

**1114 Postulat (BDP, SVP, FDP) "Zukunftsstrategie ÖV-Entwicklung"**

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

Der Gemeinderat wird beauftragt, zusammen mit den zuständigen Gremien (wie namentlich der Stadt Bern, BLS, SBB, etc.) zu prüfen, wie rasch die Bahnstrecke Bern-Schwarzenburg - in einer ersten Phase bis Niederscherli - zu einer zeitgemässen, leistungsfähigen S-Bahn ausgebaut werden kann.

Gleichzeitig wird der Gemeinderat beauftragt, mit den zuständigen Gremien verbindlich abzuklären wie sichergestellt werden kann, dass das Teilprojekt Tram Kleinwabern als A-Projekt aufgenommen wird.

Der Bericht soll die Antworten auf folgende Fragen enthalten:

- Wie rasch ist ein Ausbau auf den Viertelstunden-Takt möglich?
- Können die Fahrzeiten ohne massive Investitionen, d.h. mit organisatorischen Massnahmen verkürzt werden?
- Welche Hindernisse bestehen für den Betrieb der Strecke mit Doppelstockwagen?
- Wie kann sichergestellt werden, dass das Teilprojekt Tram Kleinwabern innerhalb der nächsten 6 bis 8 Jahren umgesetzt ist?
- Wie hoch ist die Bereitschaft der benötigten Partner ein gemeinsames Projekt zu starten, wenn sich die Gemeinde Köniz mit 15-20 Millionen Franken (analog zu den Kosten Tramprojekt) beteiligen würde?

Begründung:

- Die Entwicklungsschwerpunkte der Gemeinde liegen in unmittelbarer Nähe der bestehenden Bahnlinie.
- Der Ausbau der S-Bahn und der parallele Betrieb der heutigen Buslinien 10 sowie 17 führen deshalb zu einem weit effizienteren und innovativeren Lösungsansatz, mit Wirkung über die Gemeindegrenze hinaus.
- Das Kosten- / Nutzenverhältnis wird eindeutig besser ausfallen, als bei der Substitution der flexibleren Buslinie durch einen weniger flexiblen schienengestützten Verkehrsträger.
- Als Übergangsmassnahme bis zur Realisierung der S-Bahn kann das Restpotential der Buslinien von ca. 15% (Aussage Prof. Weidmann) genutzt werden.
- Erfahrungen aus verschiedenen Ballungsgebieten (Zürich, Zug, Nordrand der Stadt Bern) zeigen auf, dass die S-Bahn ein taugliches Mittel ist. Insbesondere die Umstellung auf den Viertelstundentakt erhöht die Attraktivität dieses Verkehrsmittels massiv.
- Steigt die Attraktivität der S-Bahn, kann durchaus erwartet werden, dass das Zentrum von Köniz auch eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) erfährt.

- Mit der S-Bahn als Rückgrat wird die Anbindung der oberen Gemeinde wie auch der Nachbargemeinden an das Fernverkehrsnetz verbessert. Gleichzeitig wird ein Potential für eine weitgehend MIV-unabhängige Strukturentwicklung in diesen Gebieten geschaffen.

**Eingereicht**

14. November 2011

**Unterschrieben von 16 Parlamentsmitgliedern**

Thomas Frey, Ulrich Witschi, Franziska Keller, Philippe Guéra, Andreas Lanz, Mark Stucki, Erica Kobel-Itten, Bernhard Bichsel, Hans-Peter Kohler, Heidi Eberhard, Beat Haari, Ronald Sonderegger, Stefan Lehmann, Niklaus Hofer, Elisabeth Rüeegsegger, Heinz Nacht,

**Antwort des Gemeinderates**

**Grundsätzliches**

Die heutigen Erkenntnisse betreffend dem Infrastrukturausbau im Bereich Verkehr in der Region Bern, basieren auf folgenden Grundlagen (Partizipationsbericht, Tram Region Bern, Auswertung der offenen Foren, Juni 2010, Seite 9):

