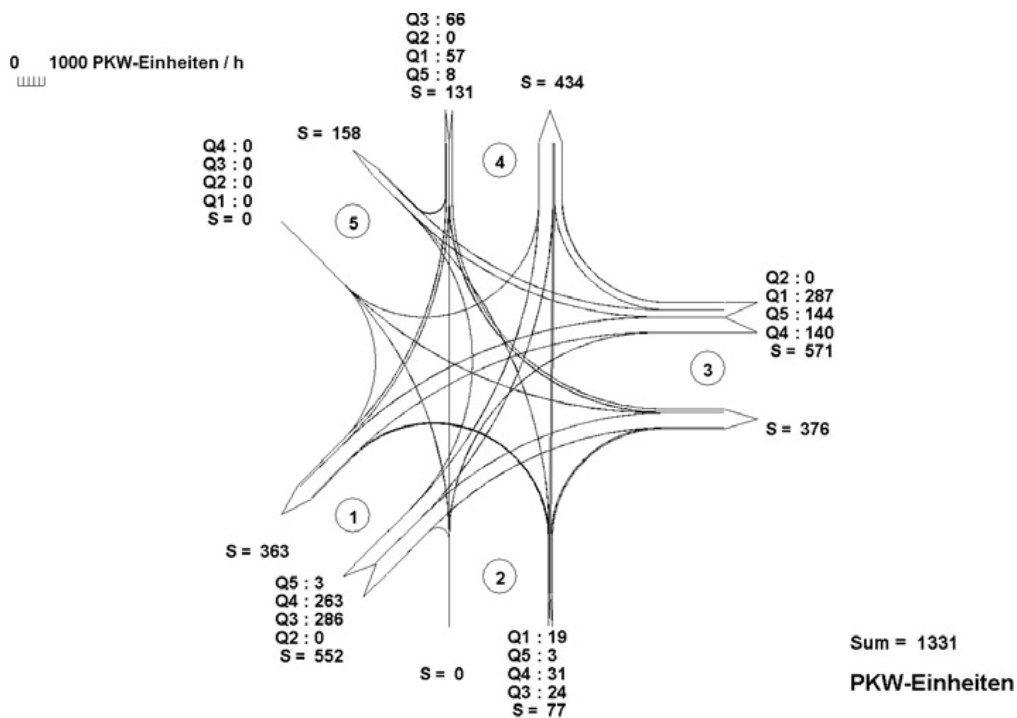


# Belastungsveränderungen Variante 2





## Knotenbelastung Lindenkreuzung Variante 2



## Resultate aus den Umlegungen

- Zur Zeit erscheint eine vollständige Durchfahrtssperre am Bahnhof nicht zweckmäßig.
- Die Unterbrechung des Nord-Süd-Stromes erweist sich voraussichtlich als machbar.
- Es ist eine Detailprüfung von Maßnahmen erforderlich

# Begleitende Überlegungen

## Auswirkungen auf die Routenwahl

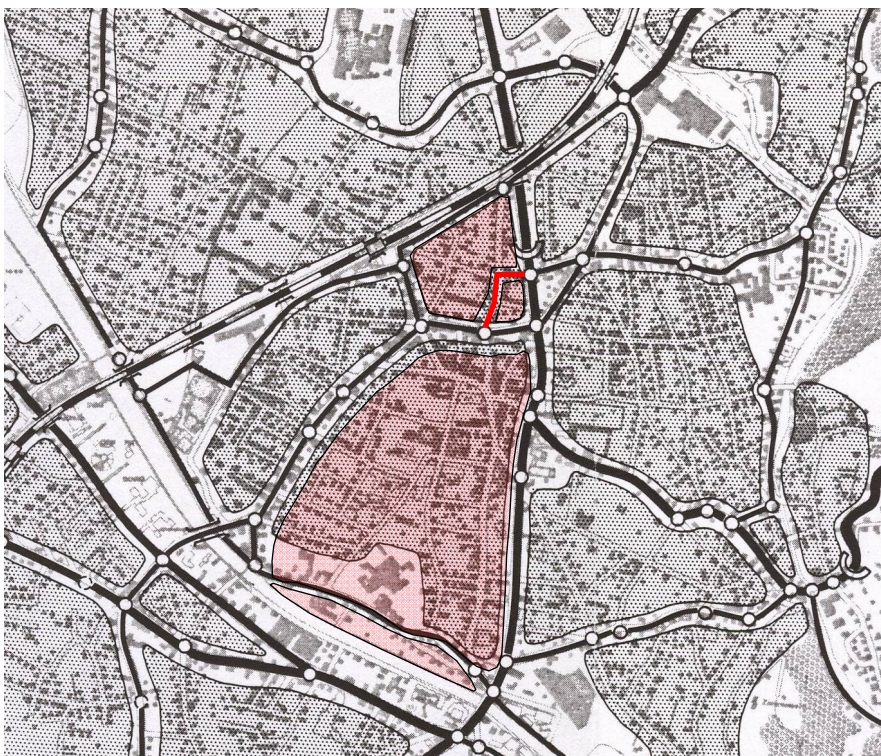
- Es kann davon ausgegangen werden, dass sich nicht der gesamte umgelegte Strom auf einer einzigen Achse bewegt.  
Es stehen mehrere Alternativen zur Verfügung:
  - L.-Kofler-Straße – Stadtstraße – Klostergasse – Moosmahnstraße
  - L.-Kofler-Straße – Stadtstraße – Kronenkreuzung – Lustenauerstr.
  - Eisengasse – Klostergasse – Moosmahnstraße
  - Eisengasse – Kronenkreuzung – Lustenauerstraße
  - Eisengasse – Kreuzgasse – Stadtstraße – Klostergasse
  - Kehlerstraße – Eisengasse
  - Kehlerstraße – Kreuzgasse
  - großräumige Alternativen

## Zu prüfende Routenwahl

- Die umgebaute Stadtstraße weist einen kleineren Querschnitt auf als heute. Allfällig erforderliche Maßnahmen an den LSA sind zu prüfen. Eine erste überschlagsmäßige Betrachtung zeigt mögliche Lösungsansätze:
  - Verlängerung der Aufweitung im Mündungsbereich der Eisengasse auf ca. 70 m
  - Gesamtkonzept aller LSA an der Eisengasse und Knoten Kreuzgasse/Stadtstraße
  - Evtl. Führung des Nord-Süd-Stromes über Kreuzgasse-Riedgasse.
  - Überprüfung der Mercedes-Kreuzung



## Veränderungen des Achsen-Kammern-Systems



## Was würde gewonnen

- Weniger MIV beim Bahnhof
  - Bessere Verhältnisse für die starken Fußverkehrsströme
  - Weniger Behinderungen der Busse beim Einbiegen in die Zollgasse und bei der Ausfahrt aus der Haltestelle in die Dr.-A.-Schneider-Straße
- Busachse Bahnhofstraße
  - die starken Störungen des Busverkehrs zwischen Bahnhof und Klostergasse bzw. Moosmahlstraße können weitgehend behoben werden.
  - Das ergibt wesentliche Verbesserungen für die großen Fahrgastmengen auf diesen Relationen.
  - Die geringeren MIV-Mengen auf der Bahnhofstraße kommen auch dem Radverkehr zugute
- Vereinfachung Lindenkreuzung
  - Mehr Möglichkeiten der wesensgerechten Behandlung des Busverkehrs
  - Mehr Zeitreserven für den Fußverkehr

## Erkenntnisse zur Leistungsfähigkeit

- Sachverhalte
  - Es geht um rund 350 Fahrzeuge, die zusätzlich den Knoten Stadtstraße/Klostergasse belasten könnten
  - Diese werden sich verschiedene Wege suchen
  - Das System der Knoten im Bereich Klostergasse weist noch gewisse Reserven auf
- Hypothese
  - Es sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich. Das System wird sich selbst regeln und die noch zur Verfügung stehenden Reserven werden optimal genutzt werden
- Schlussfolgerung
  - Im Rahmen eines Versuches ist die These zu testen

# Versuch

## Versuch

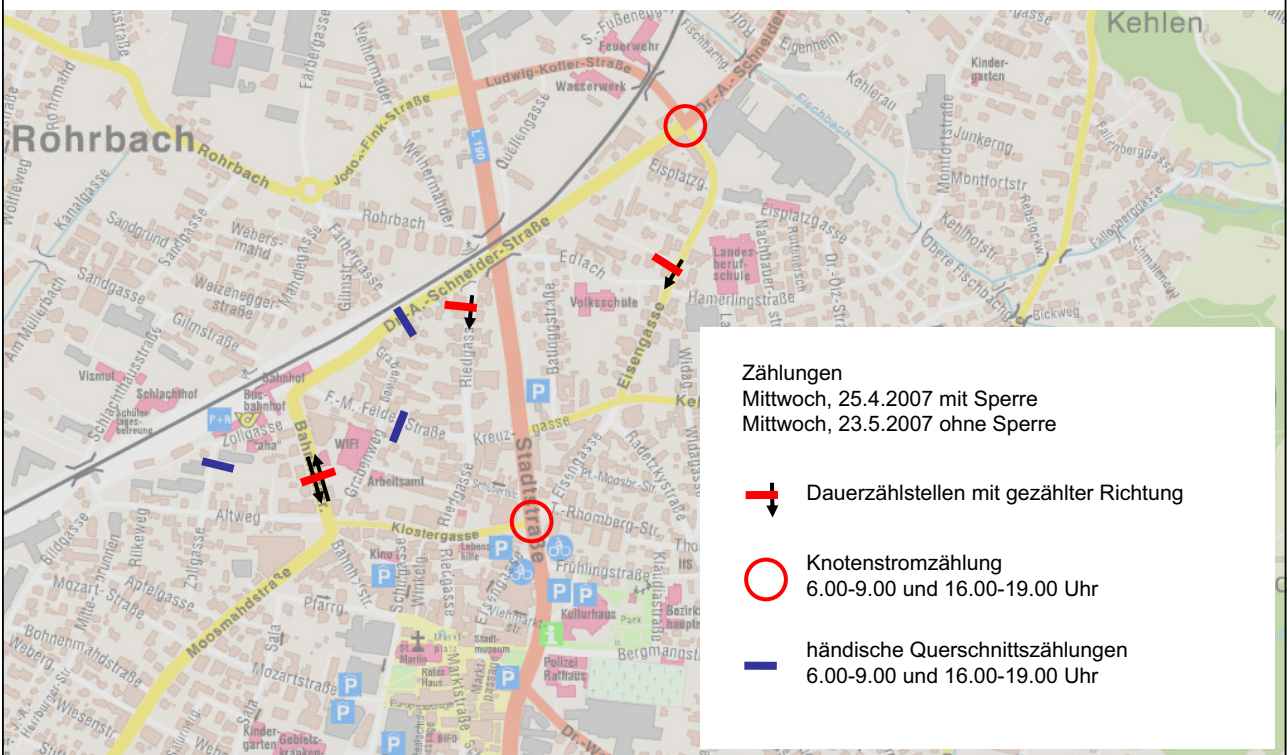
- Ansatz
  - im Rahmen einer Baustelle wird der MIV-Nord-Süd-Strom am Bahnhof während eines Monats unterbunden.
  - Von Mitte März bis Mitte April muss der Bahnhofplatz ohnehin gesperrt werden (Kanalbau, Asphaltbeläge).
  - Es bietet sich an, direkt im Anschluss daran die Versuchsanordnung einzurichten (Mitte April bis Mitte Mai).
- Probleme, die es zu lösen gilt
  - Überwachung Schleichverkehr Untere Riedgasse
  - Überwachung Verkehrsbelastung in der Eisengasse
- Begleitung
  - Überprüfung der Auswirkungen anhand Zählkonzept
- Randbedingung
  - Keine Kombination mit Neuorganisation Lindenkreuzung



# Verkehrszählungen

- Alle Zählungen wurden durchgeführt und ausgewertet durch das Büro Besch und Partner
- Zählungen während der Sperre der Fahrtrichtung Nord-Süd am Bahnhofplatz in der Woche vom 23. – 27. April 2007
- Zählungen ohne Sperre der Fahrtrichtung Nord-Süd am Bahnhofplatz in der Woche vom 21. – 25. Mai 2007

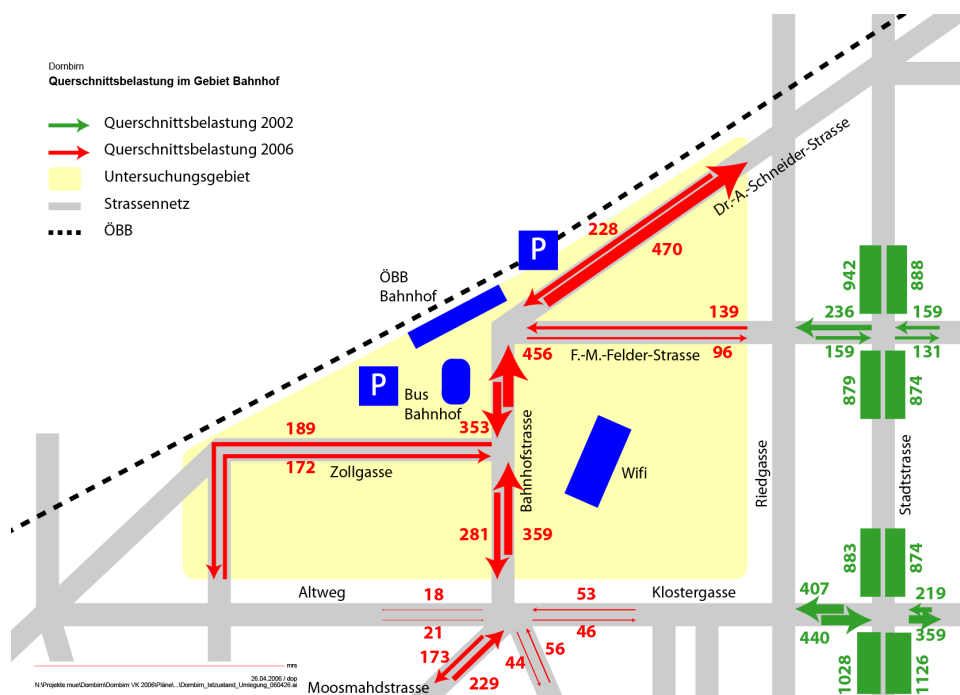
# Zählkonzept



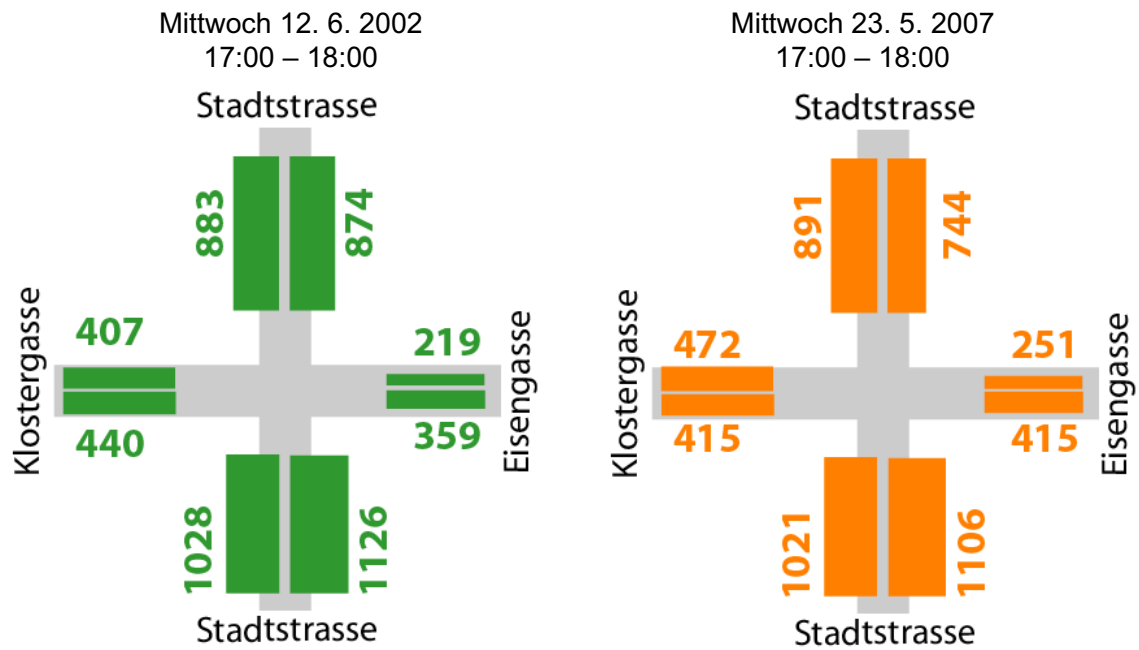


# Exkurs: Ist die Ausgangslage noch dieselbe?

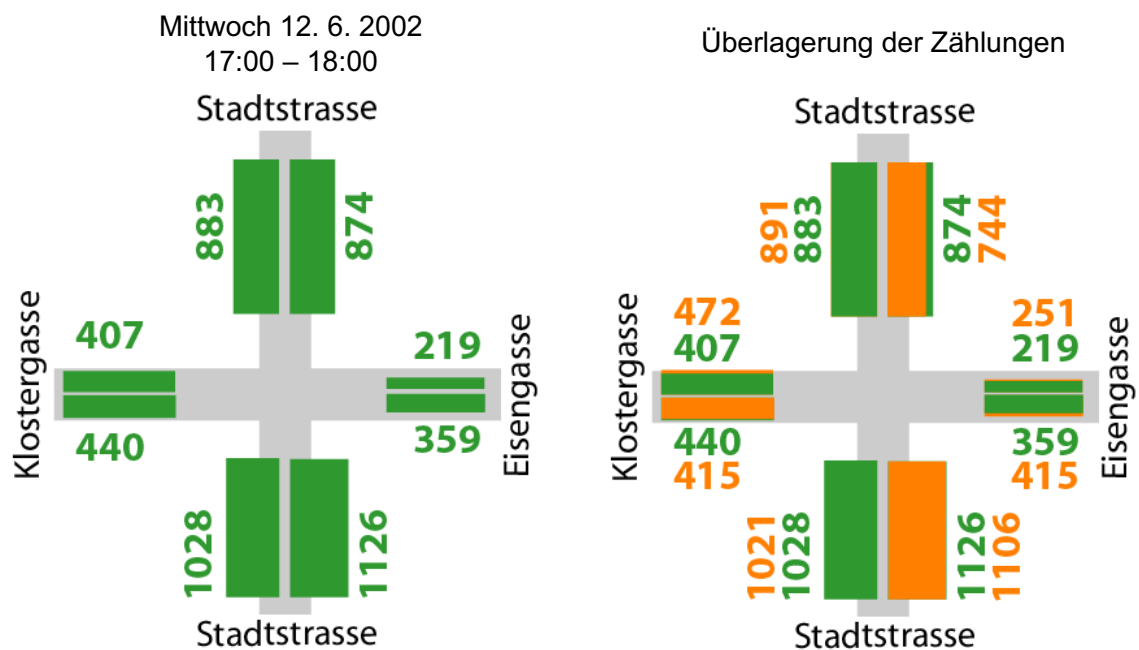
## Ist-Zustand



## Vergleich der Ausgangsbelastungen (PWE/h)



## Vergleich der Ausgangsbelastungen (PWE/h)



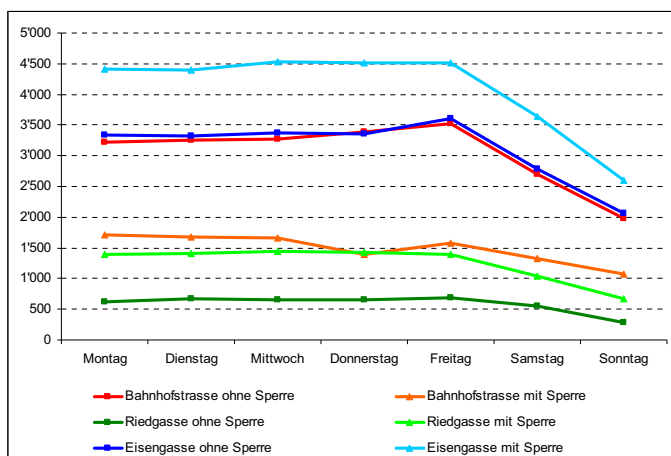
## Schlussfolgerungen

1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert

## Resultate der Verkehrserhebungen

# Dauerzählstellen

## Fahrtrichtung Nord – Süd:



KFZ / 24 Std.	mit Sperre	ohne Sperre	%
Bahnhofstrasse	1'487	3'049	- 51%
Riedgasse	1'252	589	+ 113%
Eisengasse	4'088	3'124	+ 31%



## Fahrtrichtung Süd – Nord:

KFZ / 24 Std.	mit Sperre	ohne Sperre	%
Bahnhofstrasse	2'576	3'960	- 35%

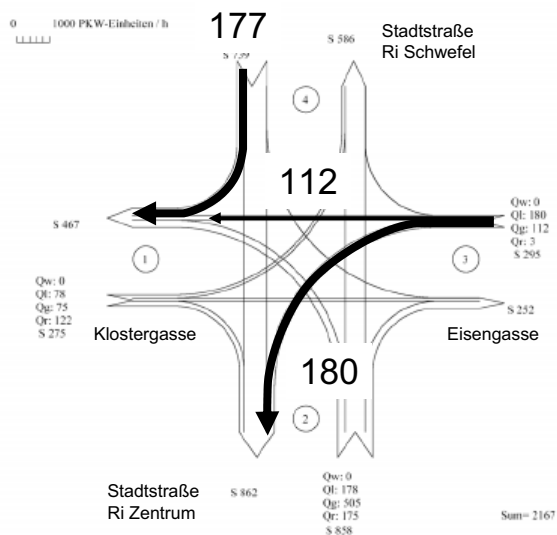
# Schlussfolgerungen

1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert
2. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt
3. in der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau

# Knotenstromzählungen Stadtstraße Morgenspitze

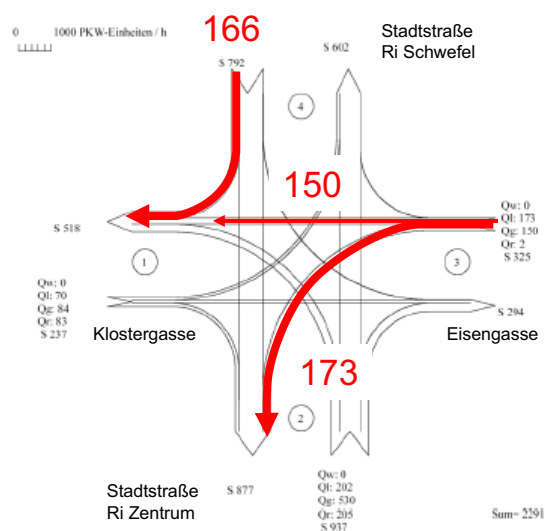
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



mit Sperre

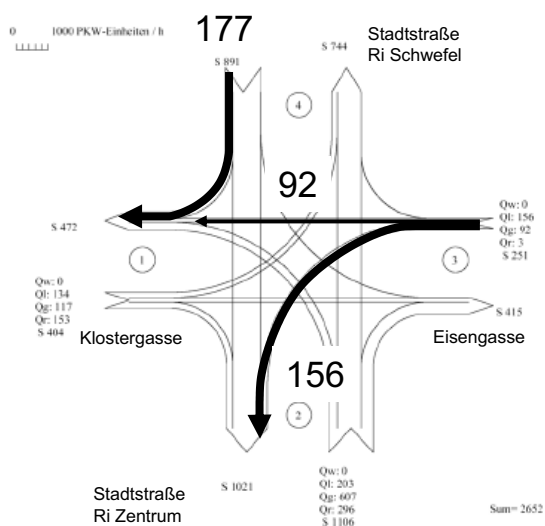
Mi, 25.4.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



# Knotenstromzählungen Stadtstraße Abendspitze

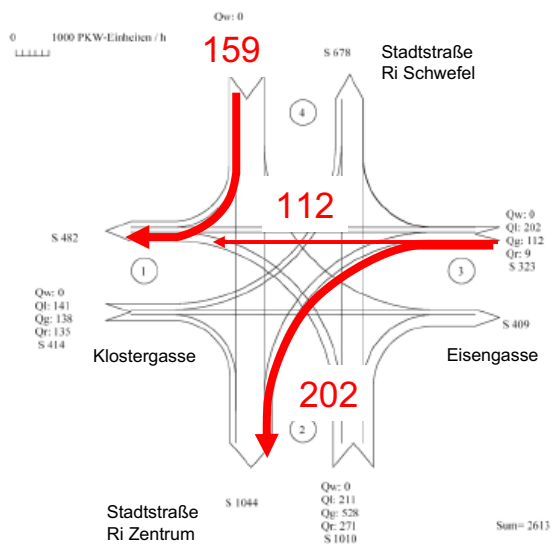
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



mit Sperre

Mi, 25.4.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



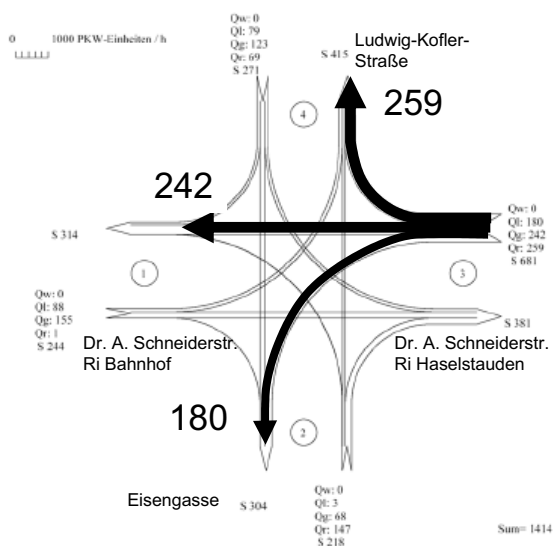
## Schlussfolgerungen

1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert
2. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt
3. in der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau
4. Die Belastungsveränderungen der Ströme bei der Einmündung der Eisengasse in die Stadtstraße sind nicht konsistent. In der Morgenspitze ist von der Eisengasse in die Stadtstraße sogar eine Belastungsabnahme zu verzeichnen

## Knotenstromzählungen Dr. A. Schneiderstraße Morgenspitze

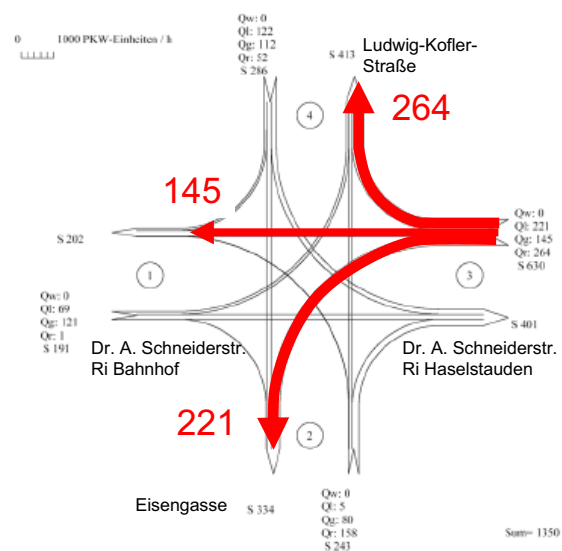
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



mit Sperre

Mi, 25.4.2007, 7.00 – 8.00 Uhr

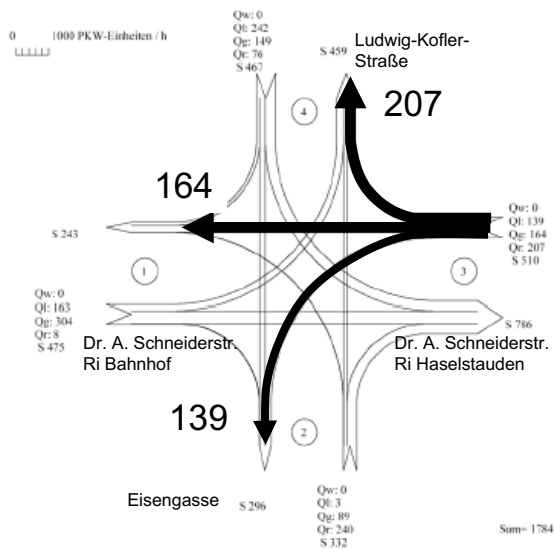




# Knotenstromzählungen Dr. A. Schneiderstraße Abendspitze

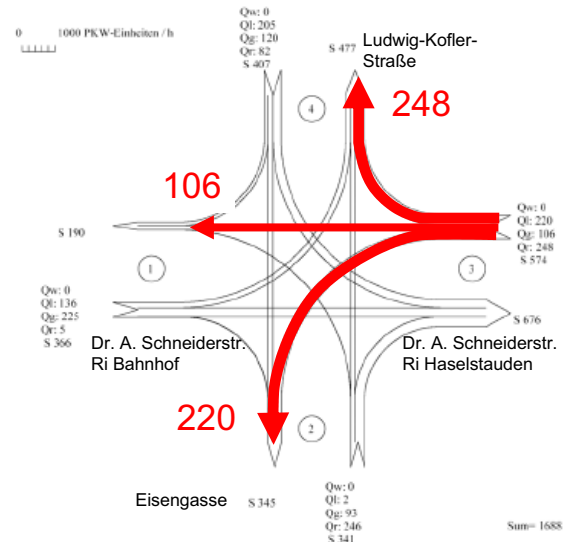
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



mit Sperre

Mi, 25.4.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



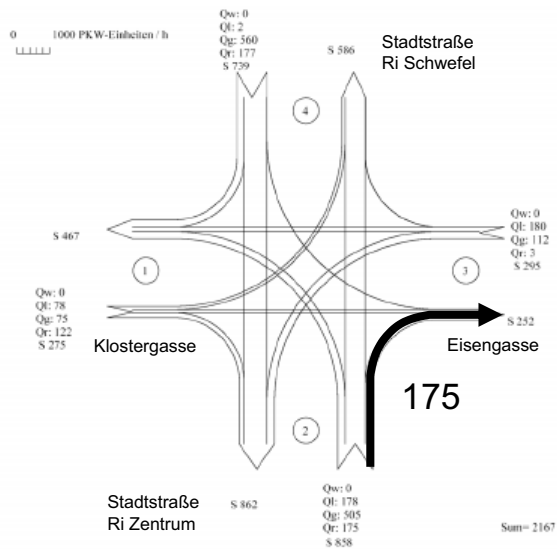
## Schlussfolgerungen

1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert
2. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt
3. in der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau
4. Die Belastungsveränderungen der Ströme bei der Einmündung der Eisengasse in die Stadtstraße sind nicht konsistent. In der Morgenspitze ist von der Eisengasse in die Stadtstraße sogar eine Belastungsabnahme zu verzeichnen
5. Beim Knoten Dr.-Anton-Schneider-Straße/Eisengasse/Ludwig-Kofler-Straße entsprechen die Veränderungen eher den Erwartungen

# Knotenstromzählungen Stadtstraße Morgenspitze

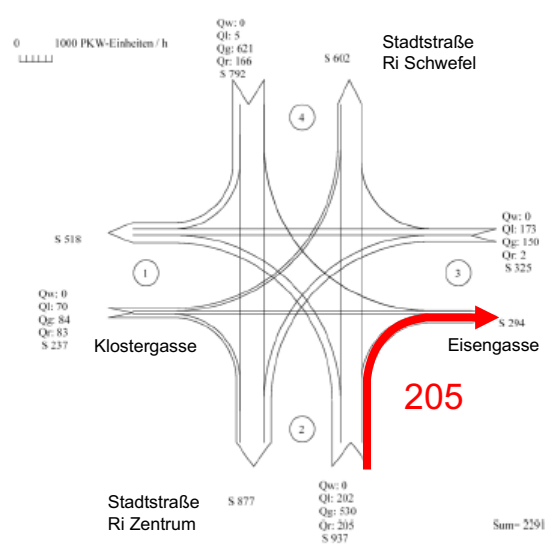
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



mit Sperre

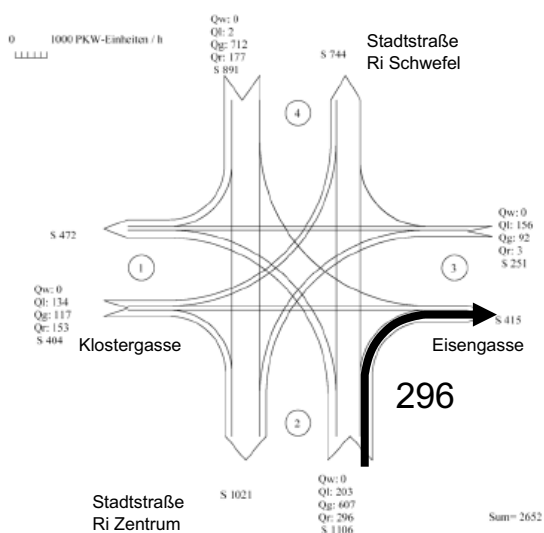
Mi, 25.4.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



# Knotenstromzählungen Stadtstraße Abendspitze

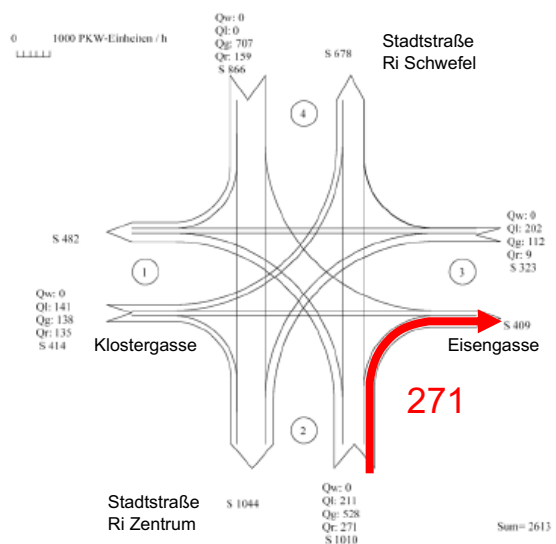
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



mit Sperre

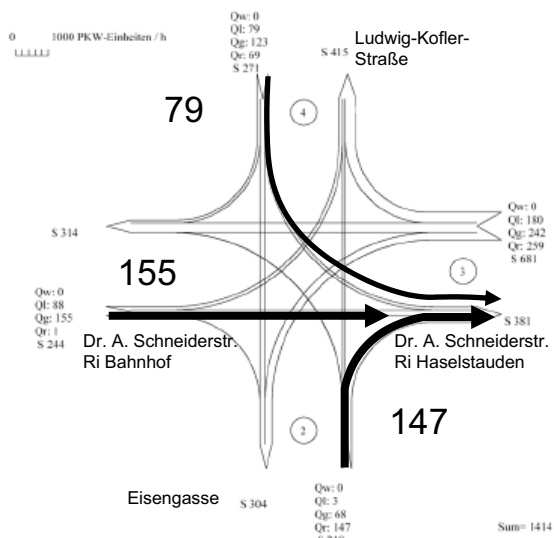
Mi, 25.4.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



# Knotenstromzählungen Dr. A. Schneiderstraße Morgenspitze

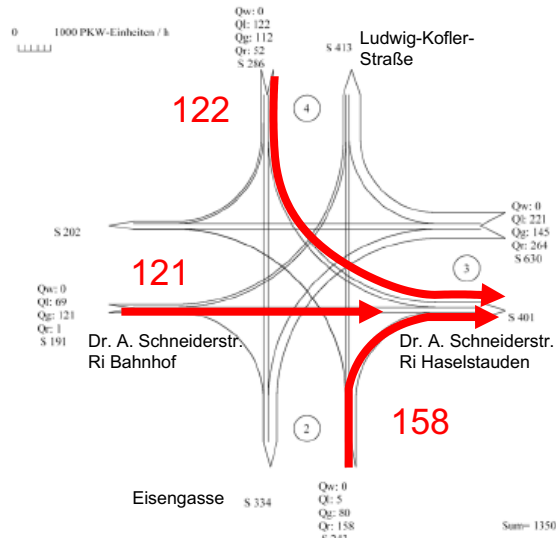
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



mit Sperre

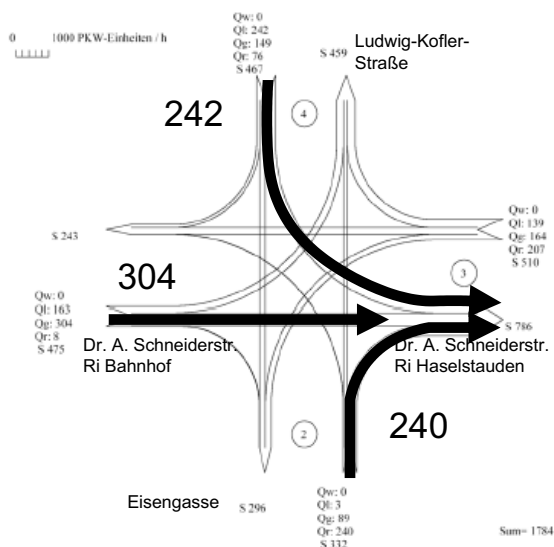
Mi, 25.4.2007, 7.00 – 8.00 Uhr



# Knotenstromzählungen Dr. A. Schneiderstraße Abendspitze

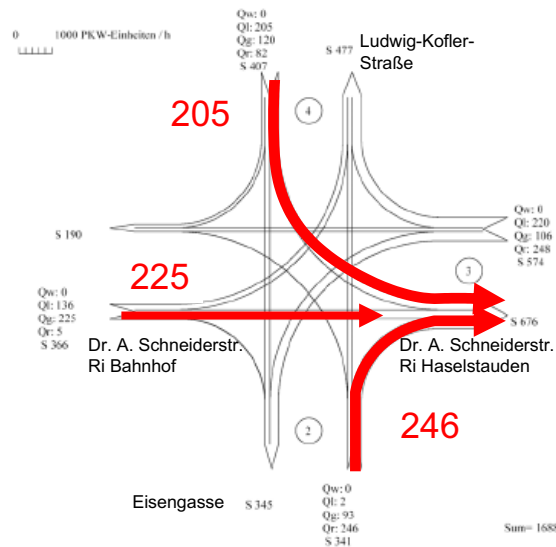
ohne Sperre

Mi, 23.5.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



mit Sperre

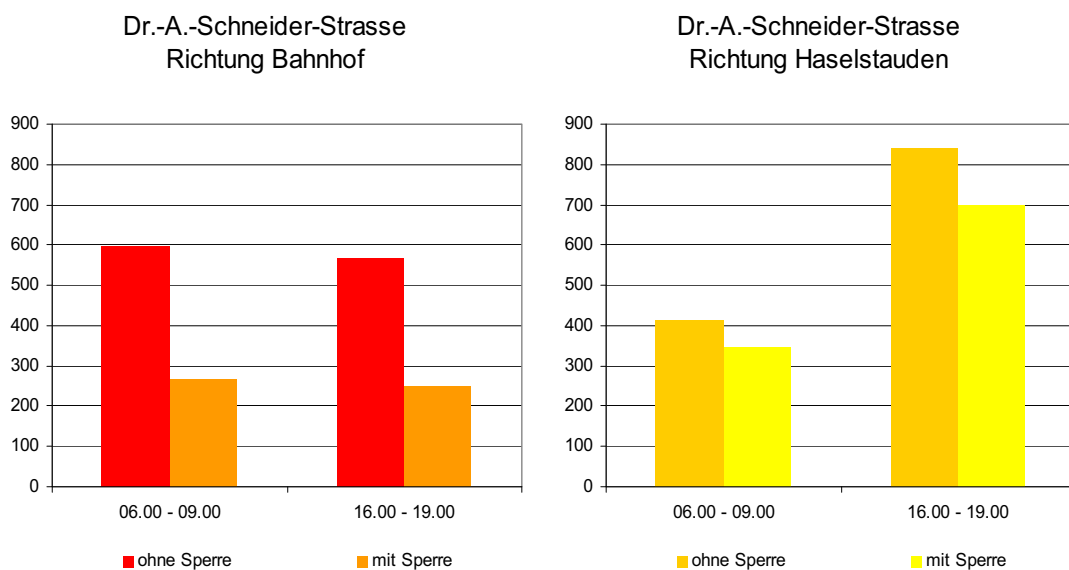
Mi, 25.4.2007, 17.00 – 18.00 Uhr



## Schlussfolgerungen

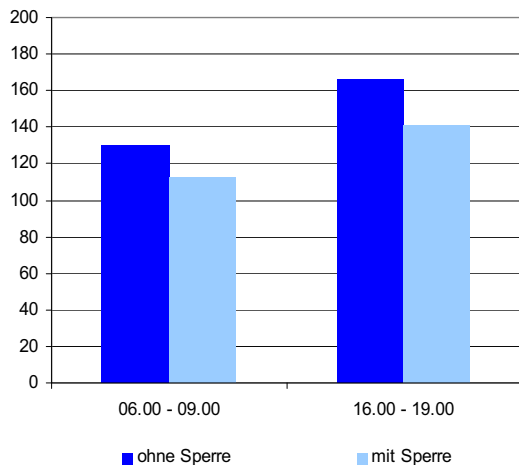
1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert
2. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt
3. In der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau
4. Die Belastungsveränderungen der Ströme bei der Einmündung der Eisengasse in die Stadtstraße sind nicht konsistent. In der Morgenspitze ist von der Eisengasse in die Stadtstraße sogar eine Belastungsabnahme zu verzeichnen
5. Beim Knoten Dr.-Anton-Schneider-Straße/Eisengasse/Ludwig-Kofler-Straße entsprechen die Veränderungen eher den Erwartungen
6. Die Belastungsverminderung auf der Süd-Nord-Relation im Bereich der Bahnhofstraße führt nicht zu stärkeren Strömen auf andern Achsen

