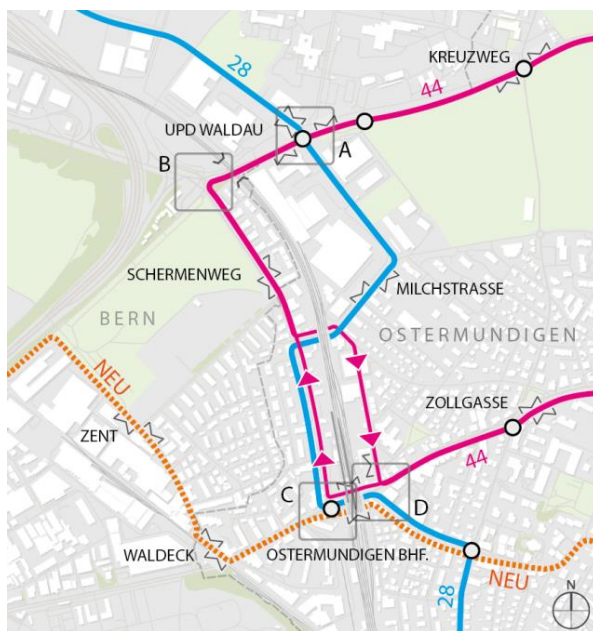


# Variantenstudie Buslinien auf dem Schermenweg

## Vertiefungsbericht zur Studie ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worblental

### Schlussbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 11.02.2021

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Begleitgruppe**

Christ Rebekka, RKBM, Projektleiterin Fachbereiche Verkehr & Raumplanung (Projektleitung)  
Heiniger Bettina, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (bis Ende September 2020)  
Ziörjen Seraina, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV (ab Anfang Oktober 2020)  
Schneider Lorenz, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II  
Gaudens Yves, Gemeinde Ostermundigen, Tiefbau und Betriebe  
Müller Ueli, Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr  
Kranz Adrian, Bernmobil (bis Ende August 2020, ab Januar 2021)  
Hofer Christoph, Bernmobil (September-Dezember 2020)  
Zürcher Roman, RBS  
Moser Martin, RKBM, Fachbereichsleiter Verkehr

### **Auftragnehmer**

Metron Bern AG, Stefan Manser und Michael Moser  
Rudolf Keller und Partner AG, Alain Kutter und Hansruedi Müller

Metron Bern AG  
Neuengasse 43  
Postfach  
3001 Bern  
T 031 380 76 80  
bern@metron.ch  
www.metron.ch

# Inhaltsverzeichnis

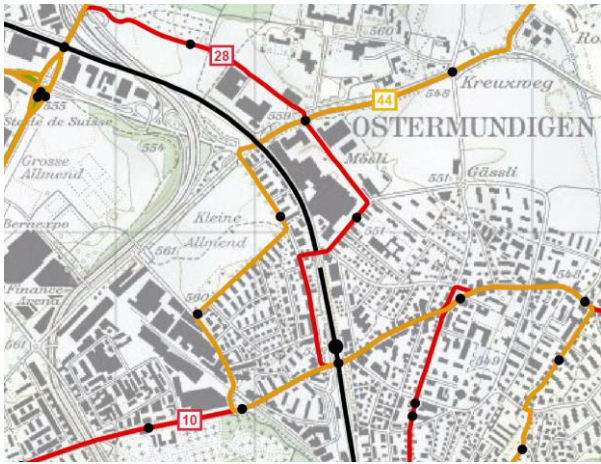
<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>4</b>
1.1	Vorgeschichte	4
1.2	Perimeter und Rahmenbedingungen	6
<b>2</b>	<b>Variantenstudium</b>	<b>8</b>
2.1	Grundkonzept der Variantenbildung	8
2.2	Varianten ohne Einbahnelemente	8
2.3	Einbahnvarianten	11
<b>3</b>	<b>Beurteilung</b>	<b>13</b>
3.1	Kriterien	13
3.2	Übersichtstabelle Beurteilung	13
3.3	Beurteilung Aufwärtskompatibilität	15
3.4	Fazit Beurteilung	16
<b>4</b>	<b>Vertiefung Bestvariante</b>	<b>16</b>
4.1	Verkehrstechnische Beurteilung	16
4.2	Befahrbarkeit Unterführung Moosweg	18
4.3	Geometrie Haltestelle Poststrasse	19
4.4	Kostenschätzung Massnahmen	19
4.5	Auswirkungen auf das Angebot	19
4.6	Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr	20
4.7	Änderungen gegenüber dem Konzept 2016 (Vorgängerstudie)	20
4.8	Fazit Vertiefung Bestvariante	22
<b>5</b>	<b>Empfehlung</b>	<b>22</b>

# Abkürzungsverzeichnis

AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BUGAW	Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf
HVZ	Hauptverkehrszeiten
KBN	Korrektion Bolligenstrasse Nord
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
TBO	Tram Bern - Ostermundigen
UPD	Universitäre psychiatrische Dienste

# 1 Ausgangslage

## 1.1 Vorgeschichte

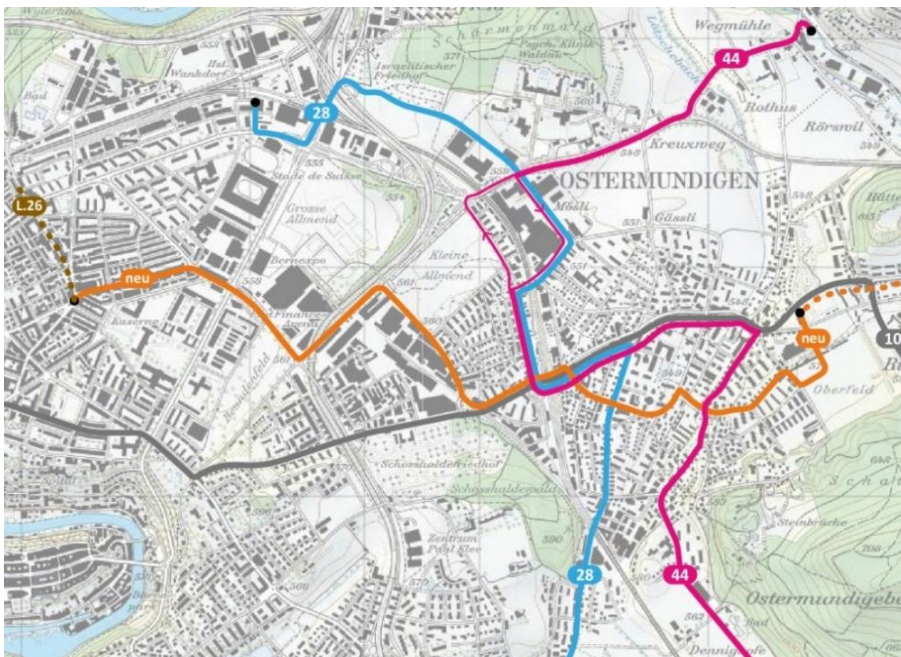


Ist-Zustand

Abbildung 1: Heutige Buslinien und Haltepunkte um den Raum Bahnhof Ostermündigen

Im Frühling 2016 hat die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) den Bericht «ÖV-Erschliessung Bern Nord - Ostermündigen - Worblental» verabschiedet (siehe Anhang 2). Das Konzept zeigt die künftige Linienführung von drei Buslinien auf: die bestehenden Linien 28 und 44 sowie eine neue Linie N, die Ostermündigen mit dem Berner Breitenrain verbindet und gleichzeitig das Oberfeld besser erschliesst. Eine konzeptionelle Kernaussage war, dass künftig all die genannten Buslinien zusätzlich zur Hauptlinie 10 am Bahnhof Ostermündigen vorbeiführen sollen.

Die Linien 28 und 44 verkehren im Perimeter bereits heute im Viertelstundentakt (Verdichtungskurs Linie 44 in den Hauptverkehrszeiten zwischen Bolligen und Bahnhof Ostermündigen).



Variante REF16

Abbildung 2: Bestvariante aus der Studie ÖV-Erschliessung Bern Nord - Ostermündigen - Worblental, RKBM 2016.

Im Zusammenhang mit den Vorarbeiten zur Einführung der Linie N als Versuchsbetrieb in den Jahren 2017-18 wurden weitere kleine Anpassungen der Linienführung der Linien 28 und 44 gegenüber der Studie von 2016 vorgenommen. Innerhalb des Vertiefungsperimeters war dies namentlich der Entscheidung, von der Einbahnführung der Linie 44 über die Milchstrasse abzusehen und die Linie in beide Richtungen über den Schermenweg verkehren zu lassen. Diese Anpassung wurde aufgrund des bereits bewilligten Projektes Korrektur Bolligenstrasse Nord (KBN) vorgenommen, in dessen Rahmen das Linksabbiegen von der Bolligenstrasse in die Milchstrasse für den ÖV nicht vorgesehen ist. Aufgrund diverser Abhängigkeiten wurde beschlossen, für die Einführung des Versuchsbetriebs der Linie N die Realisierung des Trams Bern Ostermundigen (TBO) abzuwarten.

#### Variante REF18

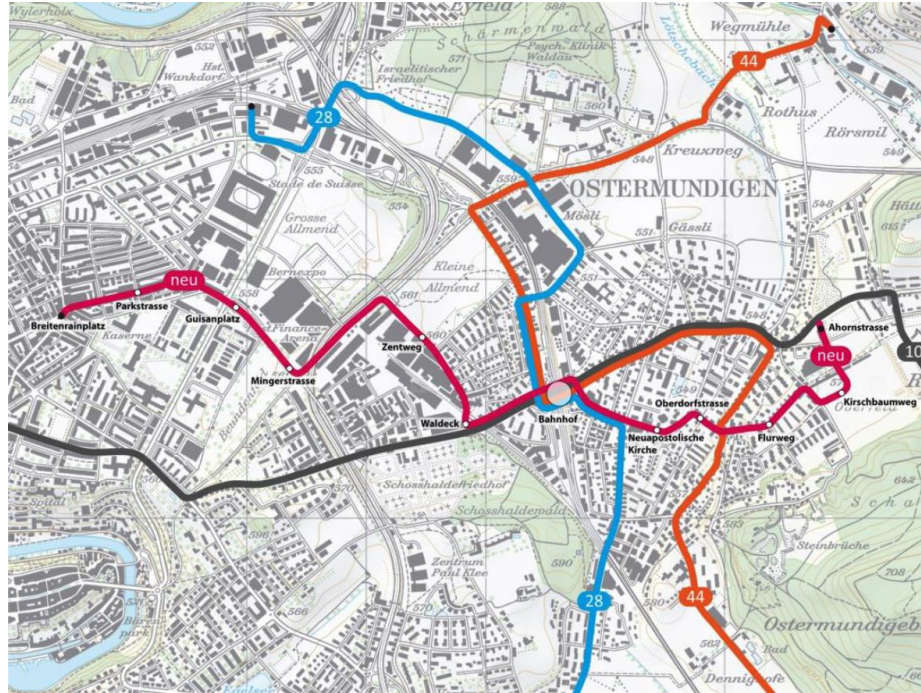


Abbildung 3: Stand der Linienführungen nach Anpassungen zur geplanten Einführung des Versuchsbetriebs für Linie N, 2018.

Im Rahmen der Planungsarbeiten für TBO zeigt sich nun, dass die Unterführung Bernstrasse mit den beiden flankierenden Kreiseln eine Engstelle im System darstellt, welche im Konflikt steht mit dem Ziel einer Bündelung der vier ÖV-Linien an dieser Stelle. Die Zufahrtsstrassen zur Bernstrasse, auf welcher das Tram verläuft, sollen dosiert werden, darunter auch der Schermenweg. Dadurch entsteht zu den Hauptverkehrszeiten ein Rückstau in den Schermenweg vom Bärenkreisel her. Konkret kann das für TBO geplante Verkehrsmanagement nicht zwei Buslinien im Viertelstundentakt auf dem Schermenweg verarbeiten, ohne den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse und damit die Tramlinie ins Stocken zu bringen. Vor diesem Hintergrund muss die Linienführung des Busverkehrs auf dem Schermenweg nochmals konzeptionell überprüft und mit der bisher vorgesehenen Linienführung verglichen werden. Unter anderem ist die Idee einer alternativen Linienführung für eine der Buslinien via Poststrasse zu prüfen. Die Poststrasse mündet zwar ebenfalls in die Bernstrasse, ist aber in Richtung Bernstrasse nur mit rund 20-30 Fahrzeugen zur Spitzenstunde belegt. Auf dem Schermenweg hingegen verkehren in Richtung Bernstrasse (Bärenkreisel) in den Hauptverkehrszeiten rund 500 Fahrzeuge.

## 1.2 Perimeter und Rahmenbedingungen

Der Bearbeitungsperimeter umfasst die Abschnitte der Strassen Bolligenstrasse, Schermenweg, Milchstrasse, Forelstrasse, Moosweg und Poststrasse zwischen den Haltestellen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof.

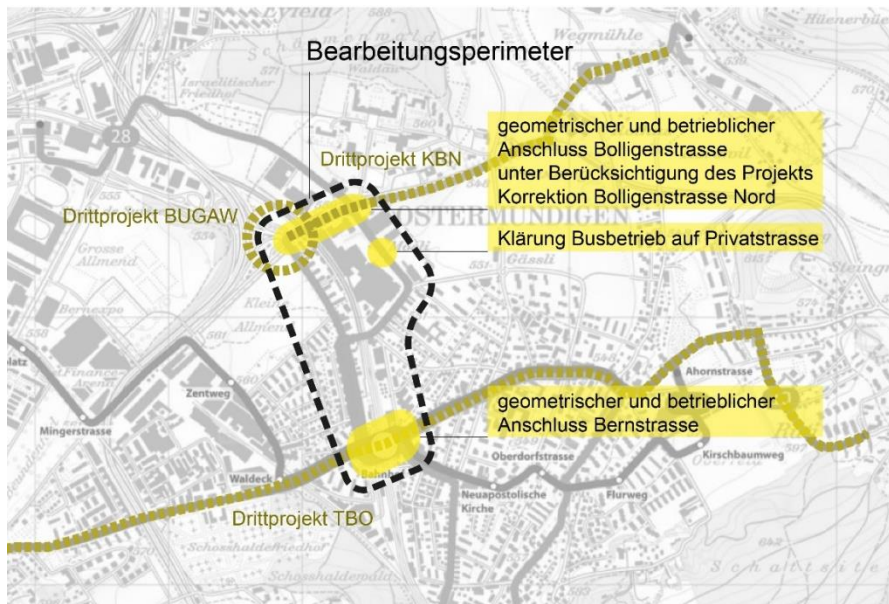


Abbildung 4: Übersicht Bearbeitungsperimeter Vertiefungsstudie mit zentralen Drittprojekten und Herausforderungen

### Drittprojekte

Im Perimeter laufen diverse Drittprojekte sowohl in den Strassenräumen, als auch auf den bebauten Arealen.

Drittprojekt	Realisierungs-horizont	Relevanz für die Studie
Nicht mehr veränderbar		
Korrektur Bolligenstrasse Nord (KBN)	2021/22	Umgestaltung Bolligenstrasse, Knoten Milchstrasse mit Bushaltestellen, Anpassungen LSA im Zusammenhang mit Verkehrsmanagement Bern Nord
Geringer Handlungsspielraum		
Tram Bern Ostermundigen (TBO)	Ab 2028/29	Umgestaltung und neues Betriebskonzept Bernstrasse inkl. neue Haltestelle in Bahnhofsunterführung, Dosierung Zufahrtsstrassen
Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW)	Ca. 2030	Umgestaltung Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse
Grösserer Handlungsspielraum		
Überbauung Poststrasse Süd	2021	Neugestaltung und Anlieferung auf Poststrasse
Neue Personenunterführung Bhf Ostermundigen	mittelfristig	Zusätzliche Fusswegverbindung
Bären-Tower	2022	Zusatzbelastung Schermenweg
Entwicklung Tamoil-Areal	längerfristig	Gestaltungsspielraum Poststrasse, Nachfragesteigerung
Entwicklung SAZ Möslil	Längerfristig	Mehrverkehr und Umgestaltungsmöglichkeit Milchstrasse

Alle hier aufgelisteten Drittprojekte sind mit ihrem voraussichtlichen Realisierungshorizont mehr oder weniger relevant für die vorliegende Studie.

### Ausschlusskriterien für das Variantenstudium

Bezeichnung	Begründung
Mehr als eine Buslinie aus dem Schermenweg in die Bernstrasse	Der Schermenweg dient zum Zurückhalten des Verkehrs, um einen reibungslosen Ablauf für das neue Tram in der Bernstrasse zu gewährleisten. Wenn auf dem Schermenweg Busse Richtung Süden fahren, konkurriert das Ziel der Trampriorisierung mit einer ebenfalls nötigen Buspriorisierung. Mit einer statt zwei Buslinien im 15-Min.Takt sind solche Zielkonflikte nur punktuell, und die daraus entstehenden Mehrbelastungen am Kreisel Bernstrasse / Schermenweg können vom System bewältigt werden. Jedoch wären grosse Zeitverluste zu erwarten, wenn mehr als eine Linie im 15-Min.-Takt aus dem Schermenweg in die Bernstrasse einbiegen sollte.
Rechtseinbiegen Poststrasse - Bernstrasse -> Beziehung Poststrasse - Bahnhofstrasse	Die Fahrbeziehung Poststrasse Bernstrasse Richtung Westen (Rechtseinbiegen und umgekehrt Linksabbiegen) ist geometrisch und betrieblich mit dem neuen Projekt TBO nicht vereinbar (betriebliche Einschränkung, Konflikt mit Fussgängerquerung)
Bushaltestelle in Bernstrasse östlich Poststrasse (wie heute)	Ist betrieblich mit dem neuen Projekt TBO nicht vereinbar (Fahrzeitverluste für das Tram)
Bushaltestelle Bolligenstrasse Richtung Bolligen östlich Milchstrasse	Führt zu unannehmbaren Leistungsfähigkeitseinbussen am Knoten Bolligenstrasse / Milchstrasse für die Hauptlastrichtung des MIV Richtung Bolligen
Bushaltestelle Schermenweg Höhe Bahnhof Richtung Nord	Technisch kaum realisierbar, bzw. mit sehr hohem Aufwand verbunden aufgrund der Hangkante und der unzureichenden Platzverhältnisse

### Zeithorizont

- Umsetzungshorizont Versuchsbetrieb neue Linie N und neue Linienführung L28/44: nach Realisierung TBO (ab 2028/29). Dies ist Voraussetzung für eine Verschiebung der Haltestellen in die Bahnhofsunterführung und in die Poststrasse.
- Ausgangszustand für Kapazitätsberechnungen: Zustand 2030 (TBO & KBN umgesetzt, BUGAW mitberücksichtigt)

### 1.3 Abgrenzung

Die Linienführung der Linie N wird in dieser Vertiefungsstudie als gegeben betrachtet. Es werden keine Änderungen gegenüber der Vorgängerstudie diskutiert. Es wurde daher nicht geprüft, ob die Linie nach Ostermundigen Rüti - Deisswil weitergeführt werden soll, oder ob diese Funktion die ebenfalls mit der Einführung von TBO neu vorgesehene Shuttle-Linie zwischen Oberfeld und Rüti übernehmen kann.

## 2 Variantenstudium

### 2.1 Grundkonzept der Variantenbildung



Abbildung 5: Betrachtungsraum der Vertiefungsstudie mit Strassenbezeichnungen und bestehenden Haltestellen. Die Strecken W (West) und O (Ost) sind für die Variantengliederung zentral.

### 2.2 Varianten ohne Einbahnelemente

Durch die beiden Einschränkungen, dass maximal eine Buslinie vom Schermenweg in die Bernstrasse einbiegen kann, sowie dass das Rechtsabbiegen von der Poststrasse in die Bernstrasse mit TBO nicht mehr möglich ist, sind die Linienführungen im südlichen Teil des Schermenwegs und auf der Poststrasse festgelegt: Linie 28 muss über den Schermenweg verkehren, da die Busse sonst nicht über die Bernstrasse in die Bahnhofstrasse abbiegen können. Linie 44 muss folglich über die Poststrasse verkehren, da der Schermenweg bereits mit Linie 28 belegt ist.



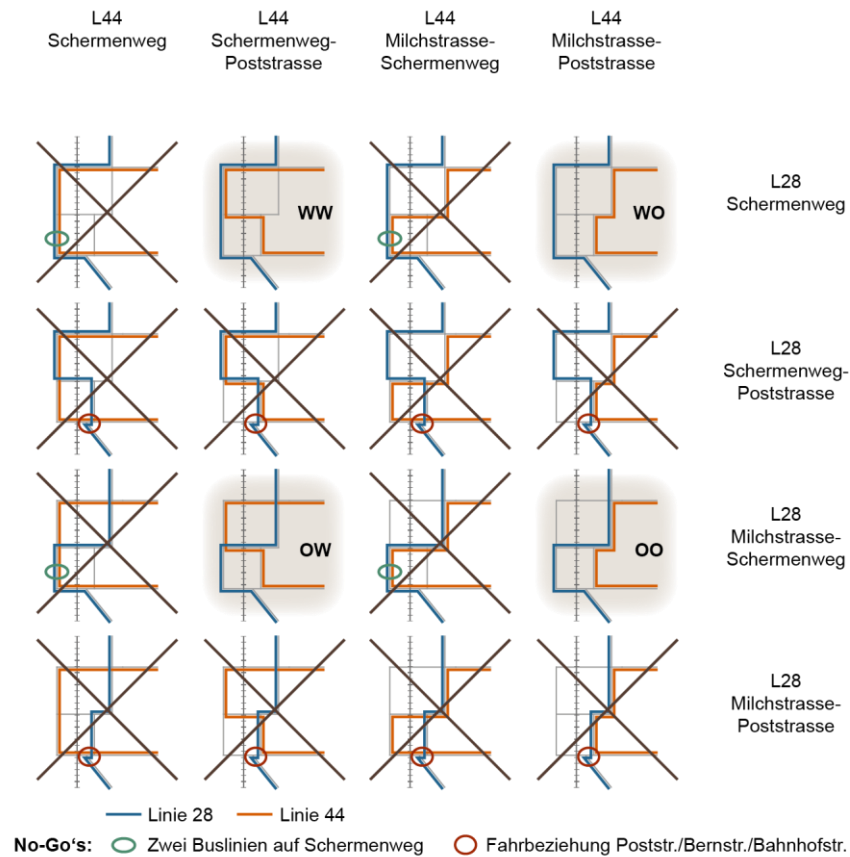


Abbildung 6: Schematische Darstellung des Variantenspektrums (ohne Einbahnen) und der ausgeschlossenen Varianten

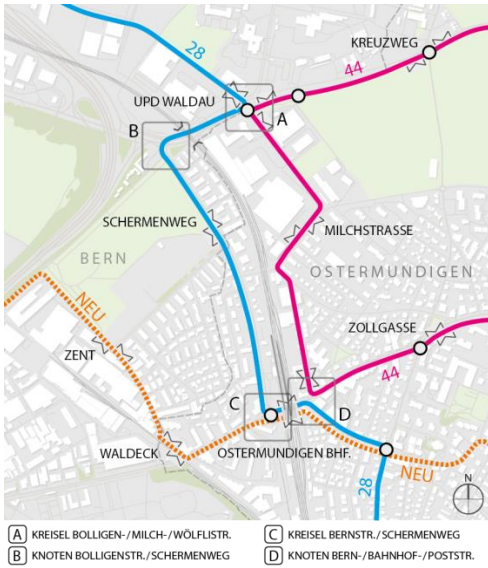
Es bleiben somit nur Spielräume nördlich der Unterführung Moosweg auf dem Nordteil des Schermenweges (W=Westseite) und auf der Milchstrasse - Forelstrasse (O=Ostseite), wodurch sich vier denkbare Varianten ergeben:

- Variante **WO**: Linie 28 auf der **West**seite, Linie 44 auf der **Ost**seite
- Variante **WW**: Beide Linien auf der **West**seite
- Variante **OW**: Linie 28 auf der **Ost**seite, Linie 44 auf der **West**seite
- Variante **OO**: Beide Linien auf der **Ost**seite

Gemeinsame Eigenschaften der vier Varianten:

- Je eine Linie auf Schermenweg Süd (L28) und Poststrasse (L44).
- Die neue Linie bleibt gleich wie in der Referenzvariante 2016.
- Linie 44 hält am Bahnhof Ostermundigen in beide Richtungen in der Poststrasse, Linie 28 und die neue Linie halten in der Unterführung Bernstrasse im Bereich der geplanten Tramhaltestelle von TBO.

### Variante WO



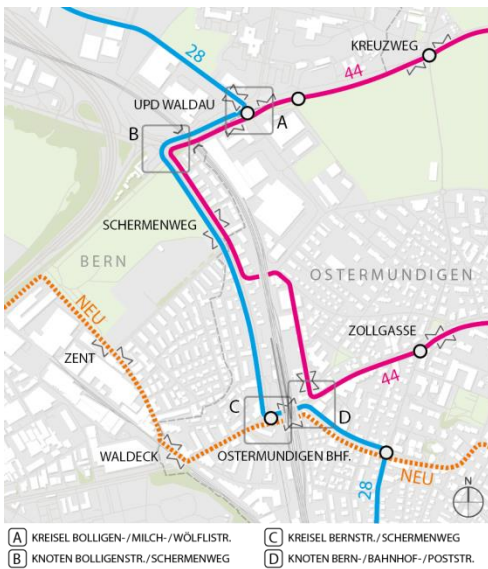
**Eigenschaften**

- Linie 28 über Bolligenstrasse - Schermenweg, Linie 44 über Milchstrasse - Forelstrasse - Poststrasse
- Neue Haltestelle UPD Waldau für L44 in der Milchstrasse
- Unterführung Moosweg nicht benützt
- direkteste Linienführung

**Vor- und Nachteile**

- Gute Erschliessungswirkung
- Nachvollziehbare, direkte Linienführung
- 1 neue Haltekante L44 (Milchstr. Ri. Bolligen), Einverständnis nötig (Privatgrund)
- Befahrung Privatstrasse Milchstrasse
- Zeitweise mit Wartezeiten und Kapazitätseinbussen aufgrund Linksabbieger Bolligenstr. L44 zu rechnen

### Variante WW



**Eigenschaften**

- Linie 28 und Linie 44 über Bolligenstrasse - Schermenweg
- Milchstrasse und Forelstrasse ohne ÖV, Haltestelle Milchstrasse entfällt
- Umsteigemöglichkeit zwischen L28 und L44 an der gemeinsamen Haltestelle Schermenweg
- Doppelbelegung Schermenweg Nord und Bolligenstrasse West

**Vor- und Nachteile**

- Umfahrung Privatstrasse Milchstrasse
- Wegfall Haltestelle Milchstrasse
- Zeitweise mit Wartezeiten am Schermenweg Nord aufgrund Doppelbenützung Dosierstrecke zu rechnen

### Variante OW



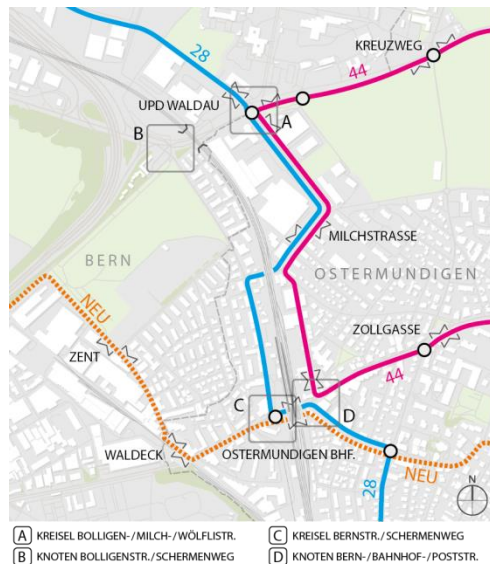
#### Eigenschaften

- Linienführung Nordteil wie heute
- Linie 28 über Milchstrasse - Forelstrasse, Linie 44 über Bolligenstrasse - Schermenweg
- Haltestellen Milchstrasse und Schermenweg wie heute bedient
- Unterführung Moosweg doppelt benützt

#### Vor- und Nachteile

- Gute Erschliessungswirkung
- Wenig Änderung gegenüber heute
- Befahrung Privatstrasse Milchstrasse
- Doppelung Busverkehr in der Unterführung Moosweg

### Variante OO



#### Eigenschaften

- Linie 28 und Linie 44 über Milchstrasse - Forelstr.
- Bolligenstrasse West und Schermenweg Nord ohne ÖV, Haltestelle Schermenweg entfällt
- Neue Haltestelle L44 in der Milchstrasse
- Umsteigemöglichkeit zwischen L28 und L44 an der gemeinsamen Haltestelle Milchstrasse

#### Vor- und Nachteile

- Keine ÖV-Belastung Schermenweg Nord
- Direkte Linienführung L44
- Wegfall Haltestelle Schermenweg
- 1 neue Haltekante L44 (Milchstr. Ri. Bolligen), Einverständnis nötig (Privatgrund)
- Beide Linien über Privatstrasse Milchstrasse
- Zeitweise mit Wartezeiten und Kapazitätseinbussen aufgrund Linksabbieger Bolligenstr. L44 zu rechnen

### Zwischenfazit

→ Aufgrund der ersten Gegenüberstellung der vier Varianten und derer Vor- und Nachteile hat sich gezeigt, dass die Varianten OO und WW insgesamt schlechter abschneiden als die Varianten OW und WO. Ausschlaggebend ist, dass bei diesen Varianten jeweils eine Haltestelle (Milchstrasse oder Schermenweg) entfällt. Es finden sich zu wenig positive Effekte, um diesen gewichtigen Nachteil auszugleichen. Daher wird für die vertiefte Beurteilung nur auf die beiden Varianten **OW** und **WO** eingegangen.