<b>Meilenstein</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Festlegungen</b>
<p><b>Mobilitätsstrategie Region Bern</b> (2003: Synthesebericht)</p>	<p>Strategien für die Verkehrsentwicklung (Gesamtverkehrsansatz), 3 V-Strategie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Vermeiden:</b> Verkehr vermeiden (Raumplanung, Nachfrage dämpfende Massnahmen)</li> <li>- <b>Verlagern:</b> Den Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern</li> <li>- <b>Verträglich gestalten:</b> Der motorisierte Individualverkehr soll im Zentrum dosiert und möglichst auf die Autobahnen gelenkt werden, und diese sollen wo nötig ausgebaut werden</li> </ul>	<p>Angebotsorientierte Verkehrspolitik</p> <p>Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung</p> <p>→ Bestätigung im durchgeführten Mitwirkungsverfahren</p>

<p><b>Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern</b> (2005/2007)</p>	<p>Konkretisiert die Mobilitätsstrategie: Konzentration: Neueinzonungen sollen in Zukunft zu mindestens 80 % in Gebieten erfolgen, die sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind Verkehrswachstum lenken und dämpfen (MIV) mit diversen Massnahmen Attraktivität von Velo- und Fussverkehr steigern sowie Förderung von kombinierter Mobilität Attraktiver und leistungsfähiger öV</p>	<p>Konkretisierung der Mobilitätsstrategie</p> <p><b>Auftrag für Zweckmässigkeitsbeurteilungen, welche den Infrastrukturbedarf für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Region Bern festlegen</b></p>
<p><b>Zweckmässigkeitbeurteilung Bern</b> (ZMB Bern)</p>	<p>In Variantenstudien wurde untersucht, mit welchen Verkehrsangeboten die künftige Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen am besten abgedeckt werden kann. <b>ZMB ÖV Ostermundigen:</b> Prüfung von Lösungen für die bessere öV-Erschliessung von Ostermundigen <b>ZMB Bern-Süd:</b> Lösungen für eine verbesserte öV-Erschliessung von Bern-Süd/Köniz unter Beachtung der Gesamtentwicklung des regionalen öV-Systems <b>ZMB Bern HLS:</b> Lösungen der Kapazitätsengpässe auf HLS-Netz in Region Bern, Erhöhung der Netz-Redundanz</p> <p>Fazit für öV: Bestlösungen bedingt u.a Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb und Verlängerung Linie 9 nach Kleinwabern</p>	<p><b>Entscheid für Gefäss Tram</b> <b>Entscheid für Linienführung entlang der heutigen Buslinie 10 und der Verlängerung der Linie 9</b></p> <p>→ Bestätigung im durchgeführten Mitwirkungsverfahren</p>

Damit aus dem Agglomerationsfond des Bundes entsprechende Mittel in die Umsetzung von Infrastrukturprojekten in die Agglomerationen fliessen, ist diese mehrstufige Konzeptentwicklung erforderlich. Die im Vorstoss aufgeworfenen Fragen können daher auf sehr gut fundierter Konzeptarbeit abgeleitet und beantwortet werden. Die Detailanalyse in der ZMB Bern Gesamtsynthese (kann auf der Homepage des Kantons Bern heruntergeladen werden) zeigt, dass aufgrund der Fahrgastentwicklung auch mit der Einführung des Viertelstundentaktes auf der S6, mit einer erheblichen Nachfragezunahme auf der Linie 10 zu rechnen ist. Auf diesen Faktor geht auch das Kant. Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) in seiner Stellungnahme ein. (Beilage S.2 „Viertelstundentakt der S-Bahn kann Tramprojekt nicht ersetzen“.)

Wie die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb, will der Gemeinderat auch das Projekt der Tramlinienverlängerung nach Klein-Wabern zur Realisierung bringen. Die vom Bund und Kanton geforderte Siedlungsentwicklung in Klein-Wabern ist eingeleitet: Verschiedene Erweiterungs- und Verdichtungsvorhaben wie etwa die Aufstockung der Gebäude im Nesslerenquartier und der Bächtelenacker werden realisiert. Zudem ist die Aufnahme des Balsigergutes als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebiet im Rahmen der Richtplanung vorgesehen.

