



Bern, Erfolgskontrolle Untere Altstadt
Schlussbericht Phase 2 „Massnahmen“



Impressum

Auftraggeber	Verkehrsplanung Stadt Bern / Thomas Supersaxo
Projektleiter	Kontextplan / Markus Hofstetter
Berichtversion	27. Februar 2013
Berichtverfasser	Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch Sarah Droz / sarah.droz@kontextplan.ch Thomas Supersaxo / thomas.supersaxo@bern.ch

Inhaltsverzeichnis

1.	Wichtige Erkenntnisse der Phase 1 „Analyse“	4
1.1	grüne Kategorie – positive Punkte	4
1.2	orange Kategorie – teilweise negative Punkte	5
1.3	rote Kategorie – negative Punkte	5
1.4	Fazit	6
<hr/>		
2.	Methodik für die zweite Phase	7
<hr/>		
3.	Massnahmenvorschläge	8
3.1	Massnahmen zu Verbesserung der Wahrnehmbarkeit Bereich Nydegg	8
3.2	Massnahmen zur Verbesserung von Parkierung und Güterumschlag	10
3.3	Massnahmen zur Verbesserung von Busdurchfahrt und Haltestellen	14
3.4	Fazit	16
<hr/>		
4.	Massnahmenpakete	17
4.1	Massnahmenpakete	17
4.2	Wirkung der Massnahmenpakete	18
<hr/>		
5.	Empfehlungen der Begleitgruppe	20

Anhang

Anhang A	Erklärung der Bewertung und Zusammenfassung
Anhang A.1	Massnahmen zur Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Zone Nydeggknoten
Anhang A.2	Massnahmen zur Verbesserung von Parkierung und Güterumschlag
Anhang A.3	Massnahmen zur Verbesserung von Busdurchfahrt und Haltestellen
Anhang B	Massnahme P5

1. Wichtige Erkenntnisse der Phase 1 „Analyse“

In Phase 1 der Erfolgskontrolle Untere Altstadt wurde die aktuelle Situation mittels Beobachtungen und Befragungen der Betroffenen analysiert. Die Analyse hat gezeigt, dass die gesetzlichen Bestimmungen für die Begegnungszone eingehalten werden. Es wurden bei der Analyse neben den positiven Aspekten aber auch negative Punkte der Begegnungszone und des Verkehrskompromisses in der Unteren Altstadt festgestellt. Diese Themenfelder wurden in die drei folgenden Kategorien eingeteilt:

- grün: Punkte, die in der Analyse als unproblematisch aufgefallen sind. Sie werden von der Mehrheit der Befragten als gut betrachtet und stellen auch bei den Erhebungen keine sonderlichen Probleme dar.
- orange: Punkte, welche bei der Analyse teilweise als problematisch betrachtet werden. Diese Probleme sind jedoch für das grundsätzliche Funktionieren der Begegnungszone nicht entscheidend.
- rot: Punkte, die negativ aufgefallen sind. Sie werden von vielen Befragten und / oder durch die Erhebungen als problematisch kategorisiert. Sie behindern die (Verkehrs-)Abläufe innerhalb der Begegnungszone und / oder missachten den Verkehrskompromiss. Sie sind deshalb mit geeigneten Massnahmen zu verbessern.

1.1 grüne Kategorie – positive Punkte

- Die **Begegnungszone** wird mehrheitlich **akzeptiert und funktioniert** als solche.
 - Die Begegnungszone wird von den meisten Benutzergruppen gut aufgenommen. Einzelne Benutzergruppen (v.a. Gewerbetreibende mit Wohnsitz in der Unteren Altstadt) sind mit der Begegnungszone resp. mit dem Verkehrskompromiss nicht zufrieden.
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten (V85) entsprechen i.d.R. den Anforderungen für Begegnungszonen (20 km/h).
- Die Anzahl Verkehrsunfälle ist zurückgegangen. Die Orte, wo sich die Unfälle vor der Einführung der Begegnungszone häuften (Knoten Nydegggasse / Gerechtigkeitsgasse und Nydegggasse / Postgasshalde), weisen eine verbesserte Verkehrssicherheit und weniger Unfälle auf. Dafür ist am Knoten Hotelgasse / Münster-gasse eine höhere Anzahl Unfälle zu vermerken.
- Der vorhandene Abstellraum für Velofahrende ist ausreichend.
 - Die Anzahl Veloabstellplätze in der Unteren Altstadt ist genügend.
 - Die Veloabstellplätze werden jedoch sehr unterschiedlich genutzt.
- Der Bus stellt in der Unteren Altstadt kein signifikantes Problem dar.
 - Die Koexistenz zwischen dem Busverkehr und den restlichen Strassennutzenden (Zufussgehende, MIV, Velo) verläuft meistens reibungslos.
 - Das nahe Auffahren und Hupen der Buschauffeure wird aber zum Teil von den Zufussgehenden als störend empfunden.

1.2 orange Kategorie – teilweise negative Punkte

- Die Aussenraumnutzungen werden zum Teil wiederholt zu weit in den Strassenraum hinein ausgedehnt. Die Auswirkungen auf den Fahr- aber auch Fussverkehr halten sich in einem akzeptablen Rahmen, könnten jedoch verbessert werden. Für BERNMOBIL kann die Ausweitung der Aussenraumnutzungen zu Problemen bei der Durchfahrt führen (siehe rote Kategorie).
- Velos stehen nicht immer innerhalb der markierten Veloabstellflächen. Dies kann zu Behinderungen für den Fahr- aber auch für den Fussverkehr führen. Besonders problematisch kann dies für die Busdurchfahrt von BERNMOBIL werden (siehe rote Kategorie)

