

Entwurf

Potenzialstudie Bildungscampus Burgdorf

Bericht

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG)

24. April 2019



metron

Bearbeitung

Stefan Manser
dipl. Ing. FH Raumplanung
Manuela Fontanive
BSc FHO in Raumplanung

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Begleitung

Portner Stefan
Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG)
Hänsenberger Peter
Stadt Burgdorf
Holzer Rudolf
Stadt Burgdorf

Auftraggeber

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG)
Reiterstrasse 11
3011 Bern
031 633 34 11

Titelbild: Metron Bern AG

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Grundlagen gemäss Bericht 2017 | 7 |
| 1.1 | Grundlagendokumente | 7 |
| 2 | Analyse | 8 |
| 2.1 | Gsteig – ein verkehrlich sensibler Standort | 8 |
| 2.2 | ÖV-Erschliessung | 10 |
| 2.3 | Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo | 11 |
| 2.4 | Berner Fachhochschule (BFH), Burgdorf | 12 |
| 2.5 | Gymnasium Burgdorf | 13 |
| 2.6 | Technische Fachschule (TF) Bern | 13 |
| 2.7 | Bestehende Angebote an Parkplätzen und Veloabstellplätzen | 13 |
| 3 | Verkehrsaufkommen | 15 |
| 3.1 | Bestehendes Verkehrsaufkommen | 15 |
| 3.2 | Künftiges Verkehrsaufkommen | 17 |
| 3.3 | Delta bestehendes minus künftiges Verkehrsaufkommen | 19 |
| 3.4 | Fazit Verkehrsaufkommen | 19 |
| 4 | Grobkonzept Erschliessung Personenverkehr | 21 |
| 5 | Grobkonzept Erschliessung Güterverkehr | 22 |
| 5.1 | Lage der gebündelten Anlieferung | 22 |
| 5.2 | Zu- und Wegfahrtrouten für Lastwagen | 22 |
| 6 | Ruhender Verkehr | 24 |
| 6.1 | Bedarf Abstellplätze für Motorwagen | 24 |
| 6.2 | Bedarf Abstellplätze für Zweiräder | 24 |
| 6.3 | Umgang mit bestehenden Parkplätzen und Veloabstellplätzen | 24 |
| 7 | Schlussfolgerungen aus der Studie | 25 |
| | Anhang | 27 |

1 Grundlagen gemäss Bericht 2017

1.1 Grundlagendokumente

Folgende Grundlagendokumente werden zusätzlich zu Normen in der Erarbeitung der Potenzialstudie verwendet:

Grundlagen zum Kanton Bern

- ÖV Güteklasse, Stand Aug 2017
- Agglomerationsprogramm Burgdorf 3.Generation, 2016

Grundlagen zur Stadt Burgdorf

- Richtplan Verkehr, 2016
- Mobilitätsplan Burgdorf, 2013
- Verkehrsberuhigte Quartiere, 2015

Themenspezifische Grundlagen

- Pflichtenheft Machbarkeitsstudie Campus Technische Fachschule Burgdorf und Erweiterung Gymnasium Burgdorf
- Betriebs- und Raumkonzept Teilprojekt Technische Fachschule (TF) Bern
- Grundlagenermittlung verkehrliche Machbarkeit TF Bern
- Raumkonzept Gymnasium Burgdorf
- Grundlagen Verkehrsdaten Berner Fachhochschule (BFH)

2 Analyse

2.1 Gsteig – ein verkehrlich sensibler Standort

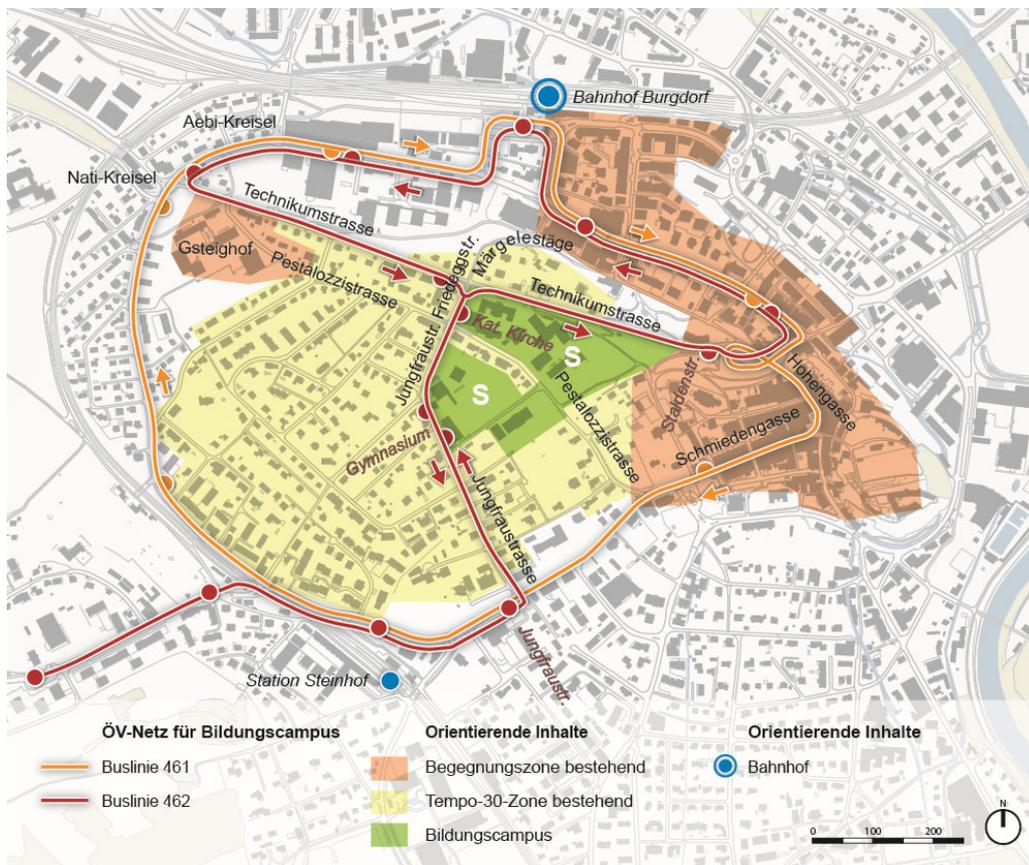


Abbildung 1: Analyse Umfeld

Der neue Bildungscampus ist auf den Arealen des bisherigen Technikums Burgdorf (heute Berner Fachhochschule) und des Gymnasiums Burgdorf geplant und soll künftig die Technische Fachschule (Bern) und das Gymnasium mit einem erweiterten Raumangebot beherbergen, während die BFH das Areal und die Stadt Burgdorf verlässt. Das Umfeld der Schulareale ist ein hochwertiges Wohnquartier, das von Stadtvillen geprägt ist. Dementsprechend zielt ein Teil der Fragestellungen auf die Verträglichkeitsklärung des neuen Campus ab. Unweit vom Campus liegt die Altstadt von Burgdorf.

Das Quartier rund um den Bildungscampus befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Im Umfeld bestehen auch Begegnungszonen, beispielsweise im Umfeld des Primar- und Oberstufenschulhauses Gsteighof. Eine zweite Begegnungszone erstreckt sich über die ganze Altstadt und das Bahnhofsviertel.

Als wichtigste Quartiersammelstrasse fungiert die Technikumstrasse, die von Osten und Westen ins Quartier Gsteig führt und an der Kreuzung Friedeggstrasse ihren höchsten Punkt hat. Gemäss kommunalem Richtplan wird die Technikumstrasse als nutzungsorientierte Strasse eingestuft. Vom Knoten Friedeggstrasse in Richtung Nati-Kreisel wird die Technikumstrasse im Winter bei passenden Schnee- und Witterungsverhältnissen als Schlittelpiste genutzt und für den Verkehr (ausgenommen Anwohner) gesperrt.

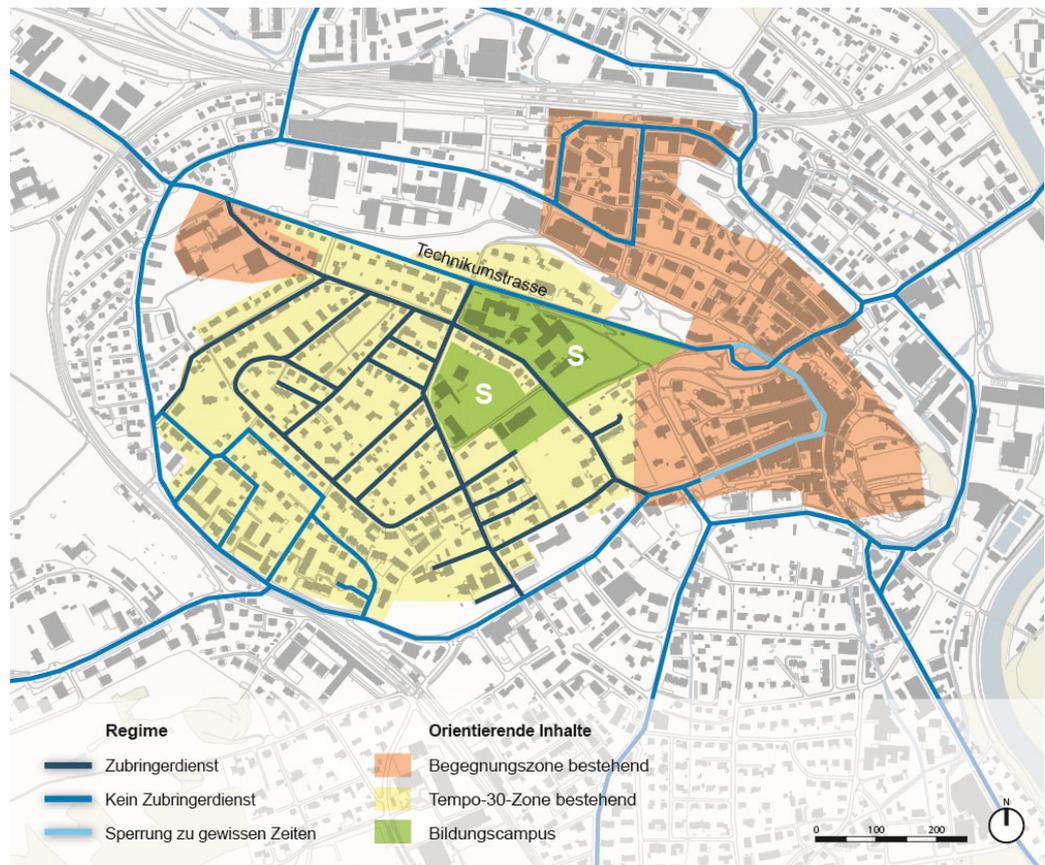


Abbildung 2: Analyse Regime

Rund um die Technikumstrasse ist die Mehrheit der Strassen mit Zubringerdienst ausgeschildert. Personen mit Ziel BFH oder Gymnasium ist die Zufahrt demzufolge erlaubt. Das Quartier ist also vor Fremdverkehr geschützt, nicht aber vor dem durch die Schulen induzierten Verkehr, weil Zubringerdienst zu den Schulen erlaubt ist. Dies entspricht einem Nachteil.

Die Durchfahrt der Altstadt (Schiedengasse / Hohengasse) wird geregelt und ist zu diesen Zeiten für den Durchgangsverkehr nicht befahrbar. Gesperrt wird die Schiedengasse in der Altstadt vom 1. Mai bis Ende September, Montag bis Freitag von 17.00 bis 6.00 Uhr und zusätzlich Freitag 17.00 bis Montag 6.00 Uhr. Dieses Regime soll beibehalten werden.

2.2 ÖV-Erschliessung

Im Umfeld des Bildungscampus liegen mehrere Haltestellen des ÖV (vgl. Abbildung 1). Der Bahnhof Burgdorf bietet Anschlüsse an den Bahnverkehr von SBB und BLS sowie verschiedene Buslinien. Der Bahnhof liegt rund 450 bis 700 Meter vom Bildungscampus entfernt. Dies entspricht 5 bis 10 Gehminuten. Erfahrungsgemäss sind viele Personen bereit, diese Distanz trotz Höhenunterschieds zu Fuss zurückzulegen, weil ein Umstieg auf einen Bus tendenziell mehr Zeit in Anspruch nehmen würde. Nicht nur der Bahnhof Burgdorf sondern auch der Bahnhof Steinhof liegt in Gehdistanz und bietet sich vor allem für Anreisende aus dem oberen Emmental an.

Die Haltestellen Katholische Kirche und Gymnasium werden durch die Buslinie 462 bedient. Diese verkehrt in einem 30-Minuten-Takt ab Bahnhof Burgdorf sowie Burgdorf Bernstrasse. Ca. 160'000 Fahrgäste befördert die Buslinie 462 pro Jahr.

Wenn die Schlittelpiste Technikumstrasse offen ist, verkehrt der Bus der Linie 462 über die Pestalozzistrasse und hält bei der Ersatzhaltestelle Kath. Kirche am Knoten Pestalozzi-/ Friedeggstrasse.

Die Erschliessungsqualität des Bildungscampus entspricht der Güteklasse B (gute Erschliessung).

