

Langenthal, Vorlose «Gesamtbetrachtung Zentrum» und «Temporegime»

Ergebnisbericht vom 5. Mai 2022

Beilage: Grundlagenbericht vom 31. März 2022

Impressum

Auftraggeber	Stadtbauamt Langenthal Fachbereich Tiefbau und Umwelt Jurastrasse 22 4901 Langenthal
Projektleitung	Pierre Masson, Leiter Fachbereich Tiefbau und Umwelt
Projektnummer	21020.01 und 21020.02
Berichtversion	5. Mai 2022
Berichtverfasser*in	Markus Reichenbach / markus.reichenbach@kontextplan.ch Larissa Wyss / larissa.wyss@kontextplan.ch

Inhalt

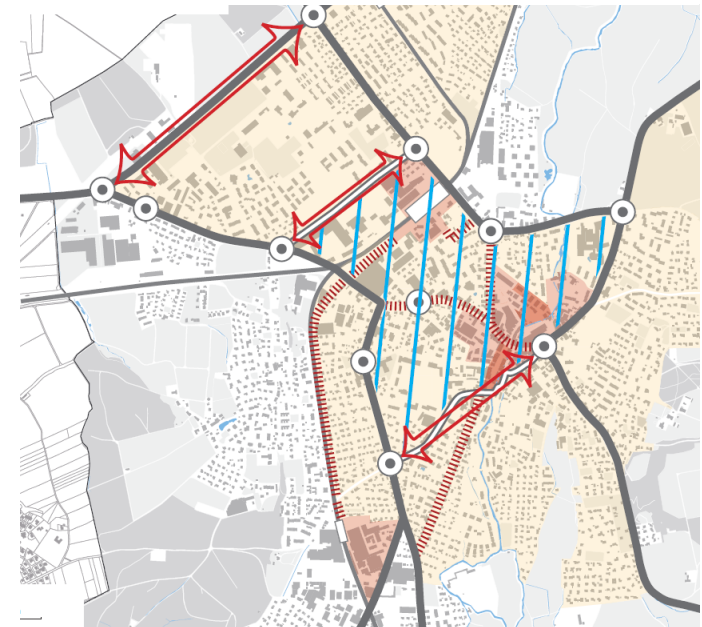
1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

Ausgangslage

Das übergeordnete Lenkungskonzept Motorisierter Individualverkehr (MIV) gemäss AP3 und als Weiterentwicklung davon die Verkehrslenkungsstrategie im AP4 definieren für den Stadtperimeter die Verkehrsführung. Der MIV soll übergeordnet auf das Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes bzw. auf ausgewählte Hauptachsen gelenkt werden. Die Durchfahrt durch das Stadtzentrum soll durch die Erhöhung der Netzwidestände vermieden werden. Die Ziele sind wie folgt definiert (vgl. AP3-Bericht, Massnahmen im Bereich Verkehr):

- Lenkung des MIV um das Stadtzentrum herum.
- Verträgliche Abwicklung des motorisierten Quell-/Ziel- und Binnenverkehrs.
- Realisierung eines Verkehrslenkungskonzepts zur verkehrlichen Entlastung des Stadtzentrums.
- Erhöhung der Netzwidestände im Stadtzentrum (inkl. Verbot für LKW-Durchfahrt).
- Zusammenhängende Temporeduktion in den Quartieren und Begegnungszonen in wichtigen zentralen Bereichen.
- Quartierschutz: Vermeidung von Ausweichverkehr in Quartiere

Lenkungskonzept MIV gemäss AP3



- Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes
- Verkehrskreisel
- Wichtige Gemeindestrasse
- Fussgängerzone
- Begegnungszone
- Tempo-30-Zone
- ▨ Stadtkern
- ▨ Erhöhung Netzwidestand
- ↔ Stadtkernumfahrung

Aufgabe Vorlose

Das AP3 definiert die Massnahmen zur Umsetzung des Lenkungskonzept-es MIV. Dazu gehören namentlich die Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) in 14 definierten Perimetern, zusammengefasst in vier Lose, mit welchen die Massnahmen auf diesen Strassenzügen konkretisiert werden sollen.

Als Input in die BGK sollen im Rahmen von Vorlosen einzelne Aspekte vertieft und konsolidiert werden. Der vorliegende Bericht fasst die Ergebnisse der beiden Vorlose „Gesamtbetrachtung Zentrum“ und „Temporegime“ zusammen. Das Hauptergebnis bilden die beiden Konzepte „Temporegime“ (vgl. S. 16) und „Verkehrsregime Zentrum“ (vgl. Seite 33).

Aufgabe

- Vorlos „Temporegime“: Konkretisierung des Temporegimes über das ganze Stadtgebiet unter Berücksichtigung bestehender Planungen und hängigen Begehren der Bevölkerung
→ *Ergebnis: Konzept Temporegime*
- Vorlos „Gesamtbetrachtung Zentrum“: Konkretisierung des Verkehrs-regimes Zentrum unter Berücksichtigung aktueller Planungen und Er-kenntnisse Kordonerhebung
→ *Ergebnis: Konzept Verkehrsregime Zentrum*

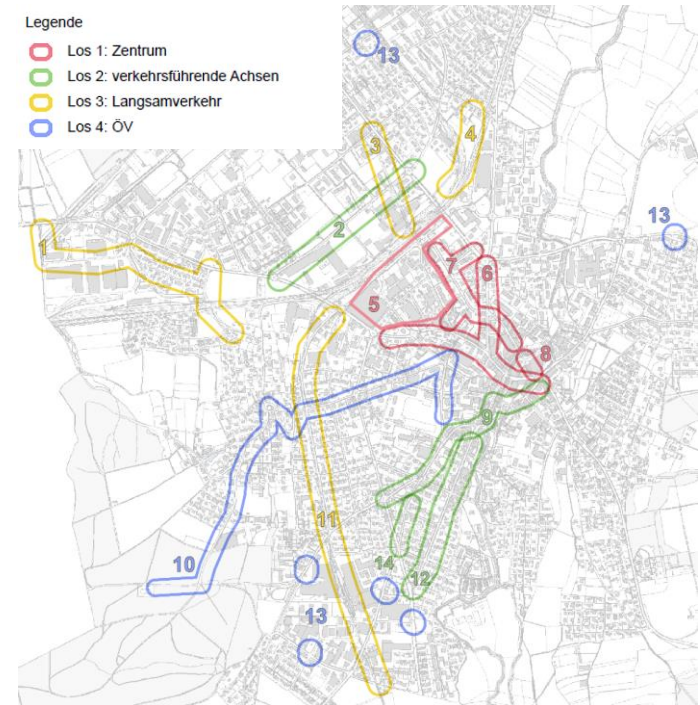
Aus den Ergebnissen der Vorlose sind die Inputs bezüglich Verkehrs-regime für die BGK-Teilprojekte abzuleiten.

Bezug zu Verkehrsrichtplan

Der Verkehrsrichtplan besteht aktuell als Entwurf, Stand Okt. 2021.

Der Verkehrsrichtplan behandelt den Gesamtverkehr und integriert die Vorgaben aus den relevanten Grundlagenplanungen, so auch die Massnahmen aus dem AP3 (und AP4). Die Umsetzung des Lenkungskonzeptes MIV stellt so auch den Kernpunkt des Verkehrsrichtplans dar. Für den Verkehrsrichtplan ist die Finalisierung im 2022 vorgesehen. Dabei fliessen die Ergebnisse der Vorlose BGK AP3 ein. Zudem erfolgt eine Aktualisierung und Themenerweiterung sowie die Ausweitung des Planungshorizonts von 2030 auf neu 2040.

BGK-Perimeter gemäss AP3



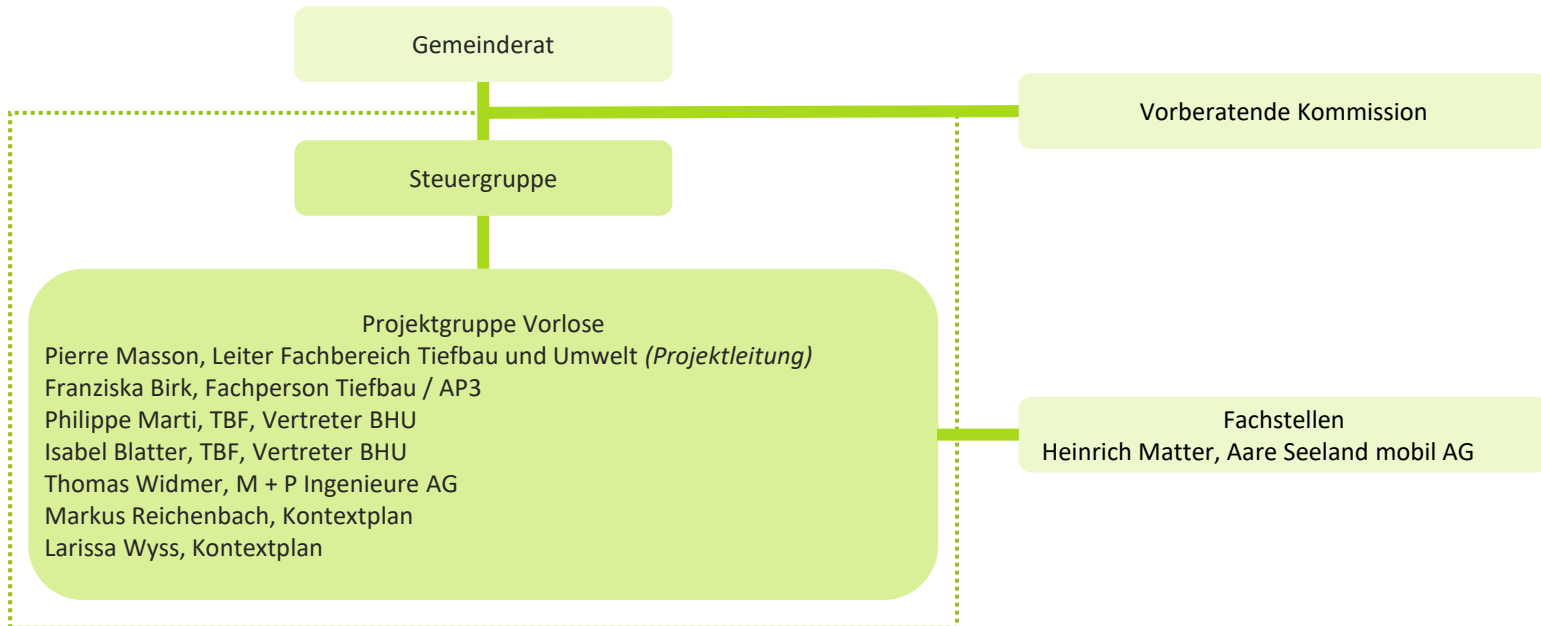
Inhalt

Im Rahmen der Vorlose wurde eine umfassende Analyse der bestehenden Planungsgrundlagen sowie weiteren relevanten Themen gemacht. Die Ergebnisse sind im beiliegenden Grundlagenbericht zusammengefasst. Aufbauend auf dieser Analyse wurden die Konzepte „Temporegime“ und „Verkehrsregime Zentrum“ erarbeitet. Das Ergebnis ist im vorliegenden Ergebnisbericht wie folgt dokumentiert:

- 1. Kontext
Aufzeigen des Auslösers der Vorlose sowie die Aufgabe und die erwarteten Ergebnisse (Konzepte).
- 2. Synthese Grundlagenanalyse
Zusammenfassung der Ergebnisse der Analyse aller vorhandenen Plangrundlagen sowie der Auswertung der Begehren der Bevölkerung bezüglich Temporeduktion.
- 3. Konzept Temporegime
Konzept zum Temporegime in der Stadt Langenthal auf Basis der Grundlagenanalyse
- 4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
Konzept zum Verkehrsregime im Zentrum von Langenthal in Ergänzung zum Konzept Temporegime mit Fokus auf die Bahnhof-/ St. Urbanstrasse und die Jurastrasse
- 5. Einbettung in Gesamtkontext
Einbettung der Ergebnisse der beiden Konzepte in den Gesamtkontext und Definition von Inputs für weitere Planungen
- 6. Inputs BGK / Zusammenfassung
Zusammenfassung der Ergebnisse und Auflistung der relevanten Aspekte je BGK-Perimeter

Projektorganisation

Die beiden Vorlose „Temporegime“ und „Gesamtbetrachtung Zentrum“ werden im Auftrag der Stadt Langenthal unter der Leitung von Pierre Masson erarbeitet. In regelmässigen Sitzungen werden die erarbeiteten Inhalte mit der Projektgruppe diskutiert und Inputs für die weitere Bearbeitung aufgenommen. Die Zwischenergebnisse werden der Steuergruppe zur Diskussion und zum Entscheid unterbreitet. Die Steuergruppe unterbreitet schliesslich die beiden Konzepte dem Gemeinderat zur Genehmigung, mit Vorberatung durch die Bau- und Planungskommission.