## Antworten im Detail

### 1. Wie rasch ist ein Ausbau auf den Viertelstunden-Takt möglich?

Mit der Einführung des Viertelstundentaktes auf der S6 von Bern nach Niederscherli, ist nicht vor 2025 zu rechnen. (Detailbegründung Stellungnahme AöV, Beilage S.2 „Zum Viertelstundentakt“.) Die Folgerung, dass bereits heute mit den Zusatzzügen (zwei am Morgen und einer am Abend) die erforderlichen Trassen für vier Züge pro Stunde vorhanden sind und ein ¼ Takt auf der S6 doch möglich wäre, kann nicht abgeleitet werden. Zusatzzüge können im Abschnitt Bern Fischermätteli - Schwarzenburg nur in einer Richtung geführt werden, vier Züge in beide Richtungen sind mit der bestehenden Infrastruktur nicht möglich. Wie die beiden heute geführten Zusatzzüge zeigen, können sie zudem die regelmässige Viertelstundentaktabfolge nicht einhalten und verfügen über unattraktiv längere Fahrzeiten. Die verwendeten Trassen im Bahnhof Bern stehen nur in den Spitzenzeiten für Zusatzzüge zur Verfügung. In der übrigen Zeit müssen sie für den Güterverkehr, Rollmaterialüberfahren und Bauzüge frei gehalten werden. Eine Ausdehnung für weitere Zusatzzüge ist aus betrieblichen Gründen im Bahnhof Bern daher nicht möglich. Diese Informationen wurden beim Amt für öffentlichen Verkehr und der BLS eingeholt.

### 2. Können die Fahrzeiten ohne massive Investitionen, d.h. mit organisatorischen Massnahmen verkürzt werden?

Eine Reduktion der Fahrzeiten auf der S6 ohne erhebliche Investitionen in die Infrastruktur ist nicht möglich. Die Bahnlinie Bern – Schwarzenburg verfügt über wenige Kreuzungsstellen was bedeutet, dass die Fahrplangestaltung mit der aktuellen Infrastruktur stark eingeschränkt ist. Im Rahmen der Kerngruppensitzung Tram Region Bern vom 10. Juni 2010 wurde diese Problematik erläutert und das von der BLS ausgearbeitete Streckenkonzept mit Lösungsvarianten und den entsprechenden Kostenfolgen vorgestellt. (Detailbegründung Stellungnahme AöV, Beilage S.1 „Zu den Fahrzeiten“.)

### 3. Welche Hindernisse bestehen für den Betrieb der Strecke mit Doppelstockwagen?

Keine. Wie der Antwort des Kantons zu entnehmen ist, werden ab dem Fahrplanwechsel vom Dezember 2013 vereinzelt, ab Dezember 2014 auf sämtlichen S6 Taktkursen, Doppelstockzüge eingesetzt. (Stellungnahme AöV, Beilage S.1 „Zum Dosto-Einsatz auf der Strecke nach Schwarzenburg.“) Die Erhöhung der Sitzplatzkapazität im Vergleich mit den heute eingesetzten Zügen beträgt ca. 30%. In den neuen Doppelstockzügen werden zudem 110 Stehplätze ausgewiesen. Infolge der heutigen Perronlängen kann nur ein Zug (Einfachkomposition) mit einer fixen Länge von 102.6 m geführt werden. Das Zusammenhängen von zwei oder gleich mehreren Doppelstockzügen (Mehrfachkompositionen) ist nicht möglich. Die zusätzliche Kapazität der Doppelstockzüge reicht nach Berechnungen der BLS bis ins Jahr 2020, dann müssen während den Spitzenzeiten erneut Zusatzzüge eingesetzt werden.<sup>1</sup>

### 4. Wie kann sichergestellt werden, dass das Teilprojekt Tram Kleinwabern innerhalb der nächsten 6 bis 8 Jahren umgesetzt ist?

