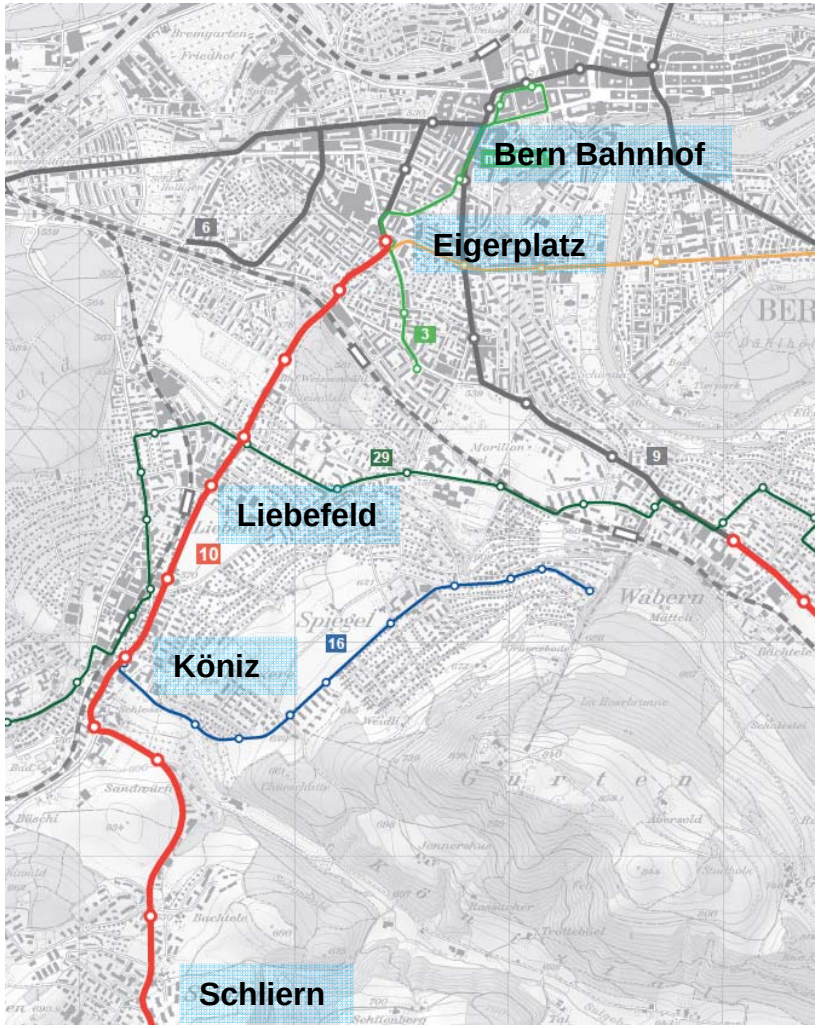
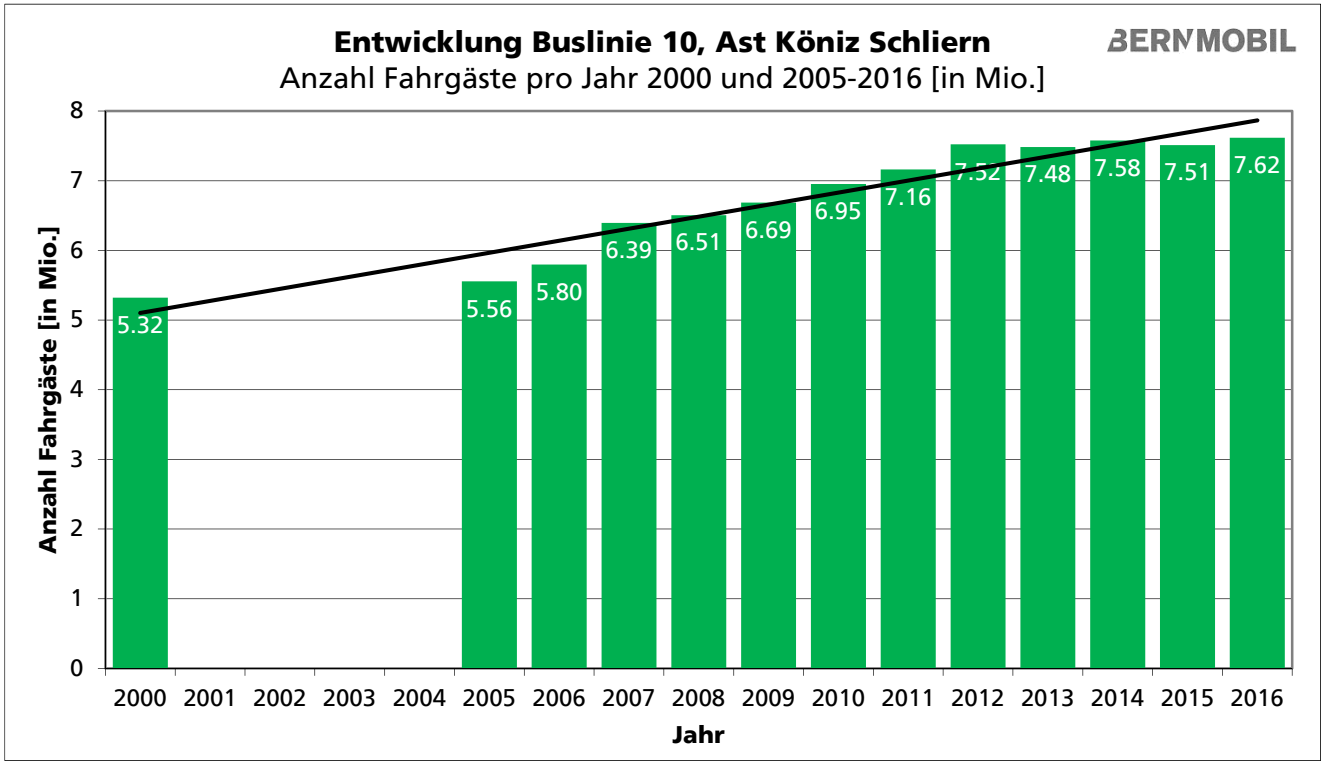
Volle Busse im Stau – Kann BERNMOBIL helfen?

