

Länggassstrasse Bern

Eine urbane Hauptachse für die Stadt im 21. Jahrhundert

Diplomand



Manuel Meyer

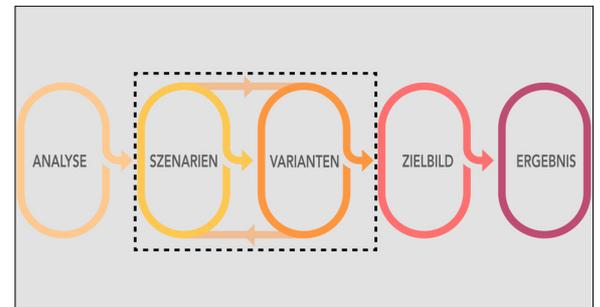
Ausgangslage: Das nördlich vom Bahnhof Bern gelegene Länggass-Quartier wird hauptsächlich durch die Buslinie 20 erschlossen. Durch Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum ist sie zunehmend ausgelastet. Bereits 2018 wurde deshalb eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durchgeführt, welche die Umstellung der Linie 20 auf Trambetrieb empfiehlt. Seit 2018 haben sich aber neue Anforderungen an den Strassenraum gestellt: Neben neuen Planungsgrundlagen müssen auch der deutlich höhere Stellenwert der Klimathematik sowie die ökologische Aufwertung des Quartiers in den Planungsprozess einbezogen werden. Der Systemscheid zugunsten des Trams soll daher überdacht werden.

Vorgehen: Die vorliegende Arbeit gliedert sich in fünf Arbeitsschritte. Nach einer umfassenden Analyse zum Quartier und den Planungsgrundlagen fällt auf, wie komplex und vielfältig sich die Anforderungen an den Raum manifestieren. Aufgrund von verschiedenen Entwicklungsansätzen bezüglich Verkehrsverhaltens wurden mehrere Szenarien definiert und basierend darauf unterschiedliche Varianten erarbeitet. Dieser Arbeitsschritt erfolgte iterativ. Um allen Bedürfnissen gemäss Planungshilfen optimal gerecht zu werden, reicht der verfügbare Strassenraum nicht aus. Es sind daher Interessensabwägungen vorzunehmen, um alle städtischen Ziele bestmöglich zu erfüllen.

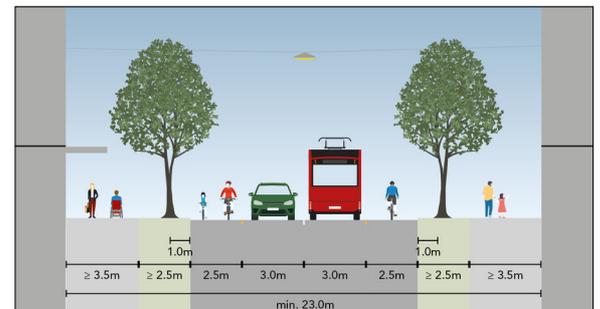
Ergebnis: Im Rahmen der detaillierten Prüfung verschiedenster Ansätze stellte sich insbesondere das Szenario «Stadt der kurzen Wege» als erstrebenswert heraus. Darin werden der Fuss- und Veloverkehr gefördert, wodurch die Fahrgastzahlen im ÖV nur moderat ansteigen und der Trambetrieb nicht nötig wird. Da die Strassenbreiten in der

Länggassstrasse variieren, werden im Betriebs- und Gestaltungskonzept (Zielbild 2040) mehrere Varianten weiterverfolgt. Um den aktuellen Herausforderungen zu begegnen, werden Flächen entsiegelt sowie ein durchgehendes, sicheres und attraktives Fusswegnetz geschaffen. Die breiten Trottoirs werden von einer Baumallee umgeben. Dadurch steigt die Aufenthaltsqualität. Für den Veloverkehr wird eine durchgehende rot eingefärbte Kernfahrbahn angeboten.

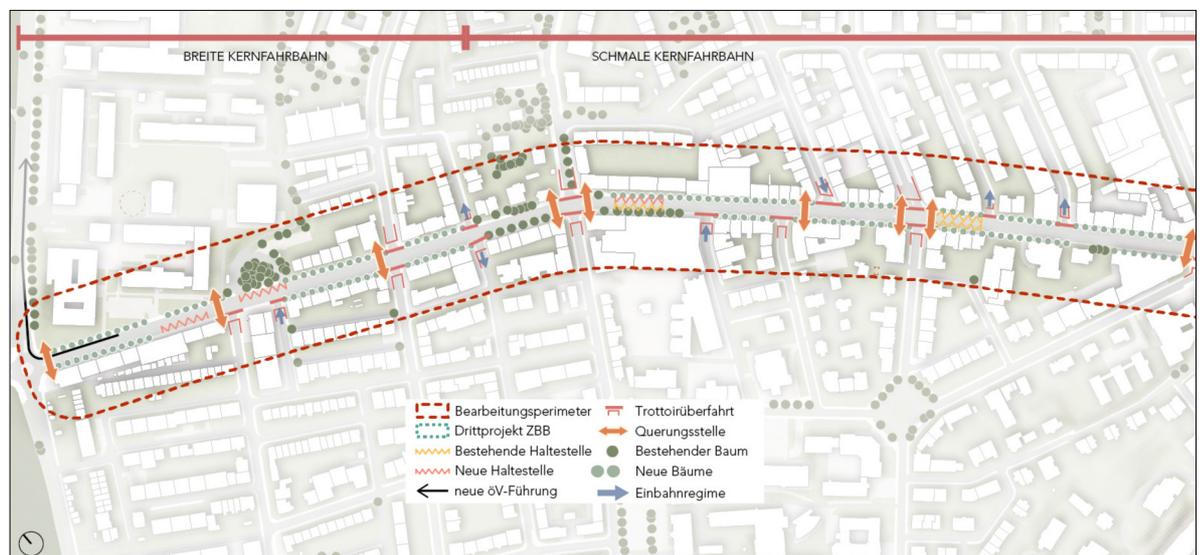
Gliederung der Arbeit in die 5 Teilschritte
Eigene Darstellung



Musterquerschnitt gemäss den Planungsgrundlagen
Eigene Darstellung



Ausschnitt aus der Konzeptidee für das Zielbild 2040
Eigene Darstellung; Kartengrundlage: © AV Stadt Bern



Referent
Dipl.-Ing. Michael Liebi

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

Themengebiet
Verkehrsplanung