



CrossConnect

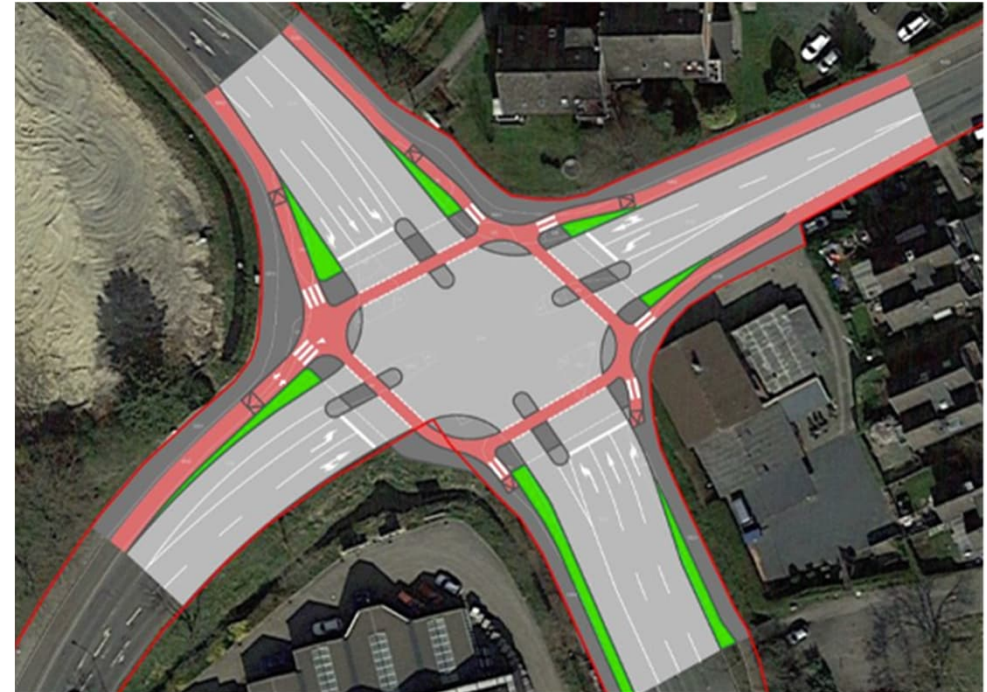
Nachhaltigere Gestaltung von LSA-Kreuzungen

Daniel Baehler, Büro für Mobilität AG

Alexandre Machu, Transitec

Verkehrsplanung gestern und heute

- Häufig Optimierung zugunsten des motorisierten Verkehrs
- Verstärkte Ausrichtung auf Bedürfnisse des Umweltverbunds



Projektorganisation

- Zeitraum: 2023-2026
- Programmerstellung und -finanzierung der D-A-CH Kooperation



Bundesministerium
für Verkehr



Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

- Auftraggeberin



- Ausarbeitung





CrossConnect

E-Learning

<https://crossconnect-dach.eu/>

Ziele des E-Learnings

- Praxisnahe **Handlungsanleitung**
- **Ermutigung** von Städten und Gemeinden & Planer:innen



<https://crossconnect-dach.eu/>

Inhalte des E-Learnings von CrossConnect

Drei Module

- **Modul 1:** Step-by-Step Guide
- **Modul 2:** Fallbeispiele
- **Modul 3:** Empowerment Toolbox





CrossConnect

CrossConnect Step-by-Step Guide

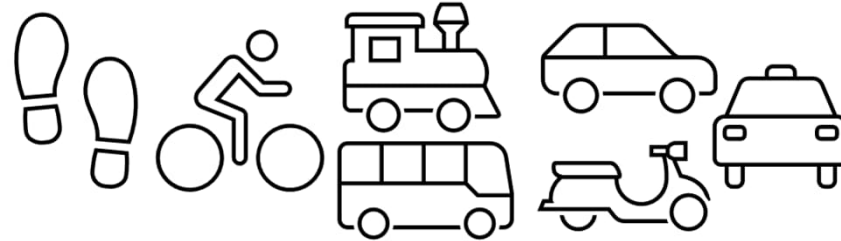
CrossConnect Step-by-Step Guide

- Entscheidungshilfe und Leitfaden
- Zeigt, wie innerörtliche LSA-gesteuerte Kreuzungen nachhaltiger gestaltet werden können
- Download PDF:
www.crossconnect-dach.eu



Hintergrund des Step-by-Step Guides

- Methodik von CrossConnect bezieht **alle Mobilitätsformen** ein



- Zentral für die Planung: **Menschen** und deren **Bedürfnisse**, nicht der Verkehrsfluss des motorisierten Verkehrs (MIV), heute und in Zukunft
→ spezifische Anforderungen

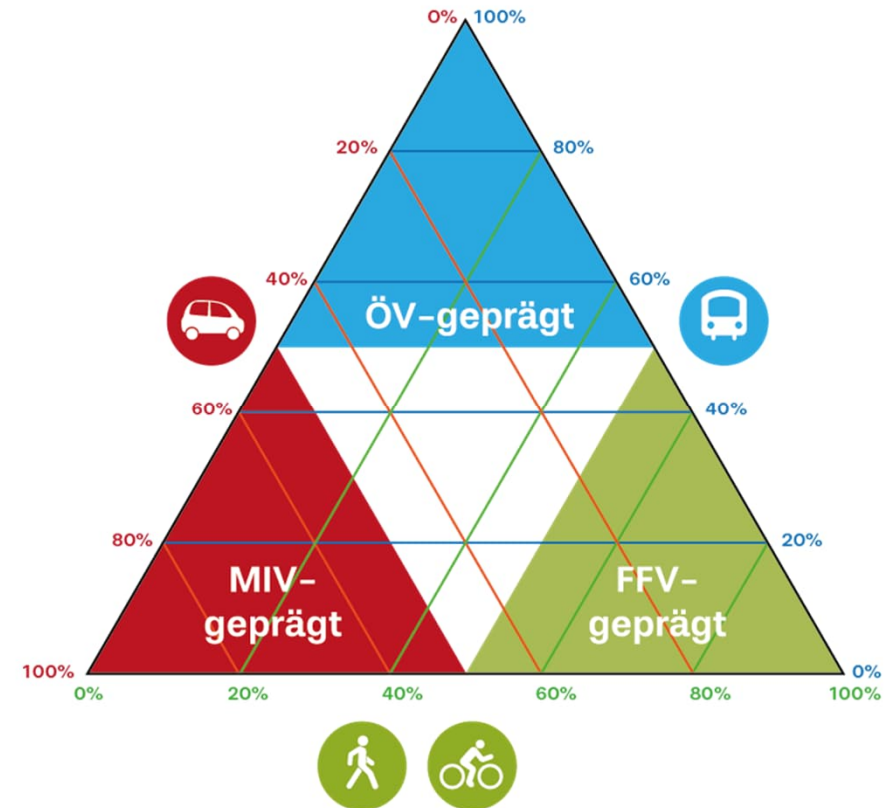


Hintergrund des Step-by-Step Guides

- **Grundlage:** Anteile der Personen, die sich an einem Knoten bewegen, nicht Anteile der Fahrzeuge