## Querschnittszählungen (PWE)

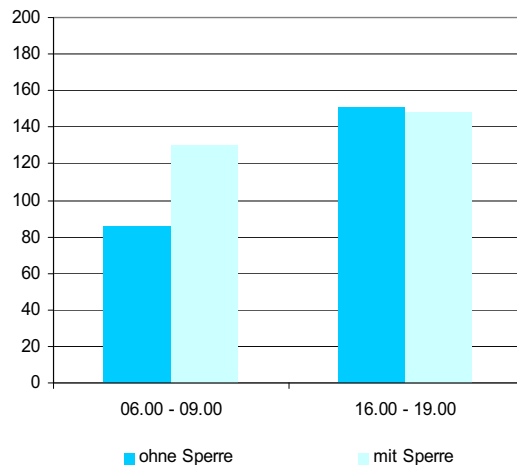


## Querschnittszählungen (PWE)

F.-M.-Felder-Strasse  
Richtung Bahnhof

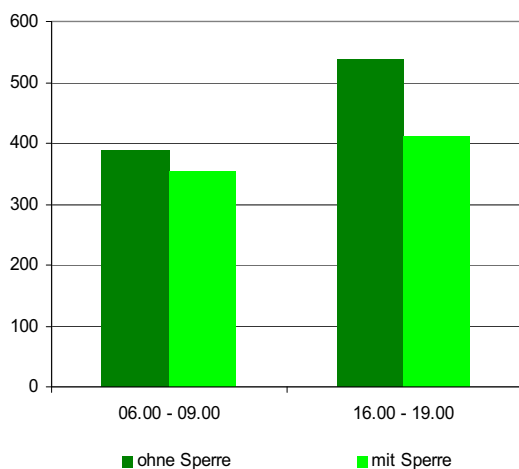


F.-M.-Felder-Strasse  
Richtung Stadtstrasse

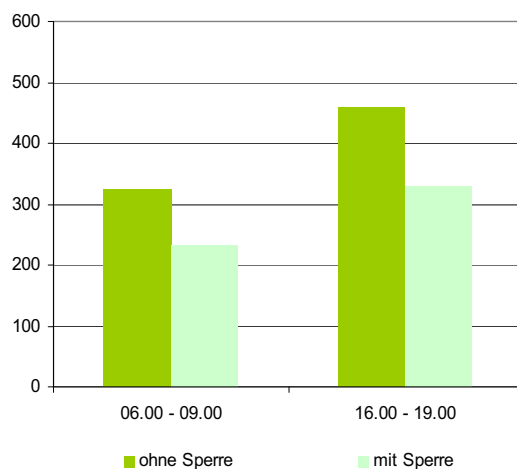


## Querschnittszählungen (PWE)

Zollgasse  
Richtung Bahnhof



Zollgasse  
Richtung Stadtstrasse



## Schlussfolgerungen (1)

1. Die Ausgangslage hat sich seit den Zählungen im Jahre 2002 nicht wesentlich verändert
2. Die Abnahme des Verkehrs in der Bahnhofstraße ist nicht so stark wie erwartet, aber wider Erwarten findet auch auf der nicht gesperrten Süd-Nord-Relation eine Abnahme statt
3. in der Riedgasse und in der Eisengasse haben die Verkehrsmengen während der Sperre prozentual zugenommen, aber absolut gesehen auf tiefem Niveau
4. Die Belastungsveränderungen der Ströme bei der Einmündung der Eisengasse in die Stadtstraße sind nicht konsistent. In der Morgenspitze ist von der Eisengasse in die Stadtstraße sogar eine Belastungsabnahme zu verzeichnen.

## Schlussfolgerungen (2)

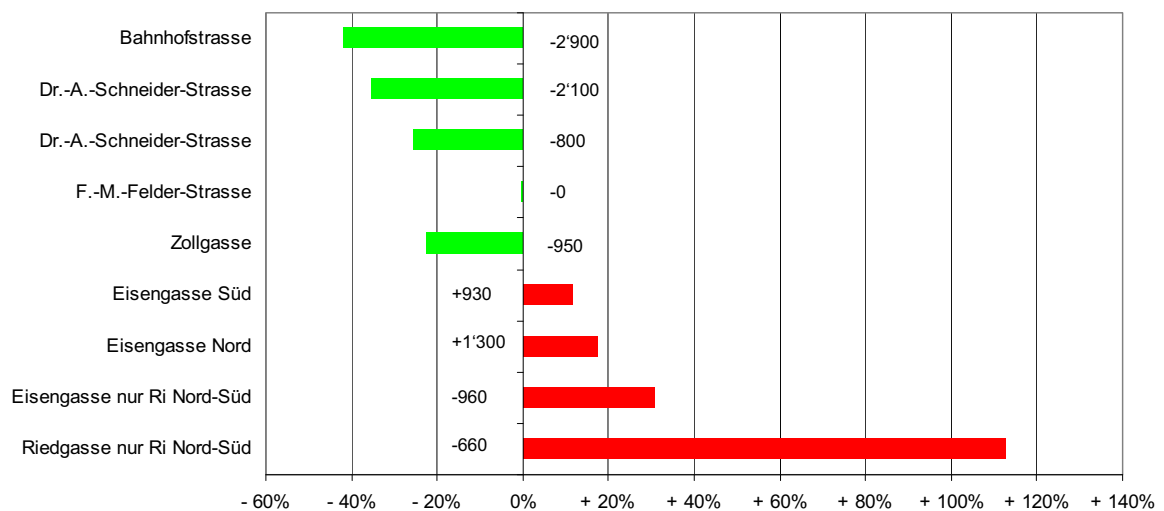
5. Beim Knoten Dr.-Anton-Schneider-Straße/Eisengasse/Ludwig-Kofler-Straße entsprechen die Veränderungen eher den Erwartungen
6. Die Belastungsverminderung auf der Süd-Nord-Relation im Bereich der Bahnhofstraße führt nicht zu stärkeren Strömen auf andern Achsen
7. Die Entlastung in der Süd-Nord-Richtung ist nicht nur auf der Achse Bahnhofstraße-Dr.-A.-Schneider-Straße sondern auch auf der Zollgasse feststellbar



# Fazit und Empfehlungen

## Übersicht der Belastungsveränderungen

Belastungsveränderungen (PWE) infolge Nord-Süd-Sperre am Bahnhofplatz



## Fazit

- Die Entlastungen der Nord-Süd-Relation im Bahnhofumfeld sind beträchtlich, wenn auch geringer als erwartet.
- Wider Erwarten wird auch, in geringerem Maße, die Süd-Nord-Relation entlastet.
- In der Riedgasse und in der Eisengasse ist mit Mehrverkehr zu rechnen.
- Die Gesamtbelastungen in der Riedgasse bleiben aber auf sehr tiefem Niveau.
- Auch in der Eisengasse sind die resultierenden Belastungen nicht alarmierend.
- Die Veränderungen der Knotenströme sind klein und haben kaum Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Knoten.
- Die Leistungsfähigkeit der Knoten kann auch nach dem Umbau der Stadtstraße aufrechterhalten werden.

Die These, dass sich das System selbst regelt und sich die Automobilisten und Automobilistinnen ihre eigenen Wege suchen, hat sich bestätigt

## Empfehlungen

- Die Sperre des Nord-Süd-Stromes über den Bahnhof kann ohne Bedenken definitiv eingeführt werden.
- Die Verkehrsentwicklung in der Eisengasse und in der Riedgasse ist zu beobachten. Bei Belastungsveränderungen in der Größenordnung, wie sie beim Versuch zu beobachten waren, drängen sich keine weiteren Maßnahmen auf.

## Empfehlungen zur Lindenkreuzung (1)

- Der Betrieb der Lindenkreuzung ohne Ampelsteuerung hat interessante Aspekte zu Tage gefördert
  - keine Staubildungen mehr
  - Verlustfreie Fahrten für die Busse
  - generell langsamer Verkehrsablauf mit gegenseitiger Rücksichtnahme
  - Wegfall der Wartezeiten für Fußgänger
- Eine definitive Einführung dieses Regimes ist prüfenswert
- Voraussetzungen sind:
  - Sperre des Nord-Süd-Verkehrs am Bahnhofplatz
  - Unterbinden der Ausfahrt aus dem Altweg
  - bauliche und organisatorische Anpassung des Knotens
  - Einführung des Rechtsvorrangs
  - tiefes Geschwindigkeitsniveau
- Zu prüfen sind
  - die bauliche Gestaltung
  - die Verkehrsorganisation
  - die Leistungsfähigkeit

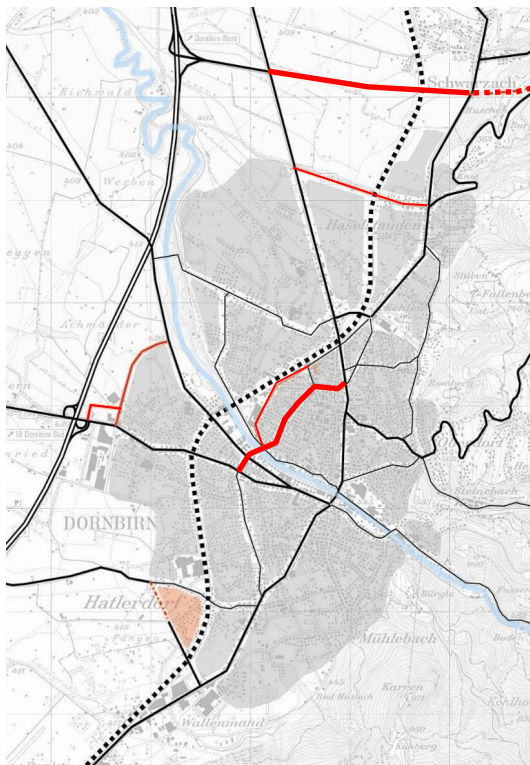
## **Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn**

Thema 3: Verkehrslenkung

Zusammenstellung März 2011

## **Ausgangspunkt: Veränderungen 1993 - 2008**

## Übersicht Veränderungen 1993 - 2008



- Neue Hauptachsen
    - L200 Dornbirn Nord – Achraintunnel
    - Klostergasse – Moosmahlstraße
 Begründung:
    - Zu großer Umweg via Kronenkreuzung
    - Lenkung über VLSAs Klostergasse und Brückengasse nicht wirksam
    - Keine Durchfahrtswiderstände möglich (Busachsen)
    - Verkehrsmengen vertretbar
  - Neue Quartierverbindungen
    - Stiglingen
 Begründung
    - Neue L 200
  - Josef-Ganahl-Straße – Köblern
- Begründung:
- Neue Spange um KIKA
  - Entlastung Messekreuzung (Linksabbieger)
- Bildgasse – Poststraße
- Begründung:
- Erschließung Bahnhofgebiet
  - Keine Gefahr von Schleichverkehr durch Sperre bei Dr. A. Schneider-Straße

## Übersicht Veränderungen 1993 - 2008

### Achsen - Vorschlag: Neue Hauptachsen mit LKW-Verbot




Abschnitt	Begründung
Raiffeisenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu großer Umweg via Kronenkreuzung (analog Moosmahlstraße)</li> <li>• Lenkung über VLSA Brückengasse nicht wirksam</li> <li>• Verkehrsmengen vertretbar</li> <li>• großzügiger Querschnitt</li> <li>• lockere Bebauung</li> <li>➤ Festschreibung Ist-Zustand</li> </ul>
Eisengasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenkung über VLSA Dr. A. Schneider-/Ludwig Kofler-Str. und VLSA Klostergasse/Stadtstraße nicht möglich</li> <li>• Gewisse Entschärfung der Verkehrssituation Eisengasse</li> <li>• Kaum Umweg für LKW</li> </ul>

# Überregionale Konzeptentwicklungen (1)

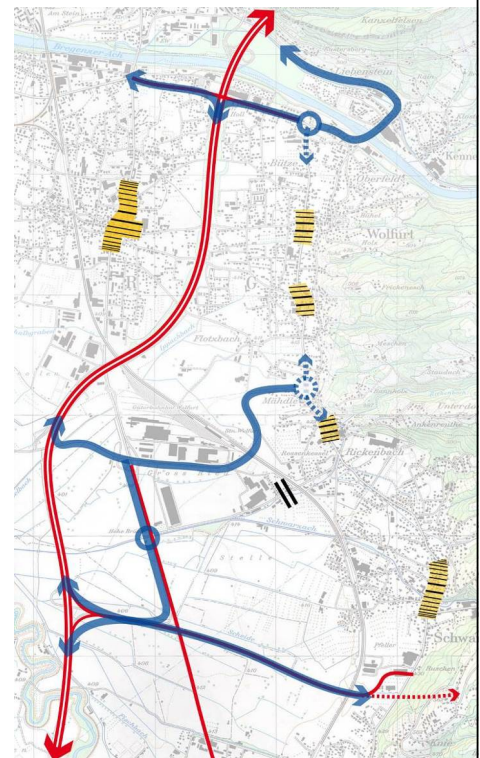
## Lenkungskonzept Hofsteigader

### Netz und Hierarchie, Lenkung mIV

Lenkungskonzept mIV

-  übergeordnet: A14
-  übergeordnet: L200, L190 Süd
-  Durchfahrtswiderstände in den Ortszentren

F:\daten\71-272D\6\_Plane\Illustrator\Lenkuns-konzept.ai MA 21.05.2007






# Überregionale Konzeptentwicklungen (2)

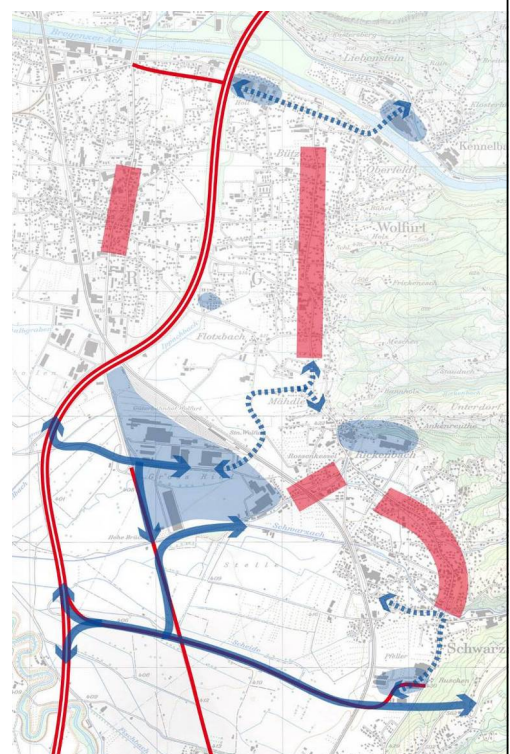
## Lenkungskonzept Hofsteigader

### Netz und Lenkung LKW

Lenkungskonzept LKW

-  übergeordnet: A14
-  Zubringer zu den Industrie-/Gewerbebezonen
-  Verbot Durchgangsverkehr für LKW

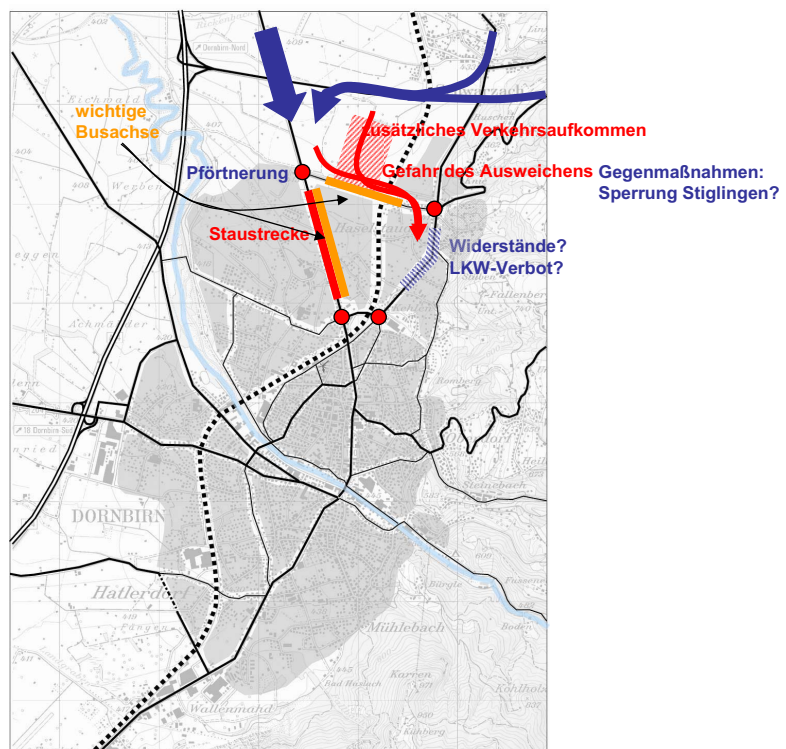
F:\daten\71-272D\6\_Plane\Illustrator\Lenkuns-konzept.ai MA 21.05.2007



# Analyse der regionalen Verkehrsbeziehungen

## Regionales Lenkungskonzept

### Dornbirn Nord





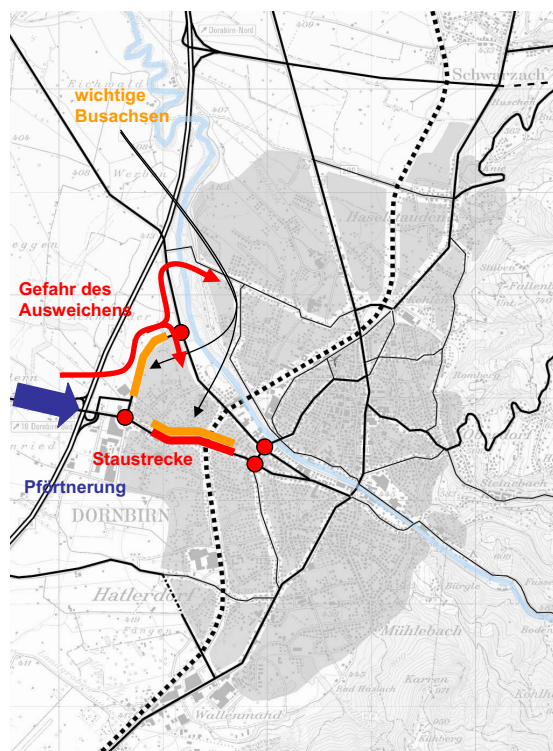
# Regionales Lenkungskonzept

## Dornbirn Nord

- Haselstauden Zentrum
  - Projekt zur Umgestaltung existiert → überprüfen und aktualisieren
  - Zuständigkeit z.T. beim Land
- Problemanalyse
  - System Schwefel / Knoten Mercedes
  - Dr.A.Schneider-Straße / L.Koflerstraße
- Maßnahmenkonzept
  - Verkehrslenkung
  - Staumanagement
  - Knotengestaltung

# Regionales Lenkungskonzept

## Dornbirn West



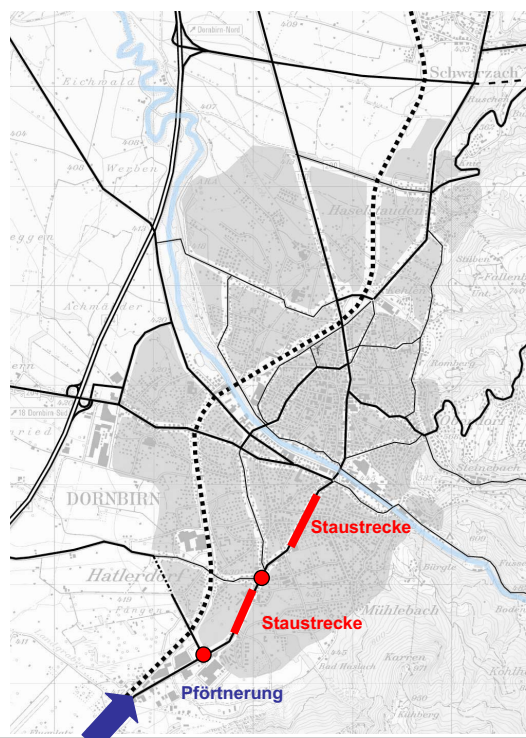
## Regionales Lenkungskonzept

### Dornbirn West

- System J. Ganahl-Straße / Höchsterstraße / Furt
  - Gefahr des unerwünschten Verkehrs über J. Ganahlstraße und Rohrbach
  - Verkehrslenkung: Kreisverkehre oder VLSA?
  - Sicherheit: Geschwindigkeiten auf der Höchsterstraße
  - Bus: Busspur in der J. Ganahlstraße?
- Problemanalyse
  - Geschwindigkeitsmessungen
  - Knotenzählungen
  - Analyse der Busfahrten
- Maßnahmenkonzept

## Regionales Lenkungskonzept

### Dornbirn Süd



# Regionales Lenkungskonzept

## Dornbirn Süd

- Anbindung Betriebsgebiete Wallenmahd / Dornbirn Süd  
→ Bearbeitung im Rahmen von Rheintal Mitte
- Achse L190: Pfortnerung prüfen

## Feststellungen, Fragestellungen

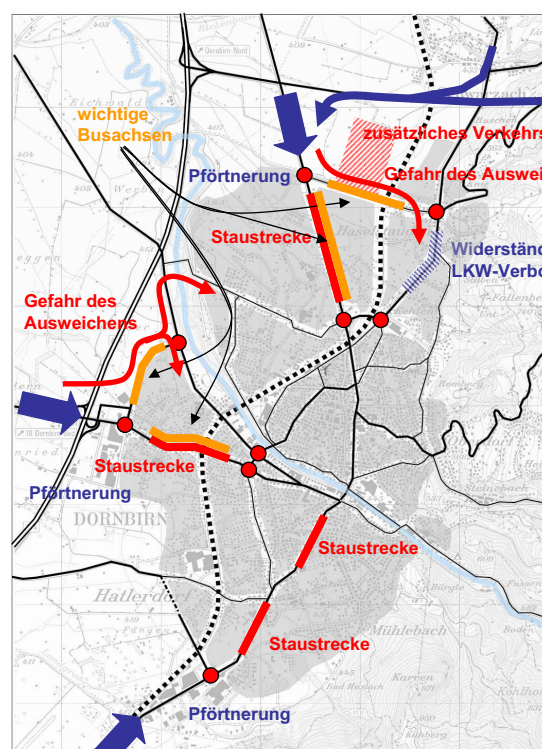
Verkehr wird auf verschiedenen Zufahrten neu gelenkt. Die Verkehrsprobleme werden immer „städtischer“. Stauscheinungen gehören mehr und mehr zum Alltag.

Welche Probleme und Gefahren sind damit verbunden?

Zielvorstellung entwickeln:

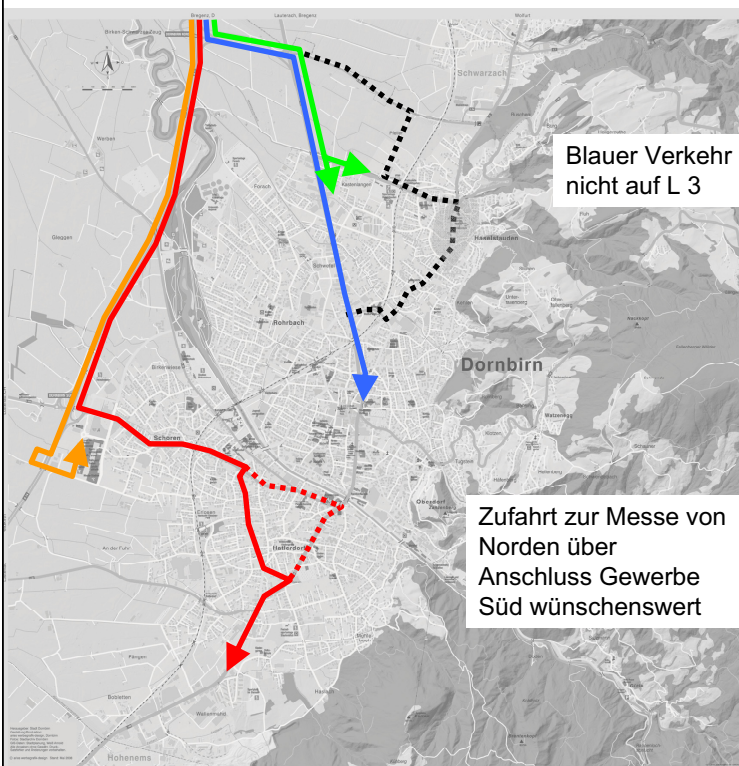
- Modal-Split-Ziele Verkehrskonzept Vorarlberg: Formel 3-2-1 bedeutet 14% weniger mIV
- Wo will man den Verkehr?
- Welche Bedingungen sollen für den Bus herrschen?
- Nutzungsentwicklungen, Bebauungsplanung

Welches sind die Konsequenzen für Betrieb und Gestaltung von Knoten und Strecken?



# Ansätze für die regionale Lenkung

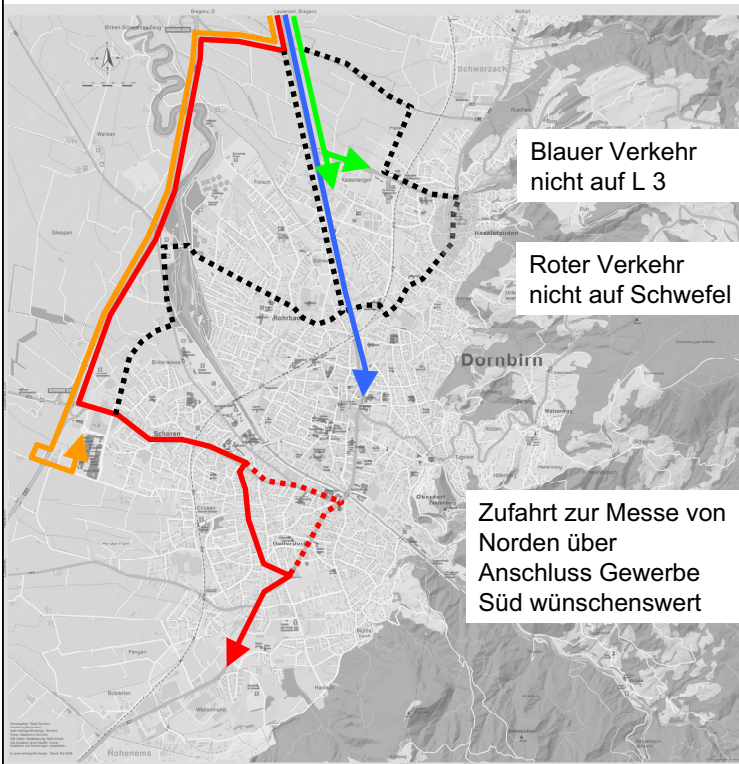
## Zufahrten aus Richtung Bregenz A14



- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- ..... Route für Schwerverkehr
- Verkehr von/nach Messe
- ..... zu vermeidende Schleichwege

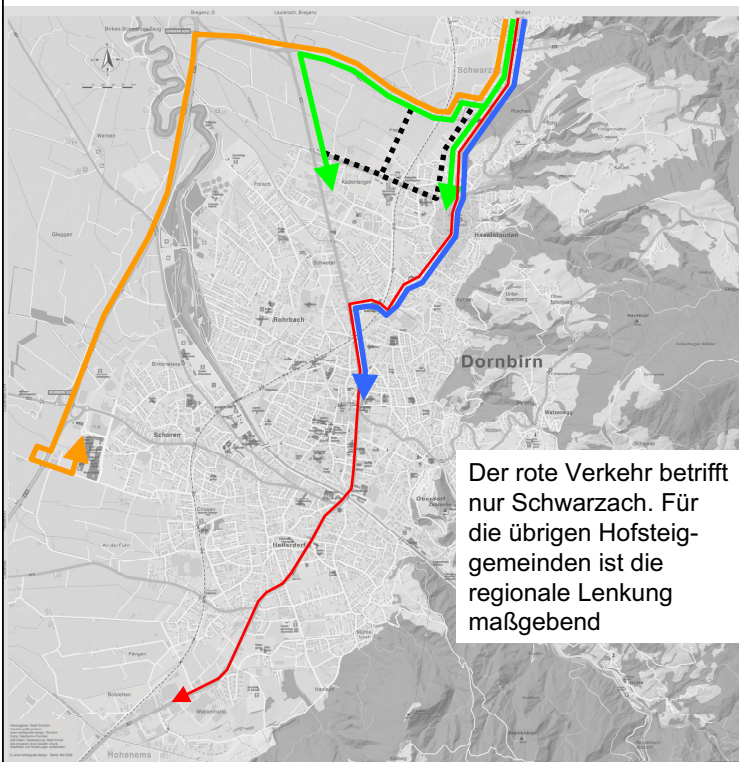


## Zufahrten aus Richtung Lauterach L190 / Wolfurt L 3



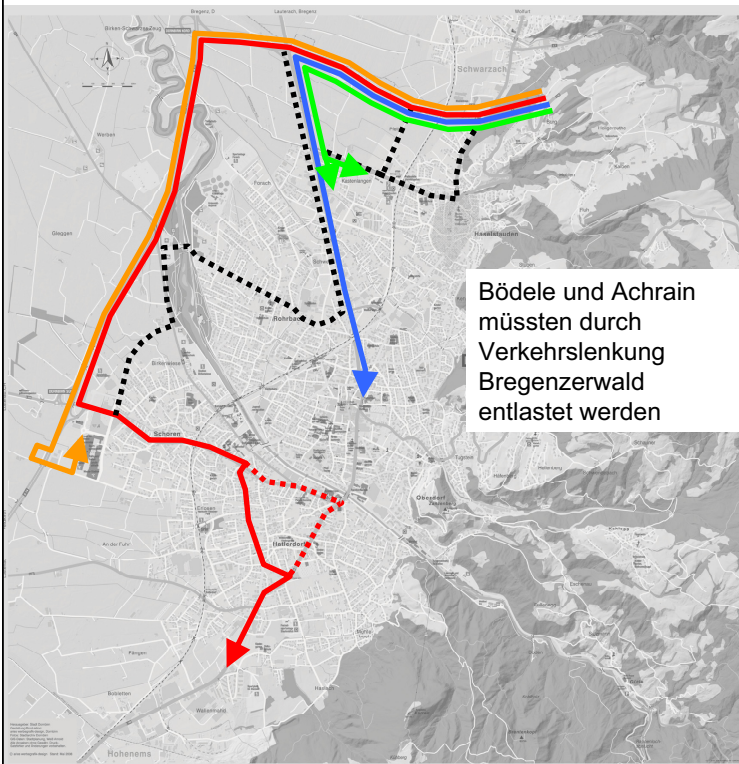
- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- ⋯ Route für Schwerverkehr
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege

## Zufahrten aus Richtung Hofsteiggemeinden L3



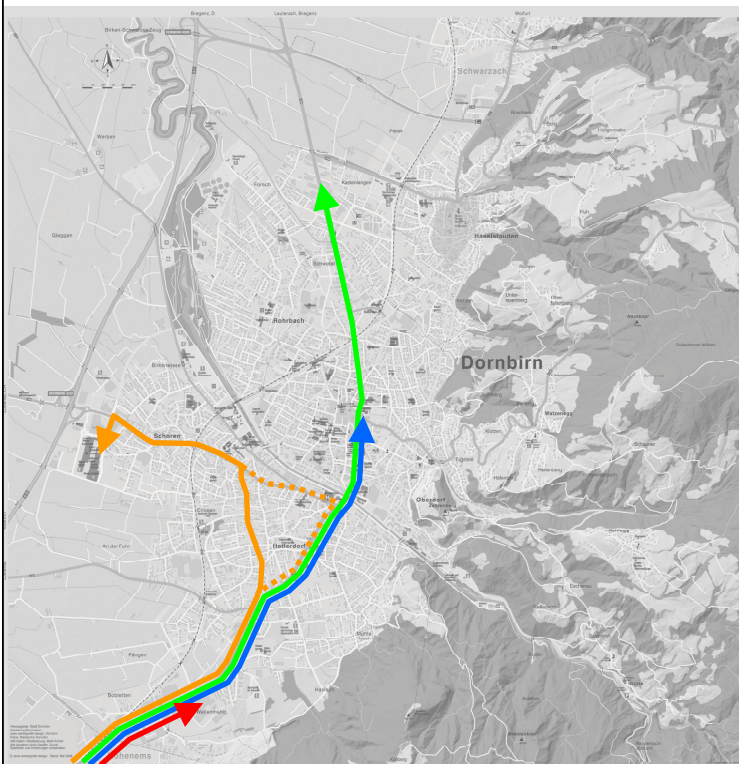
- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege

## Zufahrten aus Richtung Bregenzerwald L 200



- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- ⋯ Route für Schwerverkehr
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege

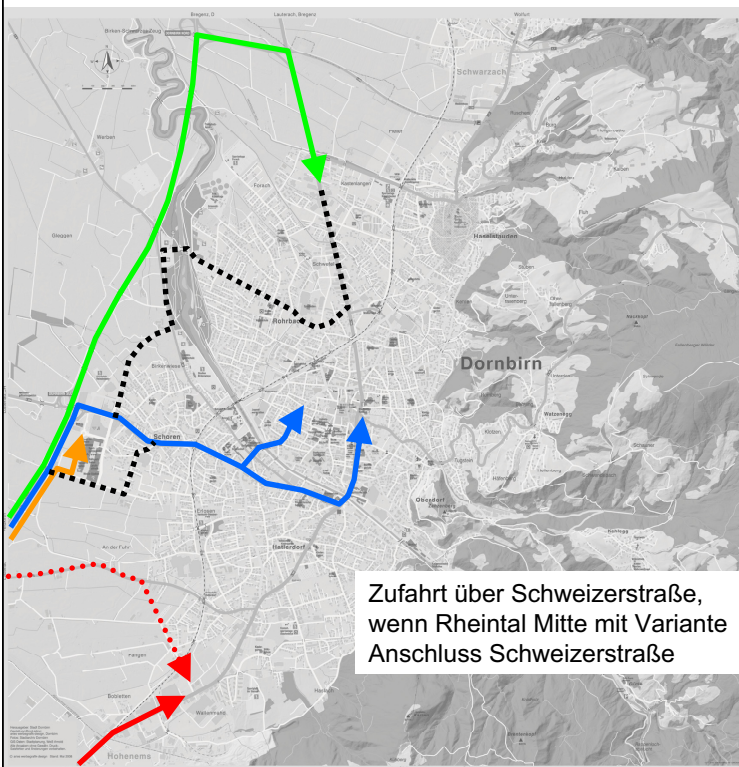
## Zufahrten aus Richtung Hohenems L 190



- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ Route für Schwerverkehr
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege



