

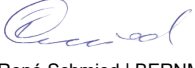



Kanton Bern  
Canton de Berne

**BERNMOBIL**



Beilage Nr. 4.01.01


<b>Bericht genehmigt:</b>	
Bern, 11. März 2022	Bern, 11. März 2022
Die Bauherrschaft	Der Projektverfasser
	
René Schmiéd   BERNMOBIL   Eigerplatz 3   3000 Bern 14	Maurizio Dal Negro   IG RGS   Stauffenstrasse 4   3006 Bern

Projekte Seftigenstrasse

## Auflageprojekt

# Sanierung Zentrum Wabern (SEFT 2)

## Bericht Interessenabwägung Haltestelle Gurtenbahn

IG RGS c/o smt ag Stauffenstrasse 4 3006 Bern	Ver	Bemerkungen	Datum	vis
Subplaner Metron AG Neuengasse 43 3001 Bern				
Bauherrenunterstützung			TBF + Partner AG Schwanengasse 12 3011 Bern	

# Projekt 2 Sanierung Seftigenstrasse Sandrain – Wabern

Interessensabwägung Haltestelle Gurtenbahn

Oberingenieurkreis II, Bernmobil

16.04.2021 rev. Oktober 2021



## **Bearbeitung**

Thomas von Känel

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

Michael Moser

MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursystemen

Metron Bern AG

Neuengasse 43

Postfach

3001 Bern

T 031 380 76 80

bern@metron.ch

www.metron.ch

## **Auftraggeber**

Oberingenieurkreis II

Schermenweg 11, Postfach

3001 Bern

Bernmobil

Eigerplatz 3

3001 Bern

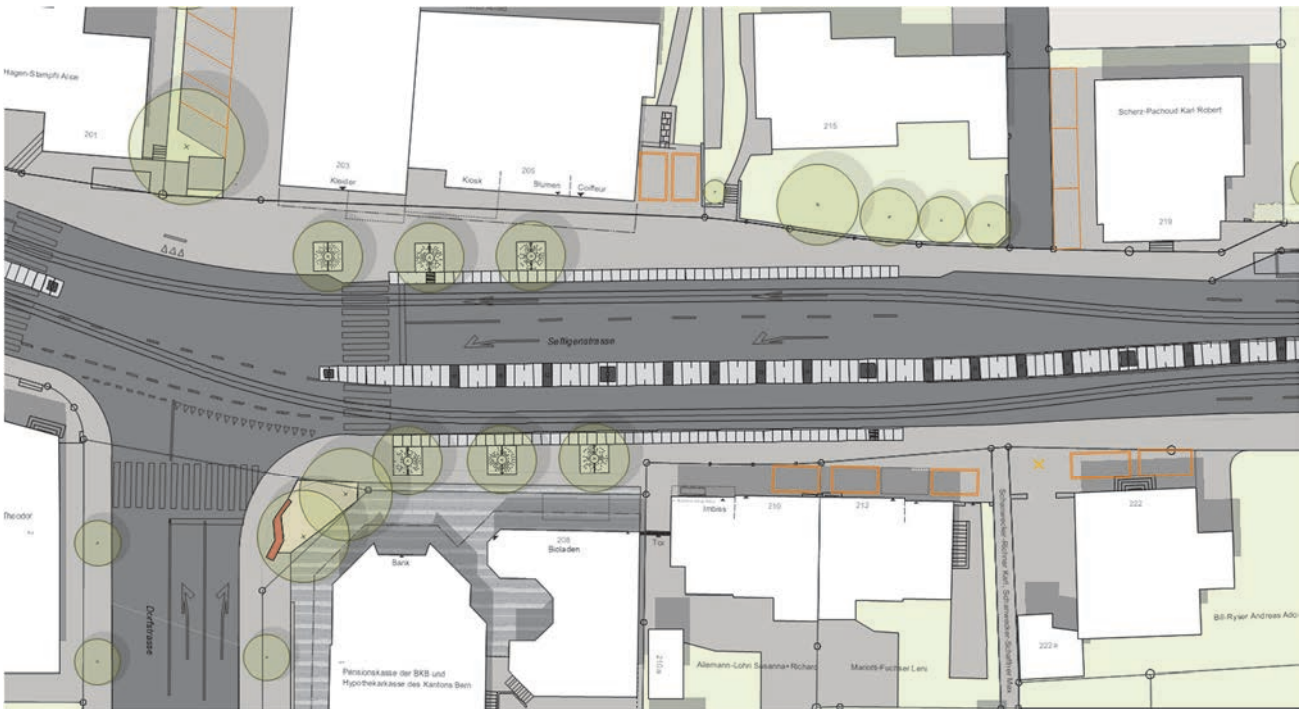
Titelbild: Haltestelle Gurtenbahn, Blickrichtung Kehrsatz

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ist-Situation</b>	<b>4</b>
1.1	Plan Ist-Situation	4
1.2	Impressionen Ist-Zustand Haltestelle Gurtenbahn stadteinwärts	4
1.3	Impressionen Ist-Zustand Haltestelle Gurtenbahn Richtung Kehrsatz	6
<b>2</b>	<b>Verschiedene Interessen an die Anlage</b>	<b>7</b>
2.1	Interessen direkte Anwohnende / Gewerbetreibende	7
2.2	Interessen Zufussgehende / Fahrgäste	7
2.3	Interessen Behinderte / Fahrgäste	8
2.4	Interessen Velofahrende	8
2.5	Interessen Gestaltung / Bepflanzung / Stadtklima	9
<b>3</b>	<b>Vorgelagerte Variantenstudien</b>	<b>10</b>
3.1	Grundsätzliche Lage der Haltestelle Gurtenbahn (BGK 2020)	10
3.2	Aufheben Linksabbieger Richtung Dorfstrasse (BGK 2020)	11
3.3	Weglassen der Mittelzone im Bereich Gurtenbahn (BGK 2020)	13
3.4	Varianten Veloführung an den Haltestellen	14
<b>4</b>	<b>Lösungsfindung</b>	<b>16</b>
4.1	Ausgangslage	16
4.2	Grundsatzvarianten 1: Kaphaltestelle an heutiger Lage mit Kapüberfahrt für Velofahrende	16
4.3	Grundsatzvarianten 2: Kaphaltestelle an heutiger Lage ohne Velomassnahmen	21
4.4	Gesamtübersicht Bewertung	25

# 1 Ist-Situation

## 1.1 Plan Ist-Situation



Ist-Zustand Haltestelle Gurtenbahn

## 1.2 Impressionen Ist-Zustand Haltestelle Gurtenbahn stadteinwärts



Ansicht Haltestelle Gurtenbahn stadteinwärts



Haltestelle Gurtenbahn stadteinwärts, Blickrichtung Bern



Haltestelle Gurtenbahn stadteinwärts, Blickrichtung Bern

### 1.3 Impressionen Ist-Zustand Haltestelle Gurtenbahn Richtung Kehrsatz



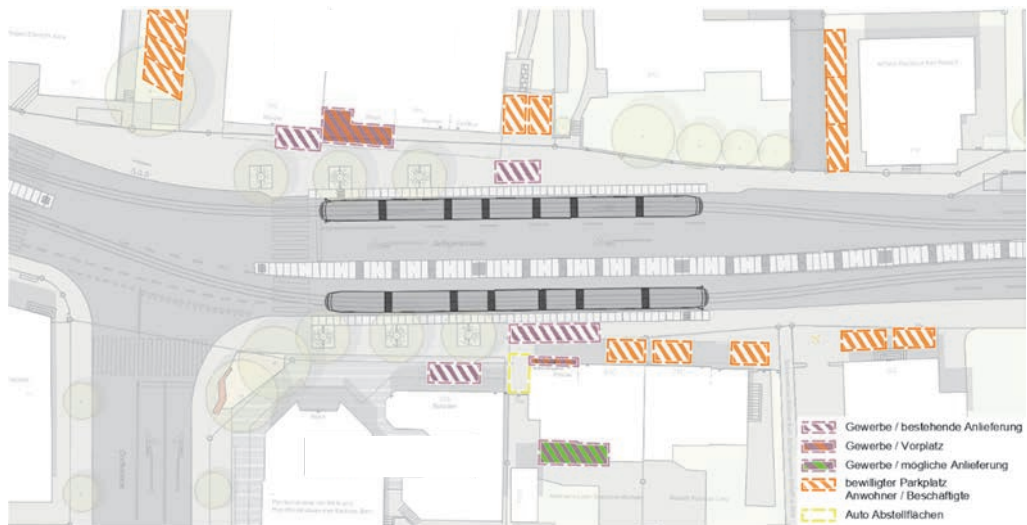
Ansicht Haltestelle Gurtenbahn stadtauswärts



