



**Regionale  
Verkehrskonferenz  
Bern-Mittelland**

Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4)

# **KORRIDORSTUDIE AARETAL**

## **SYNTHESEBERICHT**

### **Zusammenfassung**

Bern, 3. Juli 2006

1534A1-SYNTHESEBERICHT\_5-ZUSAMMENFASSUNG.DOC



**inFRAS**

**INFRAS**

**GERECHTIGKEITSGASSE 20  
POSTFACH  
CH-8039 ZÜRICH  
t +41 1 205 95 95  
f +41 1 205 95 99  
ZUERICH@INFRAS.CH**

**MÜHLEMATTSTRASSE 45  
CH-3007 BERN**

**WWW.INFRAS.CH**

## ZUSAMMENFASSUNG

### Ausgangslage und Vorgehen

Die Region Aaretal weist im Zusammenhang mit der Verkehrserschliessung verschiedene neuralgische Stellen auf. Das Schienennetz zwischen Thun und Bern stösst mit den bestehenden Anlagen an die Kapazitätsgrenzen. Angebotsausbauten im Personenverkehr sind ohne Infrastrukturausbau nicht oder nur in sehr beschränktem Umfang möglich. Trotz Ausbau mit 3. Gleis bleibt der Abschnitt Bern–Gümligen mit der Überlagerung von Fernverkehr, S-Bahn- und Güterverkehrszügen kritisch. Zudem wird der Schienengüterverkehr mit der Fertigstellung des Lötschberg-Basistunnels (voraussichtlich im Jahr 2007) an Bedeutung gewinnen und das Schienekapazitätsproblem weiter verschärfen.

Strassenseitig bestehen in den Hauptverkehrszeiten Netzüberlastungen, die zunehmend zu Rückstaus auf dem Hauptverkehrsstrassennetz im Raum Rubigen/Münsingen führen, mit Auswirkungen bis auf die Autobahn.

Generell wird die weitere Siedlungs- und Verkehrsentwicklung die Kapazitätsprobleme der Verkehrsnetze im Aaretal verschärfen.

Die Korridorstudie konzentriert sich auf die Problemanalyse und Massnahmenentwicklung in den Bereichen Siedlung, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Der Langsamverkehr wird nicht explizit behandelt, weil mit dem bereits früher durch die Region ausgearbeiteten Richtplan der Veloverbindungen bereits ein Konzept zur Optimierung der Fahrradwege besteht.

### Was passiert wenn keine Massnahmen ergriffen werden?

Ohne spezifische Massnahmen zur Beeinflussung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung können die bestehenden Verkehrsprobleme nicht gelöst werden. Im Gegenteil werden sich diese weiter verschärfen:

- › Der hohe Durchgangsverkehr im Aaretal beeinträchtigt die Verkehrsqualitäten für den Ziel-/Quell- und den Binnenverkehr in erheblichem Masse. Aufgrund der absehbaren Überlastungen der Autobahn sowie den beschränkten Kapazitäten beim Schienenverkehr bleiben die Handlungsmöglichkeiten ohne Infrastrukturmassnahmen beschränkt.
- › Die Strassennetzüberlastungen treten vor allem Montag-Freitag in den Pendlerverkehrszeiten am Morgen und Abend auf (A6 und Achse Belp–Viehweid–Kreisel Rubigen–Münsingen).

- › Als Folge des starken Freizeitverkehrs zwischen der Agglomeration Bern und dem Berner Oberland treten aber auch an Wochenenden Verkehrsüberlastungen auf der Autobahn auf.
- › Im Ortszentrum von Münsingen führt der Einkaufs- und Freizeitverkehr auch an Samstagen zu einem Verkehrsaufkommen, das die Grenzen der zulässigen Belastbarkeit erreicht.
- › Beim öffentlichen Verkehr besteht in erster Linie ein Spitzenstundenproblem mit fehlenden Sitzplatzkapazitäten zwischen Münsingen–Bern. Aber auch in den heute in Münsingen haltenden Fernverkehrszügen werden mit weiteren Zunahmen beim Durchgangsverkehr die Platzkapazitäten ab Münsingen knapp.
- › Das überlastete Strassennetz im Korridor Münsingen–Autobahnanschluss Rubigen führt in den Hauptverkehrszeiten zu Busbehinderungen mit negativen Auswirkungen auf die Betriebsqualität beim Strassen-ÖV.

