

VALTRALOC – Aufwertung der Ortsdurchfahrt Düdingen

Bericht, 29.03.2023

Gemeinde Düdingen



Bearbeitung

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Andreas Oldenburg

MSc TU Verkehrswesen

Alexandre Roulin

MAS ETH Landscape, dipl. Ing. FH in Landschaftsarchitektur / BSLA

Lukas Flühmann

BSc FHO in Landschaftsarchitektur

Elmar Brühlhart

Zeichner EFZ in Architektur

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

Philipp Hert

Lichtdesigner SLG / Projektmanager HF

Luminum GmbH

Bernweg 101

3254 Messen (SO)

Auftraggeberin

Gemeinde Düdingen

Hauptstrasse 27

Postfach 85

3186 Düdingen/FR

Projektgruppe Gemeinde Düdingen

Niklaus Mäder

Gemeinderat, Raum- und Verkehrsplanung

Franz Schneider

Gemeinderat, Tiefbau, Ver- und Entsorgung

Alex Kriebel

Leiter Bauamt

Michael Reitze

Bereichsleiter Tiefbau, Umwelt & Projekte

Michael Blanchard

Mitglied OPK / Koordinator der Agglomerationen Kanton Freiburg

Titelbild: Ausschnitt Betriebs- und Gestaltungskonzept

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	4
1.1	Einführung / Rahmenbedingungen	4
1.2	Erfolgsfaktoren auf stark belasteten Ortsdurchfahrten	7
1.3	Perimeter	9
1.4	Steckbrief	9
1.5	Vorgehen	10
2	Ziele	11
3	Analyse Gesamttraum	11
4	Analyse Abschnitte / Stossrichtungen	17
4.1	Abschnitt 1: Nord	18
4.2	Abschnitt 2: Bahnhof	21
4.3	Abschnitt 3: Zentrum	23
4.4	Abschnitt 4: Kirche	25
4.5	Abschnitt 5: Süd	27
5	Vertiefung Varianten in Ortskern	29
5.1	Fokusraum Bahnhof	29
5.2	Fokusraum Zentrum	30
5.3	Fokusraum Kirche	31
6	Die neue Ortsdurchfahrt	32
6.1	Gesamtkonzept	32
6.2	Abschnitt 1: Nord	35
6.3	Abschnitt 2: Bahnhof	37
6.4	Abschnitt 3: Zentrum	39
6.5	Abschnitt 4: Kirche	41
6.6	Abschnitt 5: Süd	43
7	Einbezug Eigentümerschaft	45
	Beilagenverzeichnis	46

1 Ausgangslage

1.1 Einführung / Rahmenbedingungen

Lage und Funktion der Strasse

Die Ortsdurchfahrt von Düdingen (Hauptstrasse, Duensstrasse) ist Teil der Strassen-Verbindungsachse Sensebezirk – A12-Anschluss – Seebezirk und bildet das Rückgrat der örtlichen und regionalen Strassenerschliessung. Die Erschliessungs- und Verbindungsfunktion hat sie nebst dem motorisierten Verkehr auch für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr, u.a. als Zubringer zum Bahnhof Düdingen als regionale ÖV-Dreh-scheibe.

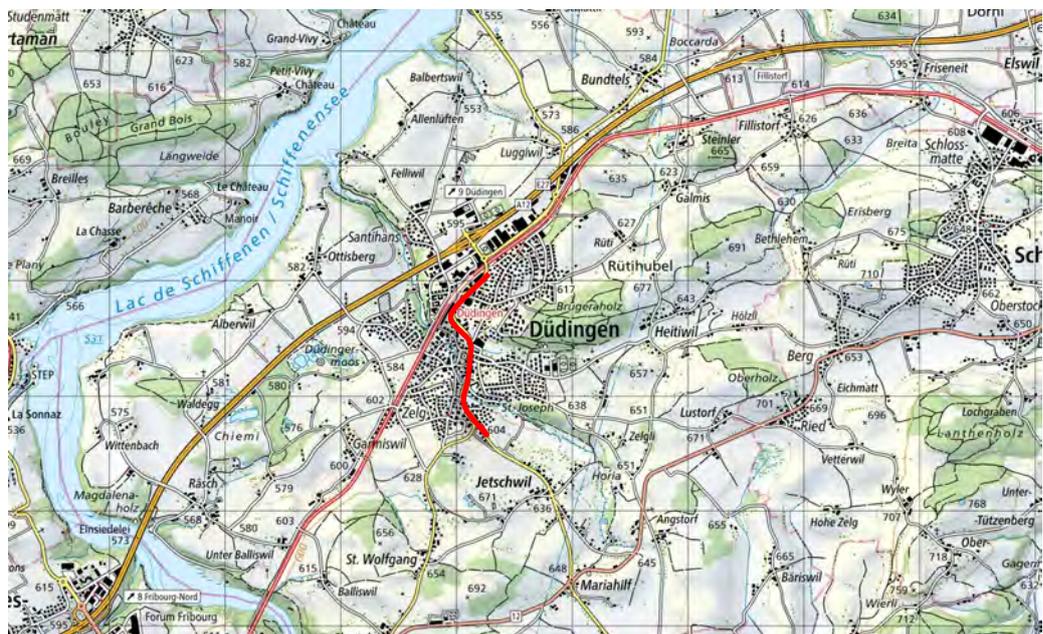


Abbildung 1: Übersichtsplan; Düdingen und Ortsdurchfahrt (rot)

Verkehrliche Ausgangslage

Die heute sehr stark verkehrsorientiert gestaltete Ortsdurchfahrt Düdingens hat die siedlungsverträgliche Belastbarkeit erreicht und stösst auch an die Grenze der verkehrlichen Leistungsfähigkeit.

Zu den Spitzenstunden staut sich der Verkehr insbesondere im nördlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt, im Umfeld des Autobahnanschlusses und der Kirche. Im Zentrumsbereich mit regem Querungsbedarf und diversen Liegenschafterschliessungen führt die hohe Verkehrsbelastung zu Stockungen und unzeitigem Verkehrsablauf. Unter den daraus resultierenden Umweltbelastungen (Luft, Lärm) leiden die Lebensqualität, die Standortattraktivität. Zudem ist die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden stark beeinträchtigt. Um die Schulwegsicherheit zu gewährleisten, werden heute Patrouillendienste und Warnblinkanlagen eingesetzt.



Abbildung 2: Warnblinkanlage und Patrouillendienst zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit



Abbildung 3: Rückstau auf Höhe des Bahnhofplatzes zur Morgenspitzenstunde



Abbildung 4: Hoher Zustrom von der Autobahn während des ganzen Tages

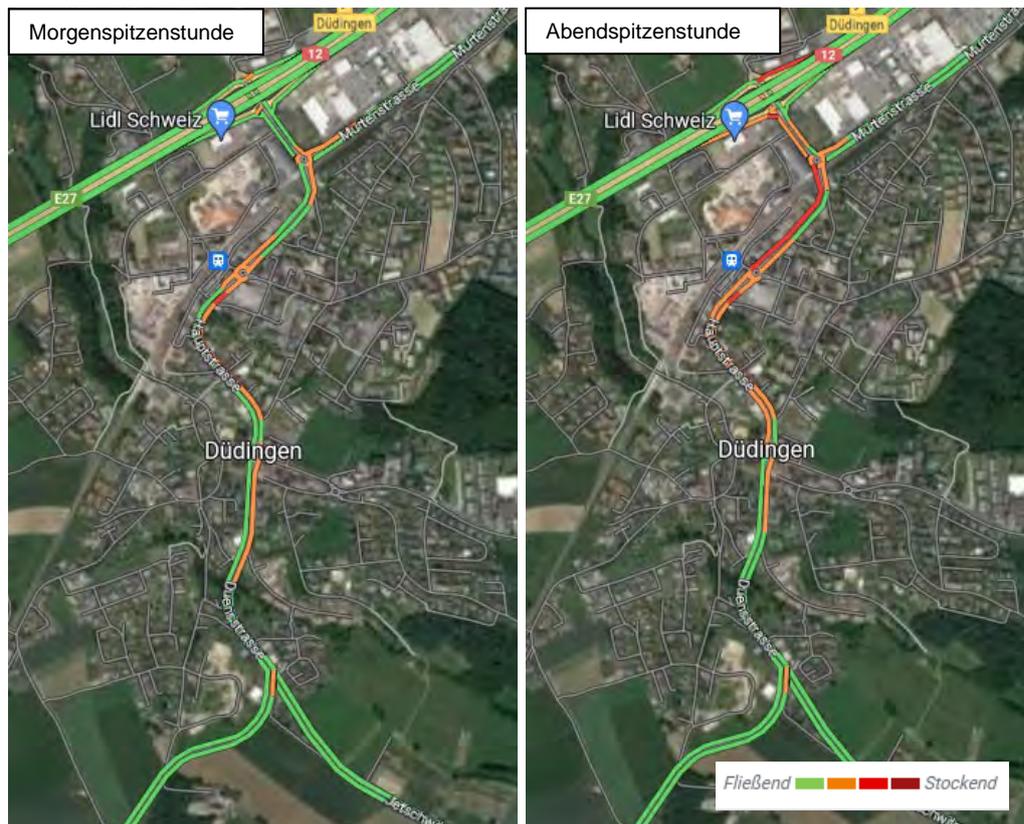


Abbildung 5: Verkehrslage zu den Spitzensunden, Quelle Google Maps, Situation Herbst 2022

Ansätze aus der Vergangenheit

Bereits seit anfangs der 1980er Jahre wird über eine mögliche Umfahrung Düdingens diskutiert. Diese sollte das Ortszentrum entlasten, die verkehrlichen Probleme beheben und die Weiterentwicklung Düdingens sicherstellen. Abgesehen von der ungeklärten Finanzierung wird auch der Nutzen der Umfahrungsstrasse infrage gestellt. Daher wurde die Priorisierung für das Projekt auf kantonaler Ebene zurückgestuft.

Da eine kurz- oder mittelfristige Realisierung einer Umfahrungsstrasse gemäss Gesamtverkehrskonzept unterer Sensebezirk nicht mehr angestrebt wird, sind andere Ansätze zu finden, welche die Situation auf der Ortsdurchfahrt bei gegebener Verkehrsbelastung verbessern und neue Qualitäten schaffen. Dabei ist die Aufwärtskompatibilität zu möglichen anderen, mittel- und langfristigen Massnahmen sicherzustellen; insbesondere Massnahmen im Raum Autobahnanschluss / Verbindung Birch – Luggiwil.

1.2 Erfolgsfaktoren auf stark belasteten Ortsdurchfahrten

Mit den Problemen einer stark belasteten Strasse durch das Ortszentrum ist Dürdingen kein Einzelfall. Ähnliche Ausgangslagen finden sich in diversen Agglomerationsgemeinden in der ganzen Schweiz. Aus Erfahrungen im Umgang mit diesen Strassen können wichtige Erkenntnisse gezogen werden. Bei den Faktoren, welche in bereits realisierten Projekten zum Erfolg geführt haben, gibt es Gemeinsamkeiten, welche auch für Dürdingen richtungsweisend sind:

– **Dosierung des Verkehrs ausserhalb des Zentrums:**

Je mehr Verkehr auf der Strasse, desto störungsanfälliger wird der Verkehrsfluss. Sobald ein Fahrzeug z.B. vor einem Fussgängerstreifen, infolge eines links abbiegenden Fahrzeuges oder eines Parkiermanövers anhält, müssen auch die folgenden Fahrzeuge bremsen. Vor dem ersten Fahrzeug bildet sich eine Lücke, was eine zügige Weiterfahrt ermöglicht. Zeitverzögert beschleunigen die Folgefahrzeuge, bis sich die Fahrzeugkolonne bei der nächsten "Störung", wieder zusammenzieht. Bei viel Verkehr oder vielen «Störungen» entstehen aus diesem «Handorgeleffekt» Stockungen oder gar Stau. Dies hat hohe Lärm- und Luftbelastungen zur Folge und beeinträchtigt die Verkehrssicherheit. Darunter leidet die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und wirkt sich negativ auf die Wohnqualität und generell auf die Standortattraktivität aus. Der Verkehr wird als nicht verträglich wahrgenommen.

Die höchsten Verkehrsbelastungen sind jeweils morgens und abends festzustellen. Durch die Dosierung des Verkehrs zu den Spitzenstunden wird der Verkehr per Lichtsignalanlage auf ein für den Ortskern verträgliches Mass begrenzt. An einer respektive mehreren Lichtsignalanlagen werden die Fahrzeuge tröpfchenweise in das System eingelassen. Dadurch bildet sich der Rückstau ausserhalb der Ortszentren und sensiblen Wohnquartiere. Erfahrungen zeigen, dass insgesamt sowohl die verkehrliche Kapazität wie auch die Fahrzeit etwa gleichbleiben. Busse können priorisiert werden, wodurch sich die Fahrplanstabilität verbessert.

– **Tempo 30:**

Um die Anzahl der "Störungen" des Verkehrsflusses im Ortskern reduzieren zu können, ist ein niedriges Geschwindigkeitsregime Voraussetzung. Nur so wird der Effekt der Dosierung wirksam. Tiefe Geschwindigkeiten ermöglichen den Blickkontakt und damit die gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden. So können Lücken zum Queren der Strasse oder zum Einmünden aus der Seitenstrasse gefunden, besser eingeschätzt und gewährt werden. Das Sicherheitsempfinden – gerade bei Fuss- und Veloverkehr - steigt. Damit kann der (begrenzte) Strassenraum die vielfältigen Funktionen im Ortskern und für alle Verkehrsteilnehmenden erfüllen.

– **Hohe Gestaltungsqualität:**

Für ein Ortszentrum ist eine ansprechende Gestaltung wichtig; in welcher man sich wohl fühlt und gerne zu Fuss unterwegs ist. So profitieren die Zentrumsnutzungen von der zentralen, zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbaren Lage im Ort. Verkehrlich stützt die Gestaltung das neue Verkehrsregime. Man versteht, dass man sich in einer Zentrumszone befindet und verhält sich entsprechend (gegenseitige Rücksichtnahme, freies Queren etc.).

Für die Ortsdurchfahrt von Dürdingen gilt es, diese Ansätze zu prüfen und in konkrete Massnahmen zur Verbesserung des Betriebsablaufs und der Strassenraumgestaltung (unter Einbezug der angrenzenden Vorzonen) auszuformulieren.



Abbildung 6: Gossau, St. Gallerstrasse, vor Umgestaltung (oben) und danach (unten)



Abbildung 7: Ortsdurchfahrt Köniz, Schwarzenburgstrasse

1.3 Perimeter

Der Perimeter erstreckt sich vom «Sikakreisel» (Knoten Murtenstrasse/Hauptstrasse/A12 Zubringer) im Norden bis zur Verzweigung Jetschwilstrasse (Richtung Tafers) / Duenstrasse (Richtung St. Wolfgang).

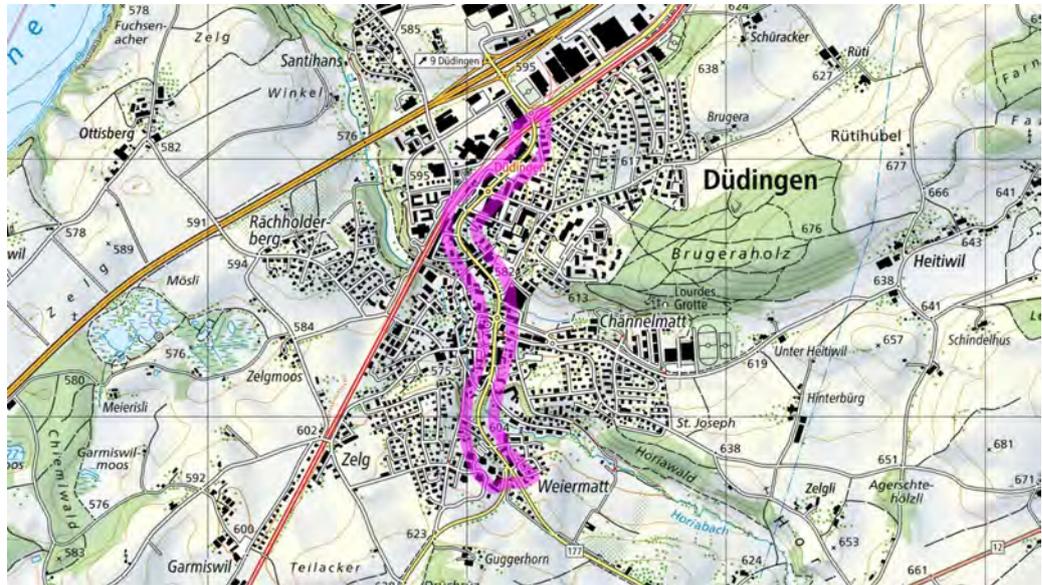


Abbildung 8: Perimeter VALTRALOC Ortsdurchfahrt Düdingen

Zusätzlich zur Strassenparzelle umfasst das vorliegende Konzept auch die angrenzenden privaten Vorzonen. Die Auswirkungen auf diese Flächen werden im vorliegenden Bericht aufgezeigt.

Der «Sikakreisel» im Norden ist nicht Bestandteil des vorliegenden VALTRALOC-Konzepts. Deren betrieblichen Anforderungen sind stark von der Weiterentwicklung des Autobahnanschlusses und einer möglichen neuen Verbindung Birch – Luggiwil abhängig. Hierzu läuft eine separate Studie des Kantons, welche den «Sikakreisel» einschliesst und gut mit dem VALTRALOC zu koordinieren ist.

