

Neuer Breitenrainplatz – Vorprojekt

Entwurfsidee:

Platzkante und Raumbildung

Zwei lange Gebäudezeilen, die sich aus dem Strassenraum heraus entwickeln, begrenzen den markanten, schmalen Breitenrainplatz. Die Stirnseite im Südwesten wird durch einen geplanten, massiven Baukörper (Migros-Neubau) abgeschlossen, während die nordöstliche Platzkante in die Rodmattstrasse abgeleitet und die schwächste Seite darstellt. Obwohl der Breitenrainplatz räumlich klar gefasst ist, wirkt er durch die diffuse Strassenraumgestaltung mit ihren Pflanzrabatten, Sitzbänken, Pollern und Verkehrsschildern unübersichtlich und heterogen. Durch eine einheitliche, transparente räumliche Gestaltung sollen die Platzkanten wieder geschärft und hervorgehoben werden. Vor allem die bestehenden Linden sollen sukzessive aufgeastet werden (von heute 3.50m auf 7.00m Kronenansatzhöhe), um die visuellen Sichtbezüge und die Orientierung zu verbessern.

Platzfläche und Bodenbelag

Die Neugestaltung sieht vor, dem Breitenrainplatz durch einen einheitlichen Asphaltbelag von Fassade zu Fassade ein neues, ruhiges und homogenes Erscheinungsbild zu verleihen. Die Platzfläche steht sämtlichen Verkehrsteilnehmern paritätisch zur Verfügung und lässt eine Vielzahl an temporären Nutzungen wie Wochen- oder Flohmarkt, Aussenbestuhlung etc. zu. Auf der unteren Ebene wird auf gliedernde Elemente wie Pflanzrabatten und Sträucher verzichtet. Lediglich Sitzbänke und die zusätzlichen Bäume entfalten eine bewegungsführende und lenkende Wirkung.

Lindenplatz:

Seit jeher steht der Breitenrainplatz im Fokus des Verkehrs und stellt einen wichtigen Ziel-, Ausgangs- und Umsteigepunkt dar. Darüber hinaus ist er einer der wichtigsten sozialen Freiräume und Treffpunkt nicht nur für das Quartier. Ein wichtiges Stilmittel sind die strassenbegleitenden Linden, die dem Platz bisher ein Gesicht gegeben haben, gegenüber der erdrückenden Dominanz des Strassenverkehrs jedoch ihre Wirkung nicht voll entfalten konnten. Mit der Neugestaltung tritt der Aspekt des Baumes wieder in den Vordergrund. Etliche Neupflanzungen von Linden, die mit den Jahren ebenfalls auf bis zu 7.00m aufgeastet werden, bilden zusammen mit dem Bestand hallenartige Zonen, die dem Breitenrainplatz ein neues, einzigartiges Image verleihen. Diese lockere räumliche Struktur entwickelt sich aus den Strassenbäumen des Quartiers heraus und führt auf dem Breitenrainplatz zu einer thematischen Verdichtung. Das wechselvolle Licht- und Schattenspiel wirft eine sich stetig verändernde Textur auf den Asphalt, die auch Autofahrer zu erhöhter Aufmerksamkeit und Umsicht verleiten soll.

Trampavillon:

Die typische stromlinienartige Form des Gebäudes ordnet sich dem Verkehrsfluss unter und geht auf eine allgemeine Entwicklung der 1920er und 1930er Jahre zurück, als das Verkehrsaufkommen stetig wuchs und die Strassenbahnen in den Städten an Bedeutung gewannen. Der Trampavillon auf dem Breitenrainplatz wurde 1941 gebaut und stellt noch heute eine wichtige, identitätsstiftende Kleinbaute dar. Allerdings wurden die eleganten Proportionen des Pavillons durch den späteren Kioskeinbau in den 1970er Jahren nachhaltig gestört und die Wirkung des schwebenden Dachs markant geschmälert.

Im Zuge der Neugestaltung des Breitenrainplatzes soll nun der Pavillon saniert werden.

Das Architekturbüro huggen berger fries Architekten AG hat im Rahmen eines Drittauftrags im Dezember 2009 eine Nutzungsstudie erstellt. Die Stadt Bern wird in einem folgenden Schritt klären, wie das weitere Vorgehen aussieht.

