



Verkehrsregime Altstadt und Schiffländi

Kurzbericht



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Daniel Hirzel, Lea Portmann, Sarina Hächler

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Auftrag	4
2	Analyse	5
2.1	Verkehrsregime und Zufahrten Altstadt	5
2.1.1	Heutiges Verkehrsregime	5
2.1.2	Anlieferpunkte und Erschliessungsbereiche	6
2.2	Verkehrszählung Schiffländi	8
2.2.1	Zweck	8
2.2.2	Durchführung	8
2.2.3	Resultate	9
2.3	Beurteilung Verkehrsqualität	12
2.3.1	Platz	13
2.3.2	Ebene Gehfläche	14
2.3.3	Fazit Verkehrsqualität	14
2.4	Fazit	14
3	Empfehlungen	16

1 Ausgangslage und Auftrag

Die geplante Neugestaltung der Schiffländi in Stein am Rhein führt zu folgenden verkehrlich relevanten Anpassungen:

- Die Konsumationsbereiche der Gastronomiebetriebe im Aussenbereich werden weg von den Fassaden auf den Platz gerückt. Zwischen den Konsumationsbereichen und den Fassaden soll der motorisierte und ein Teil des nicht-motorisierten Verkehrs in Richtung Altstadt (z.B. Anwohnende, Anlieferung, Velofahrende, zu Fuss Gehende) führen.
- Die aktuell bestehenden 12 öffentlich zugänglichen Parkfelder für Personenwagen (davon 1 rollstuhlgerechter PP) mit einer maximalen Parkierzeit von zwei Stunden werden aufgehoben.

Die aktuell vorherrschenden Verkehrsmengen an der Schiffländi sind nicht bekannt und es besteht das Risiko, dass die Bedienung der Aussenkonsumationsbereiche für die Gastronomiebetriebe aufgrund der Verkehrsmengen auf den zu querenden Verkehrsflächen bedeutend behindert wird.

Die PLANAR AG wurde beauftragt anhand von Stichprobenzählungen bei der Schiffländi die relevanten Verkehrsmengen abzuschätzen sowie das aktuell geltende Verkehrsregime in der Altstadt zu analysieren. Auf den Zählungen und der Analyse aufbauend sind zudem Empfehlungen zum zukünftigen Verkehrsregime zu erarbeiten.

2 Analyse

2.1 Verkehrsregime und Zufahrten Altstadt

2.1.1 Heutiges Verkehrsregime

In der folgenden Abbildung sind der Perimeter, in dem das Verkehrsregime analysiert wurde, und die zwei vorgefundenen Verkehrsregimebereiche ersichtlich.

Abbildung 1: Untersuchungsperimeter und Verkehrsregimebereiche mit Erschliessungspunkten



Verkehrsregime «Altstadtzone»

Der grösste Teil des analysierten Perimeters gehört zur Zonensignalisation «Altstadt» mit dem Verkehrsregime Fussgängerzone¹. Folgende bei allen Erschliessungspunkten in die Altstadtzone – ausser Erschliessungspunkt 12² – signalisierten Ausnahmen erlauben das Befahren der Zone:

- Zubringerdienst zwischen 18.00 – 11.00 Uhr
- Fahrten mit polizeilicher Bewilligung
- Radfahren im Schrittempo

¹ Gemäss Art. 22c der Signalisationsverordnung (SSV) darf bei ausnahmsweise zugelassenem Fahrzeugverkehr höchstens Schrittempo gefahren werden.

² Beim Erschliessungspunkt 12 ist neben dem Signal «Fussgängerzone» mit Ausnahme «Radfahren im Schrittempo» auch noch das Signal «Einfahrt verboten» mit der Ausnahme «Radfahrer» angebracht.

In der Verordnung StR 354.122 «Verordnung Verkehrsregime in der Fussgängerzone “Altstadt“ Stein am Rhein» werden unter anderem die «Fahrten mit polizeilicher Bewilligung» genauer definiert. Insbesondere die Eigentümer und Mieter von Liegenschaften innerhalb der Zone haben folgende Rechte:

- Jederzeitige Zu- und Wegfahrt für Güterumschlag (Aus- und Einlad von schweren oder sperrigen Gütern) und Transport von Kleinkindern und/oder älteren Personen (Ein- und Aussteigen). Zum und vom Zielort weg ist stets der kürzeste Weg zu wählen.
- Während der eigentlichen Sperrzeit dürfen nur unaufschiebbare Fahrten unternommen werden.
- Dieser Personenkreis erhält kostenlos eine entsprechende, auf sie und deren Fahrzeug ausgestellte Vignette.

Zudem sind weitere Ausnahmen für z.B. Taxi, Notfalldienste, Baustellenverkehr, Zulieferanten mit Frischprodukten, Entsorgungs- und Reinigungsdienst etc. definiert.

