



SCHLUSSBERICHT – 28.9.2023

Infrastrukturmassnahmen – Notwendigkeit aus Nutzen- überlegungen

Argumentarium für verantwortliche Stellen
in Politik und Verwaltung

Fallbeispiele

Im Auftrag der Fachgruppe Stadt- und Gemeindeingenieure
des Schweizerischen Städteverbands

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Kieliger & Gregorini und Ecoplan
Titel: Infrastrukturmassnahmen – Notwendigkeit aus Nutzenüberlegungen
Untertitel: Argumentarium für verantwortliche Stellen in Politik und Verwaltung
Fallbeispiele
Auftraggeber: Fachgruppe der Stadt- und Gemeindeingenieure des Schweizerischen Städteverbands
Ort: Bäch und Bern
Datum: 28.9.2023

Auskunftspersonen für die Fallbeispiele

Reto Beer, Bern
Sascha Bundi, Frauenfeld
Suzana Čufer, Winterthur
Manuel Eggenberger, Basel
Andy Fellmann, Thalwil
Stefan Hug, Winterthur
Stefan Huonder, Luzern
Claudia Luder, Bern
Pascal Meier, Bern
Thomas Müller, Frauenfeld
Nicolas Perrez, Winterthur
Roger Racordon, Biel-Bienne
Beat Rietmann, St. Gallen
Roger Schürmann, Luzern
Michael Spahni, Bern
Pascal Stolz, Luzern
Thomas Stübi, St. Gallen
Annarita Vintan-Kogler, Basel
Beat Vogler, Zürich
Thomas Weiss, Basel

Projektteam

Thomas Kieliger, Kieliger | Gregorini
Christoph Lieb, Ecoplan
Matthias Setz, Ecoplan

Kieliger | Gregorini AG

Bau-, Verkehrs- und Infrastruktur-
Management

www.kieliger-gregorini.ch

Seestrasse 103
CH – 8806 Bäch / SZ
Telefon +41 43 810 45 10
tk@kieliger-gregorini.ch

ECOPLAN AG

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Monbijoustrasse 14
CH – 3011 Bern
Tel +41 31 356 61 61
bern@ecoplan.ch

Dätwylerstrasse 25
CH – 6460 Altdorf
Tel +41 41 870 90 60
altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Wert- und Substanzerhaltung	6
2.1	Fallbeispiel 1: Basel: Gundeldingerstrasse / Viertelkreis	8
2.2	Fallbeispiel 2: Bern: Sanierung Kornhausbrücke	11
2.3	Fallbeispiel 3: Bern: «Dr nöi Breitsch»	14
2.4	Fallbeispiel 4: Thalwil: Sanierung Personenüberführung Posilipostrasse	18
2.5	Fallbeispiel 5: Luzern: Ruflisbergstrasse	21
2.6	Fallbeispiel 6: Zürich: Sanierung Wehntalstrasse	23
3	(Neu-)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen	25
3.1	Fallbeispiel 7: Winterthur: Querung Grütze	27
3.2	Fallbeispiel 8: Winterthur: Areal Lokstadt (Sulzerareal)	30
3.3	Fallbeispiel 9: Basel: Erlenmattquartier	34
4	Umnutzungen	37
4.1	Fallbeispiel 10: Luzern: Pop-up-Park Waldstätterstrasse	39
4.2	Fallbeispiel 11: Luzern: Elektronische Busspur Spitalstrasse	41
4.3	Fallbeispiel 12: Winterthur: Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0	43
5	Verkehrsprojekte	47
5.1	Fallbeispiel 13: Frauenfeld, Zentrumsnahe Stadtentlastung	49
5.2	Fallbeispiel 14: Luzern: Neue Cheerstrasse	51
5.3	Fallbeispiel 15: Luzern: Fuss- und Veloweg Freigleis	55
6	Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten .	58
6.1	Fallbeispiel 16: Frauenfeld: Neubau Knoten Weststrasse - Thurstrasse	60
6.2	Fallbeispiel 17: Luzern: Sanierung Unfallschwerpunkt Steghof	61
7	Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen	64
7.1	Fallbeispiel 18: St. Gallen: Neugestaltung Kolumbanstrasse	66
7.2	Fallbeispiel 19: Basel: Revitalisierung Wiese Unterlauf	69
7.3	Fallbeispiel 20: Thalwil: Aufwertung Chilbiplatz	72
7.4	Fallbeispiel 21: Bern: Aufwertung und Neugestaltung Tellplatz	77
7.5	Fallbeispiel 22: Bern: Aufwertung Fussgängerzone Bümplizstrasse	81

7.6 Fallbeispiel 23: Biel: Schüssinseln: Geburt einer Insel 82

7.7 Fallbeispiel 24: Luzern: Teilspernung Bahnhofstrasse 85

8 Temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmassnahmen 88

8.1 Fallbeispiel 25: Bern: Sockel Waisenhausplatz 90

8.2 Fallbeispiel 26: Bern: Temporäre Möblierung Schützenmatte 93

8.3 Fallbeispiel 27: Thalwil: Parklets 94

8.4 Fallbeispiel 28: Biel: Sommerinseln 99

Literaturverzeichnis 104

1 Einleitung

Der vorliegende Bericht beinhaltet eine **Zusammenstellung der 28 Fallbeispiele** zu verschiedenen Infrastrukturmassnahmen, die in das Argumentarium des Hauptberichts¹ einfließen.

Im Hauptbericht wird ein Argumentarium für die verantwortlichen Stellen in Politik und Verwaltung entwickelt, das aufzeigt, wie diese Stellen die Notwendigkeit ihrer Infrastrukturmassnahmen aus Kosten- und Nutzenüberlegungen darlegen können. Es werden einerseits sieben verschiedene Kategorien von Infrastrukturmassnahmen definiert und andererseits die unterschiedlichen Auswirkungen, die diese Infrastrukturmassnahmen zur Folge haben können, erläutert. Für jeden Infrastrukturstyp werden zudem die in der Regel relevanten Auswirkungen bestimmt und mit prägnanten Argumentationslinien versehen.

Die Bestimmung der Relevanz einzelner Nutzenkategorien bzw. Einzelnutzen und die Argumentationslinien basieren zu einem grösseren Teil auf 28 Fallbeispielen aus verschiedenen Schweizer Städten. Diese Fallbeispiele werden im vorliegenden Bericht beschrieben. Ihre wesentlichen Vor- und Nachteile werden herausgearbeitet und in prägnanten Argumentationslinien im Anhang A des Hauptberichtes zusammengefasst, wobei diese Argumentationslinien auch in anderen Projekten und in anderen Städten und Gemeinden hilfreich sein können.

Der vorliegende Bericht zu den Fallbeispielen orientiert sich am Hauptbericht und den dort definierten Kategorien von Infrastrukturmassnahmen und den dort festgelegten Nutzenkategorien. Der vorliegende Bericht soll in erster Linie die betrachteten Fallbeispiele dokumentieren. Für eine umfassende Erörterung des Vorgehens, der Kategorien von Infrastrukturmassnahmen, der einzelnen Nutzen und des Argumentariums wird auf den Hauptbericht verwiesen.

In Zusammenarbeit mit den Projektverantwortlichen in verschiedenen Schweizer Städten wurden also insgesamt 28 Fallbeispiele erhoben. Dabei wurde den Projektverantwortlichen ein einheitlicher Fragebogen zugesandt, den diese anschliessend ausgefüllt zurückgesendet haben. Dabei wurde zuerst das Projekt kurz vorgestellt und geprüft, ob die Zuteilung zu einer der sieben Infrastrukturmassnahmenkategorien richtig ist. Das Hauptaugenmerk des Fragebogens lag jedoch auf den Vor- und Nachteilen des Projektes. Ziel war es, weitere prägnante Argumentationslinien zu finden, die in Anhang A des Hauptberichtes aufgenommen werden können. Zudem wurden die Projektverantwortlichen gefragt, ob sie mit unserer ersten Einteilung, welche Indikatoren für die betrachtete Infrastrukturmassnahmenkategorien massgebend sind (vgl. die sieben Abbildungen X-2 in den Kapiteln 2 bis 8), einverstanden sind. Aufgrund der Rückmeldungen wurden die sieben Übersichtsabbildungen zur Relevanz der Nutzenkategorien angepasst. Die finalen Versionen der Abbildungen finden sich in den Abbildungen X-1 in den Kapiteln 2 bis 8 (bzw. in Anhang A des Hauptberichtes).

Nachfolgend werden die Antworten aus den 28 Fallbeispielen wiedergegeben. Der Bericht ist nach den sieben Infrastrukturmassnahmenkategorien gegliedert (Kapitel 2 bis 8 – bzw. für deren Definition Hauptbericht Kapitel 2). Grundsätzlich handelt es sich hierbei um die Antworten

¹ Kieliger I Gregorini, Ecoplan (2023), Infrastrukturmassnahmen – Notwendigkeit aus Kosten- und Nutzenüberlegungen. Argumentarium für verantwortliche Stellen in Politik und Verwaltung.

der Projektverantwortlichen. Beim letzten Punkt des jeweiligen Fallbeispiels (Abschnitt f: Rückmeldung zur Bestimmung der relevanten Indikatoren) ist zudem die Antwort des Projektteams bezüglich des Umgangs mit der Rückmeldung zu den Nutzenkategorien dargestellt (Übernahme oder Gründe für Ablehnung).

Die untenstehende Abbildung zeigt einleitend eine Übersicht über die 28 Fallbeispiele und ihre Nummerierung. Ursprünglich war eine ausgeglichene Verteilung der Fallbeispiele vorgesehen.² Nach der Erhebung stellte sich jedoch heraus, dass mehrere Fallbeispiele nicht zur korrekten Massnahmenkategorie zugeordnet worden waren (z. B. Massnahme ist nicht temporär). Die betroffenen Fallbeispiele wurden entsprechend umklassiert. Dadurch ist die Verteilung auf die Massnahmenkategorien in der finalen Version etwas weniger ausgeglichen als ursprünglich vorgesehen. Es stehen aber in allen Kategorien mindestens drei Fallbeispiele zur Verfügung (Ausnahme: Kategorie 5 Unfallschwerpunkte mit zwei Fallbeispielen).

² In allen Kategorien 3-4 Fallbeispiele, ausser den sieben Fallbeispielen bei den temporären Massnahmen (Kategorie 7).

Abbildung 1-1: Übersicht über die 28 Fallbeispiele

Nr.	Kategorie	Beispiele Gemeinde 1	Beispiele Gemeinde 2	Beispiele Gemeinde 3	Beispiele Gemeinde 4	Beispiele Gemeinde 5 / 6
1	Wert- und Substanzerhaltung	Basel - Gundeldingerstrasse / Viertelskreis (Beispiel 1)	Bern - Sanierung Kornhausbrücke (Beispiel 2) - Sanierung «Dr nöi Breitsch» (Beispiel 3)	Thalwil - Sanierung Personenüberführung Postliపోstrasse (Beispiel 4)	Luzern - Ruffisbergstrasse (Beispiel 5)	Zürich - Sanierung Wehntalerstrasse (Beispiel 6)
2	(Neu-)Erschliessungen und Umfeldverbesserungen in Wohn- und Gewerbegebieten	Winterthur - Querung Grüze (Beispiel 7) - Areal Lokstadt (Sulzerareal) (Beispiel 8)	Basel - Erlenmattquartier (Beispiel 9)			
3	Umnutzungen	Luzern - Pop-up-Park Waldstätterstrasse (Beispiel 10)	Luzern - Elektronische Busspur Spitalstrasse (Beispiel 11)	Winterthur - Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 (Beispiel 12)		
4	Verkehrsprojekte	Frauenfeld - Zentrumsnahe Stadtentlastung (Beispiel 13)	Luzern - Neue Cheerstrasse (Beispiel 14) - Fuss- und Veloweg Freigleis (Beispiel 15)			
5	Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten	Frauenfeld - Neubau Knoten Weststrasse - Thurstrasse (Beispiel 16)	Luzern - Sanierung Unfallschwerpunkt Steghof (Beispiel 17)			
6	Aufwertungs- Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen	St. Gallen - Neugestaltung Kolumbanstrasse (Beispiel 18)	Basel - Revitalisierung Wiese Unterlauf (Beispiel 19)	Thalwil - Aufwertung Chilbiplatz (Beispiel 20)	Bern - Aufwertung und Neugestaltung Teilplatz (Beispiel 21) - Aufwertung Fussgängerzone Bümplizstrasse (Beispiel 22)	Biel - Schüssinsel: Geburt einer Insel (Beispiel 23) Luzern - Teilspernung Bahnhofstrasse (Beispiel 24)
7	Temporäre Verkehrs- und Gestaltungs- massnahmen	Bern - Sockel Waisenhausplatz (Beispiel 25) - Temporäre Möblierung Schützenmatte (Beispiel 26)	Thalwil - Parklets (Beispiel 27)	Biel - Sommerinsel (Beispiel 28)		

2 Wert- und Substanzerhaltung

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Wert- und Substanzerhaltung» dar.

Abbildung 2-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Infrastrukturmassnahmen zur Wert- und Substanzerhaltung im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Wert- und Substanzerhaltung». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 2-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Infrastrukturmassnahmen zur Wert- und Substanzerhaltung im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebsicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturräum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

2.1 Fallbeispiel 1: Basel: Gundeldingerstrasse / Viertelkreis

Betroffene Infrastrukturen: Gundeldingerstrasse Ost und Reinacherstrasse Mitte (Erneuerung Viertelkreis-Gundeli)

a) Kurzer Projektbeschreibung

Im gesamten Projektperimeter (siehe Abb. 1) stehen umfangreiche Erhaltungsmassnahmen an der städtischen Infrastruktur an. Neben einer umfangreichen Gesamterneuerung der Tramgleise (Schiene samt Unterbau) betrifft dies auch dringende Erhaltungsmassnahmen an den Leitungen der IWB (Elektrizität, Wasser, Gas und Telekom) sowie die Sanierung der Abwasserableitungsanlagen und der Strasse (Strassenbelag und Strassenunterbau). Mit den Bauarbeiten einhergehend erfolgt eine Neuerschliessung des Gebiets mit Fernwärme.

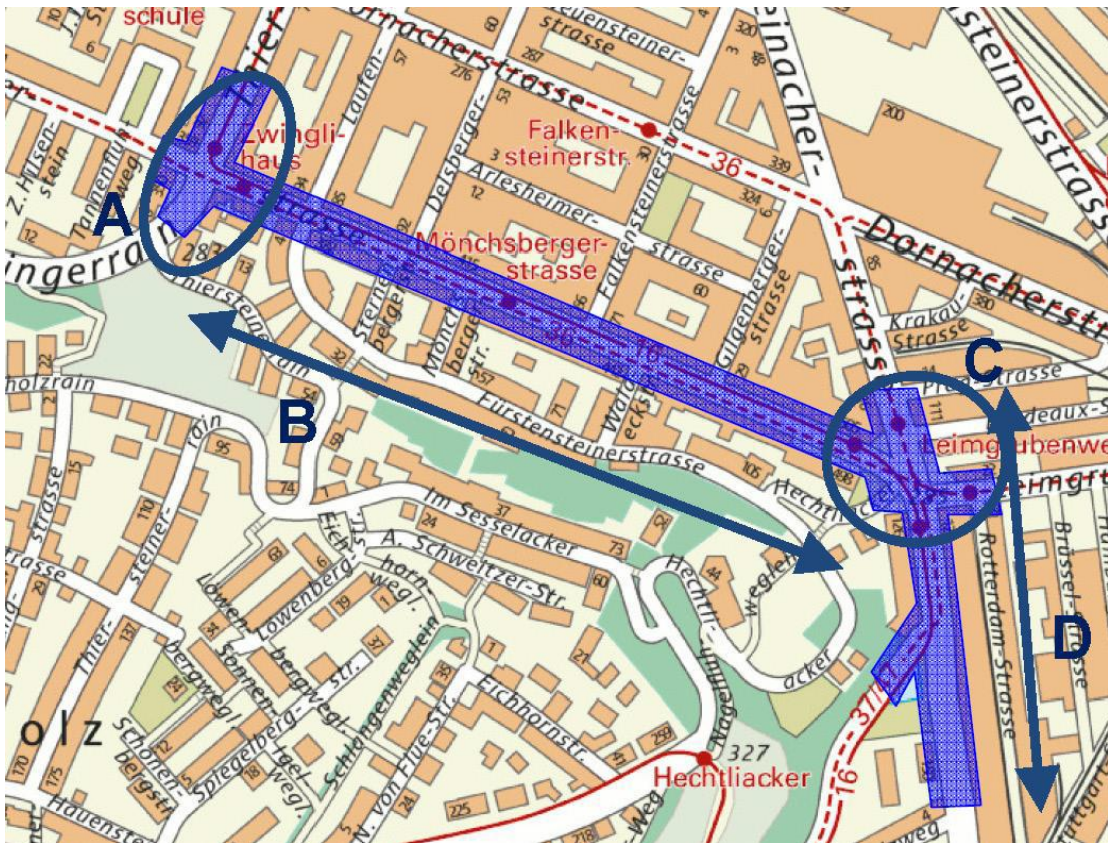


Abbildung 1: Projektperimeter und Teilabschnitte

Abschnitt A – Knotenbereich Zwinglihaus

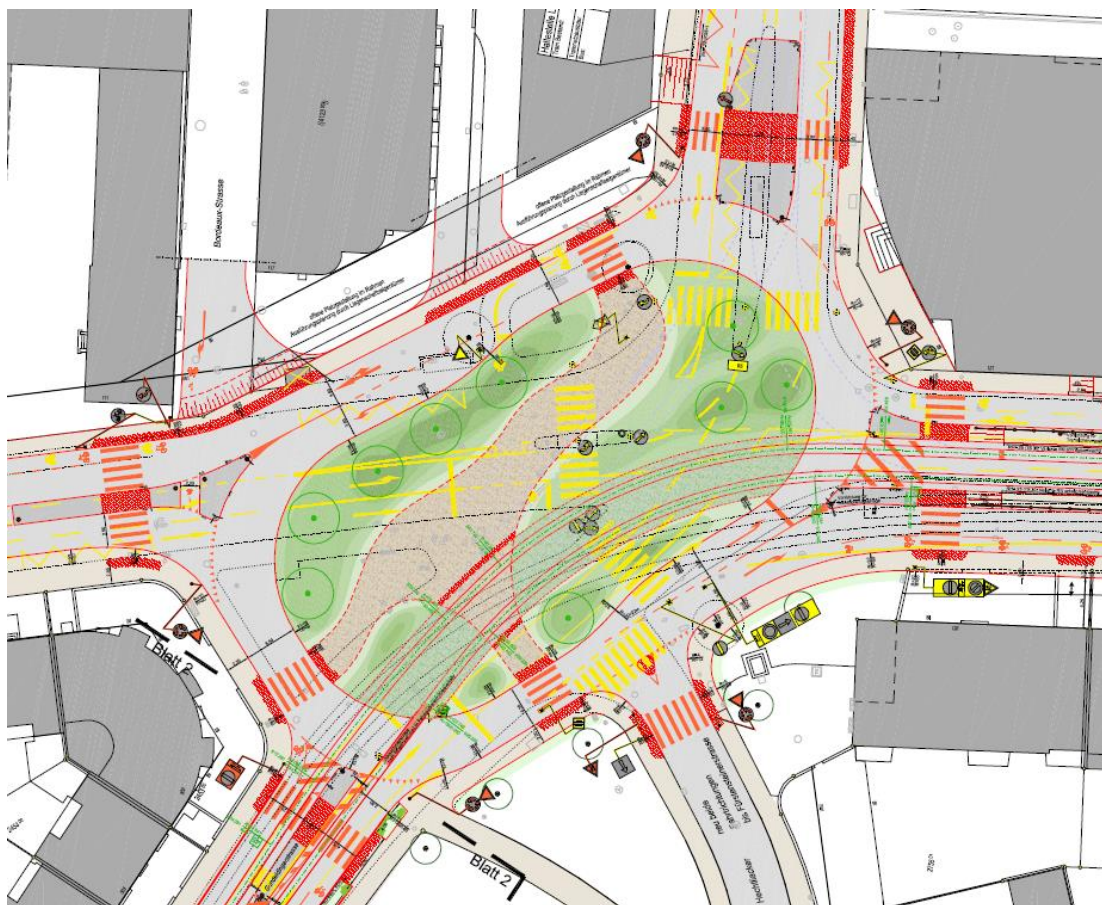
Abschnitt B – Gundeldingerstrasse zwischen Thiersteinallee und Reinacherstrasse

Abschnitt C – Knotenbereich Viertelkreis

Abschnitt D – Reinacherstrasse zwischen Prag-Strasse und Jakobsbergerholzweg

Im Zusammenhang mit den Erhaltungsmassnahmen bietet sich die Gelegenheit, den öffentlichen Raum im Gundeldinger Quartier funktional zu verbessern und gestalterisch aufzuwerten. Mit verhältnismässig geringen zusätzlichen Kosten können die vielfach formulierten Anliegen der Quartierbevölkerung zur Sicherung der erreichten Verkehrsreduktion, Verbesserungen für

den Fuss- und Veloverkehr und zur Schaffung von mehr Aufenthaltsqualität umgesetzt werden (Beispiel Planausschnitt Abschnitt C, Knotenbereich Viertelkreis mit neuem Verkehrskreisel).



Im Rahmen der Gesamterneuerung werden auch die Tram- und Bushaltestellen behindertengerecht ausgestaltet.

Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund nachhaltige Verkehrs- und Siedlungsprojekte in urbanen Räumen mit einem finanziellen Beitrag an die Verkehrsinfrastrukturvorhaben. Das Agglomerationsprogramm des Bundes, 2. Generation beteiligt sich an den Kosten im gesamten Perimeter.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Die Zuordnung zum Projekttyp «Wert- und Substanzerhaltung» passt grundsätzlich, könnte aufgrund der verkehrstechnischen Anpassungen allenfalls auch den «Umnutzungen» zugeordnet werden. Projektauslöser ist der Erneuerungsbedarf an Tramgleisen, Werkleitungen, Kanalisation und Oberfläche. Dabei wird gleichzeitig die Aufwertung des Strassenraums für alle Verkehrsteilnehmenden und die Ausgestaltung behindertengerechter Tram- und Bushaltestellen umgesetzt.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Koordiniertes Bauen aller Infrastruktureigentümer (einmalige intensive Baustelle)
- Wiederherstellung und Gewährleistung der Gebrauchstauglichkeit der Infrastrukturen für einen längeren Zeithorizont
- Mit den Erhaltungsmassnahmen gleichzeitige Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr mit verhältnismässig geringen zusätzlichen Kosten

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Wo möglich gestalterische Aufwertung mit zusätzlichen Grünflächen
- Miteinbezug der Bevölkerung in der Projekterarbeitung (Veränderung der bestehenden Situation)
- Durch Vollsperrung für den Durchgangsverkehr MIV über die gesamte Bauzeit ist eine kürzere Bauzeit und sicherere Baustelle möglich.

e) Nachteile des Projektes

- Enormes und komplexes Leitungsbauvolumen mit drei längeren Tramunterbrüchen und Bus-umleitung
- Erschwerte Zufahrt für Anwohnerschaft und erschwerte Durchfahrt für Veloverkehr während Bauphase

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Nutzen ÖV: Reisezeit (kein relevantes Nutzenargument)
 - Antwort Projektteam: Wird umgesetzt, da bei einem reinen Unterhaltsprojekt nicht erkennbar ist, warum sich dadurch die Reisezeit im ÖV verbessern sollte. Mit der gleichen Überlegung wird auch die Reisezeit im MIV als nicht relevant eingestuft.
- Nutzen MIV: Reisezeit (ein potenziell negatives Nutzenargument). MIV muss sich Trasse neu mit ÖV teilen (Einreihung hinter ÖV).
 - Antwort Projektteam: Hier wird im Rahmen des Projektes von der Kategorie «Wert- und Substanzerhaltung» auch eine Umnutzung umgesetzt. Der negative Effekt auf den MIV wird bei der Kategorie «Umnutzung» dargestellt.
- Nutzen Fussverkehr: Komfort (ein positives Nutzenargument). Breitere Trottoirs mit Grünflächen.
 - Antwort Projektteam: Wird umgesetzt. Dies wird auch im Fallbeispiel 4 verlangt.
- Umwelt und Ökologie: Entsiegelung von Flächen (ein positives Nutzenargument). Mehr Grünflächen mit zusätzlichen Bäumen.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen, da auch im Fallbeispiel 3 gefordert.

- Aufenthaltsqualität: Stadt- und Kulturraum (ein positives Nutzenargument). Verkehrskreisel mit grossem begrüntem Innenbereich und Fussgängerquerungen.
 - Antwort Projektteam: Wird umgesetzt. Diese Anpassung wird auch im Fallbeispiel 3 vorgeschlagen.
- Barrierefreiheit: Behindertengerechtigkeit / Altersgerechtigkeit (ein wichtiges positives Nutzenargument). Zwingend für städtisches Gebiet mit hohem Anteil von älteren und behinderten Menschen.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Die beiden Indikatoren werden von einem positiven Nutzenargument zu einem wichtigen positiven Nutzenargument hochgestuft.
- Umsetzung und Nachhaltigkeit: Kohärenz und Aufwärtskompatibilität / Nutzungsflexibilität (ein positives Nutzenargument). Kreisel ist geometrisch so ausgestaltet, dass im Rahmen eines zukünftigen Tramnetzausbaus eine behindertengerechte Tramhaltestelle Platz hätte.
 - Antwort Projektteam: Keine Anpassung. Diese beiden Indikatoren sind im vorliegenden Projekt wichtig, doch wurden sie von keinem anderen Fallbeispiel erwähnt, so dass wir davon ausgehen, dass die beiden Indikatoren «in der Regel» nicht von grosser Bedeutung sind für Sanierungsprojekte.
- Projektrisiken, Kosten und Finanzierung: Finanzierungsbeiträge von Dritten (kein relevantes Nutzenargument). Finanzierung auch ohne Bundesbeiträge bewilligt, da schwergewichtig notwendige Erhaltungsmassnahmen.
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Die Fallbeispiele 1 und 5 stufen Beiträge von Dritten als nicht relevant ein. Die bisherige Einstufung als negatives Nutzenargument kann somit nicht gehalten werden. Aus Sicht der Stadt wäre es eher positiv, wenn Dritte mitfinanzieren, da dann weniger Ressourcen der Stadt benötigt werden.

