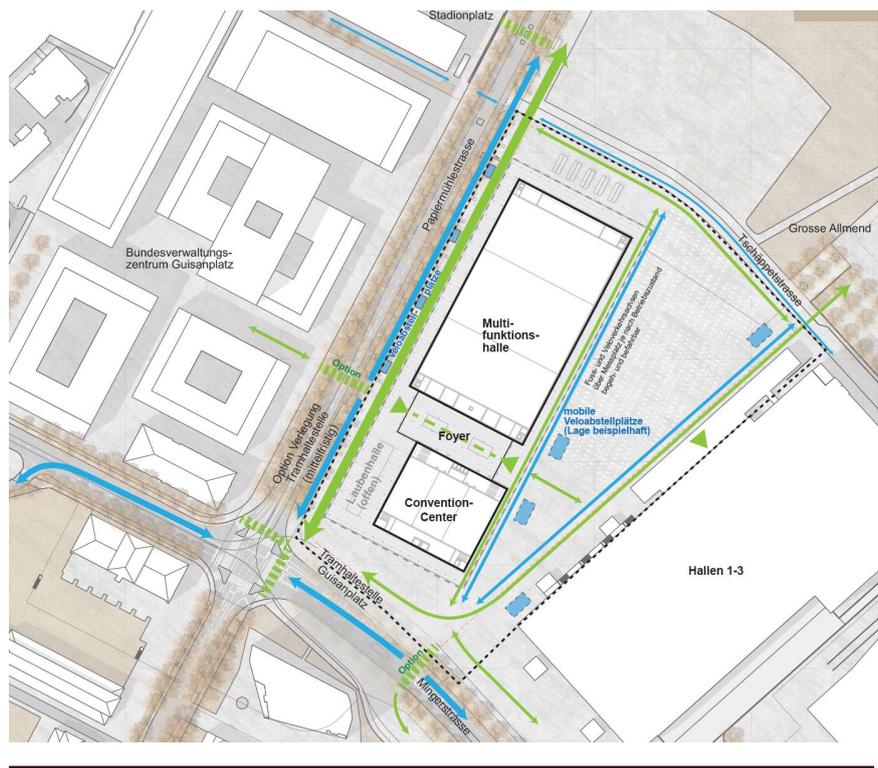


# BEemotion Base Betriebskonzept Mobilität

Bericht verkehrliche Auswirkungen

BERNEXPO GROUPE

März 2020





## **Bearbeitung**

Felix Brunner

Dipl.-Ing. TU Stadt- und Regionalplanung

Thomas von Känel

dipl. Siedlungsplaner HTL/FSU, NDS/FH/BWL/UF

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

## **Begleitung**

Barbara Bütigkofer, ecoptima AG

Manuel Hutter, Bauherrenunterstützung, Kontur AG

Stephan Moser, Verkehrsplanung Stadt Bern

Christof Murer, BERNEXPO AG

Annina Pfenninger, Bauherrenunterstützung, Kontur AG

Titelbild: Ausschnitt Schemaplan Anlieferung und Parkierung



# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>6</b>
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Grundzüge des Projekts	7
1.3	Aufgabenstellung	7
<b>2</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage Verkehr</b>	<b>10</b>
3.1	Motorisierter Individualverkehr, Netzauslastung	10
3.2	ÖV-Angebot und Betriebsablauf	11
3.3	Verkehrsmanagement	13
3.4	Fuss- und Veloverkehr	13
<b>4</b>	<b>Ausgangslage Veranstaltungsraum</b>	<b>14</b>
4.1	Veranstaltungsraum Wankdorf	14
4.2	Veranstaltungsverkehr	15
<b>5</b>	<b>Einordnung in die übergeordneten Planungen</b>	<b>18</b>
5.1	Richtplan ESP Wankdorf, 17. Dezember 2019 (Stand Vorprüfung)	18
5.2	Nutzungszonenplan der Stadt Bern	20
5.3	Stadtentwicklungskonzept STEK 2016	21
5.4	Weitere übergeordnete Planungsinstrumente	21
<b>6</b>	<b>Betriebskonzept BEmotion Base und Einstellhalle</b>	<b>22</b>
6.1	Räumliche Setzung BEmotion Base	22
6.2	Fuss- und Veloverkehr	22
6.3	Anlieferung und Parkierung BEmotion Base	23
6.4	Betriebszustände Parkierung	25
<b>7</b>	<b>Auswirkungen Parkplatzverlagerung</b>	<b>27</b>
7.1	Zwischenzustand – Verlagerung in Einstellhalle	27
7.2	Zielzustand – Erschliessung Parkierung nur via Bolligenstrasse	29
7.3	Zu- und Wegfahrt EXPO-Parking	30
<b>8</b>	<b>Auswirkungen BEmotion Base</b>	<b>31</b>
8.1	Durchschnittliches Verkehrsaufkommen	31
8.2	Verkehrsspitzen – Szenarien	33
<b>9</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>38</b>
9.1	Verbesserung des Modal Splits	38
9.2	Verkehrslenkung und Quartierschutz	39
<b>10</b>	<b>Anhang</b>	<b>40</b>
10.1	Fahrtenberechnung Festhalle und BEmotion Base	40
10.2	Umlegung des Verkehrs auf Strassennetz nach Betriebszuständen	41

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Die BERNEXPO GROUPE betreibt den Messeplatz Bern im Wankdorf. Während die Hallen 1 bis 3 fast ausschliesslich im Messengeschäft eingesetzt werden, hat sich seit jeher die Halle 4 (Festhalle) für polyvalente Anlässe und Veranstaltungen angeboten. Dies wird jedoch aufgrund der prekären Raum- und Komfortverhältnisse, den technischen Einrichtungen und den hohen Betriebskosten in der Halle 4 immer schwieriger.

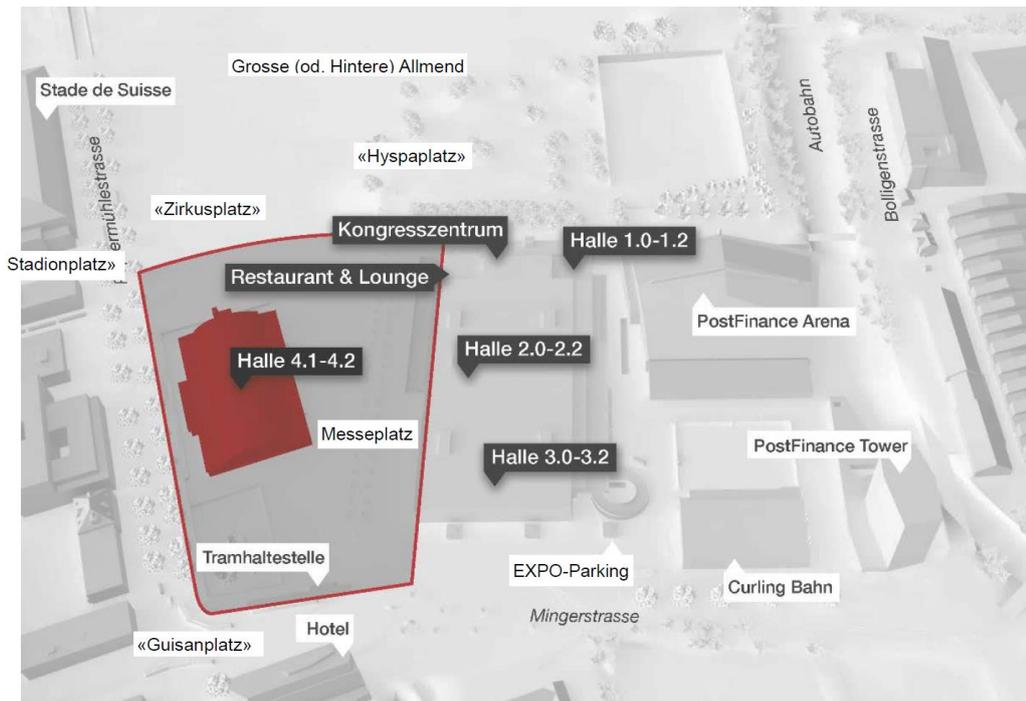


Abbildung 1: Übersichtsplan BERNEXPO und Bezeichnungen

Ein wirtschaftlicher Betrieb ist aus Sicht der BERNEXPO GROUPE ab 2020 nicht mehr möglich. Unter Berücksichtigung künftiger Herausforderungen im Bereich von Events und Conventions ist deshalb ein neues Gebäude nötig. Nur mit einem neuen modernen, ansprechenden und funktionalen Gebäude können Veranstaltungen mit einer hohen Ausstrahlung und Bedeutung nach Bern geholt werden. Damit wird Bern als wichtiger Messeplatz in der Schweiz nachhaltig gefestigt.

Ende 2012 wurde vom Verwaltungsrat der BERNEXPO GROUPE die Erarbeitung eines Projektkonzepts für den Ersatz der Festhalle durch einen multifunktionalen Neubau beschlossen, welcher neu den Namen BEmotion Base tragen soll. Im Sommer 2014 wurde die empfohlene Projektkonzeption vom Verwaltungsrat verabschiedet und daraufhin die Fragen zur Finanzierung und zum Bewilligungsverfahren geklärt. 2017 wurde ein Projektwettbewerb ausgeschrieben. Das Projekt der IAAG Architekten konnte die Jury überzeugen und dient nun als Grundlage für die Überbauungsordnung.

## 1.2 Grundzüge des Projekts

Die BEemotion Base gliedert sich in drei unterschiedliche Funktionsbereiche, die Multifunktionshalle, das Convention-Center und das gemeinsam genutzte Foyer (inkl. der notwendigen Produktions- und Haustechnikflächen). Die einzelnen Gebäudeteile können unabhängig voneinander betrieben und genutzt werden. Gemessen am heutigen Veranstaltungsbetrieb in der Halle 4 wird übers ganze Jahr gesehen eine Verdoppelung der Besucherzahlen in der BEemotion Base erwartet.

Die grössere Grundfläche der BEemotion Base bedingt die Aufhebung eines Teils der oberirdischen Parkplätze auf dem Messeplatz. Um diese zu kompensieren, soll das EXPO-Parking ausgebaut werden. Gleichzeitig sind 210 Parkplätze, welche sich heute in der Schutzzone der Grossen Allmend befinden, ebenfalls in die Einstellhalle zu verlegen. Insgesamt wird das EXPO-Parking für den Ersatz von oberirdischen Parkplätzen um ca. 360 Parkplätze ausgebaut.

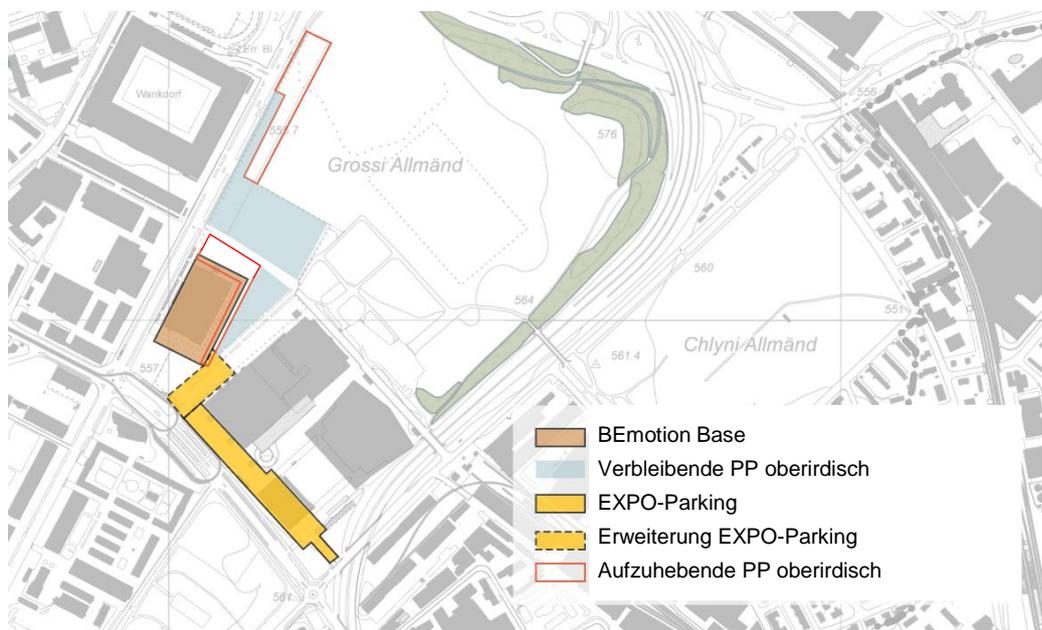


Abbildung 2: Situationsplan; Parkplatzverlagerung

## 1.3 Aufgabenstellung

Die vorliegende Studie befasst sich mit den verkehrlichen Aspekten im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Halle 4 (BEemotion Base) und der Parkplatzverlagerung in das EXPO-Parking:

Klärung von verkehrlichen Randbedingungen als Basis für die Vorgaben der UeO:

- **Fuss- und Veloverbindungen** im Zusammenhang mit der neuen Situation mit BEemotion Base
- Organisation, Anzahl und Lage der **Veloabstellplätze**
- Organisation, Lage und Funktionalität der **Anlieferung** der Mehrzweckhalle, des Gastronomiebereichs und des Convention-Centers
- Organisation, Lage und Anzahl der **oberirdische Parkierung**
- **Erschliessung der Parkierung** (oberirdisch und EXPO-Parking) bei unterschiedlichen Zuständen (mit / ohne Ausbau Bolligenstrasse)

Nachweis der verkehrlichen Auswirkungen durch die Verlagerung der oberirdischen Parkplätze in das EXPO-Parking:

- Aufzeigen der Veränderung der Verkehrsströme
- Benennung der Auswirkungen auf das Strassennetz

Nachweis der verkehrlichen Auswirkungen aus dem Betrieb der BEmotion Base:

- Berechnung des Mehrverkehrs (DTV), generiert durch Nutzungsintensivierung des Ersatzneubaus
- Aufzeigen der verkehrlichen Auswirkungen bei unterschiedlicher Belegung der BEmotion Base (Szenarienbildung)

Benennung von Massnahmen, welche im Zusammenhang mit der BEmotion Base und der Parkplatzverlagerung zu ergreifen / zu prüfen sind.

---

## 2 Grundlagen

1. ESP Wankdorf, Richtplan; Projektorganisation ESP Wankdorf; Januar 2010
2. Monitoring und Controlling ESP Wankdorf, Monitoring Bericht 2013; Projektorganisation ESP Wankdorf; September 2014
3. ESP Wankdorf, Richtplan; Projektorganisation ESP Wankdorf; 4.10.2019 (Stand Vorprüfung)
4. ESP Wankdorf, Teilrevision Richtplan, Zusatzbericht Verkehr; Koordination ESP Wankdorf; 17.12.2019 (Stand Vorprüfung)
5. ESP Wankdorf, Teilrevision Richtplan, Zusatzbericht Umwelt; Koordination ESP Wankdorf; 17.12.2019 (Stand Vorprüfung)
6. STEK 2016, Stadtentwicklungskonzept Bern; Stadt Bern; 2017
7. Stadtteil IV Kirchenfeld / Schosshalde, Quartierplan, Stadt Bern, Stadtplanungsamt, Dezember 2012
8. Stadtteil V Breitenrain / Lorraine, Quartierplan; Stadt Bern, Stadtplanungsamt, Mai 2010
9. Stadtteil IV Kirchenfeld / Schosshalde, Teilverkehrsplan MIV; Stadt Bern, Verkehrsplanung; August 2013
10. Stadtteil V Breitenrain / Lorraine, Teilverkehrsplan MIV; Stadt Bern, Verkehrsplanung; Oktober 2013
11. Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden; Stadt Bern, Stadtplanungsamt; beschlossen durch den Gemeinderat am 25.01.2012
12. Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz / Wankdorf; Tiefbauamt Kanton Bern, OIK II; 30.01.2017
13. Faktenblatt Auflagen bei Veranstaltungen Raum Wankdorf; Tiefbauamt Kanton Bern, OIK II
14. BEmotion Base, Bern; Projektwettbewerb nach SIA-Ordnung 142, Bericht des Preisgerichts; vom Preisgericht genehmigt am 16.11.2016
15. Beantwortung der Voranfrage Neubau BElive Center durch das Regierungsstatthalteramt; 10.11.2016
16. Überbauungsordnung Mingerstrasse - Papiermühlestrasse und UVP Voruntersuchung, Vorprüfungsbericht gemäss Art. 59 BauG und 118 BauV, Amt für Gemeinden und Raumordnung, Kanton Bern, 18.07.2019

# 3 Ausgangslage Verkehr

## 3.1 Motorisierter Individualverkehr, Netzauslastung

Das BERNEXPO-Gelände weist eine sehr gute Anbindung an das Strassennetz mit naheliegenden Autobahnanschlüssen auf. Die Kehrseite ist jedoch die hohe Verkehrsbelastung des Verkehrssystems Wankdorf. Dieses bleibt zu den Spitzenzeiten nur dank eines ausgeklügelten Verkehrsmanagements leistungsfähig.

Die Verkehrsbelastung des städtischen Netzes ist stark durch den Autobahnanschluss Bern Wankdorf bestimmt. Im Raum Wankdorf treffen die beiden Autobahnen A1 und A6 aufeinander. Neben dem Anschluss am Schermenweg, wo die Fahrbeziehungen in alle Fahrrichtungen möglich ist (Thun, Lausanne und Zürich), gibt es zusätzlich an der Papiermühlestrasse einen weiteren Anschluss zur A1 von und nach Zürich.

Innerhalb des Perimeters ESP Wankdorf verkehren an einem Werktag durchschnittlich mehr als 70'000 Fahrzeuge (ohne Autobahn). Die höchsten Verkehrsbelastungen mit deutlich über 20'000 Fahrten pro Tag sind auf den Zulaufstrecken zum Autobahnanschluss zu finden (Schermenweg, nördliche Bolligenstrasse, nördliche Papiermühlestrasse). Neben den Autobahnanschlüssen sind insbesondere auch die beiden Knoten Wankdorfplatz und Guisanplatz kritisch. Stark störungsanfällig ist ausserdem die Papiermühlestrasse zwischen diesen beiden Knoten. Der Bus- und Tramtrieb auf diesem Abschnitt verlangt einen stetigen Verkehrsfluss. Bei einer Zunahme des Verkehrsaufkommens ist mit einer massiven Behinderung des Trambetriebs zu rechnen.