CrossConnect-Pyramide

- **Ziel:** Kreuzung so gestalten, dass alle Menschen sie sicher, komfortabel und selbstständig nutzen können



Step-by-Step Guide: 3 Aspekte



Step-by-Step Guide: 3 Schritte



Step-by-Step Guide: Vorgehen



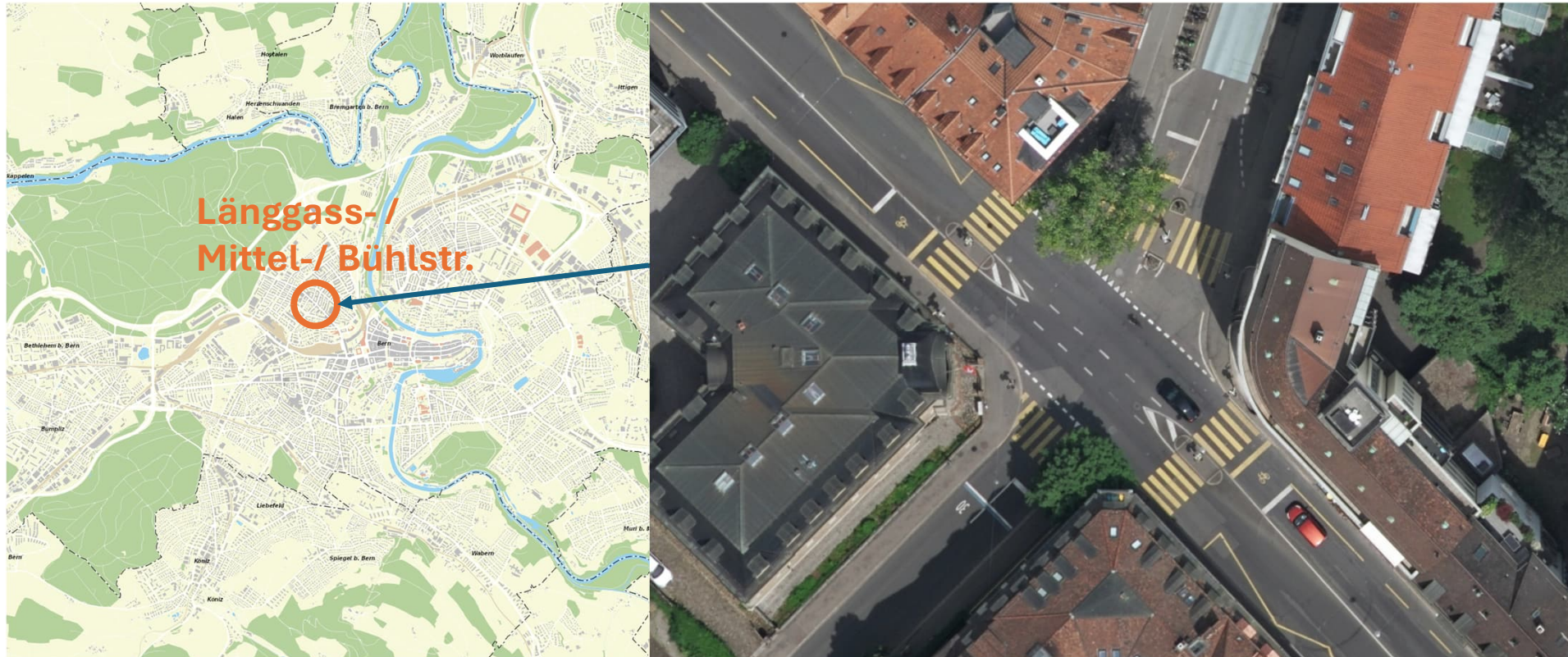


Fallbeispiel Bern-Länggasse

Länggassstrasse / Mittelstrasse / Bühlstrasse

Lage des Knotens

Stadt Bern, Schweiz: Länggassstrasse / Mittelstrasse / Bühlstrasse





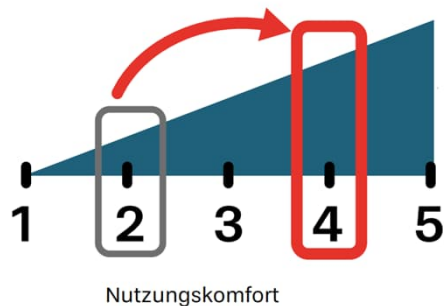
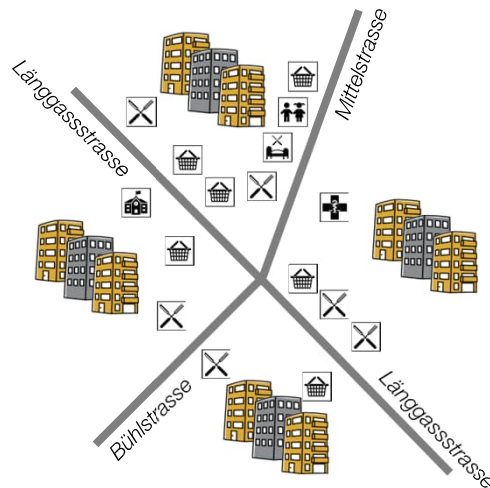
Schritt 1