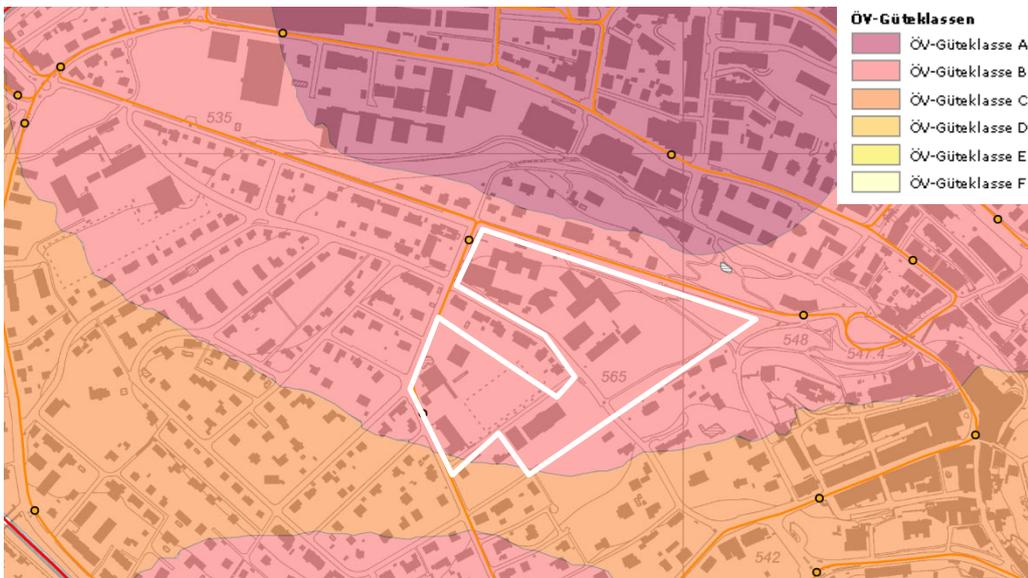


Abbildung 3: ÖV-Güteklassen
(Quelle: Geoportail Kanton Bern)

2.3 Erreichbarkeit zu Fuss und mit dem Velo

Das Bildungszentrum liegt nahe dem Zentrum und des Bahnhofs Burgdorf im Gsteigquartier. Trotz der Höhenlage ist der Bildungscampus aus allen Stadtteilen gut zu Fuss erreichbar. Vom Bahnhof ist der Bildungscampus in 5 bis 10 Gehminuten erreichbar. Der Weg führt über die Mergelstäge und die Friedeggstrasse oder durch den Stadtpark. Vom Bahnhof Steinhof ist der Weg nur unbedeutend länger und führt über die Jungfrau- oder die Pestalozzistrasse.

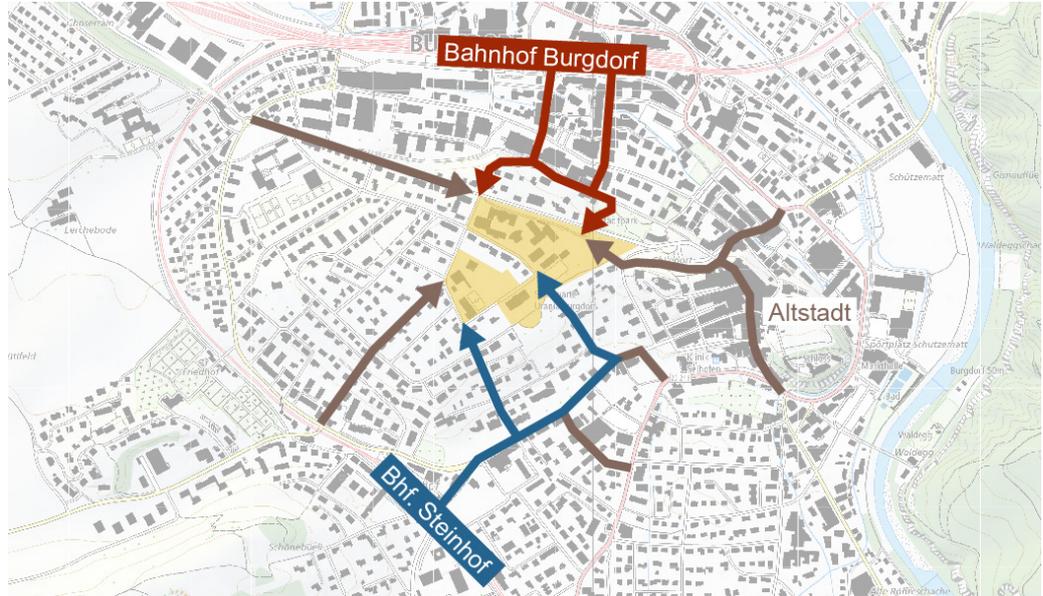


Abbildung 4: Wichtigste Zugangsrouten Fussverkehr
(Kartenquelle: ©swisstopo (JA130142))

Zum Bildungscampus führen zudem verschiedene Veloalltagsrouten. Rund 30'000 Einwohner leben innerhalb eines velogängigen 5-km-Radius um den Campus.

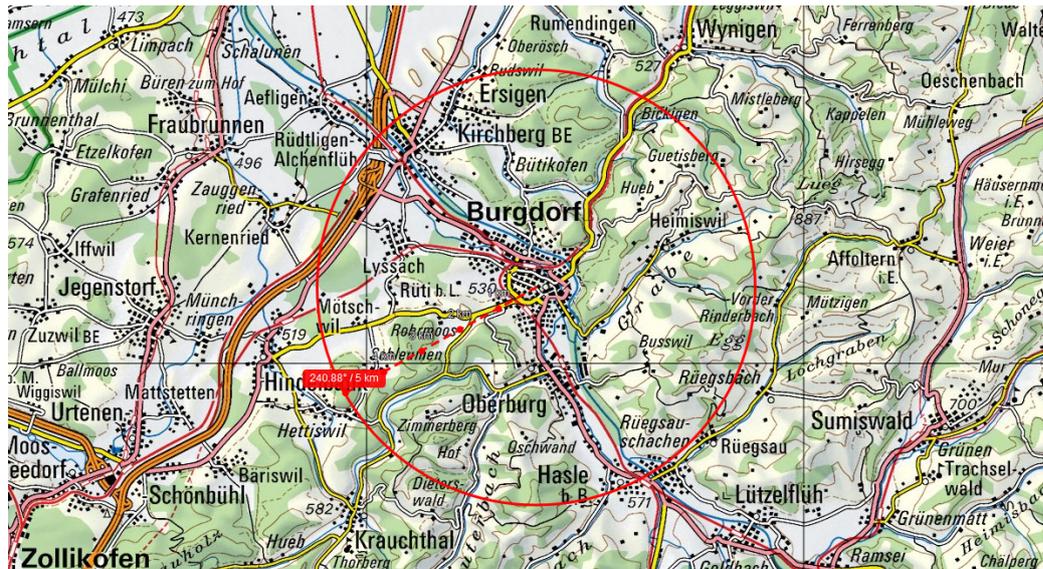


Abbildung 5: 5-km-Radius um den Campus
(Kartenquelle: ©swisstopo (JA130142))

2.4 Berner Fachhochschule (BFH), Burgdorf

Heute wird der Bildungscampus in Burgdorf von der BFH genutzt. Knapp 1'000 Mitarbeiter und Studierende besiedeln den Campus. Die Mitarbeitenden reisen mehrheitlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln an. Bei den Studierenden reist ein grösserer Anteil mit Personenwagen an. Die bestehenden heutigen Parkplätze auf und neben dem Campus genügen dem Verkehrsverhalten der Studierenden nicht. Oft sind diese voll ausgelastet und Studierende weichen in das Quartier aus.

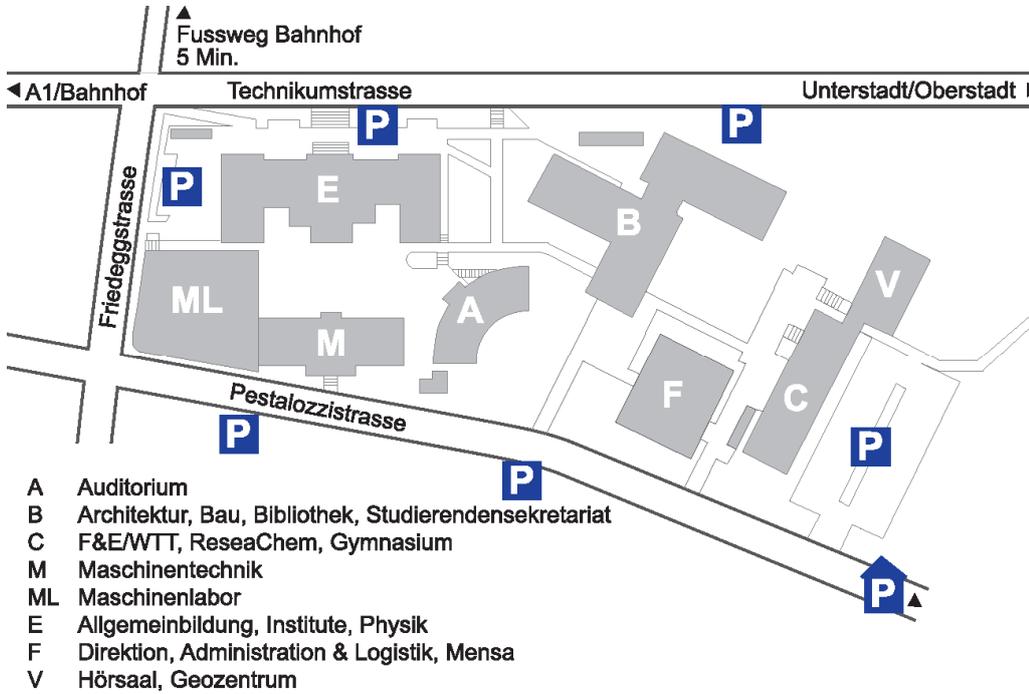


Abbildung 6: Lageplan BFH

Die bestehende Anlieferung für die BFH erfolgt über die Pestalozzistrasse und somit im Bereich mit Zubringerdienst. Die Fahrzeuge fahren auf den Vorplatz vor dem Haupteingang zum Gebäude B (zwischen Gebäuden A und F). Zusätzlich erfolgt je nach Zielort die Anlieferung über einzelne engere Zufahrten zu den restlichen Gebäuden.

2.5 Gymnasium Burgdorf

Zurzeit werden am Gymnasium Burgdorf rund 600 Schülerinnen und Schüler von gut 80 Lehrkräften unterrichtet. In Zukunft werden ca. 100 Schülerinnen und Schüler und 10 Lehrkräfte mehr erwartet. Viele Nutzer des Gymnasiums reisen mit dem Hauptverkehrsmittel Zug oder Velo an. Bahnreisende erreichen die Schulgebäude überwiegend zu Fuss. Ab Bahnhof Steinhof wird oft auch der Bus genutzt.

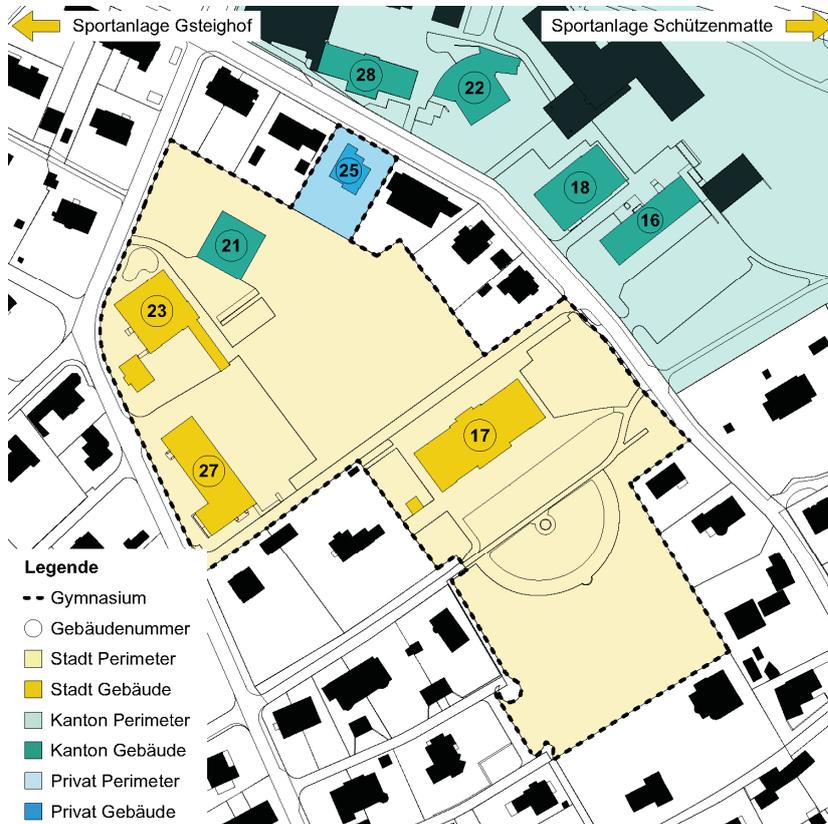


Abbildung 7: Lageplan Gymnasium

2.6 Technische Fachschule (TF) Bern

Die heutige Technische Fachschule in Bern befindet sich an zwei Standorten (Felsenau und Lorraine). In Burgdorf werden die beiden Standorte zu einem zusammengefasst. Heute hat die Schule an beiden Standorten zusammen rund 1'400 Lernende, Studierende, Kursteilnehmende und Mitarbeitende. Dazu kommen nochmals rund 780 Kunden / Besucher pro Jahr. Am neuen Standort werden 1'630 Lernende, Studierende, Kursteilnehmende und Mitarbeitende erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass die Lernenden in Zukunft mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Bei den Studierenden, Kursteilnehmenden und Mitarbeitenden wird erwartet, dass diese zu einem grösseren Teil auch mit Personenwagen anreisen. Bei den Kunden geht man davon aus, dass die grosse Mehrheit mit Personen- oder mit Lieferwagen anreist.