2.2 Fallbeispiel 2: Bern: Sanierung Kornhausbrücke

a) Kurzer Projektbescrieb

Die Kornhausbrücke ist neben der Kirchenfeldbrücke die bedeutendste Stahl-Hochbrücke im Eigentum der Stadt Bern. Sie gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist im Bauinventar der Stadt Bern als «schützenswert» eingestuft. Zudem verbindet die Brücke wichtige Stadtteile miteinander. Für den gesamten Verkehr (öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr sowie als wenig relevante Nutzung der MIV) ist sie ebenfalls von grosser Bedeutung.

Vorgeschichte: Die Brücke wurde 1897/1898 erbaut. Im Lauf der Jahre fanden verschiedene Umnutzungen, Verstärkungen und Instandstellungen statt. Eine Gesamterneuerung der Brücke erfolgte letztmals in den Jahren 1997/98. Damals wurden neben dem Unterbau (neue Betonplatte im Verbund mit der Stahlkonstruktion) und der Abdichtung auch die Gleisanlage und der Strassenbelag sowie die Brücken- und Schienenentwässerung ersetzt. 2012 wurden im Rahmen eines neuerlichen Sanierungsprojekts sämtliche Längsfugen entlang den Schienen sowie die Querfugen (sogenannte Brückendilatationen) ersetzt. Im Sommer 2019 wurden der Belag und die Schienenfugen im Rahmen des laufenden Unterhalts punktuell erneuert.

Die Tramgleise auf der Kornhausbrücke haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht. Die Gleisanlage wurde vor 26 Jahren letztmals erneuert und weist inzwischen erhebliche Schäden auf, die auch einen grösseren Unterhaltsbedarf zur Folge haben. Sie soll 2025 ersetzt werden. Gemäss Machbarkeitsstudie von Bernmobil soll neu dasselbe Schienensystem zum Einsatz kommen, das 2018 auf der Kirchenfeldbrücke eingebaut wurde. Gleichzeitig mit dem Ersatz der Gleise muss Bernmobil entsprechend den geltenden Normen den Abstand zwischen den Gleisachsen vergrössern. Schliesslich sind auch die Fahrleitungsmasten und die Fahrleitungen auf der Brücke zu ersetzen.

Im Zuge der Bauarbeiten von Bernmobil plant das Tiefbauamt als Objekteigentümer, die sich bietenden Synergien zu nutzen und an der Brücke – koordiniert mit den Gleisersatzarbeiten – notwendige Instandsetzungsmassnahmen und Korrosionsschutzarbeiten umzusetzen. Als Grundlage dieser Arbeiten dienen die Berichte der Inspektionen von 2011 und 2018 sowie zusätzliche Korrosionsschutzprüfungen, die 2020 vorgenommen wurden. Mit der Umsetzung der Korrosionsschutzmassnahmen kann die Baustruktur der Brücke für weitere 30 Jahre geschützt werden; gleichzeitig kann damit die Nutzungssicherheit des Bauwerks garantiert werden.

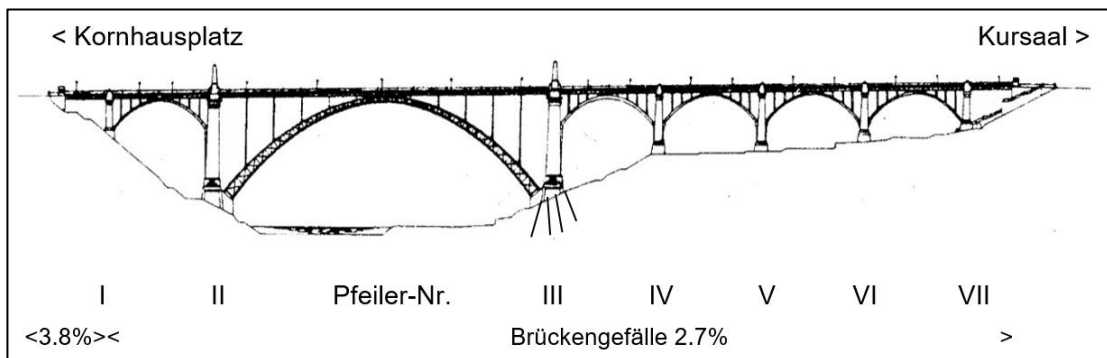


Abbildung 1: Längsansicht Kornhausbrücke, Bern

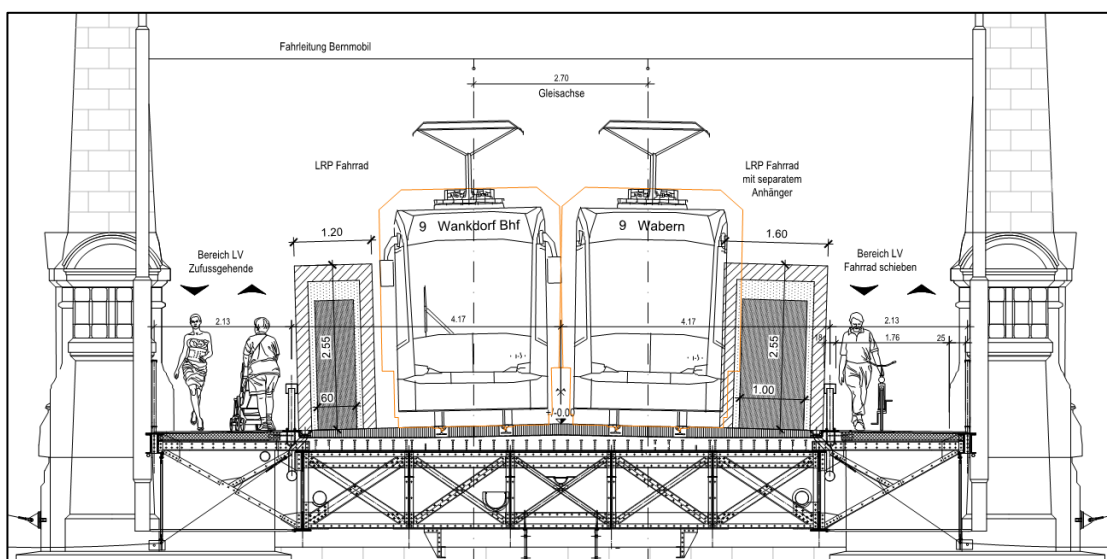


Abbildung 2: Querschnitt Kornhausbrücke, Bern

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde dem Wert- und Substanzerhaltung zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Verlängerung der Nutzungsdauer
- Die Sicherheit des Bauwerks zu gewährleisten
- Optimierung der Lichtraumprofile gemäss den aktuellen Anforderungen
- Verbesserung der Erdbebensicherheit
- Untersuchungen von sonst unzugänglichen Elementen
- Aktualisierung der Nutzungsvereinbarung

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Digitalisierung des Objektes
- Interessensumfrage bei allen Organen, Fachbereichen und Benutzern
- Verbesserung der Beleuchtung
- Verbesserung der Oberflächenentwässerung

e) Nachteile des Projektes

- Stadtteile sind während der Sanierung zeitweise nur zu Fuss über die Brücke erschlossen
- Grosse Umleitungen für öffentlichen Verkehr und MIV notwendig
- Öffentliche Akzeptanz ist nicht immer gewährleistet
- Grosse finanzielle Auslagen
- Bestehender unveränderbare Querschnitt erfüllt nicht alle Bedürfnisse

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Die Brücke hat einen grossen Nutzen für den ÖV und den Veloverkehr.
 - Antwort Projektteam: Dies ist unbestritten. Hier geht es aber um Veränderungen durch das Projekt. Der grosse Nutzen für ÖV und Veloverkehr ist aber mit und ohne Projekt vorhanden und wäre einzig durch einen «Ausfall» der Kornhausbrücke wegen Sicherheitsbedenken oder Erdbebenschäden beeinträchtigt. Dies wird im Indikator Versorgungssicherheit abgebildet, der bereits als wichtig eingestuft wird.
- Stadtteile sind ohne Brücke schlechter erreichbar.
 - Antwort Projektteam: Siehe Antwort oben.

- Von der Brücke bietet sich eine schöne Aussicht auf die Altstadt und Aare und ist entsprechend wichtig für die Aufenthaltsqualität.
 - Antwort Projektteam: Siehe Antwort oben.
- Der MIV ist auf der Brücke nicht erwünscht und wurde deshalb als wenig relevante Nutzung eingestuft.
 - Antwort Projektteam: Dies gilt nur für die Kornhausbrücke und kann nicht als allgemeingültig übernommen werden.
- Die Brücke gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe und wird entsprechend touristisch genutzt.
 - Antwort Projektteam: Siehe Antwort zum ersten Punkt.

2.3 Fallbeispiel 3: Bern: «Dr nöi Breitsch»

Betroffene Infrastrukturen: Kornhausstrasse, Viktoriaplatz, Moserstrasse, Breitenrainplatz, Rodtmattstrasse

a) Kurzer Projektbeschrieb

Das Gesamtprojekt mit Namen «Dr nöi Breitsch» war ursprünglich in sieben Teilprojekte (TP) unterteilt. Ausgeführt wurde das Projekt in zwei Bauabschnitten. Für den Projektbeschrieb wurde an der früheren Aufteilung festgehalten.

TP1 Breitenrainplatz

Kernstück des Grossprojekts bildet der Breitenrainplatz. Der heute verkehrsdominierte Platz soll in Zukunft ein Begegnungsort für die Bevölkerung werden. Die Verkehrsfläche wird markant verkleinert; dafür entstehen grössere Gemeinschaftsflächen, die der Quartierbevölkerung als Treffpunkt dienen werden. Der Platz wird mit Gestaltungselementen und zahlreichen Bäumen aufgewertet. Schliesslich werden diverse Leitungen ersetzt, die gesamte Oberfläche wird erneuert und die Gleisanlagen werden saniert. Mit Abschluss der Arbeiten wird ein neues Verkehrsregime mit Tempo 30 und einer Begegnungszone (Tempo 20) eingeführt.

TP2 Neugestaltung Breitenrainstrasse

Die Umgestaltung betrifft den Perimeter Allmendstrasse – Elisabethenstrasse. Die Sanierung der Breitenrainstrasse wurde aus dem Projekt «Dr nöi Breitsch» herausgelöst und vorgängig realisiert. Die Realisierung wurde koordiniert mit dem Neubau der Migros umgesetzt.

TP 3: Sanierung Abwasseranlagen Breitenrain

Das Abwassernetz im Gebiet Breitenrainplatz-Viktoriaplatz-Viktoriastrasse wird umfassend saniert. Dabei werden die rund 100-jährigen Kanäle durch neue Leitungen ersetzt und die Hausanschlussleitungen erneuert. Für die Ausführung wurde zum grössten Teil ein grabenloses Verfahren gewählt, das sogenannte Microtunneling.

TP 4: Sanierung Rodtmattstrasse

Die Gleisanlagen in der Rodtmattstrasse sind in einem schlechten Zustand. Sie müssen vollständig erneuert werden. Das Teilprojekt 4 sieht ausserdem Anpassungen im gesamten Strassenraum vor, was unter anderem Verbesserungen für Velofahrende bringt. Weiter sollen verschiedene unübersichtliche und gefährliche Stellen in der Verkehrsführung entschärft werden.

TP 5: Sanierung Moserstrasse

Das Projekt Moserstrasse basiert auf den Eingaben aus mehreren Workshops, an denen Interessensgemeinschaften sowie Anwohnerinnen und betroffene Grundeigentümer teilnahmen. Erreicht wurde bei dem minimalen Fahrbahnquerschnitt der Moserstrasse ein gutes Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmer: Das Tram verkehrt in genügendem Abstand zur bestehenden Baumbepflanzung und kann Velos stadteinwärts überholen. Das östliche Trottoir wird mit zwischen sechs und gut acht Metern deutlich breiter. Auch auf der Moserstrasse wird die gesamte Oberfläche ersetzt und künftig wird Tempo 30 gelten.

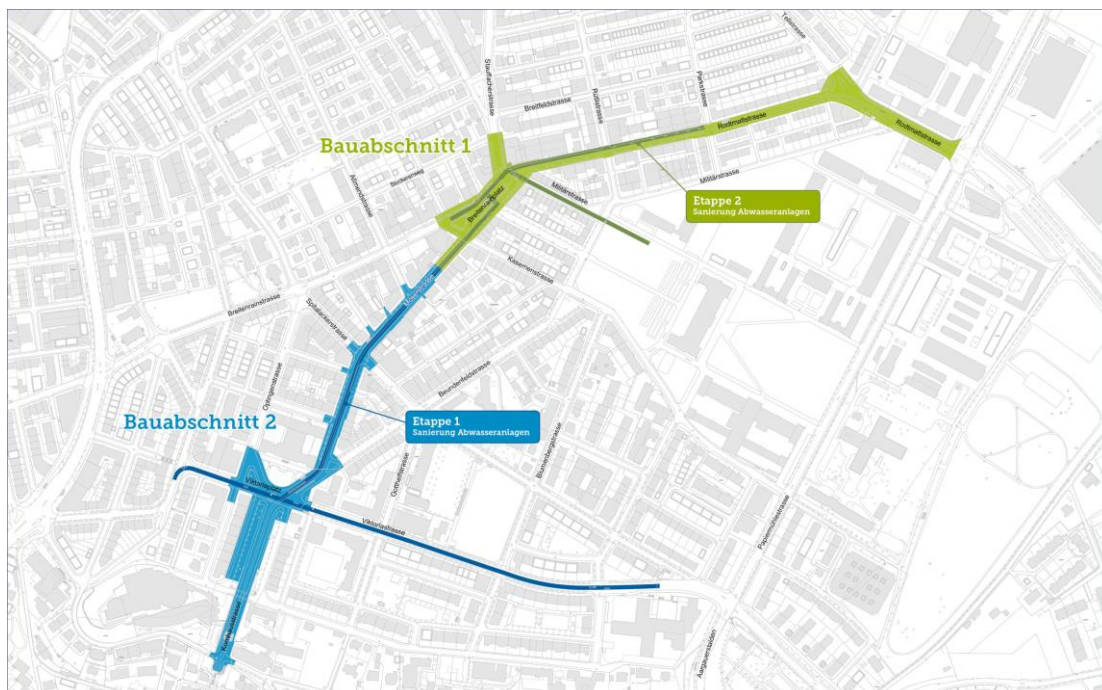
TP 6: Umgestaltung Viktoriaplatz

Der Viktoriaplatz wird neugestaltet: Der heutige Rechtsvortritt soll aufgehoben und durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Um die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes zu erfüllen, muss die Haltestelle Viktoriaplatz der Tramlinie 9 weiter nach Nordosten in den Bereich seitlich des BKW-Gebäudes verschoben werden. Dadurch reduziert sich die Distanz zur heutigen Haltestelle Spitalacker derart, dass die beiden Haltestellen zu einer neuen Haltestelle zusammengefasst werden.

TP 7: Sanierung Kornhausstrasse

Dominierendes Element des Teilprojekts 7 ist die Haltestelle Kursaal. Es ist geplant, die Gleisanlage zu ersetzen – mit einer minimalen Korrektur der Gleisachse – und den Belag zu sanieren.

Im gesamten Projektperimeter werden im Zuge der Bauarbeiten auch die Werkleitungen von Energie Wasser Bern ersetzt. Für die Realisierung wurde das Projekt in zwei Bauabschnitte unterteilt:



b) Zuordnung zum Projekttyp

Massnahmen zur Wert- und Substanzerhaltung machen den grössten Teil des Projekts aus. Das Gesamtprojekt enthält jedoch auch Teile, die in die Kategorie 3 «Umnutzungen» (Umgestaltung Breitenrainplatz), 5 «Sanierung von Unfallschwerpunkten» (Umgestaltung Viktoriaplatz) und 6 «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» (Umgestaltung Breitenrainplatz, Massnahmen Stadtklima) gehören.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Verlängerung der Lebensdauer der gesamten Infrastruktur
- Erhöhung Lebens- und Aufenthaltsqualität der Bewohnerinnen und Bewohner
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Sicherheit für Zufussgehende
- Reduktion der Lärmbelastung
- Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas
- Positive Baumbilanz
- Barrierefreie Traminfrastruktur
- Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Verbesserung der öffentlichen Beleuchtung
- Verbesserung der Oberflächenentwässerung

- Schonendes Bauverfahren (Microtunneling) reduziert die Beeinträchtigungen während dem Bau

e) Nachteile des Projektes

- Erhebliche Belastung während der Bauphasen für das gesamte Quartier
- Grossräumige Umleitungen für sämtliche Verkehrsteilnehmer während den Bauarbeiten
- Finanzielle Auslagen

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Sicherheit Veloverkehr = wichtiges positives Nutzenargument (projektspezifische Beurteilung) und Sicherheit Fussverkehr = wichtiges positives Nutzenargument (projektspezifische Beurteilung)
 - Antwort Projektteam: Wird nicht umgesetzt. Die Sicherheit des Velo- und Fussverkehrs wird von uns ebenfalls als positives Nutenelement interpretiert, aber nicht als Wichtiges im Rahmen der Wert- und Substanzerhaltung. Vielmehr trifft die Aussage zu, da das Projekt auch die Sanierung von Unfallschwerpunkten umfasst. Unfallschwerpunkte sind in der Projektkategorie 5 erfasst. Dort sind die beiden Nutzenargumente entsprechend als «wichtig» eingestuft.
- Reduktion Unfallrisiko = wichtiges positives Nutzenargument (Projektspezifische Beurteilung)
 - Antwort Projektteam: Wird umgesetzt. Dies wird auch von uns als wichtiges positives Nutzenargument angesehen, so dass keine Anpassung erforderlich ist.
- Entsiegelung von Flächen = wichtiges positives Nutzenargument (generelle Einschätzung)
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Der Indikator wurde im Rahmen der Überarbeitung zudem um die Entwässerung ergänzt, die in den meisten Fallbeispielen optimiert wird und damit einen wichtigsten Nutzen darstellt.
- Ökologische Aufwertung = wichtiges positives Nutzenargument (generelle Einschätzung)
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Wird auch im Fallbeispiel 6 gefordert.
- Stadt- und Kulturraum = wichtiges positives Nutzenargument (generelle Einschätzung)
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen, denn im Rahmen einer Sanierung kann oft auch das Ortsbild verbessert werden, auch wenn damit die Sanierung teilweise zu einer Umnutzung (Kategorie 3) bzw. einer Aufwertung (Kategorie 6) wird.

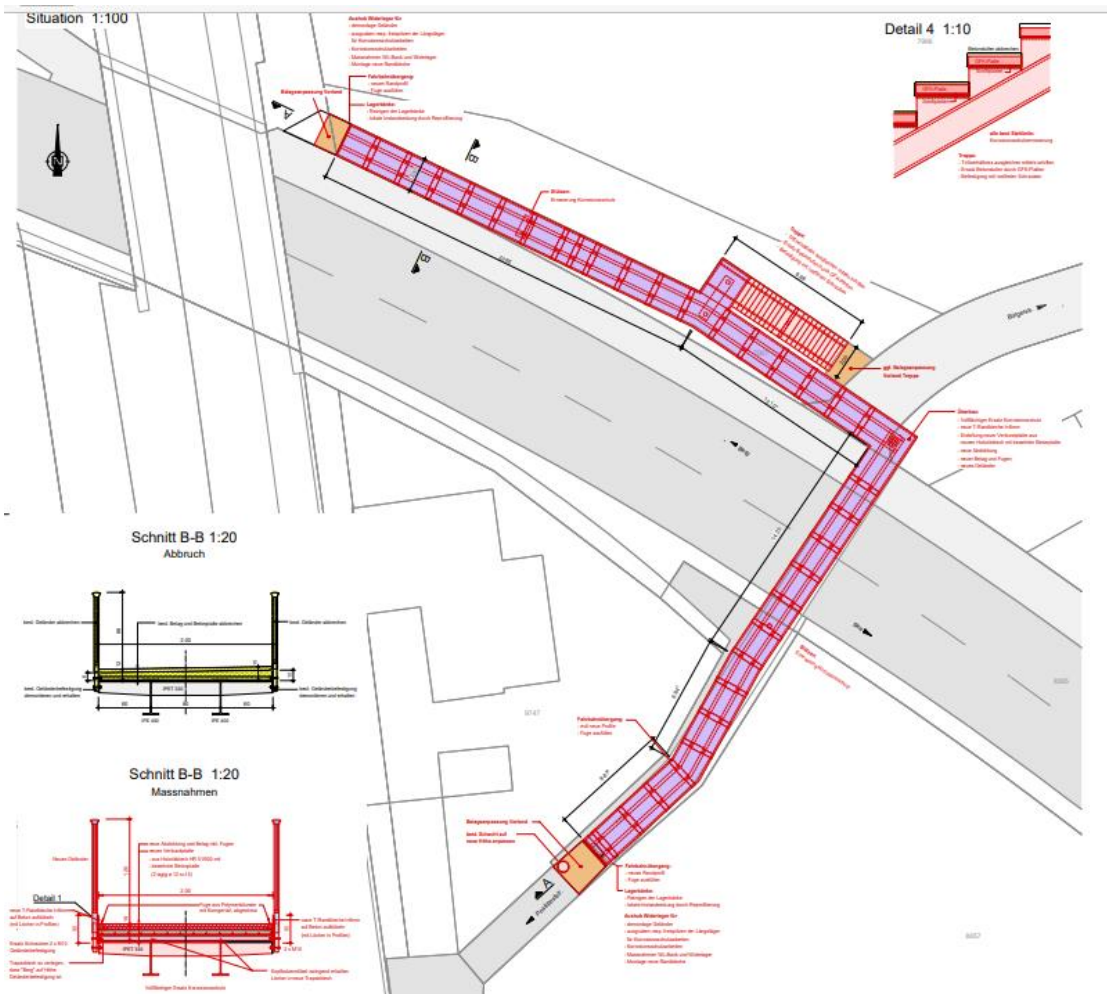
2.4 Fallbeispiel 4: Thalwil: Sanierung Personenüberführung Posilipostrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung

Ausgangslage: Die Personenüberführung (PUe) Posilipostrasse befindet sich im westlichen Teil der Gemeinde Thalwil. Sie wurde 1979 errichtet und dient Fussgängern sowie Radfahrern zur Überquerung der Tischenloostrasse in Thalwil unterhalb der SBB Linie Zürich-Chur. Das Tragwerk besteht aus zwei aus Stahl gefertigten, parallelen Längsträgern (IPE 400) welche regelmässig durch Querträger (IPET 330) verbunden sind. Auf den Längsträgern liegt eine 10 cm starke Stahl-Beton-Verbundplatte mit Holorib-Trapezblechen (38 • 0.75 mm) auf. Das Längsgefälle beträgt auf der Rampe Seite Zürich ca. 14 % und über der Tischenloostrasse ca. 5 % auf. Rampe und Überführung sind mit einem Asphaltbelag mit beidseitiger bituminöser Fuge versehen. Die angehängte Treppe besteht aus Stahl-Längsträgern und Stahlbetonritten. Die Stützen bestehen aus Stahlrohren mit unterschiedlichen Durchmessern. Die Längsträger sind beidseitig mit Mörtel direkt auf der Lagerbank des U-förmigen Stahlbetonwiderlagers versetzt worden. Die Geländerhöhe beträgt rund 90 cm. Die Brücke wird von der zweispurigen Tischenloostrasse mit Fahrradstreifen und Gehweg auf Seite Zürich unterquert.

Aufgrund des Zustands der bestehenden Konstruktion soll diese instandgesetzt werden. Das im Rahmen der Überprüfung durchgeführte Variantenstudium hat die Erneuerung des Korrosionsschutzes und der Ersatz der Fahrbahnplatte aus Stahl-Beton-Verbundplatten und eine Belagserneuerung mit Gussasphaltbelag als Bestvariante ausgewiesen. Die Arbeiten wurden im Winter 2021/22 ausgeführt.





b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird dem Wert- und Substanzerhaltung zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Lifecyclekosten gegenüber einem Neubau
- Verkehrssicherheit gegenüber ebenerdiger Alternative (Schulweg und einzige Verbindung des Quartiers Richtung Zentrum).
- Normeinhaltung Sanierung weniger streng als Neubau
- Bestandesgarantie betreffend Überhang auf Privatreal
- Kein Prozess nach Strassengesetz notwendig

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Kein grosses Architekturverfahren notwendig
- Sanierung durch Abtransport im Werk möglich

e) Nachteile des Projektes

- Städtebauliche Situation etwas schwierig
- Stahlpreise hoch (Corona- und marktbedingt)
- Personenüberführung kann statisch nicht gross verbreitert werden und bleibt beengt
- Nicht komplett normgerecht (z. B. Gefälle)

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Für dieses Fallbeispiel ist auch der Komfort des Fussverkehrs als wichtiges positives Nutzerargument zu bewerten.
 - Antwort Projektteam: Wird teilweise übernommen. Weil der Komfort im Veloverkehr als positives Nutzenargument angesehen wird, wird auch beim Fussverkehr der Komfort neu als positives Nutzenargument aufgeführt, aber nicht als wichtiges positives Nutzenargument.
- Für dieses Fallbeispiel ist auch bei der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung die «Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte» als wichtiges positives Nutzerargument zu bewerten. Ein Verzicht auf die Kunstbaute wäre mit grossen Umwegen verbunden.
 - Antwort Projektteam: Beim Indikator «Erreichbarkeit von Gebieten, Schaffung von Mehrwerten» geht es vor allem um die Erschliessung von Entwicklungsschwerpunkten. Solche sind hier aber unseres Wissens nicht betroffen, weshalb der Indikator nicht stärker gewichtet wird.

