

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

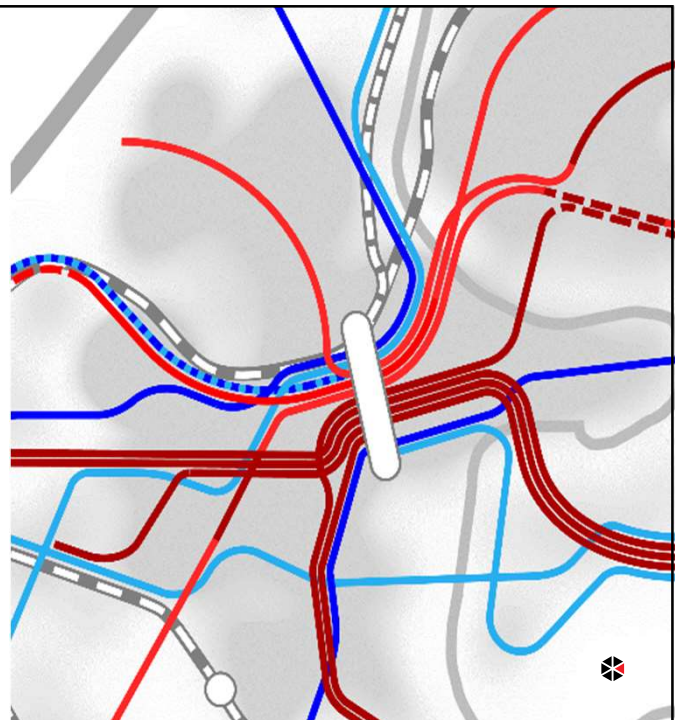
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020

3

Prognosen Wachstum

Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

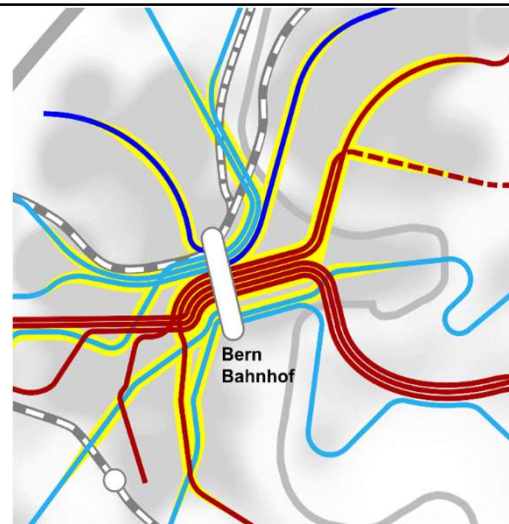
- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

4 RKBM – 2020

4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschnlinien (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

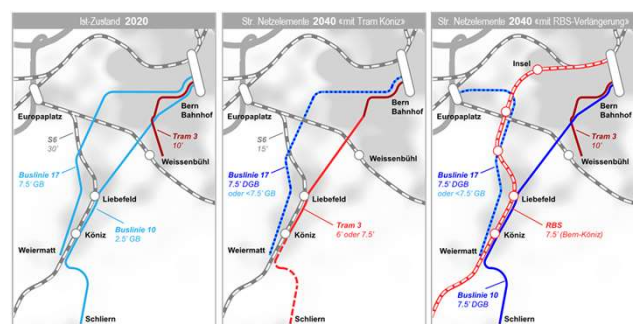
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

5 RKBM – 2020

5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



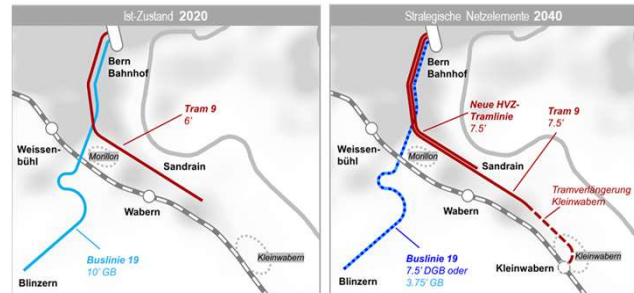
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- - - Tramlinien neue Gleise
- - - Option Tramverlängerung
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingekreiste Bärenetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu
- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

6 RKBM – 2020

6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



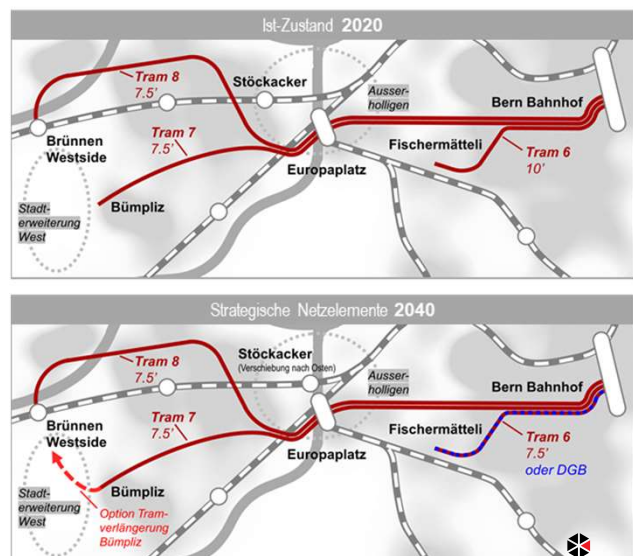
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



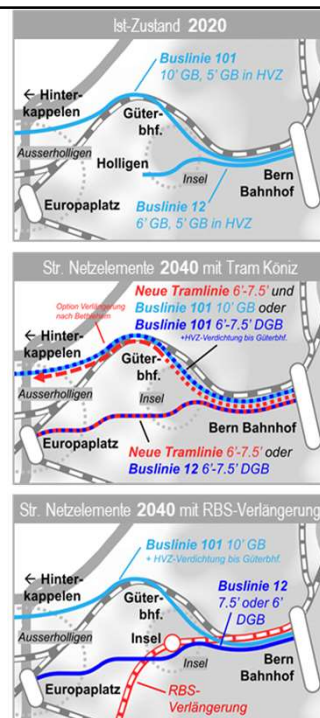
8 RKBM – 2020



8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

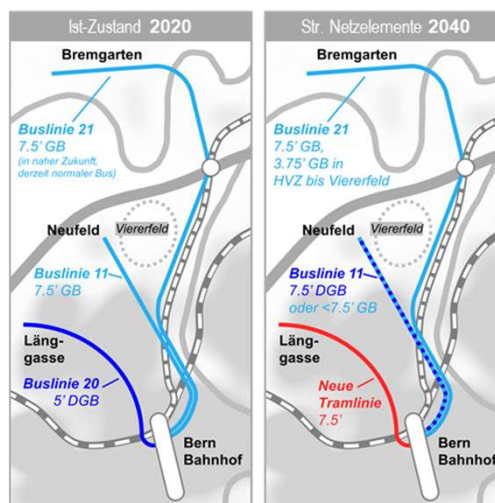


9 RKBM – 2020

9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



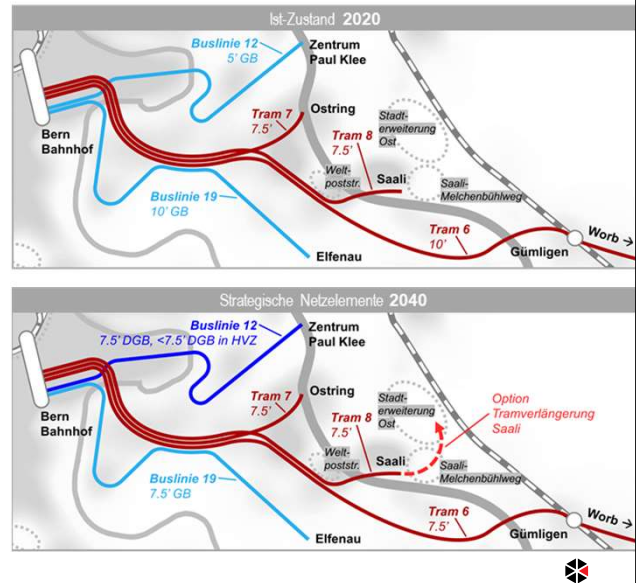
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

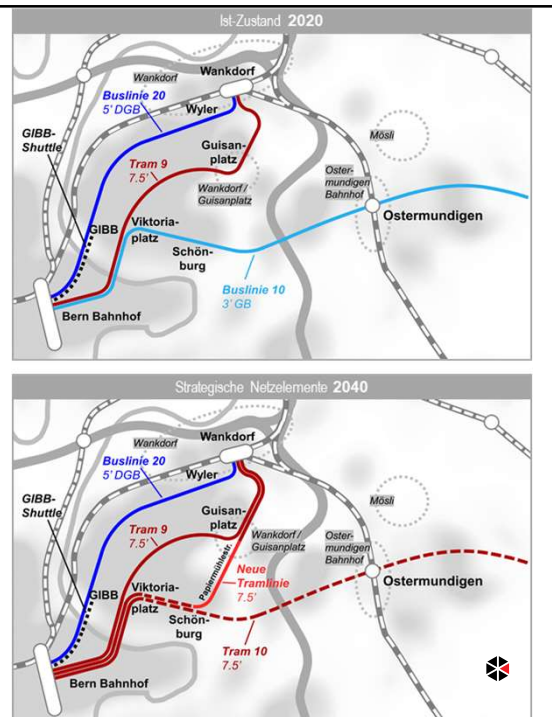


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

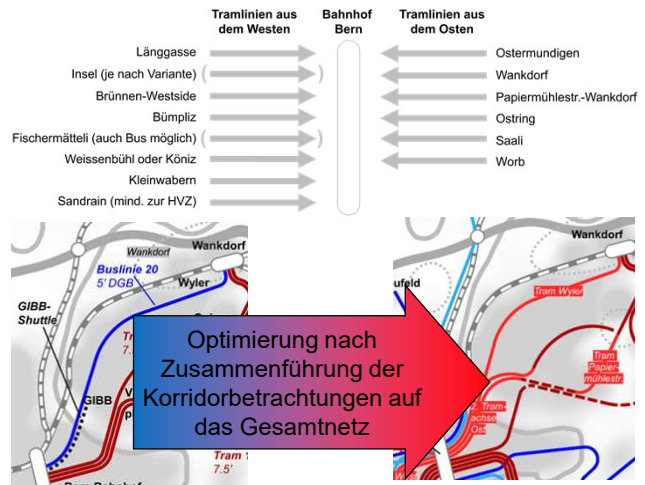
Gesamtnetz betrachtetung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

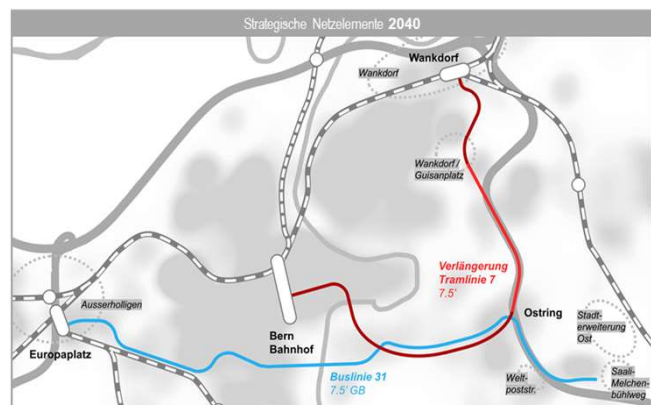
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

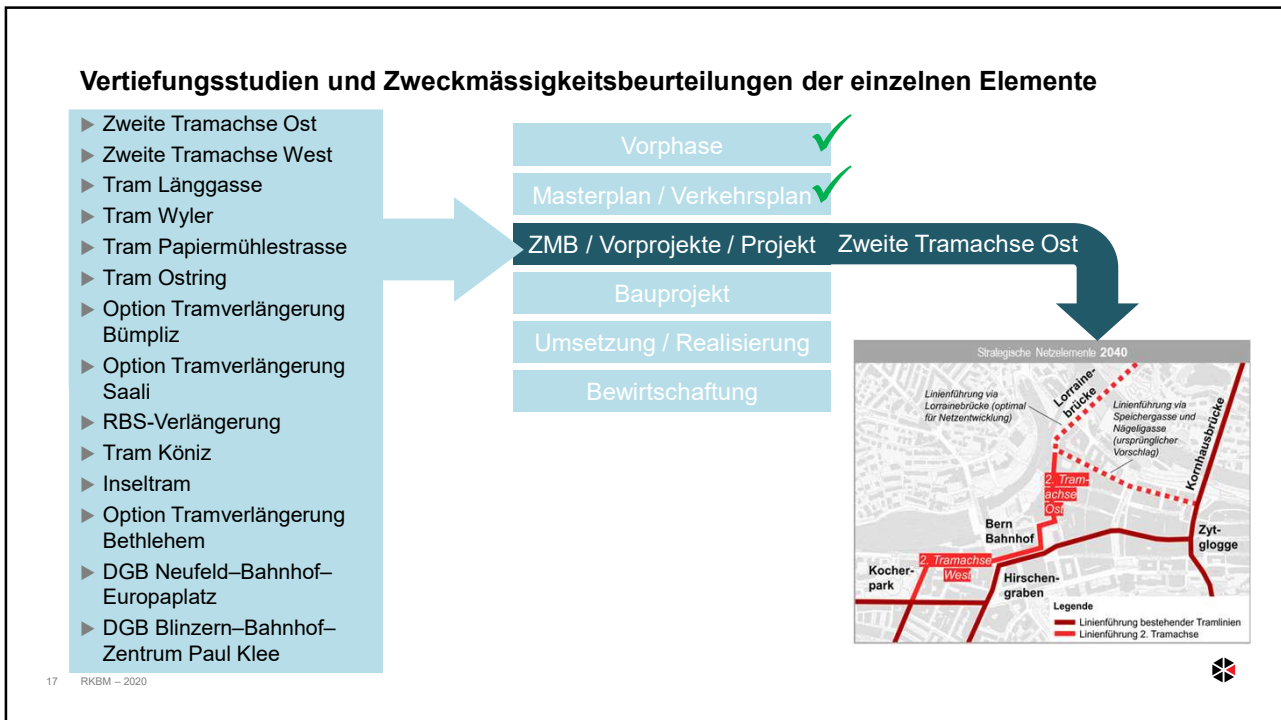
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