Ansicht Haltestelle Gurtenbahn stadtauswärts

## 2 Verschiedene Interessen an die Anlage

### 2.1 Interessen direkte Anwohnende / Gewerbetreibende

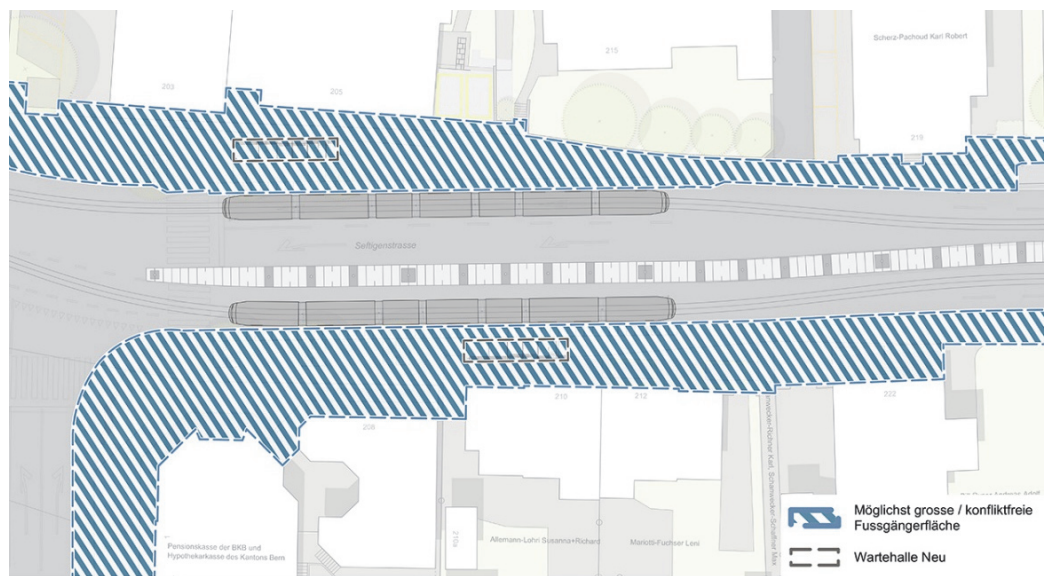


Situation Interessen direkte Anwohnende / Gewerbetreibende

Die direkt Anwohnenden und Gewerbebetriebe können heute verschiedene Parkplätze via abgesenkte Haltekante anfahren. Ebenso erfolgt die Anlieferung über die Haltestellenbereiche.

- Minimalanforderung: Nach Möglichkeit Erhalt Parkplätze (ev. Ersatzangebot), Gewährleistung der Anlieferung
- Optimum: Erhalt aller Parkplätze und Zufahrten für die Anlieferung wie heute

### 2.2 Interessen Zufussgehende / Fahrgäste



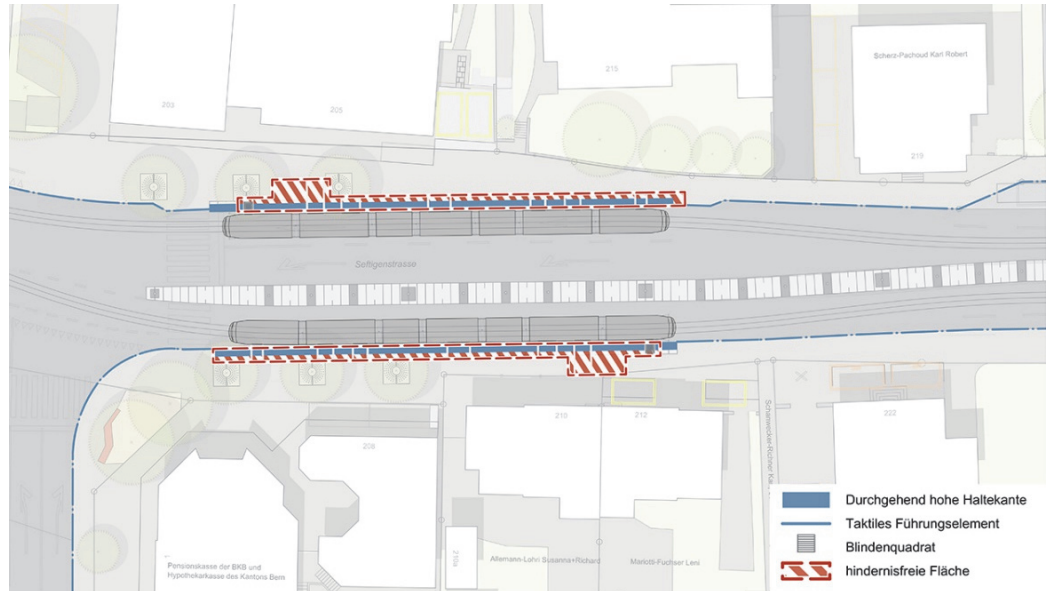
Situation Interessen Zufussgehende / Fahrgäste

Die heutigen Seitenbereiche der Haltestellen werden von den Zufussgehenden und Fahrgästen mehrheitlich koexistent mit Velofahrenden, Anlieferung/Parkierung genutzt. Teilweise sind die Wartebereiche durch die Bepflanzung abgetrennt. Wartehallen wurden aus Platzgründen weggelassen.



- Minimalanforderung: Klar abgetrennte Fussgänger-/ Wartebereiche, möglichst keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Wartehalle stadteinwärts
- Optimum: Durchgehende Fussgängerfläche, keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, Wartehalle in beide Fahrtrichtungen

### 2.3 Interessen Behinderte / Fahrgäste

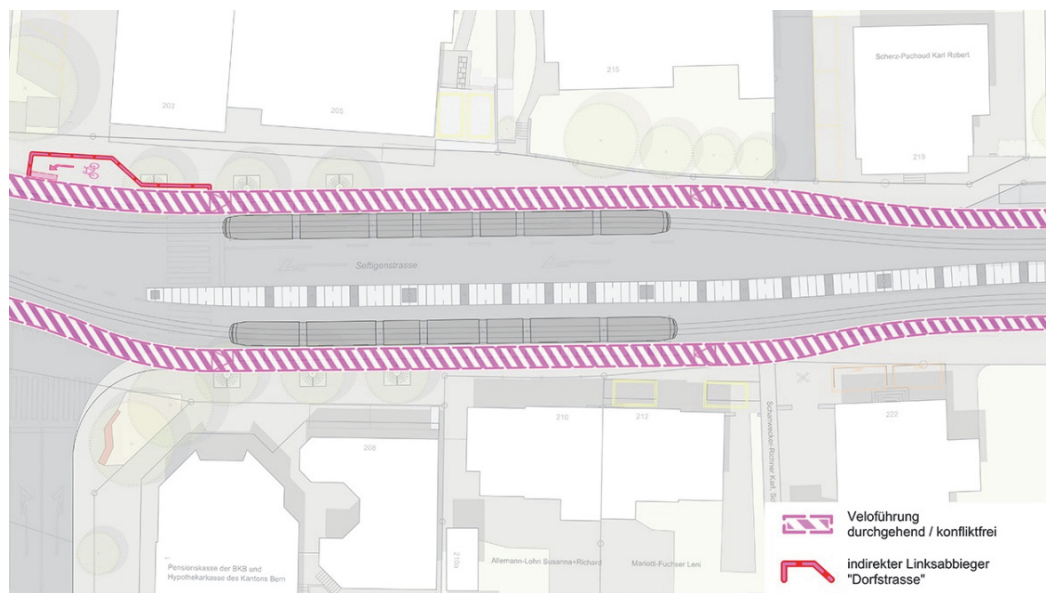


Situation Interessen Behinderte / Fahrgäste

Heute sind die Haltekanten an verschiedenen Stellen abgesenkt. Die Höhe der Haltekante ist mit ca. 12 cm Anschlag durchgehend nicht behindertengerecht ausgestaltet.

- Anzustrebendes Optimum: Durchgehend hohe Kante (niveaugleicher Einstieg), «Hindernisfreie Fläche» ohne Hindernisse. Blindenquadrat bei der ersten Türe, möglichst an der hohen Kante
- Ausnahmen: Ausserhalb des Einstiegs für Behinderte kann die Haltekante teilweise abgesenkt werden (möglichst geringe Absenkungen)

### 2.4 Interessen Velofahrende



Situation Interessen Velofahrende

Velofahrende können heute die Haltestelle über die Seitenbereiche in Koexistenz umfahren. Dies ist in Zukunft auf Grund von Normen, welche eine bauliche Trennung verlangen, so nicht mehr möglich.