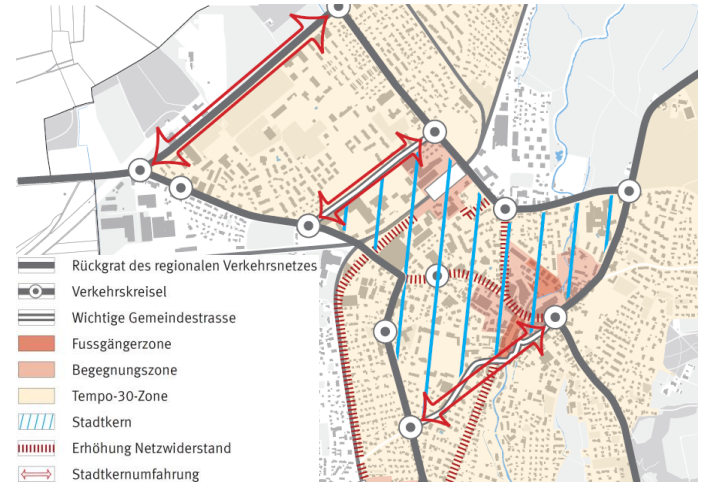
Inhalt

1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

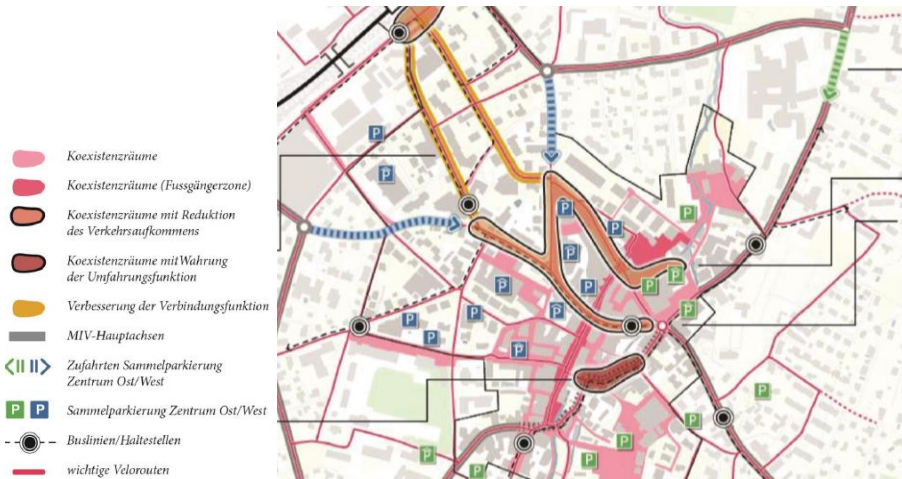
Essenz bisherige Planungen

- Umfassende (behördenverbindliche) Planungsgrundlagen vorhanden.
- Übereinstimmende Ziele, Strategien und Massnahmenstossrichtungen, welche aus aktueller Sicht noch stimmig sind.
- Das übergeordnete Lenkungskonzept MIV (2014) und analog dazu die Teilstrategie Verkehr gemäss AP4 (2021) definieren die zentrale Leit-strategie bezüglich der Verkehrsführung in Langenthal.
- Das Entwicklungskonzept Stadtzentrum (2021) ist das qualitative Ziel-bild, welches klare Stossrichtungen definiert.
- Zieldefinition ausschliesslich auf qualitativer Ebene (ausgenommen VRP 2011 und 2021), quantitative (messbare) Ziele z.B. für die Verkehrsentlastung Zentrum fehlen.
- Geplante Temporegimeänderungen wurden teilweise bereits umgesetzt, aber noch nicht vollständig.

Lenkungskonzept MIV (AP3)



Teilkonzept Mobilität (Entwicklungskonzept Stadtzentrum)



Teilstrategie Verkehr (AP4)



Essenz vertiefte Situationsanalyse

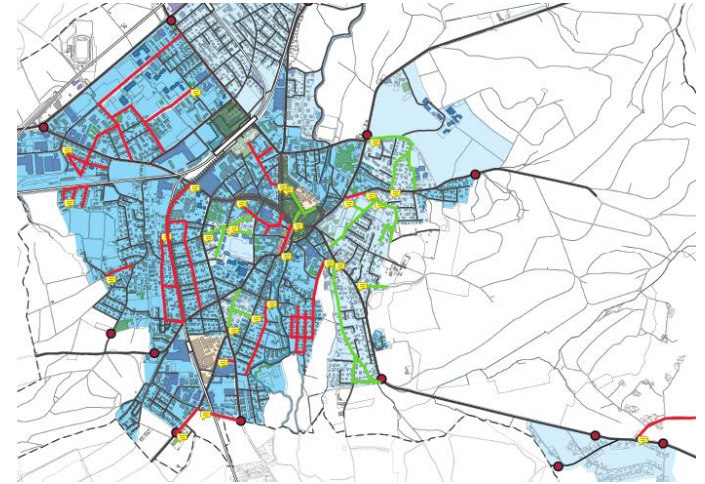
Essenz politische Begehren Tempo 30

- Den eingereichten Anliegen der Bevölkerung kann mit dem geplanten Zielzustand „Verkehrsberuhigung“ gemäss dem Entwurf VRP 2021 Rechnung getragen werden.
- Im Umfeld von Schulanlagen und Alterszentren sowie bei Subzentren und Wohnstrassen sind allenfalls weiterführende Massnahmen (z.B. Begegnungszonen) zu berücksichtigen.

Essenz weitere Analysethemen

- Gemäss dem neuen Buslinienkonzept sollen in Zukunft je Stunde 20 Busse durch das Stadtzentrum fahren.
- Der Querschnitt Bahnhofstrasse / St. Urbanstrasse weist aktuell im Querschnitt eine Belastung (DTV) von ungefähr 10'100 Fahrzeugen pro Werktag auf.

Grafische Verortung der Begehren Tempo 30 seit 2007



Dargestellt sind alle räumlich verortbaren Begehren betreffend Tempo 30. Bei sieben Begehren handelt es sich um die allgemeine Forderung nach Tempo 30 resp. der Attraktivierung des Stadtzentrums ohne Bezug zu konkreten Strassen.

- Grün = Anliegen umgesetzt
- Rot = Anliegen nicht umgesetzt

Erkenntnisse für AP3-/ BGK-Prozess

Für die anstehende Konkretisierung der Massnahmen auf den ausgewählten städtischen Strecken sind klare Inputs erforderlich:

- Der Koexistenzaspekt (Prinzipien der Verkehrsorganisation, wie Mischverkehr, Führung Fuss-/Veloverkehr, Querungsprinzipien, Prinzip ÖV-Haltestellen, ...) muss spezifiziert werden.
- Die konkreten Betriebsmerkmale (z.B. Zielwerte MIV-Aufkommen, ÖV-Aufkommen, etc.) sind zu definieren.
- Das Verkehrsregime (Geschwindigkeit, weitere verkehrsrechtliche Festlegungen) sind im Vorfeld festzulegen.
- Die Wechselwirkungen wie Verkehrsverlagerungen zwischen den Teilperimetern AP3-/ BGK müssen berücksichtigt werden.

Inhalt

1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

Eckpunkte Konzept Temporegime

Das Lenkungskonzept MIV (vgl. Ausgangslage S.4) definiert eine klare Hierarchie zwischen verkehrsorientierten bzw. verkehrsführenden Achsen (Rückgrat des regionalen Verkehrsnetzes und weitere Hauptachsen) und den Achsen für die lokale Erschliessung in den Stadtgebieten (Stadtzentrum, Wohnquartiere, öffentliche Einrichtungen und Arbeitsgebiete).

Folgerichtig sind in den vorhandenen behördenverbindlichen Planungsgrundlagen differenzierte Massnahmen zur Umsetzung dieser Strategie definiert.

Auf Basis der vorhanden Planungen und der Begehren der Bevölkerung (vgl. Grundlagenbericht) wird folgende Stossrichtung für das Temporegime in der Stadt Langenthal festgelegt (gem. Entscheid Steuergruppe vom 09.02.2022) :

- Tempo 50 auf allen verkehrsführenden Achsen
- Tempo 30 in den Wohnquartieren
- Begegnungszonen an Orten mit Fokus Koexistenz und Verkehrssicherheit
- Temporegime im Zentrum von Langenthal gemäss Bestvariante 3a (vgl. Konzept Verkehrsregime Langenthal 2014) mit Ausweitungen in Hübelligasse und Wiesenstrasse sowie Mühleweg

Konzept Verkehrsregime Langenthal (2014), Bestvariante 3a



Formelle Zuständigkeiten für Verkehrsanordnungen, Signalisation und Markierungen, gem. Art. 66 Strassengesetz Kt. BE):

¹ Der Kanton verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für Kantonsstrassen und Strassen im Bereich von Verzweigungen mit Kantonsstrassen.

² Die Gemeinde verfügt Verkehrsanordnungen im Sinne von Artikel 3 Absätze 2 bis 4 SVG für alle übrigen öffentlichen Strassen sowie für alle öffentlichen Verkehrs-flächen privater Eigentümerinnen und Eigentümer.

³ Die gleichen Zuständigkeitsregelungen gelten für das Anbringen von Signalen und Markierungen.

Gemäss der Arbeitshilfe „Strassenverkehrsrecht und die Signalisation“ des Tiefbauamts Kanton Bern ist für die Signalisation von Tempo 30 auf Gemeindestrassen eine Genehmigung durch das Tiefbauamt notwendig (gilt auch für weitere Signale, vgl. Arbeitshilfe).

Spezielle Situation Untersteckholzstrasse

Die Untersteckholzstrasse ist einerseits eine untergeordnete Ortsverbindungsstrasse zwischen Langenthal und Untersteckholz und andererseits bezogen auf die Quartierteile Elzmatte / Hinterberg eine Sammelstrasse.

Im Verkehrsrichtplan 2011 ist der Sonderstatus der Untersteckholzstrasse unter den Ortsverbindungsstrassen bereits verankert: Klassierung als Sammelstrasse und im Geschwindigkeitsplan als Strecke „v gefahren 30 – 40 km/h“.

Heute ist die Untersteckholzstrasse innerorts mit „50 generell“ signalisiert. Im östlichen Abschnitt weist die Untersteckholzstrasse ein schmales Profil ohne Trottoir, teilweise mit einem markierten Längsstreifen auf. Im übrigen Quartierbereich ist der Ausbaugrad höher, mit einseitigem und ab dem Bettenhölzliweg mit beidseitigem Trottoir.

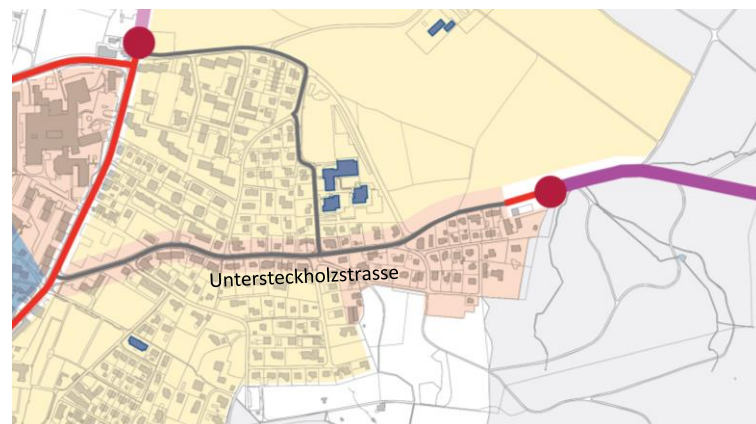
Vom Alterszentrum Haslibrunnen besteht das Anliegen nach einer Temporeduktion auf der Untersteckholzstrasse auf 30 km/h (heute 50 km/h).

Fachliche Beurteilung:

- Tempo 30 auf der Untersteckholzstrasse im Innerortsbereich ist richtig. Damit wird den Sicherheitsbedürfnissen (Wohnquartier, Alterszentrum, Schulwege im Umfeld Schulzentrum Elzmatte) entsprochen.
- Die heute beidseits der Untersteckholzstrasse bestehenden Tempo 30-Zonen können arrondiert und die Signalisation kann wesentlich vereinfacht werden.
- Die Verbindungsfunktion für Untersteckholz wird mit Tempo 30 im Quartierbereich nicht tangiert.
- Auf der Zoneeneinfahrt von Osten her ist ein Übergang von ausserorts 60 km/h auf „50 generell“ (best. Standort) und auf Zone 30 (Höhe erstes Wohnhaus) vorzusehen.



