

**Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern  
Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)**

# **ÖV-Erschliessung Weissenbühl-Monbijou**

## **Diskussionspapier**

9. November 2009

091109\_Diskussionspapier Weissenbühl.doc / gwe

*Bahn + Bus Beratung AG 3B  
Postfach 564  
3000 Bern 14*

*Telefon: 031 / 321 87 87  
Telefax: 031 / 321 87 80  
E-Mail: [info@3b-ag.ch](mailto:info@3b-ag.ch)*



## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>1</b>
<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Mögliche Linienführung Eigerplatz - Hirschengraben</b> .....	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Planungen Tram Region Bern</b> .....	<b>3</b>
3.1	Angebot und Funktionalität der Tramlinie 3 im 2009.....	3
3.1.1	Charakterisierung.....	3
3.1.2	Nachfrage / Querschnittsbelastung.....	4
3.2	Tram Köniz - Ostermundigen – ÖV-Erschliessung Quartier Weissenbühl.....	7
3.2.1	Mit radialer Tramlinie Bern Bahnhof – Weissenbühl.....	7
3.2.2	Bedienung Weissenbühl mit radialer Buslinie.....	8
3.2.3	Vergleich Tram/Bus.....	12
<b>4</b>	<b>Fazit</b> .....	<b>13</b>

## Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1:	Linienführungsvarianten Tram	2
Abb. 2:	Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Morgenspitzenstunde auswärts (07.15 - 08.15 Uhr)	4
Abb. 3:	Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Morgenspitzenstunde einwärts (07.15 - 08.15 Uhr)	5
Abb. 4:	Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Abendspitzenstunde auswärts (17.15 - 18.15 Uhr)	5
Abb. 5:	Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Abendspitzenstunde einwärts (16.30 - 17.30 Uhr)	6
Abb. 6:	Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Morgenspitzenstunde einwärts (07.15 - 08.15 Uhr)	9
Abb. 7:	Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Morgenspitzenstunde auswärts (07.15 - 08.15 Uhr)	10
Abb. 8:	Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Abendspitzenstunde auswärts (16.30 - 17.30 Uhr)	10
Abb. 9:	Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Abendspitzenstunde einwärts (16.30 - 17.30 Uhr)	11

**Begleitgruppe**

RVK 4	Rupp	Marco	Vorsitz
RVK 4	Foletti	Francesca	Protokoll
AöV	Deuschle	Wolf-Dieter	
Stadt Bern, Direktion TVS	Müller	Ueli	
Verkehrsplanung Stadt Bern	Gloor	Urs	
Gemeinde Köniz	Stäheli	Adrian	
BERNMOBIL	Ledergerber	Thomas	
Interpublicum AG	Bickel	Bernhard	

**Verfasser**

Günter, Weber, dipl. Bauing. ETH / SIA, Verkehrsingenieur SVI  
Bahn + Bus Beratung AG 3B, Eigerplatz 3, 3007 Bern

## 0 Einleitung

Das vorliegende Papier soll die Grundlage bieten für die Diskussion über die optimale zukünftige Erschliessung des Weissenbühlquartiers durch den öffentlichen Verkehr im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Region Bern. Es wird namentlich der Stadtteilorganisation QM3 zur Stellungnahme unterbreitet. Aufgrund der eingehenden Bemerkungen und Anregungen wird dann das eigentliche Angebotskonzept Weissenbühl–Monbijou verfasst und anschliessend offiziell in die Mitwirkung gegeben werden.

Das Papier beschreibt einleitend den IST-Zustand. Basierend auf den laufenden Planungen werden zwei grundsätzliche Lösungsansätze entwickelt und der Nachfrage im Weissenbühlquartiers gegenübergestellt. Diese werden auf Vor- und Nachteile, sowie Entwicklungsoptionen hin untersucht.

## 1 Ausgangslage

Ab 2011 sind die beiden Tramlinien 7 und 8 vom Tram Bern West (TBW) neu in Betrieb. Die Linie 7 wird von Bümpliz bis Ostring, die Linie 8 von Brünnen bis Saali geführt. Auf dem Abschnitt Kocherpark – Hirschengraben werden dann 4 statt wie heute 2 Tramlinien verkehren, zwischen Hirschengraben und Bern Bahnhof 5 statt 3 Tramlinien. Bis zur Inbetriebnahme der Tramlinie 10 Köniz – Ostermundigen 2017/18 bleibt die Tramlinie 3 in Betrieb. Sie wird bis 2013 weiterhin im 6-Minuten-Takt verkehren, allerdings als Radiallinie zwischen Weissenbühl und Bern Bahnhof. Bis zu diesem Zeitpunkt wird geprüft, ob sich der 6-Minuten-Takt von der Nachfrage her noch rechtfertigt. Je nach Resultat wird auf der Linie 3 ab 2014 der Takt angepasst.

Im Zusammenhang mit der Projektierung des Trams Köniz-Bern-Ostermundigen stellt sich auch die Frage nach der ÖV-Erschliessung der Quartiere Weissenbühl und Monbijou ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Tramlinie. Das Ziel ist es, die heutige Angebotsqualität beizubehalten und gleichzeitig die Erschliessung zu optimieren. Folgende drei Fragen stehen im Vordergrund:

- (1) Soll die Linie 3 als Tram- oder Buslinie weiter betrieben werden?
- (2) Falls die Linie 3 mit Tram als Radiallinie (Weissenbühl – Bahnhof Bern – Weissenbühl) weiter betrieben wird, so ist welcher Takt von der Nachfrage (Passagieraufkommen) bzw. von der Wirtschaftlichkeit her vertretbar?
- (3) Falls sich eine Busverbindung ins Weissenbühl als vorteilhaft erweist, so ist welcher Takt von der Nachfrage (Passagieraufkommen) bzw. von der Wirtschaftlichkeit her vertretbar? Soll es eine Radiallinie bis zum Bahnhof Bern sein oder könnte die Linie mit einer anderen Buslinie verknüpft werden?

Dazu ist in einem ersten Schritt zu klären, wie die neue Tramverbindung Köniz – Ostermundigen zwischen dem Eigerplatz und dem Hirschengraben am besten geführt wird.

