

Verkehrsstudie Schützenmatte

Schlussbericht

Stadtplanungsamt Bern

13. April 2015, rev. 7. September 2015



Bearbeitung

Thomas von Känel

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

Stefan Manser

dipl. Ing. FH in Raumplanung

Metron Bern AG

Postfach

Neuengasse 43

3001 Bern

T 031 380 76 80

info@metron.ch

www.metron.ch

Begleitung

Nadine Heller

Stadtplanungsamt Bern

Andrzej Rulka

Stadtplanungsamt Bern

Jukka Etter / Stephan Moser

Verkehrsplanung Stadt Bern

Titelbild: Neubrückstrasse unter dem Bahnviadukt

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung	7
1	Einleitung	11
1.1	Ausgangslage	11
1.2	Aufgabenstellung	11
2	Verkehrliche Ausgangslage	12
2.1	Verkehrliche Funktion der Schützenmatte	12
2.2	Weitere Verkehrsfunktionen und Verkehrsverträglichkeiten	14
2.3	Verkehrsbelastung der drei Achsen rund um die Schützenmatte	14
2.4	Nutzungen, Zugänge und Querungsbedürfnisse	16
2.5	Verkehrsanlage	17
3	Verkehrliche Handlungsspielräume	18
4	Variantenstudium	20
4.1	Sperrung Schützenmattstrasse (V1)	20
4.2	Sperrung Neubrückstrasse (V2)	24
4.3	Entlastung Bollwerk (V3a)	27
4.4	Untervariante Gegenverkehr für den MIV und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse (V3b)	30
4.5	Fazit Variantenstudium	31
5	Ausblick	32
5.1	Gesamtkonzept ZBB, Baustein 3 flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren	32
5.2	Koordination SBB / RBS / Stadt Bern	32
5.3	Fazit	35
	Anhang	36
1.	Plan Variante 3a, Entlastung Bollwerk	36
2.	Plan Variante 3b, Untervarianten Gegenverkehr LV/ÖV Neubrückstrasse	36

Zusammenfassung

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Schützenmatte liegt zentral und ist sehr gut erschlossen. Aufgrund ihrer Lage ist sie ein Eingangsbereich zur Innenstadt, der sowohl von den Strassen wie auch von den Bahngleisen ersichtlich ist. Die Schützenmatte ist aber auch Verkehrsdrehscheibe und einer der grössten oberirdischen Parkplätze der Innenstadt. Es besteht ein breiter Konsens darüber, dass die Schützenmatte samt Umgebung aufgewertet werden soll. Jedoch gehen die Vorstellungen, was diese Aufwertung konkret beinhalten soll, stark auseinander. Das Spektrum reicht von punktuellen, gestalterischen Massnahmen bis zu integralen Überbauungsplänen mit Hochhäusern.

2012 war die Schützenmatte das Planungsgebiet des "Schindler Award". Die Wettbewerbseingaben haben inspirierende Visionen für den Raum geliefert. Nach dem Schindler Award hat die Stadt selbst Planungsarbeiten aufgenommen, mit dem Ziel, in einem knapp zwei Jahre dauernden, ergebnisoffenen Partizipationsprozess eine Vision, respektive ein Nutzungskonzept für die Schützenmatte zu erarbeiten. Der Stadtrat beschloss am 2. Mai 2013 den Planungskredit für die erste Phase, in der auch eine Verkehrsstudie zu verfassen ist, die die Machbarkeit der Vorschläge aus dem "Schindler Award" prüft.

Im Rahmen der Verkehrsstudie sollen die Verkehrslösungen aus dem Schindler Award auf deren Machbarkeit überprüft werden, auch auf deren Folgen auf das ganze städtische Strassennetz. Neben Varianten der lokalen Verkehrsführung ist auch die Aufhebung der Parkplätze zu überprüfen.

Verkehrsfunktionen der Schützenmatte

Die drei Strassenachsen und Knoten rund um die Schützenmatte werden täglich von rund 40'000 Motorfahrzeugen befahren. Es überlagern sich vor allem Ströme von der bzw. zu der Autobahn (via Neufeldtunnel) und Ströme zwischen den Stadtteilen I, II, III und V. Verkehrsanalysen zeigen, dass eine Aufhebung einzelner Fahrbeziehungen auf der Schützenmatte zu einer grossräumigen Verlagerung der betroffenen Fahrten führen würde. In der vorliegenden Studie werden daher Lösungsansätze gesucht, bei denen die bestehenden Fahrbeziehungen möglich bleiben und die Kapazitäten für die heutige Verkehrsmenge ausreichen. Unter diesen Bedingungen wurden drei Grundsatzvarianten geprüft:

Variantenstudium

Sperrung Schützenmattstrasse

Die Sperrung der Schützenmattstrasse entspricht der Stossrichtung der meisten Wettbewerbseingaben im Rahmen des Schindler Awards. Die Auswirkungenanalysen im Rahmen der Verkehrsstudie zeigen, dass eine Sperrung grundsätzlich machbar ist, wenn die Neubrückstrasse auf mindestens vier Spuren bzw. 18.0 m Fahrbahnbreite ausgebaut wird (+2 Spuren / + ca.7.0 m gegenüber heute). Durch die Verbreiterung müsste ein Teil des Eilgutareals beansprucht werden.

Der Nutzen liegt vor allem in einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Aarehangs und der Lorrainebrücke sowie in einer Reduktion der Lärmimmissionen auf der Schützenmatte und in der Grossen Halle. Im Vergleich mit den anderen beiden Strassenachsen rund um die Schützenmatte wird der Störfaktor des Verkehrs auf der Schützenmattstrasse aber als am geringsten eingeschätzt.

Sperrung Neubrückstrasse

Anstelle einer Sperrung der Schützenmattstrasse wurde auch die Sperrung der Neubrückstrasse geprüft. Der Nutzen läge vor allem in einer besseren Fussgängerverbind-

dung Richtung Bahnhof. Zudem könnte eine sehr gute Anbindung des Eilgutareals erzielt werden, das langfristig überbaut werden soll. Die Auswirkungsanalysen zeigen aber, dass auf der Schützenmattstrasse zu wenig Platz für den nötigen Ausbau vorhanden ist, um den Verkehr zu verlagern. Sogar wenn der Bus- und Veloverkehr auf der Neubrückstrasse noch zugelassen bliebe, wäre auf der Schützenmattstrasse ein Querschnitt von mindestens drei Fahrspuren, zwei Radstreifen und einem Trottoir erforderlich (total mind. 14.0 m). Die Sperrung der Neubrückstrasse ist demnach nicht machbar, es sei denn, die Verkehrsmenge würde deutlich reduziert bzw. grossräumig verlagert.

Entlastung Bollwerk

Die dritte Strassenachse, das Bollwerk, trennt die "Insel" Schützenmatte/Reitschule von der Innenstadt ab und wird als einzige in zwei Richtungen befahren. Aus dieser Sicht wäre eine Sperrung des Bollwerks ein wesentlich grösserer Gewinn als die Sperrung der Schützenmatt- oder der Neubrückstrasse. Eine Sperrung des Bollwerks und eine Verlagerung des gesamten Verkehrs auf die Schützenmatt- und Neubrückstrasse ist aber aus verkehrstechnischer Sicht nicht möglich, weil dies zur Überlastung des Knotens Henkerbrännli führen würde. Bei einer solchen Lösung müsste ein grosser Teil des Verkehrs grossräumig verlagert oder reduziert werden.

Denkbar ist jedoch eine Verkehrsreduktion durch eine Öffnung der Schützenmatt- und Neubrückstrasse für den Gegenverkehr. Infolge dieser Entlastung entstünde auf dem Bollwerk Spielraum für bessere Querungsmöglichkeiten, ÖV-Haltestellen und grosszügige Velospuren.

Doch auch diese Variante würde eine Verkehrsreduktion am Henkerbrännli erfordern, da sonst der Knoten überlastet wäre.

Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den ÖV auf der Neubrückstrasse

Durch eine Verlagerung des Bus- und Veloverkehrs Richtung Neufeld und Bremgarten auf die Neubrückstrasse (im Gegenverkehr) könnte immerhin eine leichte Entlastung des Bollwerks erzielt werden. Bedingung ist ein Ausbau der Neubrückstrasse mit Beanspruchung des Eilgutareals. Auf dem Bollwerk könnte eine Linksabbiegespur reduziert werden. Damit entstünde ein gewisser Spielraum für Verbesserungen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs.

Fazit Variantenstudium

Die Verkehrsstudie zeigt, dass alle geprüften Verkehrsoptimierungen entweder einen Ausbau der Neubrückstrasse zu Lasten eines Teils des Eilgutareals erfordern oder eine allgemeine oder wenigstens lokale Verkehrsreduktion erfordern.

Wegen dem grössten Nutzen stehen die Varianten Entlastung Bollwerk und Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse im Vordergrund.

Ausblick

Gesamtkonzept ZBB, Baustein 3 flankierende Verkehrsmassnahmen in Bahnhofnahen Stadtquartieren

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025, welche im Rahmen der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen zum Projekt ZBB gemacht wurden, ist tiefer als heute und ermöglicht deshalb Spielraum für die Umgestaltung und Optimierung des Knotens Henkerbrännli und der angrenzenden Strassenräume.

Die flankierenden Massnahmen zum Projekt ZBB sind kompatibel mit der Planung Schützenmatte.

Koordination SBB / RBS / Stadt Bern

Im Rahmen der Koordination der Stadt mit dem RBS und der SBB hat sich herausgestellt, dass infolge der verschiedenen neuen Anforderungen der Spielraum im Bereich Eilgutareal eventuell kurzfristig grösser ist als bisher angenommen. Die im Vordergrund stehenden Varianten wurden deshalb diesbezüglich nochmals betrachtet und konnten mit der Beanspruchung des Eilgutareals optimiert werden.

Diese Konzeptskizzen sollen im nächsten Bearbeitungsschritt unter Einbezug der Knotenbereiche weiter entwickelt und konkretisiert werden. Es soll für den Perimeter Neubrückstrasse / Bollwerk / Schützenmattstrasse ein Betreibs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, das die neue Verkehrsprognose und die aktuellen Planungen im Umfeld berücksichtigt.

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Schützenmatte liegt zentral und ist sehr gut erschlossen. Aufgrund ihrer Lage ist sie ein Eingangsbereich zur Innenstadt, der sowohl von den Strassen wie auch von den Bahngleisen ersichtlich ist. Die Schützenmatte ist aber auch Verkehrsdrehscheibe und einer der grössten oberirdischen Parkplätze der Innenstadt. Eine mehrspurige Bahnbrücke überspannt die Schützenmatte.

Aufgrund mehrerer politischer Vorstösse ist festzustellen, dass ein breiter Konsens existiert, die Schützenmatte samt Umgebung aufzuwerten. Jedoch gehen die Vorstellungen, was diese Aufwertung konkret beinhalten soll, stark auseinander. Das Spektrum reicht von punktuellen, gestalterischen Massnahmen bis zu integralen Überbauungsplänen mit Hochhäusern.

2012 war die Schützenmatte das Planungsgebiet des renommierten, europäischen Studentenwettbewerbs "Schindler Award". Die Wettbewerbseingaben haben inspirierende Visionen für den Raum geliefert.

Nach dem Schindler Award hat die Stadt selbst Planungsarbeiten aufgenommen, mit dem Ziel, in knapp zwei Jahren eine Vision, respektive ein Nutzungskonzept für die Schützenmatte zu erarbeiten. Der Planungskredit für die Phase 1 der Planungsarbeiten wurde am 2. Mai 2013 vom Stadtrat verabschiedet. In dieser Phase ist ein ergebnisoffener Planungsprozess vorgesehen, bei dem zusammen mit Vertretern der Bevölkerung, der Politik und von direkt Betroffenen die Stossrichtung der Entwicklung festgelegt werden soll.

Im gleichen Beschluss beantragte der Stadtrat, dass im Rahmen der Phase 1 eine Verkehrsstudie zu verfassen ist, die die Machbarkeit der Vorschläge aus dem "Schindler Award" prüft. Die vorliegende Studie entspricht diesem Begehren.

1.2 Aufgabenstellung

Im Rahmen der Verkehrsstudie sollen die Verkehrslösungen aus dem Schindler Award auf deren Machbarkeit überprüft werden, auch auf die Auswirkungen auf das städtische Strassennetz. Neben Varianten der lokalen Verkehrsführung ist auch die Aufhebung der Parkplätze zu überprüfen.

Im Rahmen der Verkehrsstudie müssen die Abhängigkeiten zu folgenden Infrastrukturplanungen berücksichtigt werden:

- Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern (ZBB); Erweiterung RBS und Personenanlagen SBB
- Möglicher Ausbau der Bahnzufahrt Ost um 2 Gleise ab 2050
- Verkehrslenkung zur Entlastung der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergrplatz (separates Projekt Verkehrsmanagement und Verkehrslenkung Innenstadt Bern, VVI)
- Zweite Tramachse Innenstadt (Bollwerk-Speichergasse)
- Bau eines Carterminals im Neufeld mit der Option für zusätzliche Parkplätze als Ersatz für das bestehende Angebot auf der Schützenmatte
- Option für den Bau des Schanzentunnels mit dem Ostportal unmittelbar bei der Schützenmatte

2 Verkehrliche Ausgangslage

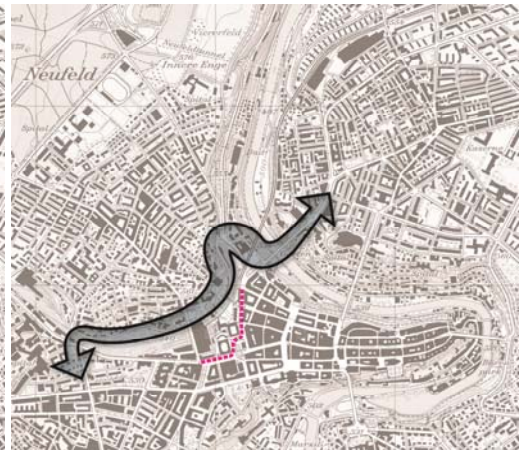
2.1 Verkehrliche Funktion der Schützenmatte

Die Schützenmatte ist ein wichtiger innenstädtischer Verkehrsknoten. Hier treffen das Bollwerk, die Lorrainebrücke, die Speichergasse und die Hodlerstrasse, die Tiefenausstrasse, die Neubrückstrasse und die Kleine Westtangente aufeinander. Diese Strassen bringen gemeinsam täglich rund 40'000 Motorfahrzeuge in den Raum Schützenmatte-Henkerbrännli.

