Verkehrsvarianten Quartiersammelstrasse «Jacques Häfliger-Strasse»

Für die Lage der neuen «Jacques Häfliger-Strasse» stehen zwei Varianten zur Diskussion.
Bei der Basisvariante mit Brücke (entspricht dem kommunalen Verkehrsrichtplan von 2013) erfolgt der Anschluss an die «Jacques Häfliger-Strasse» über den Grubenweg – Feldstrasse – Bahnfeldstrasse Richtung Norden bzw. Grubenweg – Farnsbergstrasse Richtung Süden. Als Rückfallebene ist die Verbindung Grubenweg – Bahnhofplatz West bei dieser Variante ebenfalls noch eine Option. Weshalb wird im folgenden Textblock genauer erläutert.
Bei der «Optimierten Variante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine» (entspricht dem Richtkonzept Verkehr) erfolgt der Anschluss an die neue «Jacques Häfliger-Strasse» über die Lorrainestrasse. Die beiden Varianten sollen im Rahmen der laufenden Planung evaluiert und bewertet werden.
Für den Variantenvergleich liegen die Fachberichte der Kontextplan AG vom Mai 2021 und des Büros georegio vom Juni 2021 vor. In einem Beurteilungsraster werden aufgrund vielfältiger Faktoren die beiden Varianten miteinander verglichen. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens soll dieser Variantenvergleich durch die Bevölkerung beurteilt werden.
Die Methodik des Beurteilungsrasters basiert auf den Grundsätzen der nachhaltigen Entwicklung (NE) wie sie auch der Kanton Bern zur Beurteilung von Strassenprojekten anwendet.

	Variante 0 «Brücke»						Variante 2 «Lorraine»					Bemerkungen
	−2	−1	0	1	2		−2	−1	0	1	2	
Umweltfaktoren												
Lärmbelastung Umfeld												nur punktuell
Luftbelastung Umfeld												Mehrverkehr
Flächenverbrauch (Boden)												Liegenschaften Bahn
Rohstoffverbrauch												
Energieverbrauch Ausführung												
Energieverbrauch Betrieb												stop and go
Klimaauswirkung												Mehrverkehr
Auswirkung auf Versiegelung												
Wirtschaftsfaktoren												
Realisierungskosten												
Betriebskosten												
Aufwand Unterhalt												
Auswirkungen lokale Wirtschaft												Querung Quartier
Wirtschaftlichkeit insgesamt												Aufwand–Ertrag
Erreichbarkeit Zentrum												
Verdichtung nach innen												Erhalt Liegenschaften
Ausnutzung der Flächen												
Erneuerungsbedarf Instrument												Richtplan anpassen
Auswirkungen auf Reisezeiten												
Gesellschaftsfaktoren												
Sicherheit allgemein												Kreuzungssituation
Schulwegsicherheit												Querung Lorraine
Auswirkungen Fussgänger												
Auswirkungen Veloverkehr												
Auswirkungen miV												Durchfahrt
Auswirkungen öV												Evtl. Unterführung
Verkehrsfluss allgemein												Stau an Kreuzung
Hindernisfreiheit												Trennsystem
Lebensqualität Quartier												Mehrfachnutzung
Verkehrsberuhigung												Insgesamt Koexistenz
Auswirkungen Ortsbild												Brücke als Objekt
Auswirkungen Freiraumqualität												Bahnhofplatz
Faktoren Quartierverkehr												
Übergeordnete Erschliessungsfunktion QSS Bernstrasse - Wangenstrasse												
Übergeordnete Erschliessungsfunktion QSS Niederönz /westliche Wohnquartiere Herzogenbuchsee												
Belastung Quartier Feldstrasse												
Belastung Grubenweg sowie Bahnhofplatz West												MIV–freier Bahnhofplatz
Belastung Lorrainestrasse												
Verkehrsberuhigende Wirkung												
Abhängigkeiten zu Parzellen entlang Mühleweg												
Anschluss Lindenweg												
Entschädigungsfragen												

Beurteilungsmatrix Vergleich Verkehrsvarianten, Auszug aus Bericht georegio | August 2021