Neuer Breitenrainplatz – Vorprojekt

Verkehr

Das Bedürfnis der Fussgänger und Velofahrer nach tiefen Geschwindigkeiten auf dem Breitenrainplatz wird mit einem differenziert abgestuften Geschwindigkeitsregime für den MIV umgesetzt. So ist geplant, auf dem Platz in den Bereichen mit höherer MIV-Belastung (Moserstrasse/ Rodtmattstrasse/ Stauffacherstrasse) ein Tempo 30-Regime einzuführen. In diesen Bereichen werden mit Fussgängerstreifen auf wichtige Fussverkehrsbeziehungen (Wunschlinien) hingewiesen und das Vortrittsrecht der Fussgänger angezeigt.

Auf der Nebenbeziehung im Bereich der Breitenrainstrasse ist das Signal „Begegnungszone“ im Zusammenspiel mit der neuen Platzgestaltung geplant.

Die bestehenden Seitenstrassen werden im Zone-30-Regime belassen. Die „Eingangstore“ von den weniger befahrenen Seitenstrassen werden als Trottoirüberfahren ausgebildet und bilden einen guten Kontrast zu den Hauptachsen des städtischen Verkehrsnetzes.

Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Tram- und Busverkehr ist massgebend für das Funktionsgefüge des Breitenrainplatzes. Der bestehende erhaltenswerte Haltestellenpavillion, die Tramlinie mit erhöhtem Raumbedarf für Trasse und Perron sowie die Wendemöglichkeit der Busse zeichnen den Verkehrsraum bereits klar vor.

Die Tramhaltestelle befindet sich im Zentrum des Platzes und somit des Geschehens. Bushaltestellen sind hingegen bewusst alle in der Stauffacherstrasse angeordnet. Dies schafft für die ÖV-Kunden Klarheit bezüglich der Haltestellenanordnung.

Der neue Fussgängerstreifen zwischen Tramhaltestelle und Coop stärkt auch die direkte und kurze Umsteigebeziehung zwischen Tram und Bus.

Das Projekt umfasst die Option, die Tramdurchfahrten bei der Kreisfahrbahn mittels Lichtsignalanlagen zu priorisieren.

Fussverkehr

Die Fussgänger profitieren von mehr, direkteren und komfortableren Wegbeziehungen. Die Begegnungszone, die Trottoirüberfahrten, wie auch die Fussgängerstreifen stehen im Zeichen des Vortrittes für Fussgänger gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern. Die Ränder der beiden Enden der Haltestelleninsel werden für die gute Querbarkeit tief gehalten. Die Umsteigebeziehung zwischen Tram und Bus ist kürzer als bisher. Zwischen Traminsel und Migros entsteht eine frei begehbbare Fläche (Begegnungszone). Die Hausvorzonen werden grosszügiger und besser multifunktional nutzbar.

Veloverkehr

Der Veloverkehr profitiert von mehr und besser verteilten Veloabstellplätzen, welche direkt erreichbar sind. Die Hauptverkehrsbeziehungen können wie bisher angeboten werden. Die Beziehung Stauffacherstrasse Richtung Rodtmattstrasse wird direkt über eine Mischverkehrsfläche am nördlichen Ende der Traminsel hergestellt.

Rollender motorisierter Individualverkehr

Der Breitenrainplatz wird neu im Kreisverkehr rund um die Traminsel betrieben. Die grosse Verkehrsfläche zwischen Stauffacherstrasse und Rodtmattstrasse wird deutlich reduziert. Der Kreisverkehr begünstigt den Verkehrsabfluss ab dem Tramtrasse.

Ruhender motorisierter Individualverkehr/ Lieferverkehr/ Taxi

Die privaten Parkplätze werden neu organisiert, können aber weiterhin im Gebäudeumfeld angeboten werden. Die verschiedenen Anlieferungsflächen können grundsätzlich im bestehenden Umfang weiter betrieben werden. Ob ein Taxistand auf dem Breitenrainplatz weiterhin benötigt wird, wird die Stadt Bern im Rahmen des Bauprojektes abklären.