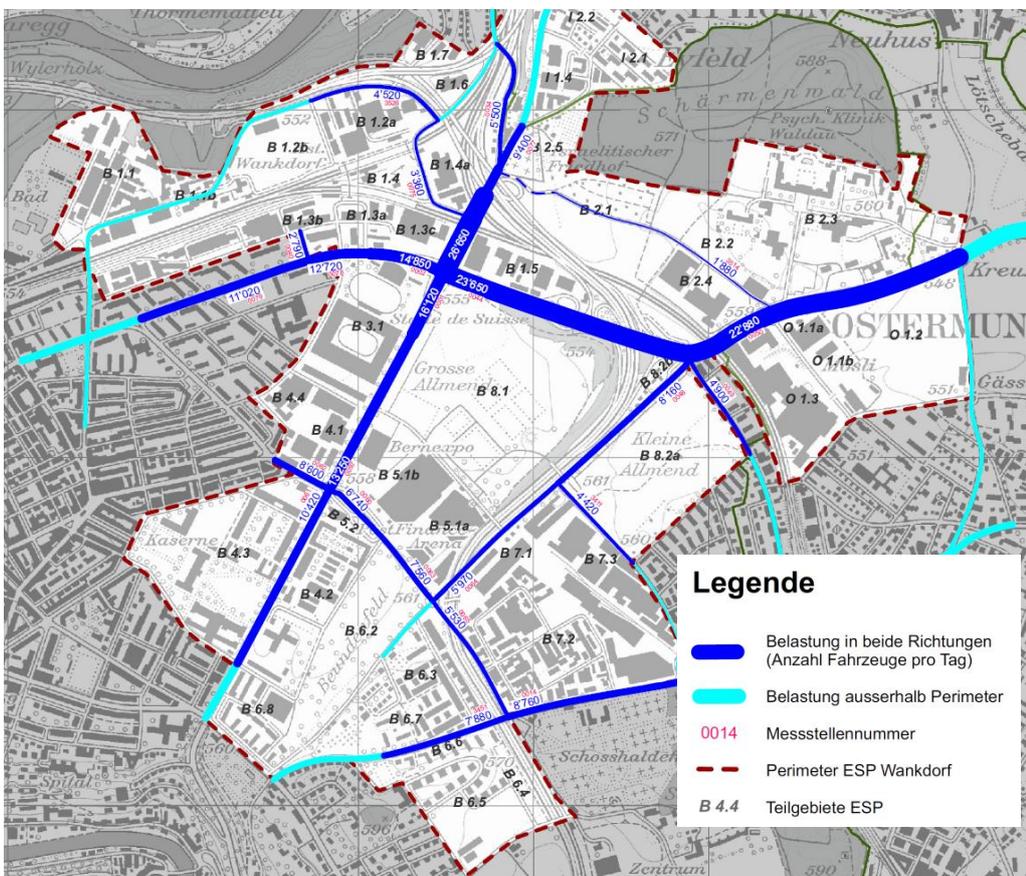


Abbildung 3: Verkehrsbelastung DTV 2015 im Raum Wankdorf (Quelle ESP Wankdorf, Teilrevision Richtplan, Zusatzbericht Umwelt)

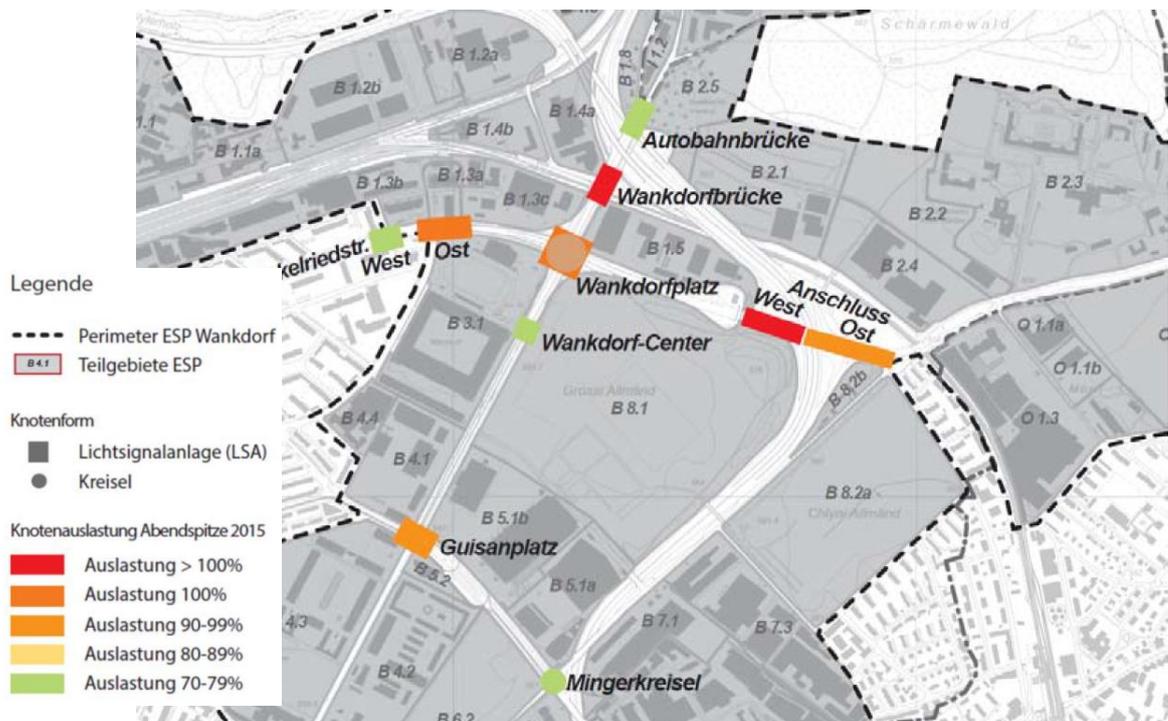


Abbildung 4: Knotenauslastung zur Abendspitze (Quelle ESP Wankdorf, Teilrevision Richtplan, Zusatzbericht Verkehr)

### Ausbau Autobahnanschluss und Bolligenstrasse Süd

Zur Steigerung der Kapazität plant das Bundesamt für Strassen ASTRA und das kantonale Tiefbauamt den Autobahnanschluss Wankdorf ab 2022 auszubauen. Als Zulaufstrecke soll auch die südliche Bolligenstrasse verändert werden. Die nördliche Bolligenstrasse soll bereits vorgängig umgestaltet werden (Korrektion Bolligenstrasse Nord).

Die heutige alleebestandene Bolligenstrasse Süd soll in Zukunft nur noch in Fahrtrichtung Norden befahren werden. Für die Gegenrichtung wird auf der anderen Seite der Autobahn eine neue Strasse erstellt, welche auch direkt ab der Autobahn angefahren werden kann. Das BERNEXPO-Gelände erhält damit gewissermassen einen direkten Autobahnanschluss. Vor der Postfinance Arena wird sie in die bestehende Bolligenstrasse zurückgeführt.

Durch die Kapazitätssteigerung beim Autobahnanschluss und auf der Bolligenstrasse wird bei einer entsprechenden Verkehrslenkung die Papiermühlestrasse Süd entlastet.

### 3.2 ÖV-Angebot und Betriebsablauf

Direkt beim BERNEXPO-Gelände befindet sich die Haltestelle Guisanplatz, welche von der Tramlinie 9 (Wankdorf - Wabern) und der RBS Buslinie 40 (Kappelisacker - Allmendingen b. Bern) bedient wird. Damit ist eine sehr gute Anbindung an den lokalen öffentlichen Verkehr gegeben. Geplant ist ausserdem eine neue Buslinie, welche Ostermundigen via Guisanplatz mit dem Breitenrainplatz verbindet. Der Umsetzungszeitpunkt ist noch nicht definiert.

Weitere Linien verkehren im nahen Umfeld:

Linie	Art	Betreiber	Takt	Endhaltestellen	Abschnitte im Raum Expo
9	Tram	Bernmobil	6'	Bahnhof Wankdorf – Wabern	Papiermühlestrasse
28	Bus	Bernmobil		Bahnhof Wankdorf – Eigerplatz	Wankdorfplatz
40	Bus	RBS	15'	Allmendingen – Ittigen Kap-pelisacker	Papiermühlestrasse
41 <sup>1</sup>	Bus	RBS	15'	Breitenrainplatz – Zollikofen	Wankdorfplatz
44			30'	Bolligen – Gümligen	Knoten Schermenweg
neu <sup>2</sup>	Bus	Bernmobil	15'	Breitenrainplatz – Ostermundigen	Mingerstrasse – Bolligenstrasse Süd

<sup>1</sup> Nur während den Morgen- und Abendspitzenstunden

<sup>2</sup> Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch offen

Für die regionale Anbindung ist der S-Bahnhof Wankdorf von grosser Bedeutung. Zahlreiche S-Bahnlinien verkehren in dichter Taktfolge, dadurch ist der Raum Wankdorf aus weiten Teilen des Umlands ohne umzusteigen erreichbar. Zur BEmotion Base gelangt man zu Fuss oder mit der Tramlinie 9 in wenigen Minuten.

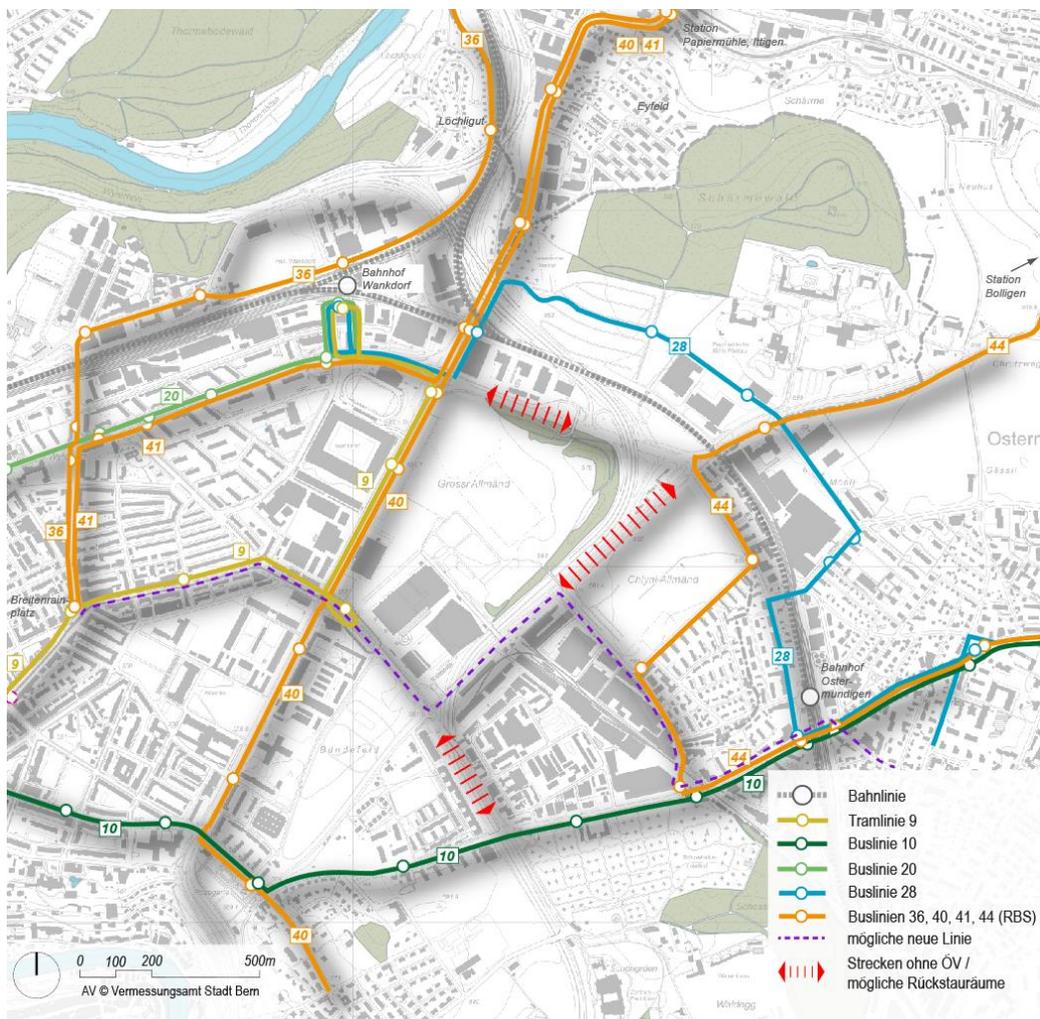


Abbildung 5: aktuelle ÖV-Linien im Raum Wankdorf, inkl. möglicher neuer Buslinie Ostermundigen - Breitenrain

Der Raum Wankdorf mit seinen Zulaufstrecken zum Autobahnanschluss ist stark verkehrsbelastet. Bei einer Überlastung des Verkehrsnetzes ist der öffentliche Verkehr von Fahrzeitverlusten betroffen. In Mitleidenschaft gezogen werden insbesondere die Tramlinie 9 und die Buslinie 40 beim Guisanplatz und auf der Papiermühlestrasse

sowie die Buslinie 44 auf der nördlichen Bolligenstrasse. Folge sind häufige Anschlussbrüche bei den Stationen mit Umsteigebeziehung.

Auf den beiden Buslinien betragen die Verspätungen während der Abendspitze regelmässig ca. 10 Minuten. Bei der Linie 40 macht sich vor allem bemerkbar, dass der Bus häufig im Rückstau beim Guisanplatz stecken bleibt. Um die Fahrgäste abzuholen, werden zusätzliche Busse eingesetzt. Die Linie 44 muss teilweise eine andere Route wählen und kann einzelne Haltestellen nicht bedienen.

Um diese Situation zu verbessern, sind Sofortmassnahmen zur Optimierung der Buspriorisierung beim Guisanplatz in Planung. Mittelfristig wird erwogen, die Tramhaltestelle Guisanplatz an der Mingerstrasse für den Normalbetrieb mit einer Haltestelle in der Papiermühlestrasse zu ergänzen. Dadurch entfällt im Normalbetrieb die Schleifenfahrt des Trams, welche heute viele Eingriffe in die LSA-Steuerung des Knotens erfordert (siehe Grundlage Nr. 12 "Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz / Wankdorf").

### **3.3 Verkehrsmanagement**

Um trotz der sehr hohen Verkehrsbelastung einen funktionierenden Verkehrsablauf gewährleisten zu können, werden die Zuflüsse in das "Kerngerüst" des Strassennetzes des Raums Wankdorf kontrolliert und aufeinander abgestimmt (Viereck bestehend aus Papiermühlestrasse, Schermenweg, Bolligenstrasse, Mingerstrasse). Der letzte unregelte Zufluss am Zentweg wird seit 2019 ebenfalls mittels LSA kontrolliert.

Das Verkehrsmanagement erfordert Rückstauräume, um Spitzen lokaler Überlastungen zu brechen. Diese sollten sich auf Abschnitten ohne öffentlichen Linienverkehr befinden, damit dieser nicht behindert wird. Wichtigster Rückstauraum im Raum Wankdorf ist die Bolligenstrasse auf dem Abschnitt zwischen Kleiner und Grosser Allmend. Die Dosierung zur Abendspitze generiert hier ab dem Knoten Schermenweg einen Rückstau von mehreren hundert Metern, löst sich in der Regel aber auch wieder schnell auf. Der maximale Rückstau reicht an den meisten Tagen nicht über die Einmündung Zentweg hinaus; vereinzelt jedoch bis zur Einmündung des EXPO-Parkings. Nach der Umsetzung der Korrektur Bolligenstrasse Nord wird die Buslinie 44 abschnittsweise auf einer Busspur verkehren. Dadurch bietet sich auch dort die Möglichkeit zur Stauraum-Optimierung.

### **3.4 Fuss- und Veloverkehr**

Für Zufussgehende existieren zahlreiche Wegverbindungen zum BERNEXPO-Gelände.

Für die Velofahrenden bestehen im unmittelbar umliegenden Strassennetz grösstenteils beidseitige Radstreifen oder teilweise Radwege. Eine Velohauptroute (Route mit erhöhten Velostandards) führt vom Wankdorfplatz zum Bahnhof Bern. Parallel dazu verläuft auf der Militär- und Beundenfeldstrasse die Velostrasse (Pilotprojekt Quartierstrasse mit Velopriorität) Richtung Kornhausbrücke und Berner Altstadt. Ab Ostermundigen soll diese Route via Zentweg – Mingerstrasse – Guisanplatz zur Velohauptroute Bern-Ostermundigen ausgebaut werden (laufende Projektierung).

Das Fuss- und Veloverkehrsnetz weist im Bereich des Autobahnanschlusses Lücken und Defizite auf. Diese sollen mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses behoben werden.

## 4 Ausgangslage Veranstaltungsraum

### 4.1 Veranstaltungsraum Wankdorf

Die Festhalle ist Teil des BERNEXPO-Geländes. Dieses liegt nord-östlich der Berner Innenstadt, in der Nähe der Gemeindegrenzen zu Ittigen und Ostermundigen. Das Umfeld ist sehr dynamisch und befindet sich in Umbruch von einer städtischen Randlage hin zu einem Verkehrsknoten und Subzentrum der Berner Kernagglomeration. Ein besonderes Merkmal ist die Konzentration von grossen Veranstaltungslokalitäten. Mit der Ausweisung des Gebiets als kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) wird der Transformationsprozess bewusst gefördert und gesteuert.

#### BERNEXPO-Gelände

Das bestehende Gelände der BERNEXPO wird heute von zwei Gebäudekomplexen geprägt, die insgesamt acht Hallen aufweisen. Je nach Bedarf der Veranstaltung können diese Hallen in unterschiedlicher Konstellation genutzt werden. Das bestehende Kongresszentrum sowie diverse Gastronomiebetriebe ergänzen das Grundangebot. Bei einigen Messeveranstaltungen kommt die Nutzung des umliegenden Freigeländes als Ausstellungsfläche hinzu.

Zuletzt erfolgten von 2009 bis 2011 der Bau der neuen Ausstellungshalle (NAHA2+) sowie vereinzelte Anpassungen an der Ausseninfrastruktur.

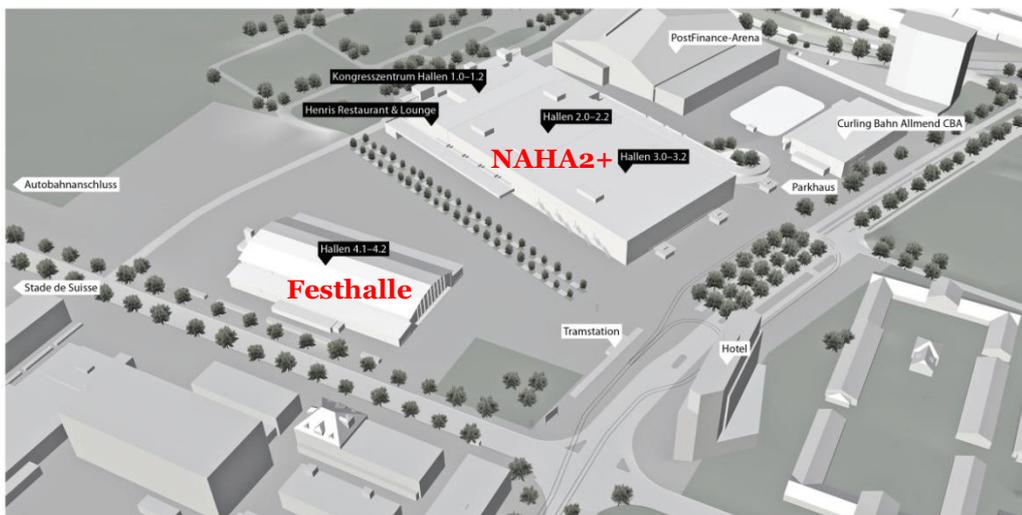


Abbildung 6: Übersicht BERNEXPO-Gelände

#### BEmotion Base

Im Rahmen des Masterplans Messepark 2022 steht nun ein weiterer Schritt in Richtung Angebotsoptimierung an. Mit dem Neubau der BEmotion Base soll zukünftig das Marktbedürfnis nach multifunktionalen Event- und Convention-Centern gedeckt werden. Dies ist mit der fast 65 Jahre alten Festhalle je länger desto weniger möglich.

Die neue BEmotion Base soll das bestehende Angebot ergänzen und zusätzliche Veranstaltungen ermöglichen, die im Raum Bern bisher nur beschränkt oder nicht möglich waren. Hierzu gehören Konzerte, grosse TV-Produktionen, Events, Conventions, Messebetriebe und Ausstellungen. Konkret soll die Halle Kapazitäten von bis zu 9'000 Besuchenden (Stehkonzerte) ermöglichen.