Kontext und Zielbild

Schritt 1: Kontext und Zielbild

Soziale Aspekte

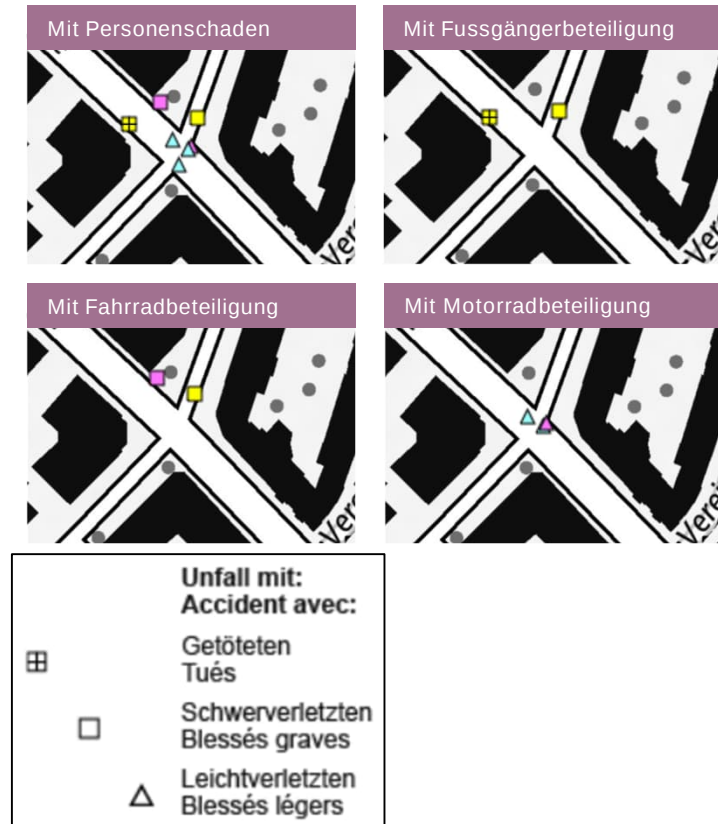
- Lage



- Nutzer:innen

Bewohner:innen
Kinder Familien
Studierende
Durchgangsverkehr
Fahrräder
Kund:innen Fussgänger:innen

- Unfälle



Schritt 1: Kontext und Zielbild

Ökologische Aspekte

- Lage



- Klimaziele

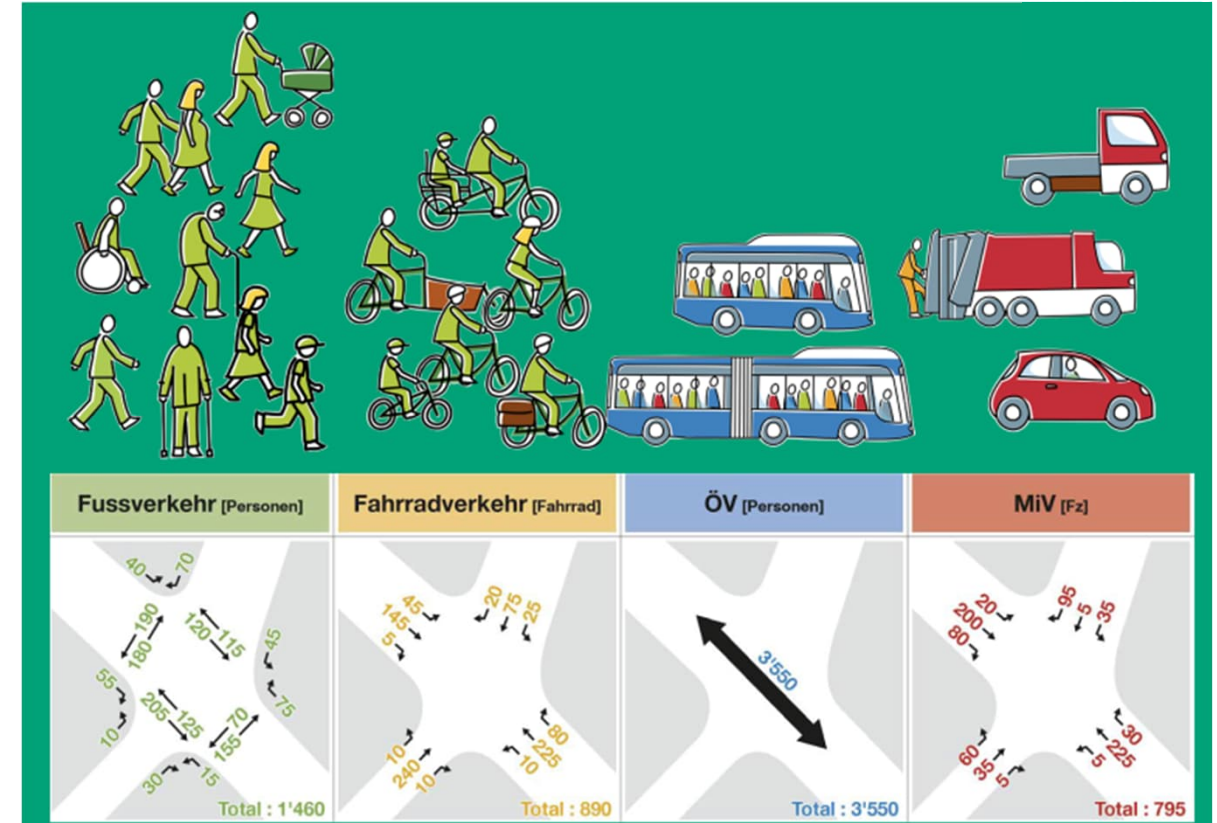
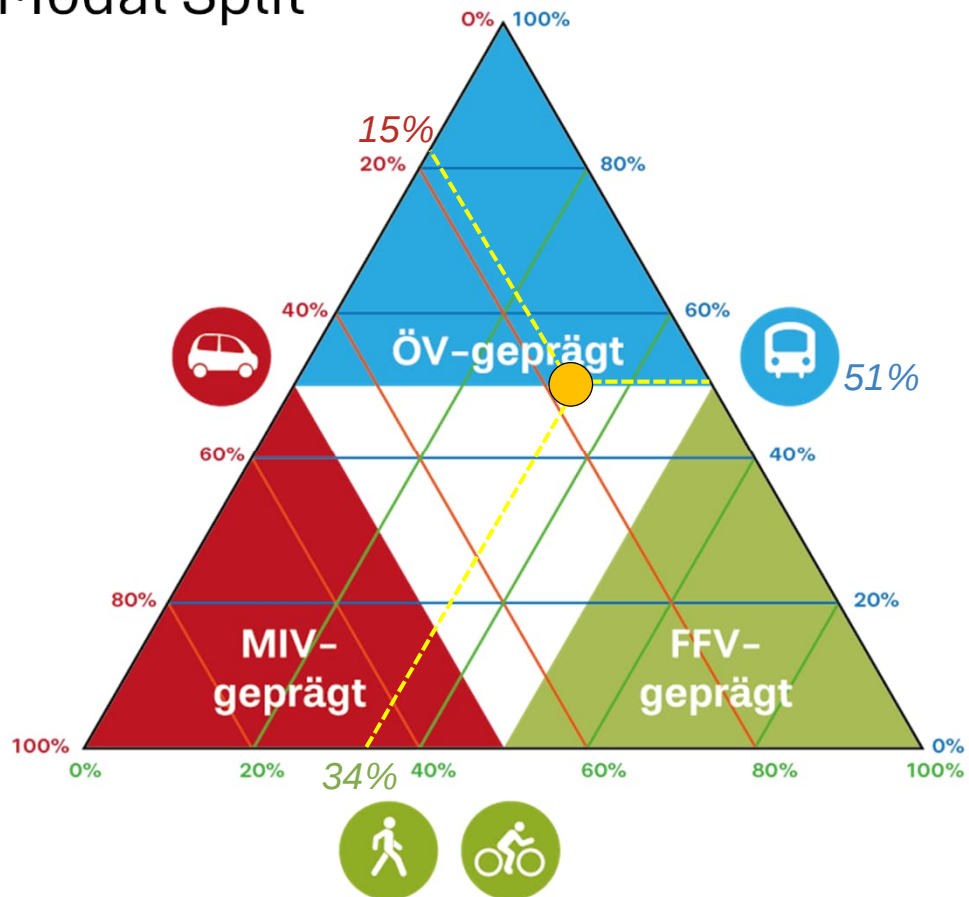
Energie- und Klimastrategie 2035:

- +8%/Jahr im Fahrrad-DTV
- -17% im MIV-DTV
- +18% pkm im ÖV
- +10'000 m²/Jahr klimawirksame Flächen im bestehenden Strassennetz
- LSA : Fussgänger:innen-Wartezeiten reduzieren, grüne Welle für Radfahrende und neue ÖV-Spuren

Schritt 1: Kontext und Zielbild

Ökologische Aspekte

- Modal Split



Zählung der Verkehrsteilnehmenden während der Abendspitze

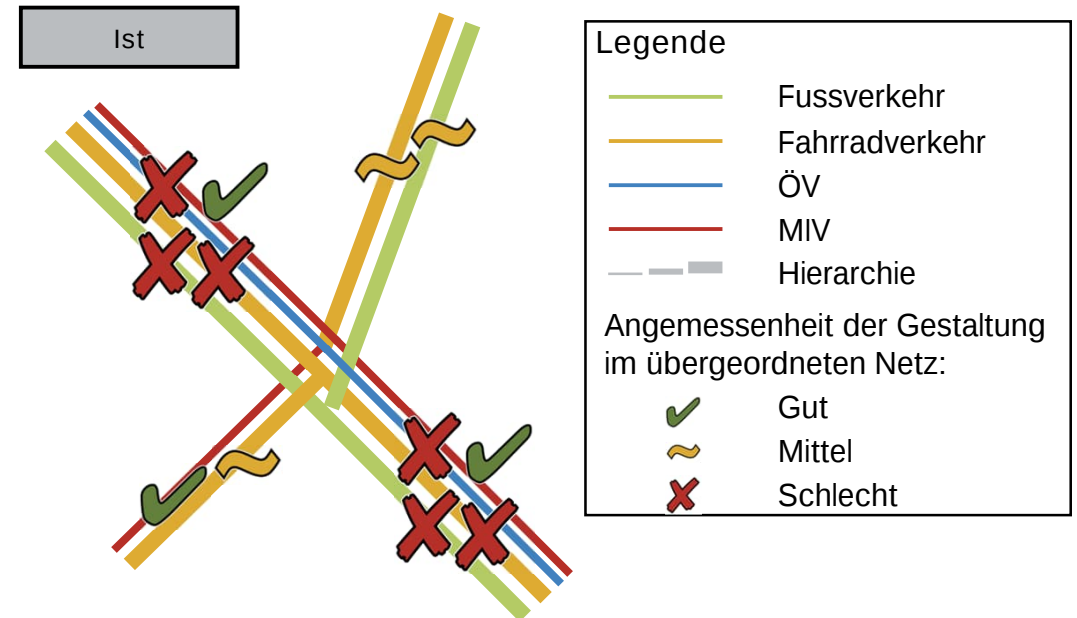
Schritt 1: Kontext und Zielbild

Ökonomische Aspekte

- Platzverhältnisse



- Netz



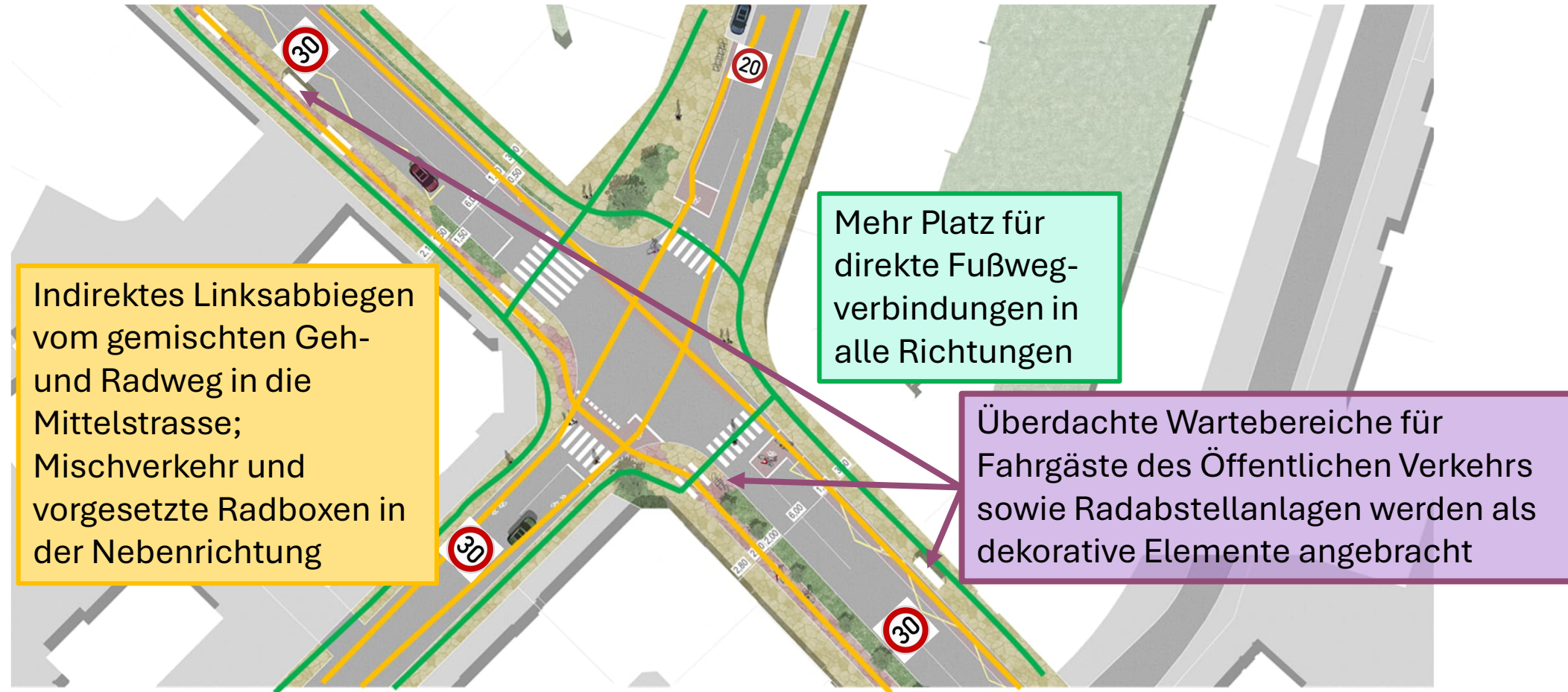


Schritt 2

Betriebs- und Gestaltungskonzept

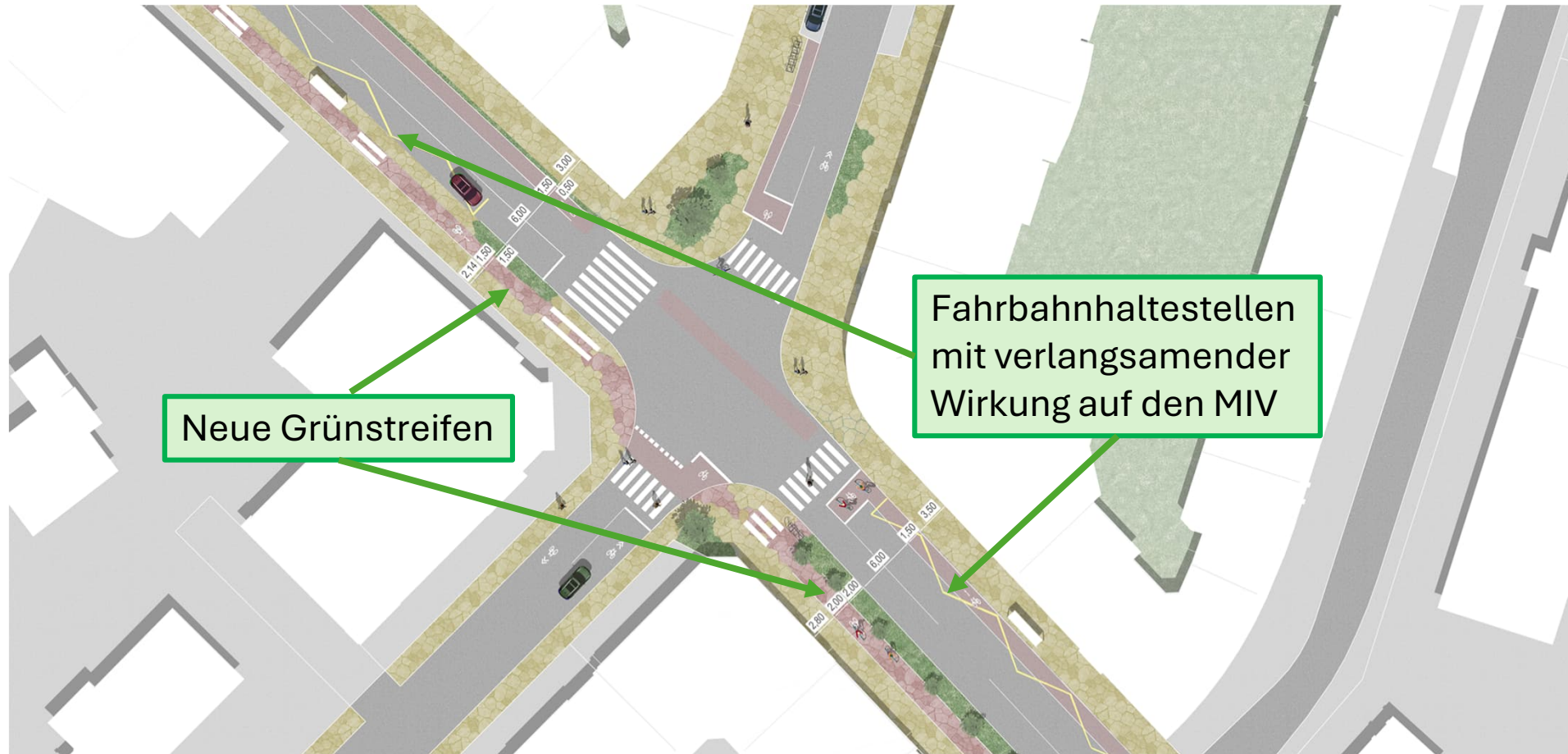
Schritt 2: Betriebs- und Gestaltungskonzept