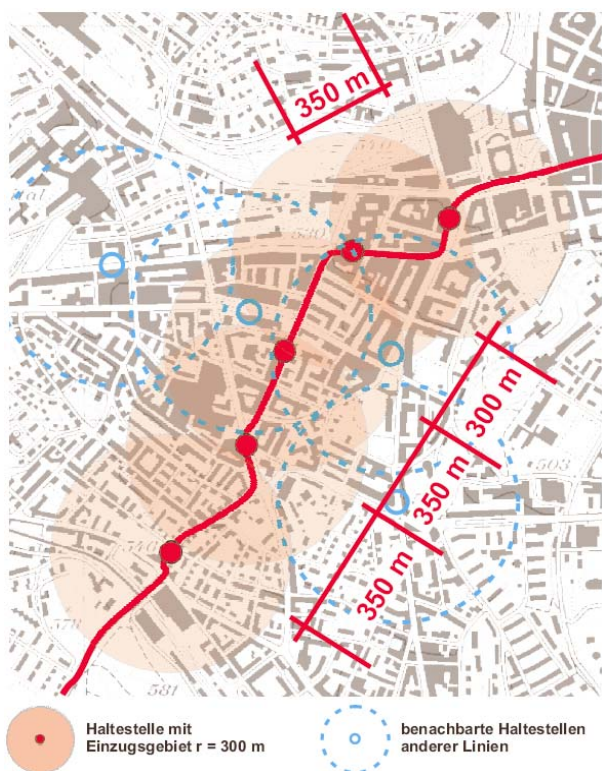
## 2 Mögliche Linienführung Eigerplatz - Hirschengraben

Bei der Ausgestaltung der geplanten Tramlinie 10 gibt es zwei mögliche Varianten für die Linienführung zwischen dem Hirschengraben und dem Eigerplatz:

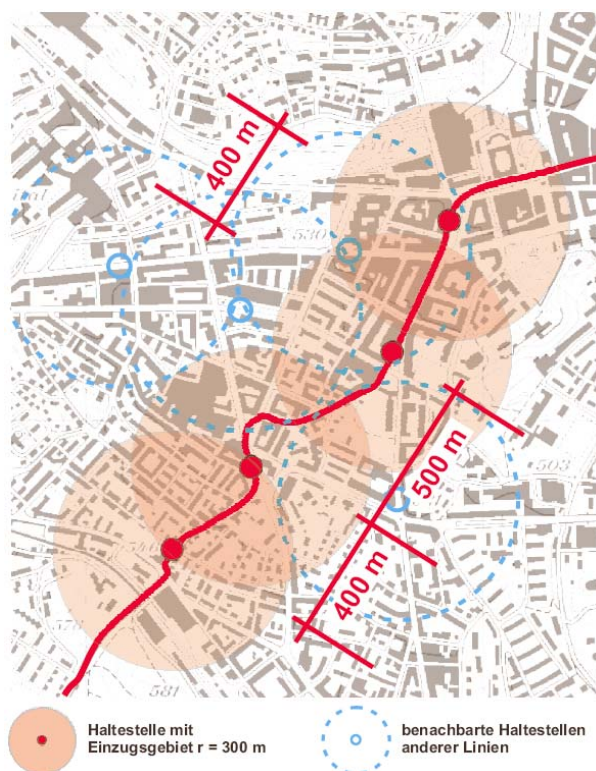
- Variante 1: Die Tramlinie 10 benutzt die bestehenden Tramgleise der Linie 3 via Kocherpark und Belpstrasse.
- Variante 2: Die Tramlinie 10 übernimmt die Linienführung der heutigen Buslinie 10 via Monbijou-/Mühlemattstrasse (siehe dazu auch die Abbildungen 1 und 2). Zwischen Hirschengraben und Monbijou benutzt sie die Gleise gemeinsam mit der Tramlinie 9.

Um hier die Bestvariante zu finden, müssen neben Abklärungen zur geometrischen Führung und der Erschliessungswirkung auch systemische und konzeptionelle Überlegungen durchgeführt werden. Insbesondere sind mögliche Anpassungen anderer Bus- und/oder Tramlinien im Zusammenhang mit den Linien des TBW sowie die Durchbindung und Verknüpfung der Linie G mit der Tramlinie 5 (neu Linie 6) in die Betrachtungen einzubeziehen.

Eine durchgeführte Nachfrageanalyse zeigt, dass auf die Trammerschliessung entlang der bestehenden Route via Belpstrasse nicht verzichtet werden kann. Nach der Inbetriebnahme der Tramlinien 7 und 8 des TBW vermag die Buslinie 17 die Nachfrage im Bereich Schwarztorstrasse/Hasler alleine nicht abzudecken.



Var. 1: Belpstrasse  
Abb. 1: Linienführungsvarianten Tram



Var. 2: Mühlemattstrasse

Dagegen ist der Bereich Monbijou durch eine Tramlinie 9 – bei ausschliesslichem Einsatz langer Tramzüge – ausreichend erschlossen. Die Analyse der Ein-/Aussteigerfrequenzen zeigt, dass aus dem Korridor Köniz nur eine mässige Nachfrage in den Bereich Monbijou besteht, noch weniger nachgefragt ist die Übereckbeziehung Eigerplatz – Monbijou – Sulgenau/Wander.

Nötig ist die Gleisverbindung vom Depot Eigerplatz via Belpstrasse bis Kocherpark auch für die ein-/ausfahrenden Tramzüge zu den Linien 6, 7, 8 und 9. Gleiches gilt auch für die Dienstgleisverbindung von und zum Tramkorridor Wabern ab dem Eigerplatz via Weissenbühl zur Schöneegg.

### **3 Planungen Tram Region Bern**

Mit dem Fahrplanwechsel von Dezember 2010 gehen die Tramlinien 7 und 8 des TBW in Betrieb. Von der ehemaligen Tramlinie 3 bleibt nur noch der insgesamt nachfrageschwache Abschnitt zwischen Weissenbühl und Bahnhof Bern (das grosse Passagieraufkommen ist auf dem Abschnitt Bahnhof – Saali).

Im Rahmen der Planungen zu Tram Region Bern gilt es zu prüfen, welches das sinnvolle, auf die vorhandene Nachfrage und Bedürfnisse abgestimmte ÖV-Angebot ist. Neben den Fragen zu Takt, Linienführung sowie Reisezeiten ist auch zu untersuchen, ob das Tram noch das geeignete Transportmittel ist oder nicht eine Buslösung mehr Vorteile bringen würde als ein möglicher Rumpfbetrieb mit Tram.