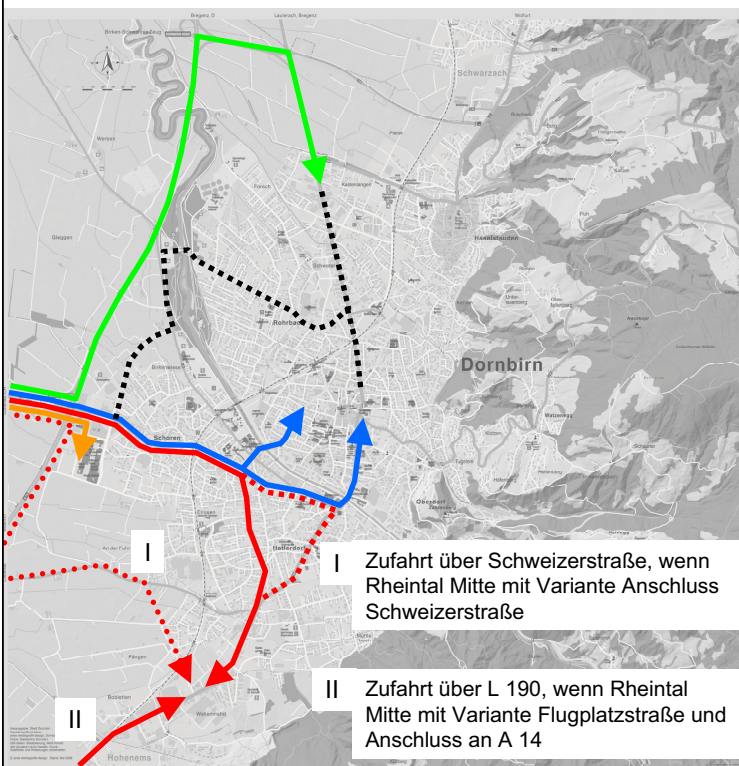
## Zufahrten aus Richtung Feldkirch A14 / Götzis A14 / Diepoldsau A14



Zufahrt über Schweizerstraße,  
wenn Rheintal Mitte mit Variante  
Anschluss Schweizerstraße

- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- ⋯ Alternative von/nach Do Süd
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege

## Zufahrten aus Richtung Lustenau L 204



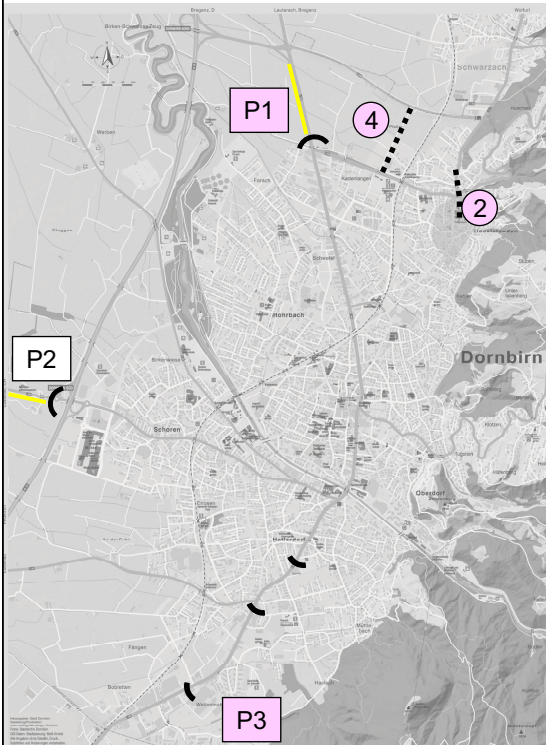
I Zufahrt über Schweizerstraße, wenn  
Rheintal Mitte mit Variante Anschluss  
Schweizerstraße

II Zufahrt über L 190, wenn Rheintal  
Mitte mit Variante Flugplatzstraße und  
Anschluss an A 14

- Verkehr vom/zum Zentrum
- Verkehr von/nach Do Nord
- Verkehr von/nach Do Süd
- ⋯ Alternative von/nach Do Süd
- Verkehr von/nach Messe
- ⋯ zu vermeidende Schleichwege



## Maßnahmenbereich Pfortnerung



### P1 Pfortnerung L 190 Nord

Wichtige Begleitmaßnahmen:

- ② Umgestaltung Ortsdurchfahrt Haselstauden
- ④ Maßnahmen auf Dr. Walter-Zumtobel-Straße, Erschließung für MIV nur von/nach Norden. Durchgehend offen für Bus und Fahrräder

### P2 Pfortnerung Lustenauerstraße West

Zwischen Lustenau und Dornbirn: Reduktion auf zwei MIV-Spuren. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h. Einrichtung von Busspuren in beiden Fahrrichtungen. Pfortnerung vor Kreisverkehr West

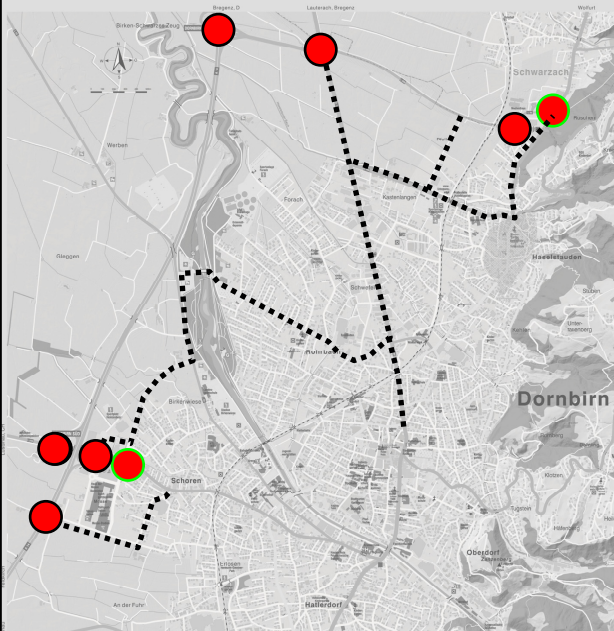
### P3 Pfortnerung L 190 Süd

Konzeptentwicklung einer Dosierstrecke mit mehreren VLSA und Busspuren. Konkrete Ausbildung abhängig von Variante Rheintal Mitte

## Innerstädtisches Lenkungskonzept

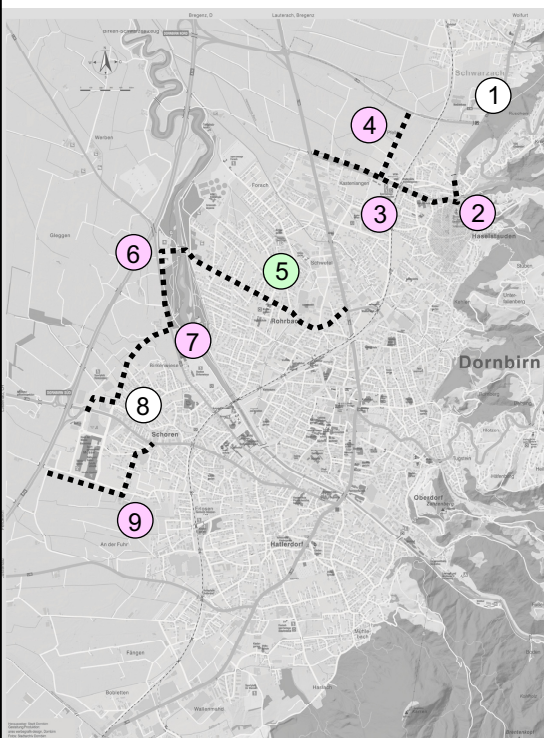
- Bündelung auf Hauptachsen und Haupterschließungen bzw. Stadtteilverbindungen
- Kein regionaler Durchgangsverkehr auf Haupterschließungen

# Entscheidungspunkte und Schleichwegrouten



- Entscheidungspunkt für Routenwahl **ohne** Beeinflussungsmöglichkeit
- Entscheidungspunkt für Routenwahl **mit** Beeinflussungsmöglichkeit
- ..... Schleichwegstrecken

# Maßnahmenbereich Lenkung



- ① VLSA mit Priorität auf Relation L3 Nord – L 200. (Nicht auf Stadtgebiet Dornbirn)
- ② Umgestaltung Ortsdurchfahrt Haselstauden
- ③ Maßnahmen auf Achse Stiglingen, evtl. Unterbrechung für MIV, offen für Bus und Fahrräder
- ④ Maßnahmen auf Dr. Walter-Zumtobel-Straße, Erschließung für MIV nur von/nach Norden. Durchgehend offen für Bus und Fahrräder
- ⑤ Ortsdurchfahrt Rohrbach. Neue Querschnittsgestaltung weitgehend realisiert, Tempo 40 realisiert. Wichtig: Kontrolle und Durchsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkung
- ⑥ Knoten Furt/Höchsterstraße. Maßnahmen prüfen. Evtl. Einrichtung einer VLSA mit Priorität auf Höchsterstraße
- ⑦ Knoten Höchsterstraße/Josef-Ganahl-Straße. Einrichtung einer VLSA mit Busspur auf der Josef-Ganahl-Straße und Priorität auf Relation Ganahlstr.-Höchsterstr.Ost.
- ⑧ Knoten Josef-Ganahl-Straße/Köblern. Zur Entlastung der Messekreuzung ist eine Bevorrangung der Relation Josef-Ganahl-Straße – Köblern realisiert. Es besteht ein Widerspruch zur Verhinderung des Scheichverkehrs.
- ⑨ Maßnahmen erforderlich nach Inbetriebnahme des neuen Anschlusses „Gewerbe Süd“. Favorisiert ist eine Sperre in der Unteren Roßmähder mit Durchfahrt für Bus und Fahrräder.

# Beurteilung Ansätze

## Regionales Lenkungskonzept, ursprünglicher Ansatz

- Fragestellung: Welches sind die zweckmäßigen Routen
  - Zwischen Region und Stadt (Ziel-, Quellverkehr)
  - Innerhalb der Region, durch die Stadt hindurch oder um die Stadt herum (Durchgangsverkehr bzw. gebietsfremder Verkehr)
- Zielsetzung
  - Lenkung der Verkehrsströme auf diese Routen
- Maßnahmen
  - Pfortnerungen an der Stadteingängen
  - Lenkung mit gestalterischen Maßnahmen und VLSA-Regelungen

## Gespräche mit dem Land am 25.11.2009

- Konzeptansatz – im Sinne von Routen – unbestritten
- Einwände
  - Pförtneranlagen: VLSA mit Dosierwirkung
    - betreffen alle, auch die gewünschten Relationen
    - haben eher geringe verlagernde Wirkung
  - Dosierung Schwefel in Konflikt mit Autobahnanschluss Dornbirn Nord
  - Dosierung Lustenauerstraße (bei Kreisel) kaum machbar (Trennung der Ströme in die Stadt – auf die A14)

## Fazit und Empfehlungen

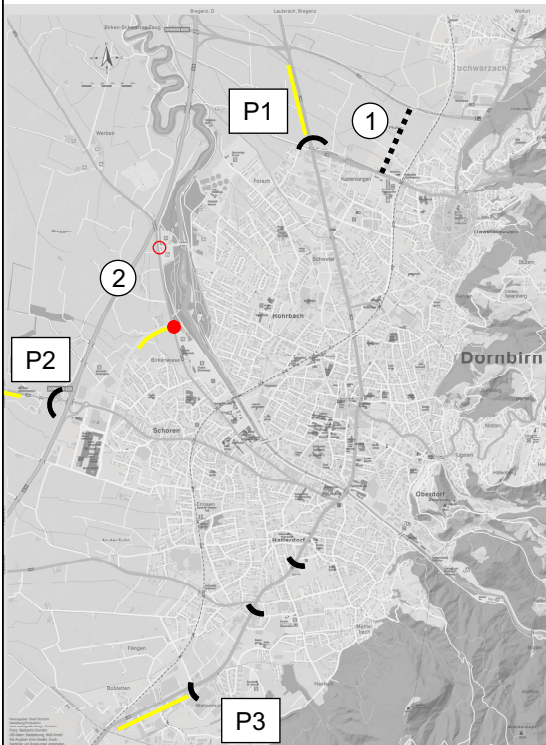
## Fazit

- Bestehendes Konzept
  - Ist als **Erschließungskonzept** grundsätzlich richtig
  - Zeigt die gewünschten **Routen**
- Ziele des Erschließungskonzeptes
  - Funktionsfähiger Verkehrsablauf in der Stadt
  - Systemgerechte Behandlung des öV
- Pfortneranlagen mit VLSA an den Stadteingängen
  - Grundsätzlich richtig
- Funktionen der Pfortneranlagen
  - Behinderungsfreie Zufahrt (und Wegfahrt) des Landbusses garantieren
  - Überlastungen der innerstädtischen Achsen vermeiden (kein Einstauen)
  - Aber: keine Lenkungswirkung anstreben

## Maßnahmen

- Schwefel
  - neue Busspur entlang L 190 kombiniert mit Pfortnerung
- Lustenauerstraße
  - Zwei Ansätze für den öV prüfen
    - LSA im Ried (nur bei Stau)
    - Bus-Bypass
- Josef-Ganahl-Straße – Höchsterstraße – Furt
  - LSA – Bevorzugung (Busspur vorhanden)
- Wallenmahd
  - Busspur Knoten Bleichestraße / Wallenmahd (Bruckner)
  - Bei Verlängerung Bleichestraße: Aufhebung der Linksabbiegespur in die Schweizerstraße

# Maßnahmen



- P1** Busschleuse L 190 Nord
- neue Busspur entlang L 190
  - Dosierung, soweit möglich mit maximalem Rückstau bis L 200
- ① wichtige Begleitmaßnahme:
- auf Dr. Walter-Zumtobel-Straße Erschließung für MIV nur von/nach Norden.
  - Durchgehend offen für Bus und Fahrräder
- P2** Busschleuse Lustenauerstraße West
- Zwei Ansätze für den öV prüfen
- LSA im Ried (nur bei Stau)
  - Bus-Bypass
- ② wichtige Begleitmaßnahme:
- Busspur auf Rechtsabbieger in der J.-Ganahlstr.
  - vollständige VLSA an der J.-Ganahlstr. und unvollständige an der Furt
- P3** Busschleuse L 190 Süd:
- Konzept für eine Dosierungsstrecke mit mehreren VLSA und Busspuren entwickeln. Die konkrete Ausbildung ist abhängig von Variante Rheintal Mitte.
- Busspur Knoten Bleichestraße - Wallenmahd (Bruckner)
  - Wenn Bleichestraße verlängert wird: Aufhebung der Linksabbiegespur in die Schweizerstraße

# Verkehrslenkung in Kammern



## Verkehrslenkung in den Kammern

### Ziele gemäß Verkehrskonzept 1993

- Verhinderung des Durchgangsverkehrs in Kammern
- Möglichst direkte Führung des Ziel- und Quellverkehrs auf das übergeordnete Straßennetz
- Möglichst uneingeschränkte Durchlässigkeit im Innern der Kammern
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Koexistenz aller Nutzungsansprüche

## Verkehrslenkung in den Kammern

### Übersicht:

	Bemerkungen
keine Maßnahmen • Paracelsusweg	Sperre widerspricht den Grundsätzen.
Maßnahmen prüfen • Riedweg • Heizenbeer • Jodok-Stütz-Weg • Schulbezirk • Flurgasse	Hoher Verkehrsdruck infolge großem Verkehrserzeuger Messe. Maßnahmen in der Zwischenzeit realisiert. Maßnahmen in der Zwischenzeit realisiert.
Maßnahmen vorsehen • Bahnhof • Roßmähder • Jodok-Stütz-Weg • Fang • Schlachthausunterführung	Maßnahmen in der Zwischenzeit realisiert. Hoher Verkehrsdruck infolge Anschluss Gewerbe Süd Sperre Roßmähder notwendig (Variantenstudie Chiusole). Maßnahmen notwendig.



## Unterführung Fang



- Verbindet zwei Wohn-Kammern
- unübersichtlich



- äußerst schmal



- mit relativ starkem Verkehr



## Unterführung Fang



- einzige Rad- und Fußweg-  
verbindung zwischen den  
zwei Kammern
- für Rad- und Fußverkehr  
problematisch
- für den MIV stehen noch  
genügend Kammerneingänge  
zur Verfügung

## Schlachthausunterführung



Vergleichbare Situation wie bei Unterführung Fang

## Nächste Schritte

## Nächste Schritte

- Regionales Lenkungskonzept
  - Ortsdurchfahrt Haselstauden (Verhindern des Wiederauffüllens).
  - Schwefel: neue Busspur entlang L190 kombiniert mit Pfortnerung.
- Innerstädtisches Lenkungskonzept
  - Maßnahmen Josef-Ganahl-Straße, Höchsterstrasse und Furt
  - Anbindung Gewerbegebiet Nord: Erschließung L200 planerisch festlegen
- Kammern
  - Maßnahmen Fang und Schlachthausunterführung realisieren
  - Sperre Roßmähder planen
  - Maßnahmen Heinzenbeer, Riedweg, Schulbezirk prüfen

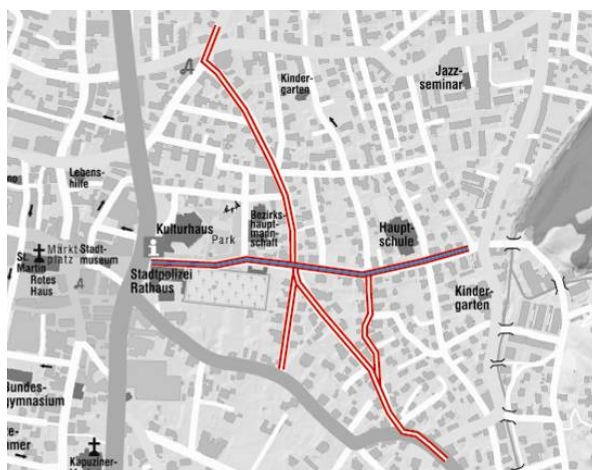
## Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn

Thema 4: Flurgasse

Zusammenstellung März 2011

### Problematik

Flurgasse als Schleichweg zwischen Eisengasse  
und Oberdorf.  
Überfahrbarer Gehbereich.

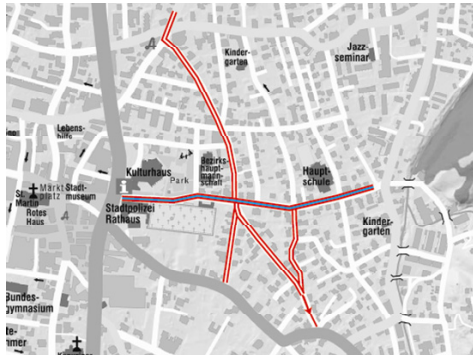


- Bestehende Verkehrsführung
- keine Einschränkungen bezüglich erlaubten Fahrrichtungen und Abbiegerelationen
- Tempo 30. Beachtungsgrad eher gering.






#### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation

## Variante 1



### Legende:

-  Strasse in beiden Richtungen befahrbar
-  Strasse mit Busverkehr
-  Strasse in einer Richtungen befahrbar
-  Sperre
-  gesperrte Abbiegerelation

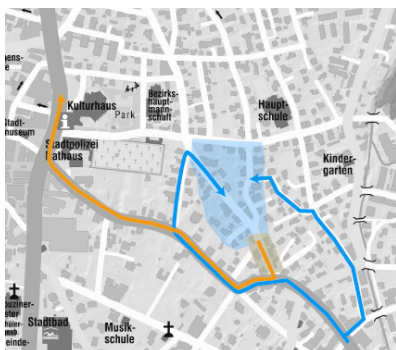
### Maßnahmen

- Einbahnführung in der Flurgasse zwischen Pongartgasse und Bergstraße
- Verbotene Fahrtrichtung Süd-Nord

### Effekte

- Aus Richtung Oberdorf kann der Schleichweg über Flurgasse und Radetzkystraße in Richtung Eisengasse nicht mehr benützt werden. In umgekehrter Richtung ist die Durchfahrt nach wie vor möglich.

## Variante 1



Die zu erwartenden Umwegfahrten sind auf die Fahrtrichtung Süd-Nord beschränkt. Das von Umwegfahrten betroffene Gebiet ist relativ klein. Umwege für Quellfahrten aus dem Gebiet beschränken sich nur auf die Anlieger zwischen Pongartgasse und Bergstraße (gelb), solche für den Zielverkehr auf die Zufahrten aus Richtung Oberdorf.

### Vorteile

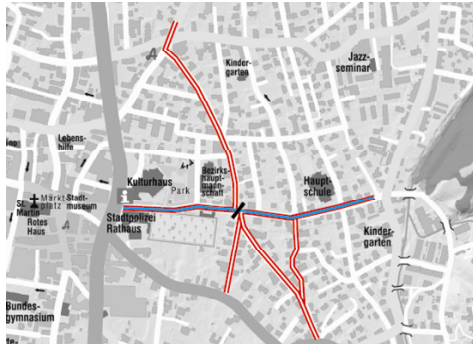
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse in Fahrtrichtung Süd-Nord
- Relativ wenig Umwegfahrten
- Reine polizeiliche Maßnahme ohne bauliche Aufwendungen, gut kontrollierbar
- Buslinie von Maßnahme nicht tangiert

### Nachteile

- Entlastung nur in einer Fahrtrichtung. Die bezüglich Verkehrsqualität problematischere Richtung Nord-Süd ist nach wie vor auf der ganzen Achse Radetzkystraße-Flurgasse befahrbar
- Gefahr, dass Schleichverkehr auf die Angelika-Kauffmann-Straße ausweicht
- Die Durchsetzung erfordert Kontrolle



## Variante 2



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation

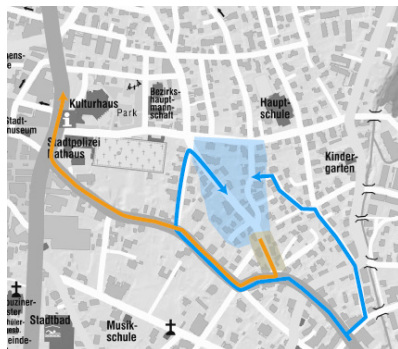
### Maßnahmen

- Erstellen eines Diagonalriegels am Knoten Bergmannstraße / Flurgasse / Radetzkystraße. Diagonalriegel bedeutet Sperre der Durchfahrtsmöglichkeiten zwischen Radetzkystraße und Flurgasse bzw. Angelika-Kauffmann-Straße und Unterbruch der Bergmannstraße. Der Diagonalriegel muss als bewegliche Schranke ausgebildet werden, die vom Stadtbus und allenfalls auch von Rettungsfahrzeugen geöffnet werden kann. Selbstverständlich bleibt die Durchfahrt für den Radverkehr offen.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 2



Aus dem gesamten Gebiet zwischen Bergmannstraße und Bergstraße in Richtung Stadtstraße müssen Autofahrten in beiden Richtungen entweder über die Route Bergstraße – Dr. Waibel-Straße oder über die Kehlerstraße erfolgen (blau). Zwischen dem Oberdorf und dem Gebiet um die Radetzkystraße muss über die Dr. Waibel-Straße und die Stadtstraße gefahren werden.

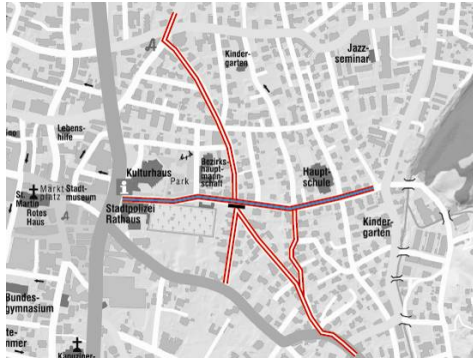
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße
- Rein bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Als Nebeneffekt auch weniger Verkehr auf der Bergmannstraße

### Nachteile

- Relativ aufwendige Maßnahme und nur in Zusammenarbeit mit Stadtbus möglich. Keine Sofortlösung
- Geringe Zusatzbelastungen in den übrigen Straßen in der Kammer (Langegasse, Nachbauerstraße, Thomas-Rhomberg-Straße) zu erwarten. Evtl. sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich
- Relativ viele Anlieger von Umwegfahrten betroffen

## Variante 3



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- ↙ gesperrte Abbiegerelation

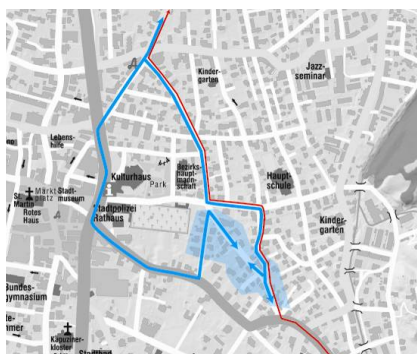
### Maßnahmen

- Unterbinden der Einfahrt von der Bergmannstraße und von der Radetzkystraße in die Flurgasse und in die Angelika-Kaufmann-Straße und entsprechend auch der Ausfahrt. Von der Flurgasse kann nur noch in die Angelika-Kaufmannstraße und umgekehrt gefahren werden. Für den Radverkehr bleibt die Durchfahrt offen.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 3



Von Umwegfahrten ist nur das Gebiet betroffen, dass letztlich auch von der Maßnahme profitiert (blau), das sind die Anlieger der Flurgasse und der Angelika-Kaufmann-Straße  
Die Durchfahrt bleibt über die Pongartgasse erhalten (rot).

### Vorteile

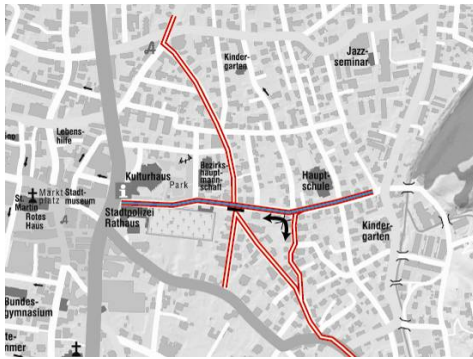
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kaufmann-Straße
- Einfache bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Nur wenig Anlieger von Umwegfahrten betroffen
- Sehr kurzfristige Realisierung möglich

### Nachteile






- Gefahr einer Verlagerung des Schleichverkehrs auf die Achse Pongartgasse - Bergmannstraße - Radetzkystraße



## Variante 4



### Legende:

-  Strasse in beiden Richtungen befahrbar
-  Strasse mit Busverkehr
-  Strasse in einer Richtungen befahrbar
-  Sperre
-  gesperrte Abbiegerelation

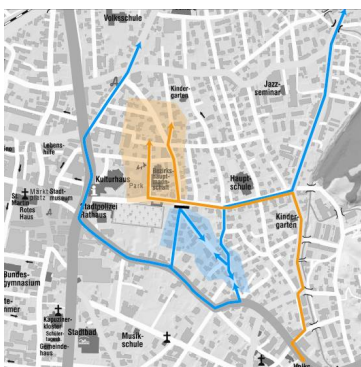
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 3, aber zusätzlich Unterbinden der Abbiegerelation zwischen Pongartgasse und östlichem Teil der Bergmannstraße (Ein-/Ausfahrt nur in Richtung Bündlittenstraße möglich)

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen, ohne Gefahr einer Mehrbelastung der Pongartgasse

## Variante 4



Von Umwegfahrten bezüglich der Innenstadt und den Fahrten in nördlicher Richtung ist nur das Gebiet betroffen, das letztlich auch von der Maßnahme profitiert (blau), das sind die Anlieger der Flurgasse und der Angelika-Kauffmann-Straße. Aus und in Richtung Oberdorf sind auch für das Gebiet um die Radetzkystraße geringe Umwegfahrten in Kauf zu nehmen (gelb).

### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße
- Einfache bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Nur wenig Anlieger von Umwegfahrten betroffen

### Nachteile

- Nicht nur bauliche sondern auch polizeiliche Maßnahme (Abbiegeverbote beim Knoten Pongartgasse/Bergmannstraße)
- Evtl. bauliche Unterstützung erforderlich (siehe nebenstehende Abbildung)



## Beurteilung der Varianten

- Die Variante 1 unterscheidet sich grundsätzlich von den andern drei Varianten, da sie nur den Verkehrsstrom in einer Richtung beeinflusst. Ein Entscheid zugunsten dieser Variante würde voraussetzen, dass die Unterschiede der Belastungen in den beiden Fahrtrichtungen insbesondere in der Flurgasse bekannt sind. Die Variante stellt den minimal möglichen Eingriff dar.
- Die drei übrigen Varianten stellen für die Flurgasse Lösungen dar, die eine Belastungsreduktion in beiden Fahrtrichtungen garantieren. Die wesentlichen Nachteile dieser Varianten sind bei der Variante 2 die zusätzlich notwendigen Maßnahmen beim Busverkehr und die relativ häufigen Umwegfahrten und bei der Variante 3 die Gefahr der Zusatzbelastung in der Pongartgasse. Die Variante 4 stellt das Optimum dar.
- Mit dem Ziel, die Eingriffe so klein wie möglich zu halten, sind zwei mögliche Vorgangsweisen denkbar (siehe nächste Folie).

## Mögliche Vorgehensweisen

	Vorgehen 1	Vorgehen 2
Schritt 1: Auf Zeitpunkt Inbetriebnahme Stadtstraße	Einführung Variante 1 Begleitend ca. 3 Wochen nach Inbetriebnahme Stadtstraße Verkehrszählungen Flurgasse und Geschwindigkeitsmessungen	Einführung Variante 3. Begleitend ca. 3 Wochen nach Inbetriebnahme Stadtstraße Verkehrszählungen Pongartgasse und Radetzkystraße ergänzt durch Knotenstromzählungen am Knoten Pongartgasse/Bergmannstraße
Schritt 2: nach Auswertung der Zählungen und der ersten Erfahrungen	Wenn Erfahrungen positiv, beibehalten der Maßnahme. Wenn Erfahrungen negativ (z.B. zu hohe Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Nord-Süd und/oder zu hohe Geschwindigkeiten in der Flurgasse) weiteres Vorgehen gemäß „Vorgehen 2“.	Wenn Erfahrungen positiv, beibehalten der Maßnahme. Wenn Erfahrungen negativ (z.B. zu hohe Verkehrsmengen in der Pongartgasse infolge Schleichwegverkehr), Ergänzung der Variante 3 durch zusätzliche Maßnahme der Variante 4.
Schritt 3:	Nur im Falle des Beibehaltens der Maßnahme: Bau eines Gehsteiges mit nicht überfahbarem Randstein und minimalem Fahrbahnquerschnitt in der Flurgasse.	Beobachtung allenfalls Messungen der Verkehrsmengen und Verkehrsqualität in den übrigen Straßen der Kammer (Langegasse, Nachbauerstraße, Thomas-Rhomberg-Straße) allenfalls ergänzende Maßnahmen in diesen Straßen.

# Ergänzende Überlegungen

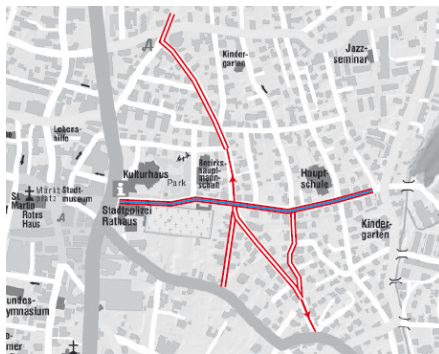
## Erkenntnisse aus Gesprächen mit der Bevölkerung

Die Varianten 1 bis 4 sind auf wenig Gegenliebe gestoßen. Die folgenden Gründe dürften ausschlaggebend gewesen sein:

- Variante 1: Sie erlaubt nach wie vor die Durchfahrt durch die Wohngebiete, insbesondere neu gegenüber heute durch die Angelika-Kauffmann-Straße, was dort zu einer nicht unwesentlichen Zusatzbelastung führen dürfte.
- Variante 2: Sie unterbricht nicht nur den Nord-Süd/Süd-Nord-Straßenzug, sondern auch die West-Ost/Ost-West-Beziehung auf der Bergmannstraße. Befürchtungen von Ausweichverkehr in die schmalen Nebenachsen nördlich der Bergmannstraße nicht nicht unbegründet.
- Variante 3: Hier wird zu Recht mit zusätzlichem Verkehr in der Pongartgasse gerechnet, wofür diese wenig geeignet ist.
- Variante 4: Hier werden fast alle Ziel- und Quellfahrten im Einzugsbereich der Flurgasse und der Angelika-Kauffmann-Straße auf die Hauptachse Dr.-Waibel-Straße verwiesen. Die Vielzahl der Umwegfahrten macht offensichtlich Angst.

Aufgrund dieser Beurteilung kommen zwei weitere Varianten hinzu.

## Variante 5



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation

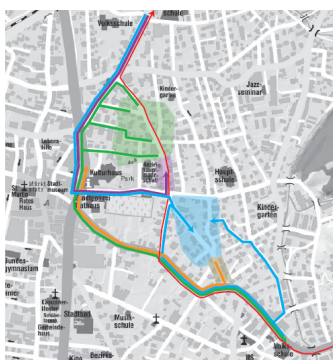
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 1 aber zusätzlich Unterbinden der Fahrtrichtung Nord-Süd in der Radetzkystraße zwischen Frühlingstraße und Bergmannstraße

### Effekte

- Verhinderung der Durchfahrt von Norden nach Süden ab Eisengasse über Radetzkystraße und Flurgasse in Richtung Oberdorf.

## Variante 5



Die Bewohner im Bereich der Flurgasse müssen zusätzlich zu den Umwegfahrten, die in der Variante 1 anfallen, auch aus Richtung Norden den Umweg über die Stadtstraße und die Bergmannstraße in Kauf nehmen (blau).

Aus dem Einzugsbereich der Radetzkystraße fallen für Fahrten in Richtung Oberdorf ebenfalls Umwege an (grün) und die Anlieger des südlichsten Bereiches der Radetzkystraße müssen aus Richtung Nord über die Bergmannstraße zufahren (violett).

Vom Oberdorf in Richtung Eisengasse kann nach wie vor über die Angelika-Kauffmann-Straße und die Radetzkystraße gefahren werden (rot).

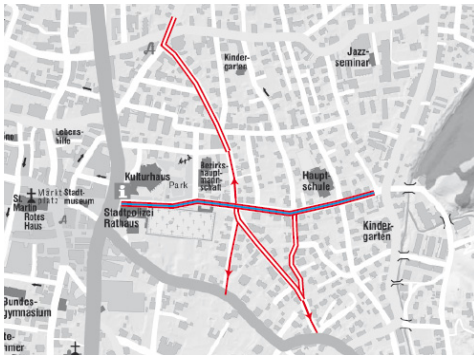
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse
- kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße in der Fahrtrichtung Nord-Süd

### Nachteile

- Gefahr von zusätzlichem Durchgangsverkehr in der Angelika-Kauffmann-Straße in Fahrtrichtung Süd-Nord
- Gegenüber Variante 1 müssen Anlieger der Flurgasse von Norden her über die Stadtstraße und die Bergmannstraße zufahren
- Zusätzliche Anlieger sind im Raum Radetzkystraße von Umwegfahrten in Fahrtrichtung Nord-Süd (Oberdorf) betroffen
- Die wenigen Anlieger des südlichsten Abschnittes der Radetzkystraße müssen für die Fahrt aus Richtung Nord ebenfalls einen Umweg in Kauf nehmen

## Variante 6



### Legende:

- == Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtung befahrbar
- Sperre
- ↙ gesperrte Abbiegerelation

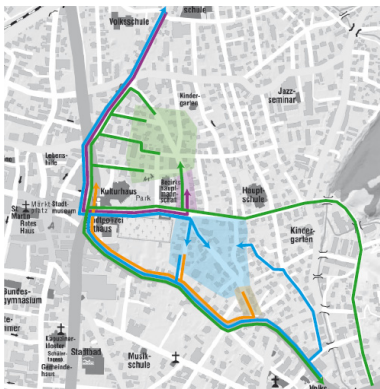
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 5 aber zusätzlich Unterbinden der Fahrtrichtung Süd-Nord in der Angelika-Kauffmann-Straße.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch der Durchfahrtsbeziehung von der Dr.-Waibel-Straße in die Eisengasse via Flurgasse bzw. Angelika-Kauffmann-Straße und Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 6



Die Umwegfahrten nehmen gegenüber der Variante 5 zu. In die und aus den Bereichen Radetzkystraße und Flurgasse/Angelika-Kauffmann-Straße sind keine direkten Fahrten mehr möglich

### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Angelika-Kauffmann-Straße
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Radetzkystraße

### Nachteile

- Die Umwegfahrten der Variante 5 gelten auch hier
- Zusätzlich müssen gegenüber der Variante 5 Anlieger der Angelika-Kauffmann-Straße nach Norden über die Dr.-Waibel-Straße und die Stadtstraße wegfahren
- Auch die Zufahrten zur Radetzkystraße aus Richtung Oberdorf sind umwegbehaftet

## Beurteilung der neuen Varianten 5 und 6

- Variante 5 hat für die Anwohner der Flurgasse gegenüber der Variante 1 keine andern Auswirkungen. Die Belastungen in der Angelika-Kauffmann-Straße sind größer als heute, aber kleiner als bei Variante 1. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen in der Radetzkystraße reduziert. Die Umwegfahrten beschränken sich für alle Gebiete im Wesentlichen auf nur eine Richtung (entweder Zufahrten *oder* Wegfahrten). Sie sind also weniger gravierend als in Variante 4.
- In Variante 6 wird der Durchgangsverkehr vollständig unterbunden, alle betrachteten Straßenzüge erfahren eine Entlastung. Dementsprechend sind die Umwegfahrten häufiger, aber für verschiedene Relationen wie bei Variante 5 nur auf eine Richtung beschränkt.
- Bei beiden Varianten muss mit einigen Mehrfahrten in den schmalen Straßen nördlich der Bergmannstraße gerechnet werden (Thomas-Rhomberg-Straße, Langegasse etc.).

## Empfehlung

- Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist Variante 6 besser geeignet als Variante 5. Umwegfahrten entstehen, allerdings ist zu berücksichtigen, dass diese für viele Fahrrelationen kaum ins Gewicht fallen und sich vor allem kaum auf die resultierenden Reisezeiten auswirken. Zudem entsteht ein gewisses Hindernis, den PKW auch für Kürzestfahrten zu benutzen, wo grundsätzlich die Nutzung des Fahrrades oder das Zurücklegen eines Fußweges zweckmäßiger ist.
- Egal welche der beiden neuen Varianten realisiert wird, es ist jedenfalls empfehlenswert, das Verkehrsaufkommen in den Straßen nördlich der Bergmannstraße zu verfolgen, z.B. mit Vorher-Nachher-Zählungen in der Thomas-Rhomberg-Straße.



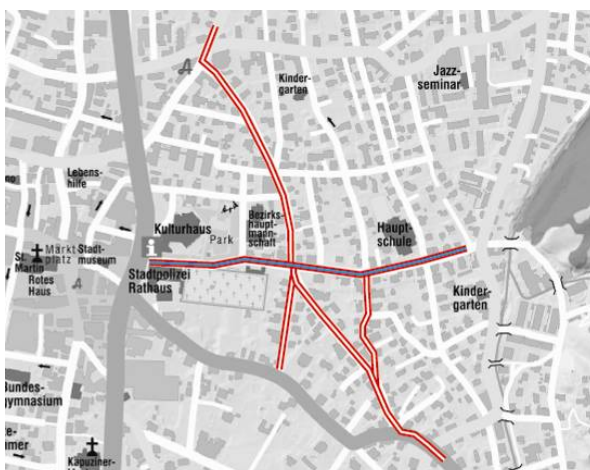
## Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn

Thema 4: Flurgasse

Zusammenstellung März 2011

## Problematik

Flurgasse als Schleichweg zwischen Eisengasse  
und Oberdorf.  
Überfahrbare Gehbereich.