1.3 rote Kategorie – negative Punkte

- Die Wahrnehmbarkeit und Funktionalität der Begegnungszone und der Teilfahrverbote im Bereich des Knoten Nydegg sind ungenügend.
 - Der Knoten Nydegg ist ein verkehrsorientierter Knoten, obwohl er Teil der Begegnungszone ist. Die Wahrnehmung des geltenden Verkehrsregimes (Begegnungszone) wird von den Verkehrsteilnehmenden nicht richtig / genügend wahrgenommen. Die meisten verhalten sich entsprechend nicht korrekt (z.B. hinsichtlich Vortrittsregelung).
 - Der Eingang in die Begegnungszone am Nydeggknoten ist aufgrund der überlagerten Nutzungsansprüche (Verkehrsknoten, Bushaltestellen, Nutzungen in Randbereichen) unübersichtlich und aufgrund der räumlichen Situation sehr komplex. Das Teilfahrverbot in Richtung Gerechtigkeitsgasse wird nicht deutlich wahrgenommen. Zudem vermitteln die vielen parkierten Autos im unteren Bereich der Gerechtigkeitsgasse nicht den Eindruck, dass es ein Teilfahrverbot gibt.
 - Die Querung für den Fussverkehr bei der Postgasshalde (nördliche Beziehung Gerechtigkeitsgasse / Nydegggasse) wird von den Befragten häufig als gefährlich wahrgenommen.
- Parkierung (legal und illegal) und Güterumschlag
 - Die Parkverbotslinien werden zum grossen Teil durch stehende Fahrzeuge besetzt, was den Güterumschlag behindert.
 - Nebst legal abgestellten Fahrzeugen (Ausnahmebewilligungen) wird relativ oft illegal parkiert. Bei den legal parkierten Fahrzeugen sind vor allem die 48h-Ausnahmebewilligungen problematisch, da solche Fahrzeuge rund um die Uhr auf den Parkverbotslinien stehen dürfen (und bspw. Den Güterumschlag behindern, siehe oben).
- Verständnis der Regelungen / Parkierungsregime
 - Die je nach Gasse unterschiedlichen Parkierungsberechtigungen und Ausnahmebewilligungen ergeben ein uneinheitliches Parkierungsregime, welches von den Nutzenden nur schwer in seiner Komplexität zu verstehen ist.
 - Wie üblich werden von der Stadt Bern mehr Ausnahmebewilligungen ausgehändigt, als tatsächlich Parkplätze vorhanden sind. In der Überlagerung mit den Handwerkerparkkarten, den Anlieferungen und den legal wie auch illegal parkierten Autos führt dies teilweise zu einem Ungleichgewicht. Dies fördert die illegale Parkierung tendenziell.
- Busdurchfahrt / Haltestellen

- Die Aussenraumnutzungen sowie ausserhalb der markierten Bereiche abgestellte Motorfahrzeuge und Velos, behindern den Busverkehr. Kritisch sind vor allem Fahrbahn-Engstellen neben Brunnen und Pollern sowie die Haltestellenbereiche.
- Die Haltestellen sind weder durch klare Signalisation noch durch Markierung gekennzeichnet, wodurch die Erkennbarkeit der Haltestellen eingeschränkt ist. Die Haltestellen werden teilweise für Güterumschlag missbraucht.

1.4 Fazit

Die Analyse hat gezeigt, dass die gesetzlichen Bestimmungen für die Begegnungszone eingehalten werden. Aufgrund dessen sind keine Massnahmen zwingend und grundsätzlich kann auch der Status Quo beibehalten werden. Aus der Analyse und aus fachlicher Sicht ist aber auch klar ersichtlich, dass ein Verbesserungspotential besteht, welches die Gesamtsituation optimiert und die einzelnen Nutzergruppen in ein Gleichgewicht bringen.

Das Augenmerk der folgenden Massnahmenplanung liegt dabei auf den besonders problematischen Punkten (roten Kategorie), die die Funktionsfähigkeit des Verkehrsablaufs in der Begegnungszone sowie den Alltag der Betroffenen beträchtlich behindern. Die Punkte aus der orangen Kategorie sind weniger problematisch. Teilweise werden sie durch Massnahmen für die Problempunkte der roten Kategorie ebenfalls verbessert oder sogar aufgehoben, sie stehen aber nicht im Mittelpunkt der Lösungsfindung. Für die positiv gewerteten Punkte der heutigen Begegnungszone (grünen Kategorie) sind keine Massnahmen notwendig, weshalb sie in der Phase 2 auch nicht weiter behandelt werden.

2. Methodik für die zweite Phase

In der zweiten Bearbeitungsphase sollen die in Phase 1 festgemachten Schwachstellen der heutigen Begegnungszone (siehe Kap. 1) aufgegriffen und Lösungen zu deren Verbesserung gesucht werden.

Vorgehen Phase 2 „Massnahmen“

In einem ersten Schritt werden in Form eines Variantenfächers Massnahmen für die Verbesserung der als besonders problematisch beurteilten Punkte (rote Kategorie) entwickelt. Die Massnahmen lassen sich in die folgenden drei Kategorien einteilen:

W: Massnahmen für eine bessere **Wahrnehmbarkeit des Knoten Nydegg**

P: Massnahmen betreffend **Parkierungsregime**

B: Massnahmen für eine verbesserte **Busdurchfahrt**

Danach werden die Massnahmen in einem zweiten Schritt einzeln bewertet (siehe Anhang A). Dabei wird der gegenseitige Einfluss der Massnahmen noch nicht berücksichtigt. Anhand von verschiedenen Sichtweisen (Anwohnende, Gewerbetreibende, Zufussgehenden / Velofahrenden und öV-Benützenden, ...) mit unterschiedlichen Kriterien und unter Berücksichtigung weiterer Kriterien, wie Machbarkeit, Kosten, Betrieb, werden die einzelnen Massnahmen in einem Punktesystem von -2 bis +2 eingestuft. Die totale Punktzahl pro Kriterium ist als Risikosensibilität zu verstehen. Umso positiver eine Massnahme bewertet wird, umso eher wird sie von den jeweiligen Betroffenen angenommen. Umgekehrt bedeutet eine negative Bewertung ein grösseres Risiko, dass die Massnahme bei den jeweiligen Betroffenen auf Unzufriedenheit stösst.

In der Begleitgruppe werden die erarbeiteten Massnahmen und deren Bewertung besprochen und beurteilt. Die Bewertung dient dabei lediglich als Diskussionsgrundlage. Allfällige unterschiedliche Meinungen / Bewertungen in der Begleitgruppe werden direkt in der Bewertungstabelle festgehalten. Es erfolgt keine neue Bewertung, sondern die Massnahmen werden basierend auf der Diskussion in zwei Kategorien eingeteilt:

- _ Zur Weiterbearbeitung empfohlen
- _ Zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen

Schliesslich werden die Massnahmen aus der „empfohlenen“ Kategorie miteinander kombiniert und Massnahmenpakete geschnürt. Dabei sollen sich die einzelnen Massnahmen ergänzen (positiv beeinflussen) und sollen sich keinesfalls widersprechen. Ziel dieser Phase ist es, ein resp. mehrere Massnahmenpakete zu definieren, welche zur Weiterbearbeitung empfohlen werden.

3. Massnahmenvorschläge

Die nachfolgend vorgeschlagenen Massnahmen haben zum Ziel die besonders kritischen Probleme (rote Kategorie, siehe Kap. 2) zu beheben. Die Punkte der orangen Kategorie (= teilweise problematisch) werden z.T. ebenfalls durch diese Massnahmen berücksichtigt resp. behoben, werden aber nicht speziell abgehandelt.

