

Verkehrssituation im Umfeld des zukünftigen Bahnhofszugangs Bubenberg – Variantenstudien, Betriebs- und Gestaltungskonzept: Zusammenfassung

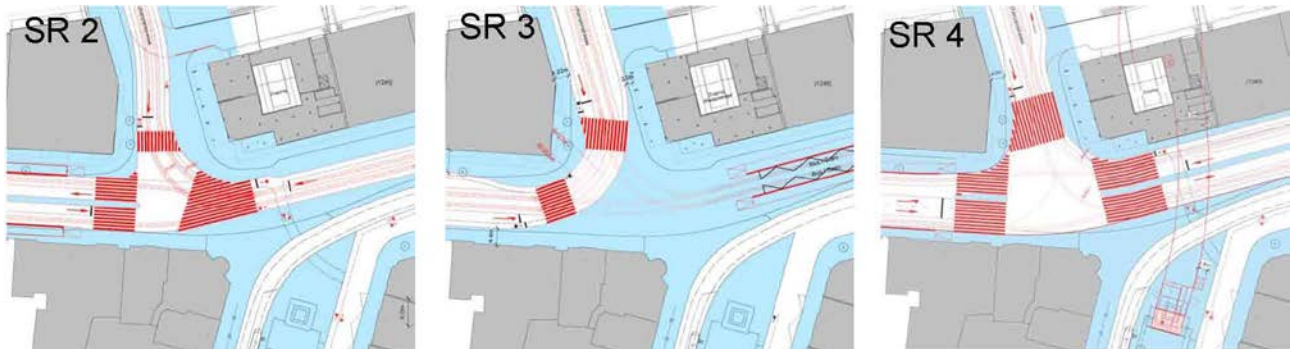
Die neue Westpassage als Teil des bipolaren Erschliessungssystems des Bahnhofs Bern ist ein wesentlicher Bestandteil des Projektes Zukunft Bahnhof Bern ZBB. Mit einem neuen Bahnhofszugang im Bubenbergzentrum werden in den Spitzenzeiten grosse Personenströme den Bubenbergplatz queren und die Anforderungen an diesen Raum grundlegend ändern: Zur Tagesspitze (10 Minuten stärkster Personenfrequenz am Morgen) werden statt heute 1'700 Personen zukünftig knapp 8'000 Personen den Bubenbergerplatz überqueren (Prognose 2030). Aufgabe der Studie war es, den neuen Bahnhofszugang Bubenberg in das Gesamtverkehrssystem verträglich zu integrieren und für den betroffenen Perimeter ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) auszuarbeiten.

Ziel des BGK ist es, den verschiedenen Ansprüchen im Perimeter möglichst gut gerecht zu werden und die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sicher zu stellen. Der Perimeter ist so umzugestalten, dass die Personenströme vom und zum neuen Zugang Bubenberg entsprechend der anzunehmenden Nachfrage abgewickelt werden können. Die Zweite Tramachse ist in das Konzept zu integrieren und der öV insgesamt zu priorisieren, so dass kurze und zuverlässige Reisezeiten sichergestellt werden können. Die Wegebeziehungen für Velofahrende sind so zu optimieren, dass sie den gewünschten Routen entsprechen und sicher zur neuen Velostation führen. Erschliessung und Anlieferung im Perimeter ist sicher zu stellen. Es ist zu ermitteln welche Menge MIV-Verkehr sich im Konzept verträglich abwickeln lässt.



Planungsperimeter

In einer breit angelegten Auslegeordnung wurde nach möglichen Lösungsansätzen für die verschiedenen Ansprüche an diesen Raum gesucht. Folgende Stossrichtungen (SR) wurden dabei untersucht, wobei die SR 1 – Heutiges Verkehrsregime – aufgrund unzureichender Leistungsfähigkeit für den Fussverkehr direkt ausgeschlossen ist:



Bei der **SR 2** wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf die Geradeausbeziehung beschränkt (Ausnahme: Rechtsabbieger aus Schanzenstrasse in Laupenstrasse) und in der Fahrtrichtung Bollwerk – Laupenstrasse um rund ein Drittel reduziert. Dadurch kann die Fahrbahnfläche zu Gunsten des Fussverkehrs reduziert werden und es kann mit kurzen Umlaufzeiten eine gute Abwicklung von Fussgängern und öV sichergestellt werden. Der öV kann ohne Reisezeitverluste betrieben werden. Für die Wartebereiche der Fussgänger an den Lichtsignalanlagen kann ausreichend Fläche zur Verfügung gestellt werden. Aus stadträumlicher und stadtgestalterischer Sicht bietet diese Stossrichtung eine verträgliche Integration von MIV und Tram in den Stadtraum. Die Verkehrsverlagerungen müssen mit flankierenden Massnahmen verträglich gelenkt werden. Aufgrund der fehlenden Abbiegebeziehung in Richtung Schanzenstrasse ist für die Anlieferung die direkte Zufahrt zur Bogenschützenstrasse via Laupenstrasse nicht möglich, sie muss umfahren werden. In der Summe stellt sich diese Stossrichtung als machbar und für alle Verkehrsteilnehmenden am besten verträglich dar.

Bei der **SR 3** wird der Bubenbergplatz weitestgehend vom MIV freigehalten. Die öV-Haltestellen müssen in dieser Stossrichtung auf dem Bubenbergplatz angeordnet werden. Sie liegen damit zu nahe bei den Haltestellen auf dem Bahnhofplatz und stehen folglich im Widerspruch zum Gestaltungsprojekt „Neuer Bahnhofplatz“. Zudem behindern die haltenden Trams vor dem Bubenbergzentrum den querenden Fussverkehr (Rote-Wand-Effekt). SR 3 lässt nur eine unzureichende öV-Priorisierung zu: Der Hauptstrom des öV steht im Konflikt zum MIV-Hauptstrom und in den Spitzenzeiten zu unregelmässigen Fussgänger-Strömen. Bei der SR3 muss zudem der MIV in einem grösseren Ausmass reduziert werden als bei der SR2. Die starken Verkehrsverlagerungen führen in anderen Räumen (z.B. Kleine Westtangente/Henkerbrännli) zu übermässigen Belastungen.

In der **SR 4** wird das heutige Verkehrsregime beibehalten. Die Leistungsfähigkeit für den Fussverkehr soll durch eine unterirdische Weiterführung der Personenströme von der Westpassage zum Hirschengraben in Ergänzung zum Ausgang im BBZ sichergestellt werden. In der Laupenstrasse bestehen bei SR 4 enge Platzverhältnisse für beide Haltestellen und unzureichende Warte- bzw. Zirkulationsflächen für Fussgänger. Der Linksabbieger von der Laupen- in die Schanzenstrasse reduziert die Kapazität der Kreuzung, so dass der öV trotz Eigentrassee nur mit hohen Verlustzeiten verkehren kann. SR 4 lässt damit nur eine unzureichende öV-Priorisierung zu.

In der weiteren Detaillierung und Optimierung wurde zur SR 2 das nachfolgend beschriebene Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeitet.



Betriebs- und Gestaltungskonzept

Die öV-Priorisierung wurde umfassend untersucht und detailliert ausgearbeitet. Die wesentlichen Punkte sind:

- Steuerung der Lichtsignalanlage: Kreuzung mit 45-Sekunden-Umlauf, 3 Phasen, dynamische Steuerung mit öV-Anmeldung.
- Eigentrassee vor Bubenbergzentrum, um Priorisierung sicher zu stellen und Reisezeitverluste zu minimieren.
- öV-Schleuse in der Schanzenstrasse.
- Haltestellen in der Laupen- und Schanzenstrasse.
- Aufwärtskompatibel mit Tram Länggasse.

Nicht nur die Flächenansprüche der Fussgänger, sondern vor allem auch die Abwicklung und Priorisierung des öV erfordert eine Vereinfachung der Kreuzung und eine Reduktion des MIV-Aufkommens:

- Wegfall der Verkehrsbeziehung Bubenbergplatz – Schanzenstrasse in beiden Richtungen.
- Wegfall Linksabbieger von Laupen- in Schanzenstrasse (ca. 300 Fz/h in der Abendspitze umgeleitet auf Inselplatz und Bühl-/Stadtbachstrasse).
- MIV auf der Achse Bollwerk – Bahnhofplatz – Bubenbergplatz muss um rund 1/3 reduziert werden.
- Mehrverkehr über Kleine Westtangente, Rückstau an Kreuzungen Henkerbrünli, Lorrainebrücke und Bollwerk.