1.4 Steckbrief

Inner- / Ausserorts	Innerorts	
Klassifizierung	Hauptstrasse	
Projektlänge	1.6 km	
Strassenbelastung	DTV 2020: 16'700 Fz/T	
Öffentlicher Verkehr		
Regionalbuslinien	Ab Bhf nach Norden (1h-Takt): - Linien 121, Laupen - Linie 122, Kerzers - Linie 547, Murten	Ab Bhf nach Süden (bedingt 1h-Takt) - Linien 124, Tafers-Freiburg - Linie 125, Tafers-Plaffeien
Ortsbuslinien	Bahnhof – Kirchkreisel - Linie 12, Warpel-Gantrischweg, 1/4h resp. 1/2h-Takt - Linie 13, Leimacker, 1h-Takt	
Ausnahmetransportroute	Typ II B gesamte Strecke	(Fahrbahn: 5 m Lichte Breite: 6.5 m)
Sachplan Velo	Hierarchie 1	
Wanderweg	Abschnitt Bahnhof - Kirche	

1.5 Vorgehen

Die Erarbeitung erfolgte in engem Austausch mit der Projektgruppe der Gemeinde Düdingen (siehe Impressum).

Um eine grosse Breite an Anliegen und Bedürfnissen an eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt abzuholen sowie um verschiedene Konzeptvarianten zu spiegeln, wurden zudem zwei Workshops mit weiteren Vertretenden der Bevölkerung und Strassenraumnutzenden durchgeführt (siehe Beilage 4 und 5). Personen von folgenden Institutionen und Interessensgruppen waren vertreten:

- Fraktionen politischer Parteien des Generalrats von Düdingen
- Schulen / Elternrat Primarschule und Orientierungsschule
- Gewerbeverein Düdingen
- Forum für das Alter Düdingen
- Kantonspolizei
- Pfarrei
- Umwelt und Verkehrsverbände (VCS, Pro Velo)
- Öffentlicher Verkehr (TPF, Postauto)
- Region Sense
- Agglomeration Freiburg

Zwischenstände wurden ausserdem mit dem Bureau VALTRALOC des Tiefbauamts des Kantons Freiburg sowie mit dem Team Velo des Amts für Mobilität des Kantons Freiburg besprochen.

2 Ziele

Folgende Ziele sollen mit dem VALTRALOC erreicht werden:

Gestaltung

- Aufwertung des Strassenraums für alle Beteiligten
- Steigerung der Standortattraktivität für Detailhandel, Wohnen und Gewerbe
- Schaffung einer klaren und unverwechselbaren Strukturierung des Zentrumsbereichs zwischen Bahnhof und Kirche
- Würdigung der historisch wertvollen Bausubstanz durch die Freiraumgestaltung
- Unterstützung und Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden

Fussverkehr und Veloverkehr

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr im Strassenraum
- Angebot von sicheren und umwegfreien Querungsmöglichkeiten
- Gewährleistung von sicheren und attraktiven Schulwegen
- Schaffung eines sicheren, komfortablen und angemessenen Angebots für den Veloverkehr auf der Hauptachse

Motorisierter Verkehr

- Verringerung der Dominanz des motorisierten Verkehrs
- Sicherstellung der Erschliessung und der Durchlässigkeit für den Durchgangsverkehr für alle zugelassenen Fahrzeugarten
- Reduktion der Staus im Ortskern und Verstetigung des Verkehrsablaufs unter Beibehaltung der heutigen Verkehrskapazität
- Wahrung des erforderlichen Parkierungsangebots für Detailhandel und Gewerbe

Öffentlicher Verkehr

- Verbesserung der Voraussetzungen für effizienten und zuverlässigen Busverkehr
- Sicherstellung Fahrplanstabilität

Umwelt

- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung
- Beitrag zur Klimaanpassung des Siedlungsraums

3 Analyse Gesamttraum

Der Kontext, in welchem sich die Ortsdurchfahrt von Düdingen befindet, wurde sorgfältig analysiert; sowohl die verkehrliche Situation (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr) wie auch die ortsräumliche Situation (Freiraum, Gestaltung, Ökologie, Städtebau). Folgende Pläne veranschaulichen die wichtigsten Erkenntnisse. Sämtliche Analysepläne sind in den Beilagen 2 und 3 zu finden.

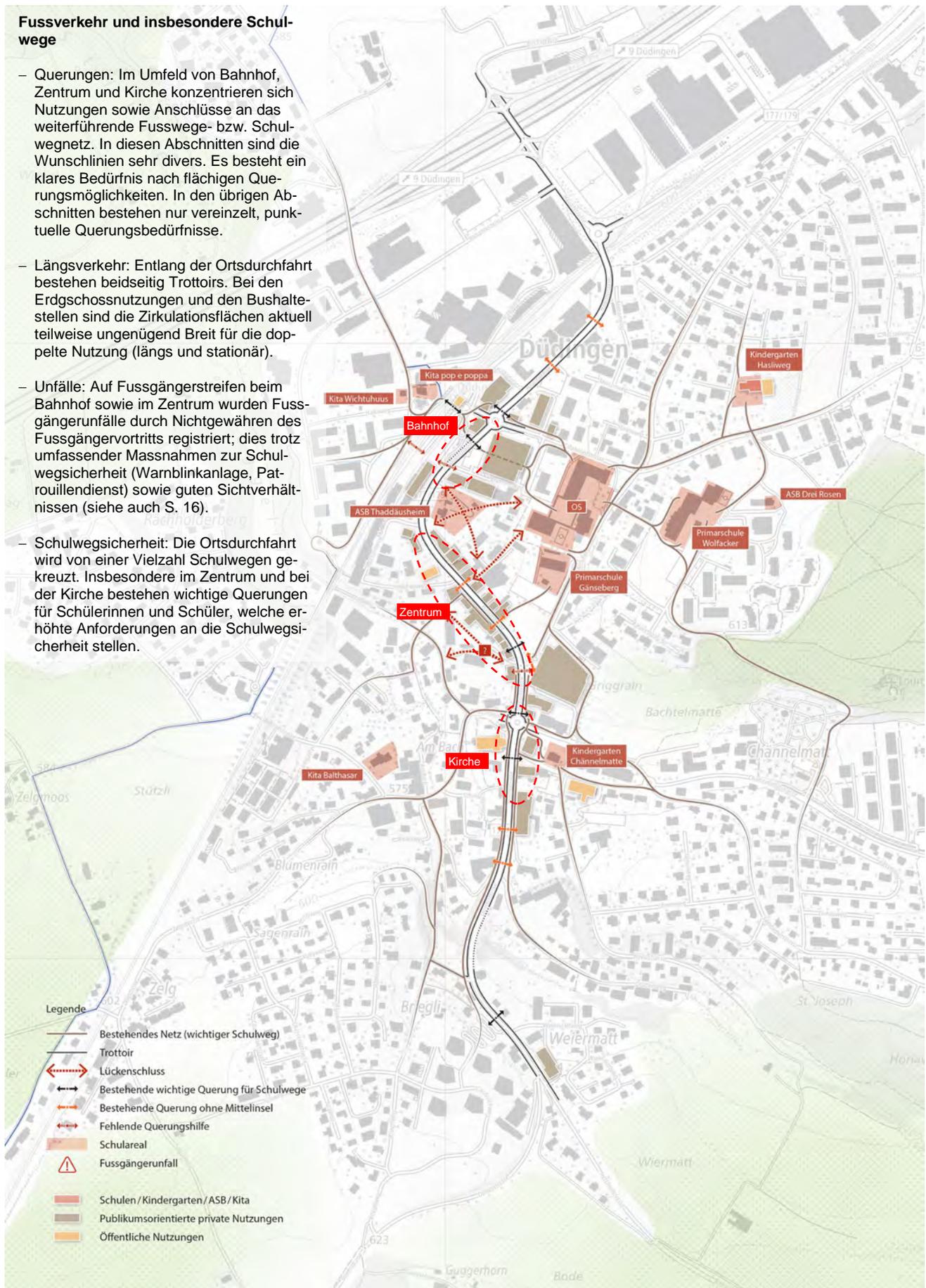
Freiraum und Gestaltung

- Topografie: Düdingen ist durch seine spannende Topografie geprägt. Dadurch ist der Ort in mehreren Ebenen lesbar. Entlang der durch Gewässer geformten Vertiefungen erstrecken sich für Düdingen sehr wichtige grüne Lungen. Diese grünen Lungen sind im Ortsinneren entlang der Hauptstrasse teils stark spürbar.
- Zwei Dorfkerne: Der historische Dorfkerne konzentriert sich um den Kirchhof und umfasst platzartig die umliegenden Gebäude. Dieser Dorfkerne ist heute wenig spürbar; v.a. mangels räumlicher Fassung. Das neuere Zentrum erstreckt sich nördlich davon, entlang der Hauptstrasse, als Strassenachse mit städtischem Charakter.
- Sichtbezüge: Im diesem neueren Zentrum sind in den raumdefinierenden Gebäudezeilen Erdgeschossnutzungen verteilt. Zwischen der Bebauung sind teils Sichtbezüge in die topografisch geformte Landschaft vorhanden.
- Wenig Schatten: Insgesamt sind entlang der Hauptstrasse relativ wenig beschattete Flächen vorhanden. Einzig die erwähnten grünen Lungen können Kaltluft teils bis an den Strassenraum heranbringen.
- Freiräume: Düdingen verfügt über wertvolle Naherholungsräume, bspw. das Düdinger Moos oder das Toggeliloch. Siedlungsintern bietet der historisch gewachsene Ortsteil um den Kirchhof ein grosses Potenzial für eine flächige Freiraumgestaltung. Dasselbe gilt für den Bahnhof und dessen direkte Umfeld. Bestehende Freiräume wie bspw. der Thaddäuspark können noch besser in der Topografie eingebunden werden.
- Vernetzung: Die Hauptstrasse teilt die beiden seitlich einflussenden grünen Lungen (Horiabach – Blumenrain und Bachtelmatte – Toggeliloch) vernetzungstechnisch in zwei Seiten (West-Ost). Vor allem der aufgeschüttete Damm erschwert die Vernetzung der wertvollen Lebensräume.



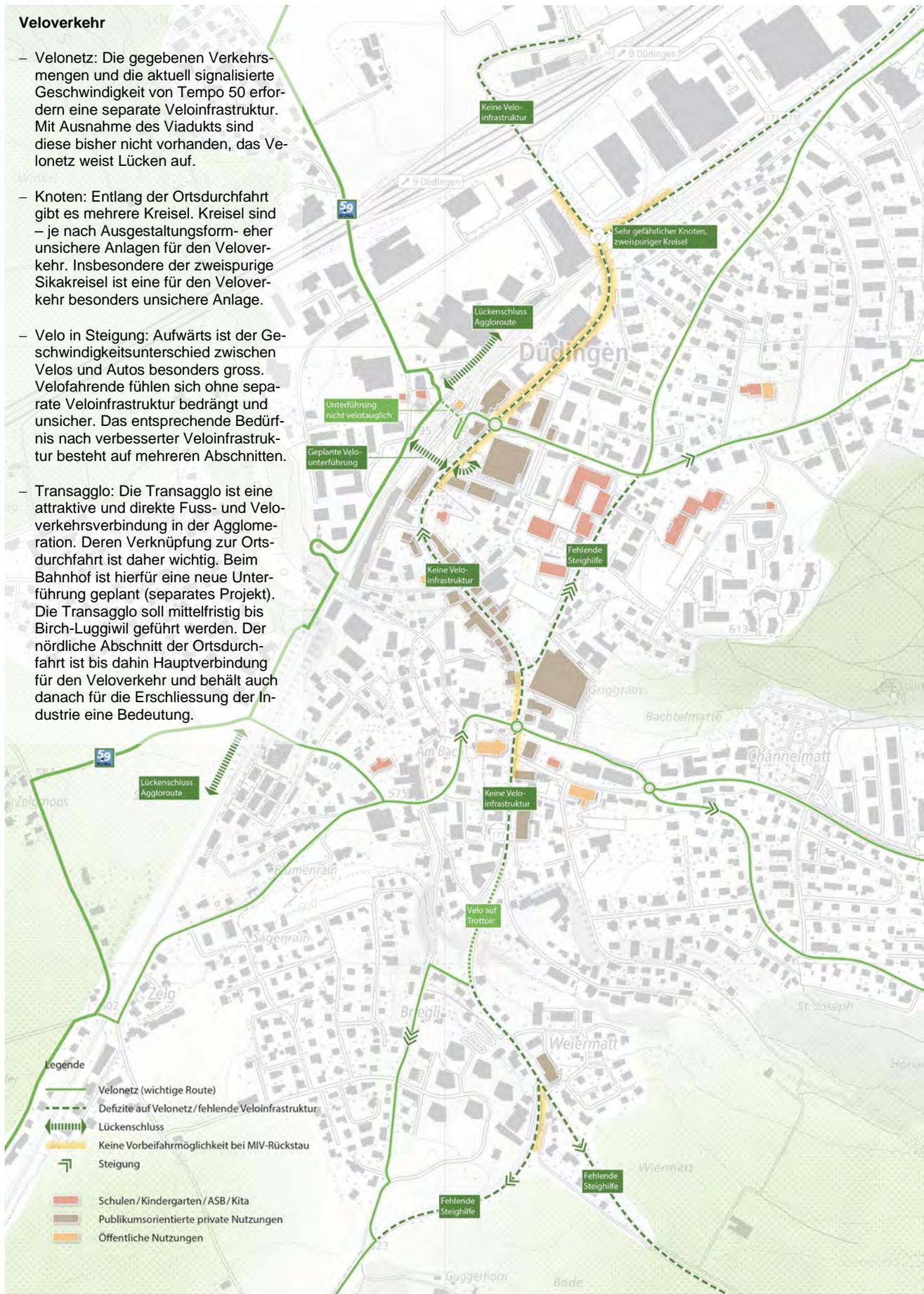
Fussverkehr und insbesondere Schulwege

- Querungen: Im Umfeld von Bahnhof, Zentrum und Kirche konzentrieren sich Nutzungen sowie Anschlüsse an das weiterführende Fusswege- bzw. Schulwegnetz. In diesen Abschnitten sind die Wunschlinien sehr divers. Es besteht ein klares Bedürfnis nach flächigen Querungsmöglichkeiten. In den übrigen Abschnitten bestehen nur vereinzelt, punktuelle Querungsbedürfnisse.
- Längsverkehr: Entlang der Ortsdurchfahrt bestehen beidseitig Trottoirs. Bei den Erdgeschossnutzungen und den Bushaltestellen sind die Zirkulationsflächen aktuell teilweise ungenügend Breit für die doppelte Nutzung (längs und stationär).
- Unfälle: Auf Fussgängerstreifen beim Bahnhof sowie im Zentrum wurden Fussgängerunfälle durch Nichtgewähren des Fussgängervorrtritts registriert; dies trotz umfassender Massnahmen zur Schulwegsicherheit (Warnblinkanlage, Patrouillendienst) sowie guten Sichtverhältnissen (siehe auch S. 16).
- Schulwegsicherheit: Die Ortsdurchfahrt wird von einer Vielzahl Schulwegen gekreuzt. Insbesondere im Zentrum und bei der Kirche bestehen wichtige Querungen für Schülerinnen und Schüler, welche erhöhte Anforderungen an die Schulwegsicherheit stellen.



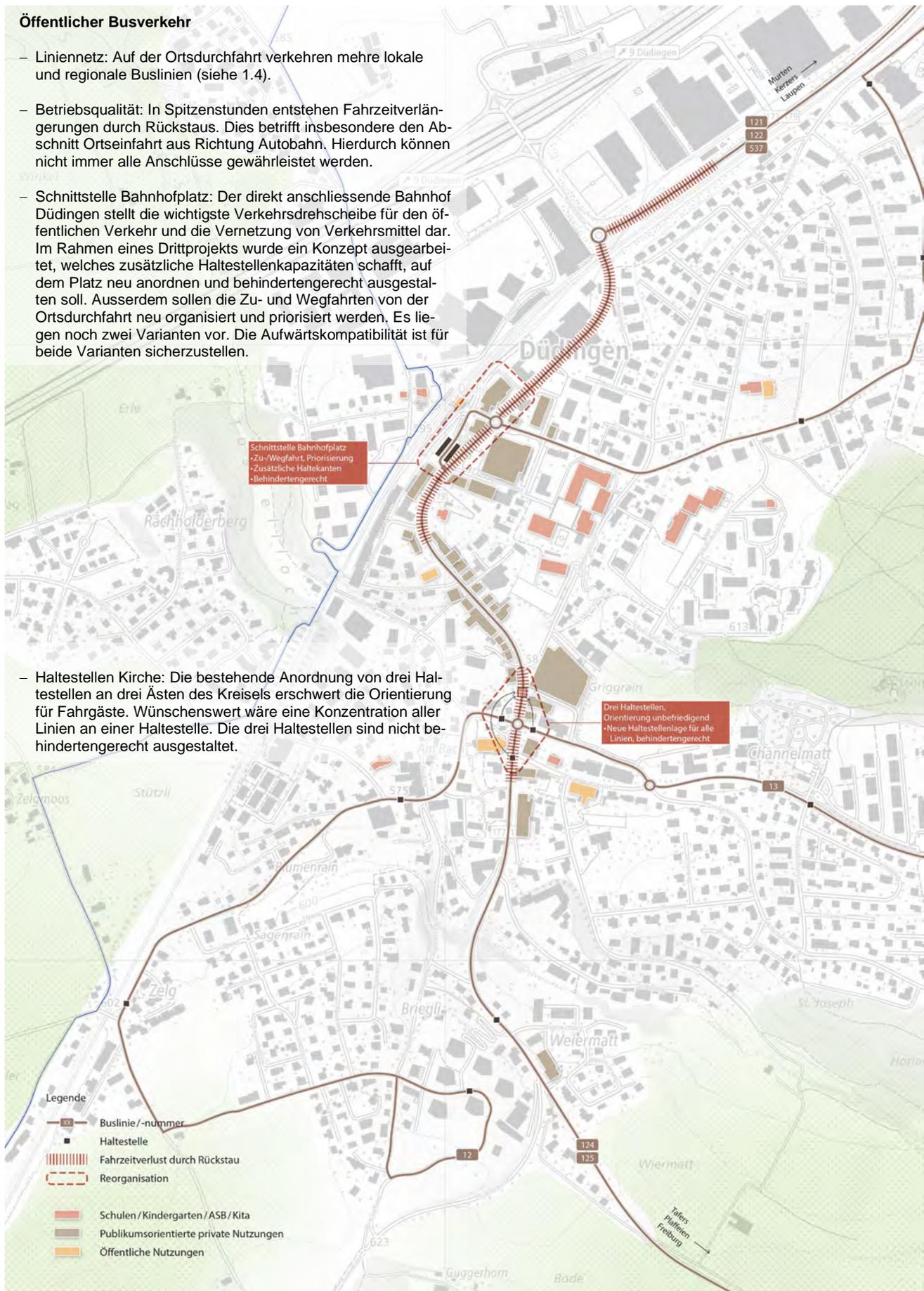
Veloverkehr

- **Velonetz:** Die gegebenen Verkehrsmengen und die aktuell signalisierte Geschwindigkeit von Tempo 50 erfordern eine separate Veloinfrastruktur. Mit Ausnahme des Viadukts sind diese bisher nicht vorhanden, das Velonetz weist Lücken auf.
- **Knoten:** Entlang der Ortsdurchfahrt gibt es mehrere Kreisel. Kreisel sind – je nach Ausgestaltungsform- eher unsichere Anlagen für den Veloverkehr. Insbesondere der zweisepurige Sikkakreisel ist eine für den Veloverkehr besonders unsichere Anlage.
- **Velo in Steigung:** Aufwärts ist der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velos und Autos besonders gross. Velofahrende fühlen sich ohne separate Veloinfrastruktur bedrängt und unsicher. Das entsprechende Bedürfnis nach verbesserter Veloinfrastruktur besteht auf mehreren Abschnitten.
- **Transagгло:** Die Transagгло ist eine attraktive und direkte Fuss- und Veloverkehrsverbindung in der Agglomeration. Deren Verknüpfung zur Ortsdurchfahrt ist daher wichtig. Beim Bahnhof ist hierfür eine neue Unterführung geplant (separates Projekt). Die Transagгло soll mittelfristig bis Birch-Luggiwil geführt werden. Der nördliche Abschnitt der Ortsdurchfahrt ist bis dahin Hauptverbindung für den Veloverkehr und behält auch danach für die Erschliessung der Industrie eine Bedeutung.



