

**Erziehungsdirektion
des Kantons Bern**

**Direction de
l'instruction publique
du canton de Berne**

Mittelschul- und
Berufsbildungsamt

Office de l'enseignement
secondaire du 2^e degré et de
la formation professionnelle

Kasernenstrasse 27
Postfach
3000 Bern 22
Telefon +41 31 633 87 00
Telefax +41 31 633 87 29
www.erz.be.ch
mba@erz.be.ch

Mario Battaglia
Direktwahl
Mail direkt



Verkehrsspitzen glätten im Ausbil- dungsverkehr

Abschlussbericht

Bearbeitungs-Datum	10.04.2018
Version	1.0
Dokument Status	abgenommen
Klassifizierung	Nicht klassifiziert
Autor	Battaglia Mario, ERZ-MBA-AMS
Dateiname	#809422v4

Inhaltsverzeichnis

1	Management Summary	3
2	Ausgangslage und Vorprojekt.....	4
2.1	Ausgangslage.....	4
2.2	Fiktiver 9-Uhr-Stundenplan	4
2.3	Umfrage zur Akzeptanz und zum Mobilitätsverhalten	4
2.4	Medienarbeit.....	5
3	Hauptprojekt	6
3.1	Projektauftrag	6
3.2	Stundenplan: Steckbriefe und Prüfaufträge	6
3.3	Sensibilisierung: mobXpert und Unterricht.....	7
3.4	Mobilitätsmanagement: Infrastruktur-Check und Langsamverkehr.....	7
3.5	Medienarbeit.....	8
4	Weiterführende Arbeiten.....	9
4.1	Handlungsfeld Stundenplan.....	9
4.2	Handlungsfeld Sensibilisierung	9
4.3	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	9
4.4	Reporting.....	11
5	Beilagen	12

1 Management Summary

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und -pendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Das ÖV-System wird zwar stetig weiterentwickelt, jeder Ausbau ist allerdings teuer. Im Rahmen des Projekts «Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr» wurde geprüft, welche Beiträge die Schulen der Sekundarstufe II der Region leisten können, um den ÖV in den Spitzenzeiten zu entlasten. Unter der Leitung des Mittelschul- und Berufsbildungsamts MBA der Erziehungsdirektion ERZ in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE wurde die Problemstellung angegangen.

Im Rahmen eines Vorprojektes wurde an einem Gymnasium ein fiktiver Stundenplan erstellt, gemäss welchem der Schulbeginn auf 9 Uhr festgelegt wurde. Abgestützt auf diesen fiktiven Stundenplan wurde mit einer Umfrage insbesondere die Akzeptanz eines späteren Schulbeginns erfragt. Das Vorprojekt zeigte, dass ein 9-Uhr-Stundenplan möglich wäre, allerdings dies nicht durch Verdichtungen erreicht werden kann, sondern durch einen späteren Schulschluss oder eine Reduktion der unterrichtsfreien Halbtage. Die Umfrage zeigte auf, dass ein solch radikaler Wechsel wenig Akzeptanz findet, da ein er die ausserschulische Tätigkeit der Schülerinnen und Schüler, z.B. in den Bereichen Sport und Musik, beeinträchtigen würde.

Ausgehend von den Ergebnissen der Umfrage wurde ein Projektauftrag formuliert. Am Projekt beteiligten sich alle Schulen der Sekundarstufe II der engeren Agglomeration Bern. Das Projekt beinhaltete drei Handlungsfelder: stundenplanerische Massnahmen, Mobilitätsmanagement und Sensibilisierung. Zu allen Handlungsfeldern prüften die Schulen, welche Beiträge sie künftig für eine Reduktion der Verkehrsspitzen leisten können.

Bezüglich den Stundenplänen sehen alle Schulen Massnahmen vor, mit welchen 10 % der Schülerinnen und Schüler weniger bereits in der ersten Lektion in der Schule sind als bisher. Im Vordergrund stehen dabei insbesondere die gezielte vereinzelte spätere Ansetzung des Unterrichts oder die Platzierung von Lektionen, an welchen nicht alle Schülerinnen und Schüler einer Klasse teilnehmen, in der ersten Morgenlektion. Von stundenplanerischen Massnahmen ausgenommen wurden nur Schulen, deren Lernende sich in Gegenlastrichtung bewegen. Im Ganzen werden täglich ca. 700 Schülerinnen und Schüler weniger bereits in der ersten Lektion zur Schule gehen. In Bezug auf das Mobilitätsmanagement war die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs im Zentrum. Die Prüfung der Infrastruktur der Schulen war ein Bestandteil davon. Es wurden zahlreiche Massnahmen geprüft und dann wo sinnvoll auch die Umsetzung beschlossen. Im Vordergrund stehen Massnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur wie Abstellplätze und Reparaturmöglichkeiten sowie Verbesserungen bei den Zufahrtsmöglichkeiten zu den Schulen.