Verkehrsregime «frei»

Zwei Teile des Perimeters dürfen ohne Nutzereinschränkung befahren werden. Es gilt das Geschwindigkeitsregime 20 km/h (Begegnungszone) im nördlichen Teil und 40 km/h im südlichen Teil. Zudem besteht in diesen Bereichen folgende Anzahl an Personenwagenabstellplätzen (PAP):

- Schiffländi (südwestlicher Teil): 12 PAP, davon 1 gemäss Markierung rollstuhlgerecht
- Bim Chretzeturm (nordöstlicher Teil): 21 PAP, davon 2 gemäss Markierung rollstuhlgerecht

2.1.2 Anlieferpunkte und Erschliessungsbereiche

In Abbildung 2 ist folgendes ersichtlich:

- Für den motorisierten Verkehr aufgrund der Vorgabe «Kürzester Weg vom und zum Zielort» aus der Verordnung StR 354.122 ermittelte Erschliessungsbereiche der Altstadtzone. Die Erschliessungsbereiche sind nach Erschliessungspunkten differenziert.
- Wesentliche Anlieferpunkte von Restaurants und Verkaufsgeschäften, die über die Schiffländi erschlossen sind

Abbildung 2: Erschliessungspunkte (Kreise) und dazugehörige Erschliessungsbereiche (flächig) sowie wesentliche über die Schiffländi erschlossene Anlieferpunkte (blaue Quadrate)



Über den Erschliessungspunkt 12 (Signal «Einfahrt verboten») erfolgen nur Ausfahrten – insbesondere aus dem schraffierten Erschliessungsbereich. Die Zufahrten zu diesem Bereich erfolgen über die Erschliessungspunkte 10 und 11. Aufgrund der Platz- Verkehrsverhältnisse erfolgen i.d.R. keine Zu- und Wegfahrten in die Altstadtzone über den Erschliessungspunkt 13.

Schiffländi

Über den Erschliessungspunkt 14 - und somit mindestens über einen Teil der Schiffländi – sind die elf in Abbildung 2 ersichtlichen Anlieferpunkte erschlossen. Details zu diesen Anlieferpunkten sind in der folgenden Tabelle zu finden:

Tabelle 1: Details zu den Anlieferpunkten, die über die Schiffländi erschlossen sind

Anlieferpunkt	Erschliessungspunkte		Befahrung Schiffländi	
	Nr. Beschreibung	Zufahrt		Wegfahrt
1 Metzgerei Villiger		14 + 1	1 + 14	Komplett
2 Restaurant Rheinfels		14 + 1	1 + 14	Komplett
3 Volg Detailhandel		14 + 1	1 + 14 oder 12	Komplett
4 Bäckerei am Schaubmarkt		14 + 1	1 + 14 oder 12	Komplett
5 Bäckerei am Schaubmarkt «Hinterhof»		14 + 2	2 + 14	Teilweise (bis Metzggass)
6 Ermatinger's Café Späth		14 + 2	2 + 14	Teilweise (bis Metzggass)
7 Villiger Delikatessen		14 + 2	2 + 14	Teilweise (bis Metzggass)
8 Restaurant Rheingerbe		14 + 2	2 + 14	Teilweise (bis Metzggass)
9 Restaurant Uferlos		14 + 3	2 + 14	Teilweise (bis Choligass bei Zufahrt, ab Metzggass bei Wegfahrt)
10 Restaurant Wasserfels		14 + 3	2 + 14	Teilweise (bis Choligass bei Zufahrt, ab Metzggass bei Wegfahrt)
11 Restaurant Schiff		14 + 3	2 + 14	Teilweise (bis Choligass bei Zufahrt, ab Metzggass bei Wegfahrt)

Zudem erfolgt die Zufahrt zu allen Liegenschaften an der Bären- und Schwarzhornfass (Erschliessungspunkt 1) über die komplette Schiffländi. Um zu den Liegenschaften der Metzggass und eines Grossteils der Liegenschaften der Undergass zu gelangen muss knapp die Hälfte (Erschliessungspunkt 2) und zur Erreichung der Choligass und des Rests der Undergass nur ein kurzer Abschnitt (Erschliessungspunkt 3) der Schiffländi befahren werden. Die restlichen Liegenschaften und Anlieferpunkte im untersuchten Perimeter werden nicht über die Schiffländi erschlossen.

2.2 Verkehrszählung Schiffländi

2.2.1 Zweck

Die Ermittlung der Verkehrsmengen soll insbesondere eine grobe Beurteilung der Verkehrsqualität (A = «sehr gut» bis F = «völlig ungenügend») erlauben.

2.2.2 Durchführung

Mit dem System Miovision wurden die in der folgenden Abbildung ersichtlichen verkehrsmittelabhängigen Querschnitte³ vom 13. bis 28. August 2022 jeweils von 06:00 bis 22:00 Uhr aufgezeichnet.