## Weitere Angebote in der Umgebung

In unmittelbarer Nähe zum BERNEXPO-Gelände befinden sich weitere verschiedene Veranstaltungseinrichtungen:

- Stade de Suisse: multifunktionales Stadion für Sport- und Konzertanlässe sowie Event-Center; insbesondere Fussballspiele.  
Pro Jahr ca. 25 Meisterschaftsspiele, ca. 4 Fussballspiele mit nationaler Ausstrahlung (Länderspiele, Championsleague), ca. 2 grosse Konzerte mit nationaler Ausstrahlung
- Wankdorf Center: Einkaufszentrum als Mantelnutzung des Stade de Suisse
- Postfinance-Arena: multifunktionales Stadion sowie Eventzentrum; insbesondere Eissporthalle.  
Pro Jahr ca. 30 Meisterschaftsspiele, vereinzelte Konzerte mit nationaler Ausstrahlung
- Curling Bahn Allmend: Curlinghalle sowie Räumlichkeiten für Tagungen, Sitzungen und Seminare
- Nationales Pferdezentrum NPZ: Pferde-Kompetenzzentrum mit Pferdesportanlage

## 4.2 Veranstaltungsverkehr

### Lenkende Massnahmen

Die Veranstaltungen im Raum Wankdorf sind vielfältig und ziehen ein Publikum mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten an. Je nach Anlass wird deshalb im Vorfeld eine differenzierte Lagebeurteilung vorgenommen. Bei grossen Veranstaltungen finden Gespräche zwischen den Veranstaltern, der Verkehrspolizei und BERNEXPO statt. Dabei geht es um folgende Aspekte:

- Bereitstellung von Parkplätzen
- Verkehrslenkung
- Massnahmen zum Quartierschutz

Gemäss Grundsatzvereinbarung von 2005 mit der Stadt Bern ist bei Veranstaltungen die BERNEXPO-GROUPE für die Bewirtschaftung der Parkplätze zuständig. Sie legt das zur Verfügung stehende Parkplatzangebot fest und organisiert die Parkplatz-Einweisung. Die Verkehrspolizei kann die Parkplatz-Signalisation auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz von aussen steuern und situativ anpassen. Weiter überwacht die Verkehrspolizei bei Grossanlässen das Verkehrsgeschehen. Manuelle Eingriffe werden in der Regel nur reaktiv – bei Auftreten von Problemsituationen – vorgenommen. Bei grossen Veranstaltungen wie zum Beispiel Fussballspiele oder Konzerte im Stade de Suisse werden zum Schutz vor Fremdparkierung die Zufahrtsstrassen in die angrenzenden Wohnquartiere abgesperrt. Nur Anwohnende sind zufahrtsberechtigt. Bei Veranstaltungen auf dem Messepark stellt BERNEXPO situativ auf eigene Kosten Sicherheitskräfte zur Überprüfung der Einhaltung (bemannter Quartierschutz).

Durch das Anbieten von Kombitickets (Eintritt inkl. An- und Rückreise) oder durch den vergünstigten Eintritt bei Vorweisen einer gültigen Fahrkarte bietet BERNEXPO bei vielen Veranstaltungen einen Anreiz zur Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an. Entsprechende Hinweise und Wegbeschreibungen finden sich auf der Homepage. Bei der BEA werden zusätzlich Radiospots geschaltet mit dem Hinweis, nicht mit dem Auto anzureisen.

## Verschiedene Typen von Veranstungsverkehr

Obwohl sehr vielfältig, lässt sich dennoch eine Typisierung des Veranstungsverkehrs vornehmen:

Regelmässige Veranstaltungen wie "gewöhnliche" YB- oder SCB-Meisterschaftsspiele:

- Diese weisen einen sehr hohen ÖV-Anteil auf und sind trotz der sehr hohen Verkehrsspitze in der Regel nicht problematisch. Einzelne Rückstaus, insbesondere bei den Autobahnabfahrten sind zwar nicht auszuschliessen, diese bauen sich jedoch in der Regel schnell wieder ab.
- Die meisten Besuchenden sind mit der örtlichen Situation vertraut, wissen wo zu parkieren und welche Route zu wählen ist.
- Dabei werden abends und am Wochenende private Firmenparkplätze in den Gewerbegebieten Wankdorf Nord und Galgenfeld mitbenutzt. Dies führt zu einer Entlastung der offiziellen Parkplätze und zu einer Entflechtung der Netzbelastung, führt aber, sofern Anwohnerparkplätze benutzt werden, auch zu Unmut in der Wohnbevölkerung.

Unregelmässige Veranstaltungen wie Konzerte, Fussball-Länderspiele:

- Unregelmässige Veranstaltungen mit einer Zielgruppe, die nur einen bestimmten Anlass besuchen, sind relativ problematisch. Die Erfahrung der Verkehrspolizei hat gezeigt, dass die Routine der Besuchenden stärker ins Gewicht fällt als die Grösse der Veranstaltung bzw. die Anzahl der Fahrten.
- Die Mehrheit der Besuchenden ist im Raum Wankdorf nicht ortskundig, was sich in der Fahrweise und der Parkplatzsuche bemerkbar macht. Stresssituationen treten häufiger auf. Fälle von widerrechtlichem Parkieren werden überdurchschnittlich häufig registriert. Diese führen teilweise zu Verkehrsbehinderungen. Häufig lassen sich die Fahrzeuglenkenden durch ihre GPS-Geräte leiten und ignorieren die Verkehrslenkung.
- Auch nach Veranstaltungsende hat sich diese Art von Veranstaltungen als problematischer erwiesen. Da die grosse Masse gleichzeitig die Veranstaltung verlässt, ist die Wegfahrt von den Parkplätzen oft mit Wartezeit verbunden. Während Besuchende von wiederkehrenden Veranstaltungen diesen Vorgang kennen und sich entsprechend darauf einstellen, werden weniger routinierte Veranstaltungsbesucher unruhig. Das Stresspotenzial steigt und erhöht dadurch die Unfallgefahr. Diesbezüglich als problematisch hat sich die Parkierung auf der Kleinen Allmend erwiesen, da die Wegfahrt auf die Bolligenstrasse ungeregelt auf der gesamten Länge der Parkierung erfolgt.

Ganztägige Veranstaltungen wie Messen:

- Messen ziehen ein sehr unterschiedliches Publikum an. Wie bei Konzerten handelt es sich auch hier um Personen, die nur einen bestimmten Anlass besuchen. Bei Messen verteilt sich jedoch der Verkehr über den ganzen Tag, was in der Regel zu keinen Verkehrsproblemen führt.

Hochrisiko-Fussballspiele

- Einzelne Fussballspiele werden als Hochrisikospiele eingestuft. Spezielle Sicherheitsvorkehrungen werden getroffen.
  - Der Fanzug wird vom Bahnhof Wankdorf zum Stadion von der Polizei begleitet. Dabei werden für die Zeit des Hin- und des Rückmarsches die Winkelriedstrasse und die Papiermühlestrasse auf den Abschnitten vor dem Stadion abgesperrt. Der Verkehr wird über die Stauffacher- bzw. über die Bolligenstrasse umgeleitet. Zwischen Guisanplatz und Bahnhof Wankdorf wird der Trambetrieb eingestellt und der Zugang zum Bahnhof Wankdorf eingeschränkt.
-

### Kritische Kombinationen:

Nach Einschätzung der Verkehrspolizei führen insbesondere die drei folgenden Konstellationen zu kritischen Verkehrssituationen:

Überschneidung mit Abendspitze:

- Vor 19:00 Uhr beginnende Abendveranstaltungen generieren während der Abendspitzenstunde eine zusätzliche Verkehrsspitze. Die Überlagerung der beiden Spitzen verschärft die kritische Verkehrslage.
- *Beispiel: Um 18:00 Uhr beginnendes Konzert in der Postfinance Arena, einer Messehalle oder dem Stade de Suisse.*
- Weiter zugespitzt ist die Lage, wenn veranstaltungsbedingt Verkehrsbeschränkungen vorgenommen werden müssen (z.B. Fanzug zum Fussballstadion).

Engpass Parkplätze:

- Die Parkplätze auf den Allmenden stehen nicht immer zur Verfügung. Teilweise werden sie für Veranstaltungen auf den Aussenflächen und/oder für die Transportfahrzeuge der Aussteller/Veranstalter oder durch andere Nutzer (z.B. Hornussen, Hundezüchter) benötigt. Bei schlechtem Wetter (nicht allwettertaugliche Parkierungsanlage) oder an Werktagen stehen einige Parkierungsanlagen nicht zur Verfügung. Findet zu einem solchen Zeitpunkt eine andere Veranstaltung statt, kann es sein, dass das Parkplatzangebot nicht mehr ausreicht.
- *Beispiel: Konzert während einer Messe mit Aussenraumnutzung und eines Zirkus. Belegt sind die Vordere Allmend (Ausstellungsflächen der Messe) der Zirkusplatz sowie die Hintere und/oder die Kleine Allmend.*

Kombination Veranstaltung mit Hochrisiko-Fussballspiel

- Während Hochrisiko-Fussballspielen werden verschiedene Verkehrsbeschränkungen sowohl auf dem Strassennetz wie auch beim Zugang zum Bahnhof Wankdorf erlassen. Zusätzlicher Veranstaltungsverkehr von einem anderen Anlass ist problematisch.
- *Beispiel: Fussballspiel YB-Basel und gleichzeitig ein Konzert.*

Mit der besser bespielbaren Halle und den häufigeren Veranstaltungen nimmt die Wahrscheinlichkeit von kritischen Kombinationen tendenziell zu.

# 5 Einordnung in die übergeordneten Planungen

## 5.1 Richtplan ESP Wankdorf, 17. Dezember 2019 (Stand Vorprüfung)

Aktuell rechtsgültig ist der Richtplan aus dem Jahr 2010. Dieser befindet sich derzeit in der Teilrevision und wurde zur Vorprüfung eingereicht (Stand Januar 2020). Die Inhalte des teilrevidierten Richtplans sind bekannt. **Das Projekt BEmotion Base und die Teilrevision des Richtplans wurden gleichzeitig erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die Vereinbarkeit ist gegeben.**

Es ist davon auszugehen, dass der Richtplan bis zur Baueingabe des Projekts BEmotion Base in Kraft gesetzt sein wird. Jene Aspekte aus dem teilrevidierten Richtplan, welche einen Bezug zum Projekt BEmotion Base aufweisen, werden im Folgenden beleuchtet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich noch nicht um die rechtskräftige Fassung handelt.

Die Überprüfung der Vereinbarkeit mit dem aktuell rechtsgültigen Richtplan hat ebenfalls stattgefunden. Die Vereinbarkeit ist gegeben. Da die Teilrevision eine Verschärfung der Vorgaben - insbesondere bei den verkehrlichen Aspekten mit sich bringt, wird an dieser Stelle auf eine Ausführung verzichtet.

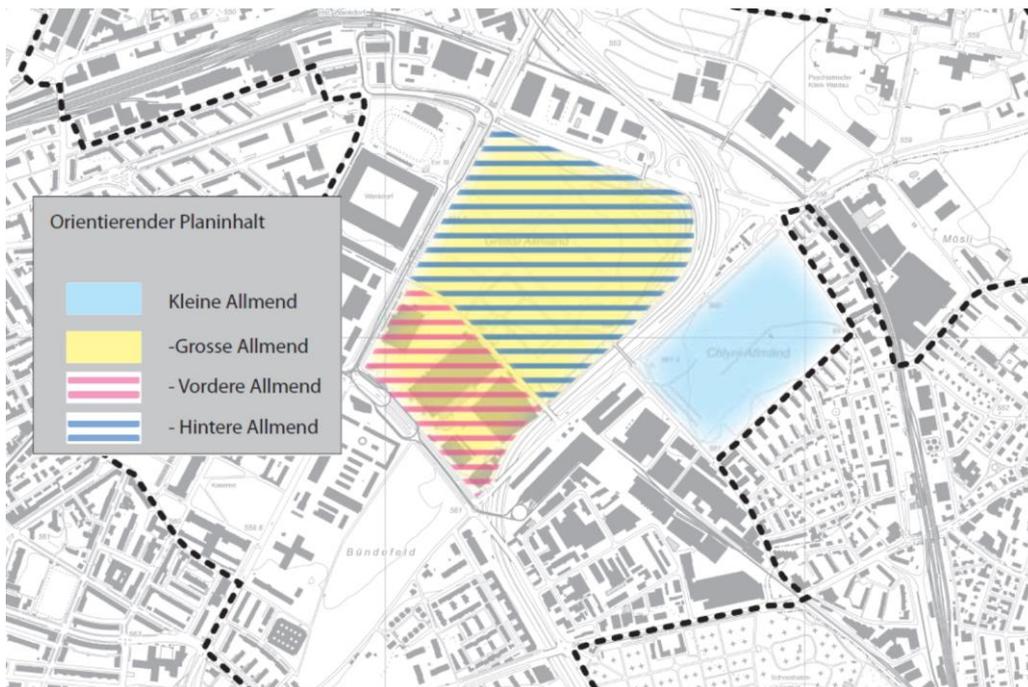


Abbildung 7: Bezeichnung der Allmenden  
(Quelle: ESP Wankdorf, Teilrevision Richtplan)

## BGF-Potenzial nach Teilgebieten

Im Gebiet Vordere Allmend sind folgende Weiterentwicklungen vorgesehen: Realisierung einer Eventhalle (BEemotion Base) für bis zu 9'000 ZuschauerInnen oder 2 - 3'000 Event-Besuchende. Hierfür steht ein auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur abgestimmtes Richtplanpotenzial von 34'000 m<sup>2</sup> BGF zur Verfügung. Umgerechnet auf GfO entspricht dies ca. 37'500 m<sup>2</sup>

→ Vorgabe Richtplan ESP Wankdorf, Kap. 2.1.6 Nutzung:

*Die Voraussetzung für Areale mit Entwicklungspotenzial sollen geschaffen werden. Das Nutzungsmass ... ist auf die angestrebte Infrastruktur abgestimmt.*

## Parkierung bei Grossanlässen

Die Parkierung der BEemotion Base ist nicht isoliert, sondern als Teil des Parkplatz-Mengengerüsts des ESP Wankdorf zu betrachten. In Abhängigkeit von der Grösse der Veranstaltungen an den unterschiedlichen Standorten, bedarf es eines unterschiedlichen Parkplatzangebotes. Aus diesem Grund legt der Richtplan ESP Wankdorf ein Parkplatz-Mengengerüst mit drei Angebotsstufen fest:

### – Angebotsstufe 1 (Sockelangebot)

In der Angebotsstufe 1 müssen 1'700 - 2'000 Parkplätze grossmehrheitlich dauernd verfügbar sein. Sie decken 75 % der Veranstaltungsnachfrage ab. Gegenüber der Angebotsstufe 1 des Richtplans von 2010 fallen die Parkplätze auf dem Zirkusplatz, der Hinteren Allmend und der kleinen Allmend weg (Verlagerung in die Angebotsstufe 2 bzw. Aufhebung Parkplätze in der Schutzzone). Ausserdem wird die Vordere Allmend nur noch reduziert nutzbar sein. Damit wäre das Sockelangebot nicht mehr sichergestellt. Zur Sicherung der Angebotsstufe 1 sind rund 980 Parkplätze neu zu erstellen. Ein Teil davon kann im Zusammenhang mit der BEemotion Base erstellt werden (Erweiterung des bestehenden Parkings um max. 370 Parkplätze möglich). Gleichzeitig ist die Parkierung in der Schutzzone der Hinteren Allmend aufzuheben. Die weiteren Parkplätze (ca. 650) sind im nahen Umfeld neu zu erstellen; gestützt auf einer Standortevaluation unter Federführung von BERNEXPO und der Stadt Bern).

### – Angebotsstufe 2

Die Angebotsstufe 2 bietet 1'725 weitere Parkplätze, welche an 80 Tagen im Jahr zur Verfügung stehen, allwettertauglich sind und unabhängig von Wochentag und Tageszeit benutzt werden können.

### – Angebotsstufe 3

Mit den temporär genutzten Ergänzungsparkplätzen wird die Gesamtkapazität um 3'200 Parkplätze erhöht. Damit ist es möglich, bei einzelnen Grossveranstaltungen - die in der Regel am Abend und/oder am Wochenende stattfinden - die erforderlichen 7'000 Parkplätze anzubieten und die Parkplätze auf der Vorderen Allmend, die während Ausstellungen nicht zur Verfügung stehen, zu ersetzen.

Die Parkplätze des BERNEXPO-Geländes sind Bestandteil des Sockelangebots (Angebotsstufe 1). Der Parkraumbedarf infolge der Nutzungserweiterung durch die BEemotion Base ist im Rahmen der Angebotsstufen des Richtplans zu decken. Die zonenwidrigen Parkplätze werden aufgehoben und in die zu erweiternde Einstellhalle verlegt.

→ Vorgabe RP ESP Wankdorf, Kap. 2.6.4 Parkierung bei Grossanlässen :

*Sicherstellung der Angebotsstufe 1 (Sockelangebot von rund 2'000 Parkplätzen).*

– *Einstellhalle Wankdorf / Neue Standorte: Erstellen von rund 980 neuen Parkplätzen, davon max. 370 PP in ESH des Ersatzbaus für die Festhalle*

– *Vordere Allmend: Reduktion der Parkplätze wegen des Ersatzbaus der Festhalle*

- *Hintere Allmend: Aufhebung der in der Schutzzone liegenden Parkplätze bei Eröffnung des Ersatzbaus für die Festhalle und verlagern der restlichen Parkplätze in die Angebotsstufe 2*
- *Erschliessung Parkplätze Grosse Allmend Priorität über die Bolligenstrasse und Anpassung Wegweisung, wenn möglich und sinnvoll Sperrung Ein-/Ausfahrt Papiermühlestrasse*

## **Verkehrsmanagement**

Das Verkehrsnetz Wankdorf soll als Gesamtverkehrssystem gesteuert werden. Dies beinhaltet auch das Abwickeln des Verkehrs bei Grossanlässen und die Besucherlenkung zu den offiziellen Parkierungsstandorten.

Zentral ist, dass der Verkehrsfluss auf dem "Allmend-Ring" (Papiermühlestrasse Mitte - Schermenweg - Bolligenstrasse - Mingerstrasse) stets aufrecht erhalten wird. Besonders kritisch ist diesbezüglich im heutigen Zustand die Papiermühlestrasse. Mittels Verkehrsmanagement und -lenkung sowie mit dem Umbau des Anschlusses Wankdorf soll ein Teil des MIV von der Papiermühlestrasse auf die Achsen Mingerstrasse- / Bolligenstrasse Süd verlagert werden. Der Umbau des Anschlusses Wankdorf ermöglicht eine direkte, rückwertige Erschliessung der Vorderen Allmend. Die Erschliessung ab der Papiermühlestrasse soll künftig limitiert werden.

- *Vorgabe Richtplan ESP Wankdorf, Kap. 2.3.4 Strassenverkehr: Infrastruktur und Betrieb*  
*Hauptziel ist die verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs mit attraktiven Verhältnissen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr.*

## **Mobilitätsmanagement**

Der Richtplan ESP Wankdorf schreibt gebietsspezifische, maximal zulässige MIV-Anteile vor. Diese variieren bei Wohn- und Dienstleistungsnutzungen zwischen 15 % und 40 %. Auf der Vorderen Allmend gilt ein Wert von maximal 30 % MIV.

Für die BEmotion Base bedeutet dies, die bereits erfolgten Anstrengungen zur Besucherlenkung auf verschiedenen Ebenen auszubauen. Der je nach Veranstaltung stark variierende MIV-Anteil soll gesenkt werden.

- *Vorgabe Richtplan ESP Wankdorf, Kap. 2.7.4 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung:*  
*Beim Veranstaltungsverkehr wird das Mobilitätsmanagement ausgebaut, mit dem Ziel, den MIV-Anteil gegenüber heute zu reduzieren.*

## **5.2 Nutzungszonenplan der Stadt Bern**

Ein Teil der Parkplätze auf der Grossen Allmend befindet sich gemäss Nutzungszonenplan der Stadt Bern in der Schutzzone SZA (Landschafts- und Ortsbildschutzareal).