Ausschnitt Konzeptplan Temporegime



Bestand	Neu	
		FESTLEGENGSINHALT
		Tempo 80
		Tempo 60
		Tempo 50
		Tempo 30
		Begegnungszone (Tempo 20)
		Fussgängerzone
		Temporegime im Rahmen weiterer Planungen zu klären

Offene Punkte, welche im weiteren Planungsverlauf geklärt werden

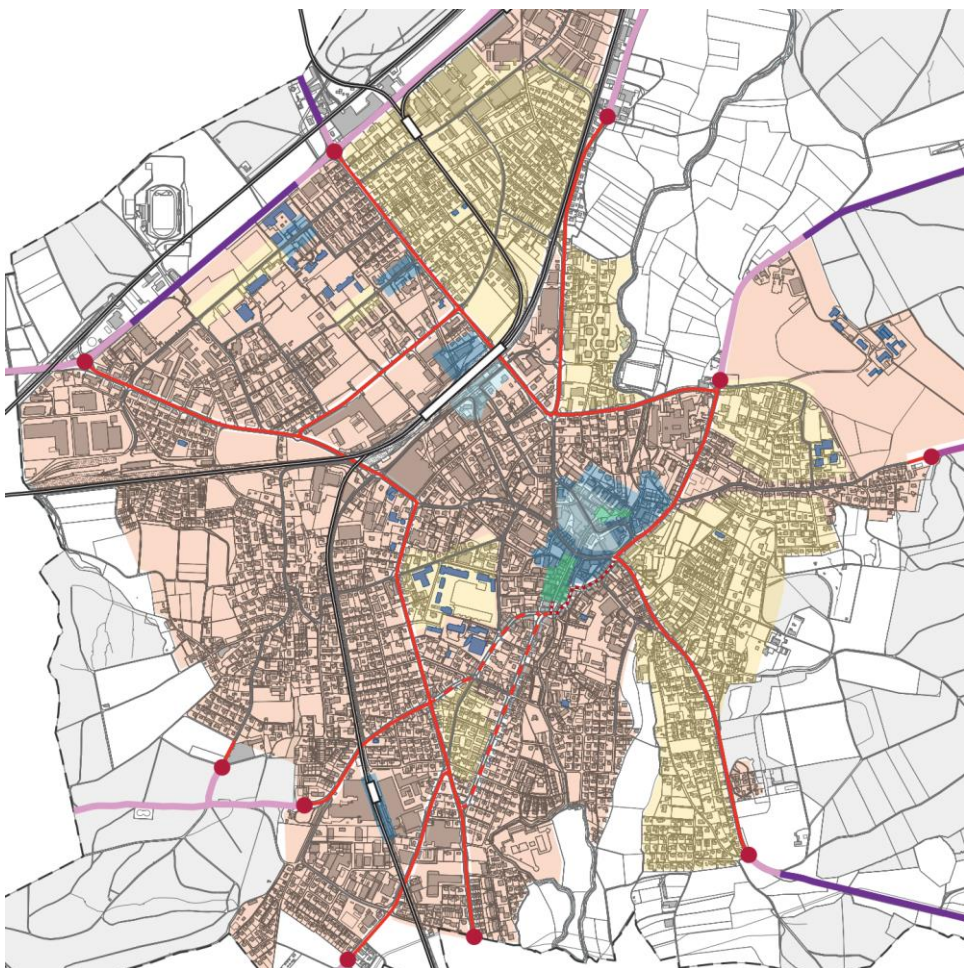
Geschwindigkeitsregime Spital-/ Farbgasse (Hauptachsen)

- Aufgrund der Verhältnisse (enge Kurven, Verkehrsaufkommen, etc.) wird bereits heute kaum 50 km/h gefahren.
 - Die signalisierte Geschwindigkeit 50 oder 30 wirkt sich nicht auf die Leistungsfähigkeit der Hauptachse aus und erzeugt mangels Alternativen keine Verkehrsverlagerung.
 - Die signalisierte Geschwindigkeit auf der Achse ist sekundär. Im Vordergrund steht eine situations- und funktionsgerechte Strassenraum-gestaltung (BGK).
- Entscheid: Die Frage des Temporegimes auf der Hauptachse Spital-/ Farbgasse ist sekundär und soll im Rahmen der BGK-Ausarbeitung beurteilt und entschieden werden (breitere Möglichkeit zur Diskussion / Mitwirkung).

Geschwindigkeitsregime im Umfeld Schulanlagen

- Im Umfeld von Schulanlagen gilt bereits heute mehrheitlich Tempo 30. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist die Komplettierung von Tempo 30 resp. die Einführung von Begegnungszonen zu prüfen.

Konzeptplan Temporegime



Bestand	Neu	
FESTLEGUNGSINHALT		
		Tempo 80
		Tempo 60
		Tempo 50
		Tempo 30
		Begegnungszone (Tempo 20)
		Fussgängerzone
		Verkehrsführende Achse noch festzulegen
		Temporegime noch zu klären
ORIENTIERUNGSINHALT		
		Bahnlinie mit Haltestelle
		Schule & Kindergarten
		Siedlungseingang
		Gemeindegrenze
		Zentrumserschliessung / Sammelstrassen

¹ Das Temporegime beim Porzi-Areal wird im weiteren Planungsverlauf abschliessend geklärt.

Volksentscheid zur Initiative «Tempo 30 Langenthal» (2007)

Im Jahr 2007 fand in der Stadt Langenthal eine Volksabstimmung über die flächendeckende Einführung von Tempo 30 statt. Die Vorlage wurde an der Urne abgelehnt. Der Volksentscheid stellt auch Jahre danach ein wichtiger Merkpunkt in der Verkehrspolitik der Stadt Langenthal dar. Nachfolgend wird deshalb begründet, warum aktuell Tempo 30 als Basisregime in den Quartieren trotz der damaligen Ablehnung wieder geplant wird.

- Tempo 30 hat sich seit der Einführung 1989 zur weit verbreiteten und bewährten Basismassnahme für die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Wohnquartieren etabliert. Vor allem in Städten und Agglomerationen stellt Tempo 30 heute in Wohnquartieren den Standard dar. Das ASTRA und die Verkehrsverbände empfehlen und unterstützen Tempo 30 und auch Begegnungszonen an geeigneten Orten mit entsprechenden Fachunterlagen.
- Die anfänglichen Befürchtungen betreffend Fahrzeitverlust, Probleme für Busse und Notfallfahrzeuge, von mehr Lärm usw. haben sich nicht bestätigt. Nach mittlerweile über 30 Jahren Erfahrung ist eine klar positive Bilanz von Tempo 30 fachlich belegt und unbestritten.
- Die Stadt Langenthal weist bereits in einigen Quartieren Tempo 30-Zonen auf, welche aufgrund konkreter Begehren der Wohnbevölkerung umgesetzt wurden. Mit den bestehenden Zonen besteht mittlerweile eine positive Praxiserfahrung.
- Seit 2007 sind in Langenthal mehr als 30 konkrete Begehren für Tempo 30 in Quartieren eingereicht worden, welchen mit der aktuellen Planung entsprochen werden können.
- Das Thema Tempo 30 / Begegnungszonen ist in sämtlichen aktuellen behördenverbindlichen Planungen der Stadt Langenthal (Verkehrs-richtplan, Siedlungsrichtplan, Agglomerationsprogramme, etc.) als Massnahme festgehalten. Tempo 30 und bereichsweise Begegnungszone ist insbesondere auch expliziter Bestandteil des Lenkungskonzeptes MIV als übergeordnete Verkehrsstrategie der Stadt und Ziel für die BGK AP3.
- Die Konkretisierung von Tempo 30 in allen Wohnquartieren entspricht somit dem zeitgemässen Standard und den verbindlichen Vorgaben aus den städtischen Planung. Zudem werden durch die Koordination mit den BGK AP3 wichtige Synergien genutzt.

Inhalt

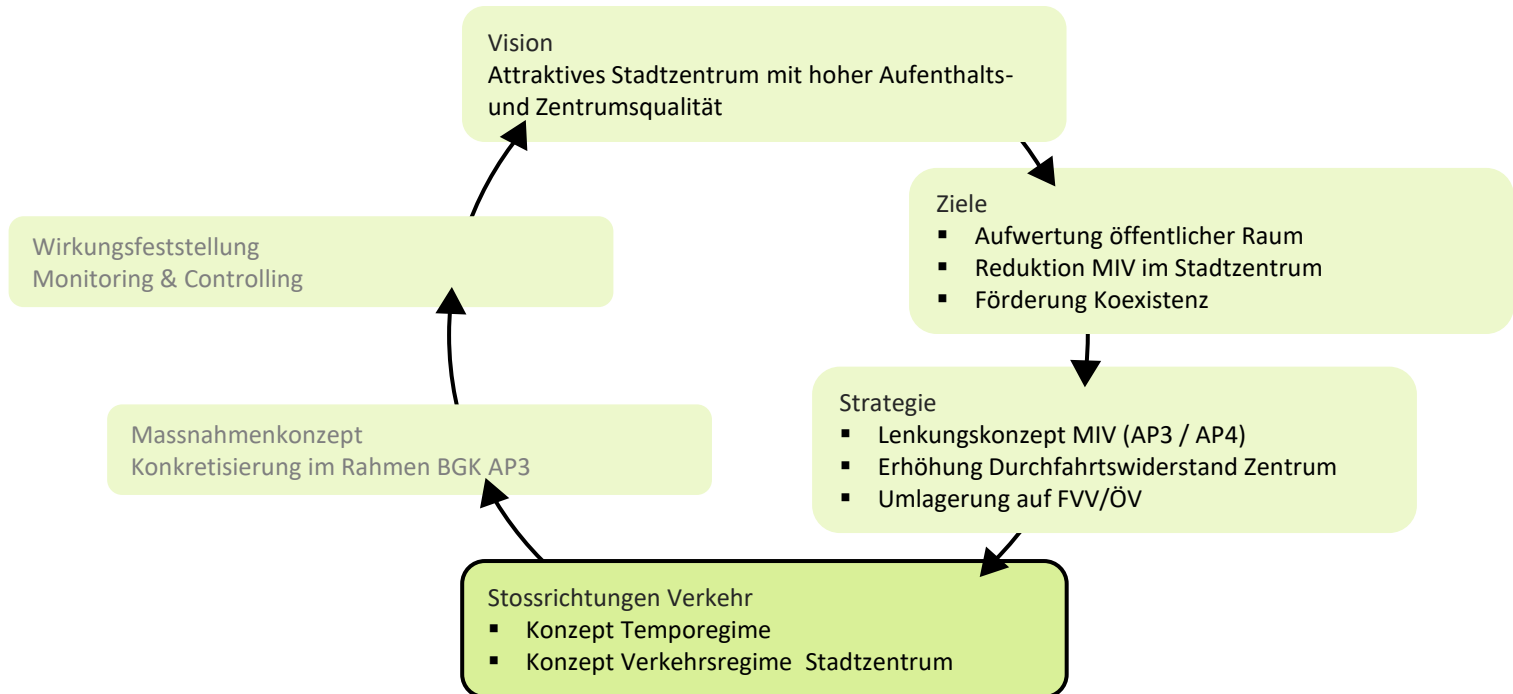
1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

Vision, Ziele und Strategien für das Stadtzentrum Langenthal

Das Entwicklungskonzept Stadtzentrum aus dem Jahr 2021 wurde mit engem Einbezug der Bevölkerung erarbeitet (u.a. Mitwirkungsveranstaltung-en). Das Entwicklungskonzept basiert auf den in bisherigen Planungen formulierten qualitativen Ziele und Strategien und definiert integral die Vision und das Konzept für die Weiterentwicklung des Stadtzentrums.

Das vorliegende Konzept Verkehrsregime Zentrum konkretisiert nun das Verkehrsregime als Input in die BGK AP3 zur weiteren Konkretisierung der Massnahmen.

Das folgende Schema zeigt die Einbettung im Gesamtkontext:



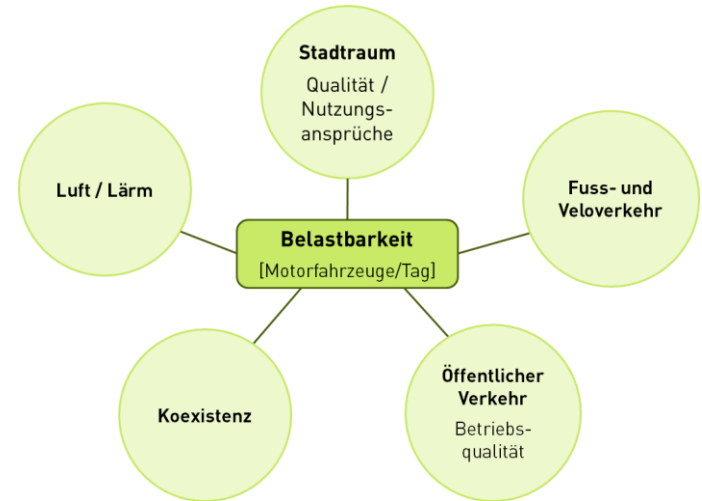
Verkehrsentlastung Stadtzentrum, Definition Belastbarkeit Zentrumsachsen

Die Verkehrsentlastung des Stadtzentrums orientiert sich an der Belastbarkeit der Strassen im Zentrum. Die Belastbarkeit bezeichnet das maximale MIV-Aufkommen, welches mit den verschiedenen Nutzungsansprüchen an den Strassenraum und mit dem Strassenraum als Teil des Stadtraumes verträglich ist.