18 RKBM – 2020

18

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

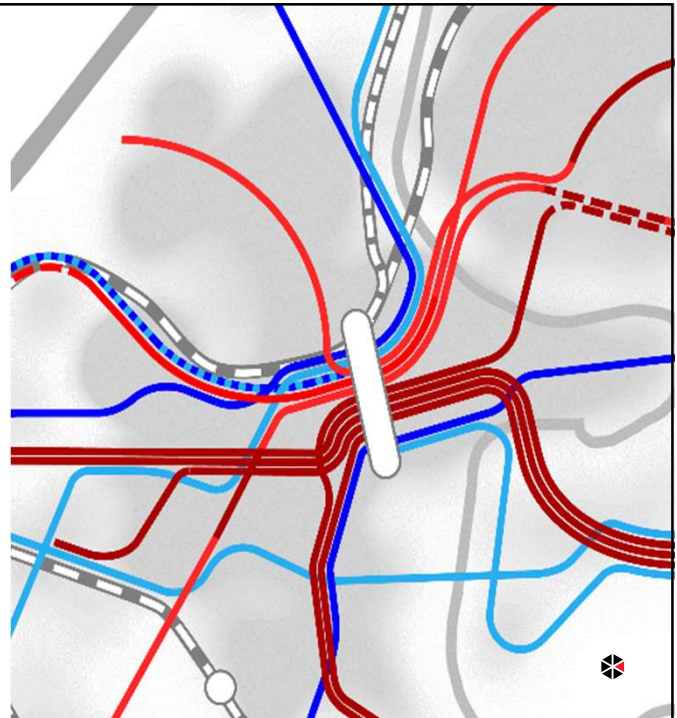
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Mobilitätsstrategie 2040

Vorphase

Masterplan / Verkehrsplan

ZMB / Vorprojekte / Projekt

Bauprojekt

Umsetzung / Realisierung

Bewirtschaftung

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020



3

Prognosen Wachstum

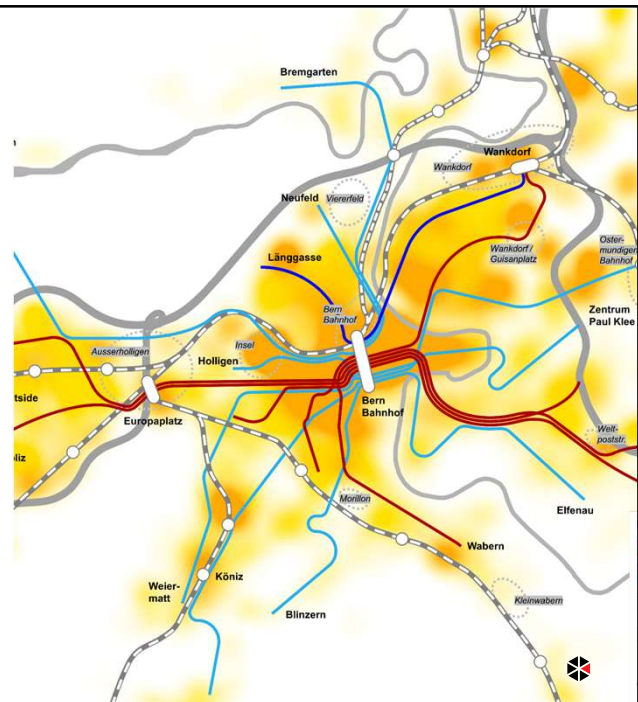
Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

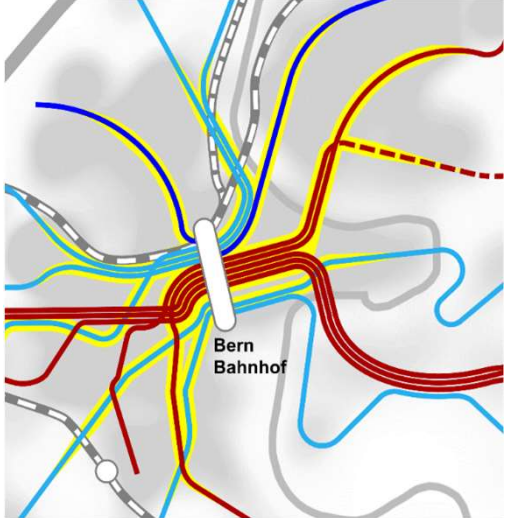
4 RKBM – 2020



4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschl原因 (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

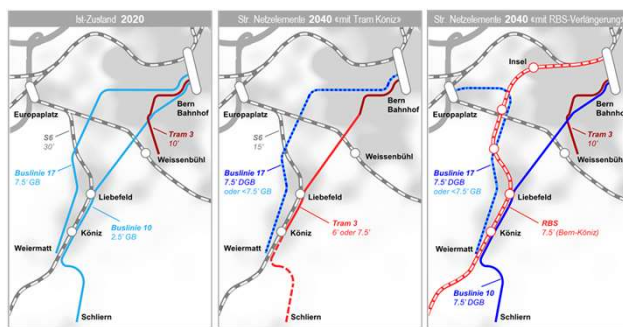
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

5 RKBM – 2020

5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



Legende:

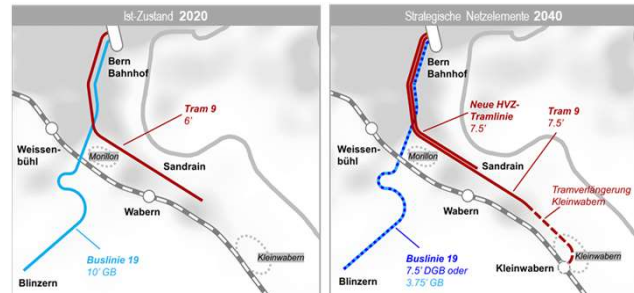
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- - - Option Tramverlängerung
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingekreiste Bärenetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu
- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

6 RKBM – 2020

6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



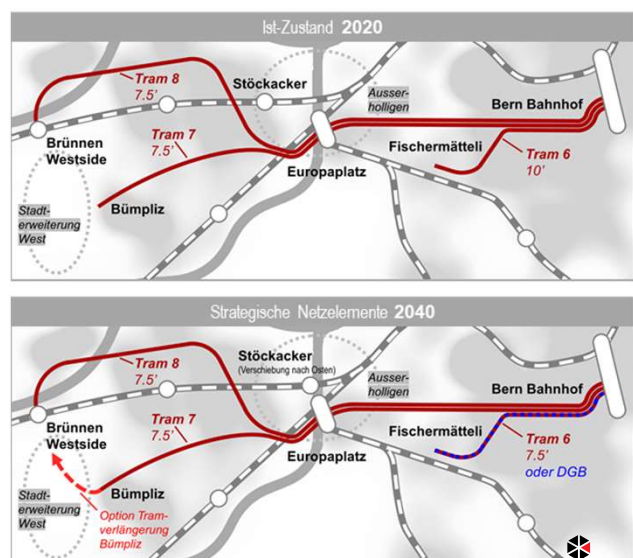
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



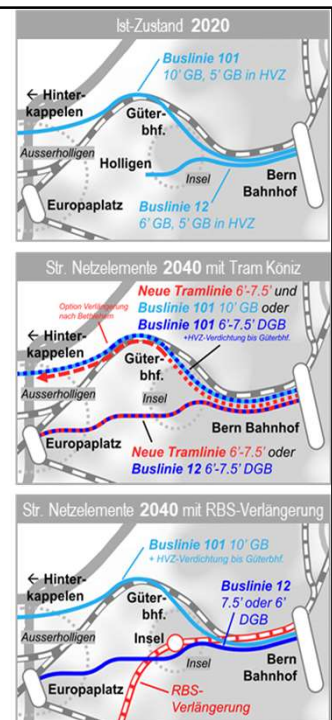
8 RKBM – 2020



8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

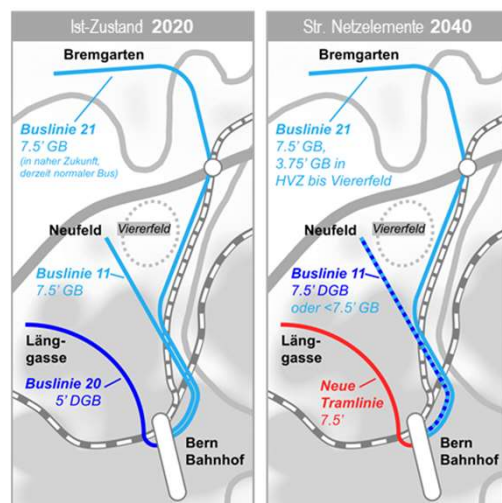


9 RKBM – 2020

9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



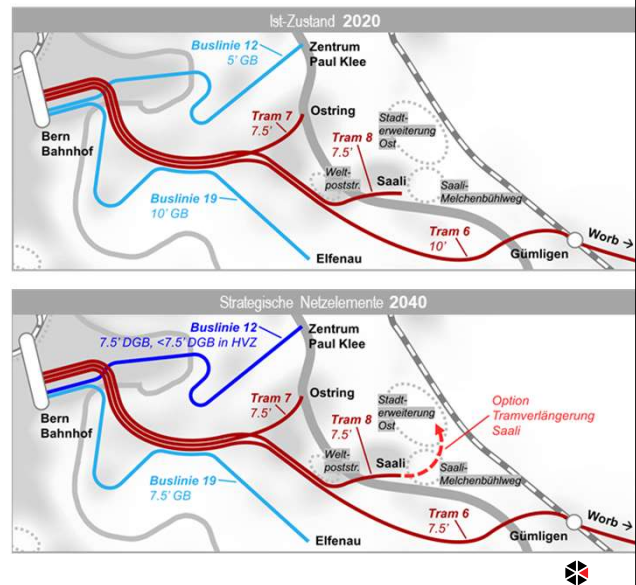
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

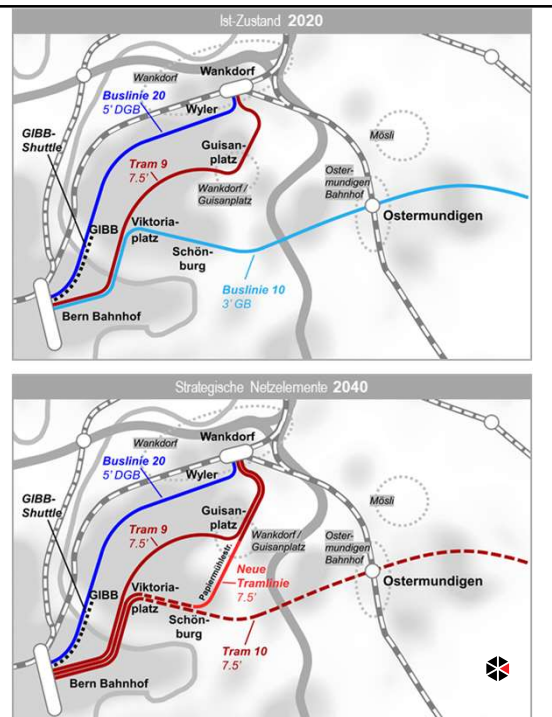


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

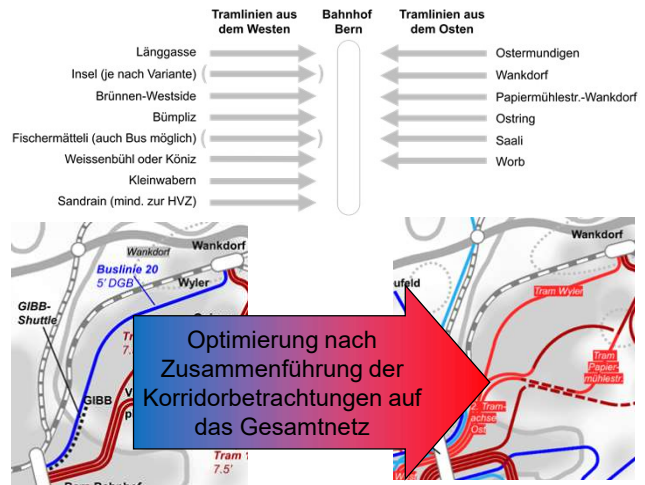
Gesamtnetz betrachtetung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