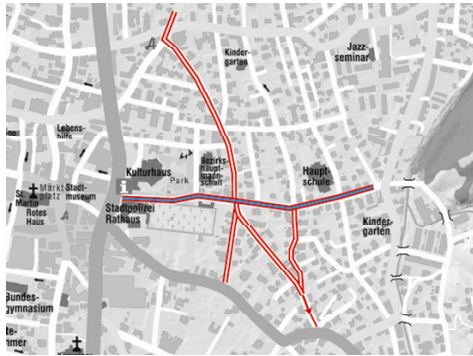
- Bestehende Verkehrsführung
- keine Einschränkungen bezüglich erlaubten Fahrrichtungen und Abbiegerelationen
- Tempo 30. Beachtungsgrad eher gering.

### Legende:






- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation



## Variante 1



### Legende:

-  Strasse in beiden Richtungen befahrbar
-  Strasse mit Busverkehr
-  Strasse in einer Richtungen befahrbar
-  Sperre
-  gesperrte Abbiegerelation

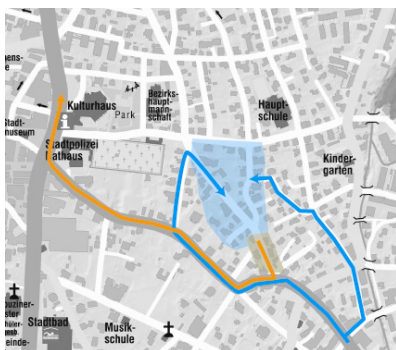
### Maßnahmen

- Einbahnführung in der Flurgasse zwischen Pongartgasse und Bergstraße
- Verbotene Fahrtrichtung Süd-Nord

### Effekte

- Aus Richtung Oberdorf kann der Schleichweg über Flurgasse und Radetzkystraße in Richtung Eisengasse nicht mehr benützt werden. In umgekehrter Richtung ist die Durchfahrt nach wie vor möglich.

## Variante 1



Die zu erwartenden Umwegfahrten sind auf die Fahrtrichtung Süd-Nord beschränkt. Das von Umwegfahrten betroffene Gebiet ist relativ klein. Umwege für Quellfahrten aus dem Gebiet beschränken sich nur auf die Anlieger zwischen Pongartgasse und Bergstraße (gelb), solche für den Zielverkehr auf die Zufahrten aus Richtung Oberdorf.

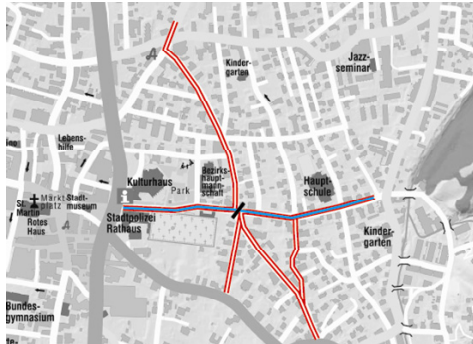
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse in Fahrtrichtung Süd-Nord
- Relativ wenig Umwegfahrten
- Reine polizeiliche Maßnahme ohne bauliche Aufwendungen, gut kontrollierbar
- Buslinie von Maßnahme nicht tangiert






### Nachteile

- Entlastung nur in einer Fahrtrichtung. Die bezüglich Verkehrsqualität problematischere Richtung Nord-Süd ist nach wie vor auf der ganzen Achse Radetzkystraße-Flurgasse befahrbar
- Gefahr, dass Schleichverkehr auf die Angelika-Kauffmann-Straße ausweicht
- Die Durchsetzung erfordert Kontrolle

## Variante 2



### Legende:

-  Strasse in beiden Richtungen befahrbar
-  Strasse mit Busverkehr
-  Strasse in einer Richtungen befahrbar
-  Sperre
-  gesperrte Abbiegerelation

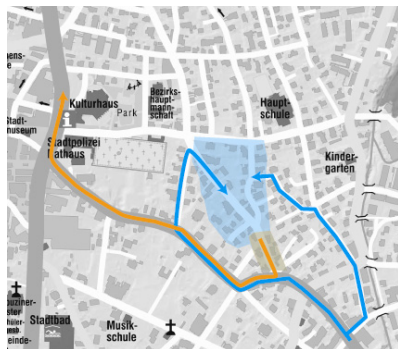
### Maßnahmen

- Erstellen eines Diagonalriegels am Knoten Bergmannstraße / Flurgasse / Radetzkystraße. Diagonalriegel bedeutet Sperre der Durchfahrtsmöglichkeiten zwischen Radetzkystraße und Flurgasse bzw. Angelika-Kauffmann-Straße und Unterbruch der Bergmannstraße. Der Diagonalriegel muss als bewegliche Schranke ausgebildet werden, die vom Stadtbus und allenfalls auch von Rettungsfahrzeugen geöffnet werden kann. Selbstverständlich bleibt die Durchfahrt für den Radverkehr offen.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 2



Aus dem gesamten Gebiet zwischen Bergmannstraße und Bergstraße in Richtung Stadtstraße müssen Autofahrten in beiden Richtungen entweder über die Route Bergstraße – Dr.Waibel-Straße oder über die Kehlerstraße erfolgen (blau). Zwischen dem Oberdorf und dem Gebiet um die Radetzkystraße muss über die Dr.Waibel-Straße und die Stadtstraße gefahren werden.

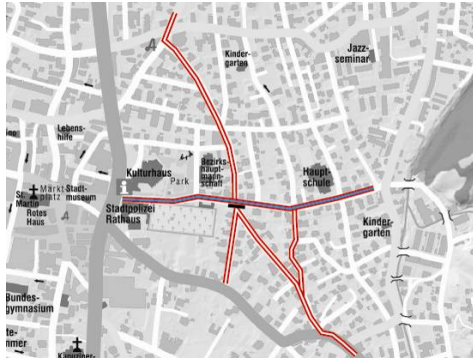
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße
- Rein bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Als Nebeneffekt auch weniger Verkehr auf der Bergmannstraße

### Nachteile

- Relativ aufwendige Maßnahme und nur in Zusammenarbeit mit Stadtbus möglich. Keine Sofortlösung
- Geringe Zusatzbelastungen in den übrigen Straßen in der Kammer (Langegasse, Nachbauerstraße, Thomas-Rhomberg-Straße) zu erwarten. Evtl. sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich
- Relativ viele Anlieger von Umwegfahrten betroffen

## Variante 3



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- ↪ gesperrte Abbiegerelation

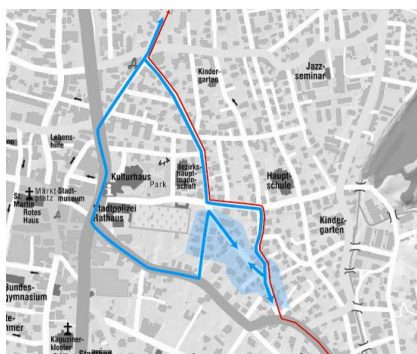
### Maßnahmen

- Unterbinden der Einfahrt von der Bergmannstraße und von der Radetzkystraße in die Flurgasse und in die Angelika-Kaufmann-Straße und entsprechend auch der Ausfahrt. Von der Flurgasse kann nur noch in die Angelika-Kaufmannstraße und umgekehrt gefahren werden. Für den Radverkehr bleibt die Durchfahrt offen.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 3



Von Umwegfahrten ist nur das Gebiet betroffen, dass letztlich auch von der Maßnahme profitiert (blau), das sind die Anlieger der Flurgasse und der Angelika-Kaufmann-Straße  
Die Durchfahrt bleibt über die Pongartgasse erhalten (rot).

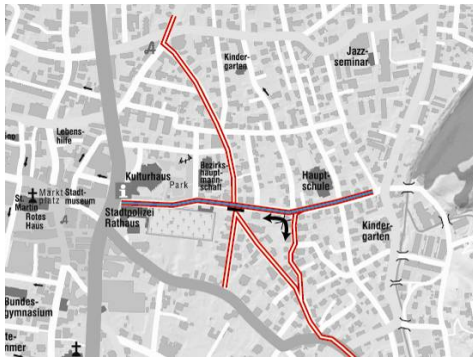
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kaufmann-Straße
- Einfache bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Nur wenig Anlieger von Umwegfahrten betroffen
- Sehr kurzfristige Realisierung möglich

### Nachteile

- Gefahr einer Verlagerung des Schleichverkehrs auf die Achse Pongartgasse - Bergmannstraße - Radetzkystraße

## Variante 4



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation

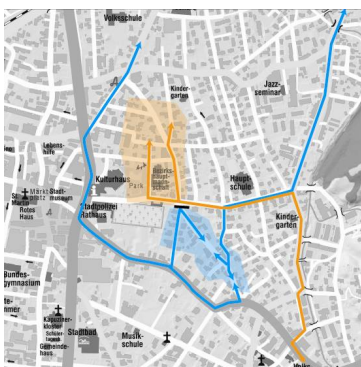
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 3, aber zusätzlich Unterbinden der Abbiegerelation zwischen Pongartgasse und östlichem Teil der Bergmannstraße (Ein-/Ausfahrt nur in Richtung Bündlittenstraße möglich)

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch für den motorisierten Individualverkehr der Achse Flurgasse-Radetzkystraße in beiden Richtungen, ohne Gefahr einer Mehrbelastung der Pongartgasse

## Variante 4



Von Umwegfahrten bezüglich der Innenstadt und den Fahrten in nördlicher Richtung ist nur das Gebiet betroffen, das letztlich auch von der Maßnahme profitiert (blau), das sind die Anlieger der Flurgasse und der Angelika-Kauffmann-Straße. Aus und in Richtung Oberdorf sind auch für das Gebiet um die Radetzkystraße geringe Umwegfahrten in Kauf zu nehmen (gelb).

### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse und kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße
- Einfache bauliche Maßnahme, keine Kontrolle erforderlich
- Nur wenig Anlieger von Umwegfahrten betroffen

### Nachteile

- Nicht nur bauliche sondern auch polizeiliche Maßnahme (Abbiegeverbote beim Knoten Pongartgasse/Bergmannstraße)
- Evtl. bauliche Unterstützung erforderlich (siehe nebenstehende Abbildung)



## Beurteilung der Varianten

- Die Variante 1 unterscheidet sich grundsätzlich von den andern drei Varianten, da sie nur den Verkehrsstrom in einer Richtung beeinflusst. Ein Entscheid zugunsten dieser Variante würde voraussetzen, dass die Unterschiede der Belastungen in den beiden Fahrtrichtungen insbesondere in der Flurgasse bekannt sind. Die Variante stellt den minimal möglichen Eingriff dar.
- Die drei übrigen Varianten stellen für die Flurgasse Lösungen dar, die eine Belastungsreduktion in beiden Fahrtrichtungen garantieren. Die wesentlichen Nachteile dieser Varianten sind bei der Variante 2 die zusätzlich notwendigen Maßnahmen beim Busverkehr und die relativ häufigen Umwegfahrten und bei der Variante 3 die Gefahr der Zusatzbelastung in der Pongartgasse. Die Variante 4 stellt das Optimum dar.
- Mit dem Ziel, die Eingriffe so klein wie möglich zu halten, sind zwei mögliche Vorgangsweisen denkbar (siehe nächste Folie).

## Mögliche Vorgehensweisen

	Vorgehen 1	Vorgehen 2
Schritt 1: Auf Zeitpunkt Inbetriebnahme Stadtstraße	Einführung Variante 1 Begleitend ca. 3 Wochen nach Inbetriebnahme Stadtstraße Verkehrszählungen Flurgasse und Geschwindigkeitsmessungen	Einführung Variante 3. Begleitend ca. 3 Wochen nach Inbetriebnahme Stadtstraße Verkehrszählungen Pongartgasse und Radetzkystraße ergänzt durch Knotenstromzählungen am Knoten Pongartgasse/Bergmannstraße
Schritt 2: nach Auswertung der Zählungen und der ersten Erfahrungen	Wenn Erfahrungen positiv, beibehalten der Maßnahme. Wenn Erfahrungen negativ (z.B. zu hohe Verkehrsmengen in Fahrtrichtung Nord-Süd und/oder zu hohe Geschwindigkeiten in der Flurgasse) weiteres Vorgehen gemäß „Vorgehen 2“.	Wenn Erfahrungen positiv, beibehalten der Maßnahme. Wenn Erfahrungen negativ (z.B. zu hohe Verkehrsmengen in der Pongartgasse infolge Schleichwegverkehr), Ergänzung der Variante 3 durch zusätzliche Maßnahme der Variante 4.
Schritt 3:	Nur im Falle des Beibehaltens der Maßnahme: Bau eines Gehsteiges mit nicht überfahbarem Randstein und minimalem Fahrbahnquerschnitt in der Flurgasse.	Beobachtung allenfalls Messungen der Verkehrsmengen und Verkehrsqualität in den übrigen Straßen der Kammer (Langegasse, Nachbauerstraße, Thomas-Rhomberg-Straße) allenfalls ergänzende Maßnahmen in diesen Straßen.

# Ergänzende Überlegungen

## Erkenntnisse aus Gesprächen mit der Bevölkerung

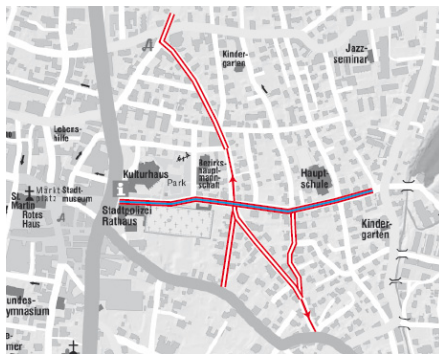
Die Varianten 1 bis 4 sind auf wenig Gegenliebe gestoßen. Die folgenden Gründe dürften ausschlaggebend gewesen sein:

- Variante 1: Sie erlaubt nach wie vor die Durchfahrt durch die Wohngebiete, insbesondere neu gegenüber heute durch die Angelika-Kauffmann-Straße, was dort zu einer nicht unwesentlichen Zusatzbelastung führen dürfte.
- Variante 2: Sie unterbricht nicht nur den Nord-Süd/Süd-Nord-Straßenzug, sondern auch die West-Ost/Ost-West-Beziehung auf der Bergmannstraße. Befürchtungen von Ausweichverkehr in die schmalen Nebenachsen nördlich der Bergmannstraße nicht nicht unbegründet.
- Variante 3: Hier wird zu Recht mit zusätzlichem Verkehr in der Pongartgasse gerechnet, wofür diese wenig geeignet ist.
- Variante 4: Hier werden fast alle Ziel- und Quellfahrten im Einzugsbereich der Flurgasse und der Angelika-Kauffmann-Straße auf die Hauptachse Dr.-Waibel-Straße verwiesen. Die Vielzahl der Umwegfahrten macht offensichtlich Angst.

Aufgrund dieser Beurteilung kommen zwei weitere Varianten hinzu.



## Variante 5



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtungen befahrbar
- Sperre
- gesperrte Abbiegerelation

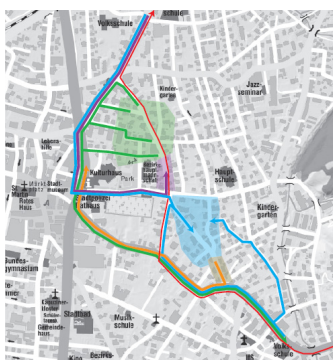
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 1 aber zusätzlich Unterbinden der Fahrtrichtung Nord-Süd in der Radetzkystraße zwischen Frühlingstraße und Bergmannstraße

### Effekte

- Verhinderung der Durchfahrt von Norden nach Süden ab Eisengasse über Radetzkystraße und Flurgasse in Richtung Oberdorf.

## Variante 5



Die Bewohner im Bereich der Flurgasse müssen zusätzlich zu den Umwegfahrten, die in der Variante 1 anfallen, auch aus Richtung Norden den Umweg über die Stadtstraße und die Bergmannstraße in Kauf nehmen (blau).

Aus dem Einzugsbereich der Radetzkystraße fallen für Fahrten in Richtung Oberdorf ebenfalls Umwege an (grün) und die Anlieger des südlichsten Bereiches der Radetzkystraße müssen aus Richtung Nord über die Bergmannstraße zufahren (violett).

Vom Oberdorf in Richtung Eisengasse kann nach wie vor über die Angelika-Kauffmann-Straße und die Radetzkystraße gefahren werden (rot).

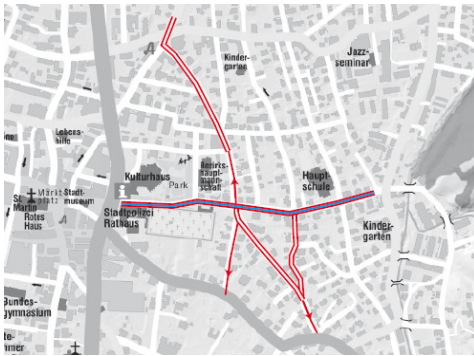
### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse
- kein Ausweichen auf die Angelika-Kauffmann-Straße in der Fahrtrichtung Nord-Süd

### Nachteile

- Gefahr von zusätzlichem Durchgangsverkehr in der Angelika-Kauffmann-Straße in Fahrtrichtung Süd-Nord
- Gegenüber Variante 1 müssen Anlieger der Flurgasse von Norden her über die Stadtstraße und die Bergmannstraße zufahren
- Zusätzliche Anlieger sind im Raum Radetzkystraße von Umwegfahrten in Fahrtrichtung Nord-Süd (Oberdorf) betroffen
- Die wenigen Anlieger des südlichsten Abschnittes der Radetzkystraße müssen für die Fahrt aus Richtung Nord ebenfalls einen Umweg in Kauf nehmen

## Variante 6



### Legende:

- Strasse in beiden Richtungen befahrbar
- Strasse mit Busverkehr
- Strasse in einer Richtung befahrbar
- Sperre
- ↪ gesperrte Abbiegerelation

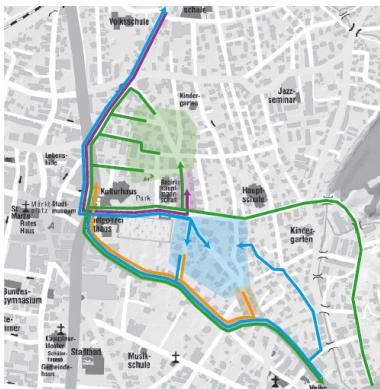
### Maßnahmen

- Gleiche Maßnahme wie in Variante 5 aber zusätzlich Unterbinden der Fahrtrichtung Süd-Nord in der Angelika-Kauffmann-Straße.

### Effekte

- Vollständiger Unterbruch der Durchfahrtsbeziehung von der Dr.-Waibel-Straße in die Eisengasse via Flurgasse bzw. Angelika-Kauffmann-Straße und Radetzkystraße in beiden Richtungen.

## Variante 6



Die Umwegfahrten nehmen gegenüber der Variante 5 zu. In die und aus den Bereichen Radetzkystraße und Flurgasse/Angelika-Kauffmann-Straße sind keine direkten Fahrten mehr möglich

### Vorteile

- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Flurgasse
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Angelika-Kauffmann-Straße
- Kein Durchgangsverkehr mehr in der Radetzkystraße

### Nachteile

- Die Umwegfahrten der Variante 5 gelten auch hier
- Zusätzlich müssen gegenüber der Variante 5 Anlieger der Angelika-Kauffmann-Straße nach Norden über die Dr.-Waibel-Straße und die Stadtstraße wegfahren
- Auch die Zufahrten zur Radetzkystraße aus Richtung Oberdorf sind umwegbehaftet

## Beurteilung der neuen Varianten 5 und 6

- Variante 5 hat für die Anwohner der Flurgasse gegenüber der Variante 1 keine andern Auswirkungen. Die Belastungen in der Angelika-Kauffmann-Straße sind größer als heute, aber kleiner als bei Variante 1. Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen in der Radetzkystraße reduziert. Die Umwegfahrten beschränken sich für alle Gebiete im Wesentlichen auf nur eine Richtung (entweder Zufahrten *oder* Wegfahrten). Sie sind also weniger gravierend als in Variante 4.
- In Variante 6 wird der Durchgangsverkehr vollständig unterbunden, alle betrachteten Straßenzüge erfahren eine Entlastung. Dementsprechend sind die Umwegfahrten häufiger, aber für verschiedene Relationen wie bei Variante 5 nur auf eine Richtung beschränkt.
- Bei beiden Varianten muss mit einigen Mehrfahrten in den schmalen Straßen nördlich der Bergmannstraße gerechnet werden (Thomas-Rhomberg-Straße, Langegasse etc.).

## Empfehlung

- Für die Unterbindung des Durchgangsverkehrs ist Variante 6 besser geeignet als Variante 5. Umwegfahrten entstehen, allerdings ist zu berücksichtigen, dass diese für viele Fahrrelationen kaum ins Gewicht fallen und sich vor allem kaum auf die resultierenden Reisezeiten auswirken. Zudem entsteht ein gewisses Hindernis, den PKW auch für Kürzestfahrten zu benutzen, wo grundsätzlich die Nutzung des Fahrrades oder das Zurücklegen eines Fußweges zweckmäßiger ist.
- Egal welche der beiden neuen Varianten realisiert wird, es ist jedenfalls empfehlenswert, das Verkehrsaufkommen in den Straßen nördlich der Bergmannstraße zu verfolgen, z.B. mit Vorher-Nachher-Zählungen in der Thomas-Rhomberg-Straße.

## **Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn**

Thema 5: Innenstadt

Zusammenstellung März 2011

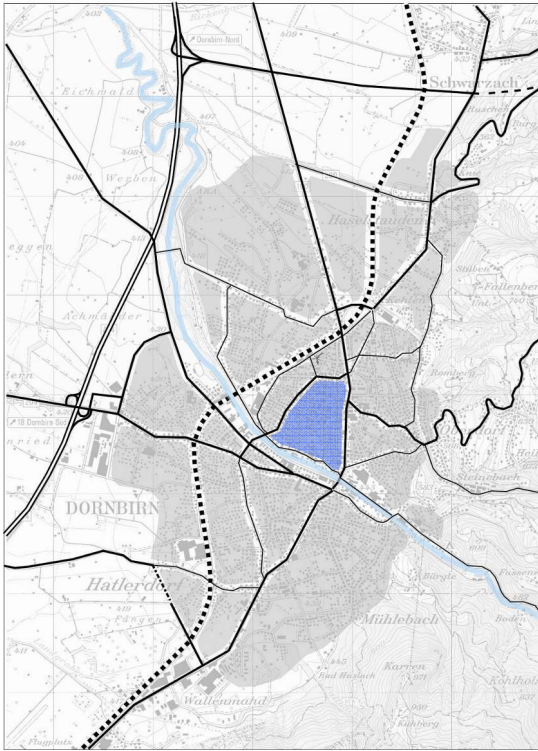


1 3.3.2011 | Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn, Thema 5: Innenstadt

## **Ausgangslage**

2 3.3.2011 | Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn, Thema 5: Innenstadt

# Achsen-Kammern-System

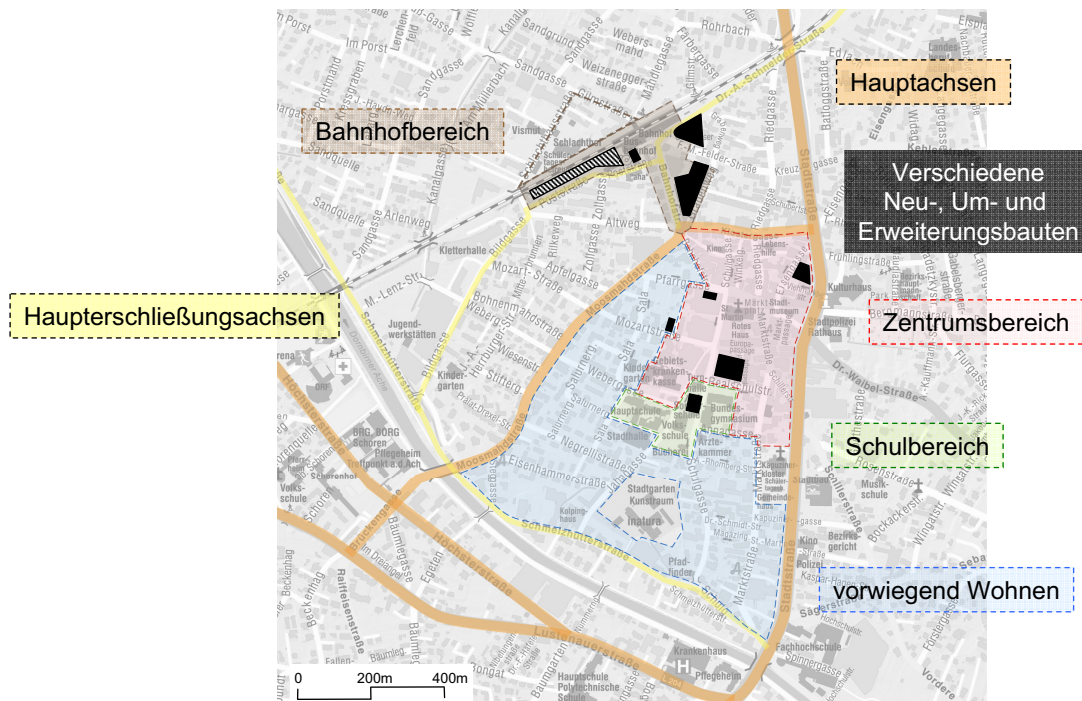


Probleme:

Durchgangsverkehr,  
Schleichverkehr  
Sicherheit

Nicht mehr genügend  
Widerstände,  
zu hohe Geschwindigkeiten

# Strukturen





## Fußgängerströme an der Schulgasse

- Starke Fußverkehrsströme in der gesamten Innenstadt



## Fußverkehr an der Bahnhofstraße

- Verbindung Zentrum – Bahnhof wird immer wichtiger
- Unbefriedigende Situation für den Fußverkehr an der Lindenkreuzung



- Zunehmende Individualverkehrsströme zu den verschiedenen Parkplätzen und Tiefgaragen



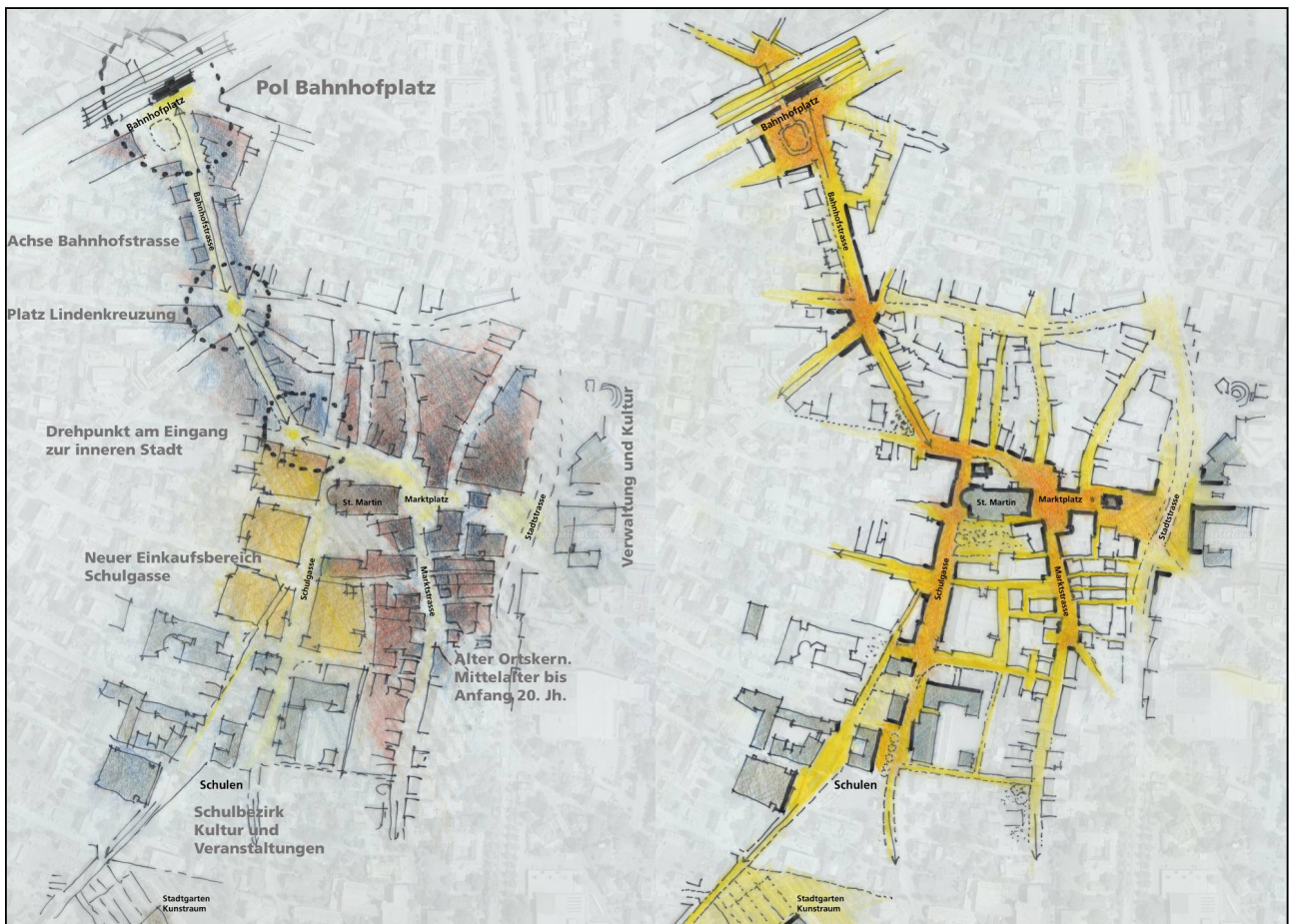


# Hohe städtebauliche Qualitäten



7 3.3.2011 | Aktualisierung und Weiterführung des Verkehrskonzeptes Dornbirn, Thema 5: Innenstadt

metron mrs partner





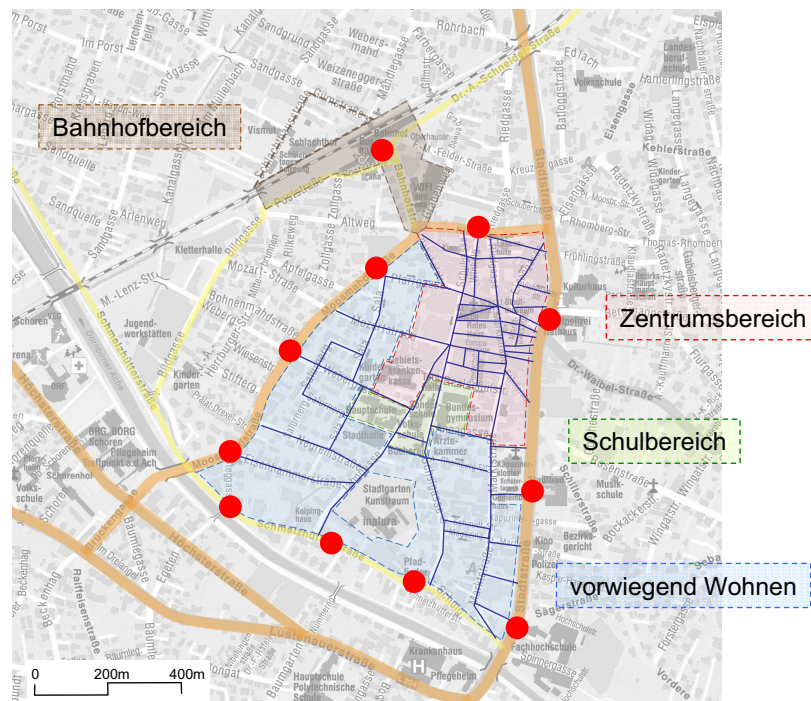
## Folgerungen

- Der Bahnhofsbereich hat sich zu einem wichtigen und belebten Pol entwickelt:
  - Ausbau Bahnhof, zunehmende Bedeutung als Bahnhaltepunkt,
  - Konzentration des Busknotens
  - WiFi, Postgebäude
- und wird noch weiter zunehmen:
  - "Mittelmehr"
  - Bebauungsplan Bahnhofsviertel
- Die Bedeutung des Zentrumsbereiches als Einkaufs- und Ausbildungsschwerpunkt nimmt ebenfalls zu
  - Sanierung Stadtmarkt
  - Ausweitung FG-Zone Eisengasse
  - Neubau Sonderschule
- Neue Verkehrsführung im Bereich Bahnhof hat sich bewährt
  - Verkehrsentlastung am Bahnhof
  - Umverteilung der Verkehrsströme an der Lindenkreuzung

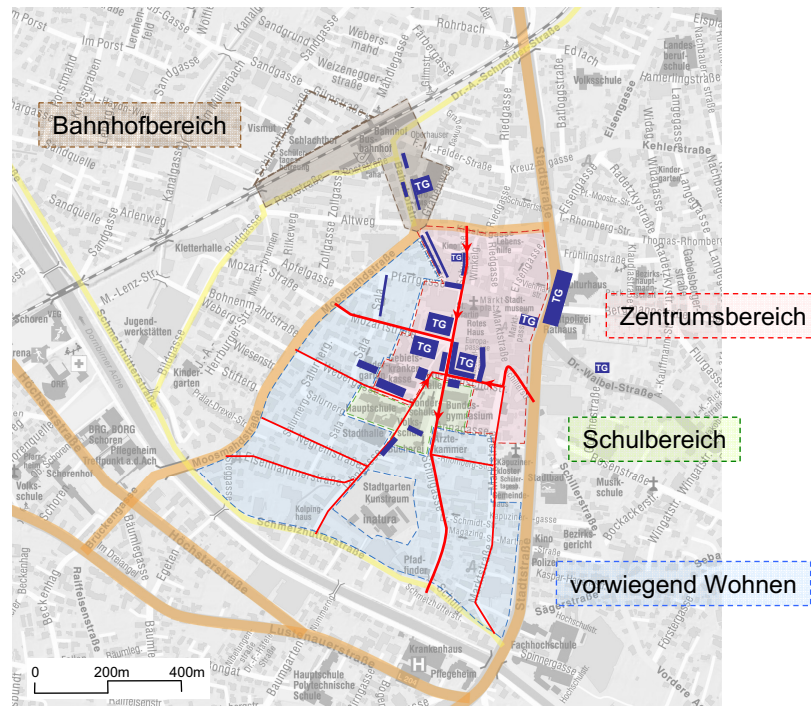


# Erschließung und Parkierung

# Erschließung öffentlicher Verkehr



# Erschließung motorisierter Individualverkehr

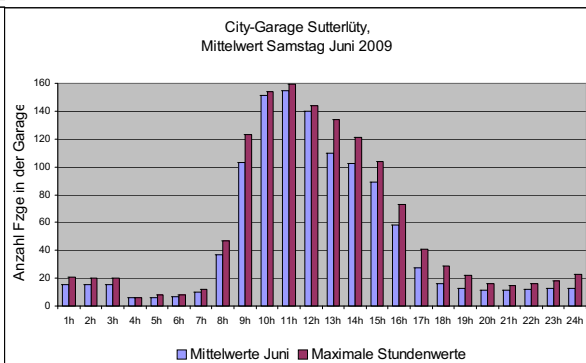
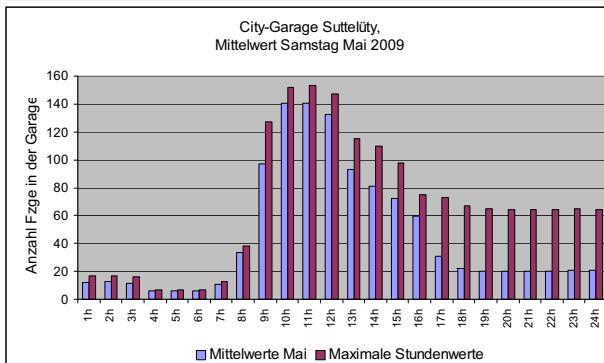
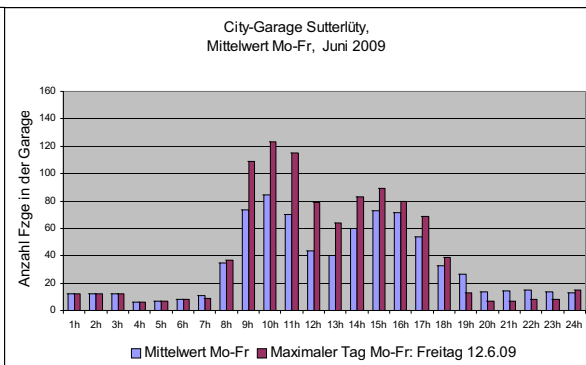
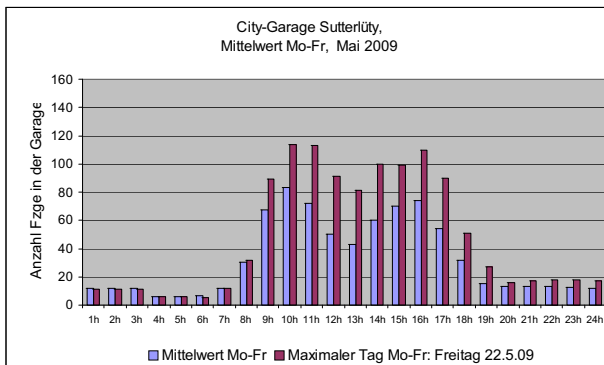


# Parkierungsvorgänge bei der Straßenparkierung

Mai - Juni 2009

Parkplatz	Anzahl PP	Mittlere Anzahl Einfahrten pro Tag Mo-Fr	Mittlere Anzahl Einfahrten Samstag	Fahrten pro PP und Tag Mo-Fr	Fahrten pro PP und Tag Samstag	Zone	geschätzte mittlere Parkdauer Mo-Fr [min]	geschätzte mittlere Parkdauer Samstag [min]
9 Stadtmart	24	178.1	76.0	14.8	6.3	1	65	74
1 Realschulpassage	14	72.6	30.8	10.4	4.4	1	65	79
11 Nr. 11		77.6	32.3			1	63	85
12 Marktstrasse II	14	55.3	24.8	7.9	3.5	1	64	76
22 Stadtbücherei	11	50.4	29.0	9.2	5.3	2	90	85
32 Webergasse	30	156.3	68.9	10.4	4.6	2	95	97
43 Sala	14	17.1	15.6	2.4	2.2	2	114	100
44 Sala Salurnergasse	30	11.8	7.3	0.8	0.5	2	120	101
51 Gebietskrankenkasse	14	92.2	28.6	13.2	4.1	2	90	132
<b>Gesamt</b>	<b>151</b>	<b>711.4</b>	<b>313.3</b>	<b>9.4</b>	<b>4.1</b>			