Dabei hat diese Verkehrsdrehscheibe zwei wesentliche Funktionen: eine radiale zwischen Autobahn und Innenstadt und eine tangentielle zwischen den Stadtteilen II/III und V:



Radiale Verkehrsfunktion: Verbindung zwischen Innenstadt und Autobahn sowie zwischen Nordquartier und Autobahn; via Neufeldtunnel

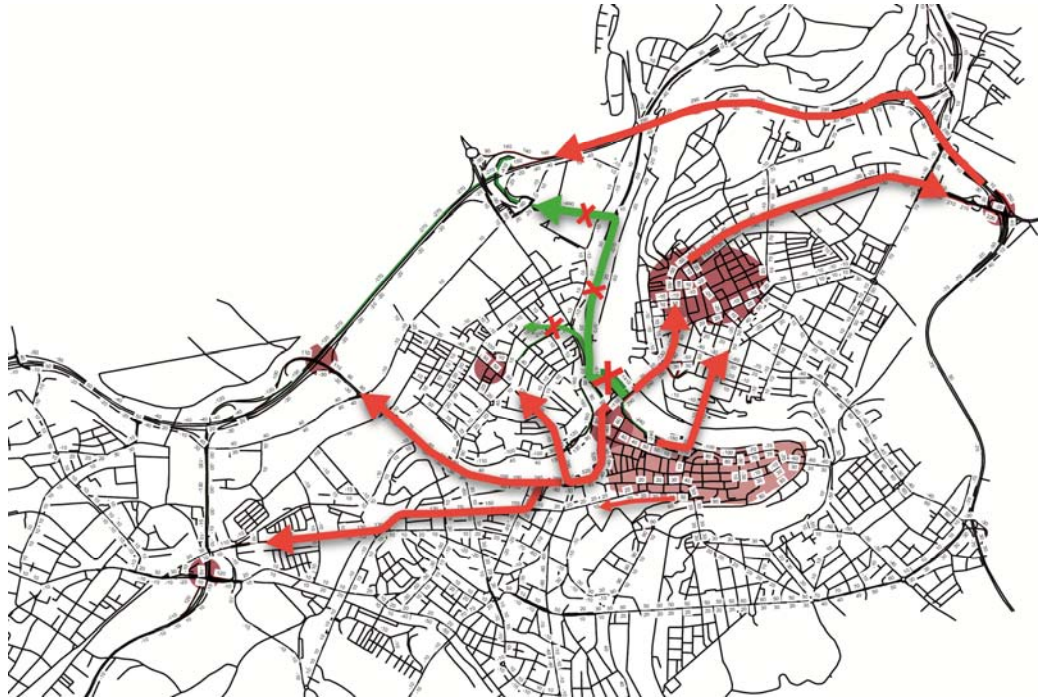


Tangentiale Verkehrsfunktion: Verbindung zwischen Mattenhof, Länggasse und Nordquartier; Zubringer Bahnhof-Parking; via Schützenmatte-Kleine Westtangente; Alternativroute zur Route via Bahnhofplatz

Auswirkungen einer Netzsperrung

Beide oben dargestellte Funktionen für den MIV - sowohl die radiale wie die tangentielle - sind von gesamtstädtischer Bedeutung, das heisst eine lokale Einschränkung hätte auch grossräumige Auswirkungen. Die Verkehrsströme werden an andere Orte verlagert und Verkehrseinschränkungen haben Einfluss auf die Erreichbarkeit der Quartiere. Dies ist die zusammenfassende Erkenntnis der folgenden Auswirkungsanalysen:

1. Szenario: Wirkung einer Sperrung der Schützenmattstrasse



Wirkung einer Sperrung Schützenmattstrasse
(Entlastung = grün; Mehrbelastung = rot)

Die Auswirkungen einer Sperrung Schützenmattstrasse ohne Ersatzlösung würden zu einer grossräumigen Verlagerung der Verkehrsströme führen. Auf der östlichen Seite wären insbesondere die Quartiere Lorraine und Breitenrain von Mehrverkehr betroffen.

Auf der westlichen Seite würde die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz zu- anstatt abnehmen, was der Zielsetzung gemäss Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) widerspricht. Im Rahmen ZBB wird das Fussgängeraufkommen im Raum Bubenbergrplatz-Bahnhofplatz stark zunehmen und es wird eine Reduktion der MIV-Belastung in diesem Raum angestrebt. Die Schanzenstrasse, die Laupen- und Murtenstrasse sowie die Effingerstrasse würden auch stärker belastet.

Eine geringere Belastung würde sich vor allem auf der Tiefenastrasse und im Neufeldtunnel ergeben, weil von der Innenstadt und der Lorraine die Zufahrt zur Autobahn nicht mehr über den Neufeldtunnel erfolgt, sondern über die Route Bahnhofplatz - Forsthaus (Richtung West) und Wankdorf (Richtung Ost).

Zudem ergeben sich Umwege für den Quellverkehr aus der Altstadt (Anlieferung, Parkhäuser). Das Bahnhof-Parking und das Kiss & Ride wären vor allem aus östlicher Richtung schlechter erreichbar (nur via Bahnhofplatz).

2. Szenario: Wirkung einer Sperrung der Neubrücke

Die Auswirkungen einer Sperrung Neubrücke ohne Ersatzlösung sind vergleichbar mit jenen einer Sperrung der Schützenmattstrasse, denn die beiden Einbahnstrassen bilden zusammen das Netzelement zwischen Bollwerk und Henkerbrünnli. Es käme zu einer Verlagerung der Fahrten von der Autobahn in die Innenstadt via Wankdorf-Lorraine/Breitenrain sowie via Forsthaus-Bahnhofplatz. Für tangentielle Beziehungen, z.B. vom Bahnhof-Parking Richtung Nordquartier müsste über den Bahnhofplatz gefahren werden, weil die Route via Henkerbrünnli nicht mehr möglich wäre.

Zudem würden sich Umwege für den Zielverkehr aus der Altstadt (Anlieferung, Parkhäuser) ergeben. Vom Bahnhof-Parking und Kiss & Ride wären vor allem das Nordquartier und die Altstadt schlechter erreichbar (nur via Bahnhofplatz).

Entlastet würden neben der Neubrückstrasse vor allem die Tiefenaustrasse und der Neufeldtunnel.

3. Szenario: Wirkung einer Sperrung des Bollwerks

Eine Sperrung Bollwerk (Abschnitt zwischen Neubrück- und Schützenmattstrasse) ohne Ersatzlösung und ohne massive Verkehrsreduktion würde zur grossräumigen Verlagerung der Fahrten von der Autobahn, vom Bahnhofplatz und von der Kleinen Westtangente Richtung Lorraine und Breitenrain führen. Es wäre mit einer Mehrbelastung in der nördlichen Altstadt, auf der Kornhausbrücke sowie auf der Route Wankdorf-Winkelriedstrasse zu rechnen, da die bisherige Route Neubrückstrasse-Bollwerk-Lorrainebrücke nicht mehr zur Verfügung stände. Betroffen wären rund 11'000 Fahrten täglich, die sich grossräumig einen anderen Weg suchen müssten und rund 3'000, die einen kleinen Umweg via Henkerbrännli machen müssten.

4. Szenario: Sperrung einer Fahrtrichtung des Bollwerks

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem 3. Szenario liegt eine etwas weniger radikale Verkehrseinschränkung nahe: eine Sperrung der Fahrtrichtung Bahnhofplatz. Damit ergäbe sich ein eigentliches Kreisregime um die Schützenmatte und alle Beziehungen blieben fahrbar.

Allerdings wäre für rund 3'000 Fahrten pro Tag von der Lorrainebrücke Richtung Innenstadt und Bahnhof ein Umweg über das Henkerbrännli nötig, womit dieser Knoten überlastet würde. In der Konsequenz wäre eine solche Lösung nur machbar, wenn das MIV-Aufkommen insgesamt deutlich reduziert würde oder gewisse Ströme grossräumig verlagert würden.

Fazit

Die Strassen rund um die Schützenmatte können für den motorisierten Individualverkehr nicht ersatzlos gesperrt oder aufgehoben werden. Der motorisierte Individualverkehr würde unerwünscht auf andere Strassen (u.a. Quartierstrassen, Bahnhofplatz) verlagert werden.

Bei allen Sperrungen von Fahrbeziehungen ist deshalb ein Ersatzangebot im Raum Schützenmatte mit etwa der gleichen Leistungsfähigkeit wie heute vorzusehen.

2.2 Weitere Verkehrsfunktionen und Verkehrsverträglichkeiten

Neben den rund 40'000 privaten Motorfahrzeugen sind täglich über 10'000 Velos rund um die Schützenmatte unterwegs. Auch die Velos sind vor allem zwischen Innenstadt, Nordquartier, Länggasse und Mattenhof unterwegs. Zudem verkehren die Buslinien 11, 20 und 21, die im Raum Schützenmatte auch Haltestellen bedienen. Die Fussgängerzahlen sind schwieriger zu erheben und nur lückenhaft bekannt. Zum Beispiel überqueren täglich rund 4'000 bis 5'000 Personen zu Fuss die Lorrainebrücke.

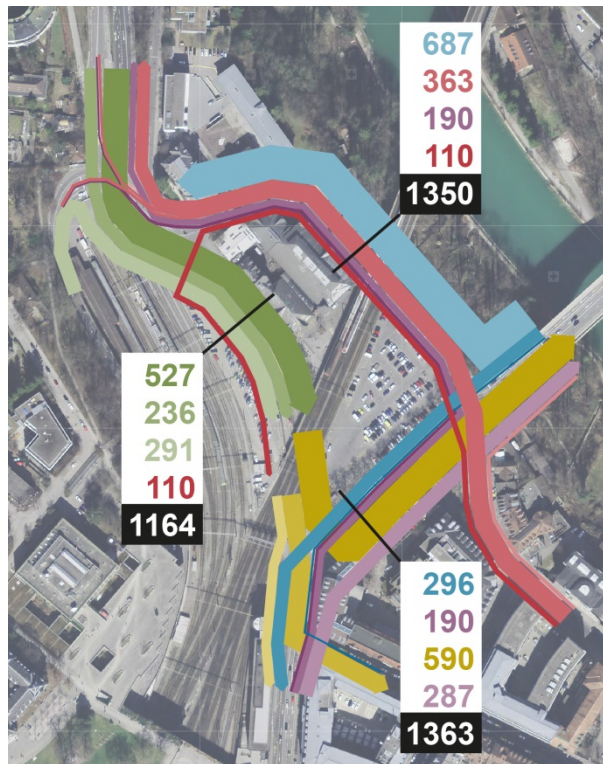
2.3 Verkehrsbelastung der drei Achsen rund um die Schützenmatte

Die MIV-Belastung auf den drei Achsen rund um die Schützenmatte und auf den verschiedenen Zu- und Wegfahrten sowie die Stärke der einzelnen Ströme können in folgendem Schema abgelesen werden:

Das harmonisierte Stromdiagramm wurde auf der Grundlage von folgenden Knotenstromerhebungen erstellt und zeigt die heutigen Verkehrsbelastungen:

- Bollwerk/Speichergasse/Neubrückstrasse; gezählt am 15. September 2009
- Bollwerk/Hodlerstr./Lorrainebrücke/Schützenmattstr.; gezählt am 25. Februar 2014

- Henkerbrännli; gezählt am 27. Februar 2015
- Nachzählung Einmündung Schützenmattstrasse/Neubrückstrasse vom 13. März 2014



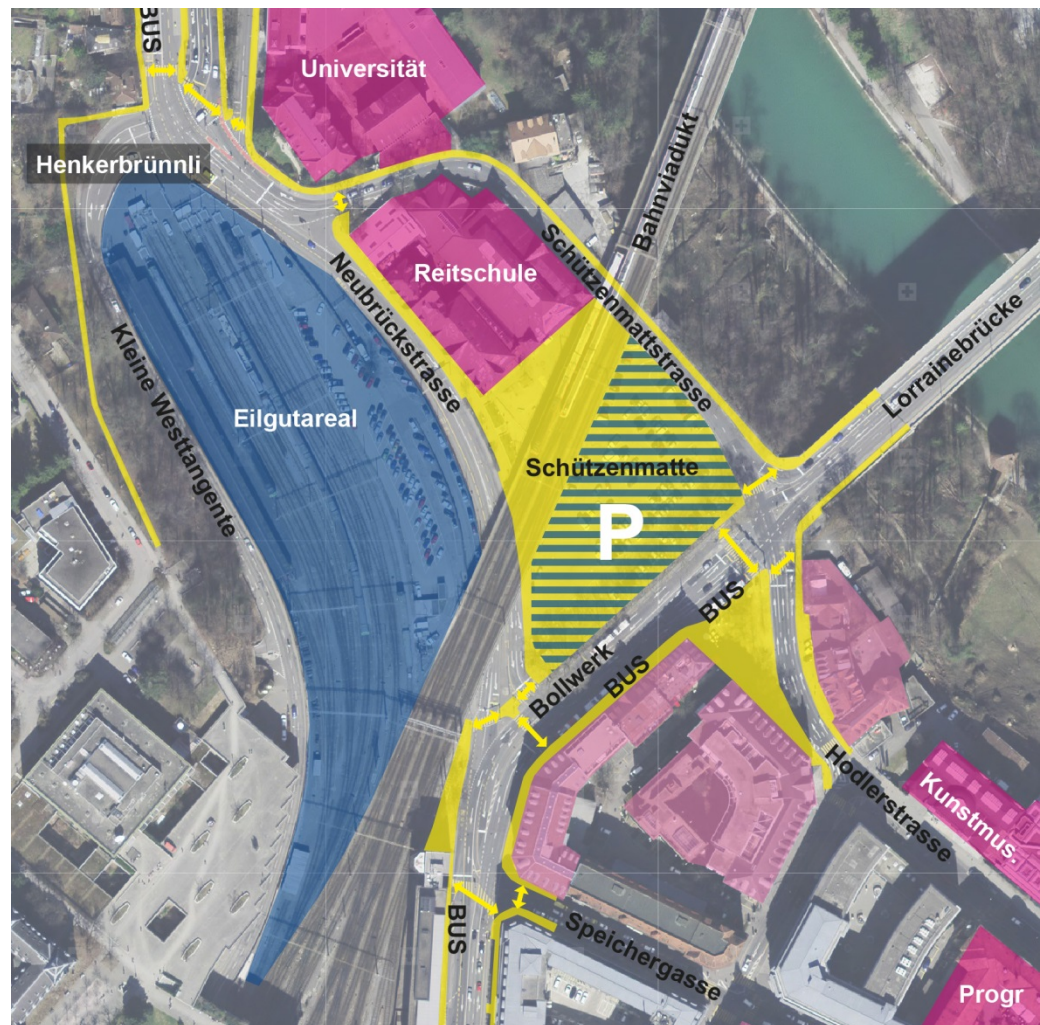
Verkehrsbelastung Ist-Zustand 2012
(Abendspitzenstunde)

Der Linksabbieger von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse (110 Fahrten AS) ist für die Erschliessung der Innenstadt nicht zwingend nötig. Im Rahmen der Studie Verkehrsmanagement Innenstadt wurde deshalb vorgeschlagen, diesen Linksabbieger aufzuheben und dadurch den Bahnhofplatz zu entlasten. Im Rahmen dieser Studie kann deshalb der Linksabbieger aufgehoben werden.