Soziale Aspekte



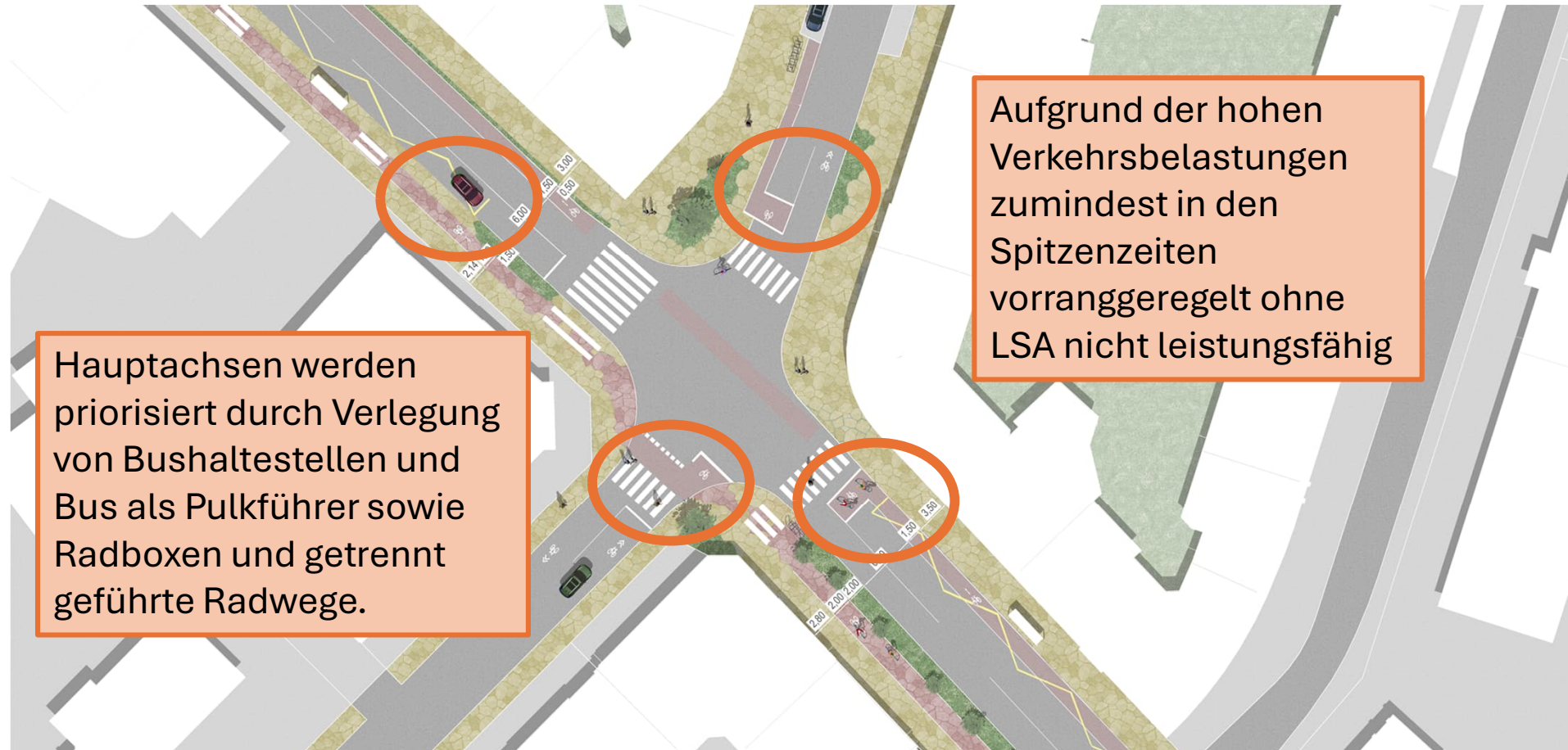
Schritt 2: Betriebs- und Gestaltungskonzept