Bei der Sensibilisierung haben die Schulen verschiedene Projekte gestartet, um die Schülerinnen und Schüler zu einem bewussteren Umgang mit Mobilität zu bewegen. Ein wichtiges Element dabei spielt das neu den Schulen zur Verfügung gestellte Informatik-Tool mobXpert, mit welchem die Lernenden ihr Verkehrsverhalten reflektieren können und in welches auch direkt einsetzbares Unterrichtsmaterial integriert ist.

Nach dem Projektabschluss wird periodisch geprüft werden, ob die stundenplanerischen Massnahmen weiterhin umgesetzt werden. Im Bereich des Mobilitätsmanagements werden einige Massnahmen in Zusammenarbeit der Schulen, des kantonalen Amts für Grundstücke und Gebäude sowie der Stadt Bern noch umgesetzt werden müssen. Bzgl. der Sensibilisierung werden die Schulen periodisch aufgefordert, die Frage der Mobilität – z.B. im Rahmen der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung – weiterhin zu thematisieren. AÖV und MBA werden im Frühjahr 2020 ein Monitoring zur Umsetzung der eingeleiteten Massnahmen durchführen.

2 Ausgangslage und Vorprojekt

2.1 Ausgangslage

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und -pendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Busse und S-Bahnen sind überfüllt, Fahrgäste stehen dicht gedrängt, an neuralgischen Haltestellen wird das Ein- und Aussteigen fast unmöglich. Diese Spitzenbelastung dauert jeweils nur kurz an. Dazwischen sind die Kapazitäten weniger ausgelastet. Das ÖV-System wird stetig weiterentwickelt. Jedoch ist der Ausbau sehr teuer. Es ist deshalb richtig zu prüfen, wie die Spitzenstunden entlastet werden können.

Durch die Motion Wasserfallen (Motion 095-2011), welche als Postulat überwiesen wurde, wurde der Regierungsrat beauftragt, Massnahmen zu prüfen, um die Pendlerspitzen im öffentlichen Verkehr abzdämpfen und das Pendleraufkommen besser zu verteilen. Laut Motion wäre eine Stundenplananpassung für Schülerinnen und Schüler ab der Sekundarstufe II eine sinnvolle Massnahme, um die bestehende Infrastruktur im ÖV optimal auszunutzen.

Beilage 1: Motion Wasserfallen 095-2011 mit Antwort des Regierungsrates

Ausgehend von dieser Motion haben das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion und das Mittelschul- und Berufsbildungsamt MBA der Erziehungsdirektion Vorbereitungen getroffen, wie der Beitrag, welchen die Schulen zur Verringerung der morgendlichen Verkehrsspitze leisten können, geprüft werden kann.

2.2 Fiktiver 9-Uhr-Stundenplan

Ausgehend von der auch öffentlich diskutierten Idee, dass die morgendliche Verkehrsspitze relativ einfach reduziert werden kann, indem die Schulen mit dem Unterricht eine Lektion später beginnen, wurde beschlossen, dass das Gymnasium Neufeld einen fiktiven 9-Uhr-Stundenplan erstellt. Die Arbeiten haben gezeigt, dass ein solcher machbar ist, dass im Gegenzug aber 58 % der Schülerinnen und Schüler bis 17 Uhr und sogar 20 % bis 18 Uhr Unterricht haben würden. Parallel zur Erstellung des 9-Uhr-Stundenplans wurde dessen Einfluss auf den ÖV abgeschätzt. Dazu wurden insbesondere die Nutzerzahlen in normalen Wochen mit denen der Frühlingsferien verglichen. Die Frühlingsferien sind deshalb für eine solche Untersuchung geeignet, da während diesen Ferien wenig Überschneidungen mit anderen Ferienabwesenheiten anzunehmen sind und die Reduktion also weitgehend auf den Ausbildungsverkehr zurückzuführen ist. Die Analyse hat gezeigt, dass der Anteil Schülerinnen und Schüler in den entsprechenden Linien der Nahverteiler erheblich sind.

