

Referenz Verkehrstechnik: Betriebskonzepte

## Varianteuntersuchung Neubrücke, Bern

Insbesondere in Agglomerationen und städtischen Gebieten 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
- Betriebliche Untersuchungen in einem definierten Perimeter
- Nachweis der Funktionalität von flankierenden Massnahmen und verkehrlichen Management-massnahmen

Die drei Strassen Neubrücke, Schützenmattstrasse und Bollwerk bilden im Raum Schützenmatt / Henkerbrünnli 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 Neubrücke 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 Schützenmatt 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 Neubrücke verbreitert und im Bereich der SBB-Unterführung abgesenkt werden.

### Bauherrschaft

TBA der Stadt Bern

### Referenzperson

Herr Hugo Staub

### Erbrachte Leistungen

VISSIM, Variantenuntersuchung

### Zeitraum

2016