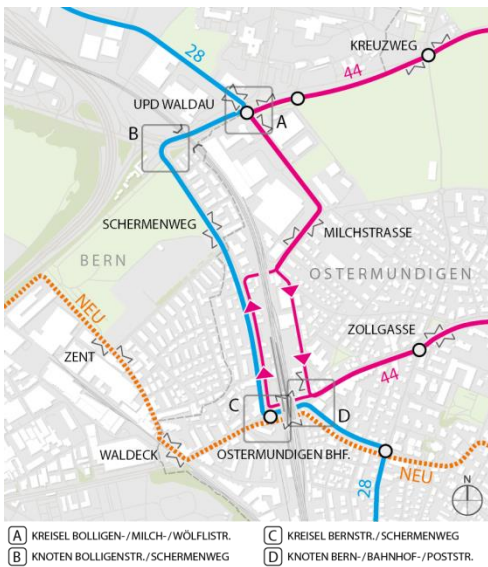
### 2.3 Einbahnvarianten

Ausgehend von den Varianten OW und WO wurde geprüft, ob mittels Einbahnlösungen Verbesserungen erreicht werden können. Grundsätzlich sind Einbahnlösungen im Sinne einer fahrgastfreundlichen, nachvollziehbaren Linienführung auf ein Minimum

zu reduzieren. Sie verschlechtern die Linienlogik und die Auffindbarkeit einzelner Haltestellen und in der Regel die Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Linien und damit die Attraktivität des ÖV.

Denkbar sind einerseits Einbahnführungen beider Linien auf dem nördlichen Abschnitt des Schermenweges und in der Milchstrasse. Daraus ergeben sich jedoch keine erkennbaren Vorteile. Im Gegenteil wirkt sich die Aufsplittung der Haltestellen Schermenweg und/oder Milchstrasse nachteilig aus. Südlich der Unterführung Moosweg ergibt sich mit einer Einbahnführung der Linie 44 der Vorteil, dass die Haltestelle am Bahnhof in eine Richtung in den Umsteigehub der Unterführung Bernstrasse verschoben werden kann. Eine Einbahnführung der Linie 28 an dieser Stelle würde sich mit derselben Überlegung als Nachteil auswirken, da in den vorliegenden Varianten bereits beide Haltestellen in der Unterführung zu liegen kommen. Ausserdem ist die technische Machbarkeit des Linksabbiegens aus der Bernstrasse in die Poststrasse mit der Umgestaltung im Rahmen des Projekts TBO fraglich.

**Variante WO-E**



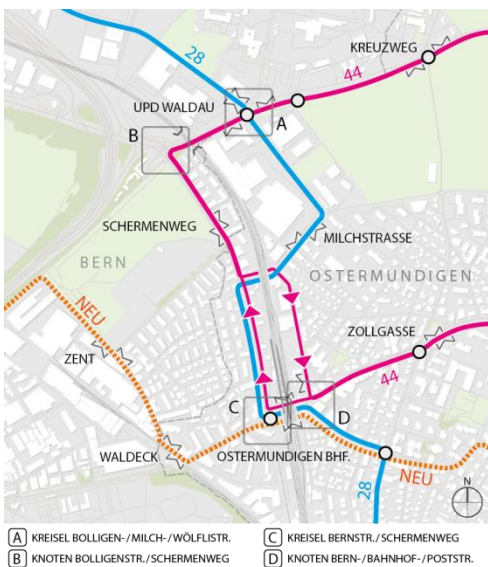
**Eigenschaften**

- Linie 28 via Schermenweg
- Linie 44 im Nordteil via Forel- und Milchstrasse, im Südteil im Einbahnregime Richtung Norden via Schermenweg und Richtung Süden via Poststrasse
- Richtung Norden bedienen beide Linien die Haltekante in der Bahnunterführung Bernstrasse

**Vor- und Nachteile gegenüber der Grundvariante**

- Haltestelle L44 Richtung Bolligen im Umsteige-Hub in der Unterführung
- Haltestelle Poststrasse nur Richtung Süd (bereits in TBO vorgesehen)
- Leicht weniger Verzögerungen in der Poststrasse zu erwarten und geringerer Ausbaugrad nötig dank wegfallendem Bus-Gegenverkehr
- Direktere Linienführung L44
- **Zeitweise mit Wartezeiten und Kapazitätseinbussen aufgrund Linksabbieger Bolligenstr. L44 zu rechnen**
- **Geringe Zusatzbelastung durch den ÖV auf den beiden Kreiseln westlich und östlich der Bahnunterführung aufgrund Einbahnregime**

**Variante OW-E**



**Eigenschaften**

- Linie 28 via Schermenweg Süd, Forel- und Milchstrasse
- Linie 44 im Nordteil via Schermenweg, im Südteil im Einbahnregime Richtung Norden via Schermenweg und Richtung Süden via Poststrasse
- Richtung Norden bedienen beide Linien die Haltekante in der Bahnunterführung Bernstrasse

**Vor- und Nachteile gegenüber der Grundvariante**

- Haltestelle L44 Richtung Bolligen im Umsteige-Hub in der Unterführung
- Haltestelle Poststrasse nur Richtung Süd (bereits in TBO vorgesehen)
- Leicht weniger Verzögerungen in der Poststrasse zu erwarten und geringerer Ausbaugrad nötig dank wegfallendem Bus-Gegenverkehr
- **Geringe Zusatzbelastung durch den ÖV auf den beiden Kreiseln westlich und östlich der Bahnunterführung aufgrund Einbahnregime**

## 3 Beurteilung

### 3.1 Kriterien


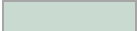


Die Beurteilung erfolgt für die vorgängig definierten Varianten anhand der unten aufgelisteten Kriterien. Zusätzlich werden als Referenzvarianten auch der Ist-Zustand (IST), das ursprüngliche Konzept mit der neuen Buslinie aus dem Jahr 2016 (REF16), sowie das nachträglich leicht angepasste Konzept (REF18) bewertet.

Kriterien	Indikatoren
<b>Betreibersicht</b>	
Kosten Anpassungen	Haltestellen, bauliche Anpassungen Strecke und Knoten
Kosten Betrieb	Fahrzeugeinsatz, Fahrzeiten und -distanzen
Risiken Realisierung und Betrieb	Einsprachegefahr, Abhängigkeiten bei baulichen Eingriffen, langfristige Verfügbarkeit der Strasseninfrastruktur
<b>Aufwärtskompatibilität</b>	
Fahrgastsicht	Flexibilität für Taktverdichtungen und andere Gefässe
<b>Fahrplanstabilität</b>	
Fahrplanstabilität	Fahrzeitverluste (Kn. Schermenweg / Bernstr., Bolligenstr. / Milchstr, ...)
Orientierung / Auffindbarkeit Halte- kanten am Bahnhof Ostermundigen	Distanzen und Querungen zwischen Haltestellen unterschiedlicher Linien
Räumliche Erschliessungswirkung	Abdeckung Haltestellen (insb. Schermenweg Nord (Burgfeld), Milchstrasse)
<b>Allgemeine Sicht</b>	
Kapazitätsreserven Gesamtverkehr	Kapazitätsberechnungen Knoten
Verträglichkeit im Siedlungsumfeld	Frequenz Linie, Verkehrsmenge DTV auf der Strecke, Verkehrsregime, Verkehrssicherheit Fuss- und Veloverkehr, Lärm

### 3.2 Übersichtstabelle Beurteilung

In der Tabelle auf der nächsten Seite werden die Varianten und Referenzen anhand der Kriterien einander gegenübergestellt. Positive Beurteilungen sind dabei grün hervorgehoben, negative rot.

#### Legende Bewertung

	Nicht ausschlaggebend positiv oder negativ
	Positiv beurteilt
	Negativ beurteilt
	Stark negativ beurteilt

Variantenstudie Buslinien auf dem Schermenweg, RKBM | Beurteilung

Kriterien	Variante	IST	REF16	REF18	WO	OW	WO-E	OW-E
<b>Betreibersicht</b>								
Kosten (Investitionen & Betrieb)	keine		Neue Haltestellen Unterführung Bahnhof gemäss TBO		1 neue Haltekante UPD Waldau (Milchstr. Ri. Bolligen) Neue Haltestellen Unterführung Bahnhof und Poststrasse sowie Bedarfsregelung mit LSA am Knoten Bernstrasse / Poststrasse, mit TBO realisierbar		Neue Haltestellen Unterführung Bahnhof und Poststrasse sowie Bedarfsregelung mit LSA am Knoten Bernstrasse / Poststrasse, mit TBO realisierbar	
Risiken (Realisierung & Betrieb)		Privatstrasse Milchstrasse			Privatstrasse Milchstrasse, Einverständnis für Haltestelle in Milchstrasse (evtl Privatgrund)	Privatstrasse Milchstrasse	Privatstrasse Milchstrasse, Haltestelle Poststrasse nur Richtung Süd (bereits in TBO eingeplant)	
Aufwärtskompatibilität (siehe 3.3)								
<b>Fahrgastsicht</b>								
Fahrplanstabilität		Vorwiegend Verspätung durch den Abschnitt Bolligenstrasse (L44)	Dosierstrecke Schermenweg führt zu Verspätung, evtl. Wartezeiten Linksabbieger Bolligenstr. L44	Dosierstrecke Schermenweg führt zu Verspätung	- Evtl. leichte Wartezeiten Einmündung Bernstrasse L44 - Evtl. leichte Wartezeiten Linksabbieger Bolligenstr. L44	Evtl. leichte Wartezeiten Einmündung Bernstrasse L44	- Evtl. leichte Wartezeiten Einmündung Bernstrasse L44 - Evtl. leichte Wartezeiten Linksabbieger Bolligenstr. L44	Evtl. leichte Wartezeiten Einmündung Bernstrasse L44
Orientierung / Auffindbarkeit Haltekanten am Bahnhof Ostermündigen		am Bahnhof schlecht (längere Fusswege von beiden Linien zur Bahn)	Gut		Linie 28 am Bahnhof optimal, Linie 44 auf Tram mässig		Linie 28 und Linie 44 Richtung Bolligen am Bahnhof optimal	
Erschliessungswirkung		Gute Abdeckung	Haltestelle Schermenweg nur in eine Richtung bedient	Gute Abdeckung				
<b>Allgemeine Sicht</b>								
Kapazität Gesamtverkehr		Bestehende Situation Bolligenstrasse überlastet, Bernstrasse teilweise stockender Verkehr	Konflikt Dosierstrecke Schermenweg nicht lösbar		- L44 Einmündung Bernstrasse muss aktiv bewirtschaftet werden - Temporäre Aufhebung Dosierstrecke Schermenweg (L28) - Linksabbieger Bolligenstr. L44 führt zu Kapazitätseinbussen	- L44 Einmündung Bernstrasse muss aktiv bewirtschaftet werden - Temporäre Aufhebung Dosierstrecke Schermenweg (L28)	- L44 Einmündung Bernstrasse muss aktiv bewirtschaftet werden - Temporäre Aufhebung Dosierstrecke Schermenweg (L28) - Linksabbieger Bolligenstr. L44 führt zu Kapazitätseinbussen	- L44 Einmündung Bernstrasse muss aktiv bewirtschaftet werden - Temporäre Aufhebung Dosierstrecke Schermenweg (L28)
Verträglichkeit im Siedlungsumfeld		Referenz	Mehrbelastung Wohngebiet am Schermenweg		Mehrbelastung Wohngebiet an der nördlichen Poststrasse		Leichte Mehrbelastung Wohngebiet an der nördlichen Poststrasse, kein Ausbau Poststrasse nötig	

### 3.3 Beurteilung Aufwärtskompatibilität

#### Taktverdichtung

Bezüglich der Flexibilität der Taktverdichtung (dichter als 15-Min.-Takt) können für die relevanten Knoten folgende Aussagen gemacht werden:

- **Knoten A** Bolligenstrasse / Milchstrasse  
Durch die geradlinige Busführung (L28 und L44) sind die Eingriffe an der Knotensteuerung marginal. Es sind keine separaten ÖV-Phasen erforderlich, welche die Kapazität wesentlich beeinträchtigt, somit ist eine Taktverdichtung ohne grössere Einschränkung möglich. Auch durch das Linkseinbiegen der Linie 44 in die Milchstrasse ergeben sich keine zusätzlichen Verschlechterungen.
- **Knoten B** Schermenweg / Bolligenstrasse  
Der ÖV kann an diesem Knoten nicht wesentlich priorisiert werden, er wird mehrheitlich in den normalen Phasenabfolgen abgewickelt. Somit hat eine Taktverdichtung auf die Auslastung des Knotens keine wesentliche Auswirkung.
- **Knoten C** Schermenweg / Bernstrasse  
Da mit dem Projekt TBO der Verkehr Richtung Bernstrasse dosiert wird, muss bei jeder Busdurchfahrt der Verkehr ausgestossen werden. Zwei Buslinien oder eine Taktverdichtung führen daher zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität auf der Bernstrasse oder zu grösseren Verlustzeiten der Buslinien. Eine quantitative Aussage ist zum heutigen Zeitpunkt nicht machbar, da diese stark von der zukünftigen Verkehrsmenge im Schermenweg abhängig ist.
- **Knoten D** Poststrasse / Bernstrasse  
Damit das Einbiegen von der Poststrasse in die Bernstrasse ohne grössere Verlustzeiten erfolgen kann, muss die Bernstrasse temporär bewirtschaftet werden. Bei einer Taktverdichtung verschlechtert sich die Verkehrsqualität auf der Bernstrasse, oder es entstehen grössere Verlustzeiten für die Buslinie.

#### Geometrie Haltestellen

Alle bestehenden Bushaltestellen der Linien 28 und 44 im Perimeter können mit geringfügigem Aufwand zu Gelenkbushaltestellen erweitert (verlängert) werden. Die in den Drittprojekten KBN und TBO vorgesehenen neuen Haltestellen enthalten mit einer Länge von 20 m bereits die Masse für eine Gelenkbus-Haltekante. In bestimmten Varianten vorgesehene neue Haltestellen in der Milchstrasse und Poststrasse könnten auf dieses Mass projiziert werden. Es gibt es also keine variantenabhängigen Unterschiede.

#### Fazit

Eine Taktverdichtung ist bei allen Varianten möglich, kritisch bezüglich Verkehrsqualität wird nur die Bernstrasse sein. Damit die Funktionalität des ÖV gewährleistet werden kann, müssten bei einer Taktverdichtung die Zulaufstrecken von TBO stärker dosiert werden.

Die Linien 28 und 44 könnten gemäss erster grober Einschätzung innerhalb des Bearbeitungsperimeters mit verhältnismässig geringem Aufwand auf Gelenkbus umgestellt werden. Die Haltestellen Schermenweg und Milchstrasse müssten entsprechend verlängert werden.

### 3.4 Fazit Beurteilung

- Von den Varianten ohne Einbahnelemente schneidet die Variante OW am besten ab. Ihre Hauptnachteile liegen in der Mehrbelastung der Poststrasse und in der peripheren Lage der Haltestelle Ostermundigen Bahnhof der Linie 44. Die Variante WO hat die gleichen Nachteile und zusätzlich eine eingeschränkte Kompatibilität mit KBN.
- Die Einbahnvarianten OW-E und WO-E haben den Vorteil, dass am Bahnhof Ostermundigen beide Buslinien Richtung UPD Waldau an der gleichen Kante an optimaler Lage halten. Nur Richtung Süden liegt die Haltekante der Linie 44 etwas abseits.
- Die Variante OW-E hat die meisten Vorteile und die wenigsten Nachteile und wird deshalb in Kapitel 4 vertieft. Sie ist mit KBN ohne Weiteres kompatibel. Die nötigen Massnahmen an der Post- und Bernstrasse sind mit TBO realisierbar. Bei der Gestaltung der Poststrasse kann auf die neue Rahmenbedingung einer Buslinie Richtung Süden reagiert werden.

## 4 Vertiefung Bestvariante

### 4.1 Verkehrstechnische Beurteilung

Im Bereich vom Projekt KBN wird es durch die Linienführung der Bestvariante keine zusätzlichen Einschränkungen am Knotenablauf geben, und die Infrastruktur von KBN kann ohne zusätzliche Anpassungen weiterverwendet werden. Beim Knoten Schermenweg / Bolligenstrasse wird die Buslinienführung analog der heutigen Steuerung abgewickelt. Mit dem neuen Anschluss Wankdorf wird das Regime beibehalten. Ausfahrend aus dem Schermenweg wird auf dem letzten Teilstück voraussichtlich eine Busspur umgesetzt.

Bei einer Verdichtung der Linie 28 auf 7.5-Min.-Takt würde am Knoten Bolligen / Milchstrasse mittels leichter Priorisierung im Vor- und Nachlauf der Grünzeit rund 5% mehr Kapazität benötigt. Diese Einschränkung liegt in einem vertretbaren Rahmen.

Im Bereich von TBO liegen zwei denkbare Massnahmenbereiche vor:

- Die Ausfahrt der L44 aus der Poststrasse wurde anhand einer Verkehrssimulation auf Basis des Projektes TBO überprüft. Dabei wurde erkannt, dass ohne LSA-Priorisierung die Verlustzeiten sehr hoch sind. Somit muss die Einmündung mit einer LSA bewirtschaftet werden, wodurch die Wegfahrt des Busses ohne grössere Verlustzeiten sichergestellt werden kann. Die Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der Bernstrasse sind dadurch kaum spürbar. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer Tramdurchfahrt in der Bernstrasse keine Priorisierung der Buslinien (L44 und L28) erfolgen kann und dadurch Verlustzeiten entstehen werden (bis zu 30 s). Die LSA Poststrasse kann ausserdem dazu benützt werden, den MIV aus der Poststrasse zurückzuhalten, wenn sich Schleichverkehr vom Schermenweg abzeichnen sollte, um diese Alternativroute weniger attraktiv zu machen. Je nach Situation wird es erforderlich sein, dass bei einer stehenden Kolonne in der Poststrasse vorgängig der Verkehr ausgestossen wird (wenn möglich), damit die freie Fahrt des Busses in die Haltestelle gewährleistet werden kann.

Der Abschnitt Schermenweg Richtung Bärenkreisel wird je nach Verkehrsentwicklung zeitweise an seine Kapazitätsgrenzen stossen. Da nun auf dem südlichen Abschnitt nur noch eine Buslinie fährt, entschärft sich diese Situation



deutlich. Im ursprünglichen Projekt von Tram Region Bern war eine «LSA-Vordosierung» auf dem Schermenweg Richtung Ostermundigen im Bereich der Einmündung Moosweg vorgesehen. Dadurch könnte der südliche Abschnitt des Schermenwegs bei einer Busanmeldung freigehalten werden, wodurch das vollständige Ausstossen verkürzt wird. Gemäss dem Auflageprojekt TBO ist die Erforderlichkeit dieser Massnahme stark von der effektiven Verkehrsentwicklung abhängig, deshalb wird sie bis auf Weiteres im Auflageprojekt beibehalten. Da nun auf dem gesamten Schermenweg eine Buslinie fährt, sind die Anforderungen an diese «LSA-Vordosierung» in den nächsten Projektphasen neu zu beurteilen. Bei einem effektiven Bedarf ist in diesem Fall eine differenzierte Priorisierung nach Buslinie vorzusehen. Dieser Aspekt ist bei der Umsetzung durch TBO zu berücksichtigen.

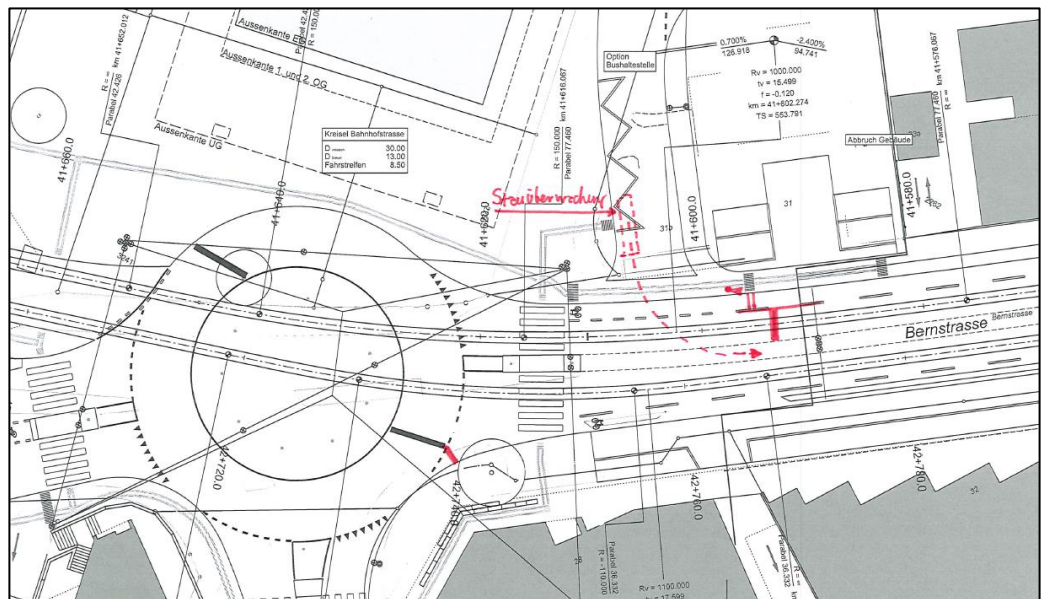


Abbildung 7: Massnahmen Ausfahrt Poststrasse

Im Projekt TBO sind somit folgende Elemente neu zu berücksichtigen:

- Ausfahrtsbewirtschaftung Poststrasse in Bernstrasse mittels LSA inkl. Stauraumüberwachung. Grünzeitreduktion zu prüfen, um Schleichverkehr vom Schermenweg zu verhindern
- Neue Anforderungen vorbehaltene LSA-Vordosierung Schermenweg - Moosweg (differenzierte Priorisierung nach Buslinie)

Je nach Entwicklung der Verkehrsmengen ist es nicht auszuschliessen, dass sich ein Teil des MIV vom Schermenweg auf die Poststrasse verlagert und dort zu Mehrbelastungen führt. Aus ÖV-Sicht führt dies nicht zu einer Verschlechterung der Gesamtsituation. Die Mehrbelastung in der Poststrasse (zu Lasten der Linie 44) geht einher mit einer Minderbelastung im Schermenweg (zu Gunsten der Linie 28). Limitierend bleibt die Bernstrasse mit der Tramlinie. Vorbehalten sind verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Poststrasse, um deren siedlungsorientierten Charakter zu erhalten und Mehrverkehr entgegenzuwirken. Denkbar ist auch ein versenkbarer Poller Mitte Poststrasse bei der Abzweigung Bantigerstrasse. Die Verlagerung des MIV ist unabhängig von der Variantenwahl der Buslinien möglich, aufgrund der Dosierung im Bereich Schermenweg Süd.

## 4.2 Befahrbarkeit Unterführung Moosweg

In der Bestvariante kann es zu Begegnungen entgegenkommender Busse in der Unterführung Moosweg kommen. Die Unterführung ist mit 6 m Strassenbreite + 2 m einseitigem Trottoir zu knapp dimensioniert, um ein Kreuzen zweier Busse zu ermöglichen (ausser bei sehr stark reduzierten Geschwindigkeiten). Zwei Begegnungsfälle sind denkbar. Beide treten nur ein, wenn einer der Kurse bereits eine erhebliche Verspätung eingefahren hat (vgl. dazu den grafischen Fahrplan im Anhang).

- Begegnungsfall von Linie 44 und Linie 28, beide aus Richtung Bolligen kommend (vgl. Abbildung 8):

Dies tritt bei Beibehaltung des heutigen Fahrplanes ein, wenn Linie 44 mit einer Verspätung von 4-5 Minuten unterwegs ist und dadurch mehr oder weniger gleichzeitig wie Linie 28 die Strecke zwischen UPD Waldau und Bahnhof Ostermundigen zurücklegt. In diesem Fall muss ein Bus westlich oder östlich der Unterführung halten, wenn er den entgegenkommenden in die Unterführung einfahren sieht. Die Sichtverhältnisse werden als dazu ausreichend beurteilt. Auf der Zufahrstrecke zur Unterführung beträgt die Breite ebenfalls 6.0 m, allerdings ist die Südseite nicht durch eine Wand beschränkt, sondern nur durch eine Hecke und teilweise ganz offen. Das Passieren zweier Busse wird in diesem Bereich als gut machbar eingestuft bei verlangsamer Fahrt.



Abbildung 8: Begegnungsfall zwischen Linie 28 und Linie 44 im Bereich der Unterführung Moosweg

- Begegnungsfall der entgegengesetzten Kurse von Linie 28: Dieser Fall tritt ein, wenn der Kurs Richtung Bolligen mit einer Verspätung von ca. 7 Minuten unterwegs ist. Auch hier muss ein Bus am einen Ende der Unterführung warten, so dass der andere langsam passieren kann. Dieser Begegnungsfall kann bereits heute auftreten. Es sind bisher keine Probleme mit der Befahrbarkeit bekannt.

Im Normalbetrieb ist nicht mit Begegnungsfällen von Bussen in der Unterführung zu rechnen. Zudem ist die Unterführung mit einem LKW-Fahrverbot belegt, was auch kritische Begegnungen mit Schwerverkehr ausschliesst. Für ein Kreuzen von Bussen mit PW ist die Unterführung ausreichend dimensioniert.

### 4.3 Geometrie Haltestelle Poststrasse

Die im Projekt TBO vorgesehene Haltestelle in der Poststrasse ist für Standardbusse dimensioniert. Mit einer Begradigung der Kurve in der Poststrasse wie in Abbildung 9 dargestellt kann die Haltekante auf 20 m verlängert und dadurch auch von Gelenkbussen bedient werden. Ausserdem besteht so mehr Flexibilität für den Fahrgastwechsel, auch wenn im vorderen Teil der Haltestelle noch Autos stehen, welche in die Bernstrasse einbiegen möchten. Eine erhöhte Haltekante für den niveaugleichen Einstieg ist nach erster Einschätzung machbar. Mittelfristig ist nicht anzunehmen, dass die Haltestelle von Gelenkbussen bedient wird. Deshalb wird empfohlen, im Sinne der Aufwärtskompatibilität den begradigten Strassenverlauf vorläufig mit einer 13-m-Haltekante im Rahmen von TBO zu realisieren.

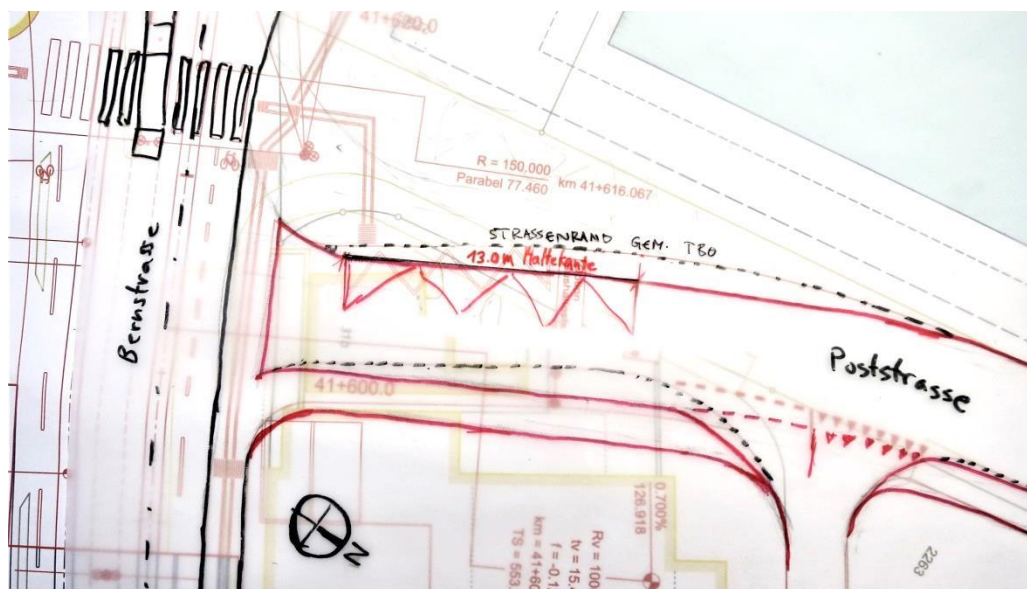


Abbildung 9: Ideenskizze für eine mögliche Anpassung der Poststrasse im Haltestellenbereich

### 4.4 Kostenschätzung Massnahmen

Die folgenden Werte stellen eine erste grobe Schätzung (Genauigkeit +/- 30%) dar. Die Angaben verstehen sich exkl. MwSt.

- Ausfahrtbewirtschaftung Poststrasse  
Ergänzung LSA (Aussenanlage, Tiefbau) 20'000 CHF
- Bushaltestelle Poststrasse (eine Richtung)  
Tiefbauarbeiten inkl. Betonplatte,  
Ausstattung inkl. Wartehalle 280'000 CHF,  
davon 190'000 CHF Wartehalle

### 4.5 Auswirkungen auf das Angebot

- Die Haltestellen UPD Waldau, Schermenweg und Milchstrasse werden von den Linien 28 und 44 unverändert zu heute bedient.
- Am Bahnhof Ostermündigen halten alle Linien zusammen mit der Tramlinie in der neuen Unterführung Bernstrasse und verfügen dadurch über optimale Umsteigeverhältnisse auf die anderen Linien wie auch auf die Bahn. Einzig Linie 44

Richtung Gümligen hält in der Poststrasse, ca. 70 m entfernt. Die abgesonderte Haltestellenlage ist mittels geeigneter Signalisation zu verdeutlichen. Die Umsteigewege auf die Bahn sind für die betroffenen Fahrgäste trotzdem besser als heute dank den neu geplanten Perronaufgängen aus der Unterführung Bernstrasse.

- Die geplanten Verdichtungskurse von Linie 44 zwischen Bolligen und Ostermundigen können nicht am Bahnhof Ostermundigen wenden, da das Rechtsabbiegen aus der Poststrasse nicht möglich ist. Dies wäre bei allen betrachteten Varianten so. Die Kurse müssen daher bis Ostermundigen Zollgasse weitergeführt werden, was aus Fahrgastsicht sinnvoll ist. Nachteilig ist dabei zu nennen, dass mit der Betriebsänderung im Projekt TBO das Wenden um das Dreieck Zollgasse für Busse nur im Gegenuhrzeigersinn möglich ist, weshalb die neue Tram- und Bushaltestelle Richtung Bahnhof Ostermundigen nicht angefahren werden kann. Das Ein- und Aussteigen der wendenden Verdichtungskurse muss daher an der Haltestelle Richtung Oberfeld stattfinden, was durch entsprechende Signalisation zu verdeutlichen ist. Die Ausgleichszeit ist dementsprechend auf den Endhaltepunkt in Bolligen beschränkt (vgl. Netzgrafik im Anhang). Denkbar wäre eine Weiterführung des Verdichtungskurses bis Gümligen (i.e. Viertelstundentakt auf der ganzen Strecke). Dazu wäre aber ein zusätzliches Fahrzeug nötig. Die Nachfrage auf dem Ast Ostermundigen - Gümligen müsste entsprechend nachgewiesen werden können. Dies wäre bei Bedarf vertieft zu prüfen.

