



**Ein starker öV in der urbanen Mobilität.
Stossrichtungen und erforderliche Rahmenbedingungen**

Eignerstrategie Stadt Bern 2021-2028

- Vorgaben seitens Eignerin für Entwicklung von BERNMOBIL
- Jährliches Reporting über Zielerreichung
- BERNMOBIL ist wichtiger Pfeiler, um politische Ziele der Stadt Bern im Bereich Verkehr und Klima/Energie zu erreichen



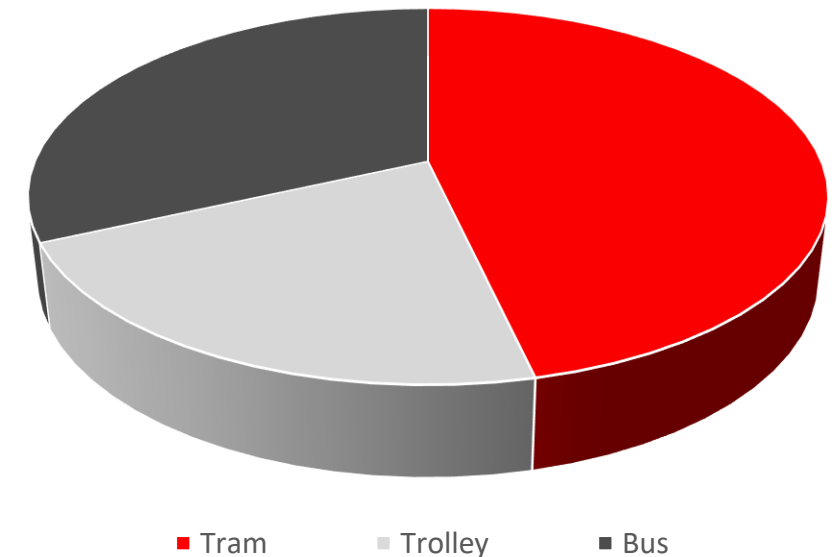
Eignerstrategie Stadt Bern: fossilfreier Betrieb

- Der Verbrauch fossiler Energie für diese Traktion ist bis 2025 um 45 Prozent reduziert (bezogen auf die Transportleistung in Personenkilometer, Basis 2008, exkl. Regionallinien)
- Ab sofort Beschaffung nur noch fossilfrei betriebener Fahrzeuge, vorausgesetzt technisch-betrieblich mach- und finanzierbar (insbesondere Stadt, Kanton, BERNMOBIL)
- Finden von neuen Finanzierungslösungen zusätzlicher Investitionen
- Energie ausschliesslich aus erneuerbaren Quellen

Ausgangslage E-Mobilität BERNMOBIL

- Aktuell: BERNMOBIL transportiert bereits heute über 70 Prozent der Fahrgäste elektrisch
- Tram als Rückgrat bewältigt knapp 50% des Fahrgastvolumens
- Weiterer Ausbau des Tramnetzes auf Buslinien mit hoher Taktfrequenz und hohem Fahrgastaufkommen
- Trolleybusnetz bewältigt ca. 20 Prozent des Fahrgastvolumens
- Seit 2009: Strom ausschliesslich aus Produktion mit einheimischer Wasserkraft
- Neben der Luftreinhaltung ist die Reduktion des Verkehrslärms in den Städten ein ebenso wichtiges Thema (Hybridbusse reduzieren Lärm deutlich)

Anteil Fahrgäste pro Traktion 2019



Differenzierte Strategie: Doppelgelenktrolleybusse

Starke Linien mit dichtem Taktintervall: Doppelgelenktrolleybus (teilweise fahrdrahtlos) mit Dynamic Charging

- Linie 20 Wankdorf Bahnhof – Bern Bahnhof – Länggasse (bestehend)
- Linie 10 Bern Bahnhof – Köniz /Schliern: geplant per Ende 2025
- Herausforderungen Ast Köniz:
 - Erstellen neuer Fahrleitungen (Ästhetik)
 - Fahrdrahtlose Abschnitte schränken betriebliche Flexibilität stark ein
 - Zusätzliche fahrdrahtlose Abschnitte bei Umleitungen sind nur noch beschränkt möglich



Gelenkbuslinien

- Einsatz von E-Bussen mit Opportunity Charging
- Seit 2019 erfolgreicher Betrieb Linie 17. Einsatz von 5 E-Gelenkbussen von HESS; 1 Ladestation an Haltestelle Köniz-Weiermatt
- Umstellung Linie 19 (Elfenau – Bern HB – Blinzern) und Linie 21 (Bern Bahnhof – Bremgarten) 2023
- Beschaffung von 14 Irizar E-GAB mit Reichweite >100 km;
3 Schnellladestationen (2 auf Linie 19, 1 auf Linie 17)
- Herausforderungen:
 - Bewilligungsverfahren für Ladestationen
 - Umgang mit beschränkter Reichweite