# Auslastung der City - Garage Sutterlüty



# Parkierungsvorgänge Stadtgarage

## Juli 2009

Ø Mo-Fr 6.-10.07.2009		Spez. Verkehrsaufkommen Gesamtzahl PP-Angebot	Schätzung der mittleren Parkdauer
max. Auslastung	45%		
Stunde		Fahrten/PP	
in der 1.	538	2.5	
2	99	0.5	
3	43	0.2	
4	25	0.1	
5	11	0.1	
ab der 6.	41	0.2	
<b>Summe</b>	<b>757</b>	<b>3.5</b>	<b>ca. 1h 15</b>

ohne Dienstag (=Ausreisser)

Samstag 11.07.2009		433	ca. 55 min
max. Auslastung	71%		
Stunde	Anzahl	3.3	
in der 1.	707	0.6	
2	131	0.2	
3	36	0.0	
4	2	0.0	
5	7	0.0	
ab der 6.	20	0.1	
<b>Summe</b>	<b>903</b>	<b>4.2</b>	

Sonntag 12.07.2009		433	ca. 1h 50'
max. Auslastung	11%		
Stunde	Anzahl	0.3	
in der 1.	74	0.1	
2	23	0.0	
3	10	0.0	
4	0	0.0	
5	0	0.0	
ab der 6.	12	0.1	
<b>Summe</b>	<b>119</b>	<b>0.5</b>	

## Dezember 2009

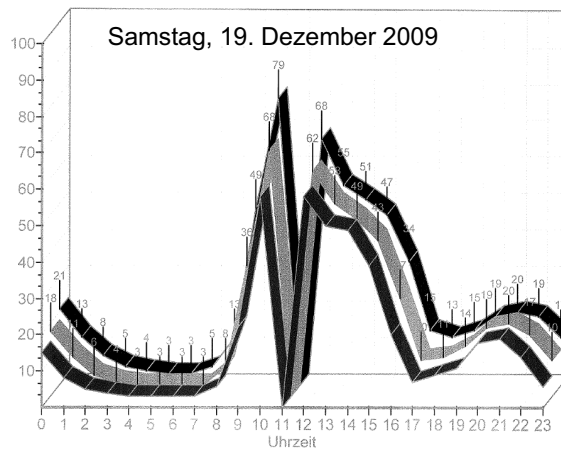
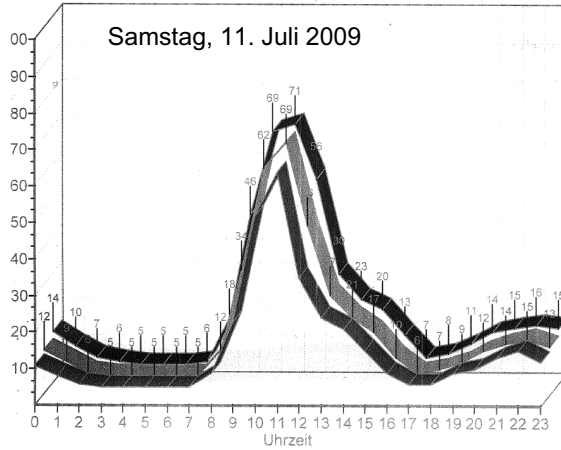
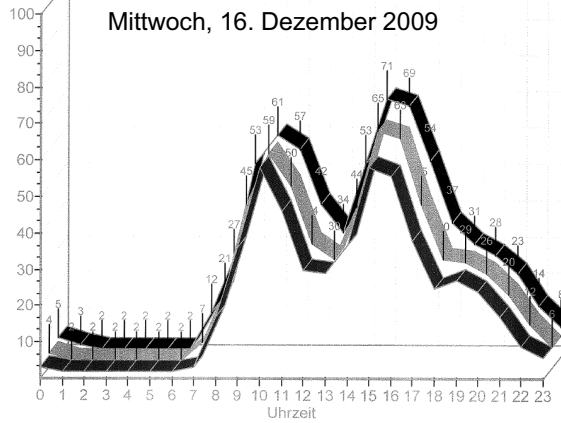
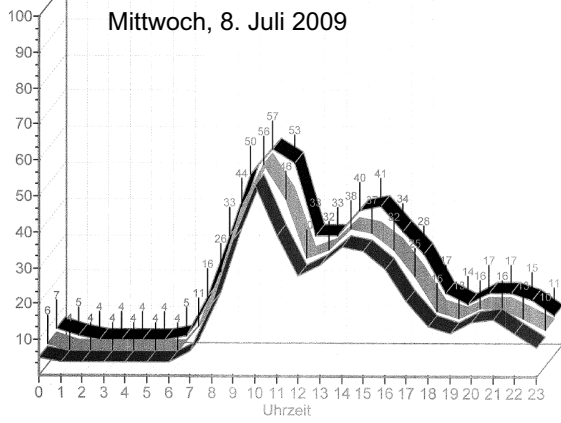
Ø Mo-Fr 14.-18.12.2009		Spez. Verkehrsaufkommen Gesamtzahl PP-Angebot	Schätzung der mittleren Parkdauer
max. Auslastung	71%		
Stunde		Fahrten/PP	
in der 1.	1046	4.8	
2	153	0.7	
3	109	0.5	
4	46	0.2	
5	17	0.1	
ab der 6.	47	0.2	
<b>Summe</b>	<b>1413</b>	<b>6.5</b>	<b>ca. 1h</b>

Samstag 19.12.2009		433	ca. 53 min
max. Auslastung	79%		
Stunde	Anzahl	5.8	
in der 1.	1247	1.2	
2	254	0.5	
3	103	0.3	
4	58	0.1	
5	7	0.2	
ab der 6.	47	8.0	
<b>Summe</b>	<b>1726</b>	<b>8.0</b>	

Sonntag 20.12.2009		433	ca. 1h 50'
max. Auslastung	79%		
Stunde	Anzahl	1.8	
in der 1.	382	0.9	
2	204	1.3	
3	272	0.2	
4	52	0.1	
5	31	0.2	
ab der 6.	43	4.5	
<b>Summe</b>	<b>984</b>	<b>4.5</b>	



## Rechenbeispiel

Stadtgarage Juli 2009	
Anzahl PP Stadtgarage	433
Spez.Aufkommen Samstag	4.2
maximale Auslastung Stadtgarage	71%
maximal belegte PP	308
freie PP	125
Anzahl weiterer möglicher PP-Vorgänge	263

Strassenparkierung	
Anzahl PP	151
Spez.Aufkommen Samstag	4.1
Anzahl PP-Vorgänge	310

Stadtgarage Dezember 2009	
Anzahl PP Stadtgarage	433
Spez.Aufkommen Samstag	8.0
maximale Auslastung Stadtgarage	79%
maximal belegte PP	343
freie PP	90
Anzahl weiterer möglicher PP-Vorgänge	360

Strassenparkierung	
Anzahl PP	151
Spez.Aufkommen Samstag	8.0
Anzahl PP-Vorgänge	604

→ die Parkierungsvorgänge an der Oberfläche könnten zu einem beträchtlichen Teil von der Stadtgarage übernommen werden



# Zielsetzungen und strategischer Ansatz

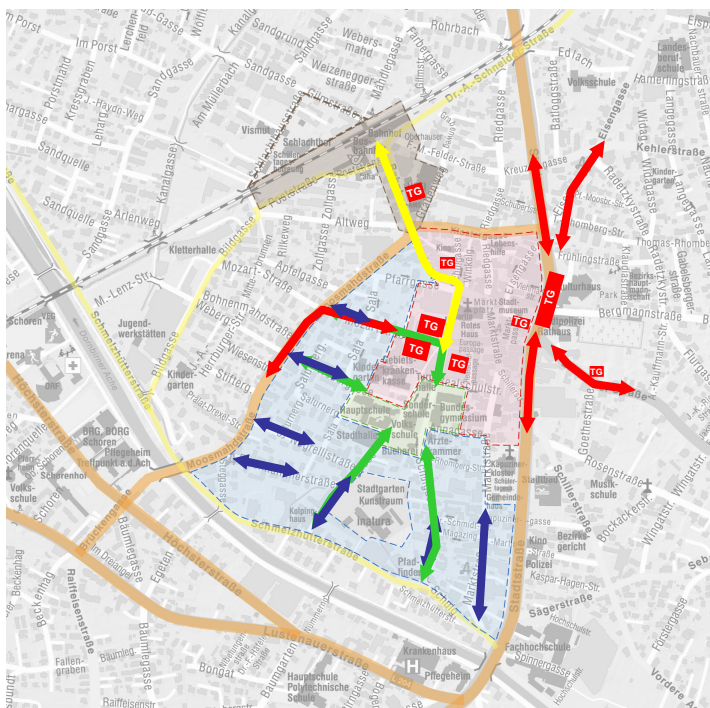
## Zielsetzungen öffentlicher Raum

- Vielfalt und Qualitäten des Zentrums erhalten bzw. verbessern
  - Fußgängerzone
    - Fußgängerzone schützen, erhalten und wenn möglich erweitern
- Verbindung zwischen Zentrum und Bahnhof aufwerten
  - Bahnhofstraße aufwerten
    - Lindenkreuzung neu organisieren und umgestalten
    - Einen weiteren Attraktionspunkt im Bereich Altweg/Moosmahnstraße schaffen
  - Verbindung Zentrum – Bahnhofstraße verbessern
    - Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße aufwerten
    - Sichtbezug vom Marktplatz zur Bahnhofstraße verbessern
- Ermöglichen von zentrumsbezogenen Nutzungen abseits der FG-Zone
  - Den öffentlichen Raum abseits der FG-Zone aufwerten
    - Außen- und Vorräume von Gebäuden aufwerten
    - Reine Fahrbahnbereiche vermehrt für Fußgänger zugänglich machen

# Zielsetzungen Verkehr

- Minimierung der MIV-Bewegungen im Zentrumsbereich
  - Suchverkehr vermeiden
    - klare Zufahrtsregelung zu den Parkieranlagen
  - Schleichverkehr durch den Zentrumsbereich, den Schulbereich und die Wohngebiete vermeiden
    - Achsen-Kammern-Prinzip differenziert nach Bereichen, keine Zu- und Durchfahrten durch Wohngebiete, durch den Schulbereich und die FG-Zone
  - Anreize zur Benützung der Tiefgaragen schaffen
    - Tarife abstimmen
    - Oberflächenparkierung reduzieren (dort, wo sie störend ist)
- Sichere engmaschige Verbindungen mit dem Rad und zu Fuß
  - Hohe Netzdichte
    - weitgehend vorhanden, Qualität erhalten
  - Fußgängerbereiche und Radverbindungen aufwerten
    - Fußgängerzone ausdehnen
    - Koexistenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr außerhalb der Fußgängerzone verbessern

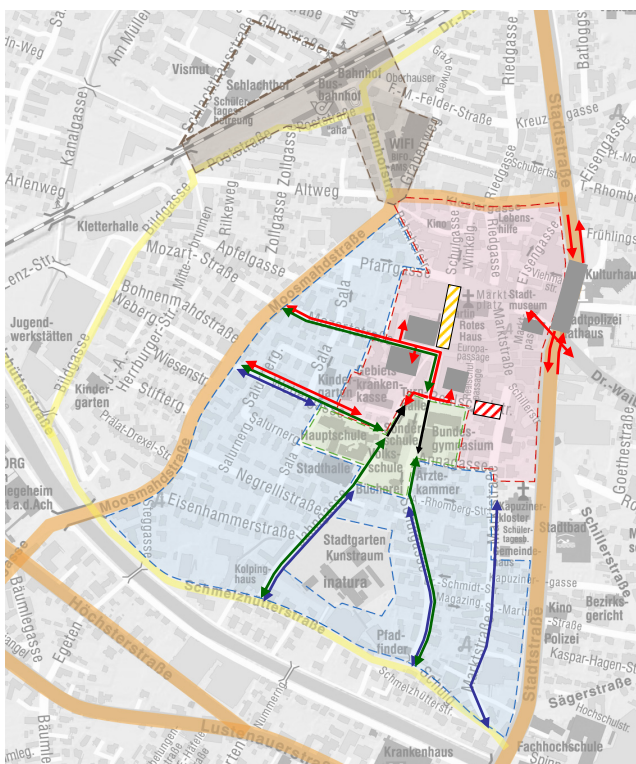
# Strategischer Ansatz









- ↔ die Wohnungen direkt ans übergeordnete Netz anhängen
- ↔ die Parkplätze und Tiefgaragen den Hauptachsen zuordnen
- ↔ die Schulen mit Stichstraßen erschließen
- ↔ die Achse Bahnhofstraße – Schulgasse aufwerten

# Erstes Variantenspektrum

## Verkehrsführungsvarianten



### Variante 1

-  Ausweitung FG-Zone
-  MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  ergänzende Teilstücke (Einbahnverkehr)

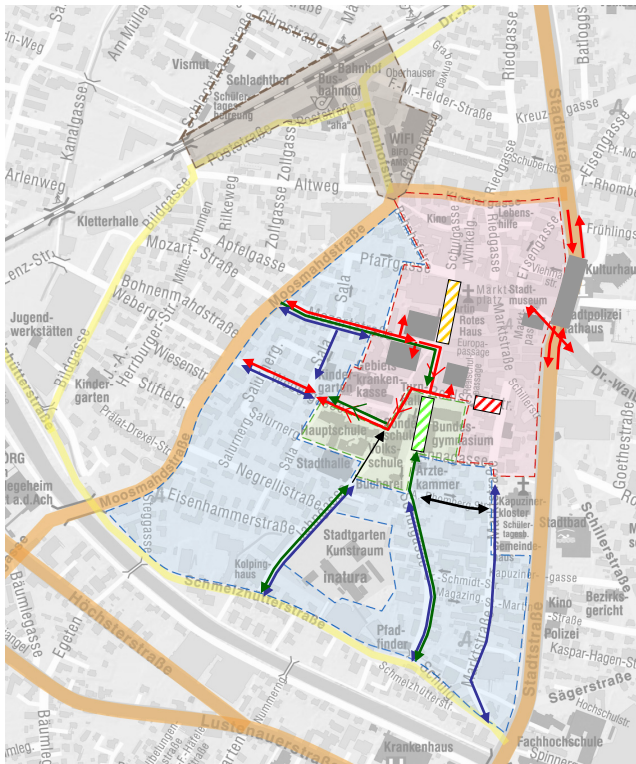
#### Vorteile:

- wenig Änderungen gegenüber heute
- kein DV mehr zwischen Klostergasse und Schmelzhütterstraße
- kein DV mehr zwischen Stadtstraße und Moosmahnstraße








#### Nachteile:

- weiterhin Durchgangsverkehr im Schulbereich
- nur geringe Verbesserungen, kaum weniger motorisierte Bewegungen

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante 2

-  Ausweitung FG-Zone
-  MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
-  MIV-Sperren Schulbereich
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  ergänzende Teilstücke

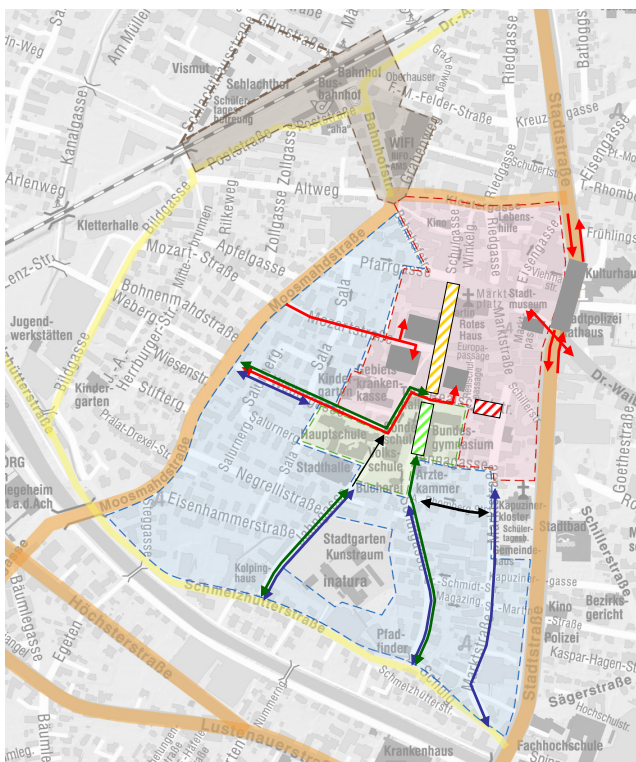
### Vorteile:

- starke Beruhigung im Schulbereich
- Einbahnführung ab Cityparking über Schulgasse-Webergasse schafft Freiräume für Rad- und Fußverkehr
- Eindeutige Führung zu den PP, kein Suchverkehr. Optimal für PLS.









### Nachteile:

- Umgestaltungen in Einbahnstraßen und Sperrbereichen notwendig → teuer

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante 3

-  Ausweitung FG-Zone
-  Sperren Schulbereich
-  MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  ergänzende Teilstücke
-  ergänzende Teilstücke (nur Zubringer gestattet)

### Vorteile:

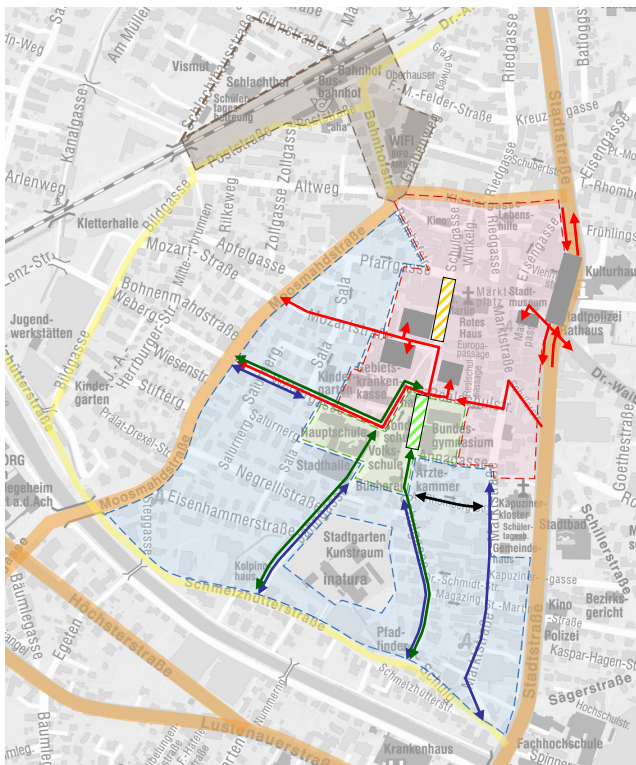
- Gesamte Schulgasse vom Marktplatz bis zur Annagasse ist Teil der FG-Zone
- starke Beruhigung im Schulbereich
- Optimal für PLS.

### Nachteile:







- Parkhäuser können nicht in Sequenz angefahren werden. PLS zwingend



# Verkehrsführungsvarianten



## Variante 4

-  Ausweitung FG-Zone
-  Sperren Schulbereich
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  ergänzende Teilstücke

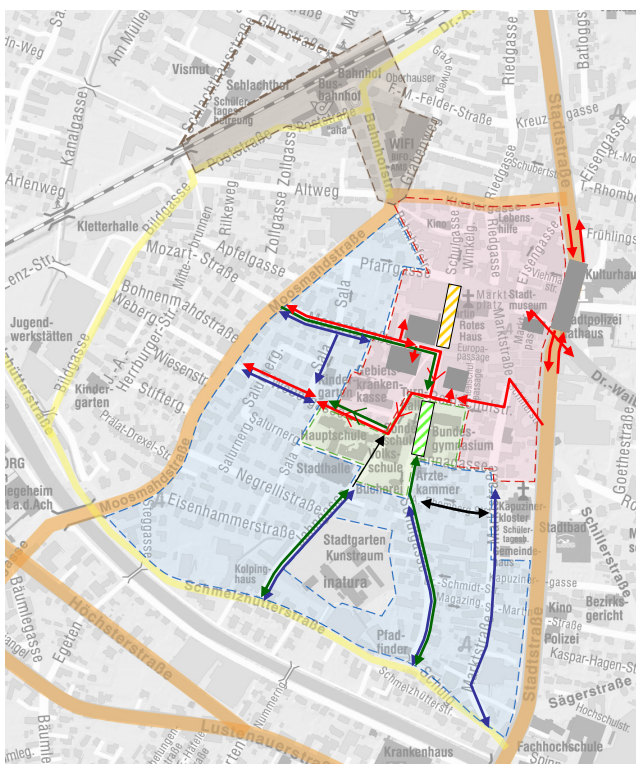
### Vorteile:

- starke Beruhigung im Schulbereich







### Nachteile:

- **Nicht vereinbar mit dem strategischen Ansatz.**
- Durchgangsverkehr Ost-West bleibt und wird auf Mozartstraße und Webergasse verteilt.
- Umgestaltungen in Sperrbereichen notwendig
- Problematischer Gegenrichtungsverkehr in der Jahngasse

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante 5

-  Ausweitung FG-Zone
-  MIV-Sperren Schulbereich
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  ergänzende Teilstücke

### Vorteile:

- starke Beruhigung im Schulbereich
- Einbahnführung ab Cityparking über Schulgasse-Webergasse schafft Freiräume für Rad- und Fußverkehr

### Nachteile:

- **Nicht vereinbar mit dem strategischen Ansatz.**
- Durchgangsverkehr Ost-West bleibt und belastet Webergasse.
- Umgestaltungen in Einbahnstraßen und Sperrbereichen notwendig → teuer

# Beurteilung

## Grobbewertung

- Bestvariante: Variante 2
  - Eindeutige Zuordnung der Parkieranlagen zu den Zufahrten  
→ besser als Variante 1
  - Beste Erreichbarkeit für den MIV (PP werden in Abfolge angefahren)  
→ besser als Variante 3
  - Wesentliche Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr  
infolge Einbahnverkehr in der Webergasse  
→ besser als die Varianten 1 und 3
  - Hohe Sicherheit im Bereich der Schulen  
→ besser als Variante 1
- Nachteile
  - keine FG-Zone auf der Schulgasse zwischen Mozartstraße und  
Realschulstraße  
→ schlechter als Variante 3
  - Umgestaltungsmaßnahmen in der Webergasse und in der Schulgasse  
erforderlich  
→ teurer als die Varianten 1 und 3



## Begleitmaßnahmen (1)

### ➤ Organisatorische Maßnahmen

- Begegnungszone in der Schulgasse zwischen Mozartstraße und Realschulstraße realisieren
- Querschnitt in der Webergasse reduzieren (Einbahnstraße), attraktive Zugänge für den Fuß- und Radverkehr schaffen
- Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße, Realschulpassage und Realschulstraße in die FG-Zone integrieren und Parkierung in der Realschulpassage aufheben
- Schulgasse zwischen Realschulstraße und Annagasse für den MIV sperren
- Anliegerverkehr in den gesperrten Abschnitten gewährleisten

## Begleitmaßnahmen (2)

### ➤ Gestalterische Maßnahmen

- Sichtbezug schaffen vom Marktplatz zur Bahnhofstraße
- Weiterziehen des Marktplatzes bis zur Verzweigung Pfarrgasse / Bahnhofstraße und/oder Straßendesign in die Bahnhofstraße hineinziehen
- Straßenräume an die neue Verkehrsorganisation anpassen (Webergasse, Schulgasse, Jahnstraße, Realschulpassage, Realschulstraße)

50er-Jahre



### ➤ Städtebauliche Maßnahmen

- Attraktions- bzw. Merkpunkte an der Bahnhofstraße schaffen

2006

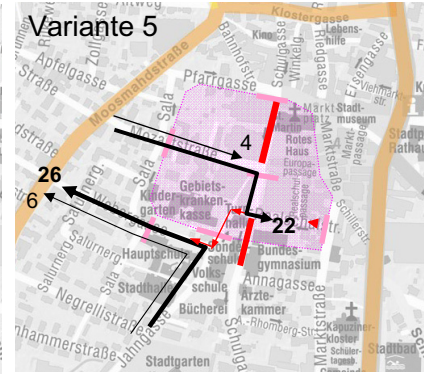
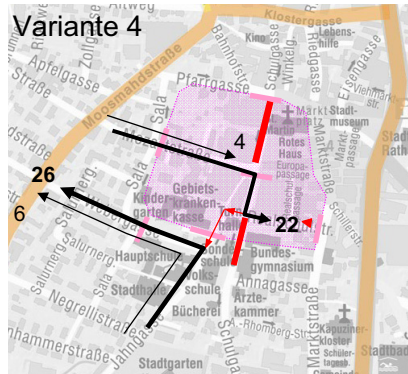
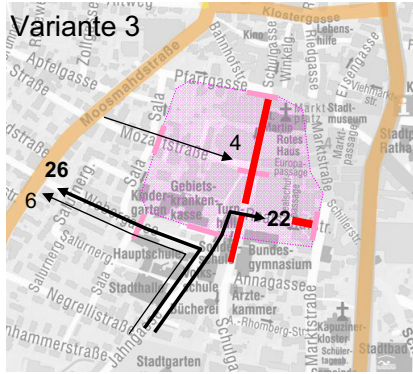
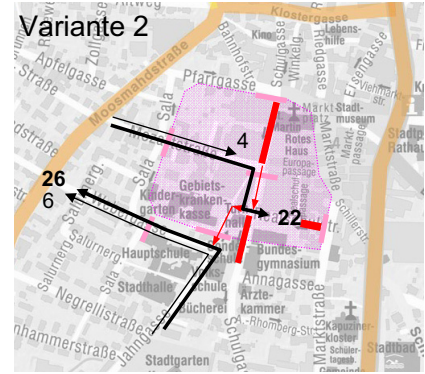
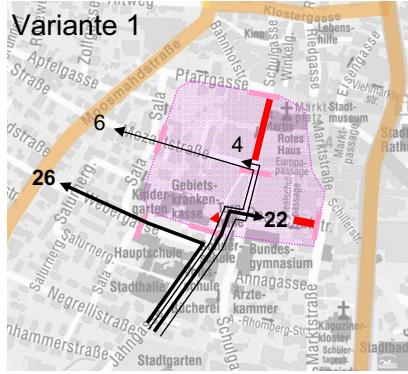
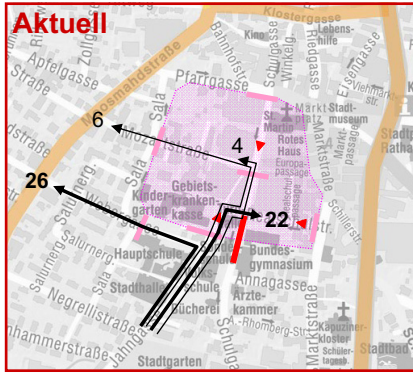


## Fazit: Was gewinnt man?

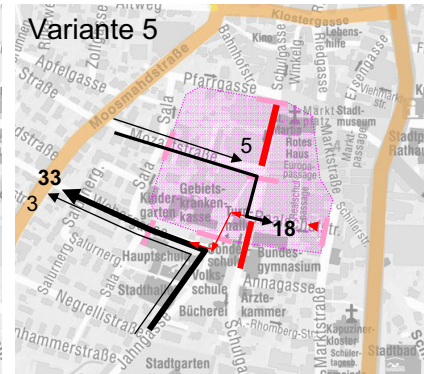
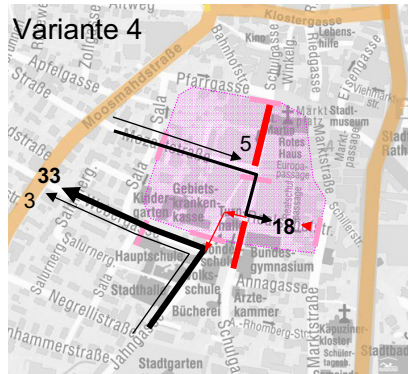
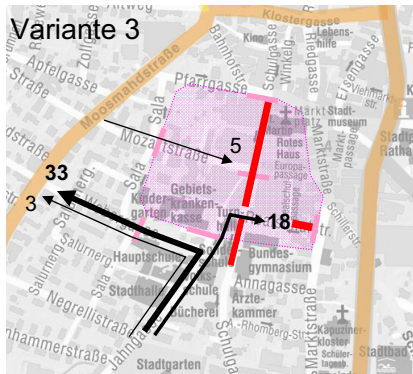
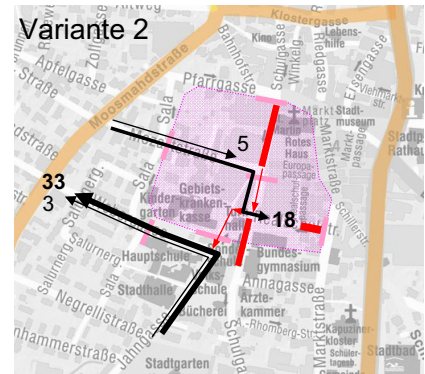
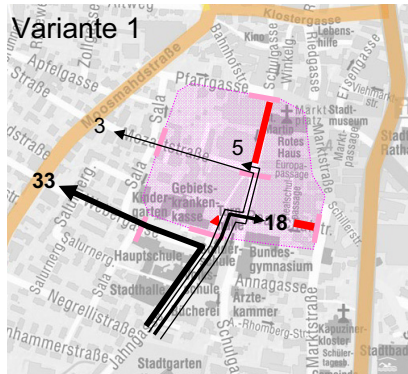
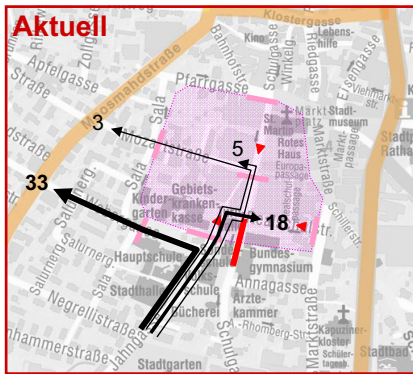
- Das Zentrum wird aufgewertet
  - Die Sicherheit der Fußgänger wird verbessert (weniger und konzentriertere Parkhauszufahrten).
  - Die Fußgängerbereiche werden ausgedehnt, die verschiedenen Zielorte besser vernetzt.
  - Um die innerstädtischen Bauten bieten sich neue Gestaltungsmöglichkeiten (Kirche St. Martin).
- Das Zentrum wird besser erreichbar
  - Die Zufahrten für den Radverkehr werden komfortabler und sicherer (MIV-Einbahnführung in der Webergasse).
  - Die Wege zu und von den Bushaltestellen werden attraktiver, vor allem auch diejenigen aus und in Richtung Bahnhof.
  - Die Zu- und Wegfahrten zu und von den Parkierungsanlagen werden eindeutiger, ein PLS wird einfacher begreifbar.
  - Die Parkierungsanlagen sind in einer Abfolge erschlossen (keine Sackgassen).
- Das Zentrum wird entlastet
  - Es gibt keinen Such- und Schleichverkehr mehr im Zentrum

## Umlegung der Verkehrsströme

## Von Jahngasse 7h00-8h00

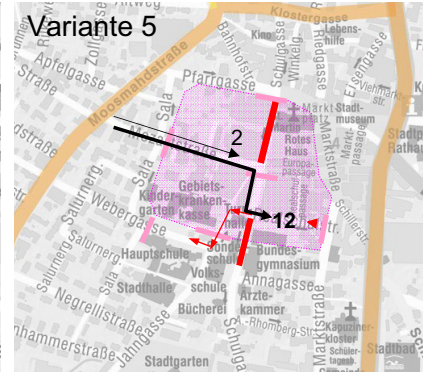
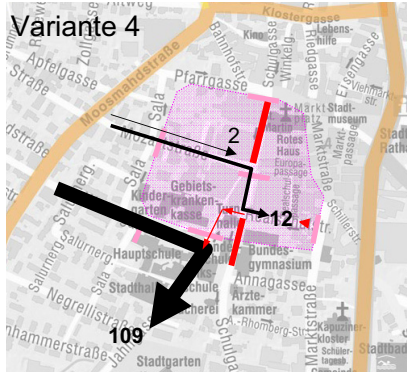
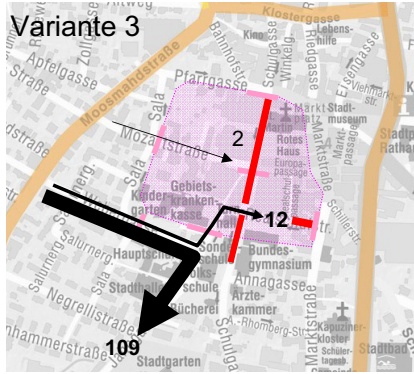
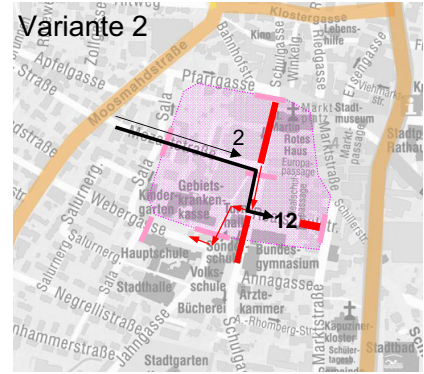
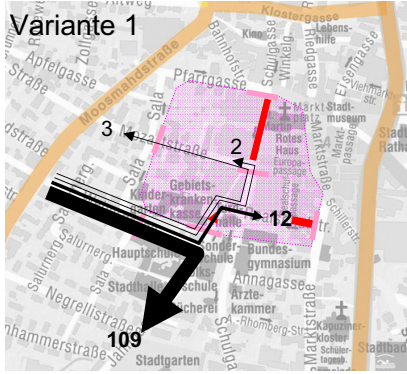
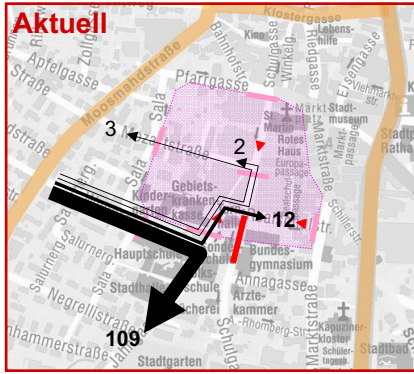


## Von Jahngasse 17h00-18h00

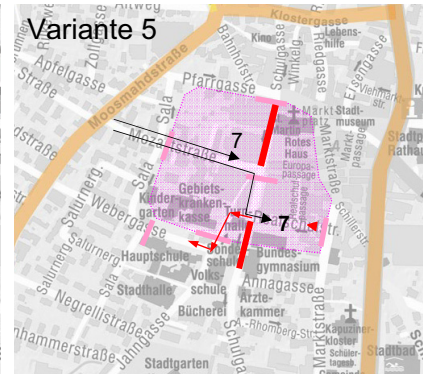
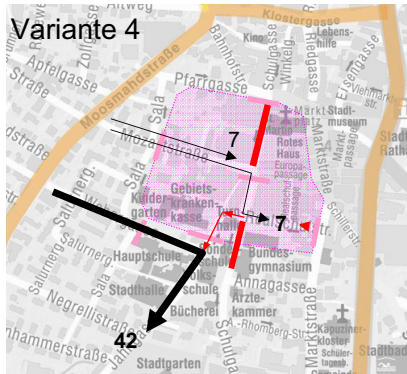
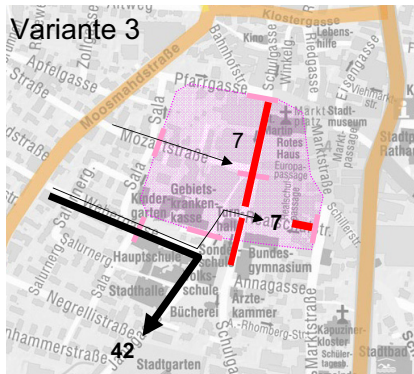
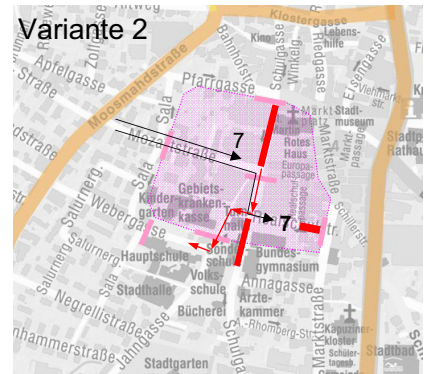
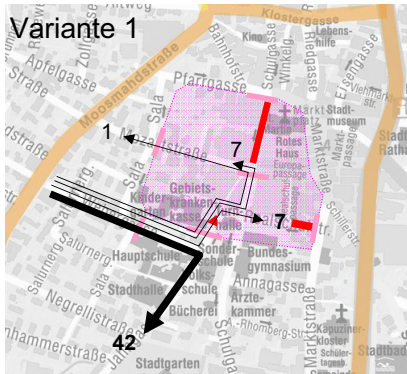
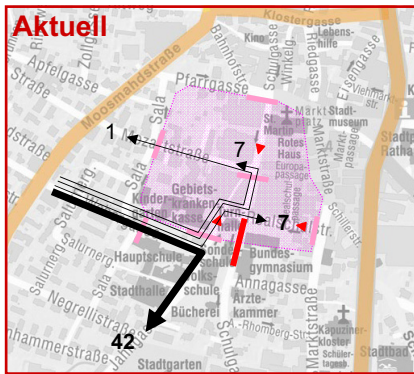