Abbildung 3: Standort Zählgerät (roter Punkt), Zählquerschnitte Fuss- & Veloverkehr (blaue Linie) und Motorfahrzeuge (orange Linie)



³ Aufgrund von systembedingten Einschränkungen konnte der Fuss- und Veloverkehr nicht auf dem ganzen Querschnitt zwischen Rhein und Gastronomiebetrieben erfasst werden. Der für die Untersuchung besonders relevante Teil des Querschnitts nahe der Gastronomiebetriebe wurde erfasst. Bezüglich des motorisierten Verkehrs konnte die ganze relevante Fahrbahn erfasst werden.

Aufgrund der Positionierung des Zählsystems wurden die Zu- und Wegfahrten in den östlichen Teil der Schiffländi sowie über die Altstadtzonen-Erschliessungspunkte 1 (Schwarzhorn-gass) und 2 (Metzggass) gemäss Abbildung 1 erfasst.

Anhand der Wetterdaten wurden für die automatisierte Auszählung der Aufzeichnung in Abstimmung mit den Stadtverantwortlichen die folgenden vier Tage⁴ ausgewählt, an denen mit viel Fuss- und Veloverkehr⁵ gerechnet werden konnte:

- Samstag, 13. August 2022
- Dienstag, 16. August 2022
- Sonntag, 21. August 2022
- Donnerstag, 25. August 2022

Die automatisierte Zählung wurde einerseits nach Fahrtrichtung und andererseits nach den Verkehrsmitteln zu Fuss Gehende (FG), Fahrrad (Velo), Motorrad (MR), Leichte Motorwagen (LMW) und andere Fahrzeuge (SMW⁶) differenziert.

2.2.3 Resultate

Die nachfolgenden Resultate der stichprobenartigen Verkehrszählung Schiffländi gelten für den Bereich zwischen Choli- und Metzggass. Zwischen Metzg- und Schwarzhorn-gass dürften insbesondere die Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs leicht tiefer und zwischen Chlini Schanz und Choligass leicht höher sein.

In der folgenden Abbildung ist die Ganglinie differenziert nach den Verkehrsmitteln FG, Velo und Motorfahrzeuge (MFZ)⁷ sowie den Tagestypen Werktag, Samstag und Sonntag ersichtlich. Sofern nachfolgend nicht anders erläutert, wird davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsmengen zukünftig nicht bedeutend verändern.

⁴ Zwei Werktage (Mo-Fr), ein Samstag, ein Sonntag

⁵ Warme Tage mit möglichst wenig Niederschlag und langer Sonnenscheindauer

⁶ Bei anderen Fahrzeugen handelt es sich um schwere Motorwagen wie beispielsweise Lastwagen, Sattelzüge etc.

⁷ Zu den Motorfahrzeugen (MFZ) zählen die Verkehrsmittel MR, LMW und SMW.

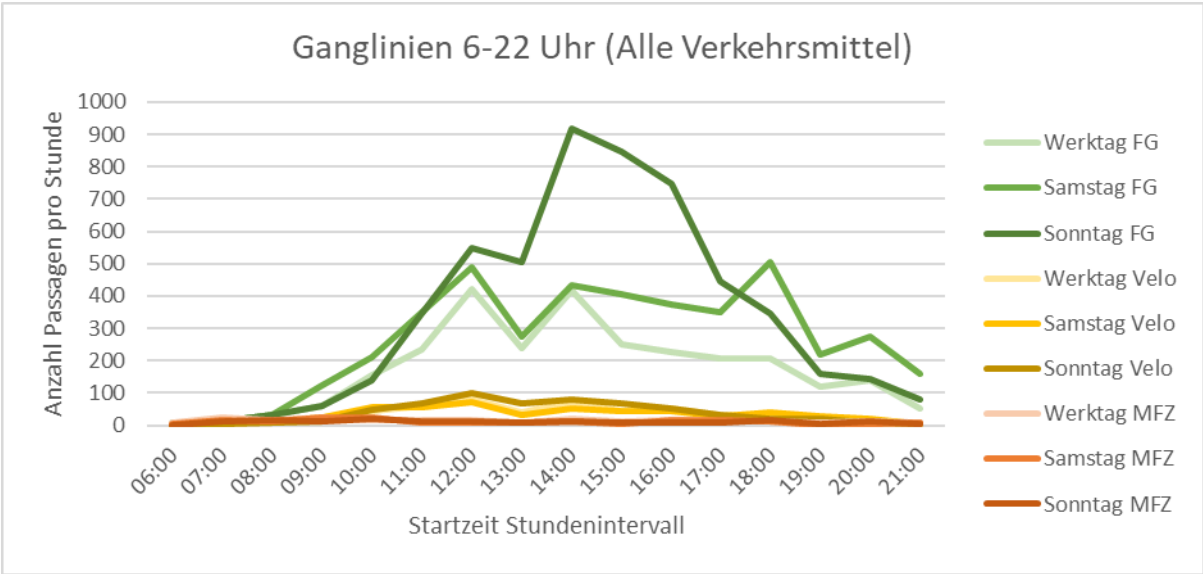


Abbildung 4: Ganglinien (Stundenwerte) differenziert nach Verkehrsmitteln und Tagestyp