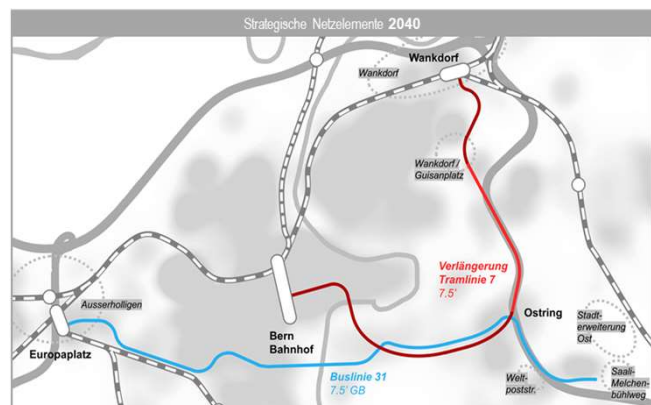
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

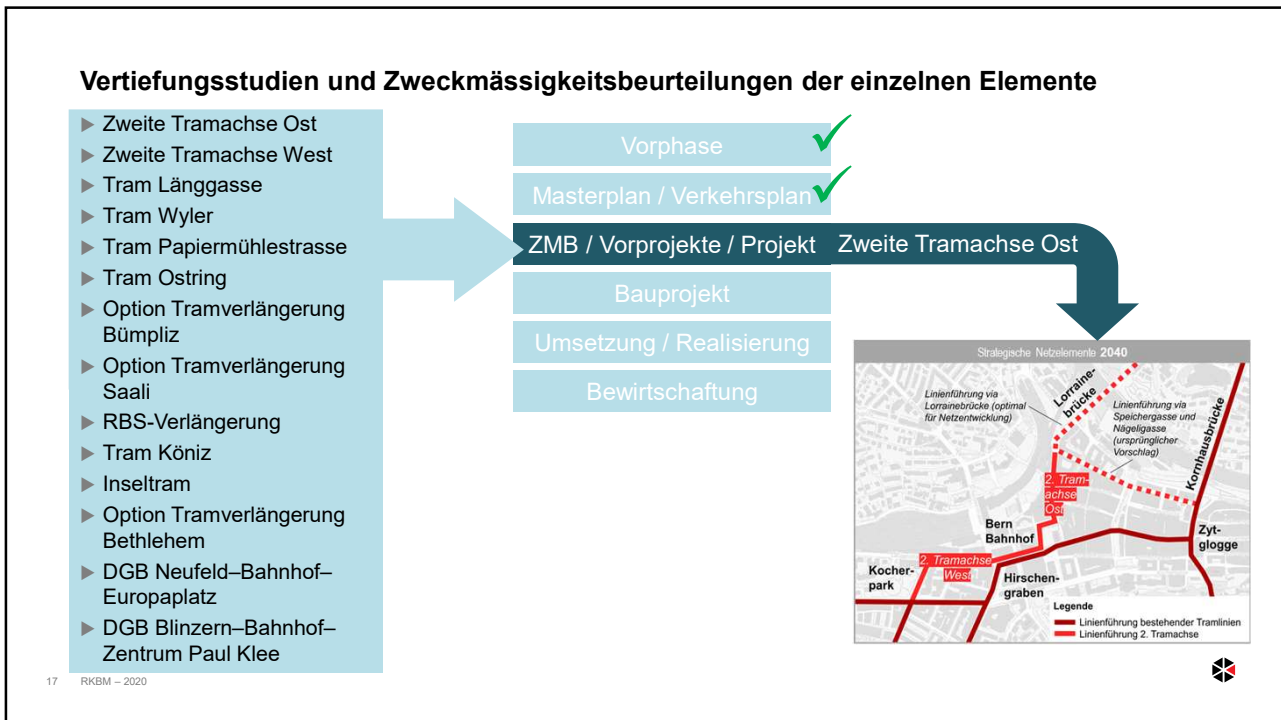
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

RKBM – 2020

18

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

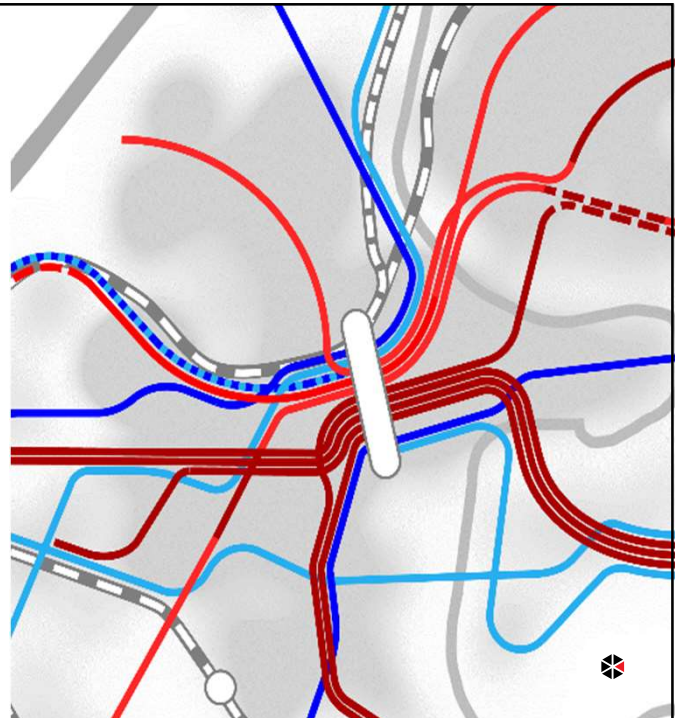
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Mobilitätsstrategie 2040

Vorphase

Masterplan / Verkehrsplan

ZMB / Vorprojekte / Projekt

Bauprojekt

Umsetzung / Realisierung

Bewirtschaftung

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020



3

Prognosen Wachstum

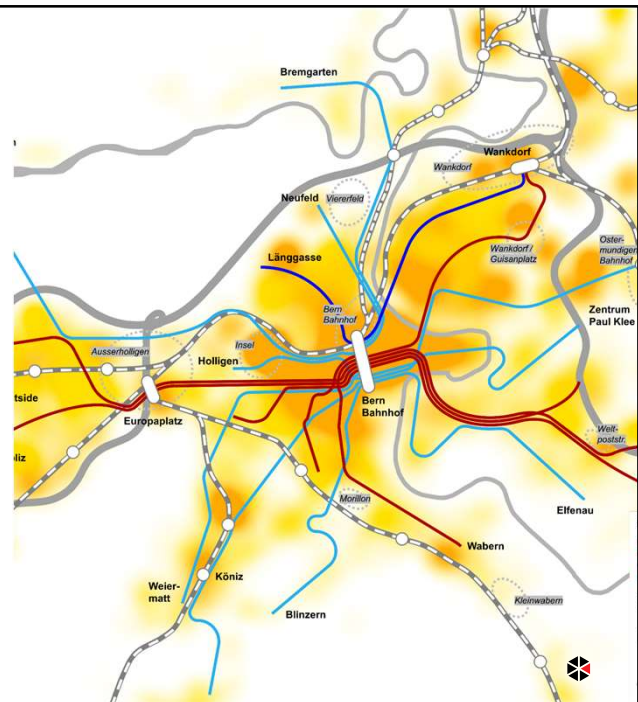
Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

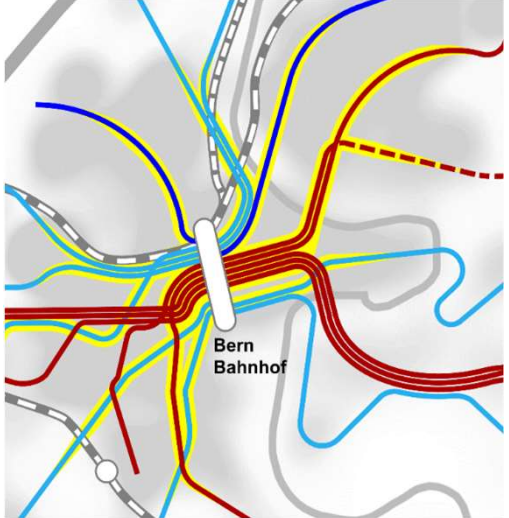
4 RKBM – 2020



4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschlinien (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

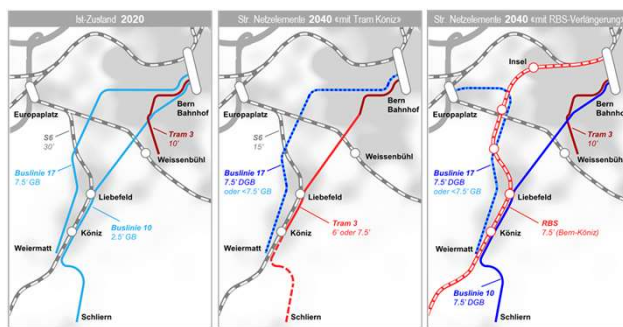
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

5 RKBM – 2020

5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



Legende:

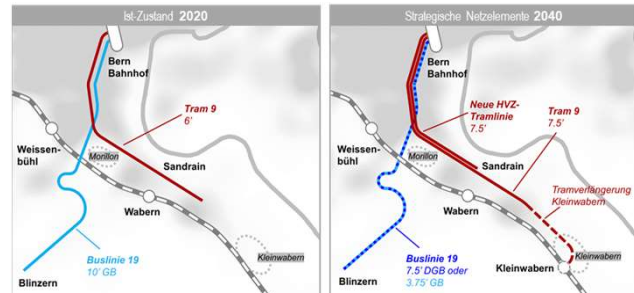
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- - - Option Tramverlängerung
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingetragene Bernetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu
- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

6 RKBM – 2020

6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



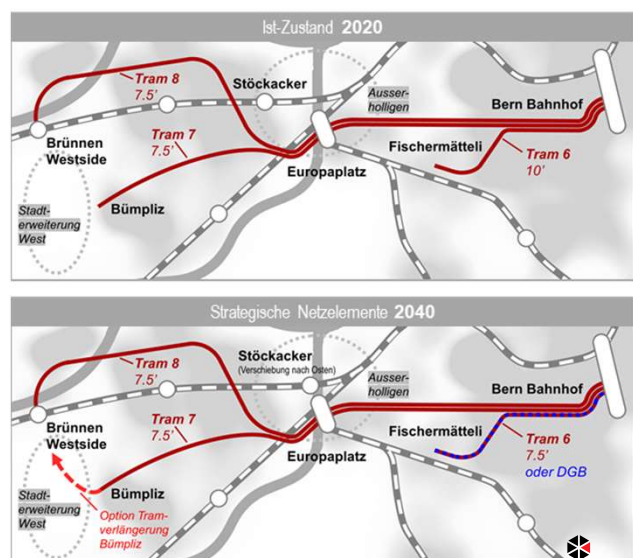
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



8 RKBM – 2020

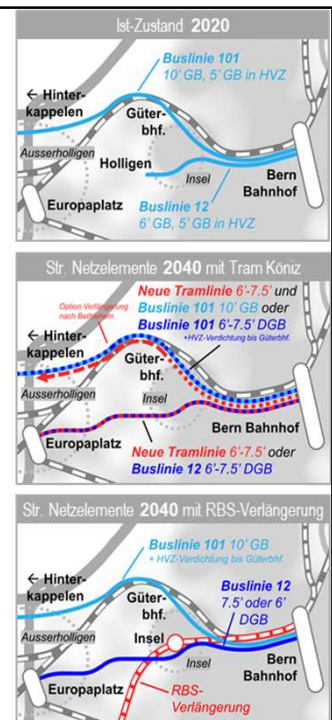


8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

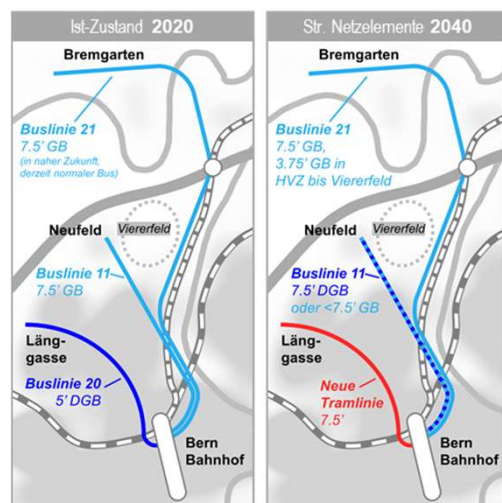
9 RKBM – 2020



9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



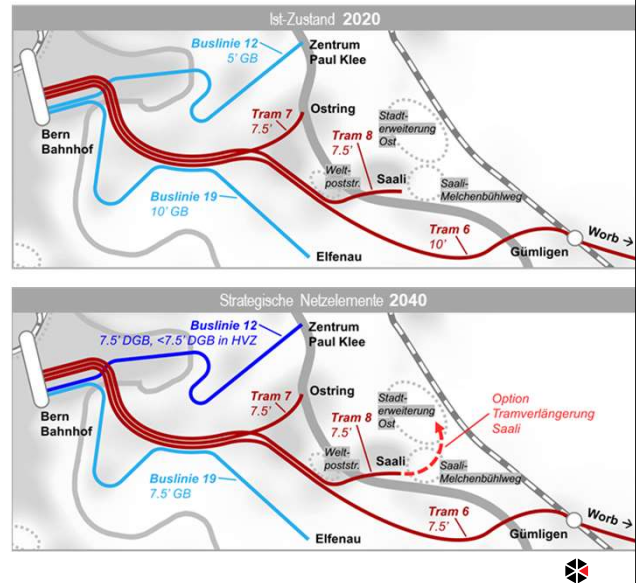
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