2.7 Bestehende Angebote an Parkplätzen und Veloabstellplätzen

Im näheren Umfeld des Bildungscampus wurden in einer Bestandsaufnahme 2017 gut 159 weisse Parkplätze aufgenommen (vgl. Anhang 1). Ein Teil dieser Parkplätze liegt in Bereichen mit Zubringerdienst. Da alle Nutzer der BFH als Zubringerdienst gelten, sind diese heute zur freien Zufahrt ins Quartier (Bereich Zubringerdienst) befugt. Für

die öffentlichen Parkfelder gilt meist eine maximale Benützungsdauer von drei oder zwölf Stunden. Diese werden von Montag bis Samstag tagsüber über die Parkuhr bewirtschaftet.

Auf der heutigen Fläche der Berner Fachhochschule (BFH) befinden sich rund 119 Privatparkplätze sowie je zwei ausgeschiedene Parkfelder für Behinderte und Mobility-Wagen. Die Handwerker können heute im Hof zwischen den beiden Altbauten parkieren. 21 der gelb markierten Parkfelder befinden sich je zur Hälfte auf dem Grundstück des Kantons und zur anderen Hälfte auf der Parzelle der Technikumstrasse. Auf dem Bildungsgelände der BFH befinden sich heute 110 Veloabstellplätze. Von diesen können nur 40 genutzt werden. Die restlichen Veloabstellflächen werden für andere Nutzungen (bspw. Abfallentsorgung) benötigt. Zudem scheidet die BFH explizit 5 Töff- und Mofa-Abstellplätze aus.

Im Bereich des Gymnasiums befinden sich 22 private gelb markierte Parkplätze sowie ~250 Veloabstellplätze sowie einzelne Mofaabstellplätze. Je nachdem wie dicht die Velos, direkt beim Hauptgebäude des Gymnasiums, abgestellt werden hat es für mehr Platz. Bei der benachbarten Katholischen Kirche stehen 15 Veloabstellplätze zur Verfügung.

3 Verkehrsaufkommen

Der Berechnung des Verkehrsaufkommens des Campus liegt ein regelmässig wiederkehrender Betriebstag zugrunde: Im Fall der TF ist jeweils am Freitag am meisten Betrieb, wenn sich die Lehrlingsausbildung und Kurse überlagern. Einzelne Tage im Jahresbetrieb können deutlich grössere Personenzahlen aufweisen. Die Verkehrsangebote werden nicht auf das absolute Maximum dimensioniert, sondern nur auf einen regelmässig wiederkehrenden Spitzenfall.

3.1 Bestehendes Verkehrsaufkommen

Das gesamte Verkehrsaufkommen von BFH und Gymnasium am massgebenden Spitzentag wird gemäss Angaben der Schulen wie folgt eingeschätzt:

| | Personen | Anzahl Wege pro Tag und Person | Anzahl Wege pro Tag (total) |
|--|----------------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Studierende BFH | 776 | 2.5 | 1'940 |
| Mitarbeitende / Lehrpersonen BFH | 200 | 3 | 600 |
| Besuchende BFH | Annahme 6-7 | 2 | 13 |
| SchülerInnen Gymnasium | 560 | 2.5 | 1'400 |
| Mitarbeitende / Lehrpersonen Gymnasium | 80 | 3 | 240 |
| Besuchende Gymnasium | Annahme 1 | 2 | 2 |
| Alle Personen | 1'623 - 1'624 | | 4'195 |

| | Personenwege pro Tag | Besetzungsgrad (Pers. / Fz.) | Verkehrsaufkommen vor Ort (pro Tag) |
|-----------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| Fussverkehr | 2'605 | 1.0 | 2'605 |
| Veloverkehr | 650 | 1.0 | 650 |
| Motorrad | 45 | 1.0 | 45 |
| Personenwagen | 585 | 1.2 | 488 |
| Liefer- und Lastwagen | 10 | 1.0 | 10 |
| Bus | 300 | - | - |
| Alle Wege | 4'195 | | |



Abbildung 8: Verkehrsaufkommen Personenwagen heute; Anzahl pro Richtung

Die Abbildung 8 zeigen die für heute angenommene Belastung durch Personenwagen mit Ziel oder Quelle bei den Schulen am wöchentlichen Spitzentag. Die Belastungswerte (Anzahl PW) werden pro Richtung separat angegeben. Die Zahlen enthalten zusätzlich zu den oben aufgeführten 488 PW-Fahrten weitere 24 Fahrten aufgrund von abendlichen Drittnutzungen (vgl. Abschnitt 3.3).

Die Angaben basieren auf einer Handumlegung aufgrund Annahmen zu Herkunftsorten und Fahrverhalten. Vereinfachend wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsregeln berücksichtigt werden und der jeweils kürzeste Weg gewählt wird. Zur Einordnung der Belastungswerte sind folgende Relationen zum Gesamtverkehrsaufkommen zu berücksichtigen:

- In der Technikumstrasse West fahren gemäss einer Zählung 2015 täglich rund 905 PW pro Tag. Die 346 Fahrten auf diesem Abschnitt zu bzw. von den Schulen machen also rund 38 % des Gesamtverkehrs aus.
- In der Technikumstrasse Ost wurden 2015 695 PW pro Tag gezählt. Die durch die Schulen induzierten 48 Fahrten auf dem Abschnitt entsprechen einem Anteil von rund 7%.
- In der Pestalozzistrasse wurden 2019 365 PW pro Tag gezählt. Die durch die Schulen induzierten 108 Fahrten entsprechen einem Anteil von rund 30%.

3.2 Künftiges Verkehrsaufkommen

Das gesamte Verkehrsaufkommen von TF und Gymnasium am massgebenden Spitzentag wird gemäss Angaben der Schulen wie folgt eingeschätzt:

| | Personen | Anzahl Wege pro Tag und Person | Anzahl Wege pro Tag (total) |
|--|--------------|--------------------------------|-----------------------------|
| Auszubildende und Studierende TF | 636 | 2.5 | 1'590 |
| Kursbesuchende TF (Freifächer, Vorkurse, Weiterbildung) | 10 | 2 | 20 |
| Mitarbeitende / Lehrpersonen TF | 114 | 3 | 342 |
| Kunden / Besuchende / Lieferanten TF | 70 | 2 | 140 |
| SchülerInnen Gymnasium | 704 | 2.5 | 1'760 |
| Mitarbeitende / Lehrpersonen Gymnasium | 94 | 3 | 282 |
| Besuchende Gymnasium | 1 | 2 | 2 |
| Alle Personen | 1'629 | | 4'136 |

| | Personenwege pro Tag | Besetzungsgrad (Pers. / Fz.) | Verkehrsaufkommen vor Ort (pro Tag) |
|------------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| Fussverkehr | 2'450 | 1.0 | 2'450 |
| Veloverkehr | 780 | 1.0 | 780 |
| Motorrad | 55 | 1.0 | 55 |
| Personenwagen | 505 | 1.2 | 421 |
| Liefer- und Lastwagen* | 46 | 1.0 | 46 |
| Bus | 300 | | - |
| Alle Wege | 4'136 | | |

* Für den Liefer- und Lastwagenverkehr wird in der Tabelle nicht von einem Spitzentag ausgegangen, sondern von einem Durchschnittstag. Gemäss Angaben von TF ist im Jahresmittel während den 38 Schulwochen pro Schultag mit 8 LKW und 15 Lieferwagen zu rechnen. Rund 7 % der LKW sind Sattelschlepper, 53 % dreiachsige Lastwagen und 40 % zweiachsige Lastwagen. An Spitzentagen, insbesondere kurz vor den Sommerferien ist die Belastung von Lieferfahrten höher. Dies erfordert eine betriebsinterne Koordination der An- und Auslieferungsfahrten der TF.



Abbildung 9: Verkehrsaufkommen Personenwagen in Zukunft; Anzahl pro Richtung

Die Abbildung 9 zeigt die zukünftige, angenommene Belastung durch Personenwagen mit Ziel oder Quelle bei den Schulen am wöchentlichen Spitzentag. Die Belastungswerte (Anzahl PW) werden pro Richtung separat angegeben. Die Zahlen enthalten zusätzlich zu den oben aufgeführten 421 PW-Fahrten weitere 48 Fahrten aufgrund von abendlichen Drittnutzungen (vgl. Abschnitt 3.3).

Die Angaben basieren auf einer Handumlegung aufgrund Annahmen zu Herkunftsorten und Fahrverhalten. Vereinfachend wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsregeln berücksichtigt werden und der jeweils kürzeste Weg gewählt wird. Zur Einordnung der Belastungswerte sind folgende Relationen zum Gesamtverkehrsaufkommen zu berücksichtigen:

- In der Technikumstrasse West ergibt sich eine geringfügige Entlastung um 22 Fahrten pro Tag. Gemessen am Gesamtaufkommen macht diese rund 2 % aus.
- In der Technikumstrasse Ost ergibt sich eine Mehrbelastung um 84 Fahrten pro Tag. Gemessen am Gesamtaufkommen macht die Verkehrszunahme rund 12 % aus.
- Die Pestalozzistrasse wird in Zukunft weniger vom durch die Schulen induzierten Verkehr belastet. Die Mehrheit der Parkplätze befindet sich in der Einstellhalle, welche von der Technikumstrasse befahren wird. Einzelne Parkplätze des Gymnasiums befinden sich weiterhin im Zubringerdienstbereich.

Im Anhang 7 ist das Verkehrsaufkommen im Fall eines Rechtsabbiagegebots bei der Ausfahrt der Einstellhalle dargestellt.

3.3 Delta bestehendes minus künftiges Verkehrsaufkommen

Im Vergleich der heutigen und der künftigen Verkehrszahlen (ohne Drittnutzungen) kann festgestellt werden, dass das gesamte Verkehrsvolumen leicht abnimmt, wie die nachfolgende Tabelle zeigt. Grund dafür ist, dass die Personenzahl insgesamt ungefähr gleich bleibt.

| | Delta Personenwege pro Tag | Delta Verkehrsaufkommen vor Ort (pro Tag) |
|-----------------------|----------------------------|---|
| Fussverkehr | -155 | -155 |
| Veloverkehr | 130 | 130 |
| Motorrad | 10 | 10 |
| Personenwagen | -80 | -67 |
| Liefer- und Lastwagen | 36 | 36 |
| Bus | 0 | 0 |
| Alle Wege | -59 | -46 |

Die prozentual grösste Veränderung betrifft den An- und Auslieferungsverkehr. Die künftig erwarteten rund 8 Lastwagen und 15 Lieferwagen pro Tag stehen rund 5 Last- und Lieferwagen im heutigen Betrieb gegenüber.

Auch unter Berücksichtigung der Abendnutzungen ist das erwartete Aufkommen von Personenwagen künftig tiefer als im heutigen Zustand.

Verkehrsaufkommen aufgrund Drittnutzungen

Drittnutzungen der schulischen Räumlichkeiten und Anlagen, etwa abends oder an Wochenenden, sind im Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt. Relevant ist vor allem die Drittvermietung der Turnhalle, da hier ein Ausbau zu künftig zwei neuen Hallen vorgesehen ist. Da Mensa und Aula nicht regelmässig fremdvermietet werden und schon heute eine Mensa und Aula im Betrieb sind, werden diese nicht berücksichtigt. Bei den Abendveranstaltungen ist heute der Montag der Spitzentag mit rund 33 Personen, die die Turnhalle ausserhalb des schulischen Betriebs nutzen. Wir schätzen, dass dadurch rund 26 PW-Fahrten generiert werden. Am Freitag sind es 24 Fahrten. An einem gewöhnlichen Wochenende verursachen im heutigen Betrieb schätzungsweise rund 22 Personen rund 18 Fahrten.

Für die Zukunft wird von einer Verdoppelung der Drittnutzungen in Turnhallen ausgegangen. Zwar wird das Hallenangebot verdreifacht, aber die Nachfrage dürfte sich dadurch nicht verdreifachen. Somit ist an den Abenden mit 53 Fahrten (Montag) bzw. 48 Fahrten (Freitag) und an Wochenenden mit 36 Fahrten zu rechnen. Selbst bei höherer Nutzung ergibt sich keine wesentliche Steigerung des Verkehrsaufkommens.

Das Quartier Gsteig mit dem Bildungscampus ist mit dem Quartier Steinhof (Berufsfachschule, Tennishalle, Zweifachturnhalle) vergleichbar. Heute (2015) ist die Zähringerstrasse mit täglich 1'345 Personenwagen rund 50 % mehrbelastet als die Technikumstrasse.

3.4 Fazit Verkehrsaufkommen

Das Gesamtverkehrsaufkommen im Quartier Gsteig ist insgesamt leicht tiefer als heute. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der Abendnutzungen der Turnhallen durch Dritte. Die schulisch bedingte Belastung wird sich neu auf die Technikumstrasse konzentrieren. Eine Verkehrszunahme ist ausschliesslich auf der Technikumstrasse Ost zu

erwarten, wo die Belastung um 84 Fahrten zunimmt, was auf die Gesamtbelastung rund 12 % ausmacht. Bei Regimevariante 5 (vgl. Anhang 4) wird das Verkehrsaufkommen um 246 Fahrten erhöht, was 35 % der örtlichen Gesamtbelastung entspricht. Grundannahme ist, dass das heutige Verkehrsregime und die Signalisationen unverändert bleiben.