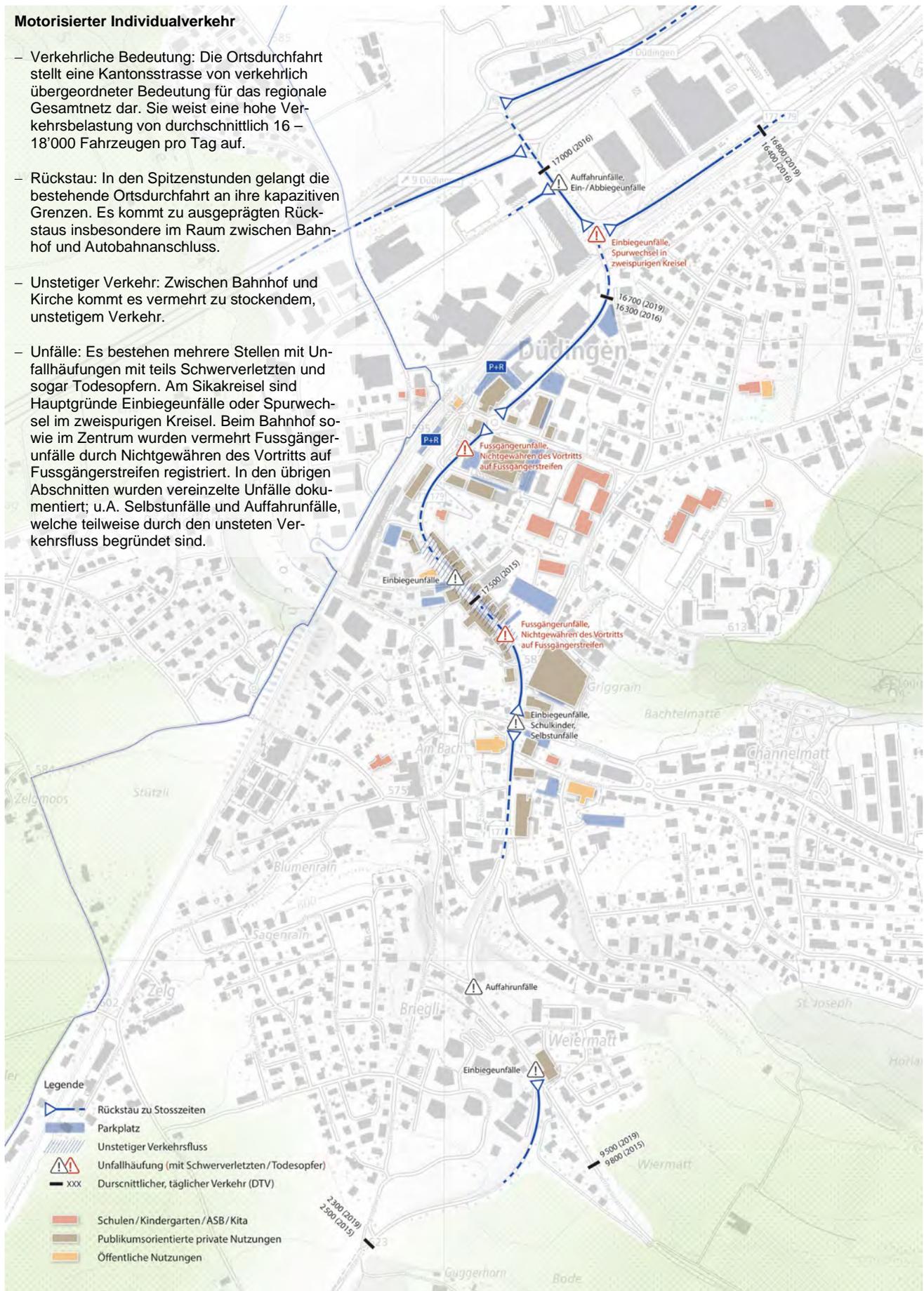
Öffentlicher Busverkehr

- Liniennetz: Auf der Ortsdurchfahrt verkehren mehrere lokale und regionale Buslinien (siehe 1.4).
- Betriebsqualität: In Spitzenstunden entstehen Fahrzeitverlängerungen durch Rückstau. Dies betrifft insbesondere den Abschnitt Ortseinfahrt aus Richtung Autobahn. Hierdurch können nicht immer alle Anschlüsse gewährleistet werden.
- Schnittstelle Bahnhofplatz: Der direkt anschließende Bahnhof Düdingen stellt die wichtigste Verkehrsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr und die Vernetzung von Verkehrsmitteln dar. Im Rahmen eines Drittprojekts wurde ein Konzept ausgearbeitet, welches zusätzliche Haltestellenkapazitäten schafft, auf dem Platz neu anordnet und behindertengerecht ausgestaltet soll. Ausserdem sollen die Zu- und Wegfahrten von der Ortsdurchfahrt neu organisiert und priorisiert werden. Es liegen noch zwei Varianten vor. Die Aufwärtskompatibilität ist für beide Varianten sicherzustellen.



Motorisierter Individualverkehr

- Verkehrliche Bedeutung: Die Ortsdurchfahrt stellt eine Kantonsstrasse von verkehrlich übergeordneter Bedeutung für das regionale Gesamtnetz dar. Sie weist eine hohe Verkehrsbelastung von durchschnittlich 16 – 18'000 Fahrzeugen pro Tag auf.
- Rückstau: In den Spitzenstunden gelangt die bestehende Ortsdurchfahrt an ihre kapazitiven Grenzen. Es kommt zu ausgeprägten Rückstaus insbesondere im Raum zwischen Bahnhof und Autobahnanschluss.
- Unstetiger Verkehr: Zwischen Bahnhof und Kirche kommt es vermehrt zu stockendem, unstetigem Verkehr.
- Unfälle: Es bestehen mehrere Stellen mit Unfallhäufungen mit teils Schwerverletzten und sogar Todesopfern. Am Sikakreisel sind Hauptgründe Einbiegeunfälle oder Spurwechsel im zweisepurigen Kreisel. Beim Bahnhof sowie im Zentrum wurden vermehrt Fussgängerunfälle durch Nichtgewähren des Vortritts auf Fussgängerstreifen registriert. In den übrigen Abschnitten wurden vereinzelte Unfälle dokumentiert; u.A. Selbstunfälle und Auffahrunfälle, welche teilweise durch den unsteten Verkehrsfluss begründet sind.



4 Analyse Abschnitte / Stossrichtungen

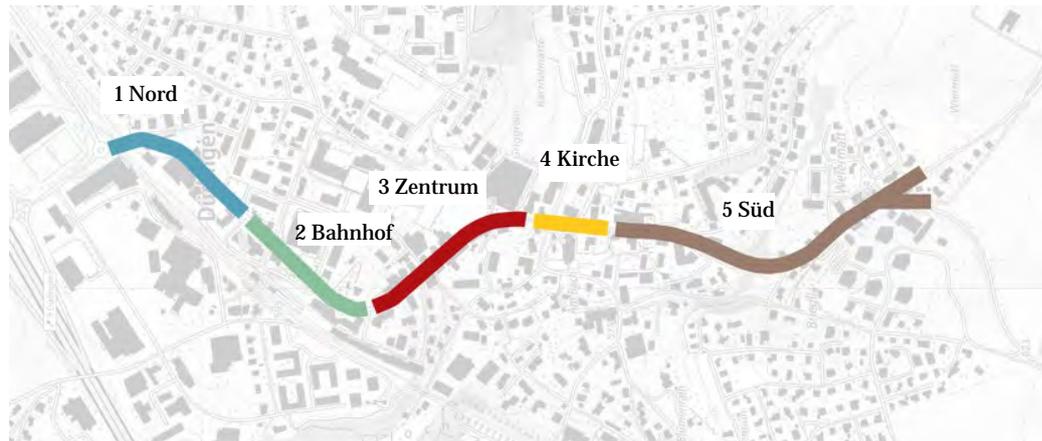


Abbildung 9: Abschnittseinteilung Ortsdurchfahrt Düdingen

Die Ortsdurchfahrt wurde in unterschiedliche Abschnitte eingeteilt, die sich in ihrer verkehrlichen, aber auch räumlichen und landschaftlichen Funktion unterscheiden. Es wurden insgesamt fünf Abschnitte mit unterschiedlichen Funktionen identifiziert. Jeder dieser Abschnitte weist eine andere Gewichtung hinsichtlich Mobilität, Aufenthalt und Ökologie auf. Es gibt Abschnitte, in denen die effiziente Verkehrsabwicklung im Vordergrund steht. Auf anderen stehen die Ansprüche an eine erhöhte Aufenthaltsqualität und Ökologie stärker im Vordergrund.

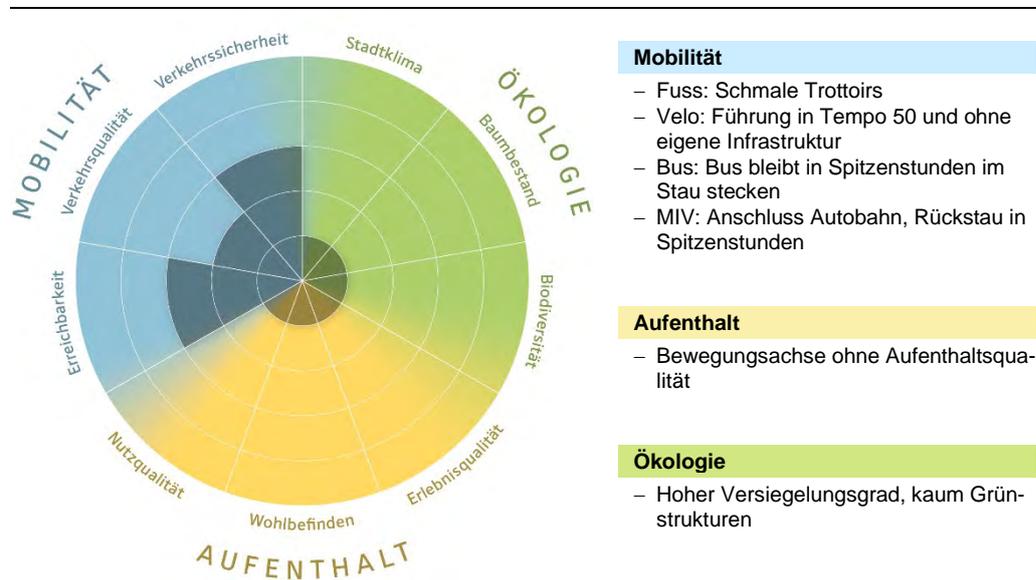
In einem ersten Schritt wurde das Instrument Public Space Spider eingesetzt, um unterschiedliche Qualitäten und Potenziale eines Abschnitts zu identifizieren und sie einfach verständlich darzustellen. Die Grafik zeigt, welche räumlichen Qualitäten im Ist-Zustand bestehen. Je höher die Bewertung auf der Skala ist (von 1-5) desto höhere Qualitäten bestehen hierbei bei einer bestimmten Funktion. Grundsätzlich wird daher eine Verbesserung in der Bewertung angestrebt. Ziel ist es aber nicht, auf allen Kategorien eine 5 zu erreichen. Vielmehr gilt es festzulegen, welche Funktion der zukünftige Strassenabschnitt erfüllen soll, um dann sinnvolle Besserungen in ausgewählten Bereichen zu definieren.

Als Zweites wurden die wichtigsten Ergebnisse je Abschnitt aus dem ersten Begleitgruppen-Workshop zusammengefasst (siehe Kapitel 1.5). Diese wurden in fünf Gruppen in Rotation zu den einzelnen Abschnitten erstellt und abschliessend priorisiert.

Abschliessend wurden Stossrichtungen als Fazit definiert. Hierbei werden einzelne Variante verworfen, andere weiterverfolgt und vertieft.

4.1 Abschnitt 1: Nord

Qualitäten Ist-Zustand



Wichtige Anliegen aus dem Workshop I

- Tempo 30 ab Sikakreisel prüfen
- Fahrtrichtung ortseinwärts: kombinierte Busspur mit Velo prüfen.
- Fahrtrichtung ortsauswärts: Prüfung ob Radstreifen oder Freigabe Trottoir sinnvoller.
- Abzweigung Bus zum Bahnhofplatz vor Bahnhofbuffet prüfen
- Direkter Anschluss Meisenweg prüfen

Stossrichtungen und Varianten

Der Abschnitt Nord dient auch zukünftig insbesondere als funktionale Bewegungsachse. Das Aufwertungspotenzial liegt daher zum heutigen Zeitpunkt insbesondere in der Optimierung der Verkehrsqualität für den öffentlichen Busverkehr sowie den Veloverkehr. Ausserdem stellt sich die Frage des Eingangstors in den Bereich von Tempo 30. Weiter sind, um die Beeinträchtigungen des Betriebsablauf auf der Hauptstrasse zu verringern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Parkierungen über gemeinsame Ein- und Ausfahrten zusammenzufassen.

Lage Zonentor T30

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Ab Sikakreisel	<ul style="list-style-type: none"> – Auftakt T30 mit beidseitiger Bebauung – Einhaltung ausserhalb von Spitzenzeiten herausfordernd – T30 in stark verkehrsorientiertem Raum wirkt fremd 	Nicht weiterverfolgen
Ab Dosierstelle (vor Bahnhofkreisel)	<ul style="list-style-type: none"> – Auftakt T30 ab Dosierstelle – Gestaltung und Temporegime stimmen überein 	Weiterverfolgen
Fazit Lage Zonentor T30		
Tempo 30 ab Dosierstelle zweckdienlich.		

Buspriorisierung

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Busspur anstelle von Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> – Gehwegrecht auf privater Vorfläche – Auch ohne Gehweg Landbedarf (zumindest bei Querungsstellen / Mittelinseln) 	Nicht weiterverfolgen. Angebot für Fussverkehr erforderlich.
Landerwerb für Busspur	<ul style="list-style-type: none"> – Landbedarf – Trottoir allenfalls auch auf Privatparzellen (Gehwegrecht) 	Raum vorhanden. Kontakt mit Eigentümer-schaft aufnehmen.
Busführung hinter Düdal	<ul style="list-style-type: none"> – Einschneidender Eingriff in Privateigentum (Düdal, SBB) – Reorganisation «Rückseite»: Parkierung, Umschlagfläche Bahn – Höhendifferenz: Rampenbauwerk erforderlich – Keine Busspur auf Hauptstrasse erforderlich – Elegante Busführung für Bahnhofplatz-Variante 2 (Drittprojekt) – Für MIV nicht durchgängig (Umfahrung Dosierstelle) 	Kurzfristig nicht umsetzbar. Als langfristige Option offenhalten (Aufwärtskompatibilität).
Führung Postauto via Haslerastrasse – Bahnhofstrasse	<ul style="list-style-type: none"> – Längere Strecke, längere Fahrzeit – Befahrbarkeit nicht gegeben (Postauto mit Anhänger) – Konkurrenzierung Lokalbus 	Nicht weiterverfolgen
Ausstossen des Rückstaus	<ul style="list-style-type: none"> – Zu hohes Verkehrsaufkommen, als dass dies betrieblich funktionieren würde 	Nicht weiterverfolgen
Fazit Buspriorisierung		
Busspur weiterverfolgen. Aufwärtskompatibilität für alternative Busführung entlang der Gleise sicherstellen; Busspur bis Brücke (Brücke vermag Lasten für drei Fahrspuren nicht aufzunehmen).		