Linie 10, Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti

- Nachfragestärkste Buslinie
- Durchmesserlinie, 12 km
- Gelenkbusse
- HVZ im 3’ Takt
- 30 Busse in HVZ im Einsatz



Nachfrage Linie 10

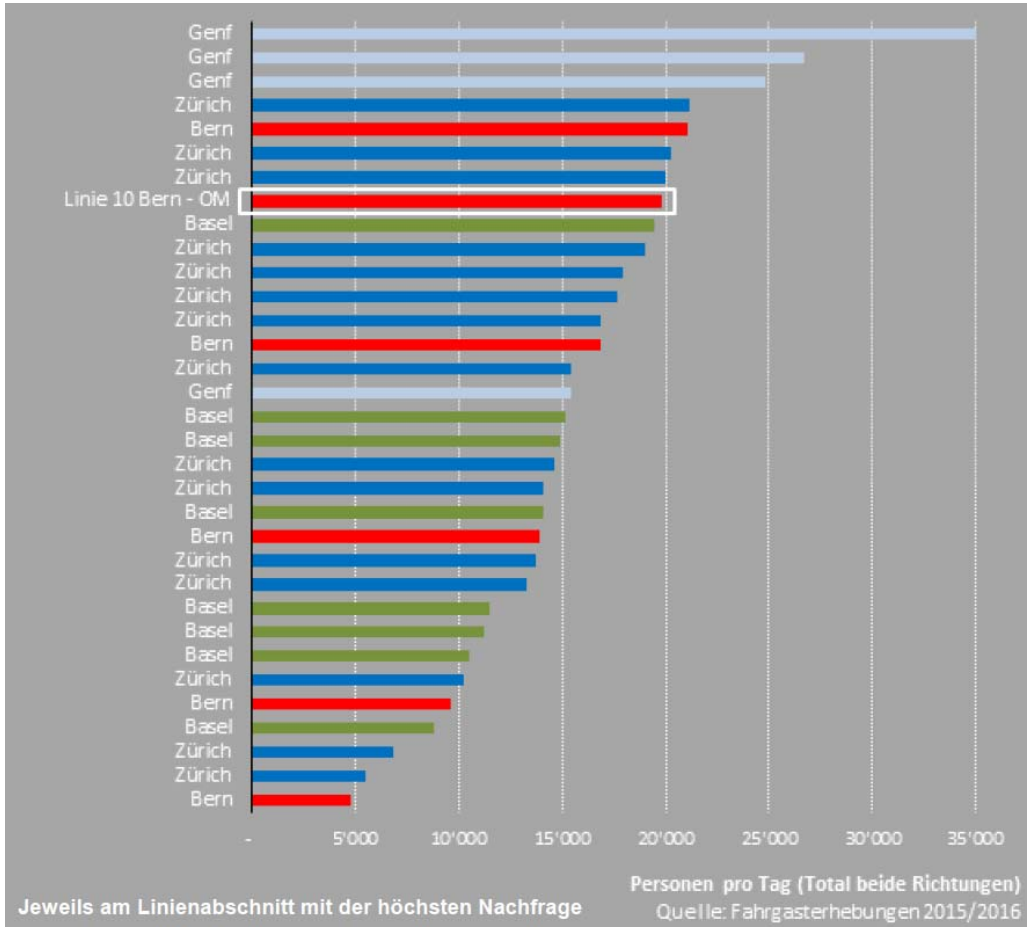


- 2000 - 2016 jährliche Zuwachsrate von 2.3%; Zunahme 2006 – 2016 + 31%

Zum Vergleich:

- Linie 17 Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt: 2.7 Mio Fahrgäste
- Linie 29 Niederwangen – Kleinwabern, Tangentiallinie 1.2 Mio Fahrgäste

Nachfrage Linie 10 im Vergleich mit CH - Tramlinien



BERNMOBIL
ZUSAMMEN UNTERWEGS

Tram Region Bern, Kredit vom Stimmvolk im 2015 abgelehnt

Grosser Handlungsbedarf

Mehr Kapazität und Qualität auf der Linie 10

tsgrenze erreicht.
onen Fahrgästen
rtiert wie auf al-
zusammen.

nachhaltig zu
e Variante. Ein
sst bis zu 2,5-
us. Im 6-Mi-
ität voll aus-
eim Bus im
n verkehren
Fahrzeuge.
ch für den

ierungen
lagen kann das Tram überdies
den Fahrplan besser einhalten als der Bus.

An verschiedenen Stellen werden die beiden Tram-
s entste-
in Oster-
d, welche
rn verrin-

Fahrzeug		Länge	Plätze (2 Pers./m²)
Gelenkbus		18,5 m	70
Megabus		24,7 m	95
Tram		31 m	120
Tram		42-45 m	170

Heutige Situation Linie 10

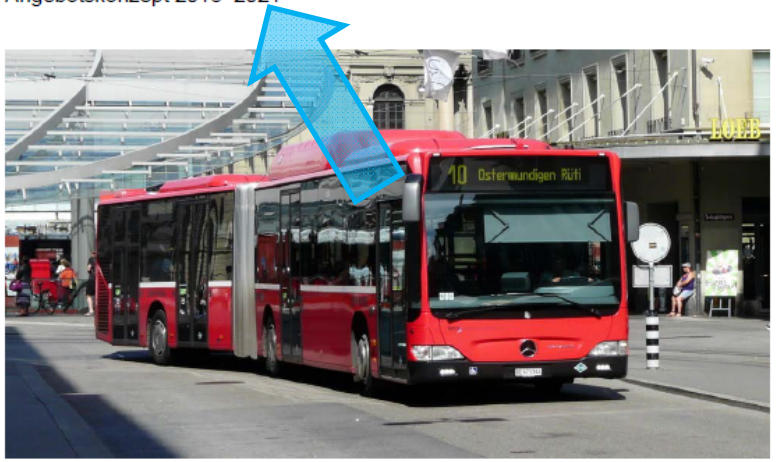
- Schwieriger Betrieb auf Linie 10 vor allem in den Spitzenzeiten
- Verspätungen und unregelmässiger Betrieb -> Paketbildung, 2-3 Busse fahren hintereinander
- Gründe:
  - Hohe Nachfrage
  - Kleine Verspätung -> mehr Einsteiger -> längerer Fahrgastwechsel
  - Ungenügende Bevorzugung im Mischverkehr: Stau in Köniz und Ostermundigen oder Bus fährt hinter Velo her