- Minimalanforderung: Möglichst durchgehende Velomassnahmen (ev. nur ausserhalb Haltestelle)
- Optimum: Da eine Veloumfahrung aus Platzgründen nicht möglich ist (siehe Kapitel 3.4), eine «Kapüberfahrt» für Velofahrende, Optimierung Velolinksabieger in Richtung Dorfstrasse

## 2.5 Interessen Gestaltung / Bepflanzung / Stadtklima



Situation Interessen Gestaltung / Bepflanzung / Stadtklima

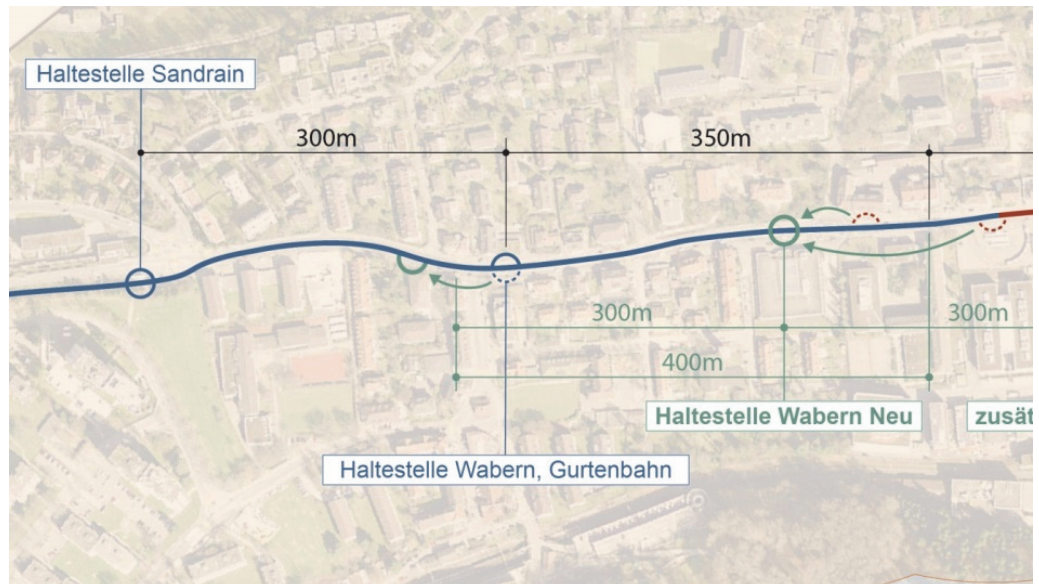
Heute ist die Haltestelle mit Bäumen gestaltet. Die Aufenthaltsbereiche sind begrünt, die befestigten Flächen zumindest teilweise beschattet.

- Minimalanforderung: Hohe Gestaltungsqualität, möglichst gleichbleibende Anzahl Bäume
- Optimum: Gestaltung konzeptionell wie heute → Baumreihe als Auftakt zu Wabern auf beiden Strassenseiten

## 3 Vorgelagerte Variantenstudien

### 3.1 Grundsätzliche Lage der Haltestelle Gurtenbahn (BGK 2020)

Im Rahmen der Erarbeitung des BGK wurde überprüft, die Haltekante stadtauswärts in westlicher Richtung in den Bereich vor den Knoten Dorfstrasse zu verschieben.



Knoten Dorf-/ Seftigenstrasse, Richtung Bern

#### Situation Haltestellenkonzept Zentrum Wabern

Die Leistungsfähigkeit am Knoten Dorfstrasse könnte durch diese Verschiebung verbessert werden. Ebenso könnten die Vorbereiche vor den Liegenschaften 208 - 212 vom Haltestellenbereich entlastet werden (Parkierung/Anlieferung), gleichzeitig würden aber neue Liegenschaften (Vorgartenbereiche) von der Haltestelle betroffen.

Aufgrund der Gleis- und Strassengeometrie und der Platzverhältnisse wäre die Einhaltung des BehiG bei einer Haltestelle vor dem Knoten Dorfstrasse kaum machbar. Aus Sicht der ÖV-Kunden wären die knappen Platzverhältnisse, welche nur mit hohem baulichem Aufwand und Landerwerb verbessert werden könnten, und die Lage vor dem Zentrum zudem nachteilig. Aus stadträumlicher Sicht ist die heutige Lage am besten verständlich.

#### 3.1.1 Fazit

Die Haltestellenverschiebung hätte bezüglich Leistungsfähigkeit grosse Vorteile. Gleichzeitig wäre es aber kaum möglich, die Haltestelle BehiG-konform zu realisieren und es bestünde die Gefahr, dass der Verkehr auf der Tangentialverbindung Köniz-Wabern zunehmen würde, was nicht erwünscht ist. Zudem wäre die Haltestelle stadträumlich am falschen Ort und nur mit hohem baulichem Aufwand und Landerwerb realisierbar. Ansonsten sind die Platzverhältnisse zu knapp. Es wurde deshalb entschieden, die Nachteile bezüglich Leistungsfähigkeit in Kauf zu nehmen und die Haltestelle an der bisherigen Lage zu belassen.

### 3.2 Aufheben Linksabbieger Richtung Dorfstrasse (BGK 2020)

Um im Bereich der Haltestelle Dorfstrasse mehr Raum für die Haltestellensituation und die Veloführung zu erhalten, soll der Linksabbieger von der Seftigenstrasse in die Dorfstrasse aufgehoben werden. Der Linksabbiegestrom soll indirekt via neu zu erstellenden Kreisel im Bereich Sandrain geführt werden. Die Mehrlänge beträgt rund 500 m.



Situationsplan: Führung des motorisierten Individualverkehrs.

#### 3.2.1 Auswirkungen

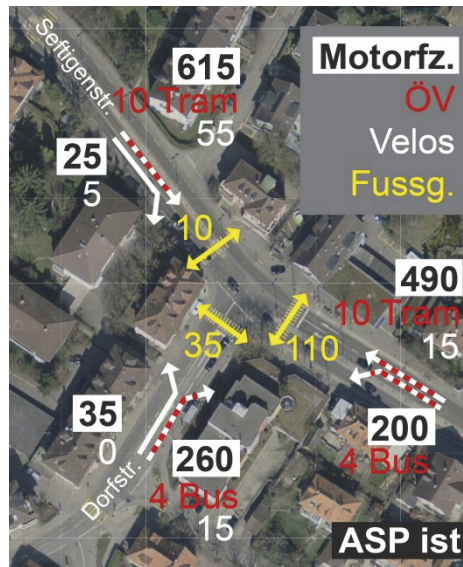
##### Platzgewinn

Es kann etwas Platz gewonnen werden, welcher für die Haltestellenausgestaltung oder für die Optimierung der Veloführung verwendet werden könnte. Infolge der hohen Anforderungen der angrenzenden Nutzungen (Publikumsnutzungen, Erschliessung, Anlieferung etc.), des weiterhin beschränkten Platzangebotes und der teilweise sehr hohen Fahrgastzahlen kann aber auch mit dieser Massnahme keine grosszügige, für alle optimale Situation erreicht werden.

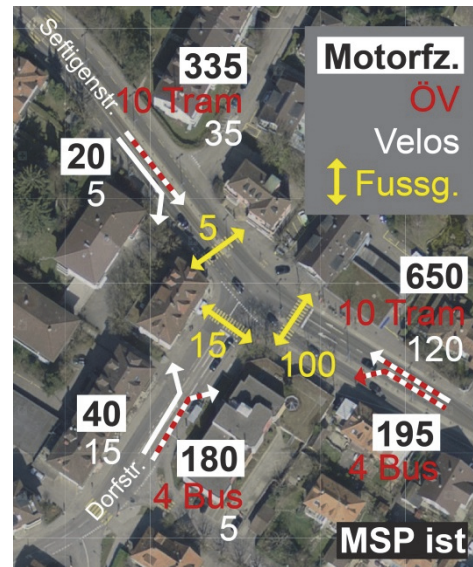
##### Auswirkungen Busbetrieb Linien 29 und 22

Da die Buslinie neu auf der Geradeausspur geführt wird (zusammen mit dem Tram/Haltestelle und dem MIV) nimmt die Flexibilität betreffend Busbevorzugung ab. Die Verlustzeiten für den Bus nehmen in der Tendenz zu.

### Bedeutung der Linksabbiegebeziehung



Verkehrsbeziehungen Abendspitze Ist

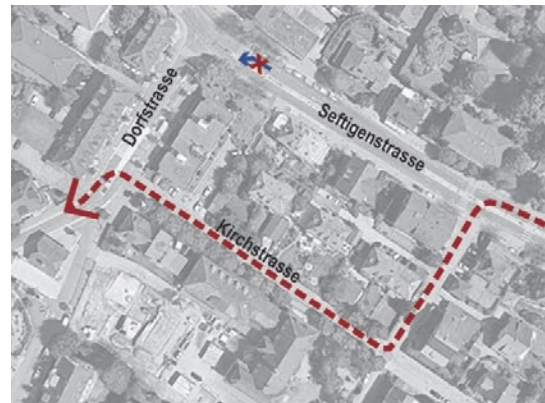


Verkehrsbeziehungen Morgenspitze Ist

Die Dorfstrasse ist im Verkehrsrichtplan der Gemeinde Köniz als Verbindungsstrasse klassiert. Sie verbindet den Ortsteil Wabern mit dem Liebefeld und Köniz. Dementsprechend ist die Verkehrsbelastung auf diesem Verkehrsstrom mit rund 200 Fahrten in der Morgen- und Abendspitze relativ hoch.