#### 4.6 Auswirkungen auf den Fuss- und Veloverkehr

Der Schermenweg liegt auf einer Velo-Hauptverbindung zwischen Ostermundigen und der Berner Innenstadt. Die Problematik, dass die Velofahrenden aufgrund des vom Bärenkreisel her zurückstauenden Verkehrs in den Spitzenzustunden nicht vorfahren können, wird durch die Lage der ÖV-Linien nur sehr bedingt beeinflusst. Mit der vorliegenden Bestvariante wird der Abschnitt jedenfalls nicht noch zusätzlich zum üblichen Schwerverkehr und zur Linie 28 durch Busse der Linie 44 beansprucht. Eine weitere wichtige Veloverbindung führt durch die Unterführung Moosweg in den nördlichen Teil von Ostermundigen. Mit der insgesamt tiefen Verkehrsbelastung in diesem Bereich wird die Unterführung als wenig konfliktrichtig für den Veloverkehr gesehen.

Der Fussverkehr wird durch die Linienführungsvarianten nicht nennenswert tangiert. Die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Ostermundigen sind in die Beurteilung im Kapitel 3.2 eingeflossen.

#### 4.7 Änderungen gegenüber dem Konzept 2016 (Vorgängerstudie)

- Die neue **Linie N** erfährt keine Änderungen.
- **Linie 28** erfährt im Perimeter ebenfalls keine Änderungen. Auf der Strecke zwischen Bahnhof Ostermundigen und Ostermundigen Süd ist vorgesehen, dass die Linie neu direkt über die Bahnhofstrasse in die Obere Zollgasse fährt, statt den Umweg über die Bernstrasse zu nehmen. Dies wurde vorgängig zur vorliegenden Vertiefungsstudie beschlossen.
- **Linie 44** soll neu über den Schermenweg und im südlichen Teil in Richtung Gümligen über die Poststrasse verkehren. Im Konzept 2016 war im nördlichen Teil eine Einbahnführung über Milchstrasse und Schermenweg vorgesehen. Im südlichen Teil sollte die Linie parallel zur Linie 28 über den Schermenweg und die Unterführung Bernstrasse geführt werden. Mit der neuen Linienführung sind keine erheblichen Fahrzeitveränderungen zu erwarten. Die Abbiegemanöver Richtung Süd im Bereich der Unterführung Moosweg zwischen Schermenweg und Poststrasse wiegen sich in etwa auf mit den wegfallenden Abbiegemanövern

in die Milchstrasse und vom Moosweg in den Schermenweg. In Richtung Nord bleibt die Linienführung gleich.

- Nachfolgende **Verlustzeiten an Einzelknoten** beziehen sich auf den Zustand 2030 mit den realisierten Projekten KBN und TBO. Die Zeitangaben sind Abschätzungen, welche auf Erfahrungswerten basieren. Die effektiven Verlustzeiten sind stark abhängig von der Umsetzung der ÖV-Priorisierung (Lichtsignalsteuerung) und den effektiven Verkehrsbelastungen. Mit der neuen Linienführung über die Poststrasse ist eine deutliche Entlastung im Schermenweg zu erwarten. Die Verlustzeiten am Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse und Bolligenstrasse/Milchstrasse sind ähnlich zu heute.

Abschätzung Verlustzeiten an Einzelknoten						
Abbiegebeziehung	REF16		REF18		OW-E	
	L44	L28	L44	L28	L44	L28
Südwärts Bolligenstrasse - Milchstrasse	30s	20s	10s	20s	10s	20s
Nordwärts Milchstrasse - Bolligenstrasse	10s	20s	10s	20s	10s	20s
Südwärts Bolligenstrasse - Schermenweg	-	-	30s	-	30s	-
Nordwärts Schermenweg - Bolligenstrasse	30s	-	30s	-	30s	-
Südwärts Schermenweg - Bernstrasse	100s	100s	100s	100s	-	50s
Nordwärts Bernstrasse - Schermenweg	10s	10s	10s	10s	10s	10s
Südwärts Poststrasse - Bernstrasse	-	-	-	-	20s	-
<b>Total Richtung Süd</b>	<b>130s</b>	<b>120s</b>	<b>140s</b>	<b>120s</b>	<b>60s</b>	<b>70s</b>
Total Richtung Nord	50s	30s	50s	30s	50s	30s
Summe	330s		340s		210s	

- Mit den oben ausgewiesenen Verlustzeiten werden bei Linie 28 und Linie 44 in Richtung Süd jeweils **Anpassungen der geplanten Fahrzeit** von einer zusätzlichen Minute in den HVZ im Rahmen der Fahrplankonzipierung mit Umsetzung TBO empfohlen. Dies, um die Verlustzeiten im Bereich Schermenweg / Poststrasse aufzufangen (vgl. Netzgrafik im Anhang). Ausserdem erscheint die 2016 bemessene Fahrzeit von Linie 44 zwischen UPD Waldau und Bahnhof Ostermundigen mit 3 Minuten sehr knapp. In der Studie 2016 konnte TBO noch nicht in die Fahrzeitenkonzipierung einberechnet werden.

## 4.8 Fazit Vertiefung Bestvariante

- Die Bestvariante hat auf die Drittprojekte KBN und BUGAW keine Auswirkungen. Im Projekt TBO sind zwei LSA-Massnahmen mitzuberücksichtigen, nämlich eine Buspriorisierung am Knoten Schermenweg / Moosweg und eine Bewirtschaftung der Ausfahrt aus der Poststrasse in die Bernstrasse.
- Ein Begegnungsfall Bus-Bus in der Unterführung Moosweg ist geometrisch kritisch. Im Normalbetrieb sollte dieser Fall nicht eintreten (gemäss heutigem Fahrplan). Tritt er ein, so werden die vorhandenen Sichtverhältnisse als ausreichend dazu beurteilt, dass ein Bus genügend früh das Passieren des entgegenkommenden Busses abwarten kann. Dies kann bereits heute bei der Linie 28 vorkommen.
- Die neue Haltestelle Poststrasse der Linie 44 kann im Projekt TBO dahingehend optimiert werden, dass ein niveaugleicher Halt für Gelenkbusse möglich ist. Dies wird im Sinne der Aufwärtskompatibilität empfohlen.
- Die Bestvariante beinhaltet als einzige Änderung gegenüber dem Konzept 2016 im Bearbeitungsperimeter die Einbahnführung der Linie 44 südwärts über die Poststrasse mit dortiger Haltestelle.
- Die Verlustzeiten der Linie 44 Richtung Gümligen verringern sich gegenüber der Referenzvariante 2016 um gut eine Minute, da der Engpass Bärenkreisel umfahren wird. Auch bei Linie 28 sind in Richtung Süd Verbesserungen von knapp einer Minute zu erwarten, hauptsächlich aufgrund der Entlastung im Schermenweg Richtung Bärenkreisel. Es ist jedoch weiterhin mit Verlustzeiten von 60-70s auf beiden Linien in den HVZ zu rechnen. Hinsichtlich Fahrplanstabilität sind leichte Verbesserungen aufgrund der Trennung der beiden Linien im südlichen Schermenweg und auf der Poststrasse zu erwarten, wodurch die Abhängigkeiten verringert werden. Wichtigster Faktor bleibt das Tram, welches aufgrund seiner Priorisierung bei allen Einmündungen in die Bernstrasse gleich auf die Buslinien einwirkt.

# 5 Empfehlung

Die Variante OW-E mit Beibehaltung der Linienführung von Linie 28 und Einbahnführung der Linie 44 über Poststrasse und Schermenweg wird zur Umsetzung empfohlen, sobald die neue Buslinie N in Betrieb geht.

Für den Versuchsbetrieb der neuen Linie N zwischen Ostermundigen und Breitenrain wird empfohlen, den Umsetzungshorizont nach Realisierung TBO beizubehalten. Es wurde diskutiert, ob ein dreijähriger Versuchsbetrieb bereits vorgängig durchgeführt werden könnte. Aufgrund verschiedener in den nächsten Jahren laufender Projekte<sup>1</sup> im Perimeter der neuen Buslinie wird davon abgeraten, da die Aussagekraft des Versuchsbetriebes dadurch sehr beschränkt wäre.

<sup>1</sup> KBN, BUGAW, Neubau Haltestelle Guisanplatz, Bären-Tower, ... (vgl. Kap. 1.2)

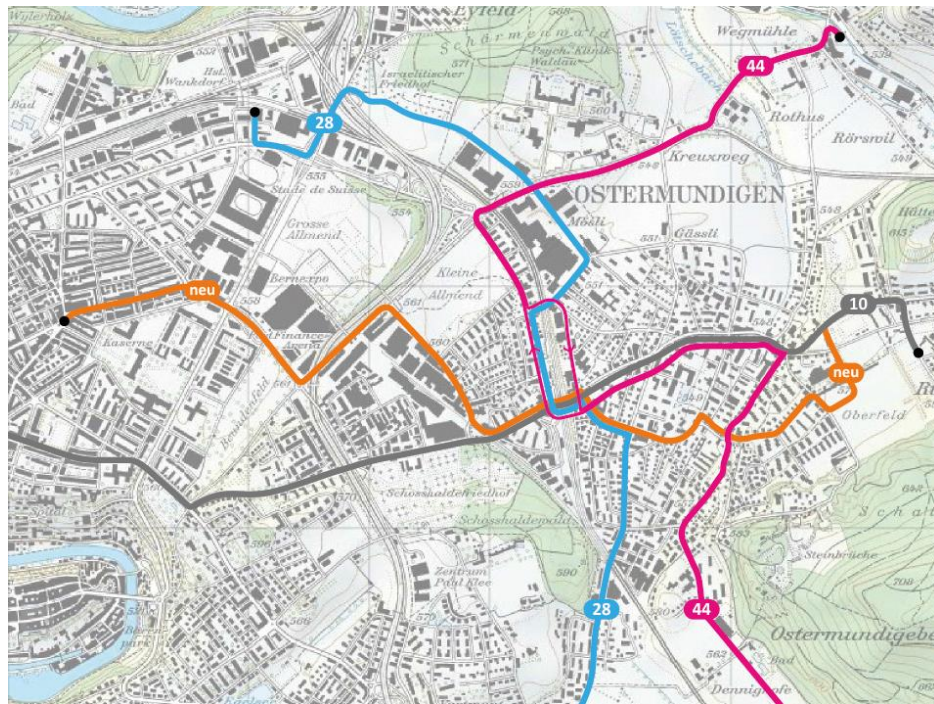


Abbildung 10: Übersicht Linienführungen mit der empfohlenen Bestvariante OW-E; Hinweis: Gemäss Projekt TBO ist die Rütli nicht mehr direkt an den Bahnhof angeschlossen.

### Weiteres Vorgehen

Folgende Massnahmen sind alsbald möglich in das Projekt TBO einzuspeisen und in dessen Rahmen umzusetzen:

- Ausfahrbewirtschaftung Poststrasse - Bernstrasse (siehe Kapitel 4.1)
- Geometrische Anpassung Poststrasse im Bereich der neuen Bushaltestelle (siehe 4.3)

Die geänderten Anforderungen an die vorbehaltene «LSA-Vordosierung» Schermenweg - Moosweg (Priorisierung nach Buslinie, vgl. 4.1) sind in der nächsten Projektphase durch TBO zu berücksichtigen.

Mit Inbetriebnahme der neuen Buslinie N sind die folgenden Massnahmen umzusetzen:

- Neue Linienführung Buslinie 44 gemäss Bestvariante OW-E
- Geeignete Haltestellensignalisation für Linie 44 Richtung Gümligen von und zu der Unterführung Bernstrasse mit neuem Perronaufgang (mit den SBB bereits im Rahmen TBO zu koordinieren)
- Fahrplananpassung der Linien 28 und 44 (Zusatzminute zwischen UPD Waldau und Bahnhof Ostermundigen südwärts, siehe Kapitel 4.7;)

Bei der Umgestaltung der Poststrasse soll deren siedlungsorientierter Charakter möglichst erhalten bleiben, um einer allfälligen Verkehrsverlagerung vom Schermenweg entgegenzuwirken. Verkehrsberuhigungselemente mit möglichst geringer Auswirkung für den Busbetrieb sind zu prüfen. Sollte es trotz der Beruhigungsmassnahmen auf der Poststrasse zu Ausweichverkehr vom Schermenweg kommen, soll die Gemeinde Ostermundigen geeignete weiterführende Massnahmen prüfen.

# Anhang 1

## Angepasste Netzgrafik

Hinweis: Die Fahrzeitenänderungen dienen als Empfehlung für die Fahrplankonzipierung im Rahmen der Einführung von TBO. Es muss damit gerechnet werden, dass sich die S-Bahn-Fahrpläne bis zu diesem Zeitpunkt ändern werden. Entsprechend wurde hier auf eine Detailabstimmung der Umsteigeverbindungen verzichtet.

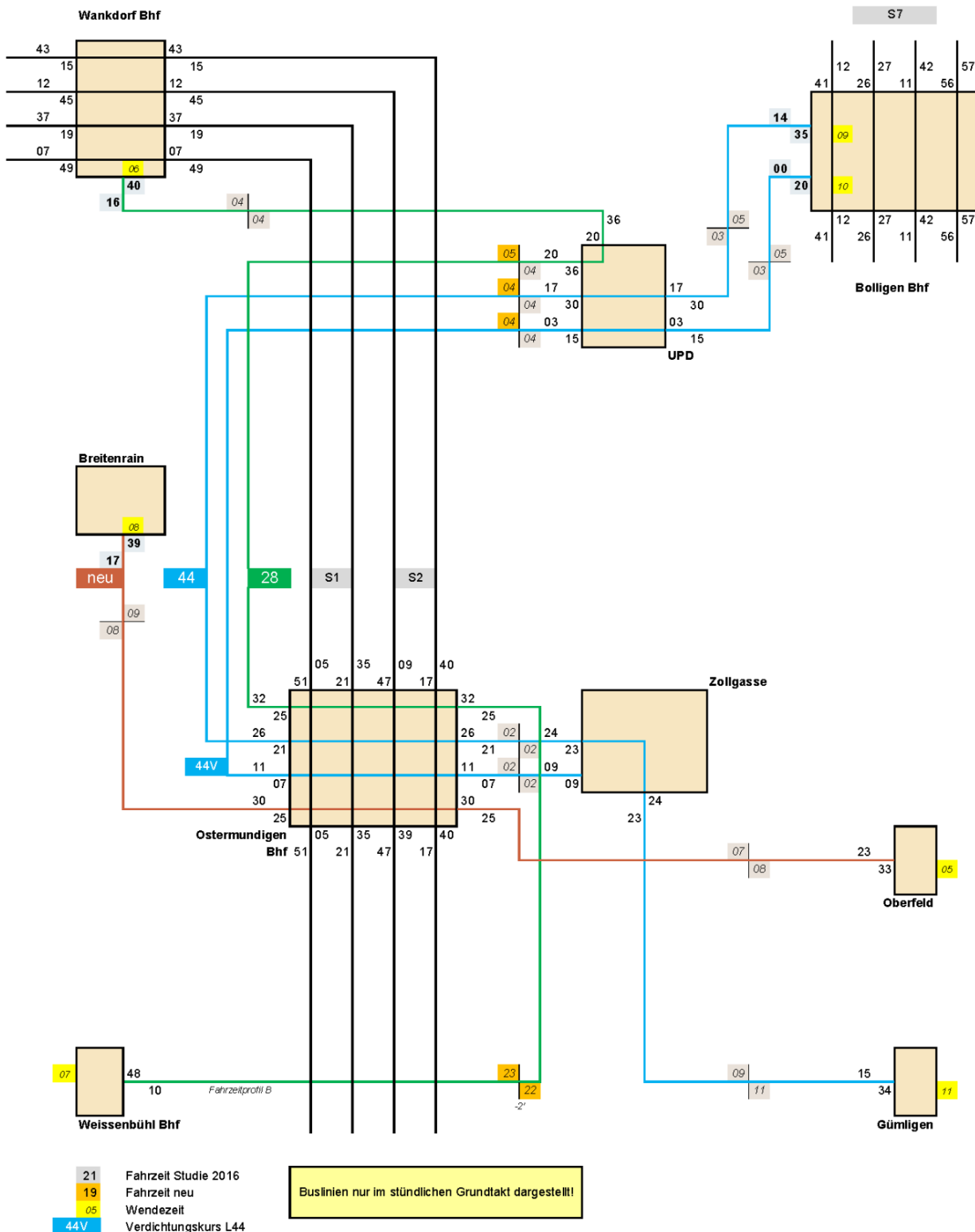


Abbildung 11: Netzgrafik Konzept 2028/29



**Grafischer Fahrplan UPD Waldau - Ostermundigen Bahnhof**

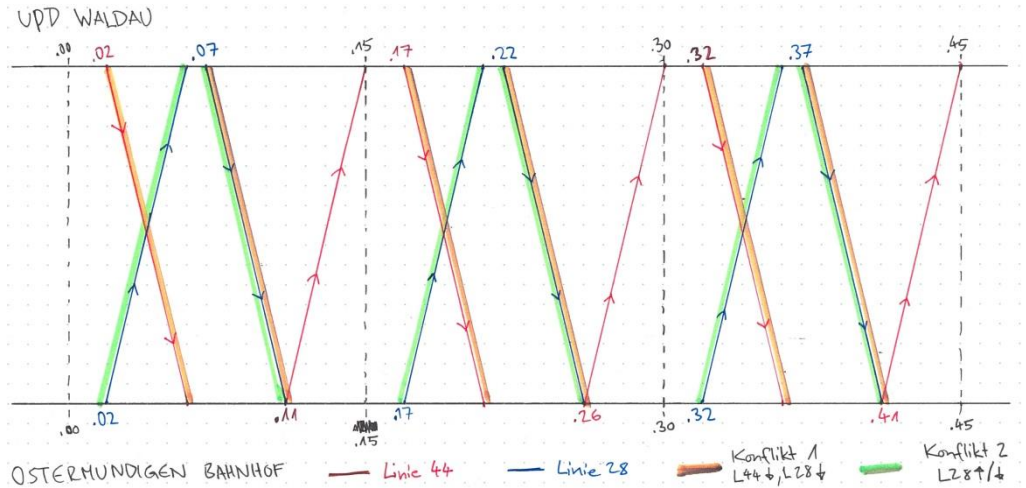


Abbildung 11: Grafischer Fahrplan für Linien 28 und 44

Die potenziellen Konflikte (in orange und grün) in der Unterführung Moosweg (ca. in der Mitte der Strecke zu verorten) treten wie in Abbildung 11 ersichtlich nur auf, wenn es zeitliche Verzögerungen gibt, so z.B. eine bei einer Verspätung von 4-5 Minuten auf der Linie 28 Richtung Waldau (Konflikt grün) oder der Linie 44 Richtung Bahnhof (Konflikt orange). Linie 44 Richtung Waldau fährt in der Bestvariante nicht durch die Unterführung. Die Betrachtungen basieren auf dem Fahrplan aus der Studie 2016.

## Anhang 2: Schlussbericht Studie 2016

# **ÖV-Erschliessung Bern Nord– Ostermundigen–Worblental**

Schlussbericht

Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM

15. April 2016



## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Begleitgruppe**

Laurent Reusser, RKBM (Projektleitung)  
Christoph Abbühl, Gemeinde Bolligen  
Urs Gloor, Stadt Bern  
Christoph Hofer, Bernmobil  
Christine Hostettler, RKBM  
Adrian Kranz, Bernmobil  
Peter Masciadri, Gemeinde Stettlen  
Hans Moser, Kommission Verkehr Sektor Ost  
Daniel Schwarz, AÖV  
Walter Wirz, Gemeinde Ostermundigen  
Roman Zürcher, RBS

### **Gesamtprojektleitung**

Peter Schoop, Metron Verkehrsplanung Brugg  
Maria Andreou, Metron Verkehrsplanung Brugg  
Stefan Manser, Metron Bern

Metron Verkehrsplanung AG  
Stahlrain 2  
Postfach  
5201 Brugg  
T 056 460 91 11  
info@metron.ch  
www.metron.ch

The logo for Metron, featuring the word 'metron' in a lowercase, sans-serif font. The letter 'm' is stylized with a horizontal bar underneath it.



# Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung</b>	<b>7</b>
<b>1 Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2 Analyse Markt</b>	<b>11</b>
2.1 Fragestellungen	11
2.2 Untersuchungsgebiet	11
2.3 Bevölkerung	12
2.4 Arbeitsplätze	13
2.5 Raumstruktur	14
2.6 Nachfragebeziehungen	15
<b>3 Analyse ÖV</b>	<b>16</b>
3.1 Fragestellungen ÖV-Angebot	16
3.2 ÖV-Netz und Erschliessung	16
3.3 Räumliche Erschliessung	18
3.4 Angebot und Güteklassen	20
3.5 Probleme im Betriebsablauf	21
3.6 Fazit: Schwachstellen im ÖV	22
<b>4 Vorgaben</b>	<b>23</b>
4.1 Schlüsselprobleme	23
4.2 Zielsetzungen	23
4.3 Randbedingungen	23
4.4 Strassennetz	24
4.5 Anbindung Deisswil	24
<b>5 Konzeptionelle Grundüberlegungen</b>	<b>25</b>
5.1 Netzentwicklung	25
5.2 Unbestrittene Netzelemente	27
5.3 Neue Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen Oberfeld	28
5.4 Neue Netzelemente	29
<b>6 Varianten</b>	<b>30</b>
6.1 Variantenaufbau	30
6.2 Variante 1: Streckung der Linien	31
6.3 Variante 2a: Neuverknüpfung bei der UPD	32
6.4 Variante 2b: Neuverknüpfung im Ortszentrum	33
6.5 Variante 3: Linie 28 nach Deisswil	34
6.6 Variante 4a: Zwei Linien nach Bolligen Bhf	35
6.7 Variante 4b: Linie 28 nach Bolligen Bhf	37
6.8 Variante 5: Direktere Routen	38
6.9 Variante 6: Optimierung Linie 44	39
6.10 Variante 7: Synthesevariante	40
<b>7 Variantenvergleich</b>	<b>42</b>
7.1 Variantenmerkmale	42
7.2 Beurteilung der Varianten	43
7.3 Empfehlungen	44
7.4 Anbindung von Deisswil	45

<b>8</b>	<b>Umsetzungsvorschlag 2018–2021</b>	<b>47</b>
8.1	Erwägungen	47
8.2	Buskonzept 2018–2021	48
8.3	Verknüpfung neue Linie–Linie 26 am Breitenrainplatz	51
8.4	Betriebskosten	53
8.5	Gegenüberstellung zum ursprünglichen Konzept 2011	54
	<b>Anhang</b>	<b>55</b>
	Anhang 1: Netzgrafik 2018	55
	Anhang 2: Fahrplanentwurf der neuen Linie	56

# Zusammenfassung

## Merkmale des empfohlenen Buskonzepts

### Linie 28 Wankdorf Bhf–Ostermundigen Bhf–Zollgasse–Burgernziel–Eigerplatz–Weissenbühl Bhf

- Unveränderte Route in Ostermundigen
- Durchgehender 15-Min.-Takt tagsüber

### Linie 44 Bolligen Bhf–Ostermundigen Bhf–Zollgasse–Dennigkofen–Gümligen Bhf

- Verkürzung der Route im Burgfeldquartier:  
**Neu** via Milchstrasse (Richtung Süd, wie Linie 28) bzw. gänzlich via Schermenweg (Richtung Nord)
- 30-Min.-Takt tagsüber
- **Neu** 15-Min.-Takt in der Morgen- und Abendspitze auf dem Abschnitt Bolligen Bhf–Ostermundigen Zollgasse

### Neue Linie Breitenrainplatz–Zentweg–Ostermundigen Bhf–Oberdorfstrasse–Oberfeld

- Via Bahnhofstrasse–Flurweg–Ahornweg
- Haltestellen gemäss ursprünglichem Konzept
- Anschlüsse am Bahnhof Ostermundigen an die S1 von/nach Bern
- Durchgehender 15-Min.-Takt tagsüber

## Liniennetz

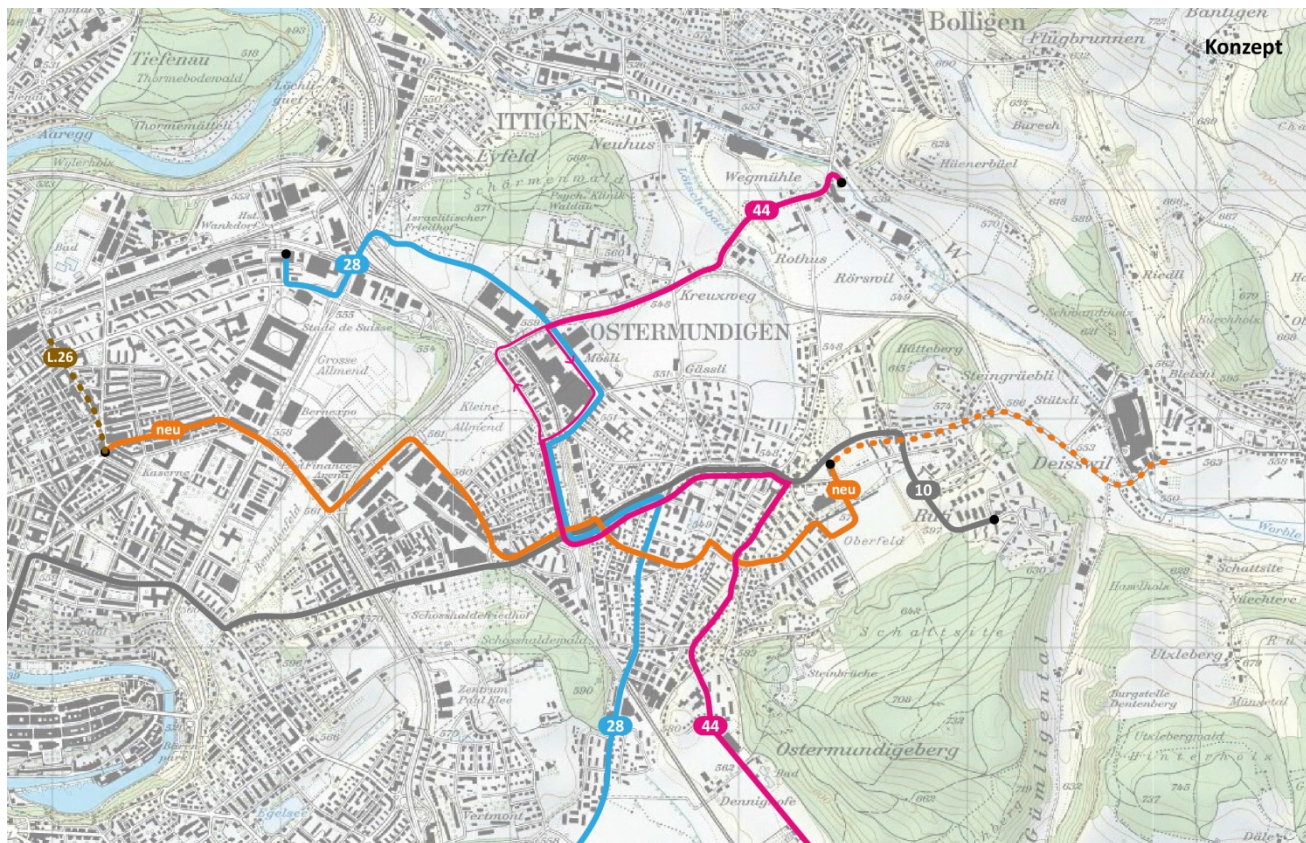


Abbildung:  
Liniennetz Buskonzept 2018–2021  
(= Variante 7)



## Angebotskonzept der Linien

Vorgesehen ist folgende Taktfolge je Zeitbereich für die betroffenen Linien:

Zeitbereich	Mo–Fr	Sa	So	Abend
<b>Linie 26</b>				
– Breitenrain–Wylergut	20'	20'	–	–
– Breitenrain–Wylergut, neu <sup>1)</sup>	15' <sup>1)</sup>	30' <sup>1)</sup>		
<b>Linie 28</b>				
– Bern Wankdorf Bhf–Eigerplatz–Weissenbühl Bhf	15'			
– Abschnitt Wankdorf Bhf–Brunnadernstrasse		30'	–	30' <sup>2)</sup>
<b>Linie 44</b>				
– Bolligen Bhf–Ostermundigen Bhf–Gümligen Bhf	30'	30'	30'	–
– Abschnitt Bolligen Bhf–Ostermundigen Zollgasse	15' <sup>3)</sup>			
<b>Neue Linie</b>				
– Breitenrainplatz–Ostermundigen Bhf–Oberfeld	15'	30'	–	30'
– Betriebszeit	6–20 h	6–20 h	–	20–22 h

<sup>1)</sup> Bei Verknüpfung der Linie 26 am Breitenrainplatz mit der neuen Linie

<sup>2)</sup> An Werktagen bis 22 Uhr

<sup>3)</sup> Neu 15-Min.-Takt in der Morgen- und Abendspitze, neu 9 Kurspaare (heute 2 in der Morgenspitze)

Tabelle 1:  
Fahrplanangebot Konzept (Kursfolgezeiten)

Die neue Linie ergänzt das heutige Angebot und ermöglicht attraktive, umsteigefreie Fahrten zwischen Ostermundigen und dem Breitenrainquartier sowie den Arbeitsplätzen am Guisanplatz. Es entstehen alternative Verbindungen zur Umsteigefahrt mit der überlasteten Linie 10 über den Viktoriaplatz. Eine spürbare Entlastung dieser Linie ist jedoch nicht zu erwarten, die Engpässe am Morgen stadtauswärts bleiben bestehen.

Als Option könnte die neue Linie im Westen mit der Linie 26 verbunden sowie im Osten Richtung Deisswil verlängert werden, wenn sich hier eine Entwicklung abzeichnet.

