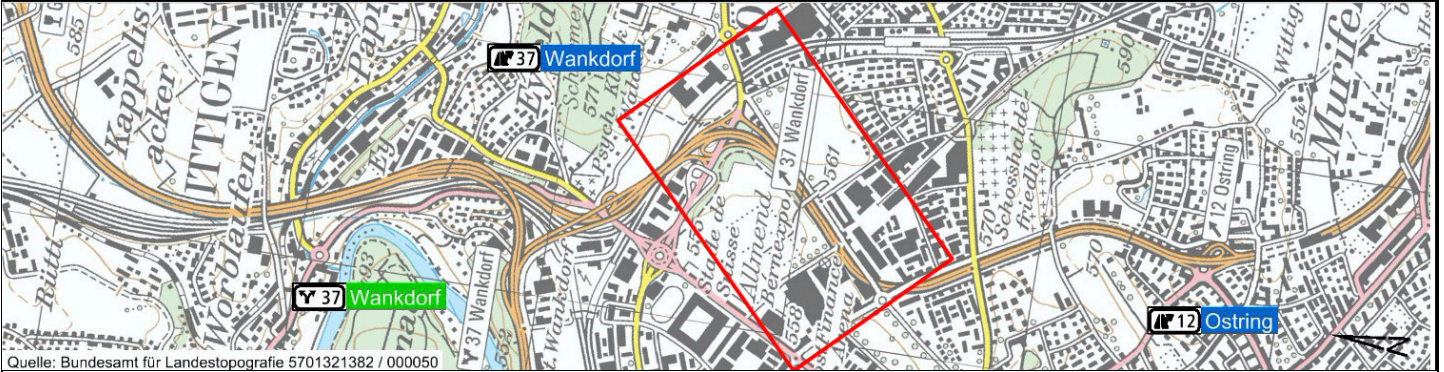




Nationalstrassen N06



Quelle: Bundesamt für Landestopografie 5701321382 / 000050

Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf

Unterhaltsabschnitt:	32	Kanton:	Bern
Objekt / Los:	-	Gemeinde:	Bern
Unterhaltskilometer:	1+435 - 2+600	Projektnummer:	130026
RBBS:	-	Projektbezeichnung:	N06.32-009

Ausführungsprojekt (AP)

i_{1.3} Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Art. 12 Abs. 1 NSV (SR 725.111)

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG

Ensingerstrasse 25
3006 Bern
031 351 68 51
www.kloetzli-friedli.ch

**KLÖTZLI
FRIEDLI**
Landschaftsarchitekten AG

Bürointerne Dokument-Nr.

KF 1383_1_83

Rev.	Erstellt	Index A	Index B	Index C	Index D	Dokument / Plan - Nr. (PV):	KF-AP-U-11-0156
Datum	30.10.2020					Inventarobjekt-Nr.:	-
Erstellt	frb/stj					Format:	A4
Geprüft	frb					Massstab:	-
Projektleitung Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Uttigenstrasse 54 3600 Thun						Eingegangen:	
						Geprüft / Prüfung.:	
						Freigabe:	

Impressum

Bauherrschaft:

Bundesamt für Strassen ASTRA
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
3600 Thun

Spezialist Landschaftsarchitektur:

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Ensingerstrasse 25
3006 Bern

Bauherrenunterstützung:

TMP Bauingenieure AG
Niklaus Wengi-Strasse 36
2540 Grenchen

Weitere Beteiligte:

Projektverfasser Bau:	Planerteam B+B % B+S AG
Spezialist BSA:	IG AnWak Engineering AG % IM Maggia Engineering AG
Spezialist Geologie:	Geotechnisches Institut AG
Spezialist Gestaltung:	Eduard Imhof, Architekt ETH
Spezialist Langsamverkehrsbrücke:	ARGE LVB Wankdorf % Conzett Bronzini Partner AG
Spezialist Umwelt / Akustik / Lärmschutz:	CSD Ingenieure AG
Spezialist Verkehr:	Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG

Abkürzungsverzeichnis

AEM	Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen
AP	Ausführungsprojekt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BSA	Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen
BUGAW	Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
IP	Installationsplatz
DP	Deponieplatz
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
KAWA	Kantonale Verwaltung Amt für Wald
LBP	Landschaftspflegerische Begleitplanung
LVB	Langsamverkehrsbrücke
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
NHV	Verordnung über den Natur- und Heimatschutz
NSV	Nationalstrassenverordnung
PUN	Pannestreifenumnutzung
SABA	Strassenabwasserbehandlungsanlage
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
SN	Schweizerische Norm
STEK	Stadtentwicklungskonzept
T/U	Bezeichnung Fachgebiet Trasse / Umwelt gemäss ASTRA Fachhandbuch
UEF	Überführung
UeO	Überbauungsordnung
VM-CH	Verkehrsmanagement Schweiz
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabe Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)	7
1.3	Ziele	9
2	Grundlagen	10
2.1	Normen und Richtlinien	10
2.2	Inventare und Schutzgebiete	10
2.3	Konzepte Kanton und Stadt Bern	11
2.4	Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden	12
2.5	Geschichte Gebiet Allmenden	14
2.6	Allmenden und Anschlussflächen heute	18
2.7	Projektspezifische Grundlagen	22
2.8	Grosse Allmend und Stadtgrün	27
3	Weiterbearbeitung	28
3.1	Weiterbearbeitung Projektstudie Raum Wankdorf	28
3.2	Variantenstudien Hanggestaltung Grosse Allmend	29
3.3	Variantenstudien Führung Langsamverkehr auf der Grossen Allmend	34
3.4	Variantenstudien Vegetation	37
3.5	Variantenstudien Anschlussflächen	43
3.6	Variantenstudien Zäune, Geländer	47
3.7	Gestaltung Bolligenstrasse Süd (Bolligenallee)	47
4	Projektbeschreibung	49
4.1	Gestaltung Grosse Allmend	49
4.2	Gestaltung Anschlussflächen	54
5	Schlussfolgerung	60
	Abbildungsverzeichnis	62
	Quellenverzeichnis	64
	Anhang	65

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf liegt an der Grenze der Gemeinden Bern, Ittigen und Ostermündigen und ist das am dynamischsten wachsende Gebiet im Kanton Bern. Ein Grund dafür ist der sehr gute Standort im Zentrum der Schweiz und der optimale Anschluss an das Nationalstrassennetz sowie die naheliegende Verzweigung Wankdorf. Durch das Wachstum im Perimeter des ESP Wankdorf ergeben sich künftig hohe Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen einer Testplanung Wankdorf wurde unter Federführung des Kantons Bern eine umfangreiche Variantenuntersuchung und Bewertung für die Neukonzeption des Gebietes rund um den Anschluss Wankdorf durchgeführt und alle Beteiligten integriert. In der Konkretisierung wurde die Projektstudie N06 Raum Wankdorf unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen ASTRA erarbeitet.

Eine gross angelegte Verkehrsstudie im Auftrag des ASTRA hat zudem aufgezeigt, dass der Nationalstrassenanschluss Wankdorf im Jahr 2022 überlastet sein wird. Der Rückstau vom untergeordneten Strassennetz reicht bis auf die Stammlinie der Nationalstrasse zurück, was erhebliche Leistungseinbussen und Sicherheitsdefizite mit sich bringt. Auf Grund dessen ist eine verkehrliche Neuorganisation des Anschlusses Wankdorf notwendig. Diese Neuorganisation des Anschlusses inkl. der Sekundärknoten und Zubringerachsen dient dazu, das stark ausgelastete städtische Verkehrssystem rund um den Wankdorfplatz und den Nationalstrassenanschluss Wankdorf mit geeigneten Verkehrsmanagementmassnahmen verkehrstechnisch zu optimieren. Die kreuzungsfreie Führung der Ausfahrtsrampen und die Neukonzeption der Verkehrsknoten sorgen für eine Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrsablaufs.

Die Neuorganisation des N06 Anschlusses Wankdorf steht in einem übergeordneten Zusammenhang mit der Verkehrssituation rund um Bern und muss aufwärtskompatibel bzw. auch ohne die vorgesehene Engpassbeseitigung zwischen Bern Wankdorf und dem Anschluss Muri "N06 PEB Wankdorf – Muri, Bypass Ost" funktionieren. Hierzu wurden in einer separaten Projektstudie Varianten für einen Bypassstunnel untersucht, welche dem vorliegenden Projektvorhaben zu Grunde liegen.

Weiter geht man beim vorliegenden Projekt davon aus, dass das ASTRA-Projekt "N06 Pannenstreifenumnutzung (PUN) Wankdorf – Muri" und das Kantonale Projekt "Bolligenstrasse Nord" realisiert und in Betrieb sind. Die Neuorganisation des Anschlusses Wankdorf ist jedoch auch unabhängig des PUN-Projekts möglich und sinnvoll.

Eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit zur Neukonzipierung des N06 Anschlusses Wankdorf ergab ein positives Kosten-/ Nutzenverhältnis. Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen ist das Bundesamt für Strassen ASTRA zum Schluss gekommen, dass es aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist, die Projektierung für den Ausbau des betreffenden Nationalstrassenanschlusses rasch anzugehen.

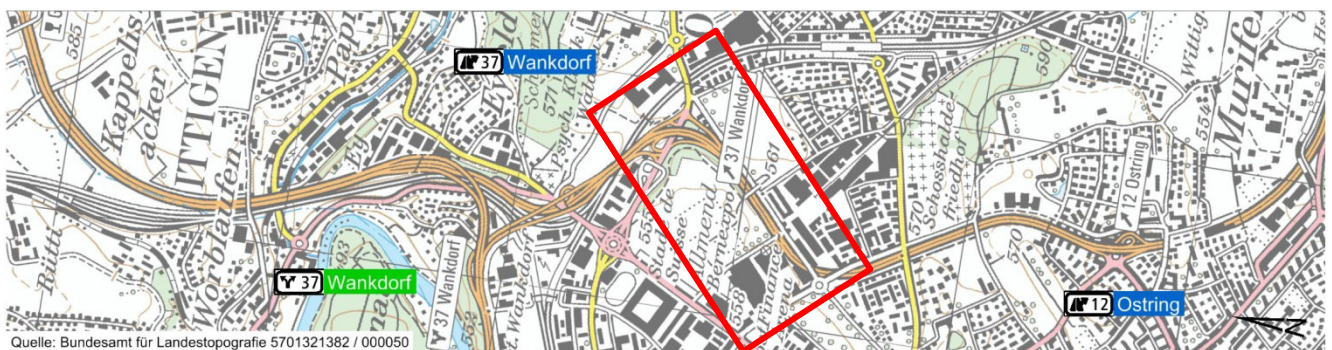


Abbildung 1: Projektperimeter N06 Umgestaltung Anschluss Wankdorf (N06 BUGAW)

1.1.1 Projektentwicklung

Im Rahmen der Testplanung Wankdorf (2009-2012) wurde unter Federführung des Kantons Bern eine umfangreiche Variantenuntersuchung und Bewertung für die Neukonzeption des Gebietes rund um den Anschluss Wankdorf durchgeführt. In der Konkretisierung wurde die Projektstudie N06 Raum Wankdorf (2012-2014) unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen ASTRA erarbeitet und kann von der Projektierungstiefe als Generelles Projekt gemäss NSV Art. 11 angesehen werden. Die Planungs- und Projektierungsinhalte aus der Projektstudie N06 Raum Wankdorf weisen die Machbarkeit der Bestvariante aus der Testplanung nach. Die Projektstudie wurde in enger Abstimmung mit den kantonalen Planungsinstrumenten sowie den kommunalen Vorhaben und Belangen, so wie es im Rahmen eines Generellen Projektes üblich ist abzusichern. Die relevanten Vertreter von Kanton, der Stadt Bern sowie der Gemeinde Ostermundigen partizipierten eng am Planungsprozess. Es wurden die Linienführung, die Anschlussstellen mit den Zu- und Wegfahrten, die Kreuzungsbauwerke und die Anzahl Fahrstreifen gemäss eines Bearbeitungsstandes Generelles Projekt definiert (NSV Art. 10). Weiter wurden für den Abschnitt Bern-Wankdorf bis zur Überführung BernExpo für die geplante Neuorganisation keine neuen Anschlüsse oder neue Anbindungen am bestehenden Anschluss Wankdorf geschaffen. Die vorhandenen Verbindungen werden einzig aus Platz- und Sicherheitsgründen verlegt respektive angepasst (Verlängerung Ein- und Ausfahrtsrampen, Entflechtung der Verkehrsströme). Zudem werden keine zusätzlichen Anbindungen an der Verzweigung Wankdorf vorgesehen und keine Kapazitätssteigerungen auf der Stammstrecke der Nationalstrasse N06 verursacht. Die Anzahl Fahrstreifen auf der Stammstrecke bleibt wie heute bestehen.

Unter diesen Voraussetzungen wurde entschieden, auf Basis der Projektstudie N06 Raum Wankdorf das Ausführungsprojekt (NSV Art. 10) zu erstellen.

1.1.2 Auftragsdefinition

Zur Bewältigung der erwarteten weiteren Verkehrszunahme und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird der N06 Anschluss Wankdorf umgestaltet und der dazugehörige Nationalstrassenabschnitt angepasst. Das Projekt beinhaltet den Umbau des Anschlusses und der benachbarten Knotenpunkte sowie die Umgestaltung der Bolligenstrasse Süd. Im Bereich der Überführung BernExpo werden sowohl die N06 als auch die Bolligenstrasse zunächst auf den Bestand zurückgeführt. Es handelt sich um eine verkehrliche Neuorganisation des Anschlussbereiches. Sie dient vor allem dazu, das stark ausgelastete städtische Verkehrssystem rund um den Wankdorfplatz und den Autobahnanschluss verkehrstechnisch zu optimieren und Massnahmen im Verkehrsmanagement zu ermöglichen. Die niveaufreie Führung der Ausfahrtsrampen sorgt für eine Entflechtung und Verflüssigung des Verkehrsablaufs.

Die Umweltaanforderungen des ASTRA, der kantonalen Fachstellen und der Bevölkerung sind konsequent und stufengerecht umzusetzen. Den Bedürfnissen des Unterhaltes muss Rechnung getragen werden. Auf die verkehrlichen Auswirkungen in den Bauphasen - insbesondere im Anschlussbereich und auf dem untergeordneten Strassennetz – wird ein spezielles Augenmerk gerichtet. In der Planung ist zu berücksichtigen, dass die spätere Realisierung unter sehr hoher Verkehrsbelastung erfolgt und soweit möglich sämtliche Verkehrsbeziehungen im Anschlussbereich jederzeit zu gewährleisten sind. Die Verkehrsbehinderungen während dem Ausbau sind daher auf ein Minimum zu beschränken und die Realisierung mit den Nachbarprojekten im und am Projektperimeter zu koordinieren. Die N06 Pannestreifenumnutzung (PUN) zwischen dem Anschluss Bern Wankdorf und Muri muss stets in Betrieb bleiben. Wo nötig sind Provisorien zu erstellen. Fahrstreifenabbauten werden nur nachts toleriert.

Das Projekt ist ressourcenschonend und wo möglich unter Ausnützung der Restlebensdauer verschiedener Anlageteile zu planen. Die Anpassungen betreffen Trasse, Entwässerung, Fahrzeugrückhaltesysteme, Zäune, Signalisation und Markierung, Kunstbauten, Lärmschutz und Betriebs- und Sicherheitsanlagen (BSA) der offenen Strecke und des Anschluss Wankdorf. Die Entwässerung muss an die gesetzlichen Vorgaben angepasst und erweitert werden. Die Betriebs- und Sicherheitsanlagen (BSA) sind auf die neuesten Anforderungen des VM-CH auszulegen.

1.1.3 Vorgehen

Das vorliegende Ausführungsprojekt wurde in einem interdisziplinären Prozess und unter frühzeitigem Einbezug des Kantons und der Stadt Bern erarbeitet. Dieses wird gemäss Art. 12 Abs. 2 NSV öffentlich aufgelegt. Die Vertreter des Kantons, der Stadt Bern, weitere Anspruchsgruppen und Interessensvertreter konnten im Rahmen der Gesamtprojektkoordination (GPKS) an der Projektentwicklung partizipieren. Da die Neuorganisation des Anschlusses auch gestalterische und städtebauliche Relevanz hat, wurde der Planungsprozess durch einen "Gestaltungskonvent", zusammengesetzt aus unabhängigen Experten für Landschaft und Architektur, begleitet.

Der Planungsprozess wurde unter der Gesamtprojektleitung des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Filiale Thun geführt und durch den Projektverfasser Bau koordiniert. Die interdisziplinäre Vorgehensweise zwischen den Fachgebieten Verkehr, Trasse, Kunstbauten, Entwässerung, Umwelt, landschaftspflegerische Begleitplanung,

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Gestaltung sowie Betriebs- und Sicherheitsanlagen stand im Zentrum, um ein optimales Kosten-/ Nutzenverhältnis und eine langfristig ausreichende Trag-, Verkehrs- und Betriebssicherheit zu erreichen, wie auch den geltenden umweltrechtliche Anforderungen zu entsprechen. Der Projektverfasser des Siegerprojektes aus dem Wettbewerb Langsamverkehrsbrücke wurde in die Projektorganisation integriert und die Resultate im vorliegenden Ausführungsprojekt abgeglichen. Unter Anwendung der ASTRA Richtlinien, der Fachhandbücher und des eigens für das Projekt erstellten Gestaltungsleitfadens wurde in der Projektierung ein einheitliches und standardisiertes Layout der Anlage angestrebt.

Im Rahmen der Variantenuntersuchungen hat man den Fächer für die Konzeption des Anschlusses Wankdorf geöffnet und umsetzbare Lösungsmöglichkeiten in jedem Fachgebiet aufgezeigt, welche auf Wirtschaftlichkeit, Zweckmässigkeit, technische Machbarkeit, Umwelt und Gesellschaft beurteilt wurden.

Die Bestvarianten der Variantenstudien wurden fachübergreifend evaluiert, unter Einbezug der ASTRA Fachunterstützung genehmigt und als Gesamtsystem für die Ausarbeitung in die Phase Ausführungsprojekt freigegeben.

1.2 Aufgabe Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)

1.2.1 Analyse und Gesamtkonzept Gesamttraum

- Zusammenfassung historische Entwicklung
- Analyse Gesamttraum
- Zusammenstellen und Analysieren der zukünftigen Eingriffe ausserhalb der Verkehrsflächen (Mauern, Böschungen, Einschnitte, Verkehrsinseln, Zwischenbereiche, Brückenanschlüsse etc.).
- Entwickeln eines Gestaltungs-, respektive Verhaltenskonzepts, eines Leitfadens für Gestaltung, Vegetations- und Oberflächenstrukturen.
- Die Anforderungen an Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen (AEM) sollen in die konzeptionellen Überlegungen einfließen.

1.2.2 Weiterbearbeitung Wettbewerb Grosse Allmend und Anschlussflächen

Grosse Allmend

- Einbindung und Einbettung Langsamverkehrsnetz und UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D
- Vegetationskonzept
- Flora und Fauna
- Wald
- Hangausbildung zum Anschluss Schermenweg
- Geländemodellierung

Bananenparzelle

- Einbindung und Einbettung Langsamverkehrsweg und Anschlüsse UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D
- Anschluss Bananenbrücke
- Geländemodellierung
- Einbindung und Einbettung SABA
- Vegetationskonzept

Kleinbautenparzelle

- Einbindung und Anschlüsse UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D
- Geländemodellierung
- Konzept Kleinbauten
- Vegetationskonzept

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Brückenraum BRÜCKE Schermenweg T 03

- Variantenstudien Gestaltungskonzept
- Variantenstudien Umgang mit Brückenschatten
- Vegetationskonzept

Gestaltung Übergang Grosse Allmend Seite Schermenweg und Bolligenstrasse

- Einbindung Eventstrasse
- Gestaltung Übergänge Mauer - Böschung
- Beurteilung der Auswirkungen auf die Grosse Allmend

Gestalterische und landschaftspflegerische Begleitung der Achse Bolligenallee

- Variantenstudien bezüglich der Auswirkungen auf die bestehende Allee
- Baumschutz Bolligenallee
- Beurteilung des Langsamverkehrsregimes

Ankunftsplatz UEF Zentweg T 04 auf Seite Kleine Allmend

- Einbindung und Anschluss UEF Zentweg T 04
- Geländemodellierung
- Vegetationskonzept

Objekt- und Ortsbezeichnungen

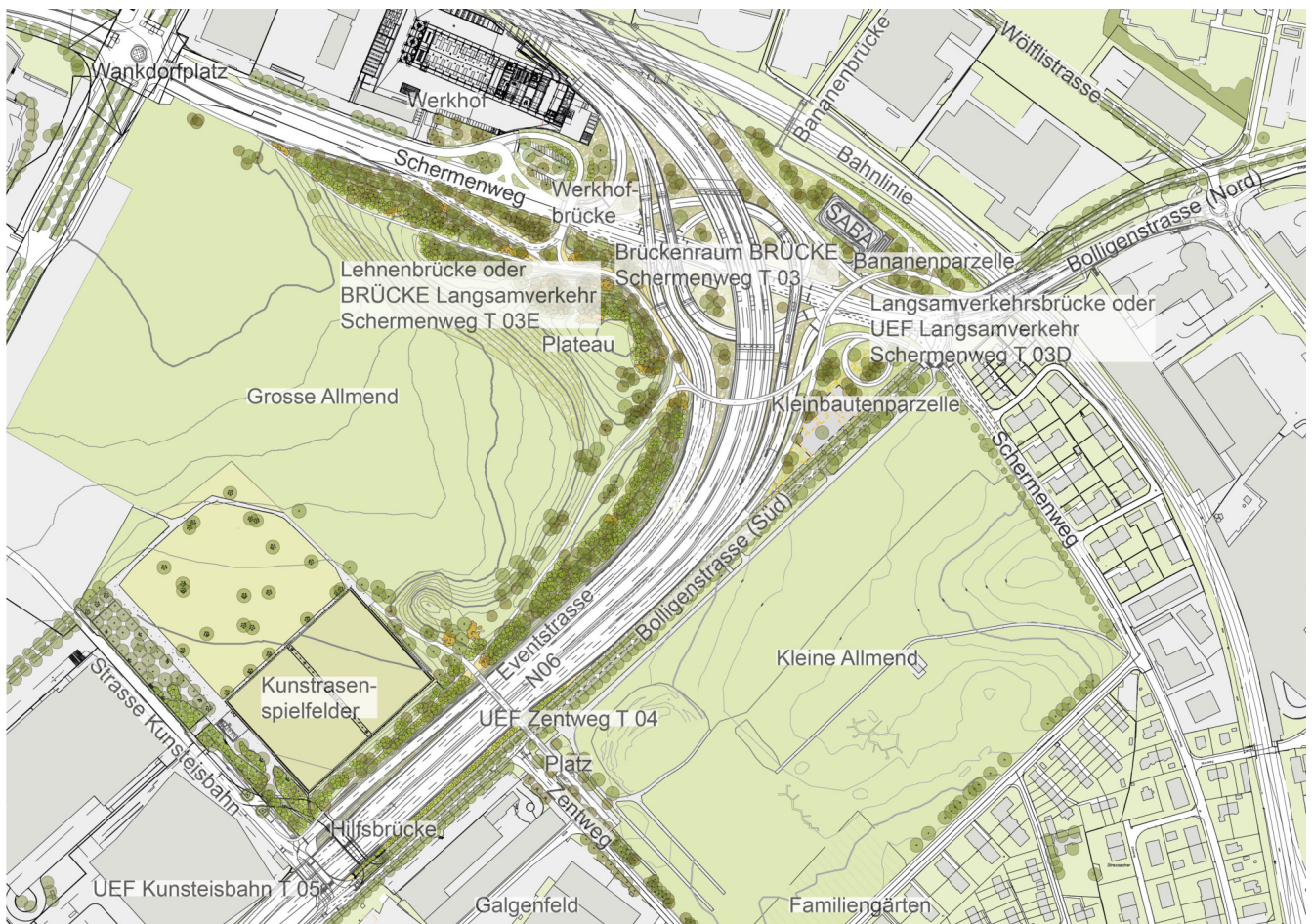


Abbildung 2: Projektplan mit Objekt- und Ortsbezeichnungen

1.3 Ziele

1.3.1 Landschaftspflegerische Ziele

- Die gestalterische Integration der Anlage in die Landschaft ist aufzuzeigen. Dabei sind dem Auftraggeber eine landschaftliche und gestalterische Gesamtsicht des Bearbeitungsperimeters und die gebührende Rücksichtnahme auf die Räume der Grossen Allmend und der Kleinen Allmend wichtig.
- Der Anschlussbereich ist weitestgehend in die Umgebung und Grosse Allmend zu integrieren, dabei ist die Schonung der Grossen Allmend zentral.
- Möglichst viel Walderhalt auf der Grossen Allmend.
- Die Kunstbauten, Rampenbrücken, Brücken, Brückenaufleger, Stützmauern und die Strassen sind harmonisch und schonend ins Gelände einzubinden.
- Sicherstellung und Aufwertung der vernetzenden Funktionen der bestehenden Elemente.
- Förderung der Biodiversität.
- Wiederinstandstellung und Aufwertung temporär beanspruchter Lebensräume.
- Die historische Allee Bolligenstrasse ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt und ist zu schützen bzw. zu erhalten.

1.3.2 Ziele Gestaltung Grosse Allmend und Anschlussflächen

- Weiterbearbeiten und Weiterentwickeln der prägenden Konzeptbausteine des Siegerprojektes „Sinus“ des Wettbewerbs Langsamverkehrsbrücke (LVB).
- Gestaltung des Hügels als grüner Abschluss der Grossen Allmend gegen aussen.
- Einbinden der Langsamverkehrsbrücke und der Langsamverkehrswege in die Gosse Allmend und in die Anschlussflächen unter Berücksichtigung der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum.
- Ablesbares und verbindendes Vegetationskonzept auf der Grossen Allmend und auf den Anschlussflächen mit einem differenzierten Raumkonzept mit Blickbeziehungen in die Landschaft.
- Möglichst viel Walderhalt und Weiterentwicklung des Waldes aufbauend auf dem Bestand.
- Mehrwert schaffen für Mensch und Natur mit grösstmöglicher Vielfalt, ökologisch wertvolle, spannungsvolle und vielfältige Aufenthaltsorte sowie Lebensräume für Mensch, Flora und Fauna.
- Die Nutzungen auf der Grossen Allmend müssen erhalten bleiben.
- Einbinden der Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) ins Gelände.
- Einbinden der Kleinbauten ins Gelände.
- Gesamtgestaltungskonzept für die Behandlung der Brückenräume.
- Barrierefreie Einbettung des Langsamverkehrswegs und Anbindung an die Langsamverkehrsbrücke sowie an die UEF Zentweg T 04.

1.3.3 Ziele Gestaltung Bolligenstrasse Süd

- Die Allee der Bolligenstrasse Süd muss als geschlossene homogene Allee in Erscheinung treten.
- Der Verlauf der neuen Baumreihe und des Grünstreifens muss harmonisch in das neue Verkehrskonzept eingebunden werden.
- Die öffentliche Beleuchtung sowie die Zu- und Wegfahrten müssen mit den bestehenden und ersetzten Allee-bäumen in Übereinstimmung gebracht werden.
- Der räumliche Abschluss entlang der Nationalstrasse muss als zusammenhängendes Gesamtkonzept lesbar sein.

2 Grundlagen

2.1 Normen und Richtlinien

2.1.1 Projektspezifische Gesetze, Richtlinien, Normen

- ASTRA 18007 Grünräume an Nationalstrassen, Gestaltung und Betrieblicher Unterhalt, 2015 V1.10
- ASTRA 88007 Grünräume an Nationalstrassen, Methodologie zur Festsetzung von Biodiversitätsschwerpunkten, 2015 V1.01
- ASTRA 21 001 Fachhandbuch Trasse / Umwelt, Januar 2016
- ASTRA 22 001 Fachhandbuch Kunstbauten, Januar 2016
- VSS SN 640568 Passive Sicherheit im Strassenraum, Geländer, Dezember 2013
- SIA 358 Geländer und Brüstungen SN 543 358, 1996
- Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG)
- Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (NHV)
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS), Bundesamt für Kultur
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), BAFU
- Geoportal des Kantons Bern (Richtplan-Informationssystem, ISOS Schützenswerte Ortsbilder, Juni 2017)
- Baumkataster der Stadt Bern, aktueller Datensatz, 2015
- Bauordnung der Stadt Bern, 2006 (Stand: 9. Oktober 2015)
- Zonenplan der Stadt Bern (Stand: 21. September 2015)
- UeO Schermenareal: Fussweg und Detailerschliessung, Fusswegverbindung Grosse Allmend Industrie- und Gewerbezone, Freifläche a.
- Nutzungszonenplan Allmenden vom 17.06.2012
- Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden Bern vom Stadtplanungsamt Bern vom 06.09.2013
- Handbuch Planen und Bauen im öffentlichen Raum der Stadt Bern Normalien C Kapitel 5 und 6 vom 11.3.2020
- Baumschutzreglement der Stadt Bern Stand 1.Juli 2014, geändert 7.Juli 2017
- Stadtteil 4 Kirchenfeld - Schosshalde Quartierplan Bericht der Stadt Bern vom 12.2012
- STEK 2016 der Stadt Bern vom 03.2017
- SIA 318 Garten- und Landschaftsbau vom 1.Juli 2009 und alle weiteren einschlägigen SIA – und VSS Normen
- Zivilgesetzbuch Art. 79k * 1.8 Einfriedungen, 01.01.2015
- Strassen Wege Plätze - Richtlinien „behindertengerechte Fusswegnetze“, Mai 2003, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen
- IVS Bolligenstrasse
- Unterlagen aus dem Archiv Stadtgrün Bern
- Broschüre Aviatik «100 Ans Aviation Suisse Brochure» vom Juli 2014

2.2 Inventare und Schutzgebiete

2.2.1 Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS)

Die Hochalleen an der Bolligenstrasse und Papiermühlestrasse sind die ältesten Elemente in der vorderen Allmend. Sie sind im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) enthalten und damit auch geschützt in der Stadt Bern. Der im IVS als Abschnitt Beundenfeld-Chrützweg bezeichnete Teil der Bolligenstrasse ist 2.5 km lang. Er zeichnet sich durch den Baumbestand aus und wird im IVS zu den eindrücklicheren Allee-Strassen der Stadt Bern gezählt.

2.2.2 Landschafts- und Ortsbildschutzareal Grosse Allmend und Kleine Allmend sowie Umgebung

Die Grosse und Kleine Allmend sind im Nutzungszonenplan der Stadt Bern der Zone im öffentlichen Interesse zugeordnet und liegen zu einem grossen Teil im Zonentyp SZA - Schutzzone A (Landschafts- und Ortsbildschutzareal). Zudem liegen auch zwei Verkehrsinseln bei den Nationalstrassenausfahrten von Lausanne und von Zürich her kommend, die Kleinbautenparzelle, der Garten hinter der Lärmschutzwand beim Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse und zwei Streifen zwischen der Bolligenstrasse und Nationalstrasse in der Schutzzone A.

2.3 Konzepte Kanton und Stadt Bern

2.3.1 Entwicklungsschwerpunkt ESP Wankdorf

Die Grosse und Kleine Allmend gehören zum ESP Wankdorf. Der Richtplan ESP Wankdorf wurde erstmals 1995/96 erarbeitet und genehmigt. Ein Richtplan aus dem Jahr 2010 bildet den Rahmen für die Entwicklung bis ca. 2020.