4 Grobkonzept Erschliessung Personenverkehr

Die Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr ist grundsätzlich gegeben. Qualitative Verbesserungen der Zugangsrouten wären jedoch wünschenswert.

Die Erschliessung für den MIV soll so weit wie möglich über die Technikumstrasse (Sammelstrasse) erfolgen. Die Belastung der übrigen Quartierstrassen (Erschliessungsstrassen) durch schulischen Verkehr soll minimiert werden. Die Parkplätze sollen in einer Einstellhalle konzentriert werden, welche direkt ab der Technikumstrasse erschlossen wird. Somit wird der schulische Verkehr aus den Strassen mit Zubringerdienst geholt. Auch ein Teil der Parkplätze vom Gymnasium sollen in der Einstellhalle angeordnet werden, so dass oberirdisch höchstens gleich viele Parkplätze rund um die Gebäude des Gymnasiums liegen werden wie heute.

Diese fachlichen Empfehlungen decken sich mit den Anforderungsdefinitionen der Stadt Burgdorf, der die Verträglichkeit des Campus im Quartier sehr wichtig ist. Mit dem Zubringerdienstregime besteht bereits ein taugliches Mittel zum Schutz des Quartiers. Mit einer guten Beschriftung der Anfahrtsrouten innerhalb Burgdorf können Such- und Fehlfahrten vermieden werden.

5 Grobkonzept Erschliessung Güterverkehr

5.1 Lage der gebündelten Anlieferung

Es wird vorgeschlagen, dass sowohl die Zufahrt zur Einstellhalle wie auch die An- und Auslieferung ab der Technikumstrasse in den Hang integriert werden (vgl. Abbildung 11). Damit kann das Quartier (mit Ausnahme der Technikumstrasse) vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Die genaue Lage von Anlieferung und Einstellhallenzufahrt ist im Rahmen des Wettbewerbs festzulegen. Dabei sind die Interessen der Anstösser zu berücksichtigen, in dem die Zufahrt möglichst weit östlich der Technikumstrasse erstellt wird.



Abbildung 10: Konzeptidee Lage der Zufahrten für Warenlieferungen und Personenwagen

5.2 Zu- und Wegfahrtsrouten für Lastwagen

Für den Wettbewerb wird definiert, dass die Zu- und Wegfahrt der Lastwagen von/nach Westen (via Tiergartenunterführung – Aebi-Kreisel – Nati-Kreisel – Technikumstrasse West) erfolgt. Eine Variantenprüfung hat ergeben, dass dieses Regime am besten mit den Entwicklungszielen der Stadt Burgdorf übereinstimmt, da keine Mehrbelastung der Metzgergasse erfolgt. Das Variantenstudium ist im Anhang 4 ersichtlich.

In der Technikumstrasse ist eine Kreuzungsstelle (Lastwagen/Lastwagen) zu prüfen. Diese muss rund 33 m lang sein und erfordert die Aufhebung von mindestens 2 Bäumen und 4 Parkplätzen (vgl. Anhang 6). Wie bereits heute wird bei einer Strassenbreite von ca. 4.70 m der Begegnungsfall Personenwagen / Lastwagen nicht ohne Ausweichmanöver auf das Trottoir möglich sein.

Der Ausbau der Tiergartenunterführung und sonstiges Ausweichen über die Lyssachstrasse muss allerdings im Austausch mit dem kantonalen Tiefbauamt, der Stadt Burgdorf und der Gemeinde Lyssach koordiniert werden. Unabhängig vom Regime müssen für Ausnahmetransporte (circa zweimal pro Jahr) Fahrten über die Technikumstrasse – Friedeggstrasse – Pestalozzistrasse – Schmiedenrain – Emmentalstrasse möglich sein.

Regime 1: Zu- und Wegfahrt von/nach Westen (via Tiergartenunterführung – Aebi-Kreisel – Nati-Kreisel)

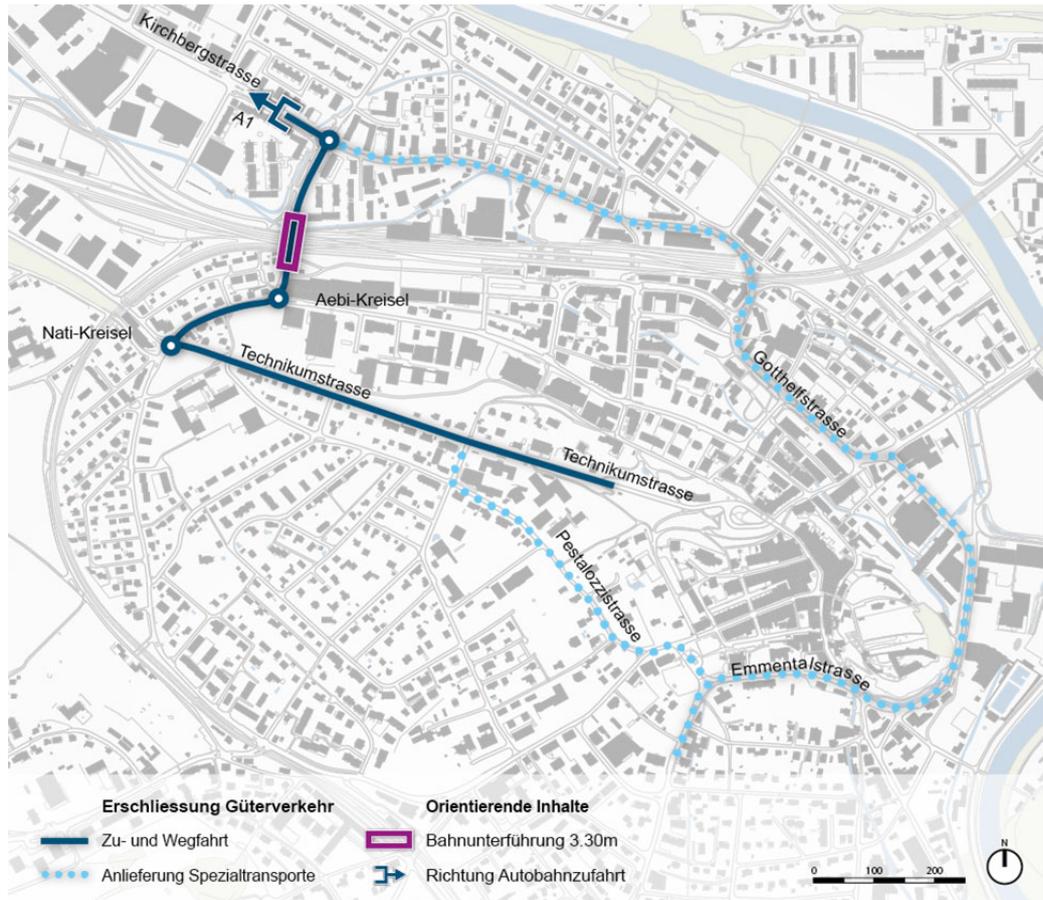


Abbildung 11: Regime 1

| Positiv | Negativ |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Direkteste Zu- und Wegfahrtsroute ab Autobahnanschluss; geringstmögliche Belastung des Straßennetzes und der Bevölkerung - Keine Eingriffe und Mehrbelastung in Metzgergasse/Altstadt | <ul style="list-style-type: none"> - Tiergarten-Unterführung: muss ausgebaut werden (oder Verdrängung der Fahrten via Lyssach) - Nati-Kreisel muss ausgebaut werden. - Kreuzungsstelle LW/LW in Technikumstrasse ist nötig (zu Lasten Bäume u./o. Parkplätze) - Konzentration der Belastung auf die Technikumstrasse West |

6 Ruhender Verkehr

6.1 Bedarf Abstellplätze für Motorwagen

Aufgrund verschiedener Berechnungsweisen (vgl. Bericht 2017) wird der Bedarf für Abstellplätze für Motorwagen und Zweiräder wie folgt eingeschätzt:

| | |
|---|------------|
| Empfehlung | 170 |
| Davon Besucherparkplätze TF (Annahme oberirdisch) | 12 |
| Annahme: oberirdische Parkplätze Gymnasium | 19 |
| Restbedarf für TF und Gymnasium in Einstellhalle abzudecken (Minimum) | 139 |
| Zum Vergleich: Heutiger Parkplatzbestand auf den beiden Arealen | 162 |

Die Empfehlung zuhanden der Potenzialstudie (170 Parkplätze) entspricht dem aufgerundeten Bedarf gemäss Verkehrsaufkommen. Eine Berechnungsweise nach Bauverordnung ergibt eine tiefere Anzahl (143), womit eine Bewilligungschance besteht. Die tatsächlich anzuwendende Berechnungsweise und die zu erstellende Anzahl Parkplätze werden für den Projektwettbewerb mit der Bewilligungsinstanz geklärt.

Auch für die Besucherparkplätze der TF wird eine Lage direkt an der Technikumstrasse empfohlen, um Suchfahrten zu vermeiden und somit ist es den Verkehrsteilnehmern nicht gestattet die Bereiche des Zubringerdienstes zu durchfahren. Für Handwerker sind auch Parkiermöglichkeiten in der Nähe der Gebäudezugänge zu prüfen.

Im Bereich des Erweiterungsbaus bzw. Neubaus an der Jungfraustrasse sollen ungefähr zwei neue oberirdische Parkfelder für den Betrieb oder für Behinderte sowie eine Veloabstellanlage geschaffen werden, welche die bestehende Anlage mit 40 Veloabstellplätzen ersetzt.

6.2 Bedarf Abstellplätze für Zweiräder

| | |
|---|---------------------------------|
| Empfehlung | 450 (Velos + Motorräder) |
| Grundstück TF | 125 |
| Grundstück Gymnasium | 325 |
| Zum Vergleich: Heutiger Parkplatzbestand auf den beiden Arealen | ca. 300 |

Die Veloabstellplätze sollten dezentral an mehreren Orten in der Nähe der Gebäudezugänge positioniert werden.

6.3 Umgang mit bestehenden Parkplätzen und Veloabstellplätzen

Gemäss Absprachen mit der Stadt Burgdorf wird von gleichbleibendem Angebot an Parkplätzen in den Strassenräumen ausgegangen.

7 Schlussfolgerungen aus der Studie

Die verkehrlichen Auswirkungen auf das sensible Quartier Gsteig sind im Vergleich zum heutigen Bestand gering. Die TF hat zwar deutlich mehr Geschossflächen bestellt als die BFH heute hat, aber die Nutzung ist flächenintensiver. Unter dem Strich gehen künftig etwa gleich viele Menschen in den beiden Schulen ein und aus. Einzig der Anlieferungsverkehr mit Last- und Lieferwagen wird spürbar zunehmen, weil der Warenumsatz der TF grösser ist als jener der heutigen BFH.

Die Erschliessung ist grundsätzlich gegeben. Für eine möglichst verträgliche Abwicklung der Anlieferungsfahrten sind Massnahmen an der Tiergarten-Unterführung (Absenkung), am Nati-Kreisel (Ausbau) und in der Technikumstrasse (Kreuzungsstellen) zu prüfen. Je nach Routenvorgabe sind die Massnahmen nice to have bis zwingend.

Mit einer konsequenten Anordnung der Parkierung und Anlieferung entlang der Technikumstrasse bzw. deren Erschliessung direkt ab der Technikumstrasse kann das Quartier mit Ausnahme der Technikumstrasse deutlich von Autofahrten entlastet werden. Eine etwas höhere Belastung ist auf der Technikumstrasse Ost zu erwarten. Auf der Technikumstrasse West werden etwa gleich viele Autos, aber mehr Liefer- und Lastwagen verkehren. Auch die neue Turnhalle kann mit dem Auto direkt ab der Technikumstrasse erschlossen werden. Das Gymnasium generiert relativ wenig Autoverkehr, der mit einer Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen in die Einstellhalle der TF weiter reduziert werden kann.

Anhang

Anhang 1: Übersichtskarte Bestehende Parkplätze

Anhang 2: Erwartete Anzahl der verschiedenen Lastwagen

Anhang 3: Befahrbarkeitsnachweise

- Plan 02: Befahrbarkeit Aebi-Kreisel
- Plan 03: Befahrbarkeit Nati-Kreisel
- Plan 04: Begegnungsfall LW/LW auf der Technikumstrasse West
- Plan 05: Zufahrts- und Anlieferungsanlage
- Plan 06: Befahrbarkeit der Eckbeziehungen Technikumstrasse West - Friedeggstrasse und Friedeggstrasse - Pestalozzistrasse

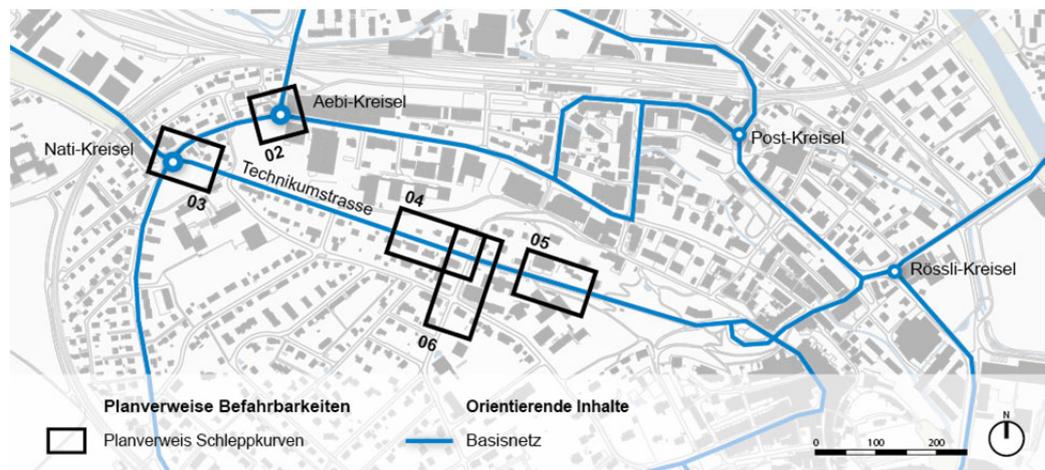


Abbildung 12: Planverortung Befahrbarkeitsnachweise

Anhang 4: Variantenprüfung zu den Zu- und Wegfahrtsrouten für Lastwagen

Anhang 5: Technische Prüfung der Zu- und Wegfahrtsrouten

Anhang 6: Minimallösung Befahrbarkeit Technikumstrasse

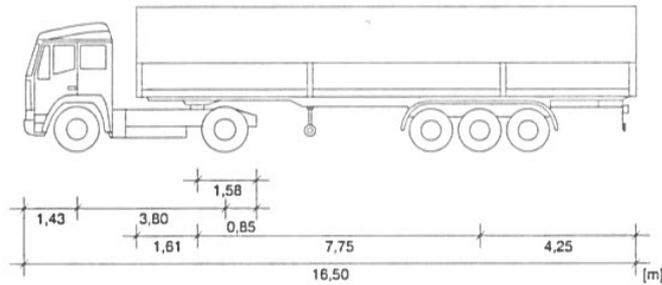
Anhang 7: Künftiges Verkehrsaufkommen unter Annahme der Regimevariante 5 (vgl. Anhang 4).