Gemäss Bauordnung der Stadt Bern gilt hier ein Bauverbot für nicht standortgebundene Bauten. Bestehende Bauten dürfen im Rahmen der Besitzstandsgarantie verändert und in untergeordnetem Mass erweitert werden, sofern dies mit dem Schutzzweck vereinbar ist.

Im Zusammenhang mit der BEmotion Base kann das EXPO-Parking erweitert werden. Es wird Ersatz geschaffen für die Parkplätze in der Schutzzone. Damit kann ein Zustand im Sinne des Nutzungszonenplans hergestellt werden.

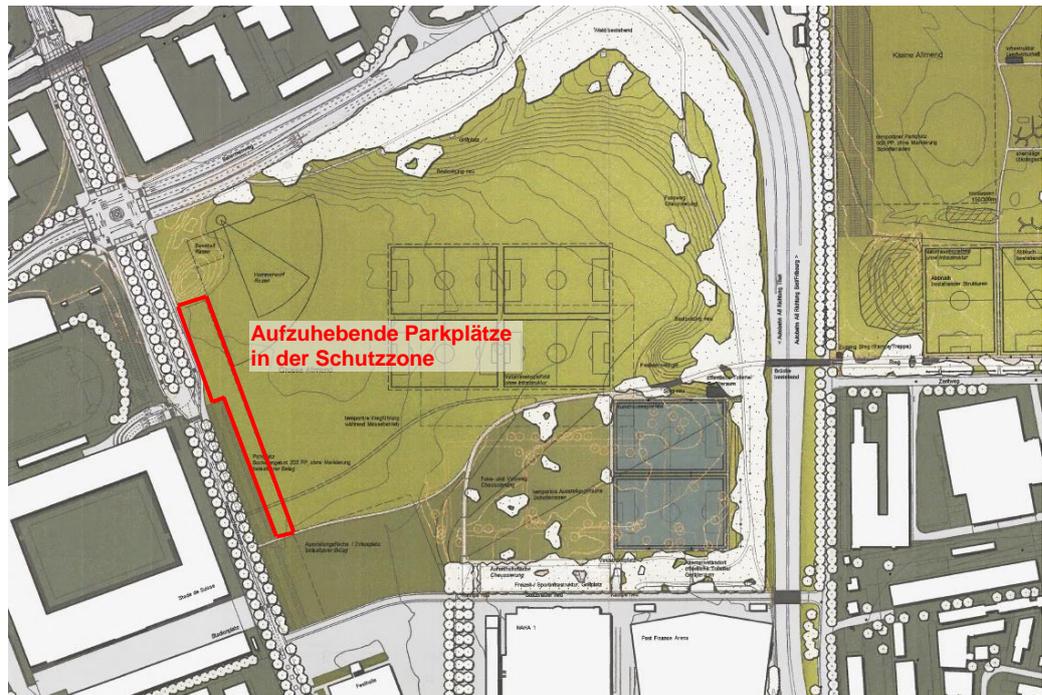


Abbildung 8: Ausschnitt Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden mit dargestellter aufzuhebender Parkplatzfläche (rot)

### 5.3 Stadtentwicklungskonzept STEK 2016

Das STEK 2016 zeigt die wesentlichen Ziele und Absichten der räumlichen Stadtentwicklung der nächsten 15 – 20 Jahre und bildet damit die Basis für zukünftige Quartier- und Arealplanungen.

Zielsetzung bei der Mobilität ist eine Veränderung des Modal Splits. Bern soll zur ÖV- und Velostadt entwickelt werden. Der ÖV soll einen wesentlichen Teil des regionalen Verkehrswachstums aufnehmen. Der Verkehrsanteil der Velos soll von 11 auf 20 % gesteigert werden. Der motorisierte Individualverkehr wird reduziert.

Als eine der Massnahmen im strategischen Handlungsfeld "Bern wächst dynamisch" wird im behördenverbindlichen Gesamtbericht die "Raumsicherung für Infrastrukturanlagen zur Stärkung der attraktiven Veranstaltungs- und Messestadt Bern" genannt. Im erläuternden Bericht wird ein klarer Bezug zum BERNEXPO-Gelände hergestellt:

- Schaffen der Rahmenbedingungen für den Bau einer multifunktional nutzbaren Event- und Conventionhalle primär im Gebiet Wankdorf
- Für Tourismus, Events und Conventions sollen auf dem BERNEXPO-Areal eine wettbewerbsfähige Convention- und Eventinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden.

Das Projekt der BEmotion Base entspricht der Stossrichtung des STEK 2016.

### 5.4 Weitere übergeordnete Planungsinstrumente

Mit den Quartierplänen der Stadtteile IV und V sowie den Teilverkehrspläne MIV Stadtteile IV und V, welche noch auf dem alten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bern aufbauten, ist das Projekt der BEmotion Base vereinbar.

# 6 Betriebskonzept BEmotion Base und Einstellhalle

In Abstimmung mit dem Richtprojekt für die BEmotion Base werden die verkehrlichen Randbedingungen gesetzt. Diese sind Basis für die Vorgaben der UeO.

## 6.1 Räumliche Setzung BEmotion Base

Die BEmotion Base ist eine Einheit aus drei Teilen. Mehrzweckhalle und Convention-Center können unabhängig voneinander genutzt werden. Sie sind zusammengebunden durch eine Schutz bietende Laubenhalle, in welcher das gemeinsame Foyer integriert ist. Die Laubenhalle umspannt alle vier Gebäudeseiten und bietet Schutz für Aufenthalt und als Fussgängerverbindung. Dadurch entsteht keine eigentliche "Rückseite".

Die städtebauliche Setzung ist auf die Papiermühlestrasse – als wichtigste städtische Achse – ausgerichtet. Dort befindet sich auch der wichtigste Zugang, welcher auf die Struktur des gegenüberliegenden Areals des Bundesverwaltungszentrums Guisanplatz eingeht.

## 6.2 Fuss- und Veloverkehr

### Fusswegverbindungen

- Die wichtigste Fusswegverbindung führt entlang der Papiermühlestrasse. Sie ist ein Teilstück auf der Verbindung von wichtigen Zielorten (Bahnhof Wankdorf, Wankdorf Center, Breitenrainquartier, ...) mit der BEmotion Base. Die neue offene Fassade mit der Laubenhalle und die grosszügige Fläche zwischen Baumreihe und BEmotion Base werten diese Verbindung deutlich auf (Parzellenübergreifende Fläche; bestehender Fussweg bis zur Fassade der BEmotion Base).
- Zwei Fussweg-Verbindungen über den Messeplatz entlang der Hallen 1 – 3 und der BEmotion Base als Verbindungen zwischen dem Breitenrainquartier, Grosser Allmend und Springgarten. Priorität hat die Verbindung entlang der Hallen 1 – 3.

### Strassenquerungen

- Mit dem Verpflegungsangebot in der BEmotion Base wird erwartet, dass zwischen dem Bundesverwaltungszentrum und der BEmotion Base ein Querungsbedürfnis entsteht. Optional soll deshalb auf Höhe des Eingangs zum Foyer eine neue Fussgängerquerung angeboten werden. Im Falle einer zusätzlichen Haltestelle für den Normalbetrieb entlang der Papiermühlestrasse wird das Querungsbedürfnis an dieser Stelle zusätzlich unterstrichen.
- Zu prüfen ist eine Anpassung der Fussgängerquerung über die Mingerstrasse, so dass sich die Querungsstelle am Punkt befindet, wo die beiden Fussverbindungen über den Messeplatz zusammenlaufen.

### Veloverbindungen

- An der BEmotion Base führen zwei übergeordnete Veloverbindungen vorbei. In Ost-West-Richtung die zur Velohaupttroute auszubauende Verbindung Bern-Ostermündigen (via Mingerstrasse) sowie die Nord-Süd-Verbindung auf der Papiermühlestrasse. Bei dieser eröffnet der Ersatzneubau der BEmotion Base die Gelegenheit, den Veloverkehr in nördlicher Fahrtrichtung hinter der Baumreihe separiert auf einem Radweg anzubieten. Die rechts des neuen Radwegs angeordneten Veloabstellplätze trennen den Radweg von der Fussverkehrsfläche.
-

- Eine untergeordnete Route abseits der Hauptverkehrsstrasse führt nördlich an der BEemotion Base vorbei. Diese Route verbindet das Quartier via Tschäp-pätstrasse mit Ostermündigen.

**Veloabstellplätze**

- Ca. 150 permanente Veloabstellplätze sind entlang der Papiermühlestrasse angeordnet. Sie befinden sich in der Nähe des Eingangs des Foyers, sind gedeckt und jederzeit zugänglich.
- Ergänzend dazu werden situativ weitere mobile Veloabstellplätze angeboten. Die Lage und das Angebot richten sich nach dem Bedarf der jeweiligen Veranstaltung.
- Im Bereich der permanenten Veloabstellplätze ist ein ausreichend dimensionierter Standort des Veloverleihsystems Bern anzubieten. Ein zweiter Standort auf dem BERNEPO-Gelände ist zu prüfen.

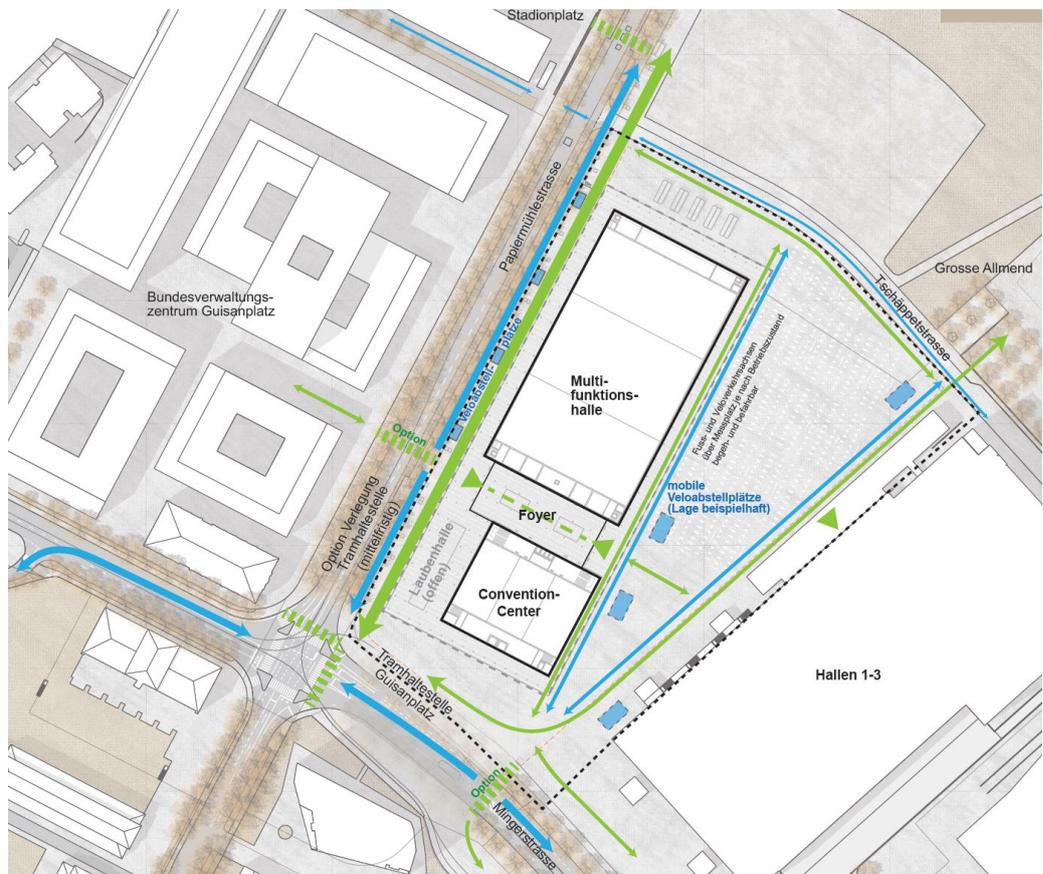


Abbildung 9: Fuss- und Veloverbindungen und Veloabstellplätze

**6.3 Anlieferung und Parkierung BEemotion Base**

**Erschliessung MIV**

- Die Erschliessung für den motorisierten Verkehr erfolgt im Regelfall ab der Bolligenstrasse. Bis zum Ausbau der Bolligenstrasse bleibt auch die Zufahrt zu den Parkplätzen via Papiermühlestrasse eine Option.
- Nach Ausbau der Bolligenstrasse soll die Erschliessung nur noch über die Bolligenstrasse erfolgen. Die Zufahrt von der Papiermühlestrasse wird gesperrt und nur noch in Ausnahmefällen möglich sein, wenn situativ sinnvoll.

**Anlieferung Multifunktionshalle**

- Die Multifunktionshalle kann mit Sattelschleppern und Anhängerzügen befahren werden.

- Die Zu- und Wegfahrt erfolgt in der Regel von der Ostseite, via Fahrgassen der oberirdischen Parkierung. Alternativ kann die Halle auch auf der Nordseite angeliefert werden (Zu- und Wegfahrt).

#### Anlieferung Gastronomiebereich und Convention-Center

- Die Anlieferung des Gastronomiebereichs erfolgt an der Ostseite des Gebäudes. Dort befinden sich auch die Warenlifte, welche zur Aufbereitungsküche und zu den Lagerräumen führen.
- Die Warenlifte des Convention-Center befinden sich an der südlichen Stirnseite.
- Die Zu- und Wegfahrt erfolgt von der Tschäppätstrasse entlang der oberirdischen Parkierung, in den Fahrgassen, welche auch als Notfallzufahrten dienen.
- Die Anlieferung für Lieferwagen via EXPO-Parking, insbesondere für den Gastronomiebereich (Küche befindet sich im UG), wurde geprüft. Die Durchfahrts-höhe von 2.1 m ist jedoch für die meisten der erwarteten Lieferwagen nicht passierbar.

#### Oberirdische Parkierung

- Oberirdisch werden ca. 320 Parkplätze aufgehoben. 210 Parkplätze befinden sich heute in der Schutzzone der Hinteren Allmend. Ca. 110 Parkplätze auf dem Messeplatz werden durch die grössere Grundfläche der BEmotion Base verdrängt. Sämtliche wegfallenden Parkplätze werden in der Erweiterung des EXPO-Parkings ersetzt.
- Auf dem Messeplatz verbleiben mindestens 336 Parkplätze, auf der Hinteren Allmend maximal 260 Parkplätze und auf dem Zirkusplatz ca. 510 Parkplätze.

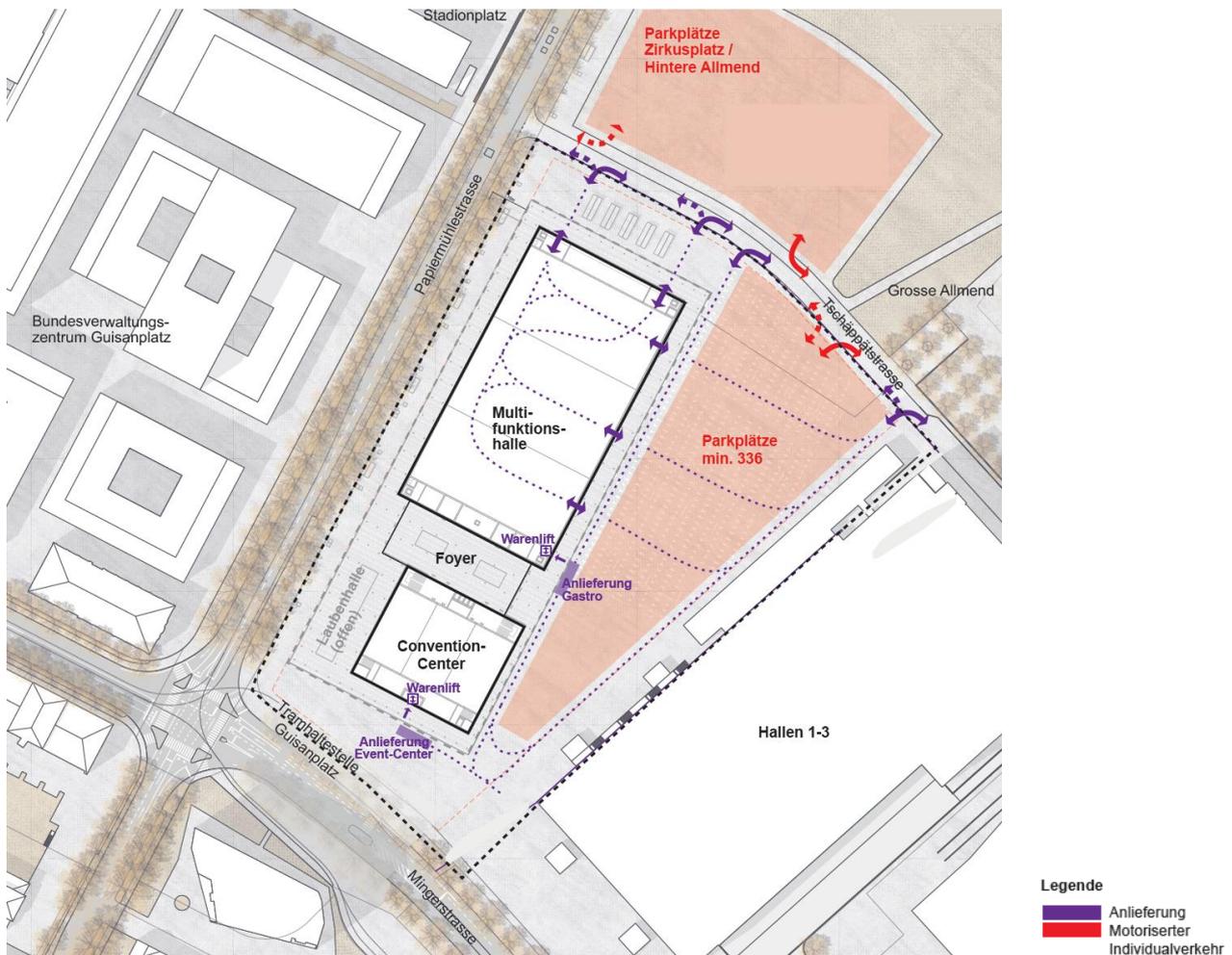


Abbildung 10: Anlieferung und Parkierung

## 6.4 Betriebszustände Parkierung

Mit der Verlagerung der ca. 360 oberirdischen Parkplätze in das zu erweiternde EXPO-Parking verändert sich die lokale Belastung des Strassennetzes. Für die Abstimmung auf die Strassenkapazitäten sind drei Betriebszustände zu betrachten.

**Istzustand:** Referenzzustand mit heutiger Besucherparkierung und bestehender Strasseninfrastruktur.

- Im Raum Grosse Allmend / BERNEXPO befinden sich gut 1'400 oberirdische Parkplätze. Diese sind via Tschäppätstrasse von der Papiermühlestrasse und von der Bolligenstrasse her erreichbar.
- Zeitweise steht ein Teil dieser Parkplätze für den Besucherverkehr nicht zur Verfügung, da die Flächen belegt sind. Z.B. durch Veranstaltungen (Zirkus, Messezelte, Freiflächen) oder durch die Fahrzeuge von Ausstellern.
- Das EXPO-Parking fasst 720 Parkplätze. Weitere 245 Parkplätze befinden sich im angeschlossenen Postparking, welche dem Besucherverkehr jedoch nicht zur Verfügung stehen.
- Das EXPO-Parking wird von der Bolligenstrasse her erschlossen.