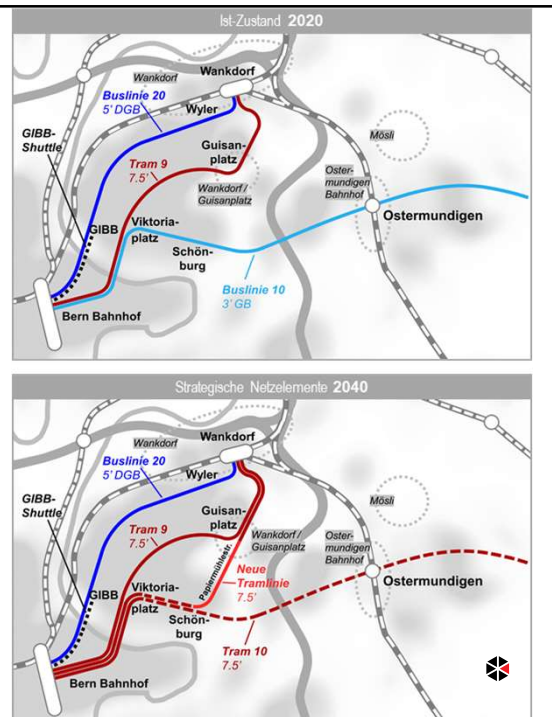


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

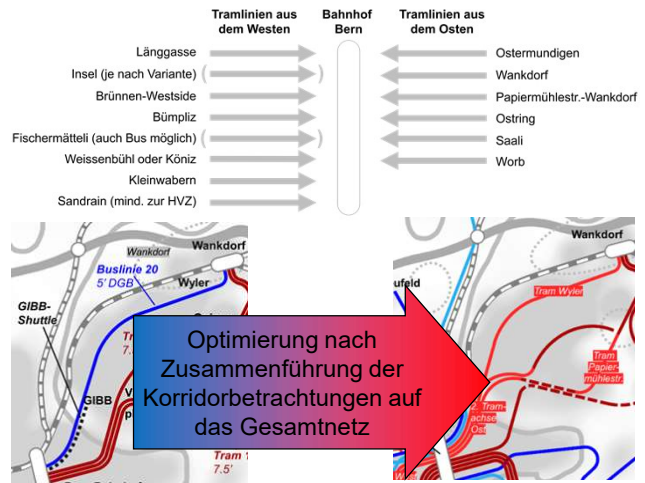
Gesamtnetz Betrachtung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

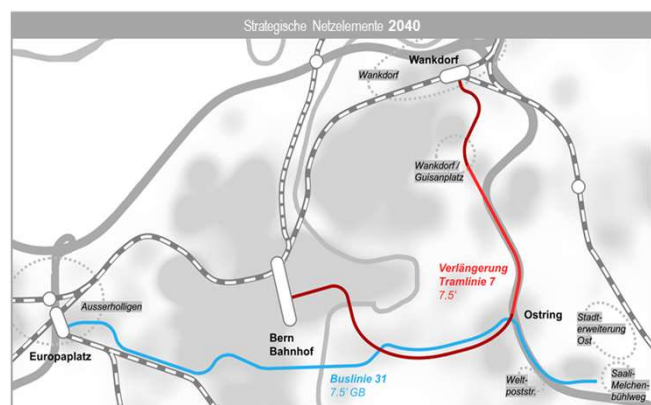
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

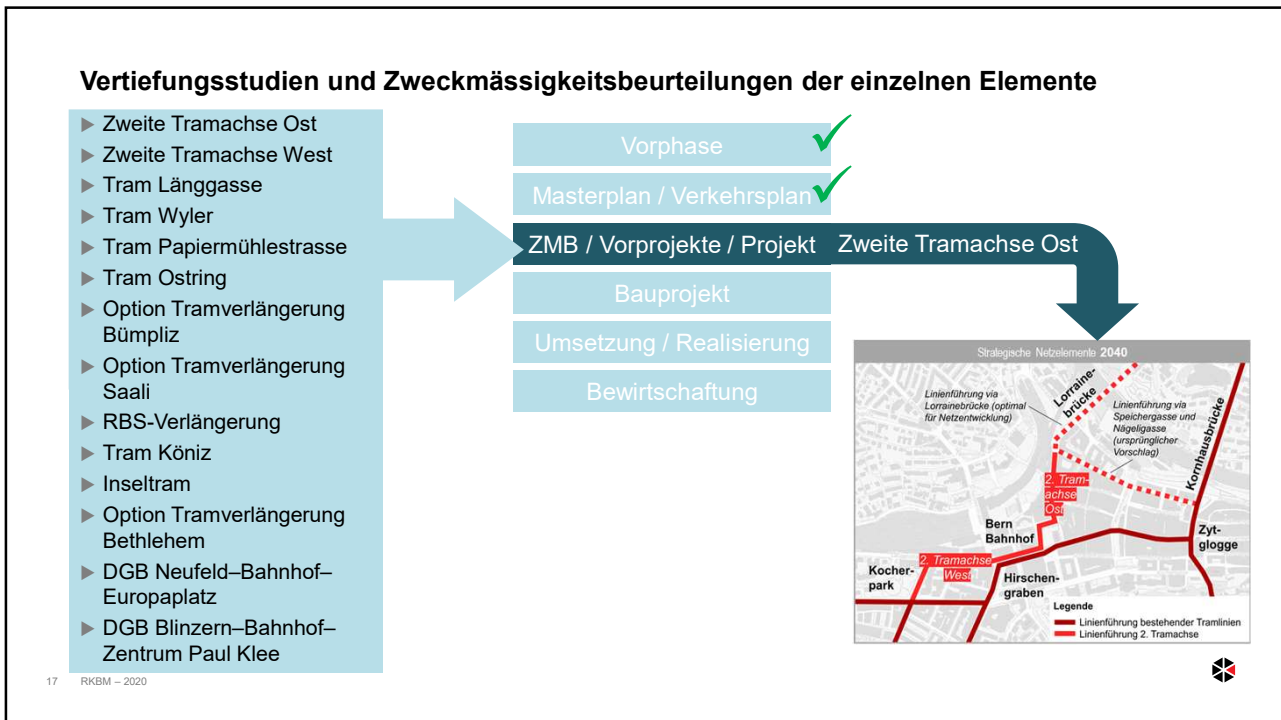
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

RKBM – 2020

18

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

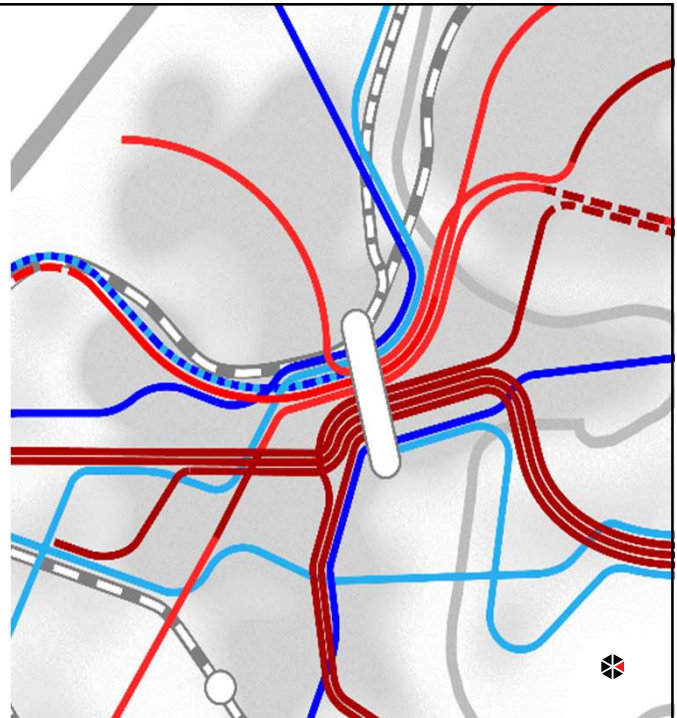
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Mobilitätsstrategie 2040

Vorphase

Masterplan / Verkehrsplan

ZMB / Vorprojekte / Projekt

Bauprojekt

Umsetzung / Realisierung

Bewirtschaftung

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020



3

Prognosen Wachstum

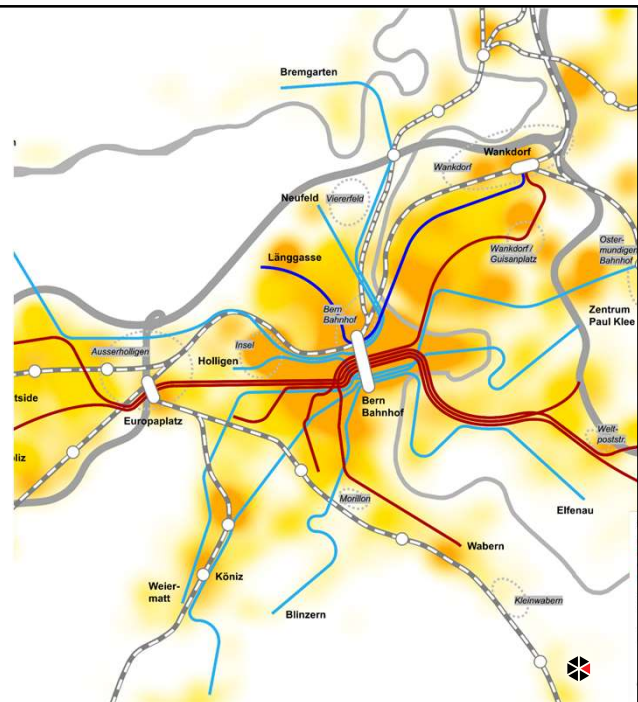
Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

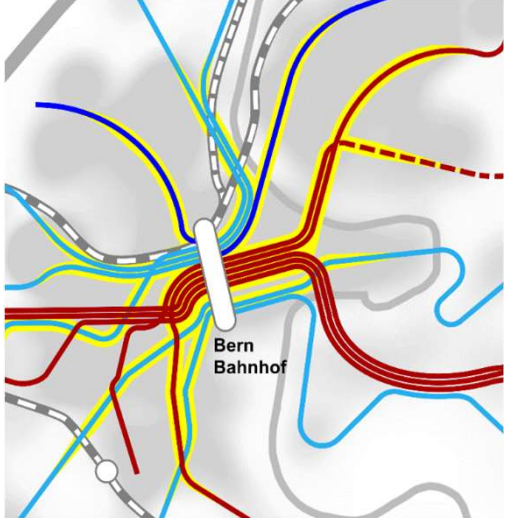
4 RKBM – 2020



4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschl原因 (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

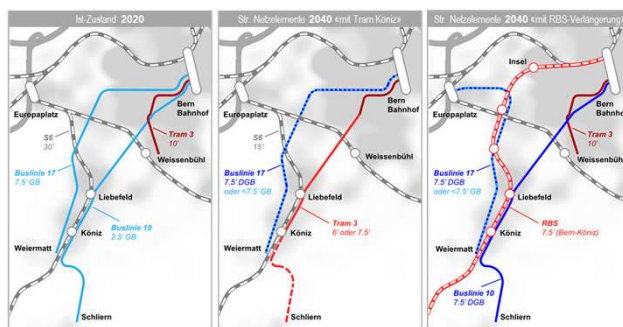
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

5 RKBM – 2020

5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



Legende:

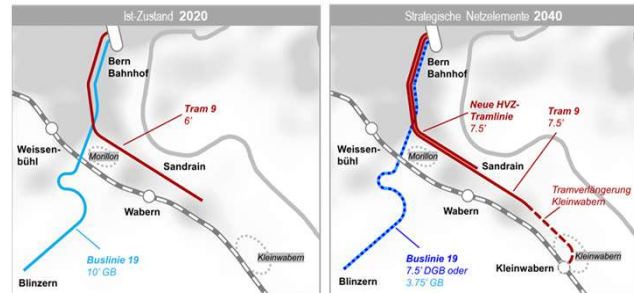
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- - - Option Tramverlängerung
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingekreiste Bärenetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu
- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

6 RKBM – 2020

6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



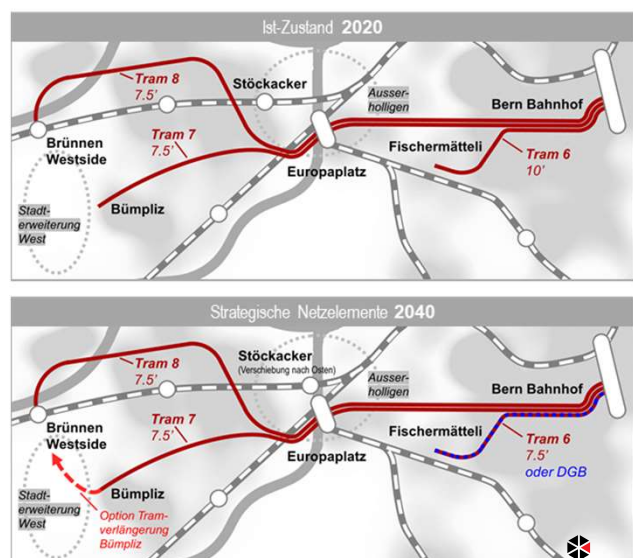
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