Der Zeitbedarf erhöht sich infolge der indirekten Führung um mindestens 46s (Reisezeit bei Tempo 50 ohne Störungen 36s, Zeiverlust Kreislauf Sandrain: ca. 10s)

Es besteht die Gefahr von Schleichfahrten durch das Quartier



Verkehrsbeziehungen Morgenspitze Ist

### Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit Knoten Seftigen-/ Dorfstrasse

Der Linksabbiegerstrom ist nicht massgebend für die Verteilung der Grünzeiten, daher ergibt die Aufhebung keinen Leistungsgewinn (Rechtsabbieger Dorfstrasse Richtung Seftigenstrasse ist massgebend)

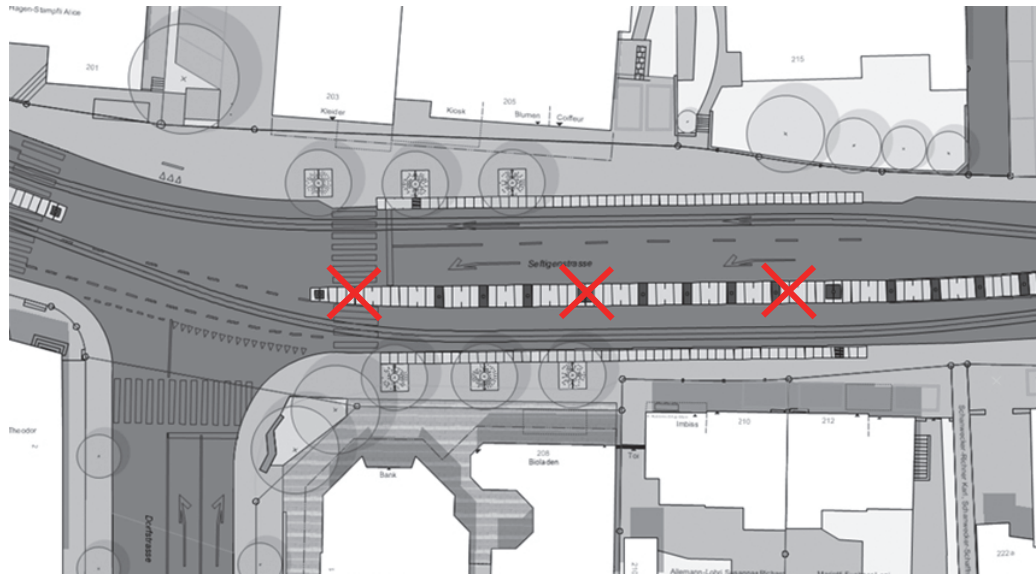
Abendspitze: Verkehrsqualitätsstufe E/F → erforderlich wäre mind. D

Morgenspitze: Verkehrsqualitätsstufe F → erforderlich wäre mind. D

### 3.2.2 Fazit

Die Massnahme «Aufhebung Linksabbieger» ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht machbar, da die Verlustzeiten der Buslinien weiter zunehmen, die Leistungsfähigkeit in beiden Spitzenstunden weiterhin ungenügend ist und sich die Reisezeit für den MIV soweit verlängert, dass das Risiko von Schleichverkehr durch das Quartier sehr hoch ist.

### 3.3 Weglassen der Mittelzone im Bereich Gurtenbahn (BGK 2020)



Weglassen der Mittelzone im Bereich der Haltestelle

#### 3.3.1 Auswirkungen

##### Platzgewinn

Es kann etwas Platz gewonnen werden, wenn die Mittelzone inkl. Mittelinsel weggelassen würde (Gleisgeometrie). Dieser Raum könnte für die Haltestellenausgestaltung oder für die Optimierung der Veloführung verwendet werden. Infolge der hohen Anforderungen der angrenzenden Nutzungen (Publikumsnutzungen, Erschliessung, Anlieferung etc.), des weiterhin beschränkten Platzangebotes und der teilweise sehr hohen Fahrgastzahlen kann aber auch mit dieser Massnahme keine grosszügige, für alle optimale Situation erreicht werden.

##### Leistungsfähigkeit

Ein Weglassen der Mittelinsel hat für die Lichtsignalsteuerung des Knotens Seftigen-/Dorfstrasse folgende Auswirkungen:

- Die Grünzeiten und Räumzeiten für die Fussgängerquerung Seftigenstrasse müssten wesentlich erhöht werden.
- Dadurch bleibt weniger Grünzeit für den motorisierten Verkehr und weniger Spielraum für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Es besteht ein hohes Risiko, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann, vor allem in Spitzenzeiten.
- Die minimal erforderliche Gesamtverkehrsqualität Stufe D kann nicht mehr erreicht werden (Qualitätsstufe D = Verkehrsablauf stabil; Rückstau an den Zufahrten; mittlere Wartezeit kleiner/gleich 70s).

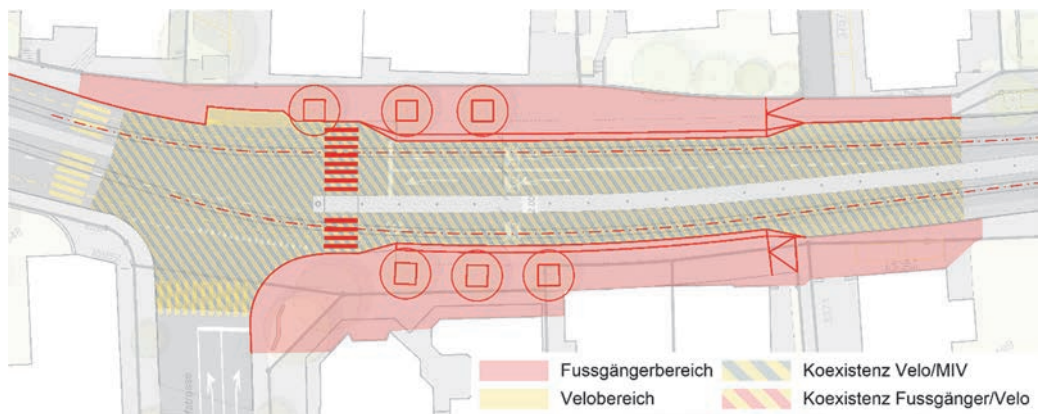
#### 3.3.2 Fazit

Die Massnahme «Weglassen der Mittelzone im Bereich Gurtenbahn» ist aus verkehrstechnischer Sicht nicht machbar, da die Leistungsfähigkeit in den Spitzenstunden ungenügend ist und dadurch ein hohes Risiko besteht, dass der Fahrplan nicht eingehalten werden kann.

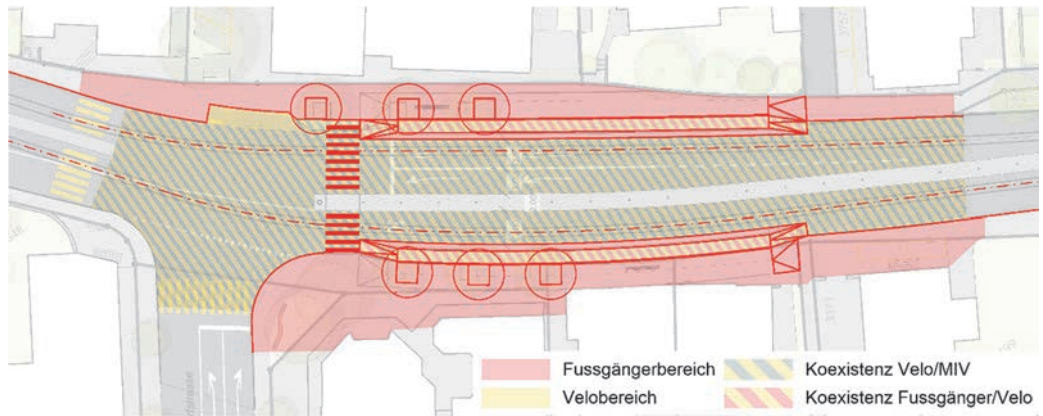
### 3.4 Varianten Veloführung an den Haltestellen

Ein zentrales Thema bei der Sanierung der Seftigenstrasse im Zentrumsbereich Wabern ist die Ausgestaltung der Veloführung in den Haltestellenbereichen Gurtenbahn (stadtein-/auswärts) und Wabern Zentrum (stadteinwärts - ehem. Eichholz - und stadtauswärts). Aufgrund der knappen Platzverhältnisse ist die sichere Veloführung in den Haltestellenbereichen eine äusserst komplexe Herausforderung. Da unterschiedliche Anforderungen und Haltungen zur Gesamthematik bestehen, wurde im Herbst 2020 (zu Beginn des Bauprojektes) mit den Projektpartnern Kanton Bern, BERNMOBIL sowie den Standortgemeinden und mit allen tangierten Interessensvertretungen (Fussverkehr, Pro Velo, Procap ÖV-Betreiber, Bauherren) einen Entscheidungsprozess durchgeführt.