2.5 Fallbeispiel 5: Luzern: Rufflisbergstrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung

Die Werkleitungen und der Strassenbelag in der Rufflisbergstrasse waren in einem schlechten Zustand. Im Abschnitt Landschaftstrasse bis Zwysigplatz waren die Kanalisationsleitungen rund 80 Jahre alt, wiesen Risse und abbrechende Scherben auf. Die Leitungen verloren Schmutzwasser. Die Wasserleitungen stammten aus den 1940er Jahren und müssen saniert werden, um Leitungsbrüchen vorzubeugen. Die bestehende Gasleitung ist in gutem Zustand. Im Strassenbelag traten flächendeckend Risse und Setzungen auf. Der Strassenaufbau war nicht frostsicher. Das heisst, bei Frost entstanden leichte Hebungen und dadurch kam es zu weiteren Schäden. Die Strasseninfrastruktur näherte sich dem Ende der Lebensdauer und musste daher ebenfalls ersetzt werden.

Strassenbau und Entwässerung

Im Bereich der Strassensanierung wurde der gesamte Oberbau erneuert. Der Strassenbelag wurde ersetzt. Die darunterliegende Kies-Kofferschicht wurde mit frostsicherem und tragfähigem Material ersetzt und verstärkt. Die Quergefälle der Strasse wurden korrigiert und mit der Strassenentwässerung abgestimmt. Diverse Hausanschlüsse wurden auf Bestellung der Grundeigentümerschaften auf deren Kosten erneuert.

Beleuchtung

Bis Ende 2021 werden die Kandelaber, die Leuchten mit Leuchtmittel und die Stromerschliessung ersetzt. Dank dem Entgegenkommen der Grundeigentümer:innen konnten die Kandelaber unkompliziert aus dem Strassenraum auf die privaten Parzellen verschoben werden. Dadurch entsteht mehr Raum auf der Strasse und das Kreuzen bzw. Passieren von parkierten Autos vereinfacht sich. Durch die neuen LED-Leuchten wird der Energiebedarf um rund 60% vermindert.

Verkehr und Sicherheit

Die Parkfelder werden leicht verschoben. Die Anzahl der markierten Parkplätze bleibt erhalten. Der bestehende Fussgängerstreifen beim Landschaftsweg wird durch eine sichere Querungshilfe ersetzt.

Werkleitungen

Die Wasserleitung in der Strasse inklusive der Hausanschlussleitungen wurden durch ewl ersetzt. Bei den Gasleitungen wurden diverse Hausanschlüsse und die Schieber neu verlegt. Bei den Abwasserkanälen wurden einige Rohre vergrössert, gewisse Abschnitte ersetzt bzw. inensaniert und im Bereich Zwysigplatz wurden die Abflussverhältnisse verbessert.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird dem Wert- und Substanzerhaltung zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Ersatz einer alten, auch optisch in die Jahre gekommenen Strasseninfrastruktur (Strassenoberbau inkl. Randsteine, moderne LED-Beleuchtung, Entwässerung)
- Auch im Untergrund werden alle mindestens in den kommenden 8 Jahren notwendigen Werkleitungsarbeiten getätigt und die Versorgungssicherheit gewährleistet.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Punktuell Sicherheitsdefizite für den Fussverkehr werden behoben (Querungsstelle)
- Synergieeffekte durch die Bündelungen der verschiedenen Arbeiten und keine vorhersehbaren Bauarbeiten in mindestens den nächsten 8 Jahren.
- Möglichkeit private Stützmauern durch das Projekt sanieren zu lassen

e) Nachteile des Projektes

- Beengte Verhältnisse bedingen das Arbeiten in kleinen Etappen

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Da es sich um eine Nebenstrasse handelt und keinen ÖV führt, ist weder Reisezeit noch Komfort für ÖV / MIV ein wesentliches Argument.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Die Reisezeit wird nicht mehr als relevantes Nutzenargument aufgeführt (wie auch im Fallbeispiel 1 gefordert wird), der Komfort war schon bisher kein relevantes Argument.
- Finanzierungsbeiträge Dritter ist vorliegend kein Thema
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Dies wird in den Fallbeispielen 1 und 5 gefordert.
- Dafür: Projektkoordination / Commitment verschiedene Werkleitungseigentümer
 - Antwort Projektteam: Dies ist unbestrittenermassen der Fall. Deshalb haben wir auch dem Indikator «Versorgungssicherheit» als wichtiges positiven Nutzenargument portiert.

2.6 Fallbeispiel 6: Zürich: Sanierung Wehntalstrasse

Betroffene Infrastrukturen: Wehntalerstrasse, Abschnitt Parkplatz Katzensee bis Stadtgrenze, Erneuerung von Strasse und Strassenentwässerung

a) Kurzer Projektbeschreibung

Die Wehntalerstrasse ist im Abschnitt Parkplatz Katzensee bis Stadtgrenze in einem schlechten Zustand und weist starke Setzungen auf. Zudem entspricht die heutige Strassenentwässerung nicht mehr den gewässerschutzrechtlichen Vorgaben. In Koordination mit dem städtischen Projekt im Abschnitt Parkplatz Katzensee bis Stadtgrenze führen sowohl der Kanton als auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eigene Projekte durch. Die Baudirektion des Kantons Zürichs und das ASTRA beauftragten das Tiefbauamt der Stadt mit der Umsetzung ihrer Projekte. Die entsprechenden Vereinbarungen werden im Laufe des Ausführungsprojekts eingeholt. Der gesamte Projektperimeter befindet sich im Bundesinventar der Landschaften- und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung und grenzt ans Moorgebiet «Hänsiried». Projekte in diesem Gebiet müssen in Zusammenarbeit mit diversen Umwelt- und Naturschutzämtern geplant und umgesetzt werden.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird dem Wert- und Substanzerhaltung zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Sanierung der Wehntalerstrasse und Verbesserung für die Amphibien
- Strasse und Strassenentwässerung werden saniert. Der Einbau einer Pfahlfundation soll künftige Setzungen reduzieren. Dadurch wird eine nachhaltige Sanierung ermöglicht.
- Inkl. Wasserdurchlass «Hänsiriedgraben», den Kleintierdurchlass «Hänsiriedgraben» und ein Amphibienleitsystem.

d) Weitere Vorteile des Projektes

Keine aufgeführt.

e) Nachteile des Projektes

Keine aufgeführt.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 2-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Nutzen öV: keiner / es hat keinen öV auf diesem Abschnitt der Wehntalerstr

- Antwort Projektteam: Nicht übernommen. Der ÖV ist im vorliegenden Projekt tatsächlich nicht betroffen, da auf der Wehntalstrasse keine ÖV verkehrt. Der ÖV wird jedoch trotzdem als potenzieller Nutzen aufgeführt, da grössere Strassen in Städten oft mit ÖV befahren sind und in mehreren anderen Fallbeispielen Trams betroffen sind.
- Antwort Projektteam: Hier nicht erwähnt aber oben als wesentlicher Vorteil beurteilt werden die Verbesserungen für Amphibien. Entsprechend wird der Indikator «ökologische und klimatische Aufwertungen» neu als wichtiger positiver Nutzen betrachtet (wird auch im Fallbeispiel 3 gefordert).

3 (Neu-)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «(Neu-)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen» dar.

Abbildung 3-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für (Neu-)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «(Neu-)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 3-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für (Neu)Erschliessungen und Wohnumfeldverbesserungen im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

3.1 Fallbeispiel 7: Winterthur: Querung Grüze

Betroffene Infrastrukturen: Querung Grüze, St. Gallerstrasse bis Sulzerallee, Neubau – Stadt Winterthur

a) Kurzer Projektbeschreibung



Das Gebiet Neuhegi-Grüze spielt eine zentrale Rolle für die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung von Winterthur. Neuhegi-Grüze wird zu einem dicht und gemischt genutzten Stadtteil von Winterthur weiterentwickelt mit zusätzlichen 4'500 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 8'000 neuen Arbeitsplätzen. Es ist das grösste Entwicklungsgebiet der Stadt und Teil des Zentrumsgebiets Oberwinterthur / Grüze, eines von elf Zentrumsgebieten von kantonaler Bedeutung. Gemäss Zukunftsbild im städtischen Gesamtverkehrskonzept wird Neuhegi-Grüze im Jahr 2030 ein dicht und gemischt genutztes Zentrum mit vielfältigen urbanen Funktionen sein. In der «Räumlichen Entwicklungsperspektive Winterthur 2040», die zurzeit in Erarbeitung ist, ist Neuhegi-Grüze und das erweiterte Umfeld des Bahnhofs Grüze eine der verkehrlichen und städtebaulichen Schlüsselstellen im zukünftigen «Urbanen Rückgrat», das sich von Töss bis Oberwinterthur hinzieht.

Zentrale Voraussetzung für die geplante Entwicklung ist ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Das entsprechende Verkehrskonzept Neuhegi-Grüze hat der Stadtrat am 20. März 2015 vorgestellt (Medienmitteilung «Neues Verkehrskonzept für Neuhegi-Grüze»). Es sieht vor, die Bewegungen möglichst optimal auf die Verkehrsträger MIV, ÖV sowie Velo- und Fussverkehr zu verteilen. Stadteinwärts muss infolge des ausgelasteten Verkehrsnetzes der Fokus auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet sein. Stadtauswärts wird mittels der Zentrumserschliessung zusätzliche MIV-Kapazität geschaffen.



Eine Schlüsselrolle nimmt der Bahnhof Grüze ein. Sein Bahnangebot wird im Rahmen des SBB-Projekts «S-Bahn 2. Generation» langfristig massiv ausgebaut. Der Bahnhof Grüze erhält bis 2050 ein S-Bahnangebot, das mit dem heutigen am Hauptbahnhof vergleichbar ist. Die neue Brücke wird als Teil des ÖV-Hochleistungskorridors das Gebiet mit dem Öffentlichen Verkehr erschliessen und die zentrale Verkehrsdrehscheibe für Bahn und Bus sein. Bisher ist der Bahnhof Grüze nicht mit dem Busnetz verknüpft. Stadtbus Winterthur beabsichtigt im Rahmen des mittel- bis langfristigen Netzausbaus, die Busanbindung zum Umsteigeknoten Bahnhof Grüze schrittweise auszubauen.

Die Querung Grüze ist für den Busverkehr konzipiert. Sie kann von Velofahrenden benutzt werden, ist aber aufgrund der Linienführung sowie der langen und steilen Rampen dafür wenig attraktiv. Deshalb ist für die geplante Veloschnellroute zwischen der Innenstadt und Neuhegi eine separate Velounterführung geplant, die unabhängig von der Querung Grüze realisiert wird.

Die Brücke führt von der St. Gallerstrasse über die Gleise zum Knoten Talackerstrasse / Sulzerallee. Die Länge beträgt inklusive der Rampen rund 390 Meter, der Brückenplatz wird über 20 Meter breit, und dies bei einer Höhe der Brückenplatte von lediglich 1,1 Metern. Die Querung bedient die beiden Mittelperrons des heutigen Bahnhofs Grüze und erschliesst zugleich die geplante neue Haltestelle «Grüze Nord» an der Bahnlinie Winterthur–Frauenfeld.

Die Querung Grüze schliesst im Süden an die St. Gallerstrasse an und steigt mit 9.3% Längsneigung an, um die Gleise beim Bahnhof Grüze zu überqueren. Der Gestaltungsplan Umfeld Grüze sieht vor, dass der Rampenbereich in Zukunft von Gebäuden umrahmt wird. Über den Gleisen werden im Endausbau 6 Bushaltekanten angeordnet, welche den autonomen Einstieg

erlauben. Wartehallen bieten Schutz vor Wetter und beherbergen die technischen Infrastrukturen wie Billettautomaten und Abfahrtsanzeiger. Grosszügige Gehwege erlauben die konfliktfreie Zirkulation der Fussgänger. Über Treppen und Lifte können Zugpassagiere vom Bahnhof Grüze die Querung bequem erreichen und werden an zentralen Infoelementen über die Wegführung und Abfahrtszeiten informiert. Vor der Überquerung der Frauenfelderlinie, welche die Quartieranbindung an das Talacker-Quartier und die Erschliessung der künftigen Haltestelle Grüze Nord mit Treppen und Liften erlaubt, knickt die Querung Grüze nach Osten ab. Dieser Eckbereich wird künftig zum Brückenplatz mit anschliessenden Hochbauten der SBB, welche publikumsorientierte Nutzungen beherbergen. Im Osten führt die Querung Grüze am SBB-Unterwerk vorbei, um am neugestalteten Knoten Talackerstrasse anzuschliessen. Die Querung Grüze darf ausschliesslich von Bus und Velo befahren werden. Erst später sind Zubringer über die Rampe Ost zu den SBB-Hochbauten gestattet. Um die anspruchsvollen Verkehrsbeziehungen im Knoten Talackerstrasse zu optimieren und Fehlfahrten auf die Brücke zu vermeiden wird der Bahnübergang Talackerstrasse für den MIV geschlossen. Östlich des Knotens wird eine neue Bushaltestelle angeordnet und an die bereits neugestaltete Sulzerallee angeschlossen.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird den «(Neu-)Erschliessungen und Umfeldverbesserungen in Wohn- und Gewerbegebieten» zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Sicherstellung der ÖV-Verbindung des Stadtteils Neuhegi
- Herstellen von mittel- und langfristig mindestens zwei Busverbindungen zur Sulzerallee
- St. Gallerstrasse – HB als Schlüsselement für den geplanten ÖV-Hochleistungskorridor
- Schaffen von Umsteigemöglichkeiten zwischen Bahn und Bus von städtischen sowie regionalen Buslinien auf S-Bahn-Direktverbindungen von und nach Zürich
- Attraktive Lösung zum HB für Bahnpassagiere, Entlastung innerstädtischer Buskorridore und des Hubs HB
- Herstellen von Verbindungen für den Fussverkehr
- Schaffung der Voraussetzungen für die Erschliessung und Realisierung der Hochbauten unter Berücksichtigung der erforderlichen Zwischen- und Bauzustände

d) Weitere Vorteile des Projektes

Keine aufgeführt.

e) Nachteile des Projektes

- Es ist keine Verbindung für die Veloschnellrouten möglich (Platzverhältnisse, steile Rampen). Die Velos sind auf der Brücke erlaubt, aber wegen der steilen Rampen, kann diese

- Route nicht als Veloroute definiert werden. Deshalb muss eine separate Veloquerung realisiert werden (mehr Kosten, Wirtschaftlichkeit, Akzeptanz der Politik und der Öffentlichkeit).
- Gemäss dem Verkehrskonzept ist die Brücke für den MIV verboten. Aus Sicht der Betriebe einen klaren Nachteil. Die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze wird erst in 10-20 Jahren realisiert.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 3-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Nutzungen MIV: nicht relevant oder auf Kategorie rot setzen, da auf die Querung Grüze MIV-Verbot gilt.
 - Antwort Projektteam: Teilweise Anpassung. Dies trifft für das Projekt «Querung Grüze» mit dem MIV-Verbot sicher zu. Würde hingegen die Zentrumserschliessung Neuhegi-Grüze betrachtet, wäre der MIV zentral. Im Allgemeinen erwarten wir, dass eine Neuerschliessung meist auch den MIV umfasst oder Auswirkungen auf den MIV hat, die im Einzelfall auch einmal negativ sein können. Heutzutage steht der MIV bei neuen Arealen nicht mehr so im Zentrum wie früher, so dass die Bedeutung der Zuverlässigkeit im MIV reduziert wurde. Zudem wird die Strecken- und Netzredundanz neu als nicht relevantes Argument eingestuft, da in Städten die Netzredundanz nur in Einzelfällen eine relevante Rolle spielt (vgl. Fallbeispiel 14).
- Nutzen Veloverkehr: Kategorie rot für Reisezeit, Sicherheit und Komfort. Wie oben erwähnt, die Querung Grüze ist für Veloverkehr ungeeignet (enge Platzverhältnisse, steile Rampen). Die Querung kann nicht von allen Velofahrern benutzt werden. Die neue Veloquerung wird erst ab 2035 realisiert. Bis dann, müssen die Velofahrer einige Umwege suchen (z. B. Bahnübergang Talackerstrasse), die weder optimal noch verkehrssicher sind.
 - Antwort Projektteam: Keine Anpassung. Auch hier handelt es sich um ein projektspezifisches Merkmal. Im Allgemeinen ist heutzutage davon auszugehen, dass der Veloverkehr verbessert wird. Dies ist selbst hier der Fall, einfach nicht mit dem hier betrachteten Projekt, sondern mit anderen Projekten (Veloschnellrouten, Veloquerung ab 2035). Zudem wird der Veloverkehr durch das Projekt nicht verschlechtert, sondern nur nicht verbessert.
- Antwort Projektteam: Das Fallbeispiel 7 betont die Bedeutung des ÖV. Bei der Neuerschliessung von Arealen. Da diese neuen Areale vorher oft noch nicht (oder nur ungenügend) mit dem ÖV erschlossen sind, erachten wir die Reisezeit im ÖV und den ÖV-Komfort ebenfalls als wichtige positive Nutzenargumente.

3.2 Fallbeispiel 8: Winterthur: Areal Lokstadt (Sulzerareal)

Betroffene Infrastrukturen: Lokstadt, ehemaliges Sulzerareal Werk 1 (frühere Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM), Winterthur

Strassen / Gassen / Plätze im Areal: Robert-Sulzer-Gasse, Ernst-Jung-Gasse, Emil-Krebs-Gasse, Charles-Brown-Gasse, Dialogplatz, Werkplatz

Angrenzende Strassen: Zürcherstrasse, Jägerstrasse, Zur Kesselschmiede

a) Kurzer Projektbeschrieb

Raum für Arbeit, Bildung, Wohnen und Freizeit

Im ehemaligen Winterthurer Industrieareal der Schweizerischen Lokomotivfabrik, der heutigen Lokstadt, entsteht ein gemischt genutztes, dicht bebautes Stadtquartier.

Ein öffentlicher Gestaltungsplan macht Vorgaben für eine nachhaltige und quartierverträgliche Entwicklung der Lokstadt. Dieses Areal bietet Raum für Arbeit, Bildung, Wohnen und Freizeit. Für eine gute soziale Durchmischung wird mindestens ein Drittel des Wohnraumes gemeinnützig oder preisgünstig sein, mit einem hohen Anteil an Genossenschaftswohnungen.

Urbane Dichte und grosszügige Freiräume

Es entstehen drei unterschiedlich hohe Hochhäuser, wovon das Dachgeschoss des höchsten, 80-100 m hohen Hochhauses «Rocket» öffentlich zugänglich wird. Der Gestaltungsplan schafft nebst den grossformatigen Neubauten auch grosszügige öffentliche Freiräume. Die Erdgeschosse rund um den zentralen Dialogplatz sind für Läden, Restaurants und weitere publikumsorientierte Nutzungen reserviert. Mit der Umnutzung von geschützten Industriehallen und der Gleis-Drehscheibe bleibt der identitätsstiftende Bezug zur Industriegeschichte erhalten. Das ganze Areal orientiert sich an den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft und wird dank eines Fahrtenmodells möglichst wenig zusätzlichen Verkehr erzeugen. Wie die Altstadt und das übrige Sulzerareal wird auch die Lokstadt zur weitgehend autofreien Fussgängerzone.

Öffentlicher Aussenraum wird städtischer Freiraum

Der gesamte öffentliche Aussenraum in der Lokstadt wird nach Fertigstellung kostenlos der Stadt übertragen. Implanetia ist als Haupteigentümerin des Areals verantwortlich für die Planung und den Bau dieser rund 21'000 m² Freiraumflächen. Gemäss dem Gestaltungsplan übernimmt die Stadt schrittweise diesen Aussenraum nach Fertigstellung und sorgt für den Betrieb und Unterhalt. Implanetia beteiligt sich mit sechs Millionen Franken an den künftigen Unterhalts- und Erneuerungskosten.

Partizipativ erarbeitete Gestaltungsvorgaben an den Freiraum

In zwei von Implanetia und Stadt gemeinsam organisierten öffentlichen Veranstaltungen wurden im Frühjahr 2016 die Bedürfnisse an die Freiraumgestaltung mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Quartier und mit künftigen Nutzergruppen diskutiert. Auf Grundlage dieser Diskussion wurden die Vorgaben an die Freiraumgestaltung konkretisiert, mit dem Ziel einen attraktiven und vielfältig nutzbaren städtischen Freiraum zu erstellen. Er soll mit dem zentralen Dialogplatz, den Gassenräumen und den vier Eingangsplätzen zu einem identitätsstiftenden Ort werden, der sich durch eine urbane Prägung und viel Grün auszeichnet. Geplant sind z. B. vielfältige Spiel- und Bewegungsflächen, Sitzmöglichkeiten und Begegnungsräume. Gemäss diesen Vorgaben konnte die Vereinbarung zur Landabtretung des öffentlichen Aussenraums an die Stadt zwischen Stadt und Implanetia im Dezember 2016 abgeschlossen werden.

- Es entsteht ein vielfältig genutztes Stadtquartier mit Wohnraum für ca. 1'500 Personen, Raum für über 1'000 Arbeitsplätze, Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten, Hotel und Spielcasino.
- Der öffentliche Aussenraum wird mit viel Vegetation, Spiel- und Aufenthaltsbereichen hochwertig gestaltet und nach Fertigstellung ins Eigentum der Stadt übergeben.
- Das Areal ist oberirdisch weitgehend autofrei (nur Anlieferung gestattet). Es wird eine Fussgängerzone signalisiert. Die Erschliessung für den MIV erfolgt über eine einzige Tiefgaragen-Zufahrt für das ganze Areal.
- Der Verkehr wird über eine Fahrtenmodell gesteuert, welches in den Hauptverkehrszeiten nur max. 200 Ein- und Ausfahrten zulässt.
- Mit der Umnutzung von geschützten Industriehallen und der Gleis-Drehscheibe bleibt der identitätsstiftende Bezug zur Industriegeschichte erhalten. Eine hochwertige Architektur für die Neubauten wird mittels Konkurrenzverfahren angestrebt.
- Das ganze Areal orientiert sich an den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft und wird dank eines Fahrtenmodells möglichst wenig zusätzlichen Verkehr erzeugen. Wie die Altstadt und das übrige Sulzerareal wird auch die Lokstadt zur weitgehend autofreien Fussgängerzone.
- Indem mindestens 30 Prozent der Wohnflächen gemeinnützig oder preisgünstig genutzt werden müssen, ist die soziale Vielfalt sichergestellt.

d) Weitere Vorteile des Projektes

Keine aufgeführt.

e) Nachteile des Projektes

Keine Nachteile für die Stadt ersichtlich.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 3-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Unter Umwelt und Ökologie sehe ich den Energieverbrauch, die Entsiegelung von Flächen und die ökologische und klimatische Aufwertung auch als wichtige positive Nutzerargumente, zumindest für die Lokstadt: 2000 Watt-Areal, entwickelt nach SIA-Effizienzpfad 2040, Entsiegelung und Bepflanzung von Flächen für hohe Aufenthaltsqualität und Verbesserung Stadtklima.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Dass Entsiegelung sowie ökologische und klimatische Aufwertung wichtige positive Nutzen sind, wird auch im Fallbeispiel 9 gefordert. Der Energieverbrauch wird jedoch nur hier betont, weshalb wir ihn als positives Nutzenargument eingestuft haben (nicht als wichtiges positives Nutzenargument).

- Bei Aufenthaltsqualität erscheint mir die Sicherheit im öffentlichen Raum auch ein relevantes Nutzerargument. Im Falle der Lokstadt wird diese durch die Belebung der Plätze und die publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen verbessert.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Durch die Neuerschliessung des Areals sollte in der Regel auch die Sicherheit im öffentlichen Raum zunehmen.

3.3 Fallbeispiel 9: Basel: Erlenmattquartier

(Neu-) Erschliessung Erlenmatt (ehemaliges DB-Güterbahnhofareal)

a) Kurzer Projektbeschrieb

Das ehemalige DB-Güterbahnhof-Areal im nördlichen Kleinbasel war eine der letzten Baulandreserven im Kanton Basel-Stadt. Auf diesem Areal soll, basierend auf dem am 27. Februar 2005 vom baselstädtischen Stimmvolk genehmigten Zonen- und Bebauungsplan in den folgenden 15-20 Jahren das vielfältige und reich durchmischte Stadtquartier Erlenmatt mit über 700 Wohnungen, Gewerbeflächen für rund 2'000 Arbeitsplätze, einem Einkaufszentrum sowie mit Grün- und Freiflächen von insgesamt 8.00 ha Grösse entstehen.