Angebot Velo

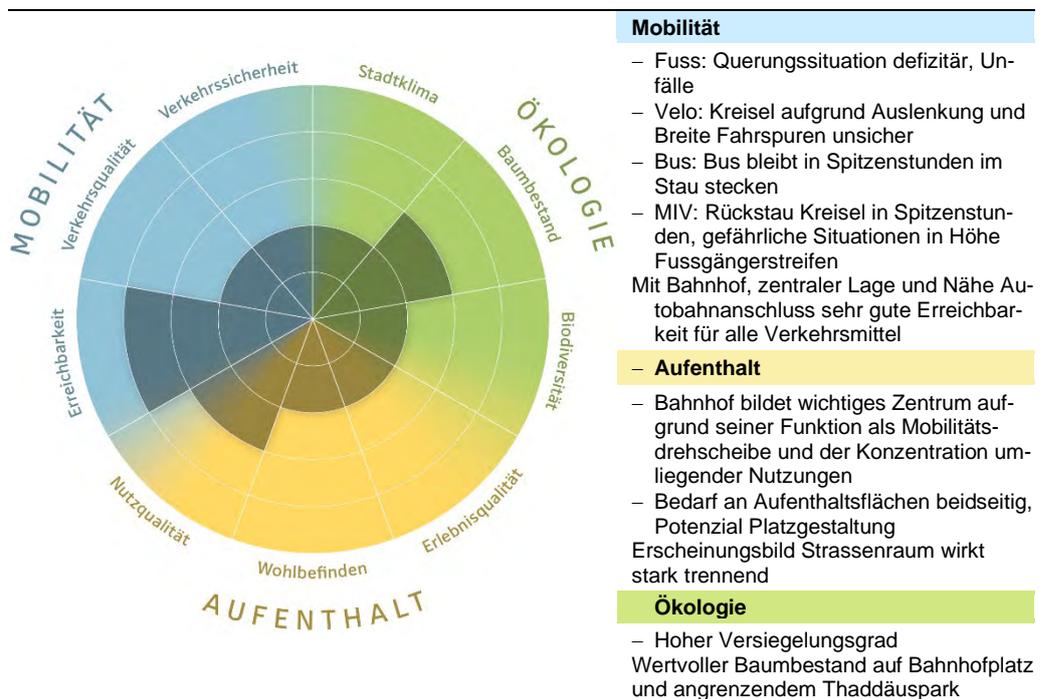
Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Kein Angebot (Status Quo)	<ul style="list-style-type: none"> – Attraktive Alternative erforderlich – Aufwärts: Velos werden von hinten bedrängt – Abwärts: Rückstau zu Spitzenzeiten, nicht überholbar durch Velo 	Nicht weiterverfolgen
Ortseinwärts (abwärts)		
– auf Busspur	– Busspur für Buspriorisierung ohnehin erforderlich	Weiterverfolgen
– kombinierter Fuss-/Veloweg	<ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung Trottoir erforderlich (zusätzlicher Landerwerb) – Hoher Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velo und Fuss 	Nicht weiterverfolgen
Ortsauswärts (aufwärts)		
– Velostreifen	– Landbedarf	Weiterverfolgen
– kombinierter Fuss-/Veloweg	– Verbreiterung Trottoir erforderlich (Landerwerb)	Rückfallebene
– Velo auf Trottoir gestattet	<ul style="list-style-type: none"> – Lösungsansatz nur im Ausnahmefall gestattet – E-Bikes sind ausgeschlossen, somit keine Massnahme für Teil der Velofahrenden 	Nicht weiterverfolgen
Zweirichtungsrads- weg	<ul style="list-style-type: none"> – Keine Führung ideal für die Infrastruktur, da beidseitig seitliche Hindernisse – Sicherheitsdefizit aufgrund erforderlichem Strassenseitenwechsel, neue Gefahrenstellen 	Nicht weiterverfolgen
Fazit Veloangebot		
Wichtige Verbindung in den ESP Birch, gemäss Sachplan Velo Hierarchie 1, daher Angebot erforderlich. Realisierung Verlängerung Transagallo in späteren Zeithorizont und (noch) nicht gesichert. Einwärts: Auf Busspur, Auswärts: Radstreifen		

Erschliessung Meisenweg

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
– Status Quo: Rückwertige Erschliessung	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung Parkplätze erfordert Umweg über Quartier. – Dafür ist Quartier von Durchgangsverkehr geschützt. 	Status Quo beibehalten.
– Direkte Erschliessung über Kantonsstrasse	<ul style="list-style-type: none"> – Erschliessung Parkplätze ohne Umwege – Infolge Öffnung kann Rückstauraum durch Meisenweg umfahren werden, hierdurch besteht ein klares Risiko für Schleichverkehr durch das Quartier. – Neue Störung auf Hauptstrasse infolge Abbiegebeziehung 	Nicht weiterverfolgen
Fazit Erschliessungen		
Status Quo wird beibehalten. Quartiersschutz geht vor Komfort.		

4.2 Abschnitt 2: Bahnhof

Qualitäten Ist-Zustand



Wichtige Anliegen/Hinweise aus dem Workshop I

- Unterschiedliche, präferierte Lösungsansätze: Flächiges Queren / Unterführung MIV / Unterführung Fussverkehr
- Tempo 30 erwünscht aufgrund Zentrumsfunktion
- Befahrbarkeit Schwerverkehr Landwirtschaft ist sicherzustellen
- Aufwertung von Raum (inkl. Strasse)
Verbindung herstellen zwischen DüdingenPlus, Bahnhofplatz und Thaddäuspark

– Angebot für Velo aufwärts

Stossrichtungen und Varianten

Der Abschnitt Bahnhof ist bereits heute ein wichtiges Zentrum der Gemeinde Düdingen und stellt daher neben der Mobilität erhöhte Anforderungen an den Aufenthalt und die Ökologie. Für die Ortsdurchfahrt gilt es daher diese Qualität durch eine adäquate Gestaltung zu stärken. Im Zentrum der Überlegung muss hierbei die Reorganisation der Fahrbahnquerungen stehen. Eine passende Gestaltung soll die Besonderheit des über die Strasse ragenden Platzes Rechnung tragen und die Intensität der Querungen verdeutlichen.

Teilabschnitt Bahnhof: Fussgängerquerungen

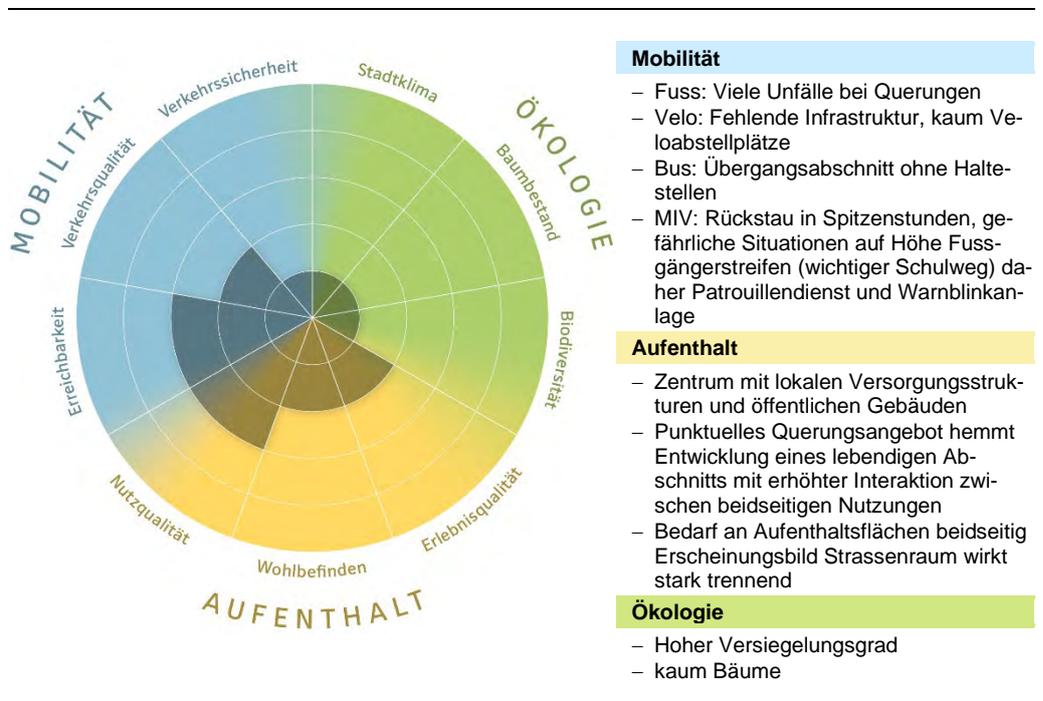
Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Unterführung MIV	<ul style="list-style-type: none"> – Sehr teuer (Finanzielle Beteiligung durch Bund, Kanton oder Agglo momentan unwahrscheinlich da Zusatzwunsch der Gemeinde) – Lange Rampenbauwerke erforderlich, wirken trennend, städtebaulich schwer integrierbar – Befahrbarkeit auch für grosse Fahrzeuge sicherzustellen – Landbedarf erforderlich – Zeitkritisch (konsolidierte Lösung braucht Zeit) 	<p>Im Zeitrahmen VALTRALOC nicht umsetzbar.</p> <p>Allenfalls als langfristige Vision offenhalten.</p>
Unterführung Fussverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Teuer (Finanzielle Beteiligung durch Bund, Kanton oder Agglo momentan unwahrscheinlich; übersteigt Rahmen der Agglomassnahme, keine Kostenbeteiligung der SBB, Zusatzwunsch der Gemeinde) – Deckt nur eine von mehreren Wunschlinien ab – Angsträume schwer vermeidbar – Entzieht dem Bahnhofplatz die Belebung und die Kundschaft der Geschäfte – Rampenbauwerke wirken trennend, städtebaulich schwer integrierbar – Zeitkritisch (konsolidierte Lösung braucht Zeit) 	<p>Im Zeitrahmen VALTRALOC nicht umsetzbar.</p> <p>Allenfalls als Option offenhalten.</p>
Flächiges Queren	<ul style="list-style-type: none"> – Im Rahmen des VALTRALOCs umsetzbar (kein Landerwerb, keine kostenintensiven Kunstbauten) – Reduktion der Anzahl "Störungen" dank verteilter, gleichzeitiger Querung. – Kann auch als Zwischenphase aufgefasst werden, bis Zeit für MIV- oder Fussverkehrs-Unterführung reif ist – Stärkt die Belebung des öffentlichen Raums 	<p>Weiterverfolgen</p>
<p>Fazit Fussgängerquerungen Flächiges Queren weiterverfolgen. Aufwärtskompatibilität für Visionen offenhalten.</p>		

Teilabschnitt Park: Veloangebot

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Abwärts	<ul style="list-style-type: none"> – Abwärts: Bei T30 ohne Veloangebot i.O. 	<p>Weiterverfolgen, abwärts im Mischverkehr</p>
<p>Aufwärts</p>		
– Status quo	<ul style="list-style-type: none"> – Velos werden von hinten bedrängt 	<p>Nicht weiterverfolgen</p>
– Velo auf Trottoir gestattet (aufwärts)	<ul style="list-style-type: none"> – Parkseitiges Trottoir wenig begangen, trotzdem vereinzelt Konflikte Fuss/Velo – Optional Trottoir zulasten Strasse verbreitern: Fahrbahn 6.5 m / Trottoir 3.0 m 	<p>Rückfallebene</p>
– Radstreifen aufwärts	<ul style="list-style-type: none"> – Auf bestehendem Strassenquerschnitt als Kernfahrbahn möglich: Fahrbahn 5.5 m / Radstreifen 1.7 m – Kernfahrbahn in Kurve problematisch 	<p>Nicht weiterverfolgen</p>
– Radweg aufwärts statt Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> – Ohne Landbedarf möglich – Fusswegverbindung durch Park verbessern – Umweg durch Park für Fussverkehr, Akzeptanz fraglich, Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr 	<p>Rückfallebene</p>
– Radweg und Trottoir	<ul style="list-style-type: none"> – Landbedarf in Böschung, in Gemeindeeigentum – Angebot für Fuss- und Veloverkehr auf wichtigem Innerortsabschnitt 	<p>Weiterverfolgen</p>
<p>Fazit Angebot Velo Abwärts: im Mischverkehr, Geschwindigkeiten von Auto und Velo relativ ausgeglichen Aufwärts: Radweg und Trottoir</p>		

4.3 Abschnitt 3: Zentrum

Qualitäten Ist-Zustand



Mobilität

- Fuss: Viele Unfälle bei Querungen
- Velo: Fehlende Infrastruktur, kaum Veloabstellplätze
- Bus: Übergangabschnitt ohne Haltestellen
- MIV: Rückstau in Spitzenstunden, gefährliche Situationen auf Höhe Fussgängerstreifen (wichtiger Schulweg) daher Patrouillendienst und Warnblinkanlage

Aufenthalt

- Zentrum mit lokalen Versorgungsstrukturen und öffentlichen Gebäuden
- Punktueller Querungsangebot hemmt Entwicklung eines lebendigen Abschnitts mit erhöhter Interaktion zwischen beidseitigen Nutzungen
- Bedarf an Aufenthaltsflächen beidseitig Erscheinungsbild Strassenraum wirkt stark trennend

Ökologie

- Hoher Versiegelungsgrad
- kaum Bäume

Wichtige Anliegen/Hinweise aus dem Workshop I

- Mittelzone als Querungshilfe
- Prüfung Gestaltung als Boulevard (Baumallee)
- Bäume kombiniert mit Parkplätzen
- Alles auf einer Ebene / Mittelzone überfahrbar
- Konfliktpunkt Gänsebergstrasse (Schulweg, Anlieferung, Ausfahrt) abhandeln
- Park + Ride bei Gänsebergschulhaus (unterirdisch)

Stossrichtungen und Varianten

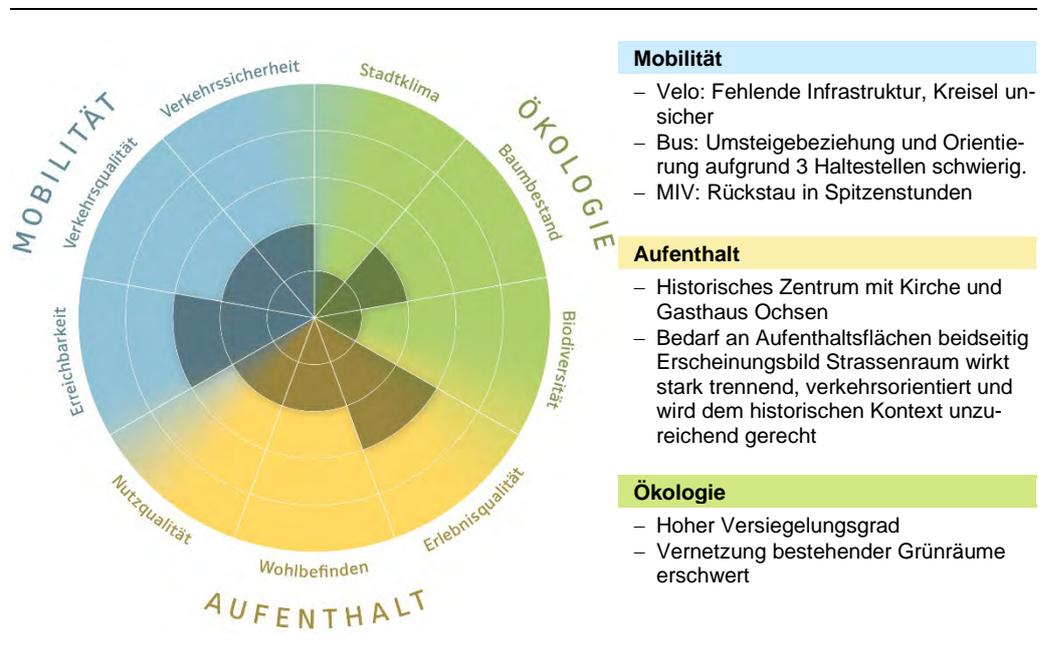
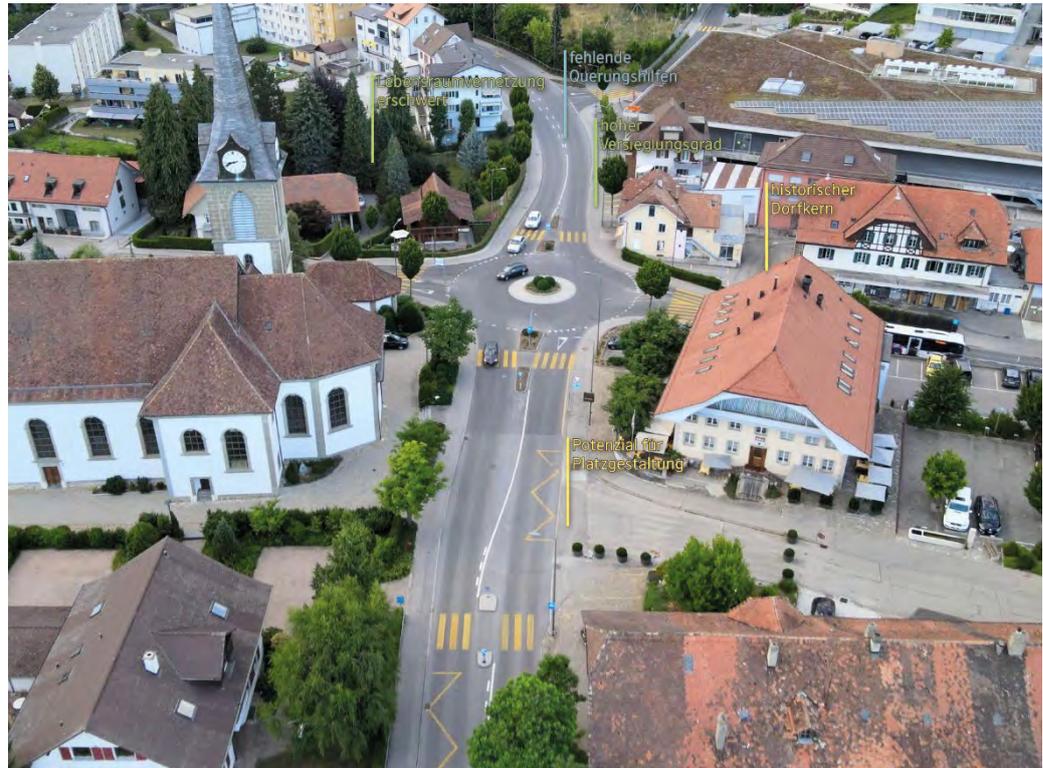
Der Abschnitt soll in seiner Funktion als lokales Zentrum mit belebten Aussenbereichen gestärkt werden. Hierzu sind neben Verbesserung in der Mobilität insbesondere auch Verbesserung in der Aufenthaltsqualität als auch für die Ökologie notwendig. Der Trenneffekt zwischen den teils publikumsintensiven Nutzungen soll reduziert werden. Ausserdem stellt sich die Frage einer ein- oder beidseitigen Baumreihe in Kombination mit notwendigen Parkplätzen.