# Von Webergasse 7h00-8h00

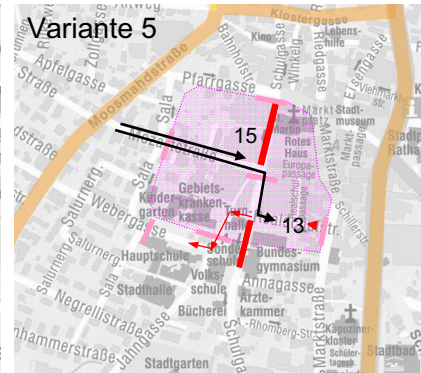
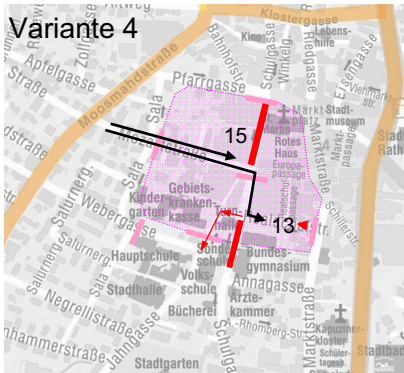
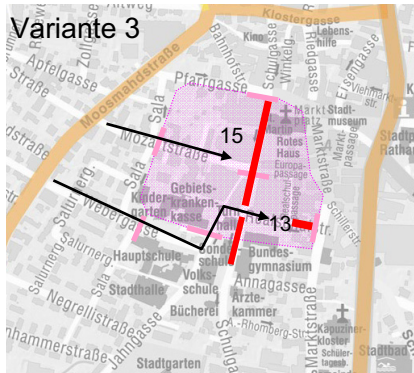
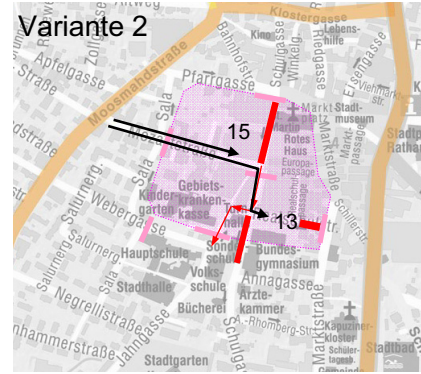
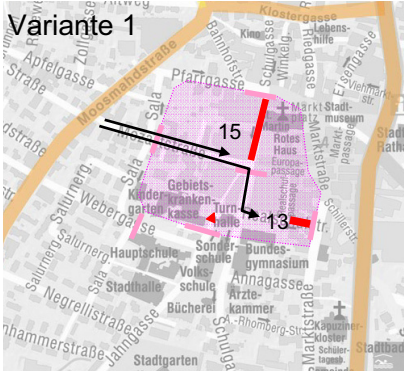
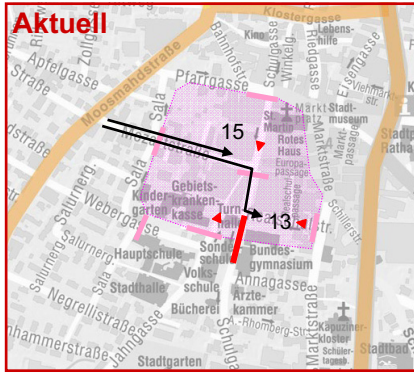


# Von Webergasse 17h00-18h00

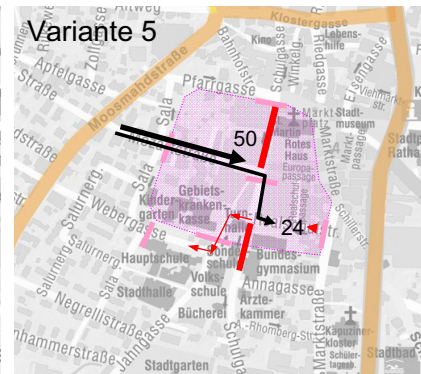
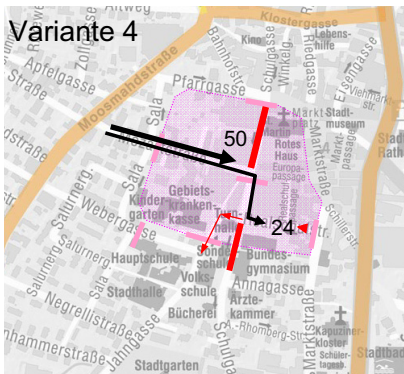
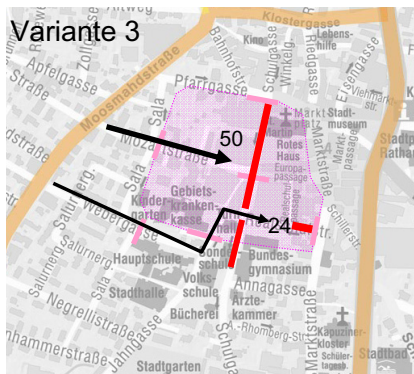
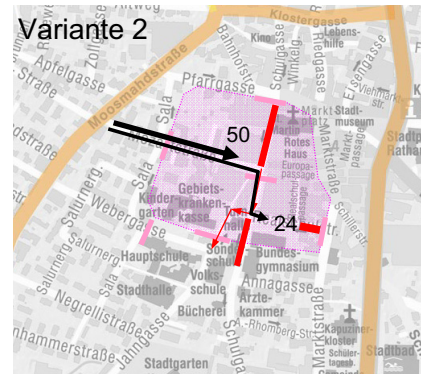
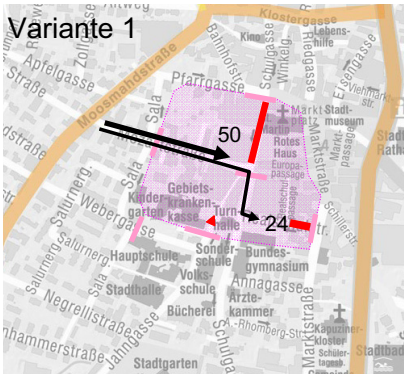
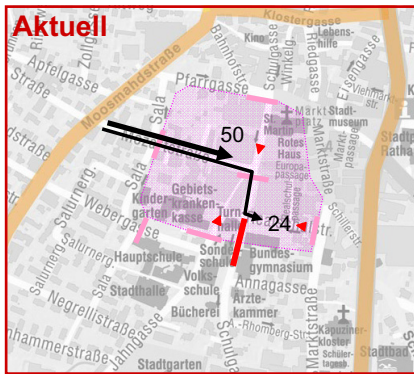




## Von Mozartstraße 7h00-8h00

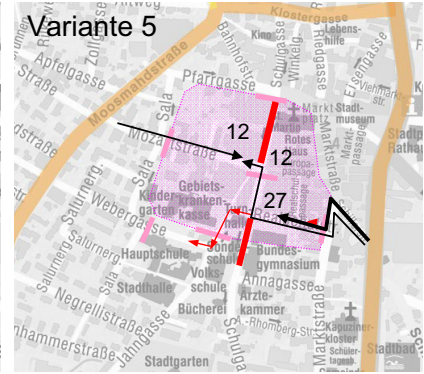
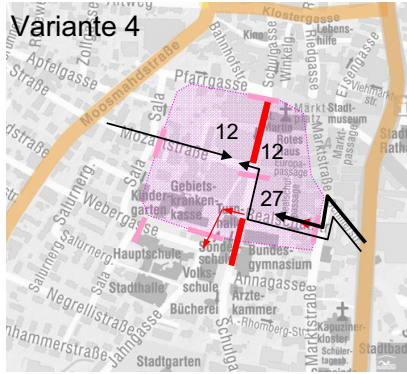
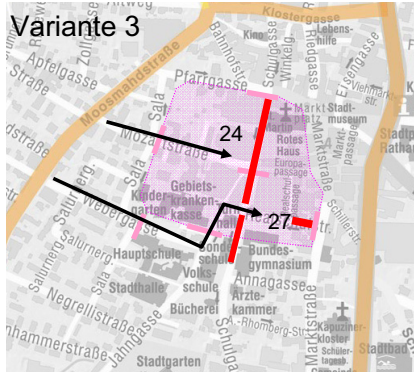
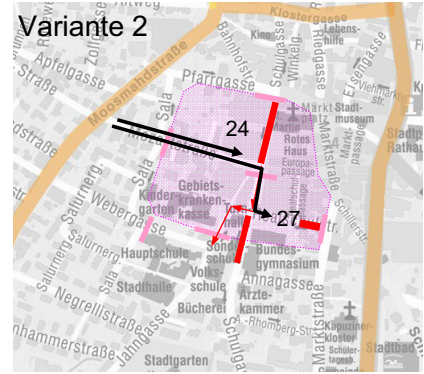
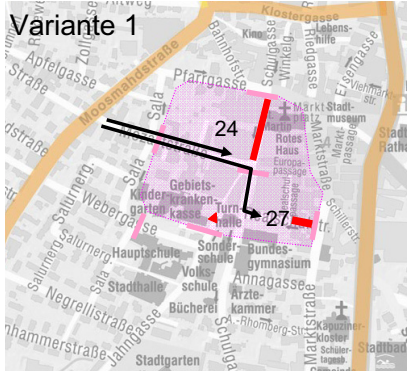
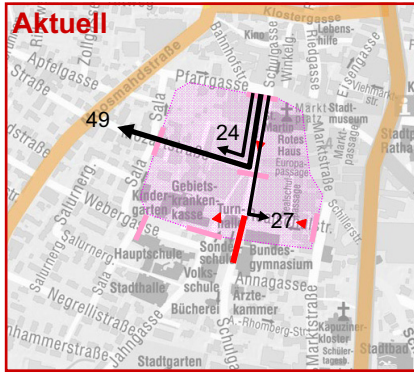


## Von Mozartstraße 17h00-18h00

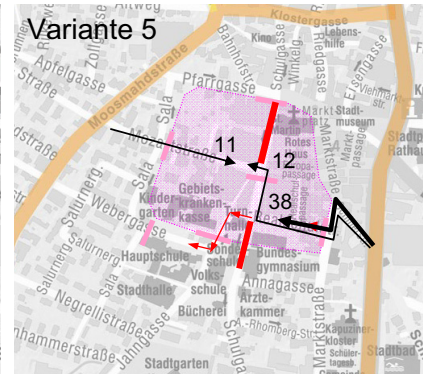
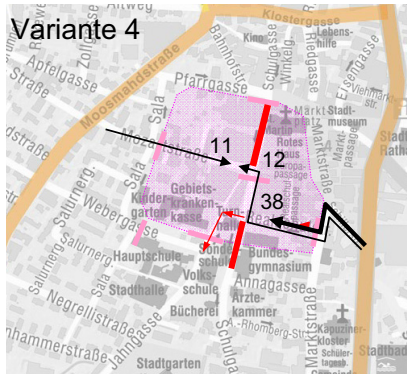
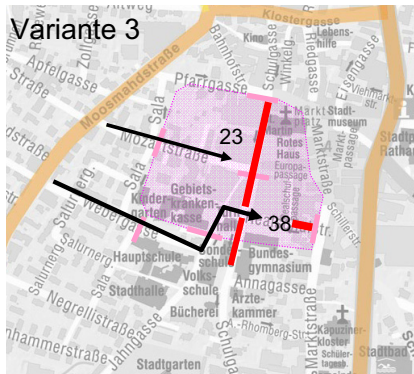
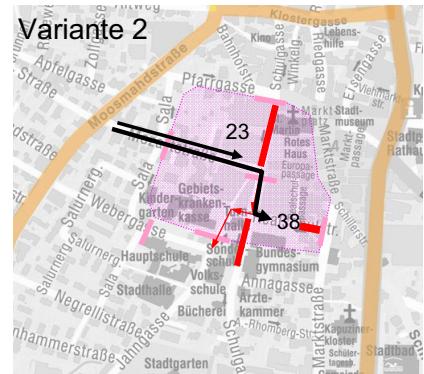
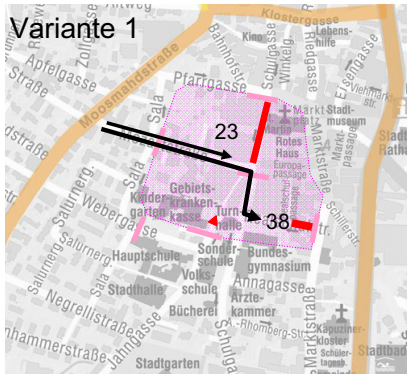
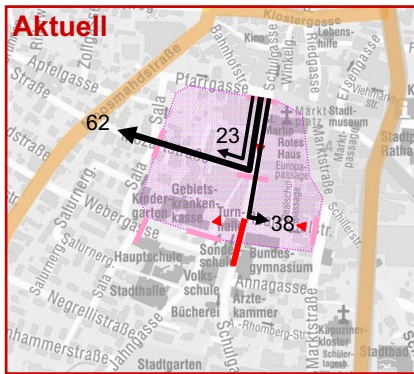




# Von Bahnhofstraße 7h00-8h00

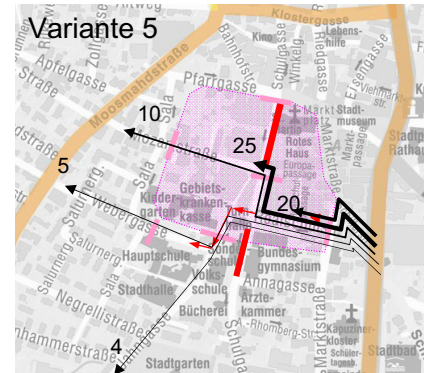
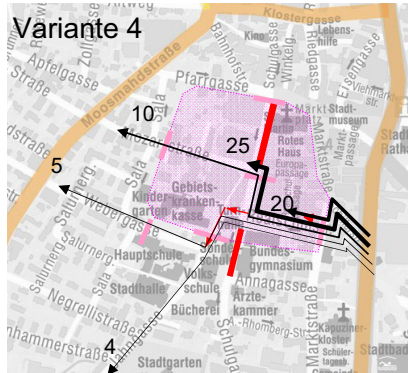
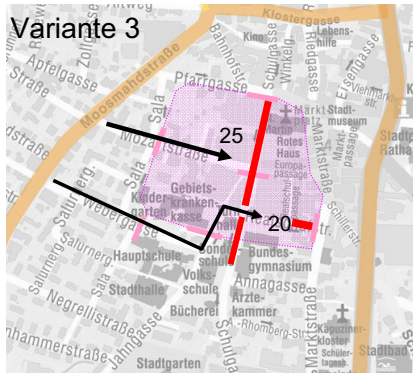
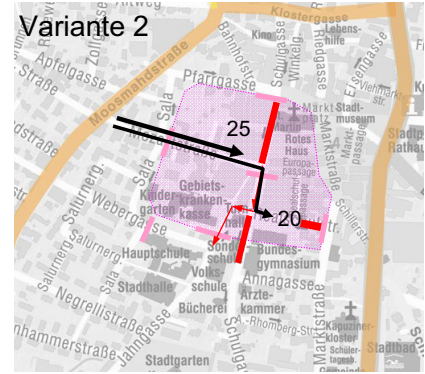
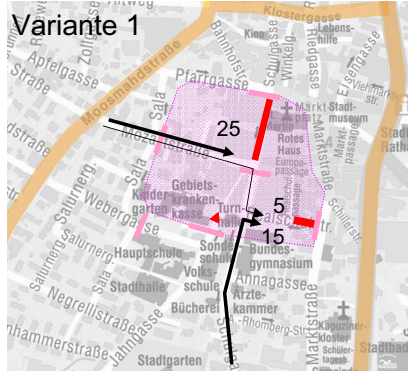
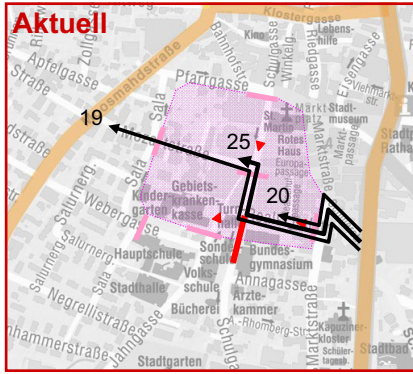


# Von Bahnhofstraße 17h00-18h00

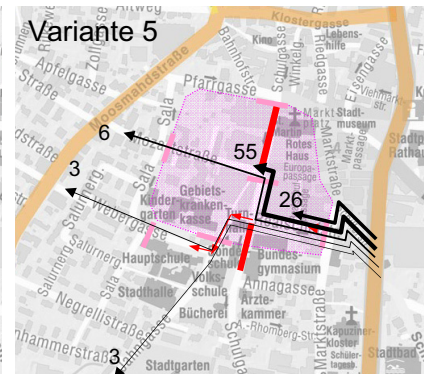
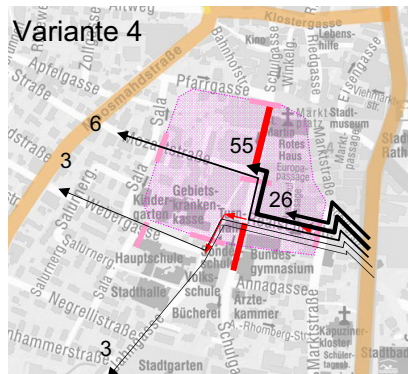
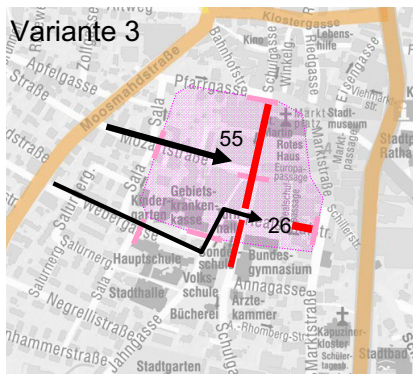
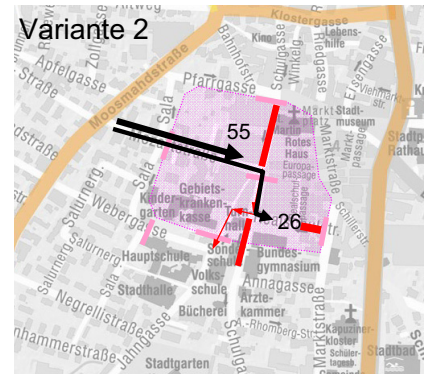
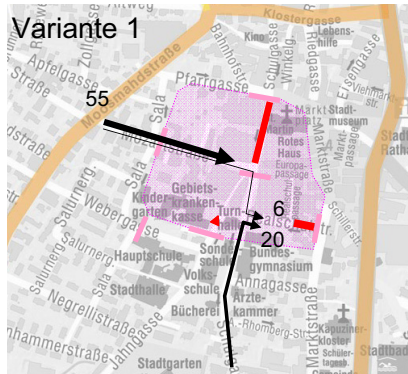
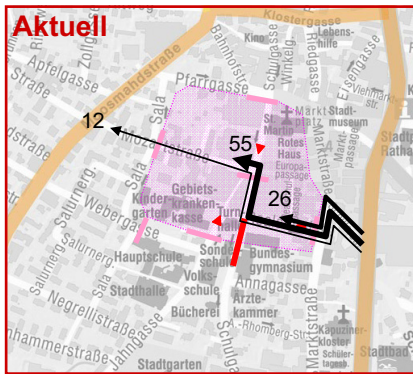




# Von Marktstraße 7h00-8h00

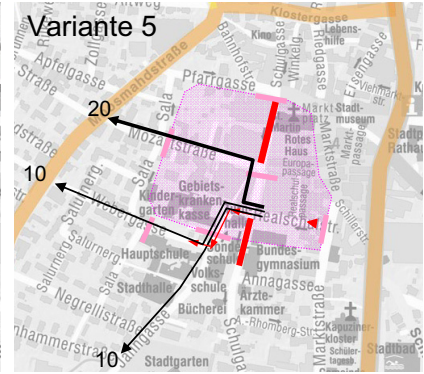
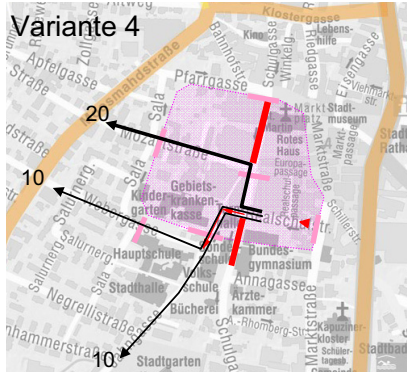
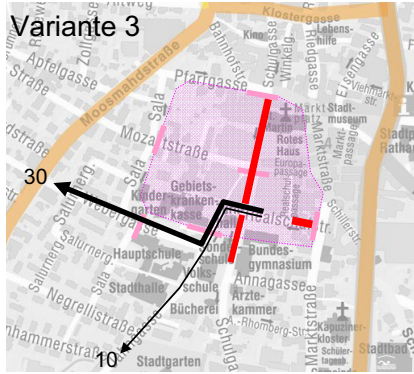
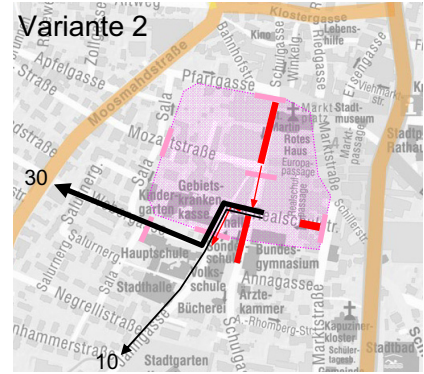
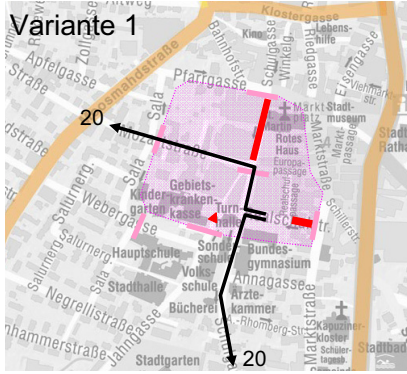
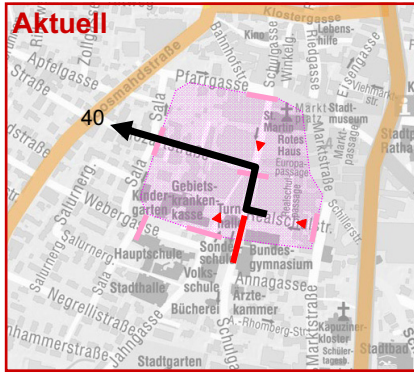


# Von Marktstraße 17h00-18h00

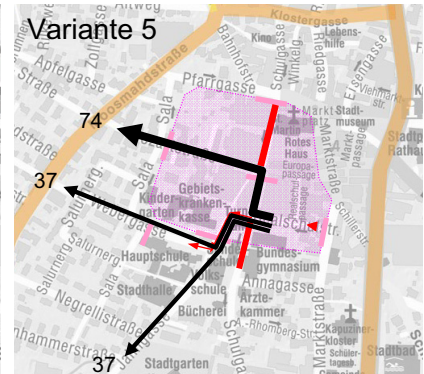
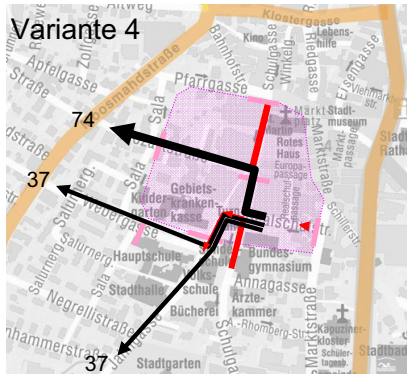
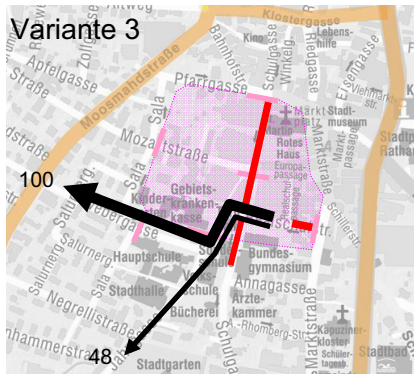
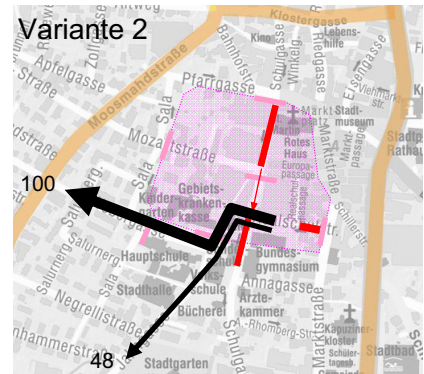
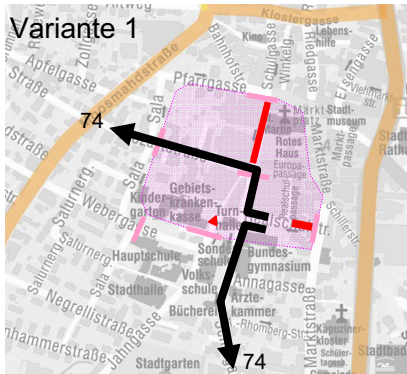
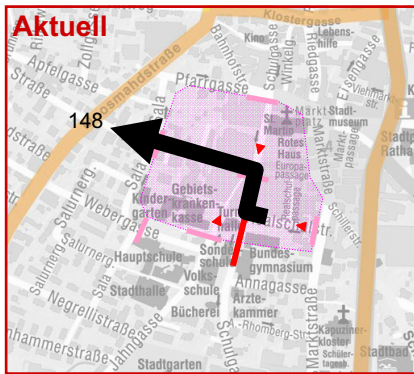




# Von Stadtmarkt 7h00-8h00

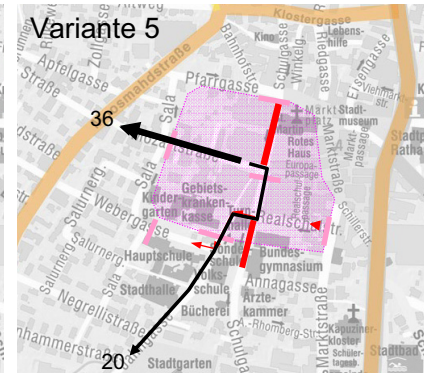
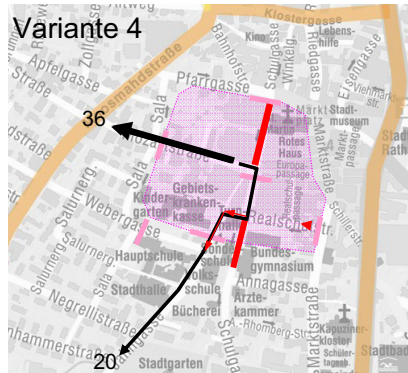
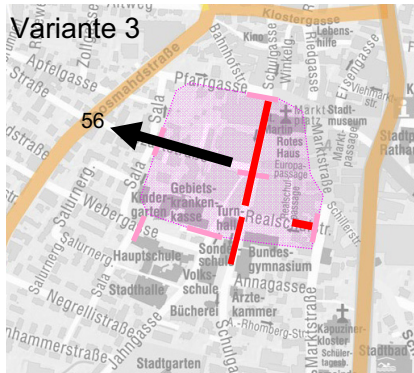
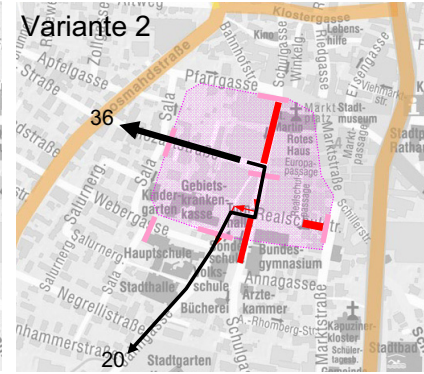
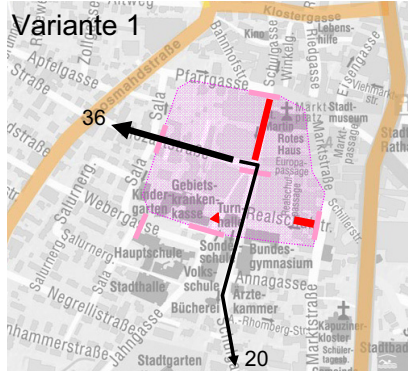
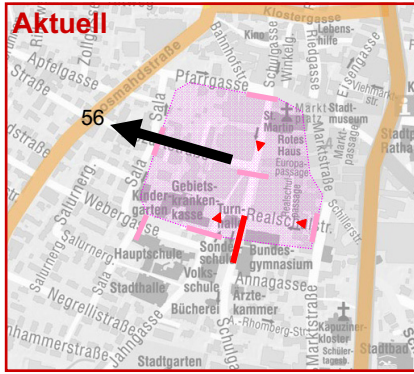


# Von Stadtmarkt 17h00-18h00

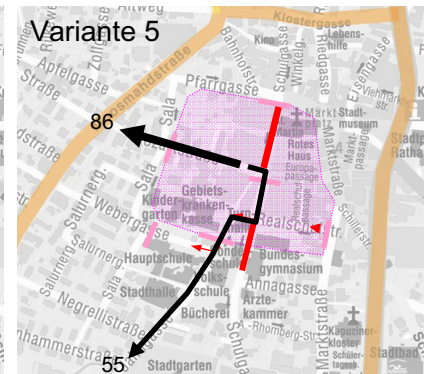
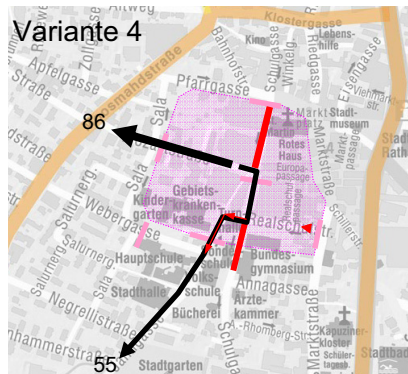
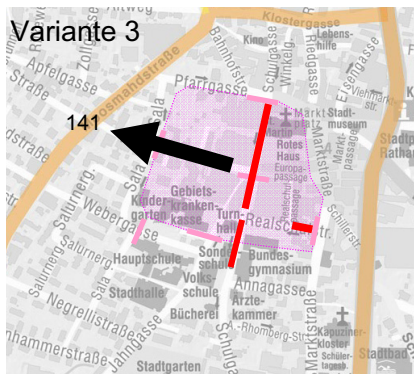
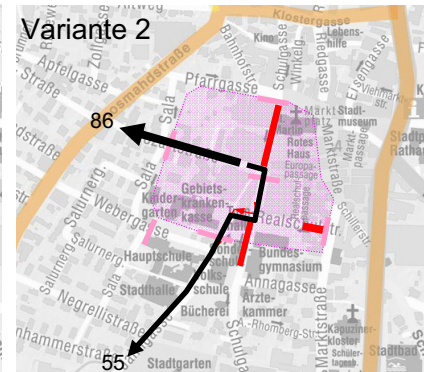
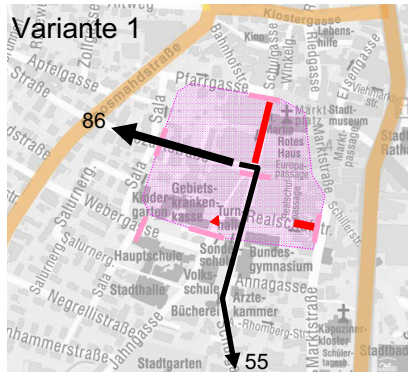
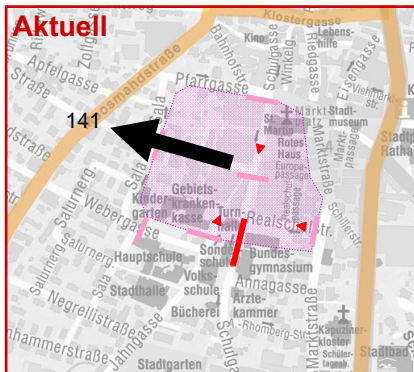




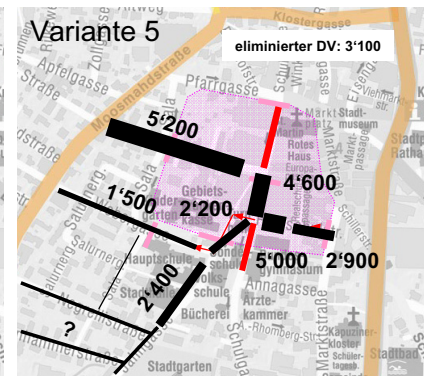
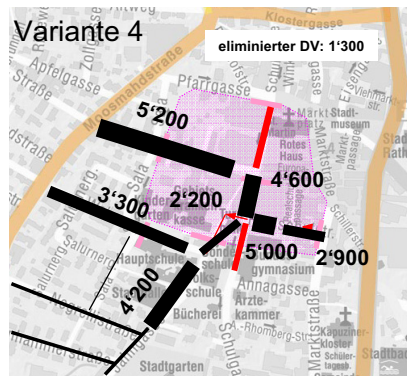
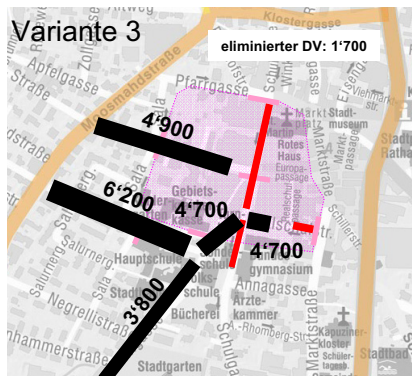
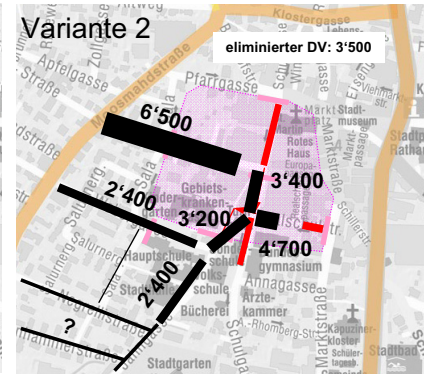
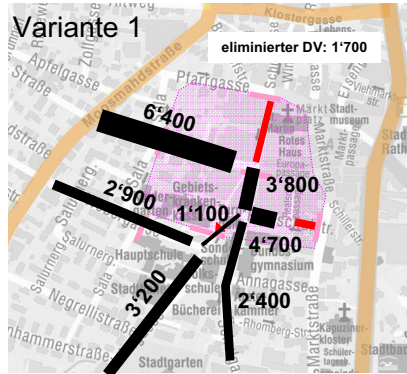
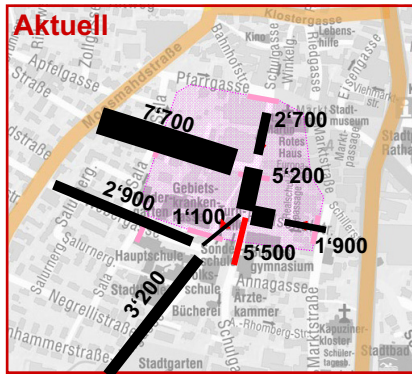
# Von Sutterlüty 7h00-8h00



# Von Sutterlüty 17h00-18h00



# Belastungsplan Varianten 1 bis 5 – KFZ/Tag



## Interpretationen

- Alle Varianten führen zu einer Entlastung der Mozartstraße, und zwar mit zunehmender Wirkung entsprechend der Variante. Bereits bei der Variante 1 beträgt die Reduktion 17%, bei Variante 5 ergibt sich eine Entlastung von 38%.
- Bei Variante 1 wird dieser Vorteil "erkauft" mit einer Belastung der südlichen Schulgasse (stadtauswärts).
- Die Sperre auch der südlichen Schulgasse (bei Variante 2) verursacht zusätzliche Belastungen sowohl auf der Jahnstraße als auch auf der Webergasse.
- Variante 3 dürfte mit der mehr als doppelt so großen Belastung der Webergasse nur schwer vertretbar sein.
- Bei den Varianten 4 und 5 liegt die Belastung der Jahngasse noch über derjenigen der Variante 2, dh um fast 50% höher als heute.
- Variante 4 führt zu mehr als 50% höheren Verkehrsbelastungen auf der Realschulstraße und dürfte deshalb - wie die Variante 3 - kaum umsetzbar sein.



## Weitergehende Veränderungen (1)

### ➤ Weitere zu erwartende Veränderungen

- Die Einführung von neuen Verkehrsführungen und Restriktionen führt nicht nur zu einer andern Routenwahl, um ans selbe Ziel zu gelangen wie vor der Veränderung, sondern verändert auch sonst das Verkehrsverhalten (andere Zielwahl, z.B. eine andere PP-Anlage, oder sogar eine andere Verkehrsmittelwahl)
- Die Varianten 1 bis 3 beruhen auf Grundsätzen, die gerade dies zum Ziel haben. Es sollten die jeweils nächstgelegenen Parkieranlagen aufgesucht werden und die Wege zu den eigentlichen Zielen vermehrt zu Fuß zurückgelegt werden. Die Varianten 4 und 5 beruhen nicht auf diesen Grundsätzen.

### ➤ Sperre Schulgasse

- Fahrten mit dem bisherigen Ziel Stadtmarkt-Parking werden zum Teil den Weg über die Stadtstraße wählen und bei den Varianten 1 bis 3 wegen der Sperre in der Realschulstraße die Stadtgarage aufsuchen.
- Dies gilt für die Varianten 4 und 5 nur in stark vermindertem Ausmaß. Es ist eher eine Verlagerung vom Sutterlüty- bzw. Martinspark-Parking zum Stadtmarkt-Parking zu erwarten.

## Weitergehende Veränderungen (2)

### ➤ Sperre Realschulstraße

- Vom bisherigen Strom via Marktstraße – Realschulstraße wird bei den Varianten 1 bis 3 ein beträchtlicher Teil die Stadtgarage aufsuchen.

### ➤ Einbahnverkehr Schulgasse (mittlerer Teil)

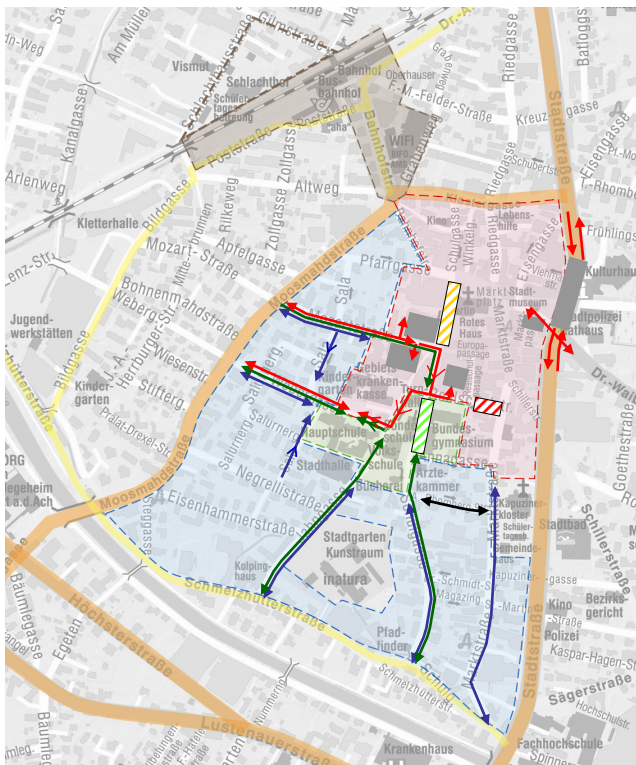
- Dieser wird sich bei den Varianten 4 und 5 dahingehend auswirken, dass es bei den über die Marktstraße einfahrenden Fahrzeuge eine Verlagerung vom Sutterlüty- bzw. Martinspark-Parking zum Stadtmarkt-Parking geben wird.