Ökologische Aspekte



Schritt 2: Betriebs- und Gestaltungskonzept

Ökonomische Aspekte



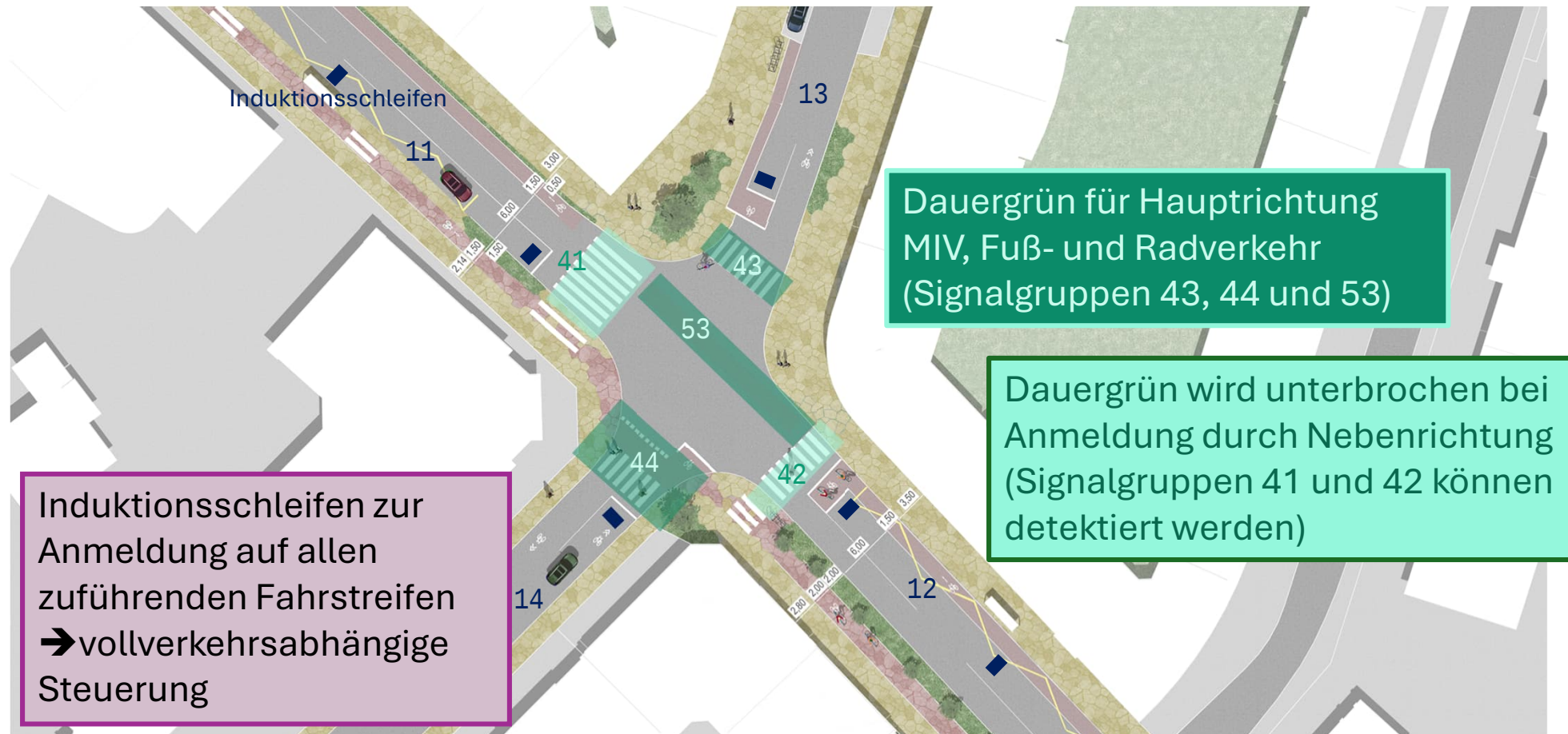


Schritt 3

Steuerungstechnik

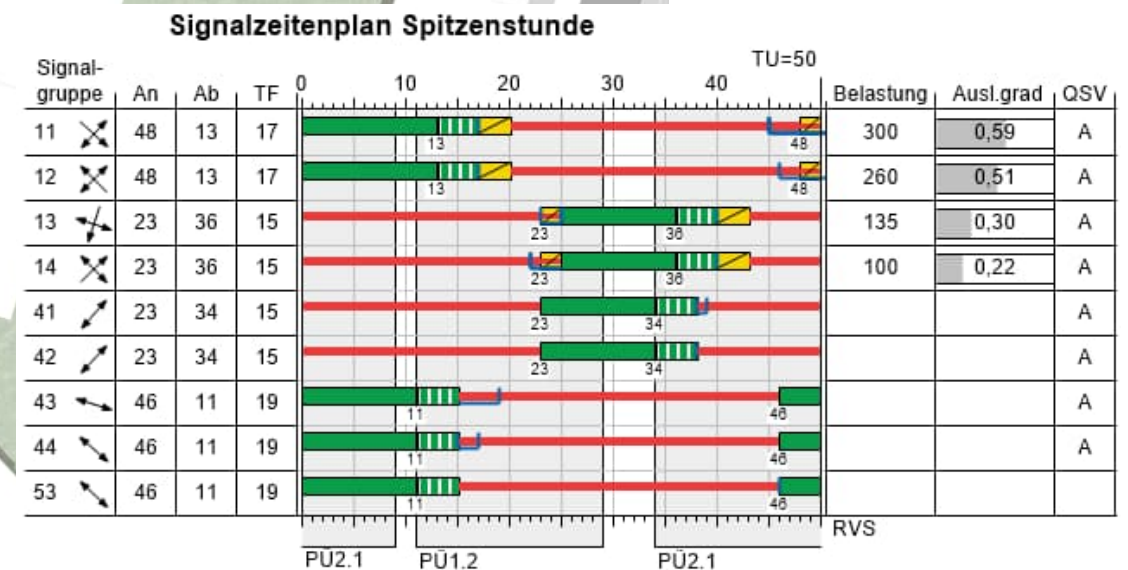
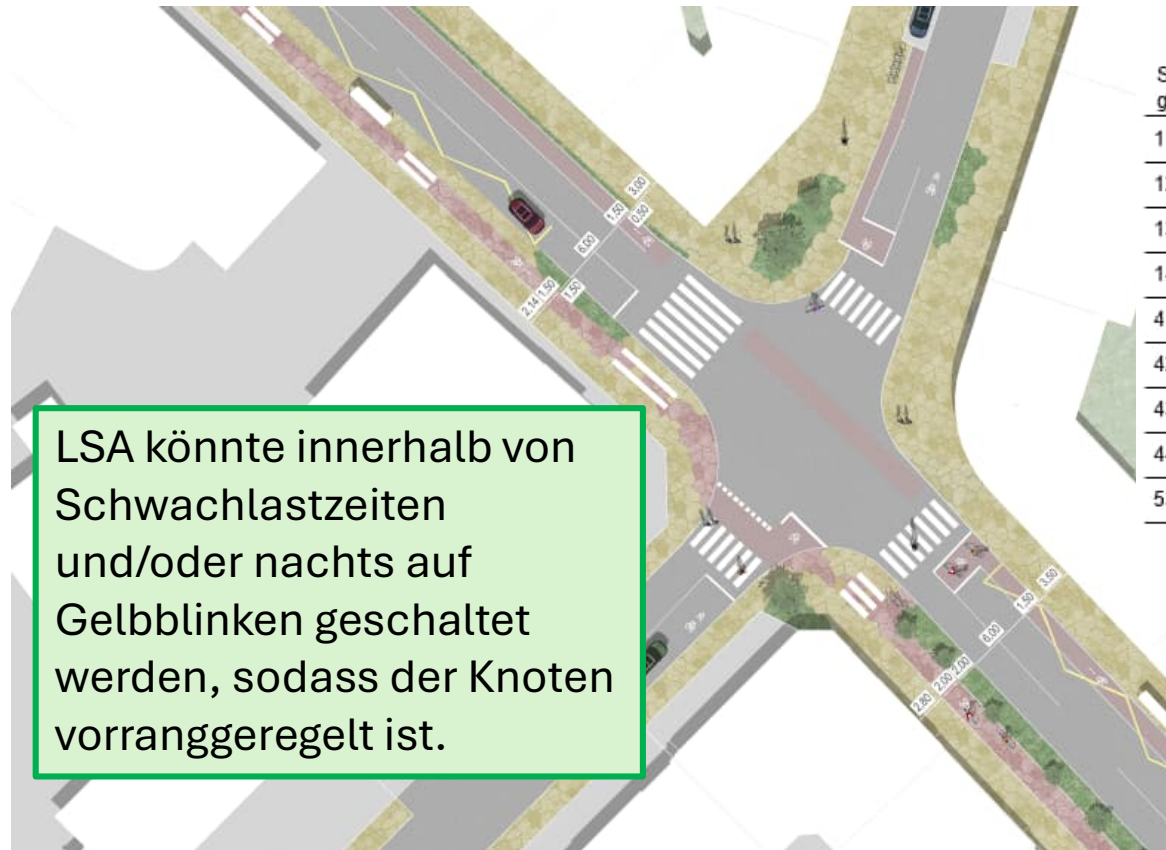
Schritt 3: Steuerungstechnik