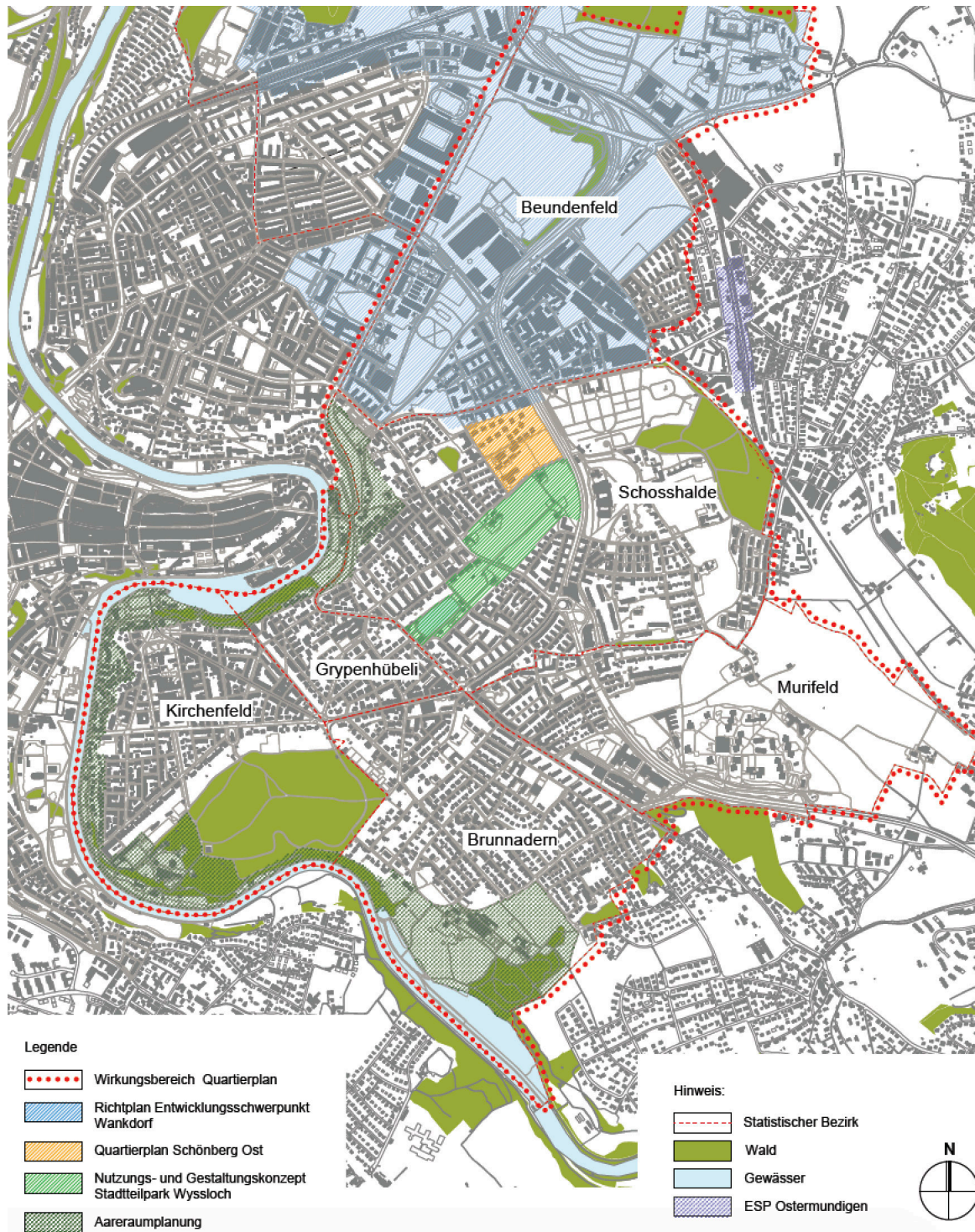


Abbildung 3: Quartierplan 2012 Stadtteil IV mit ESP Wankdorf (blau schraffiert)

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

2.3.2 Quartierplanungen Stadtteil IV 2012 und Stadtteil V 2010

In beiden Quartierplanungen sind die Allmenden als wichtige Trittsteine der Freiraumverbindung zwischen Bärenpark und Schermenweld aufgeführt. Die als Grünfläche bezeichnete Zone ist für den Stadtteil V zentral.

Im dicht überbauten Nordquartier bilden die Allmenden eine grosszügige Zäsur, die es zu erhalten und verbessern gilt.

Die Allmenden sind von zentraler Bedeutung für den Breitenrain, gehören aber zum Stadtteil IV Kirchenfeld – Schosshalde.

Quartierplan 2012 Stadtteil IV

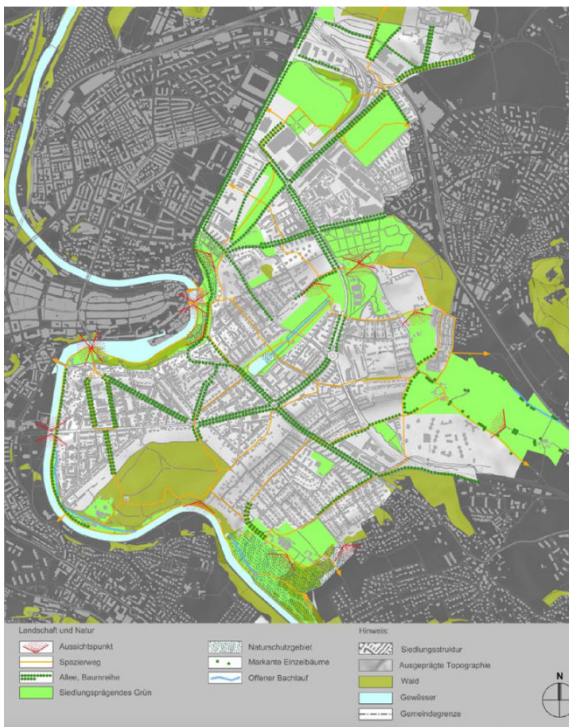


Abbildung 4: Landschafts- und Naturraumkonzept

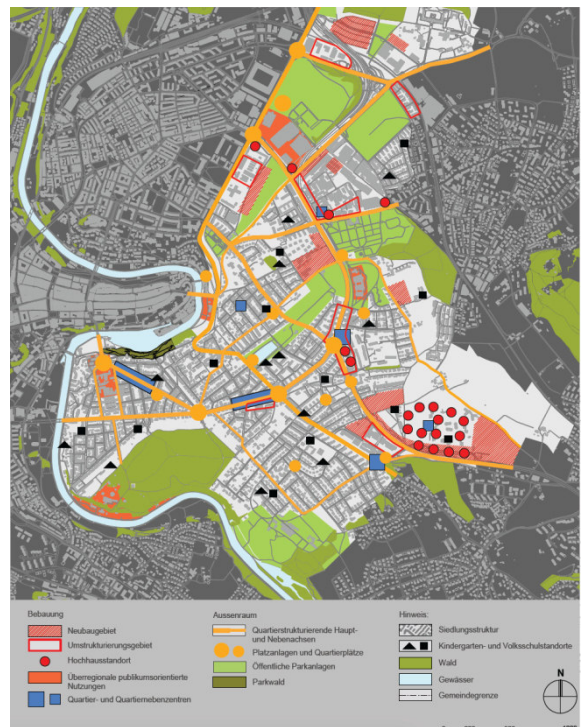


Abbildung 5: Bebauungs- und Aussenraumkonzept

2.3.3 Stadtentwicklungskonzept STEK 2016

Im aktuellen Stadtentwicklungskonzept 2016 übernehmen die Grosse und die Kleine Allmend im Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum eine wichtige Rolle. Als Stadtpark bezeichnet wird ihre Bedeutung als Erholungsraum für die ganze Stadt Bern hervorgehoben.

2.4 Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden

2.4.1 Nutzungszonenplan Allmenden

2012 wurde der Nutzungszonenplan von der Stadtberner Bevölkerung angenommen. Er legt fest, wie die Allmenden zweckmässiger genutzt werden können.

Für die neuen Kunstrasenspielfelder auf der Grossen Allmend und für ein ergänzendes Angebot an Parkplätzen bei Grossanlässen für 50 Tage im Jahr auf der Kleinen Allmend wurde ein Teil der Schutzzone auf der Grossen Allmend und auf der Kleinen Allmend in eine Freifläche FA umgezont.

Der neue Nutzungszonenplan legt die Waldgrenze auf der Grossen Allmend gemäss Art. 10 Waldgesetz verbindlich fest. 2007 wurde die Umzonung des Veranstaltungs- und Zirkusplatzes mit Erschliessungs- und Parkflächen auf der Grossen Allmend erlassen. 2006 wurden die Familiengärten auf der Kleinen Allmend als geringfügige Änderung vom Gemeinderat beschlossen.

Der Nutzungszonenplan ist mit dem kantonalen Richtplan des ESP Wankdorf abgestimmt.

Nutzungszonenplan Allmenden vom Stadtplanungsamt Bern



Abbildung 6: Nutzungszonenplan Allmenden vom Stadtplanungsamt Bern

2.4.2 Gestaltungskonzept Allmenden

Das Gestaltungskonzept regelt die räumliche Entwicklung der Allmenden.

Umgestaltung Grosse Allmend

2017 wurde die erste Etappe mit zwei Kunstrasenspielfeldern, dem Hysapplatz und dem neuen Aufenthaltsbereich auf der Grossen Allmend fertiggestellt.

Umgestaltung Kleine Allmend

Die zweite Etappe mit zwei Naturrasenspielfeldern, einem neuen Zugangsbereich bei der Langsamverkehrsbrücke über die Nationalstrasse und den allwettertauglichen Parkplätzen auf der Kleinen Allmend wurde noch nicht realisiert.



Abbildung 7: Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden vom Stadtplanungsamt Bern

2.5 Geschichte Gebiet Allmenden

2.5.1 Bolligen- und Papiermühlestrasse

Die Alleen Bolligen- und Papiermühlestrasse sind die ältesten Elemente der Allmend. Sie sind im Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) enthalten und damit geschützt in der Stadt Bern. Im 15. und 16. Jahrhundert führte eine Hauptroute von der Bolligenstrasse über das Krauchthal nach Burgdorf. Im 15. Jahrhundert wurde das Siechenhaus an den Standort der heutigen Waldau verlegt. Es war Bestandteil des ehemaligen „Ausserkrankenhauses“, welches 1765 aus dem Siechenhaus (1599,) Pfründerhaus (1765) und Tollhaus (1749) zusammengeslossen wurde. Deshalb wird das Gebiet als Siechenfeld bezeichnet.

Seit Mitte des 18. Jahrhunderts wurden neue Ausfallstrassen in der Stadt Bern systematisch mit Bäumen bepflanzt. Die Alleen sind prägend im Stadtbild der Stadt Bern.

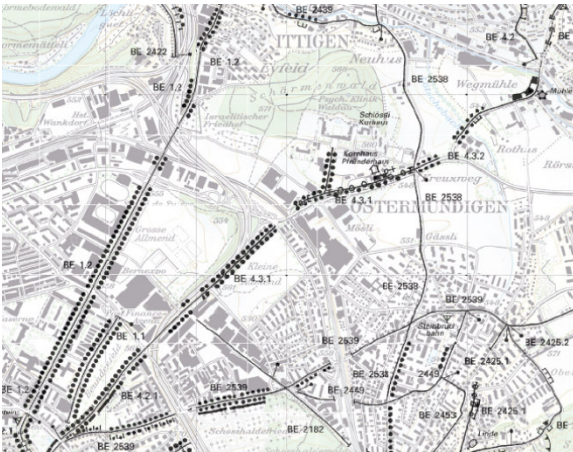


Abbildung 8: IVS-Geländekarte

Strahlenförmig von der Stadt ausgehende Ausfallalleen (IVS Kanton Bern)



Abbildung 9: Aussicht vom Bantigerhubel gegen Bern (1800)



Abbildung 10: Baumallee Bolligenstrasse Holzstich 1948

2.5.2 Begriff Allmende und bauliche Entwicklung Grosse und Kleine Allmend

Die historischen Wurzeln der Grossen und der Kleinen Allmend liegen in landwirtschaftlichen und militärischen Nutzungen. Die Allmende ist das Gemeindegut, Weide- oder Waldflächen, die zur kollektiven wirtschaftlichen Nutzung ausgeschieden wurden.

Die Grosse und Kleine Allmend waren Teil der burgerlichen Stadtfelder und wurden landwirtschaftlich genutzt. Grosse Teile des Wankdorffelds, Beundenfelds, Galgenfelds oder Wylerfelds gehörten dazu und wurden von den berechtigten Burgern in Pacht oder als Gemeindegut genutzt. Später sind zahlreiche burgerliche Stadtfelder verkauft worden und die bauliche Entwicklung im Breitenrainquartier setzte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan



Abbildung 11: Mülleratlas 1797/1798

Eisenbahnlinie Bern Thun 1857

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Bern Thun 1857 trennt die vordere von der hinteren Allmend. 1912 wurde die Eisenbahnlinie wieder zurückgebaut.

Militärische Nutzung

Auf Anweisung des Bundesrats wurde die Einwohnergemeinde Bern verpflichtet, ein neues Exerzier- und Manövrierfeld auszuweisen. 1875 erwarb die Einwohnergemeinde von der Burgergemeinde die hintere Allmend. Die vordere Allmend blieb im Besitz der Burgergemeinde.

Mit dem Bezug der angrenzenden Militärkaserne 1878 nimmt die Armee die Allmend für ihre Zwecke ein. Fortan hat man die Allmend bis 1940 als Manövrierfeld bezeichnet.

Um 1900 werden neben anderen Rekruten die ersten Luftschifffahrer-Rekruten in Bern ausgebildet. 1902 wird die Ballonhalle erstellt und ab 1910 wird das Beundenfeld zum bevorzugten Start- und Landeplatz von Flugzeugen. Flugmeetings werden durchgeführt und zivile Post- und Passagierflüge finden ab Bern statt.

Der erste schweizerische Militärflugplatz wurde Anfang August 1914 auf der Grossen Allmend in Bern eingerichtet und Ende 1914 nach Dübendorf verschoben.

Das Gelände auf dem Beundenfeld erweist sich für den Flugverkehr schnell als ungeeignet. Das Gelände war uneben und zu klein und die Allmendflächen wurden schon damals, wenn nicht vom Militär gebraucht, zum Spielen genutzt. 1919 wird der Flugbetrieb nach Oberlindach und 1929 nach Bern Belpmoos verlegt.

Veranstaltungen

Seit dem eidgenössischen Schützenfest im Jahre 1910 hat sich die Allmend als Veranstaltungsort von Grossanlässen etabliert.

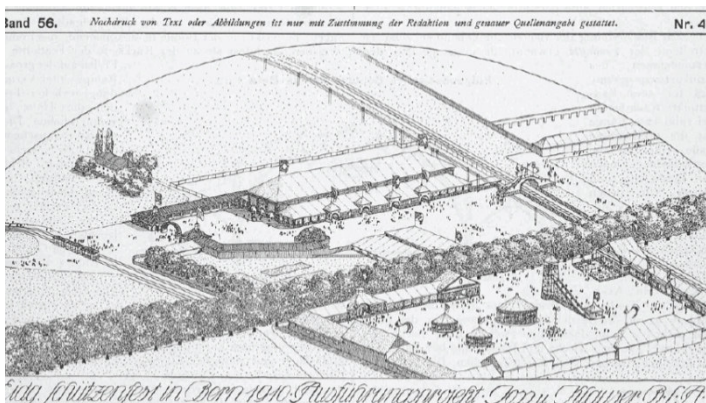


Abbildung 12: Nutzung Grosse Allmend als Messeplatz

i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Ausstellungen und Sportveranstaltungen, 1954 die Hospes 54 (Gastronomie), 1961 die Hyspa (Hygiene und Sport) und 1967 das Eidg. Turnfest beeinflussten die Infrastruktur und Gestaltung der Freifläche auf der Grossen Allmend. Das Konzept des Hyspahügels und die Baumpflanzung beim Hyspasportfeld wurde vom Gartenarchitekt F. Vogel entwickelt. Diese Anlagen sind 1990 saniert und 2017 mit der neusten Umgestaltung der Kunstrasenspielfelder und dem Hyspaplatz überformt worden.

Für das Eidgenössische Turnfest 1967 wurden vier Spielfelder und 1973 zwei weitere Spielfelder gebaut. Die Allmend wurde weitere Jahre auch als Parkierungsfläche gebraucht.

Die damalige Stadtgärtnerei, heute Stadtgrün, ist seit 1967 für den Unterhalt der Allmenden zuständig.

Bauliche Entwicklung

Mit dem Bau der Festhalle 1948, der Curlinghalle 1963 und dem Eisstadion 1965 setzte die bauliche Entwicklung auf der vorderen Allmend ein. Die Nutzung als Veranstaltungsort für Grossanlässe etablierte sich.

Mit dem Bau der Ausstellungshallen, der NAHA I 1981-82, der NAHA II 2000 und der neuen Curlinghalle verdichteten sich die Ausstellungennutzungen auf der vorderen Allmend. Die heutige Allee, welche den Guisanplatz mit der Allmend verbindet, wurde zusammen mit der NAHA II erstellt.



Abbildung 13: Bauliche Entwicklung

Nationalstrassenbau der N06, ehemals SN 6 und das Gesamtkonzept Grosse Allmend

1969-1970 entwickelte die Stadtgärtnerei das Projekt einer Hügelschüttung im Zusammenhang mit dem Bau der SN 6 (N06). Der ganze Aushub der Nationalstrasse im Bereich zwischen Freudenberger- und Wankdorfplatz sollte als Hügel nach Plänen und Modell der Stadtgärtnerei auf die Allmend geschüttet werden. Das die ganze Allmend umfassende Gestaltungsprojekt bedurfte der Zustimmung der Militärdirektionen.

1970-1972 wurden als Lärmschutz zur Nationalstrasse und zum Verkehrsträger Schermenweg hin die Hügel geschüttet.

1973 fand eine Aufforstungsaktion mit Schulkindern sämtlicher Klassen des Nordquartiers, der Stadtgärtnerei und dem Bürgerlichen Forstamt statt.

1978 konnte mit dem Abbruch der Ballonhalle das Gesamtkonzept der Grossen Allmend von 1970 fertig realisiert werden.

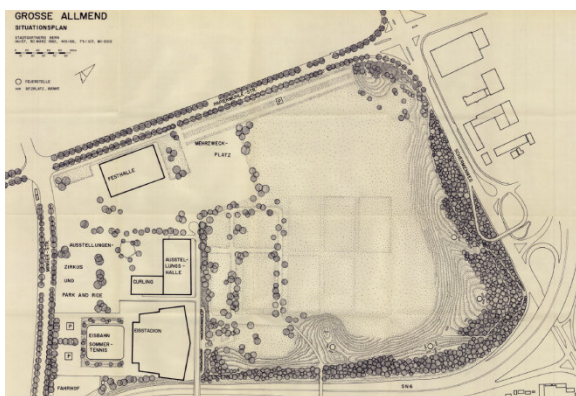


Abbildung 14: Situationsplan 1982

Two tables detailing the planting plan for the hill. The left table lists species like Acer platanoides and Carpinus betulus with quantities. The right table lists species like Acer compacta and Carpinus betulus with quantities and planting dates.

Abbildung 15: Bepflanzung Hügel Allmend

Impressionen Allmend



Abbildung 16: Parkierung BEA 1973



Abbildung 17: Eidgenössisches Turnfest 1967

Grünfläche

1975 wird mit der Annahme des Nutzungszonenplans der hintere Teil der Grossen Allmend endgültig planungsrechtlich als Grünfläche ausgeschieden.

2004 veranstaltet die Stadtgärtnerei einen Studienauftrag für die Aufwertung der Grossen Allmend. Die damaligen Gewinner, das Landschaftsarchitekturbüro Zulauf Seippel Schweingruber, haben das aktuelle Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden erarbeitet.

2.6 Allmenden und Anschlussflächen heute

2.6.1 Allmenden heute

Die Allmenden sind wichtige Freiräume der Stadt Bern und stehen teilweise unter Landschaftsschutz. Die Grosse und die Kleine Allmend gehören zu den multifunktionalsten Freiflächen und Erholungsräumen der Stadt. Die Allmenden sind Teil der übergeordneten Grünraumverbindung vom Bärenpark, Rosengarten und Nationalem Pferdezentrum über den Schermenwald bis zum Bantiger. Diese Verbindung ist neben der freiräumlichen und ökologischen Vernetzung eine wichtige Erholungsachse.

Die Abbildung unten zeigt die Kleine und Grosse Allmend vom nordwestlichen Rand mit Blick Richtung Stadt. Zwischen den Allmenden liegt die Bolligenallee mit der angrenzenden Kleinbautenparzelle, rechts der Nationalstrasse die Bananenparzelle entlang der Gleise und dem „Hinteren Schermen“.



Abbildung 18: Flugansicht Grosse Allmend und Umgebung

Gestaltung Grosse Allmend heute

Die heutige Erscheinungsform der Grossen Allmend ist durch den Bau der Nationalstrasse in den 1970er-Jahren entstanden (Aushub). Die Grosse Allmend bildet eine grossräumige Landschaftsarena, gefasst von einem geschlossenen Waldgürtel, welcher sich über die Hügelkrete zieht und die Ausrichtung und Orientierung der Geländemulde zur Stadt verdeutlicht.



Abbildung 19: Innenansicht Grosse Allmend

Das Gelände steigt von Westen zur Nationalstrasse hin sanft an und fällt vom höchsten Punkt zur Nationalstrasse steiler ab. Der bewaldete Hügel entlang des Schermenwegs und der Nationalstrasse schliesst die Allmend gegen die Verkehrsanlagen ab und bildet einen topografisch klaren Abschluss. Die eindeutig geformte Erhöhung zu den Verkehrsräumen bildet einen Lärmschutz und die fein modellierte Hügelpartie zur offenen Wiese einen harmonischen Übergang zur Grossen Allmend und zum Breitenrainquartier.

Zum Quartier Wankdorffeld wird die Grosse Allmend durch die prägende Platanenallee der Papiermühlestrasse raumwirksam begleitet und begrenzt. Die Allee bildet einen grünen Filter zum grossmassstäblichen Stade de Suisse und Einkaufszentrum. Zum Wankdorfplatz ist die angrenzende Bebauung weniger dicht und der Raum wirkt offener. Vom Wankdorfplatz aus erlaubt eine bei der Umgestaltung des Wankdorfplatzes realisierte räumliche Öffnung die Wahrnehmung der Weite der Grossen Allmend.

Auf der Seite zur PostFinance Arena bilden die Ausstellungshallen, das Eisstadion, die Festhalle und das Hotel am Guisanplatz das grossmassstäblich bebaute Gegenüber. Die Anknüpfungspunkte auf der Grossen Allmend an die umliegenden Gebiete erfolgen beim Wankdorfplatz, bei der Langsamverkehrsbrücke zwischen der Grossen und Kleinen Allmend und bei der Querung über den Schermenweg zur Bananenbrücke in den „Hinteren Schermen“ Richtung Schermenwald.

Die Wiese der Grossen Allmend wird als klassische Allmend genutzt, mit wenig fest installierten Ausstattungen und viel offenem Raum. Sie wird von der breiten Bevölkerung, von Familien, vom Breitensport und von Hundehaltern für verschiedenste Aktivitäten im Freien genutzt. Sie gliedert sich in verschiedene Nutzungsbereiche:

- Entlang der Hügelzone am Waldrand sind drei Sitzplätze mit fest installierten Grillstellen angeordnet, von welchen sich der Blick in die Weite der Allmend öffnet. Der höchste Punkt der Grossen Allmend bekommt eine besondere Bedeutung wegen seiner Lage, der Modellierung als ebenes Plateau und der ovalen Raumfassung mit den Bäumen.
- Der Hang dient als Aufenthalts-, Ruhe- und Bewegungsbereich und als Übungshang für die ersten Flugversuche der Gleitschirmschule.
- Die Ebene der Grossen Allmend wird vom Breitensport vorwiegend von Jugendlichen und jungen Erwachsenen intensiv genutzt. Auf der grossen Rasenfläche werden Fussball, Rugby und weitere Ballspiele auf nicht begrenzten Feldern gespielt.

Die informellen und extensiven Nutzungen werden partiell von alljährlich wiederkehrenden Veranstaltungen überlagert, welche insbesondere die Zone zwischen dem BernExpo-Gelände und der „grünen“ Allmend in Beschlag nehmen. Es ist eine Nutzungsschicht bestehend aus Parkplätzen, Zirkusplatz, den in eine Schotterwiese umgestalteten Hyspapplatz mit eingestreuten Einzelbäumen und dem nun fix einer Nutzung zugeschriebenen Kunstrasenspielfeldern. Zwischen der Strasse Kunsteisbahn und dieser Nutzungszone wurde von der Stadt zeitgleich mit dem Bau der Kunstrasenspielfelder eine neue Aufenthaltszone mit einer unversiegelten Mergelplatzfläche, Hochstamm-bäumen, Sitzbänken und Tischen erstellt.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan



Abbildung 20: Bestandsplan

Der bestehende, zurückhaltend ausformulierte und unbeleuchtete Weg ist in die seitlichen Flanken der Grossen Allmend, den Hügel und die Baumstruktur eingebettet. Er wird von Spazierenden und Joggenden genutzt und dient dem Unterhalt. Der Weg gewährleistet die Anbindung zum Wankdorfplatz, zum Schermenweg und zur Langsamverkehrsbrücke zwischen der Grossen und Kleinen Allmend. Die Anforderungen an eine barrierefreie Wegführung sind auf dem Hügel und Richtung Wankdorfplatz nicht erfüllt. Innerhalb der Wiese der Grossen Allmend gibt es bis auf die Wegverbindung entlang der neu erstellten Kunstrasenspielfelder keine Wege.

Gestaltung Kleine Allmend heute

Die Kleine Allmend ist der zweite Teil der ehemals zusammenhängenden Allmenden, durch welche die historische Bolligenstrasse verläuft. Sie liegt in einem Strassengeviert, ist dreiseitig umbaut und zweiseitig von Hochstamm-bäumen begleitet. Entlang des Schermenwegs bildet eine Baumreihe gemischter Arten einen räumlichen Filter zur Berna-Siedlung und die Bolligenallee einen solchen zur Nationalstrasse. Die Mittelholzerstrasse und das Wohnquartier Burgfeld sowie der Zentweg und die Gewerbezone Galgenfeld stossen von den beiden anderen Seiten an die Kleine Allmend. Die Wiesenfläche der Kleinen Allmend ist vielfältig strukturiert mit ökologischen Nischen, verschiedenen Modellierungen, Hecken, nutzungsbedingten Strukturen der kiesigen Parkplätze und der Schafweide. Die Hügelbereiche sind mit Altgrasbeständen und Sträuchern bewachsen, welche eine stabile Zauneidechsenpopulation beheimaten.

Die Kleine Allmend wird von verschiedenen Vereinen, der Hornussergesellschaft Bern Beundenfeld, der Ortsgruppe des Schweizerischen Schäferhund-Clubs und als Familiengarten der Sektion Bern Burgfeld genutzt. Die erwähnten Vereine und der Verein Nydeggheim betreiben ihre Vereinslokale auf der Parzelle nordwestlich der Kleinen Allmend, im Bericht als Kleinbautenparzelle bezeichnet. Die Kleine Allmend bietet aber auch Raum für klassische Allmendnutzungen, als Schafweide und als Übungsplatz für das Militär. Bei Grossveranstaltungen dient sie temporär als Stellplatz für Personenfahrzeuge.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Im Nutzungs- und Gestaltungskonzept der Stadt Bern sind neben den erfolgten Interventionen zwei Naturrasenspielfelder, die Vergrößerung des Familiengartenareals und ein Platzbereich entlang des Zentwegs auf der Kleinen Allmend vorgesehen.

2.6.2 Raum Bolligenstrasse im Stadtgebiet

Der im IVS als Abschnitt Beundenfeld-Chrützweg bezeichnete Teil der Bolligenstrasse zeichnet sich durch den Baumbestand aus und wird im IVS zu den eindrücklicheren Allee-Strassen der Stadt Bern gezählt. Die Bolligenstrasse ist im erwähnten Abschnitt in drei Teilstücke mit unterschiedlicher Gestalt gegliedert.

Die Bolligenstrasse startet im Südwesten an der Laubeggstrasse im Beundenfeld. Sie verläuft entlang der Hangkante des Springgartens des Pferdezentruns. Eine Reihe Hochstamm-bäume säumt die schmale Strasse bis zum Mingerkreisel.

Vom Mingerkreisel bis zum Schermenweg ist die Bolligenstrasse mehrheitlich beidseitig von Bäumen begleitet. In diesem Abschnitt wurde durch die Strassenkorrektur im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenanschluss an die A1 in den 1970er-Jahren die Allee deutlich unterbrochen.

Auf dem letzten Teilstück im Nordosten der Bolligenstrasse auf Stadtboden ist der Weg nur vier Meter breit und zum grössten Teil mit einem Naturbelag versehen. Der Weg ist in diesem Abschnitt mit einer Reihe Hochstamm-bäume auf der Wegaussenseite begleitet.



Abbildung 21: Luftbild Stadt Bern 2016

2.6.3 Bolligenallee im Projektperimeter

Im Projektperimeter wird die Bolligenallee auf der Südostseite von zwei unterschiedlichen Stadträumen flankiert: Der südlichere Abschnitt zwischen Zentweg und Mingerkreisel ist charakterisiert durch die angrenzenden Gewerbebauten des Galgenfelds. Im südwestlichen Abschnitt gegen den Kreisel geht die Allee in eine einseitige Baumreihe über. Der nördlichere Abschnitt zwischen Schermenweg und Zentweg ist geprägt durch den weiten offenen Raum der Kleinen Allmend.

Nationalstrassenseitig verläuft eine in die Böschung gepflanzte durchgehende Gehölzschicht. Die Kleinbautenparzelle ist mit einer dichten Gehölzstruktur bestockt und mit Kleinbauten um einen mittigen Platz bebaut. Die Allee verschmilzt hier praktisch mit den angrenzenden Gehölzen. Das Erscheinungsbild der Allee wird durch das Ineinandergreifen mit der bestehenden Gehölzstruktur geschwächt.

Mit dem Bau der Nationalstrasse entstand entlang der Bolligenstrasse eine starke Zäsur. Die räumliche Verbindung und Weite der beiden Allmenden wurde gekappt und die Präsenz der Bolligenallee wurde von der Seite der Grossen Allmend geschwächt.

Die Nationalstrasse mit den bestockten Böschungen verliert zwar durch ihre vertiefte Lage ihre absolute Präsenz, sie ist jedoch als trennendes und hörbares Element jederzeit wahrnehmbar.

Die heutige Langsamverkehrsbrücke zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend verdeutlicht zusammen mit dem Damm auf der Seite der Kleinen Allmend die beiden unterschiedlichen Stadträume und die räumliche Zäsur der beiden Abschnitte der Bolligenallee.

Die Bolligenstrasse ist entsprechend ihrer historischen Bedeutung sehr zurückhaltend materialisiert. Auf der Seite zur Kleinen Allmend ist der Übergang Strasse - Allmend ohne Randabschluss ausformuliert.

Die heutige Langsamverkehrsführung ist unbefriedigend. Die Strasse wird allmendseitig mit einem schmalen Gehweg begleitet, der von Radfahrern und Fussgängern genutzt wird. Im vorderen Abschnitt wird der Gehweg entlang der Nationalstrasse weitergeführt und der Radweg verläuft weiter auf dem Gehweg entlang der Bolligenstrasse.