## Konzentration der Inhalte für die öffentliche Veranstaltung

## Lösungsansätze

- Allen Ansätzen liegt die Erweiterung der Fußgängerzone in die Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße zugrunde.
- Wichtige Entscheidungskriterien sind:
  - Die Belastungen bzw. Entlastungen in den verschiedenen Straßenzügen insbesondere in den Wohnbereichen.
  - Die Entlastung in der Schulgasse zwischen Gymnasium und Volksschule bzw. Sonderschule.
  - Die Auswirkungen auf angrenzende Bereiche.
  - Die Verständlichkeit für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.
  - Die Akzeptanz durch die im Gebiet wohnhafte Bevölkerung sowie durch die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.
- Es resultieren:
  - eine Kurzfristlösung (sofort umsetzbar)
  - eine längerfristige Perspektive gemäß dem strategischen Ansatz.

## Längerfristige Perspektive (ex Variante 2)



Sie soll dem strategischen Ansatz entsprechen

-  Ausweitung FG-Zone
-  MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
-  MIV-Sperren Schulbereich
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen
-  Einbahnführungen

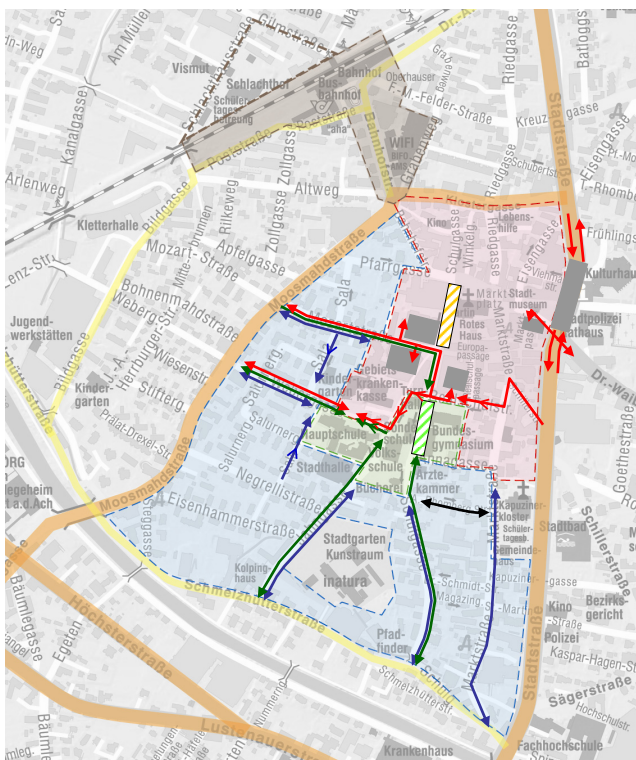
Vorteile:







- starke Beruhigung im Schulbereich
- Einbahnführung ab Cityparking über Schulgasse-Webergasse schafft Freiräume für Rad- und Fußverkehr
- Eindeutige Führung zu den PP, kein Suchverkehr. Optimal für PLS.

Nachteile:

- Gewisser Ausweichverkehr ist im Raum Negrellistraße und Eisenhammerstraße zu erwarten.

## Kurzfristige Lösung (ex Variante 5)



-  FG-Zone Schulgasse
-  Durchfahrtsperre für Autos im Bereich des Schulzentrums
-  Erschließung der Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung der Wohnungen
-  Erschließung der Schulen
-  Einbahnführungen

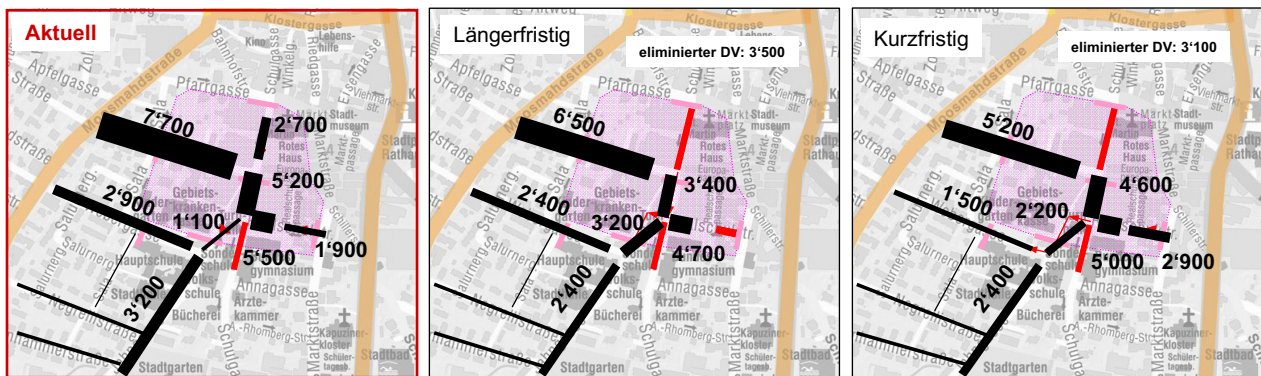
Vorteile:

- starke Beruhigung im Schulbereich
- Einbahnführung in der Jahngasse gedreht → neue Ausfahrtmöglichkeit
- Einbahnführung in der östlichen Webergasse reduziert Verkehrsaufkommen

Nachteile:

- Entspricht nicht strategischem Ansatz.
- Durchgangsverkehr Ost-West bleibt, wird auf Mozartstraße und Webergasse verteilt.
- Gewisser Ausweichverkehr ist im Raum Negrellistraße und Eisenhammerstraße zu erwarten.

## Resultierende Belastungen längerfristige und kurzfristige Lösung



Längerfristig wird sich auch das Mobilitätsverhalten generell ändern:

- Einfahrt in die nächstgelegene Parkierungsanlage.
- Mehr Fußwege
- Umstieg auf andere Verkehrsmittel

## Die Maßnahmen im Detail

1. Die MIV-Sperre in der Schulgasse zwischen Gymnasium und Volksschule (heutige Baustelle) bleibt erhalten.
2. Die Zufahrt zu den Schulen bleibt gewährleistet. Die Durchfahrt für Fahrräder bleibt offen.
3. Die Fußgängerzone wird auf die Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße ausgedehnt. Die Zufahrt zu den angrenzenden Liegenschaften bleibt weiterhin möglich.
4. Die Einbahnführung in der Jahngasse zwischen Schulgasse und Webergasse wird umgedreht.
5. Die obere Webergasse wird zwischen der Jahngasse und der Einfahrt zum Parkplatz der Gebietskrankenkasse zur Einbahnstraße in Fahrtrichtung Jahngasse-Moosmahnstraße. Die Zufahrt zum Parkplatz der Gebietskrankenkasse von der Moosmahnstraße her bleibt offen.
6. Die Einbahnführung in der Sala zwischen Webergasse und Negrellistraße wird umgedreht.

# Beurteilung Anwohnerschaft Mozartstraße

## Kritik der Anwohnerschaft Mozartstraße

### ➤ Situation Mozartstraße

- Mozartstraße ist stark belastet von 05.30 bis spät nachts, mit hohem Anteil Anlieferverkehr.
- 7 TG-Ein-/Ausfahrten. Problematisch für FG-Verkehr.
- Viele Parkierungsvorgänge, die die Fußgänger behindern.
- Verbreiterung der Gehsteige, Radweg und Einbahnführung für MIV werden gewünscht.
- Die im Bau befindlichen Neubauten bringen großes zusätzliches Verkehrsaufkommen.



## Kritik der Anwohnerschaft Mozartstraße

### ➤ Forderungen

- Mozartstraße muss Einbahn werden.
- Gehsteige sind zu verbreitern und es ist ein Radweg zu erstellen.
- Die Schulgasse muss offenbleiben, sowohl zwischen Marktplatz und Mozartstraße als auch im Bereich der Schulen.
- Jahngasse und Webergasse nicht zusätzlich belasten durch offen lassen der Schulgasse.

## Einbahnführung in der Mozartstraße

## Prämissen und Grundsätze

- Planerische Prämissen
  - Der grundsätzliche strategische Denkansatz – Zuordnung der Parkhäuser zu Zufahrtsrichtungen – soll aufrechterhalten bleiben.
  - Eliminiert werden kann nur der Durchgangsverkehr. Der Erschließungsverkehr ist und bleibt.
  - Belastung misst sich nicht allein an den Zahlen, sondern ist stark von der Gestaltung beeinflusst.
  - Anforderungen der Fuß- und Radverkehrs müssen mit einbezogen werden. Die konkrete Ausgestaltung ist im Rahmen der Planung zu entwickeln (keine vorgängige Festlegung auf Gehsteige und Radwege).
- Städtebauliche Überlegungen
  - Der Grundsatz, Zentrum und Bahnhof durch eine Aufwertung der Bahnhofstraße besser miteinander zu verbinden, wird aufrechterhalten.
  - Der Raum der Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße hat hohe städtebauliche Qualitäten, die mit der jetzigen Gestaltung nicht zum Ausdruck kommen. Dieser Raum soll aufgewertet werden. An der Schließung der Schulgasse in diesem Abschnitt soll festgehalten werden.
  - Die Mozartstraße hat im Laufe der Zeit immer mehr – neben der Wohnfunktion – die Bedeutung einer innerstädtischen Geschäftsstraße erhalten (Nutzungen, Erschließung Zentrumsbereich). Das aktuelle Bild der Straße hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten.

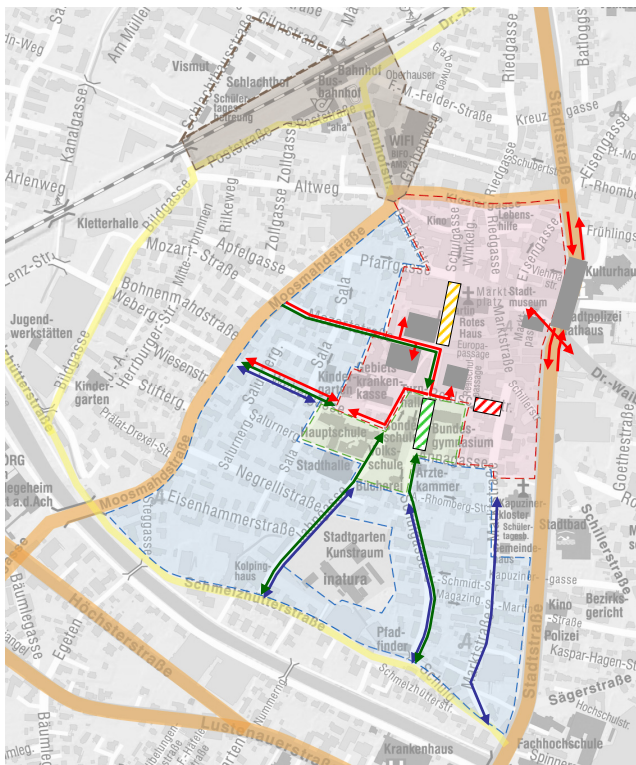
## Untersuchung neuer Varianten

### ➤ Verkehrsführungen

Einbahnführung in der Mozartstraße	Zufahrt Realschulstraße gesperrt	Zufahrt Realschulstraße offen
Wegfahrt über Schulgasse gesperrt	Variante A	Variante C
Wegfahrt über Schulgasse offen	Variante B	Variante D

- Berechnungen
  - reine Umlegungsrechnung bezüglich der in der Verfolgungszählung erhobenen Daten
- zusätzlich notwendige Überlegungen
  - zusätzliches Verkehrsaufkommen infolge neuer Nutzungen: Problematische Schätzung, weil die Nutzungen noch nicht im Detail bekannt sind. Größenordnung: ca. 500 Fahrten pro Tag
  - Auswirkungen einer Einbahnführung in der Mozartstraße ab Einfahrt Martinspark

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante A

- Ausweitung FG-Zone
- MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
- MIV-Sperre Schulbereich
- Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
- Erschließung Wohnungen
- Erschließung Schulen

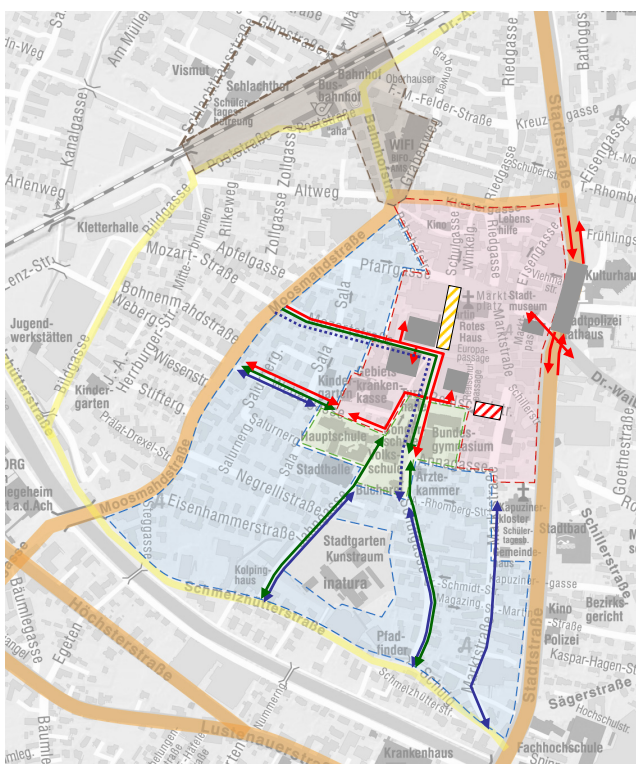
### Vorteile:

- geringere Belastung Mozartstr. und Jahngasse
- kein DV mehr zwischen Klostergasse und Schmelzhütterstraße
- kein DV mehr zwischen Stadtstraße und Moosmahlstraße
- Entlastung Schulbereich

### Nachteile:

- Belastungszunahme Webergasse
- starke Belastungszunahme bei der Turnhalle

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante B

- Ausweitung FG-Zone
- MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
- Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
- Erschließung Wohnungen
- unerwünschte Erschließung der Wohnbereiche
- Erschließung Schulen

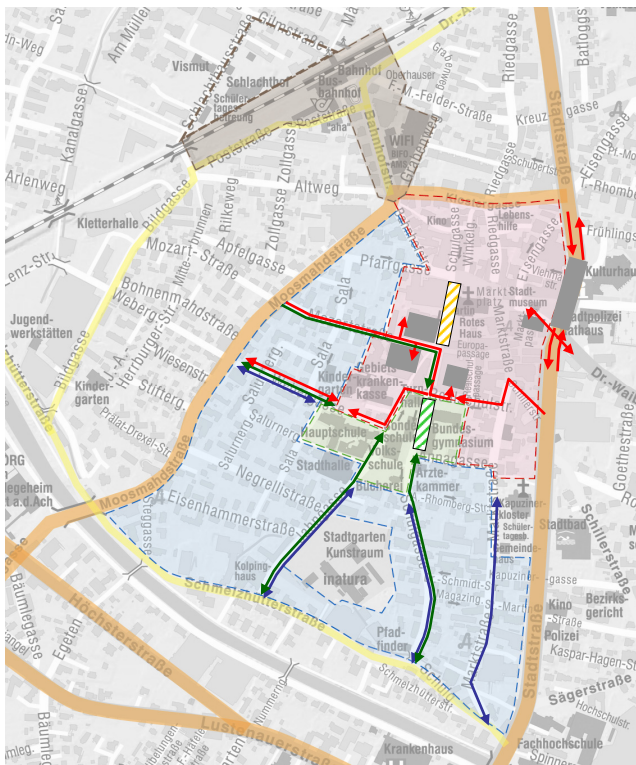
### Vorteile:

- Geringere Belastungen in Mozartstr., Webergasse und Jahngasse
- kein DV mehr zwischen Klostergasse und Schmelzhütterstraße
- kein DV mehr zwischen Stadtstraße und Moosmahlstraße
- Verteilung des Abflusses







### Nachteile:

- weiterhin Durchgangsverkehr im Schulbereich
- höhere Belastung bei der Turnhalle
- unerwünschter Erschließungsverkehr

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante C

-  Ausweitung FG-Zone
-  MIV-Sperre (ausg. Anrainer)
-  MIV-Sperre Schulbereich
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  Erschließung Schulen

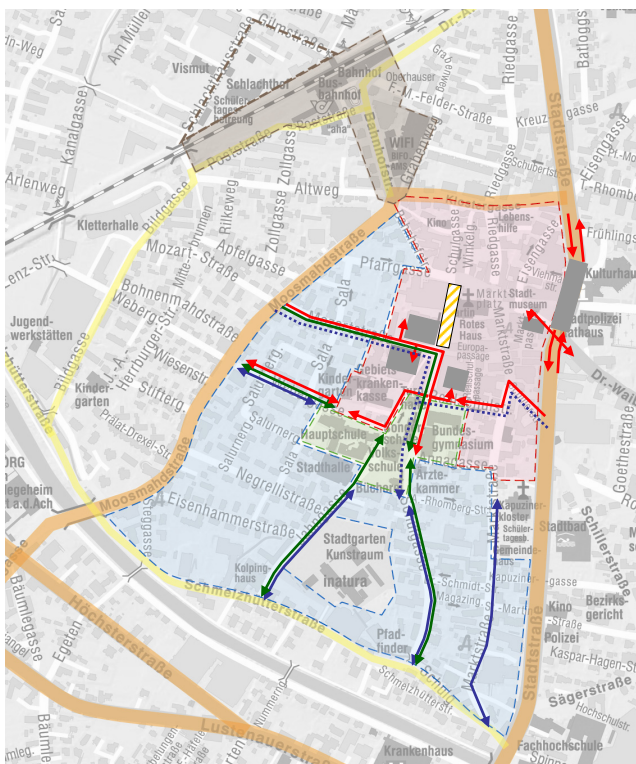
### Vorteile:

- starke Belastungsabnahme Mozartstr.
- Belastungsabnahme Jahngasse
- kein DV mehr zwischen Klostersgasse und Schmelzhütterstraße






### Nachteile:

- Belastungszunahme Webergasse
- Durchgangsverkehr Stadtstraße – Webergasse/Jahngasse
- starke Belastungszunahme Webergasse

# Verkehrsführungsvarianten



## Variante D

-  Ausweitung FG-Zone
-  Erschließung Parkplätze und Tiefgaragen
-  Erschließung Wohnungen
-  unerwünschte Erschließung der Wohnbereiche
-  Erschließung Schulen

### Vorteile:

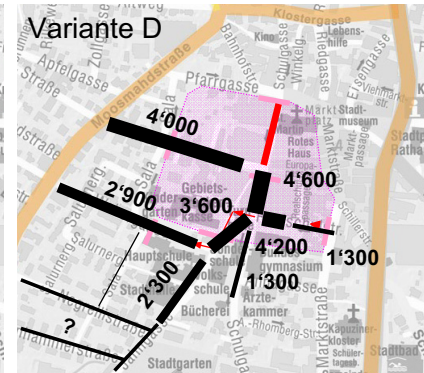
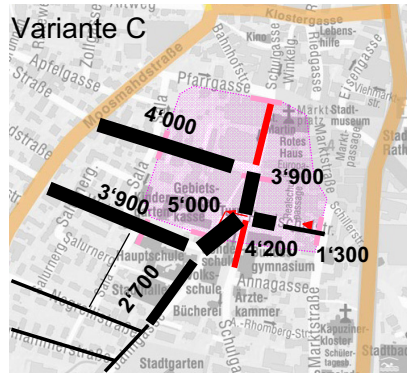
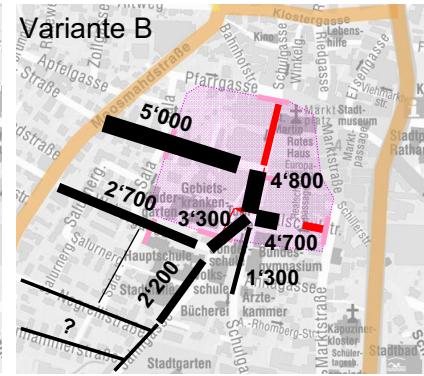
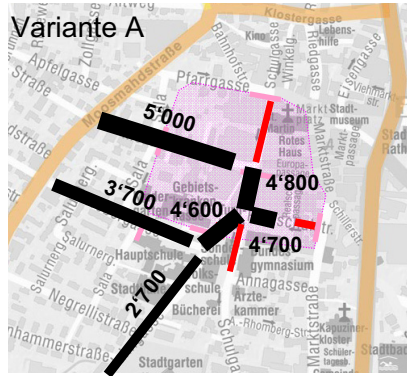
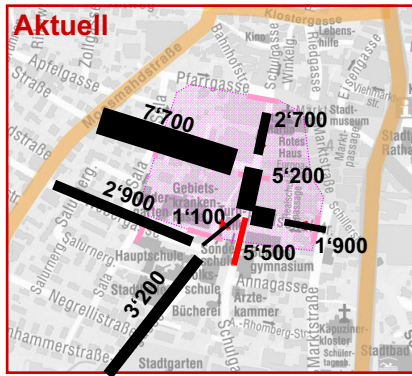
- starke Belastungsabnahme Mozartstr.
- Belastungsabnahme Jahngasse
- kein DV mehr zwischen Klostersgasse und Schmelzhütterstraße
- Verteilung des Abflusses

### Nachteile:

- weiterhin Durchgangsverkehr im Schulbereich
- Durchgangsverkehr Stadtstraße – Webergasse/Jahngasse
- höhere Belastung bei der Turnhalle
- unerwünschter Erschließungsverkehr



# Belastungsplan Einbahn in der Mozartstraße – KFZ/Tag



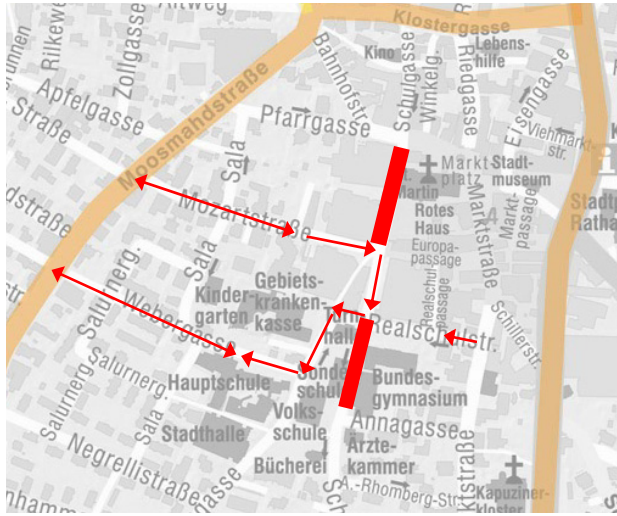
## Schlussfolgerungen

- Einbahnregelungen sind eine grundsätzliche Abkehr vom Achsen-Kammern-Prinzip
- (Teilweise) Einbahnführungen in der Mozartstraße und in der Webergasse können Probleme entschärfen.
- Eine Einbahnführung in der Mozartstraße hat in jedem Falle eine höhere Belastung bei der Turnhalle zur Folge.
- Eine Mehrbelastung der Webergasse ist ebenfalls zu erwarten. Mit einer Öffnung der Schulgasse könnte diese entschärft werden. Sie würde aber zu unerwünschtem Durchgangsverkehr in der Mozartstraße und im zentralen Bereich der Schulgasse führen (Erschließung Wohnungen und Schleichverkehr).
- Im unteren Teil der Mozartstraße (Bereich der Wohnnutzungen) ist Gegenrichtungsverkehr für PKW möglich und mit Aufwertung für Fuß- und Radverkehr kombinierbar. Dadurch können die Wohnnutzung (inkl. neue) direkt ans übergeordnete Netz angeschlossen werden (Achsen-Kammern-System). Dadurch reduziert sich der durch die andern Straßen abfließende Verkehr.



## Resultierender Vorschlag

### ➤ Verkehrsregime



- Gegenrichtungsverkehr in der Mozartstraße bis vor der Einfahrt Martinspark (Fahrt in Richtung Moosmahnstraße nur für PKW gestattet)
- Gegenrichtungsverkehr Webergasse bis und mit Einfahrt Parkplatz Gebietskrankenkasse
- Einbahnverkehr in der Mozartstraße ab Einfahrt Martinspark über Schulgasse – Jahngasse – Webergasse bis vor der Einfahrt Parkplatz Gebietskrankenkasse (erlaubte Fahrtrichtung siehe Skizze).
- Einbahnverkehr in der Realschulstraße zwischen Marktstraße und Realschulpassage

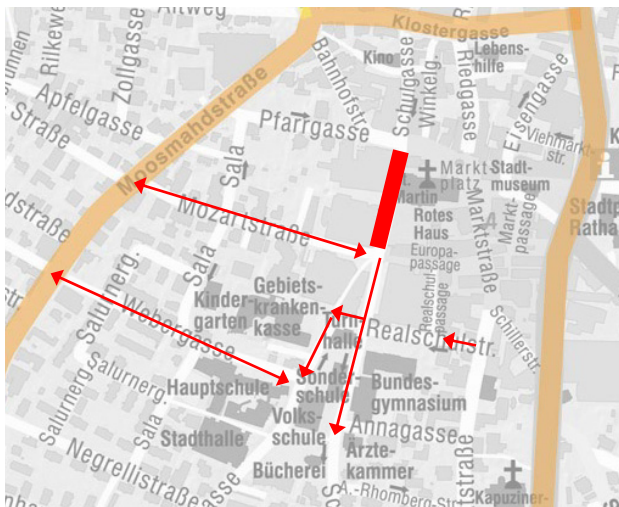
### ➤ Gestaltung

- Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den gesamten Straßenzug von der Mozartstraße über Schulgasse und Jahngasse bis zur Webergasse

## Modifikation durch Stadtplanungsausschuss

# Vorschlag Stadtplanungsausschuss

## ➤ Verkehrsregime

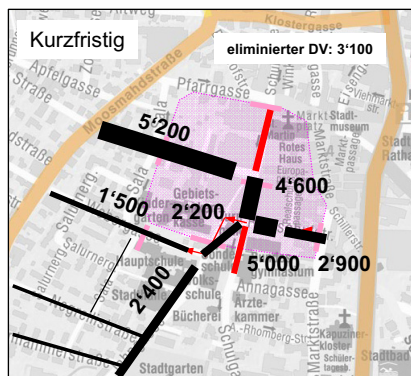
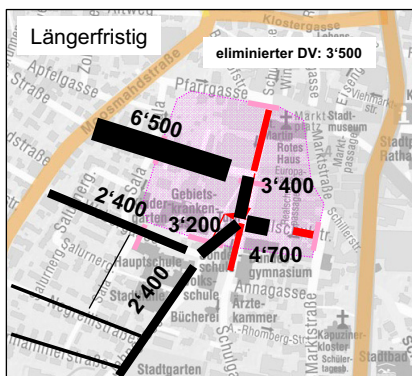
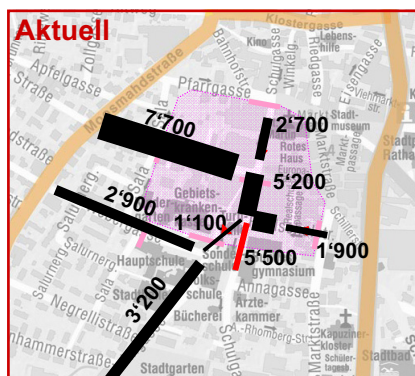


- Sperre der Schulgasse zwischen Marktplatz und Mozartstraße
- Gegenrichtungsverkehr in der Mozartstraße
- Gegenrichtungsverkehr Webergasse
- Einbahnverkehr in der Schulgasse auswärts bis zur Annagasse.
- Einbahnverkehr in der Jahngasse auswärts zwischen Schulgasse und Webergasse.
- Einbahnverkehr in der Realschulstraße zwischen Marktstraße und Realschulpassage

## ➤ Gestaltung

- Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den gesamten Straßenzug von der Mozartstraße über Schulgasse und Jahngasse bis zur Webergasse

# Belastungsplan – KFZ/Tag

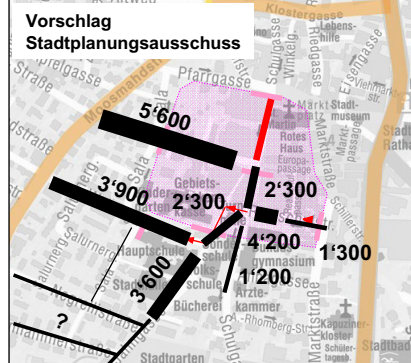
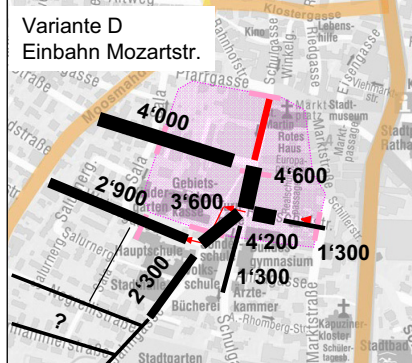


Bemerkungen zum aktuellen Zustand (vor Änderung der Fahrtrichtung in der Jahngasse):

- Ausfahrten vom Stadtmarkt über Mozartstr.: 2300 Fzge
- Durchfahrten von Marktstr. bis Moosmahnstr.: 400 Fzge
- Einfahrten Sutterlüty von Marktstr. her: 1000 Fzge.

Bemerkungen zum künftigen Zustand:

- es ist mit rund 500 Fahrten pro Tag infolge der neuen Überbauungen in der Mozartstraße zu rechnen.



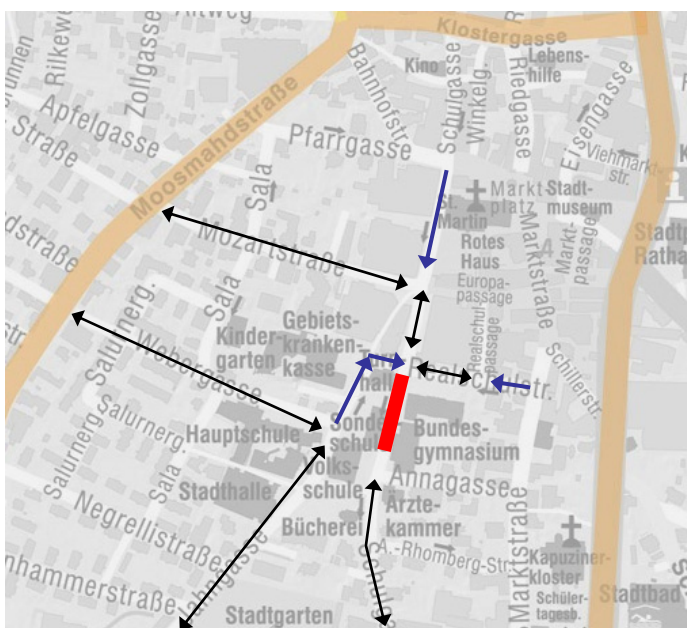
# 1. Workshop mit Anliegern und Betroffenen (29.10.2010)

## Grundlagen

- Bisherige Lösungsvorschläge
- Bild der aktuellen Probleme
- Beispiele umgestalteter Straßenräume aus der Schweiz

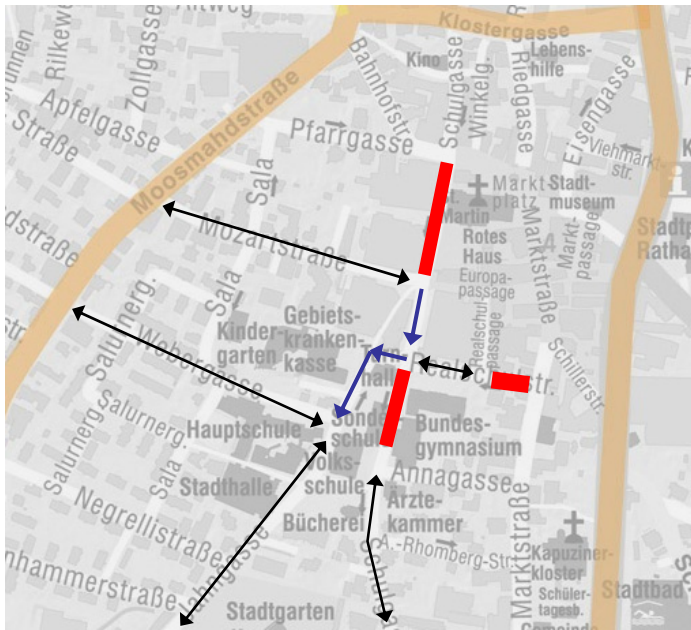
## "Ist-Zustand"

### Verkehrsregime (zum Zeitpunkt der Zählungen)



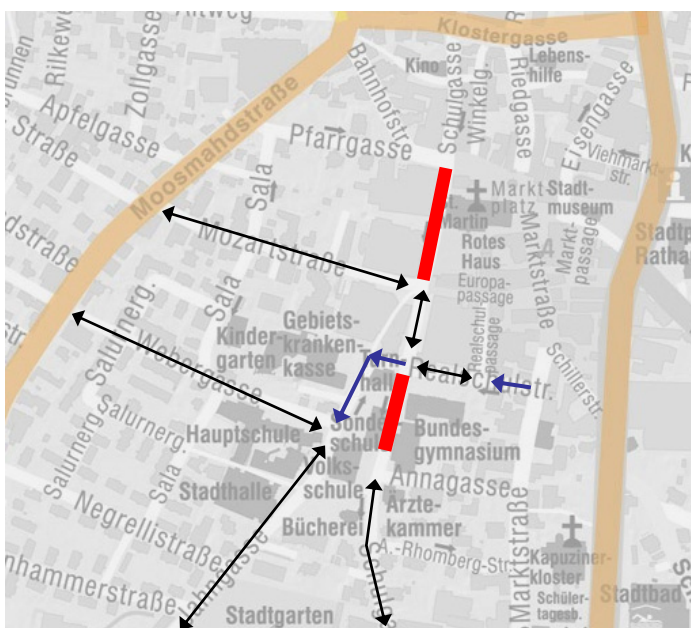
- Problem:  
3 Zufahrten, nur 1 Ausfahrt
- In der Zwischenzeit wurde die Einbahnführung in der Jahngasse bei der Turnhalle gedreht. Damit steht eine zweite Ausfahrt zur Verfügung

## "Konsequente" Variante aufgrund der Grundprinzipien



- Problem: sehr weitgehende Lösung. Einführung kurzfristig kaum denkbar.
- Als Langfristoption im Auge behalten.

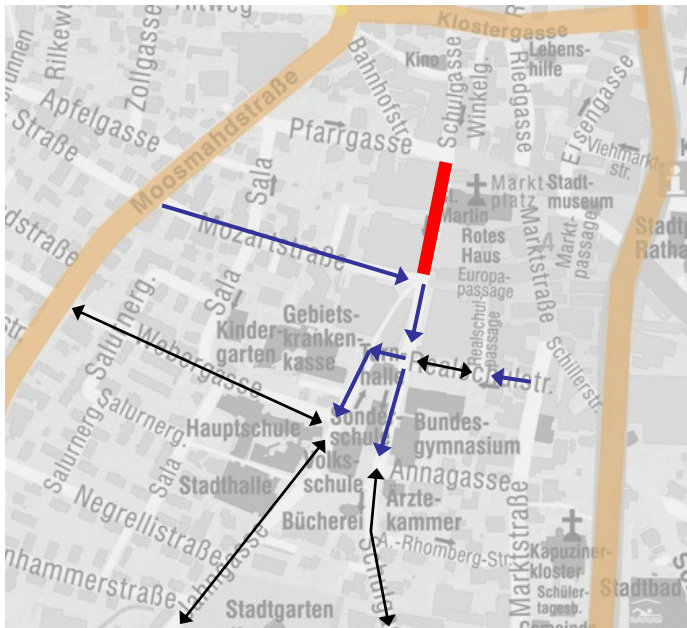
## Kurzfristig einzuführende Lösung



- Problem: die Lösung ist auf starke Opposition von Seiten der Anwohnerschaft der Mozartstraße gestoßen.

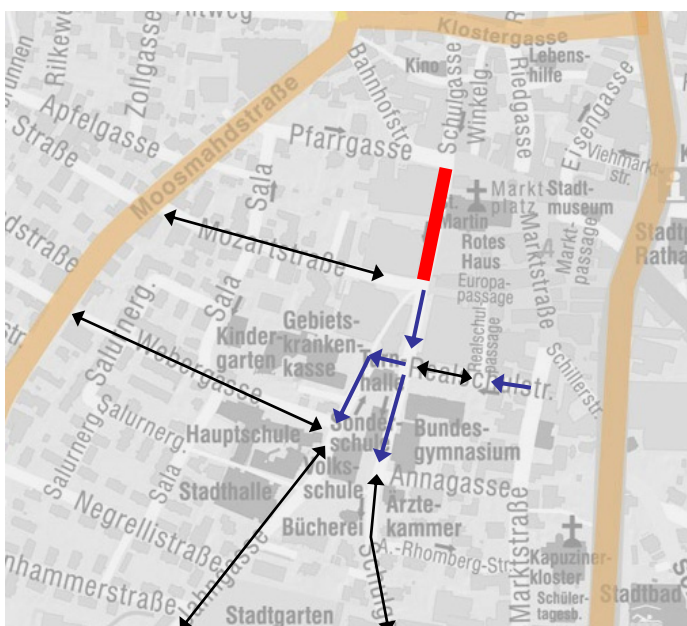


## Einbahnführung in der Mozartstraße



- Probleme: große Konzentration im Bereich Schulgasse-Realschulstraße.
- Gesamter Anlieferungsverkehr zirkuliert über Schulgasse (und Jahngasse).
- Gesamter Quellverkehr der Mozartstraße muss den Umweg über Schulgasse-Jahngasse-Webergasse in Kauf nehmen.