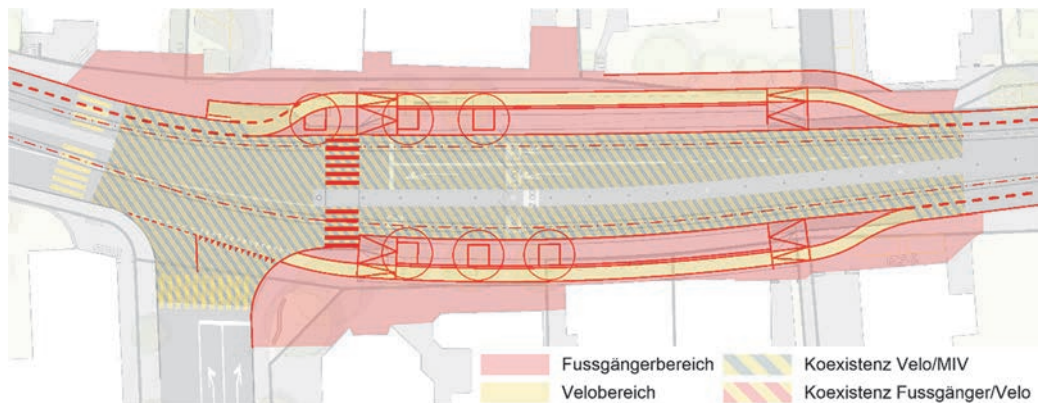
Im Bereich Haltestelle Gurtenbahn wurden folgende Varianten vertieft betrachtet:



Variante Haltestelle ohne Velomassnahmen



Variante überfahrbare Kaphaltestelle



Variante Kaphaltestelle mit Veloumfahrung

### 3.4.1 Fazit

Die Variante Veloumfahrung ist bewilligungstechnisch nicht machbar, da sie bezüglich Geometrie und Platzverhältnisse kaum realisierbar ist:

- Landerwerb ist nötig
- Veloführung unmittelbar an den Eingangsbereichen vorbei
- Grosser Konflikt mit Anlieferung der Geschäfte
- Konflikt mit Zufussgehenden / wartenden Fahrgästen (Veloführung zerschneidet den knappen FG-Bereich)

Bei den anderen beiden Varianten wurde im Rahmen der Workshops deutlich, dass es aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen und Interessen keinen klaren Konsens für die Veloführung in den Haltestellenbereichen Gurtenbahn (stadtein-/auswärts) gibt. Mit der Gegenüberstellung der technischen Variantenansätze konnten in der Diskussion zwei mögliche Stossrichtungen abgeleitet werden:

- Stossrichtung A (Bei jeder Haltekante Velokapüberfahrt)
- Stossrichtung B (Keine Velomassnahmen in den Haltestellenbereichen).

Beide Stossrichtungen sind nicht die konsolidierten «Wunschlösungen» für alle Projektpartner und Interessensgruppen. Es wurde jedoch spürbar, dass mit der Stossrichtung A (Bei jeder Haltestelle Velokapüberfahrten) im Vergleich zur Stossrichtung B (Keine Velomassnahmen) mehr Zustimmung erzielt werden kann. Dies deshalb, weil es mit der Stossrichtung A möglich scheint, die verschiedenen Interessen mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen und Monitoring zu gewährleisten bzw. dadurch die Nachteile zu minimieren. Bei der Stossrichtung B wäre die Situation im Zentrum von Wabern für den Veloverkehr per se eine Verschlechterung gegenüber dem Istzustand.



## 4 Lösungsfindung

### 4.1 Ausgangslage

Aufgrund der verschiedenen Interessen, der vorgelagerten Variantenstudien und der Resultate des Workshops «Veloführung an den Haltestellen im Zentrum von Wabern» werden zwei Grundsatzvarianten der Haltestellenausbildung vertieft betrachtet und dargestellt, wie die verschiedenen Interessen in den Varianten erfüllt werden können. Die Grundsatzlösungen unterscheiden sich im Angebot für die Velofahrenden (mit/ohne Kapüberfahrt). Es soll nun mittels eines Spektrums von Untervarianten, die verschiedenen Interessengruppen (vgl. Kapitel 2) unterschiedlich stark gewichten und eine allen Interessen möglichst gut entsprechende Lösung gefunden werden.

Fragestellungen für alle Varianten:

- Wie weit können die Interessen der Anwohnenden / Gewerbe erfüllt werden?
- Wie können die übrigen Interessen erfüllt werden?
- In welchen Bereichen müssen Kompromisse eingegangen werden?
- Bei welcher Variante können die Interessen gesamthaft am besten berücksichtigt werden?

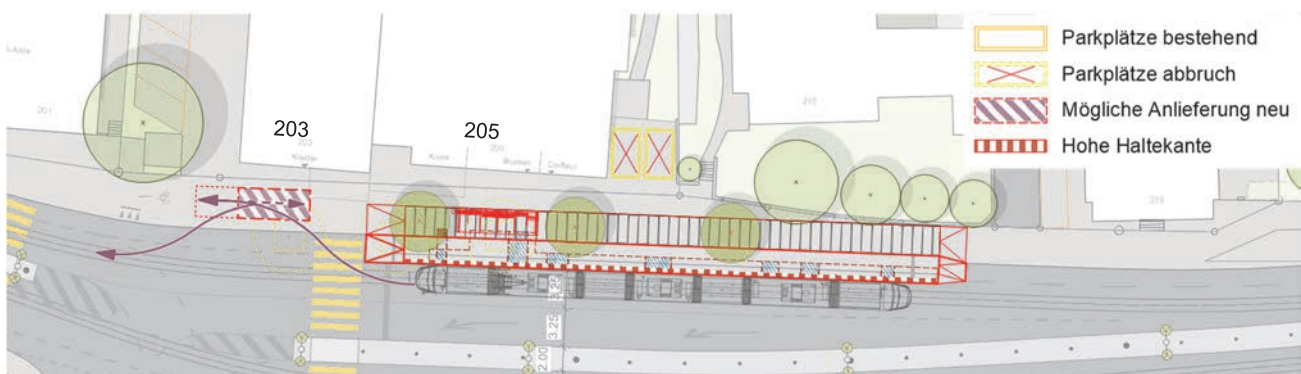
### 4.2 Grundsatzvarianten 1: Kaphaltestelle an heutiger Lage mit Kapüberfahrt für Velofahrende

#### 4.2.1 Varianten 1 stadteinwärts (SE) Nordseite

Es wurden drei Varianten betrachtet:

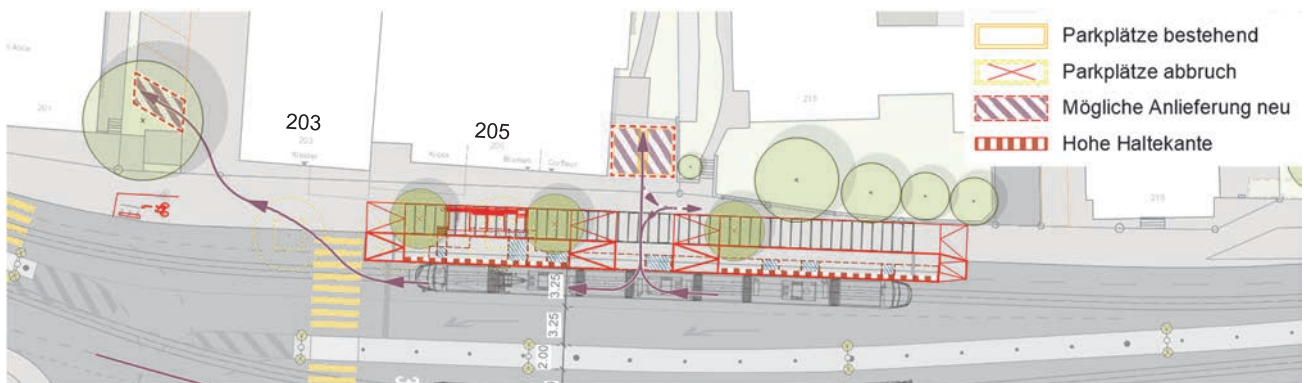
- **1SE HOCH:** Durchgehend hohe Haltekante
- **1SE LÜCKE:** Unterbruch hohe Haltekante (Teilabsenkung)
- **1SE TEIL:** Hohe Kante nur im vorderen Bereich (Teilerhöhung)

Bei der Variante **1 SE HOCH** verunmöglicht die durchgehend hohe Haltekante die Zufahrt zu den beiden Parkplätzen neben dem Coiffeursalon (Nr. 205). Ein Befahren des Trottoirbereiches zwischen der Perronkante und den Eingängen für die Anlieferung wird infolge der knappen Platzverhältnisse als kritisch beurteilt und kann deshalb nicht vorgesehen werden. Es ist deshalb anzustreben, dass die Anlieferung von Westen her erfolgt (wie eingezeichnet). Durch die Anordnung der Anlieferung kann die Zufahrt auf den indirekten Velolinksabbieger gegenüber heute nicht verbessert werden. Ebenfalls beeinträchtigt die Anlieferung etwas die Sicht der Ausfahrt neben dem Gebäude Nr. 203. Bei allen Varianten könnte eine Wartehalle zwischen den Bäumen vorgesehen werden.

