

# Richtplan Verkehr

## Grundkonzept Verkehr

Unabhängig von der Frage ob, wo und wann der Verkehr zwischen dem Emmental und der A1 um Burgdorf herum geleitet wird, ist insbesondere die Lyssachstrasse und das ganze engere Bahnhofsquartier, von Durchgangsverkehr freizuhalten. Schleichwege durch die Wohnquartiere sind zu verhindern.

Der Strassenzug Kirchbergstrasse - Gotthelfstrasse - Sägegasse ist in einer Weise umzugestalten, dass die erhebliche vorhandene Verkehrsmenge trotzdem umfeldverträglich, also langsam aber flüssig, abgewickelt werden kann und die Zugänglichkeit der nördlichen Bahnhofsbereiche verbessert wird. Dazu sind Kreisverkehrsknoten und eine dreistreifige Fahrbahn mit einem Mehrzweckstreifen in der Mitte, der als Linksabbiegespur oder als Querungshilfe für den Fuss- und Veloverkehr ausgelegt werden kann, geeignete Massnahmen.

Massgebend ist der Bericht "Überprüfung Betriebs- und Gestaltungskonzept Kirchberg-/ Dammstrasse – KS Nr. 23" vom 17.12.2008 und die zugehörigen Pläne. Der Ausbau erfolgt zulasten der südlich der Kirchbergstrasse liegenden Parzellen (vgl. Anhang).

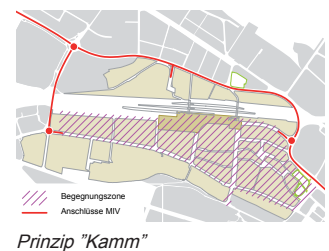
### Prinzip MIV:

Für die Verkehrsführung innerhalb des Projektperimeters wird ein «Kamm-Prinzip» empfohlen. Das Konzept lehnt sich an die im Bahnhofsquartier schon eingeführte Begegnungszone an. Die bestehende Begegnungszone soll weiter ausgedehnt werden, bei gleichzeitiger Sicherung einer direkten Bahnhofszufahrt (Schwertransportroute über die Poststrasse bis zum Bahnhofgebäude). Die Haupteinschliessung erfolgt von Westen über die Lyssachstrasse (Voraussetzung: Absenkung Tiergartenunterführung) und von Osten über die Poststrasse. Das engere Bahnhofsgelände kann so von Durchgangsverkehr, zum Vorteil des City- und Vorstadtgebiets, befreit werden.

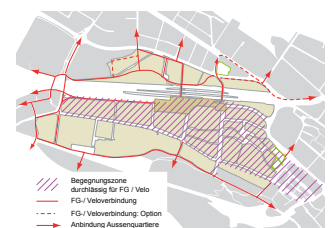
### Prinzip Langsamverkehr:

Die Attraktivität des Bahnhofsquartiers wird durch die kontrollierte Verkehrsregelung der Begegnungszone sowie durch die Neugestaltung deutlich aufgewertet. Das gesamte Gebiet ist für den Langsamverkehr durchlässig und stellt ein dichtes und attraktives Verbindungsnetz zur Verfügung. Für die Velofahrer soll mit der geplanten Erweiterung der PU-Ost eine wichtige Lücke im städtischen Netz geschlossen werden. Zudem wirkt sich die Ausdehnung der Begegnungszone und die Einrichtung vermehrer Veloabstellplätze positiv auf Attraktivität und Sicherheit aus.

Die Anbindung für den Langsamverkehr an die Aussenquartiere wird durch eine grosse Vielfalt an bestehenden und vereinzelt neuen Wegebeziehungen sichergestellt. Kernpunkte sind die beiden neuen Erschliessungsäste von Norden (Felseggstrasse – PU-Ost) und von Westen (entlang BLS-Trasse).



Prinzip "Kamm"



Prinzip "Langsamverkehr"



## Richtlinien MIV / ÖV

**Richtplangebiet Süd:** Grundsätzlich soll das gesamte Bahnhofgebiet vom Durchgangsverkehr befreit werden. Südlich des Bahnhofs erfolgt die Haupteerschliessung für den MIV und die Anlieferung von Westen über die Lyssachstrasse und von Osten über die Poststrasse (vgl. Schema S. 30). Voraussetzung für die Erschliessung von Westen ist die Absenkung der Tiergartenunterführung. Die bestehende Begegnungszone wird westlich bis zur Bucherstrasse und östlich bis zur Gebietsgrenze ausgedehnt. Auf den übrigen Strassenabschnitten wird die Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h begrenzt (Regime Tempo 30). Der Ziel- und Quellverkehr wird nicht eingeschränkt. Je nach Nutzung der Neubaubereiche ist eine Ausdehnung der Begegnungszone auf der Lyssachstrasse bis zum Aebikreisel denkbar.



**Bahnhofplatz:** Der Bereich vor dem Bahnhof zwischen Bahnhofstrasse West und Bucherstrasse wird neu als Platz gestaltet mit einem durchgehenden Belag und ohne Trottoirkanten. Die Fahrbereiche für den Busverkehr sind freizuhalten (im Plan gestrichelte Linien) und eine behindertengerechte Ausstattung des Platzes ist vorzusehen (z.B. Leitlinien für Sehbehinderte). Für den neuen Bushof ist das Ergebnis des Studienauftrags "Neuer Bahnhofplatz und Bushof Burgdorf" massgebend, welcher am 19. Februar 2009 entschieden wurde (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums, März 2009).