2.7 Projektspezifische Grundlagen

2.7.1 Wettbewerb Langsamverkehrsbrücke

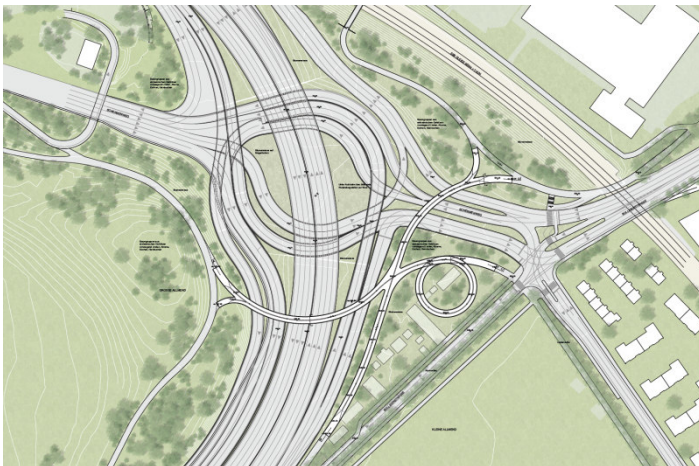


Abbildung 22: Situation Wettbewerbsprojekt „Sinus“

Auszug aus dem Jurybericht

„Das Projekt SINUS basiert auf einer präzisen Analyse des Ortes. Die bestehenden landschaftlichen Qualitäten werden aufgenommen und auf eine selbstverständliche Art weitergeführt und miteinander verbunden. Die neue Langsamverkehrsbrücke wird als Weiterführung des bestehenden Wegsystems gesehen. Sie überspannt die grossmassstäblichen und massiven Verkehrsbauten für den Nationalstrassenanschluss eigenständig und im menschlichen Massstab. Die erkannte Qualität der Gestaltung der Grossen Allmend ist die Grundlage des Landschaftskonzeptes. Der Hügel, der die Grosse Allmend abschliesst, wird neu gestaltet. Der Weg zur Brücke wird in den Hang gelegt und die Bepflanzung bis an die Nationalstrasse geführt. Der bestehende Wald wird aufgelockert, was die soziale Sicherheit erhöht, aber nicht zur Auflösung der räumlichen Fassung von der Grossen Allmend führt. Der Wald wird in Baumgruppen in den Verkehrsinseln und auf einer Aufschüttung im Bereich Schermenweg weitergeführt. Die Zwischenflächen sind mit Blumenwiesen, Kiesflächen und Spontanvegetation belegt.“

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die Wegführung im Wald zwischen den Baumkronen und wieder in den Freiflächen ermöglicht ein differenziertes Raumerlebnis. Das Konzept kann die verschiedenen Freiräume glaubwürdig miteinander verbinden.

Auf eine möglichst direkte Verbindung wird zugunsten einer eleganten Linienführung, die sich sehr gut in die Situation einfügt, verzichtet. Vorgeschlagen wird eine Promenade und keine „Veloautobahn“.

Empfehlungen der Jury für die Weiterbearbeitung

In der Weiterbearbeitung ist der sozialen Sicherheit besonders Beachtung zu schenken, insbesondere in den bewaldeten Bereichen. Ausserdem ist zu prüfen, ob die Auflösung des Waldes mit dem Waldgesetz zu vereinbaren ist.

2.7.2 Wald

Waldperimeter

Die heutige Waldfläche auf der Grosse Allmend beträgt 36'160 m² gemäss AV-Daten des Vermessungsamts der Stadt Bern. Die Waldflächen sind nicht zusammenhängend, da die Wege ausserhalb des Waldperimeters sind.



Abbildung 23: Waldfläche Bestand

Kantonales Waldgesetz

Im Kanton Bern muss laut Art.3 des kantonalen Waldgesetzes eine Waldfläche folgende Kriterien erfüllen, damit sie offiziell als Wald ausgewiesen wird:

- Mindestfläche 800 m² gross, mindestens 12 m breit, Bestockung ist ab 20 Jahren Wald
- Wald kann offene Flächen enthalten, diese müssen aber Waldcharakter haben. Pflege dieser Flächen mit Waldbewirtschaftungswerkzeugen, nicht mit Rasenmähern oder Tieren.

Anforderungen vom Amt für Wald (KAWA)

Folgende Kriterien müssen erfüllt sein, damit Waldflächen vom KAWA als Wald anerkannt werden:

- Waldflächen weisen keine Unterhaltsflächen auf. Waldboden, der 2 bis 3 Mal pro Jahr gemäht werden muss, ist nicht als Wald zu betrachten.
- Waldboden ist zu schonen und die Waldnutzung ist einzuschränken (Waldflächen, die gärtnerisch unterhalten werden, sind kein Wald).
- Im Wald gibt es keine Zäune (Der Wildschutzzäun bildet die Waldgrenze).
- Die Waldflächen müssen unterhaltbar sein (Gewährleistung waldbauliche Massnahmen).
- Forstwege und Wege mit Wegbanketten von maximal einem Meter Breite werden toleriert und können noch zur Waldfläche gezählt werden.
- Der Wald ist so wiederaufzuforsten, dass er als Wald erkannt wird (Erhaltung Waldcharakter, nicht Parkcharakter).
- Mindestens 50 % des Bestands muss vor Ort ersetzt werden.

i1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Aufnahmen Grosse Allmend



Abbildung 24: Gehölzaufnahmen

Kriterien der aufgenommenen Bäume

Es wurden Bäume ab 15 cm Stammdurchmesser (= 45 cm Stammumfang) und Sträucher mehrere Stämme zusammen ab 15 cm Stammdurchmesser aufgenommen.

Kleinere Bäume / Jungwuchs unter 15 cm Stammdurchmesser wurden nicht aufgenommen, da sie leicht ersetzbar sind.

Zustand Wald

An einer Begehung des Waldes auf der Grossen Allmend zusammen mit Stadtgrün und Forstmeister der Burgergemeinde Bern wurde der Zustand des Waldes beurteilt bzw. wurden die Varianten in Bezug auf den Restbestand Wald (Windfall) beurteilt. Folgendes Fazit wurde daraus gezogen:

- Der Wald der Grossen Allmend ist kein Produktionswald. Seine Bedeutung bezieht sich auf klimatische, erholende und atmosphärische Faktoren.
- Der Wald ist noch nicht ausgewachsen und der Waldboden nicht voll entwickelt.
- Im Moment ist die Waldstruktur stabil.
- Es wurden länger keine Eingriffe getätigt, dadurch wird der Wald instabil sobald Rodungen erfolgen.
- Das Risiko für Windfall wird gross. Dies unabhängig von der Grösse des belassenen Waldes.

Folgende Massnahmen werden vor dem Bau getroffen:

- Sobald klar ist, welche Abschnitte erhalten werden können, sollte der Restbestand Wald mit waldpflegerischen Massnahmen unterhalten werden.
- Zielbäume bzw. Zukunftsbäume müssen festgelegt werden und mit gezielten Fällungen von Bäumen im Umfeld freigespielt werden. Dadurch kann sich das Kronenvolumen besser entwickeln und der Restbestand Wald an Stabilität gewinnen.

Analyse Bestand

Der Wald auf der Grossen Allmend besitzt vorwiegend einheimische Laub- und Nadelgehölze mit einzelnen Fremdländischen wie der Japanischen Lärche (*Larix kaempferi*) oder der Roteiche (*Quercus rubra*). Es finden sich viele verschiedene Gattungen und Arten von Gehölzen, darunter Ahorne, Birken, Hainbuchen, Rotbuchen, Eschen, Fichten, Kiefern, Kirschbäume, Eichen und Linden. Auffallend ist, dass gleiche Arten jeweils in Tuffs von 5-10 Bäumen gepflanzt wurden und die Winterlinde verstreut vorhanden ist. Die Linde verbindet die Tuffs miteinander. Der Wald ist grösstenteils mit einer Baumschicht, einer Strauchschicht und einem Krautsaum aufgebaut. Neben ästhetischen Werten wurden auch Gehölze mit ökologischen Werten gepflanzt wie Dornsträucher, Frühblüher oder Spätblüher und Beerensträucher.

Panoramen Grosse Allmend

Frühling 2016



Sommer 2016



Herbst 2016

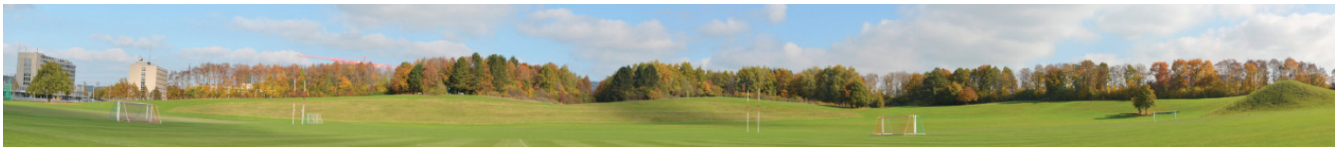


Abbildung 25: Panoramen Grosse Allmend

2.7.3 Flora und Fauna

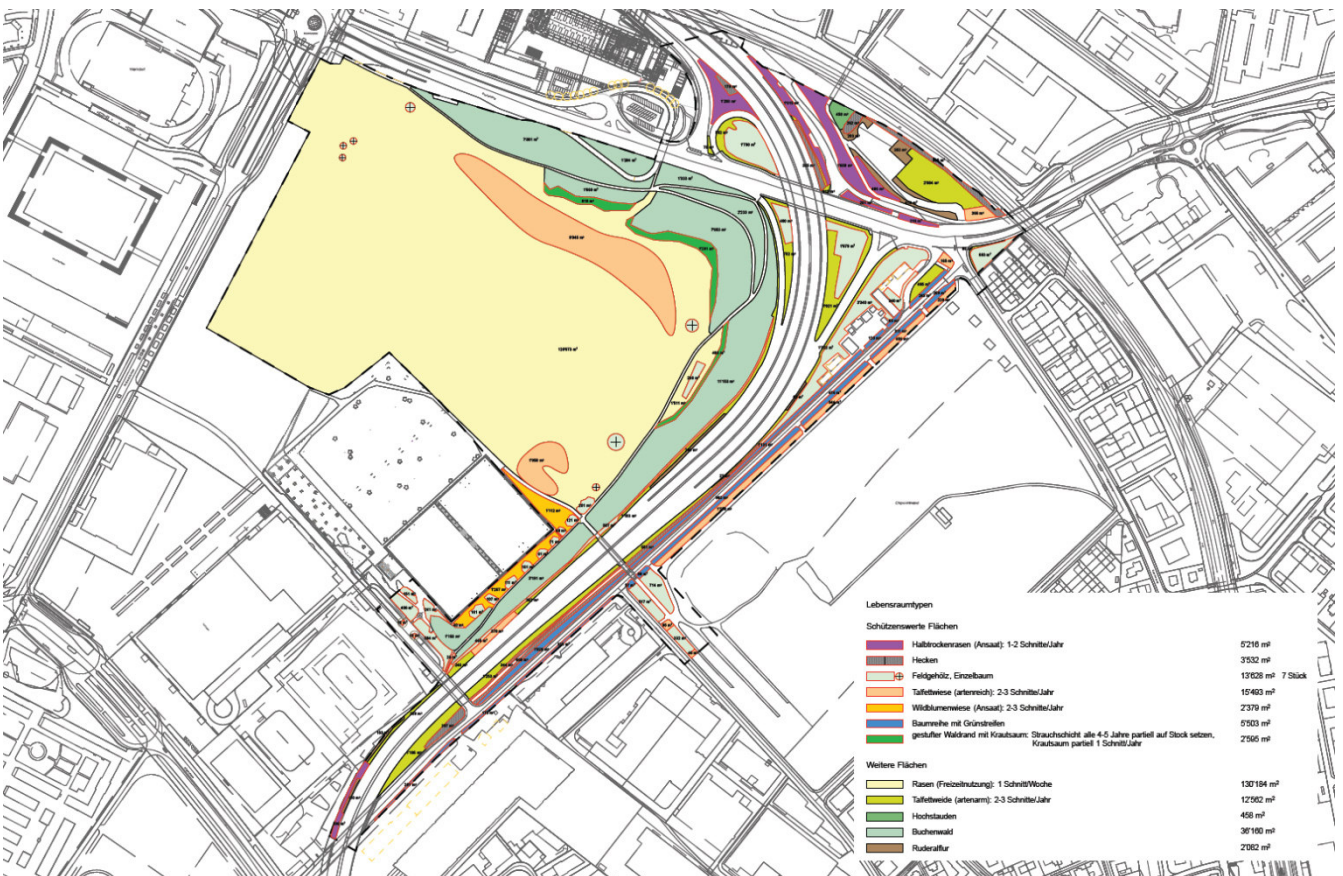


Abbildung 26: Lebensraumkarte Bestand

Wichtige Lebensräume im Projektgebiet sind Hecken, Feldgehölze und artenreiche Talfehwiesen und Trockenwiesen entlang der Nationalstrasse sowie auf Offenflächen zwischen den asphaltierten Bereichen. Trockenwiesen, Hecken und Feldgehölze sind nach Art. 18 NHG geschützt und ersatzpflichtig. Unter dem Schutz von Art. 14 NHV stehen auch Biotope, welche Lebensraum von seltenen oder geschützten Tier- und Pflanzenarten bilden

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

oder eine wichtige Vernetzungsfunktion haben. Dazu gehören die extensiven Wiesenflächen auf der Grossen und der Kleinen Allmend und die Saumbereiche entlang der Gehölze und der Waldfläche. Die beiden Allmenden stellen im dicht besiedelten und von Verkehrsachsen durchschnittenen Umfeld eine ökologisch sehr wichtige „Insel“ dar. Sie werden auch intensiv von der Bevölkerung genutzt.

Ökologisch wertvoll sind die südwestlich exponierten Saumbereiche am Waldrand, welche einen strukturreichen Übergang zwischen dem Wald und dem Wiesland bilden (siehe Abbildung 27). Innerhalb der intensiv bewirtschafteten und genutzten Wiesenfläche bilden extensiv bewirtschaftete Grasinseln wichtige Lebensräume und Vernetzungselemente (siehe Abbildung 28).



Abbildung 27: Waldrand mit Saum Grosse Allmend



Abbildung 28: Extensive Teilfläche Grosse Allmend

2.7.4 Baumbestand Bolligenallee

Die Allee setzt sich aus verschiedenen Baumarten zusammen. Der Berg- und Spitzahorn sowie die Linde kommen am häufigsten vor. Partiiell hat es auch Eschen, Baumhaseln, Hainbuchen und Ulmen.

Die Bolligenallee weist heute durch Pflanzung von Jungbäumen und Fällungen von kranken Bäumen einen lückigen Bestand auf. Ein Teil des heutigen Baumbestandes wird von Stadtgrün mit einer Lebenserwartung unter 10 Jahren beurteilt. Zudem sind die Eschen durch die Eschenwelke stark gefährdet. Auf der Höhe der Kleinbauten weist die Allee auf beiden Seiten den vitalsten Zustand auf.

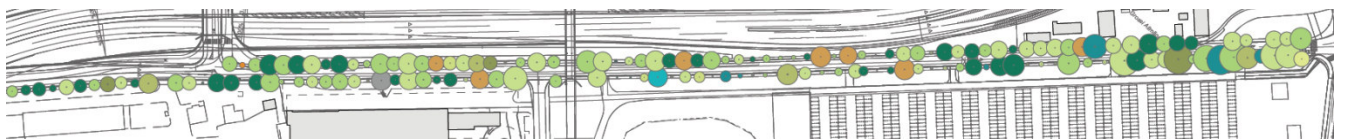


Abbildung 29: Baumarten

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| ● Acer platanoides | ● Tilia cordata |
| ● Acer pseudoplatanus | ● Tilia x euchlora |
| ● Carpinus betulus | ● Tilia platyphyllos |
| ● Corylus columna | ● Ulmus glabra |
| ● Fraxinus excelsior | ● Ulmus x hollandica |
| ● Platanus x hispanica | ● Ulmus Hybr. 'Dodoens' |
| ● Tilia americana | |

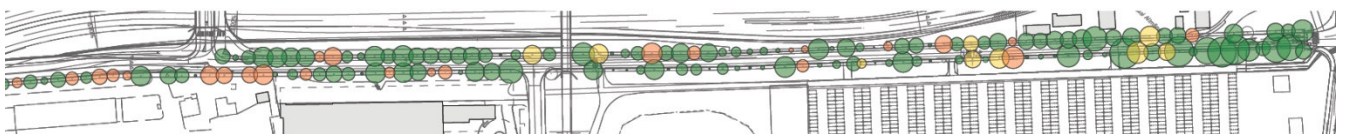


Abbildung 30: Lebenserwartung Bäume

- | |
|----------------------------------|
| ● Lebenserwartung 5 Jahre |
| ● Lebenserwartung 5+ Jahre |
| ● Lebenserwartung 10 / 10+ Jahre |

2.8 Grosse Allmend und Stadtgrün

2.8.1 Anforderung Stadtgrün

Stadtgrün ist verantwortlich für die Grosse Allmend. An der Begehung der Grossen Allmend mit Alois Zuber vom 23.03.2016 wurden folgende Punkte festgehalten:

- Das heutige Nutzungsspektrum und das niederschwellige Angebot an Ausstattungen ohne Wegbeleuchtungen sollte nicht grundlegend verändert werden.
- Stadtgrün möchte keinen Stadtpark aus der Grossen Allmend machen.
- Die Allmend wird bereits heute sehr stark, partiell zu intensiv, genutzt. Sie soll weiterhin als Allmend genutzt werden können mit diesem freien, informellen Nutzungsspektrum, niederschwelliger Infrastruktur und minimaler Wegführung.
- Die Waldsilhouette als grüner Abschluss und Abgrenzung zu den Verkehrsräumen wird als Qualität angesehen. Es sollen keine durchgehenden Öffnungen und Schneisen von Seite Allmend zu den Verkehrsräumen entstehen. Das heutige Raumgefühl eines grünen Gürtels sollte trotz der Auflockerung des Waldes in Baumgruppen nicht verloren gehen.
- Stadtgrün legt grossen Wert auf die sorgfältige Gestaltung der Böschungen gegenüber dem Umland.
- Das Langsamverkehrsregime muss diskutiert werden.

Der räumlichen Disposition der Gehölzgruppen, deren Staffelung und Höhenlage wird grosse Beachtung geschenkt. Der Anspruch der Sicherheit im öffentlichen Raum wird in die Gestaltung miteinbezogen. Die Öffnung der Allmend zu den angrenzenden Grünräumen mit neuen Blickbeziehungen und das Erreichen eines differenzierten Raumerlebnisses im Bereich der Wegspange werden als Diskussionsgrundlage weiterverfolgt.

2.8.2 Anforderung Stadt und Stadtgrün für die Grosse Allmend im Laufe des Planungsprozesses

- Die Anforderungen an die Grosse Allmend aus Stadtsicht haben sich im Laufe des Planungsprozesses verändert oder konkretisiert:
- Anpassung Langsamverkehrsregime Stadt
- Definition Waldkranz und Erhalt Plateau am höchsten Punkt des Hügels auf der Grossen Allmend
- Unterhalt und Nutzung

In der nachfolgenden Zusammenfassung der Variantenstudien wird der Prozess der Entscheidungsfindung erläutert.

3 Weiterbearbeitung

3.1 Weiterbearbeitung Projektstudie Raum Wankdorf

In der Weiterbearbeitung der Projektstudie Raum Wankdorf wurde die Konzeption des N06 Anschluss Wankdorf einem vertieften Variantenstudium unterzogen. Um der Befahrbarkeit, Leistungsfähigkeit und wirtschaftlichen Ausführung Rechnung zu tragen, musste die Auffahrtsrampe Expo so ausgestaltet werden, dass diese weiter in die Grosse Allmend hineinversetzt wird.

„Die Auffahrtsrampen werden nicht mehr direkt an den Schermenweg angeschlossen, sondern überqueren diesen mittels Rampenbrücken. Geometrisch kritisch ist dabei die Ausfahrt von Zürich/Lausanne her Richtung Bolligen/Ostermündigen. Diese überquert den Schermenweg auf der Seite der Grossen Allmend und unterquert danach die Nationalstrasse. Die maximale Längsneigung für Anschlussrampen beträgt 6 %. Um diese Neigung nicht zu überschreiten, ist zwischen den beiden Kreuzungspunkten eine gewisse Länge nötig. Zudem sollte die Nationalstrasse möglichst senkrecht gequert werden. Das bedingt, dass die Rampe in Richtung der Grossen Allmend leicht ausholen muss und ein Eingriff in die Grosse Allmend nicht verhindert werden kann.

Um den Eingriff in die Grosse Allmend möglichst gering zu halten, soll geprüft werden, ob die Stammachse der Nationalstrasse N06 verlegt werden kann.“

Vergleich in Situation

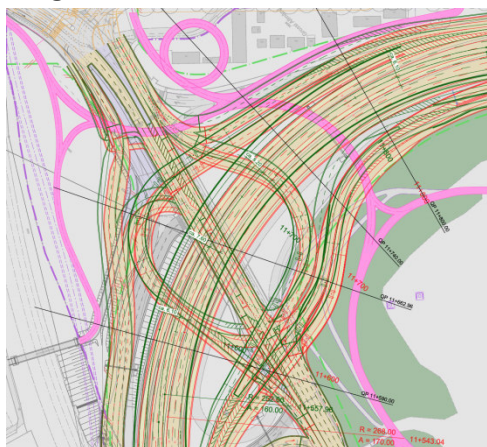


Abbildung 31: Verschiebung Nationalstrasse

Vergleich Verschiebung in Querprofilen

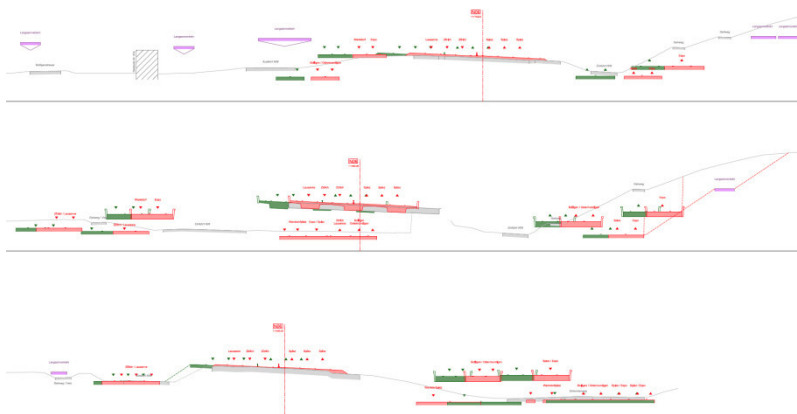


Abbildung 32: QPs Verschiebung grün, Basisvariante rot

Die Nationalstrasse N06 kann um ca. 8 m verschoben werden. Das bedeutet, dass die Rampenbrücken um ca. 8 m weniger weit in die Grosse Allmend hineinreicht. Durch die Verschiebung entstehen im Anschlussbereich Wankdorf diverse Konfliktpunkte, aber auch positive Effekte.

Positiv ist der kleinere Einschnitt in die Grosse Allmend, wodurch mehr Wald erhalten werden kann. Konfliktpunkte bilden ein grösserer Eingriff in die Kleinbauten, eine Bedrängung der historischen Bolligenallee, die Verschiebung der Langsamverkehrsbrücke und die Ergänzung des bestehenden Damms der Nationalstrasse.

Die Variante Verschiebung und die Basisvariante wurden auf Verkehr, Sicherheit, Kunstbauten, Strassenbau, Geotechnik, Langsamverkehrsbrücke, Landschaftsgestaltung, Umwelt, Gestaltung / Städtebau, Risiken / Einsparungen geprüft und bewertet.

Fazit

Mit einer Verschiebung der Nationalstrasse wird zwar der Eingriff in die Grosse Allmend verringert, dies hat allerdings bei anderen Kriterien negative Folgen. Da die Verschiebung der Nationalstrasse ein grosser Eingriff ist und dadurch in die geschützte Bolligenallee eingegriffen werden müsste, sollte aus Sicht des ASTRA auf eine Verschiebung der Nationalstrasse verzichtet werden.

3.2 Variantenstudien Hanggestaltung Grosse Allmend

3.2.1 Variantenstudien und Absteckung

Diese veränderte Ausgangslage hat zur Folge, dass der im Wettbewerbsprojekt neu gestaltete Hügel stärker angeschnitten wird und am höchsten Punkt der Allmend der Wald nicht erhalten werden kann.

Im Wissen, dass der Eingriff in die Grosse Allmend sehr gross sein wird und viel Wald gerodet werden muss, wurde vom Gestaltungskonvent angeregt und von der Bauherrschaft beauftragt, die Gestaltung des Hügel und die Wegführung noch einmal grundsätzlich zu überprüfen und die Konsequenzen in einem Variantenstudium aufzuzeigen. Die Ausgangslage bildet die Basisvariante. Sie entspricht der Hanggestaltung des Wettbewerbsprojekts mit einem Böschungsverhältnis von 2:3, das bedeutet, dass die Böschungen ein Gefälle von 66.7 % aufweisen.

Der Langsamverkehrsweg wird in die Böschung eingebettet. Der Einschnitt wird um die Verbreiterung der Verkehrsanlage in den Hang hineingerückt.

Es wurden neben der Basisvariante zwei weitere Verhaltensweisen erarbeitet: Einen Ansatz mit maximal möglichem Walderhalt (Variante Mauer Weg innen) und einen Ansatz mit einer harmonischen Hügelgestaltung (Variante 1:2), welche der heutigen Topografie des Hangs am nächsten kommt.

Variante „Allmend leicht umgeformt“

Die Variante 1:2 entwickelte sich aus einer vorgängig entwickelten Variante „Allmend leicht umgeformt“. Die Variante Allmend leicht umgeformt beinhaltet einen Weg, der leicht mäandrierend innerhalb der Allmend geführt wird. Der Hang innen wird angepasst. Durch den Flanierweg wird die Allmend zu einem Park. Die Böschung zum Anschluss der Verkehrsanlage wird harmonisiert mit einem Böschungsverhältnis von 1:2 bis 1:3. Das Konzept vom Wettbewerb, wonach die Allmend nach aussen grün bleibt, wird mit den flacheren Böschungen von 1:2 bis 1:3 gestärkt. Im Osten wird der vorhandene Aussichtshügel mit einem weiteren ergänzt und der mittige Hang nach innen erweitert. Die grosszügige offene Geländemulde wird auf der Ostseite nach innen zu einer fein mäandrierenden Geländeform erweitert.



Abbildung 33: Situation

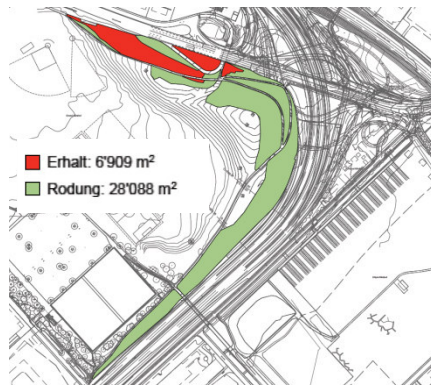


Abbildung 34: Waldbilanz



Abbildung 35: Langsamverkehrsnetz

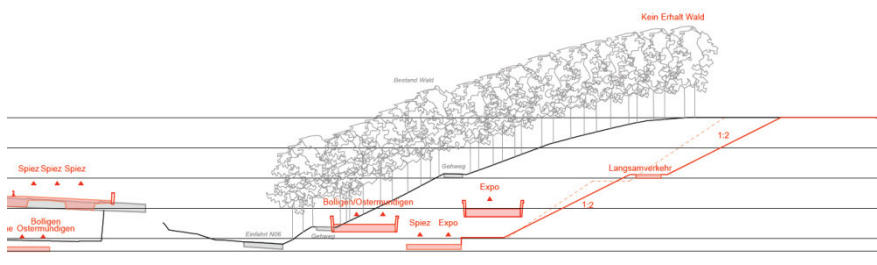


Abbildung 36: Querprofil 11+662.96

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die Variante „Allmend leicht umgeformt“ wurde am Gestaltungskonvent vom 15.08.2016 mit folgender Begründung nicht zur Weiterbearbeitung empfohlen:

"Durch die zweite Wegverbindung am Hangfuss werden einerseits gewisse Nutzungen beeinträchtigt (Übungshügel für Gleitschirmschüler), andererseits wird die heute offene Allmendsituation deutlich gestört."

Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Es ist besonders wichtig, die heutige landschaftliche Gestalt der Allmend zu erhalten. Die eher „rohe“ multifunktionale Form darf nicht zu Gunsten einer Parklandschaft oder eines künstlichen „Naturraums“ geopfert werden. Eine Variante mit Stützmauern auf der Seite des Anschlusses wird nicht weiterverfolgt. Eine zweite Wegverbindung am Fuss des Allmendhügels wird von Seite Nationalstrasse nicht unterstützt.

Aufgrund der Rückmeldung des Gestaltungskonvents bildete die Variante Allmend leicht umgeformt mit flacheren Böschungen zum Schermenweg und die Variante 2:3 mit dem Belassen der qualitätsvollen arenaförmigen Grossform im Innern der Allmend ohne Weg innen die Grundlage für die Weiterentwicklung.

Diese flachere Ausbildung der Böschung ist für die Pflanzung der Bäume besser geeignet und erleichtert den Unterhalt.

Kurzbeschreibung der drei weiterbearbeiteten und im Gelände abgesteckten Varianten:

Variante Mauer Weg innen

Bei der Variante Mauer mit maximalem Walderhalt (50 % des Bestands) wird der Anchnitt zur Verkehrsanlage mit einer bis zu 16 Meter hohen Mauer abgestützt und der Langsamverkehrsweg auf der Innenseite der Grossen Allmend geführt. Bei dieser Variante kann beim höchsten Punkt auf der Grossen Allmend am meisten Wald erhalten werden.

Basisvariante Böschung 2:3

Bei der Variante mit einer harmonischen Hügelgestaltung werden regelmässig geneigte Böschungen im Verhältnis 2:3 ausformuliert. Der Langsamverkehrsweg wird auf der Aussenseite der Grossen Allmend geführt. Der Walderhalt beträgt 32 % des Bestands, wobei auf dem höchsten Punkt der Wald nicht erhalten werden kann.

Variante 1:2

Bei der Variante 1:2 (50 % Gefälle) wird der Hügel in Anlehnung an die heutige Topografie flacher, harmonischer und abgerundeter ausformuliert. Der Langsamverkehrsweg wird auf der Aussenseite der Grossen Allmend eingebettet. Der Walderhalt beträgt 20 % des Bestands. Durch die optimierte Geländegestaltung kann nur wenig Wald erhalten bleiben.

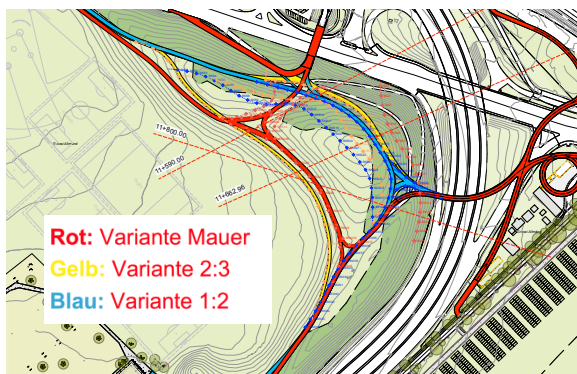


Abbildung 37: Absteckung Varianten (Dezember 2016)



Abbildung 38: Absteckung Varianten

Fazit Begehung der Absteckung

Die Varianten wurden im Gelände abgesteckt und am 13.12.2016 fand die Begehung "Eingriff Grosse Allmend" mit den Amtsleitern der Stadt Bern statt. An dieser Begehung sind folgende drei Punkte festgehalten worden:

- Das Plateau „Bödli“ soll erhalten werden.
- Der Baumkranz auf der Hügelkuppe soll ebenfalls erhalten werden.
- Innerhalb der Allmend soll kein Weg geführt werden.

i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

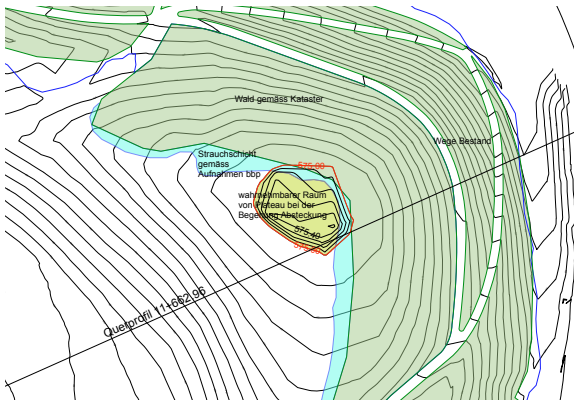


Abbildung 39: Analyse Plateau

3.2.2 Detailvariantenstudium Stufe 1

Ausgestaltung Hanganschnitt Grosse Allmend zum Anschluss Schermenweg

Aufgrund der Rückmeldungen aus der Begehung der Absteckung mit den Amtsleitern der Stadt Bern wurden weitere Varianten erarbeitet. Die Varianten A, B und D sind vertieft untersucht und bewertet worden.