## Betriebskosten

Verdichtung der Linie 44:

Die Linie 44 soll zwischen Bolligen und Ostermundigen Zollgasse zum 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden. Die Finanzierung erfolgt über das Grundangebot, mit kleineren Kostenfolgen für Ostermundigen und Bolligen.

Neue Linie:

Die Einführung der neuen Linie erfolgt im Rahmen eines Versuchsbetriebs, dessen Kosten zu 1/3 der Kanton übernimmt. 2/3 der Kosten sind von den Gemeinden zu übernehmen. Die Aufteilung ist Sache der Gemeinden und der RKBM.

Es wird von einem Kostendeckungsgrad von mindestens 20 Prozent ausgegangen.

Für die neue Linie beträgt der Betriebsaufwand rund 1.3 Millionen Franken pro Jahr.

Verlängerung der neuen Linie nach Deisswil:

Eine Verlängerung der Linie nach Deisswil, die ein weiteres Fahrzeug erfordern würde, hätte zusätzliche Kosten von rund 440'000 Franken zur Folge.

# 1 Einleitung

## **Ausgangslage**

Das ausgedehnte Siedlungsgebiet Bern Nord–Ostermundigen–Worblental wird im öffentlichen Verkehr hauptsächlich durch 3 S-Bahn-Linien (S1, S2 und S7) sowie die Tramlinie 9 und die Buslinie 10, die vom Hauptbahnhof ausgehen, erschlossen. Daneben verkehren im Perimeter weitere Linien: Während die Linie 26 fast ausschliesslich der Erschliessung von Wohngebieten dient, erschliessen die Linien 28 und 44 sowie 40 und 41 auch Arbeitsplätze und andere Zielorte. Zudem verbinden sie verschiedene Gemeinden und Ortsteile miteinander, mit überwiegend tangentialem Verlauf. Die Linien 40, 41 und 44 sind auch mit Haltepunkten der S7 verknüpft.

Im Gebiet befinden sich ausgeprägte Wohnschwerpunkte und dichte Arbeitsplatzstandorte, aber auch wichtige Zielorte wie etwa das Expo-Gelände oder das Stade de Suisse. Vor allem um den Bahnhof Wankdorf hat sich in den letzten Jahren eine Vielzahl von Firmen angesiedelt, wobei die Entwicklung teilweise noch im Gang ist. Auch westlich des Guisanplatzes ist eine grosse Überbauung am Entstehen.

Mit dem Ausbaukonzept war vorgesehen, nach der Realisierung von Tram Bern West auch die sehr stark überlastete Buslinie 10 durch eine Tramlinie mit wesentlich höherer Kapazität und auch grösserer Attraktivität zu ersetzen.

Im Hinblick auf diese Umstellung wurden in den Jahren 2010–2011 bereits Studien zur entsprechenden Anpassung des Busnetzes verfasst. Auch die verwaltungsinterne Vernehmlassung von Ende 2011 liegt vor. Zentraler Bestandteil war eine neue Buslinie vom Breitenrainplatz durch das südöstliche Wohngebiet von Ostermundigen bis Deisswil, mit einem Seitenast ins Gebiet Hättenberg.

## **Anlass und Handlungsbedarf**

Nach dem ablehnenden Abstimmungsentscheid zu Tram Region Bern bedarf es einer Überprüfung und Aktualisierung des geplanten Erschliessungsnetzes, insbesondere der vorgesehenen neuen Linie «N». Dies ist im Bericht «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland RGSK II» als Massnahme «ÖV-W-2a» festgehalten. Zudem hat diese Linie auch aufgrund der Umnutzung des Berna-Areals in Deisswil noch mehr Gewicht gewonnen.

Die vorliegende Studie muss auch im Zusammenhang mit der gewünschten Stärkung des öffentlichen Verkehrs, den prognostizierten Nachfragezunahmen und den praktisch ausgeschöpften Kapazitäten der Linie 10 betrachtet werden.

## **Begleitung**

Die Abklärungen wurden bearbeitet mit einer Begleitgruppe.

Insgesamt fanden 5 Begleitgruppensitzungen statt, zudem eine separate Besprechung mit den Transportunternehmen sowie 2 Besprechungen mit der RKBM.

## **Grundlagen**

Beigezogen wurden folgende Grundlagen:

1. Regionalkonferenz Bern-Mittelland/Tram Region Bern  
Tram Region Bern, Buskonzept Ostermundigen–Bern,  
Auswertung der Mitwirkung  
9. März 2010
  2. Regionalkonferenz Bern-Mittelland/Tram Region Bern  
Tram Region Bern: Teilprojekt Buskonzept Ostermundigen–Bern  
Infras, 30. August 2010
  3. Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Neue Buslinie Breitenrain–Oberfeld,  
Auswertung der verwaltungsinternen Vernehmlassung,  
17. November 2011
  4. Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Neue Buslinie Breitenrain–Oberfeld/–Hättenberg–Deisswil (inkl. Anhang)  
Kontextplan AG, 29. November 2011
  5. Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern,  
Auswertung der Mitwirkung  
7. Juli 2014
  6. Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Verkehrliche Auswirkungen neuer Arbeitsplatzkonzentrationen im Raum Bern  
21. August 2014
-

## 2 Analyse Markt

### 2.1 Fragestellungen

Der Analyse des Marktes sind folgende Fragen voranzustellen:

- Wie lässt sich die Siedlungsstruktur im Gebiet grob charakterisieren (Dichte, Arbeitsplatzschwerpunkte, Zentrumsstruktur)?
- Wo sind – gegenüber dem Jahr 2010 – massgebende Siedlungen oder Umnutzungen entstanden?
- Wie gross sind die Wunschlinien
  - **von** den Wohngebieten ins (Stadt-)Zentrum bzw. zum Bahnhof;
  - **in** das Erschliessungsgebiet, insbesondere zu den Arbeitsplatzschwerpunkten oder anderen wichtigen Zielorten?

### 2.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst einerseits

- die Gemeinde Ostermundigen
- den Ortsteil Deisswil der Gemeinde Stettlen
- das Nordquartier der Stadt Bern bis zum Breitenrainplatz im Westen

andererseits die bestehenden Linien

- 26 Breitenrain–Wylergut (im Sinne von Synergien)
- 28 Bern Wankdorf Bhf–Ostermundigen  
(–Kirchenfeld–Eigerplatz–Weissenbühl)
- 44 Bolligen Bhf–Ostermundigen (–Gümligen)

**Nicht** Gegenstand der Untersuchungen sind hingegen die Linien bzw. Abschnitte:

- Linie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen (separate Studie)
- Linie 40 Allmendingen/Sonnenfeld–Egghölzli–Papiermühle–Kappelisacker
- Linie 41 Zollikofen–Papiermühle–Breitenrain

### 2.3 Bevölkerung

Einen ersten Eindruck der Siedlungsstruktur und -dichte gibt die folgende Darstellung:

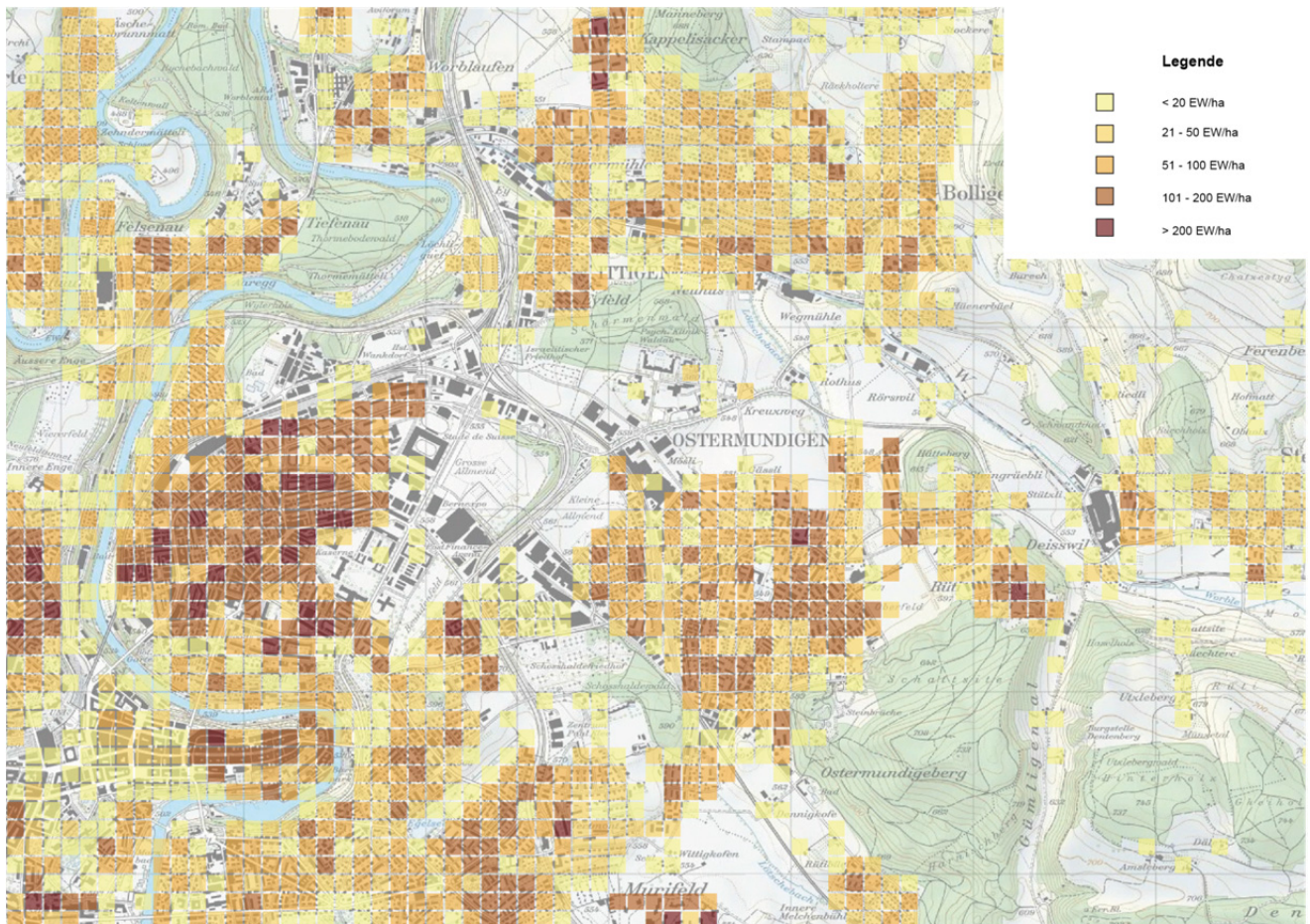


Abbildung 1:  
Bevölkerungsdichte 2013

Auffällig sind die hohen Siedlungsdichten im Breitenrain, westlich des Bahnhofs Ostermundigen (Burgfeldquartier, auf Stadtgebiet von Bern), im Zentrum von Ostermundigen sowie in der Rütli.

## 2.4 Arbeitsplätze

Ergänzend zur Abbildung zeigt die folgende Abbildung die räumliche Verteilung und Dichte der Arbeitsplätze:

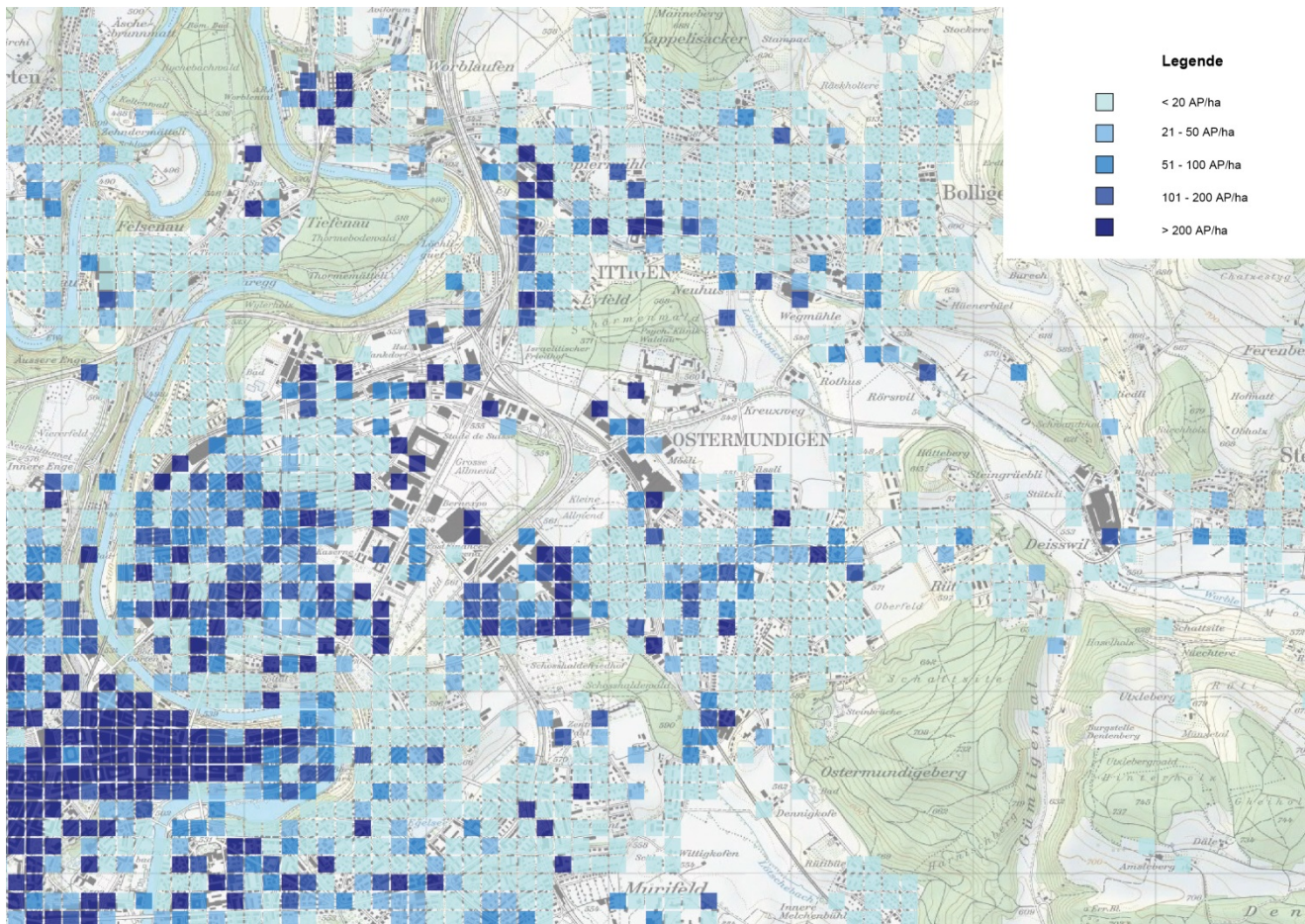


Abbildung 2:  
Arbeitsplatzdichte 2012

Zu den ersichtlichen Schwerpunkten im Breitenrain, Galgenfeld und um den Bahnhof Ostermundigen werden in den nächsten Jahren weitere Gebiete um den Bahnhof Wankdorf und beim Guisanplatz hinzukommen.

## 2.5 Raumstruktur

Die folgende Darstellung zeigt in qualitativer Weise die wichtigsten Zielorte:

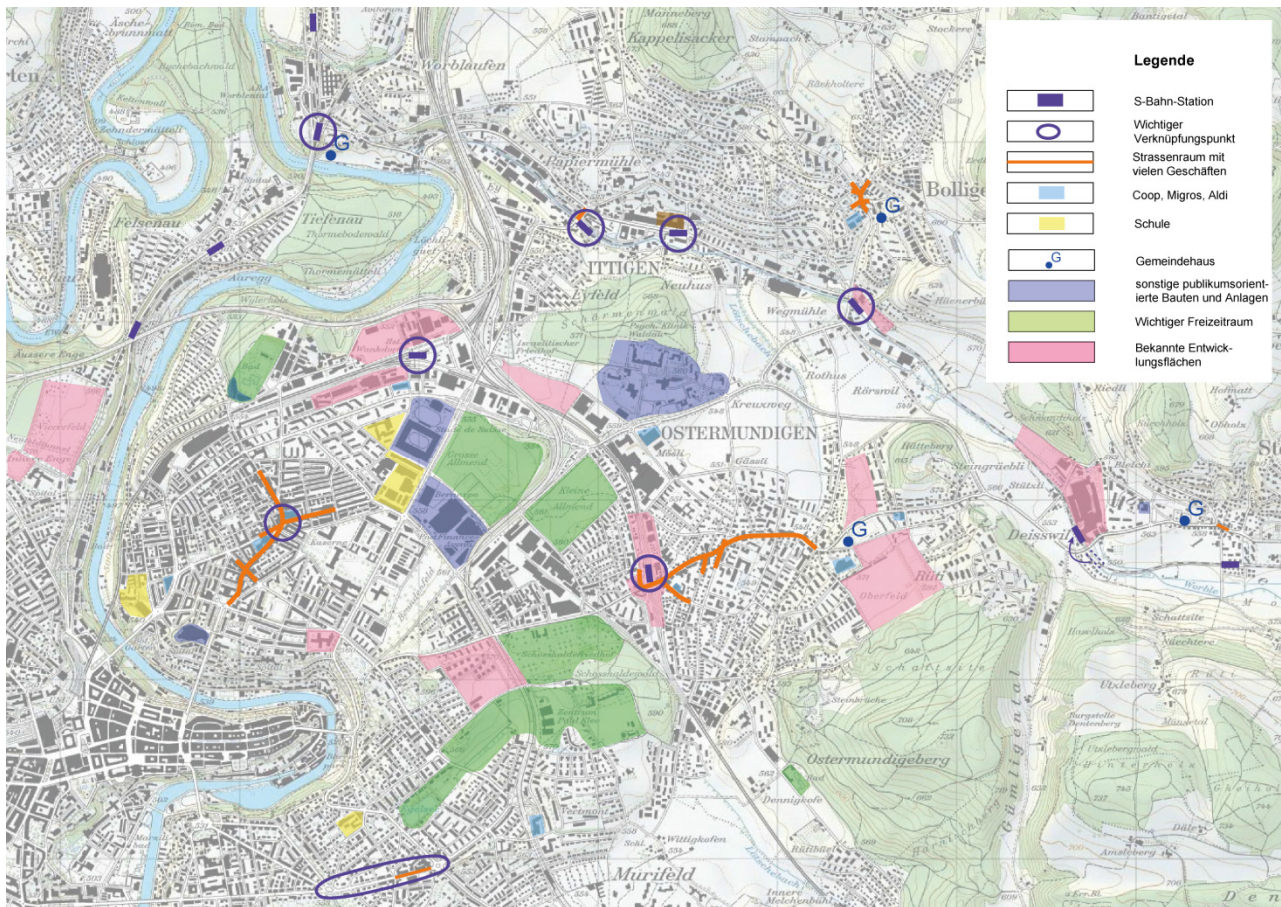


Abbildung 3:  
Raumstruktur

Erkennbar sind als Zielorte:

- Der langgezogene Zentrumsbereich von Ostermundigen mit verschiedenen Einkaufsgelegenheiten und weiteren Dienstleistungseinrichtungen
- Der Breitenrainplatz in Bern als Quartierzentrum: Seine Bedeutung reicht bis an die Grenze zu Ostermundigen
- Das Messengelände beim Guisanplatz
- Die Universitätsklinik und Poliklinik für Psychiatrie, UPD Waldau

Wichtige Entwicklungsgebiete sind im Hinblick auf das neue Buskonzept:

- Bereich Wölflistrasse (nördlich der Bahnlinie bzw. Autobahn)
- der Ortsteil Deisswil (Bernapark)
- Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Ostermundigen
- Oberfeld in Ostermundigen

Neben den S-Bahn-Haltestellen sind ebenso als Verknüpfungspunkte von Bedeutung

- der Breitenrainplatz
- der Bereich Burgernziel/Thunplatz

## 2.6 Nachfragebeziehungen

Im Hinblick auf die gewünschte Anbindung von Deisswil bzw. des Worblentals wurden die Wunschlinien von bzw. zur Gemeinde Ostermundigen aus dem Verkehrsmodell ausgewertet. Die folgende Darstellung zeigt die Relationen im Gesamtverkehr (MIV und ÖV) mit dem Worblental sowie den drei Zonen des Verkehrsmodells, die unmittelbar an den Breitenrainplatz angrenzen.

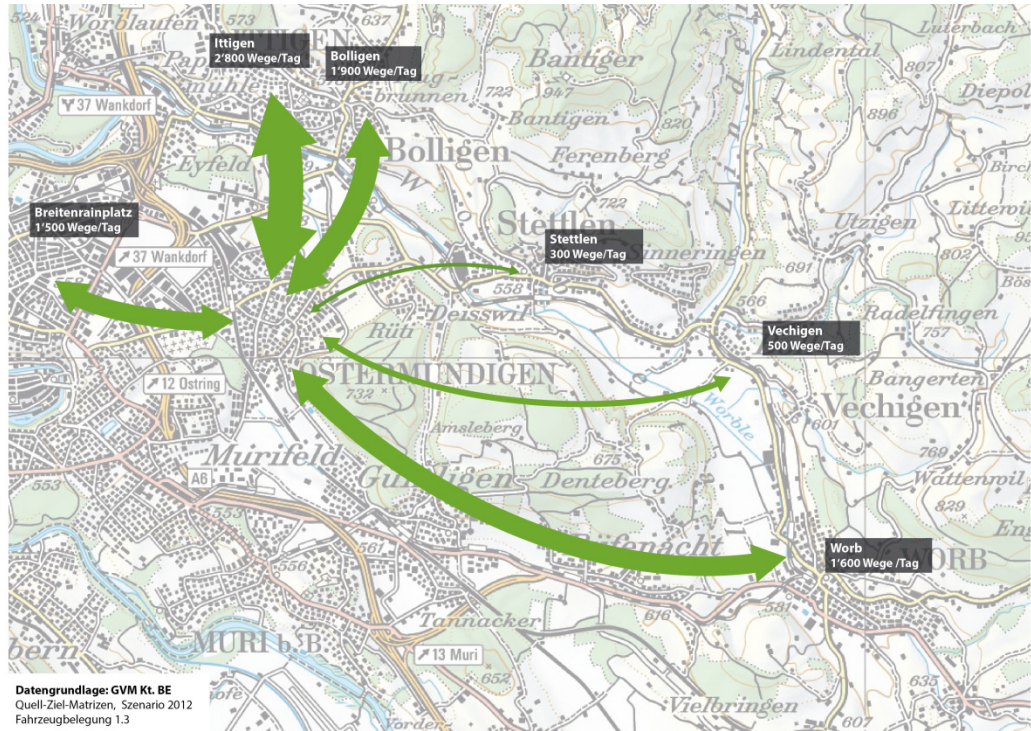


Abbildung 4: Ausgewählte Wunschlinien aus dem kantonalen Verkehrsmodell (MIV und ÖV)

Das Potenzial zwischen Ostermundigen und Breitenrain ist insgesamt wesentlich grösser, wenn die teilweisen Entwicklungsgebiete im Bereich Guisanplatz bzw. weitere Bereiche um den Breitenrainplatz einbezogen werden. Für die Relation Worb–Ostermundigen bestehen heute verschiedene mögliche Fahr-routen.

Sehr deutlich wird aber, dass die für eine neue Verbindung Ostermundigen–Deisswil interessanten Nachfragepotenziale mit den Gemeinden Stettlen und Vechigen sehr bescheiden sind.



# 3 Analyse ÖV

## 3.1 Fragestellungen ÖV-Angebot

Der Analyse des Marktes sind folgende Fragen voranzustellen:

- Wie ist das heutige Angebot hinsichtlich Erschliessung, Direktverbindungen, Verknüpfung mit der S-Bahn und zeitlicher Verfügbarkeit zu beurteilen?  
In welchen Aspekten bestehen angebotsseitige Lücken oder Schwachstellen?
- Welches sind die Grundfunktionen der verschiedenen Verkehrsangebote?
- Wo bestehen infrastrukturelle und betriebliche Schwachpunkte?

## 3.2 ÖV-Netz und Erschliessung

### Liniennetz

Das ausgedehnte Siedlungsgebiet Bern Nord–Ostermundigen–Worblental wird hauptsächlich durch fünf Linien, die vom Hauptbahnhof Bern ausgehen, erschlossen:

- S-Bahn-Linien S1/S2 mit den Haltepunkten Wankdorf und Ostermundigen
- S-Bahn-Linie S7 mit den Haltepunkten Papiermühle, Ittigen, Bolligen und Deisswil
- Tramlinie 9 via Breitenrainplatz und Guisanplatz bis Bahnhof Wankdorf
- Buslinie 10 via Viktoriaplatz, Ostermundigen Bahnhof bis Rüti

Daneben verkehren im Perimeter weitere Linien: Während die Linie 26 fast ausschliesslich der Erschliessung von Wohngebieten dient, erschliessen die Linien 28 und 44 auch Arbeitsplätze und andere Zielorte. Zudem verbinden sie verschiedene Gemeinden und Ortsteile miteinander, mit – in Bezug auf den Agglomerationskern – überwiegend tangenialem Verlauf. Die Linien 28 und 44 sind mit Haltepunkten der Normalspur-S-Bahn, die Linie 44 zudem mit dem Haltepunkt Bolligen der RBS-Linie 7 verknüpft.

---

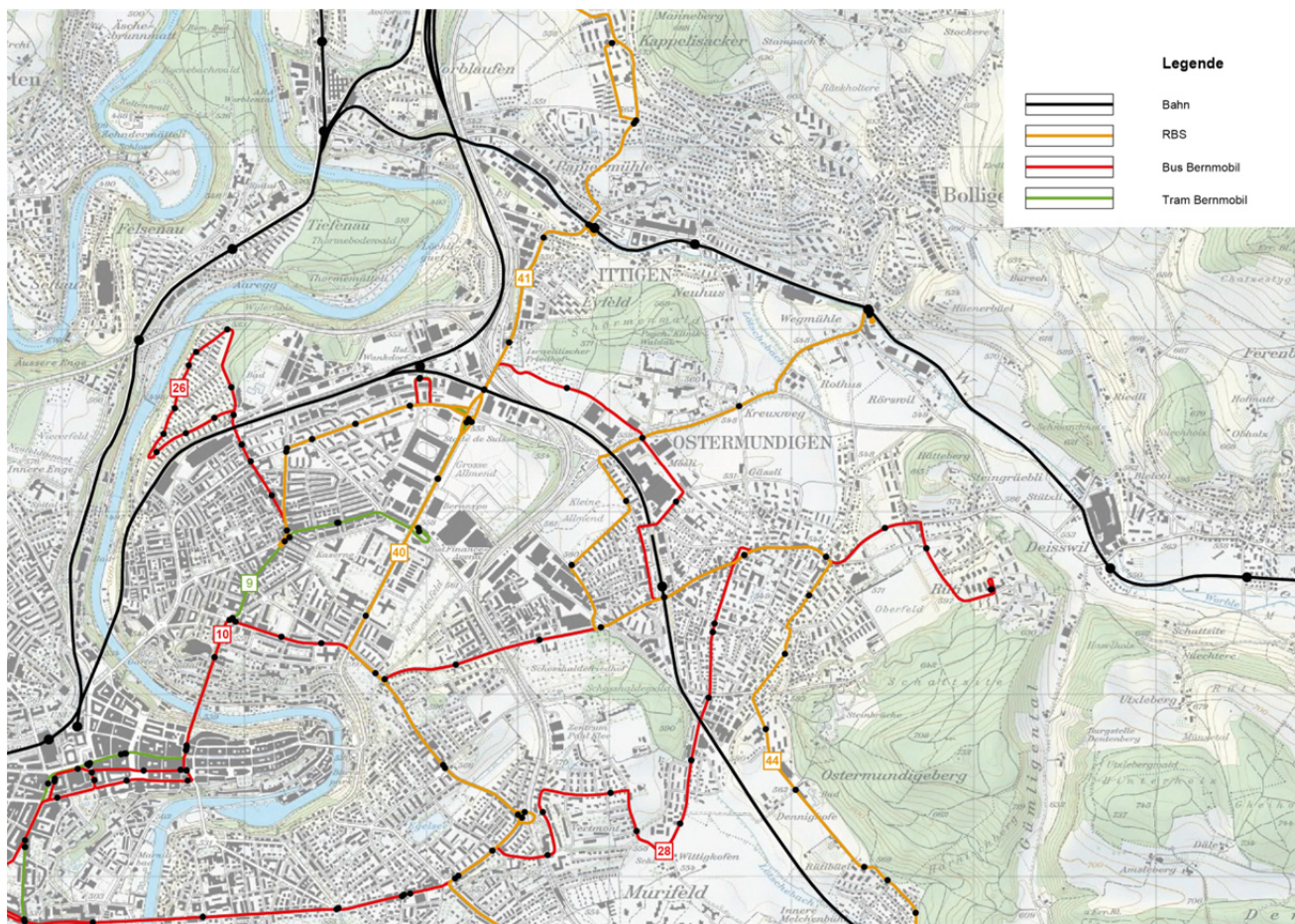


Abbildung 5:  
 ÖV-Liniennetz 2015  
 (Quelle: GIS Kanton Bern)

Die Karte lässt einige Grundprobleme in der Linienführung erkennen:

- Die Tangentiallinie 28 Bern Süd–Wankdorf Bhf weist auf dem Abschnitt Murifeld–Ostermündigen Bhf und auch auf dem Abschnitt Ostermündigen Bhf–Wankdorf Bhf verschiedene Umwege und entsprechend viele Ablenkungen auf.
- Für die Linie 44 Gümligen–Bolligen Bhf gilt dies in noch weit ausgeprägterem Mass. Eine wesentliche Ursache liegt in der Route via Zentweg und Mittelholzerstrasse. Entsprechend ist z. B. eine Fahrt vom Zentrum Ostermündigen zur UPD Waldau sehr unattraktiv.