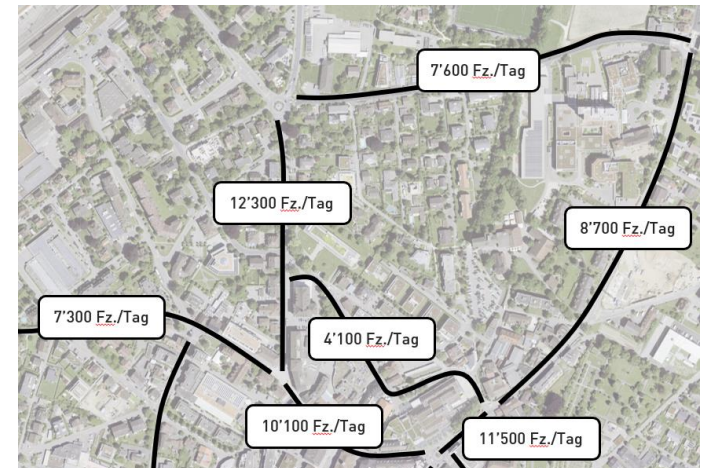
- **Verkehrliche Aspekte:** Nutzungsanforderungen Verkehrsmittel, Verkehrssicherheit, Lärm und Luftqualität etc.
- **Stadträumliche Aspekte:** Attraktiver Stadtraum mit Aufenthaltsqualität (Flanieren / Begegnen), kundenorientiertes Gewerbe / Dienstleistungen, Freizeit / Kultur, etc.
- **Koexistenz:** Im Zentrum bestehen ausgesprochene Bedürfnisse an den Strassenraum als Koexistenzbereich. Die Strasse soll verbinden, nicht trennen. Die sichere Bewegungsfreiheit für den Fussverkehr ist zentral. Die Geschwindigkeit zwischen den Verkehrsmitteln soll angeglichen sein und die gegenseitige Rücksichtnahme fördern. Anstelle von klaren Zuweisungen von Teilflächen für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden bewähren sich im Zentrumsbereich ausgeprägte Mischverkehrsflächen.
- **Sensibler Umgang mit der Ortsqualität und den Übergängen:** Als Beispiel differenzierter Raumsituationen kann die Abfolge auf der Achse Bützbergstrasse – Bahnhofstrasse von Westen nach Osten betrachtet werden: Hauptstrasse → Quartierstrasse → Geschäftsstrasse → historische Achse

Die Belastbarkeit kann wie folgt definiert werden:

- Belastbarkeit = Richtwert für das max. verträgliche MIV-Aufkommen
- Definition Belastbarkeit gemäss Verkehrsrichtplan (Entwurf Stand Okt. 2021):
 - 3'000 MFZ/Tag: Bahnhofstrasse (Zentrum), St. Urbanstrasse (Zentrum), Jurastrasse
 - 7'000 MFZ/Tag: Bahnhofstrasse West, Aarwangenstrasse



Zur Orientierung: Verkehrsbelastung Ist-Situation



Verkehrsentlastung Stadtzentrum, Zentrumsachse Bahnhof- / St. Urbanstrasse

Das Lenkungskonzept MIV sieht die Erhöhung des Netzwidestandes auf den bezeichneten Strecken vor. Der Netz- oder Durchfahrtswiderstand wird erhöht indem

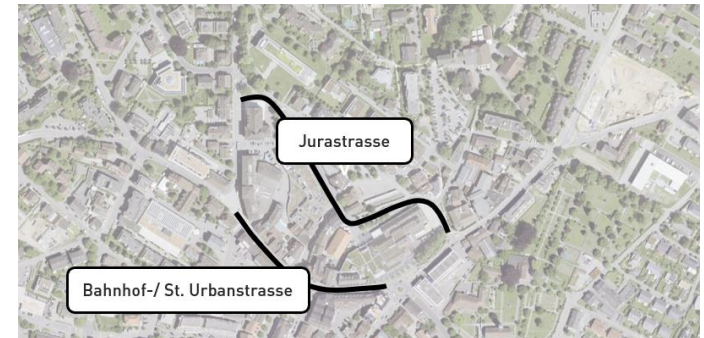
- Der Zeitbedarf für die Zentrumsdurchfahrt gegenüber den Routen über die Entlastungsachsen spürbar zunimmt oder
- Die Durchfahrt durch das Zentrum verkehrsrechtlich unterbunden wird.

Für das Konzept Verkehrsregime Zentrum liegen dabei zwei Achsen im Fokus: die Zentrumsachse Bahnhof-/ St. Urbanstrasse und die Jurastrasse. Grund dafür ist, dass Massnahmen auf der Zentrumsachse Bahnhof-/ St. Urbanstrasse einen Verlagerungseffekt auf die Parallelachsen und somit primär auf die Jurastrasse haben.

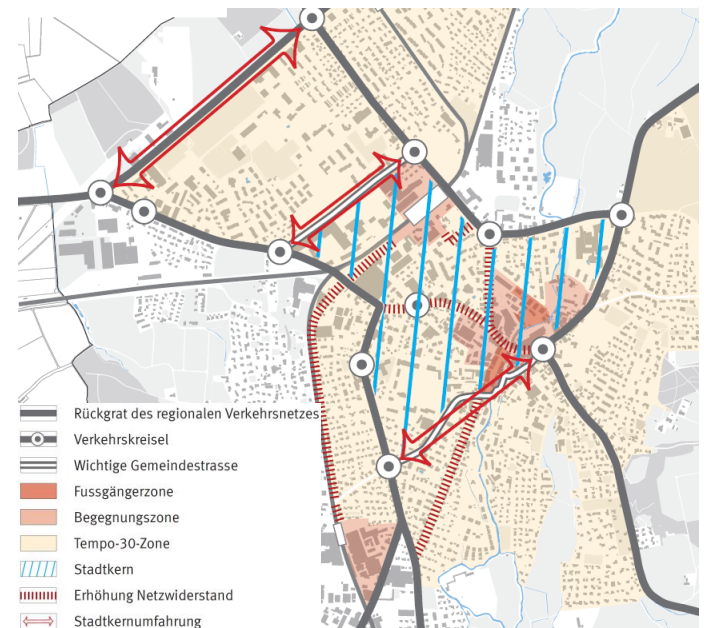
Im ersten Schritt liegt der Fokus auf der Zentrumsachse Bahnhof-/ St. Urbanstrasse im Abschnitt Aarwangenstrasse bis Spitalplatz. Dabei werden folgende Massnahmenstossrichtungen geprüft, um die Durchfahrtszeit auf der Zentrumsachse zu erhöhen:

- Anpassung Temporegime (Basismassnahme)
- Verkehrsberuhigungs-Massnahmen (baulich / gestalterisch)
- Durchfahrtsbeschränkung (Zufahrtsberechtigung, Unterbindung Durchgangsverkehr)

Strassenachsen im Fokus



Lenkungskonzept MIV gemäss AP3



Zentrumsachse Bahnhof- / St. Urbanstrasse, Anpassung Temporegime

Das Konzept Temporegime (vgl. S.16) stellt eine Basismassnahme für das Stadtzentrum dar.

Die Frage ist, ob das Temporegime ohne weitere Massnahmen den Durchfahrts Widerstand im Zentrum ausreichend erhöht und so die angestrebte Entlastung sicherstellt?

Als Beurteilungsgrundlage dazu dient die Beurteilung der Fahrzeit auf den möglichen Durchfahrtsrouten (vgl. Abbildung nebenan).

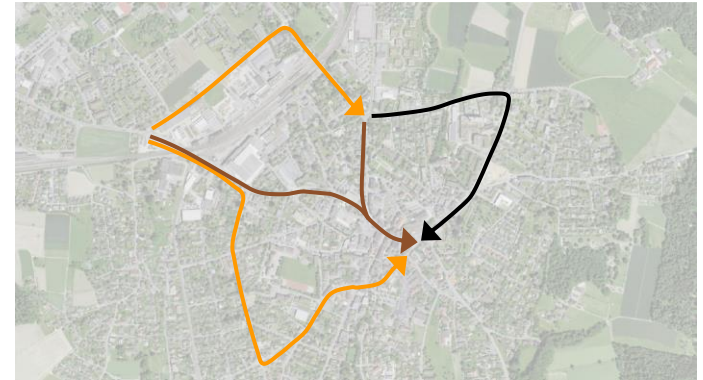
Beurteilung Massnahmenstossrichtung Anpassung Temporegime

Die Zentrumsdurchfahrt über die Aarwangenstrasse und auch die Bützbergstrasse ist heute deutlich schneller als über die Umfahrrouten. Auch mit dem geplanten Temporegime bleibt die Zentrumsdurchfahrt attraktiv.

Das geplante Temporegime stellt eine notwendige Basismassnahme dar, primär ausgerichtet auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden. Da jedoch damit noch kein ausreichender Durchfahrts Widerstand durch das Zentrum erzielt wird, sind zusätzliche Massnahmen notwendig.

Erläuterungen zu Fahrzeiten:

- *Fahrzeit heute bzw. mit neuem Temporegime*
Berechnete Werte über Streckenlängen auf Basis sign. Geschwindigkeit
- *Fahrzeit gem. gemäss Google*
Basiert auf erfassten Echtzeitdaten für Hauptverkehrszeit, also mit teilweisen Verlust- bzw. Wartezeiten bei Fussgängerstreifen, Knoten bzw. Einmündungen



Zentrumsumfahrung über Waldhofstr. / St. Urbanstr.

Fahrzeit heute: ca. 120 Sekunden

Fahrzeit heute gemäss Google: ca. 180 Sekunden

Zentrumsdurchfahrt über Aarwangenstrasse

Fahrzeit heute: ca. 60 Sekunden

Fahrzeit mit neuem Temporegime: ca. 90 Sekunden

Fahrzeit heute gemäss Google: ca. 120 Sekunden

Zentrumsdurchfahrt über Bützbergstrasse

Fahrzeit heute gemäss Google: ca. 4-6 Minuten

Route Hasenmattstrasse - Aarwangenstrasse

Fahrzeit heute gemäss Google: ca. 3 Minuten

Route Ringstrasse – Lotzwilstrasse - Spitalgasse

Fahrzeit heute gemäss Google: ca. 6-8 Minuten

Zentrumsachse Bahnhof- / St. Urbanstrasse, Verkehrsberuhigungs-Massnahmen (baulich / gestalterisch)

Das Temporegime allein erzeugt nicht den erforderlichen Durchfahrtswiderstand, um das Zentrum vom Verkehr zu entlasten (vgl. vorhergehende Seite).

Die Frage ist nun, ob ergänzende Verkehrsberuhigungs-Massnahmen den notwendigen Durchfahrtswiderstand erzeugen. Dabei sind sowohl bauliche als auch gestalterische Massnahmen denkbar (z.B. Horizontalversätze / Einengungen, Vertikalversätze («Kissen», Schwellen), Belagswechsel / zusätzliche Plästerungen, FGSO, etc.).

Wichtig ist, dass trotz verkehrsberuhigenden Massnahmen die Befahrbarkeit für Berechtigte, die Anlieferung und die Busse weiterhin gewährleistet wird.

Beurteilung Massnahmenstossrichtung Verkehrsberuhigungs-Massnahmen (baulich / gestalterisch)

Die Zentrumsdurchfahrt (Bahnhof-/ St. Urbanstrasse befindet sich im historischen Stadtkern von Langenthal. Verkehrsberuhigende Massnahmen würden das historische Erscheinungsbild beeinträchtigen.

Zudem ist der historische Strassenquerschnitt sehr eng und wird durch die bestehenden Hochtrottoirs zusätzlich eingeschränkt. Verkehrsberuhigende Massnahmen würden dabei zu Beeinträchtigungen der Anlieferung und der Busse führen.

Aus diesem Grund sind andere Massnahmen als Ergänzung zum Tempo-regime erforderlich.