Die **Variante A** ist eine Weiterentwicklung der Basisvariante (Böschungen 2:3) und der Variante 1:2. Durch das steilere Böschungsverhältnis unterhalb des Wegs kann mehr Wald erhalten bleiben, jedoch nicht am höchsten Punkt. Damit die räumlichen Verhältnisse beim Plateau der heutigen Situation entsprechen wird das Niveau des Plateaus um rund einen Meter abgesenkt.

Bei der **Variante B** werden unterhalb des Wegs die Böschungen mit einer Mauer ersetzt und oberhalb des Wegs mit einem steileren Böschungsverhältnis von 2:3 ausformuliert. Das Plateau bleibt im heutigen Zustand und ein schmaler Waldstreifen kann am höchsten Punkt stehen bleiben.

Auf die **Variante C** wird nicht weiter eingegangen, da sie sich nicht grundlegend von der Variante A unterscheidet.

Bei der **Variante D** werden unterhalb und oberhalb des Wegs Mauern eingeführt. Auch bei dieser Variante bleibt das Plateau unangetastet und ein schmaler Waldstreifen bleibt bestehen.

Variante A: Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt

Variante B: Mauern unten, Böschungen 2:3 oben

Variante C: Böschung 2:3 / 1:2 / 1m Mauern abgetrepp

Variante D: Mauern unten und oben

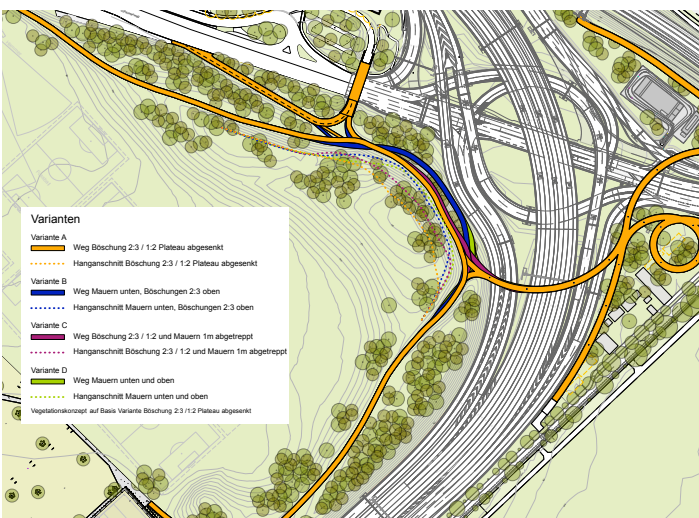


Abbildung 40: Überlagerung der Varianten A, B, C und D

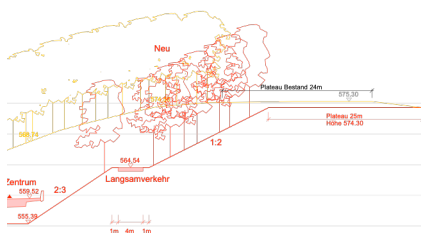
Variante A

Variante B

Variante D

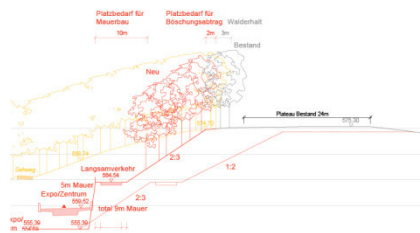
i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Querprofil 11+662.96



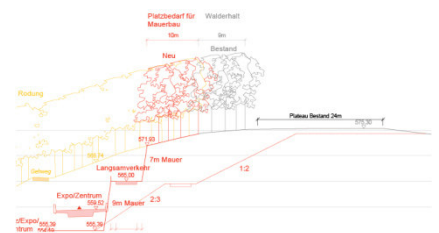
Situation mit Walderhalt 30 %

Querprofil 11+662.96



Situation mit Walderhalt 35 %

Querprofil 11+662.96



Situation mit Walderhalt 36 %

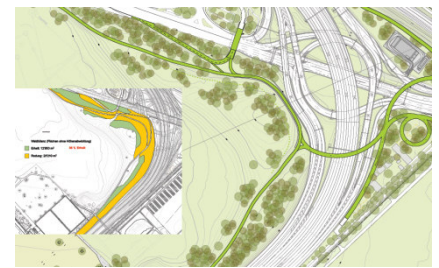
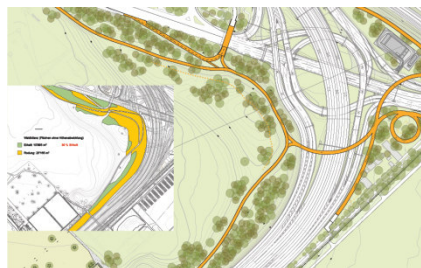


Abbildung 41: Varianten A, B und D

Aufgrund des Variantenstudiums und der Bewertung ging die **Variante A Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt** als Bestvariante hervor. Die Variante A fügt sich harmonisch in die Umgebung ein und entspricht am meisten dem Bestand und der Wettbewerbsidee. Der bewaldete Hang der Grossen Allmend zu den Verkehrsräumen wird als Qualität angesehen und soll nicht durch hohe Einschnitte und Mauern beeinträchtigt werden.

In den neu geformten Hang wird die umlaufende Wegspange eingebettet und die Baumstruktur wiederhergestellt. Im Bereich der neuen Langsamverkehrsbrücke und dem Weg wird die Bepflanzung jedoch lichter ausformuliert. Mit diesem räumlichen Konzept wird zugleich der Sicherheit im öffentlichen Raum Rechnung getragen.

Empfehlung Planerteam und Gestaltungskonvent

Der Eingriff in die Grosse Allmend ist bei allen Varianten umfangreich. Es gibt Varianten, bei denen mehr Bäume erhalten werden können. Die dafür notwendigen Mauern beeinträchtigen aber das Landschaftsbild, die räumlichen Qualitäten und die Nutzungen erheblich.

Die Variante A fügt sich harmonisch in die Umgebung ein und entspricht am meisten dem Bestand und der Wettbewerbsidee. Das Planerteam B+B (B+S AG, Bänziger Partner AG, Eduard Imhof, Architekt ETH), die Spezialisten Landschaftsarchitektur (Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG) und die Mitglieder des Gestaltungskonvents empfahlen deshalb die **Variante A Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt** zur Weiterbearbeitung.



Abbildung 42: Situation Variante A Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt

3.2.3 Detailvariantenstudium Stufe 2

Aus dem Detailvariantenstudium Stufe 1 ging die Variante A "Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt" als Bestvariante hervor. Diese wurde sowohl von den Planern als auch durch den Gestaltungskonvent als Bestvariante

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

bestätigt. Im Rahmen der Partizipation mit den Fachstellen der Stadt Bern wurde ein bedeutendes Interesse am Erhalt des Plateaus der Grossen Allmend signalisiert. Aus diesem Grund wurde von Seite der Stadt Bern die Variante B "Mauern unten, Böschungen 2:3 oben" favorisiert. Daraufhin wurden zwei weitere Möglichkeiten zur Umsetzung geprüft.

Zusatzvariante Stützkonstruktion Hanganschnitt Grosse Allmend

Aus dem Variantenstudium Stufe 1 geht die Variante A „Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt“ als Bestvariante hervor. Diese wurde sowohl von den Planern als auch durch den Gestaltungskonvent als Bestvariante bestätigt.

Dabei zeigte die Stadt Bern ein bedeutendes Interesse am Erhalt des Plateaus der Grossen Allmend. Aus diesem Grund möchte sie, dass die Variante B „Mauern unten, Böschungen 2:3 oben“ im Projekt weiterverfolgt wird. Die von der Stadt Bern bevorzugte Variante wurde durch das ASTRA bestätigt und danach vom Projektverfasser weiter entwickelt.

Daraufhin wurden zwei verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung der Variante B „Mauern unten, Böschungen 2:3 oben“ geprüft.

Bei der Variante 1 stützt eine Winkelstützmauer den Hang unterhalb des Wegs ab. Oberhalb des Wegs werden Böschungen in einem Verhältnis von 2:3 gestaltet. Durch die Mauer kann der Abschluss der Allmend nicht wieder grün hergestellt werden. Der Weg verläuft direkt oberhalb der Ausfahrtsrampe.



Abbildung 43: Variante 1 Winkelstützmauer



Abbildung 44: Variante 2 Lehenbrücke

Die Variante 2 macht einen grünen Böschungsfuss möglich, da eine Lehenbrücke in den Hang gelegt wird. Die Böschungen oberhalb und unterhalb der Lehenbrücke sind in einem Verhältnis von 2:3 ausgebildet. Unterhalb des Wegs wird eine Blumenwiese angesät. Der Weg verläuft zurückversetzt entlang der Ausfahrtsrampe.

Empfehlung Planerteam und Gestaltungskonvent

Die Gegenüberstellung der beiden Varianten zeigt eindeutig, dass die Variante 2 gegenüber der Variante 1 mehr Vorteile aufweist. Mit der Variante 2 kann das Plateau der Grossen Allmend erhalten und gleichzeitig die Ansprüche an den Städtebau, den Lärmschutz und an das Landschaftsbild erfüllt werden. Zudem ist der bauliche Eingriff weniger massiv als bei der Variante 1. Die Lehenbrücke schmiegt sich elegant an den Hügel der Allmend, der nicht wie bei der Variante Stützmauer zusätzlich abgetrept werden muss.

Die **Variante 2 Lehenbrücke** wurde im vorliegenden Ausführungsprojekt ausgearbeitet.

3.3 Variantenstudien Führung Langsamverkehr auf der Grossen Allmend

3.3.1 Langsamverkehrsnetz Grosse Allmend

Konzept

Im Wettbewerbskonzept wird die Langsamverkehrshauptbeziehung über die Grosse Allmend geführt. Die beiden bestehenden seitlichen Mergelwege sind in dieses Konzept integriert. Die Wege werden auf der Grossen Allmend als Rad- und Fussgängerwege gemischt geführt, asphaltiert und mit einer Breite von vier Metern gebaut. Die Gefälle der Wege weisen höchstens 4 bis 4.5 % auf. Diese Grunddisposition wurde im Workshop „Führung Langsamverkehr vom 22.03.2016“ von allen Beteiligten bestätigt.

Konzept Wettbewerb / Workshop



Abbildung 45: Wege blau Asphaltbelag

Variantenstudien Anschluss Weg südöstlich der Allmend an die UEF Zentweg T 04

Der Weg südöstlich der Allmend verbindet den Anschluss an die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und UEF Zentweg T 04. Die Stadt Bern hat die Radhaupttrouten neu so gelegt, dass dieser Wegabschnitt nur eine untergeordnete Bedeutung besitzt (siehe Abbildung 46). Aufgrund der Entscheidung der Stadt wird der Weg südöstlich der Allmend nicht mehr in Asphalt, sondern in Mergel ausgeführt, wie im Bestand.

Studie Radbeziehungen der Stadt

Wegführung nach Entscheidung Stadt Haupttrouten

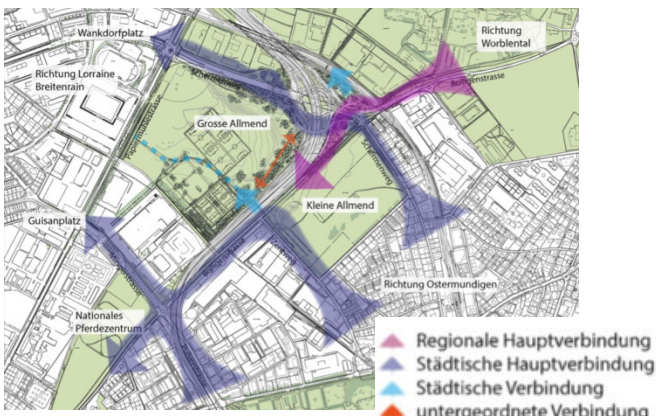


Abbildung 46: Netzüberlegungen Studie Radbeziehungen

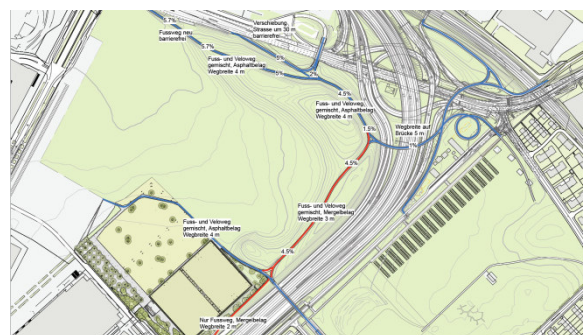


Abbildung 47: Wege rot Mergelbelag

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Aufgrund dieser neuen Erkenntnisse wurden für den Anschluss an die UEF Zentweg T 04 ein Variantenstudium durchgeführt. Geprüft wurden zwei Varianten in Bezug auf den Walderhalt, die Schonung der Grossen Allmend und die Ausbildung der Weganschlüsse. Es wurde eine Variante mit einem geschwungenen Weganschluss und eine Variante mit einem Weganschluss wie im Bestand ausgearbeitet.

Beurteilung

Das Planungsteam beurteilt die Variante mit einem geschwungenen Weganschluss als Bestvariante, da sie eine grössere Waldbreite und damit einen Filter zur Nationalstrasse schafft und sich besser in das Gesamtkonzept integriert. Zudem sind die Weggefälle nicht steiler als 4.5 %.

An der Begehung vom 20.4.2017 mit der Stadt konnte die Variante mit einem geschwungenen Weganschluss keine Zustimmung finden. Die Stadt Bern legt grossen Wert auf eine möglichst unangetastete Innenseite der Grossen Allmend und bevorzugt die Variante mit einem Weganschluss wie im Bestand. Die Bauherrschaft unterstützt das Begehren der Stadt.

3.3.2 Barrierefreie Einbettung des Langsamverkehrswegs

Konzept

Der Langsamverkehrsweg verläuft südöstlich der Allmend und im Norden der Allmend mehrheitlich auf der Linie des heutigen Mergelwegs. Der Anschluss vom Langsamverkehrsweg Grosse Allmend zur Werkhofbrücke ist heute mit einem Gefälle von bis zu 15.5 % ausgebildet. Damit der Langsamverkehrsweg barrierefrei an die neue UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D, an die bestehende Werkhofbrücke und an den Wankdorfplatz angeschlossen werden kann, müssen die beiden Wegspangen abgesenkt werden.

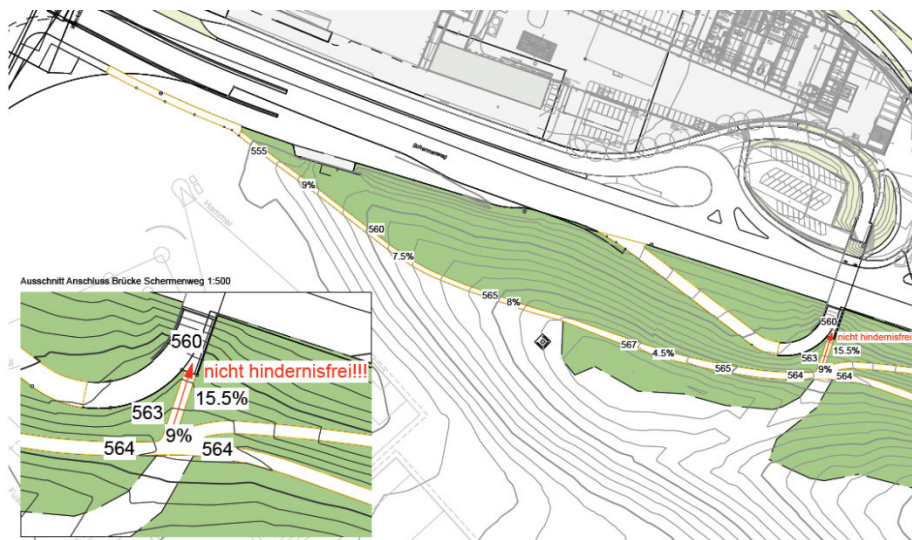


Abbildung 48: Weg Bestand mit bis zu 15.5 % Gefälle

Variantenstudien barrierefreie Gehwegverbindung Werkhofbrücke - Wankdorfplatz

Da der bestehende Weg im vorderen Abschnitt zum Wankdorfplatz mit Gefällen bis zu 9 % nicht barrierefrei ist, sind zwei Varianten geprüft worden.

Variante 1

Die Variante 1 hat ein Gefälle von 5.7 % oder 6 % mit Podesten. Da der Weg im Bereich des Wankdorfplatzes nicht verlängert werden kann und knappe Platzverhältnisse durch die Hammerwurfanlage bestehen, kann die Vorgabe von maximal 4.5 % Gefälle nicht eingehalten werden. Der Weg verläuft wie heute auf einer Hangkante. Dadurch sind Ausblicke in die offene Allmend möglich.

Variante 2

Die Variante 2 hat ein Gefälle von 4.5% und wird bedingt durch seine längere Abwicklung im Wald geführt. Das Raumerlebnis wird vermindert, da keine Ausblicke in die Allmend möglich sind.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Weg Bestand mit Eingriffssperimeter



Abbildung 49: Eingriffssperimeter

Variante 1

Weg 5.7 % / 6 % mit Podesten

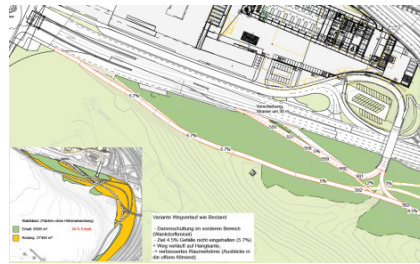


Abbildung 50: Variante 1

Variante 2

Weg 4.5 % durch Wald

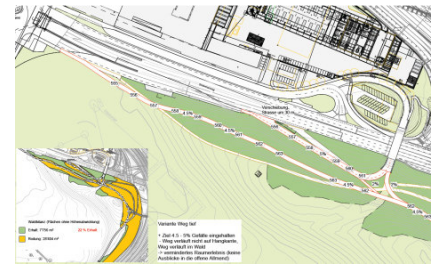


Abbildung 51: Variante 2

Beurteilung

Bei beiden Varianten muss der Weg weiter Richtung Wankdorfplatz auf einem kleinen, gegen den Wankdorfplatz auslaufenden Damm geführt werden. In einem ersten Schritt wird die Variante 1 Weg 5.7 % mit seinem heutigen Verlauf als Bestvariante beurteilt, da die Sicht auf die Grosse Allmend vom Weg aus erhalten bleibt.

An der Begehung vom 20.4.2017 mit Stadt und Kanton konnte diese Variante aus gestalterischen und räumlichen Gründen keine Zustimmung finden. Die im Wettbewerb Wankdorfplatz proklamierte und auch realisierte Öffnung auf die Grosse Allmend wird mit dem Damm beeinträchtigt.

Als barrierefreie Verbindung für Fussgänger vom Wankdorfplatz auf die Grosse Allmend wurde im Anschluss die Verlängerung des Gehwegs bis zur verlegten Zufahrt Werkhofbrücke beschlossen. Die verlegte Zufahrt Werkhofbrücke mit Radstreifen und neu einem Gehweg weist ein projektiertes Gefälle von 5 % auf.

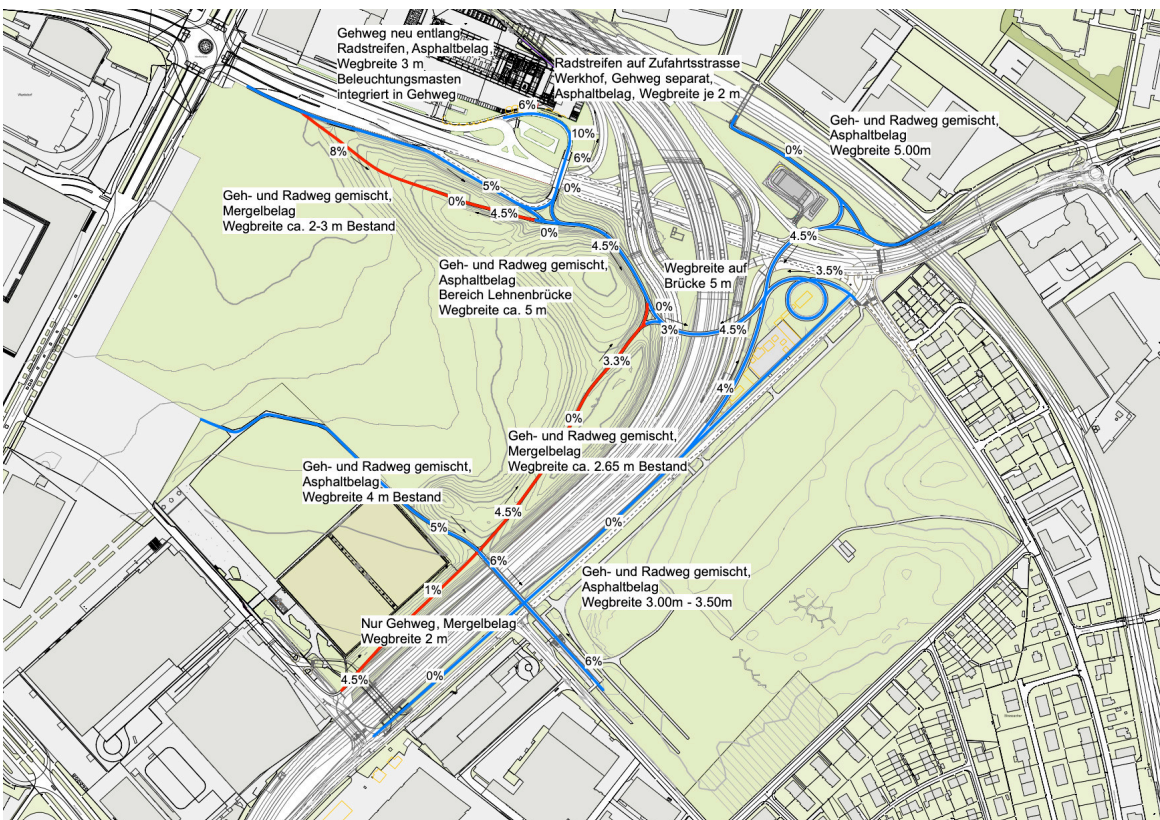


Abbildung 52: Variante Gehweg entlang Schermenweg

3.4 Variantenstudien Vegetation

Für das Vegetationskonzept wurden verschiedene Grundlagen erstellt. Die Gehölze der Grossen Allmend wurden aufgenommen und nach Gattung sowie Art bestimmt. Der Bestand, die Nutzung, die Blickbeziehungen und die Räume wurden analysiert. Aus diesen Erkenntnissen wurden Grundsätze abgeleitet, die für den weiteren Planungsprozess gültig sind.

3.4.1 Grundsätze

Aufbauen auf Bestand

Das Vegetationskonzept soll auf dem Bestand aufbauen. Die Gehölztypologien werden aufgenommen und gezielt eingesetzt, um die räumliche Spannung auf dem Spazierweg zu erhöhen. Darunter finden sich Einzelbäume, Baumgruppen, Baumgruppen mit Strauchgürtel und Krautsaum.

Räumliche Aspekte

Die belassene Gehölzstruktur wird so weiterentwickelt, dass ein räumlich abwechslungsreicher Spazier- und Radweg entsteht. Die neuen Gehölzstrukturen begleiten den Weg, engen ihn aber nicht ein, so dass die Sicherheit im öffentlichen Raum gewährleistet wird. Die Gehölzcluster sind partiell offen, um eine räumliche Spannung zu erzeugen. Der Weg führt durch Wald- und Freiflächen mit Blickbeziehungen in die Ebene der Allmend und in die umgebende Landschaft.

Es soll ein Wechselspiel zwischen Licht und Schatten sowie offenen Partien und geschlosseneren Partien mit Bäumen geben. Blickachsen und Blickbeziehungen hinaus und in die Allmend werden aus räumlicher Sicht und aus Sicherheitsaspekten in die Gestaltung miteinbezogen.

Erholung und Ökologie

Ökologie und Gestaltung sollen sich nicht konkurrenzieren, sondern ergänzen. Es sollen vielfältige Aufenthaltsorte und Lebensräume für Mensch und Tier geschaffen werden. Um eine Artenvielfalt und damit ökologisch wertvolle Lebensräume zu schaffen, sollen viele verschiedene Arten eingesetzt werden. Die Gehölze sollen einheimisch sein. Fremdländische Arten sollen längerfristig durch einheimische Arten ersetzt werden.

Ein Mischwald aus Laubgehölzen mit Eichen und aus Nadelgehölzen soll erhalten bleiben bzw. weiterentwickelt werden. Der Wald soll aus einer Baumschicht, Strauchsicht und einem Krautsaum aufgebaut sein.

Sicherheit im öffentlichen Raum

Die Sicherheit im öffentlichen Raum wird in die Gestaltung miteinbezogen. Ein offener Wegkorridor zumindest zu einer Seite wird angestrebt.



Abbildung 53: Sicherheit im öffentlichen Raum (Variante Böschungen 1:2 Weg eingebettet)

3.4.2 Varianten

Im Laufe des Projektes wurden verschiedenste Varianten studiert. Aufgrund diverser Faktoren wie der Hanggestaltung der Grossen Allmend, der Wegführung auf der Grossen Allmend, der Anforderungen an den Wald und der Rückmeldungen der Stadt Bern wurde das Vegetationskonzept laufend angepasst.

Die Ausgangslage bildet das Wettbewerbsprojekt. Unterhalb des Wegs im Bereich der Ausfahrtsrampe können Bäume gepflanzt werden, wodurch der Weg zwischen Gehölzclustern verläuft. Die Atmosphäre des heutigen Spazierwegs bleibt bestehen.

Variante Böschungen 2:3 / 1:2 und Mauern unten, Böschungen 2:3 oben

Bei den zwei Varianten Böschungen 2:3 / 1:2 und Mauern unten, Böschungen 2:3 oben bildet das Langsamverkehrskonzept vom Wettbewerb und vom Workshop die Basis.

Die bestehenden Wege von der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D aus Richtung Wankdorfplatz und zum Anschluss an die UEF Zentweg T 04 werden als barrierefreie, vier Meter breite und asphaltierte Langsamverkehrswege ausgebaut. Der Ausbau des Wegs vom Wankdorfplatz zum Anschluss Werkhofbrücke zu einer barrierefreien Verbindung führt dazu, dass ins Gelände und in die Waldstruktur eingegriffen werden muss. Die Vegetationsstruktur muss in diesem Abschnitt neu aufgebaut werden.



Abbildung 54: Variante Böschungen 2:3 / 1:2



Abbildung 55: Variante Mauern unten, Böschungen 2:3 oben

Variante Böschungen 2:3 / 1:2

Aus der Variante Böschungen 2:3 hat sich die Variante Böschungen 2:3 / 1:2 herausentwickelt, da Böschungen in einem Verhältnis von 1:2 besser geeignet sind für Baumpflanzungen und sie den Unterhalt dieser Flächen erleichtern. Die Cluster sind locker verteilt entlang des Wegs. Dadurch entsteht eine spannungsvolle Raumabfolge mit Blickbeziehungen nach aussen und nach innen.

Variante Mauern unten, Böschungen 2:3 oben

Bei der Variante Mauern unten, Böschungen 2:3 oben wird der Hang unterhalb des Wegs mittels einer Mauer abgestützt. Oberhalb des Wegs werden Böschungen in einem Verhältnis von 2:3 gestaltet. Der Langsamverkehrsweg verläuft nicht mehr zwischen Bäumen, da durch die Mauer unterhalb des Wegs keine Bäume gepflanzt werden können.

Variante Stadtgrün und Variante Kompromiss Entscheid ASTRA

In der Weiterbearbeitung wurde das Vegetationskonzept aufgrund der Forderung von Stadtgrün, die beiden seitlichen Mergelwege so lange wie möglich im Bestand zu führen, weiterentwickelt. Innerhalb des Wegs sind nur wenige zusätzliche Gehölzgruppen erwünscht.

Aus Sicht von Stadtgrün besteht ein verstärktes Interesse, eine geschlossene Waldkulisse zu erhalten und jegliche Öffnungen zu den Anschlüssen zu vermeiden.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Variante Stadtgrün

Die Variante Stadtgrün entspricht soweit möglich dem Bestand. Die Bepflanzung ist dicht, so dass keine Blickbeziehungen nach aussen möglich sind. Innerhalb der Allmend sind nur wenige Cluster angeordnet, damit keine Nutzungen eingeschränkt werden. Stadtgrün wünscht diese Variante, allerdings spielt die Sicherheit im öffentlichen Raum eine wichtige Rolle. Deshalb muss eine Kompromiss-Variante gefunden werden.



Abbildung 56: Variante Stadtgrün



Abbildung 57: Variante Kompromiss Entscheid ASTRA

Variante Kompromiss Entscheid ASTRA

Die Variante Kompromiss Entscheid ASTRA wurde nach der Begehung der Grossen Allmend mit Stadtgrün ausgearbeitet. Die Variante entspricht soweit möglich dem Bestand. Um die Sicherheit gewährleisten zu können, müssen mindestens beim Anschluss Werkhofbrücke und Anschluss UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D Öffnungen mit Sichtbezügen vorgesehen werden. Die Öffnungen bestehen aus Wiesenpartien und partiell aus einem niedrigen Krautsaum.