### **Ziele und Strategie für die künftige Verkehrserschliessung**

Das Verkehrssystem im Aaretal ist auf den Grundsätzen einer nachhaltigen Verkehrspolitik weiter zu entwickeln. Der Gleichbehandlung der drei Dimensionen Gesellschaft, Umwelt und Verkehr kommt somit eine wichtige Bedeutung zu. Entsprechend sind folgende drei Oberziele zu verfolgen:

- › **Gesellschaft inkl. Wirtschaft:** Verkehrserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und die Wirtschaft sicherstellen.
- › **Umwelt:** Negative Auswirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt reduzieren.
- › **Wirtschaftlichkeit<sup>1</sup>:** Tragbare finanzielle Belastungen für die öffentliche Hand.

Das Gesamtverkehrssystem soll mithelfen, die Standortgunst der Region Aaretal vor allem als Wohn-, aber auch als Arbeitsort trotz weiterem Verkehrswachstum sicherzustellen. Dazu bedarf es einerseits einer attraktiven Verkehrserschliessung, die eine gute Erreichbarkeit auch längerfristig sicherstellt. Andererseits sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt minimiert werden. Zur Erreichung dieser Ziele soll das künftige Verkehrswachstum vermehrt auf die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel (Fuss- und Veloverkehr (beim Binnenverkehr) sowie auf den öffentlichen Verkehr (beim Binnen- und Ziel-/Quellverkehr, aber auch beim Durchgangsverkehr) gelenkt werden.

<sup>1</sup> Die Ziele für die Wirtschaft sind unter dem Oberziel Gesellschaft berücksichtigt.

In Anlehnung an die Mobilitätsstrategie Region Bern sollen die Ziele nicht mit einseitigen Strategien (z.B. nur Ausbau des Verkehrsangebots oder nur dämpfende Massnahmen bei der Nachfrage) sondern mit einem koordinierten Massnahmen-Mix aus folgenden Teilstrategien erreicht werden:

- › Verkehr vermeiden
- › Verkehr verlagern
- › Verkehr umwelt- und sozialverträglich gestalten

### **Massnahmen im Bereich Siedlung**

Im Bereich der Siedlung erfolgt die Umsetzung regionaler Ziele und Strategien im Rahmen der Nutzungsplanung auf kommunaler Stufe. Gemäss Zielsetzungen sollen weitere Siedlungsentwicklungen an mit dem ÖV gut erschlossenen Standorten erfolgen, das heisst, vor ab im Einzugsbereich der S-Bahnstationen in den Gemeinden Münsingen, Wichtrach und Rubigen.

### **Massnahmen im Bereich Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Zur Umsetzungen der verkehrlichen Zielsetzungen sind einerseits Zusatzkapazitäten auf der Schiene zwischen dem Raum Thun/Spiez und Bern zu schaffen, welche eine verstärkte Verlagerung des Durchgangsverkehrs im Aaretal auf den ÖV ermöglichen. Wichtig Voraussetzung dazu sind u.a. schnellere Direktverbindungen zwischen Thun/Spiez und dem Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf. Andererseits sind auch Zusatzkapazitäten für den Verkehr zwischen Münsingen und Bern erforderlich.