Das MIV-Aufkommen in der Innenstadt Bern ist an verschiedenen Strassen rückläufig. Die tägliche Verkehrsbelastung auf der Lorrainebrücke hat von 2000 bis 2013 um 6'100 Motorfahrzeuge oder 22 % abgenommen. Auf dem Bahnhofplatz hat die MIV-Belastung im gleichen Zeitraum um 11'000 Motorfahrzeuge oder 42 % abgenommen. Hingegen hat infolge des Neufeldtunnels die MIV-Belastung auf der Tiefenaustrasse um 7'300 Motorfahrzeuge bzw. 72 % zugenommen. Auf der Neubrückstrasse im Bereich Länggasse wiederum hat aus dem gleichen Grund die MIV-Belastung um 12'000 Motorfahrzeuge bzw. 83 % abgenommen. Dieser Trend entspricht der städtischen Strategie, deren Fortführung für die Zukunft aber nicht gesichert ist.

In den Prognosen des Verkehrsmodells wird immer noch von einer Zunahme der Verkehrsmenge ausgegangen. Aufgrund der oben beschriebenen Verkehrsentwicklung gehen wir im Rahmen dieser Verkehrsstudie grundsätzlich von einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen im Bearbeitungsperimeter aus. Entwicklungsszenarien werden im Sinne von Sensitivitätsaussagen berücksichtigt. Diese sollen mit den Schlussresultaten der Studie Verkehrsmanagement / Verkehrsreduktion Innenstadt abgeglichen werden.

2.4 Nutzungen, Zugänge und Querungsbedürfnisse



Der Verkehr und die Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Bahn) dominieren den Raum und wirken trennend. Die Reitschule und der davorliegende (Park-)Platz liegen auf einer Insel, um welche der Verkehr in einer Art Kreisregime geführt wird. Die Erreichbarkeit dieser Insel ist gewährleistet aber nicht komfortabel.

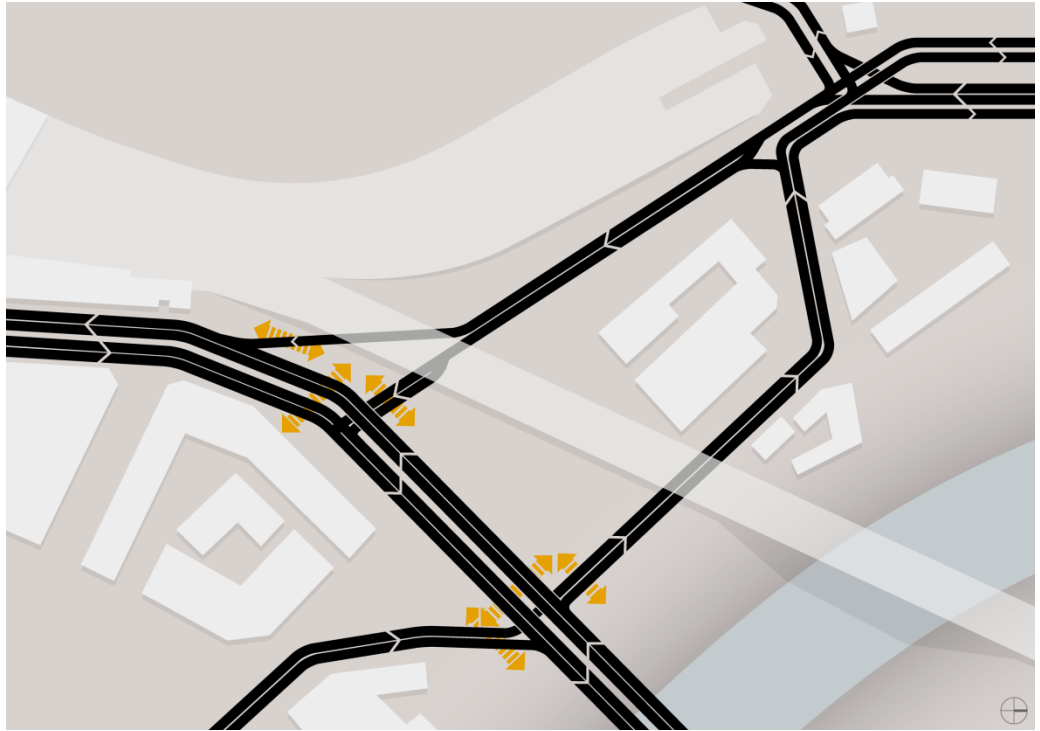
Die Querungsstellen über die Neubrückstrasse und die Schützenmattstrasse entsprechen ungefähr den Fussgängerwunschl原因. Aufgrund des heute nicht zugänglichen Eilgutareals und des kaum durchlässigen Aarehangs bestehen über diese Strassen keine zusätzlichen Querungsbedürfnisse. Sollte der Aarehang oder das Eilgutareal zugänglich werden, würde sich diese Ausgangslage verändern.

Beim Bollwerk besteht aufgrund der Nutzungen beidseits der Strasse ein flächiges Querungsbedürfnis, das mit einer Aufwertung der Schützenmatte noch zunehmen dürfte. Es stehen aber nur zwei punktuelle Querungsstellen im unmittelbaren Platzbereich zur Verfügung.

Die platzartige Mitte der Schützenmatte wird heute vor allem als Parkplatz genutzt. In der südwestlichen Ecke befindet sich ein Car-Parkplatz und zweimal jährlich nimmt der Lunapark "Schütz" den Platz ein.

Der Platz ist im Übrigen von der Reitschule mit ihren verschiedenen kulturellen und sozialen Aktivitäten und Angeboten dominiert. Die Belebung des Vorplatzes ist in der Regel abends und nachts wesentlich grösser als tagsüber.

2.5 Verkehrsanlage

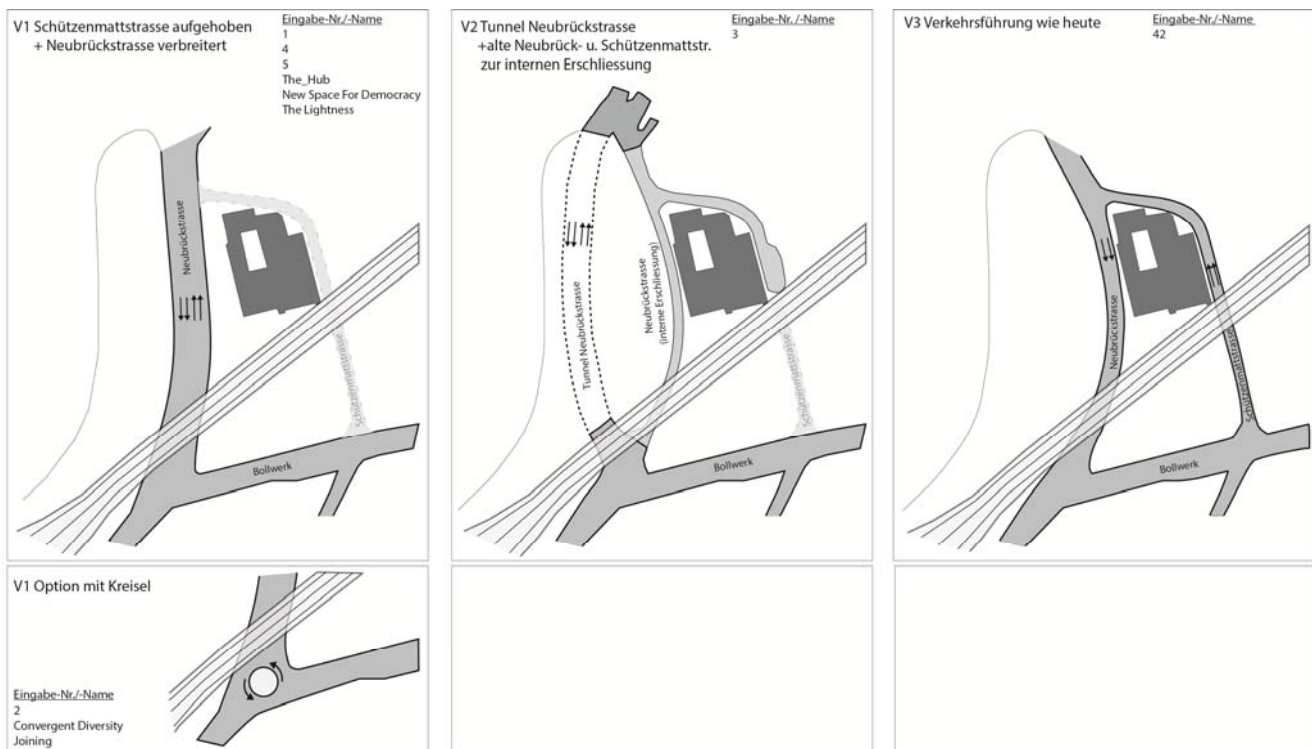


Die heutige Verkehrsanlage besteht aus den drei Strassenachsen rund um die Schützenmatte, die mit ihren drei Knoten ein Gesamtsystem bilden:

- Schützenmattstrasse: 2 Fahrspuren + 1 Radstreifen Richtung Henkerbrännli; Trottoir Nordostseite; Busse im Mischverkehr geführt
- Neubrückstrasse: 2 Fahrspuren + 1 Radstreifen + 1 Umweltpur Richtung Bollwerk; Trottoir Ostseite
- Bollwerk: 2 Fahrspuren + 1 Radstreifen Richtung Bahnhof; Busse im Mischverkehr geführt; 2 Fahrspuren + 1 Umweltpur Richtung Lorraine; Trottoir Südostseite

3 Verkehrliche Handlungsspielräume

Im Rahmen des Schindler Award 2012 wurden von studentischen Wettbewerbsteams langfristige Lösungen für den Raum Schützenmatte entwickelt. In diesem Zusammenhang wurde das westlich angrenzende Eilgutareal der SBB einbezogen. Fast alle Wettbewerbseingaben beanspruchten Teile dieses Areals für die Verkehrslösungen. Im Wettbewerbsprogramm wurde erlaubt, von einer Aufhebung der Schützenmattstrasse auszugehen. Die Mehrheit der Teams nutzte diese Möglichkeit und legte den Verkehr auf die Neubrückstrasse (Variante V1). So baute beispielsweise das Siegerprojekt auf einem grossen Strassen-T auf, bei dem alle Strassen (abgesehen von der Hodlerstrasse) in einem einzigen Knoten zusammenlaufen. Ein Team schlug als Knotenform bei der Einmündung der Neubrückstrasse ins Bollwerk einen Kreislauf vor (V1 mit Kreislauf).

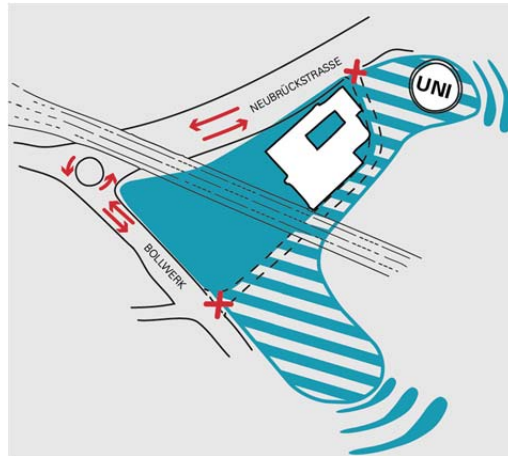


Ein Wettbewerbsbeitrag schlug eine unterirdische Linienführung unter dem Eilgutareal mit Anschluss an das Bollwerk und das Henkerbrännli vor (V2). Diese Lösung ist bezüglich der verkehrstechnischen Funktionalität beinahe identisch mit der oberirdischen Linienführung der Neubrückstrasse, bringt aber zusätzliche technische Herausforderungen betreffend Belüftung etc.. Eine Wettbewerbseingabe basiert auf der heutigen Verkehrslösung mit den beiden Einbahnstrecken Neubrück- und Schützenmattstrasse (V3).

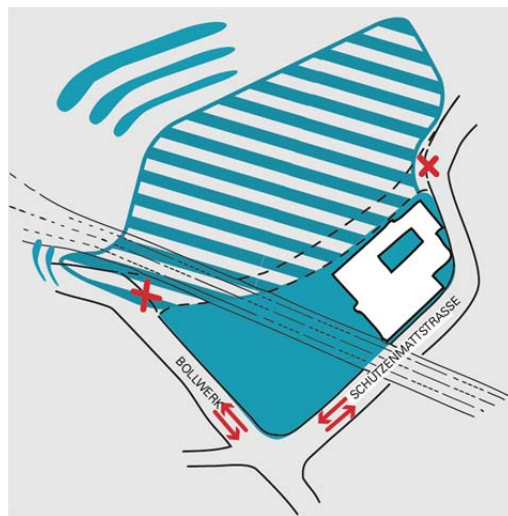
Eine wesentliche Erkenntnis aus dem Wettbewerb ist, dass sich auf der Schützenmatte ein besonderer gestalterischer Spielraum eröffnet, wenn die Schützenmattstrasse aufgehoben wird. Die verkehrstechnische Markbarkeit musste von den Architektenteams nicht nachgewiesen werden.