Anhang 2: Erwartete Anzahl der verschiedenen Lastwagentypen

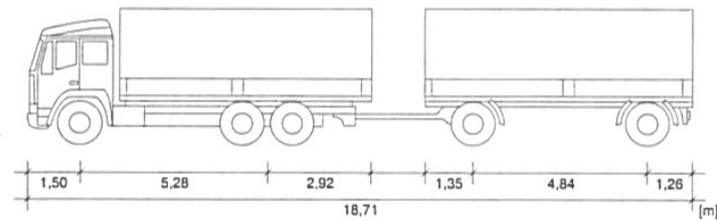
Die Angaben im Anhang 2 sind die Anzahl der verschiedenen Lastwagentypen, welche die TF erwartet. In Zukunft erwartet die TF keine Lastzüge. Die technischen Anforderungen sind ähnlich der anderen Lastwagentypen. Selbstverständlich ist es sinnvoll die Anlagen so zu planen, dass sie von allen Fahrzeugstypen befahren werden können.

| Nr. Kategorie | Anlieferung und Auslieferung Anz. pro Monat |
|---------------|---|
|---------------|---|

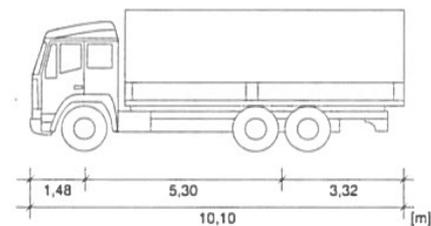
| | |
|-------------------|---|
| 1 Sattelschlepper | 7 |
|-------------------|---|



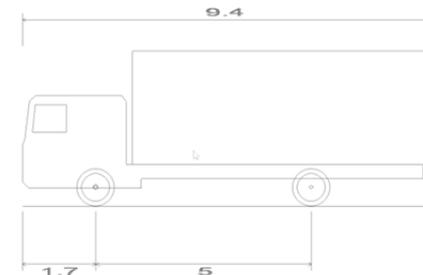
| | |
|-----------|---|
| 2 Lastzug | 0 |
|-----------|---|



| | |
|--------------------------|----|
| 3 Grosser Lkw (3-achsig) | 53 |
|--------------------------|----|



| | |
|--------------------------|----|
| 4 Grosser Lkw (2-achsig) | 40 |
|--------------------------|----|



Amt für Grundstücke und Gebäude des Kantons Bern
Potenzialstudie Bildungscampus Burgdorf

Befahrbarkeit Aebi-Kreisel

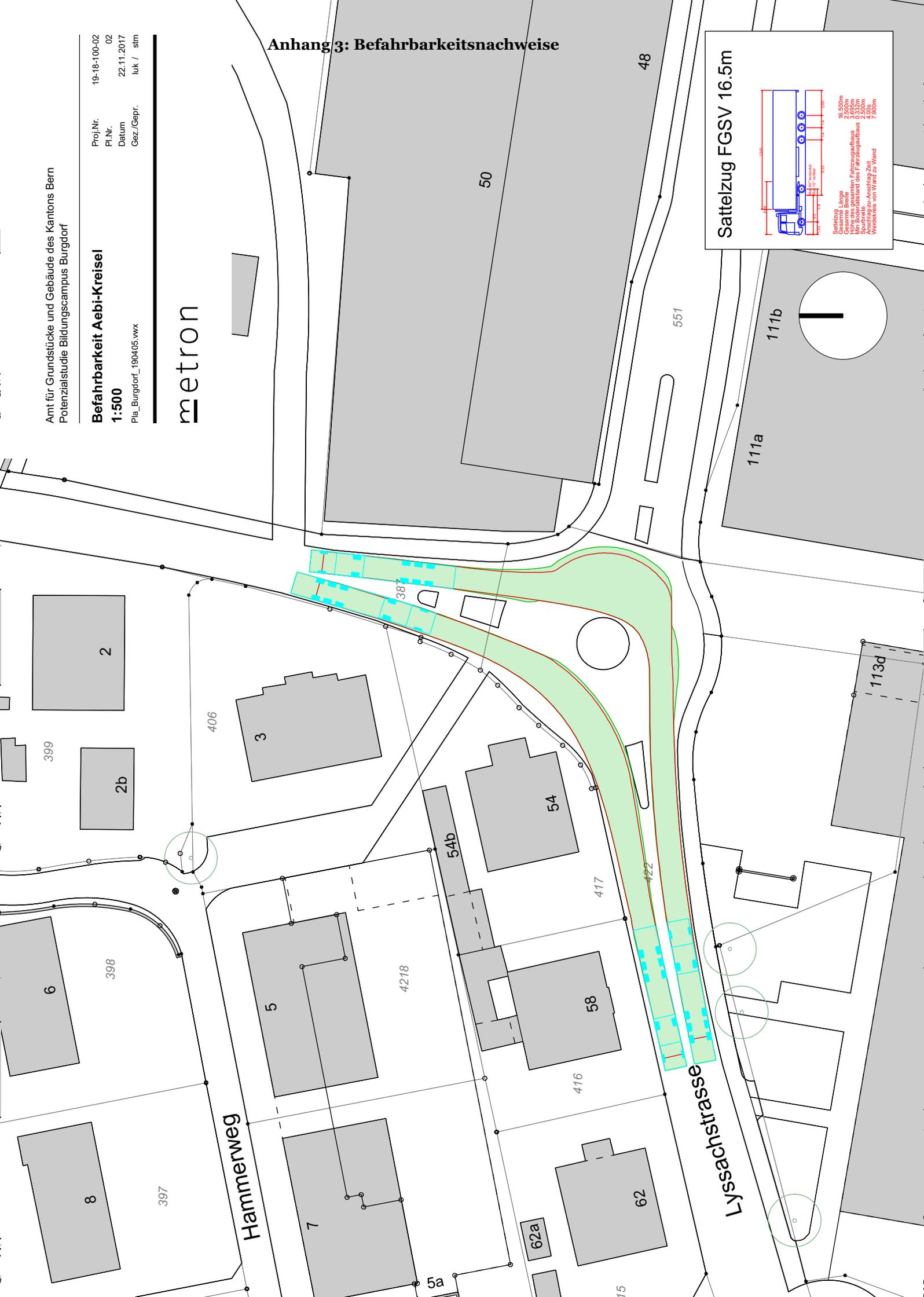
1:500

Pla_Burgdorf_190405.vwx

Proj.Nr. 19-18-100-02
Pl.Nr. 02
Datum 22.11.2017
Gez./Gepr. luk / stm

metron

Anhang 3: Befahrbarkeitsnachweise



Sattelzug FGSV 16.5m

Sattelzug Länge 16.500m
Gesamte Breite 2.500m
Min. Bode Abstand der Fahrzeugachse 3.320m
Spurbreite der Frontachse 2.500m
Spurbreite der Achse hint. Zwi. 2.500m
Wendekreis von Wand zu Wand 7.800m

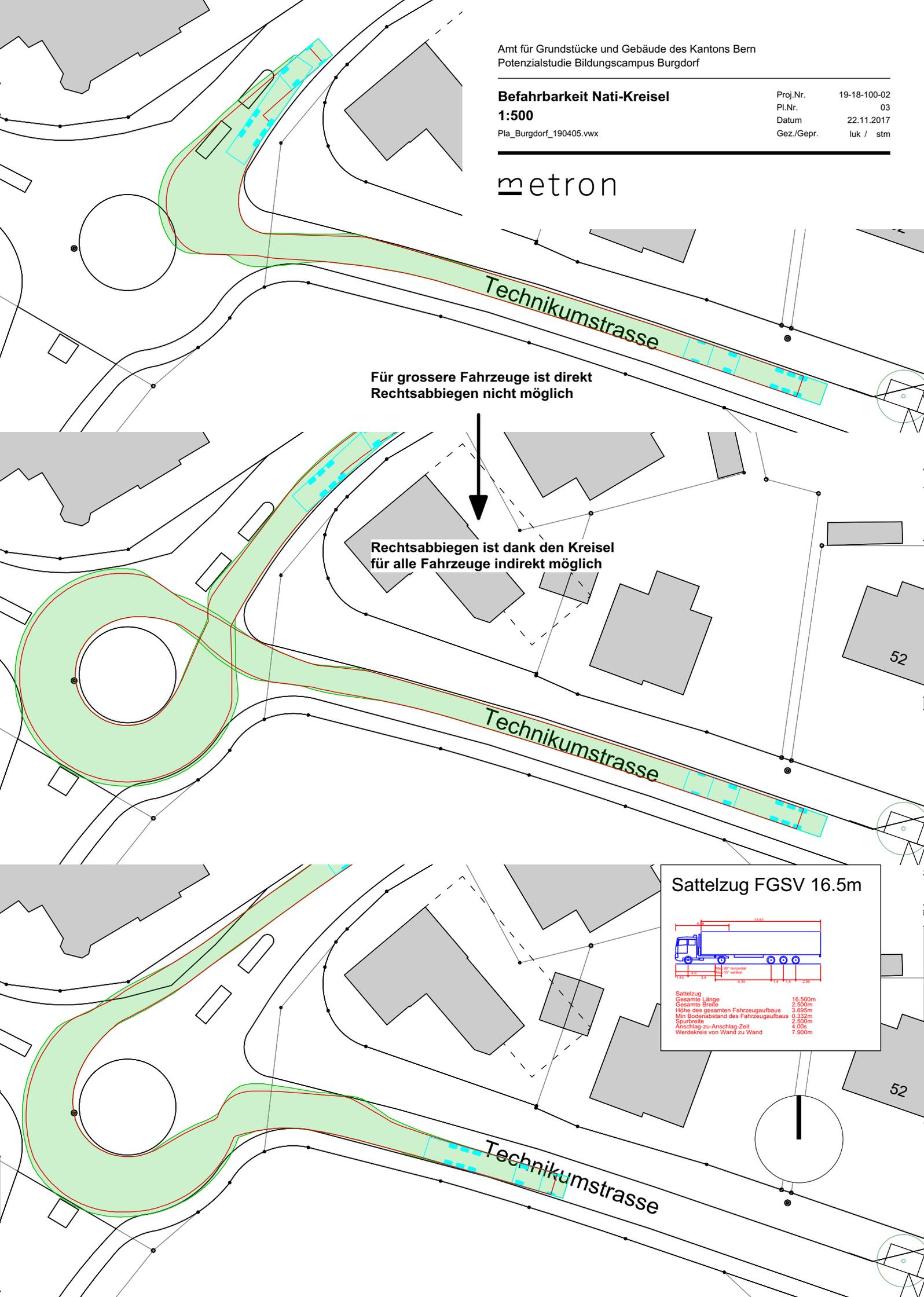
Befahrbarkeit Nati-Kreisel

1:500

Pla_Burgdorf_190405.vwx

Proj.Nr. 19-18-100-02
Pl.Nr. 03
Datum 22.11.2017
Gez./Gepr. luk / stm

metron



Für grossere Fahrzeuge ist direkt
Rechtsabbiegen nicht möglich



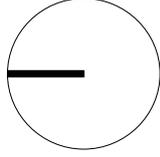
Rechtsabbiegen ist dank den Kreisel
für alle Fahrzeuge indirekt möglich

Sattelzug FGSV 16.5m

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Sattelzug | 16.500m |
| Gesamte Länge | 16.500m |
| Gesamte Breite | 2.500m |
| Höhe des gesamten Fahrzeugaufbaus | 3.695m |
| Min Bodenabstand des Fahrzeugaufbaus | 0.332m |
| Spurbreite | 2.500m |
| Anschlag-zu-Anschlag-Zeit | 4.00s |
| Werdekreis von Wand zu Wand | 7.900m |