Es zeigt sich, dass der Fussverkehr unabhängig des Tagestyps die dominierende Verkehrsart ist. Werktage und Samstage verhalten sich bezüglich der Fussverkehrsmengen ähnlich, wobei an Samstagen ab ca. 14 Uhr höhere Werte verzeichnet werden als an Werktagen. Der Sonntag weicht insbesondere zwischen 12 und 18 Uhr – mit der Spitze zwischen 14 und 15 Uhr mit gut 900 zu Fuss Gehenden – von den anderen Tagestypen deutlich nach oben ab.

Erweiterte Analyse Fahrzeugverkehr

Um den Tagesverlauf der übrigen Verkehrsarten besser beurteilen zu können, sind in der folgenden Abbildung die Ganglinien der Verkehrsmittel Velo und MFZ ersichtlich.

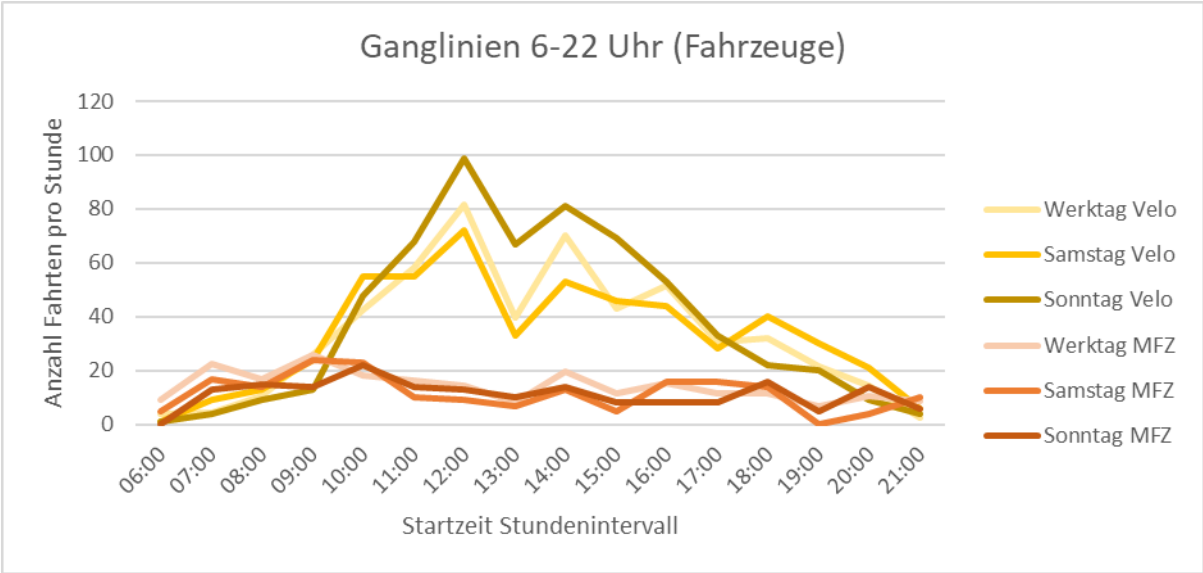


Abbildung 5: Ganglinien (Stundenwerte) differenziert nach Tagestyp sowie den Verkehrsmitteln Velo und MFZ (ohne Fussverkehr)

Die Ganglinien variieren zwischen den Tagestypen nur gering, wobei beim Veloverkehr am Sonntag die höchsten Stundenwerte gemessen wurden. Zwischen 10 und 19 Uhr wurden bedeutend mehr Velos als MFZ gemessen, wobei der Spitzenstundenwert am Sonntag

zwischen 12 und 13 Uhr mit knapp 100 Velos⁸ erreicht wurde. Dieser Wert wird bezüglich Beurteilung der Verkehrsqualität als vernachlässigbar beurteilt.

Erweiterte Analyse Motorfahrzeugverkehr

Der Motorfahrzeugverkehr wurde zur besseren Beurteilung weiter in die Verkehrsmittel motorisierter Individualverkehr (MIV⁹) und SMW¹⁰ unterteilt. In der folgenden Abbildung sind die entsprechenden Ganglinien ersichtlich.

