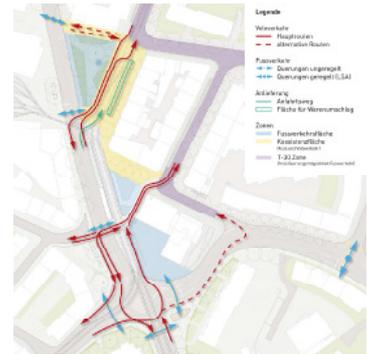
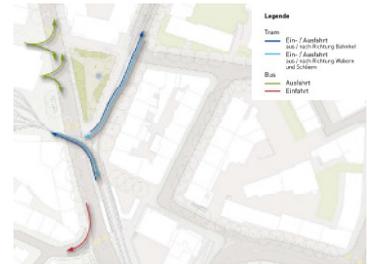




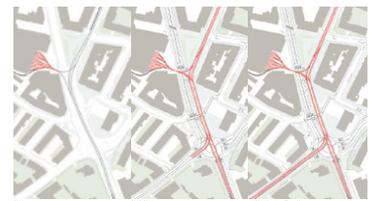
Verkehrsanlage 1:500



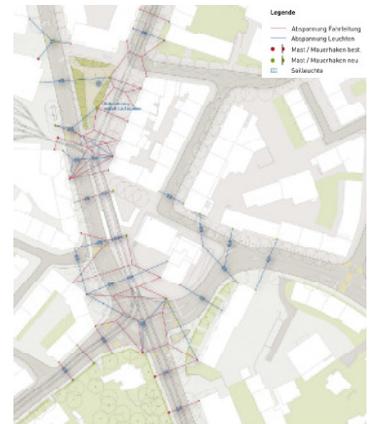
Langsamverkehrskonzept



Balkon Tram- und Busstop



Eingepiegelter Gleisbogen

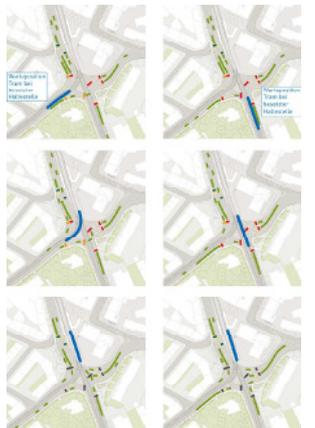


Fahrlinien- und Strassenkonzept



Linienführung OV

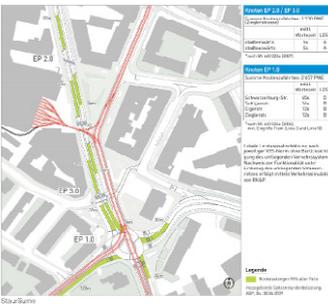
Konkretes Verkehrskonzept
Durch die stark reduzierten Fahrspurquerschnitte wird die Dominanz des motorisierten Verkehrs stark zurückgenommen. Das Kreisfeld am Hauptknoten bildet die Voraussetzung dazu. Die Reduzierung der Fahrbahnen ermöglicht eine Steigerung der strukturellen Qualität und reduziert die Trennungswirkung zu Gunsten des Langsamverkehrs. Besonders wichtig ist dies für den Verkehrsraum, der auf der Eigerstrasse über und auf der Zieglerstrasse zwei zusätzliche Abfahrtsmöglichkeiten angeboten werden. Für den Fussverkehr sind die Verengungen speziell bei den Kreuzungen festzulegen, wo direkte und sichere Querungsmöglichkeiten einlang verlaufen. Auf der Zieglerstrasse werden zwei der Querungsmöglichkeiten für den Fussverkehr verbleiben, die Fussgängerübergänge müssen jedoch eine Kapazitätsgrenze einhalten während den Hauptverkehrszeiten durch Lichtsignalanlagen geregelt werden. In den Zeilenräumen oder -blenden der Hauptstrasse ist eine Abschnürung der Strasse durch die Bikeschleife zwischen Zieglerstrasse und Philippenweg für den motorisierten Individualverkehr geplant. Hauptbedingende Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs.
Mit einer Haltestellenlänge von 60 Metern werden die Haltestellenbedingungen erfüllt. Eilige Haltestellen würden zwar die Haltestellen für den ÖV erhöhen, rufen aber empfindliche Qualitätsverluste für andere Verkehrsteilnehmer, namentlich des Langsamverkehrs zur Folge. Eigenbedingungen des ÖV sind erfüllt durch eine angepasste Fahrgastgestaltung zu vermeiden. Sekundär liegt der lokale Betriebskonzept des Betriebsfeldes für Fuß- oder gleichzeitigen oder mehr versetzten Zufahrt zweier ÖV-Linien und damit die Wartepositionen bei beiden Haltestellen.
Förderung des Langsamverkehrs