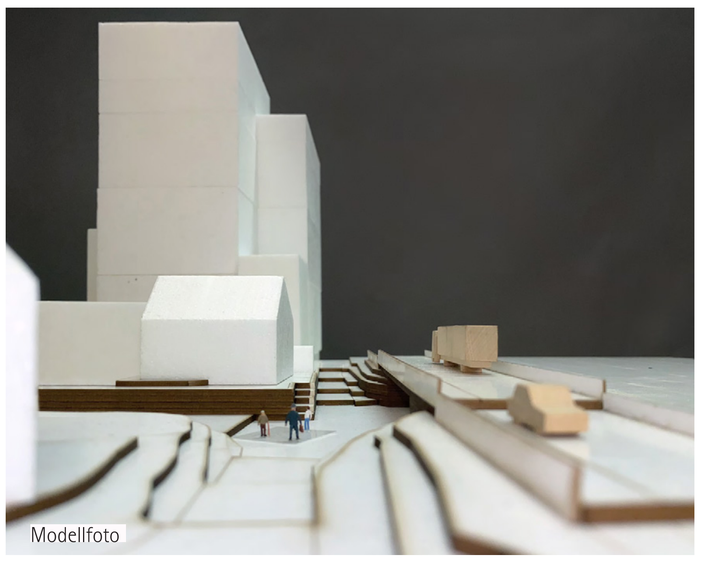
In der Tabelle bedeuten die Werte:
-2 stark negativ | -1 negativ | neutral | 1 positiv | 2 stark positiv

Bahnhofplatz West verkehrsfrei von MIV (motorisierter Individualverkehr)

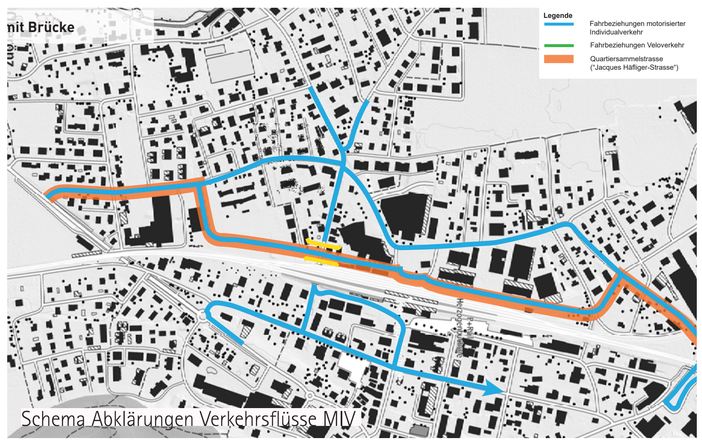
Basisvariante mit Brücke (bisher Variante 0)
-> der Verkehr muss über die Feldstrasse durch das Quartier geführt werden

Das Brückenprojekt entspricht einem Strassenplan von 2014. Die Lorrainestrasse wird in dieser Variante nicht direkt ans übergeordnete Verkehrssystem «Jacques Häfliger-Strasse» angebunden, sondern mit einer Brücke überquert. Dadurch wird die Lorrainestrasse entlastet. Damit die Brücke dieselbe lichte Höhe aufweist wie die Unterführung, muss die Brücke etwa 1.20 Meter über das Bahntrasse angehoben werden.
Ein Verzicht auf diese städtebaulich unerwünschte Situation wäre möglich, sofern die Lorraine-Unterführung für Busse und Lastwagen gesperrt würde. Die Anbindung von Niederönz erfolgt in erster Priorität Richtung Norden über die Verbindung Grubenweg-Feldstrasse-Bahnfeldstrasse und Richtung Süden über die Farnsbergstrasse.