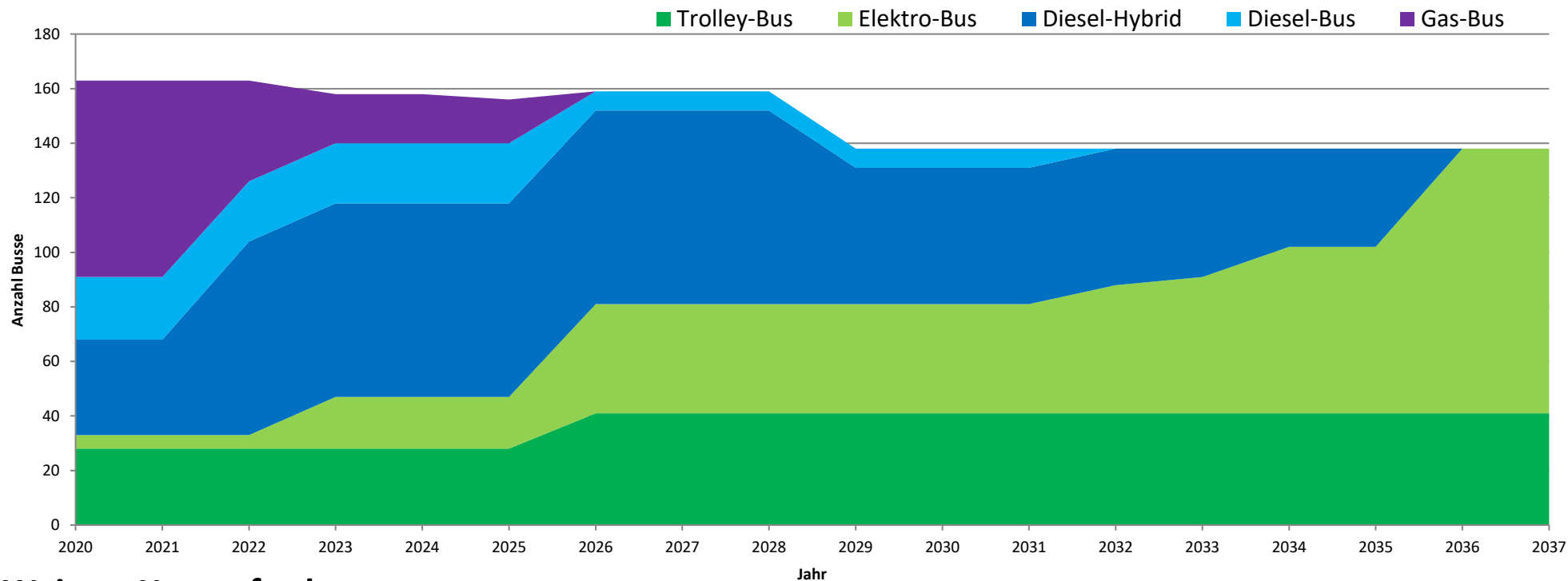


Standard- und Midibuslinien

- Sukzessive Umstellung auf Garagenlader ab 2025, falls erforderliche Reichweite vorhanden ist
- Strategie in der Übersicht:

Dynamic Charging-Trolley			Linien 11, 12	Linien 20, 10 Köniz
Streckenlader			Linien 17, 19, 21	
Garagenlader	Linien 16, 22, 26, 27, 29, 30, weitere	Linien 28 31, 32, weitere		
Wasserstoff; H ₂				
	Klein/Midibus	12-Standardbus	18m-Gelenkbus	24m-Doppelgelenk