Soziale Aspekte



Schritt 3: Steuerungstechnik

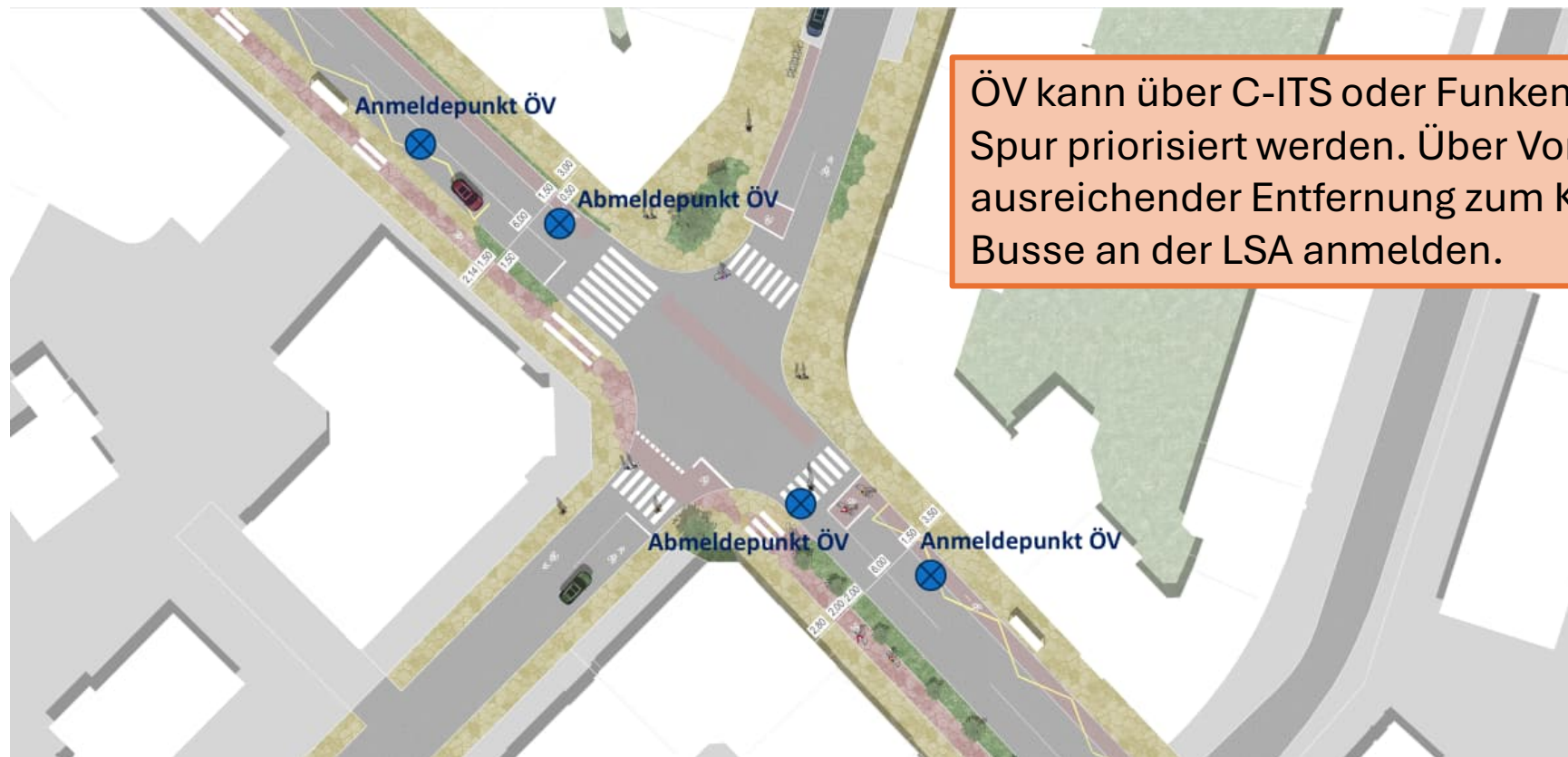
Ökologische Aspekte



ÖV-Priorisierung: Wenn ein Bus die Haltestelle anfährt, wird die Freigabe der Länggassstraße abgebrochen und der Fahrweg für den ÖV freigeräumt.

Schritt 3: Steuerungstechnik

Ökonomische Aspekte



ÖV kann über C-ITS oder Funkempfänger ohne ÖV-Spur priorisiert werden. Über Voranmeldepunkte in ausreichender Entfernung zum Knoten können sich Busse an der LSA anmelden.

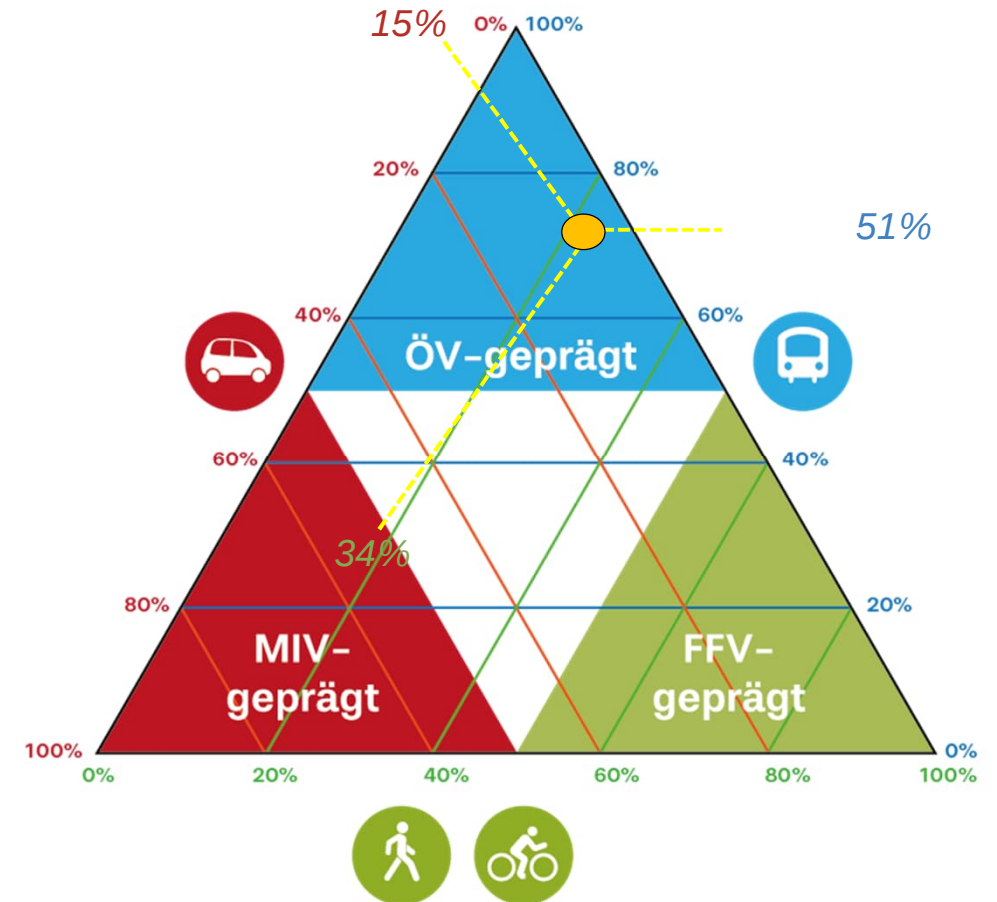
Alternative Gestaltung aus niederländischer Perspektive

- Wenn Änderungen auf Netzebene denkbar sind (weniger Busse), könnte der Knoten auch ohne LSA gestaltet werden



Fazit

- ÖV-geprägter Knotenpunkt mit hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen
- Durch Entfall von Mittelinseln und Schaffung von ÖV-Fahrbahnhaltestellen mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr, Grünraum und Veloabstellanlagen
- Separate Radwege getrennt vom MIV möglich, teilweise auch auf Trottoirniveau.
- ÖV-Priorisierung: Verlegung der Haltestellen zu Fahrbahnhaltestellen vor den Knotenpunkt und Priorisierung der Steuerung macht ÖV zum Pulkführer und räumt den Weg frei



Link und Kontakt

- E-Learning und Dokumentation: www.crossconnect-dach.eu
- Daniel Baehler, Büro für Mobilität AG
 - +41 31 381 93 26
 - daniel.baehler@bfmag.ch
- Alexandre Machu, Transitec
 - +41 31 381 69 12
 - Alexandre.MACHU@transitec.net