**Begegnung LW-LW auf der
 1:500 Technikumstrasse West**
 Pla_Burgdorf_190405.vwx

metron



LKW VSS Kat.B

Camion / Lastwagen (B)
 Gesamte Länge 11,000m
 Höhe des gesamten Fahrgestellaufbaus 3,635m
 Höhe des Fahrgestellaufbaus 2,500m
 Stützweite 2,500m
 Anschlag-zu-Anschlag-Zeile 4,00m
 Max. Lenkswinkel (°/Teil) 42,50°



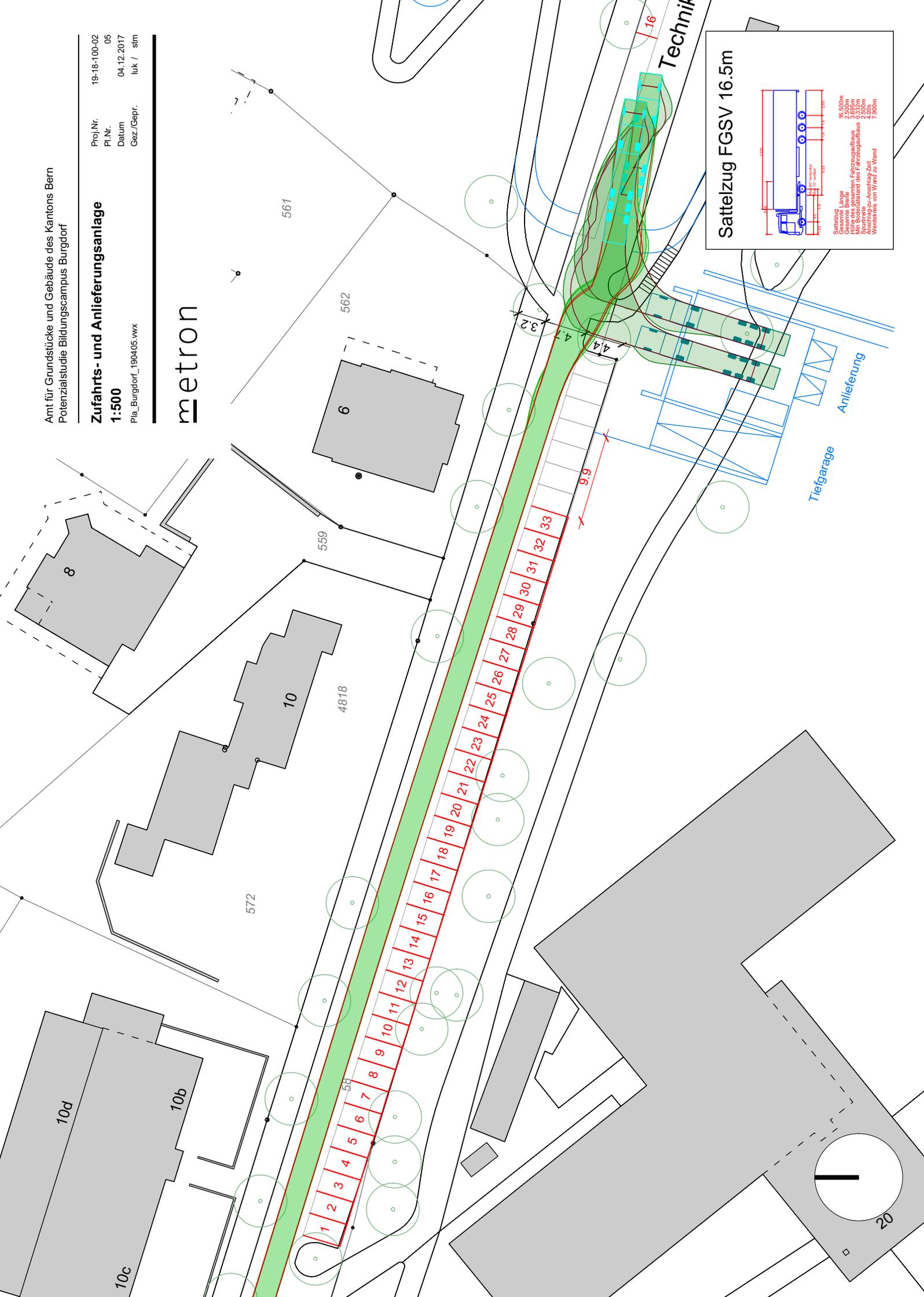
Amt für Grundstücke und Gebäude des Kantons Bern
Potenzialstudie Bildungscampus Burgdorf

Proj.Nr. 19-18-100-02
Pl.Nr. 05
Datum 04.12.2017
Gez./Gepr. luk / strn

Zufahrts- und Anlieferungsanlage

1:500
Pla_Burgdorf_190405.vwx

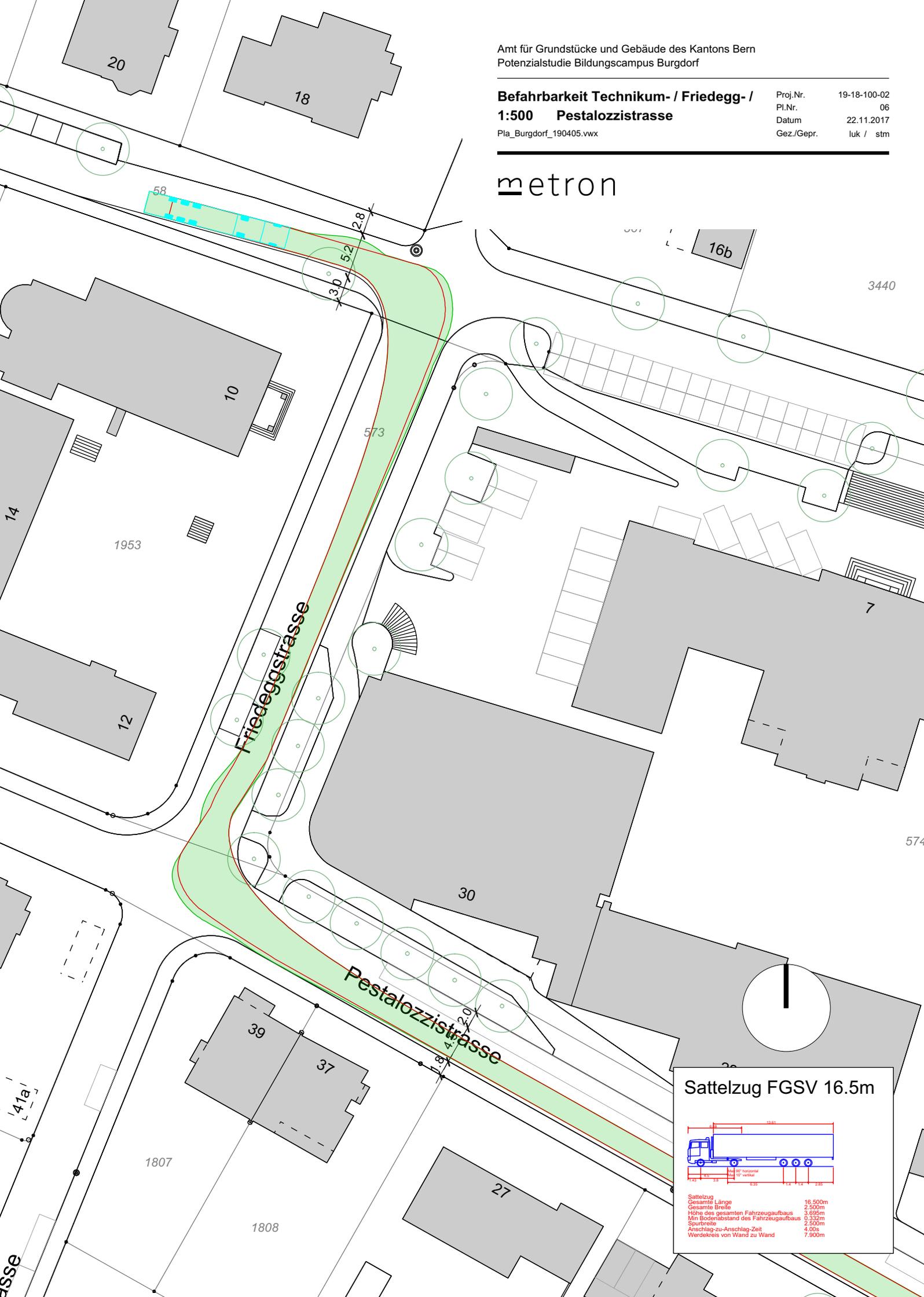
metron



Sattelzug FGSV 16.5m

Sattelzug Länge 16.500m
Gesamtlänge 10.500m
Gesamte Breite 2.500m
Länge des gesamten Lehrengebäudes 2.500m
Länge des Sattelzuggebäudes 2.500m
Spurweite 2.500m
Anschlusshöhe 2.500m
Wendekreis von Wand zu Wand 7.900m

metron



Sattelzug FGSV 16.5m

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Sattelzug | 16.500m |
| Gesamtlänge | 2.500m |
| Gesamte Breite | 3.650m |
| Höhe des gesamten Fahrzeugaufbaus | 0.332m |
| Min Bodenabstand des Fahrzeugaufbaus | 2.500m |
| Spurbreite | 4.00s |
| Anschlag-zu-Anschlag-Zeit | 7.900m |
| Werdekreis von Wand zu Wand | |

Anhang 4: Variantenprüfung zu den Zu- und Wegfahrtsrouten für Lastwagen

Regime 1: Zu- und Wegfahrt von/nach Westen (via Tiergartenunterführung – Aebi-Kreisel – Nati-Kreisel)

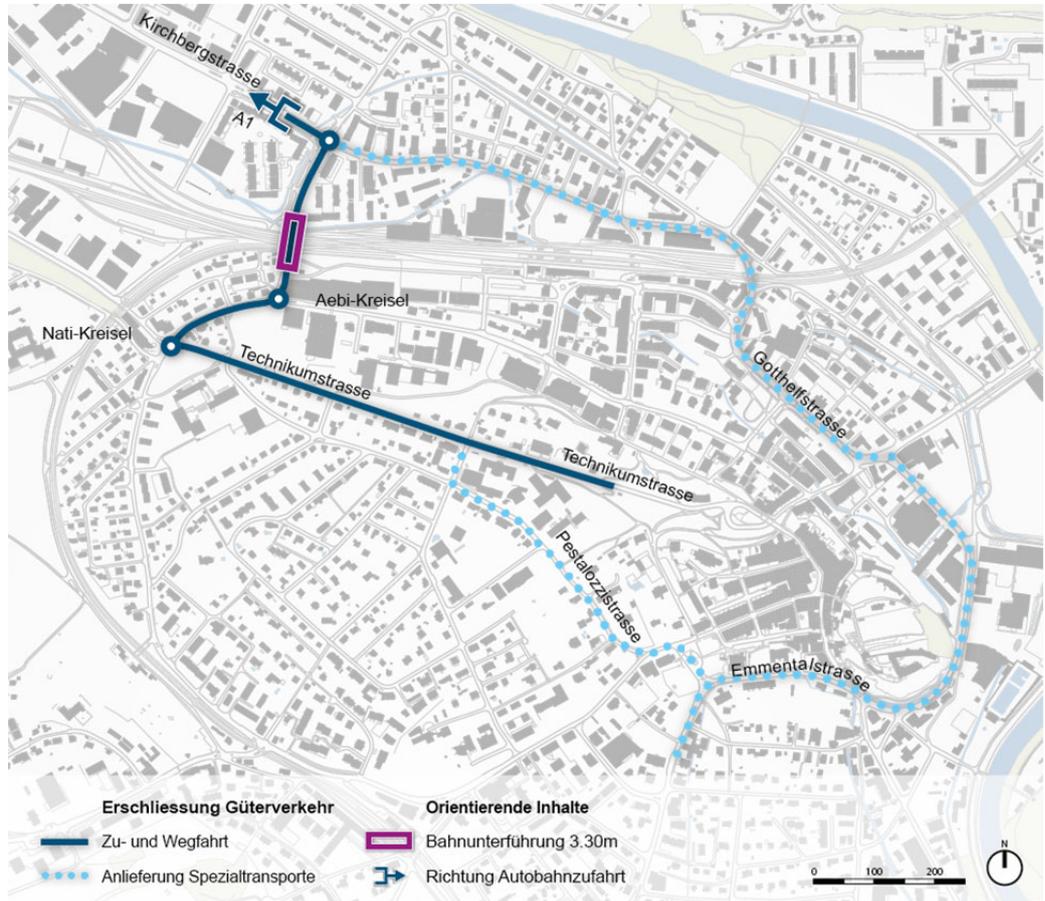


Abbildung 13: Regime 1

Positiv

- Direkteste Zu- und Wegfahrtsroute ab Autobahnanschluss; geringstmögliche Belastung des Strassennetzes und der Bevölkerung
- Keine Eingriffe und Mehrbelastung in Metzgergasse/Altstadt

Negativ

- Tiergarten-Unterführung: muss ausgebaut werden (oder Verdrängung der Fahrten via Lyssach)
- Nati-Kreisel muss ausgebaut werden.
- Kreuzungsstelle LW/LW in Technikumstrasse ist nötig (zu Lasten Bäume u./o. Parkplätze)
- Konzentration der Belastung auf die Technikumstrasse West

Regime 2: Zufahrt von Westen; Wegfahrt nach Osten (via Metzgergasse – Rösslikreisel – Gotthelfstrasse)