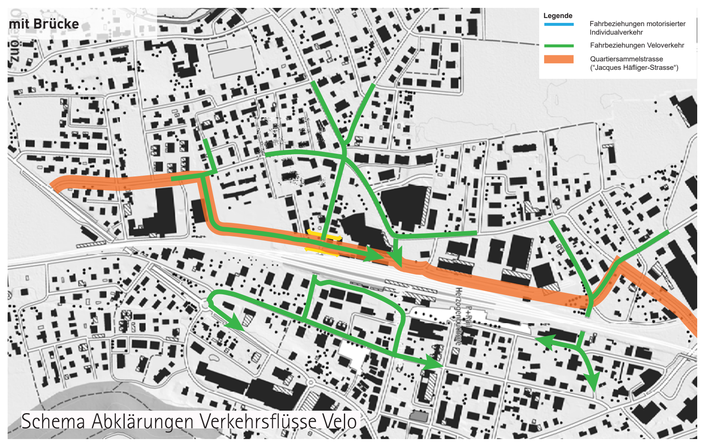
Querschnitt



Modellfoto



Schema Abklärungen Verkehrsflüsse MIV



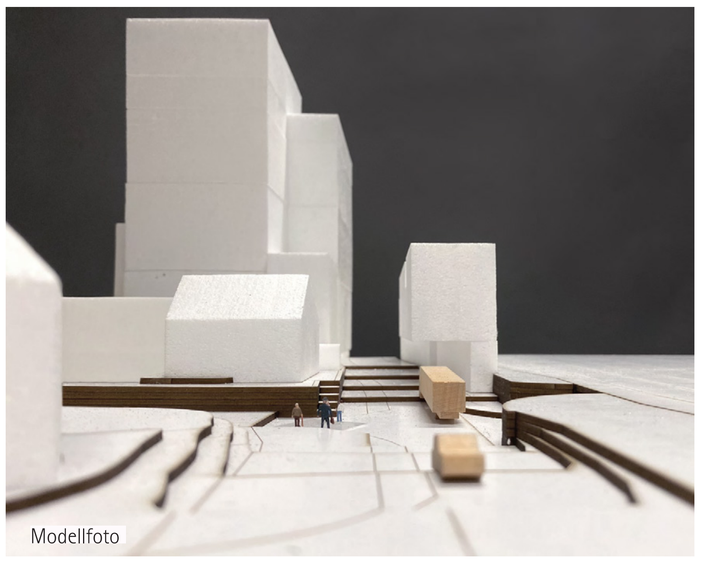
Schema Abklärungen Verkehrsflüsse Velo

Optimierte Variante mit direktem Anschluss der Unterführung Lorraine (bisher Variante 2)
-> der Verkehr wird über die QSS geführt, nicht durch das Quartier

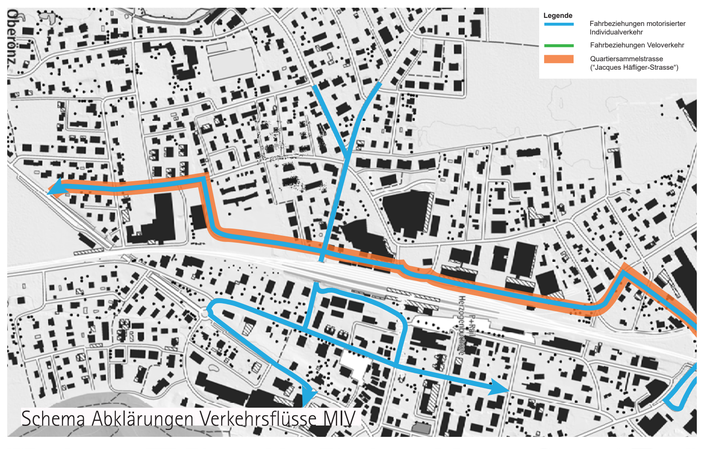
Diese Variante sieht eine niveaugleiche Anbindung der «Jacques Häfliger-Strasse» an die Lorrainestrasse vor. Die Strasse wird gegenüber der Lorrainestrasse vortrittsberechtigt sein. Eine leichte Verschiebung in Richtung der Bahngleise führt zu einer besseren Übersicht im Kreuzungsbereich sowie zu einem Verzicht auf aufwändige Mauerneubauten.
Auch diese Variante geht davon aus, dass die Lorraine-Unterführung weiterhin für alle Verkehrsmittel befahrbar sein wird. Bei einer Sperrung derselben für Busse und Lastwagen könnte das Terrain etwas angehoben werden. Der Privatverkehr wird in dieser Variante über die Feld- und Bahnfeldstrasse geführt. Der Bahnhofplatz West ist somit verkehrsfrei vom motorisierten Individualverkehr was für die Qualität des Platzes von grosser Bedeutung ist und die bestehenden Quartierstrassen können im Vergleich zur anderen Variante vom Durchgangsverkehr entlastet werden.
Weitere Unterschiede sind, dass diese Variante weniger in private Grundstücke (Landerwerb) eingreift und die Baukosten tiefer sind. Zudem kann bei dieser Variante zwischen der «Jacques Häfliger-Strasse» und dem Bahntrasse Nutzfläche - zum Beispiel Gewerbenutzungen (Gebäude J1 und J2) - geschaffen werden.

Seitens des Planungsteams wird die Variante mit Anbindung an die Lorraine gemäss Richtprojekt zur Weiterbearbeitung empfohlen.

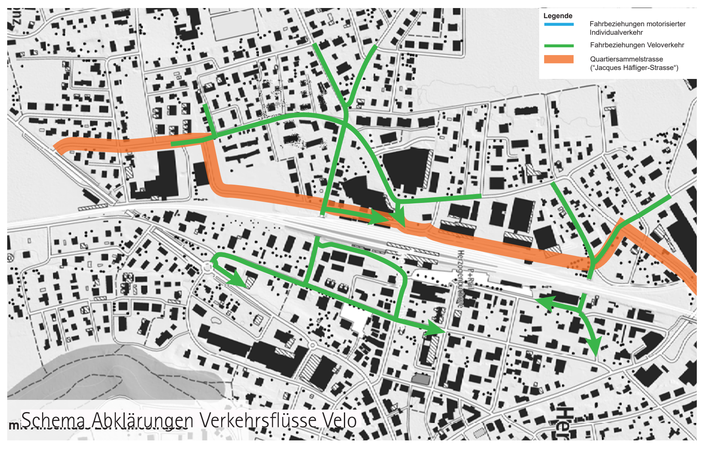
Querschnitt



Modellfoto



Schema Abklärungen Verkehrsflüsse MIV



Schema Abklärungen Verkehrsflüsse Velo