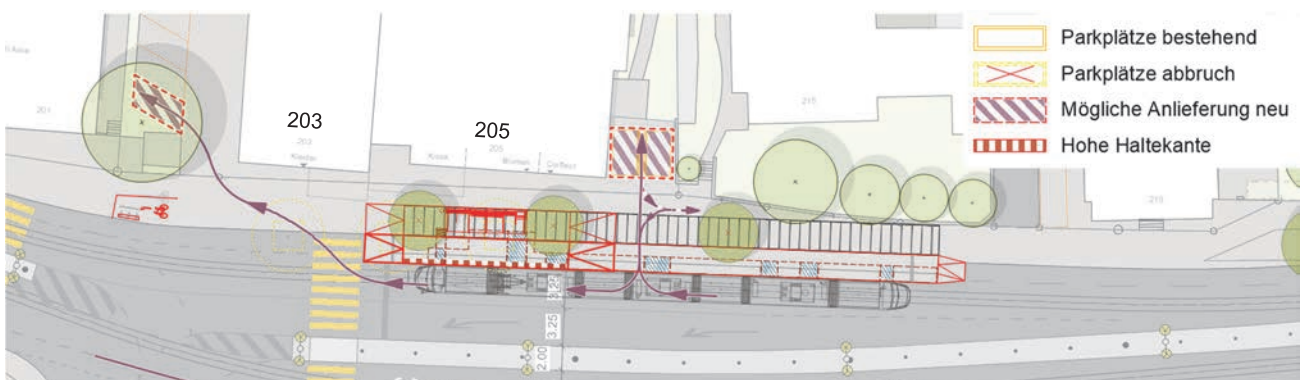


Variante **1 SE HOCH**

Mit dem Unterbruch des hohen Kaps gemäss **1 SE LÜCKE** bleiben die beiden Parkplätze für die Anlieferung Liegenschaft Nr. 205 weiterhin zugänglich. Für die Entlastung des Bereichs vor der Liegenschaft 203 (FG-Querung, indirekter Velolinksabbieger und Parkplatzausfahrt) wird die Anlieferung seitlich der Liegenschaft Nr. 203 angeordnet. Die Absenkung der Haltekante beeinträchtigt den Komfort für Rollstuhl- und Velofahrende etwas (2 Höhenversätze) und hat bei der mittleren Türe keinen behindertengerechten Einstieg. Der Bereich wurde minimiert, es ist nur eine Türe betroffen. Konflikte von Velofahrenden (welche über die Kapüberfahrt fahren) und dem motorisierten Individualverkehr entstehen nur mit Anlieferern / Beschäftigten, welche die Situation gut kennen und entsprechend vorsichtig über den Velobereich aus der Strasse abbiegen.

Variante **1 SE LÜCKE**

Bei Variante **1 SE TEIL** schwächen sich die Nachteile bezüglich Komfort für Velofahrende etwas ab. Die Einsteigekante ist aber über einen sehr grossen Bereich (hinterer Bereich) nicht behindertengerecht. Das Konfliktpotenzial zwischen Velofahrenden mit Anlieferern / Beschäftigten ist etwa gleich hoch wie bei der Variante 1 SE Lücke.

Variante **1 SE TEIL**

Bewertung der Varianten mit Begründung der negativen Beurteilung:

Interessen	Varianten 1 SE mit Velo-Kapüberfahrt, stadteinwärts		
	1SE HOCH	1SE LÜCKE	1SE TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Anlieferung Nr. 205 erfolgt über Anlieferbereich westlich des FG-Streifens		
Fussverkehr			
Hindernisfreiheit		Nicht durchgehend niveaugleicher Einstieg	Hinterer Bereich ist nicht behindertengerecht (mehrere Türen)
Velofahrende	Konflikt Anlieferung Velofahrende / PP-Ausfahrt	Anlieferung über Kapüberfahrt, Komforteinbusse	Anlieferung über Kapüberfahrt
Gestaltung		Nicht einheitliche Kante	Nicht einheitliche Kante

Farblegende:

Interessen mehrheitlich eingehalten	Interessen teilweise nicht eingehalten	Nicht machbar

#### 4.2.2 Variante 1 stadtauswärts (SA) Südseite

Es wurden drei Varianten betrachtet:

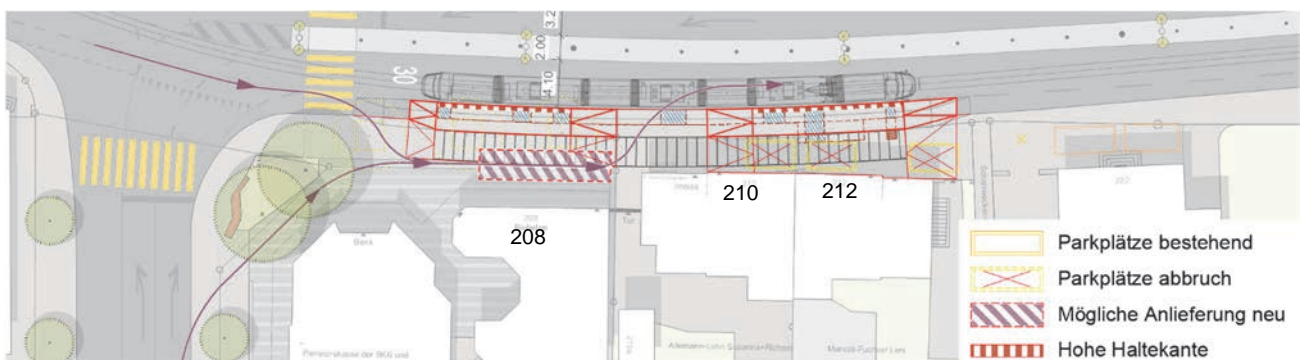
- **1SA HOCH:** Hohe Kante nur im vorderen Bereich, Anlieferung östlich
- **1SA LÜCKE:** Unterbruch hohe Haltekante (Teilabsenkung)
- **1SA TEIL:** Hohe Kante nur im vorderen Bereich, Anlieferung westlich

Der Raum zwischen Haltekante und Fassade ist für die Erfüllung aller Interessen sehr knapp. Bei der Variante **1 SA HOCH** verunmöglicht die durchgehend hohe Haltekante die Zufahrt resp. die Wegfahrt für die Anlieferung mit LKW zur Liegenschaft Nr. 208. Die Anlieferung kann nur noch rückseitig erfolgen, was einen sehr grossen Eingriff bedeuten würde (best. Höhenversatz, Wegfall von Parkplätzen etc.). Kleinere Fahrzeuge (PW, Lieferwagen) könnten zwischen Haltekante und Gebäude (Zufahrt auch von der Dorfstrasse) anliefern, müssten aber in Koexistenz mit den Zufussgehenden die ganze Haltekantenlänge befahren. Insgesamt ist die Beeinträchtigung der Anlieferung mit einer durchgehend hohen Haltekante unverhältnismässig. Unabhängig von der Untervariante steht die Parkierung vor den Gebäuden Nr. 212 und 210 in Konflikt mit dem Wartebereich der Fahrgäste und muss deshalb entfernt werden. Bei allen Varianten kann keine Wartehalle angeordnet werden. Bei der Variante 1 SA HOCH können voraussichtlich 2 - 3 Bäume gepflanzt werden.



Variante 1 SA HOCH

Für die LKW-Zufahrt wird bei Variante **1SA LÜCKE** die Absenkung so angeordnet, dass der Wartebereich beim Fussgängerstreifen nicht überfahren werden muss. Diese Zufahrt wäre weiterhin gegen die Benützung durch PW zu sichern, beispielsweise mit versenkbaren Pollern oder Ausstattungselementen. Die Anlieferung kann direkt vor dem Laden erfolgen, und es sind keine Rückwärtsfahrmanöver nötig. Der Haltestellenbereich wird über die Lücke in der hohen Kante verlassen. Die Nachteile sind ähnlich wie bei 1SE LÜCKE (Fahrkomfort für Rollstuhl- und Velofahrende). Der Konflikt mit den Velofahrenden besteht nur bedingt, da die Ausfahrt in die Strasse aus dem Stillstand weniger heikel ist als das Abbiegen aus dem Verkehrsfluss.