#### **3.1 Angebot und Funktionalität der Tramlinie 3 im 2009**

##### **3.1.1 Charakterisierung**

Die heutige Tramlinie 3 kann aus Sicht Weissenbühl wie folgt charakterisiert werden:

- Durchmesserlinie (bis Saali) mit Direktbeziehung zum Bahnhof Bern und Innenstadt
- Linienführung ab Eigerplatz via Belpstrasse und Kocherpark zum Hirschengraben
- Während des grössten Teil des Tages verkehrt die Linie im 6'-Takt, in den Abendstunden reduzierter Taktintervall
- Die Reisezeit zwischen Weissenbühl und Bern Bahnhof beträgt ca. 9 Minuten, in der umgekehrten Richtung 10' (in den Spitzenzeiten bis zu 2-3' länger)
- In der Regel gelangen kurze Niederflur-Tramzüge zum Einsatz

### 3.1.2 Nachfrage / Querschnittsbelastung

- Die Nachfrage an den 3 Haltestellen Weissenbühl, Beaumont und Eigerplatz bewegt sich auch in Spitzenzeiten auf einem tiefen Niveau (s. Abb. 3 und 4)
- Im Abschnitt zwischen Bern Bahnhof und Weissenbühl sind zu jeder Tageszeit freie Sitzplätze verfügbar
- Der massgebende Abschnitt in Bezug auf die Belegung befindet sich zwischen Hasler und Hirschengraben
- Die Nachfrageentwicklungen in den Spitzenzeiten sind sehr ähnlich
- Massgebend sind die Morgenspitzenstunde stadtauswärts und die Abendspitzenstunde stadteinwärts mit einer grössten stündlichen Querschnittsbelastung von rund 500 Personen
- Die Nachfrageentwicklungen in der Gegenrichtung sind ähnlich und liegen im massgebenden Querschnitt um ca. 100 Personen tiefer
- In den Zwischenzeiten liegt die stündliche Belastungen im Bereich von 300 Personen, nach 20 Uhr sinkt sie auf 100 und weniger Personen ab
- Die maximale Querschnittsbelastung eines Einzelkurses liegt bei ca. 50 Personen

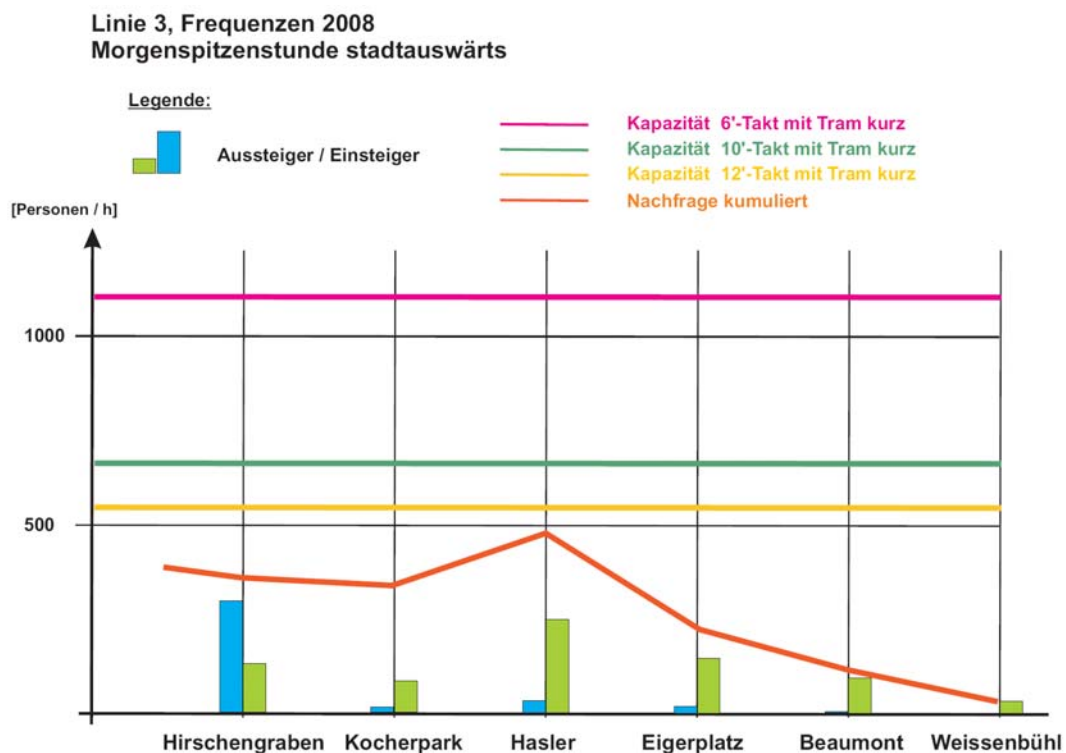


Abb. 2: Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Morgenspitzenstunde auswärts (07.15 - 08.15 Uhr)

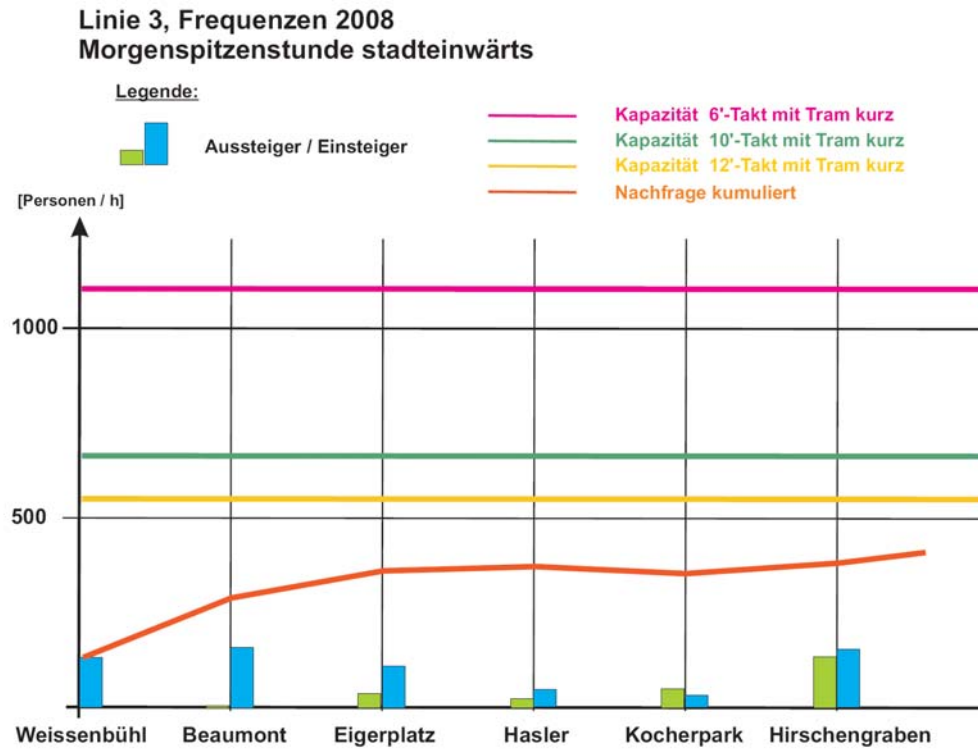


Abb. 3: Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Morgenspitzenstunde einwärts (07.15 - 08.15 Uhr)