Studie Regionalkonferenz Bern Mittelland

Regionalkonferenz BernMittelland

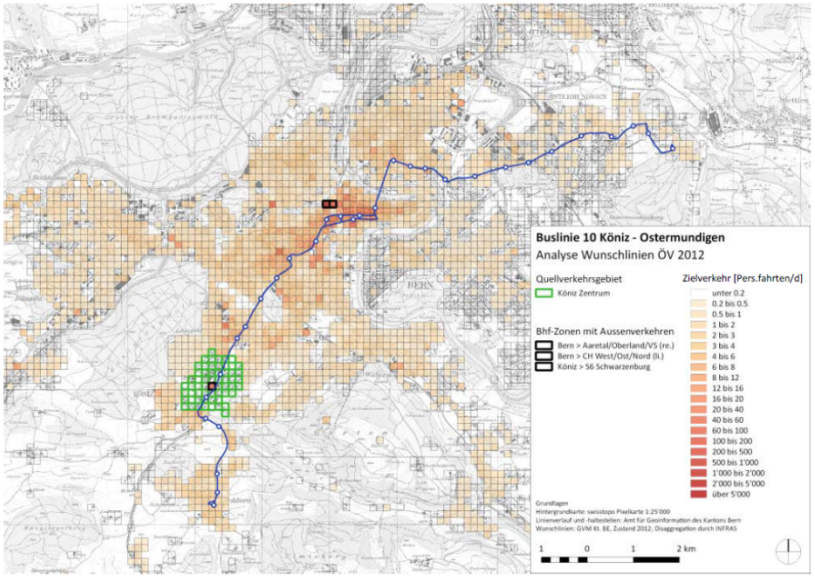
Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen

Angebotskonzept 2018–2021



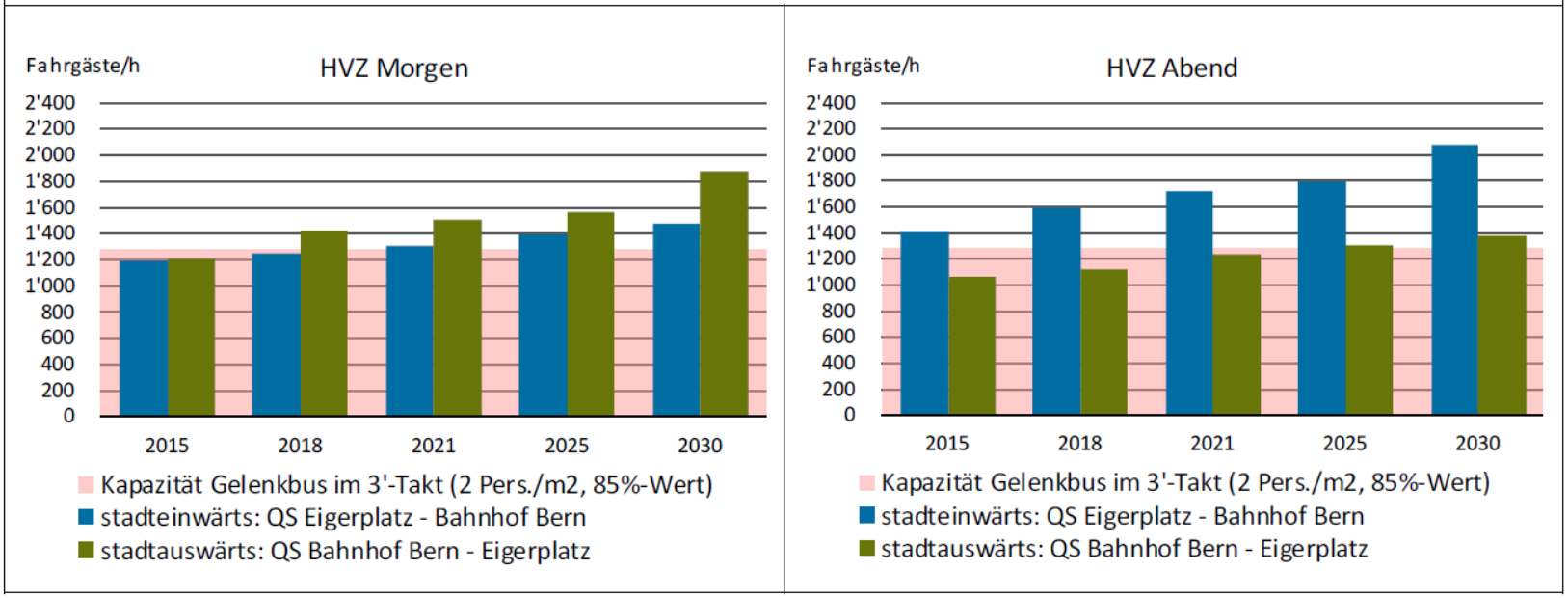
28. April 2016

Wunschlinien ab Köniz Zentrum



Nachfrageprognose Linie 10

Abbildung 8: Nachfrageprognose Linie 10, Ast Köniz bis 2030



Quelle: Automatische Fahrgastzählungen BERNMOBIL 1. Quartal 2015 und eigene Prognosen.

Übersicht der untersuchten Ansätze

Massnahmen auf bestehender Linie	Netzlösungen mit Entlastungsangeboten		
	Verdichtung bestehender Linien im Umfeld	**Verlängerung bestehender Linien**	**zusätzliche Entlastungslinien**
A-1 Verkehrsmanagement / ÖV-Bevorzugung ✓	B-1 Verdichtung Linie 3 (Ast Köniz) ✗	B-4 Durchbindung Linie 3 Richtung Innenstadt ✗	B-8 via Könizstr. - Lorypl. (Ast Köniz) ✗