Die etappierte Entwicklung des Quartiers wird von Süden (Erlenstrasse) nach Norden erfolgen. Abgestimmt auf die sich abzeichnende Arealentwicklung erarbeitete das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt Ratschlagsprojekte für die Erschliessungsinfrastrukturen und die Parkanlagen des künftigen Quartiers Erlenmatt. Ende November 2006 wurde für das erste Baufeld im südlichen Teil des Quartiers Erlenmatt (Baufeld B) die Baugenehmigung erteilt. Bis Anfang 2020 waren rund 90% der Gebäude fertiggestellt und bezogen.



1996



2020

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den «(Neu-)Erschliessungen und Umfeldverbesserungen in Wohn- und Gewerbegebieten» zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Übergeordnetes Verkehrskonzept verhindert wesentlichen Mehrverkehr in umliegenden Quartieren und kanalisiert den Verkehr auf Hauptachsen
- Direkte Erschliessung des Quartiers ab der Nationalstrasse aus praktisch allen Richtungen
- Weitestgehend autofreies Quartier (Parkplätze weitgehend unterirdisch auf Privatparzellen)
- Dichtes Netz an Langsamverkehrsverbindungen
- Verknüpfung des Langsamverkehrs mit umliegenden Quartieren und Naherholungsgebiet
- Kurzfristiges (Bus) und langfristiges (Tram) ÖV-Konzept führt zu optimaler ÖV-Erschliessung
- Lärmschutz vor nahe gelegener National- und Lokalstrasse auch für benachbarte Quartiere
- Sanierung örtlich belasteter Böden im Rahmen der Neuerschliessung
- Verbesserung der Versorgungsqualität der umliegenden Quartiere mit Gütern des täglichen Bedarfs
- Erhöhte Aufenthaltsqualität auch für Bewohner umliegender Quartiere durch Grün- und Freiflächen (grossflächige Parkanlagen mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten für Spiel und Sport, aber auch mit Naturschon- und Naturschutzzonen)

- Kurze Wege zu Freizeitangeboten, Ver- und Entsorgung

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Schaffung von Arbeitsplätzen (erhöhte Gewerbeeinnahmen)
- Schaffung von hochwertigem Wohnraum für eine vielfältige Bevölkerung (erhöhte Steuereinnahmen)
- Zwischennutzungen während der langjährigen Entwicklung

e) Nachteile des Projektes

- Neuerschliessung generiert Mehrverkehr
- Bei etappierter Bauweise wird endgültiger Medienbedarf erst gegen Ende mit Sicherheit klar
- Lange Entwicklungsdauer führt für erste Zuzüger zu «Leben auf der Baustelle» (statt auf der grünen Wiese)
- Hohe Kosten

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 3-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Ich würde die Entsiegelung von Flächen sowie die ökologische und klimatische Aufwertung im Projekt klar als positives Nutzelement sehen. Allerdings trifft dies auf das Gesamtprojekt zu und nicht explizit auf die Erschliessungsinfrastrukturen.
 - Antwort Projektteam: Wird übernommen. Auch in Fallbeispiel 8 wird gefordert, dass diese beiden Indikatoren wichtige Nutzenargumente sind.

4 Umnutzungen

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Umnutzungen» dar.

Abbildung 4-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Umnutzungsmassnahmen im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Umnutzungen». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 4-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Umnutzungsmassnahmen im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebsicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

4.1 Fallbeispiel 10: Luzern: Pop-up-Park Waldstätterstrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung

Für die Stadt Luzern sind drei Pop-up-Park Typen ausgearbeitet worden, die je nach Gegebenheit und Bedürfnisse eingesetzt werden können. Mit dem «Pop-up-Park Strasse» wird der motorisierte Verkehr auf einem Strassenabschnitt eingestellt und für Fussgänger/innen mit einer hohen Aufenthaltsqualität aufgewertet. Dieser Pop-up-Typ wird typischerweise durch politische Vorstösse initiiert (Beispiel Postulat 355 «Autofreie Waldstätterstrasse», vom 18. Oktober 2019) oder am Anfang eines mehrjährigen Planungsprozesses als Übergangslösung eingesetzt. Die Umsetzung des Pop-up-Parks ist aufgrund der vielfältigen Strassen- und Fassadennutzungen der komplexeste und aufwendigste.

Die temporäre Umgestaltung der Waldstätterstrasse ist seit Frühling 2021 umgesetzt. Die Strasse wurde für den Autoverkehr gesperrt und temporär mit Spielmarkierungen auf dem Boden, Begrünung und Sitzgelegenheiten umgestaltet. Dies dient unter anderem dazu, Erfahrungen zu sammeln, wie Pop-up-Parks zukünftig gezielt als Instrument in Planungsprozessen eingesetzt werden können. Ziel ist es, anhand der Erfahrungswerte des «Pop-up-Parks Strasse» eine bedürfnisorientierte langfristige, definitive Gestaltung ab 2024 baulich umzusetzen. Dabei sollen die Erfahrungswerte der Nutzenden sowie die Rückmeldungen aus dem Quartier und den direkt Betroffenen (Anwohnende, Gewerbe) evaluiert werden. Auf der Grundlage dieser Evaluation kann sich die Gestaltung des Pop-up-Parks im Laufe dieser zwei Jahre verändern. Die definitive Gestaltungsumsetzung kann somit schrittweise und bedürfnisorientiert geklärt werden. Am Ende des Prozesses werden die Erfahrungswerte des Pop-up-Parks in ein definitives Bauprojekt überführt. Voraussichtlich werden bis zur definitiven Gestaltung der Waldstätterstrasse keine (wesentlichen) Veränderungen vorgenommen, da die Resonanz in der Bevölkerung überwiegend positiv war (über 90% Zustimmung). Von der Bevölkerung wurden aber zusätzliche Begrünungselemente, Sitzgelegenheiten oder ein Tisch gewünscht.

Weitere Informationen: [Stadt Luzern - Pop-up-Parks](#)

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den Umnutzungen zugeordnet, könnte jedoch auch den temporären Massnahmen (vgl. Kapitel 2.7 Hauptbericht) zugeordnet werden. Da die temporäre Umnutzung aber in eine langfristige Umnutzung überführt werden soll, verbleibt das Projekt bei den Umnutzungen.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Schaffung eines verkehrsfreien, öffentlichen Aufenthaltsraums an zentraler, vom Fussverkehr hochfrequentierter Stelle
- Attraktiver, öffentlicher Raum für direkt umliegende Geschäfte und Restaurants (Boulevardnutzung)

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Stärkung der Quartierzentren als Begegnungsorte mit Versorgungsstrukturen
- Förderung partizipativer Planungsprozesse bei bedeutsamen Projekten für die Quartiere
- (Vorerst) temporäre Begrünung

e) Nachteile des Projektes

- Einschränkung MIV

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 4-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: Komfort höher gewichten
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Es werden keine Auswirkungen des Projektes auf den ÖV erläutert, die diese Anpassung rechtfertigen würden. Im Beschrieb des Projekttyps Umnutzungen wird jedoch die Schaffung von Busspuren als mögliche Massnahme erwähnt. Deshalb werden beim ÖV-Nutzen die Reisezeit und die Zuverlässigkeit neu als positive Nutzenargumente aufgeführt.
- MIV: Alles neutral
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Im vorliegenden Fallbeispiel wird die Waldstätterstrasse für den MIV gesperrt, was negative Auswirkungen auf den MIV hat. Die Umnutzungen gehen oft zulasten des MIV. So wird auch in den Fallbeispielen 1 und 12 der MIV als negatives Nutzenargument gefordert und hier umgesetzt.
- Velo: Alles neutral
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Umnutzungen können zugunsten des Veloverkehrs geschehen, der dann positiv betroffen ist. Aufgrund neuerer Erkenntnisse ist im Veloverkehr vor allem die mangelnde Sicherheit ein möglicher Grund, warum auf das Velo verzichtet wird. Deshalb sollte bei der Umnutzung der Sicherheit besonderes Augenmerk geschenkt werden (neu wichtiges positives Nutzenargument – vgl. auch Fallbeispiel 14, dafür Komfort nur noch positives Nutzenargument).
- Fussverkehr: Sicherheit und Komfort sind sehr relevant. Reisezeit ist irrelevant.
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Durch Umnutzungen sollen Sicherheit (siehe auch Fallbeispiele 12 und 14) und Komfort (siehe auch Fallbeispiele 1 und 12) im Fussverkehr verbessert werden, eine Reduktion der Reisezeit ist im vorliegenden Fallbeispiel nicht relevant, im Fallbeispiel 11 aber sehr wohl.
- Siedlung und Wirtschaft: Erreichbarkeit neutral (statt negativ)
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Auch mit dem Projekt muss die erforderliche Erreichbarkeit für die Ver- und Entsorgung sichergestellt sein.
- Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit: Würde da jeweils bei diesem Projekttyp alle Punkte als positiv bewerten

- Antwort Projektteam: Umgesetzt. Auch in den Fallbeispielen 1 und 3 wird gefordert, dass der Stadt- und Kulturraum wichtig sei, so dass er neu als wichtiges positives Nutzenargument berücksichtigt wird. Auch die Wohnlichkeit und die Sicherheit im öffentlichen Raum werden neu als positive Nutzenargumente betrachtet. Bei der Umnutzung soll zudem auf die Barrierefreiheit für Behinderte, Alte und Familien geachtet werden, und zwar gemäss Beispiel 11 insbesondere auf die Behindertengerechtigkeit.
- Projektrisiken und Kosten: Alle Punkte neutral
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Projektrisiken wurden wie angeregt auf neutral gesetzt. Die Lifecycle-Kosten können jedoch je nach Projekt erheblich sein, so dass sie negativ beurteilt werden. Die Etappierbarkeit wird schliesslich auf positiv gesetzt, da gerade auch im vorliegenden Fallbeispiel zuerst temporäre Massnahmen umgesetzt werden, die später – in allenfalls angepasster Form – permanent werden sollen.

4.2 Fallbeispiel 11: Luzern: Elektronische Busspur Spitalstrasse

a) Kurzer Projektbeschrieb

Regelmässige Verkehrsüberlastungen auf der Spitalstrasse beeinträchtigten den Busbetrieb. Um die Zuverlässigkeit des Busfahrplans zu steigern, wurde von der Bushaltestelle Kantonsspital bis zum Schulhaus St. Karli bis 2017 eine 200 Meter lange elektronische Busspur realisiert. Sie ermöglicht es, dass der Bus in der Hauptverkehrszeit den Rückstau auf der Gegenfahrbahn überholen kann. Dadurch reduzierten sich die Verlustzeiten der Busse von oftmals über zehn auf wenige Minuten. Als Folge der elektronischen Busspur mussten die Trottoirs angepasst werden: Bergwärts wurde ein drei Meter breiter Rad-/Gehweg gebaut, talwärts wurde das Trottoir verschmälert, um eine separate Velospur einrichten zu können. Neubau behindertengerechter Bushaltestellen. Um den Zugang der Busspassagiere zum Kantonsspital zu verbessern, wurden die Bushaltestellen in Fahrtrichtung St. Karli und Schlossberg vor das Parkhaus des Kantonsspitals verschoben und als Fahrbahnhaltestelle neu gebaut sowie behindertengerecht ausgestaltet. Das Kantonsspital ergänzte die Haltestelle mit einem Unterstand, einer neuen Liftanlage und einer Passerelle, die nun einen behindertengerechten, direkten Weg zum Haupteingang ermöglicht. Die bisherige Haltestelle in Richtung St. Karli wurde zu einer «Kiss&Ride»-Kante umgestaltet: Autofahrende können nun Personen, die das Kantonsspital besuchen, ein- und aussteigen lassen.

Auch die Bushaltestellen beim Schulhaus St. Karli wurde behindertengerecht umgestaltet. Zu diesem Zweck wurde die Böschung angepasst und mit Quadersteinen gesichert. Mit der Bewilligung des Kredits für die elektronische Busspur wurde vom Stadtparlament auch die Einführung von Tempo 30 auf der Spitalstrasse verlangt und mit dem Ende der Bauarbeiten umgesetzt. Die Temporeduktion führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit. Tempo 30 und der Einbau eines lärmarmen Belags zwischen Spital und Schulhaus St. Karli führen zu einer Reduktion des Verkehrslärms um zirka einen Drittel. Das Projekt wird in zwei Etappen umgesetzt.

Weitere Informationen: [Spitalstrasse.pdf \(stadtluzern.ch\)](#)

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde zuerst den Verkehrsprojekten zugeordnet und entsprechend der Fragebogen für Verkehrsprojekte ausgefüllt). Wie sich jedoch zeigt, handelt es sich um eine Umnutzung des bestehenden Strassenraums (mehr Platz für Busse in Spitzenzeiten, mehr Platz für Velos).

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Reduktion Verlustzeiten Bus
- Hindernisfreie Bushaltestellen
- Wesentliche Lärmreduktion
- Zusätzliches Veloangebot / Neuer Velostreifen

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Verbesserte Anbindung und hochwertige Haltestelleninfrastruktur (Personenunterstände) Kantonsspital und damit neuer direkter Zugang für den Fussverkehr zum Spital ab ÖV-Haltestelle

e) Nachteile des Projektes

- Gewisse Einschränkung MIV bei Betrieb E-Busspur

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 4-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: alle Punkte sehr wichtig
 - Antwort Projektteam: Teilweise übernommen. Reisezeit und Zuverlässigkeit im ÖV werden neu als positive Nutzenargumente aufgeführt. Im vorliegenden Fall sind sie das Ziel des Projektes und damit sehr wichtig, in anderen Projekten profitiert der ÖV aber nicht, so dass wir es als positives, aber nicht als wichtiges positives Nutzenargument einstufen.
- MIV: Reisezeit negativ, übrigen Punkte irrelevant
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Mit der neuen Einstufung als Umnutzungsprojekt ergibt sich diese Einstufung automatisch.
- Fussverkehr: OK
 - Antwort Projektteam: Übernommen und aufgrund der Fallbeispiele 14, 10 und 1 – und der Bemerkung unten – sogar noch etwas wichtiger eingestuft als bisher.

- Velo: Alle sehr wichtig
 - Antwort Projektteam: Teilweise übernommen. Die Sicherheit im Veloverkehr wird neu als wichtiges positives Nutzargument aufgeführt (vgl. auch Fallbeispiel 14 und unten).
- Sicherheit: OK
- Umwelt: Entsiegelung und Ökologische Aufwertung zu diesem Zeitpunkt irrelevant (zum heutigen Zeitpunkt würde ich dies aus Projektsicht / Risikosicht negativ bewerten)
 - Antwort Projektteam: Entsiegelung nicht umgesetzt. Eine Umnutzung kann auch zu einer Entsiegelung führen (vgl. Fallbeispiel 1). Die ökologische Aufwertung ist hier tatsächlich weniger relevant und spielt insbesondere bei der Projektkategorie 6 «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» eine wichtige Rolle.
- Siedlung und Wirtschaft: Versorgung neutral
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Wird auch im Fallbeispiel 10 gefordert.
- Aufenthalt: Stadt und Kulturraum irrelevant
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Das Ortsbild wird in den Fallbeispielen 1, 3 und 10 als wichtig eingeschätzt.
- Barrierefreiheit: Die beiden wichtigen Punkte, erachte ich vorliegend als sehr wichtig.
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Behindertengerechtigkeit wird als wichtiges positives Kriterium eingestuft, die Altersgerechtigkeit als positives, da sie im obigen Projektbescrieb nicht erwähnt wird.
- Umsetzung und Nachhaltigkeit: OK
- Projektrisiken und Kosten: OK

Allgemeine Beurteilung:

- Grundsätzlich einverstanden. Fuss- und Velo erachte ich die Sicherheit als sehr wichtiges Argument.
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Auch aufgrund neuerer Erkenntnisse wird die Sicherheit im Velo- und Fussverkehr neu höher gewichtet – auch in anderen Projektkategorien.

4.3 Fallbeispiel 12: Winterthur: Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0

Betroffene Infrastrukturen: Der Projektperimeter erstreckt sich über das östliche Neuwiesenquartier; ab der Wülflingerstrasse bis Zürcherstrasse sowie ab der Neuwiesen- / Schützenstrasse bis an den Hauptbahnhof.

a) Kurzer Projektbeschreibung

Vorher 1980



Heute 2022



Das Gebiet rund um die Rudolfstrasse nimmt im Gesamtprojekt «Masterplan Stadtraum Bahnhof» eine bedeutende Rolle ein. Das Neuwiesenquartier ist das urbane, lebendige Zentrum des Quartiers Neuwiesen und der Umsteigeort für den Fuss- und Veloverkehr von den Stadtteilen Töss, Wülflingen und Veltheim auf den öffentlichen Verkehr am Hauptbahnhof. Noch per 2010 rollten täglich rund 10'000 Fahrzeuge über die Rudolfstrasse. Das ursprüngliche Verkehrskonzept aus dem Jahr 2008 wurde aufgrund der aktuellen Projekte mit einem integralen Verkehrskonzept Neuwiesen 4.0 konkretisiert. Im Bereich zwischen der Neuwiesen- und Rudolfstrasse wird eine flächige Begegnungszone erstellt. Die Begegnungszone wird mit einer Fahrverbotszone kombiniert. Innerhalb der Fahrverbotszone werden alle öffentlichen Parkfelder für den MIV aufgehoben. Die Zufahrt auf private Grundstücke für Anwohnende, Kundinnen und Kunden und Beschäftigte sowie für den Güterumschlag bleibt uneingeschränkt möglich. Für den Veloverkehr wurde Ende 2021 die Veloquerung am Hauptbahnhof eröffnet. Die Veloquerung verknüpft neu alle städtischen Quartiere via Rudolfstrasse am Hauptbahnhof. Zusätzlich werden an der Rudolfstrasse zwei neue Velostation eröffnet. Des Weiteren sind oberirdische Veloabstellplätze vorhanden. Auf den oberirdischen Veloabstellplätzen darf für maximal 48 Stunden parkiert werden.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde ursprünglich den Verkehrsprojekten zugeordnet. Da es sich aber nicht primär um den Neu- oder Ausbau einer Infrastruktur handelt, sondern vielmehr um die Umnutzung

von bestehenden Infrastrukturen, wird es neu bei den Umnutzungen betrachtet. Zudem hat das Projekt auch Aspekte des Projekttyps «Aufwertungs- Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen».

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Bahnhofsgebiete sind Fussverkehrsgebiete, die Barrierefreiheit wurde vollumfänglich berücksichtigt, der Fussverkehr hat Vortritt, tiefe Fahrgeschwindigkeiten ermöglichen eine Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr sowie motorisierten Verkehr
- Neue und direkte Veloverbindungen in alle Stadtquartiere via Rudolfstrasse bzw. Veloquerung am Hauptbahnhof

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Die ehemalige Bahnhofrückseite wandelt sich zu einer neuen repräsentativen Adresse
- Die Aufenthaltsqualität wurde aufgewertet, die soziale Sicherheit ist verbessert.

e) Nachteile des Projektes

- Es besteht ein restriktives Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr analog dem heutigen Verkehrsregime in der Altstadt von Winterthur.
- Für den motorisierten Individualverkehr besteht das K+R (Kiss & Ride) einheitlich auf dem Parkdeck am Hauptbahnhof
- Die öffentlichen Parkfelder in den Quartierstrassen werden entfernt und reduziert
- Mehrere 100-jährige Linden mussten dem Umbau weichen bzw. durch die restriktiven gesetzlichen Vorgaben für Bäume entlang Bahnanlagen gefällt werden. Die neue Bepflanzung benötigt Zeit.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 4-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Nutzen MIV ist eher negativ, weil restriktives Fahrverbot vorgesehen wird.
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Da das Projekt neu bei den Umnutzungen betrachtet wird, wird die negative Auswirkung auf den MIV automatisch berücksichtigt.
- Nutzen Fuss- und auch Veloverkehr sollte sehr hoch bewertet werden, weil elementare Verbesserung entstanden (Neugestaltung Rudolfstrasse, Begegnungszone, neue Veloquerung)
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Bedeutung von Fuss- und Veloverkehr wurde im Vergleich zu bisher erhöht.
- Ökologie hat sich vorerst verschlechtert, weil fast alle über 100-jährige Linden entfernt wurden, die neue Bepflanzung benötigt Zeit.

- Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Auch im vorliegenden Projekt ist die Auswirkung nicht eindeutig (kurzfristig negativ, langfristig neutral).
- Sicherheit im öffentlichen Raum sollte als gut bewertet werden, weil elementar verbessert gegenüber früher
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird neu als positives Nutzenargument berücksichtigt.
- Barrierefreiheit dient hier auch Familien sowie dem Tourismus
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Die Barrierefreiheit wird neu als positives Nutzenargument aufgeführt (die Behindertengerechtigkeit sogar als wichtiges positives Nutzenargument). Die Tourismusgerechtigkeit wird nicht speziell hervorgehoben, weil diese nur an touristischen Orten eine Rolle spielen kann, was hier zwar der Fall ist, aber nicht verallgemeinert werden kann.

5 Verkehrsprojekte

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Verkehrsprojekte» dar.

Abbildung 5-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Verkehrsprojekte im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Verkehrsprojekte». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 5-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Verkehrsprojekte im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebsicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturräum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

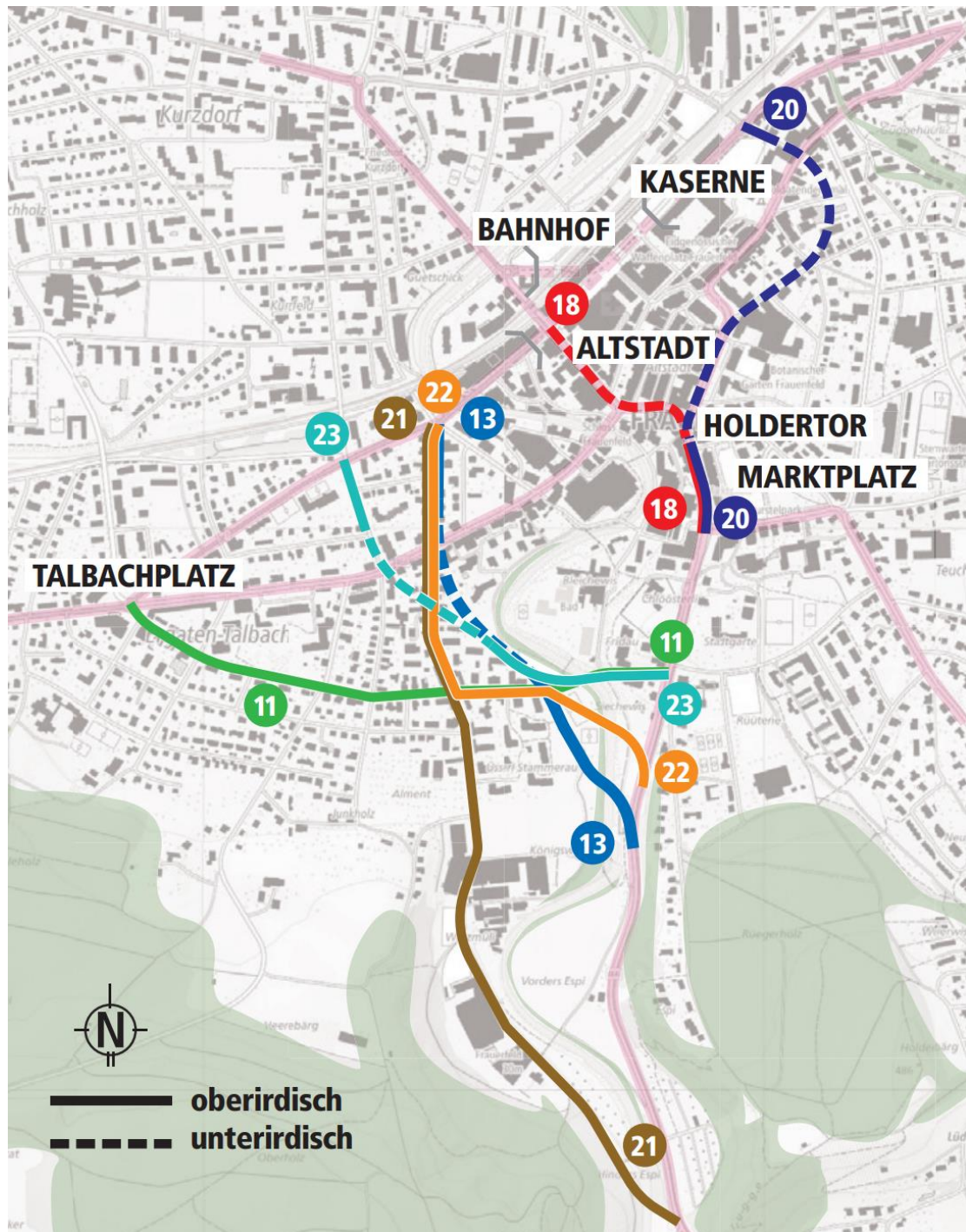
5.1 Fallbeispiel 13: Frauenfeld, Zentrumsnahe Stadtentlastung

a) Kurzer Projektbeschrieb

Im Norden von Frauenfeld befinden sich mit der A7 und der Kantonsstrasse H14 Strassenverbindungen, die bereits heute die Funktion einer Stadtentlastung in Richtung West/Ost übernehmen. So ist es möglich, von Niederwil (H1) zum Anschluss Frauenfeld West über die A7 zum Anschluss Frauenfeld Ost und von diesem über die H14 in Richtung Osten die zentralen Stadtbereiche grossräumig zu umfahren. Eine zentrumsnahe, nördliche Umfahrung der Altstadt im Norden stellt die H14 mit ihrer Tunnellösung im Bereich des Bahnhofes dar. Problematisch stellt sich die Situation im Süden bzw. für den Verkehr von und nach Süden (Matzingen, A1, Wil) dar. Diese Routen führen alle über den Platz am Holdertor, welcher in der Altstadt und direkt vor dem Rathaus liegt. Dieser Knoten muss zusätzlich zum MIV noch den Verkehr der Frauenfeld Wil Bahn (FWB) aufnehmen, die diesen Knoten im Mischverkehr befährt. In Richtung Osten müssen sowohl der Durchgangs- als auch der Quell- / Zielverkehr und der Binnenverkehr die Promenadenstrasse und die Zürcherstrasse benutzen. Diese führen sehr nah an der Altstadt vorbei und haben eine erhebliche Trennwirkung für die südlich liegenden publikumsintensiven Einrichtungen.

