

Medienmitteilung

Ein leistungsfähiges Netz für den öffentlichen Verkehr 2040

Die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr wird auch in den nächsten Jahrzehnten zunehmen. Mit ihrer Netzstrategie ÖV entwickelt die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM das Tram- und Busangebot im Zentrum der Region weiter. Die Strategie macht auf konzeptioneller Ebene Aussagen zum Liniennetz und zur Wahl der Transportgefässe (Tram, Bus). Bis zum 23. Oktober läuft die öffentliche Mitwirkung.

Der öffentliche Verkehr geniesst in der Region Bern-Mittelland einen hohen Stellenwert. Gemäss den strategischen Zielen der RKBM soll das prognostizierte Verkehrswachstum der nächsten Jahre – neben dem Langsamverkehr – überdurchschnittlich stark auf den ÖV fallen. Denn: Der zur Verfügung stehende Strassenraum ist im urbanen Raum knapp. Nur mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln wie Tram und Bus lässt sich ein weiteres lokales Wachstum überhaupt bewältigen.

Netzstrategie: Zielbild für das Jahr 2040

Obwohl derzeit oder in naher Zukunft grosse ÖV-Infrastrukturprojekte realisiert werden, wird das Tram- und Busnetz auf verschiedenen Abschnitten zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen stossen. Auch entstehen neue Stadtteile oder grössere Siedlungen, die ans ÖV-Netz angebunden werden sollen.

Gemeinsam mit den Gemeinden der Kernagglomeration, dem Kanton und den Transportunternehmen hat die RKBM deshalb eine Netzstrategie ÖV entworfen – Zeithorizont: 2040. Aus einer Gesamtnetzoptik macht die Strategie Aussagen zur Entwicklung der Tram- und Hauptbuslinien sowie zur Wahl der Gefässgrössen (Gelenkbus, Doppelgelenkbus oder Tram). Sie bildet damit eine zentrale Grundlage für künftige Vertiefungsstudien und die Ausarbeitung konkreter Infrastrukturprojekte.

Grössere Kapazitäten – zweite Tramachse

Die Netzstrategie schlägt folgende Stossrichtungen vor:

- ▶ **Grössere Kapazitäten für Verbindungen ins Zentrum:** In verschiedenen Korridoren sind Taktverdichtungen oder grössere Gefässe – Umstellung auf Doppelgelenkbus oder Tram – notwendig.
- ▶ **Stärkung der Tangentiallinien im Süden und Osten der Stadt Bern,** um das Bedürfnis nach direkten Verbindungen abzudecken und das Zentrum zu entlasten.
- ▶ **Zweite Tramachse:** Die Kapazität der Tramachse Hirschengraben–Bahnhof–Zytglogge wird bald vollständig ausgelastet sein. Um zukünftige Tramausbauten zu ermöglichen, braucht es eine zweite Tramachse im Westen und Osten des Bahnhofs Bern.
- ▶ **Erhalt der Funktionsfähigkeit des Raums Bahnhof Bern:** Auch mit einer zweiten Tramachse ist beim Bahnhof Bern künftig mit sehr hohen ÖV-Belastungen zu rechnen. Eine Umstellung weiterer Buslinien auf Trams ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern auch aus Gründen der Stadtverträglichkeit: Weil Trams die gleiche Anzahl Fahrgäste mit weniger Fahrten transportieren können, lassen sich die ÖV-Bewegungen spürbar reduzieren.

Für die Korridore Bern Bahnhof–Insel und Bern Bahnhof–Köniz bleibt offen, ob eine Erschliessung durch eine Verlängerung der RBS in Richtung Süden zweckmässig ist. Mit einer RBS-Verlängerung würden beide

Gebiete in erster Linie durch die Bahn bedient. Ohne eine RBS-Verlängerung würde Köniz durch ein Tram erschlossen, das Inselareal aus Sicht des ÖV-Netzes entweder über eine Kombination aus Tram und Doppelgelenkbus oder durch eine reine Doppelgelenkbus-Lösung. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Insel unter der Leitung des Kantons wird Anfang 2021 Ergebnisse für dieses Areal liefern.

Mitwirkung bis 23. Oktober 2020

Die öffentliche Mitwirkung zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern dauert vom 9. September bis zum 23. Oktober 2020. Die Unterlagen sind ab sofort auf der Website der Regionalkonferenz abrufbar:

www.bernmittelland.ch

Kontakt und weitere Auskünfte durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland:

- ▶ Thomas Iten, Präsident Kommission Verkehr, Telefon 031 930 14 14
- ▶ Martin Moser, Fachbereichsleiter Verkehr, Telefon 031 370 40 70

Holzikofenweg 22, Postfach, 3001 Bern
verkehr@bernmittelland.ch