Im Rahmen der Planung Schützenmatte sollten aber nicht nur die langfristigen sondern auch die mittelfristigen Handlungsspielräume aufgezeigt werden. In diesem Zusammenhang ist die Tatsache von Bedeutung, dass das Gleisfeld im Eilgutareal voraussichtlich noch bis 2025 benötigt wird und für Bauinstallationen weitere Bereiche reserviert bleiben. Bis dahin sind nur geringfügige Beanspruchungen denkbar.

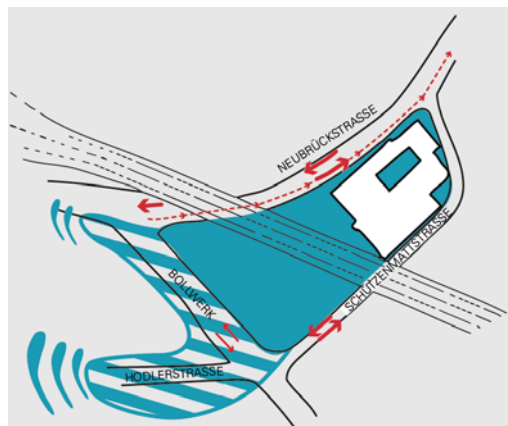
Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden folgende Handlungsansätze geprüft:



Sperrung Schützenmattstrasse
(Umlegung des Verkehrs auf die Neubrückstrasse)



Sperre Neubrückstrasse
(Umlegung des Verkehrs auf die Schützenmattstrasse)



Entlastung Bollwerk
(Gegenverkehr auf der Neubrück- und Schützenmattstrasse)

Alle Abbildungen S.17 von Urban Catalyst, Berlin

4 Variantenstudium

4.1 Sperrung Schützenmattstrasse (V1)

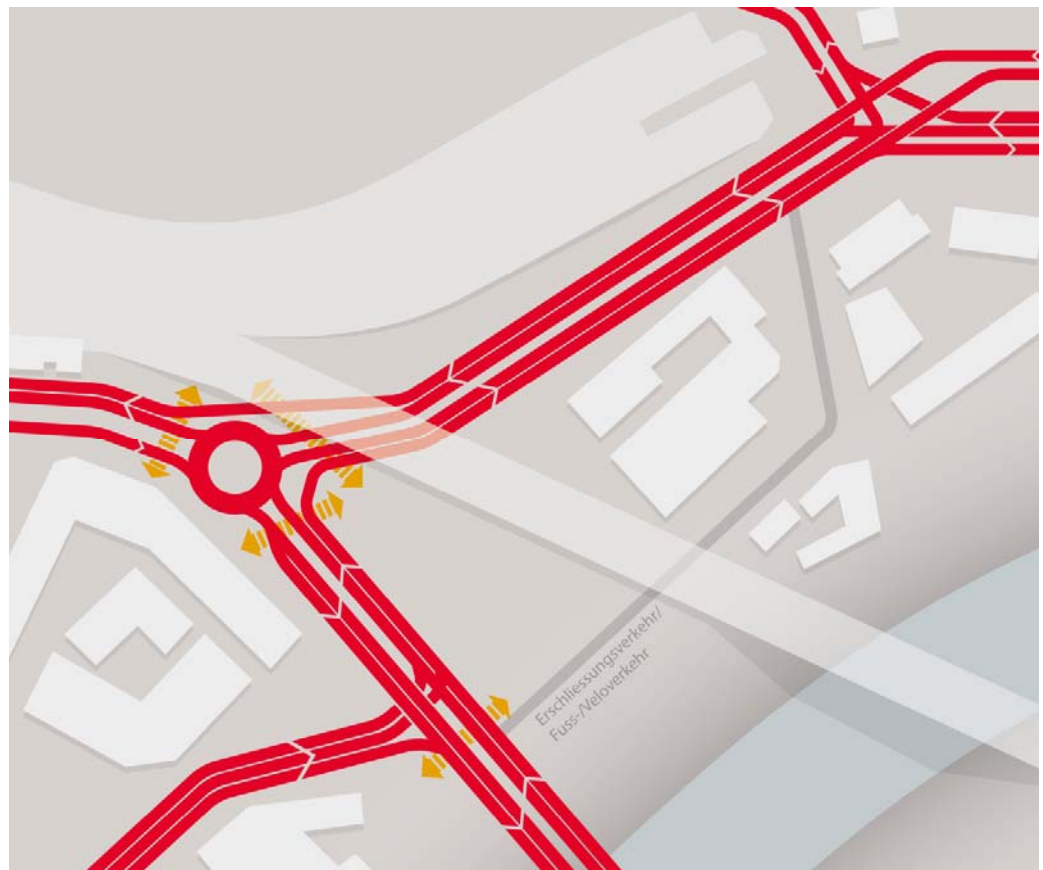
4.1.1 Grossräumige Auswirkungen

Um unerwünschte grossräumige Verkehrsverlagerungen, wie sie im Kapitel 2.1 beschrieben worden sind, zu vermeiden, müssen die Verkehrsströme vom Bollwerk zum Henkerbrännli über eine Ersatzroute geführt werden. Als solche bietet sich die Neubrückstrasse an, die heute nur in der Gegenrichtung befahrbar ist.

4.1.2 Lokale Auswirkungen

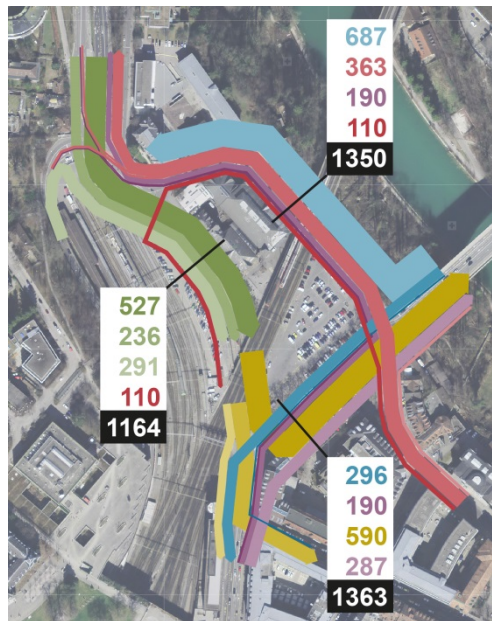
Die Sperrung der Schützenmattstrasse bringt eine Mehrbelastung des Bollwerks. Die Schützenmattstrasse müsste teilweise befahrbar bleiben für die Detailerschliessung der angrenzenden Liegenschaften. Wünschenswert wäre auch die Offenhaltung für den Veloverkehr von der Lorrainebrücke zum Henkerbrännli.

Dank der Entlastung wäre die Strasse für den Fussverkehr zwischen Schützenmatte und Lorrainebrücke gut querbar. Falls ein Zugang zum Aarehang realisiert werden soll, wäre auch dieser sehr komfortabel von der Schützenmatte her erreichbar. Dafür wäre die Querbarkeit des Bollwerks gegenüber heute noch erschwert.

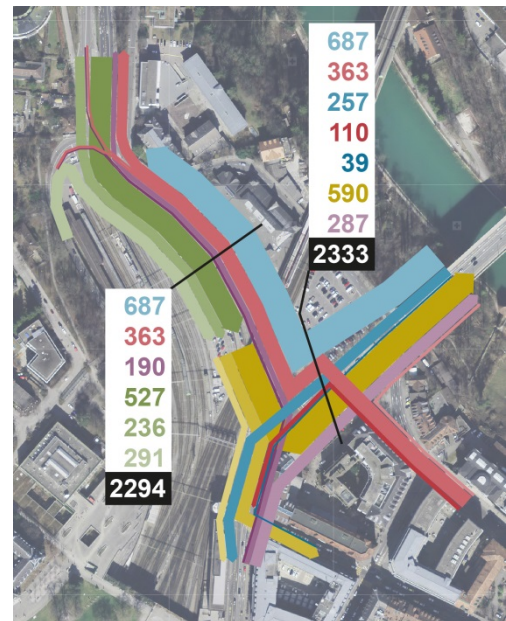


4.1.3 Machbarkeit einer Verlagerung auf die Neubrückstrasse

Wird der Verkehr Richtung Henkerbrännli über die Neubrückstrasse geführt, steigt auch dort die Verkehrsmenge stark an und die Querbarkeit wird erschwert, wie der Vergleich auf folgenden Abbildungen zeigt:



Verkehrsströme Ist-Zustand 2012
(Abendspitzenstunde)



Verkehrsströme mit Sperrung Schützenmatt-
strasse und Umlegung des Verkehrs auf die
Neubrückstrasse

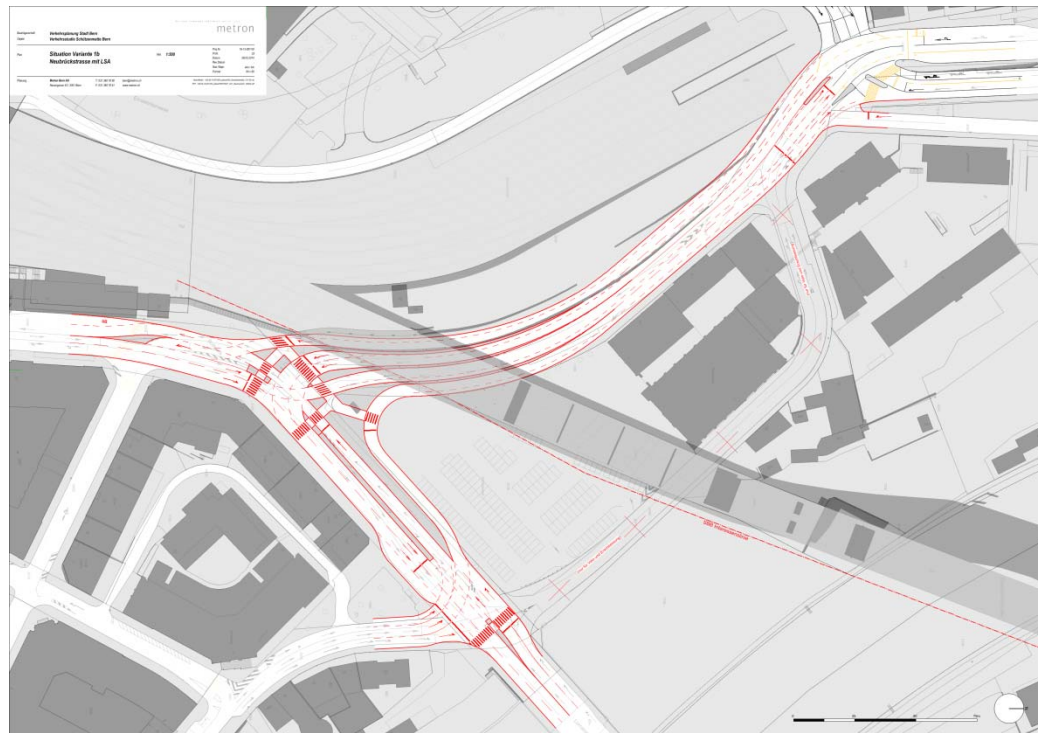
Aufgrund der Verkehrsbelastung muss die Neubrückstrasse in diesem Fall ausgebaut werden. In beide Richtungen sind Spuren für den motorisierten Verkehr und je eine Spur für den Veloverkehr vorzusehen. Im gleichen Umfang muss auch der Knoten Bollwerk-Neubrückstrasse ausgebaut werden. Dies ist in den folgenden Karten dargestellt (Karten im Originalmassstab im Anhang).

Bei einem reinen Ersatz des heutigen Angebots wird von einer Strasse mit je zwei Fahrspuren für Motorfahrzeuge pro Richtung ausgegangen und zusätzlichen vier Radstreifen; mit absoluten Minimalmassen wird eine Fahrbahnbreite von 18 m erreicht. Eine Zusammenlegung der beiden Radstreifen Richtung Henkerbrännli zu einer überbreiten Radspur wäre eventuell zweckmässiger. Dies hängt von der Knotengestaltung Henkerbrännli ab, die für dieses Szenario noch zu vertiefen wäre.

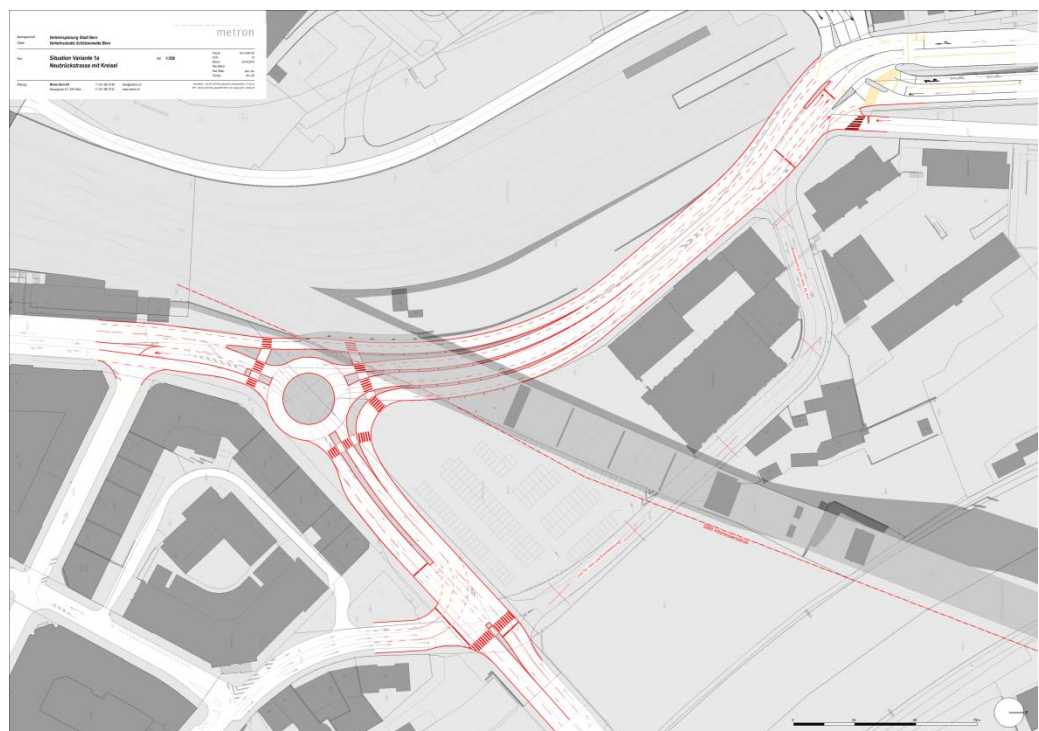
Empfohlen werden jedoch breitere Radstreifen, insbesondere wenn diese zwischen Spuren für den MIV und ÖV liegen. Die optimale Breite der Radstreifen beträgt 2.5 m in der Randlage und 3.0 m in der Zwischenlage. Zudem wäre auf der Seite Reitschule/Schützenmatte ein breiteres Trottoir wünschenswert (optimal 6.0 m statt den bestehenden 3.0 m).