A-2 Taktverdichtung auf ganzer Linie ✓	B-2 Verdichtung Linie 17 (Ast Köniz) ✗	B-5 Linie 17 bis Schliern (Ast Köniz) ✗	B-9 via Wabersackerstr. - Morillonstr. (Ast Köniz) ✗
A-3 Taktverdichtung auf Teilstrecke ✓		B-6 Linie 19 bis Schliern (Ast Köniz) ✗	B-10 via Monbijoubrücke - Zytglogge (Ast Köniz) ✗
A-4 Eilkurs-Konzept ✗	B-3 Verdichtung Linie 9 (Ast Ostermundigen) ✗	B-7 Linie 12 bis Rüti (Ast Ostermundigen) ✗	B-11 via Nydeggbrücke (Ast Ostermundigen) ✗
A-5 Brechen der Linie am Bahnhof Bern ✗			B-12 via Nordquartier - Lorraine (Ast Ostermund.) ✓

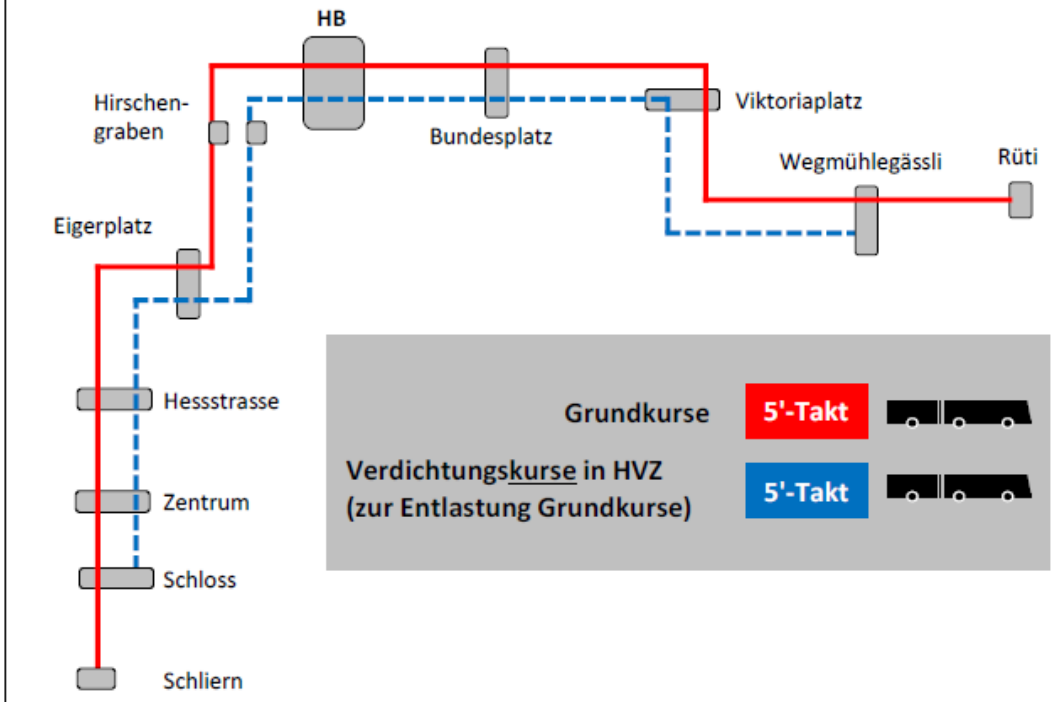
✓ Ansatz vertieft untersucht und bewertet

