

Architektur Wartehallen/Kiosk

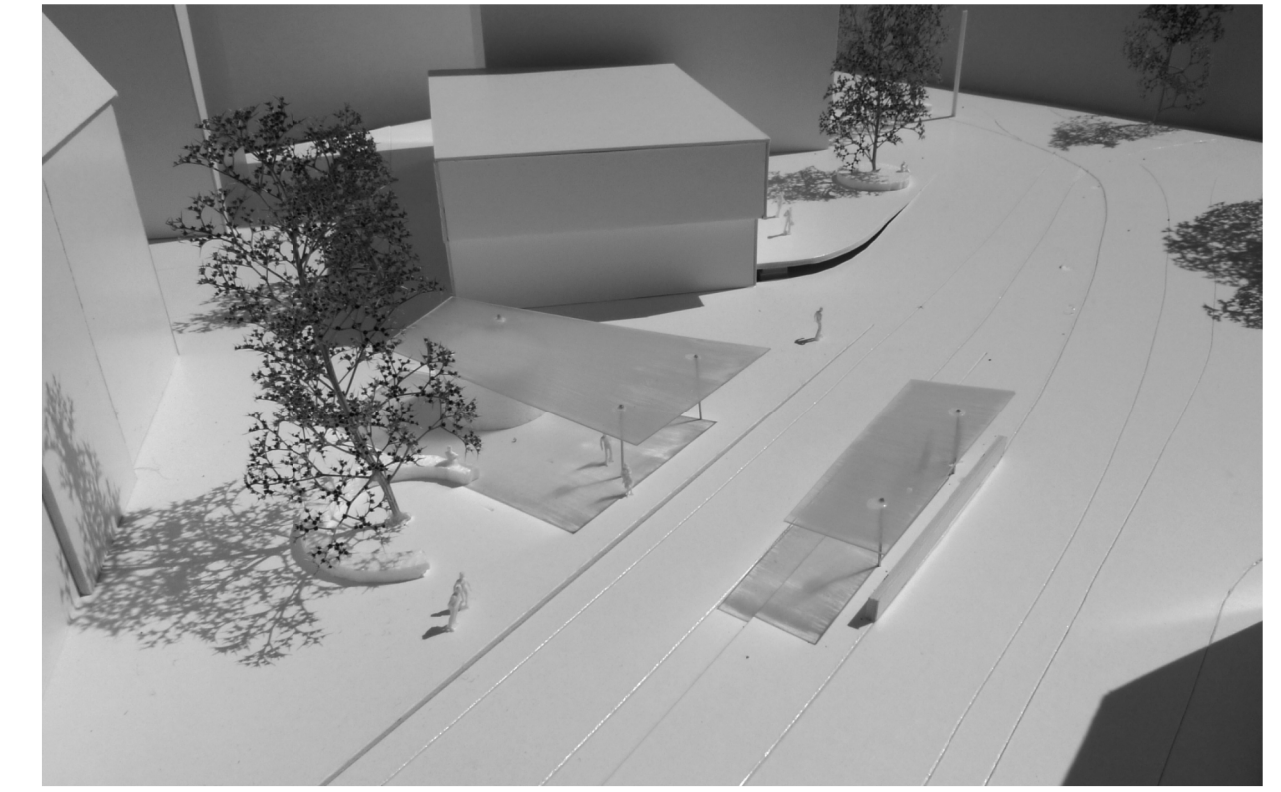
Ein präzise geschnittenes trapezförmiges Glasdach bildet den Witterungsschutz im Wartebereich. Förmlich schwebend nehmen die Dachkanten einerseits Bezug auf die wichtige Langsamverkehrsachse Tschannerstrasse –Mühlemattstrasse, andererseits auf die senkrecht dazu liegende Tramachse.

Die zwei Wartebereiche bilden optisch eine Einheit. Im Lichtraumprofil der Trams wird das Dach unterbrochen, bleibt aber als zusammenhängendes Element klar erkennbar. Die gläserne Transparenz des Daches schliesst den durch die bestehende Bebauung stark gefassten Raum gegen oben nicht ab, sondern lässt den Blick über die historische Fassade in den Himmel schweifen.

