

ZWISCHENBESPRECHUNG VOM 24. APRIL 2017, ÜBERARBEITETE FASSUNG

OIK I / Juni 2017

Lindenallee Interlaken Sanierung und Erneuerung



Inhaltsverzeichnis

Situationsanalyse

Rahmenbedingungen und Ziele

Varianten Betriebskonzept

MIV

öV

Führung des Veloverkehrs längs

Führung des Veloverkehrs quer
/ linksabbiegend

Führung des Fussverkehrs längs

Führung des Fussverkehrs quer



Situationsanalyse





Bestehendes Verkehrskonzept

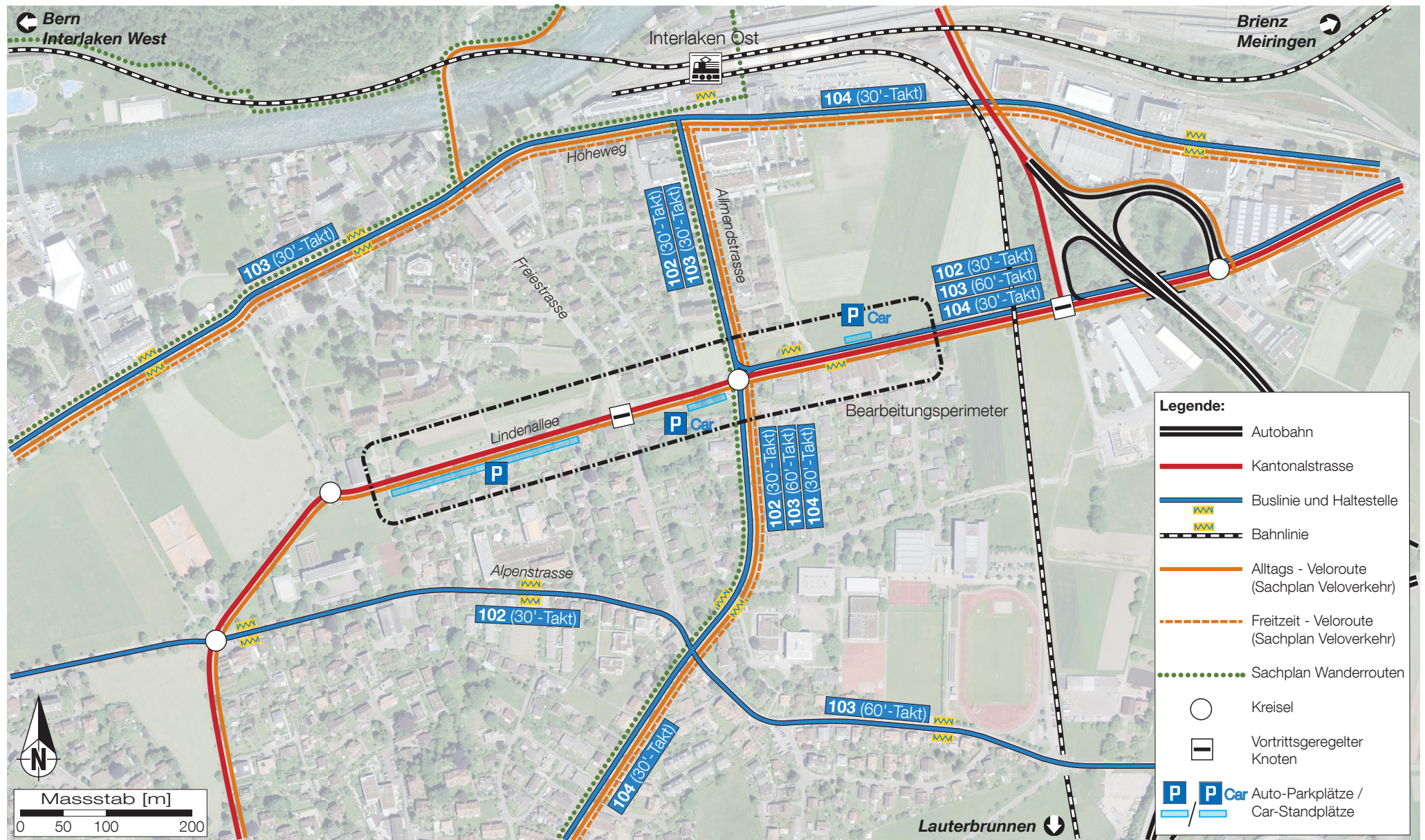


Abbildung 1

1501_170-abb01-ahr - 18.04.17/pbu



Verkehrsbelastungen und gefahrene Geschwindigkeiten

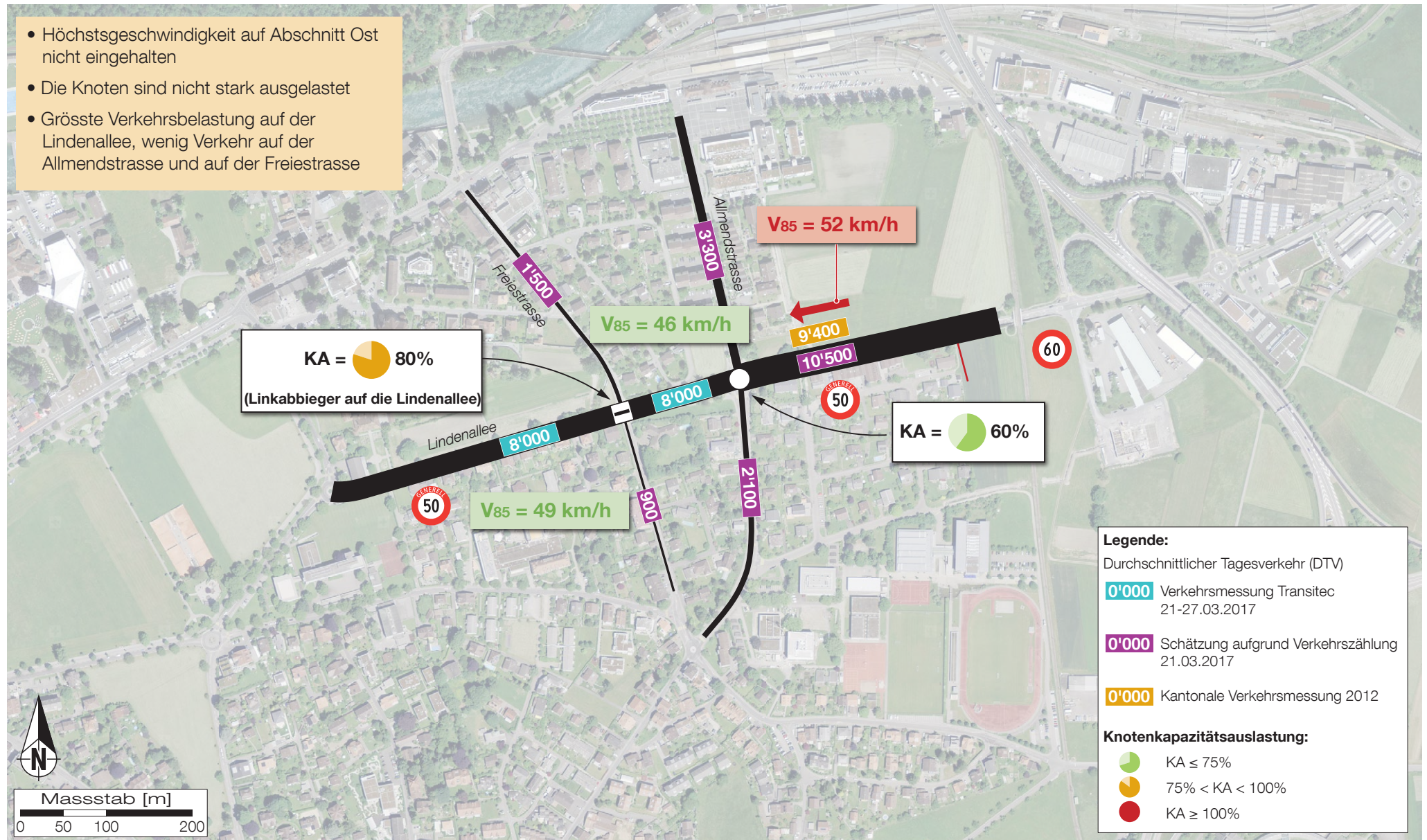


Abbildung 2

1501_170-abb02-ahr - 18.04.17/pbu



Fussverkehrsnetz, wichtige Zielorte und Querungswunschlinien

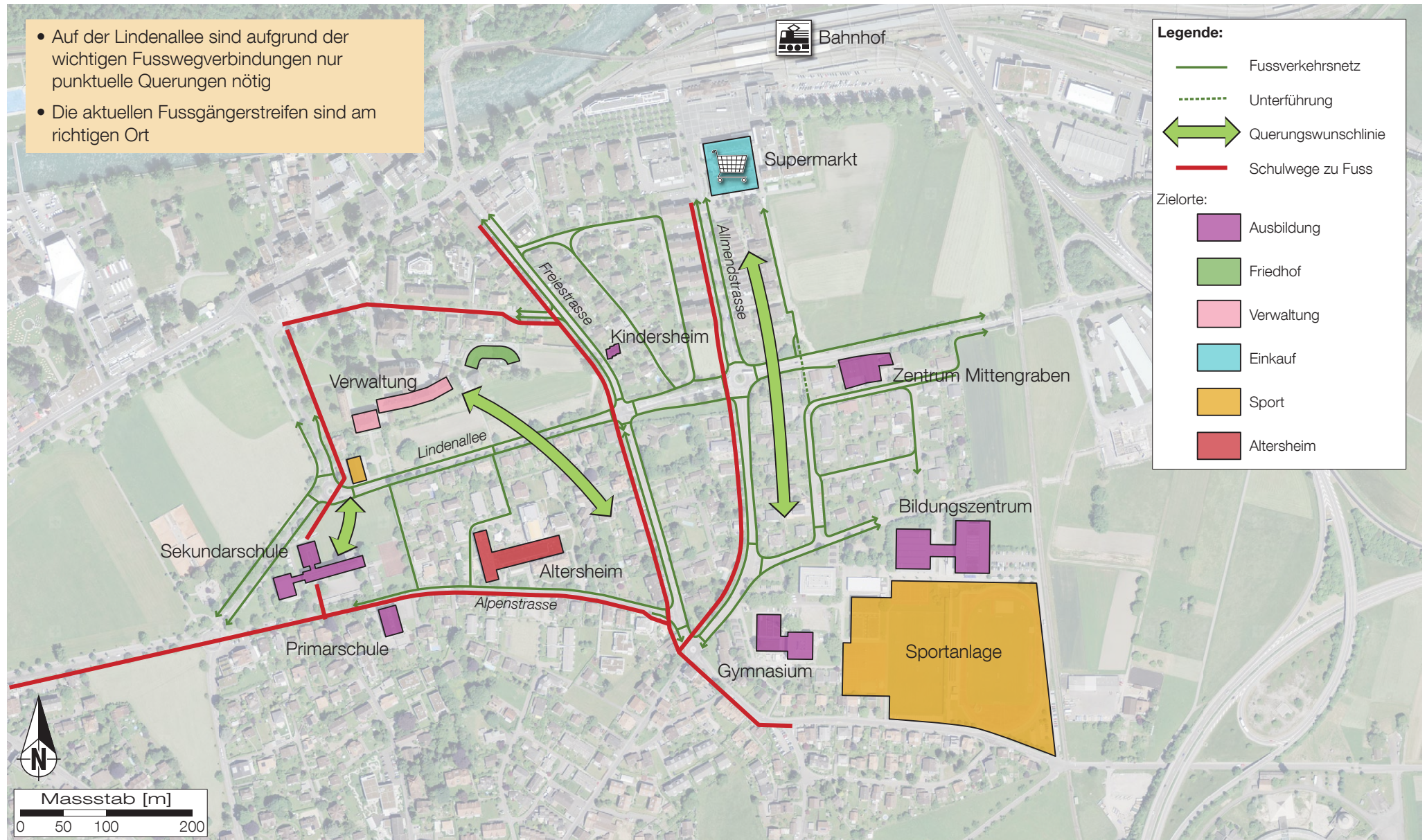
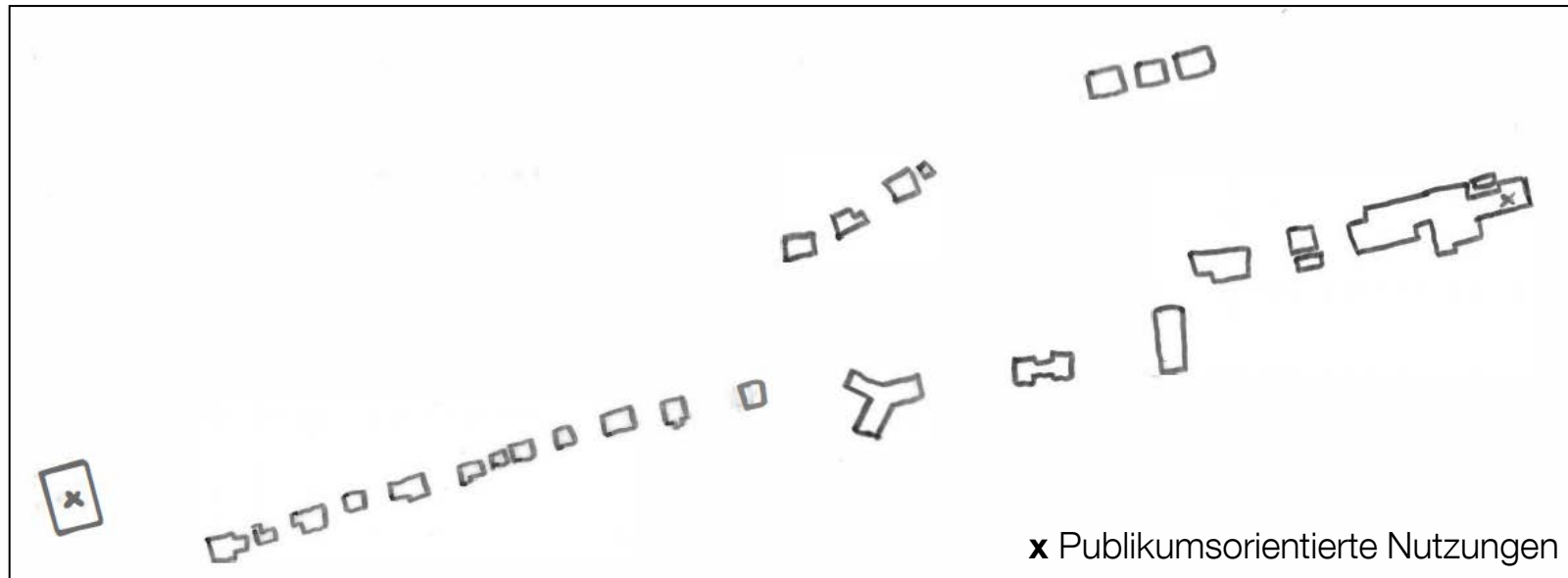