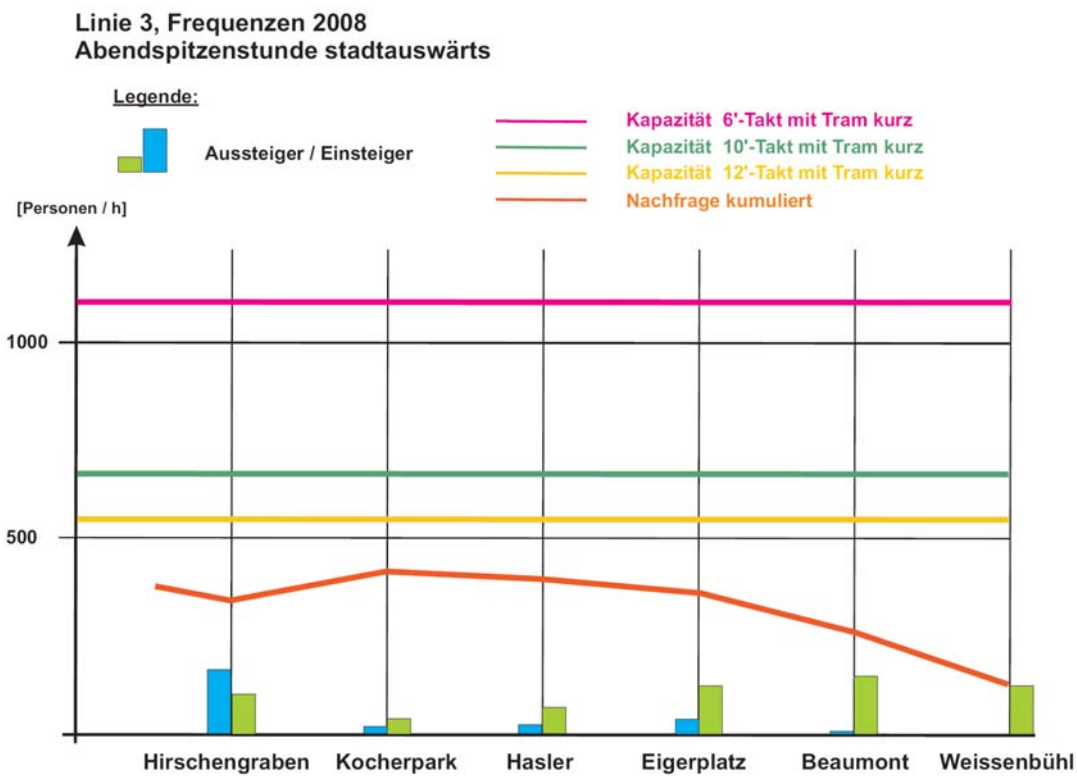


Abb. 4: Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität Abendspitzenstunde auswärts (17.15 - 18.15 Uhr)

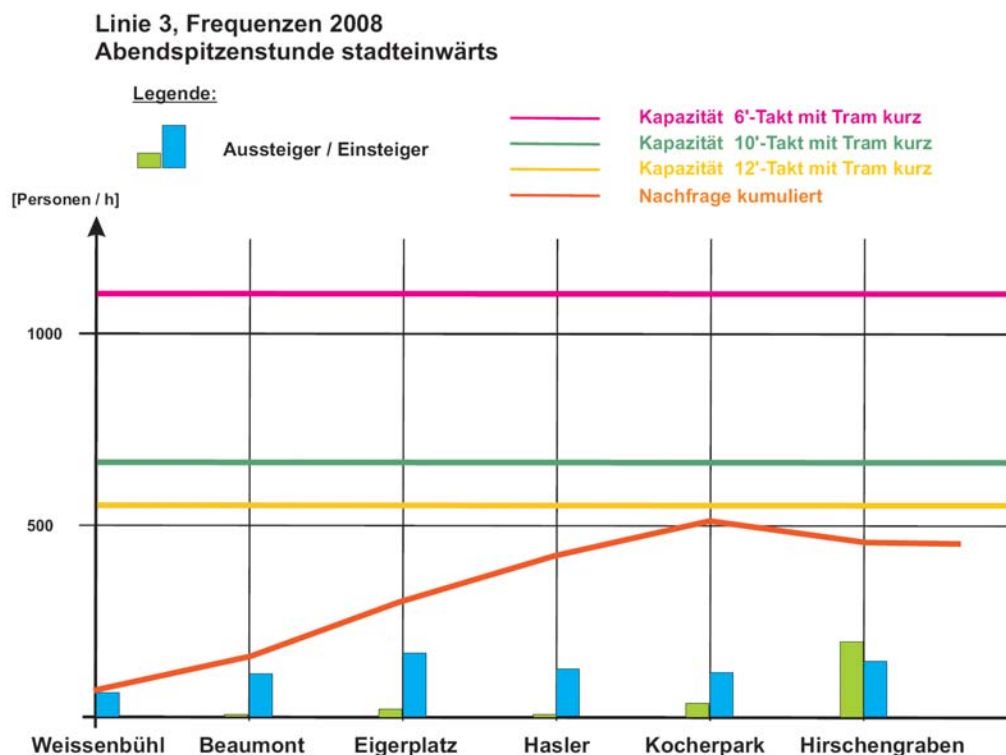


Abb. 5: Nachfrageentwicklung und angebotene Kapazität  
Abendspitzenstunde einwärts (16.30 - 17.30 Uhr)

Folgerungen:

- 2009 ist die angebotene Kapazität (6'-Takt und Tram kurz) auf dem Ast Weissenbühl der Linie 3 selbst zu Spitzenzeiten 2-3 mal höher als im Querschnitt mit der grössten Nachfrage, in Zwischenzeiten liegt sie ca. 4 mal höher.
- Es sind fast immer freie Sitzplätze vorhanden.
- Das Angebot übersteigt die Nachfrage um ein Mehrfaches, der Ast Weissenbühl profitiert heute taktmässig von der Durchbindung und der grossen Nachfrage auf dem Ast Saali.
- Die Nachfrageentwicklung wird zeigen, welcher Takt ab 2014 gerechtfertigt ist.