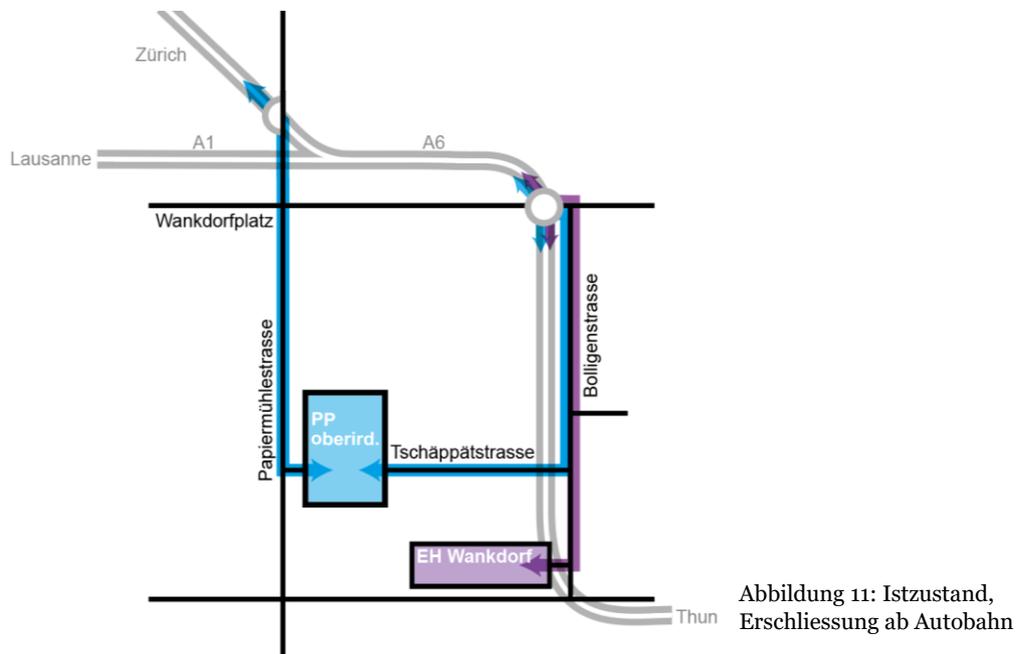


Abbildung 11: Istzustand, Erschliessung ab Autobahn

**Zwischenzustand:** Zustand mit realisierter BEmotion Base, erweitertem EXPO-Parking und reduzierter oberirdischer Parkierung bei bestehender Strasseninfrastruktur.

- Zusammen mit dem Projekt BEmotion Base werden mindestens 360 oberirdische Parkplätze in das EXPO-Parking verlegt.
- Es verbleiben ca. 1'040 (nicht immer zur Verfügung stehende) oberirdische Parkplätze, welche weiterhin von der Papiermühlestrasse und von der Bolligenstrasse erschlossen sind.
- Im EXPO-Parking sind neu ca. 1'080 Parkplätze, welche dem Besucherverkehr zur Verfügung stehen.
- Der Knoten Bolligenstrasse / Zentweg ist neu mit einer Lichtsignalanlage gesteuert und eine neue Buslinie verkehrt zwischen dem Breitenrainplatz und Ostermundigen via Mingerstrasse – Bolligenstrasse – Zentweg (Zeitpunkt der Inbetriebnahme noch offen).

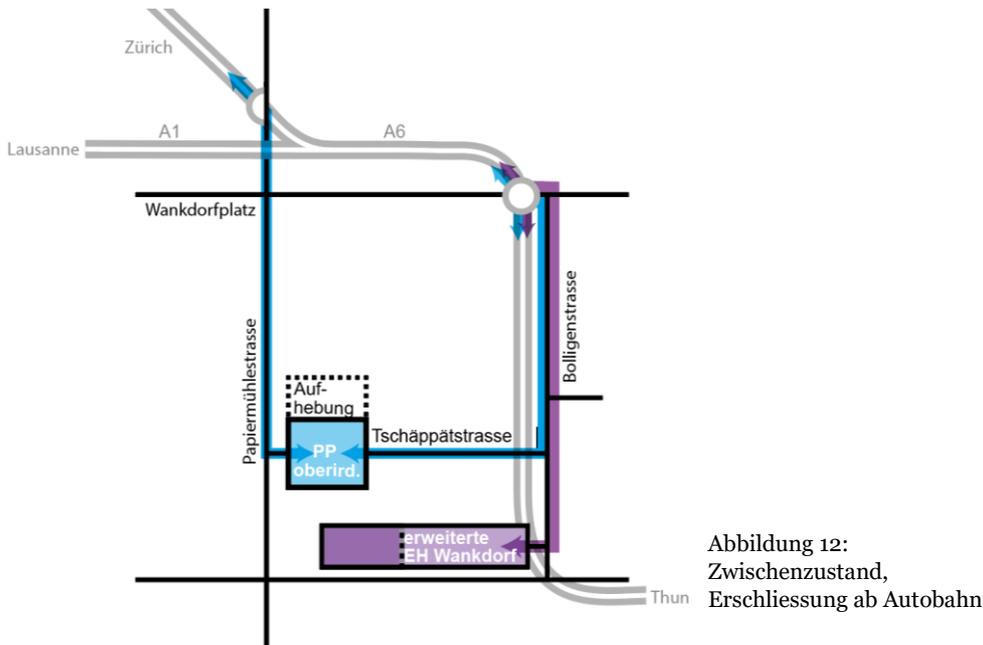


Abbildung 12:  
Zwischenzustand,  
Erschliessung ab Autobahn

**Zielzustand:** Analog Zwischenzustand, jedoch mit realisiertem Projekt Ausbau Autobahnanschluss Wankdorf und Bolligenstrasse Süd.

- Der Autobahnanschluss am Schermenweg verfügt über zusätzliche Kapazitäten und bindet die Tschäppätstrasse direkt an.
- Um die Papiermühlestrasse zu entlasten und dem Suchverkehr entgegen zu wirken, werden im Regelfall sämtliche Parkplätze über die Bolligenstrasse erschlossen.
- Situativ kann für die Wegfahrt die Ausfahrt zur Papiermühlestrasse freigegeben werden.

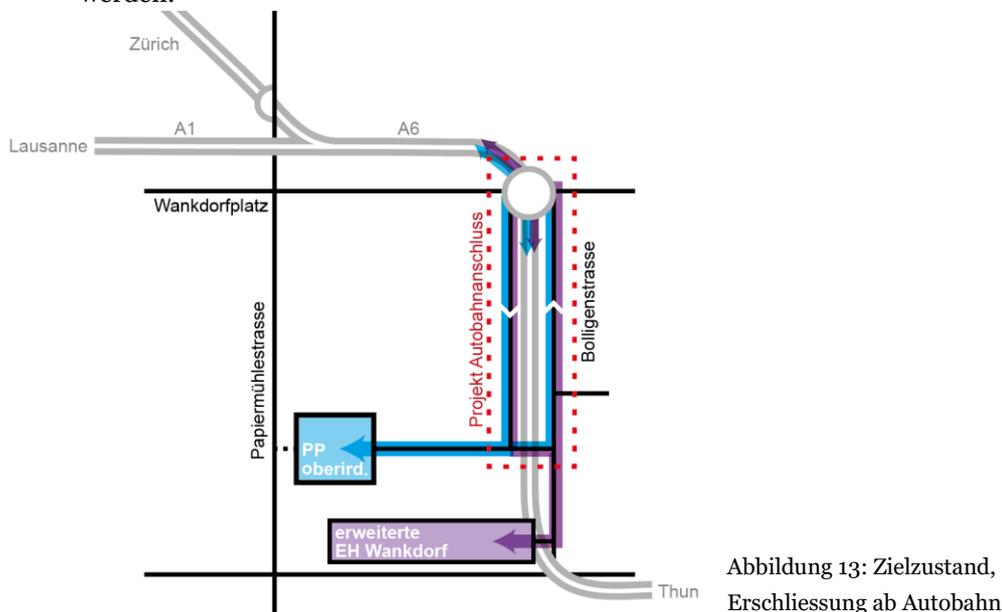


Abbildung 13: Zielzustand,  
Erschliessung ab Autobahn

## 7 Auswirkungen Parkplatzverlagerung

### 7.1 Zwischenzustand – Verlagerung in Einstellhalle

Mit der Verlagerung der ca. 360 Parkplätze in das EXPO-Parking vergrössert sich der Anteil der Parkplätze, welche nur über die Bolligenstrasse erreichbar sind. Die Verkehrsbelastung auf der Bolligenstrasse und dem Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse nimmt entsprechend leicht zu, während die Papiermühlestrasse mit den Knoten Guisanplatz und Wankdorfplatz entlastet wird. Die Umlegungen der Fahrten zu den verschiedenen Betriebszuständen bei Vollbelegung der Parkieranlage sind im Anhang ersichtlich.

Mehrverkehr wird durch die Parkplatzverlagerung nicht generiert. Die Anzahl Parkplätze bleibt unverändert. Aussagen zu Mehrverkehr infolge der Nutzungserweiterung durch die BEemotion Base sind im folgenden Kapitel zu finden.

**Bolligenstrasse:** Die Leistungsreserven sind im gesamten Verkehrssystem Wankdorf gering. Zur Morgen- und zur Abendspitze sind die Knoten Guisanplatz, Wankdorfplatz und der Autobahnanschluss am Schermenweg ausgelastet bis überlastet. Vom "Kerngerüst" des Verkehrssystems Wankdorf weist einzig der Kreis Mingerstrasse noch Kapazitäten auf.

Dank der Dosiermöglichkeit lässt sich der Verkehr auf der Bolligenstrasse besser kontrollieren als auf der Papiermühlestrasse. Dies ist gerade beim Veranstaltungsverkehr mit starken, punktuellen Spitzen sehr wichtig. Damit kann die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten werden. Eine mögliche Umfahrung der Dosierung an der Bolligenstrasse via Tschäppätstrasse ist zu unterbinden (durch Verkehrsdienst oder temporäre Zufahrtssperre ab der Bolligenstrasse).

**Papiermühlestrasse:** Die Papiermühlestrasse, als wichtigste ÖV-Achse im Raum Wankdorf, reagiert sehr sensibel auf Störungen. Der Spielraum für Managementmassnahmen in der Papiermühlestrasse ist ausgeschöpft. Um den Verkehrsablauf in der Papiermühlestrasse stetig zu halten, kann je nach Situation eine temporäre Aufhebung des Linksabbiegers in die Tschäppätstrasse sinnvoll sein. Ebenfalls beeinflussen die regen Fussgängersfrequenzen zwischen dem Wankdorf Center und dem BERNEXPO-Gelände (insbesondere vor und nach den Veranstaltungen) den Betriebsablauf auf der Papiermühlestrasse. Die Gleichzeitigkeit der Spitzen beim MIV und der Querungsfrequenz ist problematisch und bei grösseren Veranstaltungen nur mit einem gut instruierten Verkehrsdienst zu bewältigen.

Beim Umgang mit der Tschäppätstrasse und dem Fussgängerübergang wird hier auf den Bericht "Optimierung Verkehrssystem Raum Guisanplatz / Wankdorf" (OIK II, 30.01.2017) verwiesen.

Da im Veranstaltungsverkehr viele Abhängigkeiten bestehen (Fanbusse an der Mingerstrasse, Querungsaufkommen über die Papiermühlestrasse, Belegung andere Parkieranlagen wie z.B. die Kleine Allmend, Zeitpunkt der Spitzenbelastung etc.), welche die Kapazitätsslage des Verkehrssystems beeinflussen, ist die Lage jeweils situativ zu beurteilen und entsprechend zu handeln. Bei grösseren Veranstaltungen ist ein gut instruierter Verkehrsdienst unerlässlich.

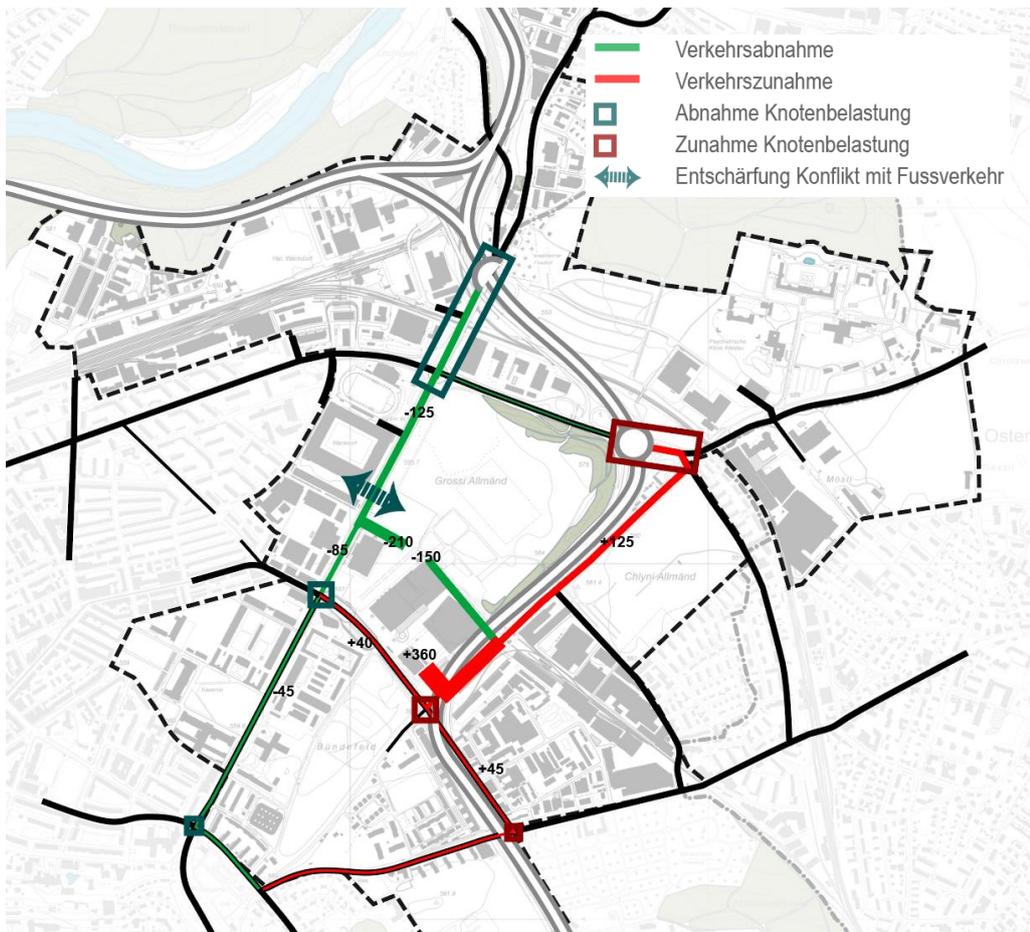


Abbildung 14: Verlagerung der Verkehrsströme Zu-/ bzw. Wegfahrt von der Parkierung (Delta Istzustand → Zwischenzustand)

- Gegenüber dem Istzustand verändert sich die Situation nicht grundlegend. Die Anzahl Parkplätze bleibt unverändert und weiterhin sind Parkplätze auch über die Papiermühlestrasse erreichbar.
- Die leichte Verlagerung des Besucherverkehrs von der Papiermühlestrasse in die Bolligenstrasse ist der Stabilität des Verkehrssystems dienlich.
- Tendenziell führt sie zu einer Entschärfung der Situation bei der Fussgängerquerung "Stadionplatz" und beim ÖV-Betrieb auf der Papiermühlestrasse und insbesondere beim Guisanplatz.
- Vorausgesetzt ist eine gute Verkehrslenkung und Besucherinformation, damit der Suchverkehr auf ein Minimum beschränkt werden kann.
- Die Lage ist situativ zu beurteilen und entsprechend zu handeln. Bei grösseren Veranstaltungen ist ein gut instruierter Verkehrsdienst unerlässlich.

## 7.2 Zielzustand – Erschliessung Parkierung nur via Bolligenstrasse

Aufgrund der fehlenden Leistungsreserven beim Konten Schermenweg/Bolligenstrasse kann eine stärkere Umlagerung des Veranstaltungsverkehrs von der Papiermühlestrasse in die Bolligenstrasse zum heutigen Zeitpunkt nicht erfolgen. Dies ist erst mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses möglich. Die Papiermühlestrasse wird deutlich entlastet, was den Konflikt bei der Fussgängerquerung entschärft und zur Zuverlässigkeit des ÖV-Betriebs beiträgt. Dadurch, dass sämtliche Parkieranlagen via Bolligenstrasse erschlossen sind, wird Parkplatz-Suchverkehr vermieden. Voraussetzung ist jedoch eine gute Wegweisung, bereits auf der Autobahn.

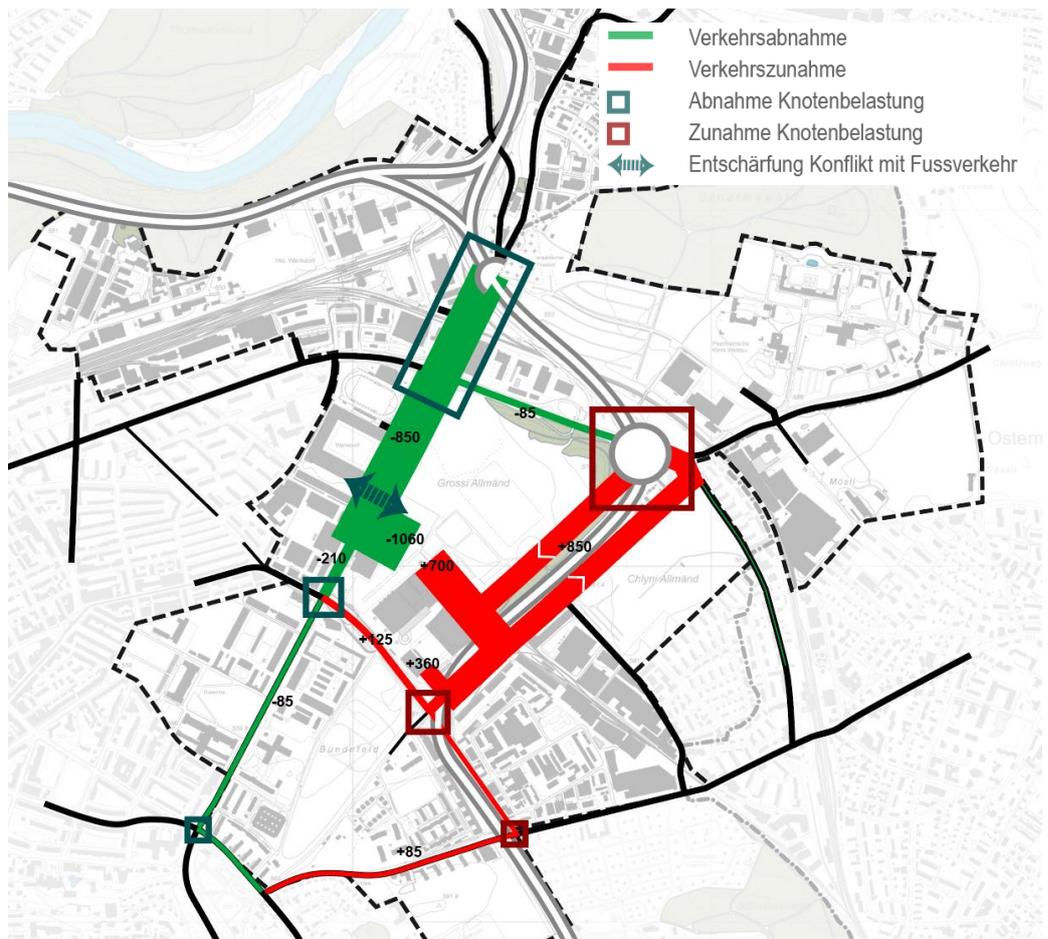


Abbildung 15: Verlagerung der Verkehrsströme bei der Zu-/ bzw. Wegfahrt von der Parkierung (Delta Istzustand → Zielzustand)

- Nach Ausbau des Autobahnanschlusses und der Bolligenstrasse soll die Parkierung im Regelfall nicht mehr von der Papiermühlestrasse erschlossen werden.
- Die Wegweisung ist bereits auf der Autobahn entsprechend anzupassen.