3.1 Massnahmen zu Verbesserung der Wahrnehmbarkeit Bereich Nydegg

Der Knoten Nydegg bildet den östlichen Auftakt in die Begegnungszone Untere Altstadt. Er funktioniert heute trotz geltendem Begegnungszone-Regime als verkehrorientierter Knoten mit relativ hohem Verkehrsaufkommen in den Spitzenstunden, was sich beispielsweise auf das häufige Nicht-Gewährleisten des Fussverkehr-Vortritts auswirkt. Durch die sehr zurückhaltende Signalisation der Begegnungszone (Stele in der Strassenmitte mit Signal auf Höhe Bushaltestelle Nydegg), den einheitlichen Bodenbelag ohne Markierungen und die komplexe Verkehrssituation, die von den Fahrzeuglenkenden besondere Aufmerksamkeit erfordert, ist der Regimewechsel (Tempo-30-Zone → Begegnungszone) besonders für Ortsunkundige nur schwierig wahrnehmbar.

Das Fahrverbot in der Gerechtigkeitsgasse ist zwar sichtbar, aber nicht sehr prominent platziert (nicht in der direkten Fahrbeziehung und relativ hoch). Die aufgereihten Fahrzeuge im unteren Abschnitt der Gerechtigkeitsgasse vermitteln den Eindruck, dass diese Gasse noch für den üblichen Verkehr offen ist.



Abbildung 1: Nydeggknoten

Folgende Massnahmen könnten für die Wahrnehmbarkeit des geltenden Regimes am Knoten Nydegg und für das Teilfahrverbot in der Gerechtigkeitsgasse Verbesserungen bewirken:

Tabelle 1: Massnahmen zu Verbesserung der Wahrnehmbarkeit Bereich Nydegg

	Massnahme	Beschrieb	Zweck	Entscheid der Begleitgruppe
W1	Begegnungszone beibehalten, Verbesserung Signalisation	Die Begegnungszone bleibt wie heute bestehen. Um die Ortsunkundigen auf die Postgasshalde zu leiten, wird die Wegweisung durch neu platzierte Signalisation optimiert. Zusätzlich werden grössere Zonensignale montiert. Das Teilfahrverbot für die Gerechtigkeitsgasse wird prominenter platziert.	- Verkehr über die Hauptroute um die Untere Altstadt lenken - Klärung der Situation am Knoten Nydegg und Sensibilisierung des MIV auf die Begegnungszone	Die Begleitgruppe ist grundsätzlich mit der Massnahme einverstanden. Neben der besseren Zonensignalisation soll auch die Vorwegweisung verbessert werden. ➔ zur Weiterbearbeitung empfohlen
W2	Verlängerung der Tempo-30-Zone über den Nydeggknoten bis zur Postgasshalde	Die bestehende Tempo-30-Zone auf der Nydeggbrücke wird bis an das heutige Ende der Begegnungszone auf der Postgasshalde verlängert. Die Begegnungszoneneingänge werden prominent bei den Einfahrten in die Gerechtigkeitsgasse und Postgasse platziert.	- klare Separierung der Tempo-30- und Begegnungszone - Vereinfachung der Situation für durchfahrender MIV (keine Zonenwechsel innerhalb kurzer Zeit)	Der Begleitgruppe war unklar, ob Fussgängerstreifen markiert werden oder nicht. Aufgrund der Sichtverhältnisse und der Wunschlinien der Fussgänger ist Kontextplan der Meinung, dass es keinen geeigneten Standort für einen Fussgängerstreifen gibt (Verbindung Gerechtigkeitsgasse - Bushaltestelle Stadteinwärts). Am ehesten wäre ein Fussgängerstreifen im Bereich der heutigen Aussenraumnutzung denkbar. Die Begleitgruppe ist der Meinung, dass wenn kein Fussgängerstreifen markiert werden kann, die Massnahme keine Verbesserung bringt. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
W3	Erweiterung der Begegnungszone auf der Nydegggasse und der Postgasshalde	Die bestehende Begegnungszone wird auf der Postgasshalde bis nach der Kurve verlängert. Auf der Nydegggasse wird der neue Eingang entweder mit den historischen Zahlhäusern am westlichen Ende der Nydeggbrücke kombiniert oder über die Brücke bis zum Kreisel verlängert.	- Sichtbarkeit / Wahrnehmung der Einfahrt in die Begegnungszone wird erhöht und verständlicher	Die Begleitgruppe ist unterschiedlicher Meinung, ob die Massnahme die gewünschte Verbesserung bringt. Die Stadt weist darauf hin, dass eine Verlängerung bereits einmal geklärt wurde mit einem negativen Entscheid. Einig ist sich die Gruppe, dass wenn eine Verlängerung gemacht würde, diese nur bis zu den Zahlhäusern gehen sollte und nicht bis zum Kreisel Bärengaben. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
W4	Unterbindung Einfahrt Gerechtigkeitsgasse durch Poller	Durch einen versenkbaren Poller wird die Einfahrt in die Gerechtigkeitsgasse für den MIV gesperrt. Der öV kann durch eine Fernbedienung den Poller senken. Die Ausfahrt aus der Gerechtigkeitsgasse bleibt für alle offen. Für die Anlieferung (mit grossen Fahrzeugen) wird der Poller von 06.00-09.00 Uhr gesenkt. Die Anlieferung und der Güterumschlag für Kunden und Anwohnende sind über den Mani-Matter-Stutz und bedingt über die Postgasse (Nachtfahrverbot) jederzeit möglich.	- klare Sperrung der Einfahrt in die Gerechtigkeitsgasse - Anlieferung möglichst ungestört	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass durch die Schliessung der Einfahrt in die Gerechtigkeitsgasse sich die Probleme - insbesondere die der Anlieferung –an andere Orte verlagern. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen

3.2 Massnahmen zur Verbesserung von Parkierung und Güterumschlag

Die Themenfelder „Parkierung (legal und illegal) und Güterumschlag“ sowie „Verständnis der Situation / Parkierungsregime“ können gemeinsam abgehandelt werden, da die möglichen Massnahmen auf beide Probleme Einfluss haben.

Hinsichtlich der Parkierung gilt zurzeit folgende Regelung: Besitzer einer Ausnahmegewilligung (Anwohnende / Gewerbetreibende der Unteren Altstadt) dürfen ihre Fahrzeuge legal auf Parkverbotslinien abstellen, je nach Parkkarte jeweils nachts oder durchgehend für bis zu 48 Stunden.