### 3.3 Räumliche Erschliessung

Die folgende Abbildung zeigt die Erschliessungswirkung, wenn als Radius 500 m bei den Bahnhaltedpunkten und 300 m bei den Bushaltestellen zugrunde gelegt werden:

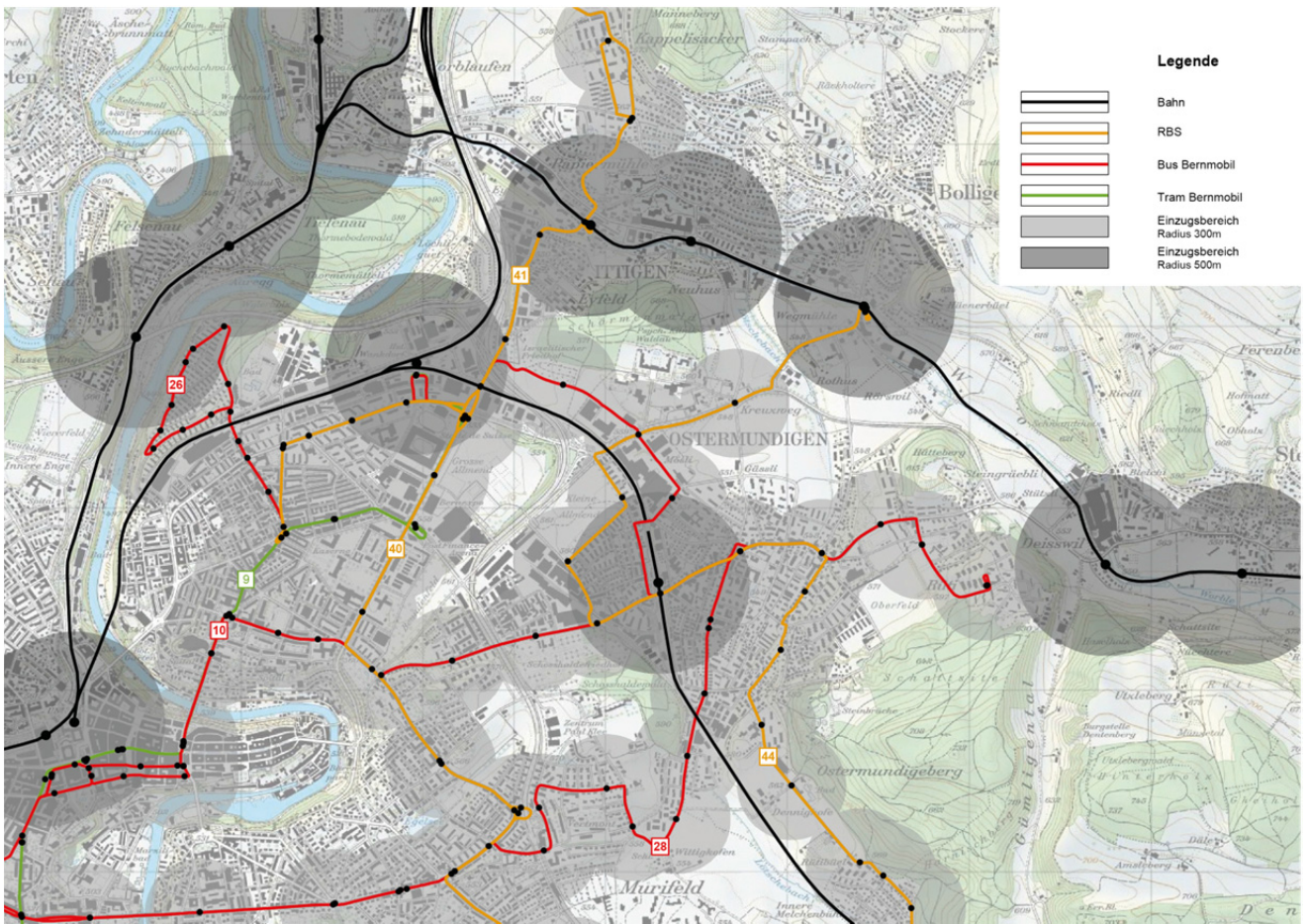


Abbildung 6:  
Liniennetz und Erschliessungswirkung

**Erschliessungslücken**

Wird als Kriterium der für Ortserschliessung übliche maximale Anmarschweg von 300 m (Luftlinie) angenommen, sind heute in Ostermundigen folgende Gebiete planerisch nicht erschlossen:

- Im Norden UPD Waldau, Gässli und Hättenberg
- Im Osten Steingrüebli
- Im Südosten Oberfeld (in Überbauung)

Festzuhalten bleibt jedoch, dass der Grossteil dieser Gebiete maximal 500 m von der nächsten Haltestelle entfernt ist, wie die folgende Darstellung belegt:

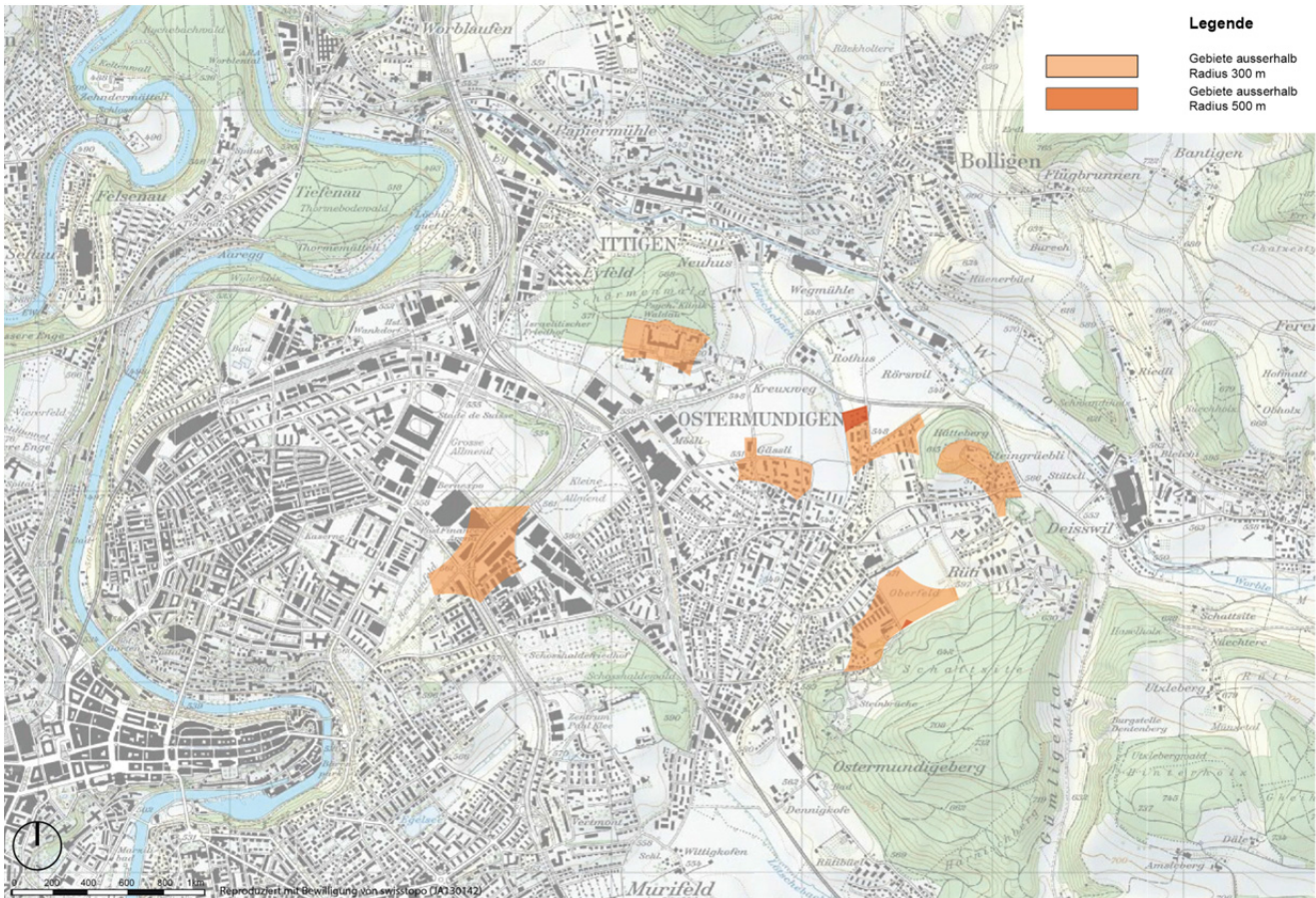


Abbildung 7:  
Heutige Erschliessungslücken

### 3.4 Angebot und Güteklassen

#### Übersicht Busangebot 2015

Das derzeitige Fahrplanangebot lässt sich wie folgt darstellen:

Zeitbereich	Mo-Fr	Sa	So	Abend
<b>Linie 26</b>				
- Breitenrain-Wylergut	20'	20'	-	-
<b>Linie 28</b>				
- Bern Wankdorf Bhf-Eigerplatz	15'			
- Abschnitt Wankdorf-Brunnadernstrasse		30'	-	30 <sup>1)</sup>
<b>Linie 40</b>				
- Kappelisacker-Wankdorf-Ostring-Muri-Sonnenfeld/Allmendingen	15'	15'	30'	30'
<b>Linie 41</b>				
- Breitenrain-Papiermühle-Zollikofen Bhf	15' (HVZ)			
<b>Linie 44</b>				
- Bolligen Bhf-Ostermundigen Bhf-Gümligen Bhf	30'	30'	30'	-
- Abschnitt Bolligen Bhf-Ostermundigen Bhf	15 <sup>2)</sup>			

1) An Werktagen bis 22 Uhr

2) Ab Dez. 2015, nur in der Morgenspitze, mit 2 Kurspaaren

Tabelle 2:  
Fahrplanangebot 2015 (Kursfolgezeiten)

#### ÖV-Güteklassen

Die folgende Darstellung gibt die Erschliessungsgüte, d. h. die zeitliche Verfügbarkeit in Anzahl Kursen pro Stunde, in Abhängigkeit von der Entfernung zur nächsten Haltestelle wieder:

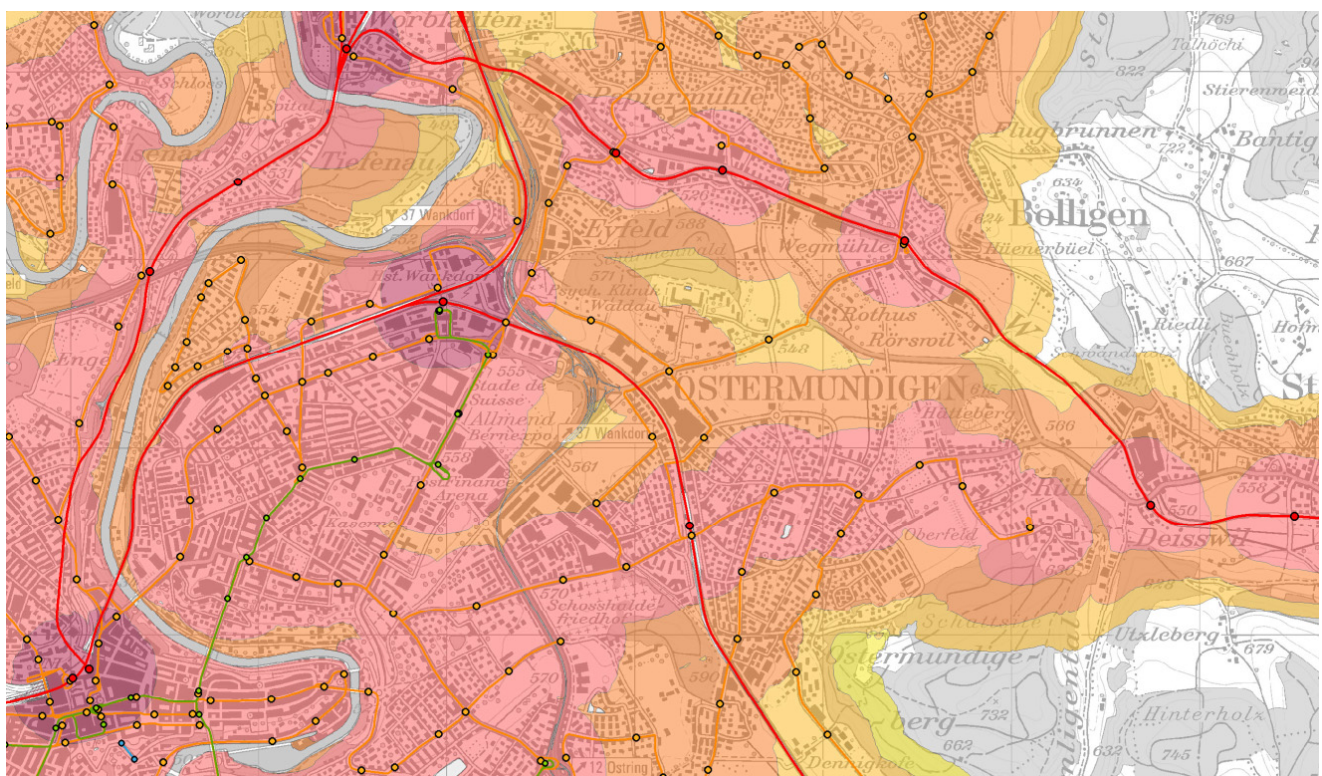


Abbildung 8:  
Liniennetz und ÖV-Güteklassen

### 3.5 Probleme im Betriebsablauf

Vor dem Hintergrund der für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr erforderlichen Betriebsbedingungen sind zwei Bereiche entscheidend:

- Strassenquerschnitte mit eingeschränkten Kreuzungsmöglichkeiten
- Strassenabschnitte mit grossen Behinderungen

Strassenquerschnitte:

Als Beispiel einer nur bedingt für den Bus tauglichen Route kann die Mittelholzerstrasse dienen:



Abbildung 9:  
Mittelholzerstrasse mit Längsparkierung

Strassenabschnitte mit Staus:

Die wohl gravierendsten Behinderungen im Untersuchungsgebiet betreffen die Linie 44 mit der Route über die Bolligenstrasse.



Abbildung 10:  
Bolligenstrasse und Zollstrasse  
(9.6.2015, 16.30 Uhr)

### 3.6 Fazit: Schwachstellen im ÖV

Zusammenfassend lassen sich folgende Schwachstellen im heutigen Netz festhalten:

#### **Erschliessungslücken**

- in den nördlichen und südlichen Siedlungs-Randgebieten von Ostermundigen, insbesondere im Gebiet Oberfeld

#### **Vermischung von Funktionen** im Netz zwischen

- flächiger Erschliessung von Siedlungsgebieten und
- Verbindung von Gemeinden

→ Sehr grosse **Umwegfahrten**, v. a. auf der Linie 44

#### **Teilweise fehlende Anbindung bzw. Verknüpfung**

- Verbindung von Ostermundigen zum Breitenrainplatz
- Verbindung von Deisswil nach Ostermundigen (Zentrum); entsprechend der Siedlungsentwicklung
- direkte Verbindung vom oberen Worblental nach Ostermundigen
- Verknüpfung am Bahnhof Ostermundigen (Infrastruktur)

→ **Netzlücken**

#### **Eingeschränkte Zuverlässigkeit**

- Bolligenstrasse (Korrektion Bolligenstrasse Nord bis 2020)
- Strassenzüge mit einseitiger Parkierung

→ **Tiefe Beförderungsgeschwindigkeiten, Verspätungen**

---

## 4 Vorgaben

### 4.1 Schlüsselprobleme

Als Schlüsselprobleme im heutigen ÖV-Angebot und -Betrieb, aber auch im Hinblick auf eine Neukonzipierung, sind zu nennen:

- Verflechtung des Netzes mit verschiedenen gegenseitigen Abhängigkeiten
- Grosse räumliche und auch betriebliche Einschränkungen an den möglichen neuen Verknüpfungspunkten Breitenrainplatz, Guisanplatz sowie Bahnhof Deisswil
- Einschränkungen in der Befahrbarkeit von (möglichen) Routen durch schmalen Querschnitt und/oder Parkierung

Die Entwicklung eines neuen Konzepts soll **zwei Stossrichtungen** verfolgen:

- Verbesserungen der Erschliessung (namentlich durch eine neue Linie) sowie der Verbindungen
- Beschleunigung und Verbesserung der Zuverlässigkeit der Linien

### 4.2 Zielsetzungen

Der Entwicklung eines neuen Buskonzepts Bern Nord–Ostermundigen–Worbental lassen sich folgende Zielsetzungen voranstellen:

- Bessere Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte
- Kürzere Reisezeiten innerhalb des Gebiets, sowie auch in der Transportkette mit der Bahn
- Überprüfung des Konzepts zur Linie «N» und der bestehenden Linien 28 und 44
- Entlastung der Linie 10 und des Zentrums von Bern

**Inhaltlich** geht es um die Erschliessung der Gebiete ausserhalb der Hauptachse (Linie 10), um eine Optimierung des – teilweise komplizierten – Netzes und auch um eine Entschärfung der sich weiter zuspitzenden Kapazitätsproblematik im gesamten Korridor.

**Formal** gilt es, die Ergebnisse der bisherigen Studien vor dem Hintergrund des politischen Entscheids aufzunehmen und darauf aufbauend ein aktualisiertes Angebotskonzept zu entwickeln. Dies soll – nach der entsprechenden Mitwirkung – in das Regionale Angebotskonzept 2018–2021 aufgenommen werden.

### 4.3 Randbedingungen

Auszugehen ist von folgenden Randbedingungen:

#### **Konzepte S-Bahn**

- Zeitlage und Takt unverändert

#### **Konzept Linie 10**

- Fahrroute in Ostermundigen **unverändert** auf der Route Bernstrasse–Rütiweg

#### **Neu verfügbare Infrastrukturen**

- Korrektur Bolligenstrasse Nord ab **2020**

#### **Zeithorizont des Angebotskonzepts Bus**

- Ab Fahrplanwechsel im Dez. 2017



**Nicht** ausgegangen werden kann somit

- von einer verbesserten Umsteigesituation am Bahnhof Ostermundigen, der eine verbesserte Verknüpfung erlauben würde.

#### 4.4 Strassennetz

Die folgende Abbildung stellt die heutigen Strassenverhältnisse bzgl. Querschnitt und Betrieb dar:

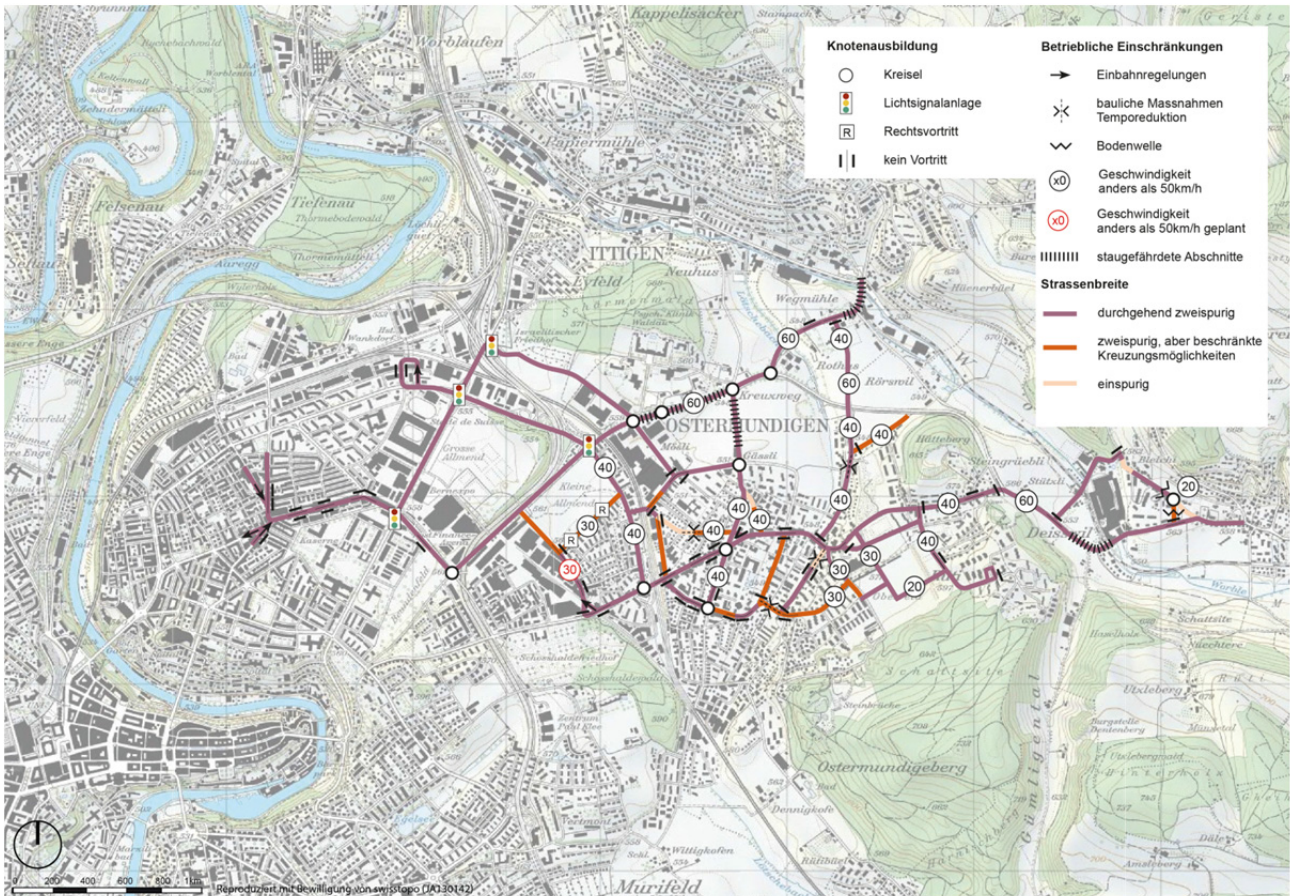


Abbildung 11:  
Heutige Strassenverhältnisse

Die Abbildung bildet die Grundlage, welche Strassenzüge sich in welcher Weise für die Führung von Buslinien mit der jeweiligen Funktion (Erschliessung oder Verbindung) eignen.

#### 4.5 Anbindung Deisswil

Hinsichtlich der angestrebten Anbindung von Deisswil kann Folgendes festgehalten werden:

- Auf dem bestehenden Bahnhofplatz ist ein Wendemanöver nicht möglich.
- Mit der Verschiebung des Bahnhofs bzw. der Haltekante neu nördlich des Gleises wäre eine solche Umsteigesituation wenig vorteilhaft.
- Eine Bedienung mit einer Schleife durch das Bleichequartier kommt nicht in Frage, da jeweils in einer Richtung grosse Umwege entstünden.
- Ein Wendemanöver beim Fabrikhof ist nicht optimal, könnte aber für einen Versuchsbetrieb in Betracht gezogen werden.

# 5 Konzeptionelle Grundüberlegungen

## 5.1 Netzentwicklung

### Abstützung auf vier Funktionen

Die Konzeptentwicklung beruht auf folgenden Funktionen:

- **Anbindung Orts-/Quartierzentrum**  
(auch einer benachbarten Gemeinde)
- **Zubringer zur S-Bahn**  
(und teilweise auch zur Linie 10)
- **Anbindung regionaler Zielorte**
- **Quer-Verbindungen** zwischen den S-Bahn-Korridoren

### Anbindung Orts-/Quartierzentrum

Zu unterscheiden ist hier zwischen

- der Anbindung zum Stadtzentrum (mit der Linie 10)
- der Anbindung an das Ortszentrum in Ostermundigen
- der Anbindung an das Quartierzentrum Breitenrain (neu)

Anbindung zum Stadtzentrum (mit der Linie 10):

Mit einem Abstand von 400 m (sowie 500 m) beidseits zur Achse der Linie 10 ergeben sich folgende Erschliessungsbereiche:

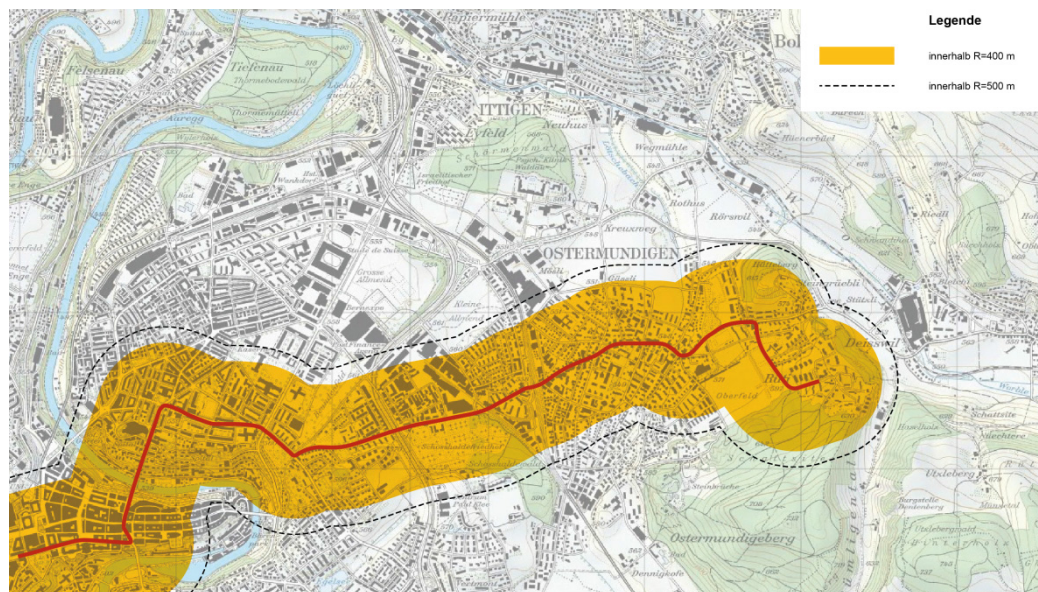


Abbildung 12:  
Erschliessungsbereich der Linie 10 mit 400 m Entfernung von der Achse;  
Gestrichelter Bereich (500 m) entspricht ÖV-Güteklasse C<sup>1</sup> gemäss VSS-Norm

Innerhalb des in der Abbildung dargestellten Bereichs ist eine separate Zubringerlinie auf die Linie 10 **nicht** sinnvoll: Einerseits sind die Haltestellen der Linie 10 zu Fuss viel schneller erreichbar als mit einem Bus, andererseits würde eine solche Zubringerlinie keine genügende Nachfrage und damit keinen ausreichenden Kostendeckungsgrad erzielen.

<sup>1</sup> Innerhalb von 300 m: ÖV-Güteklasse B

Einer Anbindung mit einer Zubringerlinie an die Linie 10 bedarf nur das Siedlungsgebiet ganz im Süden von Ostermundigen; alle übrigen Gebiete von Ostermundigen können als direkt erschlossen gelten.

Anbindung an das Ortszentrum in Ostermundigen/Quartierzentrum Breitenrain:  
 Wird von der Zollgasse als «Mitte» des Zentrumsbereichs entlang der Bernstrasse ausgegangen, ergeben sich folgende Entfernungsbereiche:

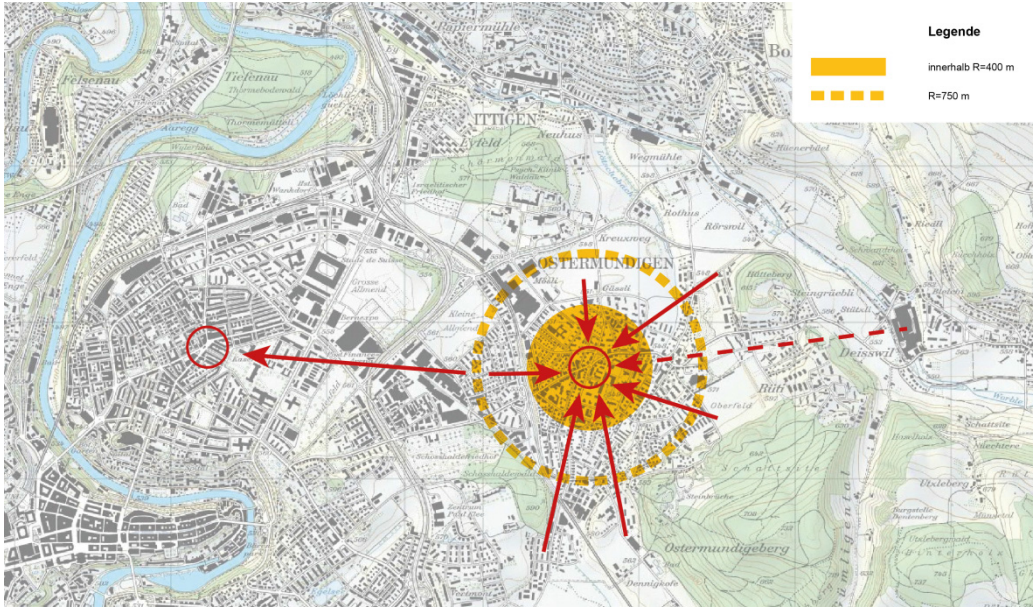


Abbildung 13:  
 Entfernungsbereiche  
 ab «Mitte» (Zollgasse)

**Zubringer zur S-Bahn**

Bezüglich Bahnhof Ostermundigen sind folgende Entfernungsbereiche vorhanden:

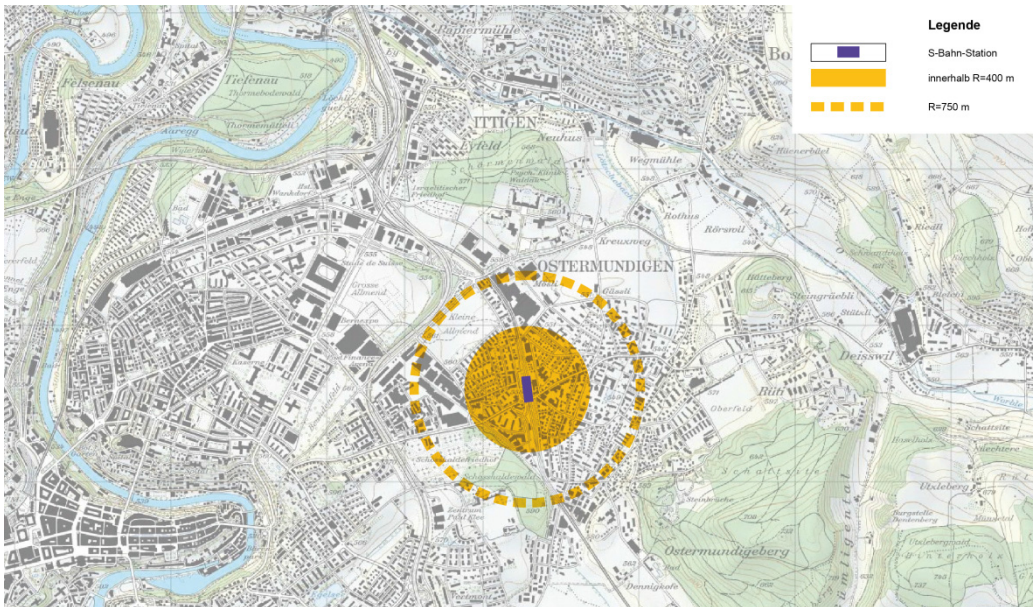


Abbildung 14:  
 Entfernungsbereiche  
 ab Bahnhof Ostermundigen;  
 gemäss Angebotsverordnung Kanton Bern

## 5.2 Unbestrittene Netzelemente

Die folgenden Strassenabschnitte sind weiterhin mit einer Linie zu erschliessen:

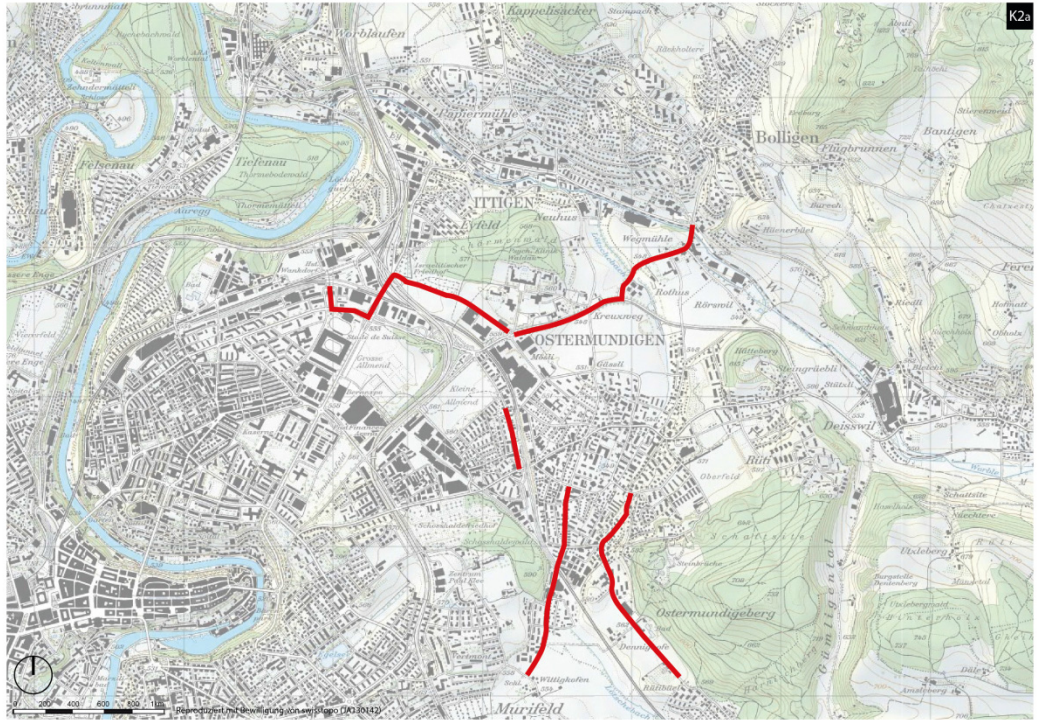


Abbildung 15:  
Unbestrittene Netzelemente

### **Linie 28**, Abschnitt Bahnhof Wankdorf–UPD Waldau:

Mit dieser Route wird seit einiger Zeit der stark belastete und staugefährdete Schermenweg (Autobahn-Zubringer) umfahren. Die Linie erschliesst so aber auch das Entwicklungsgebiet Wölflistrasse. Zudem ermöglicht diese Route eine Haltestelle für die UPD an der Wölflistrasse, d. h. westlich des Knotens Bolligenstrasse (im Moment noch Provisorium).

