

## Gesamtstrategie öffentlicher Verkehr in der Region Bern Neuorientierung nach der Ablehnung von Tram Region Bern



## Gesamtstrategie öffentlicher Verkehr in der Region Bern

### Zielsetzung und Ausgangslage

Am 28. September 2014 schiederte das Projekt Tram Region Bern vor dem Volk. Geplant war, die überlastete Buslinie 10 von Ostermündigen über Bern nach Köniz in eine Tramlinie umzubauen. Nach Ablehnung des Tramprojekts entfällt nicht nur ein zentrales Element der bisherigen ÖV-Strategie, sondern die starken Belastungen der Buslinie 10 bleiben nach wie vor bestehen. Zudem stossen auch andere Linien an ihre Kapazitätsgrenzen.

Ziel dieser Arbeit ist die Diskussion der grundlegenden Optionen des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern und die Bestimmung einer in sich stimmigen Gesamtstrategie.

### Situationsanalyse

Zur Region Bern werden die Gemeinden Bern, Bolligen, Bremgarten bei Bern, Ittigen, Köniz, Muri bei Bern, Ostermündigen und Zollikofen gezählt. Ende 2013 wohnten in diesen Gemeinden über 238'000 Personen,

wobei die Stadt Bern rund 58% ausmachte. Heute arbeiten in der Region Bern mit über 240'000 Personen 40% aller Beschäftigten im Kanton Bern. Die Pendlerstatistik 2010 zeigt, dass pro Tag 109'000 Personen in die Stadt pendeln. Am stärksten wird der öffentliche Verkehr genutzt. Sein Anteil am Modalsplit beträgt etwa 65%. Bei den Binnenpendlern liegt der Anteil bei 50%. Seit einigen Jahren konzentrieren die Unternehmen ihre Standorte an einem Ort. Dies hat spürbare Auswirkungen auf die Belastung der örtlichen ÖV-Linien.

### Gesamtstrategien

Basierend auf den Erkenntnissen aus der Vergangenheit, der Situationsanalyse und den Expertengesprächen wurden drei Gesamtstrategien entwickelt. Je Strategie wurden mehrere Untervarianten mit möglichen Massnahmen erarbeitet und mit der Nutzwertanalyse bewertet. So kamen insgesamt 15 verschiedene Massnahmengruppen zusammen.

### Die Beststrategie: Nahverkehr

Die Umsetzung der Beststrategie Nahverkehr als Hauptträger des öffentlichen Verkehrs dürfte zw. 750 und 900 Mio. CHF kosten. Die Strategie umfasst folgende Massnahmen.

- Tramverbindung Länggasse - HB - Wylor - Wankdorf - Ittigen
- Umlegung der Tramlinien 7 oder 8 zum Inselspital
- Umlegung der Tramlinie 9 vom Guisanplatz nach Ostermündigen
- Verlängerung der Tramlinien 3 und 6 nach Köniz

Zusammengefasst wird die neue Strategie die Kapazität in der Länggasse erhöhen, das Inselspital mit einem Tram erschliessen und einen grossen Teil der 2. Tramachse realisieren. Weiter wird es zu einer verbesserten Erschliessung von Ostermündigen, Köniz und Ittigen kommen.

Die Abbildung zeigt den Zielzustand des Tramnetzes. Rot und blau markiert sind die Verknüpfungspunkte, welche die Umsteigebeziehungen zwischen dem Fein- und dem Grobverteiler verbessern werden. Resultat dieser Verbesserungen werden kürzere Reisezeiten und erhöhte Kapazitäten sein.

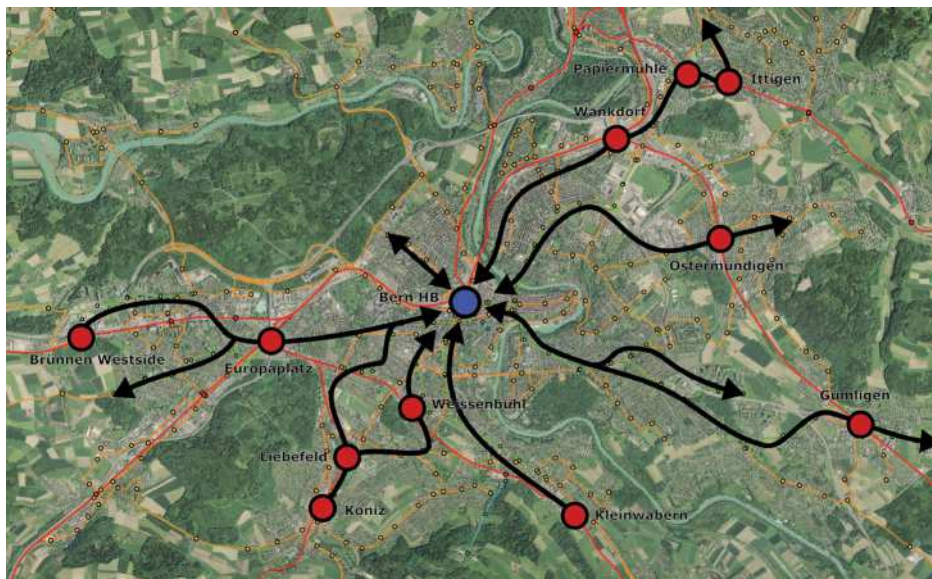


Abbildung: Zielzustand der Tramverbindungen in der Region Bern

### Masterarbeit FS 2015

MSc Bauingenieurwissenschaften

Verfasser: Stefan Pozek

pozeks@ethz.ch

Leitung: Prof. Dr. Ulrich Weidmann

weidmann@ivt.baug.ethz.ch

Betreuung: Jonas Kupferschmied

kupferschmied@ivt.baug.ethz.ch

Kartenquelle: GIS Kanton Bern, 2015