Abbildung 3

1501_170-abb03-ahr - 18.04.17/pbu

Siedlungsstruktur beidseits der Lindenallee



- Grundsätzlich private Wohngebäude, kaum publikumsorientierte Einrichtungen (Turnhalle und Werkstatt für behinderte Menschen)
- Kaum Strassenbegleitende Bebauung -> kein Bedarf an Querungen aufgrund der Bebauung
- Abschnitte Mitte und Ost: Innerortscharakter kaum wahrzunehmen wegen Abstand der Gebäude zur Strasse
- Abschnitt West: Mehrere Zufahrten zu privaten Grundstücken



Schwachstellenanalyse

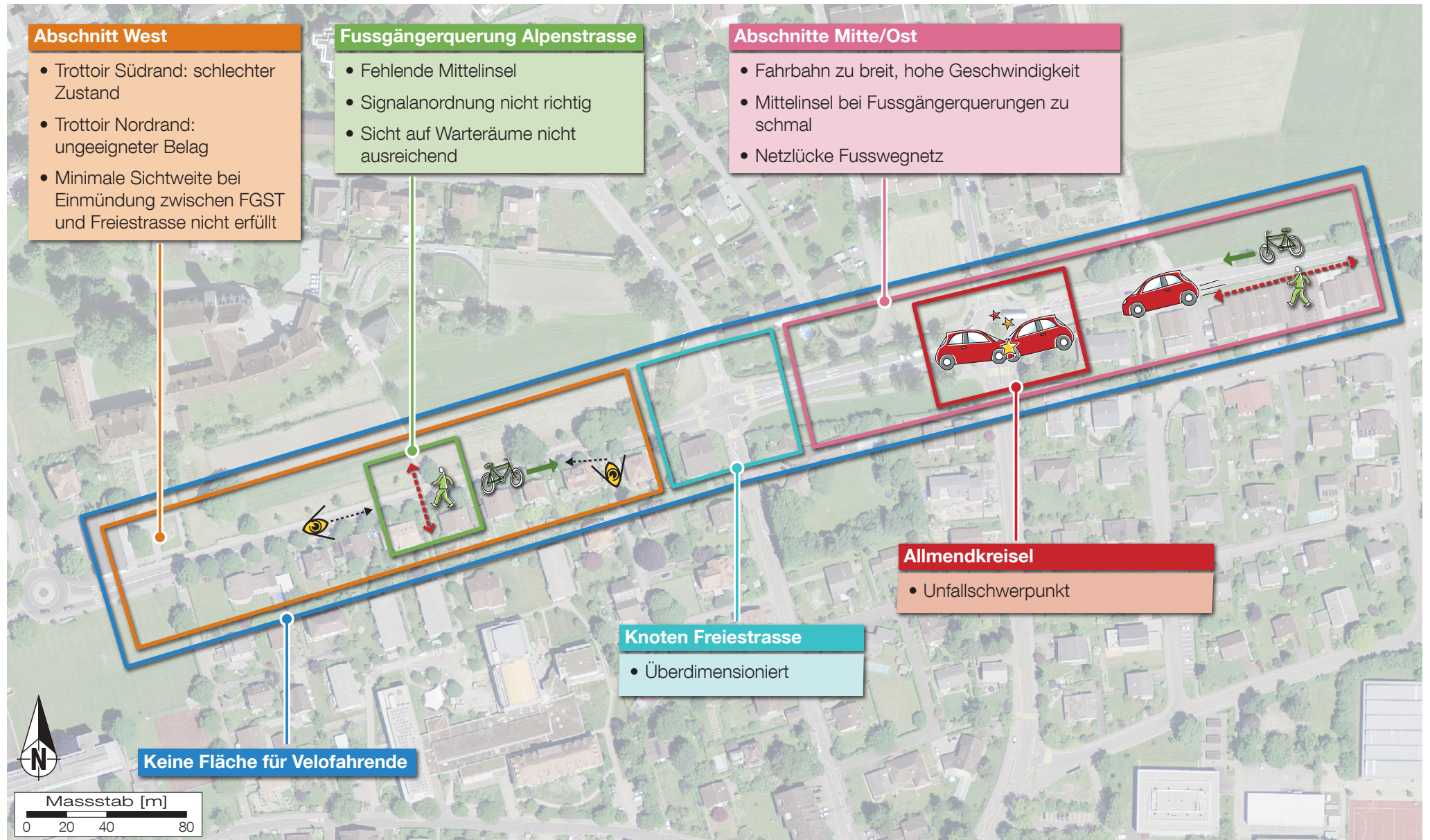


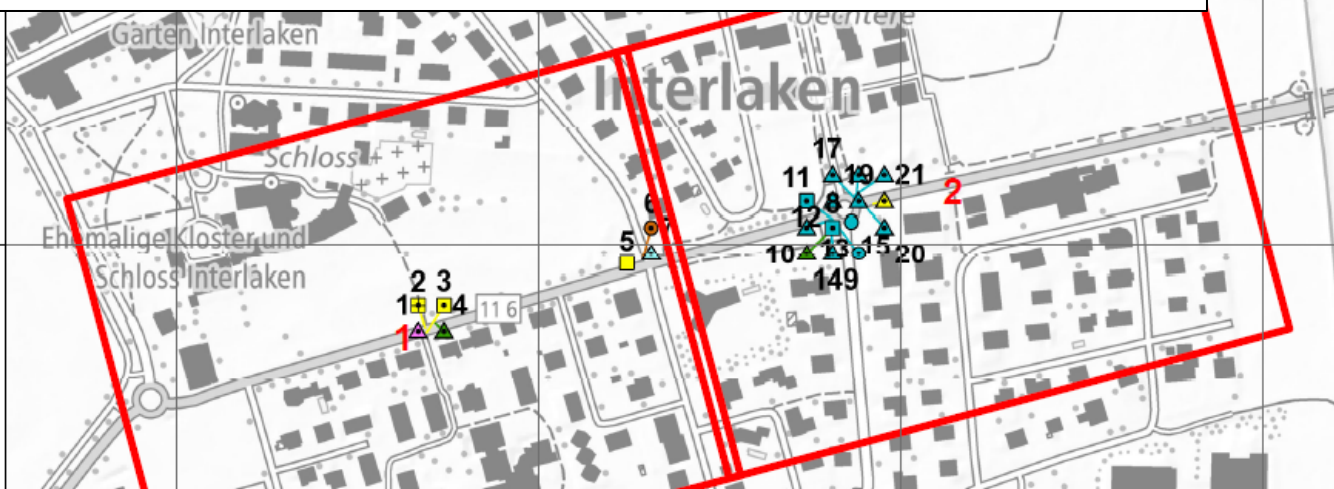
Abbildung 4

1501_170-abb04-ahr - 18.04.17/pbu

Unfallanalyse

Allmendkreisel

- Meistens Einbiegeunfälle - Missachtung der Vorfahrt bei der beiden Einfahrten Lindenallee
- Meistens im Tageslicht – Lichtverhältnisse nicht entscheidend
- Fast die Hälfte der Unfälle in den Spitzenzeiten (6-9 Uhr und 16-19 Uhr)



FGS Alpenstrasse

- Fussgängerunfälle – einer mit getöteten und einer mit Schwerverletzten. Eine bessere Erkennbarkeit der FGS bzw. eine Geschwindigkeitssenkung in dem Bereich könnte gegen solche Unfälle positiv wirken.
