

Verkehrsvisionen für den Wankdorfplatz Bern

Für Fussballfreunde ist das Berner Wankdorf ein Begriff. Doch das Gebiet um das neu entstehende multifunktionale Stadion ist auch einer der wichtigsten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Bern – und ein Verkehrsknoten ersten Ranges. Um den künftigen Bedürfnissen des öffentlichen und privaten Verkehrs gerecht zu werden, soll der Wankdorfplatz zusammen mit den angrenzenden Hauptstrassen und Autobahnanschlüssen saniert und angepasst werden. Das hier vorgestellte Projekt BE³ ging Ende 2002 als Sieger aus einem zweistufigen Wettbewerb für den Wankdorfplatz hervor.

Von **Marino Sansoni und Eric Stadtmann** *

Das Bahn- und Autobahndreieck Wankdorf und die daran anschliessenden regionalen Hauptverkehrsstrassen bilden den städtebaulichen Rahmen dieses Standortes von nationaler und internationaler Bedeutung. Das städtebauliche Konzept formt einen neuen Stadtraum für Sport, Messen, Kultur und Freizeit. Das Wankdorf ist auch ein wichtiger Unternehmensstandort.

Um die Entwicklung in geeignete Bahnen zu lenken, starteten die in der Behördendelegation zusammengeschlossenen Körperschaften und Institutionen die Gemeinschaftsplanung Entwicklungsschwerpunkt ESP Bern-Wankdorf. Im Dezember 1996 wurde der gemeinsam erarbeitete Richtplan unterzeichnet.

Diese Ausgangslage und die verkehrlichen Aspekte bildeten die Grundlage für den öffentlich ausgeschriebenen zweistufigen Wettbewerb. Dieser hatte zum Ziel, zukunftsorientierte Projektvorschläge zur Neugestaltung des Wankdorfplatzes und dessen Umgebung auszuarbeiten. Aufgrund der verlangten gesamtheitlichen Betrachtungsweise wurden Fachleute des Verkehrs, des Städtebaus, der Grün- und Umgebungsgestaltung sowie der Kunst im öffentlichen Raum zur Zusammenarbeit aufgefordert.

Die Ergebnisse des anonymen Ideenwettbewerbes (1. Stufe) bildeten die Grundlage für die zweite Wettbewerbsstufe in Form von begleiteten Studienaufträgen.

Zielsetzungen des Wettbewerbes

Mit der Neugestaltung des Wankdorfplatzes wird eine Synthese zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsfunktionen, örtlichen Nutzungsentwicklungen und städtebaulicher Gestaltung angestrebt. Zu lösen sind insbesondere die folgenden Aufgaben:

- Erhöhen der Leistungsfähigkeit des öffentlichen und privaten Verkehrssystems, um die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes zu gewährleisten.
- Schaffen von Spielräumen zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Zufussgehenden und Velofahrenden.
- Städtebauliche Aufwertung des Wankdorfplatzes und der angrenzenden Strassenräume als tragende Elemente des Entwicklungsschwerpunktes und der Einfahrt in die Stadt.
- Behebung der Mängel in Anlage und Betrieb, die die heutige Situation für alle Benützer in sich birgt.



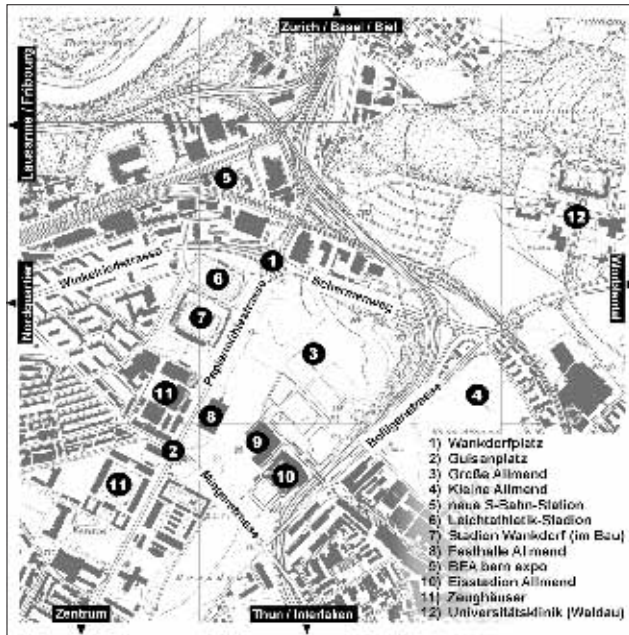
* **Marino Sansoni**,
dipl. phil. nat./SIA,
BW-Ing.,
Emch+Berger AG,
Ingenieure und Planer,
Bern