Varianten	Bemerkungen
Mittelstreifen, einseitig Bäume / Parkplätze	<ul style="list-style-type: none"> - Ausgangslage Westseite: Gehwegrecht auf Privatgrund (kein Trottoir auf Strassenparzelle), teilweise bis zum Fahrbahnrand unterkellert, private Parkplätze - Ausgangslage Ostseite: diverse private Zufahrten, Einhaltung Sichtweiten bei Querung in Kombination mit Anordnung von Parkplätzen herausfordernd - Mittelzone verringert die Trennwirkung der Strasse - Breite der Mittelzone klären - Mittelzone für Sicherheit beim Queren und für ruhigen und stabilen Betriebsablauf wichtig
Beidseitig Bäume / Parkplätze (keine Mittelstreifen)	<ul style="list-style-type: none"> - Ohne Querungshilfe sind Fussgängerstreifen bei gegebener Verkehrsbelastung, kein flächiges Queren; Betriebsablauf gegenüber Status Quo kaum verändert. - Verzicht auf Mittelzone ermöglicht breitere Trottoirs und beidseitige Baumreihen

Fazit Betrieb und Gestaltung Abschnitt Zentrum
 Varianten im Detail prüfen und mit Begleitgruppe an Workshop II diskutieren

4.4 Abschnitt 4: Kirche

Qualitäten Ist-Zustand



Wichtige Anliegen/Hinweise aus dem Workshop I

- Schulweg, Fussgängerquerungen
- Prüfung Begegnungszone / Tempo 20
- Befahrbarkeit für grosse Fahrzeuge (Landwirtschaft/ LKW)
- Bushaltestellen zusammenfassen
- Herausforderung Kreisel: Platzanspruch und gestalterische Integration

Stossrichtungen und Varianten

Dieser Abschnitt bildet den historischen Ortskern der Gemeinde Düdingen. Durch die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte musste diese Funktion zunehmend der Verkehrsfunktion weichen und ist daher heute kaum noch erkennbar. Die Fahrbahn und der Kreisel als dominante Verkehrsanlage zerstückeln den Raum in kleine Vorflächen, welche kaum Bezug zueinander haben. Die Kirche, einst raumprägend, wirkt heute vom öffentlichen Raum abgewandt.

Es stellt sich die Frage des passenden Verkehrsregimes, einer optimierten Haltestellenanordnung sowie der adäquaten Materialisierung, welche klaren Bezug zum historischen Kontext nimmt.

Somit spielen in diesem Abschnitt Anforderungen an Ökologie und Aufenthalt neben der Mobilität eine wichtige Rolle.

Temporegime

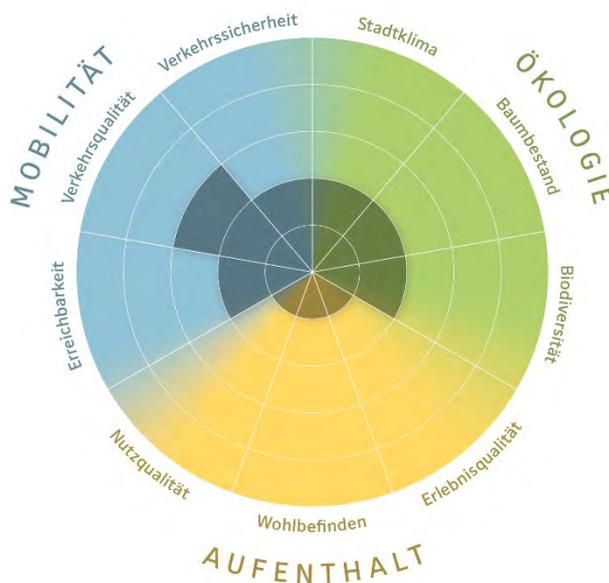
Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Tempo 30	– Einheitliches Temporegime im Kernbereich der Ortsdurchfahrt	Weiterverfolgen
Begegnungszone (T20)	– Abschnitt / Regimeübergänge definieren – Generell Fussgängervortritt, keine Fussgängerstreifen – Strassenraum gestalterisch in Platzfläche integrierbar (Bsp. Zentralplatz Biel) – Auswirkungen auf Verkehrsqualität und Fahrplanstabilität Bus prüfen	Nicht weiterverfolgen. Politische Akzeptanz nicht vorhanden.
Fazit Temporegime		
Tempo 30 weiterverfolgen. Gestalterisch andere Akzente als auf Streckenabschnitten denkbar / prüfen. Historischer Dorfkern mit markanten Fassaden stärken. Schnittstelle zu „Dorfplatz“ (Chännelmattstrasse) ausformulieren		

Bushaltestellen

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Varianten Lage		
Lage verteilt (Status quo)	– Drei Bushaltestellen hindernisfrei ausbauen – Orientierung für Fahrgäste unklar, nicht Fahrgastfreundlich	Nicht weiterverfolgen
Lage zusammengefasst	– Fahrgastfreundlich (Bus Richtung Bahnhof hält immer am gleichen Ort) – Nur eine Haltestelle hindernisfrei ausbauen	Weiterverfolgen
Varianten Haltestellenart		
Busbucht	– Sehr flächenintensiv (flache Radien für Anfahrt an hohe Haltekante) – aufgrund von Liegenschaftszufahrten schwierig realisierbar – Landbedarf erforderlich – Fahrzeitverlust durch einfädeln in Verkehr	Nicht weiterverfolgen
Fahrbahnhaltestelle	– Platzsparend, kein Landbedarf – Bus bleibt Pulkführer (kein Fahrzeitverlust bei Rückstau vor Kreisel) – Rückstau hinter Bus prüfen (Rückstau in Kreisel vermeiden, von Kreisel abrücken)	Weiterverfolgen
Fazit Bushaltestellen		
Bushaltestellen zusammenlegen (eine Haltestelle für alle Buslinien) Exakte Lage der Fahrbahnhaltestellen definieren		

4.5 Abschnitt 5: Süd

Qualitäten Ist-Zustand



Mobilität

- Fuss: Bestand ok, eher untergeordneter Bedeutung, wenig Querungsbedürfnisse
- Velo: Teils keine Infrastruktur, teils Velo auf Trottoir und somit im Konflikt mit Fussverkehr
- Bus: Neue Fahrbahnhalte ok,
- MIV: Verkehrsfluss ok, Anhäufung von Auffahrunfällen

Aufenthalt

- Bewegungsachse ohne Aufenthaltsqualität

Ökologie

- Wertvoller Grünkorridor im Umfeld
- Vernetzung erschwert

Wichtige Anliegen/Hinweise aus dem Workshop I

- Sicherheit Knoten Tschiemer verbessern (Prüfung Kreisel, LSA)
- Radstreifen bergwärts
- Portal Tempo 30 nach Damm wünschenswert
- Dosierung vor Knoten Tschiemer

Stossrichtungen und Varianten

Der Abschnitt Süd dient auch zukünftig insbesondere als funktionale Bewegungsachse. Es besteht kein Bedürfnis für Aufenthalt, für zusätzliche Begrünung besteht kein Spielraum. Das Aufwertungspotenzial liegt daher insbesondere in der Optimierung der Verkehrsqualität für Veloverkehr und den MIV. Ausserdem stellt sich die Frage einer Verbesserung am Knoten Tschiemer; Wobei hier nach Absprache mit dem Tiefbauamt des Kantons Freiburg eine Optimierung mittels Lichtsignalanlage im Vordergrund steht. Die Realisierung von anderen Knotenformen oder umfassenderen geometrischen

Anpassungen sind aufgrund der komplexen topografischen Situation im Zeithorizont des VALTRALOC nicht realisierbar und werden zu einem späteren Zeitpunkt durch den Kanton detailliert geprüft.

Lage Zonentor T30

Varianten	Bemerkungen
Nach Damm (Grubenweg)	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Dorfeingang nach Damm – Erhöhung Verkehrssicherheit in Abschnitt mit Rückwärtsparkierung und fehlendem Trottoir bei Tankstelle – Einhaltung Temporegime ausserhalb von Spitzenzeiten herausfordernd
Bei Pfarrhaus	<ul style="list-style-type: none"> – Mit Beginn Abschnitt Kirche – Räumlich intuitiv

Fazit Lage Zonentor T30

Varianten im Detail prüfen und mit Begleitgruppe an Workshop II diskutieren

Angebot Velo

Varianten	Bemerkungen	Erwägung
Status quo	<ul style="list-style-type: none"> – Aufwärts: Velos werden von hinten bedrängt 	Nicht weiterverfolgen
	<ul style="list-style-type: none"> – Abwärts: Ohne Veloangebot i.O. (geringerer Geschwindigkeitsunterschied zwischen Velo und MIV aufgrund Gefälle) 	Weiterverfolgen
Velostreifen bergwärts	<ul style="list-style-type: none"> – Auf bestehendem Strassenquerschnitt möglich (bis Knoten Tschiemer), nur geringer, punktuelle Landbedarf 	Weiterverfolgen

Fazit Angebot Velo

Abwärts: im Mischverkehr, Aufwärts: Radsteifen

Dosieranlage

Varianten Lage	Bemerkungen	Erwägung
Lage bei Knoten Tschiemer	<ul style="list-style-type: none"> – Kombinierbar mit LSA – Für Autofahrende Zusammenhang mit Verkehrsüberlastung nachvollziehbar 	Weiterverfolgen
Lage weiter ausserhalb	<ul style="list-style-type: none"> – Komplette ausserhalb Siedlung – Busspur und Vorbeifahrt Velo aufgrund Topografie einfacher realisierbar, aber Problematik Landbedarf und Ersatz Fruchtfolgefläche – Lage ausserhalb Perimeter VALTRALOC – Dosierung für Autofahrende kaum nachvollziehbar 	Nicht weiterverfolgen

Varianten Buspriorisierung

Busspur (Jetschwilstrasse)	<ul style="list-style-type: none"> – Starker Eingriff ins Gelände, Stützmauern (sofern Dosierung bei Knoten) – Verlust von grossen, markanten Bäumen an Jetschwilstrasse – Sehr kostenintensiv – Kaum Landerwerb (Böschung gehört zur Strassenparzelle) – Betrieblich vorteilhaft – Ausserhalb Perimeter VALTRALOC 	Nicht weiterverfolgen
Buspriorisierung durch Ausstossen	<ul style="list-style-type: none"> – Deutlich geringerer Eingriff – Weniger kostenintensiv – Ausstossen MIV betrieblich machbar (geringere Verkehrsbelastung als im Norden; zwei Zulaufstrecken, dadurch wechselnde Dosierung möglich) – Verkehrsmanagement weniger gezielt möglich (Störung durch Ausstossen) 	Weiterverfolgen
Elektronische Busspur	<ul style="list-style-type: none"> – Betrieblich kritisch aufgrund relativ hoher Verkehrsbelastung in Gegenrichtung – Bildung von Rückstau in Gegenrichtung, Tangierung von Liegenschaftszufahrten – Bildung von zusätzlichen Gefahrenquellen (Verkehrssicherh.) 	Nicht weiterverfolgen

Varianten Führung Velo im Rückstauraum

Velovorbeifahrt am Rückstau	<ul style="list-style-type: none"> – Verbreiterung Strasse erforderlich, Stützmauern in Böschung – Erhalt Bäume zu klären – Landerwerb wahrscheinlich nicht erforderlich – Ausserhalb Perimeter VALTRALOC 	Möglichkeiten klären
Keine Velovorbeifahrt	<ul style="list-style-type: none"> – Lokale Umfahrroute für Velo vorhanden - Duensstrasse: via Briegliweg - Jetschwilstrasse: via Horiastrasse 	Möglichkeiten klären

Fazit Dosieranlage

- Dosierung bei Knoten Tschiemer,
- Buspriorisierung durch Ausstossen,
- Möglichkeiten für Veloangebot bei Dosierung im Detail klären

5 Vertiefung Varianten in Ortskern

Auf Basis der bisherigen Erwägungen und den Inputs aus dem Workshop I wurden im Hinblick auf den Workshop II für die «Fokusräume» in den Abschnitten im Ortskern – also die Abschnitte 2 (Bahnhof), 3 (Zentrum) und 4 (Kirche) – verschiedene Gestaltungsvarianten, welche sich teilweise auch betrieblich unterscheiden, ausgearbeitet. Diese Varianten wurden am Workshop vorgestellt und diskutiert, sowie von den Workshopteilnehmenden priorisiert.

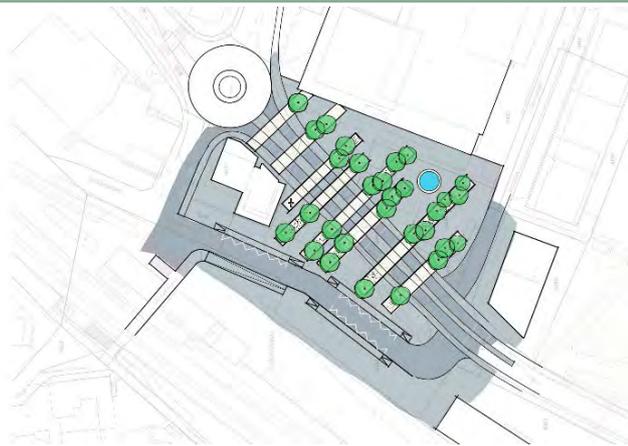
5.1 Fokusraum Bahnhof

Randbedingungen / Anforderungen / Stossrichtung

- Bahnhofplatz: Es ist noch nicht abschliessend geklärt, wie der zukünftige Bahnhofplatz aussehen wird. Gemäss Drittprojekt bestehen weiterhin zwei Varianten zur Umgestaltung des Bahnhofplatz. Der Vorschlag auf der Ortsdurchfahrt soll für beide Varianten aufwärtskompatibel sein.
- Die Gestaltung soll flexibel auf allfällige mittelfristige städtebauliche Entwicklungen auf dem Areal des Einkaufszentrums reagieren können.

Varianten

Variante 1: Bäume aussen



Beschrieb:

- Breite Gestaltungsbänder verbinden beide Seiten der Strasse.
- In den Seitenbereichen nehmen die Gestaltungsbänder bestehende sowie neue Baumsetzungen auf und können beliebig erweitert werden.
- Die breiten Bänder sind begehbar und ausserhalb der der Strasse soweit möglich mit einem sickerfähigen Belag ausgestattet.
- Die Flächen zur Strasse hin sind für den Fussverkehr durchlässig (keine Abschränkungen oder Heckenpflanzungen), so dass die Strasse überall gequert werden kann.
- Parkplätze können in Gestaltungsbänder integriert werden.

Rückmeldung Workshop II

- Hier müssen Poller oder Ähnliches Schutz für querenden Fussverkehr gewährleisten.
- Prüfung ob teilweise Entsiegelung Mittelstreifen auch bei dieser Variante möglich ist.
- Unterhalt und Sicht besser/einfacher.
- Mehr Flexibilität für Befahrbarkeit mit Grossfahrzeugen gegenüber Variante 2

Priorisierung Workshop II

- **20 Punkte**

weiterverfolgen

Variante 2: Bäume aussen und dem Mittelstreifen



Beschrieb:

- Diese Variante sieht im Gegensatz zur Variante 1 zusätzlich Bäume in der Fahrbahnmitte vor. Ansonsten sind die Varianten identisch.
- Durch die Bäume in der Mitte entsteht ein Baumdach, welches den Eindruck eines fahrbahnüberspannenden Raums vermittelt und damit die Koexistenz und das flächige Queren stärkt.
- Die Bäume in der Mitte der Fahrbahn sind visuell sehr prägend und verdeutlichen den Regimeübergang in die «Kernzone».

Diskussionspunkte Workshop II

- Bäume bieten Schutz auf dem Mittelstreifen beim Queren
- Unterhalt Bäume in Mittellage ist aufwändig und mit Risiken verbunden
- Lichtraumprofil für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge kritisch
- Bäume beeinträchtigen Sicht (für Fussverkehr und MIV)
- Bedingungen für gutes Gedeihen sind schwierig

Priorisierung Workshop II

- **2 Punkte**

Nicht weiterverfolgen

5.2 Fokusraum Zentrum

Randbedingungen / Anforderungen

- Wichtiger Schulweg quert in diesem Abschnitt
- Platzverhältnisse sehr eingeschränkt, Erweiterung Strassenraum kaum möglich. Dies erfordert Priorisierung der wichtigsten Entwurfselemente.
- Einige Privatparzellen reichen bis an den Fahrbahnrand (öffentliches Gehwegrecht entlang der Strasse vorhanden); teilweise auch die Unterkellerung. In diesen Bereichen sind Baumpflanzungen nicht möglich.
- Parkplätze: Strassenseitig auf den Privatparzellen befinden teilweise private Parkplätze. Hier muss im Falle einer Neuordnung oder Aufhebung eine einvernehmliche Lösung mit der Grundeigentümerschaft gefunden werden. Zudem bestehen ebenfalls öffentliche Strassenparkplätze entlang der Strasse.
- Baubewilligte Neuüberbauung Gänsebergstrasse 1 mit direktem Strassenbezug und Arkade.