✗ Ansatz verworfen

Angebotskonzept Linie 10 ab Dezember 2018

Tabelle 8: Variante 2 – Verdichtung auf Teilstrecke Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli

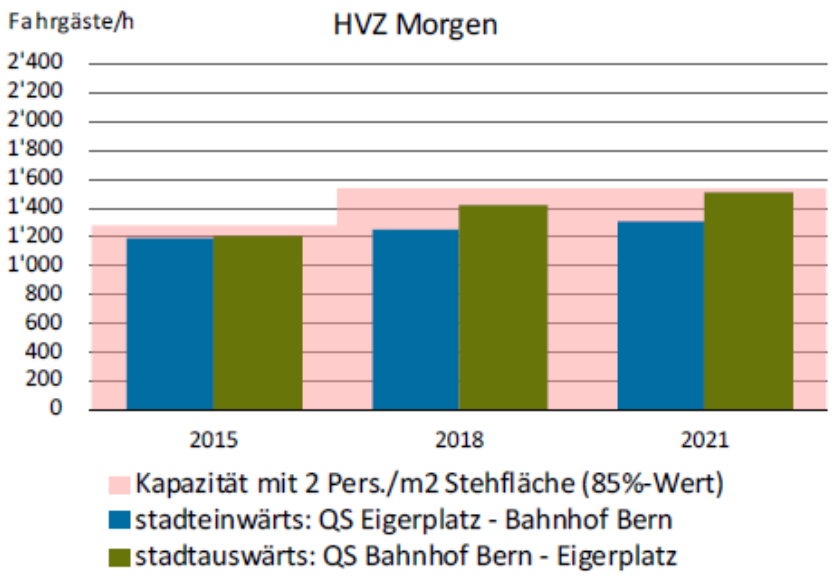
- Grundkurse im 5-Minuten-Takt
- **Verdichtungskurse** in den HVZ im 5-Minuten-Takt auf verkürzter Strecke Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli
- Keine saubere Takthalbierung während HVZ, Verdichtungskurs fährt kurz vor Grundkurs als Entlastung der bereits ab Schliern bzw. Rüti gut ausgelasteten Grundkurse (Versatz um ca. 1 Minute)
- Wendemöglichkeiten im Raum Köniz Schloss und Raum Wegmühlegässli erforderlich