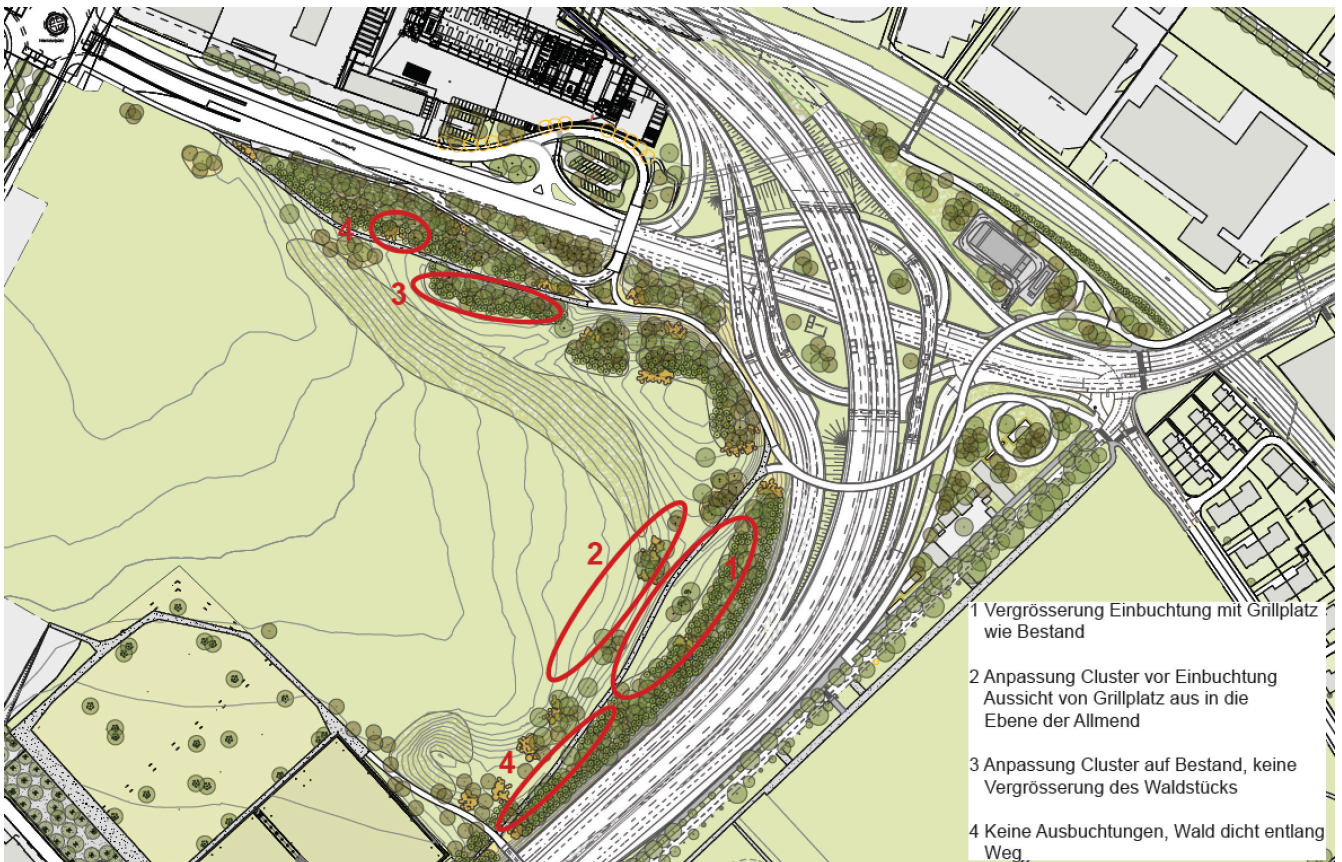


Abbildung 58: Variante Kompromiss mit Anpassungen

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Zur Variante „Mauern unten, Böschungen 2:3 oben“ unterscheidet sich die Variante „Kompromiss“ in folgenden Punkten:

- Die Einbuchtung mit Grillplatz wurde vergrössert und ist somit wieder gleich gross wie im Bestand.
- Die Cluster vor der Einbuchtung wurden in ihrer Grösse und Lage verändert, sodass Blickbeziehungen vom Grillplatz aus in die Ebene der Grossen Allmend möglich sind.
- Das Waldstück wird in seiner heutigen Form sowie Grösse belassen. Das Waldstück wird nicht vergrössert.
- Ausbuchtungen entlang des Wegs gibt es nicht mehr. Der Wald mit Strauchschicht bleibt dicht entlang des Wegs.

Variante Bereinigung Vegetationskonzept mit Stadtgrün

An der Sitzung Bereinigung Vegetationskonzept mit Stadtgrün und dem ASTRA wurde untenstehendes Vegetationskonzept beschlossen. Die Öffnungen beim Anschluss UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und beim Anschluss Werkhofbrücke werden nochmals vermindert, allerdings unter Berücksichtigung der Sicherheit im öffentlichen Raum. Es werden Bäume mit einem hohen Kronenansatz gepflanzt, damit der Raum offen bleibt und die Übersichtlichkeit gewährleistet wird. Die Wiese darunter wird regelmässig geschnitten. Das Pflegekonzept sichert den Bestand der räumlichen Offenheit.

Unterhalb der Lehenbrücke werden zwei Bäume mit hohem Kronenansatz gepflanzt, um die Öffnung zu vermindern und eine Verbindung zum Anschluss zu schaffen.

Beim Anschluss UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D wird der Einzelbaum durch eine Baumgruppe ersetzt und die Öffnung weiter vermindert. Durch die gestaffelte Setzung der Baumgruppe wirkt die Baumkulisse geschlossener. Der Kronenansatz der Bäume ist so hoch, dass die Wiese unten durchläuft und die Sicherheit im öffentlichen Raum nicht beeinträchtigt wird. Der Bezug nach innen und aussen bleibt bestehen.

Aufgrund der Rückmeldung des Gestaltungskonvents sind innerhalb des Anschlusses weitere Bäume vorgesehen, um die angrenzenden Räume stärker miteinander zu verbinden. Die Bäume in der unteren Abbildung haben allerdings schematischen Charakter. Die genaue Platzierung der Bäume unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse der Verkehrsteilnehmer wird im Detailprojekt behandelt.



Abbildung 59: Variante Bereinigung Vegetationskonzept

3.4.3 Sicherheit im öffentlichen Raum

Die Ausgangslage bildet der Bericht Sicherheit im öffentlichen Raum. Das ASTRA hat eine unabhängige Expertin, Barbara Schudel, dipl. Arch. ETH/SIA von Ehrenbold Schudel Architektur Bern beauftragt, einen Kurzbericht „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern und Soziale Sicherheit“ zu verfassen. Die Aufgabe bestand darin, eine Beurteilung der vorliegenden Planung „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern“ unter den Aspekten der Sozialen Sicherheit respektive Sicherheit im öffentlichen Raum zu verfassen. Folgende Hauptaussagen resultieren aus dem Bericht:

Umformung Wald

Der Wegabschnitt vom Übergang Lehenbrücke auf den Langsamverkehrsweg Richtung Anschluss Werkhofbrücke und die Zufahrt Werkhofbrücke wird im Bericht, da beidseitig in einer Waldstruktur eingebettet, als Problemzone bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum angesehen.

Vorgeschlagen wird eine Umformung der Waldpartie zwischen der Zufahrt Werkhofbrücke und der Werkhofbrücke (siehe Abbildung 60).

Damit soll eine offene Struktur auf einer Seite des Wegs erreicht werden mit Sichtbeziehungen in die Weite. Von der Berichtverfasserin wird das Schnittprinzip „Freie Seite mit Sicht - Weg - Wald“ bevorzugt.

Belebung

Neben räumlichen Aspekten wird im Bericht der Belebung eines Ortes ein grosses Gewicht beigemessen wie:

- Wiederansiedlung von Nutzungen an der Bolligenstrasse
- Infrastruktur ergänzen (Fitnessgeräte im Freien, vandalesichere Grillplätze, Holz, Entsorgung, WC)
- Fitnesskurse vor Ort durchführen, mobile Garderoben
- Waldkindergarten

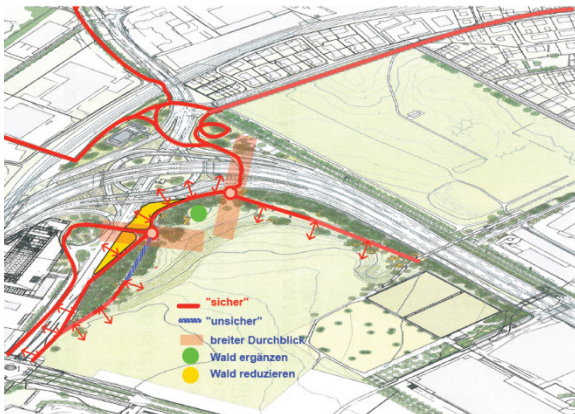


Abbildung 60: Vorschlag aus Kurzbericht von B. Schudel

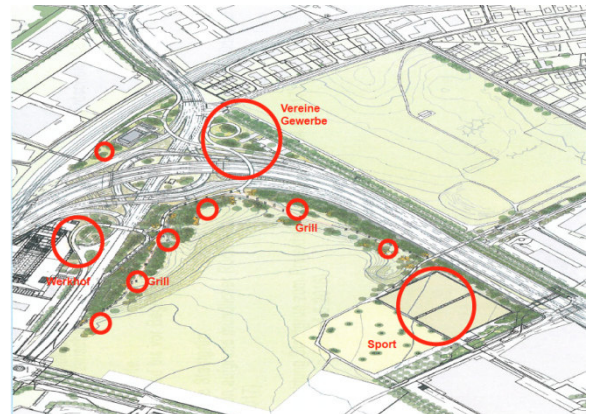


Abbildung 61: Belebung der Orte

Variantenstudien Umformung Wald

Entfernen aus dem Waldkataster

Die vorgeschlagene Variante „Umformung Wald mit offener Struktur auf einer Seite“ wird mit dem Entfernen der beiden Teile aus dem Waldkataster umgesetzt. Die Wiesenstruktur kann nach Bedarf gemäht werden, da keine Unterhaltseinschränkungen durch das Waldgesetz bestehen. Der Anteil Wald auf der Grossen Allmend beträgt 51.8 %.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan



Abbildung 62: Entfernen aus Waldkaster



Abbildung 63: Verbleib im Waldkaster

Verbleib im Waldkaster

Die vorgeschlagene Variante „Umformung Wald mit offener Struktur auf einer Seite“ wird mit dem Beibehalten im Waldkaster erreicht. Mit Unterhaltsmassnahmen und mit einer leichten Anpassung des Waldperimeters unterhalb des Langsamverkehrswegs kann die Blickbeziehung für die Nutzenden zum Schermenweg offen gehalten werden. Die Waldpartien werden im Bereich der Lehenbrücke neu angelegt und zwischen Zufahrt Werkhofbrücke und Schermenweg partiell neu angelegt (temporäre Rodungsflächen). Die Waldstruktur wird mit Waldbäumen mit einem hohen Kronenansatz neu aufgebaut. Der Anteil Wald auf der Grossen Allmend beträgt 59.8 %.



Abbildung 64: Querprofil Sicherheit im öffentlichen Raum, neuer Langsamverkehrsweg im Bereich des Anschlusses Werkhofbrücke

Beurteilung

Die Variante "Entfernen aus dem Waldkaster" hat den Vorteil, dass die Wiese unterhalb der Wege bis zum Schermenweg uneingeschränkt gemäht werden kann, da die Unterhaltseinschränkungen aus Sicht des Waldgesetzes entfallen.

Die Variante "Entfernen aus dem Waldkaster" hat den Nachteil, dass die Waldstruktur auf der Grossen Allmend in diesem Abschnitt merklich geschwächt wird. Die Sicht von der Grossen Allmend ins Schermenareal ist zu offen. Der Anteil Wald auf der Grossen Allmend wird auf 51.8 % reduziert.

Die Variante "Verbleib im Waldkaster" hat den Vorteil, dass der Waldgürtel um die Grosse Allmend entlang des Schermenwegs bestehen bleibt. Die Sicht von der Grossen Allmend ins Schermenareal wird mit der gestaffelten Waldstruktur verdeckt bleiben. Der Anteil Wald verbleibt bei 59.8 %.

Die Variante "Verbleib im Waldkaster" hat den Nachteil, dass in den Waldpartien nicht uneingeschränkt gemäht werden darf.

Entscheid

Es wird der Entscheid gefällt, die beiden Waldflächen im Waldkataster zu belassen und die Blickbeziehung zum Schermenweg mit dem Pflegekonzept, einer breiten Mähspur beidseits vom Weg und der richtigen Baumwahl beim Waldaufbau sicher zu stellen.

Thema Belebung

Die Stadt Bern hat die Verantwortung für die Nutzungskonzepte der beiden Allmenden und der Kleinbautenparzelle. Weitere Informationen zur Sicherheit im öffentlichen Raum siehe Kurzbericht „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern und Soziale Sicherheit“ von Ehrenbold Schudel Architektur im Anhang dieses Berichts.

3.5 Variantenstudien Anschlussflächen

3.5.1 Variantenstudien Einbindung SABA auf der Bananenparzelle

Konzept Wettbewerb

Die Mulde der Parzelle nördlich der Grossen Allmend wird aufgefüllt und gegenüber dem Strassenraum angehoben. Die Langsamverkehrsbrücke schliesst harmonisch an den Langsamverkehrsweg an und der Weg ist bis zum Anschluss an die Bananenbrücke gut ins Gelände eingebettet. Die Böschung entlang der Einfahrtsrampe der N06 fasst den Verkehrsraum.

Variantenstudien Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA)

Die bestehende Strassenentwässerung muss auf die neue Fahrbahngeometrie und gleichzeitig auf die gesetzlichen Vorgaben angepasst werden. Das stark belastete Strassenabwasser der N06 wird vor der Einleitung in den Vorfluter mit Hilfe einer technischen SABA gereinigt, welche aus einem Absetzbecken und einer technischen Filteranlage besteht.

Es sind zwei Varianten geprüft worden, die Variante SABA Tieflage und die Variante SABA Hochlage. Aus diesen Varianten hat sich die Variante Mittellage optimiert herausentwickelt.

Die geometrische Form des Beckens wird in die leicht schiefe Ebene gelegt und mit Mauern abgestützt. Damit entstehen zwei Ebenen: Jene des tiefer gelegenen Absetzbeckens und der Zufahrt und jene des leicht geneigten Geländes, in welches der Weg eingebettet werden kann.



Abbildung 65: Situation Variante Mittellage optimiert

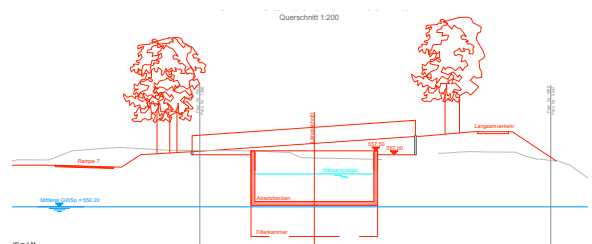


Abbildung 66: Querschnitt Variante Mittellage optimiert

3.5.2 Variantenstudien Geländemodellierung Kleinbautenparzelle und Standort Kleinbauten

Konzept

Die Kleinbautenparzelle ist Bestandteil des Gesamtkonzepts Grosse Allmend. Die Geländemodellierung, die Situierung der Kleinbauten, die Begrenzung zur Nationalstrasse und der Anschluss an die Baumreihe entlang der Bolligenstrasse sind genauer untersucht worden.

Geländemodellierung

Das Projekt sieht vor, dass das Gelände zur Nationalstrasse hin abgeflacht und ausgeglichen wird. Unter der Langsamverkehrsbrücke wird das Terrain leicht abgesenkt, damit das Oberflächenwasser den Brückenschatten bewässert. Die Materialbilanz Auftrag und Abtrag ist ausgeglichen.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Anschluss Leitmauer

Beim Anschluss an die Leitmauer auf der Höhe der Verkehrsanlage sind zwei Varianten geprüft worden:

Bei der Variante 1 Gelände unterhalb der Leitmauer verläuft das Gelände regelmässig entlang der Leitmauer. Die Mauer übernimmt zugleich die Funktion des Zauns. Der Brückenpfeiler der Langsamverkehrsbrücke ist freigespielt. Die Variante 2 Gelände auf Höhe der Leitmauer bedingt, dass das Gelände unregelmässig verläuft und der Pfeiler nicht freigespielt ist.

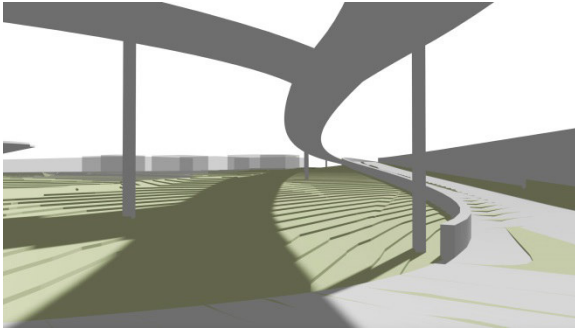


Abbildung 67: Variante 1 Gelände unterhalb Leitmauer

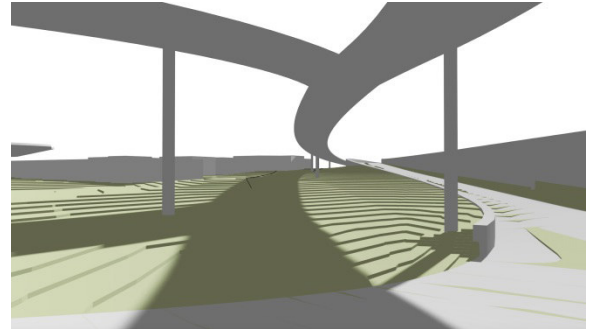


Abbildung 68: Variante 2 Gelände auf Höhe Leitmauer

Kleinbauten

Während der Bauzeit wird die Kleinbautenparzelle als Installationsplatz genutzt. Ein Teil der bestehenden Kleinbauten wird zu einem provisorischen Standort auf der Kleinen Allmend umgesiedelt. Zur Bemessung des provisoriums wurden die Minimalbedürfnisse der Nutzer aufgenommen. Die notwendige provisorische Infrastruktur wird durch Aufstellen von Containern errichtet. Im Rahmen der Ausarbeitung des Detailprojektes wird geprüft, ob einzelne bestehende Kleinbauten allenfalls geschützt und stehen gelassen werden können.

Nach Abschluss der Bauarbeiten soll für die standortgebundenen Nutzer der kleinen Allmend im Bereich der heute bestehenden Kleinbauten ein Wieder- bzw. Neubau der notwendigen Infrastruktur ermöglicht werden. Die Abbildung oben zeigt, in welchem Bereich einzelne Kleinbauten nach dem Bau wieder errichtet werden können. Die Festlegung der genauen Nutzung sowie die konkrete Gestaltung und der Bau obliegt der Stadt Bern.



Abbildung 69: Standort bestehende Kleinbauten



Abbildung 70: künftiger Standort neue Kleinbauten

3.5.3 Variantenstudien Ankunftsplatz UEF Zentweg T 04 auf Kleiner Allmend

Die bestehende Brücke, welche die beiden Allmenden miteinander verbindet, schliesst auf der Seite der Kleinen Allmend an einen Damm an. Vom Brückeneende bestehen Anschlüsse an den Weg auf der Kleinen Allmend, zur Bolligenstrasse und zum Zentweg.

Durch die Verlängerung der UEF Zentweg T 04 und durch die neue Konstruktion analog der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D entsteht eine offene Situation auf der Kleinen Allmend mit einem Platz unter der UEF.

Im Nutzungs- und Gestaltungskonzept der Stadt Bern wird der Platz von der UEF Zentweg T 04 bis zu den Familiengärten verlängert. Der Platz bildet die Vorzone der geplanten Naturrasenspielfelder auf der Kleinen Allmend. Im Projekt wurde der Platz verkürzt und an die bestehende Hecke angeschlossen.

Der Langsamverkehr vom Zentweg führt auf einem Gehweg entlang der Hecken auf der Kleinen Allmend zum Fussgängerstreifen über die Bolligenstrasse. Die Grünfläche mit Bäumen zwischen Weg und Platz ist nicht mehr möglich, deshalb wurde eine weitere Variante ausgearbeitet. Der Gehweg entlang des Zentwegs führt auf einem Asphaltweg unter der UEF weiter zum Fussgängerstreifen über die Bolligenstrasse. Dadurch kann zwischen dem Zentweg und dem Platz eine Grünfläche mit Bäumen realisiert werden.

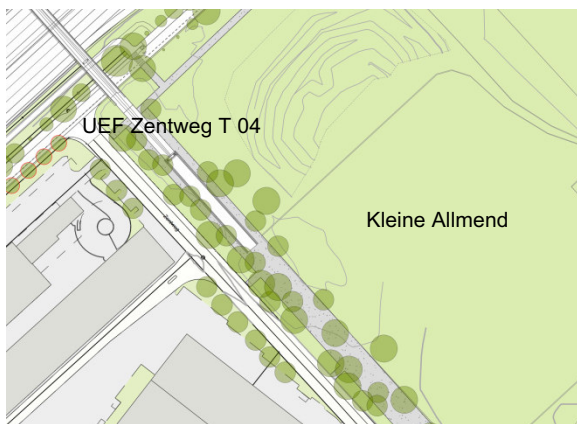


Abbildung 71: Platz verlängert (Gestaltungskonzept Stadt)



Abbildung 72: Platz bis zur bestehenden Hecke

3.5.4 Variantenstudien Geländegestaltung Brückenraum BRÜCKE Schermenweg T 03

Der Raum ist durch die beiden Rampenbrücken begrenzt und wird von der BRÜCKE Schermenweg T 03 überspannt.

Konzept Wettbewerb

Der Raum der BRÜCKE Schermenweg T 03 wird im Wettbewerbskonzept als zusammenhängender Raum gesehen und ist als artenreiche Trockenwiese und Vegetation in Kies (Ruderalvegetation) ausformuliert worden.

Variantenstudien

In der Weiterbearbeitung wurden verschiedene Varianten untersucht. Insbesondere musste die Zufahrt zur Pumpstation und zum Technikraum gewährleistet werden und ein Gestaltungskonzept für die nicht berechneten Brückenschatten der BRÜCKE Schermenweg T 03 und den Rampenbrücken gefunden werden.

Variante strukturiert

Das Grundskelett besteht aus Beton, welches die lineare Streifenstruktur parallel zur BRÜCKE Schermenweg T 03 definiert und die Raumgrenze entlang der Rampenbrücken bildet. Die Zwischenräume sind mit einer Abfolge von verschiedenen Kies-, Wiesen- und Vegetationsstreifen ausformuliert.

Die Brückenschatten der BRÜCKE Schermenweg T 03 und den Rampenbrücken sind mit einer Pflasterung aus Holz des gerodeten Waldes der Allmend erstellt.

i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

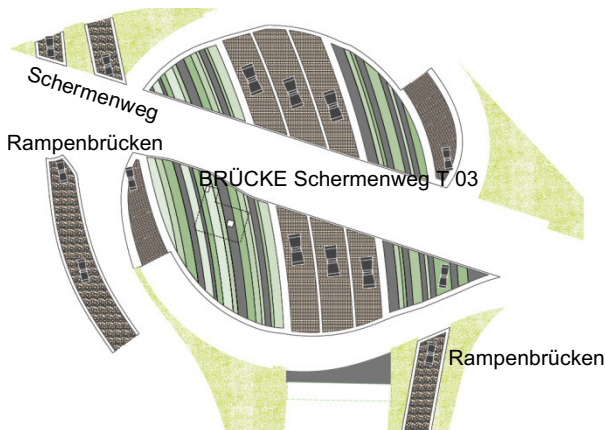


Abbildung 73: Variante strukturiert

Am Gestaltungsworkshop vom 24.3.2017 wurde festgelegt, den Raum wie im Wettbewerb als Ganzes zu lesen. Die Gestaltung muss ruhig sein und der Raum soll nicht mit „Designelementen“ gegliedert werden. In der Grünfläche soll die Baumstruktur eingeführt werden. Dazu wurden 3 Varianten ausgearbeitet.

Variante Grünfläche mit Holzpflaster

Der Brückenschatten wird aus einer ruhigen zusammenhängenden Grünfläche mit einem Holzpflaster ausgestaltet. Die Holzpflaster werden mit Betonbändern gerahmt. Eichengruppen sind das verbindende Element zu den Anschlussflächen.

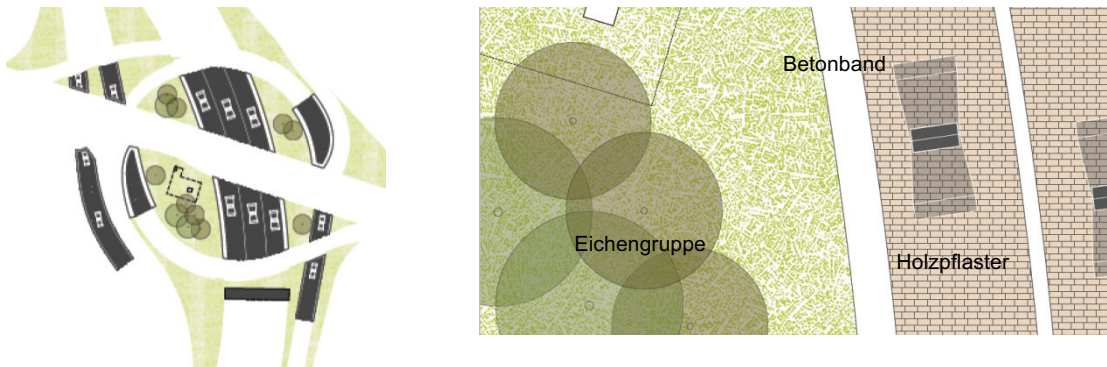


Abbildung 74: Übersicht und Detail Variante mit Holzpflaster

Variante Grünfläche mit Gittersteinen

Anstelle der Holzpflaster werden Gittersteine in den Brückenschatten verwendet. Der Übergang zu den Grünflächen wird mit einem Verlauf ausgebildet: Von Stein zu Stein-Kies zu Stein-Grün zu Grün.

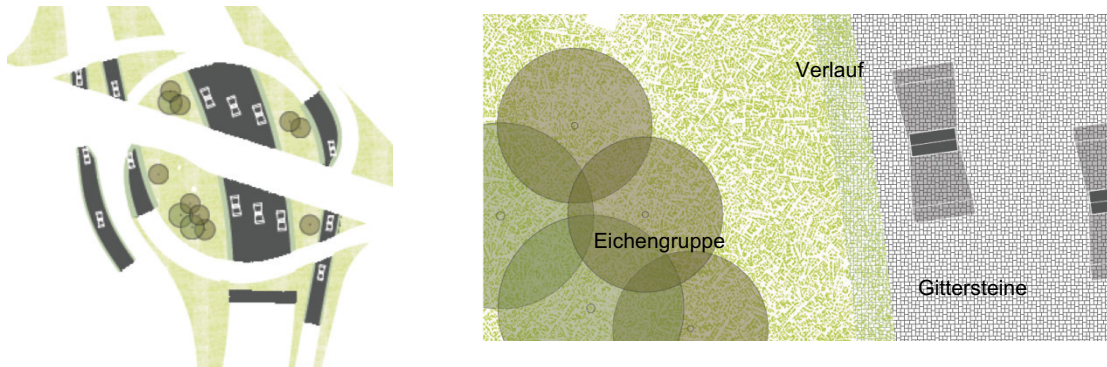


Abbildung 75: Übersicht und Detail Variante mit Gittersteinen

Variante Grünfläche mit Betonplatten

Statt der Holzpfaster werden grossformatige Betonplatten im gesamten Raum verwendet. Im Brückenschatten werden die Platten dicht und zum Rand hin offener mit einzelnen Platteninseln in der Grünfläche verlegt. Der Übergang zu den Grünflächen ist ein unregelmässiger Rand aus Betonplatten, Kies- und Grünflächen.

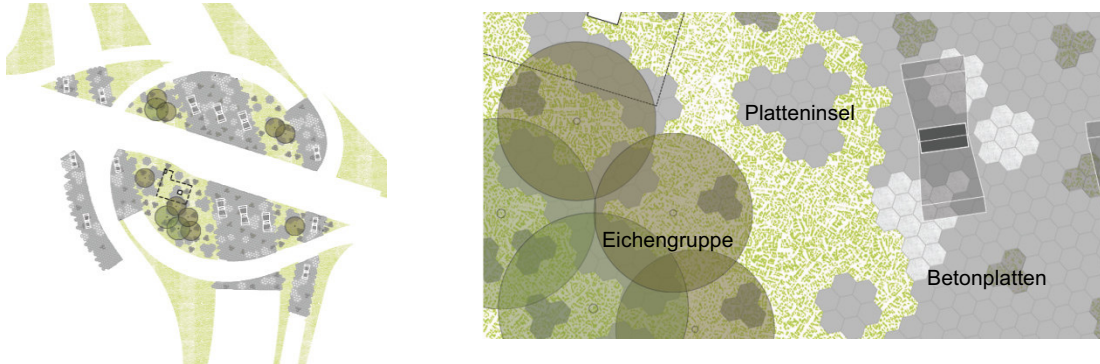


Abbildung 76: Übersicht und Detail Variante mit Betonplatten

Die Variante "Grünfläche mit Gittersteinen" wurde im vorliegenden Ausführungsprojekt umgesetzt.

3.6 Variantenstudien Zäune, Geländer

Zäune Bestand

Die bestehenden Zäune weisen entlang der Nationalstrassenböschung auf Seite Grosse Allmend und Seite Bolligenstrasse eine Höhe von 1.15 bis 1.30 m auf. Das ASTRA sieht Zäune von 1.60 m und 2.00 m vor (ASTRA 21 001-11011 Fachhandbuch T/U).

Das Projekt der neuen UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D sieht Geländerhöhen von 1.30 m vor. Das Geländer der UEF wird im Bereich der Lehenbrücke weitergeführt.

Varianten

Es wurden zwei Varianten geprüft, eine Variante mit Zaunhöhen von 1.60 m gemäss Vorgaben ASTRA und eine Variante mit Zaunhöhen von 1.30 m.

Heute weisen die Zäune auf der Grossen Allmend und auf der Seite der Bolligenstrasse eine Höhe zwischen 1.15 m und 1.30 m auf. In urbanen Gebieten ist diese Minderhöhe auch in Zukunft zu verantworten. Deshalb wurde entschieden, die Variante mit Zaunhöhen von 1.30 m im vorliegenden Ausführungsprojekt weiter zu bearbeiten. Mit dieser Zaunhöhe können die Übergänge zu den Geländern gestalterisch gut gelöst werden. Durch die Verwendung einer durchgängigen Höhe von Zäunen und Geländern entsteht eine gestalterische Einheit.

3.7 Gestaltung Bolligenstrasse Süd (Bolligenallee)

Die Bolligenstrasse Süd wird durch eine historische Baumallee begleitet. Sie ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt und ist zu schützen bzw. zu erhalten.

Die nationalstrassenseitige Baumreihe der Bolligenstrasse wird für die Bauphase gefällt. Folgende Ziele, Rahmenbedingungen und Variantenstudien führten zu diesem Entscheid:

- Die bestehenden Verbindungen für den Langsamverkehr sollen erhalten werden. Auf der Bolligenstrasse Süd soll eine durchgehende und einheitliche Rad- und Gehwegführung in beide Richtungen realisiert werden.
- Die Stadt Bern hat die Vorgabe gemacht, eine Radschnellroute auf der Achse Zentweg - Bolligenstrasse Süd - Mingerstrasse zu ermöglichen. Stadtgrün Bern hat ausserdem festgelegt, dass der Grünstreifen, auf dem die Alleebäume stehen, mindestens drei Meter breit sein muss.
- Die Achse der historischen Baumallee ist geschützt und der Abstand zur Nationalstrasse und zur Kleinen Allmend ist gegeben.
- Die Sondagen in der Bolligenstrasse haben gezeigt, dass der Strassenaufbau in einem schlechten Zustand ist und daher auf der ganzen Länge ersetzt werden muss. Ausserdem haben die Sondagen ergeben, dass die untersuchten Bäume ihre Wurzeln hauptsächlich Richtung Grünflächen haben, also nur geringfügig Wurzeln im Strassenraum aufweisen.
- Eine Absteckung im Bereich der Stützmauer zur Nationalstrasse hat ergeben, dass die Bäume in diesem Abschnitt nicht erhalten werden können.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

- Die Bolligenallee besitzt heute kein einheitliches Erscheinungsbild, da Jungbäume gepflanzt und kranke Bäume gefällt wurden. Auf der Höhe der Kleinbauten stehen auf beiden Seiten die vitalsten Alleebäume.

3.7.1 Variantenstudium

Diese Randbedingungen schränken den Spielraum für die Führung des Langsamverkehrs stark ein. Es wurden unterschiedliche Varianten der Langsamverkehrsführung und des damit verbundenen Baumerhalts geprüft und bewertet. Die Varianten, welche den Langsamverkehrsweg auf die Kleine Allmend verlegen, schonen die Bäume auf der Seite der Kleinbauten. Jene Varianten, welche den Rad- und Gehweg auf der Seite der Kleinbauten führen, beeinträchtigen das Wurzelwerk dieser Bäume. Eine Variante, welche einen gesamten Ersatz der Allee vorschlägt, wurde ebenfalls geprüft. Anhand der Bewertung dieser Varianten wurde festgelegt, dass im Grundkonzept stadtauswärts der Radstreifen durchgängig innerhalb der Allee geführt wird und stadteinwärts ein kombinierter Rad- und Gehweg auf Seite der Nationalstrasse sowie ein Ersatz der Baumreihe Seite der Nationalstrasse zielführend sind.