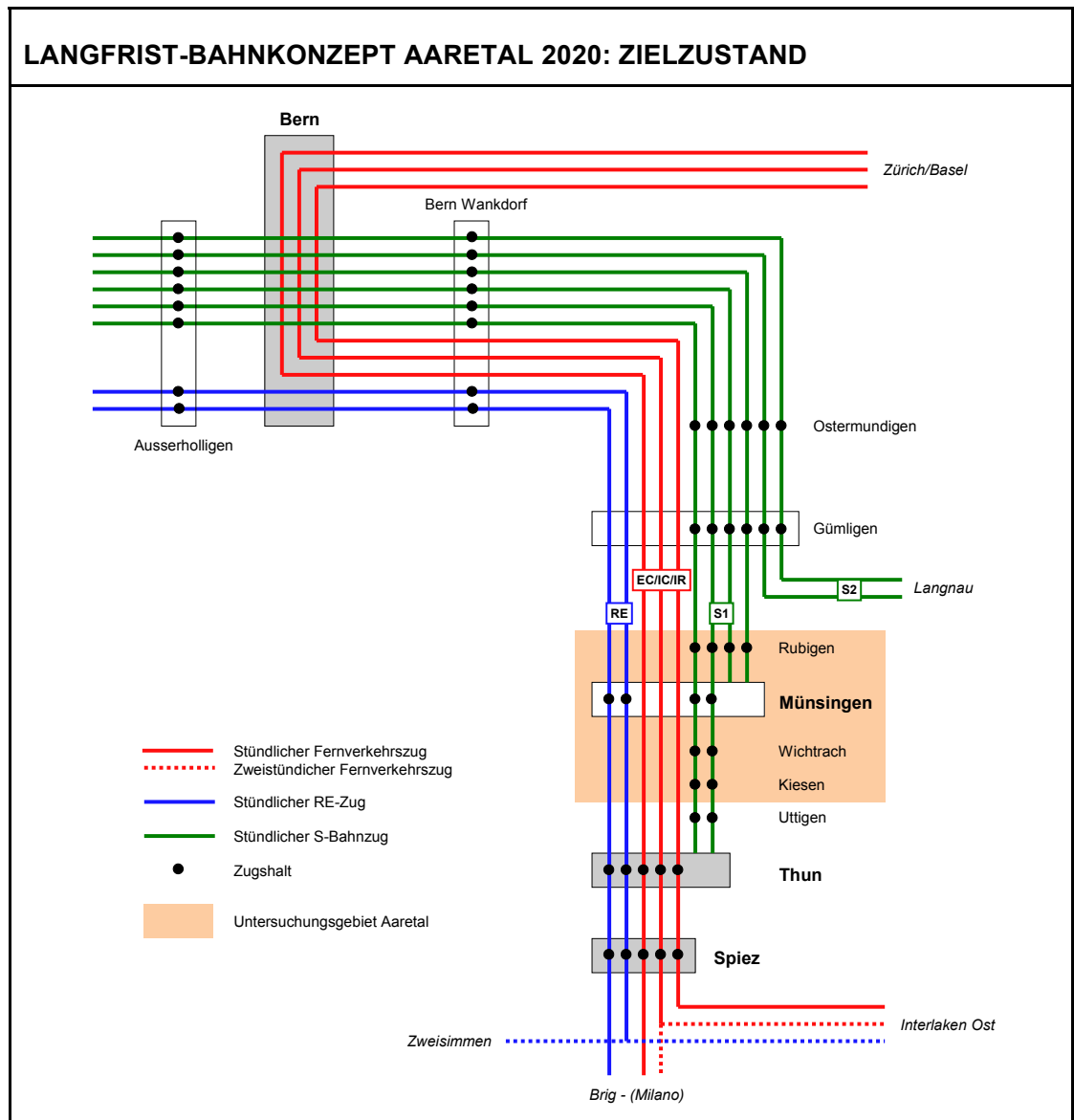
Mit einem S-Bahnausbau alleine können diese Bedürfnisse nicht befriedigt werden, weil sich damit kaum Durchgangsverkehr auf den ÖV verlagern lässt. Deshalb schlagen wir **in einem ersten Schritt die Einführung eines halbstündlichen RE-Produkts im Aaretal** vor. Diese beschleunigten Züge sollen zwischen Thun und Bern nur in Münsingen und Wankdorf halten.