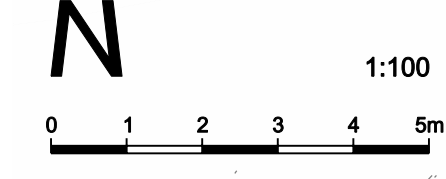
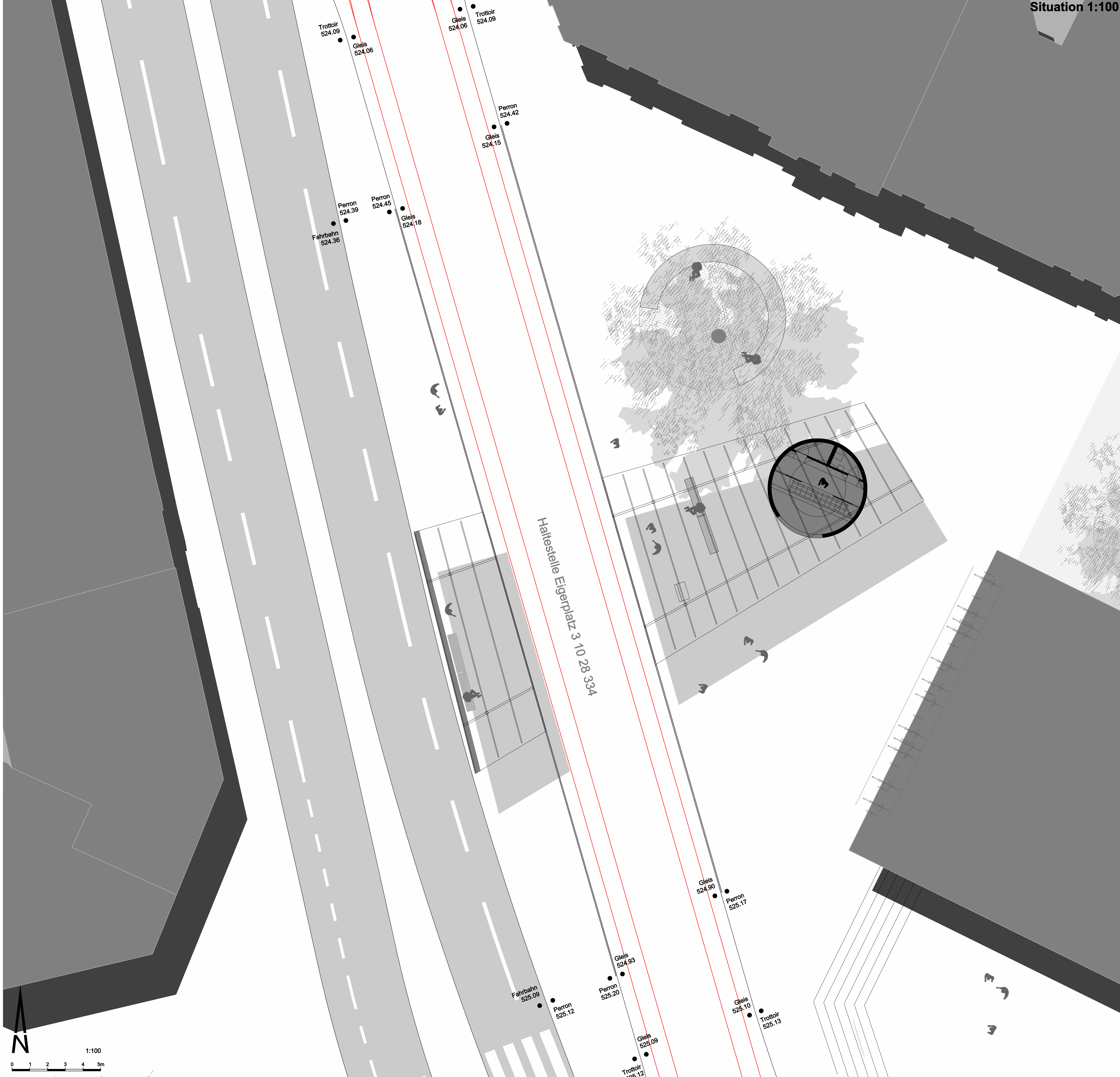
Der filigranen Dachkonstruktion, getragen von schlanken Stützen, steht der massiv konstruierten Kioskbau gegenüber. Der dunkel eingefärbte Sichtbeton nimmt Bezug auf die dunkle Färbung der Kiesflächen, übt jedoch Zurückhaltung gegenüber der Farblichkeit der benachbarten Fassaden am Eigerplatz.

Mit seiner runden Form definiert sich der Kiosk als autonomes Volumen. Der Bereich der Haltestelle erfährt somit keine Wertung in Vor- und Rückseite. Der Platz wird durch die bestehenden angrenzenden Fassaden definiert und erfährt keine weitere Verunklärung.

Eine niedrige, im selben dunklen Beton gehaltene Wand bietet stadtauswärts Schutz zur Strasse. Diese räumliche Trennung über die ganze Länge der überdachten Haltestelle vermittelt dem wartenden Fahrgast auch in diesem relativ schmalen Bereich das Gefühl von Sicherheit.