* **Eric Stadtmann**,
dipl. Ing. ETH/SIA/SVI,
Emch+Berger AG,
Ingenieure und Planer,
Bern

Visions du trafic pour la place du Wankdorf à Berne

Tous les fans de foot connaissent le Wankdorf à Berne. La région autour du nouveau stade multi-fonctionnel en construction est pourtant aussi un des pôles les plus importants du développement économique du canton de Berne ainsi qu'un nœud routier de premier rang. Afin de subvenir aux besoins futurs des transports publics et privés, la place du Wankdorf ainsi que les routes principales et les jonctions autoroutières avoisinantes doivent être améliorées et adaptées. Le projet BE³ présenté ici est sorti vainqueur, à fin 2002, d'un concours à deux niveaux pour la place du Wankdorf.



1

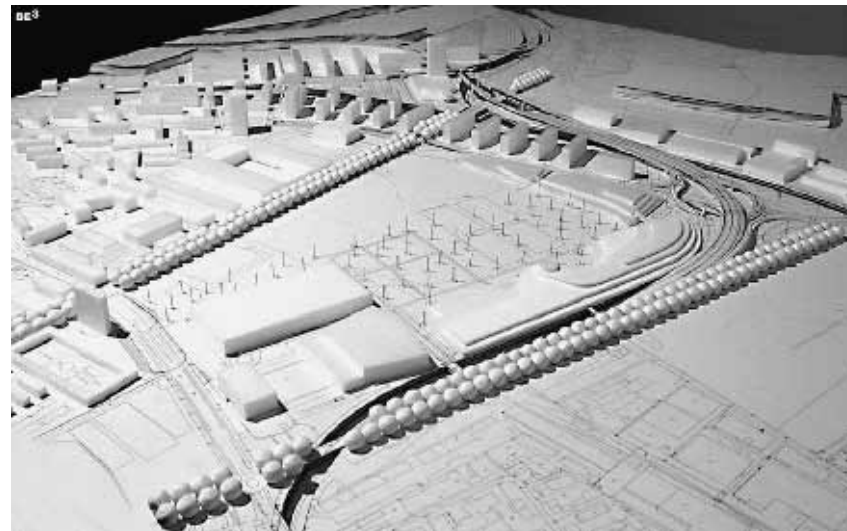
1: Übersicht zum Projektperimeter.

1: Vue d'ensemble du périmètre du projet.

2: Modellfoto des Projektes BE³.

2: Photo du modèle du projet BE³.

2



Verkehrliche Abgrenzung

Wesentliche Teile des verwaltungsanweisenden Richtplanes sind im Entwurfsperimeter des Wettbewerbes mit dem Schwerpunkt Wankdorfplatz enthalten. Das Verkehrssystem umfasst folgende vorhandenen und geplanten Infrastrukturanlagen:

- Wankdorfplatz
- geplante S-Bahnstation
- vorgesehene Verlängerung Tramlinie 9 zur S-Bahnstation über den Wankdorfplatz
- Autobahnanschlüsse und deren überlasteten Zubringer
- städtische und regionale Durchgangsachsen
- Einrichtungen für Fussgänger und Velofahrende

Ein wichtiger Planungsgrundsatz war aufgrund diverser Randbedingungen, dass die vorgeschlagene Lösung flexibel und in der Umsetzung etappierbar ist.

Projekt BE³

Aus 23 Projekten hat das hochkarätige, internationale Preisgericht das Projekt BE³ bereits im Rahmen des anonymen Ideenwettbewerbes auf den ersten Rang gesetzt. Auch im Studienauftrag, zu dem vier Projektteams eingeladen worden waren, hat das Beurteilungsgremium einstimmig das Projekt BE³ zur Weiterbearbeitung empfohlen. Im siegreichen Team sind vertreten:

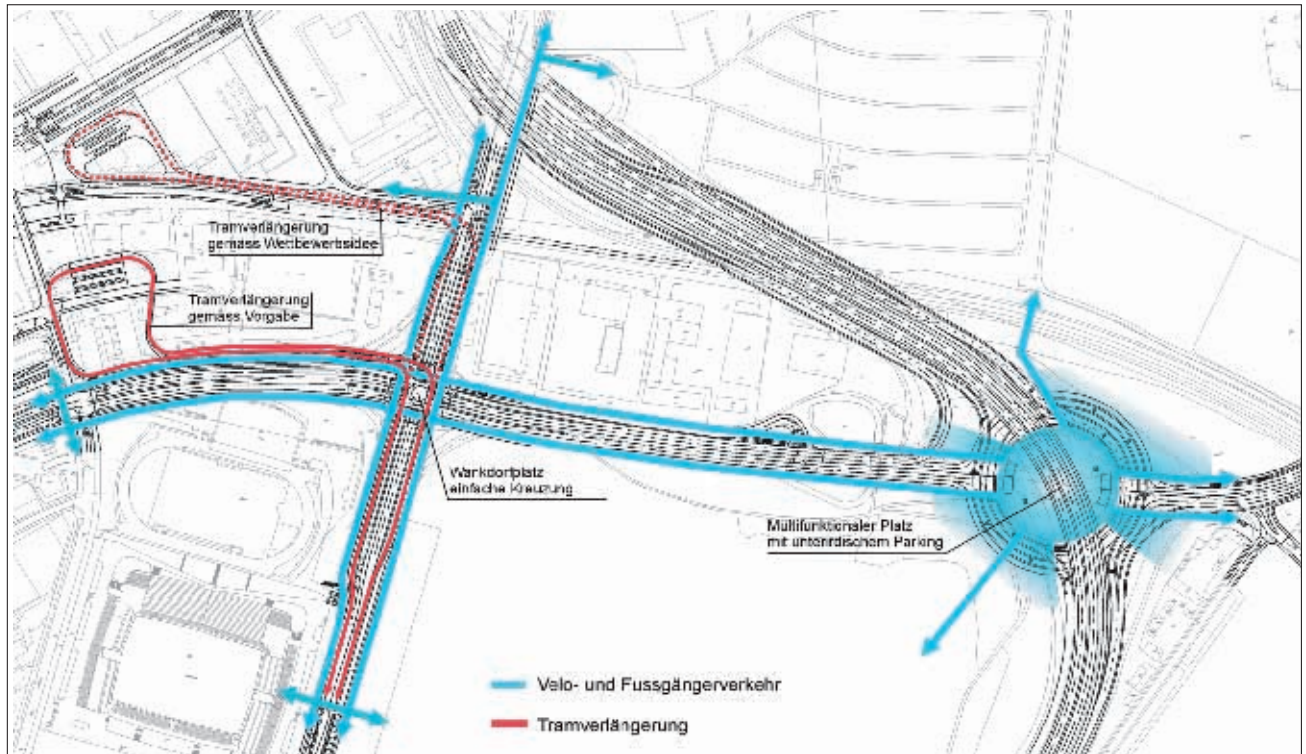
- Emch+Berger AG Bern, Ingenieure und Planer (Federführung / Verkehr / Bau)

- Cléménçon und Ernst Architekten BSA/SIA Bern (Städtebau / Architektur)
- Zulauf Seippel Schweingruber, Landschaftsarchitekten, Baden (Landschaftsplanung)
- Reinhart Morscher, Bern (Gestaltung)

Verkehrliches Grundkonzept des Projektes BE³

Dem Projekt liegt eine klare städtebauliche Idee zugrunde (vgl. dazu auch den Jurybericht unter www.wankdorfplatz.ch). Der Raum Wankdorf/Allmend wird gleichzeitig als Tor zur Stadt und als Übergangsbereich in die Region definiert. Die den Raum begrenzende «Barriere» von Eisenbahnlinie und Autobahn wird überwunden. Verkehrsplanerische, architektonische und landschaftsplanerische Konzepte entwickelte das Projektteam in einem fortlaufenden Prozess. Verkehrlich strebt das Projekt BE³ eine Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden und des Verkehrssystems insgesamt an. Es soll die Attraktivität für eine wirtschaftliche Nutzung im Gebiet wesentlich steigern. Die Schwerpunkte des Grundkonzeptes lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Es wird vorgeschlagen, die geplante Tramlinie 9 direkt an die S-Bahnstation anzubinden. Die neue S-Bahnstation Wankdorf mit den Verknüpfungen zu städtischen und regionalen Tram- und Buslinien und einer entsprechenden hohen Verdichtung verschiedenartiger Nutzungen bildet das neue Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes Wankdorf. Damit soll die S-Bahnstation