Aktuell ist die Tramlinienverlängerung nach Klein-Wabern im Agglomerationsprogramm des Bundes als C-Projekt eingestuft. Die Finanzierung ist daher nicht gesichert. Voraussetzung für die Realisierung ist die Heraufstufung in die A-Liste durch den Bund. Im Sommer wird das Vorhaben, zusammen mit der geplanten Entwicklung im Perimeter, erneut in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK eingegeben. Der Kanton wird das Projekt auf dieser Basis anschliessend in die überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation einfließen lassen. Mit den Projekten Bächtelenacker, Verdichtungen im Nesslerenquartier und im Bundesamt für Metrologie (metas) sowie die Aufnahme des Balsigergut als prioritäres Siedlungsentwicklungsgebietes im Rahmen der Richtplanung zeigt der Gemeinderat auf, dass sich die Gemeinde Köniz in Klein-Wabern weiter entwickeln wird. Damit sind die geforderten Schritte eingeleitet. Aus Könizer Sicht sollte der Bundes- und Kantonsfinanzierung der Tramlinienverlängerung nach Klein-Wabern damit nichts mehr im Weg stehen.

---

<sup>1</sup> Im Brief des Kantons verwendete Abkürzungen: Dosto - Doppelstockzüge, HVZ - Hauptverkehrszeit

## 5. Wie hoch ist die Bereitschaft der benötigten Partner ein gemeinsames Projekt zu starten, wenn sich die Gemeinde Köniz mit 15-20 Millionen Franken (analog zu den Kosten Tramprojekt) beteiligen würde?

Die Finanzierung von Vorhaben des öffentlichen Verkehrs ist in den „Richtlinien des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr“ festgelegt. Diese wurden dem Parlamentsgeschäft vom 14. November 2011 zum Projektierungskredit Tram Region beigelegt. Auf dieser Basis werden unter den Partnern projektbezogen Kostenteilergrundsätze ausgehandelt nach denen die Kosten aufgeteilt werden. Vor diesem Hintergrund ist es nicht möglich, mit einer Erhöhung des Kostenbeitrages aus Köniz, der Tramlinienverlängerung nach Klein-Wabern zum Durchbruch zu verhelfen. Spätestens bei einer Abstimmungsbeschwerde, welche die Kostenaufteilung hinterfragt, würde eine solche Lösung nicht Stand halten. Das siedlungspolitische Hauptargument aus Könizer Sicht ist allerdings, dass damit die Kapazitätsprobleme in Köniz und Liebefeld **nicht** gelöst werden können, wenn die Mittel in die Tramlinienverlängerung nach Klein-Wabern fliessen. Bereits Ende 2014 werden im Liebefeld 720 zusätzliche Bundesarbeitsplätze bezogen, demnach sind noch vor dem Trambau kurzfristig umsetzbare Kapazitätserhöhungen vorzunehmen. Wie diese erfolgen können und zu welchem Preis, ist noch offen. Zudem ist ein Baugesuch für ein Bauvorhaben auf dem Carbaareal mit ca. 400 Arbeitsplätzen eingereicht. Weitere Planungen und Wettbewerbe wie Station Liebefeld, Dreispitz und Rappentöri sind im Gang. Der Gemeinderat lehnt es daher grundsätzlich ab, weitere Überlegungen zum ausschliesslichen Mitteleinsatz der Tramlinienverlängerung in Wabern anzustellen.

### Fazit

Der im Vorstoss angeregte Lösungsansatz auf der Linie S6 möglichst rasch den Viertelstundentakt einzuführen, um damit die prognostizierte Verkehrszunahme im Korridor Köniz/Liebefeld ohne Tramlinienbau auffangen zu können, ist nicht zielführend. Wie aufgezeigt, braucht es diese Taktverdichtung auch mit dem Tram Nr. 10. Die Investitionen für den Viertelstundentakt belaufen sich auf mehrere hundert Millionen Franken, vor diesem Hintergrund kann die Umsetzung nicht vor 2025 erfolgen. Das Beispiel ESP Wankdorf zeigt exemplarisch, dass trotz sehr guter S-Bahnanbindung die Feinverteilung auf der Linie 20 HB – Wankdorf nicht an Attraktivität verloren hat. Auch mit einer hohen Taktdichte zwischen HB und Wyleregg ist die aktuelle Nachfrage kaum abzudecken. Will die Gemeinde Köniz die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen fortführen, führt kein Weg an einer nachhaltigen Kapazitätserweiterung auf der Linie 10 vorbei. (Stellungnahme AöV, Beilage S.2 „Viertelstundentakt der S-Bahn kann Tramprojekt nicht ersetzen“.)