Die Bedürfnisse von Anlieferung und Bahnhofzufahrt sind berücksichtigt worden. Die Anzahl der Anlieferplätze ist unverändert. Für die Zu- und Wegfahrt sind gewisse Routen zu beachten:

- Zufahrt über Bahnhofplatz und Stadtbachstrasse, Wegfahrt über Schanzenstrasse.
- im Strassenraum nur Anlieferung, kein privater Warenumsschlag möglich.
- Parkplätze auf der Bahnhof-Plattform werden über Kleine Westtangente erschlossen (ca. 60-100 Fahrten pro Stunde). Abfahrt über Rampe nur für Cars, Busse und Anlieferung.
- Schleichverkehrsrouten via Plattform und Bogenschützenstrasse Ost wird unterbunden.

Für den Veloverkehr sind weiterhin alle Verkehrsbeziehungen möglich. Aus Kapazitätsgründen und wegen Konflikten mit dem öV sind jedoch gewisse Abbiegebeziehungen nur indirekt möglich. Für den Veloverkehr bedeutend sind:

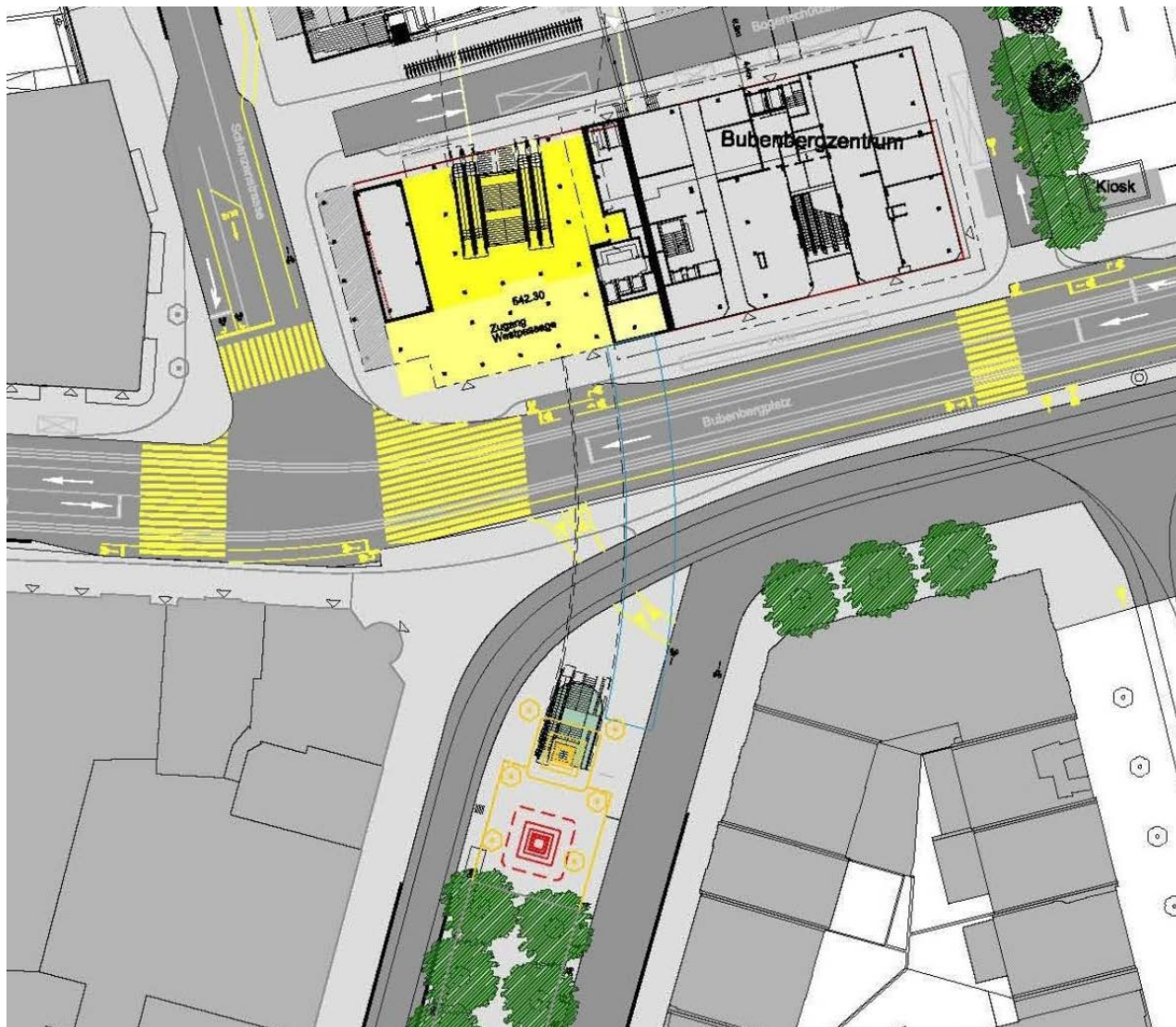
- weitgehende Entflechtung Fuss- und Veloverkehr.
- separate Steuerung an der Lichtsignalanlage.
- Velos müssen durch Haltestellen fahren, Umfahrung im Seitenraum nicht möglich. Ausnahme: Schanzenstrasse bergauf wird das Velo im Seitenraum geführt.