### **3.2 Tram Köniz - Ostermundigen – ÖV-Erschliessung Quartier Weissenbühl**

Für die Erschliessung des Quartiers Weissenbühl mit dem öffentlichen Verkehr stehen verschiedene Lösungsansätze zur Diskussion, welche in unterschiedlicher Weise die Nachfrage verändern können. Die Nachfrageprognose wird für verschiedene Radialverbindungen zwischen Bahnhof Bern und Weissenbühl aufgezeigt.

#### **3.2.1 Mit radialer Tramlinie Bern Bahnhof – Weissenbühl**

Wie in Kap. 2 ausgeführt, soll das neue Tram Köniz – Ostermundigen vorzugsweise via Belpstrasse verkehren. Im Abschnitt Weissenbühl – Bern Bahnhof ist von den gleichen Fahrzeiten auszugehen, wie sie im Fahrplan 2009 angegeben sind.

Nicht berücksichtigt sind dabei Eigenbehinderungen durch das Tram im Abschnitt Bern Bahnhof bis Kocherpark. Mit den Tramlinien 3, 6, 7 und 8 wird diese Strecke stark belastet sein, einer immer optimalen ÖV-Bevorzugung am Knoten Kocherpark sind Grenzen gesetzt. Mögliche Wartezeiten an der Lichtsignalanlage werden im Fahrzeugumlauf mittels Zeitzuschlag von 60" berücksichtigt.

Das Wenden am Bahnhof Bern erfolgt via Christoffelgasse – Bundesgasse – Schwanengasse zurück zum Bubenbergplatz und der Haltestelle Hirschengraben stadtauswärts.

Das Ausfahren aus der Schwanengasse in den Bubenbergplatz ist wegen der vielen längsgerichteten ÖV-Bewegungen von Tram und Bus und der Belegung der Haltestelle Hirschengraben nicht unproblematisch, eine entsprechende Zeitreserve ist einzurechnen.

Am Bahnhof Bern soll die Aufenthaltszeit kurz sein, die Ausgleichszeit ist an den Endhalt Weissenbühl zu verlegen. Die gesamte Umlaufzeit beträgt bei minimalen Endaufenthaltszeiten ca. 25'.

Mit der Inbetriebnahme des Trams Bern West wird die Tramlinie 3 zur Radiallinie. Diese weist unabhängig vom Taktintervall folgende Eigenschaften auf:

- Eine Durchmesserbeziehung ist nicht möglich, die Innenstadt kann nur mit Umsteigen erreicht werden.
- Die Endhaltestelle Bern Bahnhof liegt in der Christoffelgasse.
- Für die entfallende Verbindung Eigerplatz – Monbijou ist ab 2017/18 eine Ersatzverbindung zu schaffen.

### **Varianten für das Taktintervall**

#### - Tramlinie im 6'-Takt

Wird eine radiale Tramlinie ab Bern Bahnhof mit gleichbleibendem Angebot wie 2009 ins Weissenbühl geführt, ändert sich die Nachfrage zwischen Eigerplatz und Weissenbühl kaum. Auf dem Abschnitt Eigerplatz bis Bahnhof Bern kann die Linie ab 2017/18 das Tram Köniz – Ostermundigen entlasten.

#### Folgerungen:

- Die in Kap. 3.1.2 beschriebene Überkapazität ins Weissenbühl bleibt mutmasslich bestehen.
- Die Umlaufzeit ist kritisch, es werden 4 Trams benötigt. In Spitzenzeiten sind für einen stabilen Betrieb voraussichtlich sogar 5 Trameinheiten notwendig.
- Die jährlichen Betriebskosten liegen in der Grössenordnung von Fr. 4-5 Mio.

#### - Tramlinie im 10'-Takt

Wird auf der radialen Tramlinie das Angebot ins Weissenbühl reduziert, nimmt die Nachfrage auf der Linie zwischen Eigerplatz und Weissenbühl in der Tendenz ab.

#### Folgerungen:

- Die Kapazität ist in Spitzenzeiten besser auf die effektive Nachfrage abgestimmt, wegen der tieferen Nachfrage sind dennoch ca. 20-25% Kapazitätsreserven vorhanden. In Zwischenzeiten ist die angebotene Kapazität rund doppelt so gross wie die Nachfrage.
- Mit 3 Trameinheiten kann ein stabiler Betrieb gewährleistet werden.
- Die jährlichen Betriebskosten liegen in der Grössenordnung von Fr. 3 Mio.

### **3.2.2 Bedienung Weissenbühl mit radialer Buslinie**

Ein Lösungsansatz auf der Basis eines Busbetriebs zwischen Bern Bahnhof und Weissenbühl weist sinnvollerweise eine Linienführung via Monbijou – Eigerplatz auf. Damit werden einerseits nicht alle ÖV-Verbindungen zwischen Eigerplatz und Bahnhof via Kocherpark geführt und andererseits kann Ersatz geschaffen werden für den Wegfall der umgestellten Buslinie 10.

Prinzipiell können Radiallinien mit Bus an beiden Linienenden verlängert oder mit anderen Linien verknüpft werden.

**- Nachfrageprognose für den Zeitraum 2018**

Solange die angebotene Taktfrequenz vergleichbar derjenigen der Tramlinie 3 2009 ist, bewegt sich auch die Nachfrage an den Haltestellen Weissenbühl und Beaumont in der gleichen Grössenordnung.

Die Frequenzen 2008 an der Haltestelle Eigerplatz können nicht 1:1 von der Linie 10 auf eine allfällige Buslinie 3 umgelegt werden. Die Busse auf der Linie 10 verkehren in der Spitzenzeit im 3'-Takt, die Tramlinie 3 im 6'-Takt. Obwohl das Tram komfortabler ist und viel freie Kapazität aufweist, nehmen die Einsteiger gemäss Beobachtung das zuerst kommende Transportmittel. Dieses ist in der Regel der Bus der Linie 10, zumal die LSA am Eigerplatz die Buslinie 10 stadteinwärts optimal bevorzugt.