Varianten

Variante 1: Mehrzweckstreifen, Baumreihe einseitig



Beschrieb:

- Koexistenz und flächiges Queren bei Tempo 30
- Mittelstreifen als Querungshilfe, keine Fussgängerstreifen
- Einseitige Baumreihe mit Parkplätzen und Veloabstellplätzen kombiniert (auf der westlichen Strassenseite, damit bestehende private PP ersetzt werden können)
- Keine Parkplätze auf der östlichen Strassenseite (Breite nicht ausreichend)

Rückmeldung Workshop II

- Breiterer Mittelstreifen als in Variante 2 bietet mehr Sicherheit beim Queren
- Breiterer Mittelstreifen ermöglicht das Linksabbiegen, ohne dass der nachfolgende Verkehr behindert wird (stetiger Verkehrsfluss)
- Visuelle Querelemente (analog Abschnitt Bahnhof) sollten auf die wichtigsten Querungsstellen sensibilisieren wenn Fussgängerstreifen wegfallen

Priorisierung Workshop II

- **17 Punkte**

weiterverfolgen

Variante 2: Mehrzweckstreifen, Baumreihe beidseitig



Beschrieb:

- Im Gegensatz zur Variante 1 beidseitige Baumreihe; zusätzliche Baumreihe auf der östlichen Strassenseite ohne Parkierung dazwischen (Breite nicht ausreichend)
- Minimalmasse für Fahrbahn, Mittelstreifen, Trottoir und Baumscheiben
- Ansonsten wie Variante 1

Rückmeldung Workshop II

- Schmäler Mittelstreifen bietet nicht genügend Sicherheit beim Queren
- Aufgrund minimalem Mittelstreifen behindert das Linksabbiegen den Verkehrsfluss der nachfolgenden Fahrzeuge
- Visuelle Querelemente (analog Varianten Bahnhof) sollten auf die wichtigsten Querungsstellen sensibilisieren wenn Fussgängerstreifen wegfällt
- Unterhalt aufwändiger bei beidseitiger Baumreihe
- Beschränkte Platzverhältnisse für Bäume, Wachstum fraglich

Priorisierung Workshop II

- **6 Punkte**

Nicht weiterverfolgen

Variante 3: Schmalfahrbahn, Baumreihe beidseitig



Beschrieb:

- Schmalfahrbahn in Tempo 30 und punktuell Queren auf Fussgängerstreifen
- Beidseitige Baumreihe, Seite West mit Parkplätzen und Veloabstellplätzen kombiniert.
- Breiteres Trottoir

Rückmeldung Workshop II

- Platzgewinn für Aussenflächen
- Queren nur punktuell möglich
- Unterbruch Verkehrsfluss, keine Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme

Priorisierung Workshop II

- **0 Punkte**

Nicht weiterverfolgen

5.3 Fokusraum Kirche

Randbedingungen / Anforderungen

- Abschnitt erfordert hochwertige Gestaltung zur Würdigung des Abschnitts als historischen Ort.
- Wichtiger Schulweg quert am Kreisel
- Schnittstelle zum autofreien Abschnitt der (alten) Chännelmattstrasse klären.

Varianten

Variante 1: Mittelstreifen, Gestaltungsbänder, Bäume in Mitte

Variante 2: Mittelstreifen, flächige Einfärbung Platz

Variante 3: Mittelstreifen, flächige Einfärbung Platz



Beschrieb:

- Koexistenz und flächiges Queren bei Tempo 30, Mittelstreifen als Querungshilfe, keine Fussgängerstreifen
- Gestaltung mit breiten Querbändern und Bäumen in der Fahrbahnmitte machen auf Besonderheit des Ortes aufmerksam und fördern gegenseitige Rücksichtnahme. (Aufnahme des Gestaltungsprinzips vom Abschnitt Bahnhof, V2)
- In den Seitenbereichen ändert sich Gestaltung. Bestehende abwendende Gestaltung Kirche bleibt bestehen.

Rückmeldung Workshop II

- Bedenken zu den Bäumen auf dem Mittelstreifen
- Unterhalt ist aufwändig
- Lichtraumprofil für grosse landwirtschaftliche Fahrzeuge wird in Frage gestellt
- Bäume beeinträchtigen Sicht

Fachliche Einschätzung

- 3 Punkte

Nicht weiterverfolgen

Beschrieb:

- Koexistenz und flächiges Queren bei Tempo 30, Mittelstreifen als Querungshilfe, keine Fussgängerstreifen (wie Variante 1)
- Flächige Einfärbung Strasse und Seitenbereiche macht auf Besonderheit des Ortes aufmerksam und fördert gegenseitige Rücksichtnahme.
- Historische Gebäude werden wieder auf Platz gestellt.
- Öffnung und Orientierung Grünelemente in Richtung Platz.

Rückmeldung Workshop II

- Mittelzone erleichtern das Queren und Linksabbiegen.
- Kohärenz mit anderen Zentren, soweit bei diesen ebenfalls Mittelstreifen vorgesehen werden.

Fachliche Einschätzung

- 18 Punkte

Weiterverfolgen

Beschrieb:

- Schmalfahrbahn in Tempo 30 und punktuelles Queren auf Fussgängerstreifen (wie Abschnitt Zentrum, Variante 3)
- Platzgestaltung ansonsten wie Variante 2
- Breite Trottoirs

Rückmeldung Workshop II

- Platzgewinn für Aussenflächen. Jedoch kaum notwendig da ausreichend Aussenflächen vorhanden.
- Queren nur punktuell möglich
- Unterbruch Verkehrsfluss, keine Koexistenz und gegenseitige Rücksichtnahme

Fachliche Einschätzung

- 0 Punkte

Nicht weiterverfolgen

6 Die neue Ortsdurchfahrt

6.1 Gesamtkonzept

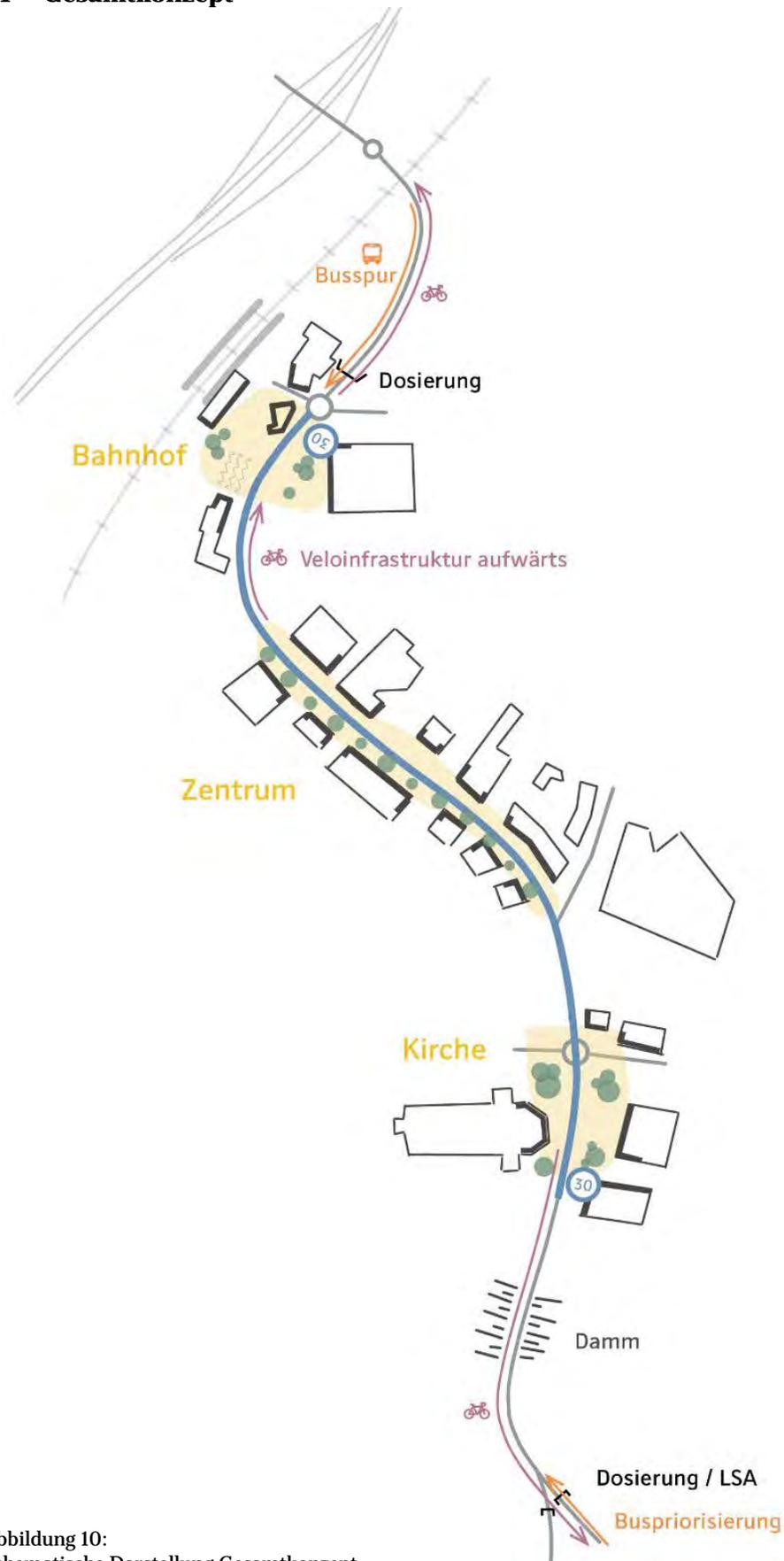


Abbildung 10:
Schematische Darstellung Gesamtkonzept

Dosierung auf ortsverträgliches Mass

Im Norden und im Süden wird der Verkehr zu den Spitzenstunden auf eine für den Ortskern verträgliche Verkehrsmenge dynamisch dosiert.

Die nördliche Dosieranlage befindet sich vor dem Bahnhofkreisel. Um einen stetigen Verkehrsfluss im Ortskern zu bewirken, werden mit der Dosierung die stärksten Spitzen während den Hauptverkehrsstunden geglättet. Die Fahrzeuge werden tröpfchenweise ins System eingelassen; die dazwischenliegenden Rotphasen sind kurz. Die Rückstau-strecke reicht bis zum Sikakreisel. Für die Buspriorisierung wird eine Busspur im Norden eingerichtet. Der voraussichtlich weitere Bedarf an Rückstaustrassen ist durch ein koordiniertes und dynamisches Dosiersystem auf der Hauptstrasse und der Murtenstrasse sowie einer allfälligen künftigen Verbindungsstrasse Birch – Luggiwil zu decken. In der laufenden Studie zu diesem Raum werden hierzu Varianten geprüft. Zur Verhinderung von Rückstau auf die Autobahn sind auf den Ausfahrtsrampen Detektoren anzubringen. Folglich wird bei Rückstaugefahr der Abfluss von der Autobahn priorisiert.

Im Süden wird beim Zusammenlauf der Strassen aus Mariahilf und St. Wolfgang dosiert. Die Dosierung wird mit der neuen Lichtsignalanlage bei diesem Knoten kombiniert. Dank frühzeitiger Busanmeldung kann der Rückstau ausgestossen werden (vorübergehend längere Rotphasen aus St. Wolfgang). Eine separate Infrastruktur für die Buspriorisierung ist damit nicht erforderlich.

Während die Dosierung nur bedarfsgerecht bei zu hohen Verkehrsmengen aktiv ist, bleibt die Lichtsignalanlage an diesem Knoten durchgehend in Betrieb; als Massnahme gegen die defizitäre Verkehrsführung bei der spitzwinkligen Einmündung. Das Einmünden aus der vortrittsbelasteten Richtung (St. Wolfgang) wird sicherer und stressfreier. Eine gesamtheitliche Analyse dieses Verkehrsknotens durch den Kanton ist zu empfehlen und kann zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Ortskern - Tempo 30 und gegenseitige Rücksichtnahme

Innerhalb des dosierten Bereichs, zwischen Bahnhof bis zum Grubenweg nach der Kirche, soll der Verkehr langsam, dafür stetig fliessen. Hier kommen sehr viele Bedürfnisse an den Strassenraum zusammen, wovon der linear fliessende Verkehr nur eines ist. Wichtige Schulwege queren die Strasse; Geschäfte, Restaurants, die Kirche, die Gemeindeverwaltung, der Bahnhofplatz, Bushaltestellen, etc. befinden sich hier. Das Fussverkehrsaufkommen ist hoch und sehr divers. Es sind nicht nur einzelne, bestimmte Strassenquerungen wichtig. Das Querungsbedürfnis besteht praktisch überall.

Die dosierte Verkehrsmenge, kombiniert mit tiefen Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Hier gilt Tempo 30. Die Strasse wird flächig gequert. Anstelle der Fussgängerstreifen bietet ein Mittelstreifen eine Querungshilfe. Die Strasse kann in zwei Etappen – jede Fahrspur einzeln - gequert werden. Blickkontakte sind möglich. Menschen zu Fuss und im Auto respektive auf dem Velo nehmen aufeinander Rücksicht. Die Lücke zum Queren wird gesucht und gewährt. Der Fussverkehr profitiert von mehr Bewegungsfreiheit, Autofahrende von einem stetigeren Verkehrsfluss.

Schulwegsicherheit

Heute gibt es bei zwei Fussgängerstreifen Warnblinkanlagen, welche zu bestimmten Zeiten in Betrieb sind. Zusätzlich regeln Verkehrspatrouillen den Vortritt bei einigen Fussgängerstreifen. Diese Elemente sind Teil des bestehenden Schulwegsicherheitskonzepts und haben beim aktuellen Verkehrsregime ihre Berechtigung. Mit dem neuen Regime wird eine neue Ausgangslage geschaffen. Die Warnblinkanlage würde das Regime mit gegenseitiger Rücksichtnahme und flächigem Queren als Ganzes schwächen, da sie die Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme nur auf eine Stelle fokussierten. Für die Schulwege besonders wichtige Querungsstellen werden hingegen durch Markierungen hervorgehoben. Diese zeigen gute und sichere Querungsstellen an. Anstelle der heutigen Patrouillendienste sind Verkehrs-Coaches denkbar, welche den kleinen Kindern und älteren Menschen beim Queren helfen und sie anleiten, so dass sie die Selbständigkeit rasch und sicher erlernen.

Veloverkehr

Dank dem niedrigen Geschwindigkeitsniveau und der gegenseitigen Rücksichtnahme ist ein sicheres Velofahren im Mischverkehr – trotz der hohen Verkehrsbelastung - möglich. Hier gibt es, bis auf den Abschnitt beim Thaddäuspark, kein separiertes Veloangebot.

Wegen der Steigung der Strasse ist da der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Autos und Velos besonders gross, so dass sich Velofahrende ohne Separierung von hinten bedrängt fühlen. In diesem Steigungsabschnitt ist ein separierter Radweg vorgesehen.

Ebenfalls in leichter Steigungslage befinden sich die Strecken ausserhalb des Tempo-30-Abschnitts (Grubenweg bis Knoten Tschiemer und Bahnhofkreisel bis Sikakreisel). Auf diesen Strecken wird aufwärts ein durchgängiger Radstreifen angeboten. In der Gegenrichtung (abwärts) sind Velofahrende schneller und fliessen im Mischverkehr mit.

Bei den Dosieranlagen soll der Veloverkehr am Rückstau vorbeifahren können. Im Abschnitt Nord ist dies auf der Busspur möglich. Im Süden aus Richtung Mariahilf kann auf einem Teilabschnitt ein Radstreifen angeboten werden. Ausserdem bestehen aus Mariahilf und St. Wolfgang Alternativrouten abseits der Hauptstrasse.

Gestaltung

Die gesamte Ortsdurchfahrt ist mit ca. 1.6 km sehr lang und führt durch Räume mit unterschiedlichem Charakter. Die linearen Abschnitte im Norden und Süden sind nicht mit den Abschnitten im Ortskern zu vergleichen. Auch die «Fokusräume» beim Bahnhof, im Zentrum und bei der Kirche zeichnen sich durch individuelle Qualitäten aus. Diesem Umstand ist mit der Gestaltung Rechnung zu tragen. Auf die verschiedenen Räume ist individuell zu reagieren. Gleichzeitig ist durch gestalterische Konstanten die Wiedererkennbarkeit und der gestalterische Zusammenhalt herzustellen. Das Gestaltungskonzept sieht in allen drei «Fokusräumen» breite Randabschlüsse und einen Mittelstreifen in Beton mit integrierten Leuchtmitten vor.