8 RKBM – 2020

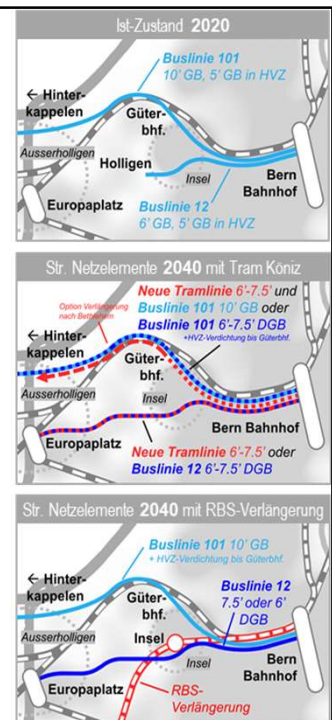


8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

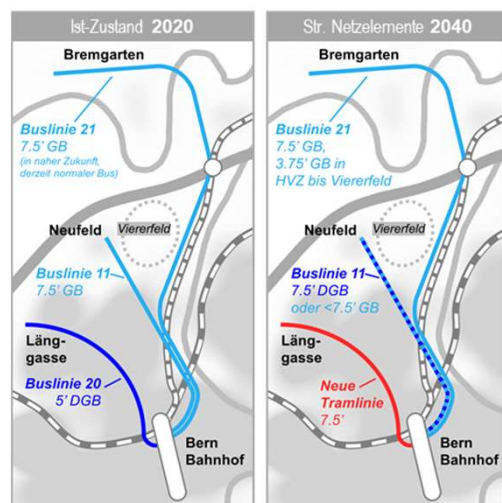
9 RKBM – 2020



9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



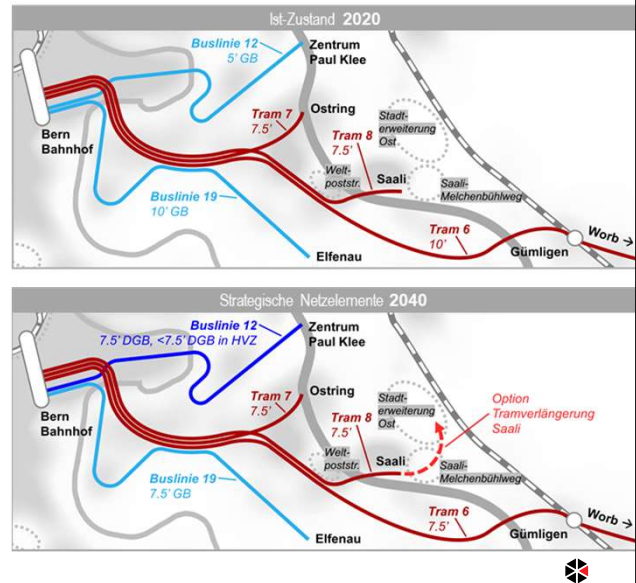
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

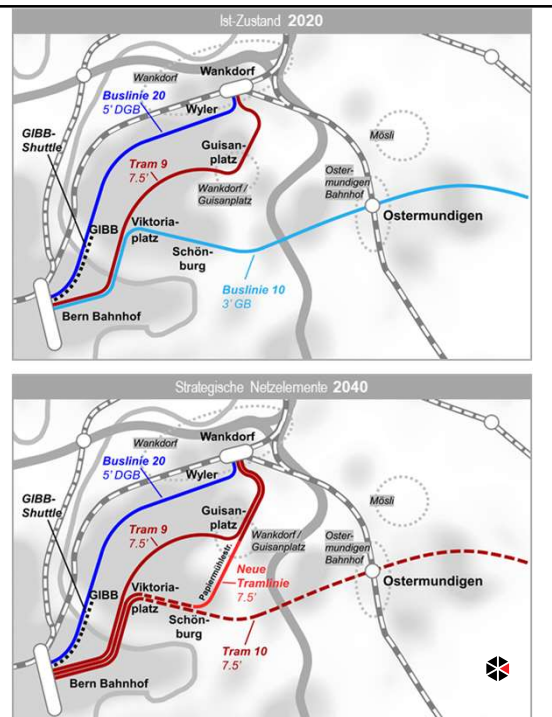


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

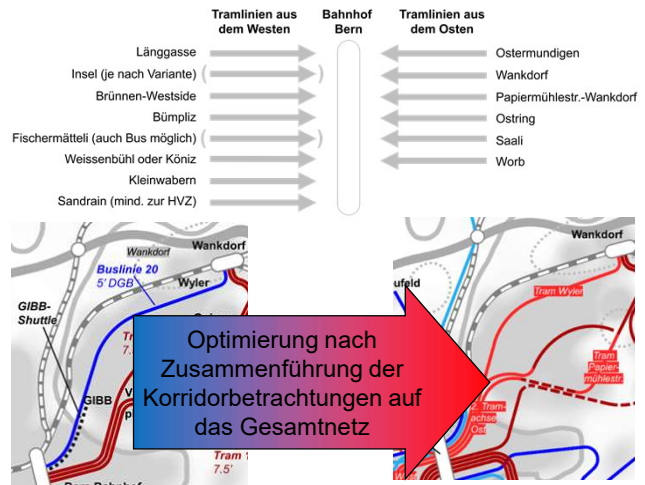
Gesamtnetz betrachtetung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

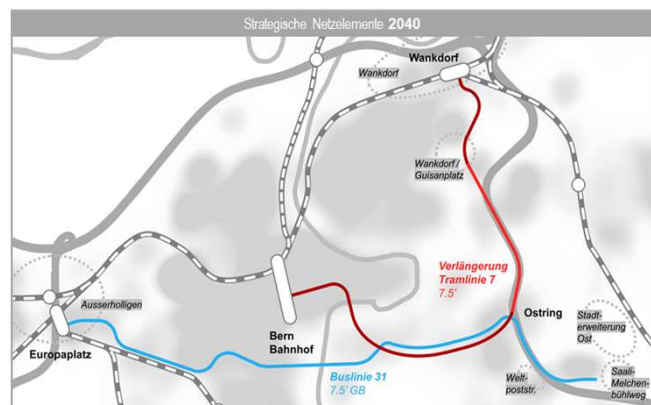
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

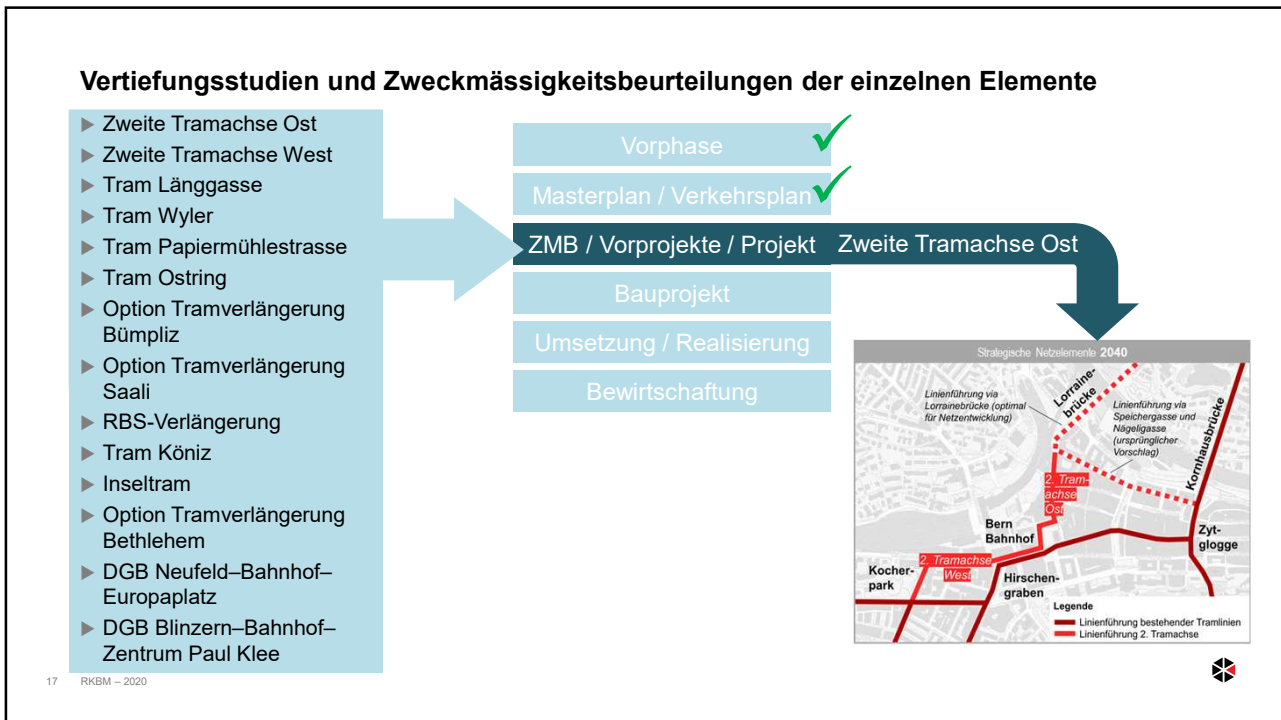
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

RKBM – 2020

18

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

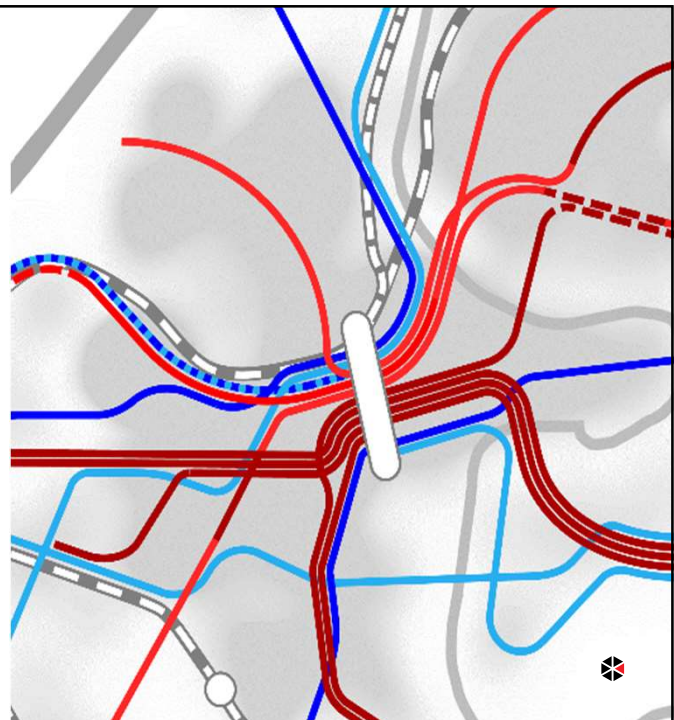
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Mobilitätsstrategie 2040

Vorphase

Masterplan / Verkehrsplan

ZMB / Vorprojekte / Projekt

Bauprojekt

Umsetzung / Realisierung

Bewirtschaftung

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020



3

Prognosen Wachstum

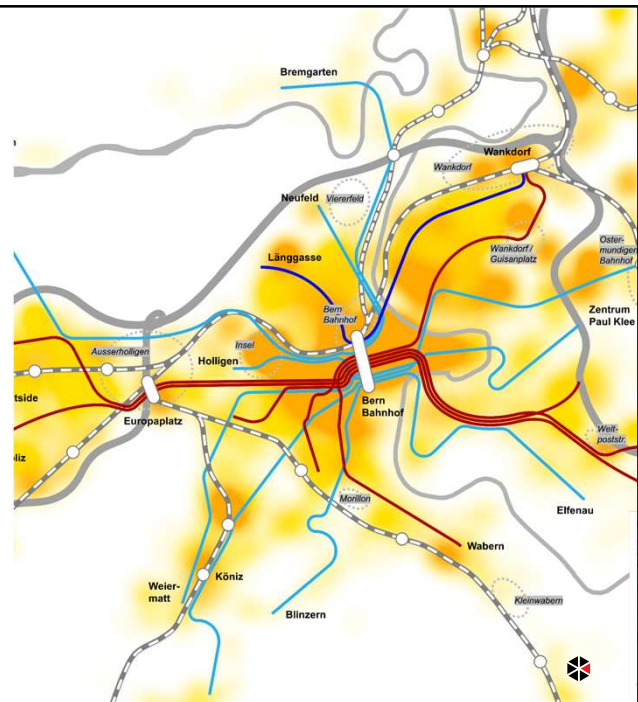
Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