Die Reduzierung der Fahrbahnen verbunden mit dem gewählten Verkehrsregime und den spezifischen Massnahmen für den Langsamverkehr als Radfahren und Querungsmöglichkeiten tragen zur Attraktivierung des Langsamverkehrs bei. Die Voraussetzung für den Langsamverkehr werden zudem durch die Einführung einer Tempozone in der Mühlenstrasse, Philippenweg, Bestassse und Mattenhofstrasse mit konsequenter Rechtsvorzeichenregelung (ÖV-Sicherung im Bereich des Tempozones) und linken Queren für den Fussverkehr verbessert. Im weiteren Bereich des Eigerplatzes eine klare Trennung zwischen den Radfahren und der motorisierten Langsamverkehr (ÖV) geschaffen. Um letzteren genügend Raum zu geben, wird die Zieglerstrasse zwischen der Haltestelle und dem Hauptknoten verengt, um die Verbindung zwischen Tram und Individualverkehr werden durch eine klare Führung des Verkehrs auf der Kreuzung (z.B. durch die Haltestelle) vermeiden. Die Haltestellen sind für den Individualverkehr zu Gunsten bedientengetriebener Ausgestaltung der Personaleinrichtungen, Parkierung und Abfertigung.
Auf dem Eigerplatz sind keine PVA-Parkierungen vorgesehen. Ersatzparkplätze sind entlang des Philippenwegs resp. Bestassse und zu Beginn der Tschamstrasse angeordnet. Das Angebot an Individualparkplätzen ist gegenüber heute spürbar vermindert. Die Haltestellen befinden sich möglichst nahe bei den kundenorientierten Einrichtungen (Café, Hallesche, Post, Restaurants).
Die Verkehrsfläche geht über die Mühlenstrasse. Für den Güterverkehr im Gewerbebereich Bestassse (5 - 7) ist der Bereich zwischen den Gleisen (Lichtsignal) und der Baugrenze für den Warenumschlag vorgesehen. Die Zufahrt ist nur von Süden, d. h. von der Zieglerstrasse gestattet.



Lokales Betriebskonzept stadtbauweise

Legende

Tram	Angel PH
Fahrrad	Angel der Bestassse
Angel PH	Angel der Bestassse
Angel PH	Angel der Bestassse
Angel PH	Angel der Bestassse



Lokales Betriebskonzept

Lokales Betriebskonzept
Das Betriebskonzept am Knoten Eigerstrasse / Mühlenstrasse / Schwarzenburgerstrasse / Zieglerstrasse ist ausschlaggebend für eine attraktive Verkehrsbildung und steht in der Mithilfe der Verkehrsflächen für den ÖV resp. Vorhanden im Ort aus. Die ÖV-Planung erfolgt mittels Durchdringung (DZ), welche auf Anordnung als funktionale Verkehrsfläche für einen Individualverkehr ist. ÖV sind nicht statisch bis in den Knotenbereich auf einer Ebene gestellt. Bei Haltestellenabfertigung dient der Bereich unmittelbar vor dem Knoten als Warteposition. Die Abfertigung des vorangehenden Fahrzeuges wird mittels Taktplan der Knoten ÖV die Durchfahrt des auf der Strecke wartenden Fahrzeuges freigegeben.



Linienführung OV