Langfristige Perspektive (Berücksichtigung einer Überbauung Eilgutareal)

Langfristig wird von den SBB als Grundeigentümer und der Stadt Bern eine bauliche Nutzung des Eilgutareals angestrebt. In diesem Zusammenhang entstehen zwei weitere Anforderungen an den Strassenraum: Einerseits ein Trottoir West mit Baumreihe (ca 5.0 m), in Abhängigkeit von der städtebaulichen Typologie und der Nutzung; andererseits Abbiegemöglichkeiten zur Erschliessung des Areals aus Richtung Bollwerk. Mit diesen Zusatzanforderungen wird eine Strassenbreite zwischen der Fassade der Reitschule und der neuen Überbauung Eilgutareal von mindestens 30.4 m bzw. optimal sogar 39.5 m erforderlich. Im Vergleich zu heute entspricht dies einer Verbreiterung des Strassenraumes inkl. Fussgängerflächen um bis zu 15.5 m. Die Kompatibilität der hier genannten Masse mit dem Stützenraster des Bahnviadukts sowie mit den Knoten Henkerbrännli und Bollwerk sind für diese Variante noch zu prüfen.



Projektskizze für einen bedarfsgerechten Ausbau der Neubrückstrasse, Variante LSA; bei Sperrung Schützenmattstrasse und mit gleicher Verkehrsbelastung (die Spurbreiten entsprechen den Minimalmassen).



Projektskizze für einen bedarfsgerechten Ausbau der Neubrückstrasse, Variante Kreisell; bei Sperrung Schützenmattstrasse und mit gleicher Verkehrsbelastung (die Spurbreiten entsprechen den Minimalmassen).

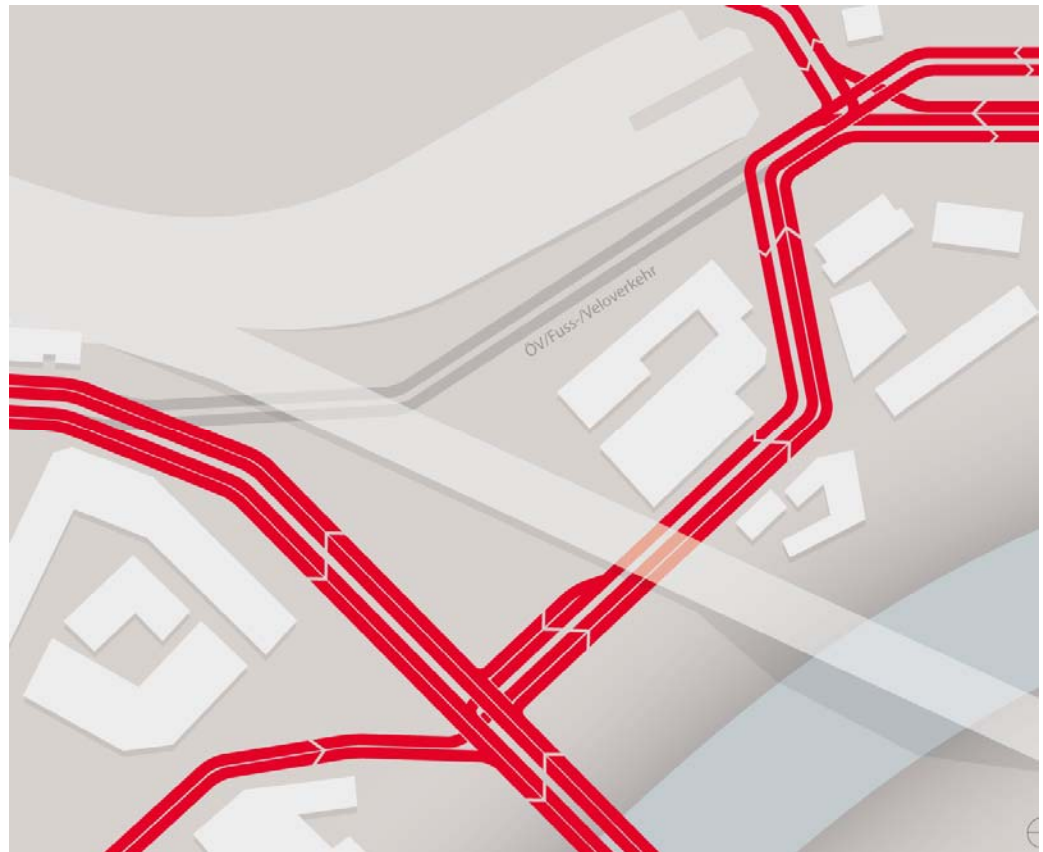
4.2 Sperrung Neubrücke (V2)

4.2.1 Grossräumige Auswirkungen

Um unerwünschte grossräumige Verkehrsverlagerungen, wie sie im Kapitel 2.1 beschrieben worden sind, zu vermeiden, müssen die Verkehrsströme vom Henkerbrännli zum Bollwerk über eine Ersatzroute geführt werden. Als solche bietet sich die Schützenmattstrasse an, die heute nur in der Gegenrichtung befahrbar ist.

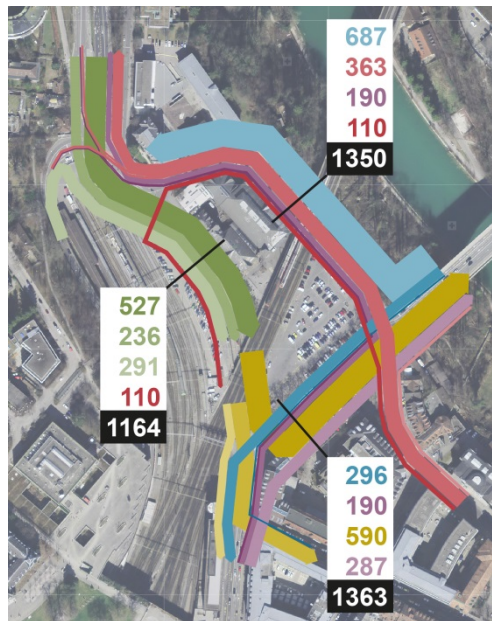
4.2.2 Lokale Auswirkungen

Die Sperrung der Neubrücke bringt eine Mehrbelastung des Bollwerks. Die Neubrücke könnte komplett für den Verkehr gesperrt werden, da sie keine Feinerschliessungsfunktion hat. Wünschenswert wäre allerdings die Offenhaltung für den Öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr, idealerweise sogar eine Öffnung der Strasse für ÖV und Velo in beide Fahrtrichtungen. Dank der Entlastung wäre die Strasse für den Fussverkehr zwischen Bahnhof und Schützenmatte gut querbar. Falls das Eilgutareal einer neuen Nutzung zugeführt und für den Fussverkehr zugänglich wird, bestünde eine komfortable Querungssituation. Dafür wäre die Querbarkeit des Bollwerks gegenüber heute noch erschwert.

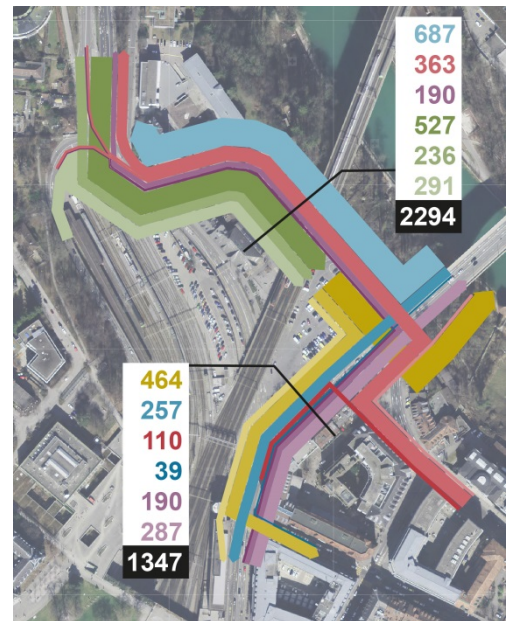


4.2.3 Machbarkeit einer Verlagerung auf die Schützenmattstrasse

Wird der Verkehr Richtung Henkerbrännli über die Schützenmattstrasse geführt, steigt auch dort die Verkehrsmenge stark an und die Querbarkeit wird erschwert, wie der Vergleich der folgenden Abbildungen zeigt:



Verkehrsströme Ist-Zustand 2012
(Abendspitzenstunde)



Verkehrsströme mit Sperrung Neubrücke
und Umlegung des Verkehrs auf die Schützen-
mattstrasse

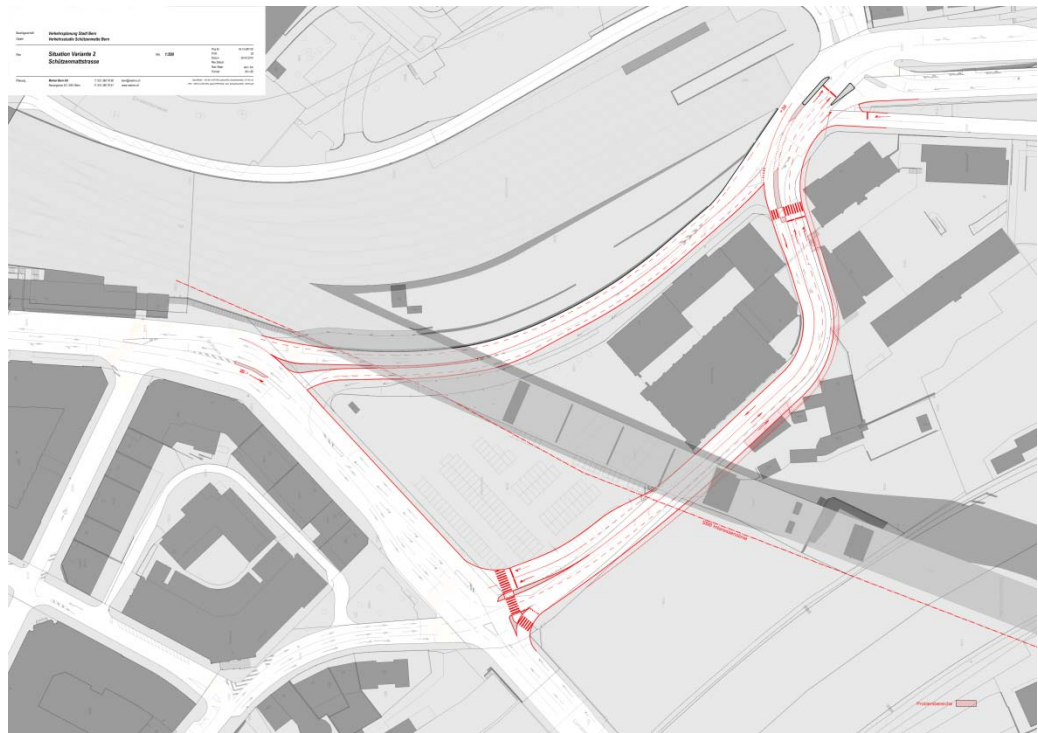
Für eine genügende Leistungsfähigkeit zwischen Bollwerk und Henkerbrännli sind je zwei Fahrspuren pro Richtung für MIV und ÖV sowie Radstreifen erforderlich. Dies ergibt inklusive Radstreifen eine Fahrbahnbreite von mindestens 15.0 m, zuzüglich mindestens einem Trottoir von 2.0 m eine Strassenbreite von mindestens 17.0 m. Optimal wären grosszügigere Masse für alle Spuren und für den Gehbereich.

Wenn der ÖV über die Neubrücke geführt wird, kann in der Schützenmattstrasse auf eine Spur verzichtet werden. Damit reduziert sich der Platzbedarf um 3.0 m. Die Strasse inklusive Gehbereich müsste demnach 14.0 m breit sein.

Die Neubrücke bliebe für ÖV und Veloverkehr in beide Richtungen befahrbar und müsste ohne Trottoir mindestens 9.0 m breit sein, mit Trottoir mindestens 12.0 m.

Bei der Neubrücke kommen im Zusammenhang mit einer Überbauung des Eilgutareals die analogen langfristigen Anforderungen (Trottoir West und Abbiegespur) hinzu, wie sie bereits im Kapitel 4.3 beschrieben worden sind. Der Platzbedarf dafür beträgt zusätzliche 8.0 bis 10.5 m.

Aufgrund der engen Platzverhältnisse in der Schützenmattstrasse ist zwischen den Gebäuden weder ein vierspuriger noch ein dreispuriger Ausbau machbar. Es müssten teilweise Gebäude abgebrochen werden, auch das Widerlager des Bahnviadukts ragt ins Lichtraumprofil der Strasse. Dies ist exemplarisch (mit Minimalmassen ohne Velospuren) in der folgenden Karte dargestellt.



Projektskizze für einen bedarfsgerechten Ausbau der Schützenmattstrasse bei Sperrung der Neubrückstrasse für den MIV und gleichbleibender Verkehrsbelastung. Der ÖV und Veloverkehr werden in beide Richtungen über die Neubrückstrasse geführt.

Fazit:

Die Sperrung der Neubrückstrasse und eine Verlagerung des MIV auf die Schützenmattstrasse ist nicht machbar. Die Schützenmattstrasse kann ohne Gebäudeabbrüche nicht auf die nötige Breite ausgebaut werden.