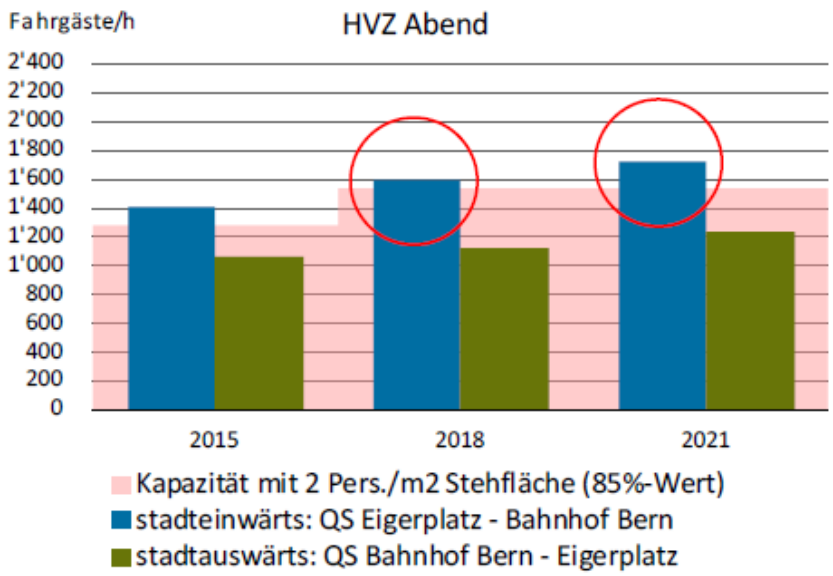


Kapazitätsnachweis

Abbildung 11: Kapazitätsnachweis für die vertieft untersuchten Varianten im stärksten Querschnitt

Linienast Köniz, Querschnitt Bahnhof Bern–Eigerplatz





Wie weiter?

„Kosmetik“

Massnahmen Linie 10

- Stabilerer Betrieb -> gleichmässigere Auslastung
  - VM Köniz, Verlängerung Busspuren, Führung Velo ohne Behinderungen Bus -> weniger Störungen
  - Haltestellen mit niveaugleichem Einstieg -> kürzerer Fahrgastwechsel
  - Einsatz zusätzlicher Busse -> längere Ausgleichzeiten beim Endhalt
- Weiter Verdichten? Ist ein 2’ Takt möglich mit/ohne VM und Busspuren oder führt das zum Kollaps?

Entlastung Linie 10

- Zunahme Veloverkehr -> geringe Entlastung L10, aber witterungsabhängig, Zunahme Behinderungen Bus
- Verdichtung andere Buslinien (L17, L29) -> geringe Entlastung

Wie weiter?

Massnahmen Linie 10

- Einsatz grösserer Gefässe als Übergangslösung
  - Doppelgelenk-Trolleybus -> hohe Investition in Fahrleitung?
  - Doppelgelenkbus Hybrid -> wenig Erfahrungen
  - Elektro-Doppelgelenkbus -> noch nicht verfügbar

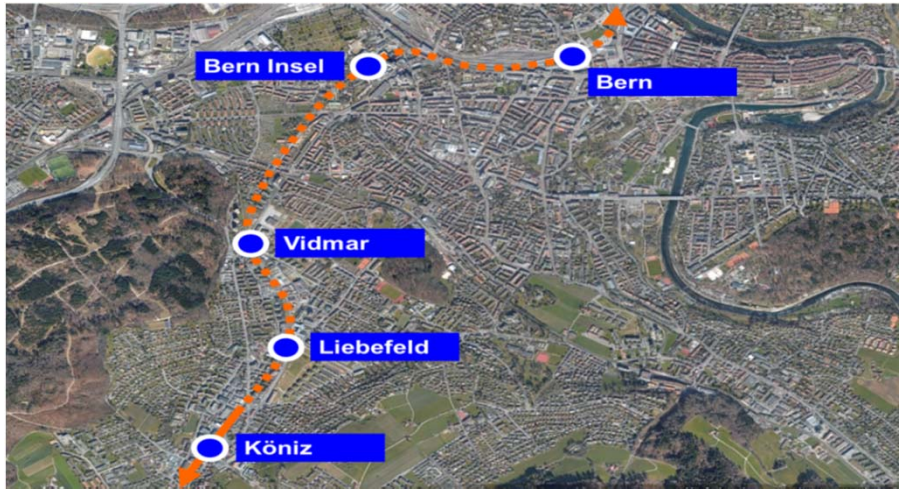
- Tram Bern - Köniz Schliern -> Neustart der Planung?

Wie weiter?

Entlastung Linie 10 durch S-Bahn / Metro

- Geplanter Viertelstundentakt S-Bahn, erst nach 2030 -> Entlastung Linie 10, wie gross?

- Neue/alte Idee: RBS-Verlängerung nach Köniz – Schwarzenburg, Zeithorizont 2040ff -> Entlastung Linie 10 vermutlich höher als mit bestehender S-Bahn



Volle Busse im Stau – Kann BERNMOBIL helfen?

Abstimmung Siedlung und Verkehr??