- Auffahrunfälle mit Leichtverletzten – einer ist zur Ablenkung des Fahrzeuglenkers zurückzuführen. Beim anderen könnte eine schlechte Erkennbarkeit des FGS eine Rolle gespielt haben

Unfallsschwere

Unfall mit:

☒	Getöteten U(G)
□	Schwerverletzten U(SV)
△	Leichtverletzten U(LV)
○	ausschl. Sachschaden U(SS)

Unfalltyp

☒	0	Schleuder- oder Selbstunfall
☒	1	Überholunf., Fahrstreifenw.
☒	2	Auffahrunfall
☒	3	Abbiegeunfall
☒	4	Einbiegeunfall
☒	5	Überqueren der Fahrbahn
☒	6	Frontalkollision
☒	7	Parkierunfall
☒	8	Fussgängerunfall
☒	9	Tierunfall
☒	00	Andere

DTV



Überwachungszonen



Nationalstrassen



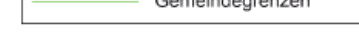
Kantonsstrassen



Gemeindestrassen



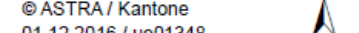
Points of Interest



Kantonsgrenzen



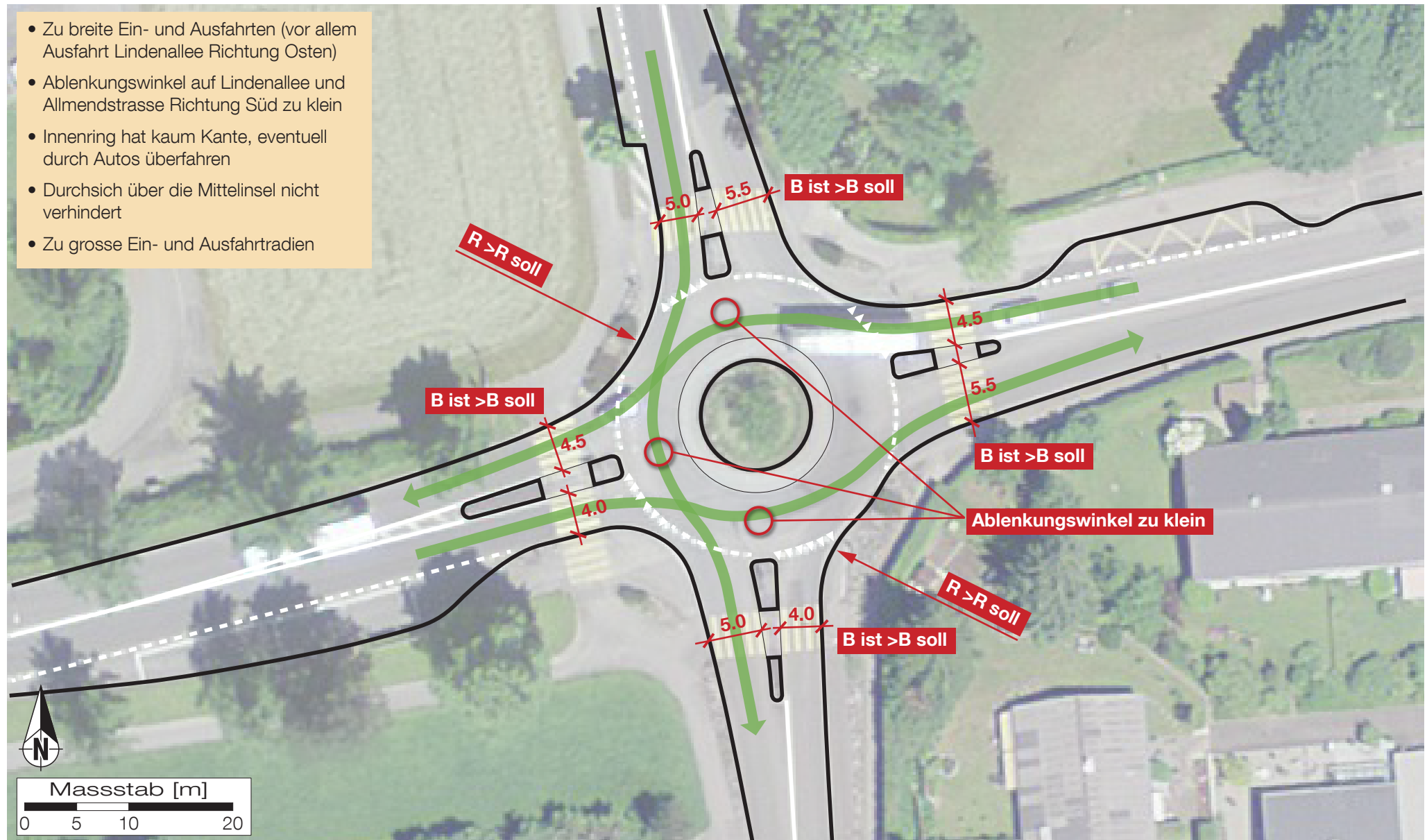
Gemeindegrenzen



ca. 1:4'628
© ASTRA / Kantone
01.12.2016 / ue01348



Analyse der Geometrie des Allmendkreisel (Unfallschwerpunkt)