- 3 3: Schema der Verkehrslösung Wankdorfplatz:
- Oberirdisch: Langsamverkehr, ÖV, MIV Geradeausverkehr.
 - Unterirdisch: Zweispuriger Kreislauf mit allen Abbiegebeziehungen sowie Anbindung des neuen Wankdorfstadions
- Autobahnanschluss:
- Kreisförmiges Rampensystem mit allen Beziehungen.
 - Multifunktionaler Platz, unter anderem als neue Drehscheibe für den Langsamverkehr.
 - Unterirdische Parkieranlage.

- 3: Schéma de la solution des transports Place du Wankdorf:
- En surface: mobilité douce, TC, trafic individuel motorisé continuant tout droit
 - En souterrain: giratoire à deux voies assurant tous les mouvements tournants ainsi que le raccordement au nouveau stade du Wankdorf
- Jonction autoroutière:
- Système de rampes inscrit dans un cercle avec tous les mouvements.
 - Espace multi-fonctionnel servant, entre autre, de plaque tournante à la mobilité douce.
 - Parking souterrain.

als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit kurzen Umsteigebeziehungen (Bahn-Bus-Tram) dienen.

- Der neue Wankdorfplatz, der von einer eher öden und abweisenden Verkehrsanlage zu einem kompakten und übersichtlichen Stadtknoten umgestaltet wird, entspricht den Anforderungen nach rund 30 % erhöhter Leistungsfähigkeit und den Sicherheitsanforderungen für den Langsamverkehr. Auf die Schaffung eines neuen städtischen Raumes für Events und Aufenthalt wird verzichtet, weil der Wankdorfplatz von seiner Lage und seinem Charakter her nicht als zentraler Quartierplatz, sondern als «Durchgangsknoten» gelten kann.
- Der nach Osten verlegte Autobahnanschluss wird als kreisrundes Bauwerk vorgeschlagen, das die Autos von den hohen Autobahngeschwindigkeiten auf städteverträgliche Tempi abbremst. Die Ausgestaltung dieses spektakulären, kreuzungsfreien Autobahnanschlusses lässt zudem eine multifunktionale Nutzung zu und schafft u. a. auch die Voraussetzungen für optimale Verbindungen des Langsamverkehrs.
- Die Verbindung der Stadt mit der Region, insbesondere auch für Fussgänger und Velofahrende wird verbessert. Dies ist möglich aufgrund der speziellen Anordnung des Wankdorfplatzes und des konzentrierten Autobahnanschlusses.

Wankdorfplatz

Der Wankdorfplatz wird täglich von 58 000 Autos befahren. Die Kapazitätsgrenze ist nahezu erreicht. Es muss mit einer Verkehrszunahme von 30 % für den gewählten Planungshorizont gerechnet werden. Diese prognostizierte Verkehrszunahme kann nicht mehr auf einer Verkehrsebene bewältigt werden, zumal zusätzlich die Tramverlängerung sowie verbesserte Bedingungen für den Langsamverkehr als Vorgabe gelten.

Die Zielsetzung, die Situation insbesondere auch für Velofahrende und Fussgänger zu verbessern, führt in einem ersten Konzept konsequenterweise zu einer 3-stöckigen Verkehrsanlage. Den Langsamverkehr in Tieflage oder mittels Überführung über den Strassenknoten zu leiten wurde vom Projektteam allerdings als unattraktive Lösung verworfen. Folgerichtig wurde eine Kombination der Verkehrsmittel und der Abbiegebeziehung entwickelt, die zu einer einfachen und kompakten Stadtkreuzung führte und gegenüber heute erst noch weniger Fläche beansprucht. Auf der heutigen Strassenebene wird der Langsamverkehr, der Geradeausverkehr für Autos sowie allfällige Tram- und Buslinien geführt. Die Übergänge über die Strassenfahrbahnen werden für Velofahrende und Fussgänger sehr kurz und bei einer zweiphasigen Verkehrsregelung konfliktfrei gegenüber dem Autoverkehr.

Alle abbiegenden Autoströme – sowohl Links- wie Rechtsabbieger – werden über vier symmetrische Rampen in eine zweite Ebene in Tieflage geleitet, wo über einen zweispurigen Kreislauf die Abbiegebeziehungen abgewickelt werden.