4.3 Entlastung Bollwerk (V3a)

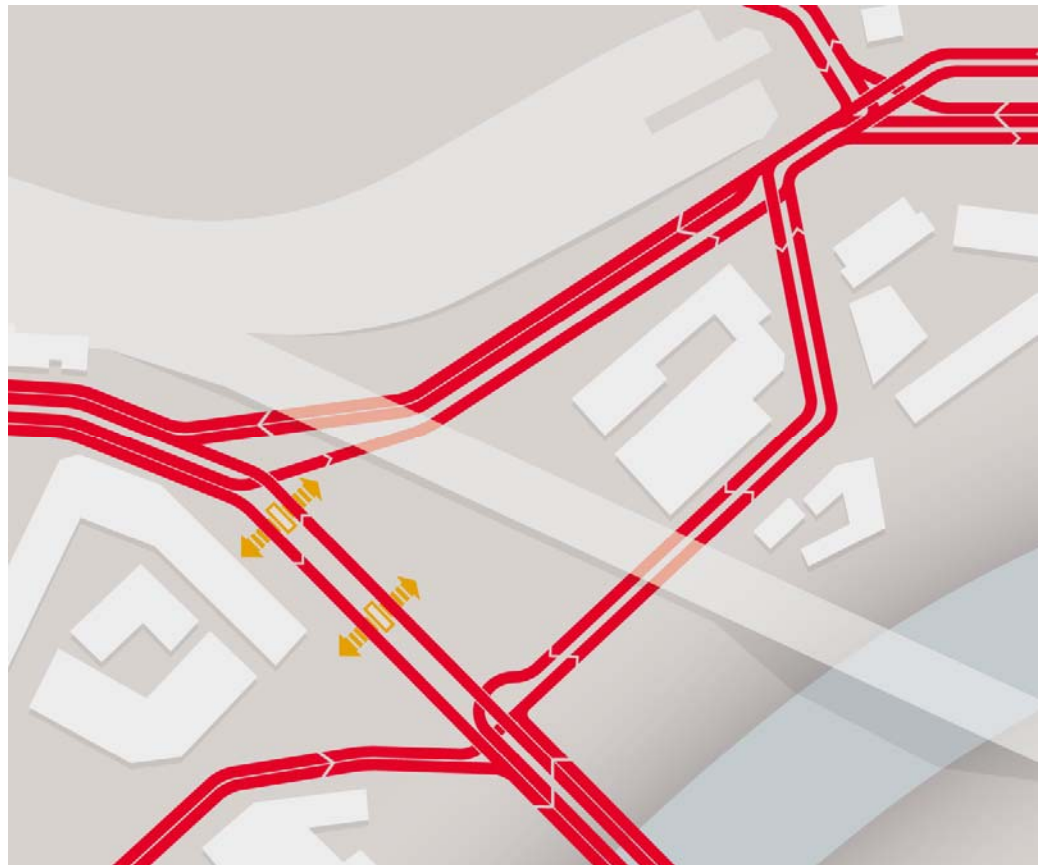
4.3.1 Variantenbeschreibung

Bereits im Kapitel 2.1 wurden die grossräumigen verkehrlichen Abhängigkeiten umschrieben und es wurde erkannt, dass eine komplette Sperrung des Bollwerks nicht zweckmässig ist. Ebenso wäre eine Sperrung einer Fahrrichtung nur bei einer markanten Verkehrsreduktion (modale oder räumlichen Verlagerung) möglich.

Vertieft geprüft wird aber im Folgenden eine Variante, die auch ohne Sperrung eine markante Verkehrsreduktion auf dem Bollwerk (zwischen Neubrück- und Schützenmattstrasse) erzielen kann.

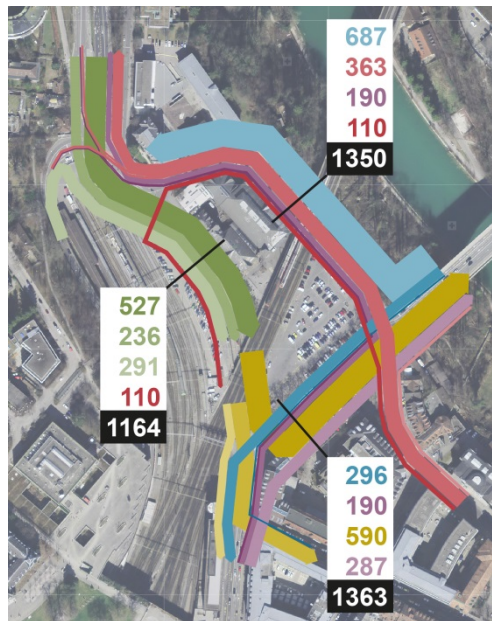
Das bestehende Einbahnregime auf der Neubrück- und Schützenmattstrasse bewirkt eine Mehrbelastung des Bollwerks. Es handelt sich um täglich rund 6'000 Motorfahrzeuge vom Henkerbrännli Richtung Lorrainebrücke, rund 2'000 Motorfahrzeuge vom Bahnhofplatz Richtung Henkerbrännli, die heute regimebedingt rund um die Schützenmatte fahren.

Dies bedeutet, die Belastung des Bollwerks von heute 13'500 Motorfahrzeuge könnte auf 5'500 Motorfahrzeuge reduziert werden, wenn auf der Neubrück- und Schützenmattstrasse Gegenverkehr eingerichtet würde. Auch diese Variante führt zu einer stärkeren Belastung des Knotens Henkerbrännli.

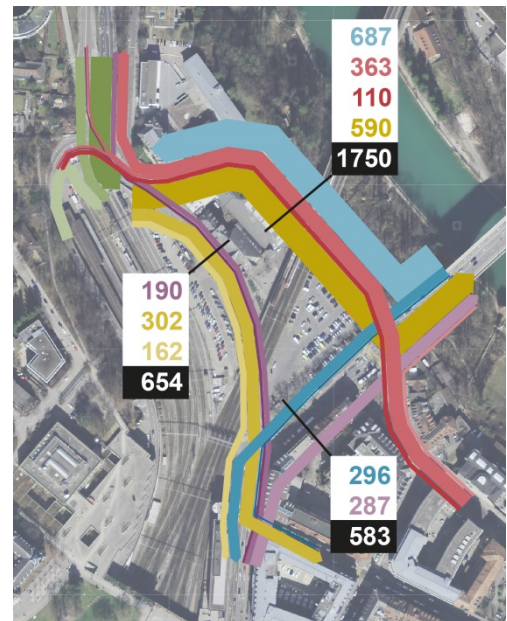


4.3.2 Lokale Auswirkungen

Dank der Verkehrsentslastung am Bollwerk (-57 %) könnte die Anzahl Fahrspuren reduziert werden und damit auch die Trennwirkung. Gleichzeitig wird die Verkehrsbelastung auf der Neubrückstrasse deutlich kleiner (-44 %). Dafür nimmt die Verkehrsbelastung und die Trennwirkung bei der Schützenmattstrasse um 30 % zu, wie der Vergleich der folgenden Schemata zeigt:



Verkehrsströme Ist-Zustand 2012
(Abendspitzenstunde)

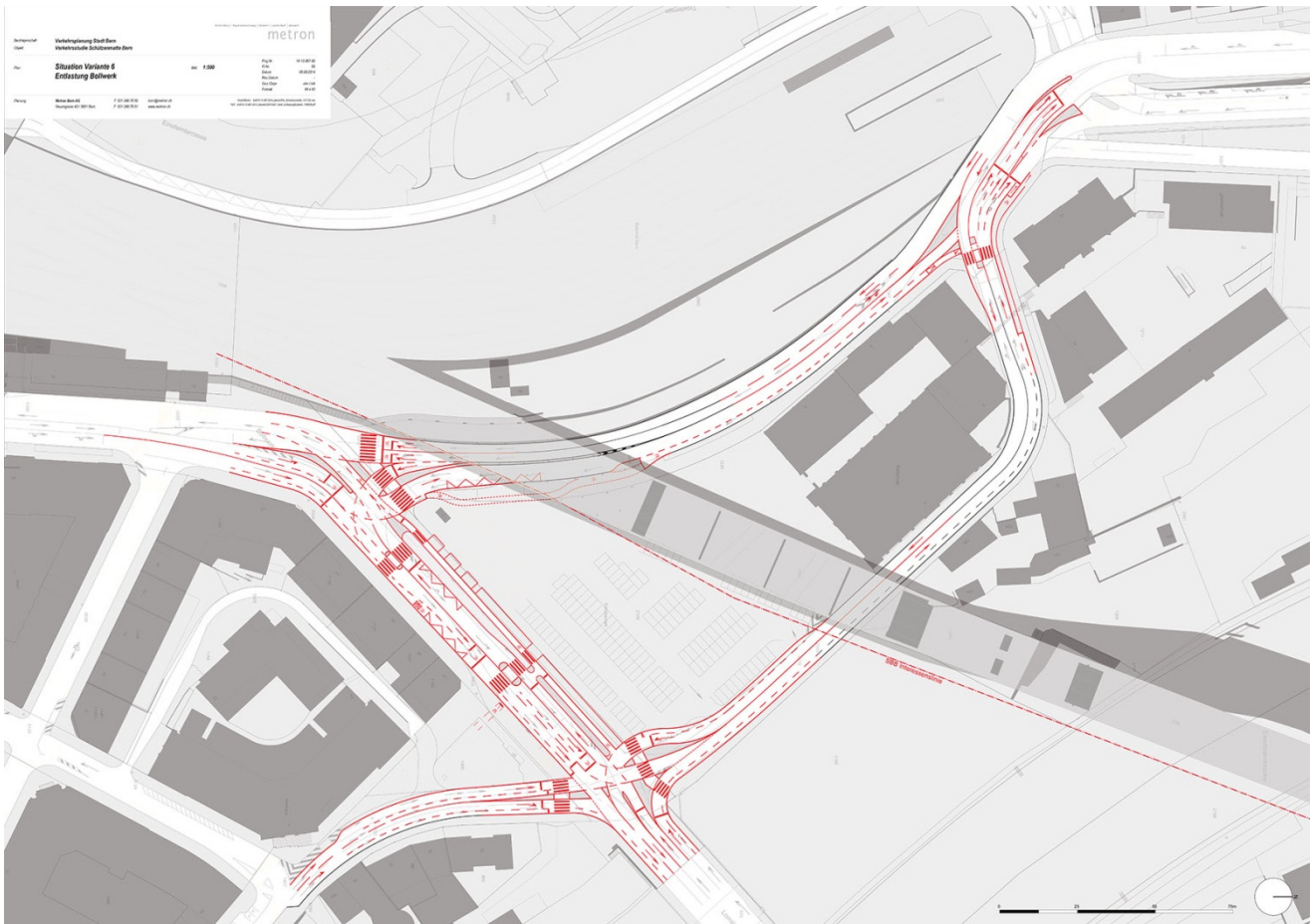


Verkehrsströme mit Gegenverkehr Neubrück-
und Schützenmattstrasse; Entlastung Bollwerk
ist gut erkennbar

Aufgrund der Verkehrsbelastung sind auf der Neubrückstrasse in beide Richtungen je eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr und den Veloverkehr vorzusehen und in Richtung Bahnhofplatz eine ÖV-Spur. Auf der Schützenmattstrasse sind in beide Richtungen je eine Fahrspur für den MIV und den Veloverkehr vorzusehen. Der Linksabbieger von der Schützenmattstrasse auf die Neubrückstrasse muss aufgehoben werden.

Im Bereich Bollwerk kann der Strassenraum in beide Richtungen auf je eine Fahrspur für den MIV und den Veloverkehr reduziert werden. Es bleibt genügend Raum für grosszügige Radstreifen, die Anordnung der ÖV-Haltestellen sowie eine Optimierung der Fussgängerübergänge.

Die geometrischen Auswirkungen sind in folgendem Situationsplan ersichtlich:



Projektskizze für die Entlastung des Bollwerks; die Neubrücke- und die Schützenmattstrasse müssen nur punktuell ausgebaut werden. Dies allerdings nur, wenn Minimalmasse angewandt werden und teilweise auf Radstreifen verzichtet wird (Schützenmattstrasse)

Geometrisch benötigt diese Variante im Vergleich zu heute kaum mehr Platzbedarf. Während am Bollwerk die Fahrbahnoberflächen deutlich reduziert werden können, müssen die übrigen Strassen nur punktuell ausgebaut werden, sofern Minimalmasse angewandt werden und auf der Schützenmattstrasse in Fahrtrichtung Lorraine auf durchgehende Radstreifen verzichtet wird, obwohl dies bei der prognostizierten Verkehrsmenge notwendig wäre. Insgesamt wird die Verkehrsqualität für den Fuss- und Veloverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr erhöht.

Mit den heutigen Verkehrszahlen ist die Verkehrsqualität für den motorisierten Individualverkehr problematisch. Zwar bleibt die Anzahl Knotenzufahrten im Henkerbrännli insgesamt gleich, aber die Belastung der Schützenmattstrasse nimmt stark zu und der Verkehrsablauf im Henkerbrännli wird komplizierter, was sich negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirkt.

Fazit:

Die Optimierung der Gesamtanlage durch eine Öffnung der Neubrücke- und der Schützenmattstrasse für den Gegenverkehr und die Entlastung des Bollwerks hat vor allem für den Bereich Bollwerk und den Bezug zur Altstadt grosse Vorteile, ist aber mit der heutigen Verkehrsmenge nicht machbar.