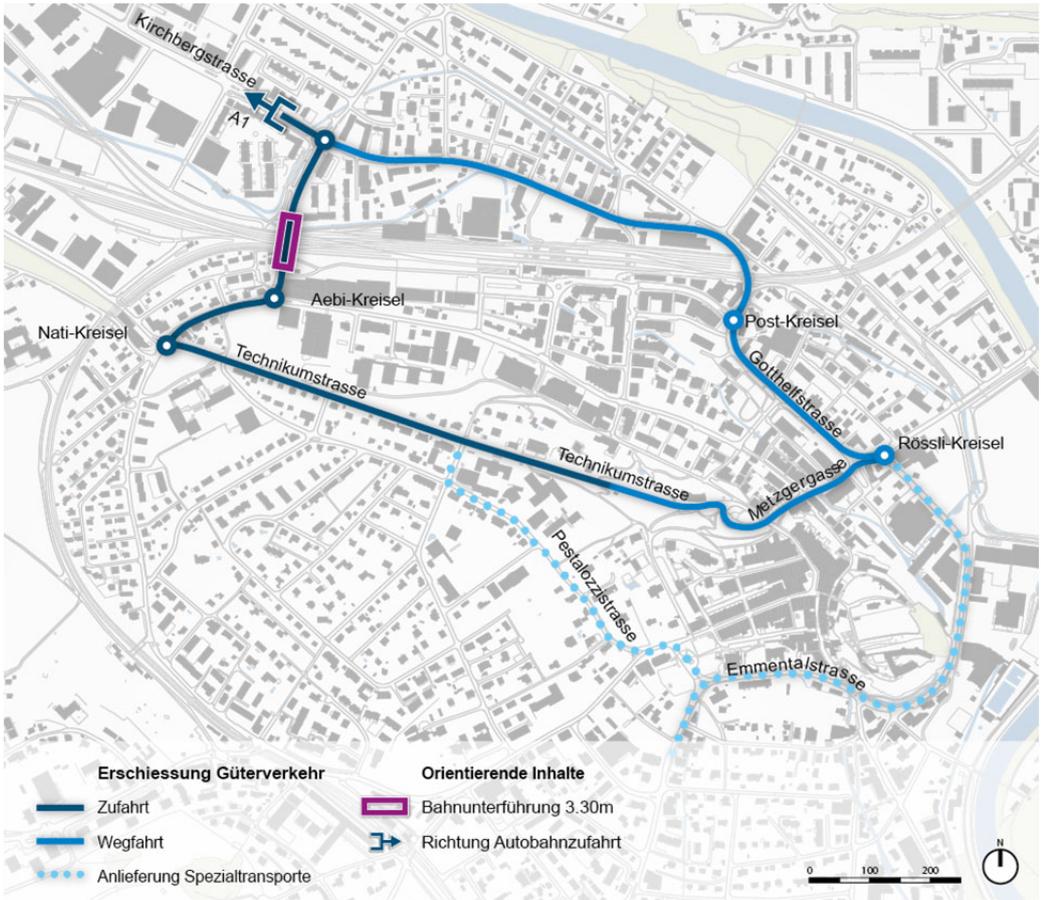


Abbildung 14: Regime 2

Positiv

- Direkteste Zufahrtsroute ab Autobahnanschluss; geringstmögliche Belastung des Strassennetzes und der Bevölkerung
- Kein Begegnungsfall LW/LW auf Technikumstrasse West (kein Ausbaubedarf)
- Belastung des An- und Lieferverkehrs wird auf Abschnitte West und Ost verteilt.

Negativ

- Tiergarten-Unterführung: muss ausgebaut werden (oder Verdrängung der Fahrten via Lyssach)
- Mehrverkehr Metzgergasse; somit mehr Lärm (Kopfsteinpflaster). Zudem nehmen die Kopfsteinpflaster durch das Gewicht der LW Schaden. Aus Gründen des Denkmalschutzes muss die Pflästerung beibehalten werden.
- Umweg über Rössli-Kreisel, da man nicht direkt links in die Gotthelfstrasse abbiegen darf.
- Zufahrt über Nati-Kreisel (Geometrie knapp)

Regime 3: Zufahrt von Osten; Wegfahrt nach Westen

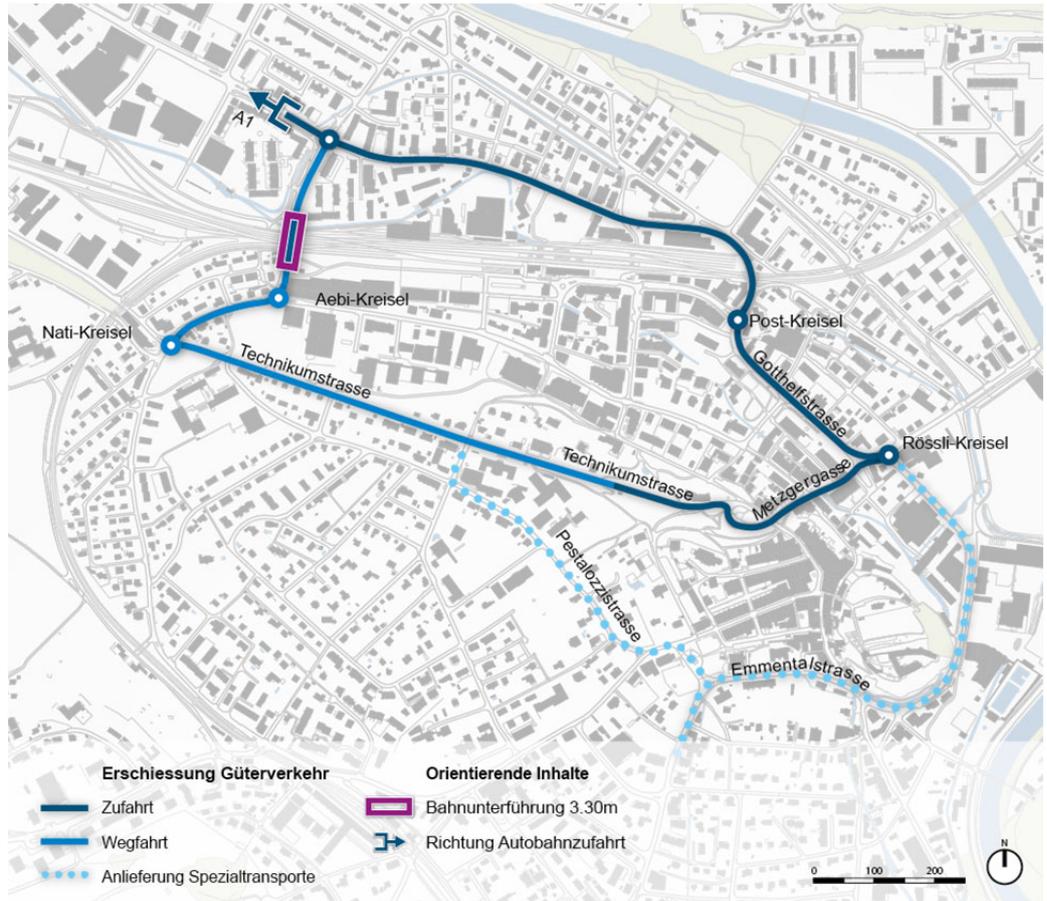


Abbildung 15: Regime 3

Positiv

- Direkteste Wegfahrtsroute ab Autobahnanschluss; geringstmögliche Belastung des Strassennetzes und der Bevölkerung
- Kein Begegnungsfall LW/LW auf Technikumstrasse West (kein Ausbaubedarf)
- Belastung des An- und Lieferverkehrs wird auf Abschnitte West und Ost verteilt.

Negativ

- Tiergarten-Unterführung: muss ausgebaut werden (oder Verdrängung der Fahrten via Lyssach)
- Nati-Kreisel muss ausgebaut werden.
- Mehrverkehr Metzgergasse; somit mehr Lärm (Kopfsteinpflaster). Zudem nehmen die Kopfsteinpflaster durch das Gewicht der LW Schaden. Aus Gründen des Denkmalschutzes muss die Pflasterung beibehalten werden.

Regime 4: Zu- Und Wegfahrt von/nach Osten

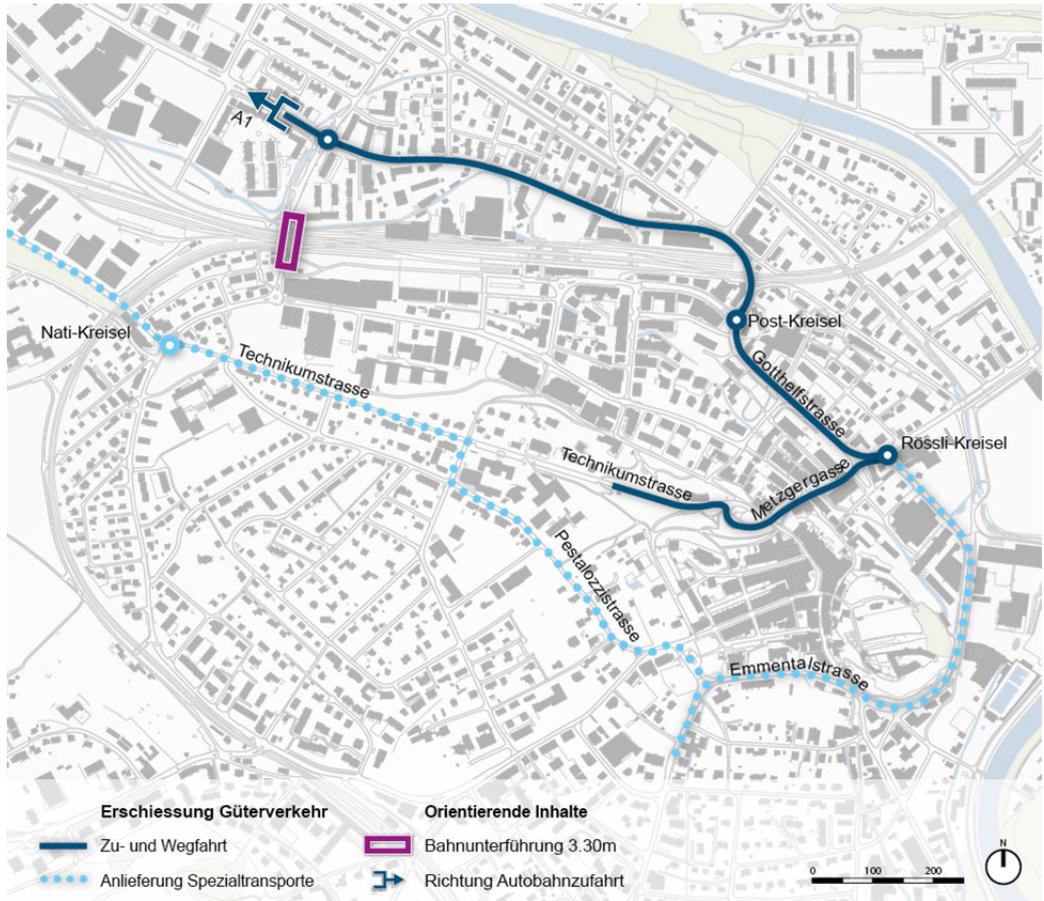


Abbildung 16: Regime 4

Positiv

- keine baulichen Anpassungen an Tiergartenunterführung und Nati-Kreisel erforderlich
- Kein Begegnungsfall LW/LW auf Technikumstrasse West (kein Ausbaubedarf)
- Geringere Belastung Technikumstrasse West

Negativ

- Mehrverkehr Metzgergasse; somit mehr Lärm (Kopfsteinpflaster). Zudem nehmen die Kopfsteinpflaster durch das Gewicht der LW Schaden. Aus Gründen des Denkmalschutzes muss die Pflästerung beibehalten werden.
- Umweg über Rössli-Kreisel, da man nicht direkt links in die Gotthelfstrasse abbiegen darf.
- Konzentration der Belastung auf die Metzgergasse
- Begegnungsfälle in Metzgergasse sind möglich aber von den Platzverhältnissen und Raumnutzungen ungünstig

Regime 5: Zu- und Wegfahrt von/nach Westen (LKW); Zufahrt von Osten und Westen und Wegfahrt nach Osten (PW)

Die Ausfahrt aus der Einstellhalle wird so umgesetzt, dass die ausfahrenden Autos nach rechts in die Technikumstrasse einbiegen müssen und über die Metzgergasse, Schmiedengasse zurück auf die Hauptstrasse kommen.