Der massgebende Querschnitt hinsichtlich der Nachfrage wird zwischen dem Eigerplatz und dem Monbijou liegen. Die grösste Belastung in der Abendspitzenstunde liegt stadtauswärts bei ca. 500 Personen pro Stunde. Die Morgenspitzenstunde weist stadtein- und auswärts um die 400 Personen pro Stunde auf.

**Ersatzangebot mit Bus für Quartier Weissenstein  
Nachfrageprognose Morgenspitzenstunde stadteinwärts**

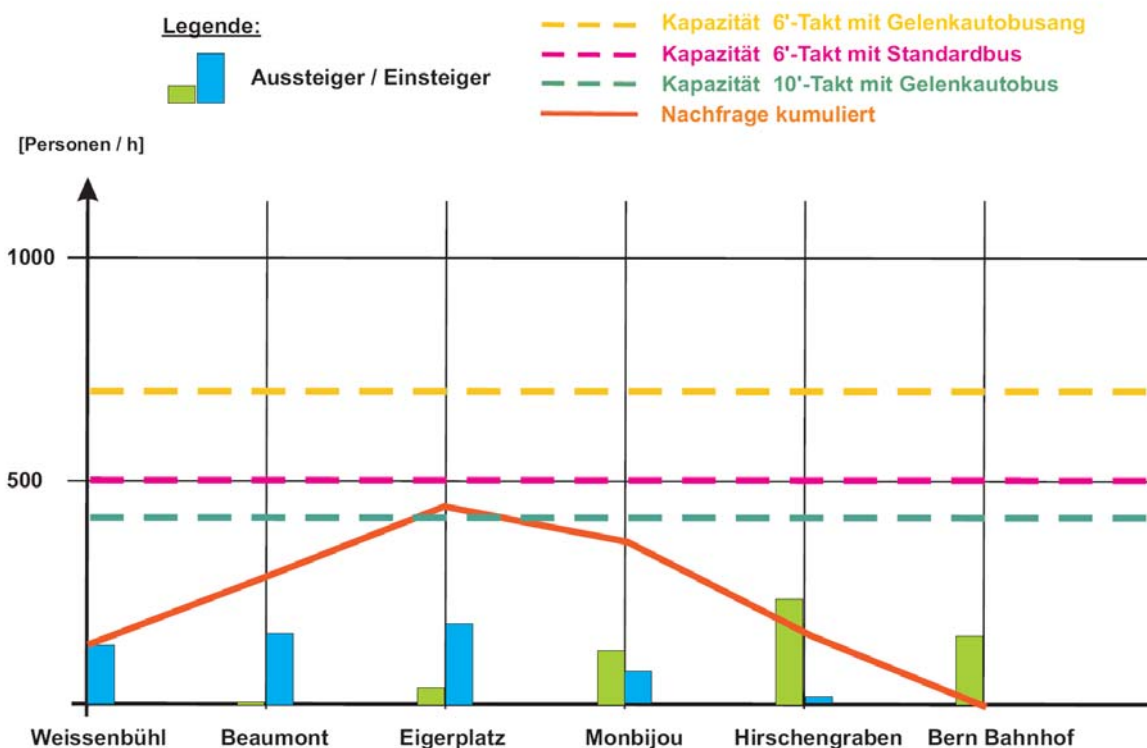


Abb. 6: Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Morgenspitzenstunde einwärts (07.15 - 08.15 Uhr)

**Ersatzangebot mit Bus für Quartier Weissenstein  
Nachfrageprognose Morgenspitzenstunde stadtauswärts**

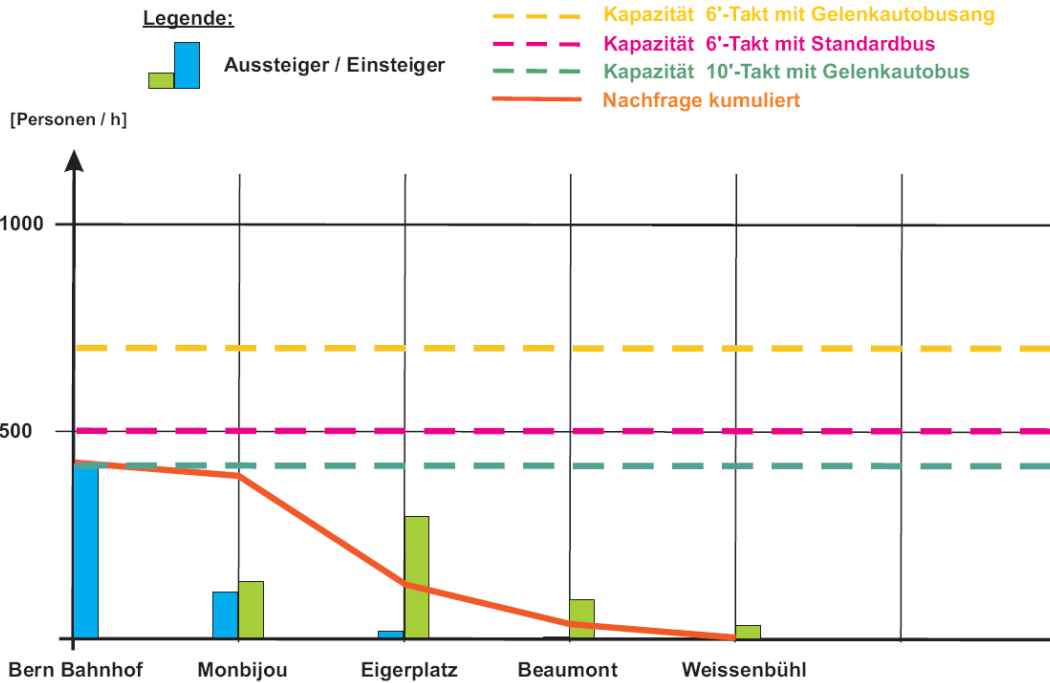


Abb. 7: Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Morgenspitzenstunde auswärts (07.15 - 08.15 Uhr)