Diese Regelung führt insbesondere zu zwei verschiedenen Konflikten:

- Die Nutzung der Parkverbotslinien als Parkplatz behindert resp. verunmöglicht den Güterumschlag, für den die Bereiche mit Parkverbotslinien grundsätzlich vorgesehen sind. Die Anlieferung muss deshalb häufig ausweichen. In den Seitengassen ist dies relativ unproblematisch, in der Kram- und der Gerechtigkeitsgasse ist es jedoch nicht erlaubt ausserhalb der Parkverbotslinie zu halten (Halteverbot wegen der Durchfahrt des öV eingeführt). Anlieferungen ausserhalb der Bereiche mit Parkverbotslinien werden daher von der Polizei gebüsst. Faktisch gibt es aber bei zu parkierten Parkverbotslinien keine andere Alternative für Anlieferungen in der Kram- und Gerechtigkeitsgasse.
- Die Tatsache, dass (mit Ausnahmegewilligungen) auf Parkverbotslinien parkiert werden darf, ist grundsätzlich weder für die Autofahrenden noch für die restlichen Strassenbenützer verständlich. So führt der Nachahmungseffekt dazu, dass neben Fahrzeugen mit einer Ausnahmegewilligung weitere Fahrzeuge ohne Bewilligung auf den Parkverbotslinien abgestellt werden.

Folgende Massnahmenvorschläge sollen als Lösungsansätze für die oben beschriebenen Probleme geprüft werden:

Tabelle 2: Massnahmen zur Verbesserung von Parkierung und Güterumschlag

	Massnahme	Beschrieb	Zweck	Entscheid der Begleitgruppe
P1	Information der Strassennutzenden	Durch verschiedene Informationsaktionen (Infolyer, Zeitungsartikel, Begehungen mit Polizei) werden die geltenden Verkehrs- und Parkierungsregime nochmals allen Beteiligten nahegelegt und erklärt.	- Erhöhung der Akzeptanz in der Bevölkerung für das bestehende Regime durch Information	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. Die Massnahme hat keine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. → zur Weiterbearbeitung empfohlen
P2	Vermehrte Polizeikontrollen der parkierten Fahrzeuge	Vermehrte Parkierungskontrollen durch die Polizei. Das unerlaubte Parkieren auf den Parkverbotslinien wird strenger kontrolliert.	- Falschparkierende Fahrzeughalter davon abhalten, ihr Fahrzeug in der Unteren Altstadt unerlaubt abzustellen	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. Die Massnahme hat keine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. → zur Weiterbearbeitung empfohlen
P3	Vereinfachung des bestehenden Parkierungsregimes	Gewisse Parkverbotslinien werden in weisse Parkfelder mit Parkberechtigung für Ausnahmegewilligung umgewandelt. Neu gibt es zwei Kategorien weisse Parkfelder. Die Fahrzeuge mit Ausnahmegewilligung werden auf speziell ausgewiesene weisse Parkfelder mit Parkberechtigung abgestellt. Fahrzeuge ohne Ausnahmegewilligung parkieren weiterhin auf den bestehenden weissen Parkfeldern. Die übrigen Parkverbotslinien werden ausschliesslich für den Güterumschlag zugelassen. Das Halteverbot kann dann einheitlich über die Gerechtigkeits- und Kramgasse signalisiert werden. Die Ausnahmegewilligungskarten (Nachtparkkarte und 48h-Parkkarte) werden vereinheitlicht: die Zusatzberechtigung „Zufahrt in Nachtfahrverbote“ wird aufgehoben. Die 48h-Parkkarten und Nachtparkkarten werden zu einer 24h-Parkkarte vereinheitlicht.	- Entflechtung von Güterumschlag und Parkierung mit Ausnahmegewilligung - Klärung der Parkierungssituation durch Vereinfachung der Regelungen und Erhöhung des Verständnis für die Situation	Die Begleitgruppe ist der Meinung, dass diese Massnahme in dieser Form nicht möglich ist, bzw. neue Probleme entstehen. Zudem sind zu viele einzelne Massnahmen in eine Massnahme zusammengefasst. Der verfolgte Ansatz der Vereinfachung der Parkkarten wird verstanden und wäre im Grundsatz denkbar. Die Reduktion der Parkplätze für Ausnahmegewilligungen ist nur möglich, wenn die Massnahme P4 (Verlagerung der Ausnahmegewilligungen in die Parkhäuser) möglich. → Die Massnahme soll grundsätzlich überarbeitet werden (siehe Massnahmen P3.1 und P3.2)
P3.1	Vereinfachung der bestehenden Ausnahmegewilligungen	Die Ausnahmegewilligungskarten für Anwohnende werden vereinheitlicht. Von den aktuellen 4 Parkkarten (48-Stunden, 48-Stunden mit Zufahrt Nachtfahrverbot, Nachtparkkarte und Nachtparkkarte mit Zufahrt Nachtfahrverbot) wird nur noch die 48-Stunden-Parkkarte weitergeführt.	- nur wenige Nachtparkkarten sind im Umlauf (28 Ausnahmegewilligungen im 2012). Diese müssten eine 48-Stunden Karte kaufen oder ins Parkhaus gehen - Klärung der Parkierungssituation durch Vereinfachung der Regelungen und Erhöhung des Verständnisses für die Situation	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. Die Massnahme hat keine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. → zur Weiterbearbeitung empfohlen