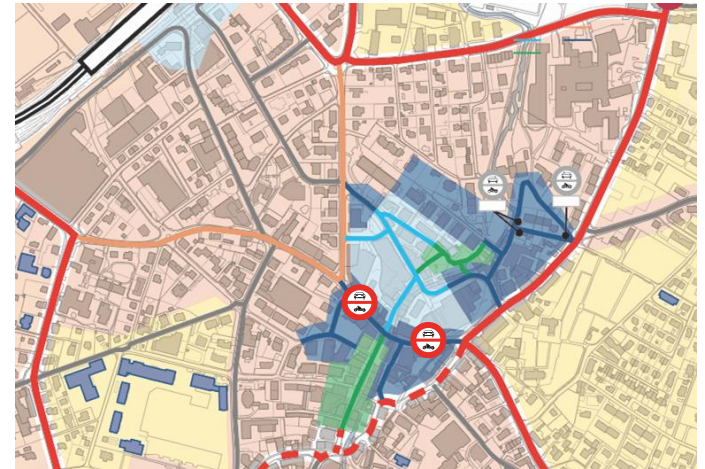
Zentrumsachse Bahnhof- / St. Urbanstrasse, Durchfahrtsbeschränkung

Aufgrund des Reisezeitvergleichs (vgl. S. 22) und dem Ausschluss von verkehrsberuhigenden Massnahmen (vgl. S. 23) sind in Ergänzung zu den Anpassungen beim Temporegime (vgl. Konzept Temporegime S. 16) weitere Massnahmen in Form von Durchfahrtsbeschränkungen notwendig. Es wird daher folgender Lösungsansatz empfohlen:

- Durchgangsverkehr / MIV-Verkehr ohne Zentrumsbezug soll möglichst über die Zentrumsumfahrungsachsen gemäss Lenkungskonzept geführt werden.
- Mit selektiven Fahrverboten wird die Zufahrt zum Zentrum (Bahnhof-/ St. Urbanstrasse) geregelt und die Durchfahrt des Zentrumskerns mit Ausnahme von Berechtigten verhindert.
- Die Erschliessung des Zentrums / der Parkierung wird weiterhin direkt sichergestellt. Zudem wird mit dem Parkleitsystem die Auffindbarkeit und Verfügbarkeit aktiv angezeigt.

Mit dieser Stossrichtung werden die optimalen Voraussetzungen geschaffen, um die Zentrumsqualität im Sinne des Entwicklungskonzeptes Stadt-zentrum (2017) umzusetzen und die Erschliessungsqualität des Zentrums sicherzustellen oder noch zu verbessern (Betriebsstabilität Bus, Attraktivitätssteigerung für Fuss- und Veloverkehr und zentrumsbezogenen MIV).

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Verkehrsentlastung Stadtzentrum, Jurastrasse

Mit der Durchfahrtsbeschränkung auf der Bahnhof-/ St. Urbanstrasse nimmt der Verkehrsdruck auf die übrigen Achsen zu. Ein Teil des Verkehrs soll auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr umgelagert werden (vgl. Grundlagenbericht Kapitel 3, Ergebnisbericht Kapitel 5). Der restliche Verkehr, muss auf alternative Achsen aufweichen. Wegen der unmittelbaren Nähe zur Bahnhof-/ St. Urbanstrasse ist die Jurastrasse prädestiniert die Funktion der Hauptachse zu übernehmen. Dies ist jedoch nicht im Sinne des Entwicklungskonzepts Stadtzentrum und würde die heutigen Qualitäten dieser Strasse massiv mindern.

Für die Jurastrasse wurden daher fünf Varianten entwickelt:

- Variante 1: Umsetzung Temporegime (Basismassnahme) ohne weitere Massnahmen
- Variante 2: Zusätzlicher Durchfahrtswiderstand mit baulichen / gestalterischen Massnahmen
- Variante 3: Durchfahrtsbeschränkung mit Fahrverbot, Zubringer/Berechtigte gestattet
- Variante 4: Durchfahrtsbeschränkung mit Zellenlösung
 - Variante 4.1: Durchfahrt Jurastrasse unterbunden, Einbahn Untere Marktgasse
 - Variante 4.2: Sperre / Durchfahrtsbeschränkung mit Schlaufe Theatersträsschen und Coop

Die fünf Varianten werden anhand der nachfolgenden Kriterien bewertet werden:

- Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse
- Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten
- Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen
- Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse
- Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet
- Temporäre Umleitung verträglich (Anlässe Zentrum)*

** Anmerkung zu temporären Umleitungen:
Durchfahrtsbeschränkung Zentrumsachse führt dazu, dass bei Umleitungen bei kompletter Sperrung nur geringe Verkehrsmengen «verschoben» werden müssen.*

Jurastrasse, Variante 1: Umsetzung Temporegime (Basismassnahme) ohne weitere Massnahmen

Bei der Variante 1 gibt es keine zusätzlichen Massnahmen auf der Jurastrasse. Es werden ausschliesslich die Anpassungen beim Temporegime gemäss Konzept Temporegime umgesetzt.

Beurteilung Variante 1

Ziel 1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse:

- Verkehrsverlagerung auf Jurastrasse: Ist 4'100 / Künftig ca. 6'000 – 7'000

Ziel 2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten

- + Analog heute gewährleistet

Ziel 3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen

- ± Beschränkte Mehrbelastung auf Hauptachsen, da Jurastrasse einen Teil Mehrverkehr übernimmt

Ziel 4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse

- Vermehrt Konflikte Fuss- und Veloverkehr und reduzierte Aufenthaltsqualität aufgrund höherer Verkehrsbelastung

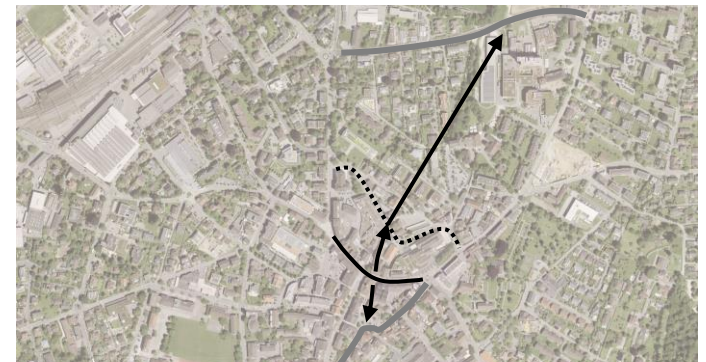
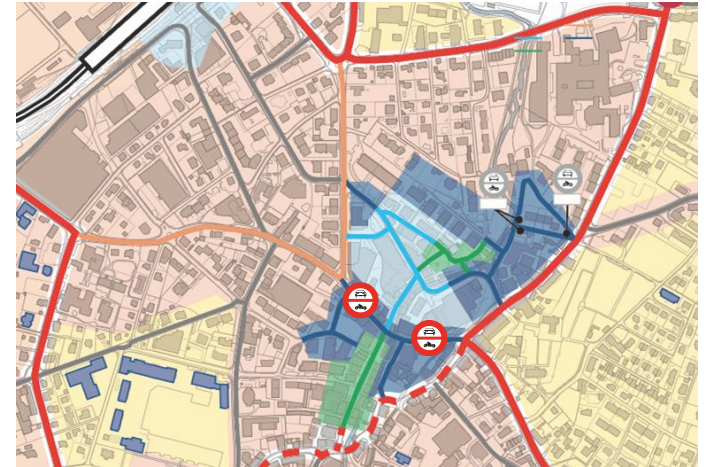
Ziel 5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet

- + Nur Temporegime, gewährleistet analog heute

Ziel 6: Temporäre Umleitung verträglich

- + Vergleichbar zu heute (höhere Basisbelastung Jurastrasse, geringerer Zusatzverkehr durch Umleitung)

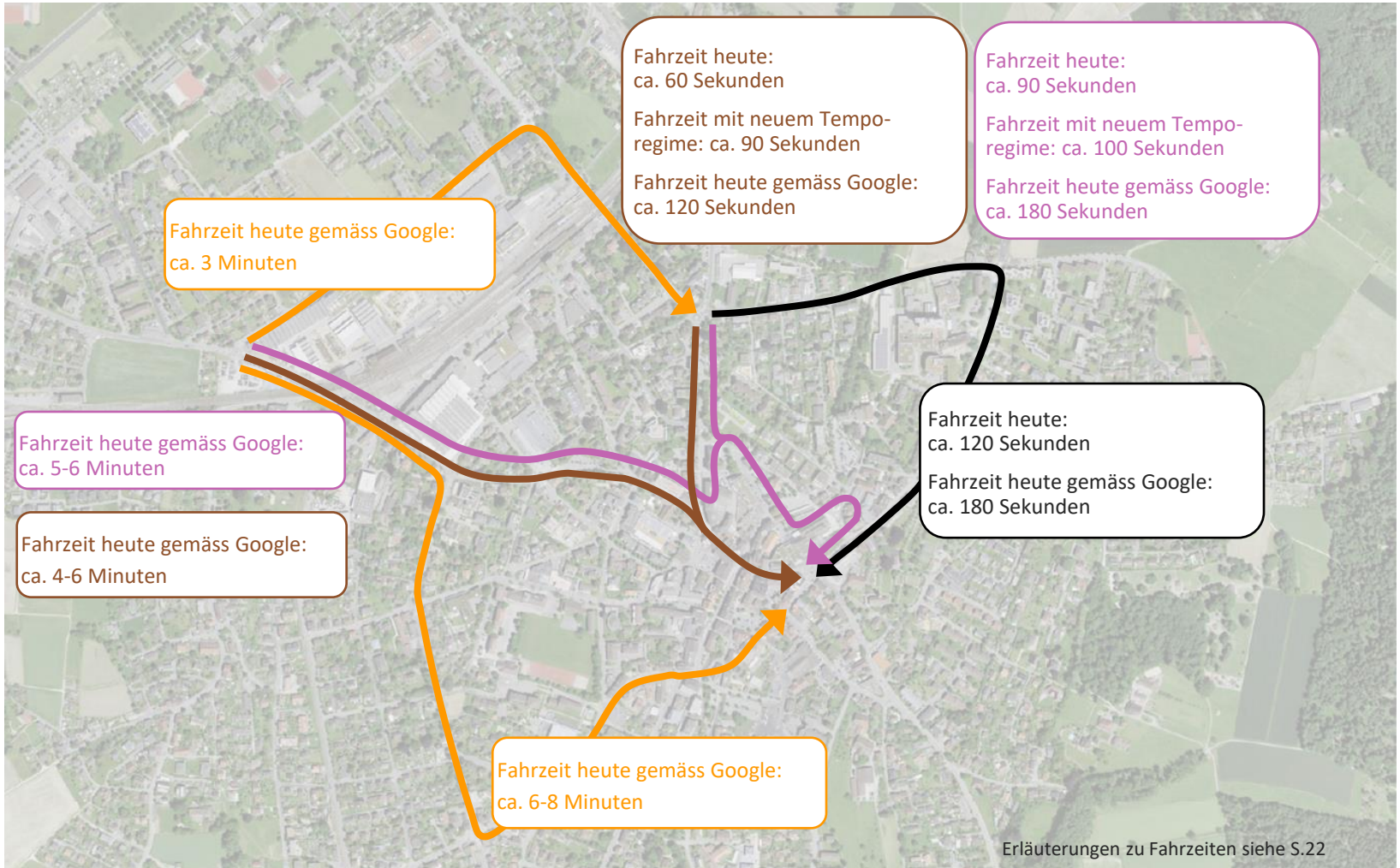
Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Mehrbelastung gegenüber Ist-Situation
Jurastrasse ca. 2'000 – 3'000 Fz/Tag
Waldhofstrasse ca. 1'000 – 2'000 Fz/Tag
Spitalgasse / Lotzwilstrasse ca. 2'000 Fz/Tag

Jurastrasse, Variante 1: Umsetzung Temporegime (Basismassnahme) ohne weitere Massnahmen

Fahrzeitenvergleich Variante 1



Jurastrasse Variante 2: Zusätzlicher Durchfahrtswiderstrand mit baulichen / gestalterischen Massnahmen

Bei der Variante 2 werden in Ergänzung zu den Anpassungen beim Tempo-regime verkehrsberuhigende Massnahmen ergänzt (z.B. Horizontalversätze / Einengungen, Vertikalversätze («Kissen», Schwellen), Belagswechsel / zusätzliche Plästerungen, etc.)