Zwar wurde das Fernverkehrsangebot zwischen dem Raum Thun/Spiez und Bern in den letzten Jahren auf vier Verbindungen pro Stunde deutlich ausgebaut. Um die angestrebten Verlagerungsziele im Verkehr zwischen dem Raum Thun/Spiez und der Agglomeration Bern auf den öffentlichen Verkehr zu erreichen, ist eine weitere Stärkung des Angebots notwendig, insbesondere was den Verkehr in den ESP Wankdorf anbelangt.

**Als längerfristige Option** soll jedoch auch der **Ausbau des S-Bahnangebots mit Verdichtungen zum Viertelstundentakt zwischen Bern und Münsingen** weiterverfolgt werden.

Der vorgeschlagene Angebotsausbau im Schienenpersonenverkehr bedingt Infrastrukturmassnahmen. Dringend erforderlich sind kapazitätssteigernde Massnahmen im Raum Wank-

dorf/Wylerfeld, wo sich Fernverkehrs- und S-Bahnzüge sowie Güterzüge aus verschiedenen Korridoren überlagern. Welche Auswirkungen dies auf allfällige weitere Infrastrukturmassnahmen im Aaretal hat, ist zurzeit noch offen und bleibt im Rahmen der laufenden Infrastrukturplanungen (2. TE S-Bahn, zukünftige Entwicklung Eisenbahnprojekte ZEB) zusammen mit SBB und BLS zu vertiefen.



Figur Z-1

Parallel zur Bahn sollen auch das regionale Busnetz sowie der Ortsbus Münsingen ausgebaut werden. Der Bus dient als attraktives Zubringersystem zur Bahn für Gebiete, die nicht direkt

durch einen Bahnhof bedient sind. Mit dem neuen RE-Halt bzw. den angestrebten S-Bahnverdichtungen soll Münsingen als Umsteigeknoten Bus-Bahn gestärkt werden. Dazu soll das Angebot auf den verschiedenen Busachsen als Verbindung ins Regionalzentrum Münsingen und als Bahnzubringer ausgebaut und die Anschlüsse auf die Bahn optimiert werden.

Für den Ortsbus Münsingen ist ein systematischer Taktfahrplan mit kurzen Umsteigezeiten auf die Bahn umzusetzen. Gleichzeitig soll das Angebot in den Hauptverkehrszeiten für alle Ortsteile auf einen Viertelstundentakt zu verdichten.

Wichtige Anforderung aus Sicht der Angebotsattraktivität ist die Sicherstellung einer **hohen Betriebsqualität durch konsequente Busbevorzugungen** auf den stark durch MIV belasteten Korridoren. Die betrifft einerseits die Bern- und Thunstrasse in Münsingen, für welche im Rahmen des Sanierungskonzepts für die Ortsdurchfahrt geeignete Busbevorzugungsmassnahmen umzusetzen sind (v.a. Busspuren im Zulauf auf die Knoten mit MIV-Dosierung). Andererseits sind auch Busbevorzugungsmassnahmen im Bereich Autobahnanschluss/Kreisel Rubigen eine zwingende Voraussetzung für einen zuverlässigen Busbetrieb auch der Achse Belp– bzw. Rubigen–Münsingen (vgl. Massnahmen zum MIV).

<b>KORRIDORSTUDIE AARETAL: KERNESSMASSNAHMEN ÖFFENTLICHER VERKEHR</b>		
<b>Massnahmen</b>	<b>Infrastrukturmassnahmen</b>	<b>Betriebskosten</b>
<b>Kurzfristige Massnahmen bis 2008</b>		
In Hauptverkehrszeit stündlicher RE mit Halt in Münsingen, kein Halt in Wankdorf	keine	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
<b>Kurzfristige Massnahmen bis 2012</b>		
Stündlicher RE Bern–Thun–Spiez–Kandersteg (–Brig) mit Halt in Wankdorf und Münsingen	offen	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
1. Schritt Angebotsausbau Regionalnetz und Ortsbus Münsingen gemäss im Kapitel 5.2 formulierten Angebotszielen	keine	Abhängig von Detailkonzept
<b>Mittelfristige Massnahmen bis 2015</b>		
Halbstündlicher RE Bern–Thun–Spiez–Interlaken Ost mit Halt in Wankdorf und Münsingen	offen	Abhängig, ob Leistung bestellt wird
2. Schritt Angebotsausbau Regionalnetz und Ortsbus Münsingen gemäss im Kapitel 5.2 formulierten Angebotszielen	keine	Abhängig von Detailkonzept
<b>Langfristige Massnahmen nach 2015</b>		
Verdichtung S-Bahnlinie S1 zum 15-Minutentakt zwischen Bern und Münsingen	offen	Abhängig von Detailkonzept

