

Betriebskonzepte

Insbesondere in Agglomerationen stehen unterschiedliche Projekte mit verkehrlichen Einflüssen, die sich zum Teil gegenseitig beeinflussen, zur Diskussion. Übergeordnete Netzbetrachtungen und ein abgestimmtes Verkehrsmanagement sind zwingend erforderlich. Betriebskonzepte, mit denen Lösungsansätze definiert werden, die das oben aufgeführte verkehrliche Spannungsfeld langfristig nachhaltig zum Funktionieren bringen, sind gefragt.

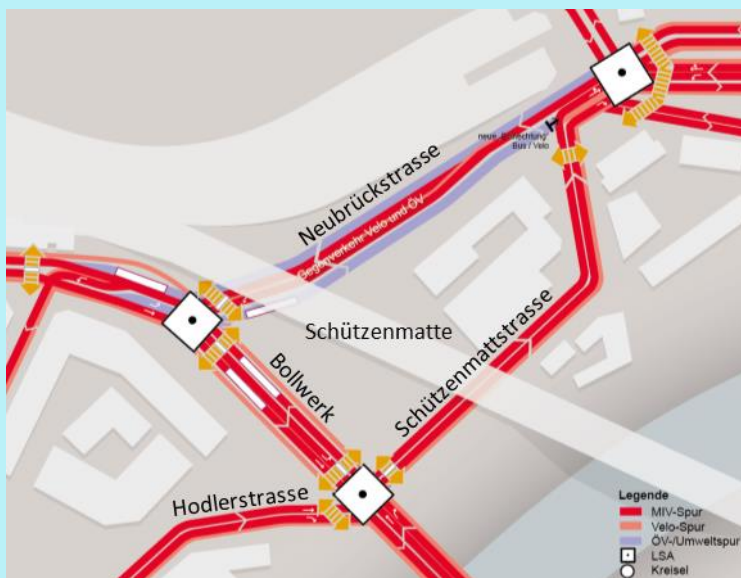
Im Fachbereich „Betriebskonzepte“ bieten wir folgende Dienstleistungen an:

- Erarbeiten und Aufzeigen von Wirkungen von Betriebskonzepten.
- Aufzeigen der Interaktionen verschiedener Projekte in einem Gesamtkontext. Hierzu wird die mikroskopische Verkehrsflusssimulationssoftware VISSIM in Kombination mit der makroskopischen Simulation, dem sogenannten VISUM eingesetzt.
- Betriebliche Untersuchungen in einem engeren Perimeter.
- Nachweis der Funktionalität von flankierenden Massnahmen, verkehrlichen Managementmassnahmen usw.

Variantenuntersuchung Neubrückstrasse, Bern

Die drei Strassen Neubrückstrasse, Schützenmattstrasse und Bollwerk bilden im Raum Schützenmatte/Henkerbrännli ein komplexes und stark belastetes Verkehrssystem. In dieser Verkehrsdrehscheibe überlagern sich Ströme von bzw. zu der Autobahn (via Neufeldtunnel) und zwischen den verschiedenen Stadtteilen.

Zudem ist das Areal von flankierenden Massnahmen des Projekts Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) betroffen. Durch eine gute Koordination mit den angrenzenden Projekten Eilgutareal (SBB) und Tiefgaragenzufahrt (RBS) sind erhebliche Synergien zu erwarten.



Bei dieser Bestvariante wird die Neubrückstrasse mit öV-/Velo-Gegenverkehr geführt. Alle drei Knoten sind lichtsignalgesteuert und untereinander koordiniert. Dank Spurreduktionen auf dem Bollwerk und in der Hodlerstrasse sind die Knoten schlank und übersichtlich. Die direkte Fussverkehrsführung bindet die Schützenmatte besser an die Stadt an. Eine breite Velo-/Umweltspur schafft sichere, konfliktfreie und attraktive Routen für den Veloverkehr (evtl. Velohauptroute). Die Dominanz des MIV wird zugunsten von kürzeren Fahr- und Umsteigezeiten des Fuss-/Velo- und öV-Verkehrs verringert. Zudem ist die Lösung kompatibel für ein allfälliges Tram auf der Linie 20. Im Sinne baulicher Auflagen muss die Neubrückstrasse verbreitert und im Bereich der SBB-Unterführung abgesenkt werden.

Projekt	ZBB, Vorstudie Henkerbrännli – Neubrückstrasse – Bollwerk
Bauherrschaft	TBA der Stadt Bern
Referenzperson	Hugo Staub
Bausumme	---
Erbrachte Leistungen	VISSIM, Variantenuntersuchung
Zeitraum	2016

8002F Referenzblatt Neubrückstrasse v01-00-00 / 15.11.2017 / lie, gry