**Ersatzangebot mit Bus für Quartier Weissenstein  
Nachfrageprognose Abendspitzenstunde stadtauswärts**

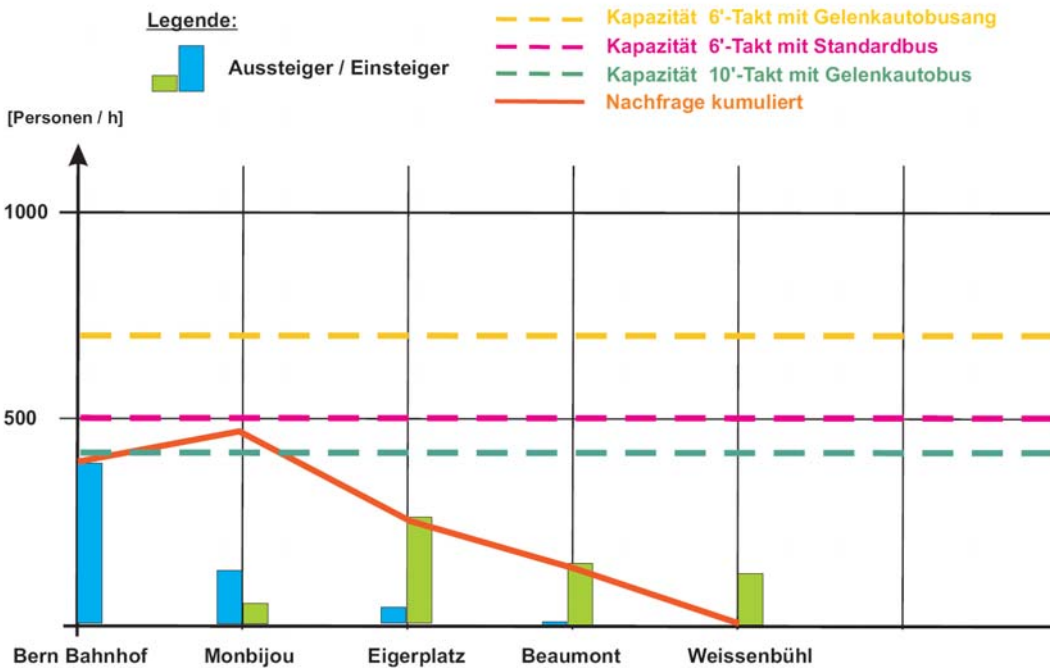


Abb. 8: Nachfrageprognose 2018 und Kapazität Abendspitzenstunde auswärts (16.30 - 17.30 Uhr)

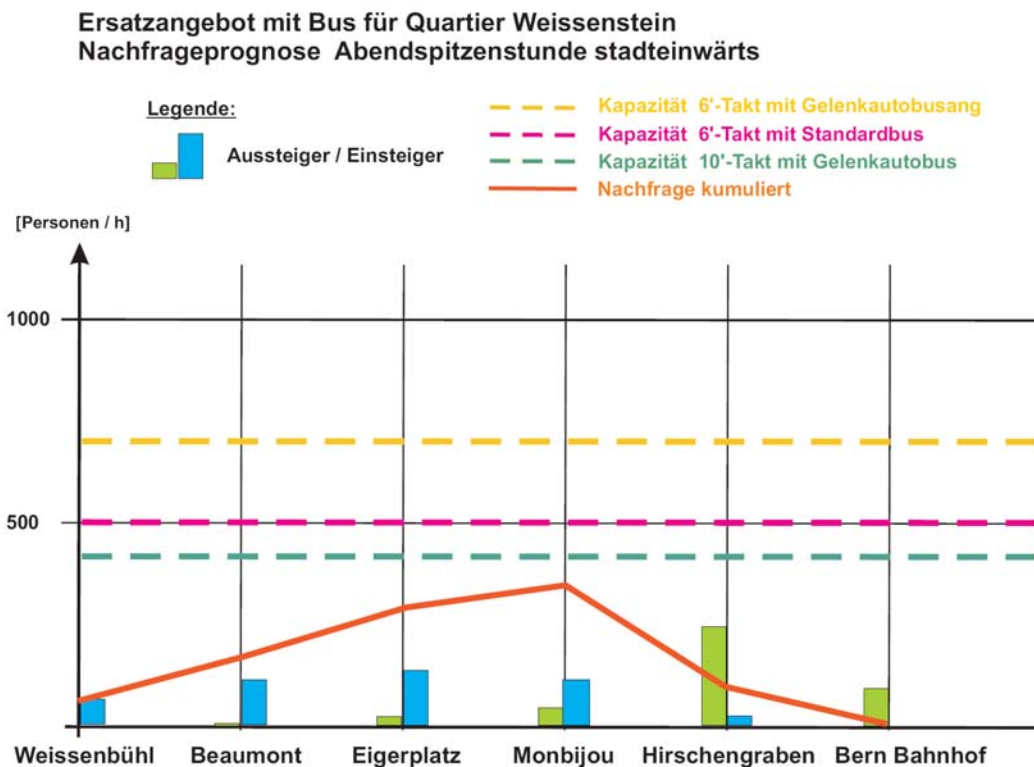


Abb. 9: Nachfrageprognose 2018 und Kapazität  
Abendspitzenstunde einwärts (16.30 - 17.30 Uhr)

Folgerungen:

- Eine Buslinie, betrieben im 6'-Takt mit Standardbussen (50 Personen bei 2 Pers./m<sup>2</sup>), kann in beiden Fahrrichtungen die Nachfragespitzen bewältigen.
- Eine Buslinie, betrieben im 6'-Takt mit Gelenkautobussen, hat eine Kapazitätsreserve von 30-35%.
- Eine Buslinie, betrieben im 10'-Takt mit Gelenkautobussen, kann hingegen die Spitzenbelastung nur mit extrem dicht stehenden Passagieren (> 2 Pers./m<sup>2</sup>) bewältigen, der Ein- und Ausstieg ist behindert.
- Mit einem 7.5'-Takt und Gelenkbussen (grafisch nicht dargestellt) wird eine ähnliche Kapazität erreicht wie mit dem 6'-Takt und Standardfahrzeugen.

**- Buslinie im 6'-Takt mit Standardbussen**

Eine radiale Buslinie kann unter den heutigen Gegebenheiten die Haltestelle Hirschengraben stadteinwärts bedienen. Stadtauswärts ist das nicht möglich, eine Haltestelle in der Bundesgasse müsste geprüft werden (dort wo die Linie 17 hält). Bevorzugt ist eine Haltestelle Bern Bahnhof im Bereich der Christoffelgasse anzuordnen, alternativ wäre es der Standort Schwanengasse. Die Wegfahrt des Busses erfolgt in beiden Fällen via Bundesgasse.

Die Fahrzeiten via Monbijou sind gegenüber einer Tramlinie via Belpstrasse leicht kürzer. Stadteinwärts sind es maximal 1', stadtauswärts ca. 1-2' (es werden 2 Haltestellen weniger bedient).