Beurteilung Variante 2

Ziel 1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse:

- Verkehrsverlagerung auf Jurastrasse: Ist 4'100 / künftig ca. bis 5'500 – 6'500, je nach restriktiver Ausgestaltung und Wirkung der Massnahmen

Ziel 2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten

- + Grundsätzlich weiterhin gewährleistet, je nach Empfindung von «Schikanen»

Ziel 3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen

- ± Beschränkte Mehrbelastung auf Hauptachsen, da Jurastrasse einen Teil Mehrverkehr übernimmt

Ziel 4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse

- Spielraum für Massnahmen beschränkt, wegen Anlieferung mit Lastwagen und temporärer Busumleitung
- Risiko von zeitweise grösserer Behinderung des Verkehrsflusses durch die Massnahmen
- Vermehrt Konflikte Fuss- und Veloverkehr und reduzierte Aufenthaltsqualität aufgrund höherer Verkehrsbelastung
- Verträglichkeit entsprechende Massnahmen im Innenstadt-Raum fraglich

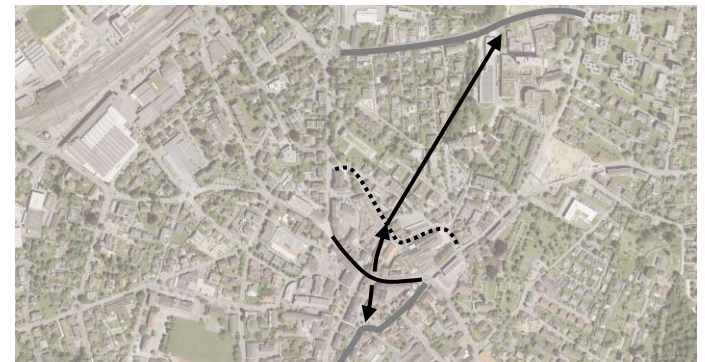
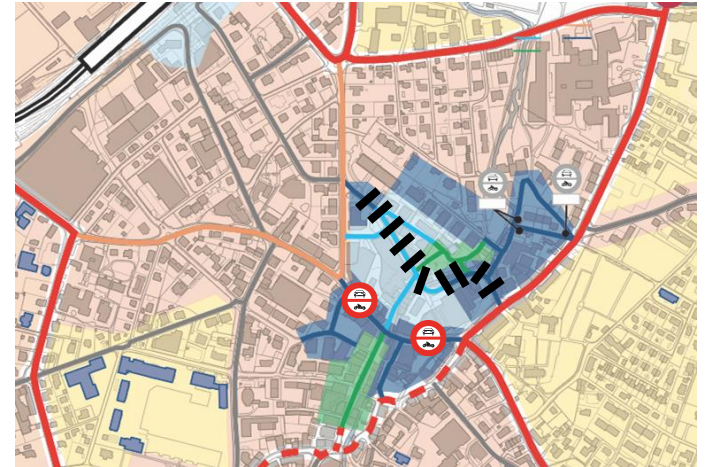
Ziel 5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet

- + Gewährleistet (Selbstregulierung)

Ziel 6: Temporäre Umleitung verträglich

- Genannte Konflikte nehmen weiter zu

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Mehrbelastung gegenüber Ist-Situation
Jurastrasse ca. 1'500 – 2'500 Fz/Tag
Waldhofstrasse ca. 1'250 – 2'250 Fz/Tag
Spitalgasse / Lotzwilstrasse ca. 2'250 Fz/Tag

Jurastrasse Variante 3: Durchfahrtsbeschränkung mit Fahrverbot, Zubringer / Berechtigte gestattet

Bei der Variante 3 wird analog zur Zentrumsachse (Bahnhof-/ St. Urbanstrasse) eine Durchfahrtsbeschränkung eingeführt. Die Durchfahrtsbeschränkung beinhaltet jedoch einen grösseren Berechtigtenkreis, damit die Parkierungsanlagen weiterhin erschlossen sind.

Beurteilung Variante 3

Ziel 1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse:

+ Analog heute und damit grundsätzlich verträglich

Ziel 2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten

+ Analog heute gewährleistet

Ziel 3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen

± Mehrbelastung auf Hauptachsen gem. Lenkkonzept MIV

Ziel 4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse

+ Analog heute gewährleistet bzw. wird mit BGK AP3 weiter erhöht

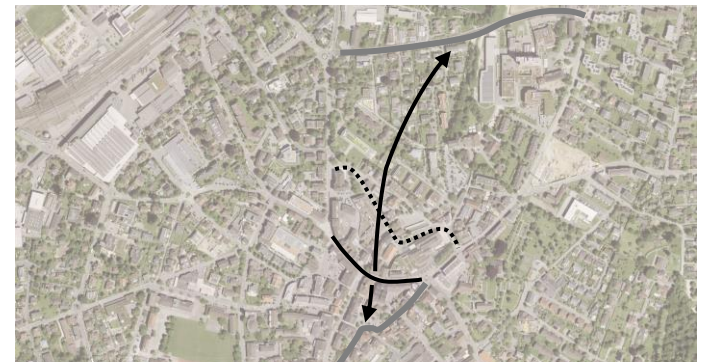
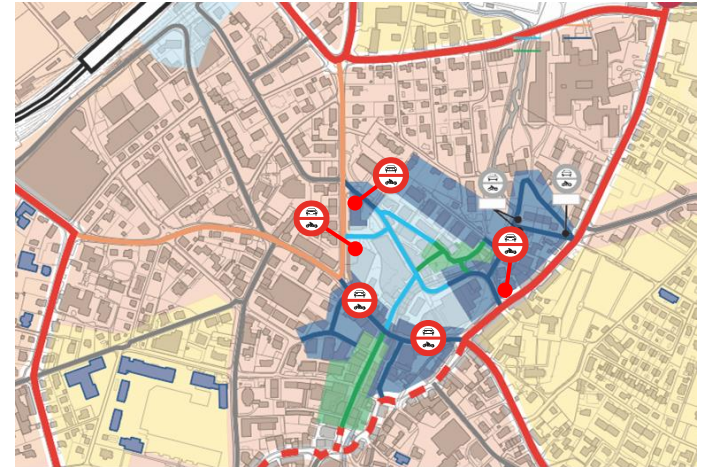
Ziel 5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet

– Kontrollen / Durchsetzbarkeit erschwert

Ziel 6: Temporäre Umleitung verträglich

± Verträglich, Durchfahrtsbeschränkung Jurastrasse kann aufrecht erhalten bleiben, Bus und Berechtigte Zentrumsachse gewährleistet.

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Mehrbelastung gegenüber Ist-Situation
Jurastrasse +/- 0 Fz/Tag
Waldhofstrasse ca. 3'500 Fz/Tag
Spitalgasse / Lotzwilstrasse ca. 2'500 Fz/Tag

Jurastrasse Variante 4.1: Durchfahrt Jurastrasse unterbunden, Einbahn Untere Marktgasse

Bei der Variante 4.1 wird die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr auf der Jurastrasse im Bereich des Knotens Untere Marktgasse unterbunden. Dadurch ergeben sich zwei Einbahnkreise. Die Durchfahrt für den Veloverkehr und temporär für die Busse ist weiterhin gestattet.

Beurteilung Variante 4.1

Ziel 1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse:

- + Analog heute gewährleistet, evt. Teilentlastung Jurastrasse (?)

Ziel 2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten

- Eingeschränkt, da Erreichbarkeit Nutzungen / Parkierung reduziert

Ziel 3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen

- Mehrbelastung Untere Marktgasse / Bahnhofstr. / St. Urbanstrasse
- Konflikt mit Kontrollierbarkeit Durchfahrtsbeschränkung Bahnhofstr. / St. Urbanstrasse

Ziel 4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse

- ± Jurastrasse analog heute, Einschränkungen bei Einmündung Unterer Marktgasse durch technische Verkehrsmassnahmen
- Mehrbelastung Untere Marktgasse (!) / Bahnhofstr. / St. Urbanstrasse

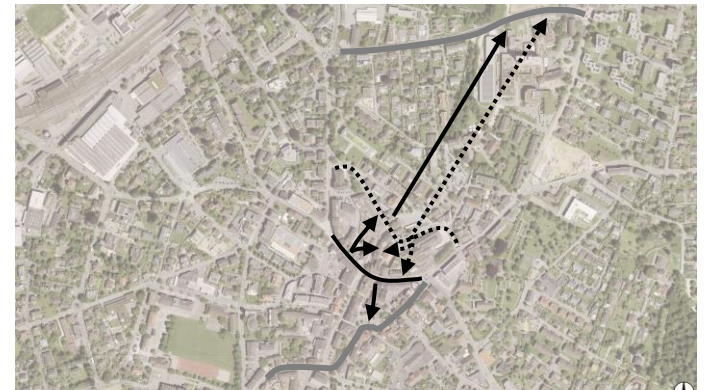
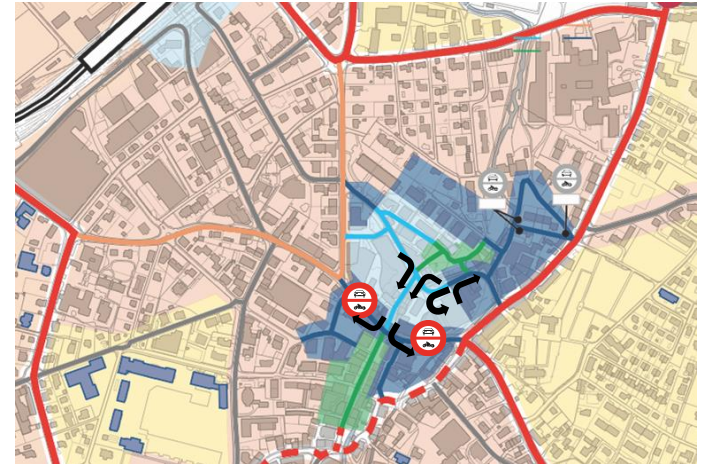
Ziel 5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet

- Konflikt mit Kontrollierbarkeit Durchfahrtsbeschränkung Bahnhofstr. / St. Urbanstrasse

Ziel 6: Temporäre Umleitung verträglich

- Im Konflikt mit Massnahme bei Einmündung Untere Marktgasse

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Mehrbelastung gegenüber Ist-Situation
Mehrbelastung Untere Marktgasse und Zentrumsachse
(keine Quantifizierung erfolgt)

Jurastrasse Variante 4.2: Sperre / Durchfahrtsbeschränkung mit Schlaufe Theatersträsschen und Coop

Die Variante 4.2 ist analog der Variante 3, nur dass der Bereich der Durchfahrtsbeschränkung eingekürzt wird. Optional könnte die Durchfahrtsbeschränkung auch mittels Pollern verstärkt werden.

Beurteilung Variante 4.2

Ziel 1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse:

- + Belastung in den Randbereichen ca. 2'000, im Mittelbereich minimal

Ziel 2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten

- Erreichbarkeit Parkfelder Jurastrasse eingeschränkt
- Aufhebung 5 Parkfelder Jurastrasse Mitte
- + „Sperrung“ kann analog Variante 3 als Durchfahrtsbeschränkung signalisiert werden, für Berechtigte ausgenommen.

Ziel 3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen

- Mehrbelastung / zusätzliche Umwegfahrten

Ziel 4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse

- Aufwertung Jurastrasse im Mittelbereich, optimale Situation für FVV / Aufenthaltsqualität und temp. Bus.

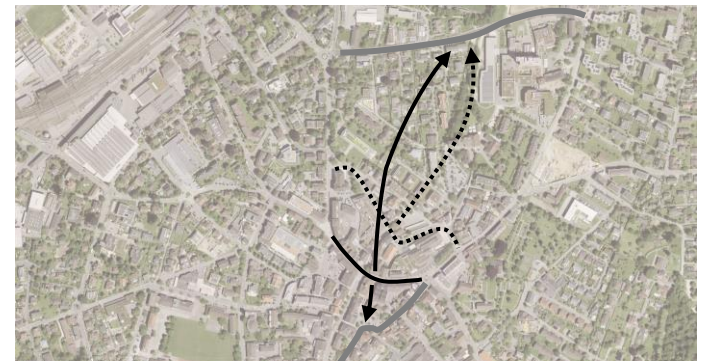
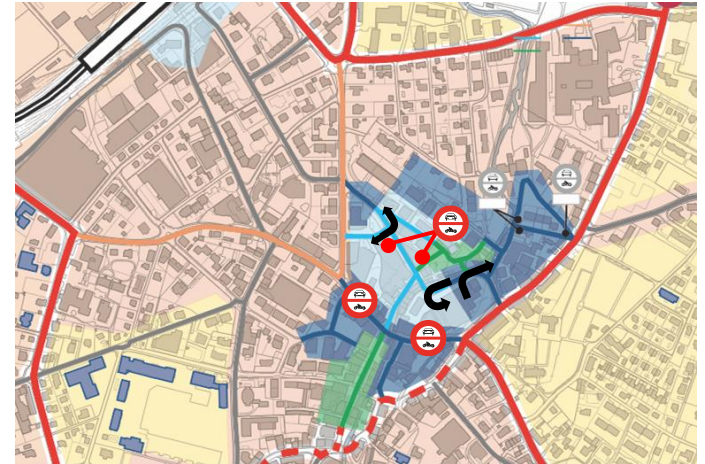
Ziel 5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahmen gewährleistet

- + Grundsätzlich gewährleistet (überschaubarer Bereich, bei Bedarf Poller)

Ziel 6: Temporäre Umleitung verträglich

- + Verträglich, Durchfahrtsbeschränkung temporär Aufheben, mindestens für Bus

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Mehrbelastung gegenüber Ist-Situation
Jurastrasse Verkehrsreduktion
Waldhofstrasse ca. 4'600 Fz/Tag
Spitalgasse / Lotzwilstrasse ca. 3'600 Fz/Tag

Übersicht Variantenbeurteilung

Auf der nachfolgenden Tabelle ist die Beurteilung je Variante ersichtlich.