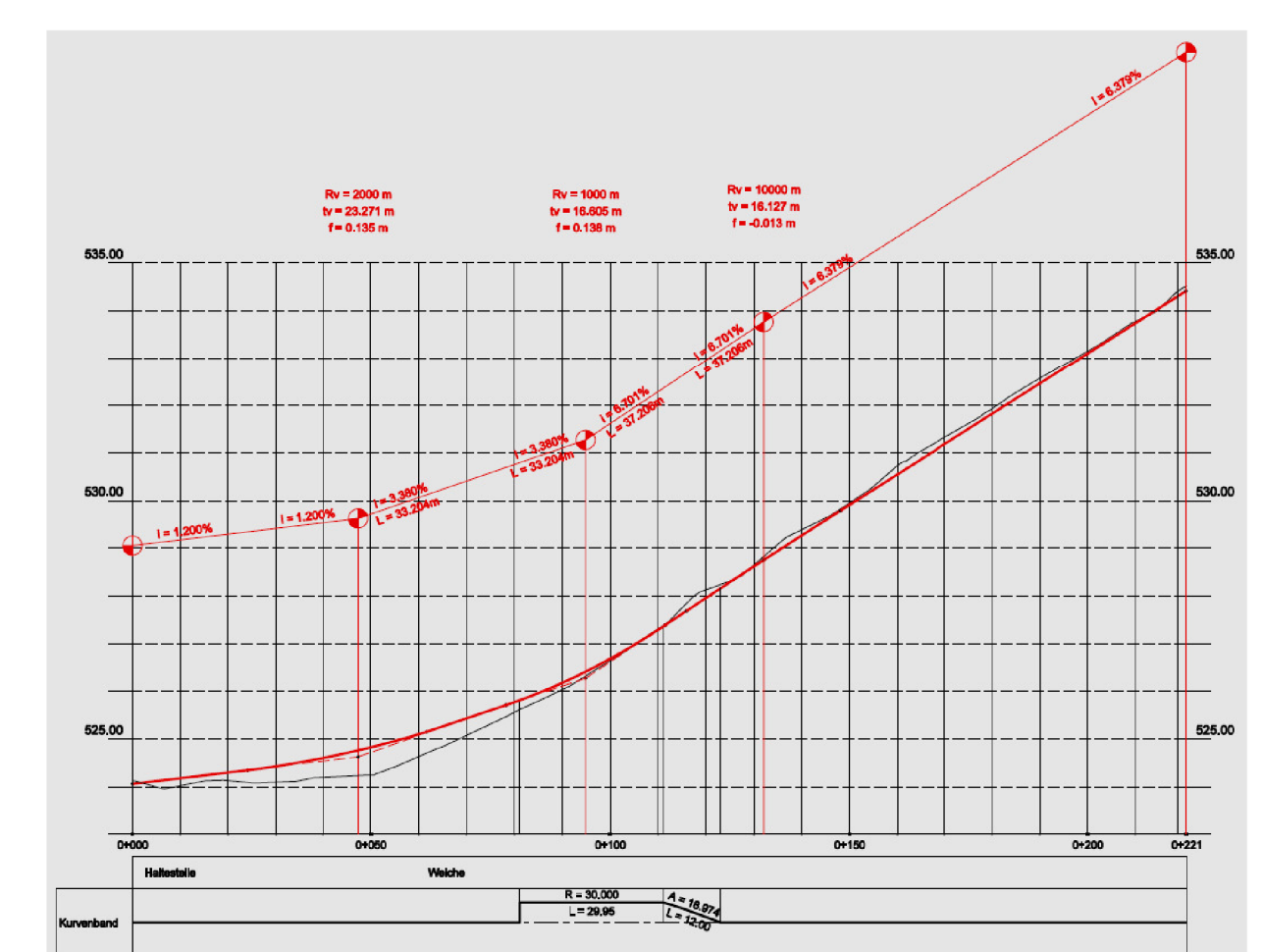


Den unterschiedlichen Funktionen und Bedürfnissen der Haltestellen wird optimal Rechnung getragen. Die verschiedenen Haltestellenelemente ergänzen sich und bilden zusammen eine Einheit. Durch die Differenzierung von Form, Farbe und Material entstehen spannende Wechselwirkungen.