4.4 Untervariante Gegenverkehr für den MIV und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse (V3b)

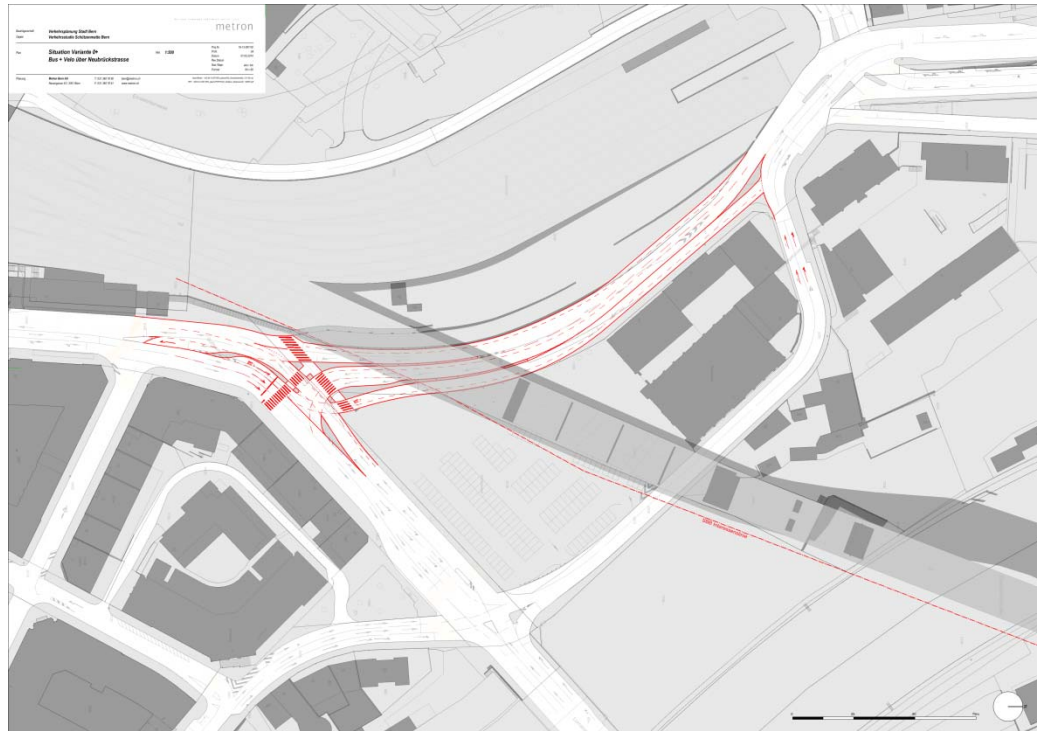
Als einfacher realisierbare Untervariante wurde deshalb die Öffnung für den Gegenverkehr auf der Neubrückstrasse nur für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr geprüft. Dadurch kann der Eingriff wesentlich reduziert werden und für den ÖV und Veloverkehr wesentliche Verbesserungen erzielt werden.



Durch diese Massnahme kann das Bollwerk immerhin leicht entlastet werden und der ÖV und Veloverkehr direkter geführt werden. Die Entlastungswirkung beträgt 263 tägliche Buskurse (gemäss Fahrplan 2014/15) sowie rund 500 Velofahrten, was unter dem Strich rund 5 % der heutigen Gesamtverkehrsbelastung ausmacht. Über die Schützenmattstrasse fährt kein ÖV mehr, was das Verkehrsmanagement erleichtert. Die Verkehrsbelastung MIV bleibt unverändert wie heute (vgl. Abb. Seite 13).

Durch diese Entlastung könnte beim Bollwerk auf eine der beiden bestehenden Linksabbiegespuren Richtung Schützenmattstrasse verzichtet werden. Dadurch entstünde Spielraum für Verbesserungen zu Gunsten des querenden Fussverkehrs und des Veloverkehrs längs.

Doch diese Variante ist nicht ohne Ausbau der Neubrückstrasse machbar. Dort müssten eine Busspur und eine Velospur gebaut werden, was mindestens 4.5 m Querschnitt erfordert. Dieser Flächenbedarf ginge zu Lasten des Eilgutareals.



Projektskizze Untervariante Öffnung Neubrückstrasse für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr; da die Gesamtbelastung auf der Neubrückstrasse wesentlich höher ist als bei der Variante Entlastung Bollwerk ist auch der Platzbedarf eher etwas grösser.

Fazit:

Die Untervariante Gegenverkehr Bus und Velo auf der Neubrückstrasse ist machbar und bringt verschiedene Vorteile im Vergleich zum heutigen Regime. Bedingung ist aber ein Ausbau der Neubrückstrasse zu Lasten des Eilgutareals vis-à-vis Reitschule. Im südlichen Teilabschnitt ist ein Ausbau zu Lasten des Eilgutareals oder der Schützenmatte möglich, wenn der Fussverkehr über den Platzbereich geführt wird.

4.5 Fazit Variantenstudium

Die Verkehrsstudie zeigt, dass alle geprüften Verkehrsoptimierungen entweder einen Ausbau der Neubrückstrasse zu Lasten eines Teils des Eilgutareals erfordern und / oder eine allgemeine oder wenigstens lokale Verkehrsreduktion benötigen.

Die Sperrung der Neubrückstrasse wird als nicht machbar angesehen. Die übrigen Varianten sind grundsätzlich machbar. Da der Nutzen einer Entlastung des Bollwerks deutlich grösser erscheint als der Nutzen einer Sperrung der Schützenmattstrasse wird empfohlen, entweder die Variante Entlastung Bollwerk (3a) oder die Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse (3b) weiterzuverfolgen.

5 Ausblick

5.1 Gesamtkonzept ZBB, Baustein 3 flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren

Im Rahmen des Bausteins 3, flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren wurde einerseits im Rahmen der Studie Verkehrsreduktion Innenstadt (VRI) die Verkehrsmenge für die Jahre 2025 und 2030 prognostiziert. Andererseits wurden mit dem BGK Bubenbergrplatz und dem Konzept Verkehrsmanagement und Verkehrslenkung Innenstadt (VVI) die notwendigen Massnahmen erarbeitet.

5.1.1 Resultate

Verkehrsprognose

Die Verkehrslenkung und das Verkehrsmanagement Innenstadt bewirken infolge der Entlastung des Bahnhofplatzes eine Verkehrszunahme beim Knoten Henkerbrännli. Damit der bestehende Knoten funktioniert, ist eine Reduktion der heutigen Verkehrsmenge um rund 5% notwendig. Unter Berücksichtigung der projektierten und geplanten Verkehrsmassnahmen wurde für das Jahr 2025 eine Verkehrsreduktion im Raum Bahnhof von rund 13% infolge modaler Verlagerungen berechnet. Diese höhere Reduktion ergibt einen Spielraum für Optimierungen am Knoten Henkerbrännli und den Strassen im Umfeld.

Flankierende Massnahmen

Im Bereich Schützenmatte / Henkerbrännli sind folgende verkehrlichen Massnahmen vorgesehen:

- Verkehrslenkung und Dosierung Tiefenastrasse
- Verkehrslenkung und Dosierung Lorrainebrücke
- Bauliche Verhinderung Linksabbiegen von der Schützenmattstrasse in die Neubrückstrasse
- Neuorganisation Henkerbrännli / Neubrückstrasse / Schützenmattstrasse:
Einrichtung von Gegenverkehr auf der Neubrückstrasse für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr. Dadurch wird die Verkehrsführung direkter und besser. Weiter kann das Verkehrsmanagement und die Dosierung im Bereich Lorrainebrücke Schützenmattstrasse vereinfacht werden, da auf der Schützenmattstrasse keine Buslinie von der Dosierung und dem Verkehrsmanagement betroffen ist.

5.2 Koordination SBB / RBS / Stadt Bern

Im Rahmen der Projektierungsarbeiten für den RBS-Tiefbahnhof im Bereich des Eilgutareals sind seitens der RBS und der SBB neue Anforderungen an die Funktion und den Betrieb des Areals kommuniziert worden: nebst der Zufahrt, der Baustelleninstallation und Parkplätzen ist ein Notausstieg geplant. Die Stadt Bern hat im Rahmen dieser Koordinationskontakte ihrerseits angemeldet, dass sie zusätzliche Bedürfnisse an die Neubrückstrasse und das Henkerbrännli hat, welche mehr Platz beanspruchen.

Die nachfolgende Variantenvertiefung erfolgte aufgrund der neuen Ausgangslage. Diese Koordination ist noch nicht abgeschlossen, die nachfolgenden Erläuterungen und Abbildungen sind ein Zwischenergebnis dieses noch laufenden Prozesses.

Seitens der Stadt Bern werden die Bedürfnisse für die im Vordergrund stehenden Varianten 3A und 3B dargestellt. Auf Basis dieser Überlegungen und Skizzen wurde eine Interessenslinie der Stadt definiert.

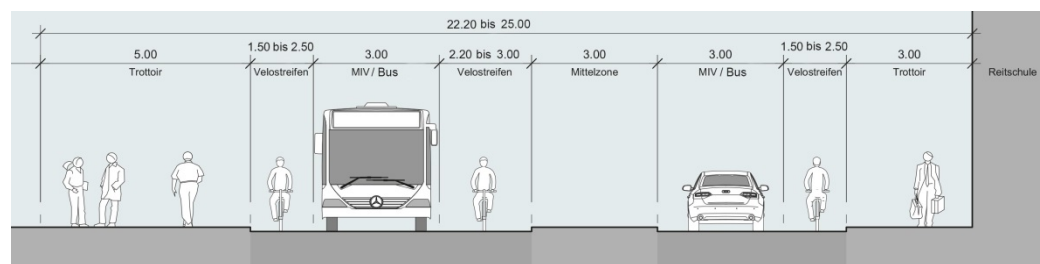
5.2.1 Grobe Querschnittsüberlegungen

Als erstes werden grobe Querschnittsüberlegungen gemacht, welche anschliessend in der Situation mittels einer Projektskizze dargestellt wird.

Variante 3a Entlastung Bollwerk

Trottoir Seite Reithalle	3.00
Velostreifen	1.50 bis 2.50
Fahrstreifen / Busspur	3.00
Mittelinsel Abbieger Eilgutareal	3.00
Velostreifen (Fahrtrichtung Lorrainebrücke)*	2.20 bis 3.00
Fahrstreifen / Busspur	3.00
Velostreifen	1.50 bis 2.50
Trottoir / Vorland Eilgutareal	5.00
Total	22.20 bis 25.00

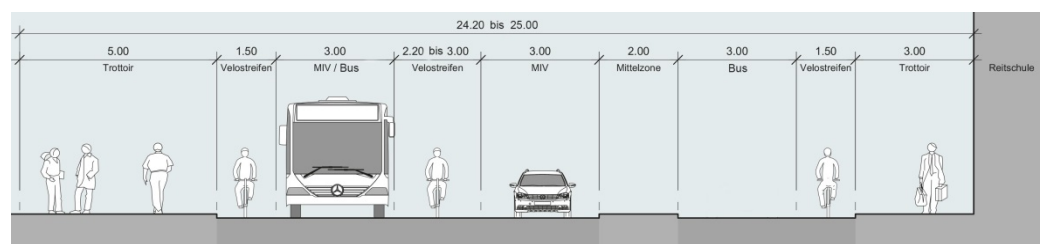
*) infolge Platzmangel Schützenmattstrasse: Veloführung Richtung Lorrainebrücke über die Neubrückstrasse



Querschnitt Variante 3a Entlastung Bollwerk

Variante 3b Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den ÖV auf der Neubrückstr.

Trottoir Seite Reithalle	3.00
Velostreifen	1.50
Busspur	3.00
Mittelinsel Zugang Eilgutareal	3.00
Fahrstreifen	3.00
Velostreifen	2.20 bis 3.00
Fahrstreifen / Busspur	3.00
Velostreifen	1.50
Trottoir / Vorland Eilgutareal	5.00
Total	24.20 bis 25.00



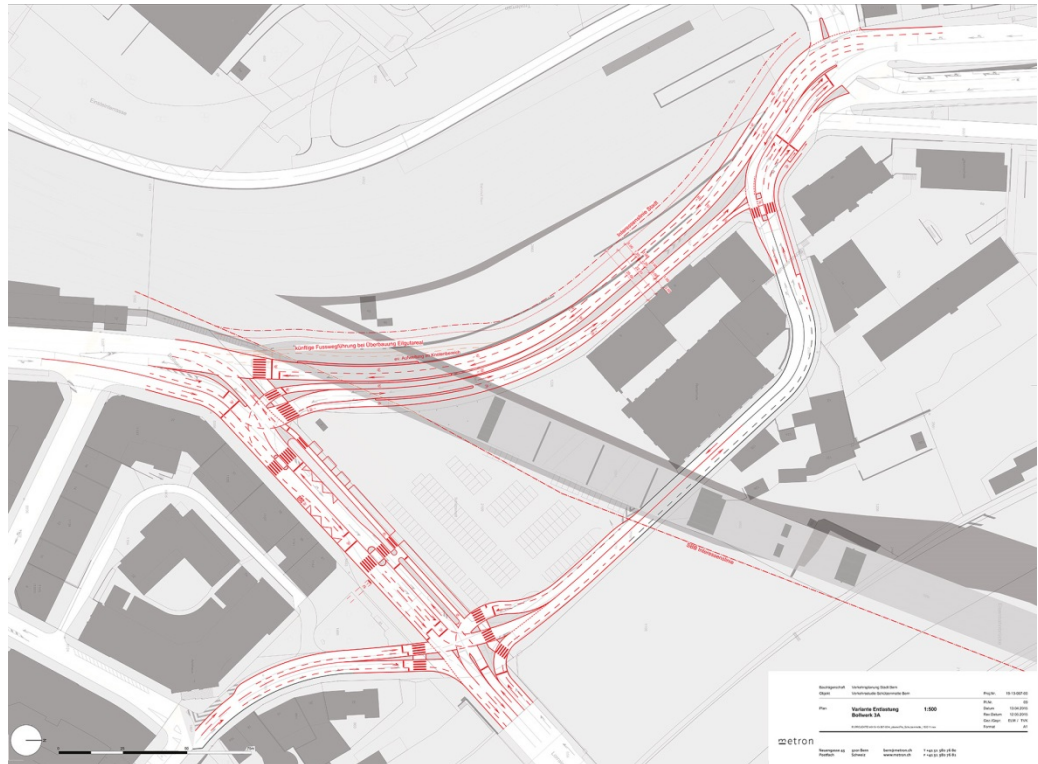
Querschnitt Variante 3b Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstr.

