

Länggassstrasse Bern

Diplomand



Manuel Rissi

Einleitung: Die Länggassstrasse in Bern ist die Hauptverkehrsachse des Stadtteils Länggasse mit etwa 20'000 EinwohnerInnen. Die bestehenden Betriebs- und Gestaltungskonzepte sind veraltet und wurden nicht umgesetzt. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2018 empfiehlt die Umstellung der Buslinie 20 auf Trambetrieb. Seitdem haben neue Planungsgrundlagen, der Anstieg des Veloverkehrs und die Massnahmen zur Klimaanpassung die Situation verändert. Aus diesem Grund soll ein Zielbild für das Jahr 2040 erarbeitet werden, was einen wertvollen Beitrag zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Länggassstrasse leisten soll. Aus der Analyse geht hervor, dass die Länggassstrasse als öffentlicher Raum vielfältige Nutzungen für den Fussverkehr bieten soll. Die Strasse muss auch den Bedürfnissen des Veloverkehrs gerecht werden, mit ausreichend Platz und Parkierungsangeboten. Eine Reduktion der Geschwindigkeit auf 30 km/h ist vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Öffentliche Parkplätze sollen reduziert werden. Für den öffentlichen Verkehr wird ein fahrplanstabiler Betrieb ohne Behinderungen angestrebt, wobei die Wahl zwischen Trambetrieb und Trolleybussen aufgrund aktueller Daten neu zu klären ist. Trotz des begrenzten Platzes soll die Begrünung gefördert werden, um auf den Klimawandel zu reagieren. Insgesamt erfordert die Neugestaltung der Länggassstrasse klare Priorisierungen, da nicht alle Platzansprüche erfüllt werden können.

Vorgehen: Auf Basis der Analyse wurden Ziele für das Jahr 2040 definiert. Die Länggassstrasse soll die Funktionen eines öffentlichen Raums wahrnehmen, indem die soziale Interaktion und Integration gefördert werden. Zudem wird eine Optimierung des Modalsplits und Erweiterung der Begrünung angestrebt. Anhand der definierten Ziele wurde ein Verkehrsmittelkonzept erarbeitet, das drei verschiedene Szenarien als Grundideen für das Jahr 2040 umfasst. Anhand gesellschaftlicher Veränderungen und verkehrlicher Entwicklungen konnte für diese Szenarien eine Prognose für den Modalsplit erstellt werden. Diese Ergebnisse wurden mit den Zielen abgeglichen, wobei sich herausstellte, dass das Szenario „Stadt der kurzen Wege“ am passendsten ist. Die Analyse hat zudem gezeigt, dass die Kapazitäten eines Doppelgelenktrolleybusses auch im Jahr 2040 ausreichend sind, weshalb auf den Bau einer neuen Tramlinie verzichtet werden kann. Parallel dazu wurden Varianten der Verkehrsführung erstellt und geprüft, welche durch die gewonnenen Erkenntnisse vorzeitig selektiert werden konnten. Schlussendlich entstand ein Konzept, das einen Baukasten mit möglichen Anordnungsansätzen mit verschiedenen Prioritäten und eine schematische Karte beinhaltet.

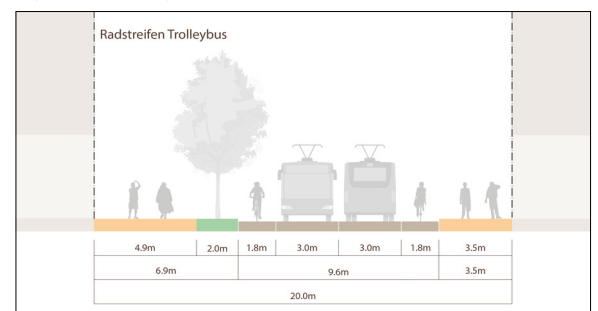
Ergebnis: Das Betriebs- und Gestaltungskonzept soll

möglichst alle Ziele der Planungsinstrumente für die einzelnen Verkehrsmittel berücksichtigen. Dem Fuss- und Veloverkehr werden eine beidseitige, sichere und durchgehende Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Dabei wurden die Standardabmessungen der Stadt Bern berücksichtigt. Bei lokalen Engstellen musste anhand einer Interessenabwägung eine Priorisierung vorgenommen werden. Der öffentliche Verkehr wird so geführt, dass ein fahrplanstabiler Betrieb ohne Behinderungen möglich ist. Sofern ausreichend Platz vorhanden ist, wird Begrünung in den Strassenraum integriert. Die Umsetzung soll etappenweise erfolgen. Hierbei ist wichtig, dass die Bevölkerung frühzeitig und ausreichend informiert und miteinbezogen wird.

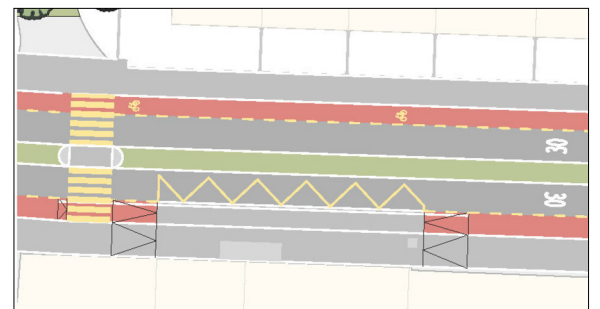
Heutige Priorisierung der Platzverhältnisse für den MIV Eigene Darstellung



Standardschnitt Eigene Darstellung



Ausschnitt Haltestelle mit Veloüberfahrt aus dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eigene Darstellung



Referent

Dipl.-Ing. Michael Liebi

Korreferentin

Barbara Auer, Amt für
Mobilität Basel-Stadt,
Basel, BS

Themengebiet
Verkehrsplanung