Tabelle Z-1

### Massnahmen motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die formulierten Ziele für das künftige Verkehrssystem im Aaretal sollen in erster Linie mit einem Angebotsausbau beim ÖV sowie mit qualitativen Verbesserungen beim bestehenden Strassennetz erreicht werden. Beim motorisierten Individualverkehr stehen somit Massnahmen im Vordergrund, die einerseits Entlastungen im Ortszentrum von Münsingen bringen und andererseits die Betriebsqualität und damit die Reisezeiten und Anschluss-Zuverlässigkeit beim Strassen-ÖV (Bus) verbessern. Kapazitätserweiterungen für den MIV sind erst langfristig und nur dann in Betracht zu ziehen, wenn mit den vorgeschlagenen ÖV- und Raumplanungsmassnahmen die angestrebten Entlastungen auf dem Strassennetz nicht erreicht werden können.

<b>KORRIDORSTUDIE AARETAL: KERNESSMASSNAHMEN MIV</b>		
<b>Massnahmen</b>	<b>Infrastrukturkosten [CHF]</b>	<b>Betriebskosten [CHF/Jahr]</b>
<b>Kurzfristige Massnahmen bis 2010</b>		
Sanierung Ortsdurchfahrt Münsingen gemäss vorliegendem Betriebskonzept inkl. Busbevorzugungen mit zusätzlichen Busstreifen	13.5 Mio.	---
<b>Mittelfristige Massnahmen bis 2015</b>		
Busbevorzugungsmassnahmen auf der Achse Belp–Viehweid–Kreisel Rubigen	5 Mio.	100'000
Managementmassnahmen Autobahn	5 Mio.	250'000
<b>Langfristige Massnahmen nach 2015</b>		
Entlastungsstrasse Nord inkl. flankierende Massnahmen im Ortsteil Münsingen West	13 Mio.	200'000
Leistungssteigerung Autobahnanschluss Rubigen mit einem "Underpass" Ausfahrt A6 Richtung Rubigen	3 Mio.	100'000

Tabelle Z-2

### Flankierende Massnahmen

Ergänzend bzw. zur Verstärkung der Wirkungen der Kernmassnahmen sind folgende flankierende Massnahmen zu prüfen:

- › In allen Gemeinden: Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren, beispielsweise mittels flächendeckenden Tempo 30-Zonen auf den siedlungsorientierten Quartierstrassen.
- › Umgestaltungs-/Verstetigungsmassnahmen für die Ortsdurchfahrten in den Gemeinden Wichtrach und Kiesen
- › In allen Gemeinden: Die für die Zentrumserschliessung benötigten Abstellflächen für den motorisierten Individualverkehr möglichst siedlungsverträglich anordnen und bewirtschaften.

- › In allen Gemeinden: Attraktivitätssteigerung und Ausbau der Infrastrukturen für den Langsamverkehr.
- › P&R-Angebote an den S-Bahnstationen in Abstimmung mit der Buserschliessung prüfen.
- › In allen Gemeinden: Mobilitätskampagne und aktives Mobilitätsmanagement durch die Gemeinden zur Umlagerung von vorhandenen Fahrten des motorisierten Individualverkehrs, sowie für ein möglichst hohes Fahrtenaufkommen mit ÖV und Langsamverkehr bei bestehenden und neuen Nutzungen.