Ziel	V 1	V 2	V 3	V 4.1	V 4.2
Z1: Verträgliche Verkehrsbelastung Jurastrasse	-	-	+	+	+
Z2: Direkte Erreichbarkeit Stadtzentrum Bereich Jurastrasse erhalten	+	+	+	-	+ / -
Z3: Verträgliche Verkehrsauswirkungen auf Hauptachsen	±	±	±	-	-
Z4: Städtische Qualität / Koexistenz Jurastrasse / Zentrum	-	-	+	± / -	+
Z5: Kontrollierbarkeit / Durchsetzbarkeit Massnahme gewährleisten	+	+	-	-	+
Z6: Temporäre Umleitung verträglich	+	-	+	-	+

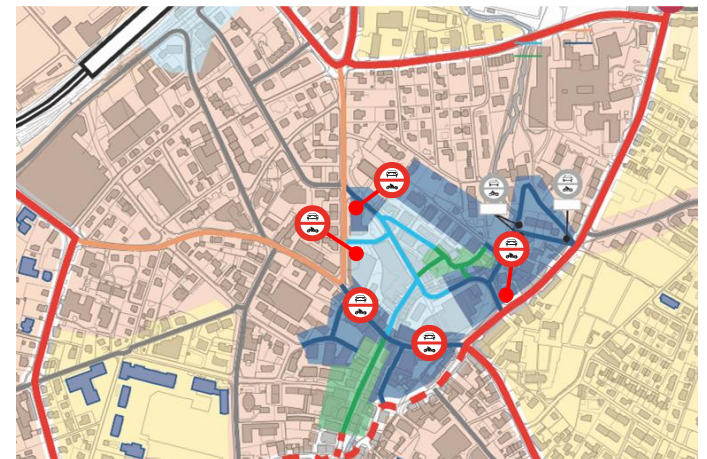
Fazit

Gemäss fachlicher Empfehlung und dem Entscheid der Steuergruppe vom 23.02.2022 wird Variante 3 weiterverfolgt.

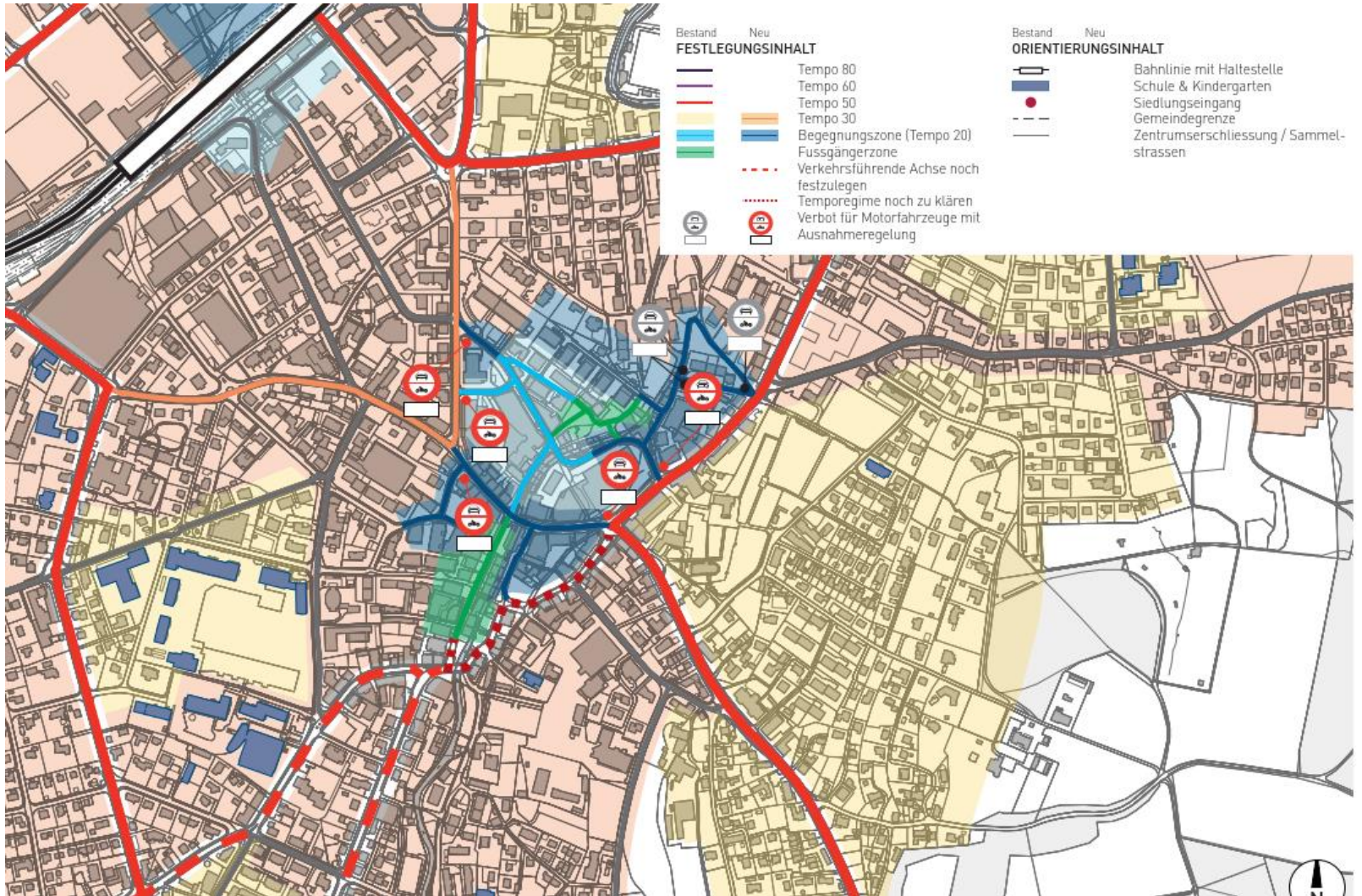
Mit dieser Variante kann die heutige Erschliessungsqualität inkl. der flexiblen Erreichbarkeit der Parkierungen im Bereich Jurastrasse, Coop und Wuhrplatz sichergestellt werden. Die Auswirkungen auf die Verlagerungsachsen beschränkt sich somit vor allem auf den Durchgangsverkehr, wie es der Zielsetzung des Lenkungskonzeptes entspricht.

Die Kontrolle der Einhaltung des Durchfahrtsverbotes ist anspruchsvoll. Die Einhaltung der Regelung kann durch Kommunikationsmassnahmen unterstützt werden. Im Rahmen des Monitoring & Controlling ist die Wirkung nach der Einführung zu überprüfen und gegebenenfalls sind ergänzende Massnahmen zu erwägen.

Ausschnitt Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Konzeptplan Verkehrsregime Zentrum



Regelung Berechtigungen bei der Durchfahrtsbeschränkung

Die Umsetzung der Durchfahrtsbeschränkung, insbesondere bezüglich der weiterhin Berechtigten, ist im Rahmen des BGK (Projektperimeter 7, Los 1) zu konkretisieren.

Ausgangs- oder Orientierungspunkt für die Regelung der Berechtigungen ist die bestehende Regelung der Fussgängerzone Obere Marktgasse (vgl. Abbildung nebenan).

Für die Regelung kommen folgende Berechtigungen in Frage:

- Anstösserinnen und Anstösser
- Güterumschlag (evt. zeitlich eingeschränkt, z.B. 07:00 bis 12:00 Uhr)
- Taxi / Bus / Reise cars
- Kommunalfahrzeuge und Rettungsdienste
- Mit Sonderbewilligung (z.B. Handwerker, Zügeltransporte, ...)
- ...

Bahnhofstrasse / St. Urbanstrasse

Die Regelungen auf der Zentrumsachse bezweckt die Unterbindung des Durchgangsverkehrs. Als Voraussetzung für eine wirkungsvolle Durchsetzung des Verkehrsregimes im Zentrumskern muss sichergestellt werden, dass im Perimeter mit Durchfahrtsbeschränkung keine öffentlich zugänglichen Parkfelder zur Verfügung stehen. Die heute nur sehr punktuell bestehenden Parkfelder an der St. Urbanstrasse und der Farbasse (exkl. Dästerplatz) müssen aufgehoben bzw. in reservierte Parkfelder umgenutzt werden.

Jurastrasse

Im Bereich der Jurastrasse ist wichtig, dass die öffentlich zugänglichen Parkierungen analog heute erschlossen bleiben. Dies kann mit der allgemeinen Regelung „Zubringer gestattet“ erfolgen.



Inhalt

1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

Zusammenhang Gesamtverkehrsentwicklung

Die Umsetzung des Lenkungsconzeptes MIV mit dem Schwerpunkt der Verkehrsentlastung des Stadtzentrums ist Bestandteil der folgenden Planungen:

- Gesamtverkehrsentwicklung**
 Die Gesamtverkehrsentwicklung der Stadt Langenthal ist Gegenstand des Kommunalen Verkehrsrichtplans (VRP, Entwurf Stand Okt. 2021). Der VRP ist eng koordiniert mit den AP-Planungen und den weiteren städtischen Planungen, namentlich auch dem Siedlungsrichtplan und dem Entwicklungskonzept Stadtzentrum. Die Umsetzung des Lenkungsconzeptes MIV erfordert ein gesamtheitliches, koordiniertes Vorgehen mit Entwicklungsmassnahmen beim ÖV, beim Fuss- und Veloverkehr sowie weiteren Massnahmen beim MIV, insbesondere die Parkierung betreffend. Zudem sind die infrastrukturellen Massnahmen mit einem aktiven Mobilitätsmanagement (wirkt auf das Mobilitätsverhalten ein) zu begleiten und zu unterstützen.
- Attraktivierung Stadtzentrum**
 Die Entlastung des Stadtzentrums ist das zentrale Ziel des Lenkungsconzeptes MIV und schafft eine wichtige Voraussetzung für die Attraktivierung des Zentrums. Das Entwicklungskonzept Stadtzentrum analysiert die Stärken und Schwächen des Zentrums und entwickelt Handlungsfelder und zugehörige Konzepte. Das Handlungsfeld / Konzept Mobilität ist eines davon und ist als „Mittel zum Zweck“ der Zentrumsattraktivierung zu sehen. Im öffentlichen Raum im Stadtzentrum „kondensieren“ sich alle Aspekte, überlagern sich alle Nutzungsansprüche mit der stadträumlichen Qualität.



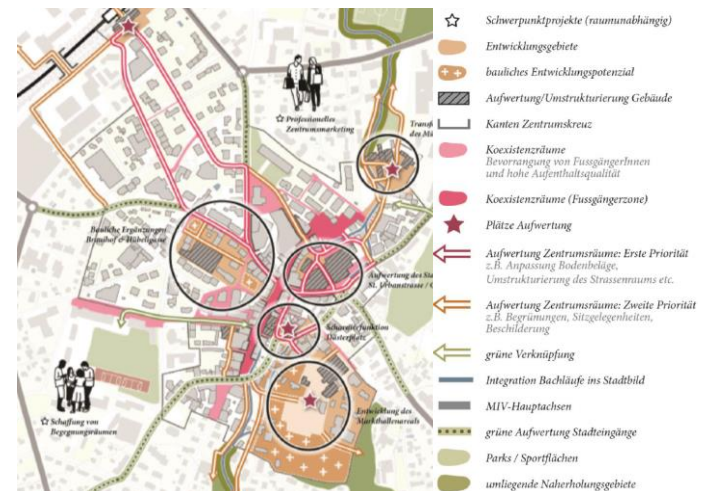
Teile eines Ganzen

Im Zusammenhang mit dem Temporegime und dem Verkehrsregime Stadtzentrum stehen Inputs in die BGK AP3 im Fokus. Die BGK für die ausgewählten Strassenzüge bilden einen wichtigen Bestandteil für die Umsetzung des Lenkungsconzeptes MIV. Darüber hinaus sind weitere Massnahmen zur aktiven Lenkung der Verkehrsentwicklung sowie die möglichst integrale Umsetzung der Teil-conzepte des Entwicklungskonzeptes Stadtzentrum erforderlich.