Da eine weiträumige Entlastung sich als zu kostspielig herausgestellt hatte und auch beim Bund kritisch beurteilt wurde, wurde von Stadt und Kanton die Evaluation einer kleinräumigen Entlastungsstrasse in Auftrag gegeben. Diese sollte die verkehrliche Erschliessung der Altstadt weiterhin zulassen, aber die Altstadt wesentlich vom Verkehr entlasten. Es wurde ein breiter Fächer von Varianten untersucht, geprüft und einander gegenübergestellt. Das Ergebnis wurde politisch diskutiert. Im Vordergrund standen Tunnellösungen im Zentrum, wobei eine Variante vom Stadtrat favorisiert wurde.

Zwischenzeitlich hat die Politik entschieden, vorgängig einer weiteren Evaluation resp. einer Vertiefung von Varianten einer Stadtentlastung eine Klärung bez. der Umgestaltung der Strassenräume in der Innenstadt herbeizuführen. Es geht dabei auch um verschiedene Strassenabschnitte, welche im Rahmen der ersten und zweiten Generationen der Agglomerationsprogramme angemeldet wurden. Eine Stadtentlastung wird damit voraussichtlich frühestens 2035 wieder zum Thema werden.



b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den Verkehrsprojekten zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Verkehrliche Entlastung der Altstadt

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt
- Bessere Querbarkeit für Velo- und Fussverkehr

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Reduktion von Immissionen durch reduzierten Verkehr in der Altstadt

e) Nachteile des Projektes

- Verkehrsverlagerungen
- Verhältnismässig hohe Kosten bei allen Tunnellösungen, sowohl bezüglich Investition wie auch Betrieb

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 5-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- keine

5.2 Fallbeispiel 14: Luzern: Neue Cheerstrasse

a) Kurzer Projektbescrieb

Die Cheerstrasse verbindet das Quartier Littau Dorf mit dem Littauerboden. Mit dem Projekt «Erweiterung Cheerstrasse» sollte die Strasse so ausgebaut werden, dass der barrieregesteuerte Übergang am Bahnhof Littau umfahren werden kann. Mittlerweile wurde das Projekt vom Parlament abgebrochen.



Hauptziel des Projekts «Cheerstrasse» war seit Beginn der Planungen die Verbesserung des Verkehrsflusses im Raum Bahnhof Littau und damit insbesondere eine Attraktivierung der Situation für den motorisierten Individualverkehr. Ein weiterer Hauptnutzen der neuen Cheerstrasse liegt aus heutiger Sicht in der Verbesserung der Bedingungen für den öffentlichen Verkehr. Die Zufahrt der Linienbusse zum geplanten Bushof wird mit der erweiterten Cheerstrasse massgeblich verbessert. Zudem ermöglicht das Projekt die Nutzung von Synergien im Zusammenhang mit Ausbauarbeiten der SBB am Bahnhof Littau. Im Weiteren trägt das Vorhaben zu einer Aufwertung des Raums an der alten Cheerstrasse und im Hinblick auf die Schaffung eines neuen Quartierzentrum im Raum Bahnhof Littau bei.

Im Jahr 2009 hiessen die Stimmberechtigten der damaligen Gemeinde Littau einen Kredit in der Höhe von 13.8 Mio. Franken für die Realisierung dieses Projekts gut. Als die Planungsarbeiten nach der Fusion Littau-Luzern im Jahr 2015 wieder aufgenommen wurden, zeigte sich, dass der Kredit zu tief angesetzt war. Das Projekt wurde zudem mit einer Rad-/Personen-Unterführung am Bahnhof Littau ergänzt. Damit sollte die Situation auch für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert hätte. Genau dieses Teilprojekt entfiel allerdings im Rahmen der parlamentarischen Debatte im Juni 2017. Das Stadtluzerner Stimmvolk bewilligte im September 2017 den Zusatzkredit. Die Planung des Projekts wurde daraufhin neu angegangen. Mit der weiteren Vertiefung des Projekts zeichneten sich erneut Mehrkosten ab, sodass im April 2021 erneut ein Zusatzkredit beantragt werden musste. Die Kostenschätzung belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 32.5 Mio. Franken. Das Projekt wurde darauf vom Parlament zurückgewiesen und abgebrochen. Mit dem Abbruch des Strassenprojekts musste auch das unbestrittene und bereits beschlossene Projekte für den Bushof (4.5 Mio. Franken) abgebrochen werden.

Für weitere Informationen siehe [Bericht und Antrag vom 21. April 2021](#)

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt war ursprünglich den «(Neu-)Erschliessungen und Umfeldverbesserungen in Wohn- und Gewerbegebieten» zugeordnet, wo das Projekt jedoch nicht hinpasst. Entsprechend wurde es zur Kategorie «Verkehrsprojekte» umklassiert. Der Fragebogen im Abschnitt f) wurde deshalb für die Neuerschliessungen anstatt für die Verkehrsprojekt ausgefüllt.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Verbesserte Verhältnisse für MIV (Unterführung statt Barriere bei Querung Eisenbahn, Möglichkeit zur Verkehrssteuerung an neuen Knoten)
- Verbesserte Verhältnisse für ÖV (mehr Buslinien möglich, besseres Umsteigen auf Bahn)
- Beruhigung Quartier und städtebauliche Aufwertung (Schaffung Quartierzentrum im Sinne eines öffentlichen Raumes, um sich zu treffen sowie aufzuhalten inkl. einer gewissen Versorgung)
- Massnahmen der 9 Teilprojekte (siehe [Bericht und Antrag vom 21. April 2021](#))

d) Weitere Vorteile des Projekts

- Anpassung neue Haltestelleninfrastruktur an BehiG
- Neuer Strassenabschnitt erhält durchgehende RVA (Radverkehrsanlage)
- Verbesserung Verkehrssicherheit (heute völlig ungenügende Querschnitte, insbesondere für den Fussverkehr)
- Entlastung Lärm bzw. weniger IGW-Überschreitungen

e) Nachteile des Projektes

- Risiko Altlasten (umweltgefährdende Stoffe)
- Kosten (Entwicklung)
- Landverbrauch (Kulturland)
- Kapazitätsausbau MIV bei Knoten zur Kantonsstrasse zu Lasten Gemeindestrasse (entgegen Vorgaben des städtischen Reglements für eine nachhaltige, städtische Mobilität)

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 5-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: Komfort höher gewichten
 - Antwort Projektteam: Nicht übernommen. Der Komfort (hohe Auslastung der Fahrzeuge -> Stehplätze) spielt im vorliegenden Fallbeispiel gemäss Beschreibung oben keine Rolle. Da der Komfort bereits als positives Nutzenargument aufgeführt wird, wird keine Änderung vorgenommen.
- MIV: Netz/Streckenredundanz kein relevantes Argument. Reisezeit höher gewichten
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Für die Begründung der Netzredundanz siehe unten. Die Reisezeit im MIV kann nicht mehr höher gewichtet werden.
- Velo: Reisezeit neutral gewichten
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Wird im Rahmen des Projektes auch eine Veloweg neu gebaut, kann sich dadurch die Reisezeit reduzieren – auch wenn dies im vorliegenden Fallbeispiel nicht der Fall ist (vgl. z. B. Fallbeispiel 15).
- Fussverkehr: Sicherheit höher gewichten; Reisezeit neutral
 - Antwort Projektteam: Teilweise übernommen. Sicherheit wird höher gewichtet (vgl. unten). Die Reisezeit im Fussverkehr mag bei diversen Projekten nicht relevant sein, werden jedoch neue Verbindungen angeboten (z. B. neue Querungen durch Brücken, Unterführungen oder wie hier bessere Umsteige-Fussverbindungen zwischen Bahn und Bus), reduziert sich die Reisezeit im Fussverkehr.
- Siedlung und Wirtschaft: Alle Punkte neutral
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Bedeutung der letzten beiden Indikatoren wurde reduziert: Die «Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung» wird nicht mehr als

relevant eingestuft, das «Nutzenpotenzial» wird vom wichtigen positiven zum positiven Nutzenargument heruntergestuft. Neue Verkehrswege können in anderen Fällen durchaus zur Erhöhung der Erreichbarkeit (von ESP) beitragen und / oder das Potenzial für Siedlungsentwicklungen erhöhen.

- Umsetzung und Nachhaltigkeit: Alle Punkte neutral
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Bei Neubauten erscheint es uns wichtig, dass diese mit den Gesamtverkehrskonzepten abgestimmt sind. Auch eine nachhaltige Bauweise erscheint uns bei Neubauprojekten besonders wichtig. Die Bedeutung der Nutzungsflexibilität wurde jedoch heruntergestuft, auch wenn sie im Einzelfall wichtig sein kann.
- Projektrisiken und Kosten: Etappierbarkeit neutral; Alle weiteren Punkte negative Beurteilung
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Etappierbarkeit wurde heruntergestuft (von wichtigem positivem auf positives Nutzenargument). Projektrisiken und Lifecycle-Kosten werden als negative Auswirkungen betrachtet. Finanzierungsbeiträge von Dritten sind aus Sicht der Stadt jedoch positiv zu bewerten, da die Stadt in solchen Fällen nicht die vollen Kosten des Projektes tragen muss.

Allgemeine Beurteilung (gilt nicht nur für Verkehrsprojekte):

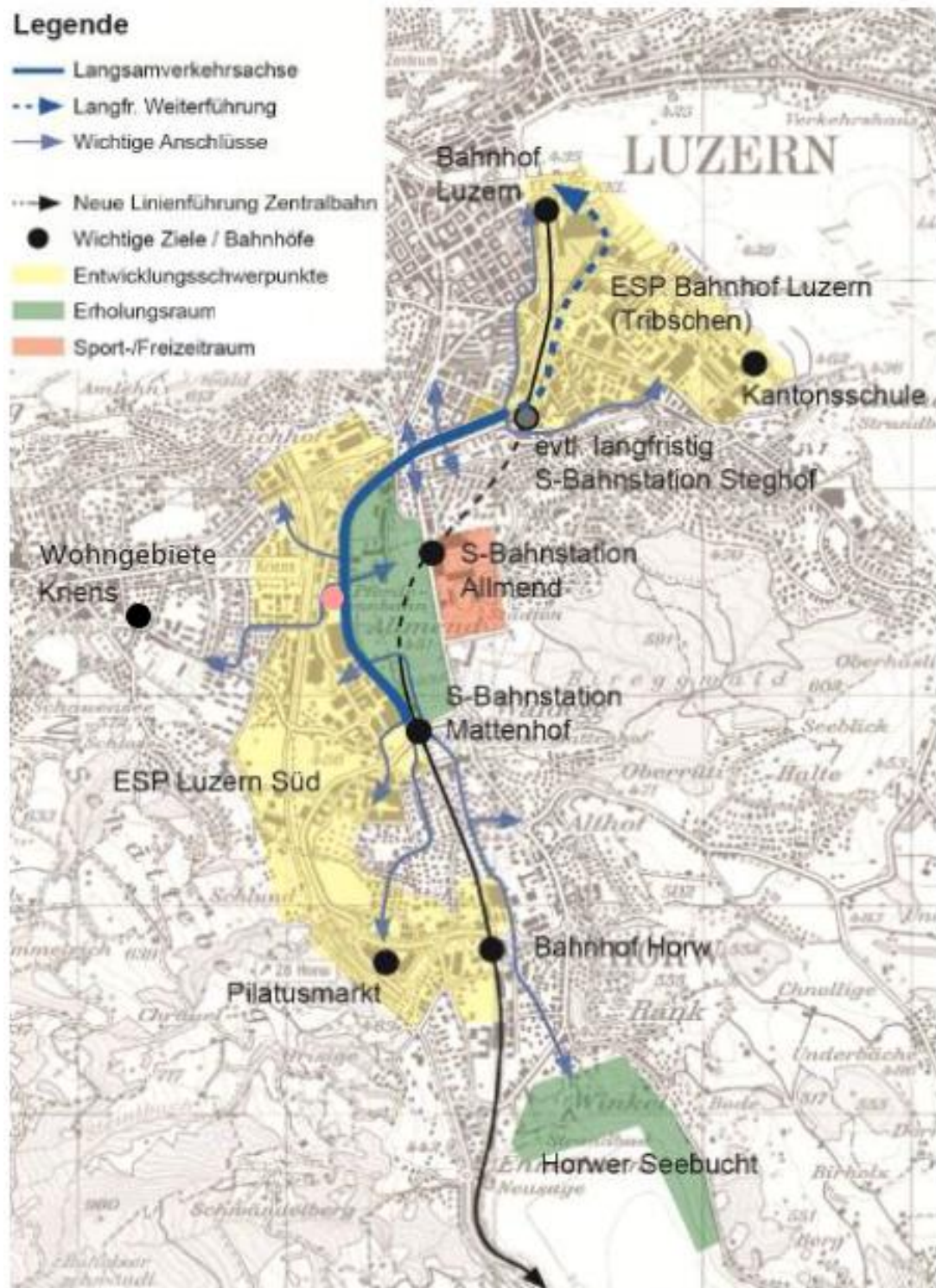
Grundsätzlich einverstanden.

- Fuss + Velo: Sicherheit würde ich grundsätzlich höher gewichten
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Auch aufgrund neuerer Erkenntnisse wird die Sicherheit im Velo- und Fussverkehr neu höher gewichtet – auch in anderen Projektkategorien.
- Netzredundanz erachte ich im städtischen Kontext nur in bestimmten Einzelfällen als relevant
 - Antwort Projektteam: Die Netzredundanz dürfte im städtischen Kontext tatsächlich in der Regel kein wichtiges Nutzargument sein. Dies wird nicht nur bei den «Verkehrsprojekten» so übernommen, sondern auch bei einigen anderen Projektkategorien.
- Kosten: Erachte sowohl die Investitions- wie auch die Unterhalts-/Betriebskosten als kritischen Aspekt.
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Wir stimmen vollständig zu. Die Kosten der Infrastrukturprojekte sind oft ein wichtiger Grund, warum ein Projekt nicht durchgeführt werden kann. Dies wurde bei allen Projektkategorien umgesetzt.

5.3 Fallbeispiel 15: Luzern: Fuss- und Veloweg Freileis

a) Kurzer Projektbeschreibung

Mehr als hundert Jahre lang rollten auf den Gleisen die Züge vom Brünig, von Sarnen und Stans nach Luzern. Nun fahren dort Velos von der Innenstadt nach Luzern Süd bzw. Kriens und Horw.



Nachdem die Zentralbahn 2012 eine unterirdische Linie erhielt, wurde das brachliegende Trasse zum drei Kilometer langen sogenannten Freigleis umgestaltet. Seit Dezember 2016 gehört der fünf Meter breite Weg nun den Fussgängerinnen, Velofahrern und Inlineskatern. Er ist unterteilt in einen drei Meter breiten Rad- und einen zwei Meter breiten Gehweg. Dies ermöglicht es, auf die verschiedenen Geschwindigkeiten Rücksicht zu nehmen. Das Freigleis beginnt in Luzern beim ehemaligen Hallenbad und endet beim Bahnhof Mattenhof.

Weitere Informationen: [Nachnutzung Zentralbahntrasse Rad-Gehweg Luzern-Kriens-Horw. Finanzierung.pdf \(stadtluzern.ch\)](#)

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird den Verkehrsprojekten zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Sicheres, direktes und letztlich attraktives Eigentrassee für Velos und Fussgänger von der Innenstadt nach Luzern Süd (Horw und Kriens)

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Projekt kann auf nicht mehr genutzter Fläche (Bahntrasse) umgesetzt werden – d. h. man schränkt keine bisherigen Nutzungen ein.

e) Nachteile des Projektes

- Neue Querungsstellen / Verknüpfungen zum übrigen Strassennetz

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 5-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: alle Punkte irrelevant
 - Antwort Projektteam: Nicht übernommen. Das vorliegende Fallbeispiel hat keine Auswirkungen auf den ÖV, andere Projekte hingegen schon.
- MIV: alle Punkte irrelevant
 - Antwort Projektteam: Nicht übernommen. Das vorliegende Fallbeispiel hat keine Auswirkungen auf den MIV, andere Projekte hingegen schon.
- Fussverkehr: OK
- Velo: Alle sehr wichtig
 - Antwort Projektteam: Teilweise übernommen. Die Sicherheit im Veloverkehr wird neu stärker betont (vgl. auch unten).
- Sicherheit: OK

- Umwelt: OK
- Siedlung und Wirtschaft: Versorgung neutral
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Wird auch im Fallbeispiel 14 verlangt.
- Aufenthalt: OK
- Barrierefreiheit: Familiengerechtigkeit positiv
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Im Einzelfall kann es natürlich vorkommen, dass die Familiengerechtigkeit von Bedeutung ist, in der Regel gehen wir jedoch davon aus, dass bei Verkehrsprojekten die Familiengerechtigkeit nicht im Zentrum steht.
- Umsetzung und Nachhaltigkeit: OK
- Projektrisiken und Kosten: Kosten negative Beurteilung
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Die Kosten eines Verkehrsprojektes sind üblicherweise hoch und negativ zu beurteilen.

Allgemeine Beurteilung:

- Grundsätzlich einverstanden. Fuss- und Velo erachte ich die Sicherheit als sehr wichtiges Argument.
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Auch aufgrund neuerer Erkenntnisse wird die Sicherheit im Velo- und Fussverkehr neu höher gewichtet – auch in anderen Projektkategorien.

6 Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten» dar.

Abbildung 6-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Infrastrukturmassnahmen zur Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit sowie Sanierung von Unfallschwerpunkten im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismusgerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etaprierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 6-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Infrastrukturmassnahmen zur Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit sowie Sanierung von Unfallschwerpunkten im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Ensisiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturräum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

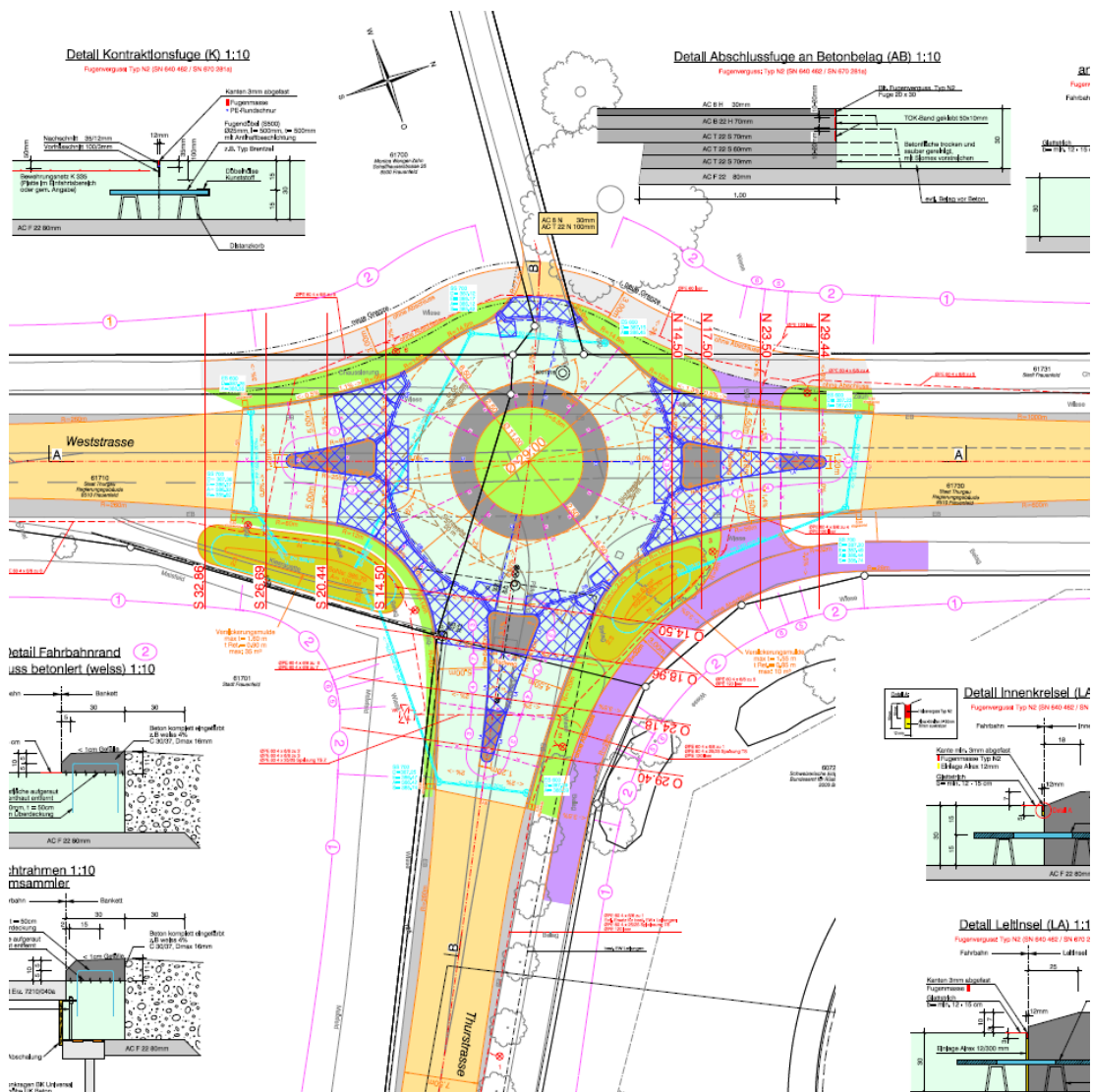
Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

6.1 Fallbeispiel 16: Frauenfeld: Neubau Knoten Weststrasse - Thurstrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung

Auf der Strecke Warth-Weiningen in Richtung Frauenfeld befindet sich im Ausserortsbereich mit signalisierter Geschwindigkeit von 80 km/h eine T-Kreuzung. Der DTV beträgt 9'900 Fahrzeuge. Aus Gründen der Verkehrssicherheit (Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeit, Erhöhung der Sicherheit bei Abbiegebeziehungen) ist für den bestehenden T-Knoten neu ein Kreisell vorgesehn. Gemäss Unfallstatistik waren in den letzten Jahren verschiedene Unfälle und im Jahr 2013 gar ein Todesfall zu beklagen. Die Häufung der Unfälle haben dazu geführt, dass sich die Stadt Frauenfeld und der Kanton Thurgau für eine Kreisellösung entschieden haben.



Mit dem Einbau eines Kreisells kann sowohl die Geschwindigkeit auf der langen, geraden Strecke reduziert werden, wie auch der seitliche Einlenker der Thurstrasse vom Stadtzentrum in Frauenfeld besser eingeführt werden.

Der Kreisel wird mit einer Betonfahrbahn ausgestaltet und weist die üblichen Abmessungen auf: Der Aussendurchmesser ist mit 29.00 m projektiert, die Fahrbahnbreite beträgt 6.50 m, der Innenkreisel 2.50 m.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde der «Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten» zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Geschwindigkeitsreduktion auf der Hauptstrecke
- Sichere Einmündung der Nebenstrassen
- Erhöhung der allgemeinen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (inkl. Velo- und Fussverkehr)

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Verbesserung für Fuss- und Veloquerungen
- Gefahrlosere Anbindung der Flurstrassen
- Versickerungsanlagen für das Strassenabwasser
- Umsetzung Biodiversität im Rand- und Zentrumsbereich des Kreisels

e) Nachteile des Projektes

- Mehr Flächenverbrauch anstelle einer T-Kreuzung

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 6-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- keine

6.2 Fallbeispiel 17: Luzern: Sanierung Unfallschwerpunkt Steghof

Betroffene Infrastrukturen: Geissensteinring, Sternmattstrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein zentrales Anliegen der Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern. Dazu will der Stadtrat unter anderem sämtliche Unfallschwerpunkte auf Gemeindestrassen sanieren. Einer der grössten Unfallschwerpunkte ist die Kreuzung Sternmattstrasse / Geissensteinring. Von 2011 bis 2016 ereigneten sich hier 17 Unfälle mit Personenschäden. Überproportional waren dabei Velofahrerinnen und Velofahrer betroffen.