- Zu breite Ein- und Ausfahrten (vor allem Ausfahrt Lindenallee Richtung Osten)
- Ablenkungswinkel auf Lindenallee und Allmendstrasse Richtung Süd zu klein
- Innenring hat kaum Kante, eventuell durch Autos überfahren
- Durchsich über die Mittelinsel nicht verhindert
- Zu grosse Ein- und Ausfahrtradien

Abbildung 5

1501_170-abb05-ahr - 18.04.17/pbu

Unfallsschwerpunkt Allmendkreisel

Gestaltung Innenring



Ausfahrt Lindenallee West

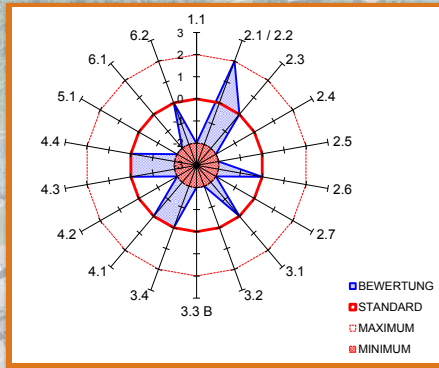


Ausfahrt Lindenallee Ost

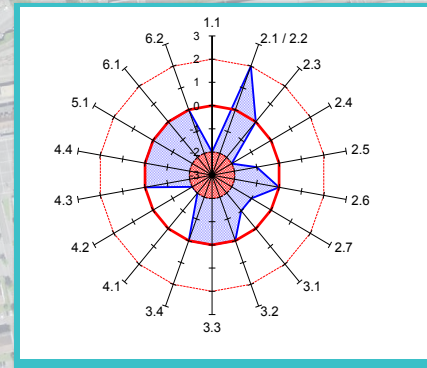


Handlungsbedarf

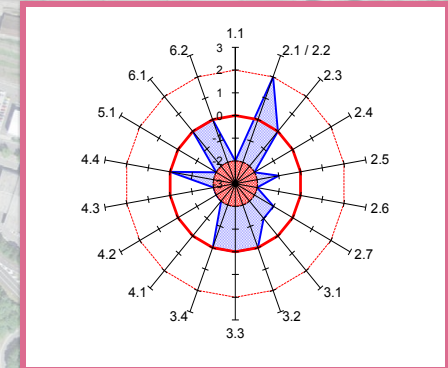
1.1 Strategien und Richtpläne
2.1 / 2.2 Verkehrsqualität MIV Kat. A / B / C
2.3 Öffentlicher Verkehr
2.4 Velofahrende längs
2.5 Velofahrende quer
2.6 Zufussgehende längs
2.7 Zufussgehende quer
3.1 Strassenzustand
3.2 Trottoirzustand
3.3 Behindertentauglichkeit
3.4 Betrieb: Sommer- und Winterunterhalt
4.1 Unfallgeschehen
4.2 Sicherheitsempfinden
4.3 Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
4.4 Beleuchtung
5.1 Luft, Lärm, Feinstaub
6.1 Integration in die städtebaulichen Strukturen
6.2 Zustand und Nutzung Bausubstanz



- Velofahrende längs
- Trottoirzustand
- Behindertentauglichkeit
- Zufussgehende quer
- Integration in die städtebauliche Struktur



- Velofahrende längs
- Unfallgeschehen Allmendkreisel



- Velofahrende längs
- Unfallgeschehen Allmendkreisel
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Zufussgehende längs

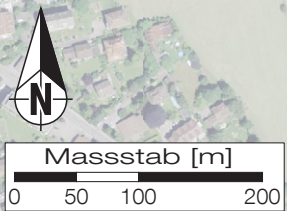
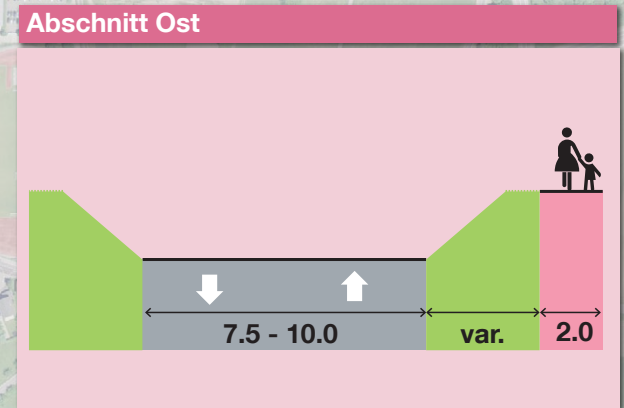
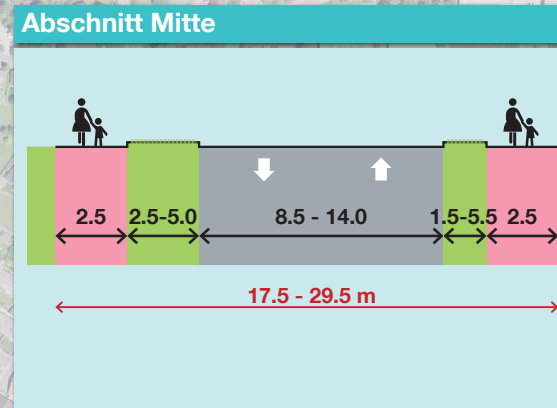
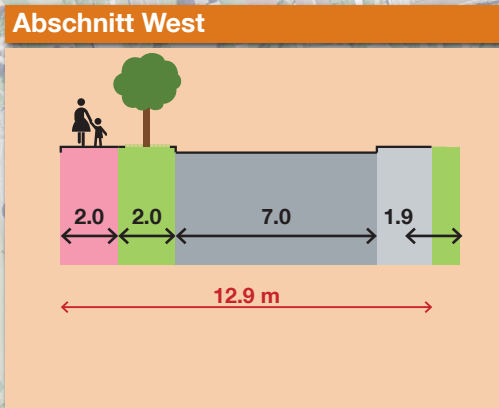


Abbildung 6

1501_170-abb06-ahr - 18.04.17/pbu

Rahmenbedingungen und Ziele





Ziele, Rahmenbedingungen und Handlungsfelder



Abbildung 7

Varianten Betriebskonzept



Varianten Betriebskonzept

MIV



MIV - Knotenbetriebsform

Allmendkreisel

Netzhierarchie	-	+	-	+
Geschwindigkeit	~	-	+	~
Buspriorisierung und / oder Dosierung	~	-	~	+
Veloverkehr	~	~	+ Wenn richtig gebaut	+
Direkte Querungen für den Fussverkehr	+	+	~	~
Sichere Querungen für den Fussverkehr	~	~	~	+
Kompaktheit bzw. Platzverhältnisse	+	+	-	~
Kohärenz auf der Achse	-	~	+	-