	Massnahme	Beschrieb	Zweck	Entscheid der Begleitgruppe
P3.2	Vereinfachung des bestehenden Parkierungsregimes (Parkfelder und Parkverbotslinien)	Nach diversen Recherchen musste folgendes festgestellt werden: <ul style="list-style-type: none"> – die Einführung von weissen, einer Nutzergruppe zugeordneten Parkfeldern würde das Verständnis für die Nutzenden nicht verbessern und ist legal nicht möglich – die Einführung von Parkverbotsfeldern wurde schon stadintern diskutiert und durch die aktuelle Lösung von Parkverbotslinien ersetzt Es sind keine weiteren Abgrenzungen der Parkierungsmöglichkeiten zwischen Ausnahmegewilligungen und öffentlicher Parkierung gefunden worden. Einzig die Entfernung der öffentlichen Parkfelder und den Ersatz dieser durch weitere Parkverbotslinien würde die Situation zumindest bezüglich des allgemeinen MIV klären.		➔ Keine Massnahme möglich
P4	Verlagerung der Ausnahmegewilligungen in die Parkhäuser	Inhaber von Ausnahmegewilligungen sollen ihre Fahrzeuge vermehrt in den Parkhäusern abstellen (neue Vereinbarungen mit Parkhäusern notwendig; momentan nur 30 verfügbare Parkfelder im Parking Rathaus). Dafür sind jedoch attraktive Preise für Inhaber von Ausnahmegewilligungen in den Parkhäusern und ein überzeugendes Argumentarium notwendig. Die Kosten des aktuellen Angebots sind im Analysebericht (Kap. 3.3.3.) aufgelistet. Die Anzahl Parkfelder und damit auch das Gesamtverkehrsaufkommen in der Unteren Altstadt kann dadurch reduziert werden.	<ul style="list-style-type: none"> - Verlagerung eines Teils des ruhenden Verkehrs ausserhalb der Unteren Altstadt - Verbesserung der Situation für den Güterumschlag und die Anlieferung 	Die Begleitgruppe ist der Meinung, dass die Grundidee gut ist und weiterverfolgt werden soll. Es müsste aber ein ergänzendes Angebot sein und nicht ein Ersatz für die Parkierung mit Ausnahmegewilligungen. Eine Reduktion der Parkfelder ist nur möglich, wenn auch eine Verlagerung stattfindet. Weiter müsste der Fussgängerzugang zum Rathausparking verbessert werden. ➔ zur Weiterbearbeitung empfohlen
P5	Verlagerungen von weissen Parkfeldern und Aufhebung von Parkverbotslinien aus der Gerechtigkeitsgasse Siehe Anhang B für genaueren Beschrieb Titel vor Entscheid der Begleitgruppe: Verlagerung von weissen Parkfeldern aus der Gerechtigkeitsgasse	Einen Teil der weissen Parkfelder (ca. 6 Felder) und der Parkverbotslinien (ca. 4 Felder) werden aus dem unteren Teil der Gerechtigkeitsgasse entfernt. Als Ersatz für alle entfernten weissen Parkfelder könnten neue weisse Parkfelder in der Post- und Junkerngasse erstellt werden, jedoch auf Kosten von Parkverbotslinien (Ersatz von 5 Parkverbotslinien-„Parkfelder“ in weisse Parkfelder in der Postgasse und 1 Parkverbotslinien-„Parkfelder“ in weisses Parkfelde in der Junkerngasse). Nebst einer Aufwertung der Aufenthaltsqualität und der städtebaulichen Qualitäten der Gerechtigkeitsgasse ist damit zu rechnen, dass vom Nydegg-Knoten her weniger in die Gerechtigkeitsgasse gefahren wird, da keine parkierten Autos zu sehen sind. Es ist zu prüfen, ob einen Teil der Flächen der aufgehobenen Parkfelder für Aussenraumnutzungen umgewidmet werden könnten.	- Anreiz vom Nydegg-Knoten in die Gerechtigkeitsgasse zu fahren wird gemindert, da keine (parkierten) Autos zu sehen sind ➔ bessere Beachtung des Teilfahrverbots	Die Begleitgruppe ist der Meinung, dass eine Verlagerung sämtlicher Parkfelder (24 aus der Gerechtigkeitsgasse) in den Seitengassen nicht möglich ist. Es müsste von einer Reduktion der heutigen Anzahl ausgegangen werden. Dadurch wäre eine Anpassung des Verkehrskompromisses notwendig. Diese Reduktion betrifft vor allem die Anlieferung und die berechtigten Anwohnenden und Gewerbetreibenden. Diese Massnahme wird als ungeeignet betrachtet, da sie bedeutende Auswirkungen für die betroffenen Gruppen hat. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
P6	Aufhebung der weissen Parkfelder in der Unteren Altstadt	Die weissen Parkfelder in der Unteren Altstadt werden ohne Ersatz aufgehoben.	<ul style="list-style-type: none"> - Anreiz vom Nydegg-Knoten in die Gerechtigkeitsgasse zu fahren wird gemindert, da keine (parkierten) Autos zu sehen sind ➔ bessere Beachtung des Teilfahrverbots - Die Seitengassen würden nicht auf Kosten einer Verbesserung in der Gerechtigkeitsgasse zusätzlich mit Verkehr belastet 	Die Massnahme hat eine grosse Reduktion der Parkierungsmöglichkeit sowohl für die Ausnahmegewilligungen als auch für die Aussenstehenden zur Folge. Die Begleitgruppe erachtet diese Massnahme als nicht geeignet. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
P7	Sperrung einzelner Gassen mit Pollern	Einzelne Gassen werden mittels Pollern gesperrt. Die Zufahrtsberechtigten (Anwohnende / Gewerbebetreibende / Handwerker mit Ausnahmegewilligung) können den Poller z.B. per Handsender versenken. Die Anlieferung findet nur zu definierten Zeiten statt, bei denen die Poller gesenkt bleiben.	- Einschränkung der Zufahrten und somit der Parkierung von Unbefugten in die gesperrten Gassen	Die Begleitgruppe ist der Meinung, diese Massnahme wäre für die Problemstellung unverhältnismässig. Die Massnahme hat eine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
	Massnahme	Beschrieb	Zweck	Entscheid der Begleitgruppe
P8	Sperrung aller Gassen der Unteren	Sämtliche Eingänge in die Untere Altstadt werden durch physische Sper-	- Nur noch Befugte in den Gassen	Die Begleitgruppe ist der Meinung, diese Massnahme wäre für die