### 7.3 Zu- und Wegfahrt EXPO-Parking

Mit der angedachten Parkplatzverlagerung in die erweiterte Einstellhalle erhöht sich die Anzahl der öffentlichen Parkplätze auf 1'080.

Die Einstellhalle verfügt über Schranken. Die Intervallzeit pro Fahrzeug und Schranke beträgt ca. 6 Sekunden. Der Bezahlvorgang pro Benutzer und Kasse dauert ca. 20 – 30 Sekunden. Dadurch ergeben sich bei grösseren Anlässen Wartezeiten bei der Wegfahrt. In der Regel liegen diese unter 15 Minuten. Bei einzelnen SCB-Heimspielen mit hohem Besucheraufkommen (ca. 17'000 Zuschauer) etwas mehr. (Zum Vergleich: Die BEemotion Base fasst maximal 9'000 Zuschauer). Wartezeiten von einer Stunde oder mehr sind sehr selten und kommen nur bei Grosskonzerten im Stade de Suisse vor, etwa ein Mal pro Jahr. Bei Anlässen mit flexiblen Anreise- und Abfahrtszeiten (z.B. Messen) ist eine Vollbelegung der Einstellhalle unproblematisch.

Trotz der tendenziell längeren Wartezeiten bei der Wegfahrt ist eine Kapazitätssteigerung der Ausfahrt durch zusätzliche Spuren bzw. Wechselspuren nicht zweckmässig. Der eigentliche Kapazitätsengpass liegt nicht bei der Einstellhallenausfahrt, sondern bei der Strasseninfrastruktur. Handlungsbedarf zur Anpassung der Einstellhallenausfahrt besteht beim heutigen Ausbaustand der Bolligenstrasse und des Autobahnknotens (Zwischenzustand) nicht. Auch im Zielzustand bleibt die Bolligenstrasse im Bereich des EXPO-Parkings einspurig (je Fahrtrichtung). Der Kapazitätsengpass liegt dann beim Knoten Bolligenstrasse / Tschäppätstrasse, wo die Fahrzeuge von der oberirdischen Parkierung und der Einstellhalle aufeinandertreffen. Dieser Knoten ist im Bedarfsfall mit Verkehrsdienst zu regeln.

- Eine Kapazitätserweiterung der Einstellhallen-Ausfahrt ist weder im Zwischenzustand noch im Zielzustand zweckmässig.
  - Wichtig ist eine gute Information der Einstellhallenbenutzenden; Hinweis auf Wartezeiten bei der Ausfahrt. Prüfung dynamisch Anzeige bei den Personenzugängen zur Einstellhalle.
-

## 8 Auswirkungen BEmotion Base

Massgeblich für die Abschätzung der Umweltauswirkungen aufgrund der BEmotion Base ist die durchschnittliche, zusätzliche Verkehrsbelastung. Als Grundbedingung muss dieser Wert in Übereinstimmung mit der Umweltgesetzgebung sein.

Der Veranstaltungsverkehr ist sehr dynamisch und weist in der Regel sehr hohe aber kurze Verkehrsspitzen auf. Mit Durchschnittswerten können die verkehrlichen Auswirkungen zu wenig erfasst werden. Diese hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab:

- Veranstaltungsart / Fassungsvermögen:  
In denselben Räumlichkeiten können unterschiedliche Veranstaltungen durchgeführt werden (Messe, Event, Konzert, ...). Je nach Veranstaltungsart variiert das Fassungsvermögen.
- Veranstaltungsart / Verteilung der Besucherströme:  
Während die Besucherströme z.B. bei Konzerten vor Beginn und nach Ende der Veranstaltung konzentriert auftreten, verteilen sie sich z.B. bei Messen über den ganzen Tag. Je nach Veranstaltung sind die Besucherströme auch wochentag-abhängig.
- Belegung der Räumlichkeiten übers Jahr:  
Die Räumlichkeiten auf dem BERNEXPO-Gelände werden übers Jahr hinweg sehr unterschiedlich stark belegt. Den Veranstaltungstagen stehen Tage gegenüber, an denen die Räumlichkeiten nicht oder für Umbauarbeiten (z.B. für eine Messe) genutzt werden.
- Neben den Räumlichkeiten finden im Aussenraum ebenfalls verschiedene Veranstaltungen statt.
- Mobilitätsverhalten:  
Jeder Anlass spricht eine andere Zielgruppe mit unterschiedlichem Mobilitätsverhalten an.

Um ein möglichst umfassendes Bild zu erhalten, werden deshalb die verkehrlichen Auswirkungen in verschiedenen Szenarien aufgezeigt. In den Szenarien wird die Ganglinie des täglichen Verkehrs unter verschiedenen Umständen abgebildet (unterschiedliche Veranstaltungen in der BEmotion Base und auf dem BERNEXPO-Gelände, verschiedene Wochentage). Beispielhaft wird bei allen Szenarien eine Überlagerung mit einem Eishockey-Spiel dargestellt. Bei diesen Szenarien wird jeweils vom Worst Case ausgegangen; es wird also eine hohe bis maximale Belegung der Räumlichkeiten angenommen.

Trotz dieser angenommenen Maximalbelegungen bleiben die Besucherzahlen in der BEmotion Base bei weitem unter jenen von Grossveranstaltungen im Stade de Suisse, wo an einem durchschnittlichen Super League Spiel ca. 20'000 Besuchende und bei Konzerten bis zu 40'000 Besuchende erwartet werden.

### 8.1 Durchschnittliches Verkehrsaufkommen

Die Fahrtenberechnung basiert auf dem Belegungsplan der Festhalle bzw. der Prognose für die BEmotion Base. Für die Fahrzeugbelegung und den Modal Split wurden auf Basis des Monitoring und Controlling ESP Wankdorf vorsichtige Annahmen getroffen. Berücksichtigt wurden auch Fahrten für Auf- und Abbauarbeiten. Nicht inbegriffen sind Messen, welche nicht nur in der Festhalle bzw. der BEmotion Base stattfinden, sondern auf dem gesamten Messegelände. Bei diesen Messen ersetzt das grössere Raumangebot der BEmotion Base temporäre Zelte, welche in Zukunft nicht mehr aufgestellt würden. Es wird davon ausgegangen, dass die Grösse der Messen bzw. die An-

zahl der Besuchenden gegenüber heute unverändert bleibt und daher keine zusätzlichen Fahrten generiert.

Die Berechnung ergibt für die bestehende Festhalle einen Wert von ca. 90 Fahrten pro Jahr. Mit der BEmotion Base wird der Wert etwas mehr als verdoppelt; ca. 190 Fahrten. Die detaillierte Fahrtenberechnung befindet sich im Anhang. Die Verteilung des durchschnittlichen Mehrverkehrs auf das Strassennetz ist in Abbildung 16 ersichtlich. In Übereinstimmung mit der Verlagerung eines Teils der Parkplätze in das EXPO-Parking wird davon ausgegangen, dass der Mehrverkehr Base über die Bolligenstrasse zur BEmotion Base verkehrt. Ausser auf der südlichen Bolligenstrasse (entlang der Kleinen Allmend) liegt die Mehrbelastung (Anzahl Fahrten, DTV) überall im tiefen zweistelligen Bereich.

- Wenngleich die neue BEmotion Base grosse Veranstaltungen ermöglicht (z.B. Konzerte mit bis zu 9'000 Besuchenden), sind die Fahrtenzahlen im Jahresdurchschnitt gering (ca. +100 Fahrten DTV)
- Bezüglich der Luftbelastung und der Lärmemissionswerte haben sie keine Relevanz. Die Anforderungen des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2015 (Massnahme P4) sind erfüllt.

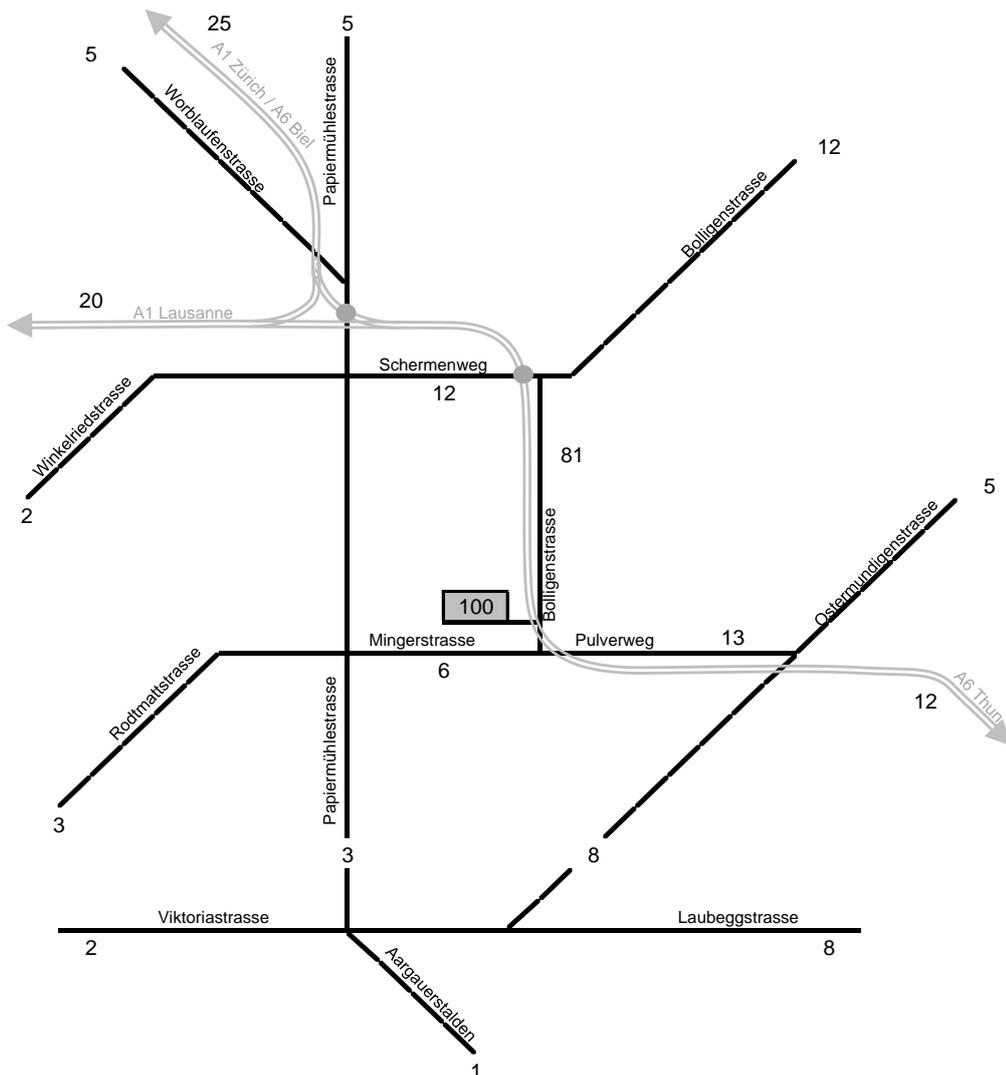


Abbildung 16: Zusätzliche Belastung DTV

## 8.2 Verkehrsspitzen – Szenarien

### Szenario 1 – Werktag Tagesnutzung

#### Fokus Messe

Veranstaltung	Anzahl Besucher/Tag (Messegelände IST)	Anzahl Besucher/Tag (mit BEemotion)	Veranstaltungsdauer
Generalversammlung	750 (Convention-Center)	1'200 (Event BEemotion)	9:00 – 16:00
Publikumsmesse	7'000 (Hallen 1-4)	7'000 (Hallen 1-4)	9:00 – 18:00
Eishockey	17'000	17'000	19:45 – 21:30

Dieses Szenario geht von einer grossen Publikumsmesse auf dem BERNEXPO-Gelände mit ca. 7'000 Besuchenden an einem Werktag aus. Dies entspricht einer Grössenordnung der Messen Suisse Caravan oder Suisse-Toy. Die bestehende Festhalle bzw. die Multifunktionshalle der BEemotion Base sind Teil des Messegeländes. Mit den neuen, grösseren Räumlichkeiten der BEemotion Base vergrössert sich die permanent zur Verfügung stehende Ausstellungsfläche. Temporäre Zelte für Ausstellungen fallen weg. Die Ausstellungsfläche insgesamt bleibt unverändert.

Gleichzeitig findet im Convention-Center eine Generalversammlung statt. Die BEemotion Base bietet dabei Raum für eine deutlich grössere Besucherzahl (+450 Besuchende).

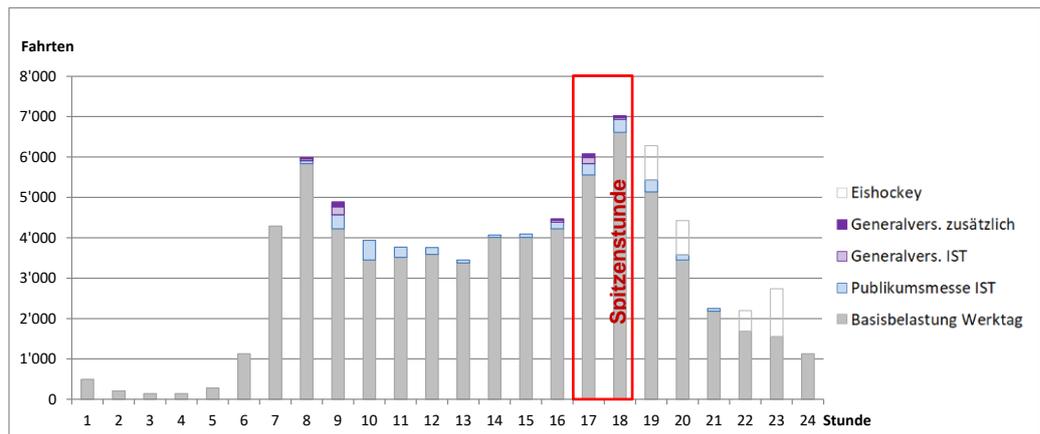


Abbildung 17: Szenario 1 - Werktag Tagesnutzung

#### Fokus Event

Veranstaltung	Anzahl Besucher/Tag (Messegelände IST)	Anzahl Besucher/Tag (mit BEemotion)	Veranstaltungsdauer
Corporate Event	3'000 (Festhalle)	4'000 (MFH BEemotion)	9:00 – 16:00
Convention	750 (Convention-Center)	1'200 (Event BEemotion)	9:00 – 16:00
Fachmesse	3'000 (Hallen 1-3)	3'000 (Hallen 1-3)	9:00 – 18:00
Eishockey	17'000	17'000	19:45 – 21:30

Dieses Szenario geht von einem gleichzeitig zu einer Fachmesse (Hallen 1 – 3, ca. 3'000 Besuchende) stattfindenden Corporate Event (Multifunktionshalle, ca. 4'000 Besuchende) sowie einer Convention (neues Convention-Center, ca. 1'200 Besuchende) aus. Die BEemotion Base ermöglicht grössere Veranstaltungen (Event und Convention) als in den bestehenden Räumlichkeiten.

Ob diese absolute Maximalbelegung aufgrund der Besucherflüsse und der sanitären Anlagen tatsächlich möglich ist, muss im Detail noch geprüft werden.

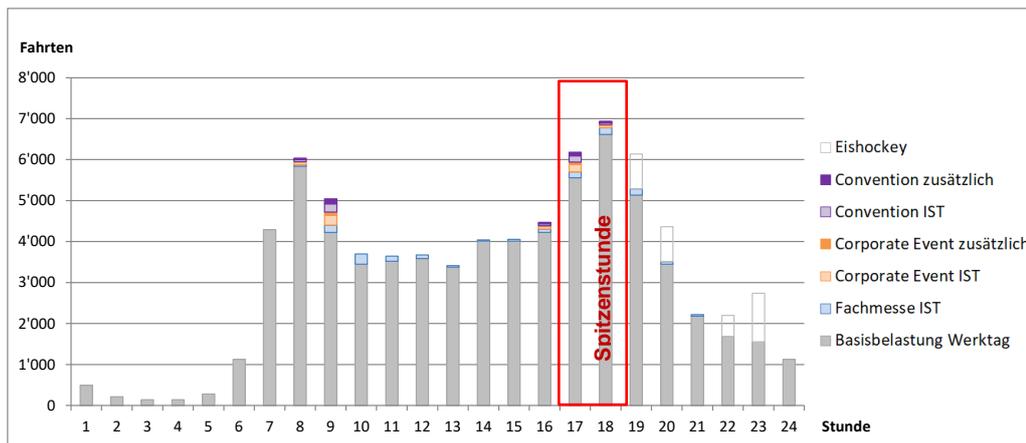


Abbildung 18: Szenario 1 - Werktag Tagesnutzung

Verkehrliche Auswirkungen: Werktags sind vor allem Überlagerungen mit den Verkehrsspitzen in den Morgen- und Abendstunden sensibel. In der Regel setzt der Veranstaltungsverkehr durch Messe, Events und Conventions nach der Morgespitze ein und erreicht abends seinen Höhepunkt bereits vor Einsetzen des Abendspitzenverkehrs.

Dennoch kommt es durch den einsetzenden bzw. den ausklingenden Veranstaltungsverkehr zu Überlagerungen mit den Tagesspitzen. Durch die zusätzliche Nutzung in der BEemotion Base erhöht sich in diesen Szenarien die Verkehrsbelastung während der Abendspitzenstunde (17:00 – 18:00 Uhr) um 30 - 50 Fahrten. In der nicht ganz so stark belasteten Stunde davor ist von einem Mehrverkehr von 90 - 150 Fahrten auszugehen, da dann der Haupt-Quellverkehr von den Events zu erwarten ist. Dadurch steigt auch in jener Stunde das Verkehrsaufkommen auf ein sehr hohes Niveau.

- Bei Veranstaltungen, die sich mit der Abendspitze überschneiden können, ist besonders auf Anreize zugunsten der Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu achten.
- Nach Möglichkeit sollten sich Anfangs- und Schlusszeiten nicht mit den Verkehrsspitzen überschneiden.

## Szenario 2 – Werktag Abendveranstaltungen

Veranstaltung	Anzahl Besucher/Tag (Messegelände IST)	Anzahl Besucher/Tag (mit BEmotion)	Veranstaltungsdauer
Konzert	5'000 (Festhalle)	9'000 (MFH BEmotion)	20:00 – 0:00
Fachmesse	3'000 (Hallen 1-3)	3'000 (Hallen 1-3)	9:00 – 18:00
Convention	750 (Convention-Center)	1'200 (Event. BEmotion)	9:00 – 16:00
Eishockey	17'000	17'000	19:45 – 21:30

In diesem Szenario wird die Multifunktionshalle der BEmotion Base für ein grosses, unbestuhltes Konzert mit bis zu 9'000 Besuchenden genutzt (Gegenüberstellung zu Konzert mit 5'000 Besuchenden in der Festhalle). Tagsüber steht sie deshalb für andere Nutzungen nicht zur Verfügung. Das neue Convention-Center der BEmotion Base ist jedoch mit einer Convention mit 1'200 Besuchenden belegt. Dies ist mehr als die bestehende Convention-Infrastruktur in der Halle 1-3 fasst (750 Besuchende).