Nicht empfohlen

Nicht empfohlen
- Zu hohe Geschwindigkeiten im Innerortsbereich

Empfohlene Variante
- Mit optimierter Gestaltung

Nicht empfohlen
-Hohe Wartezeiten
- Nicht nötig aufgrund der Verkehrsbelastung
- Vor 15 Jahren entfernt

MIV - Knotenbetriebsform

Knoten Freiestrasse

- Aufgrund des verfügbaren Platzes ist die Variante mit Kreisell ohne Landerwerb nicht möglich

Netzhierarchie	-	+	~
Geschwindigkeit	~	-	-
Veloverkehr	~	~	+
Direkte Querungen für den Fussverkehr	+	+	~
Sichere Querungen für den Fussverkehr	~	~	+
Kompaktheit bzw. Platzverhältnisse	+	+	~
Kohärenz auf der Achse	-	~	-



Nicht empfohlen



Empfohlene Variante



Nicht empfohlen

- Mit optimierter Gestaltung

- Hohe Wartezeiten
- Nicht nötig aufgrund der Verkehrsbelastung

MIV - Temporegime



- Auf den Abschnitten Mitte und Ost ist das aktuelle Tempo 50 geeignet, da sich es um eine Hauptverkehrsstrasse mit wenig Bezug auf die Bebauung handelt
- Auf dem Abschnitt West ist die Einführung von Tempo 30 denkbar
 - Vorteile Tempo 30
 - Bessere Koexistenz der Verkehrsteilnehmer
 - Verkehrsberuhigung im Bereich eines Wohngebietes
 - Platzbedarf
 - Nachteile Tempo 30
 - Schwer Umsetzbar
 - Eventuell Verkehrsverlagerung auf Alpenstrasse

Varianten Betriebskonzept


öV




öV – Anordnung der Bushaltestellen

- In beiden Richtungen kann die aktuelle Busbucht mit einer Fahrbahnhaltestelle ersetzt werden
- Die Haltestelle Richtung Ost befindet sich nach dem Kreisel. Trotzdem ist aufgrund der geringen Anzahl Ein- und Aussteiger und der kurzen Haltezeiten die Wahrscheinlichkeit gering, dass der vom haltenden Bus verursachte Rückstau den Kreisel erreicht

	Fahrbahnhaltestelle	Busbucht
Wartezeit Busse	+	-
Wartezeit MIV	~ Wenig relevant, da nur 5 Busse/Std. und Richtung	+
Platzbedarf	+	-
Hindernisfreie Ausgestaltung	+	~