	Altstadt	ren (Poller, Schranken, ...) für den Motorfahrzeugverkehr geschlossen. Die Eingangssperren an der Postgasse, dem Mani-Matter-Stutz und der Münstergasse sowie der schon bestehende Poller an der Hotelgasse können jedoch durch die Anwohnenden / Gewerbetreibenden mit Ausnahmebewilligung jederzeit geöffnet werden. Die Einfahrtssperre an der Gerechtigkeitsgasse kann nur durch den öV geöffnet werden. Die Ausfahrt aus der Unteren Altstadt erfolgt durch alle Gassen. Zufahrtsberechtigt (Beispiel Hotelgasse) sind Anwohner, Gewerbetreibende und Handwerker mit Ausnahmebewilligung. Die Anlieferung findet nur in festgelegten Zeitfenstern (z.B. 06.00-09.00 und 14.00-16.00) statt.	- Wegfall des Verkehrs und Parkierens von Unbefugten (ohne Ausnahmebewilligung)	Problemstellung unverhältnismässig. Die Massnahme hat eine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. → zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
P9	Aufhebung des Nachtfahrverbots in der Post- und Junkerngasse	Das Nachtfahrverbot für die Post- und Junkerngasse wird aufgehoben. Dadurch können alle Inhaber von Ausnahmebewilligungen in der gesamten Unteren Altstadt parkieren. Durch die Aufhebung dürfen nun auch wieder alle berechtigten Fahrzeuglenkenden (Zubringerdienst) nachts durch die die Gassen fahren.	- Vereinfachung des geltenden Fahrregimes (keine Unterscheidung mehr in der Nacht) und der Ausnahmebewilligungen für Anwohner (nur noch Unterscheidung zwischen Nacht-Parkkarte und 48-Stunden-Karte.	Das Nachtfahrverbot wurde schon vor dem Verkehrskompromiss und der Begegnungszone eingeführt. Gemäss Angaben der Begleitgruppe wurde diese Massnahme damals eingesetzt um den Lärmpegel in den Strassen zu minimieren. Mit den heutigen Verhältnissen (Tempo 20km/h) sind die Lärmemissionen durch den Fahrverkehr in der Unteren Altstadt deutlich gesenkt worden. Das Nachtfahrverbot könnte nach Meinung der Begleitgruppe aufgehoben werden. Die Massnahme hat keine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge, resp. werden die heutigen Parkierungsmöglichkeiten in der Post- und Junkerngasse wieder für alle verfügbar. Dies bedeutet eine Erhöhung der Parkierungsmöglichkeiten für alle ausser den Anwohnenden mit Ausnahmebewilligung mit heutiger Zufahrtserlaubnis. Die Aufhebung des Nachtfahrverbots würde eine Vereinfachung der Ausnahmebewilligungen für die Anwohnenden herbeiführen. → die Aufhebung des Nachtfahrverbotes wird zur Weiterbearbeitung empfohlen
	<i>Titel vor Entscheidung der Begleitgruppe: Einführung des Nachtfahrverbots ohne Zubringerdienst für gesamte Untere Altstadt</i>	<i>Das Nachtfahrverbot wird auf die gesamte Untere Altstadt vergrössert. Nachts ist auch Zubringerdienst ohne Ausnahmebewilligung nicht gestattet.</i>	<i>- kein Durchgangsverkehr sowie keine Zu- / Wegfahrten von Aussenstehenden (z.B. Gastro-Besucher) in der Unteren Altstadt während der Nacht - keine parkierten Fahrzeuge ohne Ausnahmebewilligungen mehr auf den Parkfeldern und somit mehr Platz zum Parkieren für die Anwohnenden</i>	
P10	Erhöhung der Parkierungsgebühr für die weissen Parkfelder	Die Parkierungsgebühr für die weissen Parkfelder wird den Preisen der Parkhäuser angepasst.	- Attraktivität der weissen Parkfelder in der Unteren Altstadt mindern - Kunden und Touristen in die Parkhäuser oder auf die weiter entfernten Parkfelder (z.B. Klösterlistutz) lenken	Die Begleitgruppe ist mit der Massnahme grundsätzlich einverstanden. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass eine Differenzierung für die Kurzzeitparkierenden vorgenommen werden müsste (Progressive Parkgebühr oder Maximale Parkzeit von 1 Stunde auf den oberirdischen weissen Parkfelder). Für kurze Einkäufe (Kiosk, Beck, usw.) würde es nicht rentieren das Auto ins Parkhaus zu fahren. Die Massnahme hat keine Reduktion der Parkierungsmöglichkeit zur Folge. → zur Weiterbearbeitung empfohlen

3.3 Massnahmen zur Verbesserung von Busdurchfahrt und Haltestellen

Im Zusammenhang mit dem Busverkehr konnten drei Probleme beobachtet werden:

- Durch das Übertreten einiger Aussenraumnutzungen und Fahrzeuge / Zweiräder, die ausserhalb der dafür markierten Bereiche abgestellt sind, wird die Durchfahrt der Busse, insbesondere in engen Abschnitten, erschwert. Die Platzierung einiger für Aussenraumnutzungen zugeteilten Flächen sowie einiger Parkierungsmöglichkeiten ist aus diesem Grund zu hinterfragen (z.B. Parkverbotslinien knapp nach den Haltestellen oder die Aussenraumnutzungen neben den Haltestellen).
- Da die Parkverbotslinien oft von Fahrzeugen mit Ausnahmegewilligungen „zuparkiert“ sind, weichen Anliefernde für den Güterumschlag zum Teil auf die Bushaltestellen aus oder stellen ihr Fahrzeug knapp vor oder nach den Haltestellen ab. In der Folge muss der Bus ausweichen und kann die Haltestellen nicht optimal bedienen.
- Durch die fehlende Bodenmarkierung bei den Bushaltestellen sind deren Erkennbarkeit und somit auch deren Beachtung (Freihalten) gering.

Folgende Massnahmen werden zur Lösung der beschriebenen Probleme vorgeschlagen:

Tabelle 3: 3.3 Massnahmen zur Verbesserung von Busdurchfahrt und Haltestellen

	Massnahme	Beschrieb	Zweck	Entscheid der Begleitgruppe
B1	Markierungen für Busse <i>Titel vor Entscheid der Begleitgruppe: Markierung der Bushaltestellen</i>	<i>Die Bushaltestellen werden mit einer gelben Zickzacklinie am Boden markiert.</i>	- Sichtbarkeit der Bushaltestelle im Strassenraum erhöhen	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. Die Massnahme soll aber auf die Markierung allgemein ausgeweitet werden. Es ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob nicht weitere Markierungen (Parkfelder / Randlinie in den Bereich der Brunnen usw.) angebracht werden sollten. ➔ zur Weiterbearbeitung (inkl. Ergänzung) empfohlen
B2	Vermehrte Kontrolle der Aussenraumnutzungen und der parkierten Fahrzeuge	Die Aussenraumnutzungen werden hinsichtlich der Einhaltung der hierfür vorgegebenen Flächen vermehrt kontrolliert. Auch die Einhaltung der für Parkierung vorgesehenen Flächen wird häufiger überprüft und ggf. bestraft. Dadurch können die für eine hindernisfreie Fahrt des öV benötigten Flächen freigehalten werden, was dem Busverkehr eine direktere und für die Passagiere angenehmere Fahrt ermöglicht.	- Freihaltung der für den reibungslosen Busverkehr erforderlichen Flächen / Räume	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. ➔ zur Weiterbearbeitung empfohlen
B3	Kürzung resp. Versetzung mancher Aussenraumnutzungen und Parkierungsangebote	Die Aussenraumnutzungen, welche die zugeteilten Flächen nicht einhalten und dadurch die Durchfahrt des Busses bzw. die Zugänge / Wartebereiche bei den Haltestellen behindern, werden versetzt. An Bushaltestellen angrenzende Parkierungsangebote werden redimensioniert und ein grösserer Abstand eingeführt.	- Freihaltung der für den reibungslosen Busverkehr erforderlichen Flächen / Räume	Die Aussenraumnutzungen wurden bewilligt, bedürfen aber jährlich resp. saisonal eine neue Betriebsbewilligung. Daher wäre eine Anpassung theoretisch möglich. Die Begleitgruppe ist aber der Meinung, dass eine allgemeine Reduktion zu weit geht. Problematisch sind vor allem diejenigen, welche die Busdurchfahrt behindern (Kram- Gerechtigkeitsgasse). In einem ersten Schritt sollte mit den einzelnen Betroffenen (Siehe Anhang) das Gespräch gesucht werden und erst in einem zweiten Schritt eine Anpassung der Bereiche vorgenommen werden. ➔ zur Weiterbearbeitung empfohlen
B4	Sperrung der Kram- und Gerechtigkeitsgasse für den MIV	Der motorisierte Individualverkehr darf in der Kram- und Gerechtigkeitsgasse weder fahren noch parkieren. Die Besitzer einer Ausnahmegewilligung dürfen ihre Fahrzeuge weiterhin in den Seitengassen abstellen, jedoch nicht in den Hauptgassen. Die Anlieferung kann in festgelegten Zeitfenstern über die Hauptgassen zufahren. In den Seitengassen kann jederzeit angeliefert werden.	- Freihaltung der für den reibungslosen Busverkehr erforderlichen Flächen / Räume - Parkverbotslinien stehen vollumfänglich für Anlieferungszwecke zur Verfügung, wodurch Anliefernde sich nicht mehr zum Ausweichen auf Bushaltestellen genötigt fühlen	Die Begleitgruppe ist der Meinung, dass die Bewertung noch schlechter abschneiden sollte. Als problematisch wird die Verlagerung der Zufahrten auf die Postgasse und den Mani-Matter-Stutz und dem dadurch stark ansteigenden „Durchgangsverkehr“ beim Rathausplatz eingestuft. ➔ zur Weiterbearbeitung nicht empfohlen
B5	Informationsflyer für Velofahrende und Aussenraumnutzende	Die Besitzer von Zweirädern und die Gewerbetreibenden mit Flächen für Aussenraumnutzungen werden durch Infolyer für die Problematik der Busdurchfahrt und für den Einfluss ihres Verhaltens sensibilisiert.	- Vermeidung von störenden Aussenraumnutzungen und „wild“ abgestellten Zweirädern im Strassenraum (Fahrbereich der Busse), insbesondere bei den Engpässen	Die Begleitgruppe ist sich einig, dass die Massnahme eine Verbesserung bringt. ➔ zur Weiterbearbeitung empfohlen

3.4 Fazit

Diejenigen Massnahmen, von denen anhand der Bewertung ein positiver Effekt resp. eine Verbesserung der heutigen Situation zu erwarten ist, sollen für die Kombination von Massnahmen (Massnahmenpakete) weiterverfolgt werden:

Tabelle 4: Zusammenfassung der ausgewählten Massnahmen

	Massnahme
Wahrnehmbarkeit der Zone Nydeggknoten	
W1	Begegnungszone beibehalten, Verbesserung Signalisation
Parkierung und Güterumschlag	
P1	Information der Strassennutzenden
P2	Vermehrte Polizeikontrollen der parkierten Fahrzeuge
P3.1	Vereinfachung der bestehenden Ausnahmbewilligungen
P4	Verlagerung der Ausnahmbewilligungen in die Parkhäuser
P9	Aufhebung des Nachtfahrverbots in der Post- und Junkerngasse
P10	Erhöhung der Parkierungsgebühr für die weissen Parkfelder
Busdurchfahrt und Haltestellen	
B1	Markierungen für Busse
B2	Vermehrte Kontrolle der Aussenraumnutzungen und der parkierten Fahrzeuge
B3	Kürzung resp. Versetzung mancher Aussenraumnutzungen und Parkierungsangebote
B5	Informationsflyer für Velofahrende und Aussenraumnutzende

4. Massnahmenpakete

Die im Kapitel 3.4 zur Weiterverfolgung ausgewählten Massnahmen decken meistens nur einen der drei Problemfelder Wahrnehmbarkeit Nydegg, Parkierung und Busdurchfahrt ab. Um eine Verbesserung auf allen drei Ebenen zu erzielen, wird empfohlen, verschiedene Massnahmen zu umfassenden Massnahmenpaketen zusammenzuschneiden.

4.1 Massnahmenpakete

Die Kombinationsmöglichkeiten sind sehr vielfältig. Die Zusammenstellung der Pakete beruht aber auf dem Ziel, in allen drei Problembereichen eine Verbesserung zu erzielen (hohe Effektivität), ohne dabei durch unnötig viele Massnahmen einen allzu hohen Aufwand zu generieren (gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis). Aus diesem Grund werden jeweils nicht alle kombinierbaren Massnahmen in die Pakete integriert, da sich die Wirkungen zum Teil überschneiden. Die Massnahmenpakete können jedoch bei Bedarf mit weiteren Massnahmen ergänzt werden.

Die Massnahme B₃ wird in den Massnahmenpaketen nicht einbezogen. Diese Massnahme soll nur dann eingesetzt werden, wenn die Massnahme B₂ eine nicht ausreichende Wirkung zeigt.

4.1.1 Massnahmenpaket 1: Schwerpunkt Signalisation, Markierung und Kontrolle

Das Massnahmenpaket 1 beinhaltet folgende Ansätze:

- **W1** (Begegnungszone beibehalten, Verbesserung Signalisation)
- **P1** (Information der Strassennutzenden)
- **P2** (Vermehrte Polizeikontrollen der parkierten Fahrzeuge)
- **P4** (Anreiz zur Verlagerung der Ausnahmegewilligungen in die Parkhäuser)
- **B1** (Markierung für Busse)
- **B2** (Vermehrte Kontrolle der Aussenraumnutzungen und der parkierten Fahrzeuge)
- **B5** (Informationsflyer für Velofahrende und Aussenraumnutzende)

All diese Massnahmen sind mit mässigem Aufwand, ohne Anpassung von Reglementen und in kurzer Zeit umsetzbar. Das Massnahmenpaket verbessert die Situation in allen drei Problembereichen. Die Massnahmen bewirken eine bessere Wahrnehmung der Vorschriften und eine bessere Kommunikation. Es gibt keine Veränderung der heutigen Regeln (Zufahrt oder Parkierung). Insbesondere beim Parkierungsregime bleibt die Situation gleich.

Die Massnahme P₄ wird als Anreiz für die Inhaber der Ausnahmegewilligungen angedacht.

4.1.2 Massnahmenpaket 2: Anpassung Reglemente

Das zweite Paket ist eine Erweiterung des Massnahmenpakets 1. Zusätzlich werden die Massnahmen P_{3.1}, P₉ und P₁₀ eingeführt.