Die geforderten Schritte bezüglich der künftigen Siedlungsentwicklung in Klein-Wabern sind eingeleitet. Die Voraussetzungen für eine Aufnahme der Tramlinienverlängerung in die A- Liste des Agglomerationsprogrammes der zweiten Generation sind aus Sicht des Gemeinderates damit erfüllt.

Der Gemeinderat rät davon ab, die beiden Projekte in Köniz und Wabern gegeneinander auszuspielen. Bund und Kanton haben, aufgrund der eindeutigen Faktenlage, die Dringlichkeit der Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb anerkannt. Ein ausschliesslicher Mitteleinsatz in Wabern ist nicht möglich und hätte negative Auswirkungen auf die zukünftige Verkehrssituation in Liebefeld und Köniz. Die angestrebte Siedlungsentwicklung nach Innen müsste in diesem Korridor gestoppt werden.

Gemäss Art. 53 Geschäftsreglement des Parlamentes ist der Gemeinderat verpflichtet, auf ein Postulat des Parlaments mit einem Prüfungsbericht zu antworten. Dieser liegt hiermit vor.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Das Postulat wird erheblich erklärt.
2. Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 7. März 2012

Der Gemeinderat

### **Beilage**

1. Stellungnahme des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern zum 1114 Postulat (BDP, SVP, FDP) "Zukunftsstrategie ÖV-Entwicklung"

**Amt für öffentlichen  
Verkehr**

Bau-, Verkehrs-  
und Energiedirektion  
des Kantons Bern

**Office des transports  
publics**

Direction des travaux  
publics, des transports  
et de l'énergie  
du canton de Berne

Reiterstrasse 11  
3011 Bern  
Telefon 031 633 37 11  
Telefax 031 633 37 20  
e-mail info.aev@bve.be.ch

Bernhard Kirsch  
Direktwahl 031 633 37 22  
e-mail bernhard.kirsch@bve.be.ch

Gemeinde Köniz  
Abt. Verkehr und Unterhalt  
Herr Urs Reischmann  
Landorfstrasse 1  
3098 Köniz

25. Januar 2012

AVU	
DZ VERKEHR	
26. JAN. 2012	
E zK	
kär	
el	
gei	
gd	
rei	X
stae	
balr	
Frist	

## Ihre Fragen zum Ausbau der S-Bahnlinie nach Köniz

Sehr geehrter Reischmann

Im Zusammenhang mit der Beantwortung eines parlamentarischen Vorstosses in Ihrer Gemeinde haben Sie uns um einige Angaben zum Ausbau der S-Bahnlinie Bern – Schwarzenburg gebeten. Gerne geben wir Ihnen die gewünschten Informationen.

Die S-Bahnlinie Bern – Schwarzenburg war und ist Gegenstand mehrerer aktueller Untersuchungen. Alle Studien zum Bahnknoten Bern betreffen auch die S-Bahn nach Köniz / Schwarzenburg. Unsere Ausführungen basieren auf diesen Studien:

- ZMB Bern Süd, Schlussbericht, 6. Mai 2008
- ZMB Bern, Gesamtsynthese, 28. Mai 2008
- BLS, Streckenkonzept Bern-Schwarzenburg-Bahn, 19. Januar 2010
- Zukunft Bahnhof Bern, Das Gesamtkonzept im Überblick, 27. Juni 2011
- SBB, Rahmenplan Bern (in Arbeit)
- BAV/SBB, Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP), Ausbauschnitt 2025 Region Bern (in Arbeit)
- S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung (in Arbeit)

### Zum Dosto-Einsatz auf der Strecke nach Schwarzenburg

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014 werden alle Taktzüge der S6 mit Dosto-Kompositionen gefahren. Vorher (ab 2013) werden auf der S6 vereinzelt Dosto-Kompositionen anzutreffen sein.

Der Einsatz von Dosto-Kompositionen auf der S6 ist nötig, weil aufgrund von Kapazitätsengpässen im Bahnhof Bern die Führung der Zusatzzüge in der HVZ nicht mehr möglich ist. Infrastrukturseitig ist die Strecke nach Schwarzenburg bereits für den Dosto-Einsatz vorbereitet. Das letzte Hindernis war der Donnerbühlentunnel. Im Zuge von Unterhaltsarbeiten wurde das Profil des Tunnels erweitert. Die Arbeiten wurden im Dezember 2010 abgeschlossen.