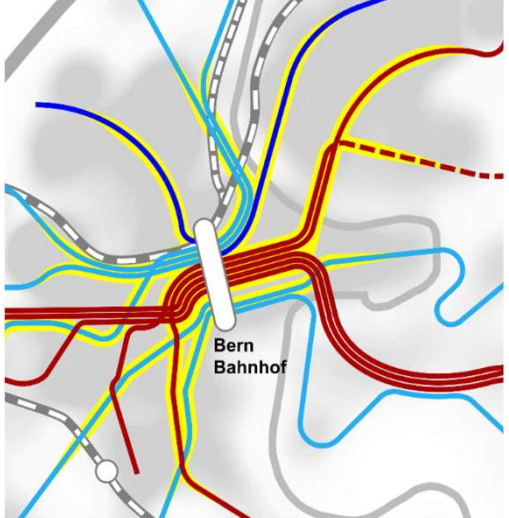
4 RKBM – 2020



4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschl原因 (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

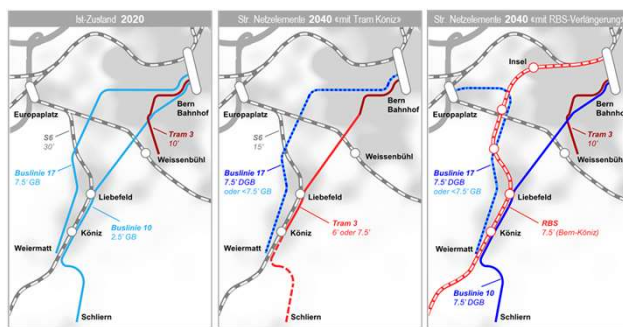
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

5 RKBM – 2020

5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



Legende:

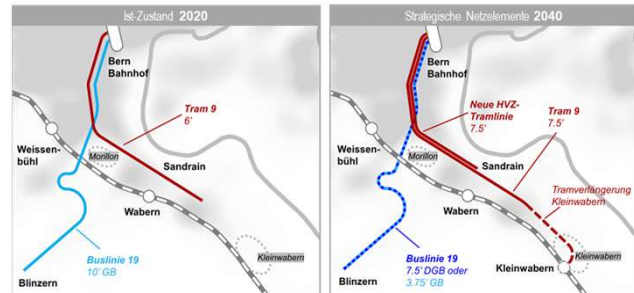
- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- - - Option Tramverlängerung
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingekreiste Bärenetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu
- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

6 RKBM – 2020

6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



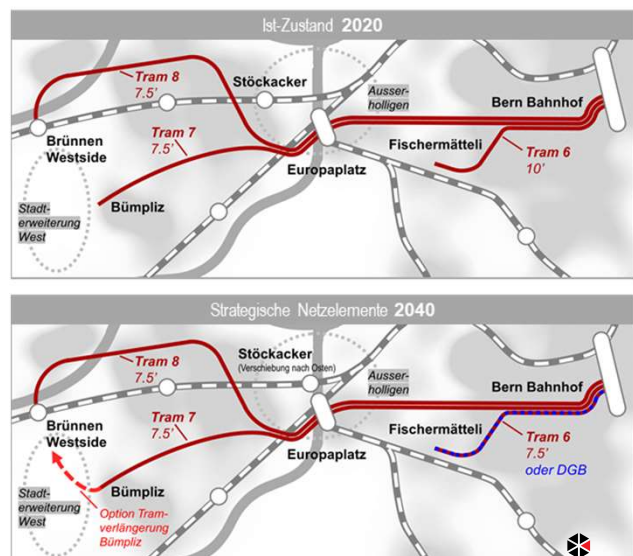
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



8 RKBM – 2020

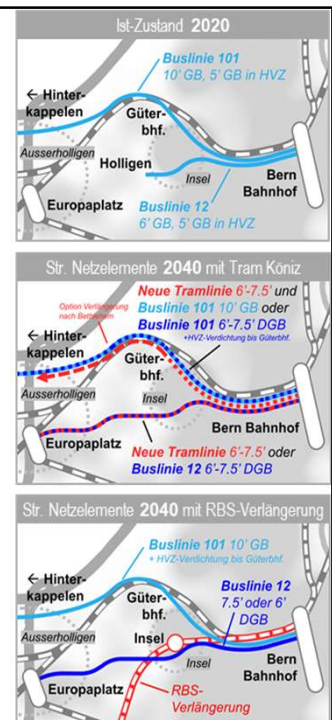


8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

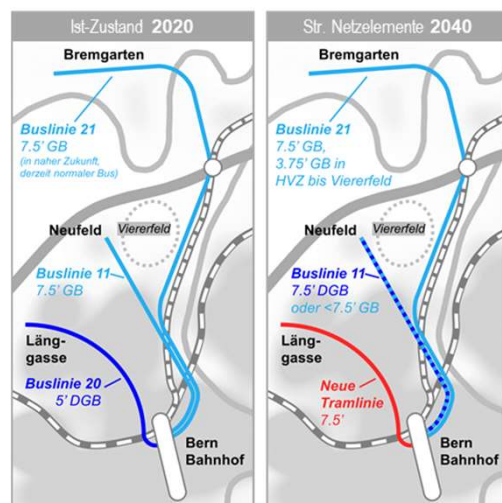
9 RKBM – 2020



9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



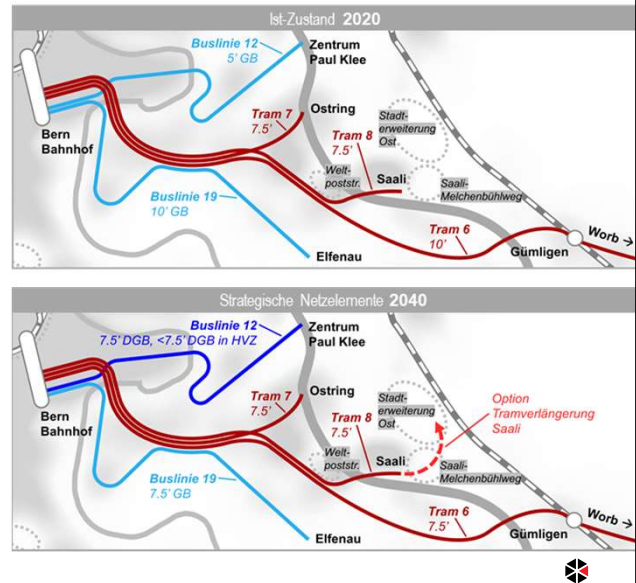
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

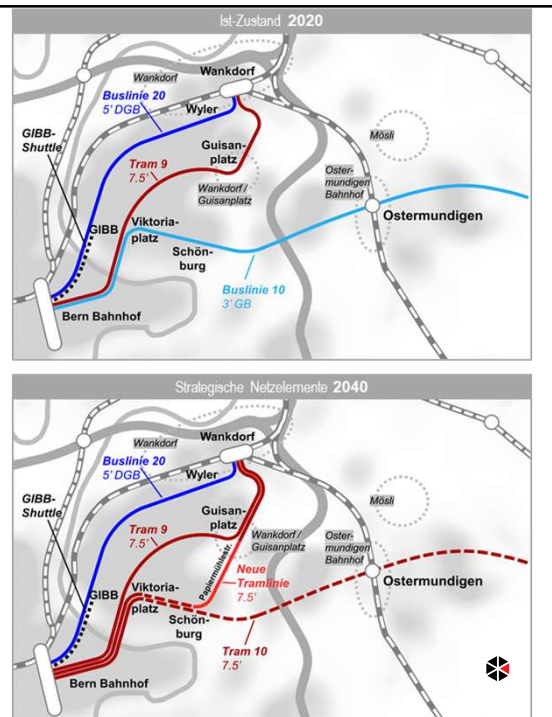


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

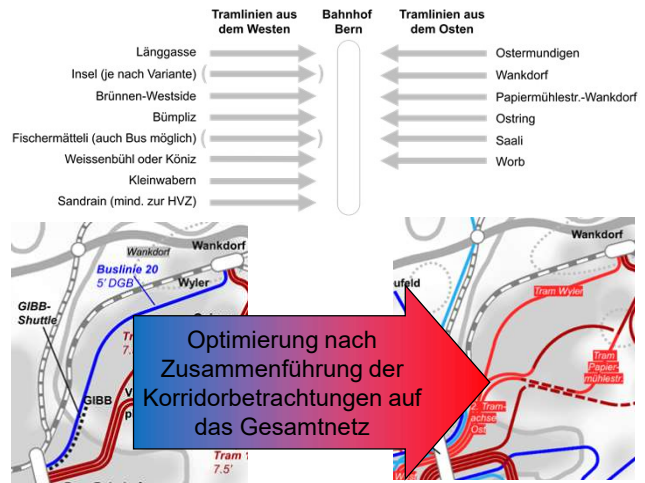
Gesamtnetz Betrachtung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

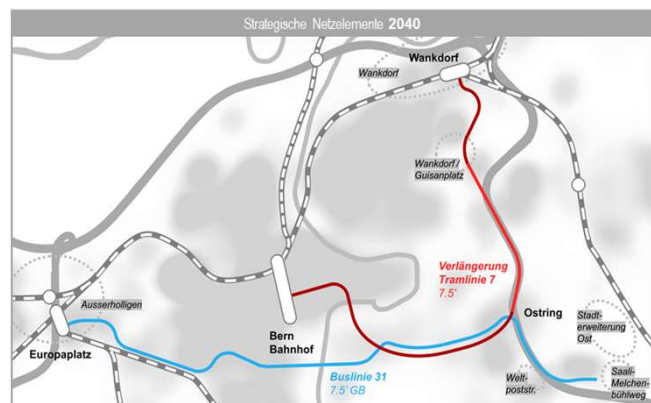
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

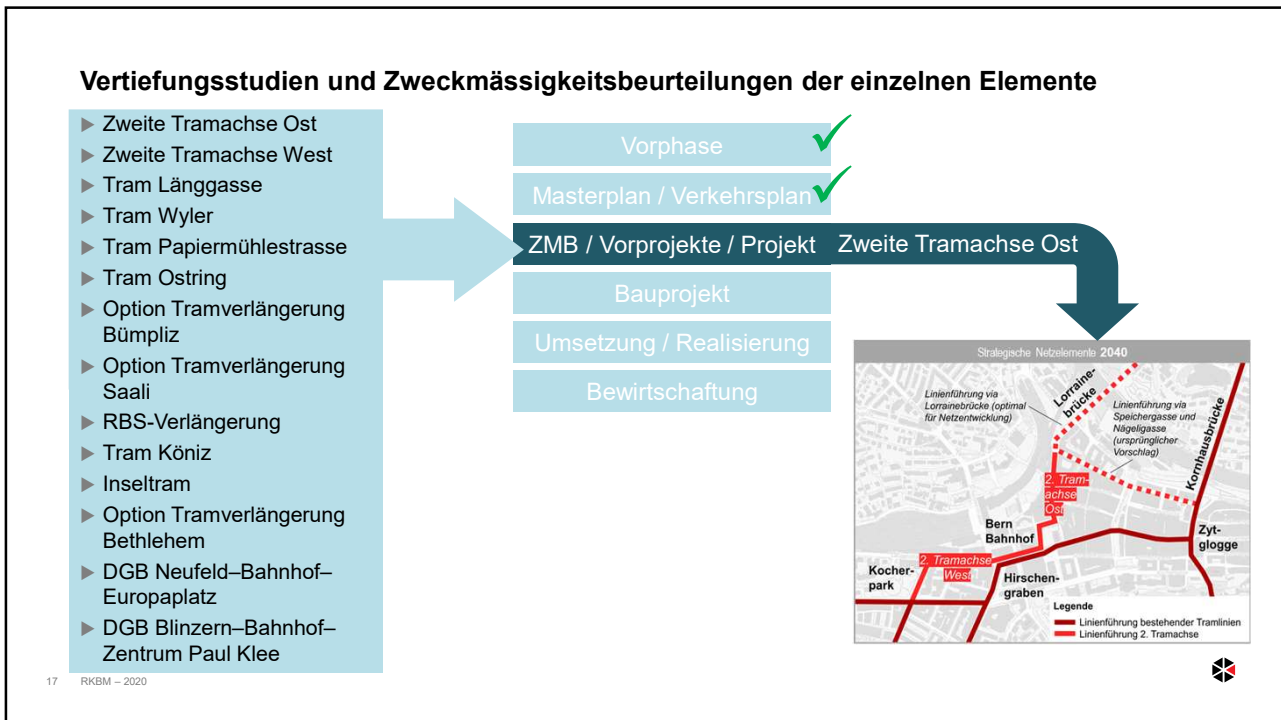
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

18 RKBM – 2020

18

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr im Jahr 2040

Medienkonferenz zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, 9. September 2020

Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr

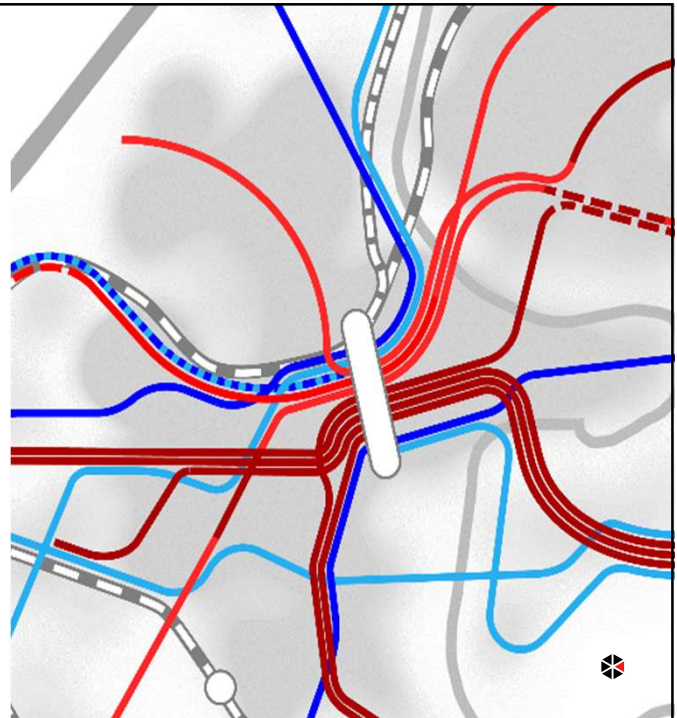
Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr

RKBM – 2020

1

Inhalt der Präsentation

- ▶ Definition und Nutzen der Netzstrategie
- ▶ Prognosen Wachstum
- ▶ Vorgehen Netzstrategie
- ▶ Betrachtung der einzelnen Korridore
- ▶ Gesamtnetz betrachtet
- ▶ Stärkung der Tangentiallinien
- ▶ Variante «mit Tram Köniz»
- ▶ Variante «mit RBS-Verlängerung»
- ▶ Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Elemente



2 RKBM – 2020

2

Definition und Nutzen der ÖV-Netzstrategie

Mobilitätsstrategie 2040

Vorphase

Masterplan / Verkehrsplan

ZMB / Vorprojekte / Projekt

Bauprojekt

Umsetzung / Realisierung

Bewirtschaftung

Was ist eine ÖV-Netzstrategie (Masterplan)?