### **Linie 28**, Abschnitt Bahnhof Murifeld–Ostermündigen:

Hier besteht aufgrund des Strassennetzes keine Alternative.

### **Linie 44**, Abschnitt S-Bahn-Haltestelle Bolligen–UPD Waldau:

Dieser Netzteil stellt die Anbindung der UPD Waldau aus dem Worblental und aus Bolligen sicher.

Eine neue Querverbindung von Deisswil zur UPD würde im Vergleich dazu keine vorteilhaftere, d. h. auch schnellere Alternative darstellen.

Eine Anbindung von der S-Bahn-Haltestelle Ittigen (via Untere Zollgasse) wäre aufgrund der Strassenverhältnisse problematisch und würde aus dem Worblental teilweise zu einer «Rückwärtserschliessung» führen.

**Linie 44**, Abschnitt Bahnhof Gümligen–Ostermundigen:

Dieser Abschnitt auf dem Dennigkofenweg hat primär regionalen Charakter, als Verbindung von zwei Gemeinden. In Ostermundigen ergeben sich drei mögliche Routen:

- Weiterhin geradlinige Weiterführung auf dem Dennigkofenweg zum östlichen Zentrumsbereich an der Bernstrasse:  
Auf Relationen zum Bahnhof und weiter bestehen (unattraktive) Umwege.
- Neu über Waldheimstrasse und Obere Zollgasse, parallel zur Linie 28, zum Bereich Zollgasse an der Bernstrasse.
- Neu direkte Route über die Oberdorf- und Bahnhofstrasse zum Bahnhof:  
Das Zentrum wird nur noch am westlichen Rand angebunden.

**Linien 28/44**, Schermenweg

Erschliessung des Wohngebiets Burgfeld westlich der Bahnlinie. Sinnvollerweise würde die Linie wie heute bis zur Bolligenstrasse geführt, um die Haltestelle Schermenweg wie bis anhin zu bedienen.

Allerdings bleibt, trotz des vorgesehenen Ausbaus der Bolligenstrasse, das Problem, dass der Abschnitt zwischen UPD Waldau und Autobahn-Anschluss zu bestimmten Zeiten weiterhin eingestaut sein dürfte.

**5.3 Neue Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen Oberfeld**

In weitgehender Übereinstimmung mit dem früheren Konzeptvorschlag wird folgende neue Linie zugrunde gelegt.

**Neue Linie (variantenneutral)**

- Breitenrainplatz–Zentweg–Ostermundigen Bhf–  
Flurweg–Kirschbaumweg–Ahornstrasse
- 2 mögliche Routen in Ostermundigen
  - via Bahnhofstrasse–Oberdorfstrasse, oder
  - via Bernstrasse–Blankweg
- Linienlänge ca. 4.4 km, Fahrzeit ca. 15 Min.

Der **Linienendpunkt** ist im Bereich Ahornstrasse–Bernstrasse–Schiessplatzweg, voraussichtlich mit einer Blockumfahrung, vorzusehen. Die fahrgeometrische Machbarkeit bei den Knoten muss allerdings noch geklärt werden. Im Weiteren bedarf es auch einer Möglichkeit, die Wendezeit an einer Endhaltestelle abzuwarten. Anzustreben ist auch eine Umsteigemöglichkeit mit der Linie 10.

Eine Verlängerung der Linie bis Deisswil oder allenfalls auch bis ins Quartier Hättenberg (wie im früheren Konzept) ist zu diskutieren, gilt aber planerisch **nicht** als gesetzt.

### Beurteilung

- + Östliches Gebiet des Quartiers Oberdorf besser und Neubauquartier Oberfeld neu erschlossen
- + Neue Verbindung von den Erschliessungsgebieten in Ostermundigen zum Breitenrainplatz
- + Zubringer aus den südöstlichen Siedlungsgebieten (Oberdorf, Oberfeld) an die S-Bahn in Ostermundigen
- + Zweckmässige Netz-Ergänzung zur Linie 10
- + Bei Route über Bahnhofstrasse:  
Minimale Parallelstrecke mit Linie 10 (Bernstrasse) sowie höhere Erschliessungswirkung
- + Keine Parallelstrecke im Burgfeld-Quartier (mit den Linien 28 oder 44)
- Linienlänge bzw. Fahrzeit (ca. 15 Min.) betrieblich etwas ungünstig

Die Route via Zentweg ist in verschiedener Hinsicht vorteilhaft:

- + «Schnelle», behinderungsarme Route
- + «Logische» Anmarschwege aus dem Burgfeldquartier in Zielrichtung (bzgl. Breitenrainplatz), keine «Rückwärtserschliessung»
- + Umsteigemöglichkeit mit der Linie 10 am Bahnhof Ostermundigen bzw. an der Haltestelle Waldeck in **beiden** Richtungen an **derselben** Haltekante
- + Zweckmässige Aufgabenteilung mit der Linie 28 oder 44, die weiterhin auf dem Schermenweg verkehrt

Eine Führung der neuen Linie über den Schermenweg hätte zur Folge, dass die wegen der Längsparkierung faktisch nur einspurige Mittelholzerstrasse weiterhin benützt werden müsste. Das wäre auch im Widerspruch zu den Netzgestaltungsgrundsätzen.

### 5.4 Neue Netzelemente

Im Hinblick auf die Schliessung von Lücken könnten folgende neuen Netzelemente in Betracht kommen:

- Untere Zollgasse–Gässli  
Allerdings befinden sich fast alle Gebiete maximal 500 m entfernt von der Hauptachse Bernstrasse
- Wegmühlegässli bis Hättenberg bzw. Bahnhof Bolligen:  
Analoge Überlegung wie oben.

# 6 Varianten

## 6.1 Variantenaufbau

Die Variantenentwicklung geht von folgenden **Achsen** aus:

- **Linie 10 variantenneutral**  
(Köniz–) Bern Bhf–Ostermundigen Bhf–Rüti
- Wankdorf Bhf–Ostermundigen Bhf/Zentrum  
(heute Linie 28)
- Bolligen Bhf–Ostermundigen Bhf/Zentrum  
(heute Linie 44)
- (Eigerplatz–) Kirchenfeld–Ostermundigen Zentrum/Bhf  
(weiterhin Linie 28)
- (Gümligen–) Dennigkofen–Ostermundigen Zentrum/Bhf  
(heute Linie 44)
- **Neue Linie**  
Breitenrainplatz–Ostermundigen Bhf–Oberfeld  
(Ahornweg)
- **Neuer Linienabschnitt**  
Ostermundigen Bhf/Zentrum–Deisswil

**Variante neutral** sind neben der Linie 10:

- Linie 28 auf dem südwestlichen Abschnitt Eigerplatz–Tiefenmösli
- Linie 44 auf dem südlichen Abschnitt Gümligen Bhf–Dennigkofen

Bei der neuen Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen Oberfeld sind zwei Routen denkbar:

- Südlich zur Linie 10 via Bahnhof- und Oberdorfstrasse: Varianten 1–4 sowie Synthesevariante 7
  - Parallel zur Linie 10 über die Bernstrasse: Varianten 5 und 6
-

## 6.2 Variante 1: Streckung der Linien

### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nordabschnitt, im Sinn der Netzgestaltungsgrundsätze
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf (auch bzgl. der Anbindung an den Bahnhof)

### Merkmale

#### Linie 28

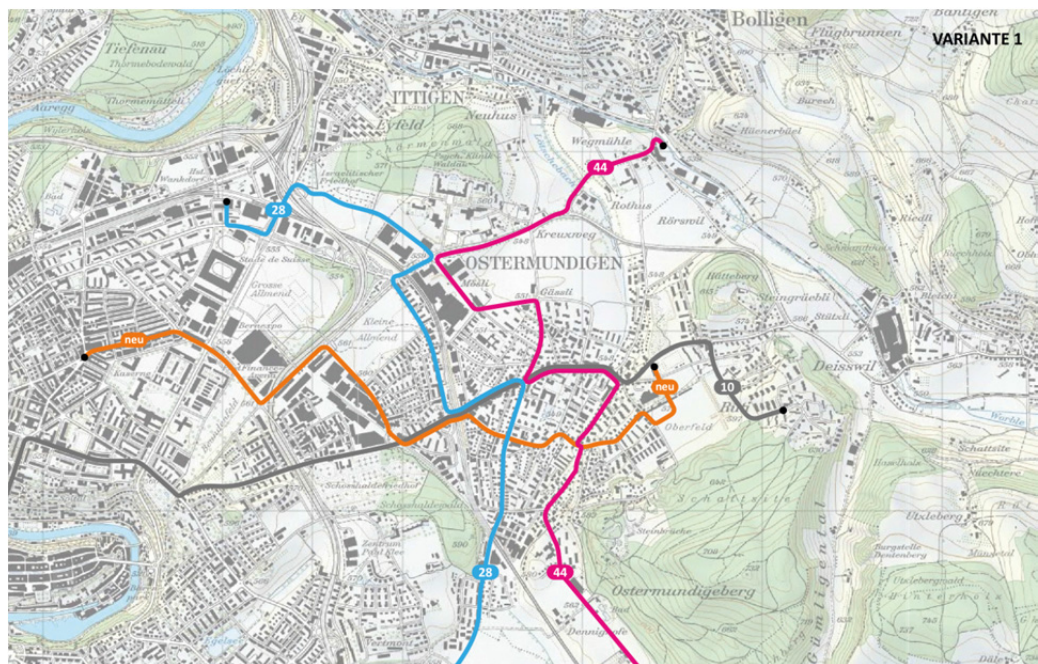
- Weitgehend unverändert
- **Neu** zur Gänze via Schermenweg, statt teilweise über die Milch- und Forelstrasse

#### Linie 44

- Wesentliche Verkürzung der Route im Siedlungsgebiet von Ostermundigen
- **Neu direkt** via Untere Zollgasse–Milchstrasse

#### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 in Ostermundigen um 1.1 km (ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit)
- + Weniger Parallelstrecken mit Linie 10
- Verbindung Burgfeld–Bolligen Bhf entfällt
- Anbindung des Gebiets Dennigkofenstrasse an Ostermundigen Bhf entfällt
- Umkehrmanöver neu beider Linien 28 und 44 am Kreisel Zollgasse



### 6.3 Variante 2a: Neuverknüpfung bei der UPD

#### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linien 28 und 44 nördlich der Bernstrasse
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf (auch bzgl. der Anbindung an den Bahnhof)
- «Kreuz» mit neuen Verbindungen Murifeld–Bolligen Bhf und Gümligen–Wankdorf Bhf durch Abtausch der Äste der Linien 28 und 44

#### Merkmale

##### Neuverknüpfung der Linien bei der UPD

##### Linie 28

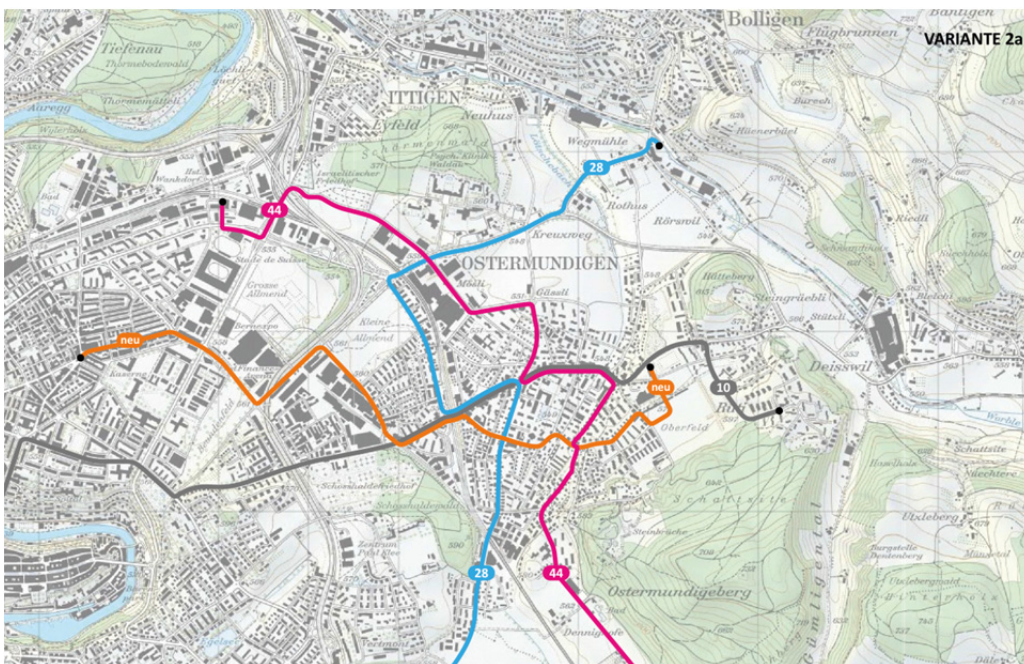
- **Neu** von der UPD nach Bolligen Bhf

##### Linie 44

- **Neu** vom Ortszentrum **direkt** via Moosweg–Milchstrasse zur UPD
- **Neu** von der UPD nach Wankdorf Bhf

##### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



#### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 in Ostermundigen um 1.1 km (ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit)
- + Weniger Parallelstrecken mit Linie 10
- Neuverknüpfung von zwei Linien mit unterschiedlichem Taktangebot
- Anbindung des Gebiets Dennigkofenstrasse an Ostermundigen Bhf entfällt
- Umkehrmanöver neu beider Linien 28 und 44 am Kreisell Zollgasse

## 6.4 Variante 2b: Neuverknüpfung im Ortszentrum

### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nordabschnitt
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf
- «Kreuz» mit neuen Verbindungen Murifeld–Bolligen Bhf und Gümligen–Wankdorf Bhf durch Abtausch der Äste der Linien 28 und 44

### Merkmale

#### Neuverknüpfung der Linien am **Kreisel Zollgasse**

##### Linie 28

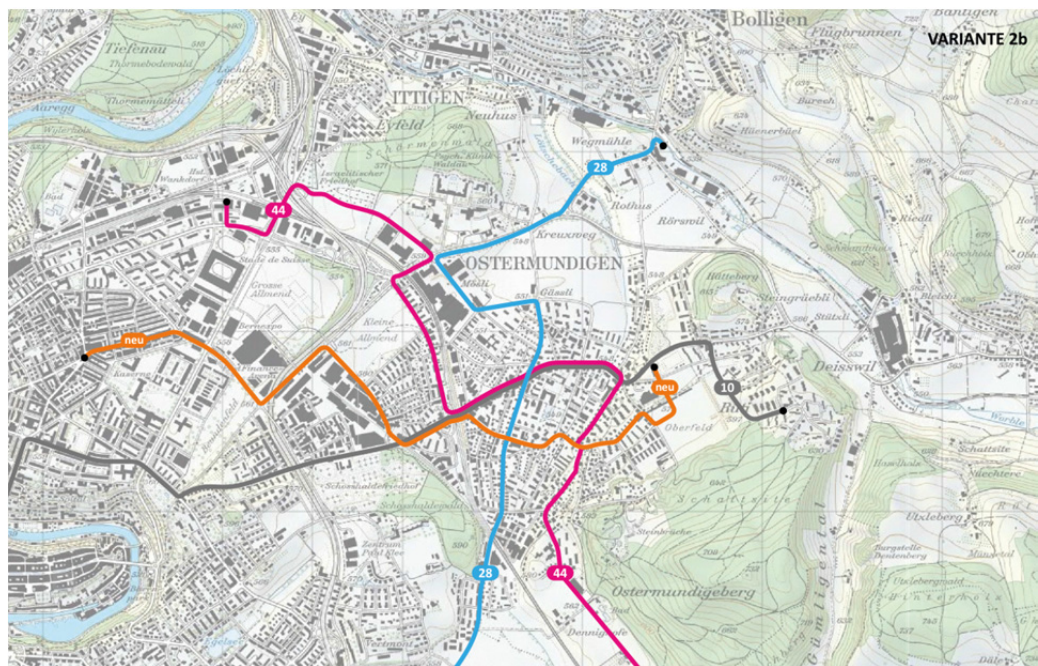
- Nicht mehr via Bhf Ostermundigen–Schermenweg zur UPD
- **Neu** vom Ortszentrum **direkt** via Untere Zollgasse–Milchstrasse nach Bolligen Bhf

##### Linie 44

- Nicht mehr mit Umweg über Zentweg
- **Neu** von der UPD nach Wankdorf Bhf

#### Neue Linie zum **Breitenrainplatz**:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg an das Ortszentrum
- + Quartiere Burgfeld und Oberdorf an den gesamten Zentrumsabschnitt der Bernstrasse angebunden
- + Wesentlich direktere Verbindung vom Ortszentrum Ostermundigen zur UPD und nach Bolligen, ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Weniger Parallelstrecken mit Linie 10

- Neuverknüpfung von zwei Linien mit unterschiedlichem Taktangebot
- Verbindung Burgfeld–Bolligen Bhf entfällt
- Verbindung zwischen den S-Bahn-Haltepunkten Ostermündigen und Bolligen entfällt
- Anbindung der Linie 28 am Bahnhof Ostermündigen entfällt
- Lange Parallelführung der Linien 10 und 44 auf der Bernstrasse

### 6.5 Variante 3: Linie 28 nach Deisswil

#### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nordabschnitt
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf, (auch bzgl. der Anbindung an den Bahnhof)
- Einbezug von Deisswil
- Linie 28 neu nach Deisswil (statt Wankdorf Bhf)
- Zusätzliche Linie Wankdorf Bhf–Ostermündigen Bhf–Ortszentrum

#### Merkmale

##### Linie 28

- **Neu** über Bernstrasse nach Deisswil

##### Neu separate Linie (heute Abschnitt der Linie 28)

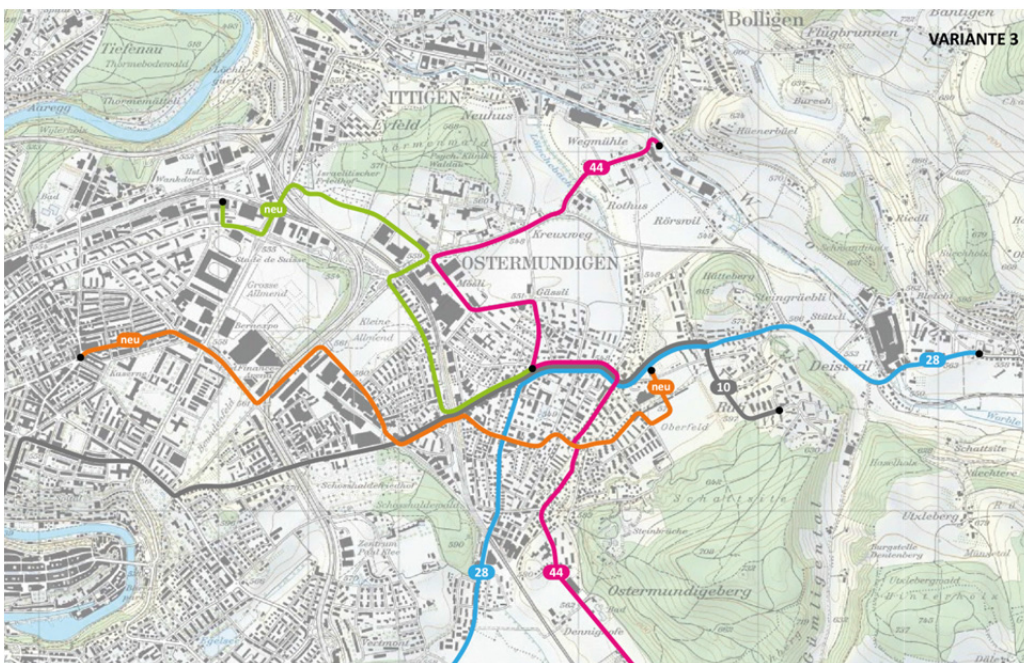
- Wankdorf Bhf–Ostermündigen Bhf–Zollgasse

##### Linie 44

**Neu direkt** via Untere Zollgasse–Milchstrasse

##### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli neu erschlossen
- + Neue Anbindung von Deisswil an Ostermundigen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen Bhf
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 um 1.1 km (ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit)
- Verbindung Burgfeld–Bolligen Bhf entfällt
- Verbindung zwischen den S-Bahn-Haltepunkten Ostermundigen und Bolligen entfällt
- Anbindung der Linie 28 am Bahnhof Ostermundigen entfällt
- Anbindung des Gebiets Dennigkofenstrasse an Ostermundigen Bhf entfällt
- UPD vom südlichen Ast der Linie 28 nicht mehr umsteigefrei erreichbar
- Überangebot für Deisswil (15-Min.-Takt)
- 2 neue Linien mit entsprechend hohem Aufwand
- Parallelführung der Linien 10 und 28 auf der Bernstrasse

### 6.6 Variante 4a: Zwei Linien nach Bolligen Bhf

#### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nordabschnitt
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf
- Neue «Spange» Ostermundigen Bhf–Bolligen Bhf

#### Merkmale

##### Linie 28

- Weitgehend unverändert
- Neu zur Gänze via Schermenweg, statt teilweise über die Milch- und Forelstrasse

##### Linie 44

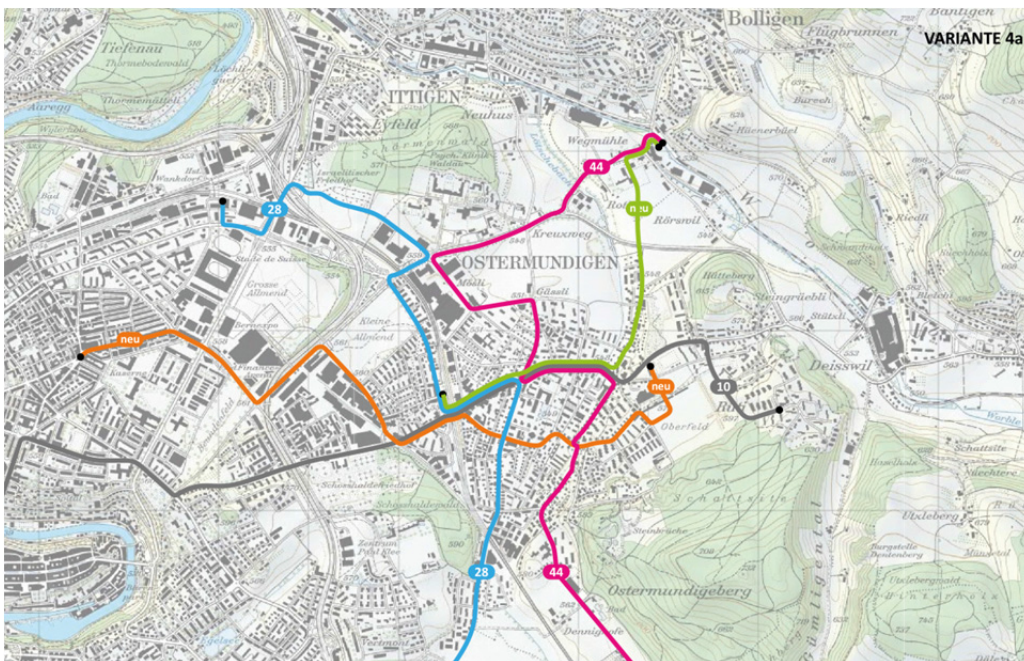
- Wesentliche Verkürzung der Route im Siedlungsgebiet von Ostermundigen
- **Neu direkt** via Untere Zollgasse–Milchstrasse

##### Neue Linie als Querverbindung

- Ostermundigen Bhf–Ortszentrum–Wegmühlegässli–Bolligen Bhf
- Auch als Ersatz der seit Dezember 2015 entfallenen Verdichtungskurse auf der Linie 44

##### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli und Hättenberg neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD
- + Wesentlich direktere Verbindung mit neuer Linie von Ostermundigen (Bahnhof und Zentrum) nach Bolligen
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Verbindung Ostermundigen Ortszentrum–Bolligen Bhf im 15-Min.-Takt
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 um 1.1 km (ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit)
- Verbindung Burgfeld–Bolligen Bhf entfällt
- Anbindung des Gebiets Dennigkofenstrasse an Ostermundigen Bhf entfällt
- Drei Linien parallel auf der Bernstrasse
- Zwei neue Linien mit entsprechend hohem Aufwand, Potenzial für zweite neue Linie fraglich
- Zweite Linie auch aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse am Bahnhof Bolligen problematisch
- Umkehrmanöver neu beider Linien 28 und 44 am Kreisel Zollgasse

## 6.7 Variante 4b: Linie 28 nach Bolligen Bhf

### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nordabschnitt
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf (auch bzgl. der Anbindung an den Bahnhof)
- Linie 28 neu direkt nach Bolligen Bhf (statt Wankdorf Bhf)
- Zusätzliche Linie Wankdorf Bhf–Ostermundigen Bhf–Ortszentrum (wie V 3)

### Merkmale

#### Linie 28

- Neu über Wegmühlegässli nach Bolligen Bhf

#### Linie 44

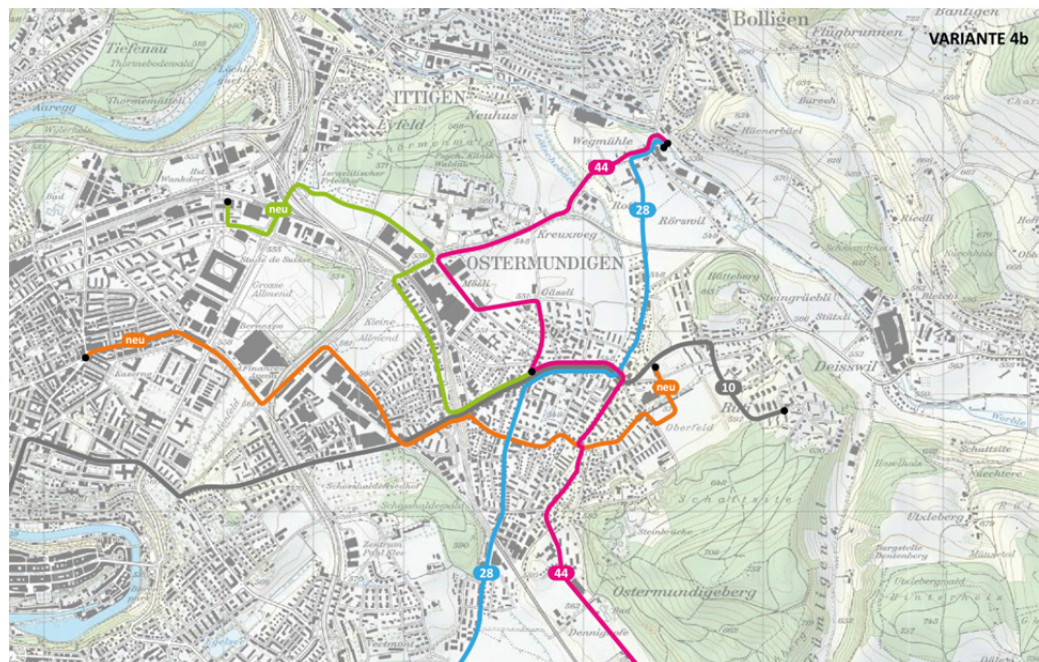
- Wesentliche Verkürzung der Route im Siedlungsgebiet von Ostermundigen
- Neu direkt via Untere Zollgasse–Milchstrasse