Einen schrittweisen Ersatz der nationalstrassenseitigen Baumreihe wird in den weiteren Planungsschritten geprüft. Gibt es Potential für einen kurzfristigen Erhalt einiger zusätzlicher Bäume in der zu ersetzenden Reihe, kann dies in Betracht gezogen werden. Längerfristig müssen die Bäume jedoch ersetzt werden, da der Eingriff in den Wurzelraum erheblich ist und die Lebensdauer des Baumes markant verkürzt wird. Wie bei der allmendseitigen Baumreihe wird mindestens eine Vegetationsperiode vor Baubeginn der Wurzelbereich der Bäume, bei welchen der Standort (Lage und Höhe) einen möglichen Erhalt zulässt, sondiert. Wenn Potential für einen Erhalt des Baumes da ist, werden entsprechende Massnahmen eingeleitet (wie zum Beispiel Erstellen eines Wurzelvorhangs, so wie im untenstehenden Kapitel 3.7.2 Wurzelvorhang beschrieben).

3.7.2 Wurzelvorhang

Die Sondagen haben ergeben, dass die Bäume ihre Wurzeln hauptsächlich Richtung Grünflächen haben. Man kann anhand der einzelnen Sondagen jedoch nicht davon ausgehen, dass es sich a priori so verhält. Der Neubau der Bolligenstrasse führt dazu, dass möglicherweise das Wurzelwerk einiger Bäume der verbleibenden Baumreihe geschädigt wird. Aus diesem Grund wird ein durchgehender Wurzelvorhang erstellt, damit sich Adventivwurzeln bilden können. Der Wurzelvorhang muss mindestens eine Vegetationsperiode vor Inangriffnahme der Bauarbeiten erstellt werden. Zudem muss der Wurzelvorhang unterhalten respektive regelmässig bewässert werden. Wurzelvorhänge werden zum Schutze der Bäume und zur Stärkung des Wurzelraumes erstellt. Auch wenn keine grösseren sichtbaren Wurzeln vorhanden sind, dient der Wurzelvorhang der Vitalität der Bäume und hilft, die störenden Eingriffe durch die Auskofferung zu mildern. Der Graben wird mit einem Substrat gefüllt, in dem sich das Wurzelwerk der Bäume in der kommenden Vegetationsperiode gut entwickeln und mit Feinwurzeln verästeln kann. Für viele Bäume ist der Wurzelvorhang eine Verbesserung. Werden durch das Strassenbauprojekt einzelne dicke Hauptwurzeln entfernt oder beschädigt, so muss die Krone ausgelichtet, beziehungsweise das Blattvolumen reduziert werden. Während des Baus müssen die Bäume mit entsprechenden Massnahmen geschützt werden.



Abbildung 77: Zustand und Gefährdung Bäume Bolligenstrasse

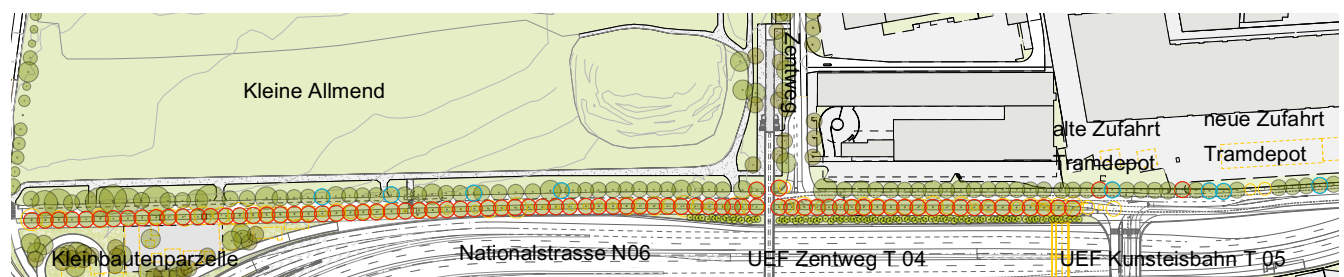


Abbildung 78: Ersatz / Neupflanzung Baumreihe Bolligenstrasse

4 Projektbeschreibung

4.1 Gestaltung Grosse Allmend

4.1.1 Freiraum- und Grünraumkonzept

Das Gestaltungskonzept ist auf der Grundlage einer zusammenhängenden landschaftlichen und gestalterischen Gesamtsicht entwickelt worden. Die Kunstbauten bestehend aus Rampenbrücken, Brücken, Brückenaufleger, Mauern, Strassen und der SABA sind harmonisch ins Gelände eingebunden und zurückhaltend materialisiert. Ein übergreifendes Vegetationskonzept bindet das Gebiet zusammen. Landschaft und Bauwerke werden zu einem Ganzen zusammengefügt.

Die neue Langsamverkehrsbrücke (UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D) überspannt die grossmassstäblichen und massiven Verkehrsbauten für den Nationalstrassenanschluss eigenständig und bildet eine Weiterführung des bestehenden Wegsystems. Die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D schafft eine neue „Grünraumverbindung“ und verkettet eine grosse Anzahl von Erholungs- und Freiräumen der Stadt Bern miteinander: Den Schermenwald, die Familiengärten, den Jüdischen Friedhof, die Parkanlage der Psychiatrischen Universitätsklinik Waldau und die Grosse und die Kleine Allmend. Dieser Brückenschlag bindet auch die weiter vom Schermenwald entfernten Freiräume besser an. Es entsteht damit eine durchgängige Freiraumkette vom Bärenpark, Rosengarten und Nationalem Pferdezentrum über den Schermenwald bis zum Bantiger. Diese Verbindung ist neben der freiräumlichen und ökologischen Vernetzung eine wichtige Erholungsachse.

Die Grosse Allmend ist ein wichtiger Freiraum in der Stadt Bern und vielseitig nutzbar. Durch die neue Gestaltung wird keine Nutzung innerhalb der Allmend eingeschränkt. Der offene Charakter der Grossen Allmend wird erhalten und der grüne Böschungsfuss zu den Verkehrsanlagen wird nach dem Bau wiederhergestellt. Die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D dockt an den in den Hang gelegten Weg an und geht über in eine Lehenbrücke. Die Lehenbrücke schmiegt sich nationalstrassenseitig um den Hügel. Diese einseitig auskragende Brückenkonstruktion ragt über die unten liegende Böschung hinaus und „schwebt“ über dem Gelände und der Verkehrsanlage. Sie verläuft im Abschnitt der Engstelle zwischen der untenliegenden Rampenbrücke und dem höchsten Punkt der Allmend, dem Plateau, und verläuft nach der Engstelle wieder in den Weg. Hangaufwärts wird die Böschung bis zum bestehenden Gelände angepasst.

Die Baumstruktur wird nach dem Bau wiederhergestellt. Beim Anschluss an die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und beim Anschluss an die Werkhofbrücke sowie entlang der Lehenbrücke wird die Baumpflanzung lichter ausformuliert. Baumgruppen umspielen die Anschlussbereiche und schaffen damit verschiedene räumliche Qualitäten. Durch die Lücken zwischen den Baumgruppen öffnet sich die Allmend zu den angrenzenden Grünräumen, wodurch neue Blickbeziehungen zu den gegenüberliegenden Freiräumen und entlang der neuen Langsamverkehrsachse entstehen. Die Baum- und Wiesenstruktur dehnt sich auf die angrenzenden Freiräume der Bananenparzelle, der Kleinbautenparzelle, des Werkhofareals und des Anschlusses aus und stellt eine räumliche Verbindung her.

4.1.2 Langsamverkehrswege

Das Konzept mit dem grünen, räumlich prägenden Abschluss zu den Verkehrsräumen und einem offenen weiten Grünraum zum Breitenrainquartier hin bleibt in seinem Charakter erhalten. Eingebettet in die seitlichen Hangflanken im Wald und entlang des Waldes verlaufen die bestehenden Mergelwege zu den Anschlüssen der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D, der Lehenbrücke, der Werkhofbrücke und der UEF Zentweg T 04. Die um den Hügel laufende Wegspanne bleibt im ersten Abschnitt zwischen dem Wankdorfplatz und zum Anschluss an die Werkhofbrücke als Mergelweg bestehen. Der Mergelweg wird nur so weit nötig angepasst, etwa zur Hälfte, aufgrund der neuen Anschlusshöhen. Ebenso bleibt der Weg zwischen dem Anschluss an die UEF Zentweg T 04 und zum Anschluss an die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D erhalten. Er wird auch nur bis zur Hälfte angepasst. Die einfache Kreuzung im Bereich der UEF Zentweg T 04 wird belassen bzw. nach dem Bau wiederhergestellt. Der Mittelteil der Wegspanne wird neu als Asphaltbelag ausgebaut.

Der Gehweg entlang der Kunstrasenspielfelder wird soweit möglich im Bestand geführt. Im Bereich der UEF Kunsteisbahn T 05 wird der Weg mit einem Gefälle von 4.5 % ausgestaltet.

Die Radhauptbeziehungen und die barrierefreie Wegbeziehung auf die Grosse Allmend führen über die Langsamverkehrsbrücke und Lehenbrücke zur Werkhofbrücke ins Schermenareal. Vom Wankdorfplatz aus gelangt man entlang des Schermenwegs über die Zufahrt zur Werkhofbrücke weiter über die Lehenbrücke zur Langsamverkehrsbrücke.

Als barrierefreie Verbindung für Fussgänger vom Wankdorfplatz auf die Grosse Allmend wird die Verlängerung des Gehwegs entlang des Schermenwegs über die Zufahrt Werkhofbrücke bis zum Anschluss LVB angeboten. Die verlegte Zufahrt Werkhofbrücke mit einem Radstreifen und einem Gehweg weist ein Gefälle von 5 % auf.

i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die Radhauptbeziehungen und der Weg auf der Grossen Allmend zum Wankdorfplatz werden in Absprache mit der Stadt Bern beleuchtet. Der Weg zwischen der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und der UEF Zentweg T 04 bleibt unbeleuchtet.



Abbildung 79: Langsamverkehrsnetz Grosse Allmend

4.1.3 Sicherheit im öffentlichen Raum

Der sozialen Sicherheit wird grosse Beachtung geschenkt. In den bewaldeten Bereichen werden die Wege der Radhauptbeziehungen übersichtlich und gut einsehbar gestaltet. Ein offener Wegkorridor auf beiden Seiten der neuen Wege wird mit einer breiten Mähspur umgesetzt. Insbesondere werden die beiden Waldpartien zwischen der Lehenbrücke und dem Schermenweg regelmässig mit waldpflegerischen Massnahmen, Mähen des Krautsaums und Fördern von Waldbäumen mit höherem Kronenansatz unterhalten. Diese Massnahmen gewähren eine gute Sichtbeziehung zum Schermenweg und umgekehrt besteht auch eine gute Einsehbarkeit vom Schermenweg zu den Langsamverkehrswegen. Weiter sind bei der Anknüpfung an die Werkhofbrücke und beim Anschluss an die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D Lichtungen mit Wiesenpartien und entlang der Waldpartien niedrige Krautsäume vorgesehen. Auf eine Strauchschicht wird verzichtet, dadurch sind Blickbeziehungen nach innen und aussen möglich. Neben dem räumlichen Bezug sind die hellen Bereiche durch Lichteinfall wichtig und erhöhen das Sicherheitsgefühl.

Die beiden seitlichen Mergelwege und die flankierende Vegetationsstruktur bleiben bis zur Absenkung für die Brückenanschlüsse bestehen. Diese beiden Wegabschnitte sind untergeordnete Verbindungen für den Langsamverkehr und werden in Bezug auf die Sicherheit im öffentlichen Raum wie heute betrieben.

Weitere Informationen zur Sicherheit im öffentlichen Raum siehe Kurzbericht „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern und Soziale Sicherheit“ von Ehrenbold Schudel Architektur im Anhang dieses Berichts.

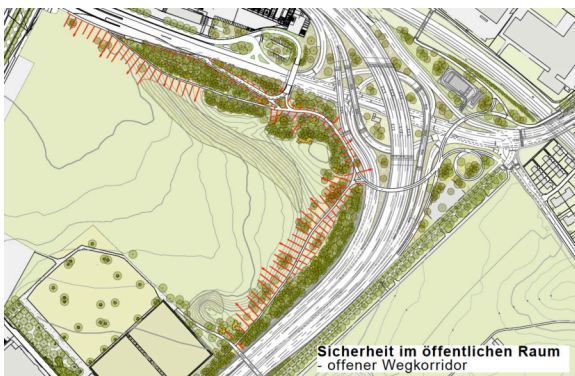


Abbildung 80: Sicherheit im öffentlichen Raum

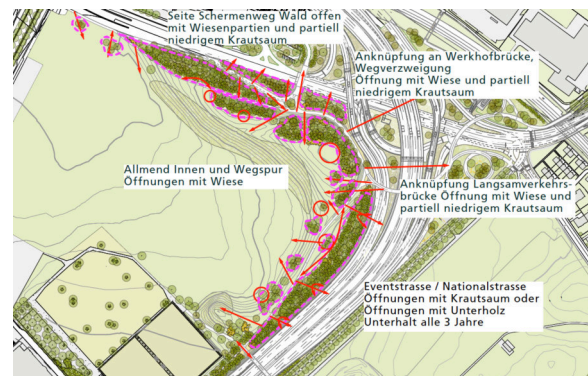


Abbildung 81: Raumkonzept

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

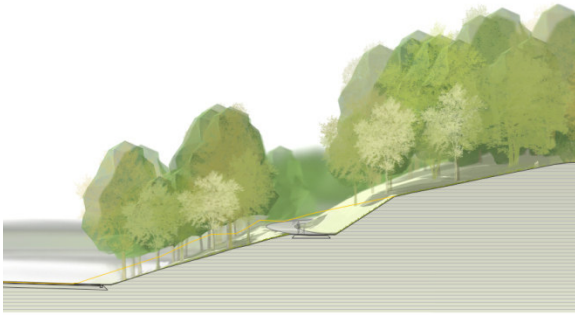


Abbildung 82: Sicherheit im öffentlichen Raum, Weg

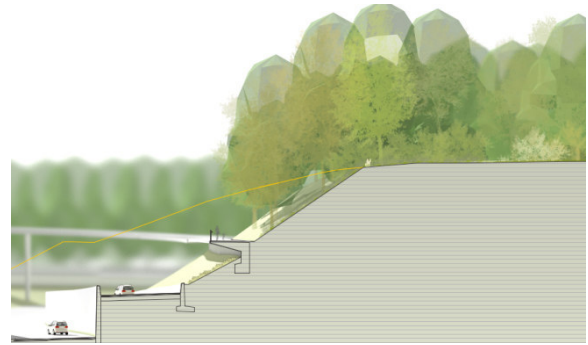


Abbildung 83: Sicherheit im öffentlichen Raum, Lehnbrücke

4.1.4 Vegetationskonzept

Wald

Entlang der bestehenden Wegabschnitte bleibt die Vegetationsstruktur, der Wald, erhalten. Ebenso bleiben die bestehenden Grillplätze an ihrem Ort. Auf der Weginnenseite entlang der südöstlichen Wegflanke wird die Baumschicht mit einigen Schattenbäumen ergänzt. Diese Baumgruppen schaffen eine räumliche Verbindung. Das Vegetationskonzept nimmt Bezug zum Nutzungs- und Gestaltungskonzept, das die Grundlage für die Abstimmungsvorlage 2012 für den Nutzungszonenplan Allmenden war. Auf der Seite des Schermenwegs bleibt die Vegetationsstruktur mit der neuen Öffnung zum Wankdorfplatz auf der Innenseite der Allmend unverändert.

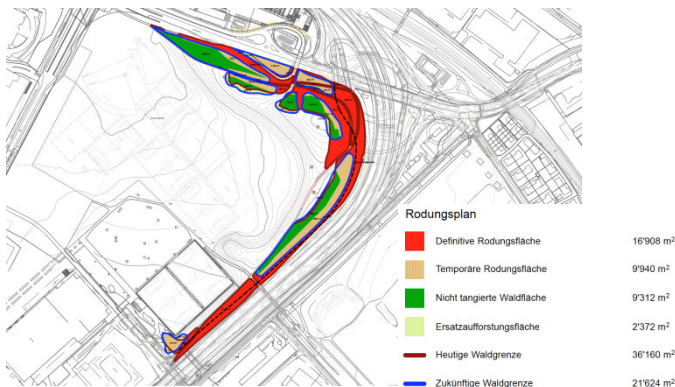


Abbildung 84: Rodungsplan



Abbildung 85: Vegetationskonzept mit Waldperimeter blau

Der neue Waldperimeter auf der Grossen Allmend zeigt, dass innenseitig ein Grossteil der bestehenden Waldstruktur erhalten werden kann. Aussenseitig muss die Gehölzschicht mehrheitlich neu aufgebaut werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Wiederherstellung der temporären Rodungsflächen wird die Waldfläche einen Anteil von ca. 60 % des ursprünglichen Waldperimeters erreichen.

Bei den beiden Lichtungen Anschluss UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und Werkhofbrücke wird der Waldperimeter zurückversetzt respektive in einem Teil unterbrochen. Diese Massnahmen sind auf den Unterhalt der Waldflächen zurückzuführen. Damit in diesen Bereichen die Wiesenpartien regelmässig gemäht werden und die räumliche Offenheit gewährleistet wird, kann hier rechtlich kein Wald sein. Bei der Umsetzung werden jedoch auch bestehende Bäume oder Baumgruppen ausserhalb des neu geplanten Waldperimeters wenn möglich erhalten und in das Gesamtkonzept integriert.

Der Wald der Grossen Allmend ist kein Produktionswald, seine Bedeutung hat der Wald als Erholungsraum, als klimaverbesserndes und landschaftlich-atmosphärisches Element. Das Konzept baut auf dem verbleibenden, nicht von den baulichen Eingriffen tangierten, Waldbestand auf.

Mit waldpflegerischen Massnahmen wird der Wald unterhalten. Zielbäume bzw. Zukunftsbäume werden festgelegt und mit gezielten Fällungen von Bäumen im Umfeld freigespielt. Dadurch kann sich das Kronenvolumen besser entwickeln und der verbleibende Waldbestand an Stabilität gewinnen.

Das Ziel ist, mit der Waldpflege die Verwendung ausschliesslich einheimischer Gehölze zu fördern. Die fremdländischen Arten wie die Japanische Lärche, die Schwarzkiefer oder die Roteiche werden längerfristig durch einheimische Arten aus dem Repertoire des Bestands ersetzt.

i1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan



Abbildung 86: Aufbauen auf Bestand

Die bereits auf der Grossen Allmend vorkommenden Baumarten werden ins Konzept miteinbezogen und wiederverwendet. Es werden Gruppen gleicher Baumarten aus dem Repertoire des Bestands gepflanzt wie Feldahorn, Spitzahorn, Bergahorn, Hainbuche, Winterlinde oder Waldkiefer. Die Eiche wird als Leitart eingeführt. Entlang des Wegs springt die Eiche immer wieder ins Blickfeld. Sie ist das verbindende Element zwischen den Baumgruppen. Heute finden sich bereits Roteichen und Stieleichen auf der Grossen Allmend und zudem besitzt die Eiche neben seinem charakteristischen Wuchs einen beachtlichen ökologischen Wert.

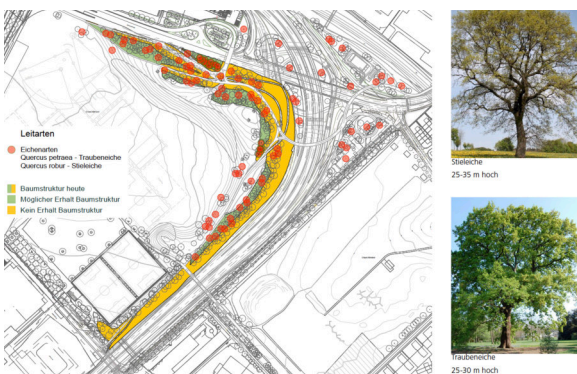


Abbildung 87: Leitarten raumverbindend



Abbildung 88: Wald- / Baumcluster aufbauend auf Bestand

Der Waldrand verwandelt sich im Frühling in eine weisse Schleierwolke. Die lichtbedürftigen Gehölze werden entlang des Waldrands gepflanzt. Der Waldrand besteht aus weissblühenden einheimischen Bäumen wie der Vogelkirsche oder der Traubeneiche und aus weissblühenden Sträuchern wie der Felsenbirne, dem Weissdorn, dem Schwarzen Holunder oder dem Wolligen Schneeball. Neben ästhetischen Werten wie der Blüte, dem Fruchtschmuck und der Herbstfärbung besitzen die Sträucher ökologische Werte. Sie bieten Tieren Schutz, Nahrung, Schlaf- und Nistplätze.

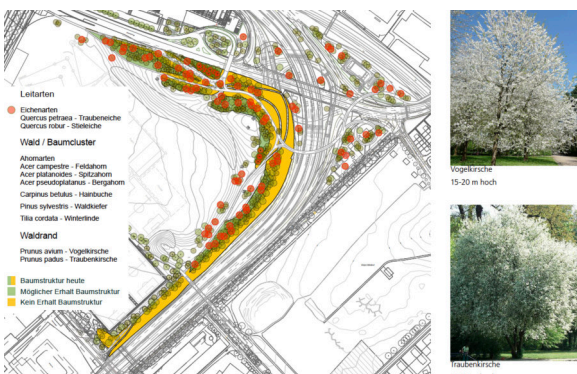


Abbildung 89: Waldrand weissblühend



Abbildung 90: Strauchschicht weissblühend

Tuffe aus Wildrosen und Wildstauden bilden Farbakkente während der Sommermonate. Vor Hundsrosen, Bibernellrosen oder Glanzblättrigen Rosen werden Wildstauden wie die Rispige Graslilie, die Gemeine Akelei oder der

i.1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Grosse Ehrenpreis gepflanzt. Im Schatten sind der Wald-Geissbart, die Berg-Flockenblume oder das Vielblütige Salomonssiegel zu finden.



Abbildung 91: Farbakzente

4.1.5 Pflegekonzept

Pflegekonzept und Pflegeplan sichern den Aufbau und Erhalt der Waldstruktur und streben den langfristigen Ersatz der fremdländischen Arten mit einheimischen Arten an. Gleichzeitig sichern sie den Erhalt der Sicherheit im öffentlichen Raum, die räumlichen Ziele und die Atmosphäre.

Waldrand dicht

Entlang der Nationalstrasse wird die Strauchschicht alle 5 Jahre zurückgeschnitten, um einerseits die Gehölze zu verjüngen und andererseits Blickbeziehungen zu ermöglichen. Innerhalb der Allmend wird die Strauchschicht regelmässig alle 3 bis 5 Jahre zurückgeschnitten und die vorgelagerte Krautschicht alle 2 Jahre gemäht. Dies verhindert, dass in der Krautschicht Sträucher aufkommen, was den ökologischen Wert des gestuften Waldrands stark vermindern würde.



Abbildung 92: Waldrand dicht

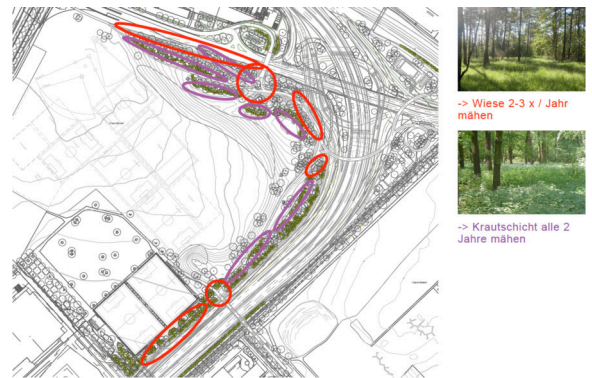


Abbildung 93: Waldrand offen

Waldrand offen

Der Waldrand entlang des Schermenwegs wird offen gehalten, so dass Blickbeziehungen zum Anschluss Werkhofbrücke möglich sind. Entlang des Gehwegs des Schermenwegs wird die Wiese 2 bis 3 Mal im Jahr gemäht. Auch die Anschlussknoten Werkhofbrücke, UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und UEF Zentweg T 04 werden offen gehalten, um eine gute Übersichtlichkeit zu gewähren. Die Wiesenböschung im Bereich der Lehenbrücke wird regelmässig gemäht, damit die Sicht nicht beeinträchtigt wird. Die Krautschicht entlang der Zufahrt Werkhofbrücke wird alle 2 Jahre gemäht. Innerhalb der Allmend wird der Krautsaum auch alle 2 Jahre gemäht, um den ökologischen Wert nicht zu mindern und die Sicherheit im öffentlichen Raum zu gewährleisten.

Wiesentypen

Ein grosser Teil der Grossen Allmend bleibt Rasen, der weiterhin vielfältig genutzt werden kann. Dieser muss intensiv gepflegt werden. In den weniger intensiv genutzten Bereichen sind Wildblumenwiesen vorgesehen, die für den Menschen einen ästhetischen Wert schaffen und zugleich einen ökologischen Beitrag für die Tier- und Pflanzenwelt leisten. Die Wildblumenwiesen werden 2 bis 3 Mal im Jahr geschnitten. Die Talfettwiesen auf der Grossen Allmend bleiben bestehen. Die Böschungen entlang der Strassen werden mit einem wertvollen Halbtrockenrasen angesät. Dieser muss nur 1 bis 2 Mal im Jahr gemäht werden. Auf der Bananenparzelle und der Kleinbautenparzelle werden unter den Gehölzclustern Talfettwiesen angesät, die 2 bis 3 Mal im Jahr einen Schnitt erhalten.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

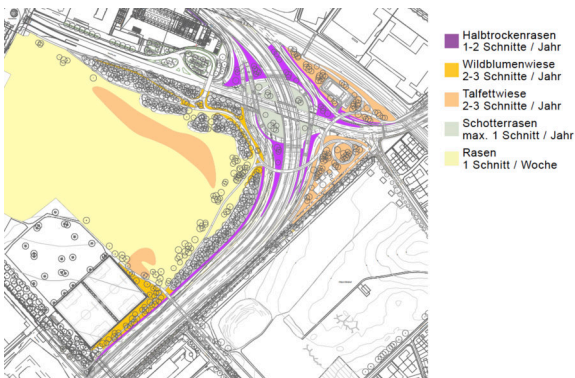


Abbildung 94: Wiesentypen

Pflanzabstand

Der Pflanzabstand für Bäume und Sträucher zum Schermenweg beträgt einen Meter. Der Pflanzabstand zur Ausfahrtsrampe der N06 bzw. zur Eventstrasse beträgt von der Leitmauer vier Meter.

4.2 Gestaltung Anschlussflächen

4.2.1 Einbindung SABA auf der Bananenparzelle

Die Mulde der Bananenparzelle nördlich der Grossen Allmend wird aufgefüllt und gegenüber dem Strassenraum so angehoben, dass die Böschung entlang der Einfahrtsrampe N06 den Verkehrsraum fasst. Das rechteckige SABA-Becken (Strassenabwasserbehandlungsanlage des Abwassers der N06) wird in die leicht schiefe Fläche gelegt und mit Mauern abgestützt. Dadurch entstehen zwei Ebenen. Jene des tiefer gelegenen Absetzbeckens und der Zufahrt und jene der leicht geneigten Wiesenflächen, in welche der Weg eingebettet wird.

Die Langsamverkehrsbrücke schliesst harmonisch an den Weg auf der Bananenparzelle und an die Bolligenstrasse an. Baumgruppen umspielen den Weg, die Brückenanschlüsse und die SABA. Die Böschung zum Strassenraum wird mit einem Halbtrockenrasen angesät und die bestehende Wildhecke in der Böschung des Bahndamms erweitert.



Abbildung 95: Situation SABA



Abbildung 96: Querschnitt SABA

4.2.2 Kleinbautenparzelle

Nach Beendigung der Arbeiten können einzelne Kleinbauten wieder an ihrem ursprünglichen Ort errichtet werden. Die Festlegung der genauen Nutzung sowie die konkrete Gestaltung und der Bau obliegt der Stadt Bern. Das Terrain der Kleinbautenparzelle wird ausgeebnet und zur Nationalstrasse hin leicht abgeflacht. Es entsteht ein grosszügiger zusammenhängender Freiraum, an den die beiden Anschlüsse der Langsamverkehrsbrücke andocken. Durchlaufende Wiesenflächen mit Baumgruppen umspielen die Brückenäste und binden die Kleinbauten mit ein. Durch die locker verteilten Baumgruppen wird die Kleinbautenparzelle offener gestaltet. Sie lassen Blickbeziehungen sowohl nach innen als auch nach aussen zu und spielen die Baumallee der Bolligenstrasse frei. Das Gelände wird gegen den Bereich unter der Langsamverkehrsbrücke leicht vertieft. Das Oberflächenwasser fliesst Richtung Brückenschatten und bewässert die Wiesenpartien unter der Langsamverkehrsbrücke.



Abbildung 97: Kleinbautenparzelle

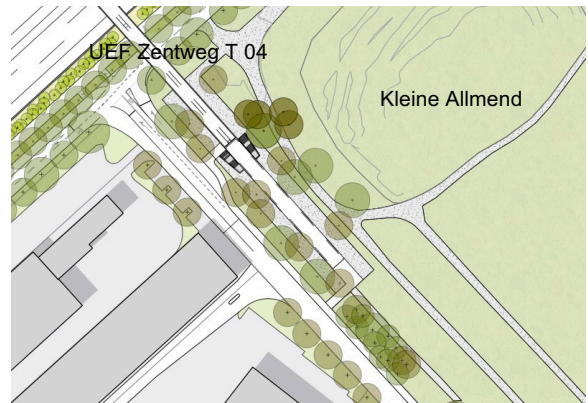


Abbildung 98: Platz unter der UEF Zentweg T 04

4.2.3 Ankunftsplatz UEF Zentweg T 04 auf Kleiner Allmend

Die UEF Zentweg T 04 verbindet die Grosse und Kleine Allmend. Durch die Verlängerung der UEF und durch die neue Konstruktion analog der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D entsteht eine grosszügige Öffnung. Diese Öffnung unter der UEF lässt die Kleine Allmend grosszügiger und offener wirken. Auch die Baumallee der Bolligenstrasse wird durch die filigrane Konstruktion besser zur Geltung kommen.

Ein Platz bildet den Ankunftsort der UEF Zentweg T 04 auf der Kleinen Allmend. Dieser Platz schliesst an die bestehende Hecke an und bietet Anschluss zum Zentweg sowie zur Bolligenstrasse für Fussgänger und für Radfahrer. Von der UEF gelangt man hindernisfrei über einen Asphaltweg zum Zentweg. Für Fussgänger gibt es Treppen, die direkt zum Platz führen. Unter der UEF verläuft ein Asphaltweg zum Fussgängerstreifen über die Bolligenstrasse zum Langsamverkehrsweg. Der Gehweg beim Zentweg wird über den Platz ebenfalls an den asphaltierten Gehweg angeschlossen.

Baumgruppen entlang und auf dem Platz umspielen die UEF und binden sie zugleich ein. Der Platz wird mit Gehwegleuchten ausgeleuchtet.