- ▶ Die ÖV-Netzstrategie ist ein Zielbild der zukünftigen Angebotsentwicklung
- ▶ Betrachtung der langfristigen Entwicklung des Tram- und Busangebots aufgrund Nachfragepotenzial: 2040 und Folgejahre
- ▶ Ausgestaltung Hauptliniennetz, um künftig benötigte Kapazitäten zu bedienen
- ▶ Wahl Verkehrsmittel: Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram?

Wozu eine ÖV-Netzstrategie?

- ▶ Gesamtnetz betrachten: «Schrauben» an einem Ende hat Auswirkungen auf Gesamtnetz
- ▶ Tram- und Busnetz stösst auf verschiedenen Abschnitten an Kapazitätsgrenzen
- ▶ Anbindung Stadtteile/Siedlungen ans ÖV-Netz in genügender Quantität und Qualität
- ▶ Optimierung der Schnittstellen zum Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen

Die ÖV-Netzstrategie zeigt auf, wie das Liniennetz in der Kernagglomeration Bern unter Berücksichtigung der kommunalen Planungen langfristig ausgestaltet werden soll

3 RKBM – 2020



3

Prognosen Wachstum

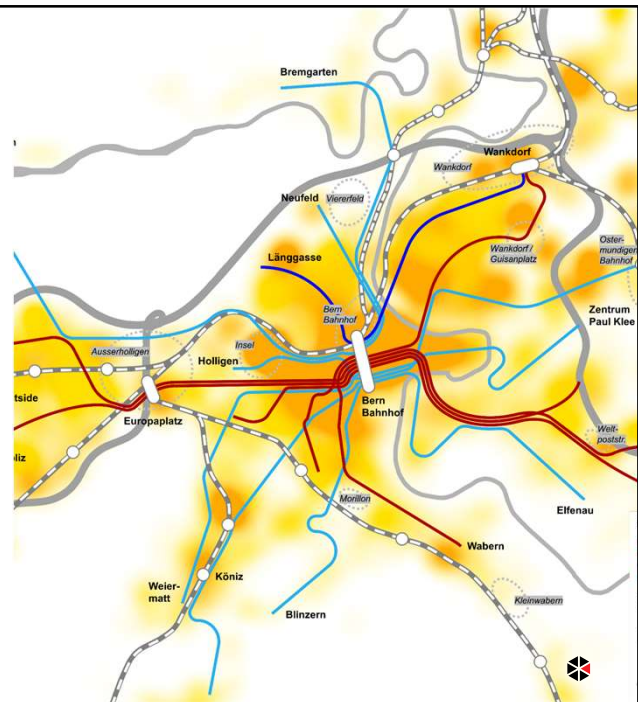
Bevölkerung und Arbeitsplätze

- ▶ Abschätzung Entwicklung in Bandbreiten
- ▶ Ausschöpfungsgrad Potenziale Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Erweiterungen Wohnen/Arbeiten
- ▶ Zielsetzungen auf kommunaler, regionaler und kantonaler Ebene
- ▶ Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040:
 - ▶ Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000)
 - ▶ Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000)

Gesamtverkehr

- ▶ ÖV und Velo wachsen stärker als MIV
- ▶ Abwicklung über flächeneffiziente Verkehrsmittel
- ▶ Engpässe und Kapazitätsprobleme im ÖV-Netz (Bahnhof Bern und in verschiedenen Korridoren)

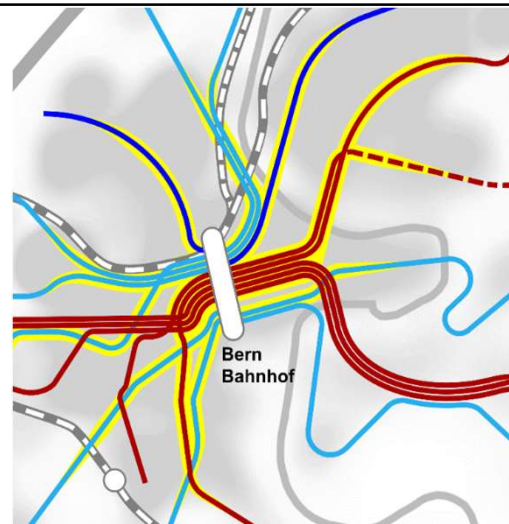
4 RKBM – 2020



4

Vorgehen Netzstrategie

- ▶ Hochrechnen der Arbeitsplätze und des Bevölkerungswachstums in den Horizont 2040
- ▶ Wunschlinien (Routenwahl) auf dem Netz mittels Gesamtverkehrsmodell abbilden (Kapazitäten)
- ▶ 7 Korridorbetrachtungen (erster Lösungsansatz)
 - ▶ Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum
- ▶ Korridore wieder zusammenfügen und Linienäste neu verknüpfen zu Zielbildern
- ▶ Optimierung der Zielbilder (Lösungsansätze zwei und drei)
 - ▶ Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums
 - ▶ Zweite Tramachse und Umstellung weiterer Buslinien auf Tram, um ÖV-Bewegungen zu minimieren



Legende

- Tramlinien bestehende Gleise
- - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Überlasteter Korridor

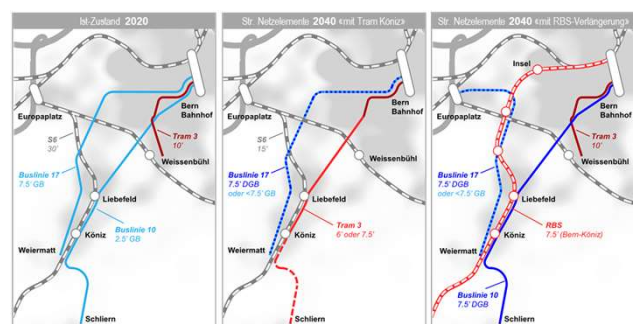
5 RKBM – 2020



5

Korridor Bern Bahnhof–Köniz

- ▶ **Buslinie 17** (heute GB im 7.5'-Takt): grosse Nachfragezunahme. Lösung: DGB oder Taktverdichtung
- ▶ **Buslinie 10** (heute zwischen Bahnhof Bern und Köniz zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) im 2.5'-Takt): nur leicht steigendes Fahrgastaufkommen – sofern die S6 und die Tramlinie 3 eine Taktverdichtung erfahren. Aber: 2.5'-Takt stösst an Grenzen des betrieblich Machbaren, ist unwirtschaftlich und belastet Stadtraum, deshalb Umstellung auf schienengebundene Gefässe
- ▶ **Zwei Varianten:**
 - ▶ Tram Köniz: Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb (Verlängerung der Tramlinie 3)
 - ▶ RBS-Verlängerung: Umstellung der heutigen S6 bis nach Schwarzenburg (via Inselareal)



- Legende:
- Tramlinien bestehende Gleise
 - - - Tramlinien neue Gleise, Ausbau beschlossen
 - Tramlinien neue Gleise
 - - - Option Tramverlängerung

- Hauptbuslinie Doppelgelenkbus
- Hauptbuslinie Gelenkbus
- Das eingekreiste Bärenetz ist in der Karte nicht eingezeichnet.
- Schienennetz Normalspur
- Schienennetz Metrospur bestehend / neu
- Bahnhof bestehend / neu, Bus beschlossen / neu

- Aare
- Autobahn
- Bevölkerungs- und Arbeitsplätze 2011
- Entwicklungsgebiete Wohnen und/oder Arbeiten

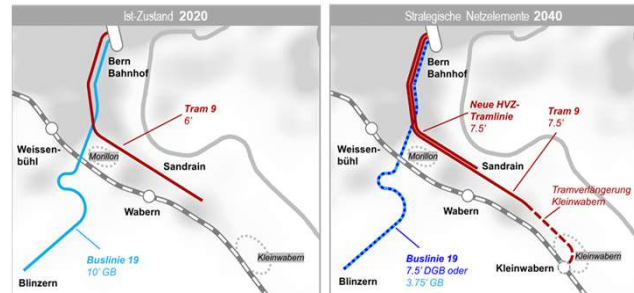
6 RKBM – 2020



6

Korridor Bern Bahnhof–Wabern

- ▶ **Tramlinie 9 und Buslinie 19:** Sehr hohes Nachfragewachstum auf Abschnitt Hirschengraben–Sulgenau (aufgrund Wohnentwicklung Morillon)
- ▶ Zu den HVZ zusätzliche Tramlinie auf dem Trasse der Tramlinie 9 bis Sandrain
- ▶ Buslinie 19: Einsatz von DGB oder Taktverdichtung



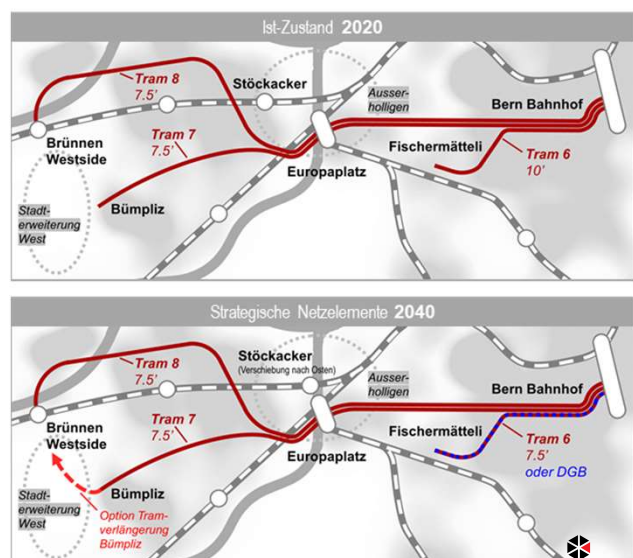
7 RKBM – 2020



7

Korridor Bern Bahnhof–Bern West/Fischermätteli

- ▶ **Tramlinien 7 und 8:** 2040 ist Kapazitätsgrenze erreicht, Angebotsausbau drängt sich aber nicht auf
- ▶ Allenfalls Verlängerung Linie 7 zur Erschliessung einer Stadterweiterung West
- ▶ Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Stöckacker, um Entwicklungsgebiete rund um Europaplatz besser zu erschliessen
- ▶ **Tramlinie 6:** Weiterbetrieb als Tramlinie dann sinnvoll, wenn sie auch künftig mit einer anderen Tramlinie durchgebunden werden kann. Aus reinen Kapazitätsüberlegungen auch Busbetrieb zwischen Bahnhof und Fischermätteli möglich



8 RKBM – 2020

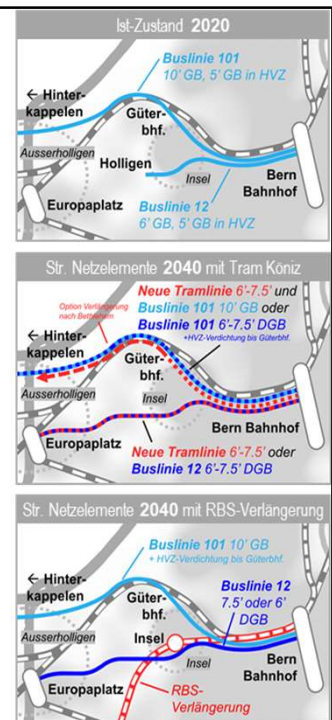


8

Korridor Bern Bahnhof–Insel

- ▶ **Buslinie 12** (bis Holligen) und regionale **Buslinie 101** (bis Hinterkappelen): bereits heute in den HVZ überlastet. Mit den geplanten Entwicklungen im Inselareal wird die Nachfrage sehr stark steigen
- ▶ Höherer Takt aus betrieblichen Gründen nicht möglich – und auch wenig stadtverträglich. Deshalb sind grössere Gefässe notwendig. Mögliche Szenarien:
 - ▶ **RBS-Verlängerung:** Inselareal über S-Bahn-Haltestelle zentral erschlossen. Feinverteilung mit Buslinien 12 und 101: Die Linie 101 verkehrt wie heute als GB, die Linie 12 wird mit einem DGB betrieben und bis Europaplatz verlängert
 - ▶ **Tram Köniz:** Keine S-Bahn-Haltestelle im Inselareal. Erschliessung der Insel weiterhin über die Murten- und die Freiburgstrasse, entweder über zwei DGB-Linien 12 (bis Europaplatz) und 101 oder eine DGB- und eine Tramlinie.
- ▶ In der derzeit laufenden **ZMB Erschliessung Inselareal** wird die Frage der längerfristigen Entwicklung der ÖV-Erschliessung in diesem Korridor breit abgeklärt. Dabei werden alle Verkehrsträger berücksichtigt