Variante 1 SA LÜCKE

Varianten **1 SA TEIL** vereinfacht Anlieferungsmanöver etwas, ist bezüglich Komfort für Velofahrende etwas besser und sieht gestalterisch etwas besser aus als die Variante 1 SA LÜCKE. Allerdings muss die Haltekante auf eine sehr grosse Länge abgesenkt werden, der ganze hintere Bereich ist nicht behindertengerecht. Bei den Varianten 1 SA LÜCKE und 1SA TEIL können infolge der Schleppkurven der LKW-Anlieferungen keine Bäume gepflanzt werden.



Variante **1 SA TEIL**

**Bewertung der Varianten mit Begründung der negativen Beurteilung:**

Interessen	Varianten 1 SA mit Velo-Kapüberfahrt, stadtauswärts		
	1SA HOCH	1SA LÜCKE	1SA TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich Anlieferung ungenügend	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich
Fussverkehr			
Hindernisfreiheit		Nicht durchgehend niveaugleicher Einstieg	Hinterer Bereich ist nicht behindertengerecht (mehrere Türen)
Velofahrende			
Gestaltung	2 - 3 Bäume möglich, wie heute	Keine Bäume möglich	Keine Bäume möglich

Farblegende:

Interessen mehrheitlich eingehalten	Interessen teilweise nicht eingehalten	Nicht machbar

### 4.3 Grundsatzvarianten 2: Kaphaltestelle an heutiger Lage ohne Velo-massnahmen

#### 4.3.1 Variante 2 stadteinwärts (SE) Nordseite

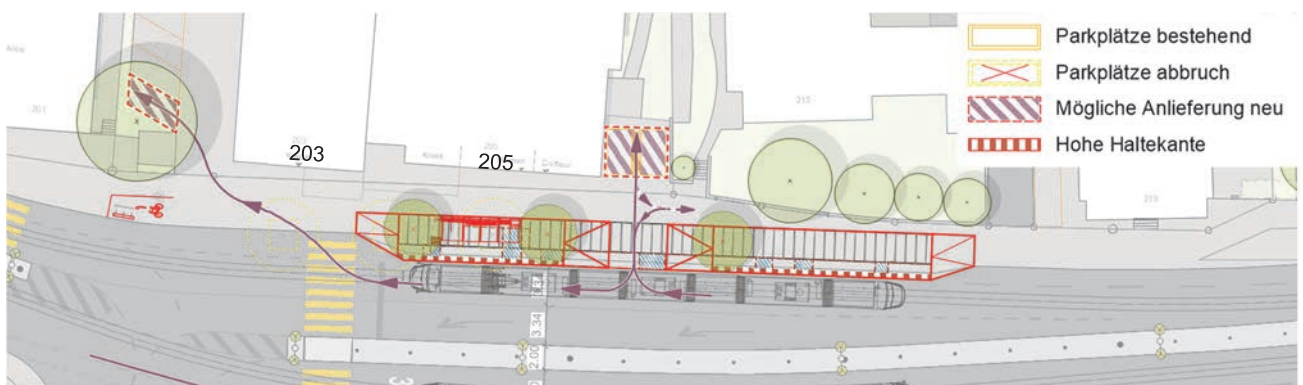
Es wurden drei Varianten betrachtet:

- **2SE HOCH:** Durchgehend hohe Haltekante
- **2SE LÜCKE:** Unterbruch hohe Haltekante (Teilabsenkung)
- **2SE TEIL:** Hohe Kante nur im vorderen Bereich (Teilerhöhung)

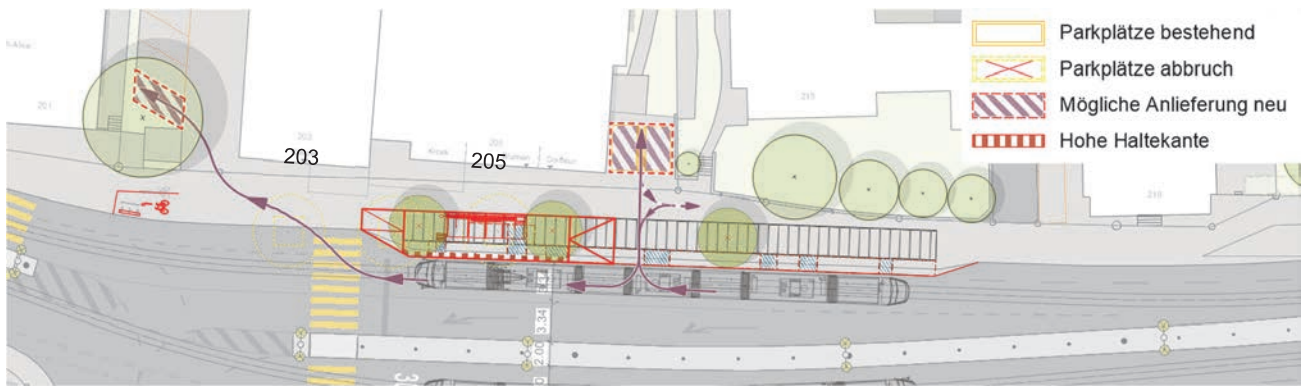
Die Variantenunterteilung und die Anlieferungssituation entsprechen den Varianten unter 4.2.1, allerdings ohne Velo-Kapüberfahrt. Obwohl die Platzverhältnisse gegenüber den Varianten 1SE in den Seitenbereichen etwas grosszügiger sind, ist die grundsätzliche Beurteilung identisch. Die Varianten 2 SE entsprechen vom Prinzip, wie auch von den Vor- und Nachteilen denjenigen mit Veloüberfahrt mit dem Unterschied, dass für die Velofahrenden kein Angebot vorhanden ist. Es besteht daher das Risiko, dass die Velofahrenden wie heute über die Fussgängerfläche fahren, wobei Konflikte mit Fahrgästen und Zufussgehenden entstehen.



Variante 2 SE HOCH



Variante 2 SE LÜCKE



Variante 2 SE TEIL

Bewertung der Varianten mit Begründung der negativen Beurteilung:

Interessen	Varianten 2 SE ohne Velo-Kapüberfahrt, stadteinwärts		
	2SE HOCH	2SE LÜCKE	2SE TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Anlieferung Nr. 5 erfolgt über Anlieferbereich westlich des FG-Streifens		
Fussverkehr			
Hindernisfreiheit		Nicht durchgehend niveaugleicher Einstieg	Hinterer Bereich ist nicht behindertengerecht (mehrere Türen)
Velofahrende	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante
Gestaltung		Nicht einheitliche Kante	Nicht einheitliche Kante

Farblegende:

Interessen mehrheitlich eingehalten	Interessen teilweise nicht eingehalten	Nicht machbar

#### 4.3.2 Variante 2 Stadtauswärts (SA) Südseite

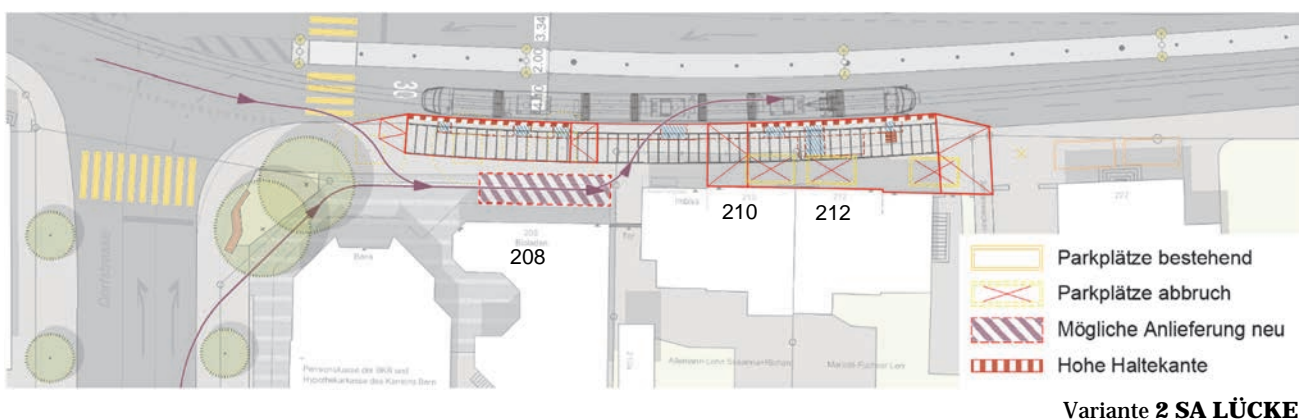
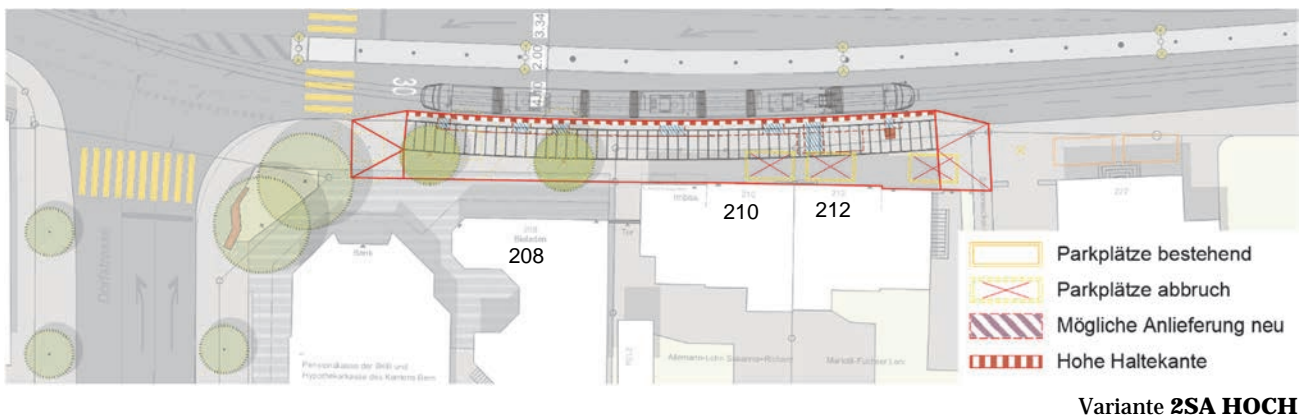
Es wurden drei Varianten betrachtet:

- **2SA HOCH:** Durchgehend hohe Kante
- **2SA LÜCKE:** Unterbruch hohe Haltekante (Teilabsenkung)
- **2SA TEIL:** Hohe Kante nur im vorderen Bereich, Anlieferung westlich

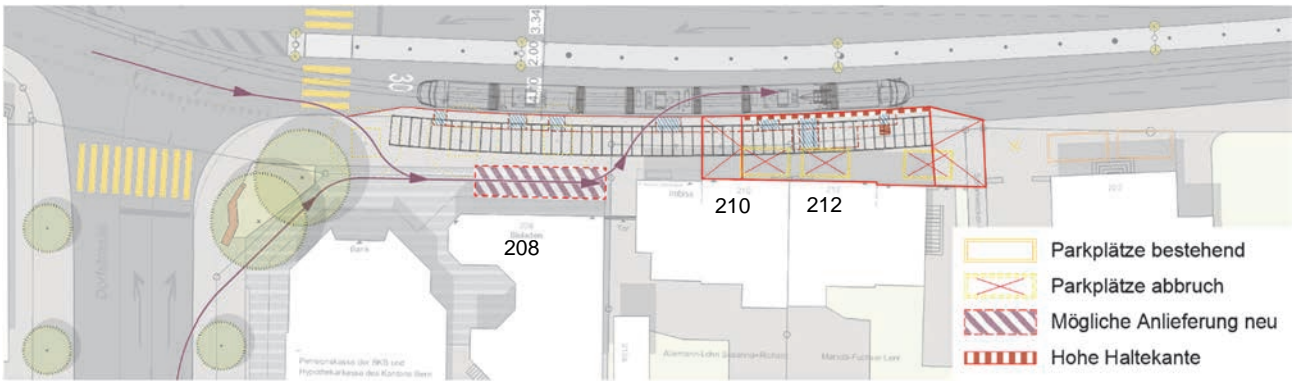
Auf der Südseite ist durch das Weglassen der Veloüberfahrt etwas mehr Raum für die Berücksichtigung der verschiedenen Interessen vorhanden:

- Im hinteren Bereich entsteht etwas mehr Raum für die Anlieferung. Auf Grund der Zu- und Wegfahrt können aber wie bei der Variante 1 SA HOCH keine LKW-Anlieferungen vorgesehen werden und bei den Varianten 1 SA LÜCKE und Teil keine Bäume angeordnet werden.
- Im vorderen Haltestellenbereich müssen infolge möglicher Konflikte von Fahrgästen mit Zufahrts- und Manövrierverkehr für die Erschließung der Parkplätze, diese Parkplätze entlang der Gebäude aufgehoben werden.

Durch das fehlende Veloangebot besteht auch in diese Richtung das Risiko, dass Velofahrende auf das Trottoir ausweichen und es zu Konflikten mit ein- und aussteigenden Fahrgästen und Zufussgehenden kommt. Die Unterschiede in den Untervarianten betreffen hauptsächlich die Anlieferung des Bioladens und sind sehr ähnlich wie in 0 für die entsprechenden Varianten mit Veloüberfahrt geschildert. Variante **2SA Lücke** ist in diesem Fall ebenfalls die beste, weil die Anlieferung nicht in Konflikt mit Velofahrenden steht, genügend Raum für Zufussgehende vorhanden bleibt und die Haltekante nur minimal abgesenkt werden muss (1 Türe betroffen).







Variante 2 SA TEIL

Bewertung der Varianten mit Begründung der negativen Beurteilung:

Interessen	Varianten 2 SA ohne Velo-Kapüberfahrt, stadtauswärts (SA)		
	2SA HOCH	2SA LÜCKE	2SA TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich Anlieferung ungenügend	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich	Keine PP vor Haus Nr. 210/212 möglich
Fussverkehr			
Hindernisfreiheit		Nicht durchgehend niveaugleicher Einstieg	Hinterer Bereich ist nicht behindertengerecht (mehrere Türen)
Velofahrende	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante	Veloführung zwischen Tramgleis und hoher Haltekante
Gestaltung		Keine Bäume möglich	Keine Bäume möglich

Farblgende:

Interessen mehrheitlich eingehalten	Interessen teilweise nicht eingehalten	Nicht machbar

#### 4.4 Gesamtübersicht Bewertung

##### Haltekante stadteinwärts (SE) Nordseite

Interessen	Varianten 1 SE mit Velo-Kapüberfahrt			Varianten 2 SE ohne Velo-Kapüberfahrt		
	1SE HOCH	1SE LÜCKE	1SE TEIL	2SE HOCH	2SE LÜCKE	2SE TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Yellow	Green	Green	Yellow	Green	Green
Fussverkehr	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Hindernisfreiheit	Green	Yellow	Red	Green	Yellow	Red
Velofahrende	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Red	Red
Gestaltung	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow

Bestvariante

##### Haltekante stadtauswärts (SA) Südseite

Interessen	Varianten 1 SA mit Velo-Kapüberfahrt			Varianten 2 SA ohne Velo-Kapüberfahrt		
	1SA HOCH	1SA LÜCKE	1SA TEIL	2SA HOCH	2SA LÜCKE	2SA TEIL
Anwohnerschaft, Gewerbe	Red	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Fussverkehr	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Hindernisfreiheit	Green	Yellow	Red	Green	Yellow	Red
Velofahrende	Green	Green	Green	Red	Red	Red
Gestaltung	Green	Yellow	Yellow	Green	Yellow	Yellow

Bestvariante

#### 4.4.1 Fazit:

Stadteinwärts können die Interessen, abgesehen von den Velofahrenden, mit oder ohne Velo-Kapüberfahrt gleichermaßen erfüllt werden. Die Variante mit Velo-Kapüberfahrt ist daher eindeutig vorzuziehen. Bezüglich der Länge des hohen Kaps wurde der Erhalt der Anlieferparkplätze höher gewichtet, als eine durchgehend hohe Haltekante. Hauptgrund ist die Beschränkung des abgesenkten Bereichs auf eine Tramtüre, was die Hindernisfreiheit nur geringfügig beeinträchtigt und die Erreichbarkeit der angrenzenden Liegenschaften/Gewerbe nach wie vor gewährleistet. Die Variante **1 SE LÜCKE** soll weiter verfolgt werden.

Stadtauswärts kann etwas mehr Raum für die Vorbereiche gewonnen werden, wenn die Velo-Kapüberfahrt weggelassen wird. Verkehrsplanerisch kann aber auch dann keine gute Lösung für die Erschliessung der Parkplätze entlang der Liegenschaften Nr. 210 und 212 gefunden werden, da der Fussgänger- und Wartebereich beansprucht wird. Die Parkplätze müssen deshalb wie bei der Variante überfahrbares Kap entfernt werden. Bezüglich der Länge des hohen Kaps wurde der Erhalt der Anlieferung höher gewichtet, als eine durchgehend hohe Haltekante. Hauptgrund ist die Beschränkung des abgesenkten Bereichs auf eine Tramtüre, was die Hindernisfreiheit nur geringfügig beeinträchtigt und die Erreichbarkeit der angrenzenden Liegenschaften/Gewerbe nach wie vor gewährleistet. Im Rahmen der verkehrsplanerischen Interessensabwägung wird deshalb die Variante **1 SA Lücke** bevorzugt.

metron

Neugasse 43  
Postfach

3001 Bern  
Schweiz

bern@metron.ch  
+41 31 380 76 80