Um die Sicherheitsdefizite zu beheben, wurde die gesamte Kreuzung umgebaut. Dank der Verkleinerung der Fahrbahnfläche kann die Situation mit den Ein- und Abbiegevorgängen beruhigt werden. Die beiden Bushaltestellen werden als Fahrbahnhaltestellen ausgestaltet und nach den Grundsätzen des Behindertengleichstellungsgesetzes ausgestaltet. Im Bereich Geissensteinring / Sternmattstrasse wurde eine Trottoirüberfahrt für die Fussgängerinnen und Fussgänger erstellt und auf einem kurzen Teilstück der Sternmattstrasse und des Geissensteinrings Tempo 30 signalisiert. Verschiedene Fussgängerstreifen wurden verschoben und mit Mittelinseln ausgerüstet. Die Beleuchtung wird der neuen Situation angepasst und ergänzt. Zudem werden Werkleitungen von ewl energie wasser luzern erneuert und ein lärmarmes Belag eingebaut.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde der «Erhaltung der Betriebs- und Nutzersicherheit / Sanierung von Unfallschwerpunkten» zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Verbesserung Fuss- und Veloverkehrssicherheit
- Behebung Sicherheitsdefizite
- Anpassung Haltestellen an Anforderungen BehiG

d) Weitere Vorteile des Projekts

- Synergie mit Werkleitungssanierungen
- Verbesserung Lärmbelastung
- Verbesserung Beleuchtung mittels moderner, energiesparender LED-Beleuchtung

e) Nachteile des Projektes

- Trottoirüberfahrt als harte Kante für den Veloverkehr von Voltastrasse kommend
- Fahrbahnhaltestelle behindert Verkehrsfluss für alle übrigen Verkehrsteilnehmenden

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 6-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: OK
- MIV: Reisezeit negativ
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Auch im Fallbeispiel 16 sind die Reisezeiten im MIV negativ betroffen. Eine Reduktion der Geschwindigkeiten erhöht generell die Sicherheit. Gemäss Aussage unten sind Temporeduktionen bei der Erhöhung der Sicherheit eine

häufig eingesetzte Massnahme. Im Fallbeispiel erhöht auch die Einrichtung von Fahr-
bahnhaltestellen die Reisezeit im MIV.

- Fussverkehr: OK
- Veloverkehr: Komfort neutral
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Auch wenn es im vorliegenden Fallbeispiel nicht der Fall ist, dürften Projekte, welche die Sicherheit erhöhen sollen, oft auch Auswirkungen auf den Komfort im Veloverkehr haben (Verkehrstrennung, Fahrfluss, Belagsqualität), denn eine Verkehrstrennung erhöht die Sicherheit, Neukonzeptionen von Knoten beeinflussen den Fahrfluss (positiv oder negativ) und eine bessere Belagsqualität erhöht ebenfalls die Sicherheit.
- Sicherheit: OK
- Umwelt: Lärm wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Werden die Reisezeiten negativ beeinflusst (siehe oben), so ist dies meist auf tiefere Geschwindigkeiten zurückzuführen, die nötig sind, um die Unfallgefahr zu reduzieren. Mit den tieferen Geschwindigkeiten (im vorliegenden Fallbeispiel Tempo 30 km/h) sinkt auch die Lärmbelastung, was hier mit dem lärmarmen Belag noch zusätzlich verstärkt wird.
- Siedlung und Wirtschaft: Versorgung neutral
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Auch wir bewerten Versorgung als neutral.
- Aufenthalt: Wohnqualität wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Sinken die Geschwindigkeiten und werden die Verkehrswege sicherer und ruhiger, dann nimmt damit auch die Wohnlichkeit zu.
- Barrierefreiheit: Behinderten- und Altersgerechtigkeit jeweils wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Soll die Sicherheit umfassend verbessert werden, ist dabei auch die Behinderten- und Altersgerechtigkeit zu berücksichtigen.
- Umsetzung und Nachhaltigkeit: OK
- Projektrisiken und Kosten: OK

Allgemeine Beurteilung:

- Grundsätzlich einverstanden. Bei Sanierung von Unfallschwerpunkten würde ich aber die Relevanz der Alters- und Behindertengerechtigkeit als wichtig bewerten. Sichere Strassenräume inkludieren! Da bei Umweltschwerpunkt-Sanierungen Tempo 30 eine wesentliche Relevanz hat, kommt auch der Wohnqualität eine Wichtigkeit zu.
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt, vgl. Antworten oben.

7 Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» dar.

Abbildung 7-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 7-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für Aufwertungs- und Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

7.1 Fallbeispiel 18: St. Gallen: Neugestaltung Kolumbanstrasse

Betroffene Infrastrukturen: Kolumbanstrasse, Abschnitt Splügenstrasse bis Heiligkreuzstrasse

a) Kurzer Projektbeschreibung



Abbildung: Planskizze östlicher Projektabschnitt Splügenstrasse bis Heimatstrasse

Bereits heute ist die Kolumbanstrasse auf der nördlichen Seite durchgehend mit Bäumen begrünt. Gemäss Richtplan soll die Kolumbanstrasse zu einer Allee ausgebaut werden, was im Rahmen des vorliegenden Projekts nun umgesetzt werden soll. Der Strassenraum erhält so mehr Grünvolumen und erweiterte unversiegelte Flächen; die vielen Bäume spenden Schatten. Im Knotenbereich zur Splügenstrasse wird mit einer Trottoirüberfahrt und dem Verzicht auf die Mittelinsel Platz für zusätzliche Grünflächen geschaffen. Zwei raumbildende Bäume gestalten zusammen mit der bestehenden Tempo-30-Zone-Signalisation das Portal in die Kolumbanstrasse. Als weitere ökologische Aufwertung ist beim Knoten zur Heimatstrasse auf der Westseite in Teilbereichen eine chaussierte Fläche mit einem grossen Baum vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Knotenseite wird dieses Gestaltungselement im zweiten Abschnitt der Kolumbanstrasse wieder aufgenommen.

Mit der gesamten Strassenumgestaltung und der damit verbundenen Anpassung von Randabschlüssen und Baumrabatten müssen im Abschnitt Splügen- bis Heimatstrasse zwei Bäume und zwei baumartige Gehölze gefällt und mittels Ersatzpflanzung ersetzt werden. Insgesamt werden 29 zusätzliche Bäume gepflanzt. Ausserdem können diverse Flächen entsiegelt werden.

Die Fahrbahn wird in beiden Projektabschnitten auf eine Breite von 6.50 m reduziert, was neben den auf der Fahrbahn liegenden Parkfeldern zu einer minimalen Durchfahrtsbreite von 4.50 m führt. Diese Breite ermöglicht das Kreuzen von Lastwagen / Bussen mit einem Velo. Die beiden Gehwege sind rund vier Meter breit. Darin eingeschlossen finden sich die zwei Meter breiten Baumgruben. Diese sind auf dem südlichen Gehweg neu zu erstellen. Im nördlichen Gehweg werden die bestehenden Baumgruben mit Bundsteinen neu eingefasst.

Die Strassenraumaufteilung ist ein ausgewogener Kompromiss zwischen Gestaltung, Ökologie und den Anforderungen des Veloverkehrs. Bei Spezialbetrieb werden die Längsparkplätze im Abschnitt Splügen- bis Heimatstrasse aufgehoben.

Die Dimensionierung des Strassenaufbaus auf dem Abschnitt Splügen- bis Heimatstrasse erfolgt für eine Sammelstrasse ohne Bus. Im Abschnitt Heimatstrasse bis Heiligkreuzstrasse, von der Heimat- bis zur Storchenstrasse, wird der Ausbau auf die Vorgaben für eine Sammelstrasse mit Bus dimensioniert.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Die Kolumbanstrasse wurde der Kategorie «(Neu-) Erschliessungen und Umfeldverbesserungen in Wohn- und Gewerbegebieten» zugeordnet, obwohl es nicht um eine Verbesserung der Erschliessung eines Areals geht, sondern klar ein Projekt von «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» einer einzelnen Strasse darstellt.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Durch die Anordnung einer zusätzlichen Baumreihe auf der ganzen Länge kann die im Richtplan vorgesehene Allee erstellt werden. Es entstehen wertvolle ökologische Flächen und das Quartier wird gestalterisch aufgewertet. Insgesamt werden im Projekt 29 zusätzliche Bäume gepflanzt.
- Durch die neue Anordnung der Parkplätze, insbesondere der Schrägparkplätze, kann die Sicherheit für die Velofahrer deutlich erhöht werden.
- Die Fussgängersicherheit kann mit dem Ausbau der Gehwege und der Optimierung der Querungsstellen erhöht werden.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Die Gestaltung der Knoten Kolumbanstrasse / Splügenstrasse können grössere Restflächen mit Grünrabatten gestaltet werden. Durch die Anordnung einer Trottoirüberfahrt kann die Fussgängersicherheit entlang der Splügenstrasse erhöht werden. Zudem ist die Massnahme kompatibel mit einem möglichen Ausbau eines Rad- und Gehweges entlang der Splügenstrasse.
- Beim Knoten Heimatstrasse / Kolumbanstrasse konnten die Verkehrsabläufe optimiert werden und es können grosszügige Rabatten mit Bäumen angeordnet werden, ohne dabei die unterschiedlichen Nutzungen zu behindern. Auch bleibt die Verkehrsumleitung während den Messen (die Kolumbanstrasse befindet sich in der Nähe der Olma-Halle) und das Aufstellen eines Weihnachtbaumes möglich.
- Die Bushaltestellen können autonom behindertengerecht ausgestaltet werden und es können Buswartehallen erstellt werden.

e) Nachteile des Projektes

- Durch die zusätzliche Baumreihe reduziert sich die Fahrbahnbreite wesentlich. Grundsätzlich entspricht diese einem Ausbaustandart einer Strasse mit Tempo 30. Für die Verkehrssicherheit der Velofahrer wäre eine breitere Fahrbahn insbesondere im Bereich mit Busverkehr wünschenswert. Insgesamt wird die Sicherheit der Velofahrenden durch das Projekt aber erhöht.
- Der südliche Gehweg weist teilweise ungenügende Breiten auf. Dies kann insbesondere für den Unterhalt zu Problemen führen, wenn die parkierten Fahrzeuge nicht korrekt auf dem Parkfeld stehen.
- Im Rahmen des Projektes können alle Parkplätze der blauen Zone erhalten bleiben. Jedoch ist eine wesentliche Verschiebung von den Parkplätzen vom östlichen Abschnitt zum westlichen Abschnitt notwendig. Da vor allem im östlichen Abschnitt viele private Liegenschaften ungenügende Parkierungsmöglichkeiten haben, wirkt sich dies nachteilig aus.
- Die Kolumbanstrasse soll als Velostrasse ausgelegt werden, entsprechend soll die Kolumbanstrasse vor den einmündenden Strassen vortritt haben. Beim Knoten Heimatstrasse – Kolumbanstrasse kann aufgrund des Fahrverbots für den MIV ein Vortritt für die Velofahrer nicht umgesetzt werden.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Nutzen Veloverkehr: Da die Kolumbanstrasse im Richtplan als primäres Velonetz mit Fokus Sicherheit eingeteilt ist, sollte die Sicherheit wichtiger oder zumindest gleich wie die Reisezeit bewertet werden.
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Durch die Verlegung des Projektes in die Kategorie 6 «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» ist dies automatisch erfüllt. Die Sicherheit im Fuss- und Veloverkehr wird zudem hochgestuft auf wichtiges positives Nutzenargument, wie dies auch in den Fallbeispielen 14 und 24 gefordert wird.
- Umwelt und Ökologie: Ökologische und klimatische Aufwertung steht in der aktuellen politischen Lage im Fokus und sollte daher klar als wichtiges positives Nutzenargument eingeteilt werden.
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Die ökologische und klimatische Aufwertung dürfte bei Projekten des Typs «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» in der Regel ein wichtiges Nutzenargument sein. Dies zeigen auch die Fallbeispiele 19, 21, 22 und 23.

7.2 Fallbeispiel 19: Basel: Revitalisierung Wiese Unterlauf

a) Kurzer Projektbeschreibung

Die Wiese entwässert mit einem Einzugsgebiet von etwa 458 km² den südwestlichen Schwarzwald. Die Fliessstrecke von den Quellen beim Feldberg in Todtnau und der Mündung in den Rhein in Basel beträgt ca. 55 km mit einem Höhenunterschied von ca. 1000 m. Neun Wasserkraftwerke in Deutschland bilden einen Schutz gegen Schwemmholz aus dem Schwarzwald und unterbinden einen natürlichen Geschiebehalt. Das letzte Wasserkraftwerk befindet sich in Lörrach. Die Wiese durchfließt den Kanton Basel-Stadt auf einer Länge von ca. 6.1 km und wird in 2 Abschnitte, den Wiese Unterlauf mit einer Länge von ca. 1.7 km und den Wiese Oberlauf mit einer Länge von ca. 4.4 km, unterteilt.

Im Projektperimeter befindet sich die Wiese in einem Trapezquerschnitt, welcher eine Sohlbreite von ca. 20 m und Böschungsneigungen von ca. 1:2 aufweist. Die Sohle war durchgängig mit Holzschwellen und Eisenbahnschienen befestigt, welche aber teilweise beschädigt und teilweise vollständig mit Geschiebe überdeckt waren. Die Böschungen sind auf einer Höhe von ca. 2/3 der Gesamthöhe mit in Beton versetzten Pflastersteinen bedeckt. Über die Jahrzehnte konnte sich in den Böschungen eine ausgeprägte Vegetation ausbilden, welche im Inventar der schutzwürdigen Naturobjekte im Kanton Basel-Stadt ausgewiesen ist.

Der Unterlauf des Flusses Wiese, von der Mündung bis zum bereits revitalisierten Abschnitt oberhalb des Freiburgerstegs, wies in ökologischer Hinsicht grosse Defizite auf. Der bestehende Böschungsfuss war an vielen Stellen stark beschädigt und musste saniert werden. Aufgrund diverser Querbauwerke sowie einem beschränkt funktionierenden Fischpass war die Längsvernetzung nicht gewährleistet. Deshalb konnten Fische aus dem Wiese Unterlauf nur beschränkt in den bereits revitalisierten Abschnitt oberhalb des Freiburgerstegs aufsteigen.



Abb.1: Die Wiese im Unterlauf vor der Revitalisierungsmassnahme: Monotones Trapezprofil mit Schwellen



Abb. 2: Visualisierung der revitalisierten Wiese im Unterlauf

Ziele der Revitalisierung waren:

- Die ökologische Aufwertung der Gewässersohle (Erstellen einer Niederwasserrinne, Strukturierung des ursprünglich eintönigen Flussverlaufs, Schaffen von Fischunterständen etc.)
- Wiederherstellung der Längsvernetzung für Fische und Kleinlebewesen (Wanderhindernisse beseitigen, Verbesserung der Lockströmung im Mündungsbereich)
- Erhaltung und Förderung neuer Laichplätze für Zielfische (Nase, Äsche)
- Erhaltung des bestehenden Nasenlaichplatzes von nationaler Bedeutung
- Aufwertung Bepflanzung (Beschattung, Entfernen von Neophyten, Böschungspflege)
- Aufwertung des Gewässerraumes zur Erholungsnutzung (Erstellung neuer Zugänge zum Fluss und Plattformen direkt am Fluss)
- Schaffung von Freiräumen am Fluss für Erholungssuchende unter Berücksichtigung von Bereichen, welche nicht zugänglich sind, damit sich die Natur erholen und frei entfalten kann
- Verbesserung des Hochwasserschutzes an den kritischen Stellen
- Sanierung der beschädigten Ufersicherung im Zuge des Projekts
- Sicherung des Gewässerraumes
- Verhältnismässigkeit der Massnahmen im Hinblick auf die Kosten wahren

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» zugeordnet. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass der vorliegende Bericht auf Infrastrukturmassnahmen im Bereich Strassen und Plätze ausgerichtet ist, so dass die Revitalisierung der Wiese nicht wirklich zu den übrigen Verkehrsprojekten passt und damit auch das entwickelte Bewertungssystem nicht auf dieses Projekt ausgerichtet ist.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Wiederherstellung des ökologischen Gleichgewichts im Fluss und am Flussufer.
- Schaffung von Lebensräumen für besonders gefährdete Fischarten (in der Wiese konnten 17 Fischarten nachgewiesen werden, davon einige Arten der Roten Liste (vom Aussterben bedroht)) und weiteren Lebewesen am und im Fluss.
- Schaffung von neuen Laichplätzen (die vom Aussterben bedrohte Nase findet nun nicht nur am Hochbergerplatz geeignete Bedingungen für eine erfolgreiche Fortpflanzung)
- Wiederherstellung der natürlichen «Wiese typischen» Bepflanzung am Flussufer
- Verbesserung des Freizeit- und Erholungsnutzens im stark besiedelten Gebiet
- Verbesserung des Hochwasserschutzes (durch Sicherung des Böschungsfusses)

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Das ganze umliegende Quartier weist sowohl quantitativ wie qualitativ ein grosses Freiraumdefizit auf. Das umgesetzte Projekt kann dieses Defizit nur beschränkt mindern. Ein grosses Potential dazu bieten die beiden bestehenden Promenaden, die vor allem mit einer besseren Anbindung an die Rheinpromenade eine wichtige Verbindung zwischen Stadt- und Freiraum der Langen Erlen darstellen. Dazu sind auch die Aufwertungsmaßnahmen oben an den Böschungen eine wichtige Ergänzung. Für das Erlebnis des unmittelbaren Flussraumes abseits der übrigen Verkehrsströme komplettieren die Abgänge und die Plattformen unten das Angebot sinnvoll.

e) Nachteile des Projektes

- Aufgrund bestehender Restriktionen (Hochwasserschutz, Platzmangel, Geschiebedefizit, Werkleitungen, Uferverbauungen, Rückstau Rhein etc.) war und ist die Erreichung eines natürlichen Zustandes nicht möglich. Auf Basis dessen definierte sich der zu erreichende Ziel-Zustand aus dem möglichen Aufwertungspotenzial unter Berücksichtigung der Restriktionen. Dieser Schnittpunkt gab das mögliche Leitbild für die Revitalisierung vor.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- In bestimmten Abschnitten wurde die Zugänglichkeit zum Fluss verbessert und Aufenthaltsmöglichkeiten am Fluss geschaffen. Die Aufenthaltsqualität und der Erholungsnutzen im innerstädtischen dicht besiedelten Raum wurde dadurch erheblich aufgewertet. Die **Aufenthaltsqualität** spielt eine wichtige Rolle im Projekt.
 - Antwort Projektteam: Einverstanden. Die drei Indikatoren der Aufenthaltsqualität werden auch von uns als wichtige positive Nutzenargumente eingestuft.
- Des Weiteren ist die Revitalisierungsmassnahme auch eine Umsetzung im Sinne der Nachhaltigkeit im Hinblick auf Nutzungsflexibilität sowie Kohärenz und Aufwärtskompatibilität.
 - Antwort Projektteam: Einverstanden. Auch diese beiden Auswirkungen werden von uns als positive Nutzenargumente angesehen.

7.3 Fallbeispiel 20: Thalwil: Aufwertung Chilbiplatz

a) Kurzer Projektbeschreibung



Der Chilbiplatz ist mit einer Schenkung im Jahr 1910 an die Gemeinde übergegangen. Diese Schenkung hatte den Zweck eines öffentlichen Spiel- und Festplatzes und dem Verbot von Überbauungen. Diese Funktion hat er mit seiner ursprünglichen Gestaltung als Kiesplatz wenig aufgenommen. Mit der Revision der Bau- und Zonenordnung wurde der Chilbiplatz der Erholungszone zugeordnet. In Erholungszonen sind keine Bauten erlaubt, die nicht diesem Zweck dienen. Ebenfalls ist der Platz in das kommunale Inventar der Natur- und Landschaftsschutzobjekte übernommen worden und ist sogar im überkommunalen Inventar der Ortsbilder. Eine weitere Nutzung als Kiesparkplatz mit denselben Unterhaltsproblemen, war nicht mehr angebracht. Die vielfältigen Nutzungsansprüche für Erholungszwecke (wie Flohmarkt, Bring- und Holtag, Chilbi etc.) blieben erhalten und mussten bei der Sanierung / Umgestaltung mitgedacht

werden. Es war ein Anliegen, diese Umgestaltung nutzungsbezogener zum Quartier, zonenkonform und ökologisch anzugehen. Eine gewisse Verdichtung und Druckresistenz für die Nutzung als Chilbiplatz muss er jedoch weiterhin aufweisen. Eine Asphaltierung war aus ökologischen Gründen nicht möglich, der Platz sollte versickern und nicht versiegelt werden.

Bestand:



Die Gestaltung wurde mittels kleinem Gestaltungswettbewerb von drei Landschaftsarchitekturbüros definiert. Das Siegerprojekt besticht durch seine pragmatische Weiterentwicklung des Bestehenden und die Nutzung der sich bietenden Chance, wenn wenige Elemente des Platzes neu interpretiert werden. Die Zugänglichkeit gegenüber heute wird verbessert und der Platz mit verspielten Sitzbänken umfasst. Der Belag besteht aus einem Teil Schotterrassen, der je nach Mähzyklus ein anderes Bild darstellt. Das Siegerprojekt nimmt die alte Sechseläutenwiese in Zürich als Referenz und setzt Eigenschaften um wie eine grosszügige Freifläche, Offenhalten für temporäre Veranstaltungen wie Festwiese und Chilbikultur, hohe Identität, gute Zugänglichkeit.

Der Chilbiplatz wurde im Jahr 2019/2020 umgebaut und der eingebaute Schotterrassen mit resistenten Kräutern und Gräsern hat bereits im Jahr 2021 sehr schön geblüht und diverse Insektenarten angezogen. Die Pflanzen nehmen bei Regen das Wasser auf und müssen dies bei Trockenheit speichern. Der Unterhalt ist ein Abwägen zwischen nötiger Entwässerung und Wasserhaushalt für die Pflanzen. Wegen des geringen Gefälles und zur verbesserten Nutzung als Veranstaltungsort musste deshalb im 2021 eine Sickerleitung eingezogen werden.

Projekt:



Situation mit Chilbi:



Chilbiplatz heute:



b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Neuer integrierter Freiraum mit Bänkli und Schatten
- Ganzjährige Blühereignisse wegen unterschiedlicher Randbepflanzung
- Staubbildung verhindert durch Kiesschotterrasen
- Schöneres Erscheinungsbild
- Neuer Zugang auf neue Nutzfläche fürs Quartier (Schotterrasen für Boccia, Quartieranlässe etc.)
- Erhitzung des Platzes reduziert

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Auf abgesperrtem Schotterrasen keine Parkierungsfläche mehr und weniger Unterhalt nötig

e) Nachteile des Projektes

- Lange Keimzeit und Geduld nötig, bis Platz begrünt und nutzbar und bis sich robuste Artenvielfalt ansiedelt
- Nachsaat nötig
- Erfahrungen nötig, ab wann evtl. Platz bewässert werden muss
- Entwässerung schwierig und musste nachgebessert werden, da sich Staunässe gebildet hat
- Eingeschränkte Nutzbarkeit, da Vegetation Erholung braucht
- mögliche Grasnarben nach Veranstaltungen

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Für dieses Fallbeispiel ist die Entsiegelung von Flächen wichtige Voraussetzung
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Auch in den Fallbeispielen 18 und 23 wird die Entsiegelung explizit erwähnt. Entsprechend wird die Entsiegelung neu als wichtiges positives Nutzenargument eingestuft.
- Für dieses Fallbeispiel hat das Unfallrisiko keinen Einfluss
 - Antwort Projektteam: Einverstanden, Nutzenbewertung aber nicht angepasst. Da beim vorliegenden Projekt nur die Gestaltung der Freiflächen des Platzes analysiert wird (ohne die Strassen am Rande des Platzes), gibt es keine Verkehrsunfälle, die dank dem Projekt abnehmen könnten.
- Die Nachhaltigkeit dieser Massnahme war Rahmenbedingung

- Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Beim Indikator Nachhaltigkeit geht es um umwelt- und ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien und -abfällen sowie den Einsatz von Produkten und Dienstleistungen von regionalen und lokalen Anbietern. Beide Punkte werden in der Beschreibung des Fallbeispiels nicht erwähnt.
- Die Lifecyclekosten spielen ebenfalls eine wichtige Rolle (Pflanzen müssen gepflegt werden)
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt. Die Lifecyclekosten sind bei fast allen Infrastrukturprojekten ein wichtiges Kriterium (vgl. auch Fallbeispiel 14).

7.4 Fallbeispiel 21: Bern: Aufwertung und Neugestaltung Tellplatz

a) Kurzer Projektbeschreibung

Der Tellplatz liegt im Wankdorf-Quartier, versteckt hinter der Tellstrasse. Auch nach der Aufhebung von einigen Parkplätzen war der vorherige Zustand des Platzes wenig einladend, zudem wurde den Bedürfnissen des Quartiers nicht gerecht, mehrere Quartierorganisationen wünschten einen Quartiertreffpunkt.

Zusammen mit der Bevölkerung wurde das Gestaltungskonzept erarbeitet, um einen nutzbaren, attraktiven Quartierplatz zu erstellen. Mit verschiedenen Massnahmen wurde der Platz attraktiver gemacht: Es wurde ein Mühle- und ein Schachfeld aufgemalt und die entsprechenden Spielfiguren zur Verfügung gestellt, zwei Boule-Bahnen mit Mergelbelag aufgeschüttet, Picknicktische und Pflanzsäcke aufgestellt. Farbige Kreise markieren den Platz spielerisch, dabei wurde der Asphaltbelag zur Entsiegelung teilweise aufgeschnitten.





b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde ursprünglich als «temporäre Massnahme» angesehen: Weil die Tellstrasse in absehbarer Zeit gesamtsaniert werden wird, könnte das Projekt als temporäre Gestaltungsmassnahme für die nächsten 10-15 Jahre betrachtet werden. Diese Zeitdauer ist aber länger als die von typischen temporären Projekten. Deshalb wird das Projekt neu den «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen» zugeordnet, weil der Platz vor der Umgestaltung nicht wirklich nutzbar war.