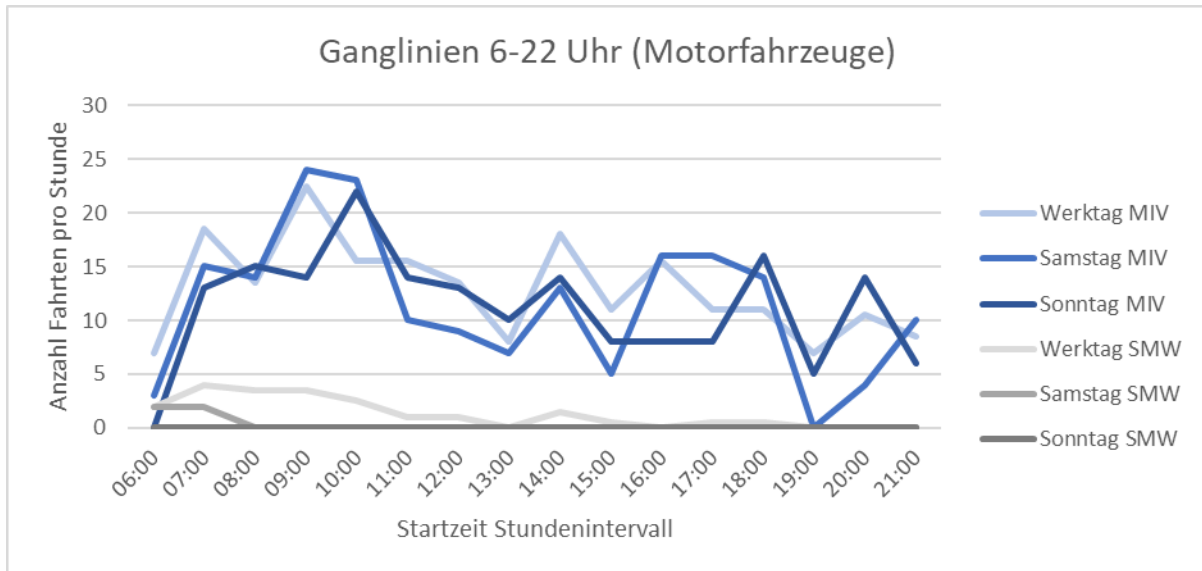


Abbildung 6: Ganglinien (Stundenwerte) differenziert nach Tagestyp sowie den Verkehrsmitteln MIV und SMW

Beim MIV differenzieren die Ganglinien nur gering nach Tagestyp. Jeweils am Morgen zwischen 9 und 11 Uhr ist die Tagesspitze, wobei das Maximum zwischen 20 und 25 Fahrten pro Stunde liegt. Es dürften somit auch ganztags in die Altstadtzone zufahrtsberechtigte Personen die Sperrzeit zwischen 11 und 18 Uhr meiden.

Bei den SMW wurden insgesamt sehr wenige Fahrten gezählt (maximal knapp 5 pro Stunden). Am untersuchten Samstag wurden nur vereinzelt Fahrten vor 8 Uhr und am Sonntag gar keine Fahrten gezählt. An den Werktagen finden Fahrten vorwiegend bis 11 Uhr statt.

Die tiefen Fahrtenzahlen des MIV und des SMW werden für die Beurteilung der Verkehrsqualität als vernachlässigbar beurteilt. Insbesondere die Anzahl Fahrten des MIV dürften sich mit der Aufhebung der Personenwagenabstellplätze an der Schiffhändli zukünftig noch reduzieren.

Detailanalyse Fussverkehr

Eine Detailauswertung nach Viertelstundenintervallen des Zeitraums mit den grössten gezählten Fussverkehrsmengen (Sonntag, 21.08.2022, 12-18 Uhr) ist in der folgenden Abbildung nach Gehrichtung differenziert ersichtlich.

⁸ Dieser Wert entspricht durchschnittlich 1.67 Velos pro Minute bzw. 1 Velo alle 36 Sekunden.

⁹ MIV enthält die Verkehrsmittel Motorrad, Personenwagen und Lieferwagen (< 3,5 t)

¹⁰ SMW enthält die Verkehrsmittel Lastwagen, Sattelschlepper, Bus, etc.