Empfohlene Variante



Denkbar

Varianten Betriebskonzept

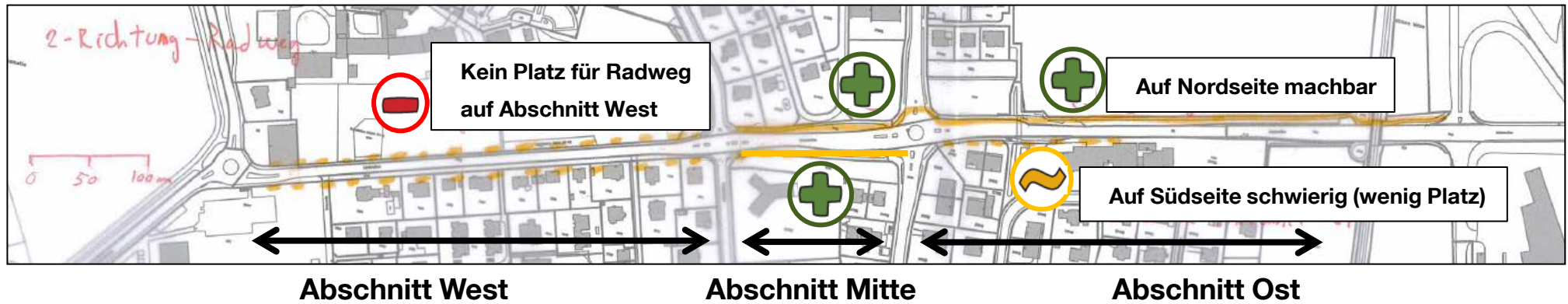
Führung des Veloverkehrs längs



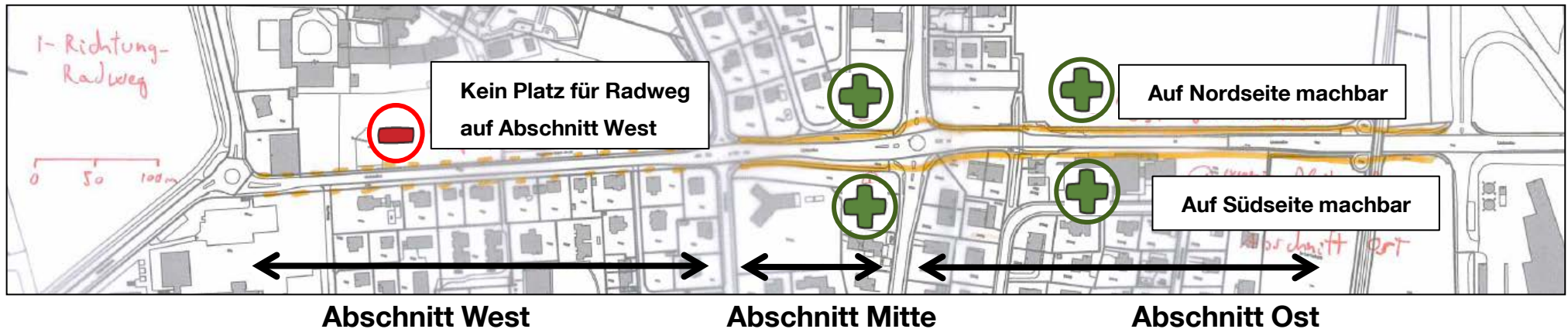
Führung des Veloverkehrs längs

Machbarkeit der verschiedenen Führungsformen je nach Abschnitt

2-Richtung-Radweg



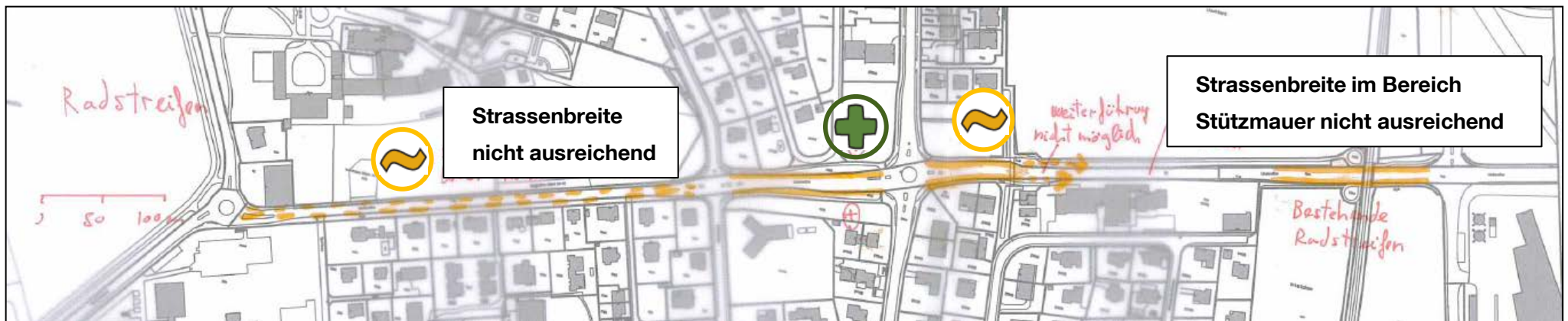
1-Richtung-Radweg



Führung des Veloverkehrs längs

Machbarkeit der verschiedenen Führungsformen je nach Abschnitt

Radstreifen



Führung des Veloverkehrs längs

Machbarkeit der verschiedenen Führungsformen je nach Abschnitt

	Abschnitt West	Abschnitt Mitte	Abschnitt Ost
2-Richtung-Radweg	-	+	+
1-Richtung-Radweg	-	+	+
Radstreifen	~	+	~
Mischverkehr	~	-	-

- Die Rahmenbedingungen betreffen vor allem die Abschnitte West und Ost. In erster Stelle werden die Varianten für diese Abschnitte bewertet und eine Empfehlung gemacht
- Basierend auf der Empfehlung für die Abschnitte West und Ost wird eine Lösung für den Abschnitt Mitte vorgeschlagen. Die Führungsformen auf der gesamten Strecke sollen zusammen passen und möglichst homogen sein.

Führung des Veloverkehrs längs

Abschnitt West - Variantenbewertung

	Radstreifen (Kernfahrbahn)	Mischverkehr
Platzverhältnisse	~	+
Adäquat bei aktuellen DTV und Geschwindigkeit	+	~
Anschluss an das angrenzende Netz	+	+
Konfliktpotenzial	~	-
Führung durch Knoten	+	+
Empfundene Sicherheit	~	-
Kosten	+	+



Empfohlene Variante



Nicht empfohlen

Führung des Veloverkehrs längs

Abschnitt Ost

	1-Richtung-Radweg*	Radstreifen
Platzverhältnisse	~	+
Adäquat bei aktuellen DTV und Geschwindigkeit	+	+
Anschluss an das angrenzende Netz	-	+
Konfliktpotenzial	~ Michverkehr Fussgänger	~
Führung durch Knoten	-	+
Empfundene Sicherheit	+	~
Kosten	- Ausbau nötig	+

**Empfohlen als
Ergänzungsangebot für wenig
routinierte Velofahrende**

Empfohlene Variante

*Besser geeignet als 2-Richtung-Radweg

Führung des Veloverkehrs längs

Abschnitt Mitte

	Abschnitt West	Abschnitt Mitte	Abschnitt Ost
2-Richtung-Radweg	-	+	+
1-Richtung-Radweg	-	+	+
Radstreifen	~	+	+
Mischverkehr	~	-	-

- Um möglichst wenige unterschiedliche Führungsformen einzuführen, werden auf diesem Abschnitt **Radstreifen** empfohlen. Zudem eignet sich diese Führungsform mit den vorhandenen Strassenbreite und den bestehenden DTV und Geschwindigkeiten
- Ein Radweg wäre auch eine denkbare Lösung

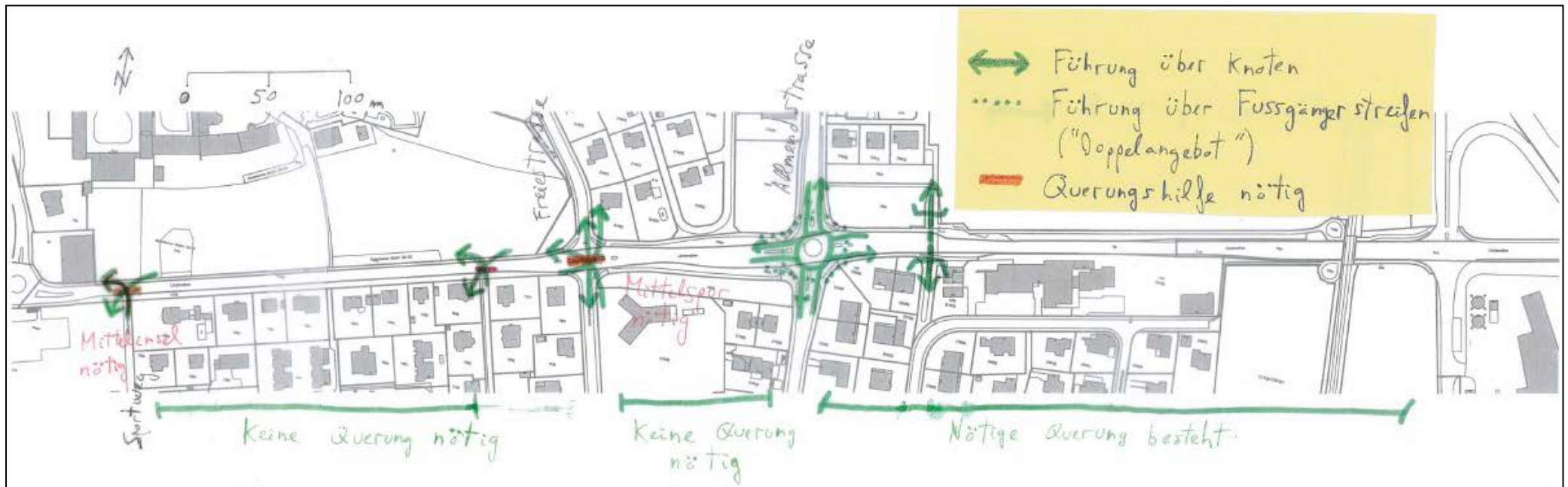
Varianten Betriebskonzept

Führung des Veloverkehrs quer / linksabbiegend



Führung des Veloverkehrs quer / linksabbiegend

- Bedarf an Querungen für den Veloverkehr besteht bei den Knoten und bei der Unterführung
- An den Knoten Freiestrasse und Sportweg ist eine Querungshilfe nötig
- Am Allmendkreisel wird der Veloverkehr durch den Kreisel und alternativ parallel zu den Fussgängerstreifen geführt