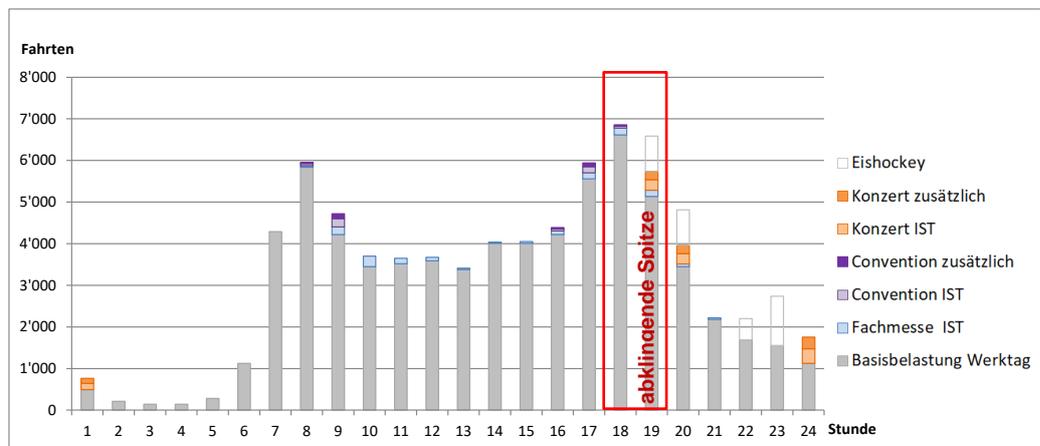


Abbildung 19: Szenario 2 - Werktag Abendveranstaltung

**Verkehrliche Auswirkungen:** Der Zielverkehr von Abendveranstaltungen überschneidet sich mit dem abklingenden Abendspitzenverkehr. Sofern der Beginn der Veranstaltung am frühen Abend angesetzt ist, führt dies zu einer zeitlichen Ausdehnung der Spitzenbelastung. Dies ist bei vorliegend hohem Verkehrsaufkommen problematisch, da sich allfällige Rückstaus nicht mehr abbauen können. In der relevanten Stunde zwischen 18:00 und 19:00 Uhr ist aufgrund des Zielverkehrs zum Konzert (9'000 Besuchende) mit 450 Fahrten zu rechnen; 200 mehr als bei einem Konzert mit 5'000 Besuchenden.

In der Regel sind Grossveranstaltungen nicht vor 19:30 Uhr angesetzt, so dass sich das Verkehrsnetz zwischen der Abendspitze und dem Veranstaltungs-Zielverkehr entlastet. Problematisch kann die Situation werden, wenn eine Überlagerung von mehreren Grossveranstaltungen stattfindet; wie in diesem Szenario ein grosses Konzert und ein Eishockey-Spiel. Die Verkehrsmenge erreicht dann das Mass einer gewöhnlichen Abendspitze und führt zweifellos zu Engpässen.

Ebenfalls ist mit einer leichten Erhöhung zur Abendspitze aufgrund des grösseren Besucheraufkommens der Conventions zu rechnen (ca. 30 Fahrten).

- Beginn von Abendveranstaltungen erst nach der Verkehrsspitze am Abend. Bei mehreren Veranstaltungen Anfangszeiten zwingend Staffeln.
- Weitere Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs schaffen.

### Szenario 3 – Samstag

Veranstaltung	Anzahl Besucher/Tag (Messegelände IST)	Anzahl Besucher/Tag (mit BEmotion)	Veranstaltungsdauer
Konzert	5000 (Festhalle)	9000 (BEmotion)	20:00 – 0:00
Publikumsmesse	10'000 (Hallen 1-3)	10'000 (Hallen 1-3)	9:00 – 18:00
Eishockey	17'000	17'000	19:45 – 21:30

Wie in Szenario 2 (Abendveranstaltungen) findet abends in der BEmotion Base ein unbestuhltes Konzert mit einer Maximalbelegung von 9'000 Besuchenden statt. Die Publikumsmesse, welche tagsüber in den bestehenden Hallen 1 – 3 stattfindet, hat am Samstag ein höheres Besucheraufkommen als an einem Werktag.

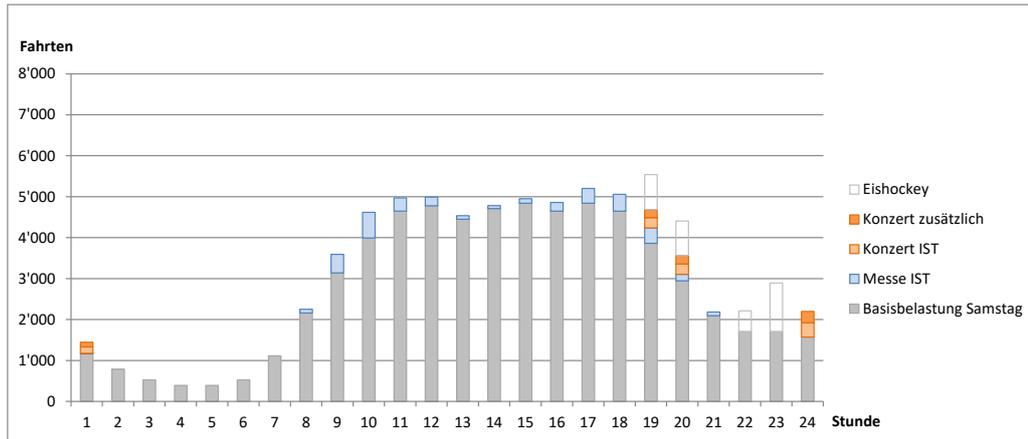


Abbildung 20: Szenario 3 - Samstag

Verkehrliche Auswirkungen: Die Basisbelastung an Samstagen ist weniger durch Verkehrsspitzen gekennzeichnet als an Werktagen. Das Verkehrsaufkommen verteilt sich besser auf den Tag.

Der Verkehr der Messe verteilt sich über den Tag und kann damit problemlos bewältigt werden. Selbst bei Überlagerungen von zwei (Abend-) Veranstaltungen (hier Konzert und Eishockey-Spiel) wird das Verkehrsaufkommen einer Werktags-Abendspitze nicht erreicht. Die Problematik besteht dann jedoch, dass sich dieser Verkehr nicht auf das Netz verteilt. Der Veranstaltungsverkehr steuert dasselbe Ziel an, bzw. verlässt mehr oder weniger gleichzeitig die Parkierungsanlagen. Dies führt zweifellos zu temporären Engpässen.

- Bei mehreren Veranstaltungen Anfangszeiten staffeln.
- Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs schaffen.

## Szenario 4 – Sonntag

Veranstaltung	Anzahl Besucher/Tag (Messegelände IST)	Anzahl Besucher/Tag (mit BEemotion)	Veranstaltungsdauer
Messe (Hallen 1-3)	15'000	15'000	9:00 – 18:00
Event (Halle 4)	5'000	9'000	15:00 – 17:00
Eishockey	17'000	17'000	19:45 – 21:30

Sonntags finden Events typischerweise am Nachmittag statt. In diesem Szenario wird von einem Event mit Maximalbelegung von 9'000 Besuchenden ausgegangen. Gleichzeitig findet in den bestehenden Hallen 1 – 3 eine Publikumsmesse statt mit deutlich mehr Besuchenden als unter der Woche.

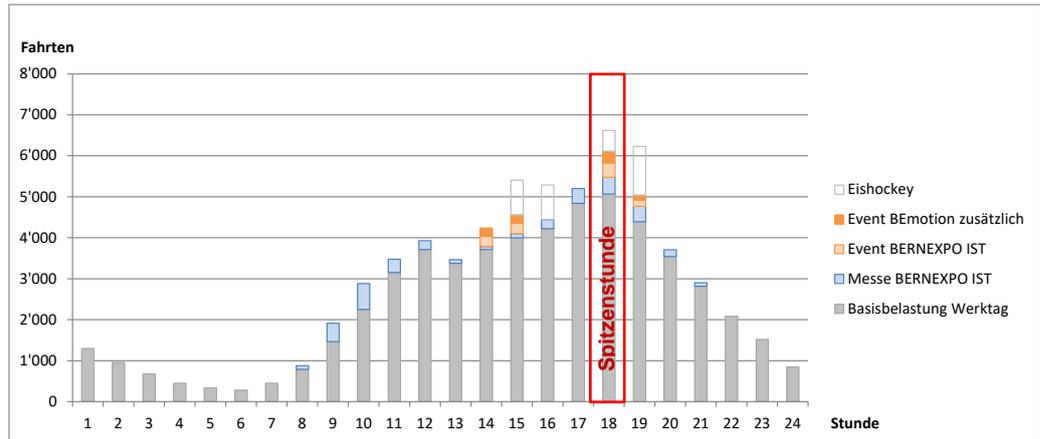


Abbildung 21: Szenario 4 - Sonntag

Verkehrliche Auswirkungen: Im Sonntagsverkehr liegt die Spitze zwischen 17:00 und 18:00 Uhr (wie im Werktagverkehr, aber nicht so hoch). Die abklingende Spitze wird durch den Quellverkehr von beendeten Veranstaltungen (hier Messe, Event und Eishockey) überlagert. Das zusätzlich durch den Event generierte Verkehrsaufkommen liegt bei 280 Fahrten. Dadurch entsteht eine enorme Spitzen, welche das Verkehrsnetz an die Kapazitätsgrenze bringen kann.

- Überschneidung mit der Verkehrsspitze am Abend vermeiden.
- Bei mehreren Veranstaltungen Anfangs- und Endzeiten staffeln.
- Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs schaffen.

# 9 Massnahmen

## 9.1 Verbesserung des Modal Splits

Um den Verkehr im stark ausgelasteten Verkehrssystem Wankdorf zu bewältigen, ist ein möglichst niedriger MIV-Anteil von besonderer Bedeutung. Massnahmen, welche das Umsteigen auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr fördern, sind zu ergreifen bzw. auszubauen.

BERNEXPO steht hinter dem Ziel eines maximalen MIV-Anteils von 30 % gemäss teilrevidiertem Richtplan ESP Wankdorf vom 17. Dezember 2019 (Stand Vorprüfung) und ist bemüht, diesen Wert kontinuierlich zu reduzieren. Tendenziell liegt der heutige Wert im Rahmen dieser Marke. Je nach Veranstaltung kann der MIV-Anteil jedoch sehr variieren. Einzelanlässe haben einen höheren MIV-Anteil.

Massnahme	Beschreibung / Bemerkungen	Zuständigkeit
Kombiticket*	– Attraktiver Preis für kombiniertes Ticket Eintritt + ÖV-Benutzung	Veranstalter, BERNEXPO, SBB, Bernmobil, Tarifverbund Libero
Vergünstigter Eintritt mit ÖV*	– Vergünstigter Eintritt bei Vorweisen eines ÖV-Tickets	Veranstalter, BERNEXPO
Information zu ÖV-Anreise*	– Gute Kommunikation zu Anreiseweg mit dem ÖV; z.B. auf Ticket, Hinweis auf beschränktes Parkplatzangebot	Veranstalter, BERNEXPO
Betrieb von Zusatzkursen*	– Zusatzkurse zur Bewältigung von Fahrgastspitzen (durch Veranstaltungen generiert)	Bernmobil, evtl. RBS, BLS
Veloverleihsystem*	– Ausleihstandort am Guisanplatz bestehend – Weiteren Standort an Papiermühlestrasse prüfen – Zusätzliche bedarfsgerecht mobile Standorte bei Veranstaltungen, evtl. auch für Shuttle zu den Parkierungsanlagen	BERNEXPO PubliBike
Veloabstellplätze*	– Mindestens 150 gedeckte Abstellplätze, jederzeit zugänglich – Ergänzung durch mobile Veloabstellplätze, bedarfsgerecht und an attraktiver Lage	BERNEXPO
E-Bike-Ladestationen	– Ladestationen für E-Bikes bei Veloabstellplätzen	BERNEXPO
Aufwertung Guisanplatz / Papiermühlestrasse	– Aufwertung des Stadtraums zum Verweilen und attraktiver Zugang zum Messegelände im Zusammenhang mit BEemotion Base und dessen Aussenraumgestaltung sowie der Umgestaltung des Strassenraums	Stadt Bern, Kanton Bern, BERNEXPO
Monitoring Modal Split	– Die vorhandenen Daten zum Modal Split beruhen auf Schätzungen. → Erfassung des Modal Splits bei verschiedenen Veranstaltungen zur Schaffung einer verlässlichen Datenbasis	BERNEXPO

### Massnahmen unabhängig von BEemotion Base

Ausbau des ÖV-Angebots	– Neue Buslinie Breitenrain – Ostermundigen – Taktverdichtungen im S-Bahn-Netz und insbesondere auf der City-Schiene (Wankdorf – Bahnhof Bern - Europaplatz) – Laufende Überprüfung und Anpassung des ÖV-Angebots – Prüfung von Fernverkehrshalten am Bhf Wankdorf	AÖV, RKBM, Stadt Bern (Besteller) Bernmobil, RBS, BLS, SBB (Betreiber)
Ausbau Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr	– Velohauptroute Bern – Ostermundigen – Optimierung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes im Zusammenhang mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses – Erhöhung der Attraktivität der Fusswegverbindung zwischen S-Bahnhof Wankdorf und Messegelände	Stadt Bern, OIK II, ASTRA

\* wird bereits heute praktiziert / angeboten. Angebot ausbauen / verbessern.

## 9.2 Verkehrslenkung und Quartierschutz

Mit der intensiveren Bespielung der BEmotion Base werden Verkehrsspitzen im Veranstaltungsverkehr tendenziell zunehmen. Zur Bewältigung dieser Spitzen steigt die Bedeutung der Verkehrslenkung und des Quartierschutzes, welcher in Art. 4 Ziff. 2 UeV verbindlich vorgesehen ist. Verschiedene Massnahmen werden heute bereits praktiziert. Diese sind weiterzuführen und auszubauen und mit neuen Massnahmen zu ergänzen.

Massnahme	Beschreibung / Bemerkungen	Zuständigkeit
Kommunikation Anfahrt*	– Der Anfahrtsweg ist gut zu kommunizieren. Insbesondere, dass die Autobahnausfahrt am Schermenweg zu benutzen ist.	Veranstalter, BERNEXPO
Vermeidung von Verkehrsspitzen*	– Koordinierung von Parallelveranstaltungen, frühzeitige Kommunikation der Daten, Abstimmung der Veranstaltungszeiten – Optimierung der Veranstaltungszeiten, um Zusammenfall mit Morgen- und Abendspitzen zu vermeiden	BERNEXPO, Stade de Suisse, Postfinance Arena
Verkehrsdienst bei grossen Veranstaltungen*	– Gut instruierter Verkehrsdienst, welcher den Verkehr in Abhängigkeit der Lage lenkt; Schwerpunkte: – Einweisung / Wegfahrt Parkierung: Wenn konzentrierte Zufahrt/Wegfahrt erwartet wird – Fussgängerquerung Papiermühlestrasse "Stadionplatz": Bei ausgeprägten Fussgängerbeziehungen über die Papiermühlestrasse (Bahnhof Wankdorf ↔ Veranstaltungslokal, Parkierung ↔ Veranstaltungslokal – Bemannter Quartierschutz: Bei erwartetem hohen Parkierungsdruck – Notwendigkeit und der Schwerpunkt des Verkehrsdienstes muss situativ beurteilt werden; in Abhängigkeit der Grösse und Art der Veranstaltung, der erwarteten Verkehrsspitzen und des Parkierungsdrucks	BERNEXPO, Veranstalter, Polizei
Tschäppätstrasse*	– Temporäre Aufhebung des Linksabbiegers von Papiermühlestrasse auf Tschäppätstrasse und umgekehrt, wenn eine konzentrierte Zu- bzw. Wegfahrt erwartet würde (Priorität Betriebsablauf auf der Papiermühlestrasse), frühzeitige Signalisation. – Verhinderung Durchfahrt Tschäppätstrasse bei Zwischenzustand (nach Veranstaltungsende) – Im Zielzustand: Situativ Verkehrsdienst bei konzentrierter Wegfahrt aus der Parkierung am Knoten Bolligenstrasse / Tschäppätstrasse	BERNEXPO
Signalisation / Verkehrslenkung	– Verbesserung der Wegweisung zur den Parkierungsanlagen → Wegweisung bereits auf der Autobahn (Ausfahrt Schermenweg) – Wechselsignale für unterschiedliche Parkplatzangebots-Zustände – Veranstaltungsspezifische Steuerung der Lichtsignalanlagen	ASTRA, OIK II
Rückwertige Erschliessung Vorderer Allmend	– Mit Umbau Anschluss Wankdorf direkte Erschliessung der Vorderen Allmend. Limitierung der Zu- und Wegfahrten via Tschäppätstrasse	ASTRA, OIK II, Stadt Bern
Bestehende Instrumente anwenden*	– Handeln nach Faktenblatt "Auflagen bei Veranstaltungen Raum Wankdorf"	BERNEXPO
Vermeidung von Fremdparkierung*	Bemannter Quartierschutz bei grossen Veranstaltungen, Absperrung von Quartierstrassen, Zufahrt nur für Anwohnende – Absprachen mit Polizei, Veranstaltern und Quartier bezüglich der Bereitstellung von Parkplätzen – Umwandlung der blauen Anwohnerparkzonen in weisse Zonen im Raum Wankdorf (keine Gratisparkierung am Abend und am Wochenende) → weitgehend abgeschlossen.	BERNEXPO, Veranstalter, Polizei, DIALOG Nord Stadt Bern (TAB)
Information Einstellhallenbenutzende	– Frühzeitige und gut sichtbarer Hinweis auf Wartezeiten bei der Ausfahrt. Prüfung dynamisch Anzeige bei den Personenzugängen zur Einstellhalle.	BERNEXPO

\* wird bereits heute praktiziert / angeboten. Angebot ausbauen / verbessern.