Betrieblich weist diese Lösung auch die erwünschte Flexibilität auf, um bei einem Unfall den gesamten Autoverkehr mit entsprechenden Regelungen oberirdisch oder unterirdisch über den Kreislauf abzuwickeln.

Konzentrierter Autobahnanschluss in Kreisform

Die heutigen sechs Auf- und Abfahrtsrampen des Autobahnanschlusses Wankdorf sind auf die Papiermühlestrasse Nord und den Schermenweg verteilt. Zudem fehlen direkte Beziehungen von der nördlich des Wankdorfplatzes gelegenen Gemeinde Ittigen zur Autobahn A1 Richtung Zürich/Basel. Das führt zu Umwegfahrten und zu zusätzlichen Belastungen des Wankdorfplatzes.

Bei der Neukonzipierung des Autobahnanschlusses Wankdorf ging es darum, diesen Anschluss konzentriert und als markantes Bauwerk im Sinn eines Tors zur Stadt und Region Bern in Erscheinung treten zu lassen. Der neue Anschluss soll in der Lage sein, ausgesprochene Verkehrsspitzen bei grossen Sportveranstaltungen (Fussball und Eishockey) und Messen/Kongresse zu bewältigen, damit die umliegenden Gebiete nicht überbelastet werden. Die bestehende Einfahrtsrampe von der Papiermühlestrasse auf die A1 Richtung Zürich/Basel kann für Sonderanlässe bestehen bleiben, wäre allerdings aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht notwendig.

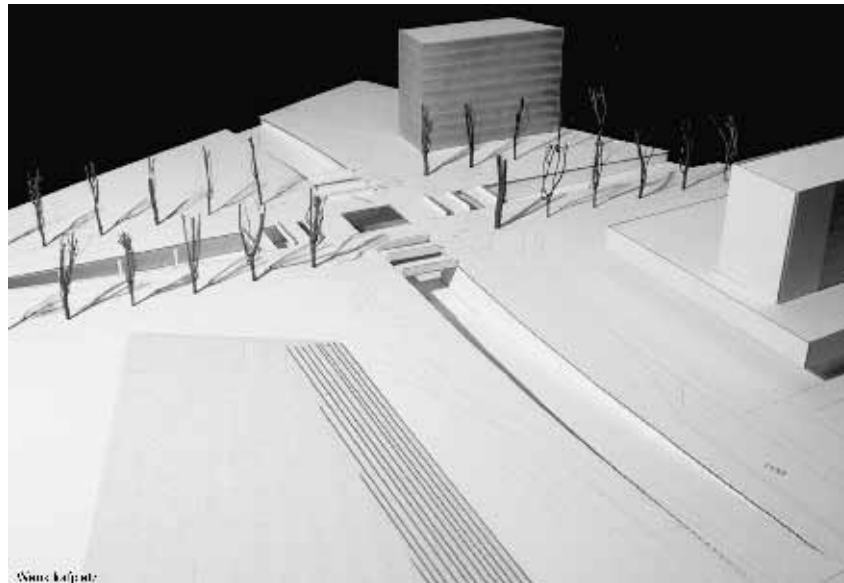
Für den neuen Anschluss am Schermenweg wurde ein kreisförmiges, mehrspuriges Bauwerk mit einem Durchmesser von 160 Metern gewählt, das den Übergang von der schnellen Autobahn zu den städtischen und regionalen Hauptverkehrsstrassen symbolisiert. Die ganze Abwicklung der total fünf Kreisfahrbahnen für den Autoverkehr erfolgt auf zwei Ebenen:

- Auf der oberen Ebene wird die durchgehende Autobahn A6 auf heutigem Niveau, aber mit einer vergrösserten Brückenspannweite, geführt.
- Auf der unteren Ebene werden die verschiedenen Fahrspuren von Auf- und Abfahrten und die regionale Verbindungsstrasse angeordnet.

Von aussen nach innen werden folgende Spuren verflechtungsfrei angeordnet:

- Verbindungsstrasse Stadt – Region Worblental.
- Abfahrten von A1 und A6.
- Kreisfahrbahn als Zufahrt zu den Auffahrten nach A1 und A6 und für Falschfahrer als Kreisverkehr.
- Auffahrten zur A1 und A6.
- Innerste Fahrbahn als Zu- und Wegfahrt zu einem kreisrunden unterirdischen Parking mit bis zu 1000 Parkplätzen für eine variable temporäre Mischnutzung bei Anlässen des Sports, der Kultur und bei Messen.