Für die Personenströme können insbesondere im Knotenbereich grosszügige Seitenräume angeboten werden.

Die Zirkulations- und Warteflächen erreichen die erforderliche Qualitätsstufe.

- Alle Fussgänger können oberirdisch abgewickelt werden.
- Begrenzung der Sperrzeit der Lichtsignalanlage auf 25 Sekunden führt zu kurzen Wartezeiten und ausreichenden Querungszeiten.

Für das prognostizierte Fussgänger-Aufkommen 2030 ist eine ergänzende Fussgänger-Unterführung zwar noch nicht erforderlich, die Kapazität der oberirdischen Führung ist ausreichend. Da eine Fussgänger-Unterführung aber für ortskundige Pendler von Nutzen ist und weil sie dazu beiträgt, die Seitenräume in den Spitzenstunden zu entlasten, soll die Realisierung einer ergänzenden Unterführung in den weiteren Planungsstufen als Variante mitbearbeitet werden. Im Rahmen des BGK wurde folgende Bestvariante für eine ergänzende Unterführung ermittelt:



Ergänzende Unterführung

Fazit

Die Sicherung des Zugangs zur Bahn benötigt Platz für die Fussgängerströme von und zum Zugang Bubenberg sowie zur Welle. Mit der als Betriebs- und Gestaltungskonzept ausgearbeiteten Stossrichtung 2 liegt eine Lösung vor, die für das Umfeld des Zugangs Bubenberg gut funktioniert.

Das Personenaufkommen zur Spitzenzeit aus dem Bahnhof wird in Zukunft deutlich steigen. Das öV-Angebot wird dem entsprechend angepasst. Dies erfordert Massnahmen beim MIV. Um die Kreuzung zu vereinfachen und die Leistungsfähigkeit für öV und Fussgänger zu erhöhen, werden die Abbiegebeziehungen Laupenstrasse - Schanzenstrasse und Schanzenstrasse - Bubenbergsplatz (beide Richtungen) aufgehoben. Der MIV auf der Achse Bollwerk – Bahnhofplatz – Bubenbergsplatz muss zudem um rund ein Drittel reduziert werden, damit genügend Grünzeiten sowie Warte- und Zirkulationsflächen für den Fussverkehr angeboten und der öV priorisiert werden kann.

Die nötige Verkehrsverlagerung hat Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung auf angrenzenden Strassen und Knoten. Es braucht deshalb Massnahmen im Verkehrssystem (z.B. Inselplatz) und flankierende Massnahmen in angrenzenden Stadtquartieren (z.B. Stadtbachquartier).

3. Dezember 2013