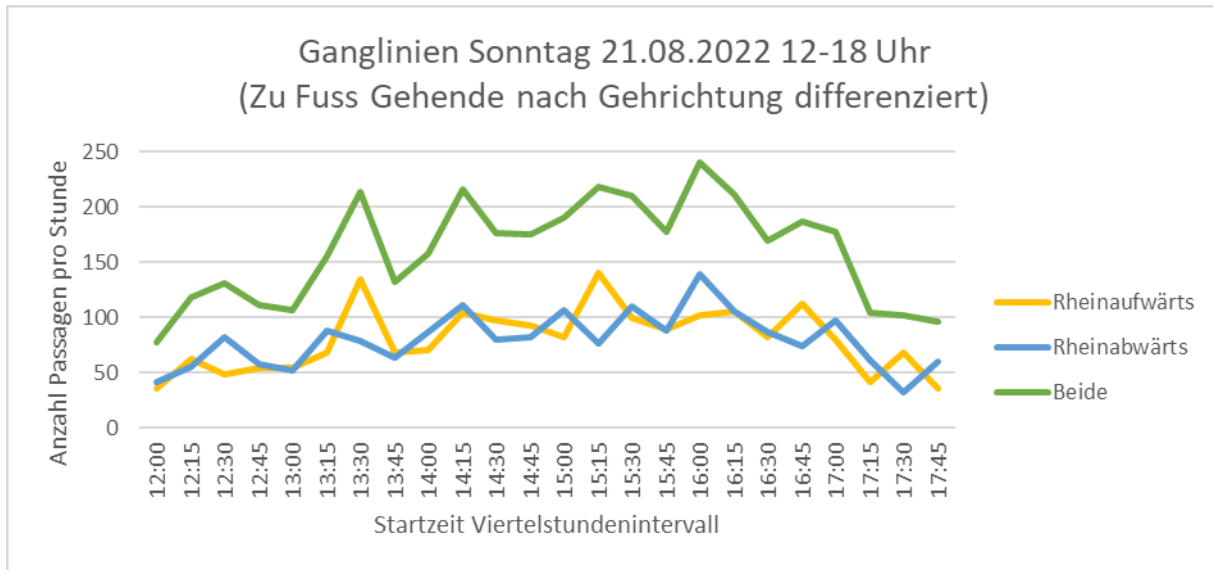


Abbildung 7: Ganglinien (Viertelstundenwerte) der zu Fuss Gehenden differenziert nach Gehrichtung

In der folgenden Tabelle sind die gezählten Fussverkehrsmengen für die Spitzenviertelstunde und für den ganzen, detailliert ausgewerteten Zeitraum ersichtlich.

Tabelle 2: Zählwerte des Fussverkehrs differenziert nach Gehrichtung

Gehrichtung	Spitzenviertelstunde (16:00-16:15 Uhr)	Ganzer Zeitraum (12:00-18:00 Uhr)
Rheinaufwärts	102 (42 %)	1'940 (50.2 %)
Rheinabwärts	139 (58 %)	1'923 (49.8 %)
Beide	241 (100 %)	3'863 (100 %)

In der Spitzenviertelstunde passierten rund 250 Personen den Zählquerschnitt. Sowohl die Betrachtung der Ganglinien als auch die Betrachtung der Zählwerte des ganzen Zeitraums deuten darauf hin, dass sich die Fussverkehrsmenge je hälftig auf die Gehrichtungen verteilt.

2.3 Beurteilung Verkehrsqualität

Für die Beurteilung der Verkehrsqualität wurde der Forschungsberichts VSS 2007/306 «Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von Anlagen des leichten Zweirad- und des Fussgängerverkehrs» (nachfolgend als VSS 2007/306 bezeichnet) beigezogen. Dazu wurde die Verkehrsqualitätsstufe (VQS) für das Siegerprojekt MASSO von LINEA gemäss dem in VSS 2007/306 enthaltenen «Normierungsvorschlag Fussgängerverkehr» hergeleitet. Die zukünftige Situation entspricht am ehesten dem Anlagenelement «Platz». Da es sich allerdings nicht um eine übliche Platzsituation handelt wurde zur Plausibilisierung auch die Herleitung der VQS für «Ebene Gehflächen» für die lineare Verkehrsbeziehung entlang der Schiffländi durchgeführt.

2.3.1 Platz

Ein Platz ist gemäss dem Normierungsvorschlag in VSS 2007/306 wie folgt definiert:

- Ebene Fläche in oder ausserhalb von Gebäuden, auf der sich mehrere Fussgängerströme in unterschiedlichen Winkeln durchdringen.
- Dient je nach Situation sowohl als Raum für die Fortbewegung als auch für den Aufenthalt.
- Abzüge von der effektiv nutzbaren Fläche sind vorzunehmen aufgrund von Bepflanzung, Einbauten, Hindernissen und Attraktionen.

Die Definition dürfte somit jeweils für den Bereich der Fahrbahn zwischen einem Restaurant und dem zugehörigen Konsumationsbereich gelten, auch wenn dies keine typische Platzsituation darstellt. Es wird davon ausgegangen, dass für all diese Bereiche die folgenden zur Ermittlung der VQS erforderliche Kennwerte gelten:

Tabelle 3: Erforderliche Kennwerte zur Herleitung der VQS von Plätzen

Kennwert	Ausprägung	Bemerkung
Platzfläche [m ²]	12.25	Für die Fussverkehrsbeziehung entlang der Schiffländi beträgt die geplante Breite des Fusswegs gemäss Querschnitt A M 1:200 aus der Schlussabgabe des Projekts MASSO 3.5 Meter. Für die Fussverkehrsbeziehung zwischen Restaurants und Aussenkonsumationsbereichen wird davon ausgegangen, dass auf Restaurantseite der vom Servicepersonal genutzte Fussweg rund zwei und auf der Seite der Aussenkonsumation rund 5 Meter breit ist. Dadurch ergibt sich auch für diese Fussverkehrsbeziehung eine durchschnittliche Breite von 3.5 Metern.
Hindernisfläche [m ²]	0	Keine Hindernisse im Platzbereich.
Zufluss [Personen pro 15 Minuten]	125 ¹¹ 125 ¹¹ 60 ¹² 60 ¹²	Zuweg 1 (Aus Richtung Choligass) Zuweg 2 (Aus Richtung Metzggass) Zuweg 3 (Aus Richtung Restaurant) Zuweg 4 (Aus Richtung Aussenkonsumationsbereich)
Gehgeschwindigkeit [m/s]	1.1	Annahme zur Berechnung der Verkehrsdichte. 1.1 m/s entspricht gemäss S. 155 in VSS 2007/306 der Geschwindigkeit des Freizeitverkehrs.

Aus den Kennwerten in Tabelle 3 lässt sich die Verkehrsdichte von $0.107 \frac{P}{m^2}$ berechnen¹³.

Unter einer Verkehrsdichte von $0.15 \frac{P}{m^2}$ gilt die VQS A¹⁴, was der besten VQS entspricht.

¹¹ 50% der gezählten Verkehrsmenge am Querschnitt gemäss Detailanalyse Fussverkehr.

¹² Annahme, dass sich pro Minute 4 Personen je Richtung zwischen Restaurant und Aussenkonsumationsbereich bewegen.

2.3.2 Ebene Gehfläche

Bei ebenen Gehflächen handelt es sich gemäss VSS 2007/306 um lineare, ebene Gehflächen in oder ausserhalb von Gebäuden ohne kreuzende Verkehrsströme. Zur Ermittlung der VQS wurden die folgenden erforderlichen Kennwerte für die Verkehrsbeziehung entlang der Schiffländi (ohne querendes Servicepersonal) ermittelt:

Tabelle 4: Erforderliche Kennwerte zur Herleitung der VQS von ebenen Gehflächen

Kennwert	Ausprägung	Bemerkung
Bruttobreite [m]	5	Gemäss Situationsplan M 1:200 aus Schlussabgabe des Projekts
Verlustbreite [m]	1.5	Gemäss Querschnitt A M 1:200 aus Schlussabgabe des Projekts MASSO beträgt die geplante Fusswegbreite 3.5 m, was einer Verlustbreite gegenüber der Bruttobreite von 1.5 m ¹⁵ entspricht.
Anzahl Personen pro 15 Minuten	250	Gemäss Detailanalyse Fussverkehr
Kapazitätsminderung	5%	Bei einem Anteil von 50% der Hauptrichtung gemäss Detailanalyse Fussverkehr reduziert sich die Kapazität der Fussverkehrsanlage um 5%.

Aus den Kennwerten in Tabelle 4 lässt sich die Verkehrsstärke von $0.084 \frac{P}{m \cdot s}$ berechnen¹⁶. Gemäss der Abbildung 4 im Normierungsvorschlag entspricht dies etwa einer Verkehrsdichte $0.09 \frac{P}{m^2}$. Unter einer Verkehrsdichte von $0.3 \frac{P}{m^2}$ gilt die VQS A¹⁴, was der besten VQS entspricht. Selbst bei einer Vervierfachung der Verkehrsmenge auf 1'000 Personen pro Viertelstunde würde noch die VQS A erreicht.

2.3.3 Fazit Verkehrsqualität

Beide Herleitungsweisen führen zur VQS A, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass eine Querung der Anlage für das Servicepersonal i.d.R. ohne Verlustzeiten möglich ist.

2.4 Fazit

Das Verkehrsregime in der Altstadt wird als sinnvoll erachtet. Eine Zufahrt ohne Einschränkung der Nutzenden ist nur in den Teilbereichen erlaubt, in denen öffentliche Parkplätze

Verkehrsregime

$$^{13} \text{Verkehrsdichte} = \frac{\sum \left(\frac{\text{Zufluss}}{\text{Anzahl Sekunden Zählintervall}} \cdot \frac{\text{Bereichslänge}}{\text{Gehgeschwindigkeit}} \right)}{\text{Platzfläche} - \text{Hindernissfläche}}$$

¹⁴ Gemäss Tabelle 1 des Normierungsvorschlags lautet die qualitative Beschreibung für die VQS A wie folgt: «Die Fussgänger haben freie Geschwindigkeitswahl. Sie werden durch andere Fussgänger äusserst selten beeinflusst. Die Verkehrsdichte ist sehr gering. In Wartesituationen gibt es keine Beeinträchtigungen.»