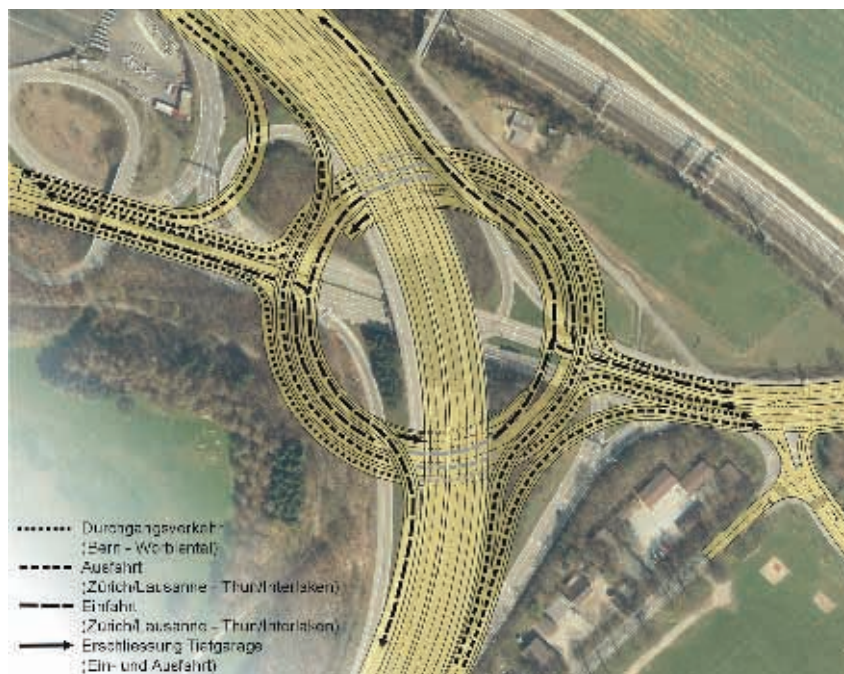
Innerhalb der kreisrunden Fahrbahnen wird ein kreisförmiger Platz für Velofahrende und Fussgänger gestaltet, der die Drehscheibe für den Langsamverkehr zwischen Stadt und Region bildet. Damit wird eine jahrelang bestehende und bisher unerfüllte Zielsetzung nach



4

4: Modell Wankdorfplatz (Tag).

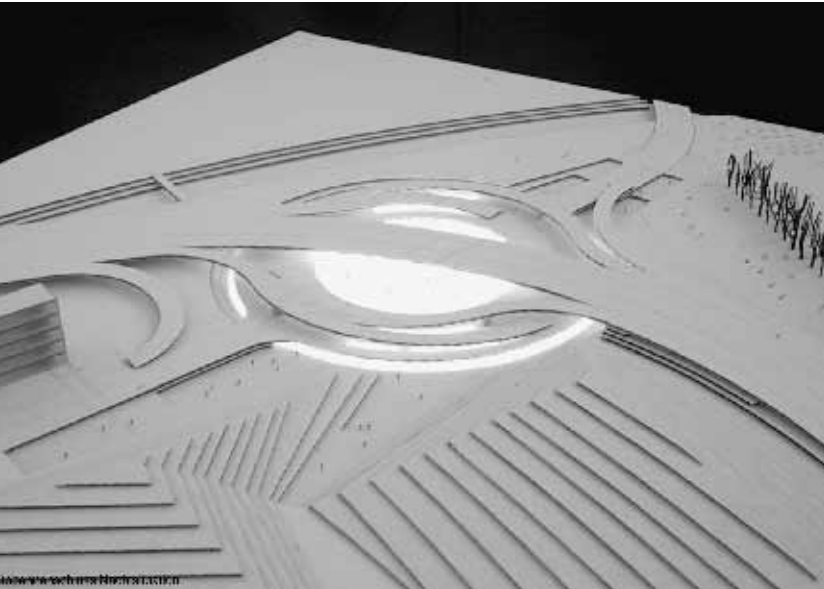
4: Vue du modèle de la place du Wankdorf (de jour).



5

5: Situationsplan Autobahnanschluss. Der Durchmesser des rampenförmigen Systems beträgt 160 m. Sämtliche Verkehrsbeziehungen (MIV und LV) werden über dieses Verkehrssystem abgewickelt.