Am Bahnhof Bern soll die Aufenthaltszeit kurz sein, die Ausgleichszeit ist an den Endhalt Weissenbühl zu verlegen. Die gesamte Umlaufzeit beträgt bei minimalen Endaufenthaltszeiten ca. 23'.

Die jährlichen Betriebskosten für eine Radiallinie liegen in der Grössenordnung von Fr. 2.6 Mio.

### 3.2.3 Vergleich Tram/Bus

Eine radiale Buslinie weist gegenüber einer radialen Tramlinie im 10'-Takt folgende Vor- und Nachteile auf:

#### Vorteile Bus

- Die erforderliche Kapazität kann mit dem Bus in einem dichteren Takt angeboten werden, dadurch erhöht sich die Nachfrage.
- Das Angebot kann besser auf die prognostizierte Nachfrage abgestimmt werden.
- Die Fahrzeiten Weissenbühl – Bern Bahnhof und umgekehrt sind leicht kürzer.
- Je Fahrriichtung bestehen 1-2 Haltestellen weniger.
- Die Ersatzverbindung Eigerplatz – Monbijou, die durch die zukünftige Führung der Linie 10 via Belpstrasse notwendig wird, kann geschaffen werden.
- Die Umlaufzeiten sind optimal, mit 4 Bussen ist der Betrieb stabil bei angemessenen Standzeiten.
- Die Tramhaltestelle Hirschengraben wird nicht durch eine zusätzliche Tramlinie belastet.
- Die jährlichen Betriebskosten sind günstiger.
- Die tieferen Betriebskosten und die höhere Nachfrage (erster Punkt) führen zu einem höheren Kostendeckungsgrad der Linie.

#### Nachteile Bus

- Das Sitzplatzangebot ist deutlich geringer, in Spitzenzeiten kann stadtauswärts (wie auf allen Buslinien) nicht immer mit einem Sitzplatz gerechnet werden.

Mit der Inbetriebnahme des Tram Köniz – Ostermundigen werden insgesamt 6 Tramlinien den Knoten und die Haltestellen Hirschengraben belasten. Wie diese Belastung bewältigt werden kann, wird in der Studie "Innenstadt" geprüft.

### 3.3 ÖV-Erschliessung Weissenbühl mit Durchmesserlinien

Die Erschliessung des Weissenbühl mit einer Durchmesserlinie ist nur bei einem Lösungsansatz mit Bus möglich. Im Trambetrieb wird es in absehbarer Zeit nicht möglich sein, die Linie 3 wieder zu einer Durchmesserlinie zu verlängern, da im Osten der Stadt Bern keine "freien" Tramlinien vorhanden sind. Ebenso fehlt eine Wendemöglichkeit in der Nähe der Innenstadt (z.B. am Helvetiaplatz).

Für eine Buslösung mit dichtem Taktintervall in den Hauptverkehrszeiten gibt es drei denkbare Optionen:

- Verknüpfung am Bahnhof Bern mit einer Buslinie
- Verlängerung der Radiallinie aus dem Weissenbühl am Bahnhof Bern
- Umlegung einer bestehenden Durchmesserlinie via Weissenbühl (siehe Umlegungsoption Seite Weissenbühl)

### *Umlegungsoption Seite Weissenbühl*

Das Umlegen der Linie 19 aus der Blinzern über das Weissenbühl ist neben dem geografischen Umweg für den Korridor Blinzern mit 3' mehr Fahrzeit verbunden. Die Haltestellen Wander und Sulgenau bleiben durch die Tramlinie 9 bedient.

Zusammen mit den auch umzulegenden Verdichtungskursen ergibt sich für das Weissenbühl in Spitzenzeiten der 5'-Takt. Die Verdichtungskurse verkehren aber nur bis Bern Bahnhof. Zudem sind die Grundkurse aus der Blinzern während den Spitzenstunden gut belegt. Freie Sitzplätze sind auf Höhe Weissenbühl während der Morgenspitze nur in den Verdichtungskursen vorhanden. In den Zwischenzeiten verkehrt die Linie 19 im 10'-Takt.

## **4 Fazit**

- **Die Tramlinie 3 ist gemäss Angebotsbeschluss 2010-13 als Radiallinie mit dem 6'-Takt bis ins Jahr 2013 gesichert. Die Nachfrageentwicklung wird zeigen, ob anschliessend eine Überprüfung dieses Taktintervalls angezeigt ist.**
- **Mit der Radiallinie Weissenbühl – Bahnhof Bern geht die Durchbindung durch die Innenstadt verloren. Eine Verlängerung der Tramlinie 3 zu einer Durchmesserlinie wird in absehbarer Zeit nicht möglich sein, da im Osten der Stadt Bern keine "freien" Tramlinien vorhanden sind.**
- **Die Durchbindung mit dem Ast Saali, der aufgrund der Nachfrage eine hohe Taktdichte erfordert, hat dem Ast Weissenbühl bisher die ausgezeichnete Erschliessung gewährleistet. Ohne diese Durchbindung wäre das Angebot im Weissenbühl vermutlich bereits vor längerer Zeit überprüft und angepasst worden.**
- **Als Alternative zu einer Tramlinie, die zukünftig mutmasslich mit einem weniger dichten Takt nur bis zum Bahnhof verkehren würde, bietet sich eine Buslösung an. Eine Buslinie könnte auch bei tieferem Nachfrageniveau via Eigerplatz – Monbijou mit kleineren Transportgefässen (Standardbussen) und einem dichten Takt verkehren.**
- **Bei einer Buslösung bestehen auch Optionen zur Durchbindung am Bahnhof Bern.**
- **Die Option Umlegung der Linie 19 durch das Weissenbühl bringt dem Korridor Blinzern 3' längere Fahrzeiten. In den Hauptverkehrszeiten kann der 5'-Takt durch die Überlagerung von Grund- und Verdichtungskursen geschaffen werden. Für das Weissenbühl ist das aber nur bedingt attraktiv, da die Grundkurse auf Höhe Weissenbühl sehr gut belegt sind und freie Sitzplätze nicht erwartet werden dürfen. Zudem verkehren die Verdichtungskurse nur bis Bern Bahnhof.**
- **Bei einer Bedienung des Weissenbühls per Bus braucht es keinen zusätzlichen Ersatz für die Verbindung Eigerplatz – Monbijou.**