Aktives Management – Entwicklung Gesamtverkehr



Entwicklung / Attraktivierung Stadtzentrum

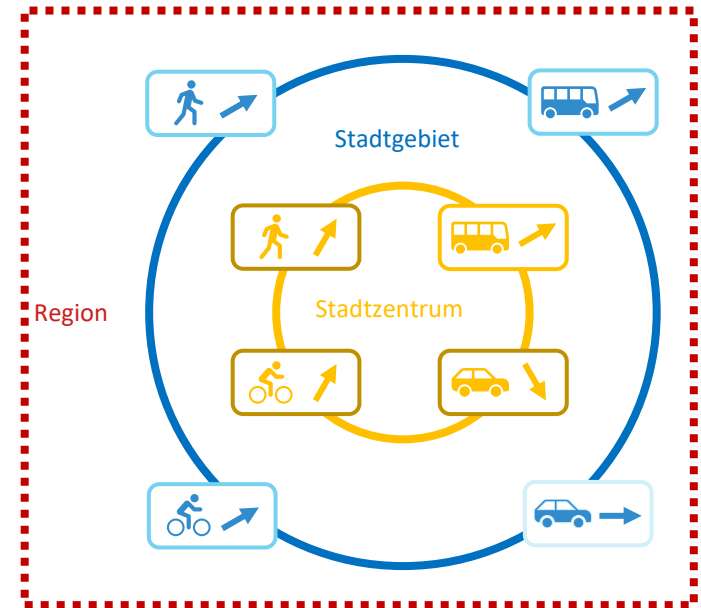


Transformation Mobilitätsverhalten

Wie bereits ausgeführt, erfordert die künftige stadtverträgliche Verkehrsentwicklung und namentlich die Verkehrsentslastung des Stadtzentrums das Zusammenwirken verschiedener Teilwirkungen, welche letztlich Verhaltensänderungen der mobilen Menschen erfordern.

Dazu die folgenden Merkmale:

- Die Mobilitätsnachfrage nimmt insgesamt weiter zu.
- Ein wesentlich höherer Anteil des Verkehrs ist durch den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr zu übernehmen. Der MIV ist insgesamt zu plafonieren (RGSK 2021) und im Stadtzentrum zu reduzieren (Lenkungskonzept MIV).
- Mit der Umsetzung des Lenkungskonzeptes MIV und damit zusammenhängend mit der Einführung des Verkehrsregimes Zentrum sind zudem örtliche Verlagerungen des MIV auf die Achsen der Stadtkernumfahrung verbunden.



Auf der nachfolgenden Seite werden die folgenden wichtigen **Erfolgsfaktoren als Handlungsempfehlungen** kurz beschrieben:

- Koordinierte Umsetzung von Massnahmen
- Koordination mit dem Kanton (Kantonsstrassen)
- Partizipation und Kommunikation

Erfolgsfaktoren Umsetzung (Handlungsempfehlungen)

Koordinierte Umsetzung von Massnahmen

Entsprechend den aufgezeigten Wirkungszusammenhängen sind die BGK AP3 und namentlich das Verkehrsregime Stadtzentrum inhaltlich und zeitlich koordiniert mit weiteren Massnahmen zu koordinieren.

Dies betrifft insbesondere die folgenden Massnahmen:

- Zusätzliche Veloabstellplätze im Stadtzentrum
- Nachfragegerechte Weiterentwicklung des Busangebotes
- Umsetzung der dynamischen Parkleitsystems

Koordination Kanton

Für die Umsetzung des Lenkungskonzeptes kommt der Funktion der bezeichneten Hauptachse als Stadtkernumfahrung grosse Bedeutung zu. Diese Strassen sind mehrheitlich Kantonsstrassen und damit in der Zuständigkeit des OIK IV. Auf den Hauptachsen wurden und werden ebenfalls BGK erarbeitet und umgesetzt.

Vor allem das nun festgelegte Verkehrsregime Stadtzentrum konkretisiert die Stossrichtungen für die Zentrumsentlastung und deren Auswirkungen auf die Hauptachsen.

Auf Basis dieser Zwischenergebnisse und im Hinblick auf die Erarbeitung der BGK wird empfohlen, aktiv mit dem OIK zu kommunizieren und zu koordinieren.

Partizipation, Kommunikation, Mobilitätsmanagement

Die Partizipation der Bevölkerung, weiterer Betroffener, der Fachverbände usw. ist für das Gelingen der Zentrumsentlastung essentiell. Zudem sind weitere Massnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Informations-kampagnen, Velokampagne, Angebote für Hauslieferdienst, Anreize zur ÖV-Benutzung usw.) zur Unterstützung der erforderlichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden wichtig.

Inhalt

1. Kontext
2. Synthese Grundlagenanalyse
3. Konzept Temporegime
4. Konzept Verkehrsregime Zentrum
5. Einbettung in Gesamtkontext
6. Inputs BGK / Zusammenfassung

Los 1: Zentrum

Teilprojekt 5

- Bestehende Begegnungszone Bahnhof erhalten
- Auf allen weiteren Achsen im Teilprojekt-Perimeter neu Tempo 30

Teilprojekt 6

- Bützberg- und Aarwangenstrasse neu Tempo 30
- Zentrumsachse (Bahnhof-/ St. Urbanstrasse) im Abschnitt Hübeligasse bis Kreisel Spitalgasse neu Begegnungszone und Durchfahrtsbeschränkung
- Im Querschnitt Bahnhof-/ St. Urbanstrasse verkehren zukünftig gem. Buskonzept 20 Busse je Stunde

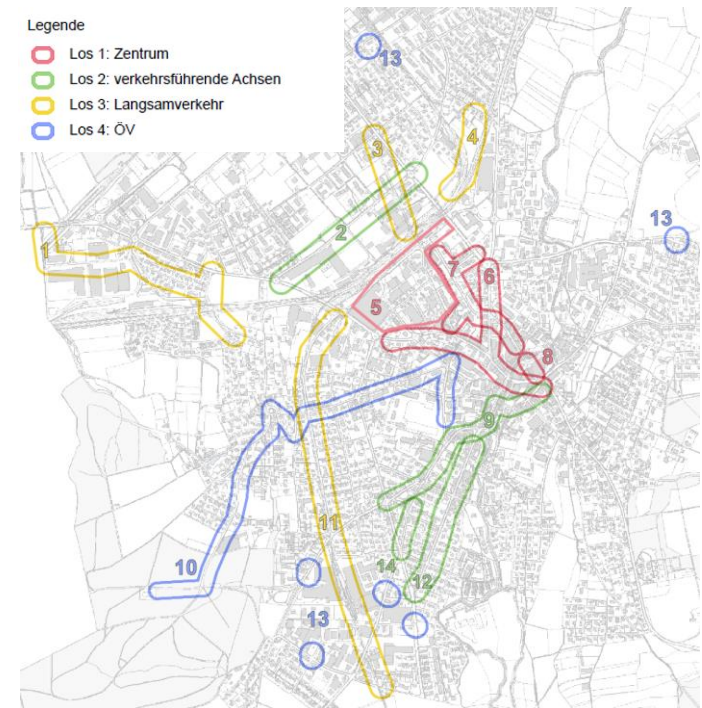
Teilprojekt 7

- Bestehende Begegnungszone Jurastrasse erhalten
- Ausweitung Begegnungszone Jurastrasse nach Westen bis zur Aarwangenstrasse und nach Osten bis zur St. Urbanstrasse
- Neu Durchfahrtsbeschränkung auf der Jurastrasse
- Tempo 30 auf den übrigen Abschnitten des Teilprojekt-Perimeters

Teilprojekt 8

- Fuss- und neu auch Veloverkehrsverbindung (nicht Bestandteil der vorliegenden Konzepte)

BGK-Teilprojekte gemäss AP3



Los 2: Verkehrsführende Achsen

Teilprojekt 2

- Bestehendes Tempo- und Verkehrsregime bleibt erhalten

Teilprojekt 9

- Bestehendes Temporegime (Tempo 50) ist im Rahmen des BGK zu prüfen. Als alternative Variante ist die Einführung von Tempo 30 zu prüfen und punktuell beim Dästerplatz eine Begegnungszone.

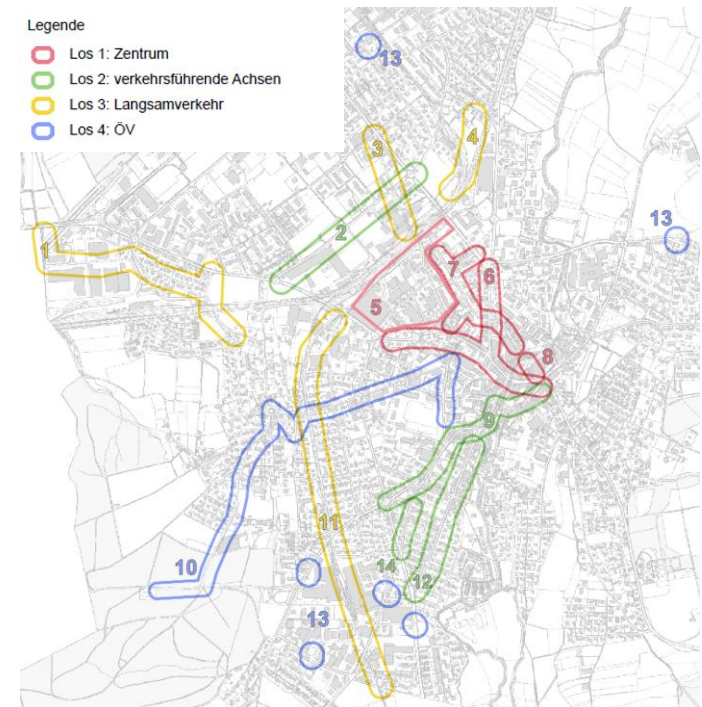
Teilprojekt 12

- Grundsätzlich wird gemäss Konzept Tempo 30 empfohlen. Sollte die Mittelstrasse jedoch die neue verkehrsführende Achse werden, ist diese Empfehlung im Rahmen des BGK erneut zu prüfen.

Teilprojekt 14

- Bestehendes Tempo- und Verkehrsregime bleibt erhalten

BGK-Teilprojekte gemäss AP3



Los 3: Langsamverkehr

Teilprojekt 1

- Auf allen Achsen im Teilprojekt-Perimeter neu Tempo 30

Teilprojekt 3

- Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung (nicht Bestandteil der vorliegenden Konzepte)

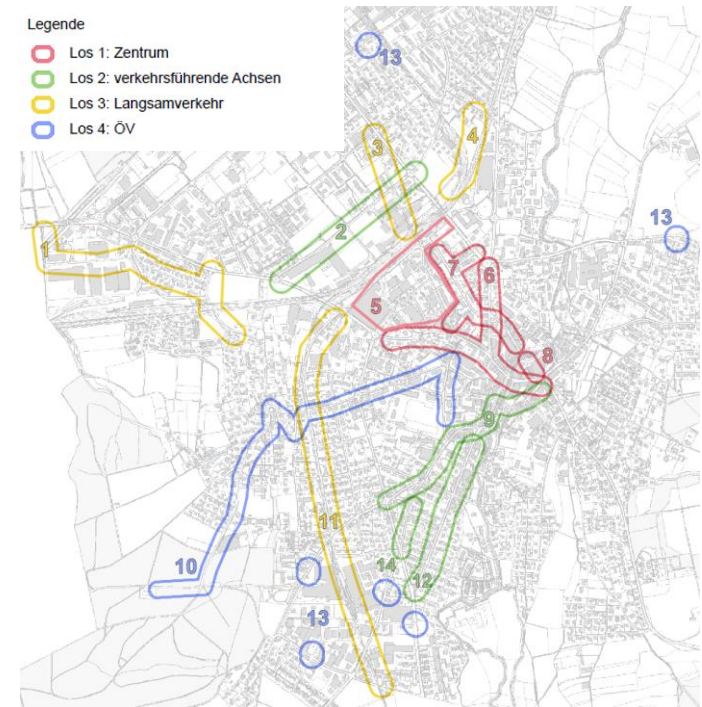
Teilprojekt 4

- Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung (nicht Bestandteil der vorliegenden Konzepte)

Teilprojekt 11

- Auf allen Achsen im Teilprojekt-Perimeter neu Tempo 30
- Auf der Blumenstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse bis Bleienbachstrasse) neu Begegnungszone

BGK-Teilprojekte gemäss AP3



Los 4: ÖV

Teilprojekt 10

- Tempo 30 auf der Schorenstrasse bleibt erhalten
- Auf allen weiteren Achsen im Teilprojekt neu Tempo 30

Teilprojekt 13

- Nicht Bestandteil der vorliegenden Konzepte

Umsetzung Temporegime ausserhalb der Teilprojekte

Gem. Massnahme AP3, MIV-O 1.6, ist die Umsetzung des Temporegimes im ganzen Stadtgebiet vorgesehen, wie folgt:

*Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren:
Einführung von Tempo-30 km/h-Zonen in den Quartieren sowie von
Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Langenthal Süd»*

Dies umfasst somit die Umsetzung in allen Quartier und auch im Stadtzentrum ausserhalb der definierten Teilprojekt-Perimeter.

BGK-Teilprojekte gemäss AP3