6.2 Abschnitt 1: Nord

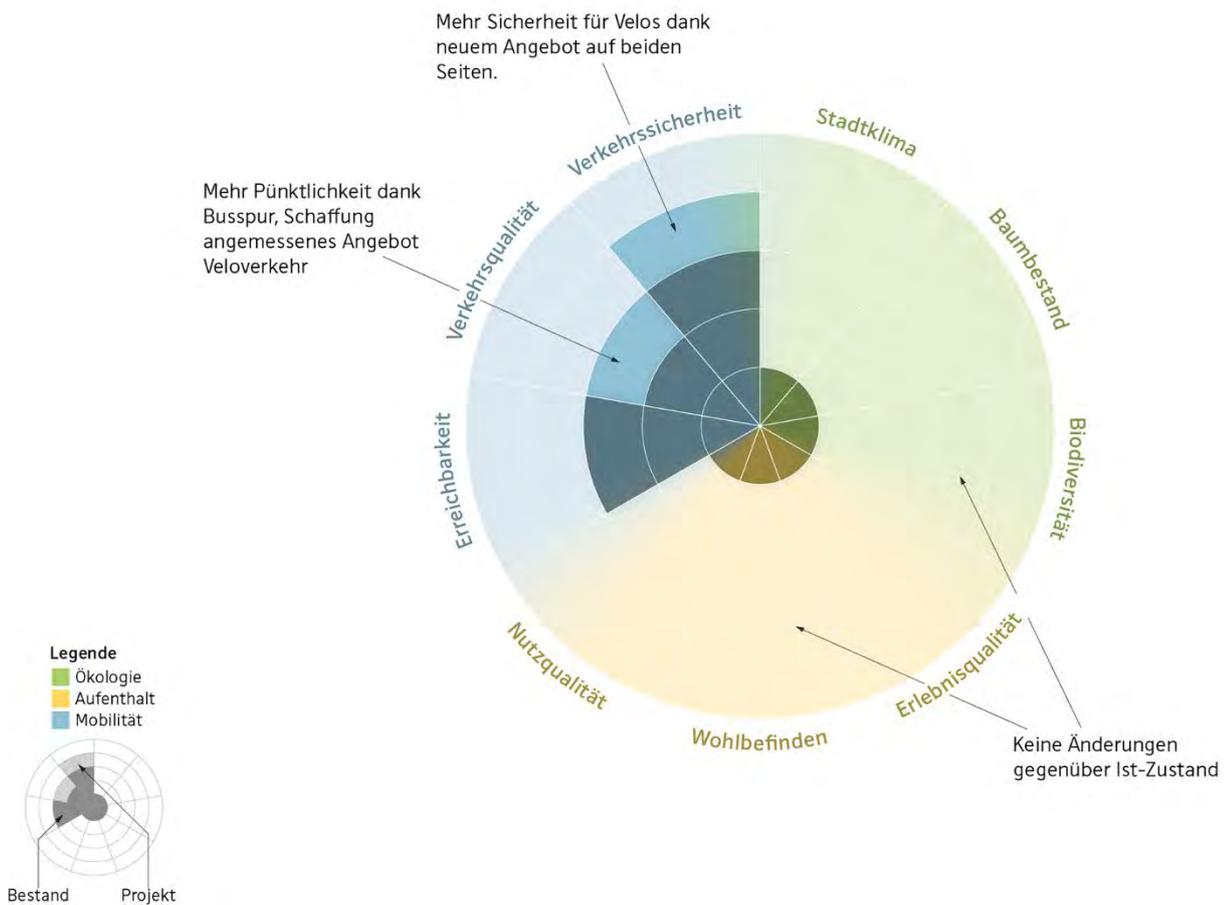


Abbildung 11: Abschnitt Nord,
Ausschnitt Gestaltungsplan (Beilage 1)

- **Grundlayout:** Der Abschnitt besteht aus zwei vollwertigen Fahrbahnen, welche in Richtung Autobahn mit einem durchgängigen Radstreifen und in Richtung Zentrum mit einer Busspur ausgestattet sind. Es besteht ein beidseitiges Trottoir.
- **Ausweitung Strassenraum:** Die neue Busspur und der Radstreifen erfordern eine Verbreiterung des Strassenraums auf beiden Seiten.
- **Temporegime:** Der Abschnitt wird weiterhin mit Tempo 50 betrieben.
- **Dosierung:** In den Spitzenstunden wird der einfahrende Verkehr dosiert. Die Dosierungsanlage befindet sich in Höhe des Kreisels am Bahnhof. Die Rückstau-strecke verläuft auf dem gesamten Abschnitt Nord.
- **Busspur:** Zur Umfahrung des Rückstaus und priorisierten Einfahrt des öffentlichen Bussverkehrs wird ortseinwärts eine Busspur angeordnet. Diese kann gleichzeitig vom Veloverkehr genutzt werden.
- **Veloführung:** Der Veloverkehr ortseinwärts wird zu Beginn auf einem Radstreifen, dann auf der Busspur geführt. In Richtung Autobahn kann ein durchgängiger Radstreifen angeboten werden.
- **Fussgängerquerung:** Es kann eine gesicherte Fussquerung mit Fussgängerstreifen und Mittelzone in Höhe der ASS AG angeboten werden. Diese ermöglicht es die Strasse etappenweise zu queren. Zudem bleibt der Fussgängerstreifen beim Kreisel weiterhin bestehen.
- **Vorbereiche Düdal:** Um den kantonalen Anforderungen gerecht zu werden und Störungen des Verkehrsablauf auf der Ortsdurchfahrt zu minimieren, werden die Zu- und Wegfahrten in den Vorflächen des Gebäudes der Düdal gebündelt.

- Kreisler Bahnhof: Der Kreisler bleibt im Wesentlichen bestehen, seine Mittelzone wird so ausgestaltet, dass Fahrzeuge deutlicher abgelenkt werden und ihr Geschwindigkeiten reduzieren müssen. Hierdurch bessert sich insbesondere auch die Sicherheit für den Veloverkehr.
- Die Situation für den Veloverkehr ist beim Sikakreisel (ausserhalb des Perimeters) heute nicht befriedigend. In seiner zweispurigen Ausgestaltung stellt er insbesondere für Velofahrende ein Sicherheitsrisiko dar. Eine vertiefte Betrachtung der Verkehrssituation am Sikakreisel im Zusammenhang mit dem entsprechenden Drittprojekt ist deshalb erforderlich.

Wirkungskontrolle



6.3 Abschnitt 2: Bahnhof



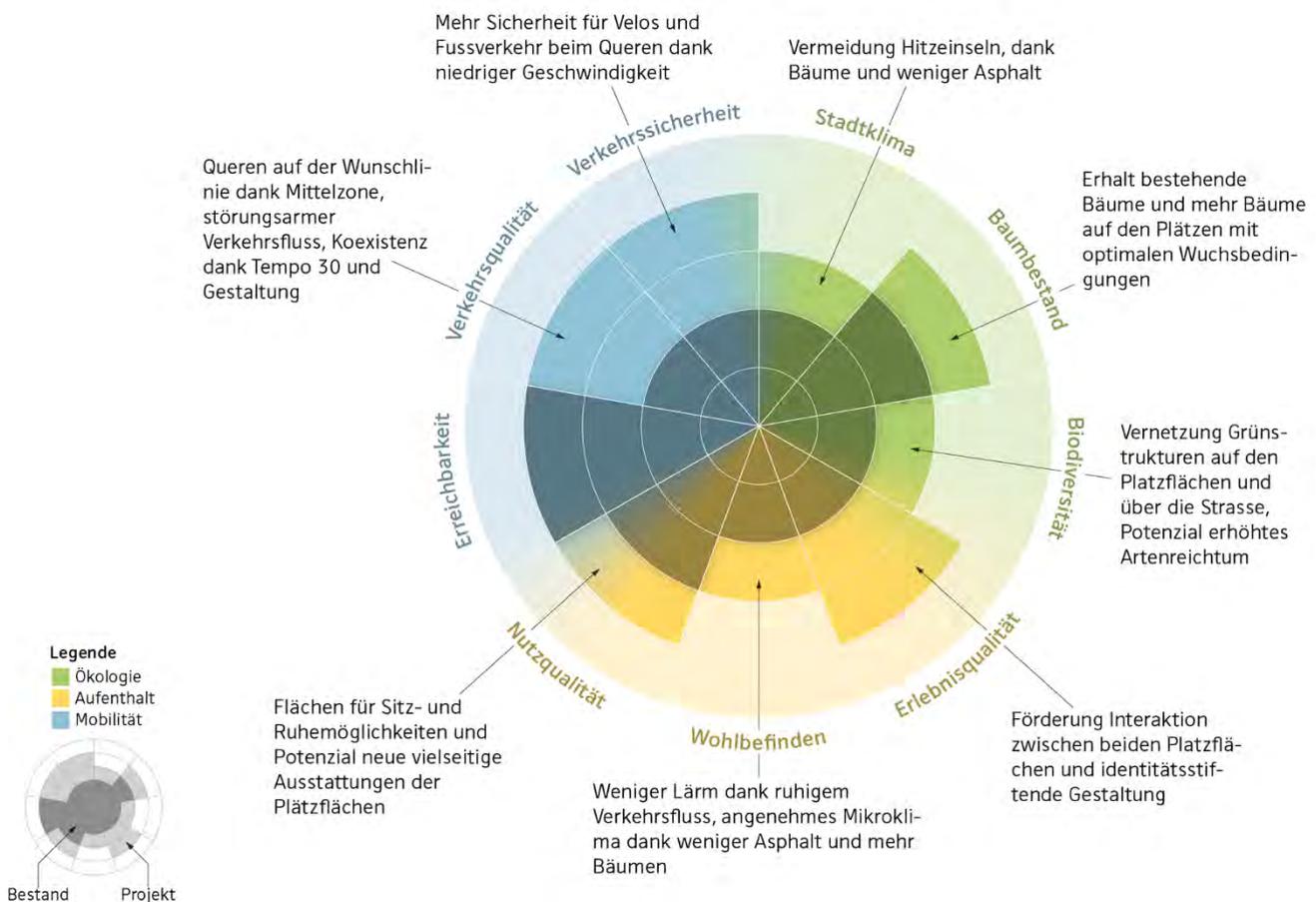
Abbildung 12: Abschnitt Bahnhof,
Ausschnitt Gestaltungsplan (Beilage 1)

Der Bahnhof ist eine Verkehrsdrehscheibe von regionaler Bedeutung mit Präsenz von unterschiedlichen Nutzungen und Aktivitäten im direkten Umfeld. Die lokale Funktion wird gegenüber der Transitfunktion gestärkt. Die Strassengestaltung trägt zur Verbindung des Bahnhofplatzes und des Vorplatzes des Einkaufszentrums bei. Die Gestaltung der Seitenräume kann flexibel auf Veränderungen auf dem Bahnhofplatz bzw. beim Einkaufszentrum reagieren.

- Grundlayout: Auf Höhe des Bahnhofs ist der Strassenraum in Mischverkehrsflächen mit Mittelstreifen ausgestaltet. Im Abschnitt in Kurvenlage wird der Verkehr in einer Schmalfahrbahn im Mischverkehr geführt, zusätzlich wird in Richtung Bahnhof eine separate Velosteighilfe umgesetzt. Es besteht beidseitig ein Trottoir.
- Der Mittelstreifen wird differenziert ausgestaltet. Bei der Einmündung des Brunnenwegs und zum Bahnhofplatz dient er als Abbiegehilfe und besitzt keinen Anschlag. Ansonsten dient er dem querenden Fussverkehr und ist vor dem motorisierten Verkehr geschützt (Randabschluss mit Anschlag, Kandelaber). Ein Teil des Mittelstreifens sowie das Trottoir steht für Ausnahmetransporte zur Verfügung. Damit können die Anforderungen gewährleistet werden.
- Temporegime: Ab Kreiselpunkt Bahnhof gilt Tempo 30. Der Regimewechsel ist durch die Gestaltung deutlich erkennbar und aufgrund des Raumcharakters intuitiv.
- Fussquerungen: Die Fussgängerstreifen werden entfernt. Der Fussverkehr kann auf gesamter Breite queren, der motorisierte Verkehr bleibt vortrittsberechtigt. Dank Niedriggeschwindigkeitsregime ist eine gemeinsame Kommunikation

- möglich, querender Fussverkehr kann hierdurch Lücken zwischen Fahrzeugen zum Queren nutzen.
- Gestaltung: Am Bahnhof stellen breite Gestaltungsbänder, welche vom Bahnhofplatz über die Strasse bis zum Gebäude des Bahnhofszentrums verlaufen das Hauptkennungsmerkmal dar. Der Mittelbereich soll für die Platzierung neuer Leuchtmittel genutzt werden. Bestehende Pflanzungen werden in die Bänder integriert und ergänzt. Durch Reorganisation kann die Parkierung ebenfalls in das Gestaltungsprinzip integriert werden. Das Bepflanzungskonzept bricht die Linearität, stärkt den Platzcharakter und wirkt durch Entsiegelung dem Entstehen einer Hitzeinsel entgegen. Auf der Fahrbahn kommt Beton zum Einsatz; verschiedene Farbtöne ermöglichen die Differenzierung der Streifen. Auch der Mittelstreifen wird mit Beton ausgeführt. Damit sind diese Bereiche robust und dauerhaft. Auf den Seitenbereichen sind die Streifen porös und grün; dank ihrer Ausstattungen dienen sie dem Aufenthalt; die Kombination von bestehenden und neuen Bäumen trägt zur Klimaanpassung und zur Biodiversität positiv bei.
 - Weg durch den Park: Es wird zusätzlich eine neue Wegführung im Thaddäuspark geschaffen, um eine zusätzliche attraktive Fussverbindung zum Bahnhof zu schaffen.
 - Velosteighilfe: Der Abschnitt in der Kurve befindet sich in einer Steigung. Um dem Veloverkehr die erforderliche Verkehrssicherheit zu bieten, ist eine separate Veloführung vorgesehen. Dies erfordert eine Ausweitung des Strassenraums in Richtung Thaddäuspark.

Wirkungskontrolle



6.4 Abschnitt 3: Zentrum



Abbildung 13: Abschnitt Zentrum,
Ausschnitt Gestaltungsplan (Beilage 1)

In diesem Abschnitt befinden sich diverse publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen. Mit dem Projekt wird die Zentrumsfunktion gegenüber der Transitfunktion gestärkt. Die neue Baumreihe schafft eine angenehme Raumqualität.

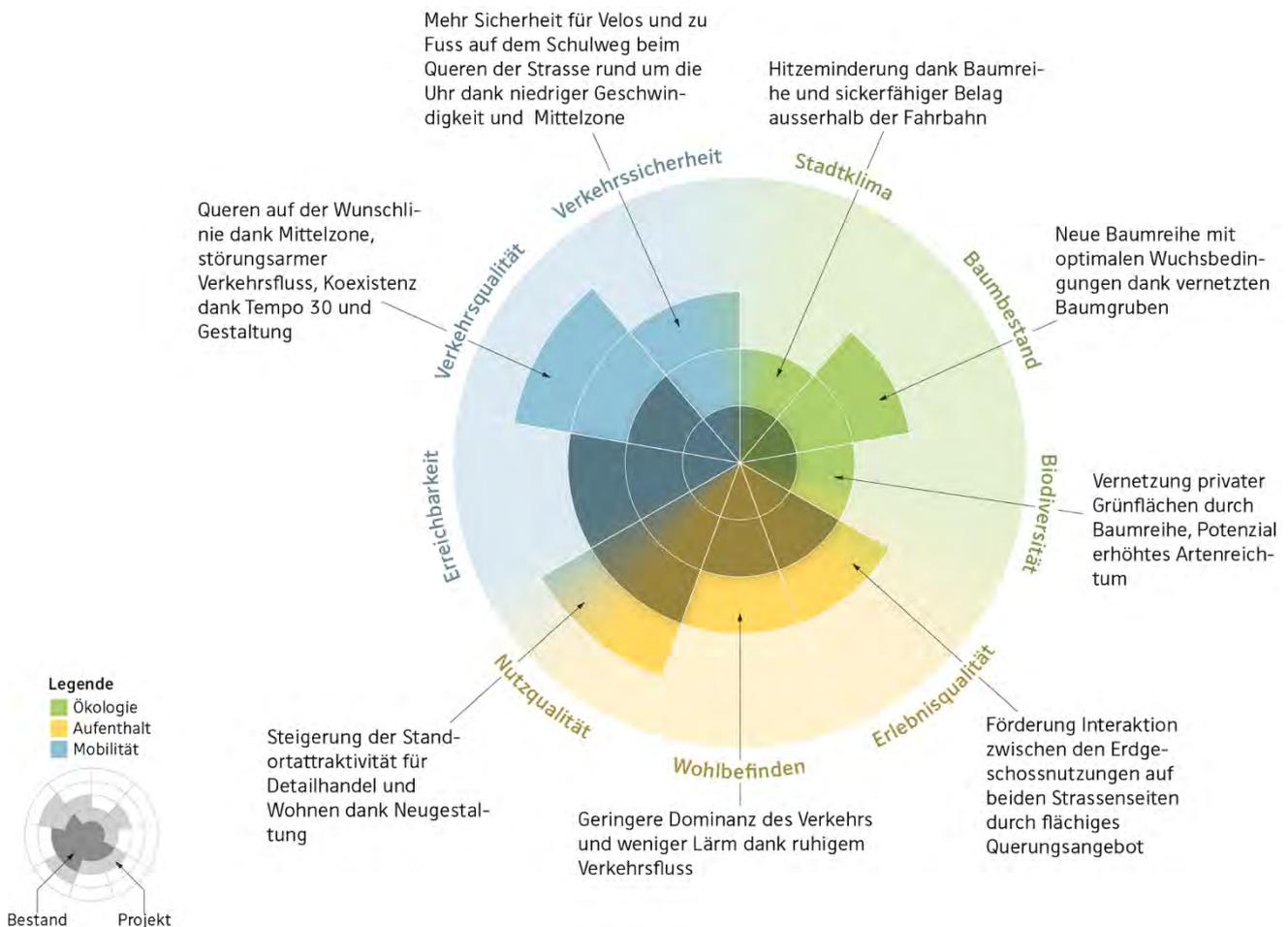
Grundlayout: Der Strassenraum ist in Mischverkehrsflächen mit Mehrzweckstreifen in Mittellage ausgestattet. Es besteht beidseitig ein Trottoir. Auf der westlichen Seite befindet sich neu eine einseitige Baumreihe, welche eine Art Boulevardcharakter schafft und zum Flanieren einlädt.

- Der Mittelstreifen wird differenziert ausgestaltet. Es gibt für den querenden Fussverkehr geschützte Bereiche, welche mit einem Anschlag versehen sind. Dort wo der Mittelstreifen dem Abbiegen dient, ist er ohne Anschlag ausgebildet.
- Temporegime: Es gilt Tempo 30. Hierdurch wird eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme gefördert und gemeinsam genutzte Fahrflächen sicher gemacht. Ausserdem reduziert sich hierdurch der Lärm.
- Fussquerungen und Längsverkehr: Die Fussgängerstreifen werden entfernt stattdessen wird durch siedlungsorientierte Markierungen auf die Wichtigkeit einer Querung aufmerksam gemacht. Hierdurch kann der Fussverkehr auf gesamter Breite queren. Der motorisierte Verkehr bleibt vortrittsberechtigt. Anschliessende Nebenstrassen werden konsequent mit Trottoirüberfahrten ausgestattet, sodass der Fussverkehr auf Wunschlinien direkt queren kann.
- Gestaltung und Erdgeschossnutzungen: Im Zentrum stellen die grosszügigen Fusswegflächen und Vorzonen mit einseitiger Baumreihe sowie der Mehrzweckstreifen das Hauptkennungsmerkmal dar. Hierdurch können lokale Geschäfte in den Erdgeschossen Vorzonen besser nutzen. Der geplante Neubau (Gänseberg 1) wurde bei der Gestaltung bereits berücksichtigt. Die Seitenbereiche werden

mit Natursteinpflasterung gestaltet. Die offenen Fugen ermöglichen das Versickern des Regenwassers vor Ort. Im Bereich der Bäume weiten sich die Fugen aus und ermöglichen somit die Ansiedlung von spontaner Vegetation, was einen wertvollen Beitrag zur Biodiversität leistet. Die Baumgruben sind unterirdisch durchgehend. Somit können sich die Wurzeln vernetzen und ausbreiten, was sehr wichtig für das Wachstum der Bäume ist. Damit die Trottoirs behindertenkonform sind, wird die Oberfläche der Steine geschliffen.