5: Plan de situation de la jonction autoroutière. Le diamètre de la « turbine » des rampes est de 160 m. Tous les mouvements des transports individuels motorisés ou non s'y déroulent.



6

6: Modellaufnahme (Nacht) des Autobahnanschlusses mit multifunktionalem Platz.

6: Vue du modèle de la jonction autoroutière (de nuit) avec l'espace multifonctionnel.



7

7: Simulation VISSIM für Endzustand.

7: Simulation pour l'état final avec VISSIM.

einer attraktiven und sicheren Verbindung von der Stadt in die Region und Landschaft realisiert.

Leistungsfähigkeit und Etappierbarkeit des Projektes BE³

Ein wichtiger Aspekt des Projektes BE³ ist der hohe Grad an Etappierbarkeit resp. die geringen Abhängigkeiten. Es ist nicht zwingend, dass der Endausbau in einem Zuge realisiert wird. Damit erhält die öffentliche Hand den notwendigen Spielraum, auf die übergeordneten Randbedingungen zu reagieren.

Die Funktionsfähigkeit des zu untersuchenden und zu gestaltenden Verkehrssystems wurde mit dem Simula-

Fussball-EM 2008 erzeugt Druck

Das Ende 2002 auserkorene Siegerprojekt für den Berner Wankdorfplatz wird jetzt weiterbearbeitet. Parallel dazu laufen derzeit Gespräche zwischen Kanton und Bund über das weitere Vorgehen. Da es sich beim Gebiet Wankdorfplatz um eine Mischung von Nationalstrassenterrain, Kantons- und Gemeindegebiet handelt, laufen die weiteren Schritte teilweise nach Nationalstrassen- und teilweise nach Kantonsrecht ab. Vorgesehen ist eine Mitwirkungsphase, bei der alle Betroffenen zum Projekt Stellung nehmen können.

Nach dem Zuschlag für die Durchführung der Fussball-Europameisterschaften im Jahr 2008 wächst jedenfalls der Druck für eine rasche Realisierung erster Massnahmen: Im Wankdorf-Stadion, direkt neben dem Wankdorfplatz, werden sechs Spiele ausgetragen, darunter das Eröffnungs- und ein Halbfinalspiel. Es würde dem Image der Bundesstadt schlecht anstehen, wenn die Wankdorfkreuzung zu diesem Zeitpunkt dem zu erwartenden Verkehrsansturm der Fussballfans nicht gewachsen wäre.

tionsprogramm VISSIM sowohl durch das Projektteam als auch durch einen von der Jury beauftragten Experten überprüft. Es wurde nachgewiesen, dass das vorgeschlagene Verkehrskonzept für verschiedene Betriebszustände einen staufreien Verkehrsablauf gewährleistet.

Beurteilung durch die Jury

Das Beurteilungsgremium hat das Gesamtkonzept BE³ wie folgt beurteilt: «Der Lösungsansatz basiert auf einem klaren Konzept und öffnet die für den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf nötigen verkehrlichen, städtebaulichen und terminlichen Spielräume. Hinsichtlich der Emissionen ist das Projekt günstig: Es konzentriert Lärm und Abgase im Bereich ohnehin vorhandener Belästigungen und bietet die Möglichkeit von Steuerungs- und Pförtnermassnahmen zum Schutz empfindlicher Bereiche der Stadt. Die erforderlichen Verkehrsanlagen für den Autoverkehr sind in Struktur und Form elegant und sparsam im Flächenverbrauch. Dadurch wird der städtebauliche Entwicklungsspielraum maximiert. Der nicht motorisierte Verkehr wird geradlinig und möglichst hindernisfrei geführt, wodurch die Allmend wieder bis zu ihren früheren Grenzen einbezogen werden kann. Der Vorschlag für die Verbindung von Autobahn und Kantonsstrassen ist kreativ und verkehrstechnisch einwandfrei ausgeführt. Das Projekt bietet gute Voraussetzungen für die Koexistenz, Sicherheit und Orientierung aller Verkehrsteilnehmenden. Die Gestaltungsvorschläge konzentrieren sich im Sinne der Ökonomie der Mittel klug auf diejenigen Baumassnahmen, die aus funktionalen Gründen ohnehin erforderlich sind und belassen damit Spielräume für die Zukunft.» ■