Um die Bedürfnisse der Bevölkerung schnell und unbürokratisch umzusetzen, hat die Stadt Bern den Ansatz der «Lernenden Planungskultur» eingeführt. Die mehrjährigen Grossprojekte, die anhand der sechs SIA-Phasen geplant werden (in der folgenden Grafik dargestellt als M-, L- und XL-Projekte) werden durch kleine «S-Projekte» und kleinste «XS-Massnahmen» ergänzt. Letztere können mit geringeren zeitlichen und finanziellen Mitteln und mit bloss minimalem baulichem Umfang umgesetzt werden. Wenn bei laufenden Grossprojekten mit sehr langen Realisierungszeiten (7 bis 30 Jahre) oder bei Orten ohne Sanierungsbedarf Bedürfnisse oder Nutzungskonflikte entstehen, kann mit einer zeitnahen Umsetzung von einfachen XS-Massnahmen, mit der Realisierung eines kleinen S-Projekts oder mit einer temporären Testnutzung schnell und kostengünstig gehandelt werden. Diese rasch umgesetzten Klein(st)projekte erlauben es auch, die Auswirkungen von Veränderungsmassnahmen im öffentlichen Raum zu erproben und das Projekt laufend den Anforderungen entsprechend anzupassen. Temporäre Nutzungen stehen dabei nicht im Widerspruch zu Realisierungsprojekten, sondern ergänzen diese. Mit diesem Prinzip der lernenden Planungskultur kann auf die vielfältigen und sich stetig verändernden Bedürfnisse der (Quartier)Bevölkerung flexibel reagiert werden.

Konflikten wird frühzeitig begegnet. Und gleichzeitig dienen die Erfahrungen mit den umgesetzten Klein(st)-massnahmen dazu, die umfangreichen Gesamtanierungs- und Umgestaltungsprojekte (M-, L- und XL-Projekte) nachhaltig zu verbessern. Die Planungsprozesse werden dynamischer, die Qualität der Projekte steigt – und mit ihr auch die Zufriedenheit der Bevölkerung.



c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit Sitzmobiliar und Spielmöglichkeiten
- Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas und der Biodiversität durch Entsiegelung und Begrünung.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Kurze Planungszeit; da kein Baugesuch notwendig war

e) Nachteile des Projektes

- Keine aufgeführt

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Für die vier ursprünglich als temporäre Massnahmen eingestuft Projekte in Bern (Fallbeispiele 21, 22, 25 und 26) werden die folgenden Nutzungskategorien und Einteilungen als sinnvoll und aussagekräftig erachtet. Weitere Nutzungskategorien sind aufgrund der vorliegenden Projektgrössen und Standdauern eher schwer zuordenbar und weniger relevant.

Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismuszerechtigkeit

- Antwort Projektteam: Die vier kleineren Projekte der Stadt Bern (Fallbeispiel 21, 22, 25 und 26) fallen nicht wie ursprünglich vorgesehen alle in die Kategorie 7 «Temporäre Massnahmen», sondern die Fallbeispiele 21 und 22 gehören zur Kategorie 6 «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen». Deshalb wird hier die Antwort bezüglich der Fallbeispiele 21 und 22 und der Kategorie 6 gegeben:

- Nutzen LV:
 - Reisezeit: Einverstanden.
 - Sicherheit: Die Sicherheit ist in den Fallbeispielen 21 und 22 offenbar nicht relevant, wird jedoch in Fallbeispiel 14, 18 und 24 als wichtig betont. Deshalb wird die bisherige Einteilung als positives Nutzenargument erhöht auf wichtiges positives Nutzenargument.
 - Komfort: Da der Komfort in den anderen Fallbeispielen nicht als besonders wichtig beurteilt wird, belassen wir die Einstufung auf positives Nutzenargument.
- Umwelt und Ökologie:
 - Lärmbelastung: Umgesetzt. Einteilung wird auf nicht relevant heruntergestuft, da in den Fallbeispielen 18-23 der Lärm keine Rolle spielt.
 - Luftbelastung und Energieverbrauch: Einverstanden.
 - Entsiegelung von Flächen, Entwässerung: Wird wie gewünscht heraufgestuft, aber gleich auf wichtiges positives Nutzelement wie oben im Abschnitt c) und in den Fallbeispielen 18, 20 und 23 ausgeführt.
 - Ökologische und klimatische Aufwertung: Umgesetzt, da auch in den Fallbeispielen 18, 19, 22 und 23 gefordert.
- Aufenthaltsqualität:
 - Stadt- und Kulturraum: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich.
 - Wohnlichkeit: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich.
 - Sicherheit im öffentlichen Raum: Nicht umgesetzt, d. h. nicht heruntergestuft, da kein weiteres Fallbeispiel eine Anpassung fordert und die Sicherheit bei Aufwertungen immer mitgedacht werden sollte.

- Barrierefreiheit:
 - Behindertengerechtigkeit: Die Behindertengerechtigkeit wird in den Fallbeispielen 18, 22 und 24 explizit erwähnt und soll deshalb nicht als nicht relevant eingestuft werden.
 - Altersgerechtigkeit: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich.
 - Familiengerechtigkeit: Nicht angepasst. Spielmöglichkeiten werden bei mehreren Fallbeispielen erwähnt (Fallbeispiel 21, 22, 23), teilweise sogar als wichtig (Fallbeispiel 22 und 23).
 - Tourismusgerechtigkeit: Die Tourismusgerechtigkeit kann nur dort von Bedeutung sein, wo es überhaupt Touristen hat. Da dies oft nicht der Fall ist, wird der Indikator zurückgestuft auf in der Regel keine Relevanz.

7.5 Fallbeispiel 22: Bern: Aufwertung Fussgängerzone Bümplizstrasse

a) Kurzer Projektbescrieb

Das vordergründige Projektziel bestand darin, mit einem gesamtheitlichen Gestaltungskonzept eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität zu erzielen – und gleichzeitig einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas zu leisten. Um das eine Ziel zu erreichen, wurde unterschiedlichstes Mobiliar für unterschiedlichste Altersgruppen montiert: behindertengerechte Sitzbänke, Trinkwasserbrunnen, Spielelemente. Zur Verbesserung des Stadtklimas wurde entsiegelt und begrünt. Dafür wurden die vormals grossflächigen Asphaltbeläge teilweise entfernt und durch Mergel- und Grünflächen ersetzt. Die Flächen können nun Oberflächenwasser aufnehmen und verbessern damit die Verdunstungsleistung (Prinzip Schwammstadt). Zudem wird die Kanalisation dadurch entlastet, was einen weiteren positiven Effekt darstellt. Insgesamt wurden rund 1200m² Asphaltbelag entfernt, 200m² begrünt und 100 m² ungebundene Pflasterung versetzt.



Das Projekt war vor und während des Planungsprozesses im Rahmen von Partizipationsveranstaltungen mit der Bevölkerung diskutiert worden; zahlreiche Bedürfnisse, Wünsche und Anregungen wurden aufgenommen.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde ursprünglich den temporären Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet. Bei diesem Aufwertungsprojekt handelt es sich jedoch nicht um eine temporäre Massnahme, sondern um einen dauerhaften, baulichen Eingriff. Es ist ein klassisches S-Projekt (gemäss Kapitel 7.4b), welches den Fokus auf die Gestaltung der Oberflächen und Möblierung richtet (keine Werkleitungen- / Belagssanierungen).

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Erhöhung der Aufenthalts- und Spielqualität durch neues Ausstattungsmobiliar
- Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas und der Biodiversität durch Entsiegelung und Begrünung.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Ursprünglich stark verkehrsorientierter Charakter der Fussgängerzone wird durch die Aufwertungsmaßnahmen verbessert.

e) Nachteile des Projektes

- Zeitliche Komponente für Wachstum von Ansaaten und Stauden und damit einhergehendes Verständnis und Akzeptanz einiger Flächen.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Die Rückmeldung zum Fallbeispiel 22 ist identisch zum Input bei Fallbeispiel 21. Die Ausführungen der Projektverantwortlichen und die Antwort des Projektteams finden sich dort (Kapitel 7.4f).

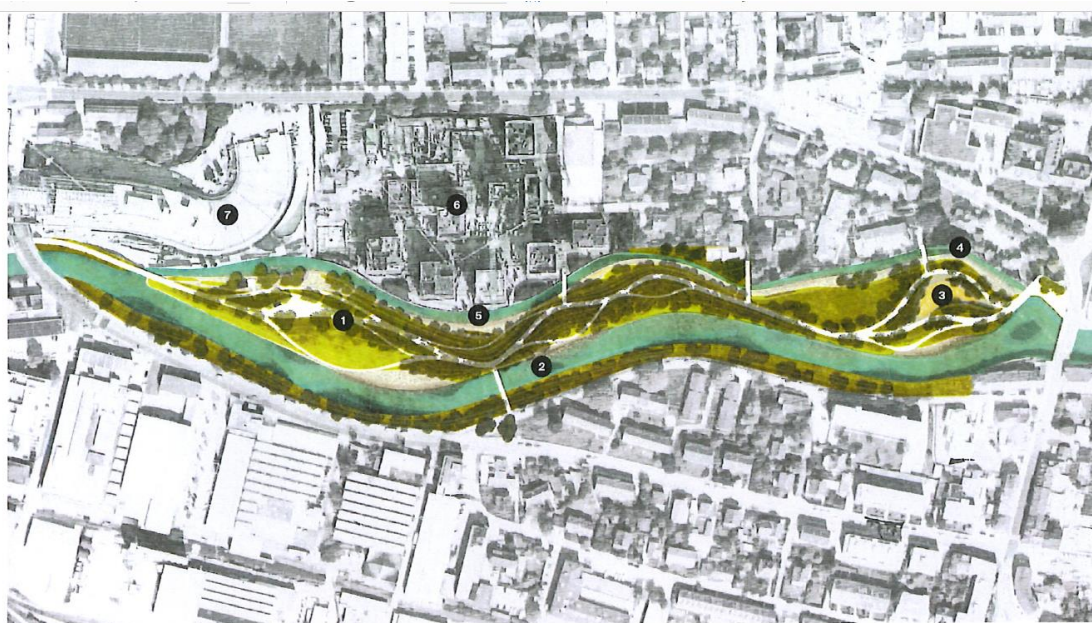
7.6 Fallbeispiel 23: Biel: Schüssinseln: Geburt einer Insel

a) Kurzer Projektbeschrieb

Wo die Schüss die Stadt Biel teilte und die kleine Mühleinsel als urbane Wildnis mit einem hohen Damm das Wasser ausschloss, ist durch die Verlängerung des Steblerkanals eine grosse Insel entstanden (ca. 650m Länge und 53'500 m²). Der neue Insel-Park verbindet ältere Stadtteile mit verdichteten Wohngebieten und dem neuen Swatch-Hauptsitz, und er holt den Bezug zum Wasser zurück. Gleichzeitig wird die Schüss revitalisiert.

Die Schüssinsel oszilliert verbindend zwischen Gegensätzen: Ruhiger Park – Raum für Sport und Spiel – Rückzugsraum der Natur – Ort am Wasser – Ingenieurbauwerk zum Hochwasserschutz: funktionale, soziologische, städtebauliche und ökologische Anforderungen wurden zu gestaltgebenden Aspekten, Gestaltung wurde ökologisch und technisch relevant.

Die Geländemodellierung integriert den Hochwasserschutz subtil: die ganze Insel funktioniert als Damm, doch das sieht man ihr nicht an. Auf der Krone des unsichtbaren Damms windet sich hochwassersicher der Hauptweg. Dieser ist auch ein wichtiges Glied des städtischen Verloroutennetzes in Richtung Stadtzentrum. Dank variabler Uferneigung nimmt die Insel je nach Wasserstand unterschiedliche Formen an, wächst oder schrumpft. Temporäre Überflutung schafft ein dynamisches Bild und wertvolle Lebensräume. Die unregelmässigen Ufer bilden kleinere Raumeinheiten, durch die Wege mäandrieren.



- Die Schüssinsel in der Stadt Biel**
- 1 Schüssinsel
 - 2 Schüss
 - 3 Spielplatz
 - 4 alter Stebler
 - 5 verlängerter Steblerkana
 - 6 Wohnüberbe Previs
 - 7 Neubau Swa (Architektur: Shigeru Ban)

Die Insel ist ein Landfisch. Der Situationsplan zeigt, dass es nicht nur um einen Park geht, sondern ebenso um die Renaturierung der Schüss. Aus einem Gartenbau- wurde ein Flussprojekt.

Der westliche Parkteil ist eine offene Liegewiese mit Blick über das Wasser auf die Stadtsilhouette. Flachufer und ein Kiesstrand bieten Wasserzugang, prägnante Parkbäume wie Esche, Sumpfyzypresse und Pekannuss, Lederhülsenbaum, Geweihbaum mit Ihrem gefiederten Blätter spenden einen leichten Schatten. Der mittlere Parkteil ist ein dichter Baumgarten. Heimische Arten wie Winterlinde, Hainbuchen, Ulmen, Bergahorn und Stieleiche stehen mit lokalen Besonderheiten wie der Schwarzerle im Raster. Zwischen geordneten Stämmen und dicht wogenden Gräsern öffnen sich Blicke zum Wasser. Der dritte Parkteil liegt geschützt hinter dem Damm, der hier nach Süden wandert. Hier stehen Wiesen und Anlagen für Spiel, Sport und Familie zur Verfügung. Auf der Insel wurden insgesamt ca. 600 Bäume und 850 Büsche gepflanzt und es gibt zudem eine Buvette und zwei WC-Häuschen.

Und doch: «Die Insel darf Insel sein, sie ist kein vollgestopfter Park. Sie ist selbstverständlich, unangestrengt. Gross genug für einen weiten Atem. Die Insel ist nicht designed, sie ist entworfen», sagt Stadtwanderer Benedikt Loderer in Hochparterre über die Schüssinsel. Le promoteur peut s'approprier les espaces selon ses besoins et ses envies.

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Aufwertung bzw. Renaturierung eines Flussabschnitts inkl. Hochwasserschutz
- Verbesserung der Fusswegverbindung zur Spazierinsel sowie Veloverbindung und Aufwertung des öffentlichen Raums inkl. Kinderspielplätze
- Integration in die städtebauliche Entwicklung von Swatch und Rolex
- «Naturnah» gestaltete Parkanlage zur Förderung einheimische Flora und Fauna
- Zusätzliche N-S Fuss- und Veloverbindungen zu den angrenzenden Quartieren
- Der neu mögliche Wasserzugang als Spiel- und Aufenthaltsraum wird vom Publikum sehr hoch bewertet.
- Die naturnahe Grüngestaltung fand beim Publikum grosser Anklang und wird rege benutzt.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Auch Fluss- und Bachläufe sind Bestandteil von Infrastrukturmassnahmen
- Grundlage des Projekts «Schüss-Insel» bildet eine Grundstück-Arrondierung der Stadt Biel mit mehreren privaten Grundeigentümern

e) Nachteile des Projektes

- Die gesamte bestehende Ufer- und Parkvegetation musste in Folge der Flachufergestaltung und Dammgestaltung gerodet werden (vorzeitige und mehrmalige Medieninfos unabdingbar!)
- Vollständige Neupflanzungen auf der ganzen Anlage benötigen Zeit bis zur Erreichung einer effizienten Schatten- und Raumgestaltung.
- Allgemein extensive, respektiv naturnahe Grüngestaltungen benötigen einen erhöhten, regelmässigen und dauernder Unterhaltsaufwand zur Neophytenbekämpfung.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Der Hauptweg gilt auch als Veloroute und wird immer stärker frequentiert (auch von schnellfahrenden E-Velos!), was für Fussgänger punktuell problematisch werden kann.
 - Antwort Projektteam: Diese Bemerkung hat keine direkten Auswirkungen auf die Bewertungsmethodik bzw. auf Abbildung 7-2. Die angesprochenen Auswirkungen werden berücksichtigt.

7.7 Fallbeispiel 24: Luzern: Teilspernung Bahnhofstrasse

Betroffene Infrastrukturen: Teilspernung Bahnhofstrasse von Hirschmattstrasse / Hirschengraben bis Seidenhofstrasse

a) Kurzer Projektbeschrieb

Die Bahnhofstrasse liegt an zentralster und gut besuchter Lage am Reussufer (wegen dem Ende der Kapellbrücke auch bei Touristen beliebt). Im Dezember 2018 hat der Grosse Stadtrat ein Postulat überwiesen, das eine Teilsperre der Bahnhofstrasse ab Ostern 2019 sowie einen Testbetrieb für alternative Nutzungen auf der Bahnhofstrasse forderte. Im April 2019 hat der Stadtrat die dafür nötige Verkehrsordnung publiziert. Gegen sie haben sieben Parteien beim Kantonsgericht Beschwerde eingereicht. Im Mai 2020 konnte eine aussergerichtliche Einigung mit allen Beschwerdeführenden erzielt und unterschrieben werden, und die Beschwerdeführenden haben ihre Beschwerde gegen die Teilspernung zurückgezogen.

Ende Juni 2020 konnte die Bahnhofstrasse von der Kreuzung Hirschmattstrasse / Hirschengraben bis zur Seidenhofstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Die Autoparkplätze in diesem Teil der Bahnhofstrasse wurden aufgehoben und die Taxistandplätze auf dem Theaterplatz in den Hirschengraben und die Bahnhofstrasse verschoben. Die Velo- und Motorrad-Parkplätze sind so umplatziert, dass in der Bahnhofstrasse Raum für öffentliche Nutzungen entsteht. Auf dem Theaterplatz und auf einem Teil der freien Flächen auf der Bahnhofstrasse gibt es Sitzgelegenheiten.

Da dem Stadtparlament die Umsetzung der Neugestaltung Bahnhofstrasse, die zukünftig weitgehend autofrei sein soll,³ zu lange dauerte wurde mit der Annahme des Postulats 239 «Autofreie Bahnhofstrasse jetzt!» gefordert, vor Baubeginn des ordentlichen Projekts die Teilspernung der Bahnhofstrasse mit einem Fahrverbot umzusetzen. Die Stadt hat im Juni 2020 die Teilspernung realisiert. Der Bereich der bestehenden Begegnungszone in der Bahnhofstrasse zwischen Theaterplatz und Seidenhofstrasse wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt. Von diesem Fahrverbot ausgenommen sind Velos, Zubringer und Taxis.

³ Die Bahnhofstrasse soll künftig weiter aufgewertet werden, indem eine weitgehend autofreie Begegnungszone mit Tempo 20 km/h (nur Zubringer und Taxis gestattet) geschaffen wird, indem eine zweite Baumreihe mit rund 30 zusätzlichen Bäumen gepflanzt wird und darunter ein klimafreundlicher Mergelbelag angelegt wird und verschiedene Sitzgelegenheiten entstehen. Dadurch soll die Lebens- und Aufenthaltsqualität deutlich erhöht werden.

Für die Teilspernung wurden nur kleine bauliche Eingriffe am Knoten Winkelriedstrasse / Pilatusstrasse sowie Signalisations- und Markierungsmassnahmen umgesetzt. Beim Knoten Winkelriedstrasse / Pilatusstrasse ist das Rechtsabbiegen in die Pilatusstrasse verboten. Durch den Wegfall dieser Verkehrsbeziehung ist ein grösserer Verkehrsfluss beim Linksabbiegen von der Winkelriedstrasse Nord auf die Pilatusstrasse Richtung Seebrücke möglich. Die Verkehrssicherheit für den Fuss- und den Veloverkehr verbessert sich durch das Rechtsabbiegeverbot sowie durch den zurückversetzten Zebrastreifen. In den Monitoringberichten konnte die Wirksamkeit dieser Massnahme nachgewiesen werden. Im Bereich der Theaterbox wurden zusätzliche Pflanztöpfe mit Sitzgelegenheiten platziert und entlang des reussseitigen Trottoirs die Veloabstellplätze zwischen den Bäumen aufgehoben und auf die Fahrbahn verlegt. Damit wurde dem Fussverkehr mehr Fläche zwischen dem Rathaussteg und der Kapellbrücke geschaffen und der beliebte Ort aufgewertet.

Weitere Informationen: www.bahnhofstrasse.stadtluern.ch

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde ursprünglich den temporären Massnahmen zugeordnet. Die Massnahme ist aber nur insofern temporär, als sie in Zukunft noch verstärkt wird. Damit werden die Massnahmen nicht wieder aufgehoben und sind damit nicht temporär. Entsprechend wird das Projekt den Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Der motorisierte Verkehr in der Bahnhofstrasse ist um 90% zurückgegangen
- Mehr Platz und Sicherheit für den Aufenthalt und Möglichkeit für Möblierung öffentlicher Raum

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Verbesserung Verkehrssicherheit (insbes. des sehr präsenten Fuss- und Veloverkehrs)
- Höhere Nutzungsflexibilität für Event- / Veranstaltungsnutzung

e) Nachteile des Projektes

- Nutzung durch MIV (Durchfahrt) wird stark eingeschränkt
- Erschliessung durch MIV / Anlieferung wird leicht eingeschränkt
- Aufhebung von Parkplätzen

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 7-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- ÖV: Irrelevant
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Der ÖV wird in keinem der Fallbeispiele 18 bis 24 als relevant erwähnt. Im Einzelfall könnte er aber trotzdem relevant sein.
- MIV: OK
- Fussverkehr: OK
- Velo: OK
- Sicherheit: Unfallrisiko wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt, durch die Umklassierung zu den Aufwertungsmassnahmen ist dies automatisch erfüllt.
- Umwelt: Lärm wichtig
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Dieser Input kommt überraschend, da in der Beschreibung oben (und auf der angegebenen Homepage), der Lärm nicht erwähnt wird. Der Lärm wird vielmehr als in der Regel nicht relevant eingestuft, da er in den anderen Fallbeispielen 18 bis 23 keine Rolle spielt.
- Siedlung und Wirtschaft: Versorgung neutral
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Alle anderen Fallbeispiele scheinen mit der Einstufung als negatives Nutzenargument einverstanden zu sein und es ist durchaus möglich, dass die Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung beeinträchtigt werden kann (z. B. Beeinträchtigung Reinigung Trottoir in Fallbeispiel 18).
- Aufenthalt: Wohnqualität wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt, durch die Umklassierung zu den Aufwertungsmassnahmen ist dies automatisch erfüllt.
- Barrierefreiheit: Behinderten- und Altersgerechtigkeit jeweils wichtig
 - Antwort Projektteam: Umgesetzt, durch die Umklassierung zu den Aufwertungsmassnahmen ist dies automatisch erfüllt.
- Umsetzung und Nachhaltigkeit: OK
- Projektrisiken und Kosten: OK

Allgemeine Beurteilung:

Einverstanden. Keine Ergänzungen.

8 Temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen

Einleitend stellen wir zur Information die Relevanztabelle aus dem Anhang A des Hauptberichtes (vgl. folgende Abbildung) für die Projektkategorie «Temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen» dar.

Abbildung 8-1: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen im Überblick

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen Veloverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Nutzen Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	Gesundheitsnutzen
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luft- / Klimabelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen, Entwässerung	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturräum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

Die folgende Abbildung zeigt ergänzend die ursprüngliche Einschätzung des Projektteams zur Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für die Projektkategorie «Temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen». Diese Abbildung ist mittlerweile überholt, da sie aufgrund der Fallbeispiele angepasst wurde (was mit dem roten Kreuz veranschaulicht wird, um Verwechslungen zu vermeiden). Sie soll es aber erlauben, die Anpassungswünsche aus den Fallbeispielen sowie die Antworten des Projektteams besser zu verstehen (vgl. Abschnitt f) im jeweiligen Fallbeispiel).

Abbildung 8-2: Relevanz der verschiedenen Nutzenkategorien für temporäre Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen im Überblick (Stand 28.8.2020 – veraltet)

Nutzenkategorie	Einzelne Nutzen			
Nutzen ÖV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Komfort aus ÖV-Kapazitäten	ÖV-Ergebnis
Nutzen MIV	Reisezeit	Zuverlässigkeit	Strecken- und Netzredundanz	
Nutzen LV: Velo	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Sicherheit im Verkehrssystem	Unfallrisiko	Versorgungssicherheit	Betriebssicherheit	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung	Erreichbarkeit von Gebieten, Mehrwerte	Potenzial für Siedlungsentwicklung	Erreichbarkeit für Ver- und Entsorgung	Nutzungspotenzial
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturräum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit
Umsetzung und Nachhaltigkeit	Kohärenz und Aufwärtskompatibilität	Nutzungsflexibilität	Nachhaltigkeit	
Projektrisiken, Kosten und Finanzierung	Projektrisiken	Lifecycle-Kosten	Etappierbarkeit	Finanzierungsbeiträge von Dritten

Legende: In der Regel...

- ...ein potenziell wichtiges positives Nutzenargument
- ...ein potenziell positives Nutzenargument
- ...kein relevantes Nutzenargument
- ...ein potenziell negatives Nutzenargument

8.1 Fallbeispiel 25: Bern: Sockel Waisenhausplatz

a) Kurzer Projektbeschreibung

Der «Sockel» als temporäres Projekt auf dem Waisenhausplatz wird seit 2018 jeweils für 3 Monaten durchgeführt. Die grösstenteils mobile Ausstattung erschafft einen Ort, der auch ohne Veranstaltungen ein attraktives Verweilen auf dem mittleren Waisenhausplatz ermöglicht. Es gibt Tische, Sitzwürfel und Spiele, die mobil sind. Dazu Pflanzen-Elemente, ein Container, der als Schatten- und Regenspender dient sowie eine Bühne. Die Ausstattungselemente sind hochwertig und haben sich im Gebrauch bewährt und werden von der Bevölkerung intensiv, aber mit Respekt genutzt. Die Nutzenden eignen sich den Platz an, indem sie dort sitzen, spielen, essen, beobachten oder sich betätigen.