5.2.2 Konzeptskizzen

Mit den Konzeptskizzen wurde der Platzbedarf auf der Neubrückstrasse ermittelt. Folgende Annahmen wurden getroffen:

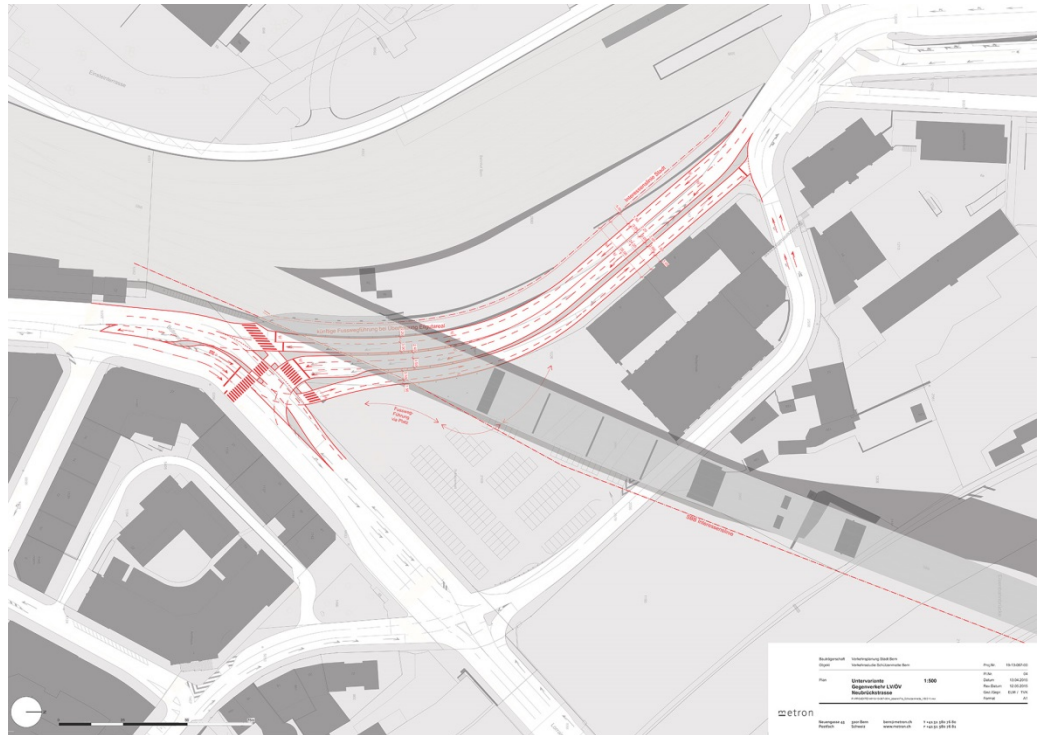
- Minimalmasse gemäss Querschnittsüberlegungen
- Die Anschlussbereiche Henkerbrännli, Bollwerk, Lorrainebrücke wurden nur konzeptionell bearbeitet mit Focus auf den Ist-Zustand. Folgende Hauptkoordination ist noch zu machen:
 - Überprüfung der Knotenbereiche und Knotenformen mit den Verkehrsprognosen und Konzepte flankierende Massnahmen ZBB
 - Konzeptabgleich mit der Velooffensive, insbesondere der Veloroute Wankdorf - Innenstadt
 - ZMB Wyler Länggasse → Platzierung der Haltestellen

5.2.3 Variante 3a, Entlastung Bollwerk



Projektskizze Variante 3a, Entlastung Bollwerk (Minimalmasse gemäss Querschnittsüberlegungen)

5.2.4 Variante 3b, Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse



Projektskizze Variante 3b, Untervariante Gegenverkehr für den Veloverkehr und den öffentlichen Verkehr auf der Neubrückstrasse (Minimalmasse gemäss Querschnittsüberlegungen)

5.3 Fazit

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2025, welche im Rahmen der Erarbeitung der flankierenden Massnahmen zum Projekt ZBB gemacht wurden, ist tiefer als heute und ermöglicht deshalb Spielraum für die Umgestaltung und Optimierung des Knotens Henkerbrännli und der angrenzenden Strassenräume.

Die flankierenden Massnahmen zum Projekt ZBB sind kompatibel mit der Planung Schützenmatte.

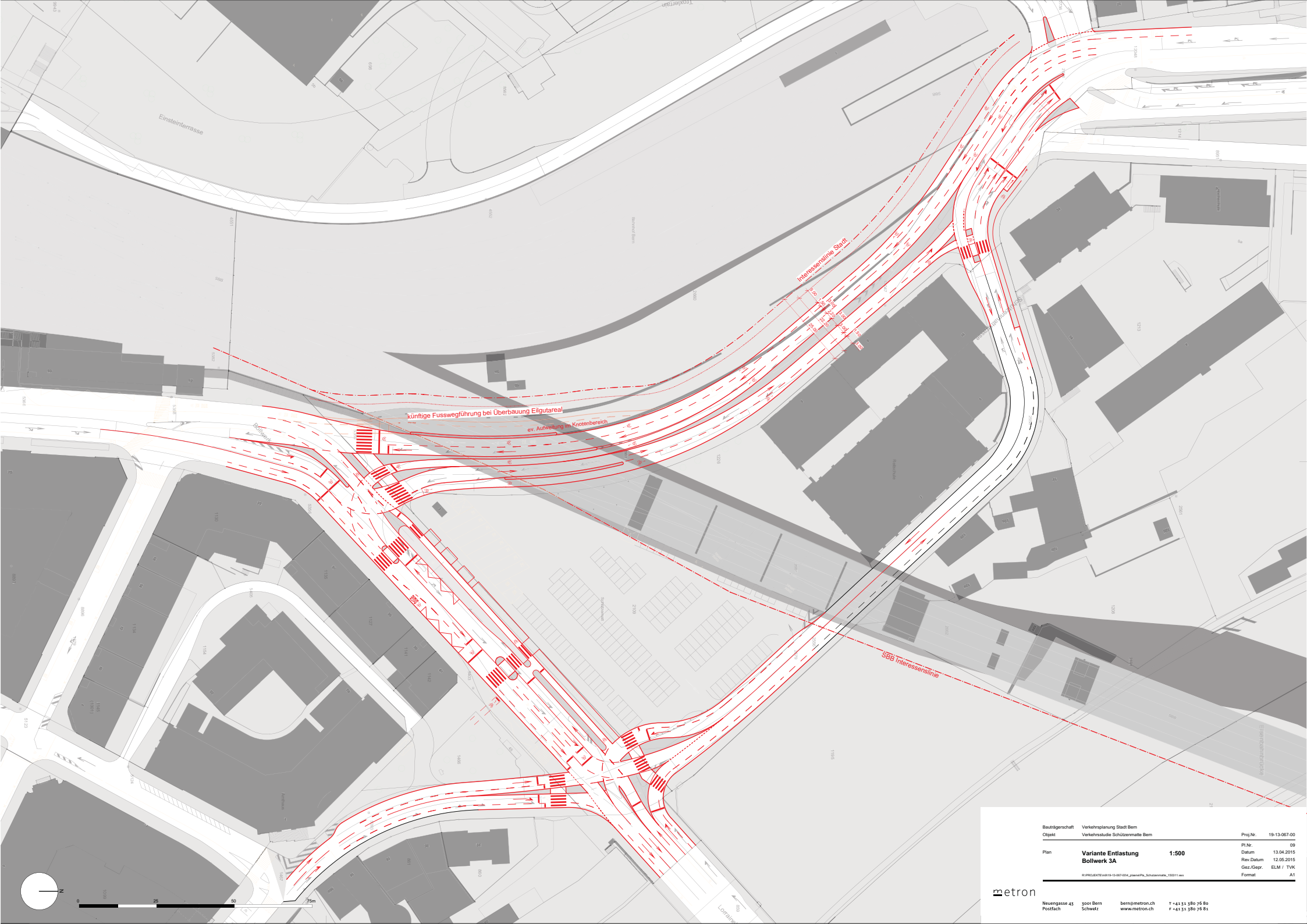
Mit der Koordination, welche zwischen RBS /SBB und der Stadt im Rahmen der Projektierung des Tiefbahnhofs erfolgt ist, konnten die Bedürfnisse der Stadt angebracht und eine Interessenslinie von 25m ab Fassade Reitschule definiert werden. Eventuell kann die notwendige Fläche des Eilgutareals bereits kurz- bis mittelfristig beansprucht werden. Dies soll im Rahmen der weiteren Projektierung des Tiefbahnhofs erörtert und definiert werden.

In den Konzeptskizzen (Kapitel 5.2.2 bis 5.2.4) wurden die Anschlussbereiche Henkerbrännli, Bollwerk und Lorrainebrücke nur konzeptionell bearbeitet, mit Fokus auf den Ist-Zustand. Im nächsten Bearbeitungsschritt müssen diese unter Einbezug der Knoten weiter entwickelt werden. Es soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Perimeter Neubrück-/ Schützenmattstrasse / Bollwerk erarbeitet werden, unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsprognose und der aktuellen Planungen im Umfeld.

Aus Sicht der Planung Schützenmatte ist die Variante 3a Entlastung Bollwerk zu bevorzugen. Mit dieser Variante kann die Anbindung der Schützenmatte in Richtung Bahnhof und Altstadt wesentlich besser gelöst werden, da die Strassenquerungen deutlich verbessert werden.

Anhang

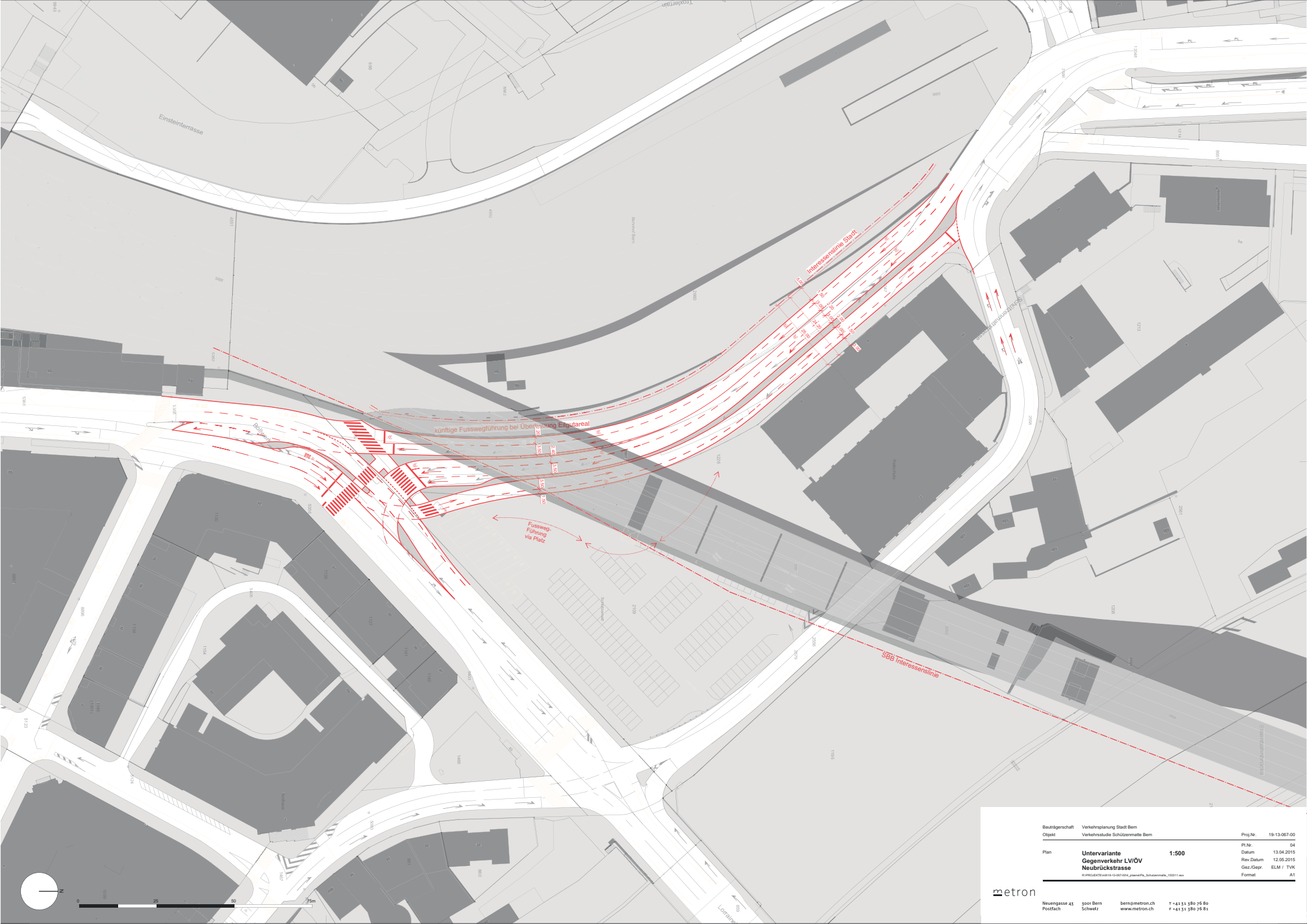
1. **Plan Variante 3a, Entlastung Bollwerk**
2. **Plan Variante 3b, Untervarianten Gegenverkehr LV/ÖV Neubrückstrasse**



Bauherr	Verkehrsplanung Stadt Bern	Proj.Nr.	19-13-067-00
Objekt	Verkehrsstudie Schützenmatte Bern	PL.Nr.	09
Plan	Variante Entlastung Bollwerk 3A	Datum	13.04.2015
		Rev. Datum	12.08.2015
		Gez./Gedr.	ELM / TVK
		Format	A1
B:\PROJEKTE\2015\19-13-067-00\plan\PA_Schützenmatte_150211.wex			

metron

Neuengasse 42 3001 Bern bern@metron.ch T +41 31 380 76 80
Postfach Schweiz www.metron.ch F +41 31 380 76 81



Bauherr	Verkehrsplanung Stadt Bern	Proj.Nr.	19-13-067-00
Objekt	Verkehrsstudie Schützenmatte Bern	PL.Nr.	04
Plan	Untervariante Gegenverkehr LV/ÖV Neubrückstrasse	Datum	13.04.2015
		Rev./Datum	12.08.2015
		Gez./Gepr.	ELN / TVK
		Format	A1

metron

Neuengasse 42 3001 Bern
Postfach Schweiz
bern@metron.ch
www.metron.ch
T +41 51 380 76 80
F +41 51 380 76 81

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