¹⁵ Effektiv dürfte die Verlustbreite geringer sein, wodurch in der Berechnung ein gewisse Reserve entsteht.

¹⁶ $\text{Verkehrsstärke} = \frac{\text{Anzahl Personen}}{(\text{Bruttobreite} - \text{Verlustbreite}) \cdot (1 - \text{Kapazitätsminderung}) \cdot \text{Anzahl Sekunden Zählintervall}}$

vorhanden sind. Das im südlichen dieser zwei Teilbereiche (Schiffländi) geltende Verkehrsregime mit einer erlaubten Geschwindigkeit von 40 km/h ist zu wenig auf die dominierende Verkehrsart «Fussverkehr» abgestimmt.

Beeinträchtigung Gastro-
betriebe Schiffländi

Aufgrund der Zählresultate kann davon ausgegangen werden, dass das Servicepersonal i.d.R. ungehindert zwischen den Gebäuden und den Aussenbereichen zirkulieren kann. Eine seltene Behinderung durch Fussgängerpuls oder haltende Personen ist allerdings möglich.

Aufgrund der tiefen Anzahl an gezählten Motorfahrzeugen auf der Schiffländi und den somit geringen Beeinträchtigungen durch den Motorfahrzeugverkehr scheint eine Anpassung der Verkehrsführung bzw. der Anlieferrouen zur Entlastung der Schiffländi unverhältnismässig und dürfte auch nur mit baulichen Massnahmen möglich sein.

3 Empfehlungen

Aufgrund der Analysen wird im Rahmen des Projekts Schiffländi folgendes empfohlen:

- Das bestehende Verkehrsregime «Altstadtzone» als Fussgängerzone soll beibehalten und, sobald die öffentlichen Personenwagenabstellplätze an der Schiffländi aufgehoben sind, bis zum Erschliessungspunkt 14 gemäss Abbildung 1 ausgedehnt werden. Dadurch wird das Befahren für Motorfahrzeuge auch im Bereich Schiffländi nur noch in folgenden Ausnahmefällen erlaubt:
 - Zubringerdienst zwischen 18.00 – 11.00 Uhr
 - Fahrten mit polizeilicher Bewilligung
 - Radfahren im Schritttempo

Mit dieser Massnahme soll sichergestellt werden, dass die Verkehrsmengen des motorisierten Verkehrs im Bereich Schiffländi tief bleiben und noch leicht gesenkt werden können. Zudem wird dadurch das Geschwindigkeitsregime dem mengenmässig dominierenden Fussverkehr angepasst (Schritttempo).

- Obwohl gemäss der Verkehrsqualitäts-Beurteilung die beste Verkehrsqualitätsstufe A erreicht wird, sollen die Fussgängerströme an der Schiffländi mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen (Gestaltung, Signalisation) gelenkt werden, so dass der Anteil der zwischen den Gebäuden und den Aussenkonsumationsbereichen verkehrenden zu Fuss Gehenden minimiert wird.
- Auch der Veloverkehr soll mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen (Gestaltung, Signalisation, Positionierung Veloabstellanlagen) gelenkt werden, so dass der Anteil der zwischen den Gebäuden und den Aussenkonsumationsbereichen verkehrenden Velos reduziert wird. Bei der Positionierung der Veloabstellanlagen ist darauf zu achten, dass ein Teil von den Aussenkonsumationsbereichen gut einsehbar ist, so dass Kunden ihr abgestelltes Velo im Blick behalten können. Ansonsten ist das Risiko erhöht, dass die Velos «wild» im Bereich der Gastronomiebetriebe abgestellt werden.
- Eine Anpassung der heute über die Schiffländi führenden Zufahrtsrouten in die Altstadtzone wird nicht empfohlen.
- Allfällige Wartebereiche für Restaurantgäste sind so anzuordnen, dass möglichst die ganze Fahrbahnbreite zwischen Gebäuden und Aussenbereichen für den fliessenden Verkehr zur Verfügung steht.

Zudem wird empfohlen die Platz- und Sichtverhältnisse bei den Gebäudezugängen zur Schiffländi hin so zu gestalten, dass das Verlassen der Gebäude – insbesondere für das Servicepersonal – sicher erfolgen kann und Konfliktsituation mit anderen Verkehrsteilnehmenden bestmöglich vermieden werden.

Langfristig könnte ergänzend geprüft werden, ob die «Altstadtzone» auf den gesamten Untersuchungsperimeter ausgedehnt werden soll, womit ein einheitliches Verkehrsregime in der Altstadt nordwestlich der Kantonsstrasse Rhigass-Chirchhofplatz erreicht würde. Diese Anpassung dürfte allerdings die Aufhebung bzw. den Ersatz der Parkfelder im nördlichen «frei»-Bereich gemäss Abbildung 1 nach sich ziehen.