#### Neu separate Linie (heute Abschnitt der Linie 28)

- Wankdorf Bhf–Ostermundigen Bhf–Zollgasse

#### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg sowie Gässli und Hättenberg neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung vom Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Verbindung Ostermundigen Ortszentrum–Bolligen Bhf im 15-Min.-Takt
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 um 1.1 km (ca. 3 Min. kürzere Fahrzeit)
- Verbindung Burgfeld–Bolligen Bhf entfällt
- Verbindung zwischen den S-Bahn-Haltepunkten Ostermundigen und Bolligen entfällt

- Anbindung der Linie 28 am Bahnhof Ostermundigen entfällt
- Anbindung des Gebiets Dennigkofenstrasse an Ostermundigen Bhf entfällt
- Überangebot Ostermundigen–Bolligen (6 Kurspaare/h)
- Zwei neue Linien mit entsprechendem Aufwand
- Zweite Linie auch aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse am Bahnhof Bolligen problematisch

## 6.8 Variante 5: Direktere Routen

### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nord- und Südabschnitt, aber weiterhin via Ostermundigen Bhf
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf

### Merkmale

#### Linie 28

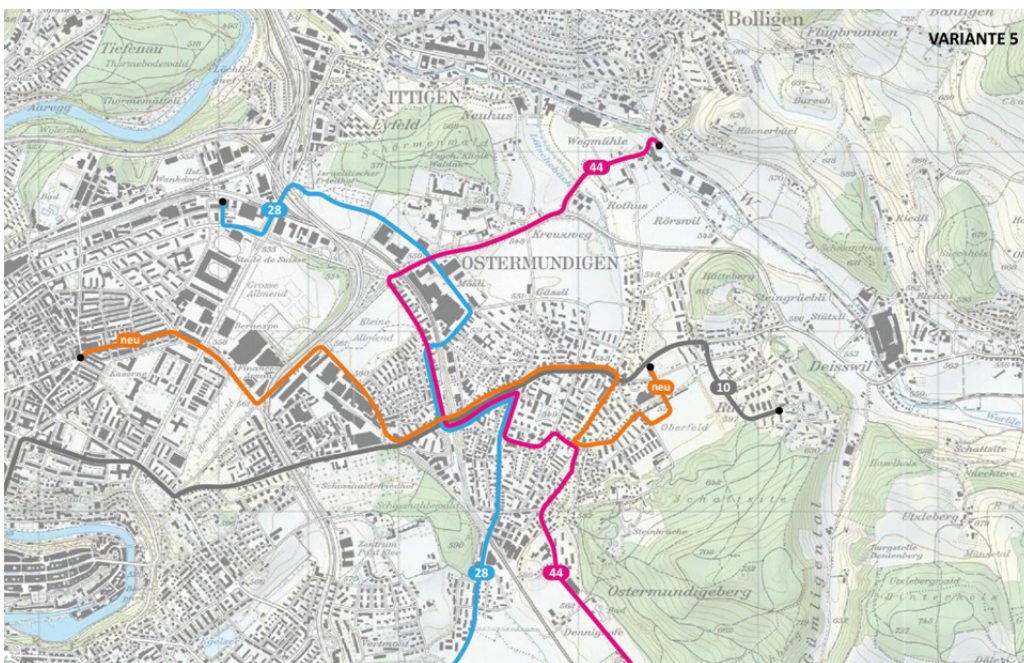
- Unverändert

#### Linie 44

- Verkürzung der Route im Burgfeldquartier:  
**Neu** zur Gänze via Schermenweg
- Gewisse Verkürzung der Route im Quartier Oberdorf:  
**Neu** via Zollgasse statt via Blankweg

#### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

- Via Flurweg–Blankweg–Bernstrasse



**Beurteilung**

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44
  - auf dem Nordabschnitt um 0,8 km (ca. 2 Min. kürzere Fahrzeit)
  - auf dem Südabschnitt um 0,3 km (ca. 1 Min. kürzere Fahrzeit)
- + Verbindungen Ostermundigen Bhf/Quartier Burgfeld–Bolligen Bhf bleiben
  - Kleines eigenes Erschliessungsgebiet der neuen Linie in Ostermundigen
  - Umständliche Fahrroute der Linie 44 südlich des Zentrums
  - Umkehrmanöver neu beider Linien 28 und 44 am Kreisel Zollgasse
  - Lange Parallelführung der Linie 10 und der neuen Linie auf der Bernstrasse
  - Führung von vier Linien parallel zwischen Bahnhof und Zollgasse

**6.9 Variante 6: Optimierung Linie 44****Ansätze**

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nord- und Südabschnitt, aber weiterhin via Ostermundigen Bhf
- Südlicher Abschnitt der Linie 44 mit Priorität Bahnanbindung
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf
- Nutzung der Fahrzeiteinsparungen für neuen Linienabschnitt

**Merkmale****Linie 28**

- Unverändert

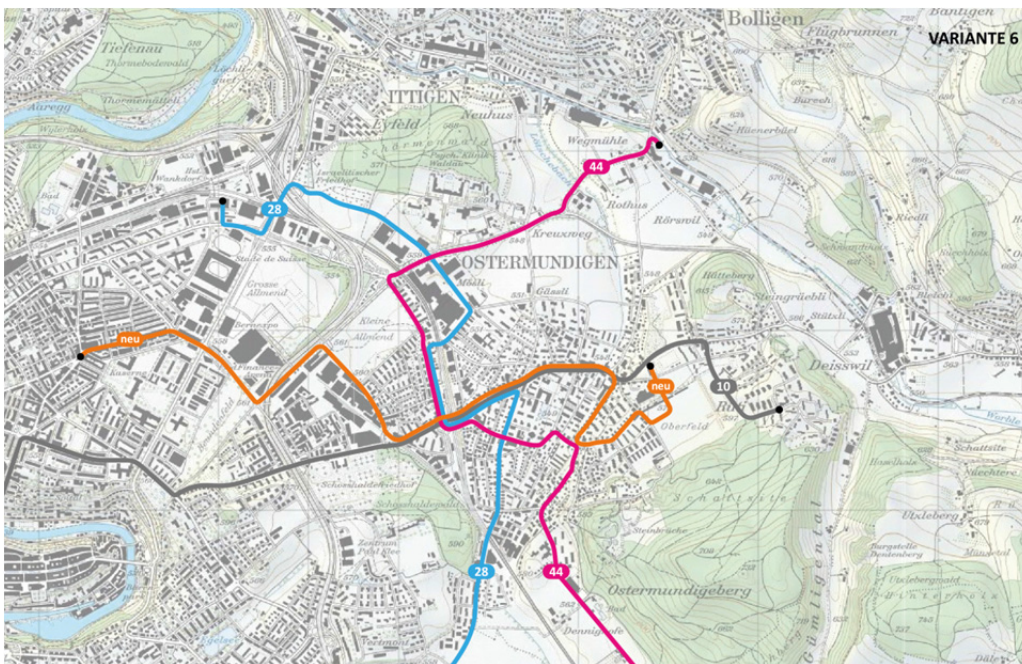
**Linie 44**

- Verkürzung der Route im Burgfeldquartier:  
**Neu** zur Gänze via Schermenweg
- Starke Verkürzung der Route im Quartier Oberdorf:  
Neu direkt via Bahnhofstrasse zum Bahnhof

**Neue Linie zum Breitenrainplatz:**

- Via Flurweg–Blankweg–Bernstrasse





### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Direktere Anbindung von Dennigkofen an den Bahnhof Ostermundigen
- + Reduktion der Fahrstrecken der Linie 44
  - auf dem Nordabschnitt um 0,8 km (ca. 2 Min. kürzere Fahrzeit)
  - auf dem Südabschnitt um 0,8 km (ca. 2 Min. kürzere Fahrzeit)
- + Verbindungen Ostermundigen Bhf/Quartier Burgfeld–Bolligen Bhf bleiben
- + Nutzung der Fahrzeitgewinne auf der Linie 44 für neuen Linienabschnitt
  - Zentrum mit der Linie 44 kaum mehr angebunden
  - Kleines eigenes Erschliessungsgebiet der neuen Linie in Ostermundigen
  - Lange Parallelführung der Linie 10 und der neuen Linie auf der Bernstrasse
  - Umstieg Linie 44–Linie 10 am Bahnhof nicht mehr an derselben Haltekante
  - Einmünden von der Bahnhof- in die Bernstrasse schwierig

### 6.10 Variante 7: Synthesvariante

#### Synthesvariante

Vorgeschlagen wird folgende Synthesvariante:

Gemeinsame Merkmale der Varianten 5 und 6

- Linie 28 unverändert
- Linie 44 zwischen Bolligen Bhf und Ostermundigen Bhf gestreckt

Neue Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen

- via Bahnhofstrasse (wie bei den Varianten 1 - 4)

Mit der Route der neuen Linie über die Bahnhofstrasse wird die Parallelstrecke mit der Linie 10 vermieden, allerdings mit dem Nachteil, dass die Verknüpfung mit der S-Bahn durch die heutige Infrastruktur umständlich ist.

### Ansätze

- Gestreckte(re) Führung der Linie 44 auf dem Nord- und Südabschnitt, aber weiterhin via Ostermundigen Bhf
- Nutzung der Erschliessungswirkung der neuen Linie im Quartier Oberdorf

### Merkmale

#### Linie 28

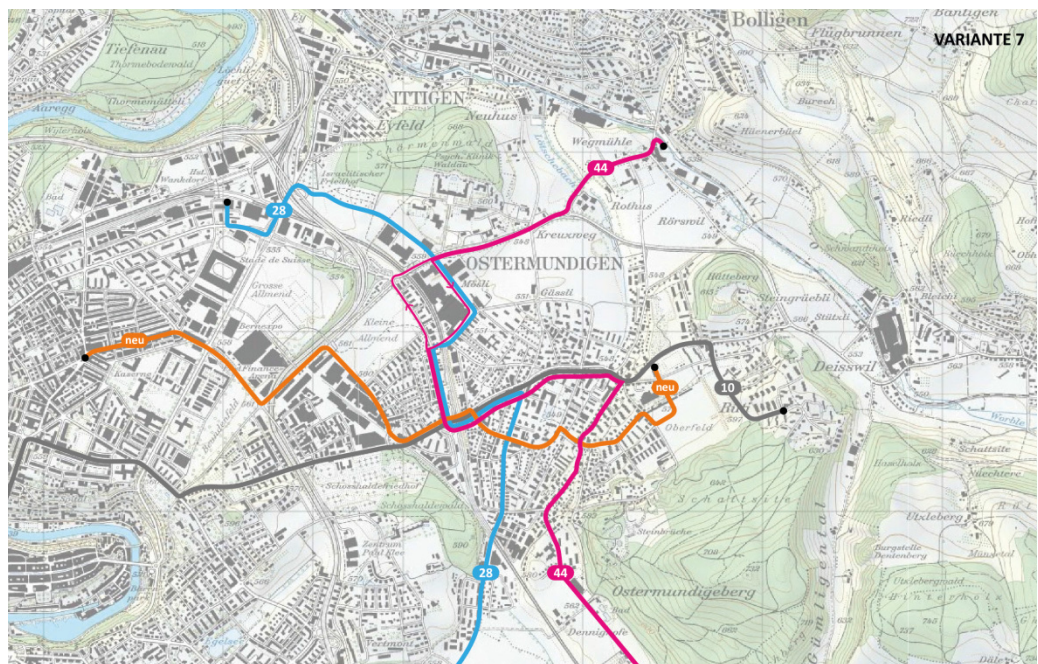
- Unverändert

#### Linie 44

- Verkürzung der Route im Burgfeldquartier:  
**Neu** via Milchstrasse (Richtung Süd, wie Linie 28)  
bzw. gänzlich via Schermenweg (Richtung Nord)

#### Neue Linie zum Breitenrainplatz:

- Via Oberdorf-/Bahnhofstrasse



### Beurteilung

- + Gebiete Flurweg und Ahornweg neu erschlossen
- + Direktere Verbindung vom nördlichen Schermenweg zur Zollgasse
- + Wesentlich direktere Verbindung von Ostermundigen Ortszentrum zur UPD und nach Bolligen
- + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
- + Reduktion der Fahrstrecke der Linie 44 auf dem Nordabschnitt um 0,8 km (ca. 2 Min. kürzere Fahrzeit)
- + Verbindungen Ostermundigen Bhf/Quartier Burgfeld–Bolligen Bhf bleiben

# 7 Variantenvergleich

## 7.1 Variantenmerkmale

Die folgende Tabelle zeigt die Gegenüberstellung der verschiedenen Merkmale:

- Die (absolute) Beurteilung jeder Variante im Spektrum von -- bis ++
- Die **relative Veränderung** jeder Variante gegenüber dem Ist-Zustand:
  - grün mit markanten Verbesserungen bzw. Vorteilen gegenüber heute
  - gelb mit markanten Verschlechterungen gegenüber heute, d. h. auch einer «Verletzung des Besitzstands»

Variante	0	1	2a	2b	3	4a	4b	5	6	7
<b>Merkmale</b>										
<b>Erschliessungspotenzial</b> der neuen Linie		++	++	++	++	++	++	o	o	++
<b>Anbindung aussen</b> Bern Breitenrainplatz, von										
- Ostermundigen Bhf		++	++	++	++	++	++	++	++	++
- Osterm. Zentrumsbereich		-	-	-	-	-	-	+	+	-
Bolligen Bhf, von										
- Osterm. Zentrumsbereich	--	+	o	+	+	+ / ++	+ / ++	o	-	+
<b>Anbindung an Ortszentrum</b> - Oberfeld/Flurweg		o	o	o	o	o	o	++	++	o
- Gümligen/Dennigkofen	++	+	+	+	+	+	+	++	-	++
- Murifeld/Obere Zollgasse	+	+	+	+	++	+	++	+	+	+
- Schermenweg Nord	--	+	+	++	+	+	+	++	-	++
- Gässli		+	+	+	+	+	+			
- UPD (28/44)	o / --	o / +	o / +	+ / o	o / +	o / +	o / +	o / o	o / o	o / +
- Hättenberg						+	+			
- Deisswil					+					
<b>Zubringer zum Bahnhof O.</b> - Oberfeld/Flurweg		++	++	++	++	++	++	-	-	++
- Oberdorf Süd/Dennigkofen	--			--				-	++	--
- Murifeld/Obere Zollgasse	o	o	o			o		o	o	o
- Gässli										
- UPD (28/44)	++ / --	++ / +	++ / +	+ / ++	++ / +	++ / +	++ / +	++ / +	++ / +	++ / +
- Hättenberg						+	+			
- Deisswil										
<b>Querverbindung</b> Ostermundigen Bhf -										
- Bolligen Bhf	--		+			++		+	+	+
- Deisswil Bhf										

### Beurteilung

- ++ optimal
- + gut
- o akzeptabel
- schlecht
- sehr schlecht
- nicht vorhanden

Tabelle 3:  
Gegenüberstellung der Merkmale

### Veränderung

- markante Verbesserung
- markante Verschlechterung/Aufhebung

Deutlich wird aus der Tabelle:

- Variantenneutral, d. h. bei allen Varianten 1–7, ist die Anbindung von Ostermundigen – mindestens mit dem Bahnhof – an den Breitenrainplatz.
- Alle Varianten erschliessen die Gebiete Flurweg/Oberfeld neu
  - entweder mit einer direkten Verbindung zum Bahnhof (1–4, 7)
  - oder einer Anbindung an das Ortszentrum (5, 6)
- Mit Ausnahme der Variante 6 enthalten alle Varianten eine bessere Anbindung der Haltestelle Schermenweg an das Ortszentrum (ohne Umweg via Zentweg).
- Mit Ausnahme der Varianten 5 und 7 enthalten alle Varianten markante Verschlechterungen (gelb angelegte Felder).
- Variante 7 schneidet bzgl. der markanten Vorteile besser als Variante 5 ab.

## 7.2 Beurteilung der Varianten

### Bestehende Linien

Die Beurteilung bezieht sich auf die Behebung der heutigen Schwachpunkte und Umsetzung von neuen Vorteilen.

Aus dem Blickwinkel der **Besitzstandwahrung** kann für den Variantenentscheid Folgendes festgehalten werden:

Linie 28 und 44:

- Ein Abtausch der Linien bringt keine speziellen Vorteile, hingegen wegen des unterschiedlichen Taktangebots klare Nachteile.
- Dadurch entfallen die Varianten 2a und 2b

Linie 28:

- Die Anbindung des Bahnhofs Ostermundigen muss für den Nordabschnitt (Anbindung UPD) und den Südabschnitt (Murifeld) erhalten bleiben
- Dadurch entfallen die Varianten 2b, 3 und 4b

Linie 44:

- Die Verbindung Ostermundigen Bhf–Bolligen Bhf muss erhalten bleiben, gerade im Sinn der Funktion Querverbindung zwischen den S-Bahn-Achsen
- Dadurch entfallen die Varianten 1, 2b, 3 und 4b
- Die Fahrzeitunterschiede von Bolligen zwischen der Route via Schermenweg und einer direkteren via Milchstrasse zum Zentrum Ostermundigen sind relativ gering; sie dürften kaum variantenrelevant sein.
- Die Anbindung des Südabschnitts der Linie an den Bahnhof Ostermundigen muss erhalten bleiben.
- Dadurch entfallen die Varianten 1, 2a, 3, 4a und 4b

Mit diesen Ausführungen scheiden die Varianten 1–4 aus, da sie bei einem bis drei Merkmalen eine Verletzung des Besitzstands aufweisen.

Es bleiben nur die Varianten 5 bis 7. Sie unterscheiden sich

- bzgl. der Route der neuen Linie: Via Flurweg–Blankweg–Bernstrasse (Varianten 5 und 6) bzw. via Oberdorf-/Bahnhofstrasse (Variante 7)
- in der unterschiedlichen Verkürzung der Route der Linie 44 zwischen Dennigkofen und Ostermundigen Bhf.

## Neue Linie

Im Hinblick auf ein möglichst grosses eigenes Erschliessungspotenzial der neuen Linie ist Folgendes festzuhalten:

- Mit einer Route via Bahnhof- und Oberdorfstrasse werden grosse Siedlungsgebiete abseits des Bereichs der Linie 10 erschlossen. Für diese Gebiete entsteht neu auch eine Anbindung an den Bahnhof Ostermundigen auf gestreckter Route. Dies gilt für die Varianten 1–4 und 7.
- Dadurch entfallen die Varianten 5 und 6.

## 7.3 Empfehlungen

Aufgrund der obigen Beurteilung wird empfohlen, die **Variante 7** umzusetzen.

### Linie 28

Linie 28 Eigerplatz–Wankdorf Bhf:

- Beibehaltung der heutigen Route via Zollgasse–Ostermundigen Bhf
- + Linienführung nicht verändert, vergleichsweise gestreckt
- + Anbindung des Zentrums und des Bahnhofs aus Richtung Murifeld/Obere Zollgasse unverändert
- + Anbindung der UPD von den S-Bahn-Haltestellen Wankdorf und Ostermundigen sowie aus Richtung Murifeld unverändert

### Linie 44

Linie 44 Gümligen–Bolligen Bhf:

- Beibehaltung der Route via Ostermundigen Bhf
- **Neu** via Milchstrasse (Richtung Süd, wie Linie 28) bzw. gänzlich via Schermenweg (Richtung Nord)
- + Linienführung nur zwischen Bahnhof und UPD verändert, durch den Verzicht auf die Route via Zentweg wesentlich gestreckter und damit kürzer
- + Anbindung des Zentrums aus Richtung Schermenweg, von der UPD sowie von Bolligen Bhf deutlich attraktiver

### Neue Linie Bern Breitenrainplatz–Ostermundigen–Oberfeld

Neue Linie Breitenrainplatz–Bernstrasse–Oberfeld:

- Route via Zentweg
  - Route über die Bahnhof-/Oberdorfstrasse bis Ahornweg
  - + Optimale Erschliessungswirkung in Ostermundigen
  - + Direkte Anbindung der Gebiete Oberfeld/Flurstrasse an den Bahnhof
-

## 7.4 Anbindung von Deisswil

Die Verbindung von Deisswil nach Ostermundigen, die von verschiedenen Seiten gewünscht wird, bereitet aufgrund des derzeitigen Bearbeitungsstands verschiedene Probleme.

### Grundsätzlich

- Das Entwicklungsgebiet Bernapark ist durch die S-Bahn erschlossen.
- Die Anbindung des oberen Worblentals (inkl. Deisswil) an Ostermundigen erfolgt heute via Bolligen Bhf.
- In Bolligen kann ein grösseres Potenzial erschlossen werden (Anschlüsse sowohl Richtung Worb, Ittigen–Worblaufen und Bolligen Dorf).  
Von Stettlen oder Boll ist der Unterschied nicht wesentlich, ob in Deisswil oder Bolligen umgestiegen werden kann.
- Ostermundigen ist für Deisswil und das obere Worblental ein wichtiger Zielort, aber auch Ittigen mit dem Einkaufszentrum kommt in Frage und ist sehr gut erreichbar.
- Der zeitliche Entwicklungspfad des Bernaparks ist unsicher; eine zusätzliche Verbindung dürfte erst längerfristig zu rechtfertigen sein.

### Verlängerung der neuen Linie ab Oberfeld bis Deisswil

Eine Verlängerung der neuen Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen bis nach Deisswil erscheint auf den ersten Blick aufgrund der direkten Strassenverbindung attraktiv, hat aber viele Nachteile:

- Die Route der neuen Linie führt abseits der Hauptachse über Oberdorf und Oberfeld; die Verbindung von Deisswil zum Ortszentrum von Ostermundigen kann somit nicht umsteigefrei oder nur mit längeren Fusswegen angeboten werden.
- Die Route enthält wieder eine Vermischung von Funktionen:
  - Erschliessung in den südöstlichen Wohngebieten mit vielen Ablenkungen und auf zum Teil «langsamen» Abschnitten, und
  - gewünschte schnelle Verbindung zwischen Deisswil und Ostermundigen.
- Die Verlängerung bis Deisswil kann nicht aus der Standzeit am Linienende im Oberfeld produziert werden.
- Wird die Linie integral (d. h. im 15-Min.-Takt) bis Deisswil geführt, wäre dies sicher ein Überangebot.
- Eine Liniensplittung mit einem zweiten Ast nach Hättenberg wird als nicht zweckmässig erachtet. Einerseits ist das Potenzial ausserhalb des Einzugsbereichs der Linie 10 zu klein, andererseits ist ein 30-Min.-Takt im Vergleich wenig attraktiv.

### Anbindung via Bolligen Bhf

Die folgende Tabelle zeigt die Verbindung von Deisswil Bhf nach Ostermundigen Zentrum (Zollgasse).

Der Vergleich umfasst zum einen die Reisezeit (mit Umsteigezeiten am Bahnhof Bolligen oder an der Haltestelle Sportweg), zum anderen die Verfügbarkeit.

Linie	Ist-Zustand via Bolligen Bhf	Direktere Route Linie 44 via Bolligen Bhf (V. 7)	Mit Verlängerung bis Deisswil (V. 7)
Takt	30'/15'	30'/15'	30'
Reisezeit	15'	13'	ca. 10'
Umsteigen	1x	1x	1x
Bemerkungen	Unattraktiver Umweg via Zentweg	Kürzere Reisezeit gegenüber Ist-Zustand	Umsteigen an der Haltestelle Sportweg auf L. 10

Tabelle 4:  
Vergleich der Fahrrouen Deisswil–  
Ostermundigen Zollgasse

Die Tabelle zeigt, dass die heutige Verbindung via Bolligen Bhf, mit sehr grossem Umweg via Zentweg, unbestrittenermassen sehr unattraktiv ist (Reisezeit 15 Min.). Die kürzere Route ergibt eine Fahrzeit von 13 Min. Mit der vorgesehenen Verdichtung der Linie 44 zwischen Bolligen Bhf und Ostermundigen in den Hauptverkehrszeiten zum 15-Min.-Takt ergibt sich jedoch eine Verbesserung der Verfügbarkeit zwischen Worblental und Ostermundigen.

Mit einer Verlängerung der neuen Linie bis Deisswil entsteht wohl eine neue Verbindung mit Ostermundigen, aber nicht mit dem Zentrum. Für die Verbindung Ostermundigen Zollgasse – Deisswil Bhf ergibt sich eine Gesamtreisezeit von rund 10 Min. mit der Linie 10 und der verlängerten neuen Linie, einschliesslich der Umsteige- und mittleren Wartezeit (der Linie 10).

### Fazit und Empfehlungen

- Eine bessere Anbindung von Deisswil sollte vor dem Hintergrund des unsicheren Entwicklungspfad und der mit einer neuen Linie verbundenen Schwierigkeiten erst in einer **zweiten Priorität** verfolgt werden.
- Es sollten hingegen **primär** Verbesserungen über die Anbindung am Bahnhof **Bolligen** und einer direkteren Busverbindung Bolligen Bhf–Ostermundigen gesucht werden.

# 8 Umsetzungsvorschlag 2018–2021

## 8.1 Erwägungen

Aus dem breiten Variantenspektrum einerseits und der Beurteilung der Varianten andererseits schälen sich folgende Erkenntnisse heraus:

- Die bestehenden Linien 28 (Eigerplatz–Wankdorf Bhf) und 44 (Bolligen Bhf–Gümligen Bhf) sind grundsätzlich unbestritten. Auch ein Abtausch der Linienäste kommt nicht in Frage, da er ausgesprochene Nachteile, aber kaum Vorteile mit sich bringen würde.
- Die Linie 28 kann ihre Aufgaben mit ihrer heutigen Route am besten erfüllen, sowohl hinsichtlich der Anbindung an den Bahnhof Ostermundigen als auch an den Zentrumsbereich (mit der Haltestelle Zollgasse).
- Die Linie 44 muss im Hinblick auf die Funktionen, sowohl Bolligen als auch die UPD mit dem Bahnhof und dem Zentrum von Ostermundigen zu verbinden, im westlichen Gebiet gestreckter geführt werden. Der heute sehr unattraktive und auch betrieblich problematische Umweg über die Mittelholzerstrasse und den Zentweg muss unbedingt aufgehoben werden. Die neue Linie zwischen Breitenrainplatz und Ostermundigen kann künftig den Zentweg erschliessen.
- Der Bedarf und die Zweckmässigkeit einer neuen Linie zwischen Breitenrainplatz und Ostermundigen wurde klar bestätigt; sie vermag Lücken zu erschliessen sowohl hinsichtlich heute fehlender Verbindungen als auch hinsichtlich schlecht erschlossener (Neubau-)Gebiete.  
Dabei sollte die Linie in Ostermundigen über die Bahnhofstrasse geführt werden, um einerseits eine optimale Erschliessungswirkung für die neue Linie zu erzielen und andererseits eine zweckmässige Differenzierung mit der Linie 10 zu erreichen.  
Durch die Überlastung des Guisanplatzes muss mit gewissen Verzögerungen für die neue Buslinie gerechnet werden.  
Die Problematik am Guisanplatz wurde durch die zuständigen Behörden erkannt. Das TBA hat ein Projekt für Optimierungen im Raum Guisanplatz-Papiermühlestrasse gestartet.
- Eine neue (direkte) Anbindung von Deisswil bzw. eine zusätzliche Linie aus dem Worbental nach Ostermundigen soll erst weiterverfolgt werden, wenn sich in Deisswil eine Entwicklung abzeichnet. Mit einer Einführung bereits im Jahr 2018 besteht das Risiko, dass aufgrund ungenügender Nachfrage und Kostendeckungsgrad ein Versuchsbetrieb nicht weitergeführt werden könnte.  
Eine zweite neue Linie kann aufgrund des grossen Aufwands und geringen Nachfragepotenzials nicht vertreten werden.