4.2.4 Geländegestaltung Brückenraum BRÜCKE Schermenweg T 03

Der Raum der BRÜCKE Schermenweg T 03 wird durch die beiden Rampenbrücken begrenzt (Abbildung 100 blau dargestellt) und von der BRÜCKE Schermenweg T 03 überspannt. Die Gestaltung in diesem Raum soll grosszügig, ruhig und möglichst einheitlich ausformuliert sein. Der Umgang mit dem grossen Brückenschatten der BRÜCKE Schermenweg T 03 und die Brückenschatten unter den Rampenbrücken werden so gestaltet, dass sich die Wiesenstrukturen mit den unbewässerten Zonen unter der BRÜCKE Schermenweg T 03 verbinden und sich zu den Rampenbrücken hin abgrenzen.

Der Gesamttraum, das Rondell (Abbildung 100 gelb umrandet) wird durch Wiesenpartien und einzelne Baumgruppen aus Eichen und Ahornen gegliedert. Die Baumgruppen schaffen räumlich die Verbindung zwischen der Grossen Allmend, der Kleinbauten- und der Bananenparzelle.

Die Übergänge zu den unberechneten Brückenschatten werden mit unterschiedlich dicht verlegten Gittersteinen ausformuliert:

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Brückenschatten BRÜCKE Schermenweg T 03

Der Brückenschatten der BRÜCKE Schermenweg T 03 (Abbildung 100 orange dargestellt) wird möglichst fließend mit einem nach aussen in der Dichte abnehmenden Gittersteinmuster gestaltet. Die daraus entstehenden Lücken werden vom Rand des Brückenschattens her eingegrünt und bilden dadurch einen sanften Übergang zu den angrenzenden Wiesenpartien. Die Lücken zwischen den Gittersteinen werden mit einem dunklen Splitt gefüllt.

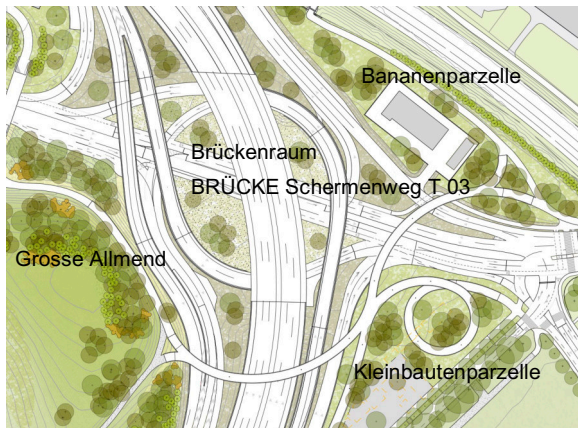


Abbildung 99: Einbindung Brückenraum in Umgebung

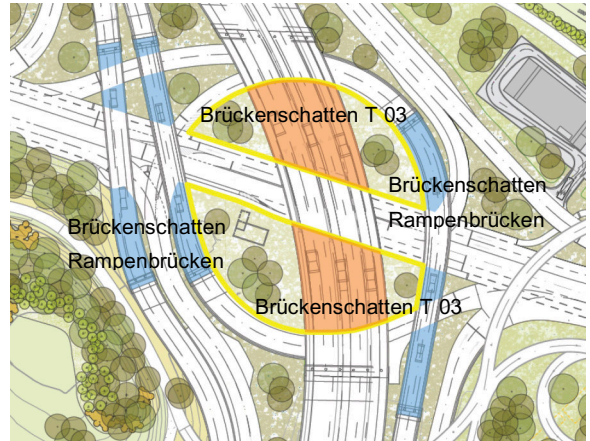


Abbildung 100: Gestaltung Brückenschatten

Brückenschatten der Rampen

Die Randausbildung entlang der Rampenbrücken und unter den Rampenbrücken (Abbildung 100 blau dargestellt), die das Rondell begrenzen, wird durch ein Band mit dicht verlegten Gittersteinen erstellt. Durch dieses Band wird der Rand der Grünfläche bewusst betont. Der übrige Teil des Brückenschattens wird mit einem lockeren Muster aus Gittersteinen ausgelegt und mit Splitt gefüllt.

Geländegestaltung unter der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und der UEF Zentweg T 04

Unter der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und der UEF Zentweg T 04 wird das Gelände so modelliert, dass die Wiesenpartien mit Oberflächenwasser bewässert werden können.

Gesamtplan



Abbildung 101: Ansicht Gesamttraum von Brücke Bolligenstrasse

4.2.5 Gestaltung Bolligenstrasse Süd (Bolligenallee)

Die Bäume der Bolligenallee sind geschützt. Die Reihe entlang der Nationalstrasse wird nach Abschluss der Bauphase neu gepflanzt. Die vollständige Neupflanzung der nördlichen Baumreihe ermöglicht es, in regelmässigem Abstand eine Reihe gleichaltriger Bäume grosszuziehen und damit in einigen Jahren eine homogene geschlossene Baumreihe zu erhalten. Gepflanzt werden die Alleebäume auf einem drei Meter breiten Grünstreifen, der mit einer artenreichen Talfettwiesenmischung angesät wird.

Die neuen Alleebäume werden jeweils gegenüber den Bestandsbäumen auf Seiten der Kleinen Allmend gepflanzt. Das Prinzip des regelmässigen Baumabstands der Neupflanzungen führt bei der Zu- bzw. Ausfahrt der Kleinbautenparzelle und im Bereich der UEF Zentweg T 04 dazu, dass Neupflanzung und Bestandsbäume sich nicht mehr gegenüberstehen. Es können dadurch aber einige Alleebäume mehr gepflanzt werden.

Einen schrittweisen Ersatz der nationalstrassenseitigen Baumreihe wird in den weiteren Planungsschritten geprüft. Gibt es Potential für einen kurzfristigen Erhalt einiger zusätzlicher Bäume in der zu ersetzenden Reihe, kann dies in Betracht gezogen werden. Längerfristig müssen die Bäume jedoch ersetzt werden, da der Eingriff in den Wurzelraum erheblich ist und die Lebensdauer des Baumes markant verkürzt wird.

Hierfür werden ein Gutachten und ein Baumschutzkonzept erarbeitet, welche die Machbarkeit, die Umsetzung und den gestaffelten Baumersatz regeln.

Die Wahrnehmung der Bolligenallee in der Landschaft und im Erholungsraum wird durch das Fällen der einen Baumreihe mittelfristig beeinträchtigt. Langfristig ist der Bestand der Allee gesichert. Kurzfristig würde bei einem stellenweisen Erhalt einiger Bäume in dieser Reihe das Landschaftsbild etwas weniger abrupt verändert. Zudem würden die klimatischen Vorteile eines grossen Baumes etwas länger bestehen bleiben.

Für den Langsamverkehr wird eine durchgängige Führung entlang der Bolligenstrasse erstellt. Der Radstreifen stadtauswärts wird durchgängig innerhalb der Allee geführt. Stadteinwärts wird ein kombinierter Rad- und Gehweg mit einer Breite von 3.50 Metern ausserhalb der Allee erstellt. Für Fussgänger bleibt der Mergelweg auf der Kleinen Allmend vom Schermenweg bis zum Zentweg erhalten.

Der Übergang zwischen Strasse und den Grünflächen wird möglichst „weich“ ohne stark zeichnende Randsteine ausformuliert. Die Strasse und der kombinierte Rad- und Gehweg sind in Asphalt ausgeführt. Der Weg auf der Kleinen Allmend ist weiterhin aus einem Mergelbelag ausgebildet. Die Strassenbeleuchtung wird zwischen die neu gepflanzten Bäume gesetzt.

Durch den Aus- und Neubau der Kunstbauten, insbesondere der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und der UEF Zentweg T 04, entstehen neue Elemente, welche sich durch eine gute und einheitliche Gestaltung harmonisch in die historische Bolligenallee und ins Landschaftsbild einfügen. Das Brückenaufleger der UEF Zentweg T 04 ist bedeutend weiter vom Strassenrand zurückversetzt. Dies bewirkt eine bessere räumliche Verbindung und die Bolligenallee wird durchgängiger.

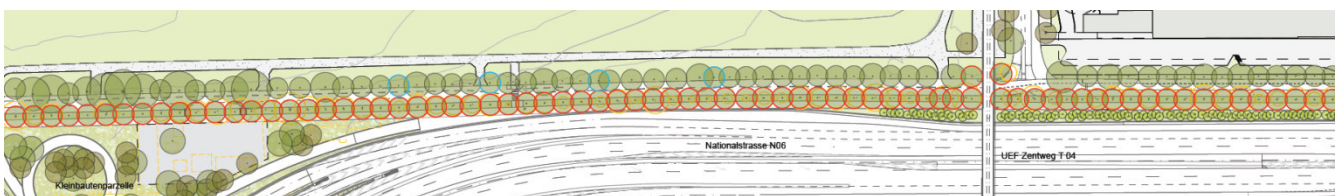


Abbildung 102: Ersatz Baumreihe Seite Nationalstrasse

Der Abschluss vom Langsamverkehrsweg zur Nationalstrasse wird von der Langsamverkehrsbrücke bis zur UEF Kunsteisbahn T 05 neu gestaltet. Eine 1.15 m hohe Leitmauer verläuft entlang der Nationalstrasse. Je nach Höhenlage der Nationalstrasse verändert sich die Höhe der Leitmauer. Beim Anschluss der Langsamverkehrsbrücke ist die Mauer bedingt durch die Lage der Nationalstrasse höher und in der Fortsetzung wird sie zu einer Stützmauer mit einem Geländer. Der kombinierte Rad- und Gehweg verläuft entlang dieser Kante. Im Bereich zwischen der UEF Zentweg T 04 und der UEF Kunsteisbahn T 05 wird der harte Rand durch eine weiche Wiesen- und Heckenstruktur abgelöst. Im begrüntem Abschnitt übernimmt ein Zaun in der Böschung den Fallschutz.

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan



Abbildung 103: Bolligenallee



Abbildung 104: Querprofil Bolligenstrasse

4.2.6 Beleuchtung

Die Langsamverkehrswege und die Langsamverkehrsbrücke werden auf der Grosse Allmend bis auf den südlichen Abschnitt entlang der Nationalstrasse beleuchtet. Der Schermenweg und die Bolligenstrasse sind entsprechend den gesetzlichen Anforderungen ausgeleuchtet. Der Brückenraum der BRÜCKE Schermenweg T 03 wird mit einer zurückhaltenden Beleuchtung der Stützen ausgestaltet. Die Beleuchtung der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D wird auf der Bananenparzelle bis zur Bananenbrücke weitergeführt. Die Beleuchtung der Kleinbautenparzelle wird von der Stadt festgelegt. Die UEF Zentweg T 04 wird analog der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D beleuchtet. Der Ankunftsplatz der UEF Zentweg T 04 wird mit Gehwegleuchten ausgeleuchtet.

4.2.7 Wiederherstellung vorübergehend beanspruchter Flächen

Wiederherstellung der Grünflächengestaltung im Bereich der Kunstrasenspielfelder

Die Bereiche um die Kunstrasenspielfelder, die während des Baus tangiert werden, werden im Anschluss wieder instandgesetzt. Im Bereich der UEF Kunsteisbahn T 05 und der neuen Eventstrasse wird die Grosse Allmend etwas verschmälert und der Gehweg rückt Richtung Kunstrasenspielfelder. Die Terraingestaltung um die Kunstrasenspielfelder wird übernommen. Die Gefällsverhältnisse des heutigen Gehwegs werden angepasst und neu mit Gefällen von 4.5 % erstellt. Dadurch wird der Weg in den Hügel eingeschnitten.

Instandstellung der Installations- und Deponieflächen

Nach Beendigung der Bauarbeiten hat das ASTRA das beanspruchte Terrain grundsätzlich in den ursprünglichen und gleichwertigen Zustand wiederherzustellen und die damit verbundenen und notwendigen Rekultivierungs- und Instandstellungsmassnahmen in Absprache und im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer auf eigene Kosten vorzunehmen.

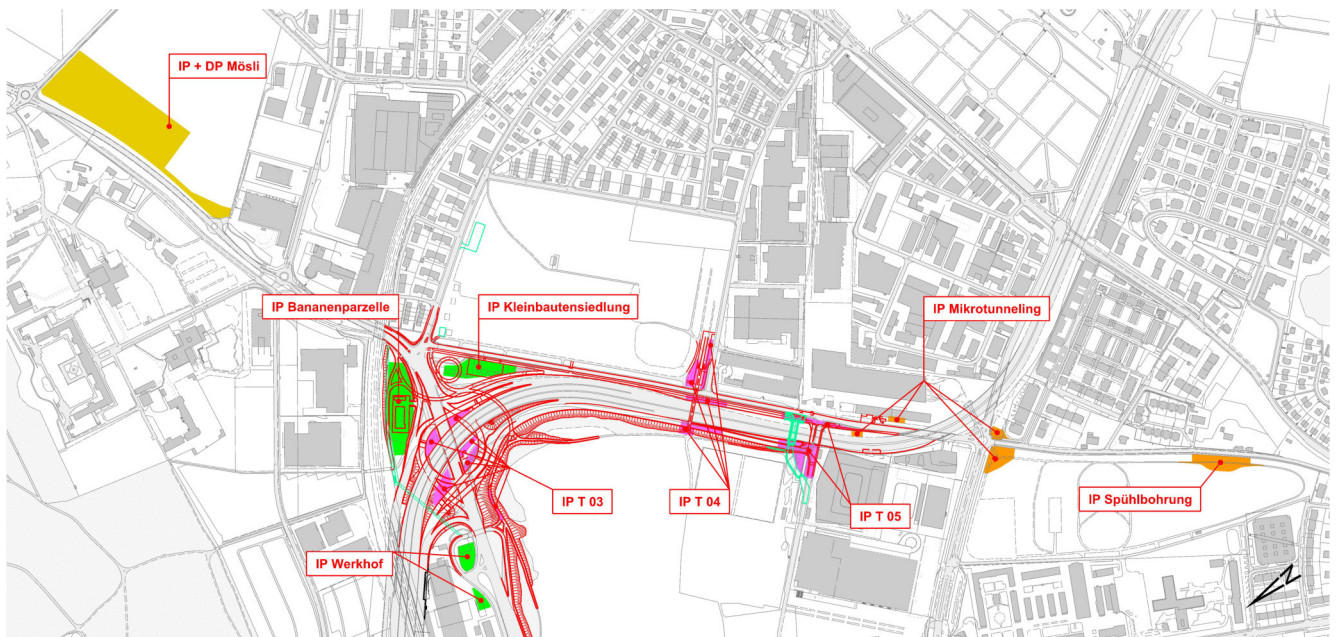


Abbildung 105: Installations- (IP) und Deponieflächen (DP)

5 Schlussfolgerung

Das Gestaltungskonzept ist auf der Grundlage einer zusammenhängenden landschaftlichen und gestalterischen Gesamtsicht entwickelt worden. Die Kunstbauten, bestehend aus Rampenbrücken, Brücken, Brückenaufleger, Mauern, Strassen und der SABA, sind harmonisch ins Gelände eingebunden.

Die neue Langsamverkehrsbrücke wird in das Gelände eingebettet und an das bestehende Wegsystem der Grossen Allmend angebunden. Sie überspannt die grossmassstäblichen Verkehrsbauten für den Nationalstrassenanschluss eigenständig und im menschlichen Massstab. Die neue Langsamverkehrsbrücke stellt zusammen mit der neuen UEF Zentweg T 04 die Verbindungen in die umliegenden Gebiete und die Erholungsnutzung sicher.

Ein übergreifendes Vegetationskonzept bindet das Gebiet zusammen und schafft bei der Anbindung an die UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D spannende Blickbeziehungen in die Grosse Allmend und in die umliegenden Gebiete (Landschaft). Das Vegetationskonzept des Wettbewerbs hat sich jedoch im Planungsprozess sukzessive dem Bestand angenähert.

Die Innenseite der Grossen Allmend und der Baumbestand bleiben mehrheitlich bestehen, unter Berücksichtigung der Anliegen der Sicherheit im öffentlichen Raum und der Wegführung. Damit können auch die landschaftliche Wahrnehmung und der Erholungswert erhalten werden. Pflege- und Unterhaltskonzepte sichern einerseits die Waldentwicklung und die Anliegen an die Sicherheit im öffentlichen Raum.

Das heutige Erscheinungsbild der Grossen Allmend mit dem grünen, räumlich prägenden Abschluss zu den Verkehrsräumen und einem offenen weiten Grünraum zum Breitenrainquartier hin bleibt in seinem Charakter erhalten. Die Langsamverkehrsverbindung wird mit der neuen Langsamverkehrsbrücke verbessert. Die Allmendnutzungen bleiben bestehen.

Die Bolligenallee ist im Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) aufgeführt und in der Stadt Bern geschützt. Sie zeichnet sich durch ihren historischen Wert, durch ihren Achsabstand und Baumbestand aus. Die Allee hat jedoch nicht durchgängig die gleich hohe Qualität. Sie wirkt bereits heute durch die vielen Jungbäume lückig.

Zu Gunsten einer guten und zeitgemässen Langsamverkehrsführung und einer zukünftigen zusammenhängenden Allee ist der Ersatz der Baumreihe auf der Seite der Nationalstrasse vertretbar.

Einen schrittweisen Ersatz der nationalstrassenseitigen Baumreihe wird in den weiteren Planungsschritten geprüft. Gibt es Potential für einen kurzfristigen Erhalt einiger zusätzlicher Bäume in der zu ersetzenden Reihe, kann dies in Betracht gezogen werden. Längerfristig müssen die Bäume jedoch ersetzt werden, da der Eingriff in den Wurzelraum erheblich ist und die Lebensdauer des Baumes markant verkürzt wird.

Die Wahrnehmung der Bolligenallee in der Landschaft und im Erholungsraum wird durch das Fällen der einen Baumreihe mittelfristig beeinträchtigt. Langfristig ist der Bestand der Allee gesichert.

Kurzfristig würde bei einem stellenweisen Erhalt einiger Bäume in dieser Reihe das Landschaftsbild etwas weniger abrupt verändert. Zudem würden die klimatischen Vorteile eines grossen Baumes etwas länger bestehen bleiben.

Die Wahrnehmung der Bolligenallee in der Landschaft und im Erholungsraum wird sich daher längerfristig auf der Ebene der Bolligenstrasse nicht wesentlich verändern. Das zurückhaltende Materialisierungskonzept nimmt Bezug zum historischen Verkehrsweg.

Durch den Aus- und Neubau der Kunstbauten, insbesondere der UEF Langsamverkehr Schermenweg T 03D und der UEF Zentweg T 04, entstehen neue Elemente, welche sich durch eine gute und einheitliche Gestaltung harmonisch in die Bolligenstrasse und ins Landschaftsbild einfügen.

Bern, 30. Oktober 2020

Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG



Beatrice Friedli
Spezialistin Landschaftsarchitektur
Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG

i.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Projektperimeter N06 Umgestaltung Anschluss Wankdorf (N06 BUGAW)	5
Abbildung 2:	Projektplan mit Objekt- und Ortsbezeichnungen	8
Abbildung 3:	Quartierplan 2012 Stadtteil IV mit ESP Wankdorf (blau schraffiert)	11
Abbildung 4:	Landschafts- und Naturraumkonzept	12
Abbildung 5:	Bebauungs- und Aussenraumkonzept	12
Abbildung 6:	Nutzungszonenplan Allmenden vom Stadtplanungsamt Bern	13
Abbildung 7:	Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden vom Stadtplanungsamt Bern	13
Abbildung 8:	IVS-Geländekarte	14
Abbildung 9:	Aussicht vom Bantigerhubel gegen Bern (1800)	14
Abbildung 10:	Baumallee Bolligenstrasse Holzstich 1948	14
Abbildung 11:	Mülleratlas 1797/1798	15
Abbildung 12:	Nutzung Grosse Allmend als Messeplatz	15
Abbildung 13:	Bauliche Entwicklung	16
Abbildung 14:	Situationsplan 1982	16
Abbildung 15:	Bepflanzung Hügel Allmend	16
Abbildung 16:	Parkierung BEA 1973	17
Abbildung 17:	Eidgenössisches Turnfest 1967	17
Abbildung 18:	Flugansicht Grosse Allmend und Umgebung	18
Abbildung 19:	Innenansicht Grosse Allmend	19
Abbildung 20:	Bestandsplan	20
Abbildung 21:	Luftbild Stadt Bern 2016	21
Abbildung 22:	Situation Wettbewerbsprojekt „Sinus“	22
Abbildung 23:	Waldfläche Bestand	23
Abbildung 24:	Gehölzaufnahmen	24
Abbildung 25:	Panoramen Grosse Allmend	25
Abbildung 26:	Lebensraumkarte Bestand	25
Abbildung 27:	Waldrand mit Saum Grosse Allmend	26
Abbildung 28:	Extensive Teilfläche Grosse Allmend	26
Abbildung 29:	Baumarten	26
Abbildung 30:	Lebenserwartung Bäume	26
Abbildung 31:	Verschiebung Nationalstrasse	28
Abbildung 32:	QPs Verschiebung grün, Basisvariante rot	28
Abbildung 33:	Situation	29
Abbildung 34:	Waldbilanz	29
Abbildung 35:	Langsamverkehrsnetz	29
Abbildung 36:	Querprofil 11+662.96	29
Abbildung 37:	Absteckung Varianten (Dezember 2016)	30
Abbildung 38:	Absteckung Varianten	30
Abbildung 39:	Analyse Plateau	31
Abbildung 40:	Überlagerung der Varianten A, B, C und D	31
Abbildung 41:	Varianten A, B und D	32
Abbildung 42:	Situation Variante A Böschung 2:3 / 1:2 Plateau abgesenkt	32
Abbildung 43:	Variante 1 Winkelstützmauer	33
Abbildung 44:	Variante 2 Lehenbrücke	33
Abbildung 45:	Wege blau Asphaltbelag	34
Abbildung 46:	Netzüberlegungen Studie Radbeziehungen	34
Abbildung 47:	Wege rot Mergelbelag	34
Abbildung 48:	Weg Bestand mit bis zu 15.5 % Gefälle	35
Abbildung 49:	Eingriffssperimeter	36
Abbildung 50:	Variante 1	36
Abbildung 51:	Variante 2	36
Abbildung 52:	Variante Gehweg entlang Schermenweg	36
Abbildung 53:	Sicherheit im öffentlichen Raum (Variante Böschungen 1:2 Weg eingebettet)	37

i1.3 Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan

Abbildung 54:	Variante Böschungen 2:3 / 1:2	38
Abbildung 55:	Variante Mauern unten, Böschungen 2:3 oben	38
Abbildung 56:	Variante Stadtgrün	39
Abbildung 57:	Variante Kompromiss Entscheid ASTRA	39
Abbildung 58:	Variante Kompromiss mit Anpassungen	39
Abbildung 59:	Variante Bereinigung Vegetationskonzept	40
Abbildung 60:	Vorschlag aus Kurzbericht von B. Schudel	41
Abbildung 61:	Belebung der Orte	41
Abbildung 62:	Entfernen aus Waldkataster	42
Abbildung 63:	Verbleib im Waldkataster	42
Abbildung 64:	Querprofil Sicherheit im öffentlichen Raum, neuer Langsamverkehrsweg im Bereich des Anschlusses Werkhofbrücke	42
Abbildung 65:	Situation Variante Mittellage optimiert	43
Abbildung 66:	Querschnitt Variante Mittellage optimiert	43
Abbildung 67:	Variante 1 Gelände unterhalb Leitmauer	44
Abbildung 68:	Variante 2 Gelände auf Höhe Leitmauer	44
Abbildung 69:	Standort bestehende Kleinbauten	44
Abbildung 70:	künftiger Standort neue Kleinbauten	44
Abbildung 71:	Platz verlängert (Gestaltungskonzept Stadt)	45
Abbildung 72:	Platz bis zur bestehenden Hecke	45
Abbildung 73:	Variante strukturiert	46
Abbildung 74:	Übersicht und Detail Variante mit Holzpflaster	46
Abbildung 75:	Übersicht und Detail Variante mit Gittersteinen	46
Abbildung 76:	Übersicht und Detail Variante mit Betonplatten	47
Abbildung 77:	Zustand und Gefährdung Bäume Bolligenstrasse	48
Abbildung 78:	Ersatz / Neupflanzung Baumreihe Bolligenstrasse	48
Abbildung 79:	Langsamverkehrsnetz Grosse Allmend	50
Abbildung 80:	Sicherheit im öffentlichen Raum	50
Abbildung 81:	Raumkonzept	50
Abbildung 82:	Sicherheit im öffentlichen Raum, Weg	51
Abbildung 83:	Sicherheit im öffentlichen Raum, Lehnbrücke	51
Abbildung 84:	Rodungsplan	51
Abbildung 85:	Vegetationskonzept mit Waldperimeter blau	51
Abbildung 86:	Aufbauen auf Bestand	52
Abbildung 87:	Leitarten raumverbindend	52
Abbildung 88:	Wald- / Baumcluster aufbauend auf Bestand	52
Abbildung 89:	Waldrand weissblühend	52
Abbildung 90:	Strauchschicht weissblühend	52
Abbildung 91:	Farbakzente	53
Abbildung 92:	Waldrand dicht	53
Abbildung 93:	Waldrand offen	53
Abbildung 94:	Wiesentypen	54
Abbildung 95:	Situation SABA	54
Abbildung 96:	Querschnitt SABA	54
Abbildung 97:	Kleinbautenparzelle	55
Abbildung 98:	Platz unter der UEF Zentweg T 04	55
Abbildung 99:	Einbindung Brückenraum in Umgebung	56
Abbildung 100:	Gestaltung Brückenschatten	56
Abbildung 101:	Ansicht Gesamtraum von Brücke Bolligenstrasse	56
Abbildung 102:	Ersatz Baumreihe Seite Nationalstrasse	57
Abbildung 103:	Bolligenallee	58
Abbildung 104:	Querprofil Bolligenstrasse	58
Abbildung 105:	Installationsflächen	59

Quellenverzeichnis

- Bauinventar Breitenrain-Wyler, 1991, Denkmalpflege der Stadt Bern, © 2010 Denkmalpflege der Stadt Bern, www.bern.ch
- Die Bauten für das Eidg. Schützenfest in Bern, 1910, Schweizerische Bauzeitung Band (Jahr): 55/56 (1910) Heft 4, ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch
- ESP Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Wankdorf, 2010, Projektorganisation ESP Wankdorf
- Historische Kartei, Allmend - Grosse + Vordere (Festhalle, Curlinghalle, Eisstadion, Ausstellungshalle), Obj. Nr. V01.10376 / V07.10098, Stadtgärtnerei Bern
- Historische Kartei, Allmend - Kleine, Obj. Nr. V04.10396, Stadtgärtnerei Bern
- ISOS Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz,
- Koordinaten Ortsregister 603.275/201.790, Waldau Gemeinde Bern / Amtsbezirk Bern /Kanton Bern, Bundesamt für Kultur, Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege, ISOS
- IVS, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, Dokumentation Kanton Bern / BE 4.3.1 / Bedeutung National / Abschnitt 1 Beundenfeld - Chrützweg, Stand Februar 2002, Bundesamt für Strassen ASTRA
- IVS, Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, Dokumentation Kanton Bern / BE
- Inventar historischer Verkehrsweg der Schweiz, Dokumentation Kanton Bern / BE 1.2 Strecke BE 1 Bern - Urtenen (- Zürich /- Solothurn) 2 Linienführung über Ittigen nach 1758, Bundesamt für Strassen ASTRA
- Neue Ausstellungshallen auf der vorderen Allmend in Bern, Architektenbericht zu Richtplan Entwurf + Vorprojekt 30. Juni 1978 , Strasser Architekten Bern, Archiv Stadtgrün
- Nutzungszonenplan Allmenden, Botschaft des Stadtrats an die Stimmberechtigten, Gemeindeabstimmung vom 17. Juni 2012, Stadt Bern
- STEK 2016, Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum, 2016, Präsidialdirektion /Stadtplanungsamt Bern
- Quartierplan Stadtteil IV, Kirchenfeld - Schosshalde, Bericht, Dezember 2012, Präsidialdirektion / Stadtplanungsamt Bern
- Quartierplanung Stadtteil V, Bericht, Mai 2010, Präsidialdirektion /Stadtplanungsamt Bern
- 100 Ans Aviation Suisse Brochüre, 1914 - Bern «Beundenfeld», 2014, Herausgeber - OK Bern-Beundenfeld-Anlass / OK AIR14 2013.
- GR.000066, Grosse Allmend: Teilweise Umgestaltung; Baukredit, Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat 18. September 2013, Stadt Bern

Anhang

- Kurzbericht „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern und Soziale Sicherheit“ von Ehrenbold Schudel Architektur vom 12.09.2017
- Situation Landschaftspflegerischer Begleitplan, Massstab 1:2'000 vom 30.10.2020
- Schnitte 3, 09, 60 und 61 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Massstab 1:200 vom 30.10.2020
- Schnitte F, H, J und 62 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, Massstab 1:200 vom 30.10.2020



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Swiss Confederation

EHRENBOLD SCHUDEL
ARCHITEKTUR

12.09.2017

**Kurzbericht „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern
und Soziale Sicherheit“**



Grosse Allmend 2016

Auftraggebende Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

1 MANDAT

2 SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

2.1 Definition Sicherheit

3 BEURTEILUNG

3.1 Bereich A

3.2 Bereich B und C

4 EMPFEHLUNGEN

4.1 Gestaltung

4.2 Nutzung

5 ANHANG

5.1 Publikation zum Thema

5.2 Kongruenz Wettbewerb und heutiger Planungsstand

5.3 Diverse Unterlagen

Auftraggebende Bundesamt für Strassen Astra
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
3006 Thun
vertreten durch
Andri Sinzig, Bereichsleiter PM Nord

Auftragnehmende

Ehrenbold Schudel Architektur
dipl. ArchitektInnen ETH/SIA/SWB
Lerberstrasse 31
3013 Bern
vertreten durch
Barbara Schudel, dipl. Arch. ETH/SIA

Bern, den 12.09.2017

1 MANDAT

Ausgangslage Die künftige Ertüchtigung der Verkehrsanlagen im Raum Wankdorf beinhaltet einen grundlegenden Umbau des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf. Dadurch werden wichtige Langsamverkehrsverbindungen in ihrer Qualität und Sicherheit stark betroffen. Die absehbaren Auswirkungen erfordern den Bau einer neuen Brücke, die im Anschlussbereich eine eigene, unabhängige Führung des Langsamverkehrs erlaubt. Dazu konnte im Jahr 2015 ein Wettbewerbsverfahren abgeschlossen werden, welches die Art und Führung des Langsamverkehrs am bestgeeignetsten anbot. Auf Basis des Wettbewerbsergebnisses ist die Planung im Gang. In diesem Zusammenhang ist dieser Bericht in Auftrag gegeben worden.

Aufgabe Beurteilung der bestehenden Planung „Netz Langsamverkehr Grosse Allmend Bern“ unter den Aspekten der Sozialen Sicherheit, hier **Sicherheit im öffentlichen Raum** genannt.

Grundlagen Die vorliegende Beurteilung basiert hauptsächlich auf den Planungsunterlagen mit Datum 19.5.2017, 14.06.2017 und 28.8.2017, im Anhang Kapitel 5.3 erwähnt.
Es wurde ein Gespräch 22.5.2017 mit B. Friedli, Klötzli Friedli Landschaftsarchitekten AG geführt.

Begehungen Am 6.6.2017, 23.6.2017 und am 5.8.2017 fand je eine individuelle Besichtigung des Perimeters statt.

Nachbeurteilung Wettbewerb Eine „Nachjurierung“ des Siegerprojekts aus dem vorangegangenen Wettbewerb wäre aus Sicht der Berichtverfassenden nicht zulässig. Die Überprüfung der Kontinuität der damaligen Qualitätsmerkmale bei der weiteren Planung ist hingegen legitim.