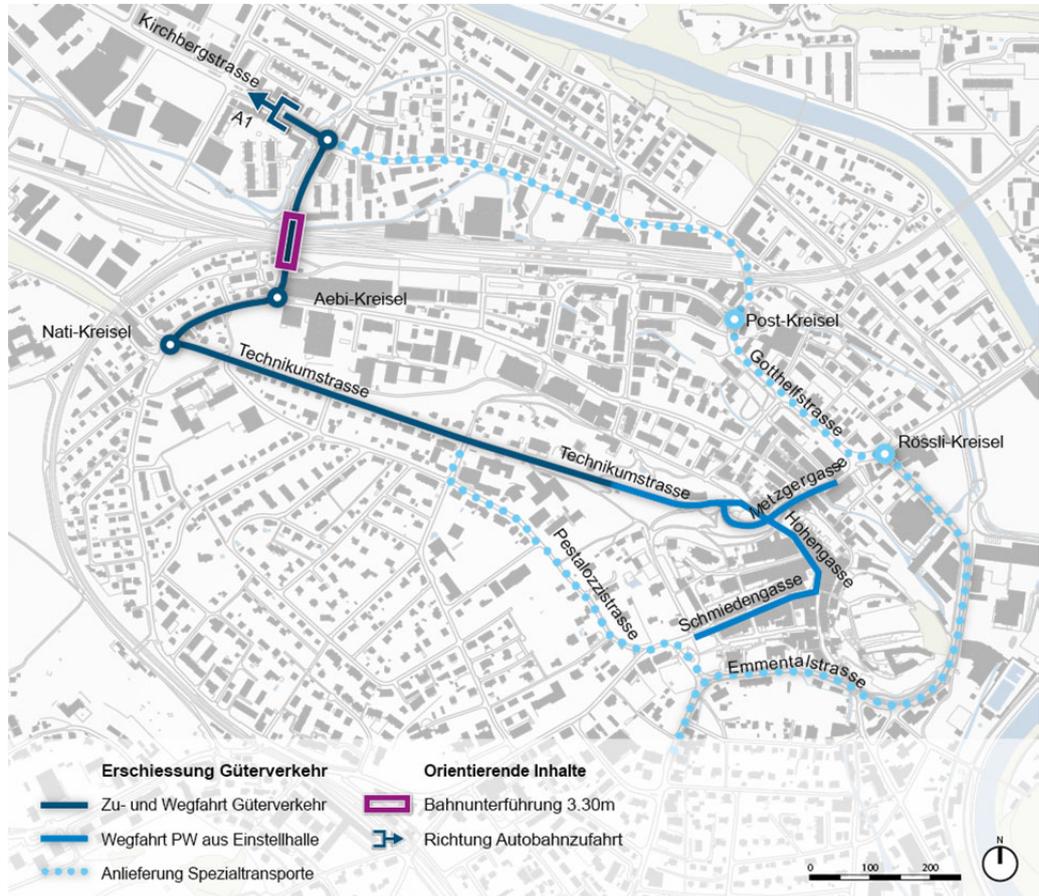


Abbildung 17: Regime 5

| Positiv | Negativ |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Geringere PW-Belastung in der Technikumstrasse West | <ul style="list-style-type: none"> - Tiergarten-Unterführung: muss ausgebaut werden (oder Verdrängung der Fahrten via Lyssach) - Mehrverkehr Metzgergasse (PW); somit mehr Lärm (Kopfsteinpflaster). Aus Gründen des Denkmalschutzes muss die Pflasterung beibehalten werden. - Zu-/Rückfahrt über Nati Kreisel (Kreisel ausbau) - Kreuzungsstelle LW/LW in Technikumstrasse ist nötig (zu Lasten Bäume u./o. Parkplätze) - Mehrverkehr durch PW am Rössli-Kreisel, da man nicht direkt links in die Gotthelfstrasse abbiegen darf. - Tendenziell Mehrverkehr PW in der Schmiedengasse (Oberstadt) |

Anhang 5: Technische Prüfung der Zu- und Wegfahrtsrouten

Entlang der Zufahrtsrouten wurden einzelne Elemente genauer untersucht. Die vorgenommenen Prüfergebnisse werden nachfolgend zusammengefasst:

Befahrbarkeit Tiergarten-Unterführung

Die Tiergarten-Unterführung weist heute eine lichte Höhe von 3.30m auf und ist somit für Lastwagen nicht befahrbar. Beim OIK IV liegt ein Projekt zur Absenkung der Fahrbahnsohle vor, das jedoch bisher von der Stadt Burgdorf nicht forciert worden ist, weil keine Not dazu bestand. Es ist noch abzuklären, ob ein termingerechter Ausbau von der Stadt gewünscht ist und vom Kanton umgesetzt werden kann. Wenn die Unterführung nicht ausgebaut wird, müsste eine Zufahrt via Lyssachstrasse (also durch das Dorf Lyssach) geprüft werden.

Befahrbarkeit Aebi-Kreisel

Die Befahrbarkeitsprüfung für den Aebi-Kreisel zeigt, dass dieser in alle Richtungen mit allen zugelassenen Fahrzeugtypen befahrbar ist.

Befahrbarkeit Nati-Kreisel

Der Kreisel ist aufgrund der teilweise in ungünstigem Winkel einmündenden Strassen geometrisch sehr knapp. Die Zufahrt von Lastwagen vom Aebi-Kreisel zur Technikumstrasse ist mit den grössten zugelassenen Lastwagentypen mit Überfahren von Trottoirflächen knapp möglich. Die Fahrt in die Gegenrichtung ist ohne Ausbau des Kreisels nicht direkt möglich. Jedoch können grosse Lastwagen eine 450°-Schleufe um den Kreisel fahren. Es wird die Prüfung eines Ausbaus des Kreisels empfohlen.

Begegnungsfall LW/LW auf der Technikumstrasse West

Das Begegnen von zwei Lastwagen auf der Technikumstrasse ist nur bedingt möglich. Im heutigen Zustand muss ein entgegenkommender Lastwagen bergwärts auf das Trottoir ausweichen. Als einfache Massnahme könnte anstelle von bestehenden Parkplätzen auch eine längere Ausweichstelle gebaut werden. Eine solche Massnahme wird nötig sein, wenn auf dem Abschnitt Lastwagen in beide Richtungen verkehren sollen.

Befahrbarkeit Metzgergasse / Untere Altstadt

Die Befahrbarkeit der Metzgergasse setzt einzig den Rückbau der bestehenden Schwelle voraus. Aus Sicht der Verträglichkeit werden Fahrten über die gepflasterten Abschnitte als problematisch angesehen (Lärm). Lastwagen von der Metzgergasse in Richtung Autobahn können nicht direkt links in die Gotthelfstrasse einbiegen, da hier das Linksabbiegen verboten ist. Sie müssen im Rössli-Kreisel wenden.

Zufahrts- und Anlieferungsanlage

Es ist eine rechtwinklig zur Strasse angeordnete Anlieferungsanlage und Zufahrt zur Einstellhalle vorgesehen, womit alle Zufahrtsoptionen (von/nach Osten oder Westen) möglich sind. Mit einer schrägen oder parallelen Anordnung wäre das Wenden der Lastwagen nicht möglich. Im Fall von temporären Sperrungen könnte dann die Anlieferung nicht mehr sinngemäss stattfinden.

Basis des Entwurfs ist die mit der Stadt Burgdorf abgesprochene Rahmenbedingung, dass das Parkieren der Lastwagen während der Ab- und Aufladevorgänge vollständig ausserhalb der Technikumstrasse stattfinden muss, während das Manövrieren inkl. Rückwärtsmanöver auch auf der Fahrbahn stattfinden können.

Um den nötigen Platz und die Sichtverhältnisse zu gewährleisten, müssen weisse Parkplätze in diesem Bereich weichen. Die Anzahl der aufzuhebenden Parkplätze ist

abhängig von der genauen Lage. Die aufgehobenen Plätze können bei Bedarf durch zusätzliche Plätze in der Einstellhalle kompensiert werden. Die im Plan vorgeschlagene Lage liegt teilweise östlich der bestehenden Senkrechtparkfelder. Dort ist die Strassenebene schmaler und der Eingriff in den Hang grösser.

Befahrbarkeit der Eckbeziehungen Technikumstrasse West – Friedeggstrasse und Friedeggstrasse – Pestalozzistrasse

Gemäss Angaben der TF werden rund zweimal pro Jahr besonders grosse Güter (z.B. Maschinen) mit Tiefladern angeliefert, die nicht über die reguläre Anlieferungsstation gebäudeintern in ein höherliegendes Geschoss gebracht werden können. Die Anlieferung solcher seltenen Grossgüter muss deshalb auch auf Strassenniveau von der Südfassade her möglich sein. Dies bedingt eine Zufahrt von Sattelzügen zur Pestalozzistrasse. Die Zufahrtsroute ist befahrbar. Da kein Platz zum Wenden vorhanden ist, erfolgt die Wegfahrt weiter über die Pestalozzistrasse bis zur Bernstrasse. Über den Schmiedenrain gelangt der Sattelzug zurück auf die Hauptverkehrsstrasse (Emmentalstrasse).

Anhang 6: Künftiges Verkehrsaufkommen unter Annahme der Regimevariante 5 (vgl. Anhang 4)

Die Regimevariante 5 gemäss Anhang 4 sieht vor, dass das Linkseinmünden aus der Einstellhalle in die Technikumstrasse untersagt wird, so dass die Autos via Technikumstrasse Ost und Metzgergasse wegfahren müssen. Dadurch wird ein Teil der Belastung von der Technikumstrasse West auf Ost verlagert.

Im Vergleich zur Bestvariante (vgl. Abbildung 9) verstärkt sich die Verkehrszunahme auf der Technikumstrasse Ost / Metzgergasse. Die Verkehrszunahme steigert sich dadurch auf 246 Autofahrten pro Tag oder 35 %. Die dadurch erzielte Entlastung der Technikumstrasse West um 162 Fahrten entspricht einer Verkehrsabnahme um 18 %.



Abbildung 18: Verkehrsaufkommen Personenwagen in Zukunft Regime 5; Anzahl pro Richtung

**Anhang 6: Minimallösung Befahrbarkeit
Technikumstrasse**

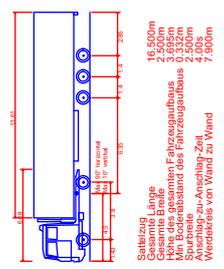
neuer Baum pflanzen

Abbruch:
- mindestens vier Parkplätze
- mindestens zwei Bäume

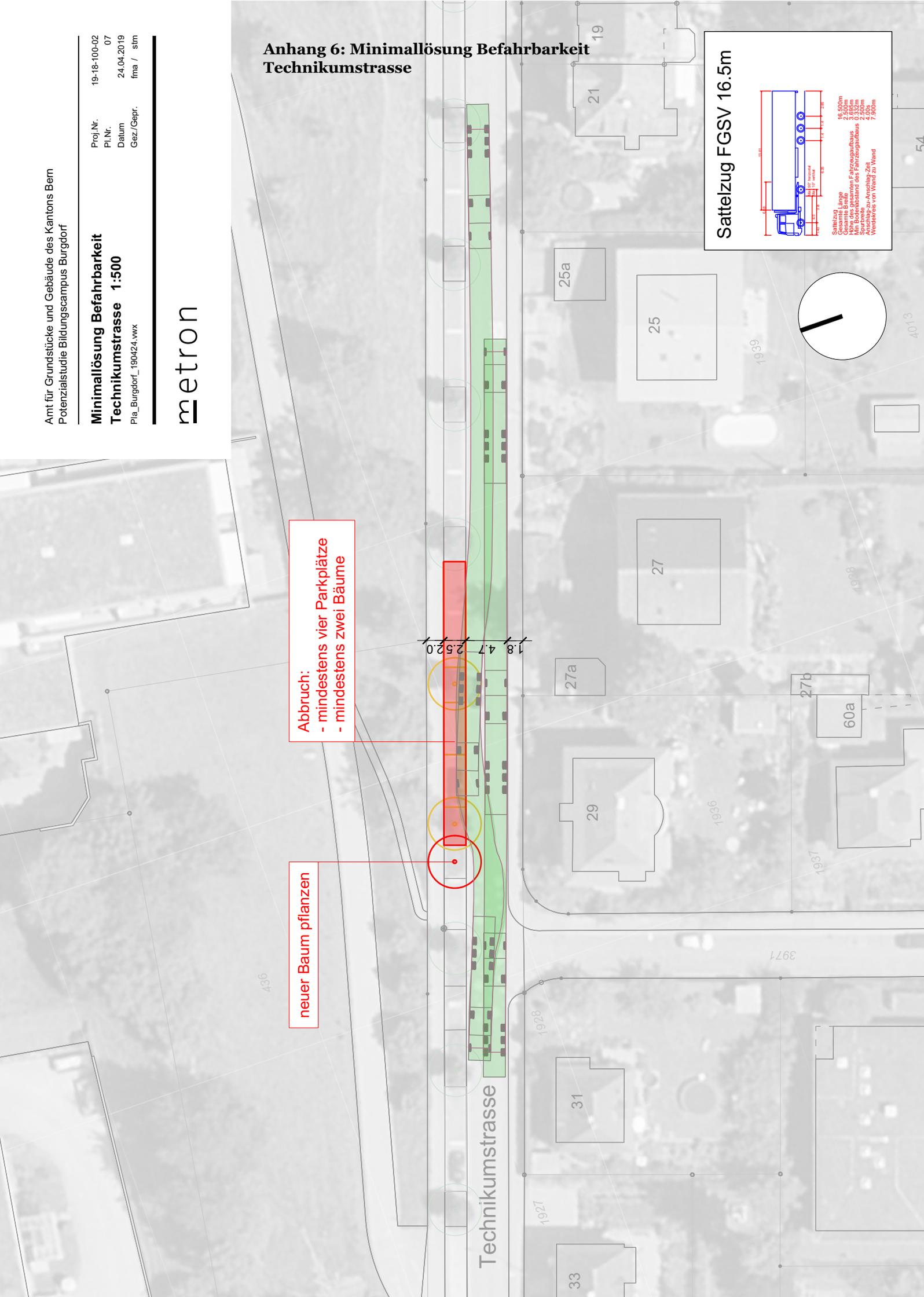
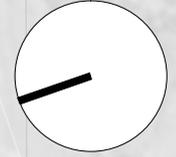
1.8
4.7
2.5
2.0

Technikumstrasse

Sattelzug FGSV 16.5m



| | |
|----------------------------------|---------|
| Sattelzug Länge | 16,500m |
| Gesamte Breite | 2,500m |
| Min. Bodenabstand des Fahrerhaus | 6,332m |
| Spurbreite | 2,500m |
| Min. Bodenabstand des Fahrerhaus | 2,500m |
| Wendekreis von Wand zu Wand | 7,900m |



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