- Bushaltestelle: Neu befindet sich auf Höhe Migros eine kompakte, behindertengerechte Bushaltestelle, an welcher alle Buslinien halten können. Die Haltestellen in der Kirchstrasse und der Käsereistrasse werden entsprechend aufgehoben.
- Schnittstelle Migros: Das Konzept schlägt eine Anhebung des Anschlusses zur Förderung der Fussquerungen in Richtung Migros vor.
- Parkierung: Zwischen den Bäumen wird eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen und Veloabstellplätzen platziert werden. Die Parkplätze sind so dimensioniert, dass in einem Zug ein- und ausparkiert werden kann. Es gibt keine behindernden Fahrmanöver auf der Fahrbahn. Es werden die bestehenden privaten Parkplätze neu angeordnet. Die restlichen Parkplätze dienen ausschliesslich für das Kurzparkieren und sollen mit einem entsprechenden Regime ausgestattet werden.

Wirkungskontrolle



6.5 Abschnitt 4: Kirche

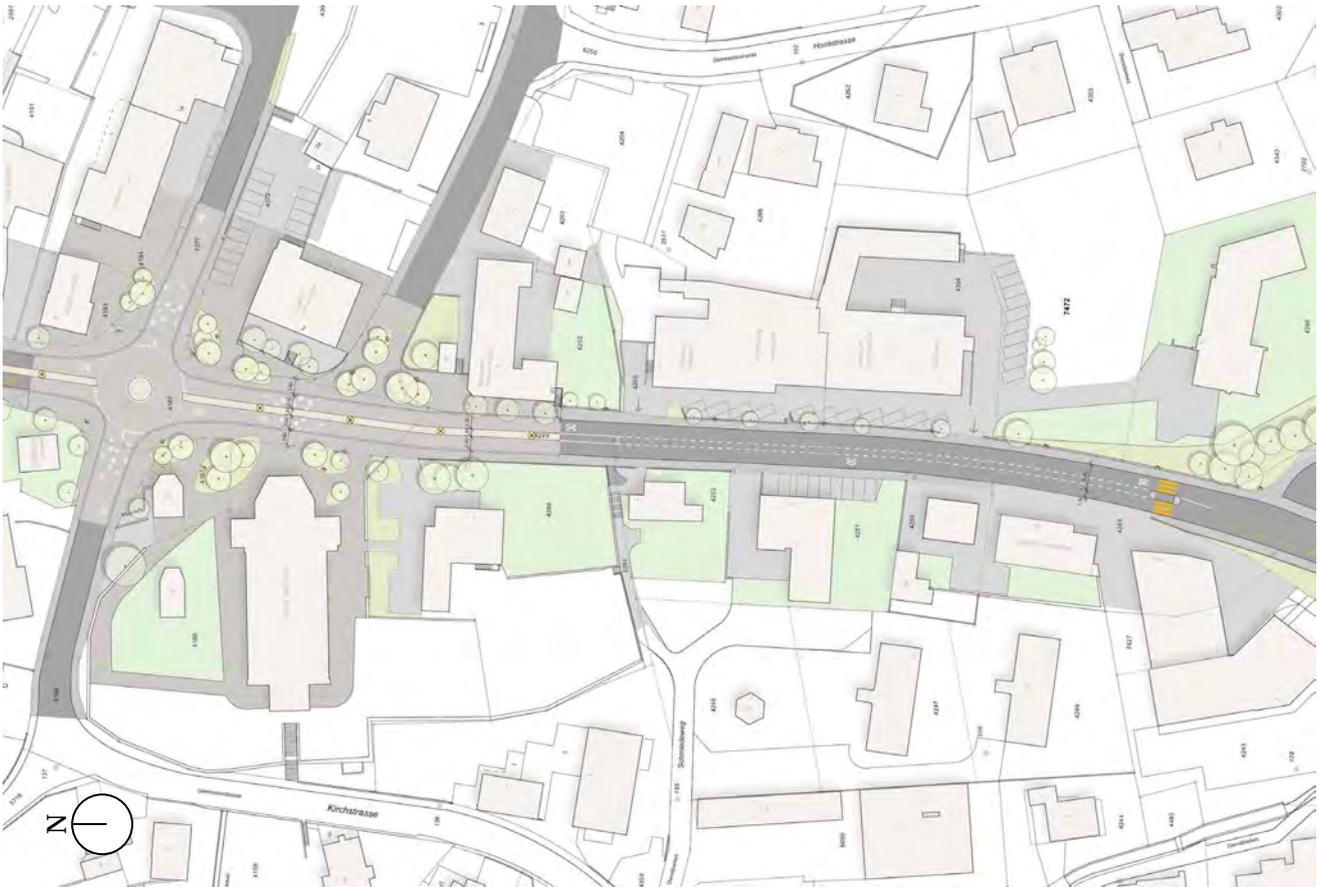


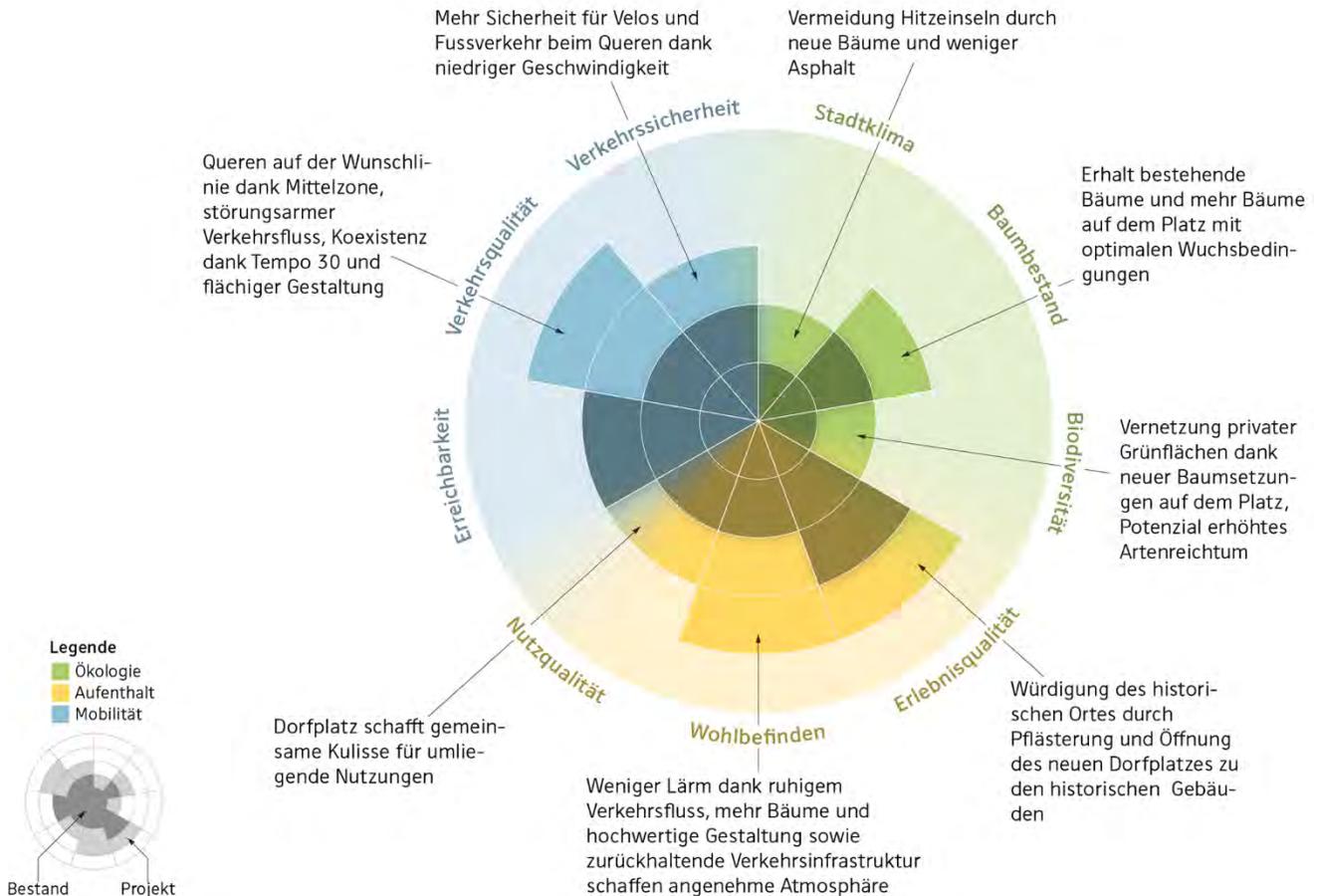
Abbildung 14: Abschnitt Kirche, Ausschnitt Gestaltungsplan (Beilage 1)

In diesem Abschnitt befindet sich der historische sowie identitätsstiftende Dorfkern von Düdingen. Der Fahrverkehr ordnet sich der lokalen Funktion und der Erlebbarkeit des Ortsbilds unter. Die neue Gestaltung fördert die Ablesbarkeit des Dorfkerns.

- Grundlayout: Der Strassenraum ist in Mischverkehrsflächen mit Mehrzweckstreifen in Mittellage ausgestattet. Es besteht beidseitig ein Trottoir.
- Der Kreiselpunkt wird redimensioniert und integriert sich als Minikreiselpunkt besser in die neu geschaffene Platzsituation. Der Bezug der historischen Gebäude zum öffentlichen Strassenraum wird durch neue Aussenraumgestaltungen gestärkt. Hierdurch entsteht ein Dorfplatzcharakter, wie er bereits einmal existiert hat. Die Kreiselmittelpunkt ist zwar überfahrbar, in der Mitte aber so gestaltet, dass kein Durchschuss möglich ist. Die Geometrie wird optimiert, um das allseitige Abbiegen für die grossen Fahrzeuge zu ermöglichen.
- Temporegime: Es gilt Tempo 30. Hierdurch wird eine Verkehrskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme gefördert und gemeinsam genutzte Fahrflächen sicher gemacht. Ausserdem reduziert sich hierdurch der Lärm.
- Fussquerungen: Die Fussgängerstreifen werden entfernt, stattdessen wird durch siedlungsorientierte Markierungen auf die Wichtigkeit der Querungen aufmerksam gemacht. Hierdurch kann der Fussverkehr auf gesamter Breite queren, muss dem motorisierten Verkehr jedoch den Vortritt gewähren.
- Gestaltung und historischer Bezug: Der historische Ort wird durch eine hochwertige Neugestaltung angemessen gewürdigt. Hierbei hilft insbesondere die Materialwahl. Auf den Aussenbereichen wird ein hochwertiger Pflasterstein

empfohlen und schafft Bezug zum ehemaligen Dorfplatz. Die Fahrbahn wird so eingefärbt, dass insgesamt ein flächiger Eindruck entsteht. Der Mittelbereich soll für die Platzierung neuer Leuchtmittel genutzt werden. Die landschaftliche Gestaltung ermöglicht Fusswege auf Wunschlinien und unterstützt die Zuwendung der historischen Gebäude auf den Dorfplatz. Das Bepflanzungskonzept mit Bäumen bricht die Linearität, stärkt den Platzcharakter und schafft Aufenthaltsqualität.

Wirkungskontrolle



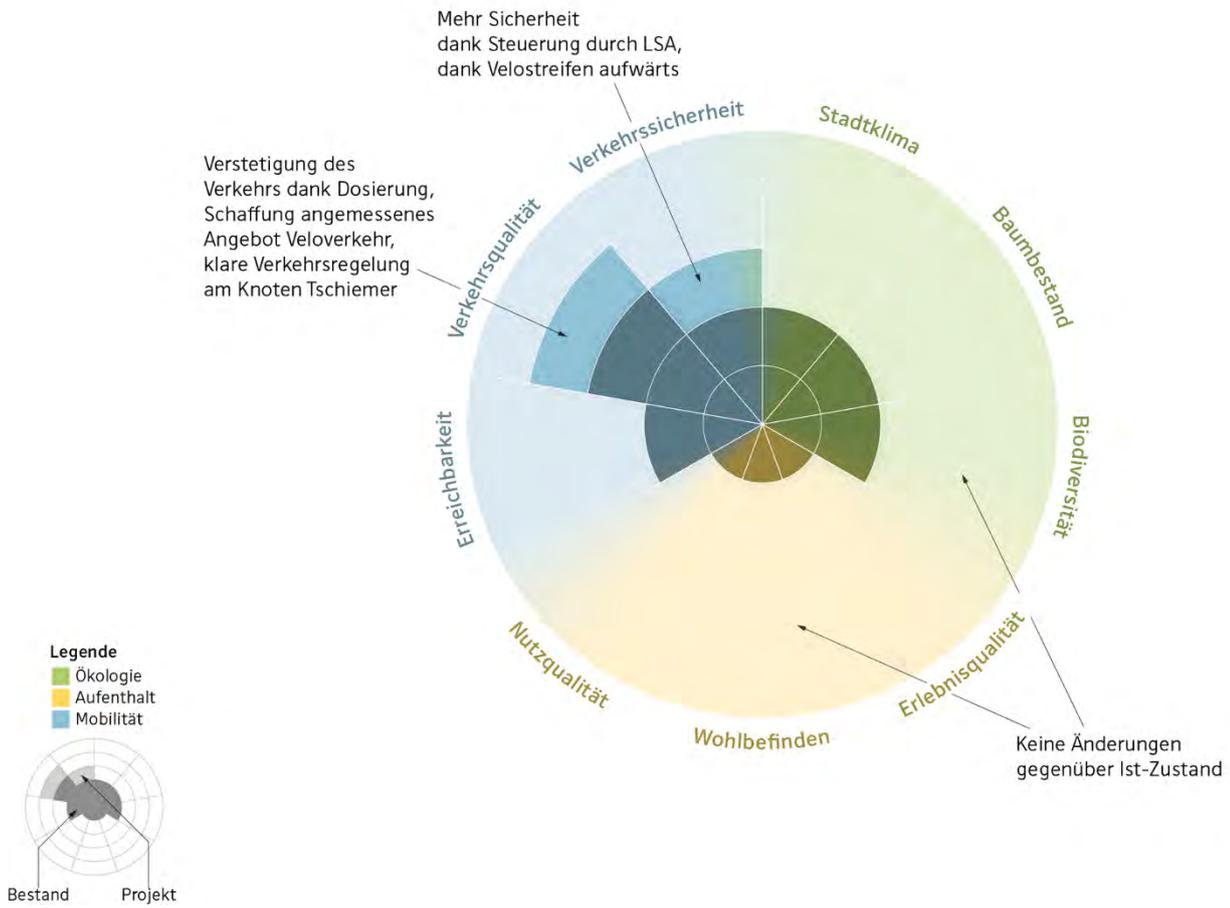
6.6 Abschnitt 5: Süd



Abbildung 15: Abschnitt Süd, Ausschnitt Gestaltungplan (Beilage 1)

- **Grundlayout:** Bei diesem Abschnitt handelt es sich um eine Straße mit durchgängigem einseitigem Radstreifen als Steighilfe in Richtung Tafers. Es besteht beidseitig ein Trottoir.
- **Ausweitung Strassenraum:** In der Kurve besteht eine Engstelle, welche durch eine Ausweitung des Strassenraums behoben werden kann.
- **Temporegime:** In Richtung Zentrum wird direkt nach der Einmündung zum Grubenweg Tempo 30 eingeführt. Im restlichen Strassenabschnitt besteht weiterhin Tempo 50.
- **Dosierung:** In den Spitzenstunden wird der einfahrende Verkehr dosiert. Die Dosierungsanlage befindet sich auf Höhe des Knotens Tschiemer am Ortseingang. Die Rückstrecke verläuft auf der Strecke in Richtung Mariahilf sowie in Richtung St. Wolfgang.
- **Veloführung:** Der Veloverkehr wird in Richtung Zentrum im Mischverkehr geführt. In Richtung Tafers wird in der Steigung ein durchgängiger Radstreifen umgesetzt.
- **Fussgängerquerung:** Es können gesicherte Fussquerungen mit Fussgängerstreifen und Mittelzone angeboten werden. Diese ermöglicht es dem Fussverkehr, etappenweise zu queren. Auf Höhe der Lichtsignalanlage kann der Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel ausgestaltet werden.
- **Knoten Tschiemer:** Die Strassengeometrie wird beibehalten, die Verflechtung der Verkehrsströme aber zukünftig durch eine Lichtsignalanlage sicher gesteuert und der Verkehrsablauf verbessert. Das Einmünden aus der vortrittsbelasteten und rückstaugefährdeten Achse aus St. Wolfgang wird durch die Lichtsignalsteuerung optimiert.

Wirkungskontrolle



7 Einbezug Eigentümerschaft

Das Konzept wurde am 7. März 2023 den interessierten anstossenden Grundeigentümern und -eigentümerinnen präsentiert und Fragen geklärt. In den Wochen danach sind diverse Rückmeldungen zum Konzept bei der Gemeinde eingegangen. Diese werden in den folgenden Bearbeitungsphasen geprüft, abgewogen und entsprechend nach Möglichkeit berücksichtigt. Weiter wurden private Entwicklungsabsichten im Umfeld der Ortsdurchfahrt gesammelt. Hier ist eine gute Abstimmung in den weiteren Planungsphasen angezeigt.

Beilagenverzeichnis

Beilage 1

Gestaltungsplan 1:500

Beilage 2

Analysepläne: Siedlungs-, Freiraum und Ökologie 1:5'000

- Gebauter Raum
- Freiraumversorgung und Nutzung
- Siedlungsökologie und Stadtnatur
- Synthese Freiraum und Ökologie

Beilage 3

Analysepläne Verkehr 1:5'000

- Öffentlicher Verkehr
- Motorisierter Individualverkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr / Schulwege

Beilage 4

Protokoll Workshop I, 29.09.2022

Beilage 5

Protokoll Workshop II, 12.01.2023

metron

Neugasse 43
Postfach

3001 Bern
Schweiz

bern@metron.ch
+41 31 380 76 80