2 SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

2.1 Definition Sicherheit

Öffentlicher Raum Alle Menschen sollen sich im öffentlichen Raum jederzeit und uneingeschränkt sicher und angstfrei bewegen können. Öffentlicher Raum ist überall dort, wo wir mit uns unbekanntem Menschen zusammentreffen können. Ein sicherer öffentlicher Raum, ist ein Raum, der hindernisfrei zugänglich, belebt, gut beleuchtet und unterhalten ist.

Der öffentliche Raum hat im Tagesablauf eines Menschen verschiedene Funktionen. Vorwiegend ist er Bewegungs- und Verkehrsraum, aber auch Aufenthalts- und Freizeitraum.

Sicher? Die Angst, einem Verbrechen zum Opfer zu fallen, ist in der Regel grösser als die tatsächlich vorhandene Gefahr. Angsträume sind nicht immer auch Taträume. Doch die Gefühle beeinflussen das Verhalten und schränken die Bewegungsfreiheit ein. Wegen der Angst, respektive wegen der mangelnden Sicherheit werden Umwege in Kauf genommen, Orte ganz gemieden oder zu bestimmten Tageszeiten nicht mehr aufgesucht. Die Lebensqualität wird eingeschränkt, was natürlich verhindert werden soll!

Die Grosse Allmend kann aufgrund der Kantonalen Polizeistatistik (ab 2012 bis heute gemäss Mail vom 28.6.2017 durch A. Sinzig) als Ort mit heute wenig Delikten (seltene Gewaltdelikte und hauptsächlich Lärmstörungen durch Parties rund um das Grillieren) bezeichnet werden.

Heute sind auf der Grossen Allmend ganztags viele „Hündeler“ anzutreffen. Es hat private Sportaktive, welche an den leichten Hängen Deltasegeln üben oder im Winter schiffenfahrende Erwachsene mit Kindern.

Es ist anzunehmen, dass zukünftig die Personenfrequenzen höher werden. Sei dies durch den Veloverkehr oder Freizeitaktivitäten, welche durch die verbesserte Erreichbarkeit unterstützt werden. Diese Belebung ist willkommen, da sie zu mehr sozialer Kontrolle führt.

Kriterien Neben **organisatorischen Fragen** (wie z.B. ein Benutzungsreglement der Grossen Allmend oder Fahrhinweisungen für Velos etc.) werden Sicherheitsfragen hauptsächlich durch **Gestaltungsfragen** beeinflusst.

> **Übersichtliche Aussenräume** mit sorgfältiger Gestaltung sind meist belebt und wirken attraktiv und sicher.

> **Unübersichtliche Nadelöhre** oder Ecken und Nischen werden eher gemieden und sind oft abschreckend.

Sicherheitsrelevante Stichworte der „gestalterische Themen“ für diese Aufgabenstellung sind hauptsächlich:

- **Weg** (Übersicht, Dimension, Lage)
- **Sicht- und Hörkontakt** (Aus- und Einblicke)
- **Belebung** (Nutzung)
- **Licht** (natürlich und künstlich)
- **Unterhalt** (Konstruktion und Pflege)

Mit diesen Stichworten* nimmt dieser Bericht eine stufengerechte Beurteilung der Gestaltung bezüglich Sicherheitsfragen vor, und macht Hinweise zu organisatorischen Themen (Nutzung) im Sinne der Sicherheit.

* gemäss Broschüre „sicher und angstfrei“ (weitere Angaben im Kapitel 5.1, Anhang).

3 BEURTEILUNG

Planungsstand
Juni 2017



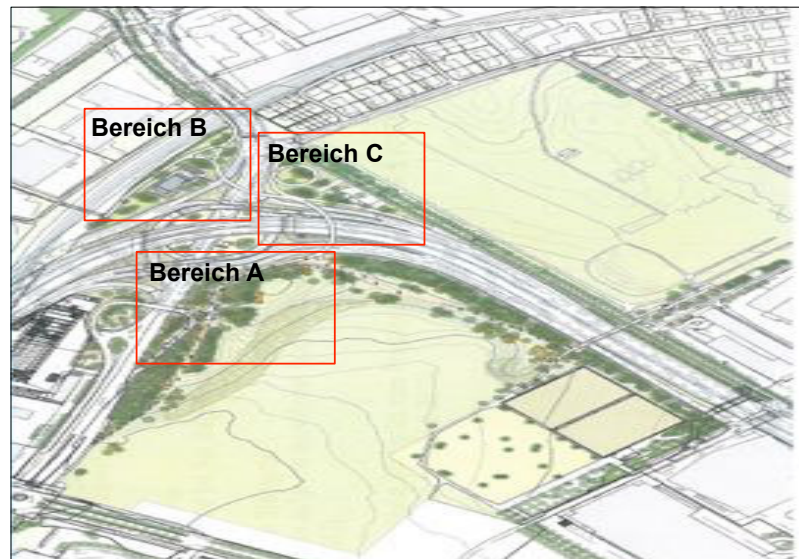
Perimeter Der Bearbeitungsperimeter des damaligen Wettbewerbes entspricht in etwa diesem Planausschnitt und hatte eine gut geeignete Grösse, welche die Anschlusspunkte der neuen Wegführung einschliesst. Gerade diese Schnittstellen sind für Sicherheitsfragen wichtig. Bsp: die Übersichtlichkeit eines Brückenkopfes ist entscheidend, ob jemand die Brücke betreten will.

Der Perimeter kann in drei Bereiche eingeteilt werden:

Bereich A: direkt angrenzend an Grosse Allmend und Anschluss an Zufahrt Wankdorf (Auffahrt und mit Schermenbrücke)

Bereich B: Bereich Seite Nord Schermenweg

Bereich C: Bereich der Wendelrampe Seite Süd Schermenweg

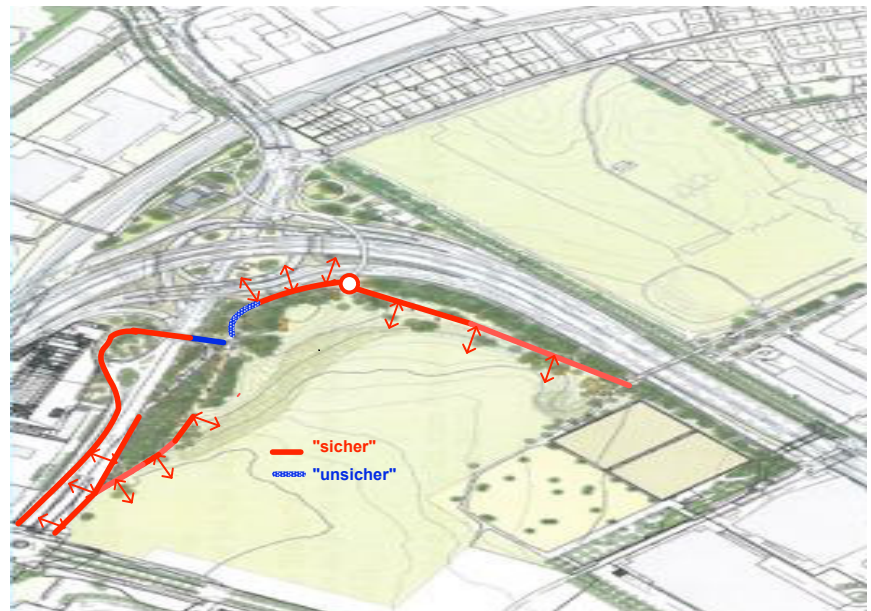


Umfang Der Bereich A war durch den Wettbewerb am wenigsten tief behandelt. Die Wegführung wurde nachträglich verändert und ist erst in der laufenden Planung entwickelt worden.

Die neuen Brückenbauwerke der Bereiche B und C folgen auf den ersten Blick weitgehend dem Ergebnis des Wettbewerbs.
> Demzufolge liegt der Betrachtungsschwerpunkt dieses Berichts auf Bereich A, da dort eine Weiterentwicklung des damaligen Siegerprojekts herauszulesen ist.

3.1 Bereich A

Von der Stadt Bern her kommend, ist die Waldfläche als halbrunder Hintergrund und Abschluss der Grossen Schanze ein klarer und wohltuender Übergang zu den dahinterliegenden Verkehrsflächen. Das Konzept der Wegführung aus gemischter Nutzung von Zufussgehenden und Velos zu benutzen, und stets entlang der Wege **auf eine Seite Sichtbezüge** in die Weite anzubieten, ist sympathisch. Es lehnt sich an die heute bestehenden Zustände an. Auf der Höhe der Schermenbrücke gibt es aber einen grösseren Bereich, der leider keine Sichtbezüge hat und unübersichtlich ist.



Weg Die im Plan rot angelegten Wege lassen entlang ihres Verlaufs Sichtverbindungen zu und werden als sicher eingestuft. Die blau angelegten hingegen, sind beidseits vom Waldkörper eingefasst, bewirken eine Wegverengung und werden als unsicher eingestuft, weil es keine Ein- und Ausblicke gibt. Der Brückenkopf der Schermenbrücke ist unübersichtlich. Solche Wegstrecken können als **unattraktive Nadelöhre** bezeichnet werden. **Sehen und Gesehen-Werden** ist eine wichtige Voraussetzung, um sich sicher zu fühlen. Jemand kann beobachtet werden und jemand kann um Hilfe rufen und gehört werden, was ein selbstsicheres Auftreten stärkt.

Sicht- und Hörkontakt Der Fussweg in Richtung Wankdorfplatz ist wegen des Anschlusses an die Schermenbrücke tiefer als heute und gassenartig eingegraben. Die Zufussgehenden können sich schlecht orientieren, sie könnten weder gesehen oder gehört werden.

Die Rampenauffahrt (Einbahn) ist durch die beidseitige Einbettung in den Wald ebenfalls ein unattraktiv wirkender Kanal.

Die Breite der Wege von 5 Metern scheint angemessen im Vergleich zu vielen Uferwegen entlang der Aare mit ähnlicher Benutzungsfrequenz. Im Vergleich zu z.B. Uferwegen entlang der Aare.

Licht Nach den aktuellen Korrekturen der Planung (Planerteam B+B 24.1.2017) sollen die Mergelwege nicht beleuchtet werden. Dies ist in den Bereichen entlang der Waldstücke Ost denkbar, da der Weg dort von Seite Grosse Allmend eingesehen werden kann oder auch Hilferufe hörbar wären. Innerhalb des Waldes gilt die Regel, dass unbeleuchtete Weg nur tolerierbar sind, wenn es in der Nähe eine sichere und beleuchtete Wegalternative gibt.

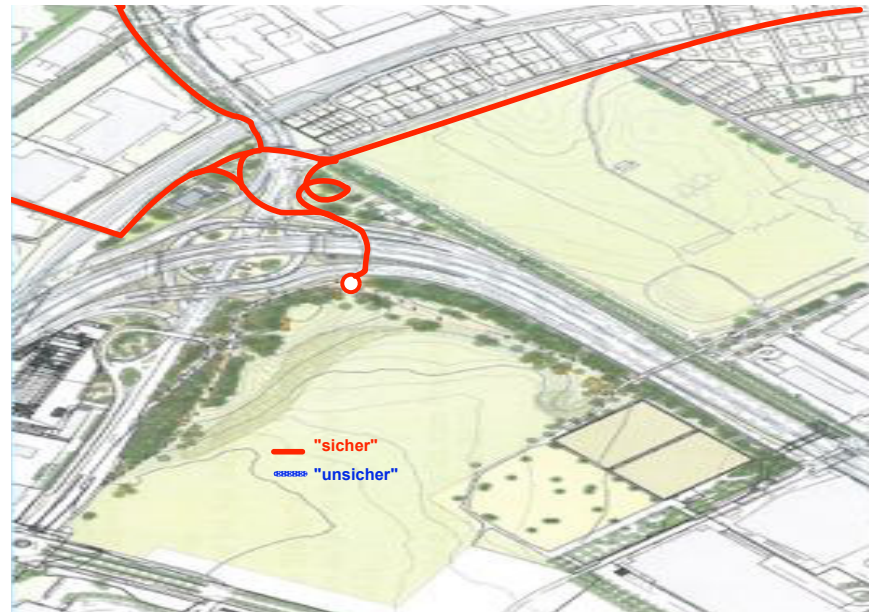
Unterhalt Konstruktion Hochstämme sind nur keine Sehhindernisse, wenn das Unterholz regelmässig geschnitten und die Wiese gemäht wird.

Es ist wichtig, langlebige Materialien zu brauchen und ebensolche Konstruktionsdetails zu brauchen, damit Vandalismus gar nicht erst entstehen kann oder Schäden sofort behoben werden, da der Eindruck von Verwahrlosung und Unsicherheit entstehen könnte.

Ein Nutzungs- und Littering-Konzept ist nötig.

3.2 Bereiche B und C

Planungsstand
Juni 2017



Die langen Wegstrecken der neuen, eleganten und leicht wirkenden Brückenbauwerke scheinen direkt dem Ergebnis des Wettbewerbs zu folgen, werden also nicht nachbeurteilt und könnten am besten bei Vorliegen der Konstruktionspläne beurteilt werden (z.B. transparente Geländer oder geeignete Beleuchtung etc). Sie sind deshalb nur teilweise Gegenstand der Beurteilung an dieser Stelle.

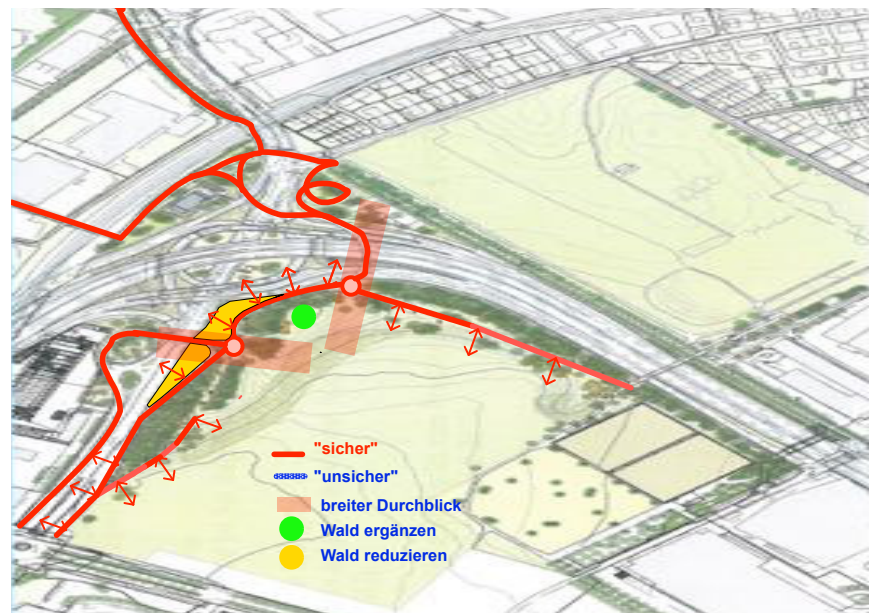
Bereich B Auf den Prinzipiplänen ist bei richtiger Beleuchtung und Pflege (Schnitt) und Bepflanzung (Hochstämme statt Büsche) von einer sicher scheinenden Wegführung auszugehen. Von Frau Friedli wurde versichert, dass das geplante Bauwerk niedrig sei und den Blick entlang der rechtwinklig abgekröpften Wegführung nicht beeinträchtigt.

Bereich C Die Einbettung der Lehnbrücke ist eine gute Lösung. Es ist dabei zu achten, dass vor Ort keine darunterliegenden Nischen/Verstecke entstehen. Auf die Übersichtlichkeit und Beleuchtung bei der Einstiegsstelle in die runde Rampe sollte geachtet werden.

4 EMPFEHLUNGEN

4.1 Gestaltung

Vorschlag
September 2017



Bei der neuen Verkehrsverbindung handelt es sich nicht um einen gemütlichen Veloweg, der aus der Stadt kommend, durch den Wald Richtung Naherholung führt. Vielmehr ist es eine effiziente „Langsamverkehrsstrasse“, mehrheitlich auf einer Hochtrasse, welche durch ein kleines Waldstück führt. Diese besondere Auszeichnung, ihre Wegführung und die in dieser Studie als unsicher erkannten Teile derselben durch den Wald, schaffen eine Problemzone bezüglich Sicherheit im öffentlichen Raum.

Sicherlich wäre das Führen des gesamten Weges ausserhalb des Waldes ein guter Lösungsansatz gewesen. In Anbetracht der fortgeschrittenen Planung und weiterer wichtiger Gründe, kann eine sichere Wegführung auch

- mit einer leichten Umformung der Waldfläche und
- dem dadurch entstehenden konsequenten Anwenden von dem Schnittprinzip: „Freie Seite mit Sicht – Weg – Wald“, umgesetzt werden.

Der Fussweg durch den Wald Richtung Bern (in blau angelegt), kann so bleiben, da die Raumpenauffahrt die Sicherheitskriterien erfüllt, und so eine gute Alternative bietet.

Ausserdem sollten die beiden Durchquerungsstellen des Waldes zwecks Orientierung und Übersicht möglichst breit gehalten werden.

Ziel Aus Sicht dieser Beurteilung kann mit den genannten Massnahmen folgendes **Gestaltungsziel** für mehr Sicherheit erreicht werden:

Beim Benützen der neuen Fahrstrecke wird eine „blinde Querung“ des Waldes vermieden. Man behält stets die Orientierung und sieht den Weg und die weitere Umgebung im Überblick. Mindestens von einer Wegseite her kann Sicht- und Hörkontakt zu anderen Menschen entstehen. Eine geeignete Beleuchtung und Signalisation unterstützen die Attraktivität der Wegstrecke zu allen Tageszeiten, was mithilft, die Strecke und ihr Umfeld zu attraktivieren und zu beleben.

4.2 Nutzung

Nutzungsorte



Belebung Mit etwas Licht und einer überschaubaren Fläche allein wird noch kein attraktiver Raum geschaffen. Es braucht neben den baulichen Qualitäten auch die Belebung eines Ortes. Erst das Besitzergreifen führt zu Identifikation. Es stellt sich die Frage, wie die Grosse Allmend entlang des Weges benutzt werden soll, damit sich viele Menschen dort aufhalten und dadurch einen „sicheren Ort“ schaffen.

Das Vorhandensein der Nutzungsschwerpunkte Sport, Vereine und Gewerbe und Werkhof schaffen erwünschte Personenfrequenzen rund um die Grosse Allmend. Die Baustelleninstallation und der Wegfall der heutigen Nutzungen an der Bolligenstrasse sind nicht im Sinne einer Belebung.

Die wegfallende Nutzung sollte sorgfältig reanimiert und politisch unterstützt werden, damit kein sicherheitsmässig unkontrollierter Ort entsteht.

Kleine positive Nutzungen (wie Grillstelle) können ausgebaut werden.

Mehr Nutzung

- > Wiederansiedlung von Nutzung an der Bolligenstrasse
- > Infrastruktur ergänzen (Fitnessgeräte im Freien, vandalensichere Grillplätze, Holz, Entsorgung, WC)
- > Fitnesskurse vor Ort durchführen, Mobile Garderoben
- > Waldkindergarten

etc.

- Licht** > Beleuchtungskonzept optimieren (örtlich, zeitlich)
und > Gute Signalisation der Wegführung (auch Alternativrouten)
Signalisation > evtl. Patrouillen durch Überwachungsfirma
 > Notrufstelle(n)

Alternativrouten



Wie bereits unter 3.1 unter „Licht“ erwähnt, brauchen nicht alle Wege sicher zu sein. Es braucht aber in der unmittelbaren Nähe sichere und qualitativ gleichwertige Wegalternativen! Es ist klar, dass die neue direkte Langsamverkehrsstrasse die optimale Verbindung Richtung Bern sein wird. Im Sinne eines echten Netzes des Langsamverkehrs sollten dennoch die teilweise bestehenden alternativen Wegführungen gepflegt und kommuniziert (Beschilderung) werden. Sicherheit bedeutet für jede Person etwas anderes. Die individuelle Wahlfreiheit ist dabei sehr wichtig für die Wahrnehmung.

Partizipation Es ist eine gute Sache, dass die damalige Jury des Wettbewerbs immer noch die Konstruktion für die Ausführung begleitet. Auf den ersten Blick fällt auf, dass in der Jury und im Konvent nur Fachmänner sind.

5 ANHANG

5.1 Publikation zum Thema

„**Sicher und angstfrei**“ Grundsätze und Fallbeispiele für mehr Sicherheit im öffentlichen Raum. Eine Arbeitshilfe für die Ortsplanung. 1999
Herausgeber: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern, Amt für Gemeinden- und Raumordnung AGR

Projektleitung für das AGR: Anita Schnyder mit Begleitgruppe
Bearbeitung Fallbeispiele: Barbara Schudel, Ehrenbold Schudel
Architektur

5.2 Kongruenz Wettbewerb und heutiger Planungsstand

Wurden die im Jurybericht des Wettbewerbs erwähnten Punkte respektiert? Die Jury hat damals im Wettbewerb gute Empfehlungen für die Weiterbearbeitung abgegeben. Sämtliche Themen betreffen die Sicherheit im öffentlichen Raum.
In kursiver Schrift ist der Text des Wettbewerbs. In Normalschrift ein Kommentar der Berichtverfassenden.

Der damalige Jurybericht, Seite 15 vom 2.12.2015, hielt folgende Empfehlungen fest:

Belebung · *der sozialen Sicherheit besonders Beachtung zu schenken, Licht insbesondere in den bewaldeten Bereichen. Es wird hier im Übersichtlichkeit Wesentlichen auf die Verbindung vom Wankdorfplatz resp. der Schermenbrücke zum Anschlusspunkt der neuen Brücke hingewiesen. Diese soll übersichtlich, einsichtbar und beleuchtet sein.*
> Ja, aber bis jetzt ungenügend. Es die gesamte Strecke sicher zu gestalten. Und bezüglich aller Bereiche. Wenn die Beleuchtung zwar gut ist, aber der Ort unübersichtlich, bleibt die soziale Sicherheit auf der Strecke

Unterhalt · *die konstruktiven Details der Brücke hinsichtlich Hochwertige Unterhaltsfreundlichkeit, Dauerhaftigkeit und Gestaltung integral und Konstruktion kohärent zu optimieren.*
· *sicherzustellen, dass die Brückenentwässerung für den Unterhalt jederzeit gut zugänglich ist.*
> Nur unterhaltsarme und deshalb gut zu bewirtschaftende Bauten bleiben lang attraktiv und werden gerne benutzt. In diesem Bericht nicht überprüfbar.

Baurechtliche Randbedingungen · *die Dichte resp. deren Auflösung des Waldgürtels am Rande der Grossen Allmend unter Berücksichtigung des Waldgesetzes zu*

überprüfen.

> Ja, wurde in der laufenden Planung gemacht. Aus Sicht dieser Studie noch ungenügend.

Qualitätskontrolle · *sicherzustellen, dass die hochwertige Gesamtwirkung und -
Gestaltung* *erscheinung in geeigneter Form sichergestellt wird, z.B. mit Einsetzen
Partizipation* *eines Gestaltungskonvents.*

*Das Beurteilungsgremium empfiehlt, zur Sicherstellung der
Kontinuität drei Mitglieder der Jury als Experten in den Konvent zu
berufen.*

> Ja. Wurde gemacht.

Belebung · *Im Raum zwischen der Autobahn und der Bolligenallee Süd auch
weiterhin Nutzungen zuzulassen, die in Verbindung mit den
Allmenden stehen.*

> Ja und nein. Es sind ausser der Baustelleninstallation keine Ersatz-
oder Zusatznutzungen vorgesehen. Dies die Belebung und soziale
Kontrolle entlang der Wegstrecke bringen. Neue Nutzungen suchen!

Einbezug von · *die durch das neue Bauwerk in ihren Interessen Betroffenen, z.B.
Betroffenen,* *die Grundeigentümer in geeigneter Form in die Projektorganisation
Partizipation* *einzubinden*

> Ja, das Quartier und die Stadt werden periodisch informiert.

Es kann festgehalten werden, dass bereits vielen Empfehlungen
entsprochen worden ist.

5.3 Diverse Unterlagen

- 1_1383_73_Zusammenstellung_Varianten_für_Bericht_Sicherheit_im
öffentlichen Raum_170614.pdf
- 1383_1_11_9_Virtueller_Spaziergang_170524.pdf
- 1383_1_11_10_Bildschirmpräsentation_BKQS_Teil_LV_170606.pdf
- 1383_1_62_Beleuchtung.pdf
- 1383_1_Bildschirmpräsentation_Projekt_240517.pdf
- 1383_1_N06_BUGAW_Bearbeitungssperimeter_170615.pdf
- 20151202 Jurybericht.pdf
- Ergänzungen zum Langsamverkehr_Anschluss Wankdorfplatz.pdf
- 1383_1_11_8_Bildschirmpräsentation_Lehnenbrücke_170524.pdf
- Statistik Kantonspolizei Anhang Mail Sinzig vom 28.6.2017
- Diverse Unterlagen erhalten am 28.8.2017



- Vegetation**
- Baum bestehend
 - Baum bestehend
 - Baum neu
 - Baum neu
 - Strauch
 - Farbakzent: Wildrosen und Wildstauden
 - Halbtrockenrasen
 - Tüftelwiese (artenreich)
 - Schotterrasen
 - Wildblumenwiese
 - Krautsaum
 - Rasen gemäht
- Befestigte Flächen**
- Mergelbelag
 - Asphaltbelag

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA



**Nationalstrassen
N06**

**Bern Umgestaltung
Gebiet Anschluss Wankdorf**

Unterhaltsabschnitt: 32
Objekt / Los: -
Unterhaltskilometer: 1+435 - 2+600
RBBS: -

Kanton: Bern
Gemeinde: Bern, Osternmündgen, Spiez
Projekt-Nummer: 130028
Projektkurzbeschreibung: N06.32.009

Ausführungsprojekt (AP)

Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe
Situation Landschaftspflegerischer Begleitplan

Art. 12 Abs. 1 NSV (SR 725.111)

Klotzli Friedli Landschaftsarchitekten AG
Ensengerstrasse 25
3006 Bern
031 351 69 51
www.klotzli-friedli.ch

K L Ö T Z L I
F R I E D L I
Landschaftsarchitekten AG
KF 1383_1_82_2

Börsenamt Planummer
-
KF-AP-U-11-0153

Rev.	Erstellt	Index A	Index B	Index C	Index D	Dokument / Plan-Nr. (PV)	Index
Datum	30.10.2020					Inventarobjekt-Nr.:	-
Gez.	sj/fm					Format:	126 x 89,1
Gepr.	fb					Massstab:	1:2'000

Projektleitung:
Bundesamt für Strassen ASTRA
Filide Thun
Mattenstrasse 54
3600 Thun

Eingegangen:
Geprüft / Prüfung:
Freigebe:

Schnitt 09



Schnitt 3



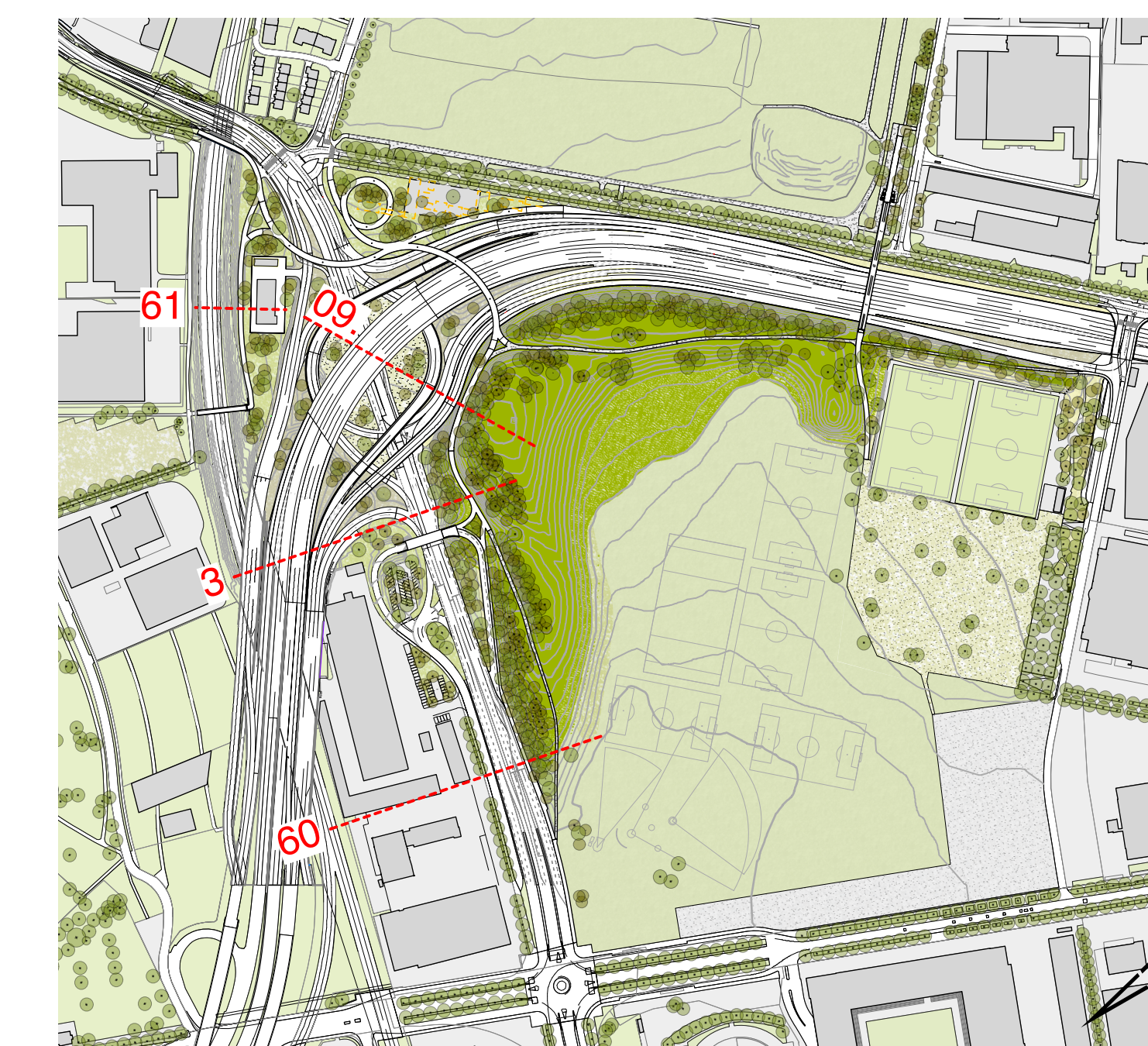
Schnitt 60



Schnitt 61



Schnittlagen



Legende
 — bisheriges Gelände
 ————— projektiertes Gelände

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederaziun Svizra Confederaziun svizra		Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	
Nationalstrassen N06			
Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf			
Unterhaltsabschnitt: 32 Objekt / Los: 14435 - 2+600 Unterhaltskilometer: - RBBS: -	Kanton: Bern Gemeinde: Bern, Ostermünchen, Birmensdorf Projekt-Nummer: 130205 Projektkurzbeschreibung: N06.32-059	Ausführungsprojekt (AP)	
Umweltverträglichkeitsbericht 3. Stufe Schnitte 3, 09, 60 und 61 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan			
Art. 12 Abs. 1 NSV (SR 725.111)			
KLOTZLI FRIEDLI Landschaftsarchitekten AG		Bürointerne Planummer KF-AP-U11-0154 1385_1_81_1	
Rev. : Einzel Datum : 30.10.2020 Osz. : gsh Oper. : st	Index A Index B Index C Index D	Dokument / Plan - Nr. (P/V) Inverändertes Nr.: Format: Massstab:	Bern, Ostermünchen, Birmensdorf 147 x 89 x 1 : 200/100
Projektleitung Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Ulgenstrasse 54 3600 Thun		Eingegangen: Geprüft / Profing: Freigegeben:	