## 8.2 Buskonzept 2018–2021

### Merkmale

**Linie 28 Wankdorf Bhf–Ostermundigen Bhf–Zollgasse–Burgernziel–Eigerplatz–Weissenbühl Bhf**

- Unveränderte Route in Ostermundigen
- Durchgehender 15-Min.-Takt tagsüber

**Linie 44 Bolligen Bhf–Ostermundigen Bhf–Zollgasse–Dennigkofen–Gümligen Bhf**

- Verkürzung der Route im Burgfeldquartier:  
**Neu** via Milchstrasse (Richtung Süd, wie Linie 28) bzw. gänzlich via Schermenweg (Richtung Nord)
- 30-Min.-Takt tagsüber
- **Neu** 15-Min.-Takt in der Morgen- und Abendspitze auf dem Abschnitt Bolligen Bhf–Ostermundigen Zollgasse

**Neue Linie Breitenrainplatz–Zentweg–Ostermundigen Bhf–Oberdorfstrasse–Oberfeld**

- Via Bahnhofstrasse–Flurweg–Ahornweg
- Haltestellen gem. ursprünglichem Konzept (Lit. 4)
- Anschlüsse am Bahnhof Ostermundigen an die S1 von/nach Bern
- Durchgehender 15-Min.-Takt tagsüber

### Liniennetz

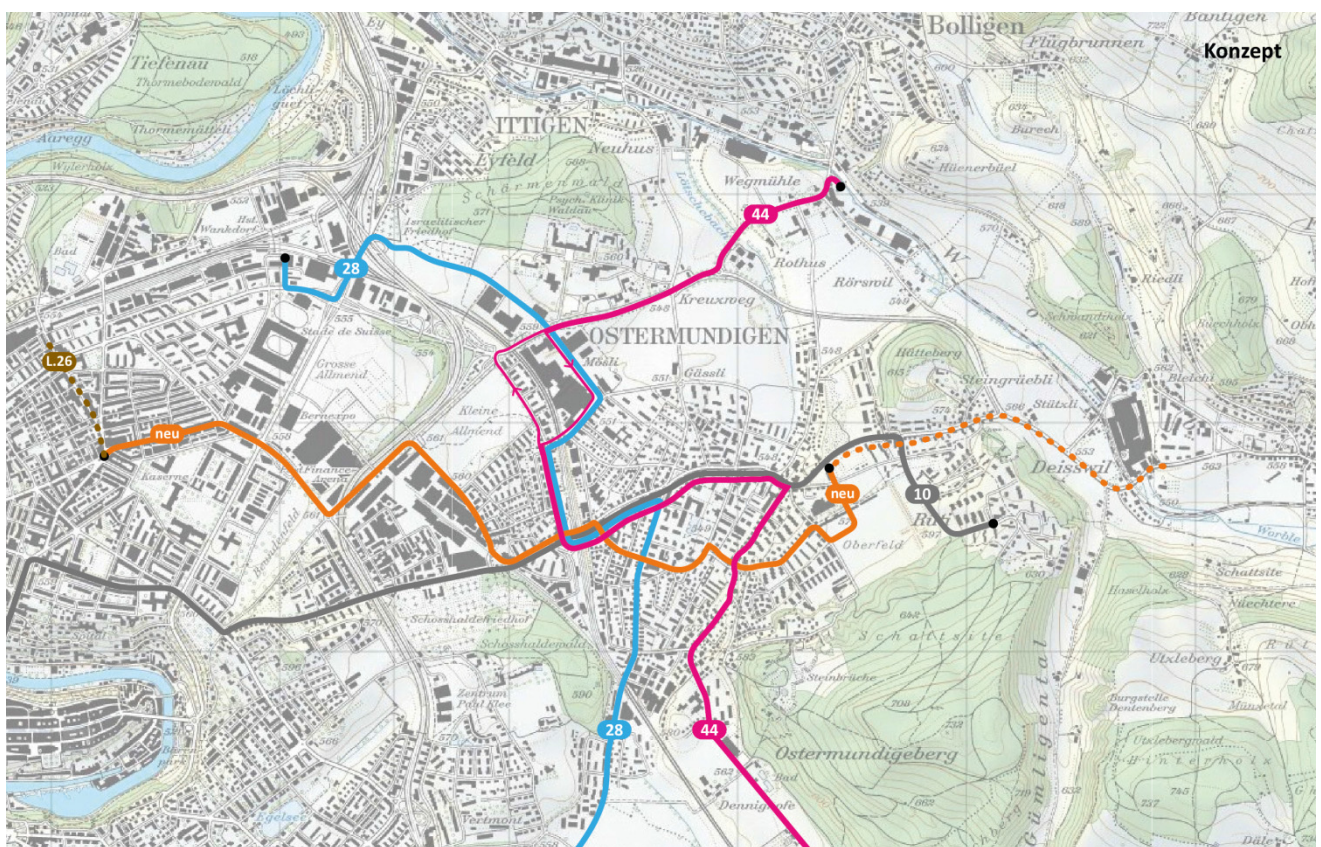


Abbildung 16: Liniennetz  
 Buskonzept 2018–2021 (= Variante 7)

Die Linie 44 wird Richtung Ostermundigen Bhf neu wie die Linie 28 über die Milchstrasse geführt, da dies aus Gründen der Verkehrsbelastungen auf dem Schermenweg zweckmässig ist.

### Angebotskonzept der Linien

Vorgesehen ist folgende Taktfolge je Zeitbereich für die betroffenen Linien:

Zeitbereich	Mo–Fr	Sa	So	Abend
<b>Linie 26</b>				
– Breitenrain–Wylergut	20'	20'	–	–
– Breitenrain–Wylergut, neu <sup>1)</sup>	15' <sup>1)</sup>	30' <sup>1)</sup>		
<b>Linie 28</b>				
– Bern Wankdorf Bhf–Eigerplatz– Weissenbühl Bhf	15'			
– Abschnitt Wankdorf Bhf–Brunnadernstrasse		30'	–	30' <sup>2)</sup>
<b>Linie 44</b>				
– Bolligen Bhf–Ostermundigen Bhf– Gümligen Bhf	30'	30'	30'	–
– Abschnitt Bolligen Bhf - Ostermundigen Zollgasse	15' <sup>3)</sup>			
<b>Neue Linie</b>				
– Breitenrainplatz–Ostermundigen Bhf– Oberfeld	15'	30'	–	30'
– Betriebszeit	6–20 h	6–20 h	–	20–22 h

<sup>1)</sup> Bei Verknüpfung der Linie 26 am Breitenrainplatz mit der neuen Linie; siehe Kap. 8.3

<sup>2)</sup> An Werktagen bis 22 Uhr

<sup>3)</sup> Neu 15-Min.-Takt in der Morgen- und Abendspitze, neu 9 Kurspaare (heute 2 in der Morgenspitze)

Tabelle 5:  
Fahrplanangebot Konzept (Kursfolgezeiten)

Die neue Linie ergänzt das heutige Angebot und ermöglicht attraktive, umsteigefreie Fahrten zwischen Ostermundigen und dem Breitenrainquartier sowie den Arbeitsplätzen am Guisanplatz. Es entstehen alternative Verbindungen zur Umsteigefahrt mit der überlasteten Linie 10 über den Viktoriaplatz. Eine spürbare Entlastung dieser Linie ist jedoch nicht zu erwarten, die Engpässe am Morgen stadtauswärts bleiben bestehen.

Als Option könnte die neue Linie im Westen mit der Linie 26 verbunden sowie im Osten Richtung Deisswil verlängert werden, wenn sich hier eine Entwicklung abzeichnet.

### Betriebskonzept der neuen Linie

Die folgende Darstellung zeigt einen Ausschnitt aus dem grafischen Fahrplan der neuen Linie Breitenrainplatz–Oberfeld.

Die Fahrzeitschätzung von 15 Min. wurde von Bernmobil überprüft und als realistisch bestätigt, in der Darstellung sind «vorsichtshalber» je 16 Min. eingesetzt.

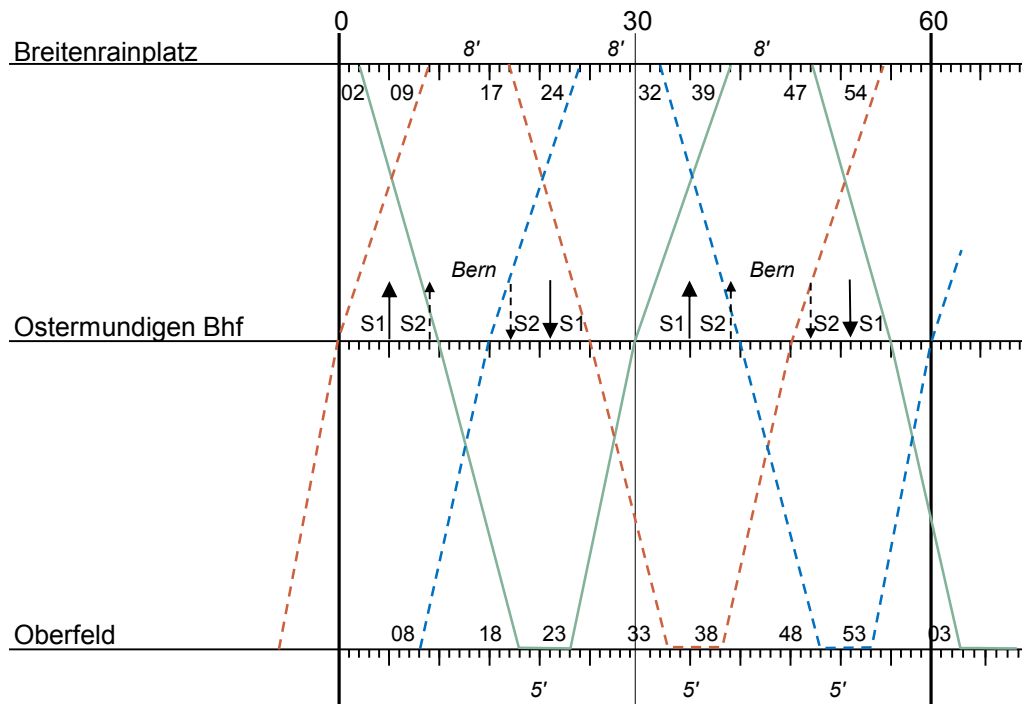


Abbildung 17: Ausschnitt aus dem grafischen Fahrplan der neuen Linie (gestrichelte Pfeile: S2 v/n Bern)

Die Darstellung zeigt:

- Mit der S-Bahn-Linie S1 ergeben sich am Bahnhof Ostermundigen optimale Umsteigezeiten von 5 bzw. 4 Min.; mit der S2 bestehen ebenfalls Anschlüsse (mit rund 4 Min. längeren Umsteigezeiten)
- Es braucht für den 15-Min.-Takt 3 Fahrzeuge; die Endaufenthaltszeiten betragen 5 bzw. 8 Min.
- Eine Verlängerung der Linie bis Deisswil durch die Ausnützung der Standzeiten am Endpunkt Oberfeld ist **nicht** möglich.

Fazit:

Für die neue Linie Breitenrainplatz–Ostermundigen Oberfeld werden mit einem Angebot im 15-Min.-Takt **3 Fahrzeuge** benötigt.

### Beurteilung des neuen Konzepts

- + **Neue/bessere Erschliessung** der südlichen Siedlungsgebiete um den Flurweg sowie um den Ahornweg
- + **Neue Verbindungen** von Ostermundigen zum Guisanplatz (Arbeitsplätze) und Breitenrainplatz (Quartierzentrum)
- + **Neue Verbindungen** vom Breitenrainplatz zu den (neuen) Arbeitsschwerpunkten an der Stadtgrenze
- + **Optimale Anschlüsse** der neuen Linie am Bahnhof Ostermundigen an die S1 von/nach Bern

- + Direktere Verbindungen mit der Linie 44 zum Ortszentrum Ostermundigen
  - von der UPD
  - vom nördlichen Schermenweg
- + Wesentlich direktere Verbindungen zwischen Bolligen Bhf/Worbental und
  - Ostermundigen Bhf
  - Ostermundigen Zentrum (Zollgasse)
- + Verbindung Quartier Burgfeld–Bolligen Bhf bleibt
- + Reduktion der Fahrstrecken der Linie 44 in Ostermundigen

### 8.3 Verknüpfung neue Linie–Linie 26 am Breitenrainplatz

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse am Breitenrainplatz und insbesondere wegen der fehlenden Endhaltestelle kam schon beim letzten Konzept die Idee auf, die Linie 26 (heute aufgrund der beengten Strassenverhältnisse mit einem schmaleren Fahrzeug betrieben) und die neue Linie durchzubinden. Die Durchbindung würde entweder zusätzlich 3 schmalere Fahrzeuge erfordern oder dann die Verbreiterung der Routen im Wylerfeld, sodass normalbreite Busse eingesetzt werden könnten.

Festhalten lassen sich folgende Sachverhalte:

1. Mindestens **mittelfristig** ist es angezeigt, auch bei den 12-m-Fahrzeugen einen einheitlichen Fahrzeugpark mit **normalbreiten** Bussen vorzusehen (keine teureren Spezialanfertigungen).
  - Vor diesem Hintergrund ist auch die Linie 26 allein davon betroffen, d. h. es bedarf baulicher/betrieblicher Massnahmen, damit künftig Busse mit einer zugelassenen Breite von 2,55 m verkehren können.
2. Die Erkenntnisse aus dem Planungsstand zeigen, dass eine neue Linie Breitenrainplatz–Oberdorf eher ungünstige Fahrzeiten (hin und retour insgesamt ~ 30 Min.) aufweist. Die im letzten Konzept enthaltene Verlängerung bis Deisswil und evtl. Hättenberg rückt aus verschiedenen Gründen in den Hintergrund.
  - Es entsteht mindestens an einem Liniende eine etwas längere Endaufenthaltszeit.
3. Mit einer Durchbindung der neuen Linie mit der Linie 26 am Breitenrainplatz können umständliche Wendemanöver oder ungünstig gelegene Haltestellen vermieden werden.
4. Eine Durchbindung der Linie 26 mit der neuen Linie lässt sich kaum von der Nachfrage begründen, sondern primär von betrieblichen/wirtschaftlichen Überlegungen herleiten (siehe Punkt 2).
 

Dazu kommt, dass die Schlaufenform der Linie 26 es bei einer Durchbindung notwendig macht, weiterhin gewisse Aufenthaltszeiten am Breitenrainplatz – wenn möglich in beiden Richtungen – vorzusehen. Die vorgesehenen Haltestellen (Doppelkanten) lassen dies zu.
5. Eine Durchbindung der Linie 26 mit der neuen Linie, aber mit schmaleren Bussen, steht im Widerspruch zu Punkt 1.

Während mit einer Durchbindung die heutigen Haltestellen verwendet werden können, braucht es bei einem **isolierten** Betrieb der neuen Linie eine **zusätzliche Haltestelle** im Bereich des Breitenrainplatzes, einschliesslich der Möglichkeit, für einige Minuten dort die Wendezeit abzuwarten.

## Fazit

- Mindestens mittelfristig sollte die Route der **Linie 26** so ausgestaltet werden, dass sie mit **Normalbussen** befahren werden kann.
- Eine **Durchbindung** der neuen Linie mit der Linie 26 bringt klare **Vorteile**:
  - **neu 15-Min.** (statt 20-Min.)-Takt auf der Linie 26 (ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf)
  - **neu** Abend-Angebot auf der Linie 26 im 30-Min.-Takt ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf möglich
  - Verwendung der bestehenden Haltestellen für die neue Linie
  - Vermeidung von Wendemanövern der neuen (und auch der bestehenden) Linie am Breitenrainplatz
- Am Samstag auf der Linie 26 30-Min. (statt 20-Min.)-Takt
- **Zwingende Voraussetzungen** auf der Fahrroute der Linie 26 gelten für
  - die erforderliche Infrastruktur: **Breiterer** Querschnitt und entsprechende Radien
  - den unbehinderten Betrieb: **Störungsfreie** Route (konsequente Unterbindung des «Falschparkierens»)

Konkret heisst dies, dass die Aufhebung von bestimmten Parkplätzen und auch gewisse bauliche Anpassungen im Wylerfeldquartier notwendig sind – und auch die Sicherstellung des freien Strassenraums für den Bus, auch durch polizeiliche Massnahmen.

**Nicht** in Frage kommt:

Die Verlängerung der Linie 26 bis Bahnhof Ostermundigen bzw. eine neue Linie nur zwischen Bahnhof Ostermundigen und Oberfeld: Die neue Linie würde genau im Bereich der künftig höchsten Querschnittsbelastung gebrochen, was sehr unattraktiv wäre.

---

## 8.4 Betriebskosten

### Verdichtung der Linie 44

Die Linie 44 soll zwischen Bahnhof Bolligen und Ostermundigen Zollgasse zum 15-Min.-Takt in den Hauptverkehrszeiten verdichtet werden. Die Finanzierung erfolgt über das Grundangebot, mit kleineren Kostenfolgen für Ostermundigen und Bolligen.

### Neue Linie

Die Einführung der neuen Linie erfolgt im Rahmen eines Versuchsbetriebs, dessen Kosten zu 1/3 der Kanton übernimmt. 2/3 der Kosten sind von den Gemeinden zu übernehmen. Die Aufteilung ist Sache der Gemeinden und der RKBM.

Es wird von einem Kostendeckungsgrad von mindestens 20 Prozent ausgegangen.

In Absprache mit den Transportunternehmen werden die Kosten pro Jahr für die neue Linie aus dem Bericht von Kontextplan (Lit. 4) aus dem Jahr 2011 übernommen und zwar für die dort dokumentierte Etappe 2.

Merkmale			Takt	Kosten [Mio. CHF]
Tagesangebot	Mo–Fr	06–20 h	15'	1.10
Abendangebot	Mo–Fr	20–22 h	30'	0.08
Samstagangebot	Sa	06–22 h	30'	0.13
<b>Total (gerundet) pro Jahr</b>				<b>1.31</b>

Tabelle 6:  
Kostenzusammenstellung  
für die neue Linie Breitenrainplatz–Oberfeld

#### Bemerkung:

Im Konzept 2011 war die neue Linie am Abend und am Samstag nur auf dem Abschnitt Ostermundigen Bhf–Oberfeld vorgesehen.

### Verlängerung der neuen Linie nach Deisswil

Eine Verlängerung der Linie nach Deisswil, die ein weiteres Fahrzeug erfordern würde, hätte mit denselben Annahmen wie in der obigen Tabelle zusätzliche Kosten von rund 440'000 Franken zur Folge.

### 8.5 Gegenüberstellung zum ursprünglichen Konzept 2011

Die Gegenüberstellung des Ist-Zustands, des ursprünglichen Konzepts aus dem Jahr 2011 und des neu vorliegenden Konzepts 2015 zeigt Folgendes:

Linie	Zeitraum Ist-Zustand 2015	Konzept 2011	Konzept 2015 Umsetzung 2018
Linie 28 Wankdorf Bhf– Ostermundigen Bhf– Eigerplatz	via Bahnhof–Zollgasse	unverändert	unverändert
Linie 44 Bolligen Bhf– Ostermundigen Bhf	via Mittelholzerstrasse– Zentweg	unverändert	gestreckt über Schermenweg evtl. via Milchstrasse– Forelstrasse
Bahnhof–Zollgasse– Gümligen Bhf	via Blankweg	unverändert	
Neue Linie Breitenrainplatz– Ostermundigen Bhf– Bahnhof–Zollgasse– Oberfeld		a) via Zentweg b) via Schermenweg via Bahnhofstrasse– Flurweg Ast Deisswil Ast Hättenberg	via Zentweg  via Bahnhofstrasse– Flurweg Option Deisswil als Zusatzmodul

Tabelle 7:  
Gegenüberstellung

Die Linie 28 erfährt bei keinem der beiden Konzepte eine Änderung.

Das neue Konzept 2015 sieht hingegen bei der Linie 44 auf dem nördlichen Abschnitt **direktere** und damit attraktivere Routen vor. Mit der Verlegung der Linie 44 vom Zentweg auf den Schermenweg wird die im Jahr 2011 geführte Diskussion, ob die Linie über den Zentweg oder – wie als Alternative vorgeschlagen – über den Schermenweg führen soll, gegenstandslos: Die neue Linie **muss** über den Zentweg geführt werden.

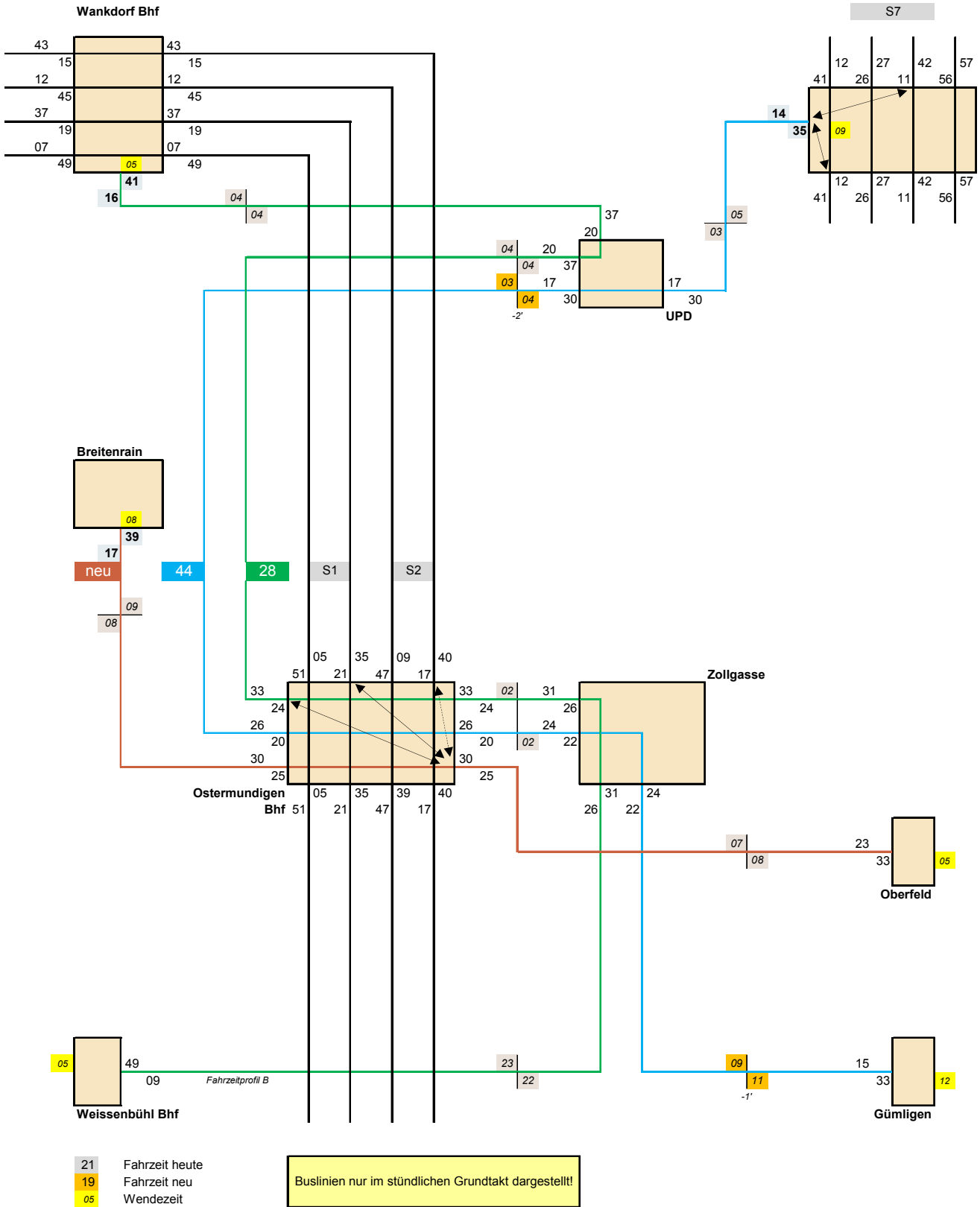
Auch bei der neuen Linie unterscheiden sich die beiden Planungen:

Die Verlängerung je eines Asts nach Hättenberg und nach Deisswil war Bestandteil des Konzepts 2011.

# Anhang

## Anhang 1: Netzgrafik 2018

Bern Nord - Ostermündigen  
**Netzgrafik Konzept 2018**  
 Metron, 1.4.2016





## Anhang 2: Fahrplanentwurf der neuen Linie

### Fahrplanentwurf Breitenrainplatz - Ostermundigen Bhf - Oberfeld

Montag - Freitag

Metron, 1.4.2016

Breitenrainplatz, ab	06:02	06:17	06:32	06:47	alle 15 Min.	19:17	19:32	19:47	20:02	20:17	20:47	21:17	21:47
Parkstrasse	06:03	06:18	06:33	06:48		19:18	19:33	19:48	20:03	20:18	20:48	21:18	21:48
Guisanplatz	06:05	06:20	06:35	06:50		19:20	19:35	19:50	20:05	20:20	20:50	21:20	21:50
Mingerstrasse	06:06	06:21	06:36	06:51		19:21	19:36	19:51	20:06	20:21	20:51	21:21	21:51
Zentweg	06:07	06:22	06:37	06:52		19:22	19:37	19:52	20:07	20:22	20:52	21:22	21:52
Waldeck	06:08	06:23	06:38	06:53		19:23	19:38	19:53	20:08	20:23	20:53	21:23	21:53
Ostermundigen Bhf, an	06:10	06:25	06:40	06:55		19:25	19:40	19:55	20:10	20:25	20:55	21:25	21:55
S1 Bern ab	06:16	06:46				alle 30 Min.	19:16	19:46	20:16	20:46	21:16	21:46	
S1 Ostermundigen an	06:21	06:51				19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51		
Ostermundigen Bhf, ab	06:10	06:25	06:40	06:55	alle 15 Min.	19:25	19:40	19:55	20:10	20:25	20:55	21:25	21:55
Neuapostolische Kirche	06:11	06:26	06:41	06:56		19:26	19:41	19:56	20:11	20:26	20:56	21:26	21:56
Blankweg	06:13	06:28	06:43	06:58		19:28	19:43	19:58	20:13	20:28	20:58	21:28	21:58
Flurweg	06:14	06:29	06:44	06:59		19:29	19:44	19:59	20:14	20:29	20:59	21:29	21:59
Kirschbaumweg	06:15	06:30	06:45	07:00		19:30	19:45	20:00	20:15	20:30	21:00	21:30	22:00
Oberfeld Ahornweg, an	06:17	06:32	06:47	07:02		19:32	19:47	20:02	20:17	20:32	21:02	21:32	22:02

### Fahrplanentwurf Oberfeld - Ostermundigen Bhf - Breitenrainplatz

Montag - Freitag

Metron, 1.4.2016

Oberfeld Ahornweg, ab	05:54	06:09	06:24	06:39	alle 15 Min.	19:09	19:24	19:39	19:54	20:09	20:39	21:09	21:39
Kirschbaumweg	05:55	06:10	06:25	06:40		19:10	19:25	19:40	19:55	20:10	20:40	21:10	21:40
Flurweg	05:57	06:12	06:27	06:42		19:12	19:27	19:42	19:57	20:12	20:42	21:12	21:42
Blankweg	05:58	06:13	06:28	06:43		19:13	19:28	19:43	19:58	20:13	20:43	21:13	21:43
Neuapostolische Kirche	06:00	06:15	06:30	06:45		19:15	19:30	19:45	20:00	20:15	20:45	21:15	21:45
Ostermundigen Bhf, an	06:00	06:15	06:30	06:45		19:15	19:30	19:45	20:00	20:15	20:45	21:15	21:45
S1 Ostermundigen ab	06:05	06:35			alle 30 Min	19:35	20:05						
S1 Bern an	06:13	06:43				19:43	20:13						
Ostermundigen Bhf, ab	06:00	06:15	06:30	06:45	alle 15 Min.	19:15	19:30	19:45	20:00	20:15	20:45	21:15	21:45
Waldeck	06:02	06:17	06:32	06:47		19:17	19:32	19:47	20:02	20:17	20:47	21:17	21:47
Zentweg	06:03	06:18	06:33	06:48		19:18	19:33	19:48	20:03	20:18	20:48	21:18	21:48
Mingerstrasse	06:04	06:19	06:34	06:49		19:19	19:34	19:49	20:04	20:19	20:49	21:19	21:49
Guisanplatz	06:05	06:20	06:35	06:50		19:20	19:35	19:50	20:05	20:20	20:50	21:20	21:50
Parkstrasse	06:07	06:22	06:37	06:52		19:22	19:37	19:52	20:07	20:22	20:52	21:22	21:52
Breitenrainplatz, an	06:09	06:24	06:39	06:54		19:24	19:39	19:54	20:09	20:24	20:54	21:24	21:54

## Fahrplanentwurf Breitenrainplatz - Ostermundigen Bhf - Oberfeld

Samstag

Metron, 1.4.2016

Breitenrainplatz, ab	06:17	06:47	07:17	07:47	alle 30 Min.	20:17	20:47	21:17	21:47
Parkstrasse	06:18	06:48	07:18	07:48		20:18	20:48	21:18	21:48
Guisanplatz	06:20	06:50	07:20	07:50		20:20	20:50	21:20	21:50
Mingerstrasse	06:21	06:51	07:21	07:51		20:21	20:51	21:21	21:51
Zentweg	06:22	06:52	07:22	07:52		20:22	20:52	21:22	21:52
Waldeck	06:23	06:53	07:23	07:53		20:23	20:53	21:23	21:53
Ostermundigen Bhf, an	06:25	06:55	07:25	07:55		20:25	20:55	21:25	21:55
S1 Bern ab	06:16		06:46		alle 30 Min.	20:16	20:46	21:16	21:46
S1 Ostermundigen an	06:21		06:51			20:21	20:51	21:21	21:51
Ostermundigen Bhf, ab	06:25	06:55	07:25	07:55	alle 30 Min.	20:25	20:55	21:25	21:55
Neuapostolische Kirche	06:26	06:56	07:26	07:56		20:26	20:56	21:26	21:56
Blankweg	06:28	06:58	07:28	07:58		20:28	20:58	21:28	21:58
Flurweg	06:29	06:59	07:29	07:59		20:29	20:59	21:29	21:59
Kirschbaumweg	06:30	07:00	07:30	08:00		20:30	21:00	21:30	22:00
Oberfeld Ahornweg, an	06:32	07:02	07:32	08:02		20:32	21:02	21:32	22:02

## Fahrplanentwurf Oberfeld - Ostermundigen Bhf - Breitenrainplatz

Samstag

Metron, 1.4.2016

Oberfeld Ahornweg, ab	06:09	06:39	07:09	07:39	alle 30 Min.	20:09	20:39	21:09	21:39
Kirschbaumweg	06:10	06:40	07:10	07:40		20:10	20:40	21:10	21:40
Flurweg	06:12	06:42	07:12	07:42		20:12	20:42	21:12	21:42
Blankweg	06:13	06:43	07:13	07:43		20:13	20:43	21:13	21:43
Neuapostolische Kirche	06:15	06:45	07:15	07:45		20:15	20:45	21:15	21:45
Ostermundigen Bhf, an	06:15	06:45	07:15	07:45		20:15	20:45	21:15	21:45
S1 Ostermundigen ab									
S1 Bern an									
Ostermundigen Bhf, ab	06:15	06:45	07:15	07:45	alle 30 Min.	20:15	20:45	21:15	21:45
Waldeck	06:17	06:47	07:17	07:47		20:17	20:47	21:17	21:47
Zentweg	06:18	06:48	07:18	07:48		20:18	20:48	21:18	21:48
Mingerstrasse	06:19	06:49	07:19	07:49		20:19	20:49	21:19	21:49
Guisanplatz	06:20	06:50	07:20	07:50		20:20	20:50	21:20	21:50
Parkstrasse	06:22	06:52	07:22	07:52		20:22	20:52	21:22	21:52
Breitenrainplatz, an	06:24	06:54	07:24	07:54		20:24	20:54	21:24	21:54



**metron**

**Stahlrain 2  
Postfach**

**5201 Brugg  
Schweiz**

**info@metron.ch  
www.metron.ch**

**T +41 56 460 91 11  
F +41 56 460 91 00**