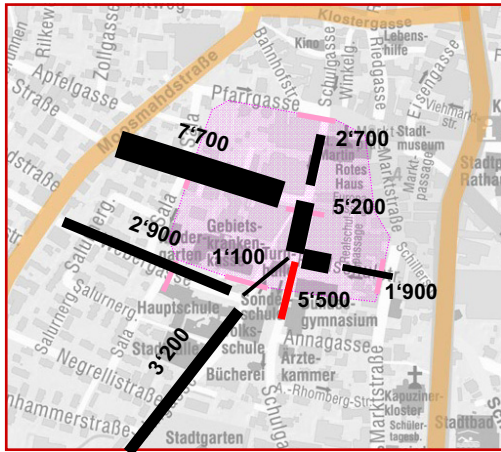
## Vorschlag des Stadtplanungsausschusses



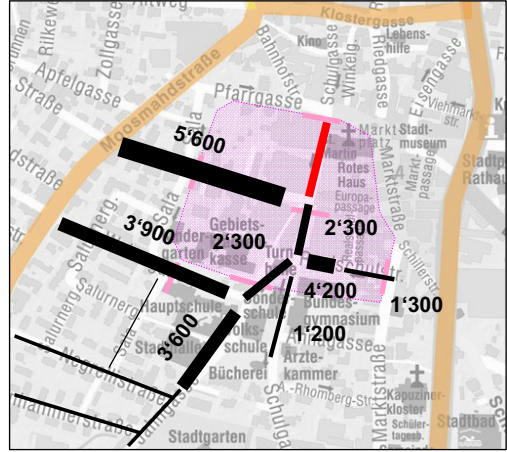
- Gegenüber dem „Ist-Zustand“ entfallen in der Mozartstraße:
  - Ausfahrten vom Stadtmarkt über Mozartstr.: 2300 Fzge
  - Durchfahrten von Marktstr. bis Moosmahdstr.: 400 Fzge
  - Einfahrten Sutterlüty von Marktstr. her: 1000 Fzge.
- Notwendige begleitende Maßnahmen:
  - Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Straßenraum (Fahrbahn, Geh- und Seitenbereiche) von der Mozartstraße über Schulgasse und Jahngasse bis zur Webergasse.
  - Angepasste Gestaltung in der Schulgasse südlich der Realschulstraße.



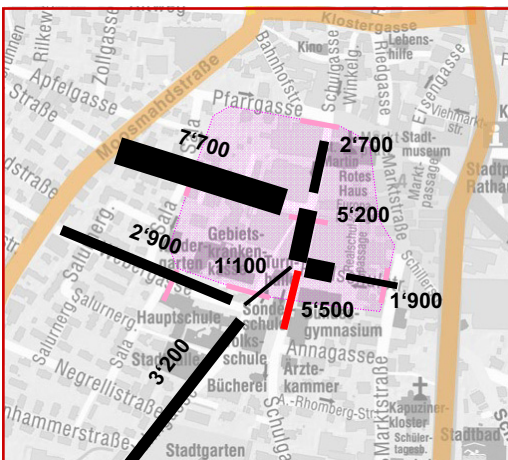
"Ist-Zustand"



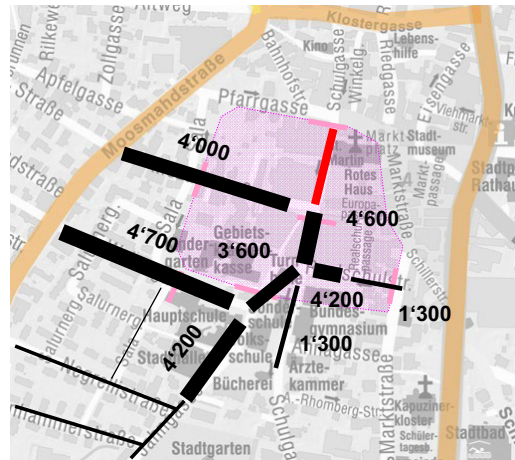
Vorschlag



"Ist-Zustand"



Einbahnführung in der Mozartstraße



# Die aktuellen Probleme



# Beispiele umgestalteter Straßenräume



Buchs



Baar



Brunnen

Uster

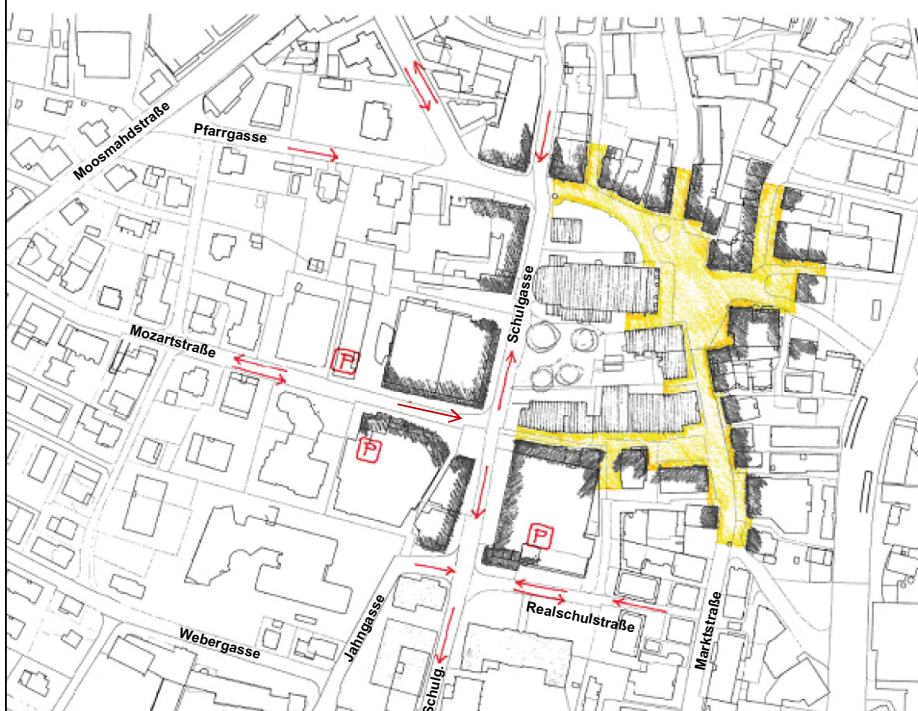


## 2. Workshop mit Anliegern und Betroffenen (14.12.2010)

### Resultate

- Neuer Lösungsvorschlag in Phasen
- Belastungen

### Phase A

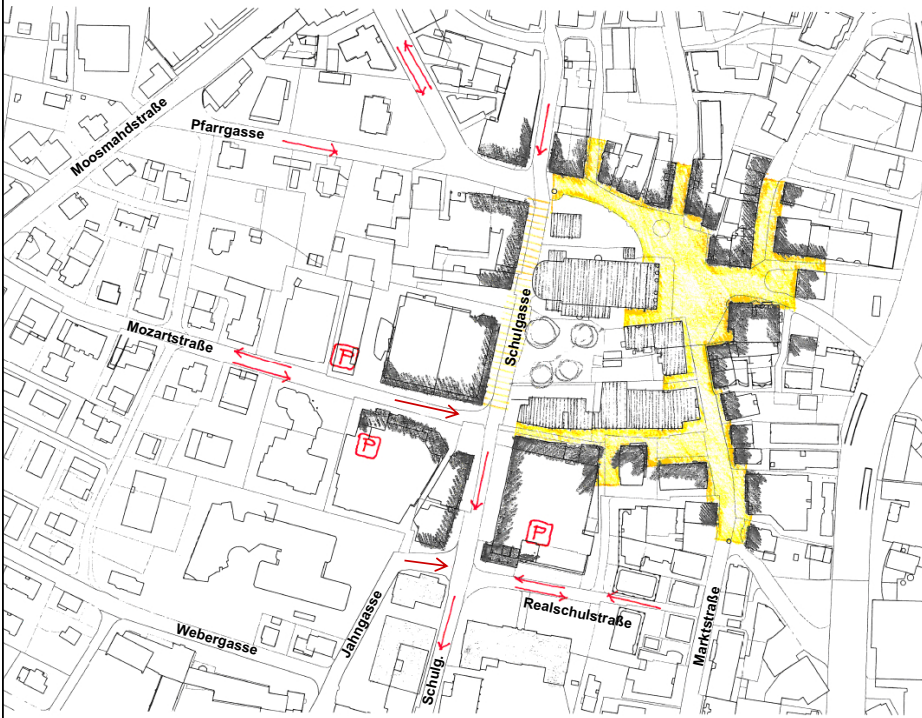


Mozartstraße  
Gegenrichtungs-  
verkehr

Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden und nach  
Süden Einbahn

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute

## Phase AA (Alternative zu A)

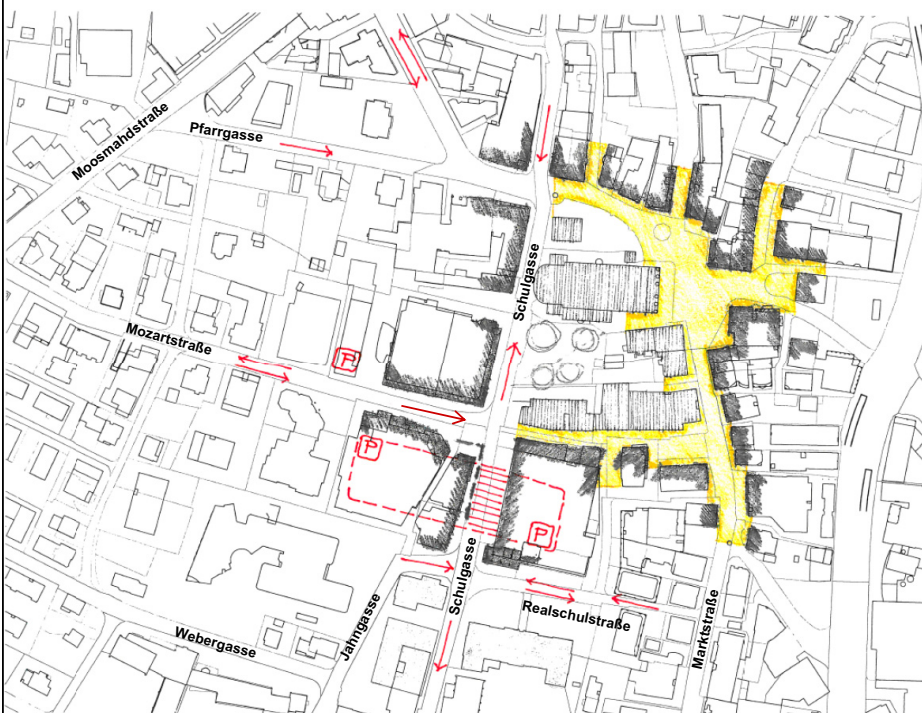


Mozartstraße  
Gegenrichtungs-  
verkehr

Schulgasse: prov.  
Fußgängerzone  
zwischen Mozart-  
straße und  
Marktplatz

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute

## Phase B



Mozartstraße  
Gegenrichtungsverkehr

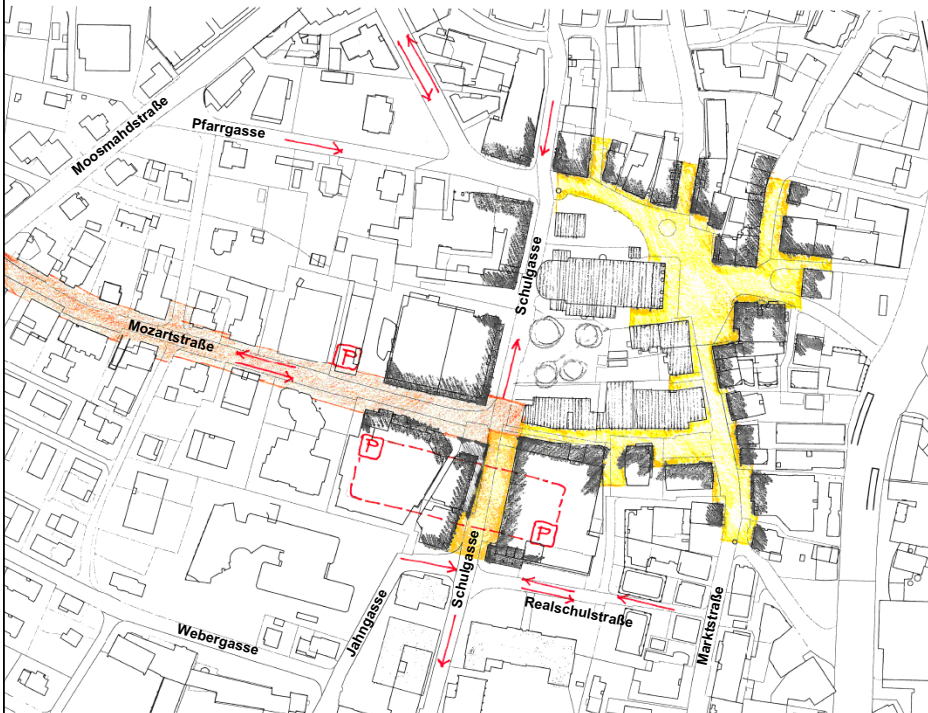
Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden Einbahn

Mittlere  
Schulgasse  
zwischen Mozart-  
straße und Jahngasse  
wegen Bau-  
arbeiten gesperrt.

Einbahnrichtung in  
Jahngasse gedreht  
gegenüber heute



## Phase C



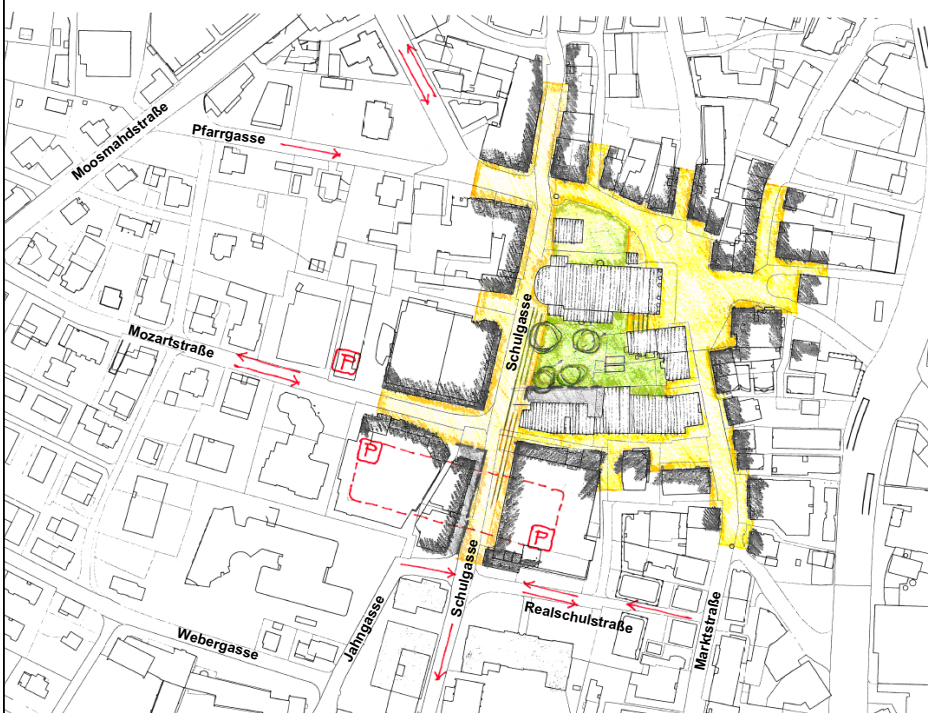
Mozartstraße  
Gegenrichtungsverkehr

Schulgasse ab  
Mozartstraße nach  
Norden Einbahn

Mittlere Schulgasse  
zwischen Mozart-  
straße und Jahngasse  
wird zur Fußgänger-  
oder  
Begegnungszone.

Umgestaltung der  
Mozartstraße unter  
Berücksichtigung der  
Ansprüche des  
Langsamverkehrs und  
der Aufenthaltsqualität

## Phase D

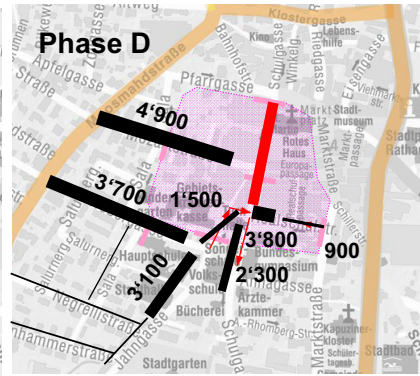
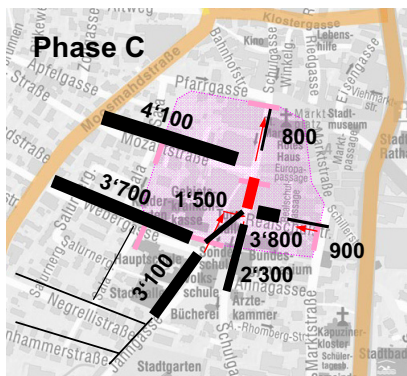
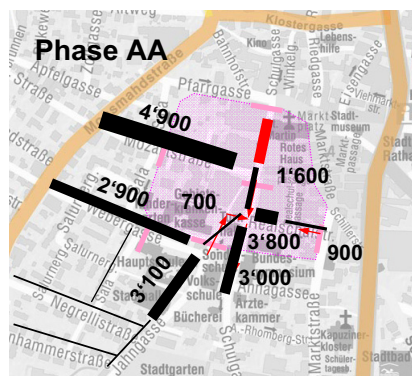
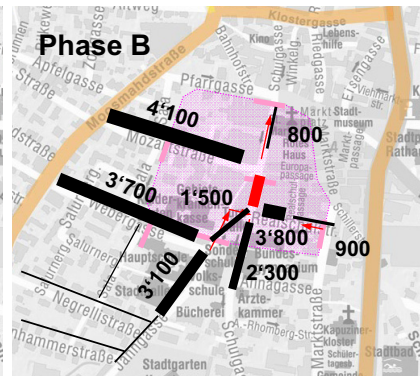
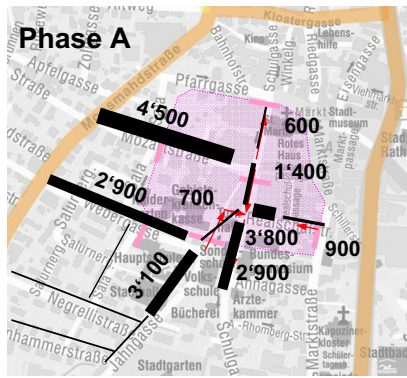
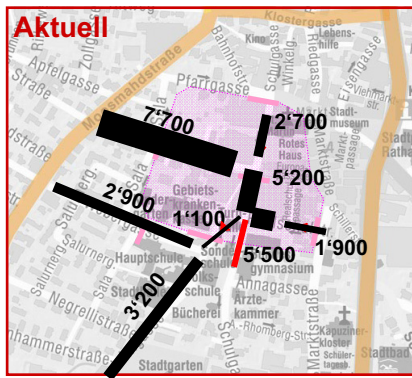


Mozartstraße wird  
zur Sackgasse

Fußgängerzone  
wird auf  
Schulgasse  
ausgeweitet mit  
Übergangszonen  
zu den  
einmündenden  
Straßen Bahnhof-  
und Mozartstraße.

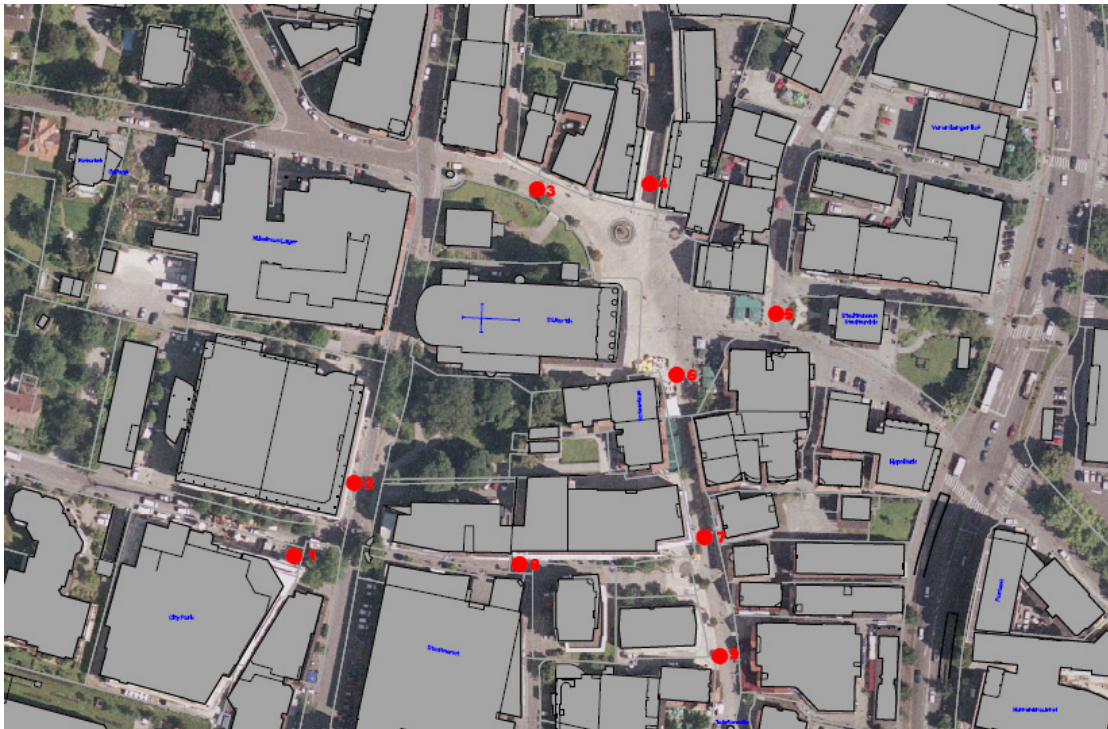


# Belastungsplan – KFZ/Tag

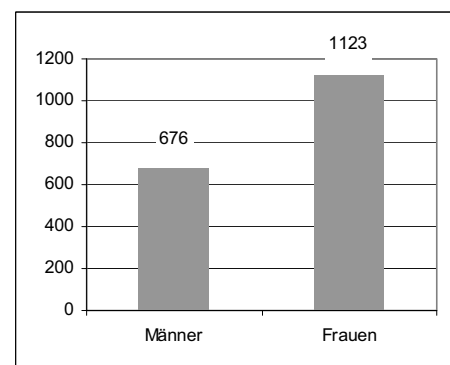
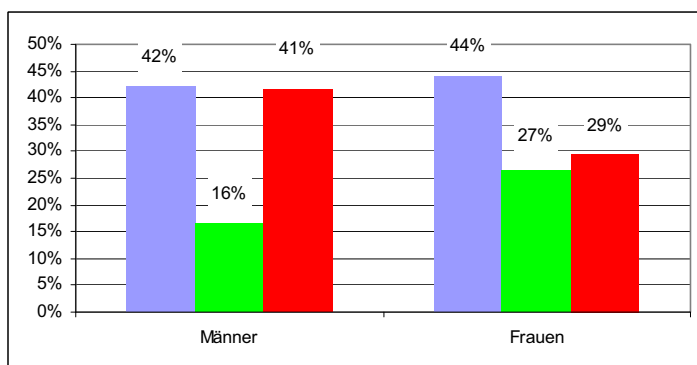
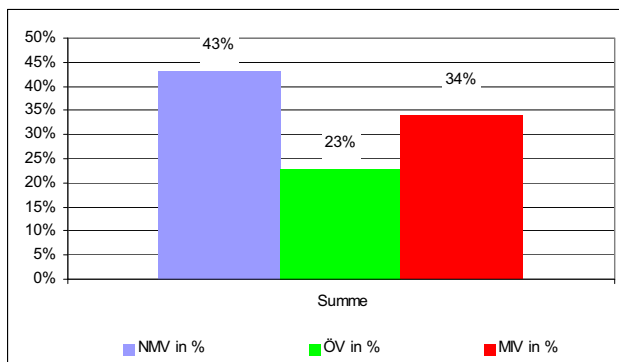


## Exkurs: Modal-Split-Befragung Innenstadt

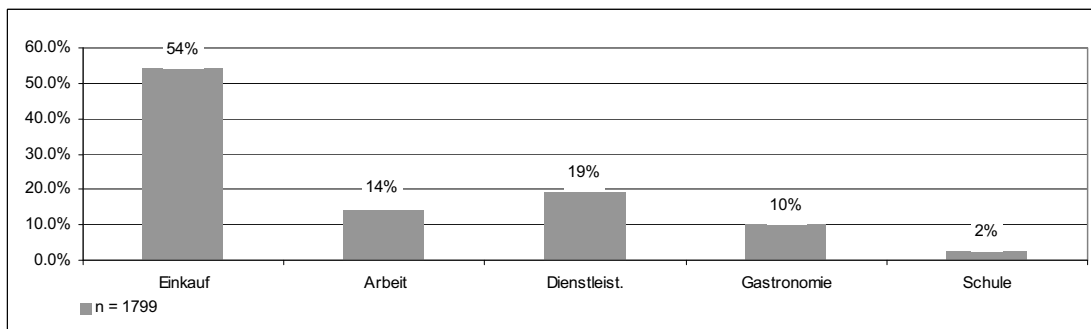
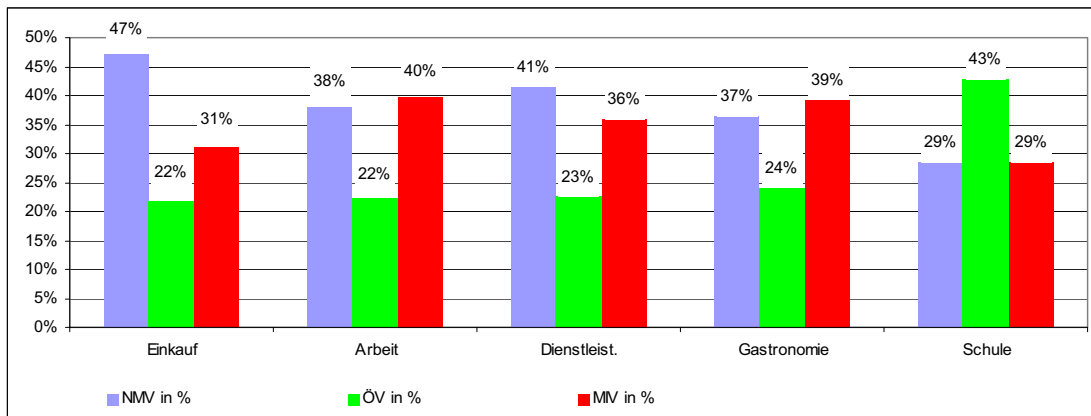
# Befragungen Innenstadt 6.-7. Oktober 2009, 8 -12 Uhr



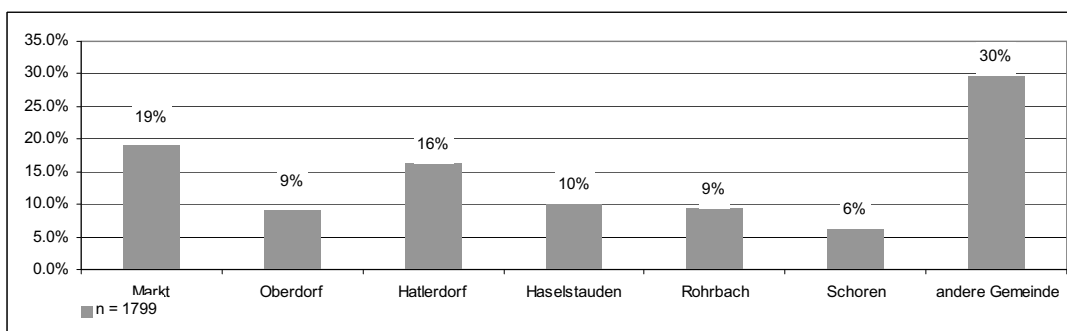
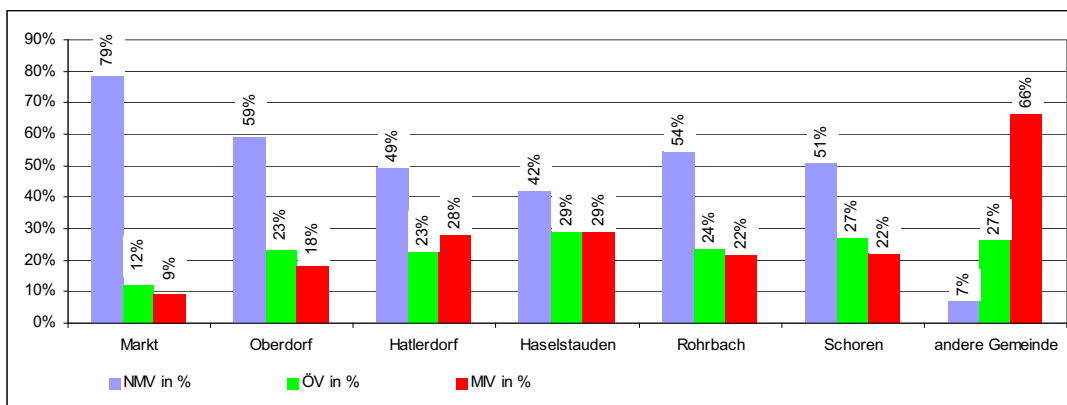
# Befragungen Innenstadt 6.-7. Oktober 2009, 8 -12 Uhr



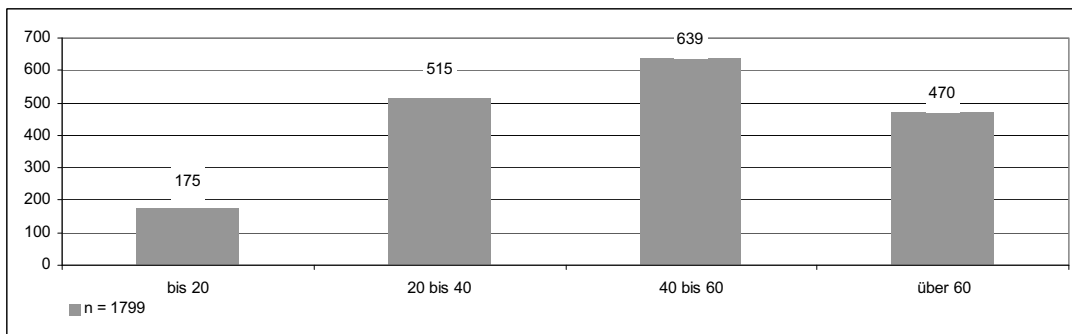
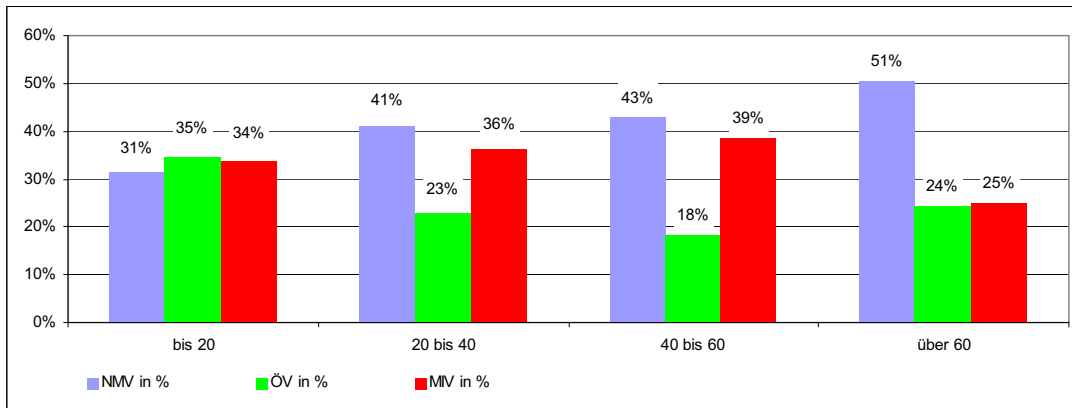
## Modal-Split in Abhängigkeit des Fahrtzweckes



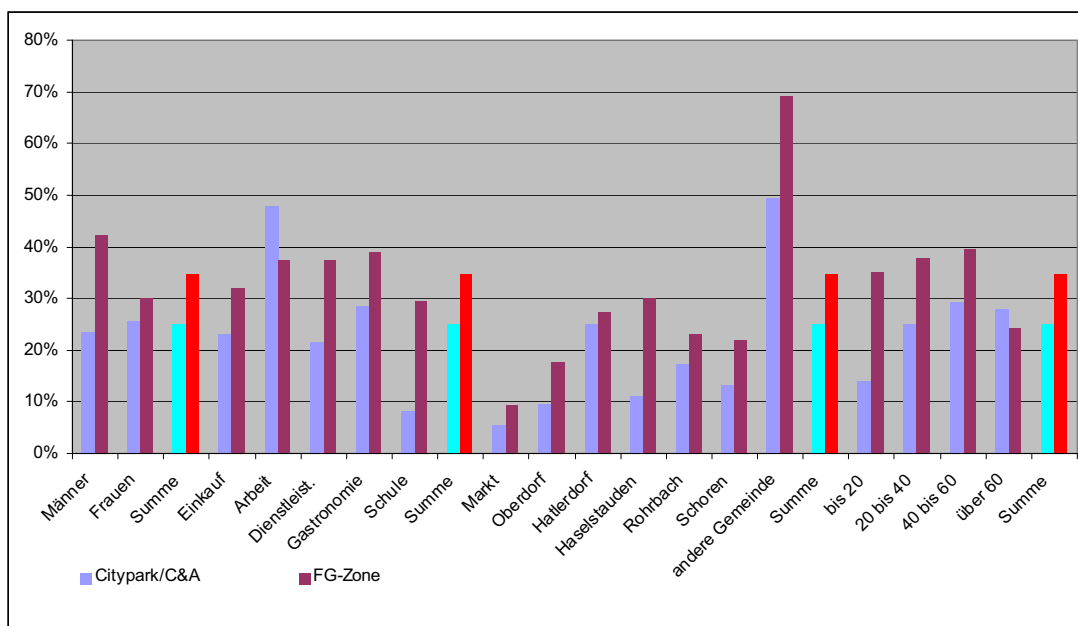
## Modal-Split in Abhängigkeit der Herkunft



## Modal-Split in Abhängigkeit des Alters



## MIV-Anteile bei Citypark/C&A gegenüber FG-Zone

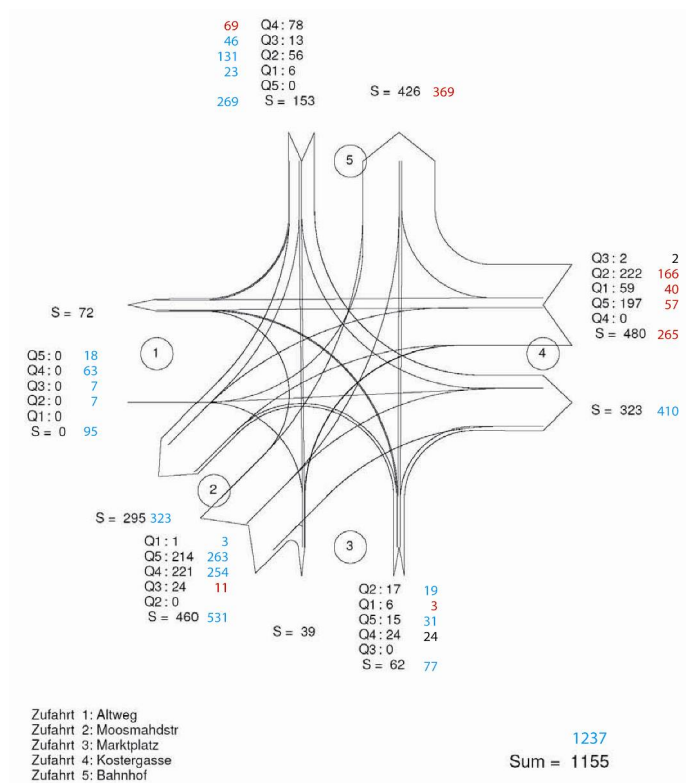


# Exkurs: Lindenkreuzung

## Untersuchungen Büro Besch

Knotenstrombelastung  
Di 19.11.2009  
17.00 bis 18.00

Zahlen in Farbe:  
Vorherzählung  
April 2006  
17.00 bis 18.00  
blau: Abnahme  
rot: Zunahme

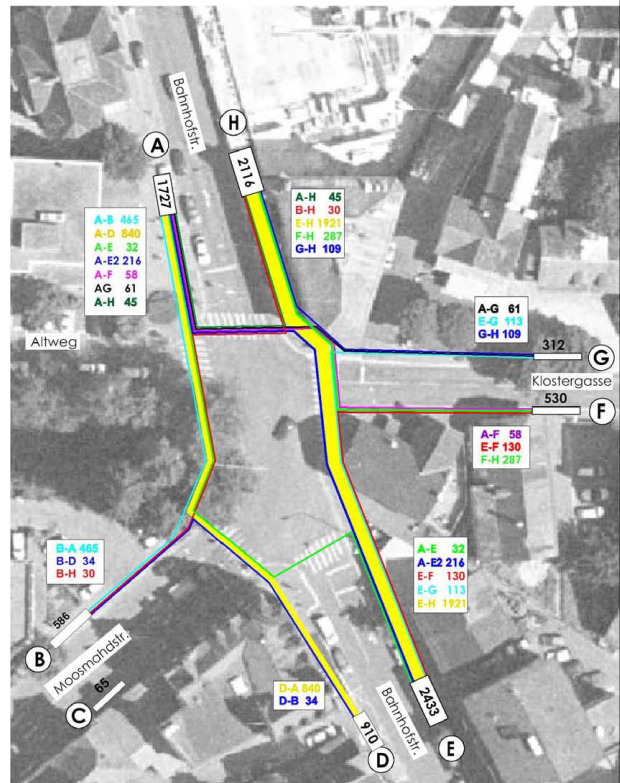




## Untersuchungen Büro Besch

Zählung FG-Ströme  
Di 19.11.2009  
7.00 bis 19.00

nur Verkehrsströme  
> 30 FG/12h



## Untersuchungen Büro Besch

- Beurteilung Verkehrsablauf
  - Keine gefährlichen Verkehrssituationen beobachtet
  - Flüssiger Verkehr, kurze Wartezeiten vor allem für Fußgänger
  - Gewundene Linienführung, knappe Sichtweiten, hohes Verkehrsaufkommen (alle Verkehrsmittel)
    - niedrige Geschwindigkeiten
  - FG-Querungen praktisch nur im Bereich der Schutzwege. Wenige Fußgänger fühlten sich etwas unsicher/ungewohnt
  - Zügige Fahrten der Stadt- und Landbusse, geringe Wartezeiten
- Erkenntnisse
  - Kreuzung ohne VLSA möglich
  - Neugestaltung und Begleitmaßnahmen notwendig
  - Evtl. Tempo 30, keine Schutzwege, platzartige Gestaltung