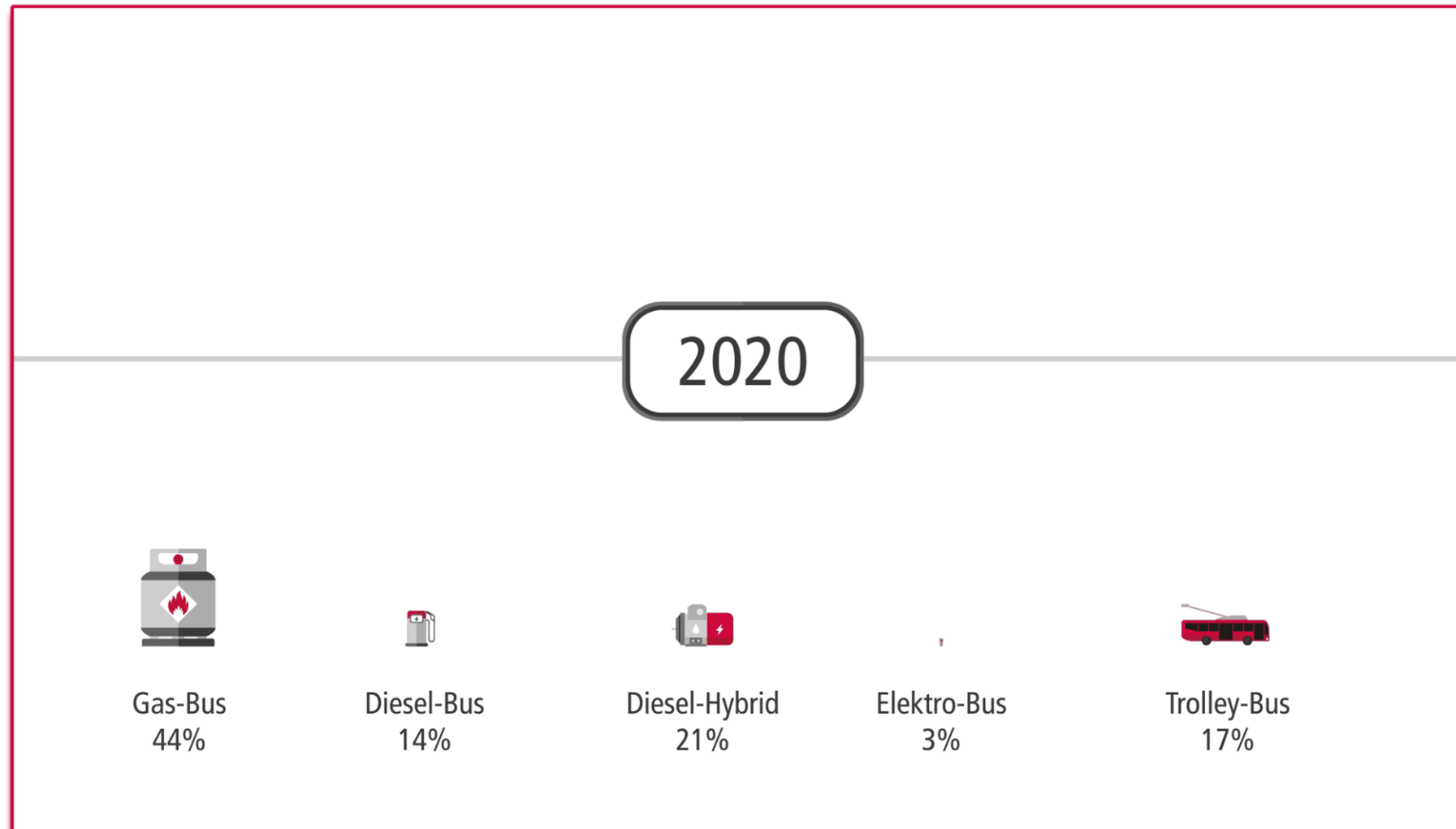
Umstellung auf E-Busse bis 2035



Weitere Herausforderungen:

- Finanzierung: Mehrkosten noch nicht vollständig finanziert
- Betrieb: Trammersatzbetriebe, Umleitungen, Nachtbusse, Bahnersatz, etc.
- Stromversorgung Depots / Strommangellage

Geplante Umstellung auf E-Busse bis 2035



Eignerstrategie Stadt Bern: Verkehrsplanung

- BERNMOBIL übernimmt bei der Planung der städtischen ÖV-Infrastrukturen eine aktive Rolle (z.B. Busspuren, Haltestellen)
- BERNMOBIL trägt die gemeinsam erarbeiteten Planungsgrundsätze "Strassenraum Stadt Bern" mit

Verkehrsplanung

- **Tempo 30:**
 - Verlangsamung: in Pilot werden mit der Stadt Bern die genauen Auswirkungen geklärt
 - Neben T30 ist die Vermeidung von **Nebeneffekten** ebenso wichtig:
 - Genereller Rechtsvortritt
 - Flächiges Queren durch Fussgänger/innen
 - Fahrbahnverengungen
 - Vertikalversätze etc.
- Umgang mit **knappem Strassenraum**:
Velofahrende beanspruchen mehr Platz
(breite Velospuren, Haltestellenumfahrungen etc.);
darf nicht zulasten öV gehen
- Umgang mit **Velofahrenden**: gegenseitige
Rücksichtnahme; Schulungen Fahrpersonal



Eignerstrategie Stadt Bern: Gesamtmobilitätsdienstleistungen

- BERNMOBIL bietet Gesamtmobilitätsdienstleistungen an
- BERNMOBIL treibt Projekte im Bereich der kombinierten Mobilität (z.B. multimodale Drehscheiben) voran



Mobilität gesamtheitlich betrachten

- Veloverleih, E-Trottinette, Cargo-Velo, Car-Sharing etc. sind heute Realität in den Städten
- Zentrale Frage: Steht jedes Angebot für sich oder wollen wir die Mobilitätsangebote sinnvoll bündeln?
- kombinierte Mobilität fördert den öV
- öV ist in Pole-Position, um Integrator zu spielen
- Kooperation mit Städten nötig, da sie über Infrastruktur die einzelnen Angebote steuern können
- Kooperation unter den grossen Städten

Fazit

- Vielfältige Herausforderungen, um Verkehr in den Städten nachhaltig zu gestalten:
 - Umstellung auf E-Busse
 - Umgang mit knappem Raum: öV ist flächeneffizientestes Verkehrsmittel
 - Umgang mit Verkehrsberuhigungen und zunehmendem Langsamverkehr
 - Förderung der nachhaltigen Mobilität als Gesamtes