# 10 Anhang

## 10.1 Fahrtenberechnung Festhalle und BEemotion Base

### Fahrtenberechnung DTV – Festhalle (Istzustand)

Zusätzliche Veranstaltungen*	Veranstaltungstage / Jahr	Ø Anzahl Besuchende / Tag		Anzahl Besuchende Total	Fahrtenkennwerte			Fahrten / VA-Tag	Fahrten Total
		Besuchende / Tag	Besuchende Total		Anzahl Wege	MIV-Anteil IST	Besetzungsgrad		
Festival	10	4'500	45'000		2	0.15	2.5	540	5'400
Konzert	1	5'000	5'000		2	0.25	2.5	1'000	1'000
Firmen Anlass	1	1'800	1'800		2	0.50	2.5	720	720
Grand Prix von Bern	1	33'000	33'000		2	0.10	2.5	2'640	2'640
Konferenz	4	3'000	12'000		2	0.25	2.5	600	2'400
Charity-Anlass	1	1'000	1'000		2	0.50	2.5	400	400
Bühnenshow	1	2'800	2'800		2	0.25	2.5	560	560
Convention	3	1'700	5'100		2	0.25	2.5	340	1'020
Outlet Flash	1	1'000	1'000		2	0.50	2.5	400	400
Konzerte / Parties	5	1'900	9'500		2	0.25	2.5	380	1'900
Prüfungen	1	500	500		2	0.50	1.5	333	333
<i>Bestehenden Veranstaltungen (Gebäude 2 + 3), welche in Zukunft in der BEemotion Base durchgeführt werden</i>									
Roadshow	1	1'500	1'500		2	0.25	1.5	500	500
Generalversammlung	1	700	700		2	0.50	1.5	467	467
Generalversammlung	1	3'000	3'000		2	0.50	1.5	2'000	2'000
Firmen Anlass	1	6'000	6'000		2	0.25	1.5	2'000	2'000
Kongresse Divers	25	300	7'500		2	0.50	1.5	200	5'000
<b>Total / Ø pro VA-Tag</b>	<b>58</b>	<b>2'334</b>	<b>135'400</b>			<b>Ø &lt; 0.3</b>		<b>461</b>	<b>26'740</b>
Auf-/ Abbau	87	Ø pro VA-Tag						80	6'960
								<b>Fahrten / Jahr</b>	<b>33'700</b>
								<b>DTV:</b>	<b>92</b>

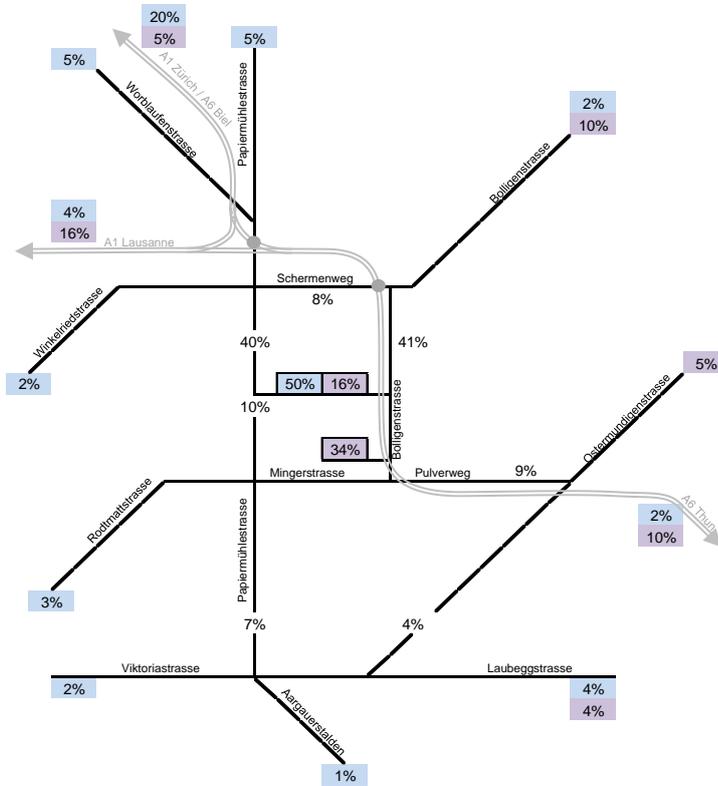
### Fahrtenberechnung DTV – BEemotion Base

Zusätzliche Veranstaltungen*	VA-Tage / Jahr	Ø Anzahl Besuchende / Tag		Anzahl Besuchende Total	Fahrtenkennwerte			Fahrten / VA-Tag	Fahrten Total
		Besuchende / Tag	Besuchende Total		Anzahl Wege	MIV-Anteil IST	Besetzungsgrad		
<b>Multifunktionshalle</b>									
Show / Konzert Gross	5	7'500	37'500		2	0.25	2.5	1'500	7'500
Show / Konzert Mittel	7	5'000	35'000		2	0.25	2.5	1'000	7'000
Show / Konzert Klein	6	3'000	18'000		2	0.25	2.5	600	3'600
Show / Konzert Gross sitzend	9	4'500	40'500		2	0.25	2.5	900	8'100
Show / Konzert Mittel sitzend	7	3'500	24'500		2	0.25	2.5	700	4'900
Corporate Event Gross	4	3'500	14'000		2	0.25	2.5	700	2'800
Corporate Event Mittel	5	2'000	10'000		2	0.25	2.5	400	2'000
Grand Prix Bern	1	33'000	33'000		2	0.10	2.5	2'640	2'640
Festival (zB Barstreet)	10	4'500	45'000		2	0.15	2.5	540	5'400
<b>Kongress</b>									
Kongress Gross	10	1'000	10'000		2	0.50	1.5	667	6'667
Kongress Mittel	12	600	7'200		2	0.50	1.5	400	4'800
Kongress Klein	10	400	4'000		2	0.50	1.5	267	2'667
Kongress sehr klein	20	100	2'000		2	0.50	1.5	67	1'333
Meeting	30	40	1'200		2	0.50	1.5	27	800
<b>Total MFH</b>	<b>54</b>	<b>4'769</b>	<b>257'500</b>			<b>Ø &lt; 0.3</b>		<b>814</b>	<b>43'940</b>
<b>Total Kongress</b>	<b>82</b>	<b>298</b>	<b>24'400</b>					<b>198</b>	<b>16'267</b>
<b>Total BEemotion</b>	<b>136</b>	Ø pro VA-Tag		<b>281'900</b>				Ø pro VA-Tag	<b>60'207</b>
Auf-/ Abbau MFH	81							80	6'480
Auf-/ Abbau Kongress	82							20	1'640
								<b>Fahrten / Jahr</b>	<b>68'327</b>
								<b>DTV:</b>	<b>187</b>

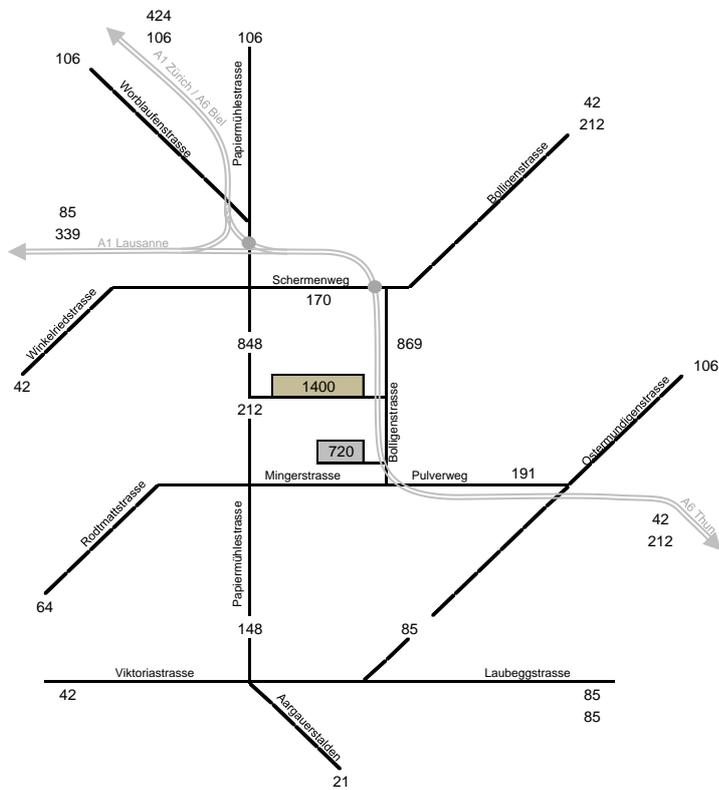
### 10.2 Umlegung des Verkehrs auf Strassennetz nach Betriebszuständen

Zu- bzw. Wegfahrt zur Parkierung auf der Grossen Allmend sowie im EXPO-Parking, bei Vollbelegung der Parkierungsanlagen.

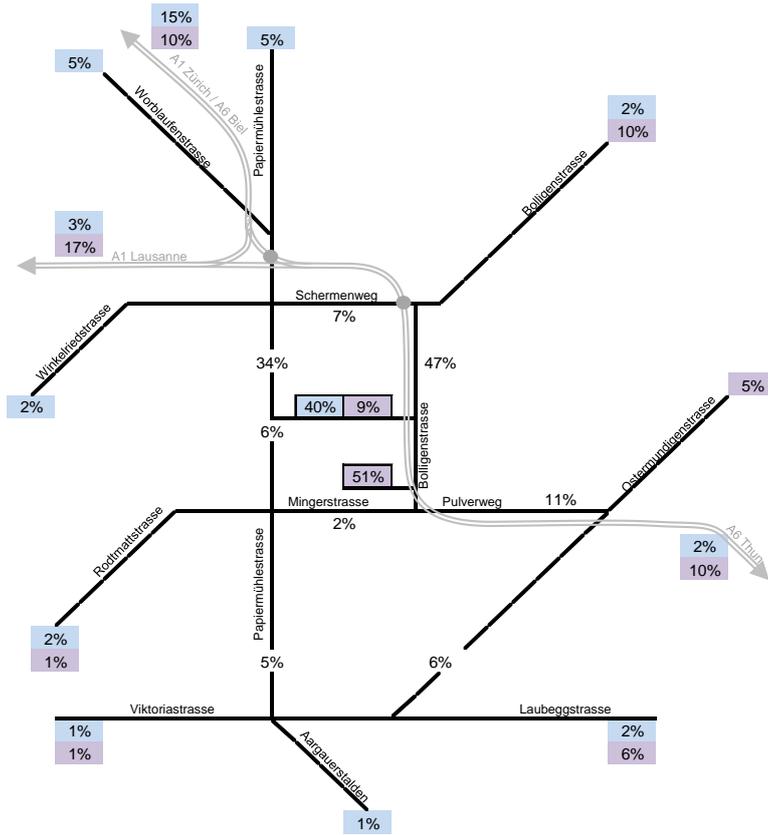
Umlegung Verkehr  
ISTZUSTAND  
relativ



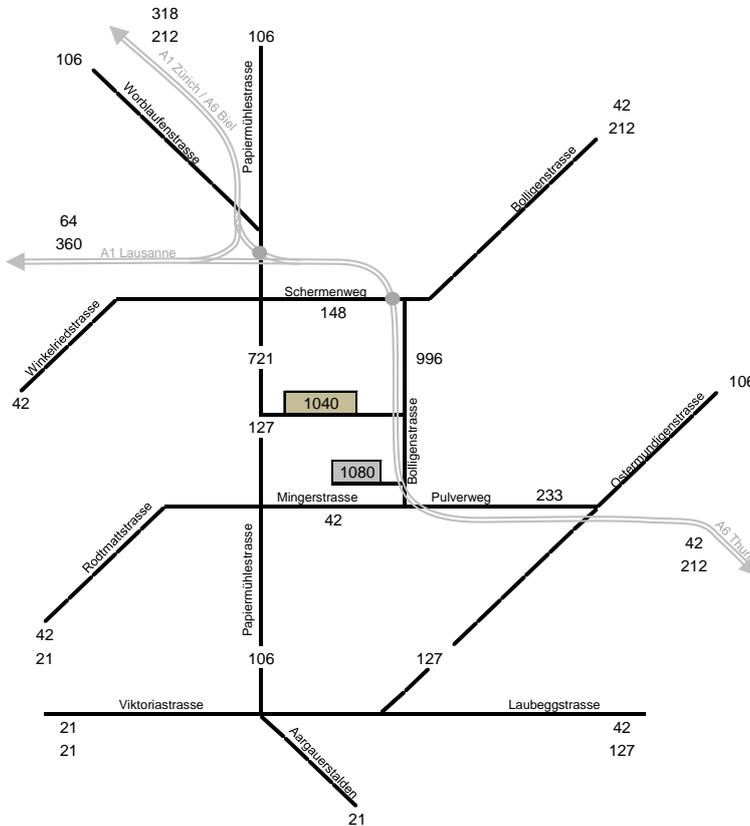
Umlegung Verkehr  
ISTZUSTAND  
absolut



**Umlegung Verkehr**  
ZWISCHENZUSTAND  
relativ

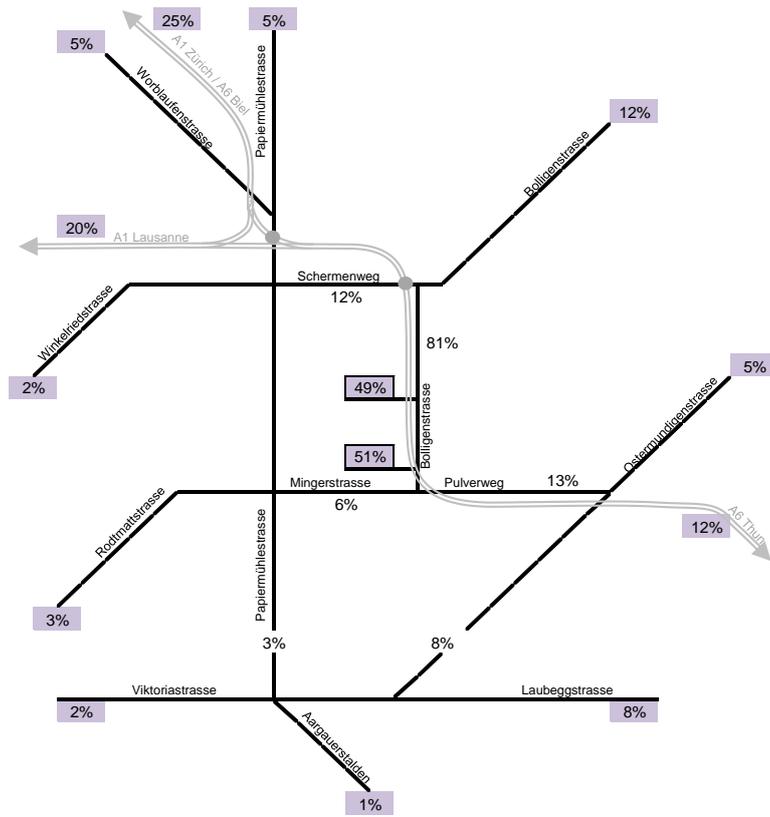


**Umlegung Verkehr**  
ZWISCHENZUSTAND  
absolut

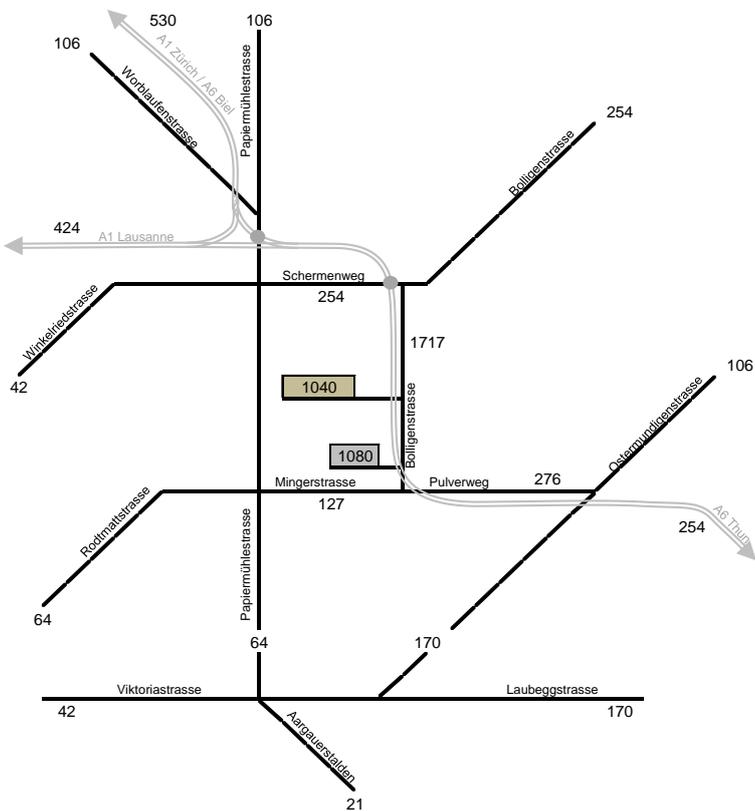




**Umliegung Verkehr**  
ZIELZUSTAND  
relativ

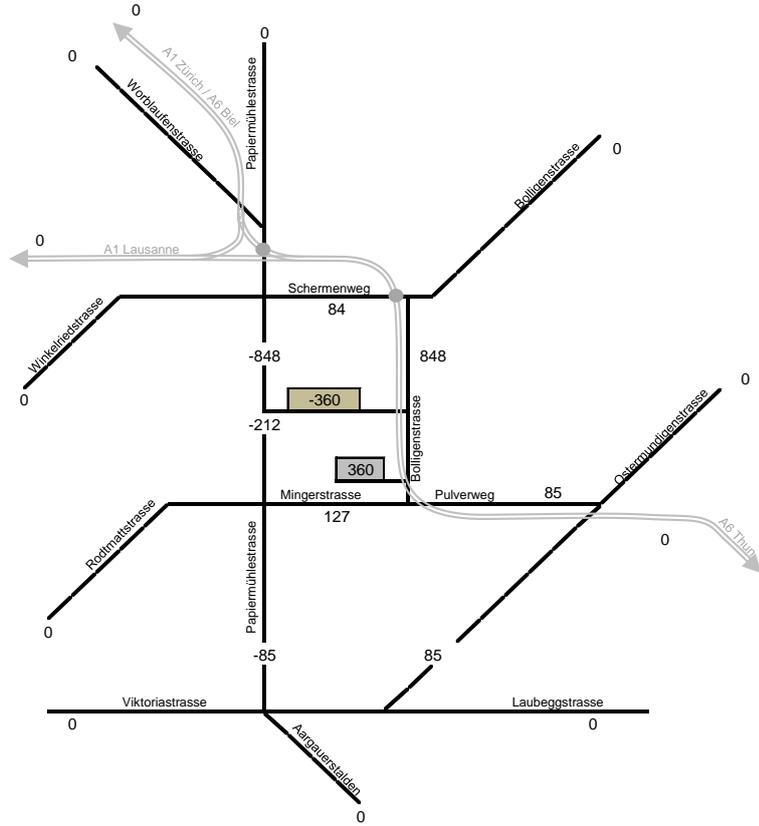


**Umliegung Verkehr**  
ZIELZUSTAND  
absolut



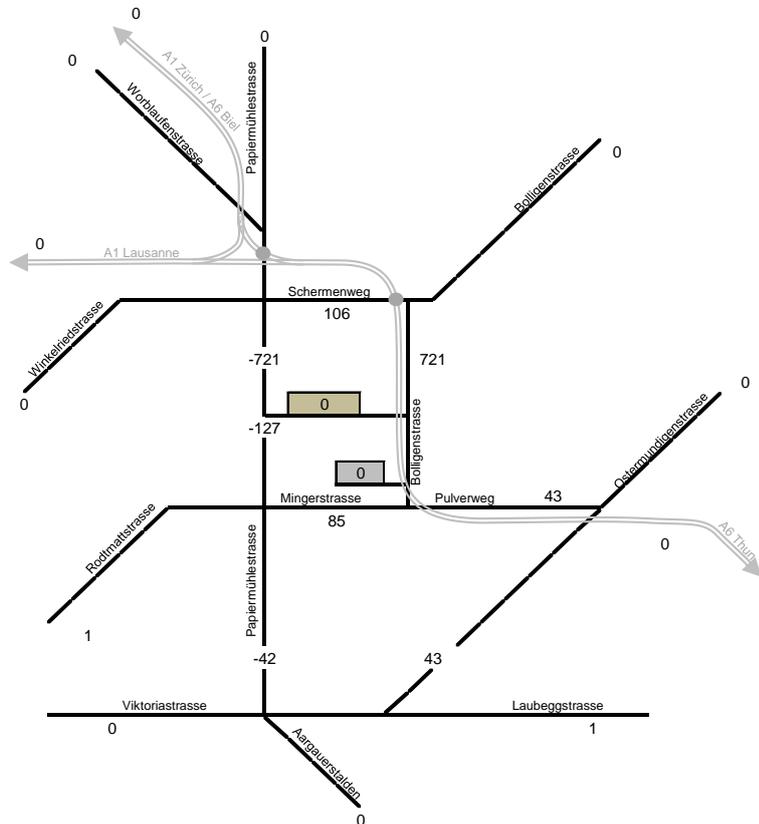
Umlegung Verkehr

Delta ZIELZUSTAND - ISTZUSTAND



Umlegung Verkehr

Delta ZIELZUSTAND - ZWISCHENZUSTAND



**metron**

**Neuengasse 43  
Postfach**

**3001 Bern  
Schweiz**

**bern@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 31 380 76 80  
F +41 31 380 76 81**