### Zu den Fahrzeiten

Der Fahrplan der S6 wird bestimmt durch die zur Verfügung stehenden Zeitfenster für die Ein- und Ausfahrt im Bahnhof Bern und die Kreuzungsstellen auf der einspurigen Strecke. Die Züge kreuzen in Köniz und in Mittelhäusern. Fahrzeiteinsparungen durch höhere Geschwindigkeiten wären nur sinnvoll, wenn gleichzeitig Doppelspurabschnitte gebaut würden. Ansonsten müsste die gewonnene Zeit an den Kreuzungsstellen wieder "verbummelt" werden. Investitionen in Doppelspurabschnitte sind nicht geplant, mit Ausnahme einer Doppelspur Köniz – Lie-

befehl für den Fall, dass die Haltestelle Waldegg realisiert wird. Der Fahrzeitverlust durch den zusätzlichen Halt würde die Kreuzung von Köniz auf die Doppelspur Richtung Liebefeld verschieben.

Die Dosto-Kompositionen verfügen zwar über ein deutlich grösseres Beschleunigungsvermögen als das heute eingesetzte Rollmaterial, aus oben genannten Gründen wird dies jedoch nicht zu einer Fahrzeitreduktion führen.

### **Zum Viertelstundentakt**

Die Verdichtung zum Viertelstundentakt ist Gegenstand der laufenden Arbeiten im Rahmen der Planung der 2. Teilergänzung. Um den Viertelstundentakt einrichten zu können, braucht es diverse grössere Infrastrukturausbauten, namentlich

- die Verlängerung des Perrons 6 im Bahnhof Bern (Gleise 12 und 13),
- Anpassungen der Westzufahrt zum Bahnhof Bern,
- die Entflechtung Holligen,
- ein neues Streckenstellwerk für den Abschnitt Fischermätteli – Niederscherli,
- inkl. Anpassungen in Niederscherli (Wendemöglichkeit für die Viertelstundentaktzüge)
- und Anpassungen in Gasel (neue Kreuzungsstelle für Taktverdichtung).

Die Entflechtung Holligen als zentrales Element dieses Ausbaus eliminiert erstens die Abkreuzungskonflikte zwischen den in Richtung Gürbetal ausfahrenden S-Bahnen und dem aus Freiburg einfahrenden Fernverkehr und zweitens den Konflikt zwischen den einfahrenden S-Bahnen von Kerzers und der ausfahrenden S6 (Wendezüge).

Die Investitionskosten für diese Infrastrukturen belaufen sich auf mehrere hundert Millionen Franken. Sie müssen zum grossen Teil über den vom Bundesrat vorgeschlagenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Mit der Realisierung dieser Ausbauprojekte ist nicht vor 2025 zu rechnen. Der Viertelstundentakt der S6 kann daher nicht vor 2025 eingeführt werden.

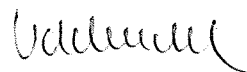
### **Viertelstundentakt der S-Bahn kann Tramprojekt nicht ersetzen**

Gemäss den Verkehrsprognosen wird die Nachfrage auf den massgebenden ÖV-Achsen zwischen 2005 und 2030 um 40 bis 60 Prozent zunehmen. Die ZMB Bern weist nach, dass langfristig sowohl die Kapazität der Linie 10 als auch der S-Bahn gesteigert werden muss. Sie hat gezeigt, dass der Ausbau nur einer Achse die Gesamtnachfrage nicht bewältigen kann. Gemäss den Modellrechnungen kann selbst ein sehr dichter Takt der S-Bahn die Linie 10 nicht im erforderlichen Mass entlasten. Die Belastung der Linie 10 liegt immer noch weit über der verfügbaren "Restkapazität" der Buslinie. Folglich empfiehlt die ZMB die Variante S+T zur Umsetzung, das heisst den Ausbau der S-Bahn zum Viertelstundentakt und die Umstellung der Linie 10 auf Tram.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben. Für weitere Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

AMT FÜR ÖFFENTLICHEN  
VERKEHR DES KANTONS BERN  
Der Vorsteher:



Wolf-Dieter Deuschle