- _ W₁ (Begegnungszone beibehalten, Verbesserung Signalisation)
- _ P₁ (Information der Strassennutzenden)
- _ P₂ (Vermehrte Polizeikontrollen der parkierten Fahrzeuge)
- _ **P_{3.1} (Vereinfachung der bestehenden Ausnahmegewilligungen)**
- _ P₄ (Anreiz zur Verlagerung der Ausnahmegewilligungen in die Parkhäuser)
- _ **P₉ (Aufhebung des Nachtfahrverbots in der Post- und Junkerngasse)**
- _ **P₁₀ (Erhöhung der Parkierungsgebühr für die weissen Parkfelder)**
- _ B₁ (Markierung für Busse)
- _ B₂ (Vermehrte Kontrolle der Aussenraumnutzungen und der parkierten Fahrzeuge)
- _ B₅ (Informationsflyer für Velofahrende und Aussenraumnutzende)

Das Massnahmenpaket 2 deckt alle drei Problempunkte ab und verbessert die Gesamtsituation merklich. Der Aufwand für die Änderung des Reglemente ist jedoch nicht zu unterschätzen. Das Massnahmenpaket 2 kann als Ergänzung zum Massnahmenpaket 1 eingesetzt werden, wenn bei diesem die gewünschten Wirkungen ausbleiben resp. als nicht ausreichend beurteilt werden.

Die Massnahme P₄ wird als Anreiz für die Inhaber der Ausnahmegewilligungen angedacht. Die Massnahme P₉ (Aufhebung des Nachtfahrverbots in der Post- und Junkerngasse) wurde in der Begleitgruppe ihrer Wirkung diskutiert. Das Massnahmenpaket 2 würde auch ohne die Massnahme P₉ funktionieren.

4.2 Wirkung der Massnahmenpakete

Wie schon bei den Erkenntnissen erwähnt, funktioniert die Begegnungszone an sich (Basierend auf den Kriterien von Geschwindigkeitsniveau, Unfälle und Verkehrsaufkommen). Die in den Massnahmenpaketen vorgeschlagenen Massnahmen verbessern die noch bestehenden Mängel.

Die Einführung der verschiedenen Massnahmenpakete resp. die Belassung der heutigen Situation (Status Quo) haben jedoch unterschiedliche Wirkungen auf die Betroffenen. Für jede Kategorie wurde ein Hauptziel formuliert, welches bezüglich Wirkung möglichst zu maximieren ist.

Ziele:

- _ **Berechtigter MIV** → Angestrebt werden **möglichst zielgerichtete Zufahrts- resp. Parkierungsmöglichkeiten** sowie eine **gute Situation für den Güterumschlag**.
- _ **Unberechtigter MIV** → Angestrebt werden möglichst effiziente Massnahmen um den **unberechtigten MIV aus der Unteren Altstadt zu entfernen**.
- _ **öV** → Angestrebt wird die möglichst **störungsfreie Durchfahrt** durch die Gassen und **freie Haltestellen**.
- _ **LV** → Angestrebt werden gute und sichere **Quer- und Längsbeziehungen** in der gesamten Unteren Altstadt.

- **Anwohnende** → Angestrebt wird eine **gute Aufenthaltsqualität** in den Gassen durch die Einhaltung des Parkierungsregimes und der geltenden Regeln der Begegnungszone.
- **Gewerbe** → Angestrebt wird eine gute Situation vor allem für **Kunden und Anlieferung** (Parkierung, Güterumschlag, Aufenthalt).
- **Polizei** → Angestrebt wird einen angemessenen Arbeitsaufwand (Kosten-Nutzen) und eine **Vereinfachung der Kontrollen**.
- **Kosten** → Angestrebt werden möglichst **geringe Investitionskosten**.
- **Wahrnehmbarkeit** → Angestrebt wird eine **klare Erkennbarkeit der geltenden Regelungen** für sämtliche Verkehrsteilnehmende.
- **Parkierung** → Angestrebt wird eine einfache und **verständliche Regelung**.

Status	berecht. MIV	unberecht. MIV	öV	LV	Anwohnende	Gewerbe	Polizei	Kosten	Wahrnehmbarkeit	Parkierung
Status Quo	-	-	-	-	-	-	-	+++	-	-
Status Quo + Massnahmenpaket 1	++	+	++	++	++	++	+	++	++	+
Status Quo + Massnahmenpaket 2	+++	++	++	++	+++	+	++	+	++	++

- keine Wirkung / negative Auswirkungen; + mässige Wirkung; ++ positive Wirkung; +++ beste Wirkung

4.2.1 Fazit

Die differenzierte Betrachtung der Wirkung im Gesamtkontext zeigt auf, dass die Variante Status Quo für einzelne Kriterien zwar eine sehr gute Wirkung hat, aber für andere Kriterien keine oder sogar eine negative Wirkung aufzeigt.

Das Massnahmenpaket 1 wirkt bei allen Kriterien positiv, wobei teilweise nur gering. Die beste Wirkung wird mit dem Massnahmenpaket 2 erreicht. Die einzelnen Nutzergruppen profitieren ohne wesentliche Nachteile (z.B. Aufhebung Parkplätze).

5. Empfehlungen der Begleitgruppe

Die im Kap. 4 vorgeschlagenen Massnahmenpakete wurden im Rahmen der Begleitgruppe diskutiert. Folgende Stellung wurde zu den Massnahmenpaketen genommen:

Status quo: Beibehaltung des Ist-Zustandes

Die Analyse hat gezeigt, dass die gesetzlichen Bestimmungen für die Begegnungszone eingehalten werden. Aufgrund dessen sind keine Massnahmen zwingend notwendig. Aus fachlicher Sicht gibt es jedoch Verbesserungspotential, um die Gesamtsituation zu optimieren.

Massnahmenpaket 1: Schwerpunkt Signalisation, Markierung und Kontrolle

Die Begleitgruppe äussert sich einstimmig für das Massnahmenpaket 1. Die notwendigen Massnahmen sind in kurzer Zeit umsetzbar. Es gibt keine Veränderung der heutigen Regeln.

Massnahmenpaket 2: Anpassung Reglemente

Zum Massnahmenpaket 2 äussert sich die Begleitgruppe einstimmig. Das Massnahmenpaket 2 deckt alle drei Problempunkte ab und verbessert die Gesamtsituation merklich. Der Aufwand für die Änderung der Reglemente ist jedoch höher als bei Massnahmenpaket 1. Das Massnahmenpaket 2 kann als Ergänzung zum Massnahmenpaket 1 eingesetzt werden.