**Ruhender Verkehr:** Heute sind 90 P+R Parkplätze vorhanden. Im Richtplangebiet werden ca. 150 P+R Parkplätze südlich der Gleise vorgesehen. Aus Kostengründen wird eine oberirdische Anordnung vorgeschlagen. Die Zufahrt zu den P+R Plätzen erfolgt über die Bucherstrasse und über eine neue Erschliessungsstrasse zwischen den Baufeldern S1 und S2. Ein zusätzliches Angebot wäre in Form von temporären Anlagen (je nach Verfügbarkeit von Entwicklungsflächen) denkbar. Parkplätze für K+R und Behinderte sowie Mobility-Stellplätze werden im Zufahrtsbereich des Bahnhofs angeboten. Auf dem Bahnhofplatz (Süden) befinden sich 4 Taxistandplätze. Für die genaue Lage ist das Ergebnis des Studienauftrags "Neuer Bahnhofplatz und Bushof Burgdorf" massgebend (vgl. Bericht des Beurteilungsgremiums, März 2009). Die Parkierung für die einzelnen Baufelder wird aus Platzgründen generell innerhalb der Teilbereiche organisiert, grössere Anlagen sind in der Regel unterirdisch anzuordnen. Im Richtplan sind mit Pfeilen die gewünschten Zufahrtsseiten angedeutet, sie markieren aber nicht deren genaue Lage.

## Richtlinien Langsamverkehr

**Wegnetz:** Das bestehende Fuss- und Radwegnetz abseits der Strassen wird durch 2 neue Hauptverbindungen ergänzt:

- > Neue Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof Richtung Nordosten über die Bahnunterführung Ost (diese soll ausgebaut werden), Weiterführung nach Nordosten über den Weg Bahnunterführung und Querung über die Kirchbergstrasse zur Felseggstrasse, mit Anschluss an die Gebiete Einunger und Gyrischachen (Option mit Unterführung unter der Kirchbergstrasse in die Felseggstrasse). Als weitere Option ist eine direktere Verbindung nach Osten im Bereich des Baubereichs N6 mit neuer Brücke zur Dammstrasse denkbar.
- > Neue Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof Richtung Südwesten entlang der P+R Parkplätze, Weiterführung über neuen Weg südlich des Bahndamms (verbunden mit dem Doppelspurausbau der BLS). Die definitive Linienführung muss in Zusammenhang mit der P+R Anordnung bestimmt werden.

Das gesamte Strassennetz innerhalb des Bahnhofgebiets ist mit dem Regime «Begegnungszone/Tempo 30» für den Langsamverkehr verträglich. Bei der Gestaltung des Strassenraums sind bauliche Hindernisse für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr zu vermeiden.

**Fussgängerzone:** Für eine attraktive und sichere Zugänglichkeit zur Bahnhofunterführung West soll hier der motorisierte Verkehr zwischen dem Bushof und der Unterführung – mit Ausnahme einzelner Busfahrten – ausgeschlossen sein.

**Querungen:** Die Querungsmöglichkeit der Lyssachstrasse wird durch den erweiterten Strassenraum und die erweiterte Begegnungszone deutlich verbessert. Die Querungen über die Kirchbergstrasse werden für FG/Velo durch die Anordnung des Mehrzweckstreifens sicherer, bei den Querungsstellen (Fussgängerstreifen und vortrittsentzogene Velofurten) sind Mittelinseln vorgesehen.

**Durchlässigkeit von Arealen und Baufeldern:** Die Durchlässigkeit für FG und Velo in allen Arealen und Baufeldern ist die Voraussetzung für ein attraktives Zentrumsgebiet. Die im Plan eingetragenen Verbindungen sind Vorschläge, die im Einzelfall mit den Grundeigentümern auf ihre Realisierbarkeit hin zu prüfen sind.

**Velo-Abstellplätze:** Die gewünschten 1000 Veloabstellplätze werden auf alle 4 Zugänge zu den Bahnperrons verteilt. Bei den nördlichen Zugängen zu den Bahnunterführungen sind je ca. 200 Veloabstellplätze geplant, eine ebenerdige Anlage bei der westlichen Unterführung zwischen dem Schössliareal und der Mauer unterhalb der Gleisbauten, sowie Abstellplätze in einer unterirdischen Anlage bei der östlichen Unterführung (temporär können diese Abstellplätze auf der Freiraumfläche nördlich der Kirchbergstrasse angeordnet werden). Südlich der Bahn sind einerseits ca. 200 unterirdische Veloabstellplätze zwischen den beiden Unterführungen vorgesehen (oberirdisch, solange das Baufeld S4 nicht genutzt wird), sowie temporär eine oberirdische Anlage für 400 Veloabstellplätze im südlichen Bereich der Unterführung West, innerhalb des Interessengebiets der SBB. Bei Beanspruchung dieser Fläche durch die Bahnen soll in Absprache mit allen Beteiligten ein Ersatzstandort in vertretbarer Entfernung zu den Perronzugängen gefunden werden. Zusätzlich beabsichtigt die Stadt Burgdorf im südlichen Bereich eine bewachte Velostation zu realisieren.