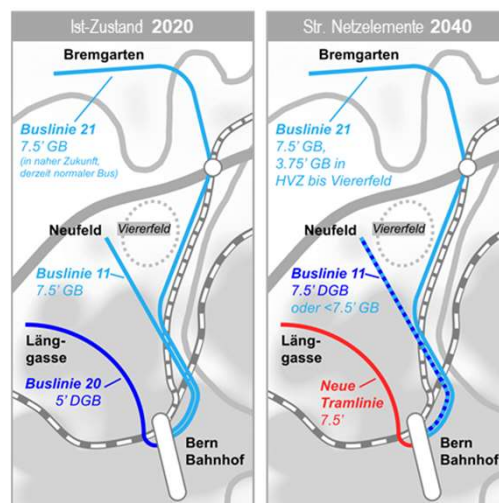
9 RKBM – 2020



9

Korridor Bern Bahnhof–Bremgarten/Neufeld/Länggasse

- ▶ **Linie 21:** Nachfrage wird bis 2040 sehr stark wachsen (Siedlung Viererfeld), Umstellung auf GB in naher Zukunft
- ▶ **Buslinie 11:** Kapazitätsgrenze wird erreicht. Taktverdichtung oder Umstellung auf DGB notwendig
- ▶ **Buslinie 20** (bis Länggasse): grosses Nachfragewachstum prognostiziert, sodass 2040 ein DGB die erforderliche Kapazität selbst bei einer Taktverdichtung nicht mehr bereitstellen kann. Deshalb: Umstellung auf Trambetrieb



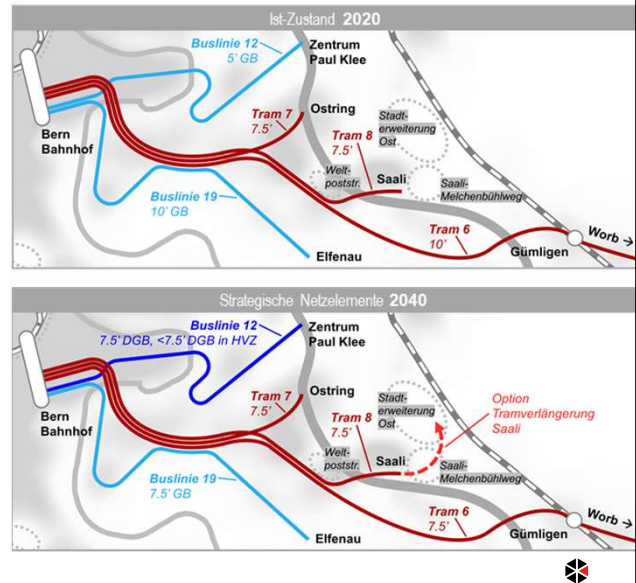
10 RKBM – 2020



10

Korridor Bern Bahnhof–Ostring/Muri

- ▶ **Tramlinien 6, 7 und 8** erschliessen den Korridor mit grossen Transportgefässen. Ausreichend Kapazität für ein wachsendes Fahrgastaufkommen (Siedlungserweiterungen) vorhanden
- ▶ Möglichkeit, Tramlinie 8 ab Saali zur Erschliessung einer östlichen Stadterweiterung zu verlängern
- ▶ **Buslinie 19:** Weiterhin Betrieb als GB, mit einem kürzeren Taktintervall
- ▶ **Buslinie 12** (bis Zentrum Paul Klee): Umstellung auf DGB, starke Zunahme des Einkaufs- und Freizeitverkehrs insbesondere in der Innenstadt

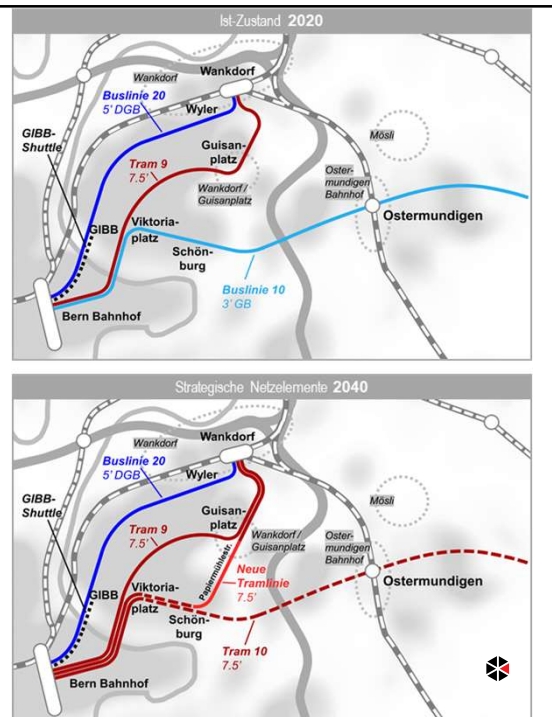


11 RKBM – 2020

11

Korridor Bern Bahnhof–Wankdorf/Ostermündigen

- ▶ **Tramlinie 9:** Bereits heute 6'-Takt erforderlich, für die nächsten Jahren nochmals ein sehr starkes Wachstum prognostiziert
- ▶ **Buslinie 10:** Umstellung auf Trambetrieb (Tram Bern–Ostermündigen), Nachfrage steigend (mittleres Wachstum)
- ▶ Zusammen betrachtet ist die Nachfrage auf den Linien 9 und 10 so gross, dass bis 2040 die Kapazität von drei Tramlinien im 7.5'-Takt erforderlich ist: **neue Tramlinie** via Viktoriaplatz, Schönburg und Papiermühlestrasse bis Bahnhof Wankdorf
- ▶ **Buslinie 20** (bis Bahnhof Wankdorf): weiterhin Betrieb als DGB



12 RKBM – 2020

12

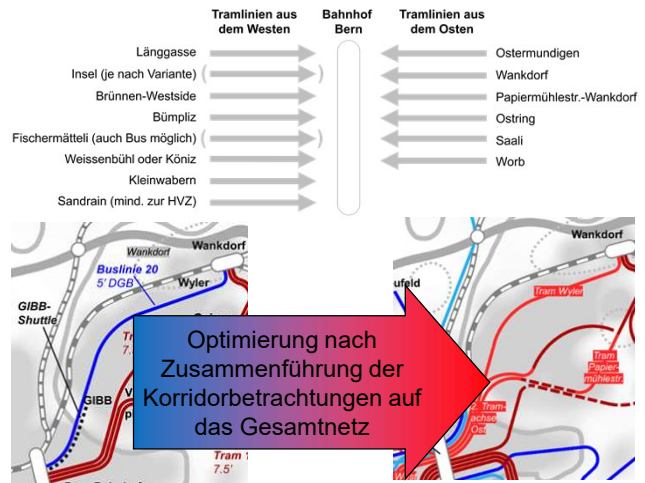
Gesamtnetz betrachtetung

Zusammenführen...

- ▶ Erkenntnisse aus den Korridoren werden zu einem Gesamtnetz zusammengefügt

...und optimieren

- ▶ Ermittlung **Potenziale von Tangentiallinien** zwischen den Korridoren
- ▶ Notwendigkeit einer **zweiten Tramachse** östlich und westlich des Bahnhofplatzes
- ▶ Zu viele **ÖV-Bewegungen** zwischen Hirschengraben und Schützenmatte. Deshalb Umstellung auf grössere Gefässe



13 RKBM – 2020



13

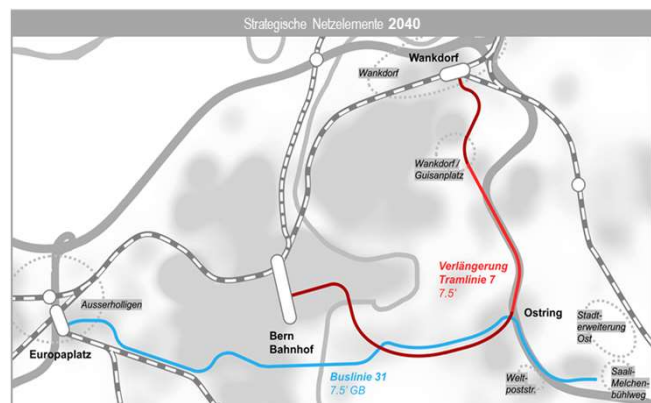
Stärkung der Tangentiallinien zur Entlastung des Zentrums

Östliche Tangente:

- ▶ **Linie 40** (Ittigen–Rosengarten–Ostring–Allmendingen; «innere» Tangente)
- ▶ **Linie 28** (Wankdorf–Ostermundigen–Thunplatz; «äussere» Tangente)
- ▶ Im Zeithorizont 2040 **tramwürdiges Nachfragepotenzial**: Für eine Tramlinie bietet sich das heutige Autobahntrasse an, welches bei Realisierung des Bypass Ost zu einer Stadtstrasse umfunktioniert wird

Südliche Tangente:

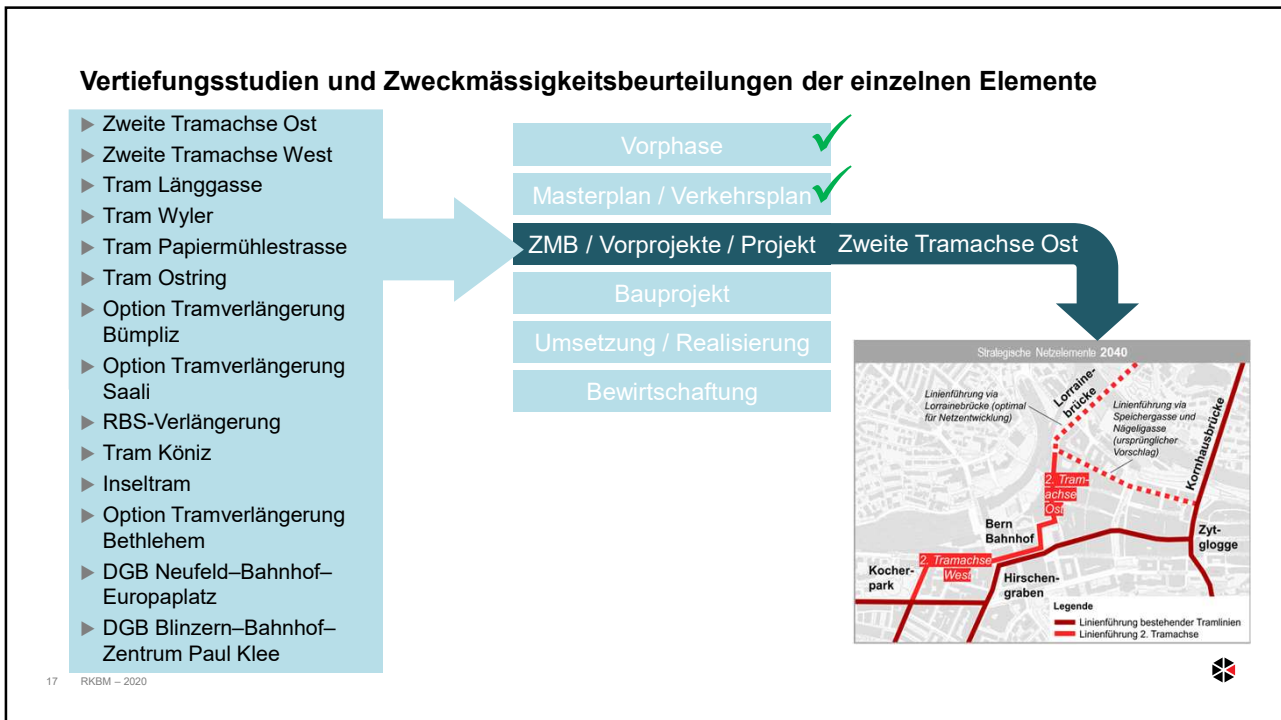
- ▶ Erweiterung der Linienführung der bestehenden **Linie 31**: Ab dem Thunplatz soll die südliche Tangente via Ostring und dem heutigen Autobahntrasse zu den Entwicklungsgebieten Weltpoststrasse, Saali-Melchenbühlweg und Stadterweiterung Ost führen



14 RKBM – 2020



14



17

Regionalkonferenz
BernMittelland

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Haben Sie Fragen?

RKBM – 2020

18