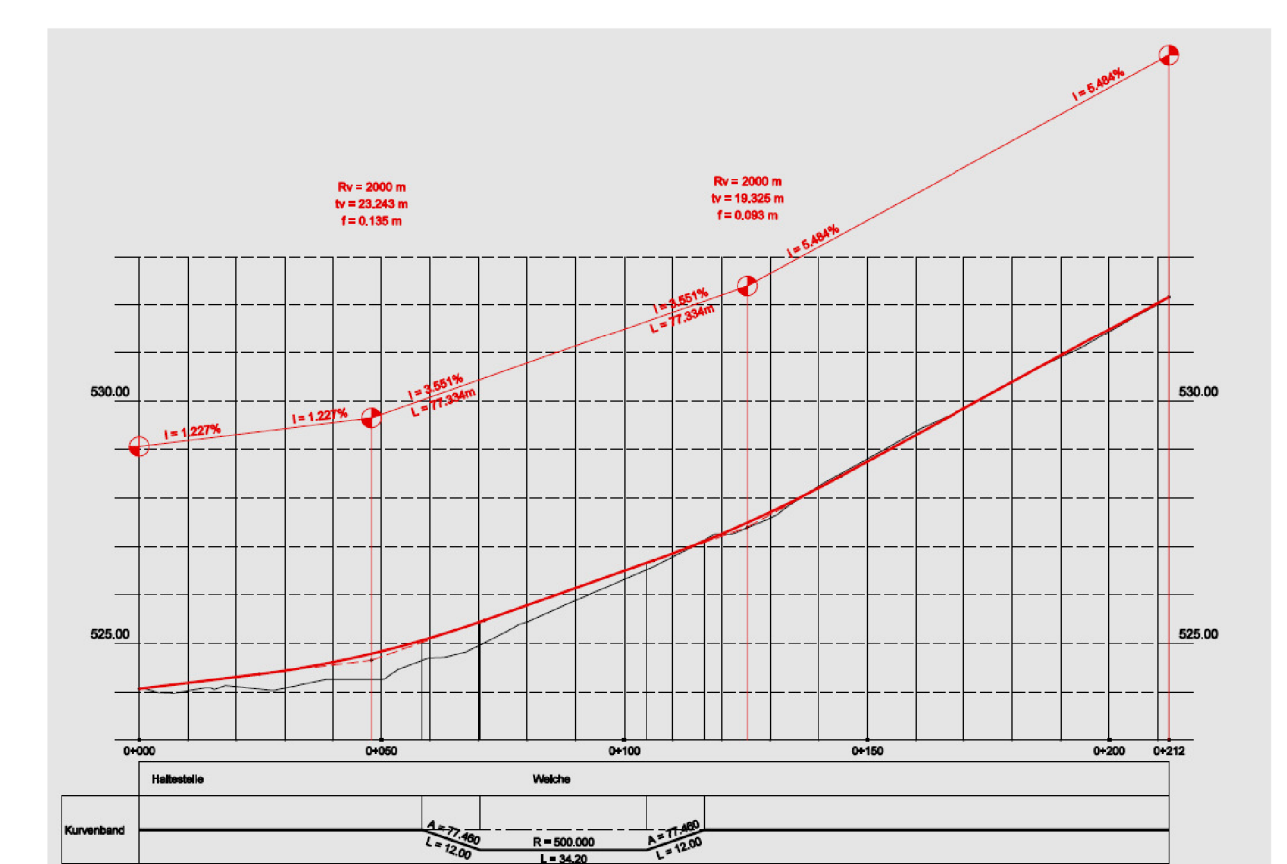


Trassierung, Gleislage, Gefälle

Aufgrund der topographischen Verhältnisse (Seftigenstrasse ca. 5.5%; Schwarzenburgstrasse ca. 6.5%) ist der Spielraum für die Trassierung stark eingengt. Das Projekt basiert auf einer kompakten Anordnung der Weichen und des Herzstücks, womit die Projektierungsrichtlinien für Anlagen für Strassenbahnen im Netz von Bernmobil eingehalten sind.



Längsprofil Tramgleis nach Köniz



Längsprofil Tramgleis von Weissenbühl

Die Gefällsverhältnisse der Kreiselfahrbahn orientieren sich an der Gleisanlage. Dadurch beträgt die Maximalsteigung im Kreis ca. 7% (Zieglerstrasse – Schwarzenburgstrasse) und es kommt zu Gefällsnicken bei der Querung der Schienen. Es entstehen aber für die Achsen Schwarzenburg-/Eigerstrasse und Seftigen-/Zieglerstrasse - insbesondere für den Veloverkehr – keine Gegensteigungen.

Ettapierbarkeit

Die Realisierung der Gleisanlagen erfolgt in drei Etappen: Ersatz Gleisanlage Depot, Ersatz Stammgleise und Neubau Gleis in Richtung Köniz. Die Realisierung der Weichen und Kreuzung im Bereich des Kreisels findet gleichzeitig mit dem Ersatz des Stammgleises statt.