Die zusätzlichen Möglichkeiten für kulturelle Anlässe mit einem breiten Spektrum machen den Ort zu einem Treffpunkt für verschiedene Anspruchsgruppen. Die Zwischennutzung bietet niederschwellige Möglichkeiten für punktuelle, nicht kommerzielle Aktivitäten und Raum für Aufenthalt und Begegnung. Für das Platzmanagement (Koordination der Veranstaltungen, Betrieb und Unterhalt etc.) ist TrikTek (Lisette Wyss) zuständig.



b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird den temporären Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet. Wichtig ist zu wissen, dass eine definitive Umgestaltung des Bären- und Waisenhausplatzes noch in Planung (Vorprojektphase) ist. Mit dem Projekt Sockel können wichtige Erkenntnisse, die in die Umgestaltung einfließen sollen, gemacht werden.

Hier folgen die Erläuterungen zur «lernenden Planungskultur» mit den unterschiedlichen Projekttypen je nach Projektgrösse. Diese sind bereits in Kapitel 7.4b) enthalten und werden hier nicht wiederholt.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Nutzung ohne Konsumzwang möglich

- Temporäre Möblierung ist nur während 3 Monaten vor Ort, in der anderen Zeit ist es ein stark genutzter Veranstaltungsplatz, ansonsten ist er leer.
- Zugang für alle Altersgruppen und Bevölkerungsschichten

d) Weitere Vorteile des Projektes

- «Alltagskunst» hat eine Plattform, kann kostenlos die Infrastruktur nutzen (z. B. Tanzschulen, kleine Konzerte, Veranstaltungen zu aktuellen Themen)

e) Nachteile des Projektes

- Durch Gesetzgebung ist die Projektdauer auf max. 3 Monate beschränkt (Container und Bühne gelten als Fahrnisbauten)
- Mobiliar muss für die Zeit, in der es nicht auf dem Platz steht, gelagert werden

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 8-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Für die vier ursprünglich als temporäre Massnahmen eingestuft Projekte in Bern (Fallbeispiele 21, 22, 25 und 26) werden die folgenden Nutzungskategorien und Einteilungen als sinnvoll und aussagekräftig erachtet. Weitere Nutzungskategorien sind aufgrund der vorliegenden Projektgrössen und Standdauern eher schwer zuordenbar und weniger relevant.

Nutzen LV: Fussverkehr	Reisezeit	Sicherheit	Komfort	
Umwelt und Ökologie	Lärmbelastung	Luftbelastung und Energieverbrauch	Entsiegelung von Flächen	Ökologische und klimatische Aufwertung
Aufenthaltsqualität	Stadt- und Kulturraum	Wohnlichkeit	Sicherheit im öffentlichen Raum	
Barrierefreiheit	Behindertengerechtigkeit	Altersgerechtigkeit	Familiengerechtigkeit	Tourismugerechtigkeit

- Antwort Projektteam: Die vier kleineren Projekte der Stadt Bern (Fallbeispiele 21, 22, 25 und 26) fallen nicht wie ursprünglich vorgesehen alle in die Kategorie 7 «Temporäre Massnahmen», sondern die Fallbeispiele 21 und 22 gehören zur Kategorie 6 «Aufwertungs-, Gestaltungs- und Ökologiemassnahmen». Deshalb wird hier die Antwort bezüglich der Fallbeispiele 25 und 26 und der Kategorie 7 gegeben:
 - Nutzen LV:

- Reisezeit: Übernommen. Durch temporäre Massnahmen kann die Reisezeit im Fuss- und Veloverkehr kaum relevant beeinflusst werden (ausser bei Strassensperungen für den MIV oder ÖV). Entsprechend wird die Reisezeit im Fuss- und Veloverkehr nicht mehr als relevant eingestuft.
- Sicherheit: Übernommen. Die Sicherheit ist in allen Fallbeispielen 25 bis 28 nicht relevant. Dies wird für den Fuss- und Veloverkehr übernommen.
- Komfort: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich. Im Veloverkehr wird der Komfort zudem von einem wichtigen positiven zu einem positiven Nutzenargument heruntergestuft, weil der Veloverkehr in den vier Fallbeispielen keine Rolle spielt.
- Umwelt und Ökologie:
 - Lärmbelastung: Umgesetzt. Einteilung wird auf nicht relevant heruntergestuft, da in den Fallbeispielen 25-28 der Lärm keine Rolle spielt.
 - Luftbelastung und Energieverbrauch: Einverstanden.
 - Entsiegelung von Flächen, Entwässerung: Nicht umgesetzt. Eine Entsiegelung wäre nicht nur temporär, sondern würde Bestand haben. Diese Einstufung bezieht sich mehr auf die Aufwertungsmassnahmen 21 und 22, die der Projektkategorie 6 zuzuordnen sind.
 - Ökologische und klimatische Aufwertung: Übernommen. In allen temporären Projekten 25 -28 sind auch Begrünungen enthalten, so dass die ökologische und klimatische Aufwertung neu als positives Nutzenargument miteinbezogen wird.
- Aufenthaltsqualität:
 - Stadt- und Kulturraum: Umgesetzt, da in allen Fallbeispielen 25 – 28 als wichtiges Ziel erwähnt.
 - Wohnlichkeit: Umgesetzt, da in allen Fallbeispielen 25 – 28 als wichtiges Ziel erwähnt.
 - Sicherheit im öffentlichen Raum: Umgesetzt, da dies auch im Fallbeispiel 27 gefordert wird.
- Barrierefreiheit:
 - Behindertengerechtigkeit: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich.
 - Altersgerechtigkeit: Teilweise übernommen. Die Altersgerechtigkeit wird neu als positives Nutzelement aufgeführt, da auch bei temporären Massnahmen darauf zu achten ist, dass diese möglichst altersgerecht ausgestaltet werden.
 - Familiengerechtigkeit: Übernommen. Viele temporäre Massnahmen enthalten auch Spielmöglichkeiten für Kinder.
 - Tourismusgerechtigkeit: Einverstanden, keine Anpassung erforderlich.
- Restliche Indikatoren nicht relevant
 - Reisezeit ÖV wird neu als nicht relevant eingestuft, da in allen vier Fallbeispielen 25 bis 28 der ÖV nicht erwähnt wird. Im MIV wird die die Reisezeit jedoch als negatives Nutzelement beibehalten, um anzuzeigen, dass der MIV negativ betroffen sein könnte, wie er dies in den Fallbeispielen 27 und 28 auch in gewissem Masse ist (z. B. Aufhebung von Parkplätzen).
 - Projektrisiken werden neu als nicht relevant eingestuft, weil sie in keinem der Fallbeispiel 25 bis 28 eine Rolle spielen.
 - Die Lifecycle-Kosten werden neu als negatives Nutzenargument aufgeführt, da auch temporäre Massnahmen mit Kosten verbunden sind und da gerade temporäre Massnahmen immer wieder auf- oder umgestellt und abgebrochen werden müssen.
 - Zu den übrigen Einträgen in den letzten beiden Zeilen der Abbildung 8-2 siehe die Erläuterungen bei den Fallbeispielen 27 und 28.

8.2 Fallbeispiel 26: Bern: Temporäre Möblierung Schützenmatte

a) Kurzer Projektbeschreibung

Die Schützenmatte Bern diente ursprünglich als Parkplatz. Nach Aufhebung der Parkfelder, wurde der Platz mit flexiblem Ausstattungsmobiliar möbliert und temporär aufgewertet. Dazu wurden Baumtröge und Sitzelemente platziert, sowie Bodenspiele, Tischtennistische und eine Boulebahn angeboten. Diese Elemente tragen zu einer verbesserten Platzqualität und Atmosphäre bei und laden zum Verweilen und Spielen ein. Durch flexible Anordnung und Beweglichkeit der Elemente wird eine Neuordnung bei Bedarf sichergestellt, beispielsweise für Veranstaltungen.



b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wird den temporären Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet. Parallel zu den temporären Massnahmen, läuft die Erarbeitung einer Vorstudie zur definitiven Umgestaltung des Platzes. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus der temporären Möblierung fließen in den laufenden Planungsprozess ein (lernende Planung).

Hier folgen die Erläuterungen zur «lernenden Planungskultur» mit den unterschiedlichen Projekttypen je nach Projektgrösse. Diese sind bereits in Kapitel 7.4b) enthalten und werden hier nicht wiederholt.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Erhöhung der Aufenthalts- und Spielqualität durch neues Ausstattungsmobiliar
- Der zentrale Platz diente früher als Parkplatz und wird nun als konsumfreier Freiraum durch die Bevölkerung genutzt.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Keine aufgeführt.

e) Nachteile des Projektes

- Keine aufgeführt.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Die Rückmeldung zum Fallbeispiel 26 ist identisch zum Input bei Fallbeispiel 25. Die Ausführungen der Projektverantwortlichen und die Antwort des Projektteams finden sich dort (Kapitel 8.1f).

8.3 Fallbeispiel 27: Thalwil: Parklets**a) Kurzer Projektbescrieb**

Mit der Verwerfung der Vorlage «Begegnungszone Gotthardstrasse» an der Urne im Jahr 2016 sind die weiteren Überlegungen zur Aufwertung der Gotthardstrasse gestoppt worden. Einzig werden im Rahmen des Bauprojekts Centralplatz die Situation Schwandelstrasse / Centralplatz und die Bushaltestelle aufgewertet. Die Gotthardstrasse ist jedoch nach wie vor in eher schlechtem Zustand. Mit der Umsetzung des Wärmeverbunds Zentrum werden Zugriffspunkte und demnach Baustellen nötig werden.

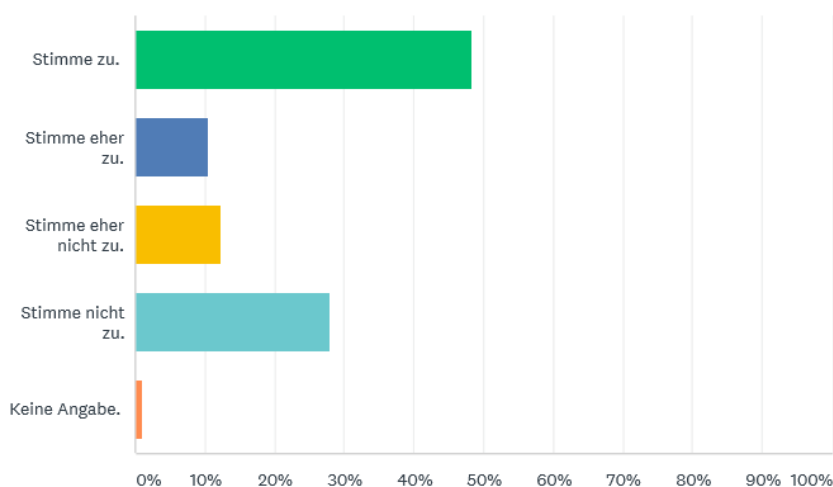
Es fehlt an der Gotthardstrasse an attraktiven Aufenthaltsflächen. Eine Installation von zwei bis drei «Parklets» (von der Grösse von je zwei Parkfeldern) an den richtigen Orten an der Gotthardstrasse führt zu einer höheren Aufenthaltsqualität und trotz temporärem Wegfall von

wenigen Parkplätzen zu einer grundsätzlichen Stärkung und Attraktivierung des Zentrums von Thalwil. Eine temporäre Installation während den Sommerferien im Rahmen eines Pilotprojekts in Koordination mit dem HGV Thalwil bringt wichtige Erfahrungen für eine künftige Umgestaltung. Es werden hochwertige «Parklets» gemäss Beispiel und in Zusammenarbeit mit der Stadt Bern eingesetzt. Diese laden Passantinnen und Passanten zum Sitzen, Rasten, Essen und Trinken, Lesen, Arbeiten und Plaudern ein. Die Verweilzeit bei den «Parklets» beträgt 5-15min (in Bern, woher die Idee übernommen wurde).

Gespräche mit dem HGV Thalwil gaben positive Impulse. Nach der 1. Installation im Sommer 2020 ergab eine Online-Umfrage mit über 300 Beteiligten folgendes Bild:

Die Parklets sind ein Gewinn für die Gotthardstrasse.

Beantwortet: 317 Übersprungen: 0

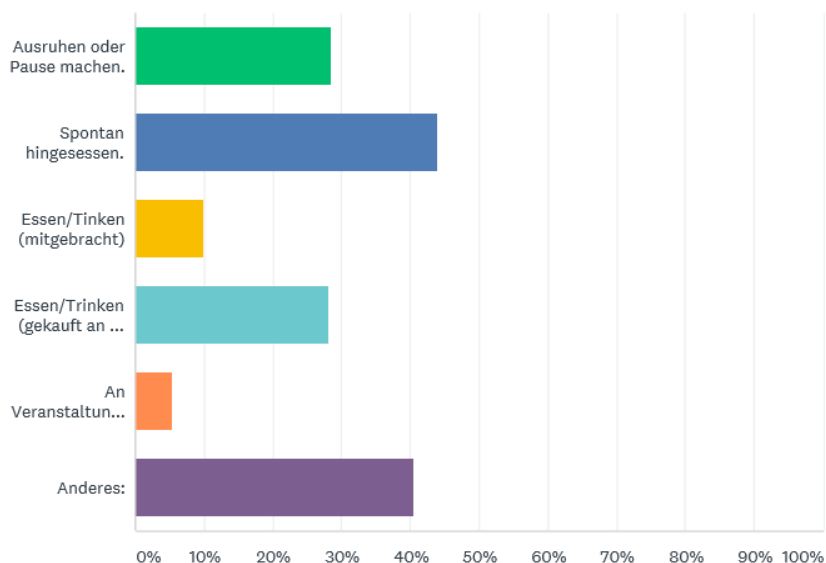


ANTWORTOPTIONEN	BEANTWORTUNGEN	
Stimme zu.	48,26 %	153
Stimme eher zu.	10,41 %	33
Stimme eher nicht zu.	12,30 %	39
Stimme nicht zu.	28,08 %	89
Keine Angabe.	0,95 %	3
GESAMT		317

Die Ziele zur Attraktivitätssteigerung wurden durch folgende neuen Nutzungsmöglichkeiten erreicht:

So habe ich die Parklets genutzt:

Beantwortet: 298 Übersprungen: 19



60% der Teilnehmenden an der Umfrage sagten, dass die Parklets sympathisch seien und im Sommer 2021 wieder aufgestellt werden sollten. Die Gewerbetreibenden wurden teilweise auf die Parklets angesprochen. Viele Besuchende der Gotthardstrasse wünschen sich eine definitive Aufwertung und gaben hierzu Vorschläge ab. Die Bevölkerung gab zudem Ideen ab, wo die Parklets auch noch aufgestellt werden könnten (so z. B. am Seeufer, Chilbiplatz, Postplatz, Bahnhofstrasse etc.). Kritische Rückmeldungen wurden ebenfalls verzeichnet. So wurden die fehlenden Parkplätze vermisst oder die Aktion als «Steuergeldverschwendung» oder Sicherheitsrisiko bezeichnet.

Intervention mit Parklets in den Jahren 2020 und 2021 in Thalwil an verschiedenen Orten zu unterschiedlichen Zeiten (die Parklets wären auch an anderen Standorten einsetzbar):





**b) Zuordnung zum Projekttyp**

Das Projekt wurde den temporären Verkehrs- und Gestaltungsmassnahmen zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Temporäre Art führt zu weniger Widerständen
- Aufgrund der Erfahrungen können die Aufwertungsmassnahmen optimiert werden
- Bedürfnisse können vor Ort abgeholt werden (Befragungen)
- Aufmerksamkeit
- Geringe Kosten

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Weiternutzung an anderen Orten möglich

e) Nachteile des Projektes

- Lagerraum notwendig
- Auf- und Abbau notwendig

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 8-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Die Betriebssicherheit und Sicherheit im öffentlichen Raum sind wichtige Punkte bei der Erstellung von temporären Massnahmen. Es muss darauf geachtet werden, dass diese nicht potenziell negativ beeinflusst werden. Gerade die Parklets verleiten dazu, im Verkehrsraum evtl. unbedacht zu handeln (Kinder etc.) oder Sichtbeziehungen werden durch eingengt.
 - Antwort Projektteam: Teilweise umgesetzt. Die Betriebssicherheit ist aus unserer Sicht in der Regel nicht betroffen, da temporäre Massnahmen so umgesetzt werden, dass die

Betriebssicherheit nicht eingeschränkt wird. Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird aber neu aufgenommen, da sie auch in den Fallbeispielen 25 und 26 gefordert wird.

- Potenziell positiv ist die Barrierefreiheit bezüglich Tourismusgerechtigkeit
 - Antwort Projektteam: Nicht übernommen. In Fallbeispiel 25 und 26 wird wie von uns keine Relevanz vorgeschlagen. Damit die Tourismusgerechtigkeit eine Rolle spielt, muss eine grössere Zahl von Touristen die Strasse / den Platz besuchen. Das dürfte in der Regel nicht der Fall sein.
- Die Umsetzung Nachhaltigkeit ist potenziell positiv beim Aspekt der Nutzungsflexibilität
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Kleine, temporäre Massnahmen sind einfach anpassbar und damit flexibel einsetzbar. Zudem wird neu auch die Aufwärtskompatibilität als positives Nutzenargument angesehen, weil in allen Fallbeispielen 25 bis 28 gesagt wird, dass die temporären Massnahmen zum Ausprobieren und für die Ausgestaltung späterer Projekte nützlich sind.
- Positives Nutzerargument ist die ermöglichte Etappierbarkeit von Massnahmen
 - Antwort Projektteam: Übernommen. Temporäre Massnahmen sind gut etappierbar. Die Parklets können zeitlich gestaffelt an verschiedenen Orten aufgestellt werden.

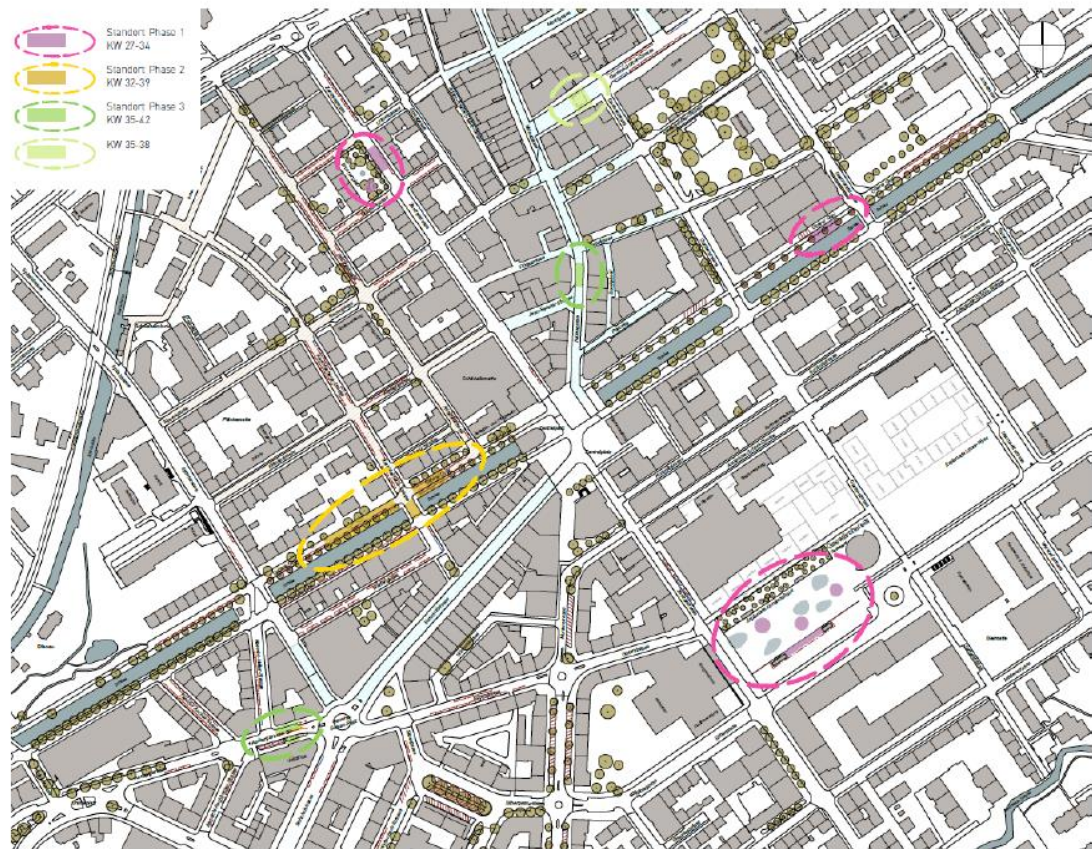
8.4 Fallbeispiel 28: Biel: Sommerinseln

a) Kurzer Projektbeschreibung

Das Projekt «Sommerinsel» hat mit dem Preis «Flâneur d'or 2020» eine nationale Anerkennung für seinen Beitrag zu einer attraktiveren Infrastruktur für den Fussverkehr erhalten.

Die temporäre Möblierung war im Sommer 2019 an verschiedenen Orten in der Bieler Innenstadt aufgestellt worden, um bestimmte Bereiche zu beleben, die als wenig attraktiv oder zu spärlich genutzt identifiziert worden waren. Die Sommerinseln sollten die Passantinnen und Passanten animieren, diese Orte zu besuchen und dort für einige Minuten oder Stunden zu verweilen (je nach Ausstattung beträgt die Nutzungsdauer 5-10 oder mehr als 20 Minuten). Sie sollten dazu einladen, Räume, die täglich durchquert werden und trotzdem nur wenig Beachtung bekommen, aus einer anderen Perspektive neu zu entdecken und das Potential von unterschätzten Orten zu erahnen. Im Rahmen des Preises «Flâneur d'or 2020», mit dem 2017 bereits die Schüssinsel prämiert worden war, erhält das Projekt «Sommerinsel» eine Auszeichnung, für ein «hervorragendes Projekt, das gesamthaft überzeugt».

Das Projekt «Sommerinsel» hat die Aufmerksamkeit der Jury auf sich gezogen, da sie Teil eines weitreichenden Konzepts ist, das Raumplanung, Mitwirkung und Analyse der Nutzung der temporären Installationen vereint. Mit diesem Praxistest konnten die Bedürfnisse der Bevölkerung in Bezug auf Erholungs- und Begegnungsorte erfasst werden. Bedürfnisse, die nun in verschiedene Projekte der Stadtplanung einfließen.



Die Sommerinseln wurden an vier verschiedenen Standorten für jeweils 6 bis 8 Wochen installiert.



Figure 2 : Structure en échafaudage composée de quatre modules de 2,5 mètres de côté

Grundlage bildete eine Gerüstkonstruktion, die mit verschiedenen Elementen bestückt werden konnte (Beispiele siehe unten).



Mobilier Burri Landscape



« Sitzlandschaft » Burri Landscape



Table de pique-nique Burri Landscape



Fauteuil suspendus en toile



Fauteuil suspendu en métal



Terrasse de palette



Filet horizontal



Table ronde



Chaises Burri Stella



Chaises longues



Table de ping-pong



Babyfoot



Houblons



Pot de fleurs



Points peints sur le sol



Fanions



Bandes de plastique



Lampions

b) Zuordnung zum Projekttyp

Das Projekt wurde den temporären Verkehrs- und Gestaltungsmaßnahmen zugeordnet.

c) Wesentliche Vorteile des Projektes

- Der öffentliche Strassenraum wurde temporär umgenutzt und stand der Bevölkerung und den Fussgängern zum Verweilen und sich Aufhalten zur Verfügung
- Die Beobachtungen und Rückmeldungen der Bevölkerung flossen in die Entwicklung von Projekten zur Neugestaltung des öffentlichen Raums ein, die derzeit durchgeführt werden.

d) Weitere Vorteile des Projektes

- Flexible Grundkonstruktion mit variablen Elementen und Ausrüstungen, die nach einer gewissen Zeit ohne grossen Aufwand an einen anderen Standort verschoben werden konnten
- Sommerinseln bringen Begrünung der Strassen bzw. Farbe auf die Strassen

e) Nachteile des Projektes

- Diese Art von Projekt erfordert erhebliche Ressourcen in den Bereichen Entwicklung, Kommunikation und Monitoring.

f) Überprüfung der Relevanz der Nutzenkategorien

Aus Sicht des Projektes werden folgende Anpassungen an Abbildung 8-2 (Bedeutung der verschiedenen Nutzenkategorien) vorgeschlagen:

- Ökologische und klimatische Aufwertung aufnehmen
 - Antwort Projektteam: Übernommen. In allen temporären Projekten 25 bis 28 sind auch Begrünungen enthalten, so dass die ökologische und klimatische Aufwertung neu als positives Nutzenargument miteinbezogen wird.
- Nachhaltigkeit aufnehmen
 - Antwort Projektteam: Nicht umgesetzt. Der Nachhaltigkeitsindikator bezieht sich auf den umwelt- und ressourcenschonenden Umgang mit Baumaterialien und den Einsatz lokaler Produkte. Darauf wird im vorliegenden Fallbeispiel nicht eingegangen.

Literaturverzeichnis

Kieliger I Gregorini, Ecoplan (2023)

Infrastrukturmassnahmen – Notwendigkeit aus Kosten- und Nutzenüberlegungen.

Argumentarium für verantwortliche Stellen in Politik und Verwaltung. Studie im Auftrag der Fachgruppe der Stadt- und Gemeindeingenieure des Schweizerischen Städteverbands. Bäch (SZ) und Bern.