Varianten Betriebskonzept

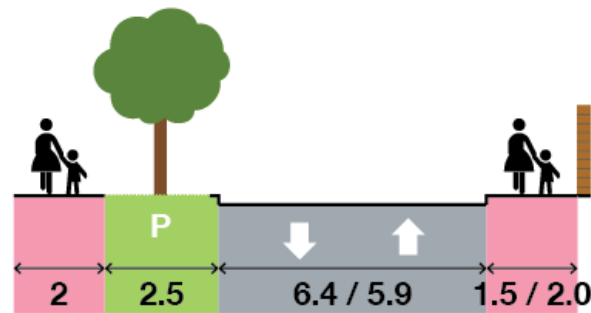
Führung des Fussverkehrs längs



Führung des Fussverkehrs längs

Abschnitt West

■ 2 Varianten: Beidseitiges Trottoir



- + Attraktive Führung für den Fussverkehr
- Kein Platz für Velomassnahmen

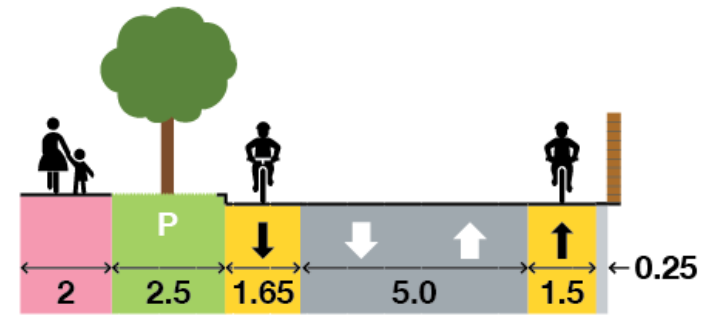


Nicht empfohlen

Fussweg nordseitig nicht zwingend notwendig

Einseitiges Trottoir

(Aufhebung des Trottoirs am Nordrand)



- + Platz für eine bessere Führung des Veloverkehrs
- + Ausreichende Fahrbahnbreite für Velomassnahmen und mehr Platz für die Linden

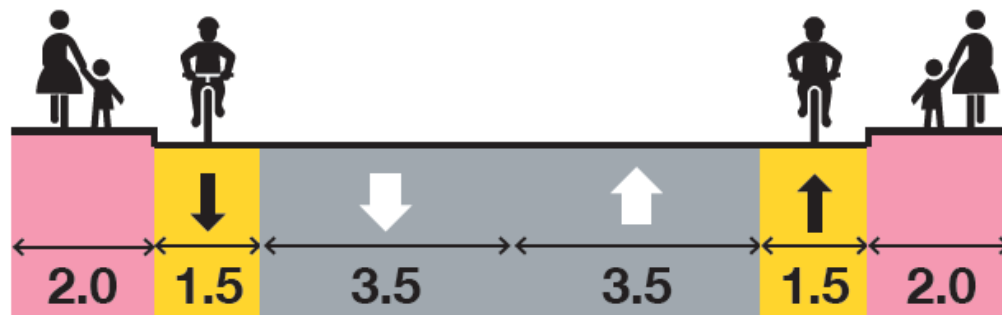


Empfohlene Variante

Führung des Fussverkehrs längs

Abschnitt Mitte

- Auf dem Abschnitt Mitte wird beidseitiges Trottoir empfohlen. Die Strassenbreite ist ausreichend und es gibt keinen Grund, das Angebot für den Fussverkehr zu reduzieren



Querschnitt Abschnitt Mitte

Führung des Fussverkehrs längs

Abschnitt Ost

2 Varianten:

Bestehende Führung

- Netzlücke (keine direkte Strassenbegleitende Verbindung)
- + Keine aufwändige Arbeiten

Beidseitiges Trottoir

- + Schliessung Netzlücke
- Landerwerb erforderlich

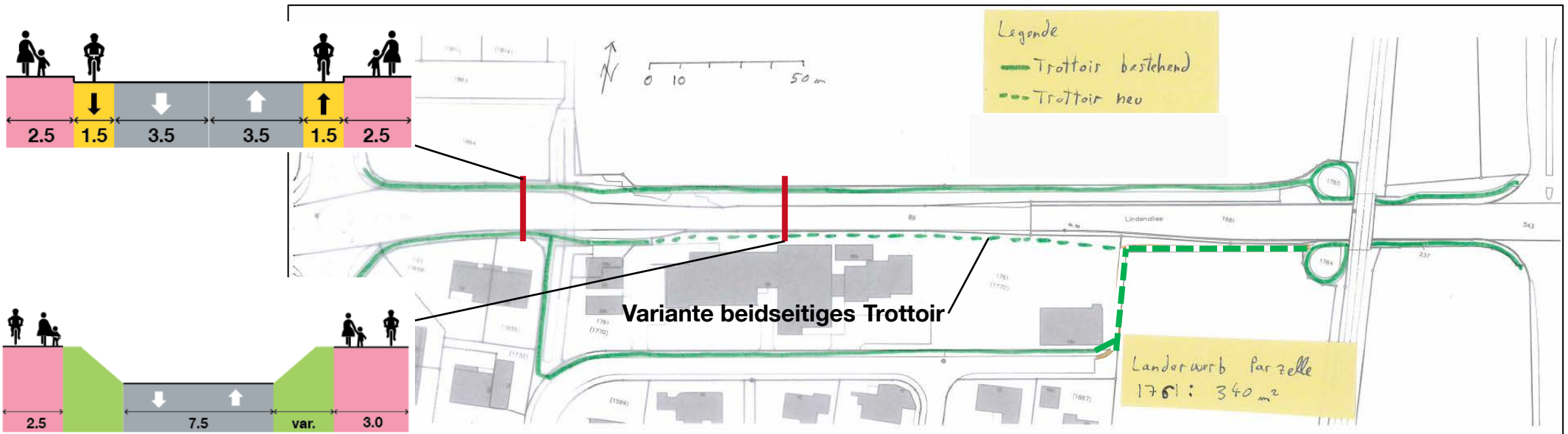


Denkbar



Empfohlene Variante

Empfohlene Querschnitte:



Varianten Betriebskonzept

Führung des Fussverkehrs quer



Führung des Fussverkehrs quer

- Der Fussverkehr wird über die bestehenden Querungen geführt
- Bei der Querung Alpenstrasse ist eine Querungshilfe zu realisieren
 - Kein Platz für eine Mittelinsel
 - Vorgeschlagene Lösung: bepfasterte Bereich auf der Fahrbahn Beispiel mögliche Querungshilfe (nötige Kantenhöhe 3 cm):



**Beispiel mögliche Querungshilfe
(nötige Kantenhöhe 3 cm)**

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit.

Aline Renard

aline.renard@transitec.net

Alexandre Homar

alexandre.homar@transitec.net



TRANSITEC Beratende Ingenieure AG

Jubiläumsstrasse 95 · CH-3005 BERN

T +41 (0) 31 381 69 12

bern@transitec.net · www.transitec.net