Die Resultate der Untersuchungen zum 9-Uhr-Stundenplan und zur Belastung des ÖV durch den Ausbildungsverkehr wurden in einem Zwischenbericht zusammengefasst.

Beilage 2: Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht vom 3. Dezember 2014

2.3 Umfrage zur Akzeptanz und zum Mobilitätsverhalten

Nachdem die Auswirkungen des Ausbildungsverkehrs auf die Auslastung des ÖV in den Spitzenzeiten aufgezeigt war und die Machbarkeit eines 9-Uhr-Stundenplans inklusive der Auswirkungen auf die Ausdehnung des Unterrichts in den späten Nachmittag oder Abend hinein dargelegt wurden, wurde in einer Umfrage an den drei Gymnasien Kirchenfeld, Lerbermatt und Neufeld die Akzeptanz eines so neu gestalteten Stundenplans erfragt. Es zeigte sich, dass ca. vier Fünftel sowohl der Schülerinnen und Schüler wie auch der Lehrpersonen und der Eltern einen 9-Uhr-Stundenplan grundsätzlich ablehnen. Gleichzeitig zeigte die Umfrage aber auch, dass 53 bis 62 % der Befragten eine moderatere Anpassung des Stundenplans akzeptieren würden. Die detaillierten Resultate wurden in einem Bericht zusammengefasst.

In der Befragung wurde neben der Akzeptanz eines allfälligen 9-Uhr-Stundenplans auch die Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg erfragt. Bei der Wahl des ÖV zeigte sich, dass die ersten Einschätzungen deutlich unter der Realität lagen – nicht 50 sondern 70% der Schülerinnen und Schüler benutzen öffentliche Verkehrsmittel. Auch der relativ hohe Anteil an Fahrradfahrenden war mit rund einem Fünftel der Wege eher überraschend. Diese beiden Resultate zeigten auf, dass es sinnvoll ist, die Schülerinnen und Schüler für die Thematik der Verkehrsspitzen zu sensibilisieren und den Langsamverkehr als Alternative zum ÖV aufzuzeigen. Die Thematisierung der Verkehrsmittelwahl und des Schulbeginns eignet sich zudem ideal für eine Auseinandersetzung mit Fragestellungen der nachhaltigen Entwicklung, da bei dieser Thematik der Konflikt zwischen den individuellen Interessen, zwischen den Interessen eines wirtschaftlichen Umgangs mit den finanziellen Mitteln und dem schonenden Umgang mit den natürlichen Ressourcen aufzeigen lässt und Lösungsansätze diskutiert werden können. Ausgehend von den Resultaten der Umfrage und der aufgeführten Überlegungen wurde entschieden, neben den stundenplanerischen Massnahmen auch die Sensibilisierung für die Fragestellung der Verkehrsspitzen sowie das Mobilitätsmanagement im weiteren Verlauf des Projekts in den Blick zu nehmen.

Beilage 3: Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht vom 14. September 2015

2.4 Medienarbeit

Die Resultate der Vorprojektphase wurden am Berner Verkehrstag 2015 zum Thema «Tägliche Verkehrsüberlastungen zu Spitzenzeiten – wie weiter?» vorgestellt.

Der Verkehrstag ist dokumentiert unter www.bve.be.ch/bve/de/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/mobilitaet/berner_verkehrstag/archiv_verkehrstageseit2000.asse-tref/dam/documents/BVE/AoeV/de/AOEV%20VK%20Tagungsdokumentation%20BVT%202015%20DE.pdf.

3 Hauptprojekt

3.1 Projektauftrag

Ausgehend von den Ergebnissen des Vorprojekts wurde entschieden, im Rahmen eines Projektes die Möglichkeiten weiter zu prüfen, mit welchen die Schulen mithelfen können, die Verkehrsspitzen am Morgen zu glätten. Es wurden dabei drei Handlungsfelder in den Fokus genommen:

- Stundenplanerische Massnahmen
- Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für die Problematik der Verkehrsspitzen
- Mobilitätsmanagementmassnahmen für die Förderung alternativer Verkehrsmittel

Am Projekt beteiligten sich alle Schulen mit Standort in der Gemeinde Bern oder direkt an der Gemeindegrenze. Es sind dies die Gymnasien Kirchenfeld, Lerbermatt und Neufeld, die Gewerblich-Industrielle Berufsschule Bern GIBB, die Schule für Gestaltung Bern und Biel SFGB-B, die Technische Fachschule Bern TFB, das Bildungszentrum für Wirtschaft und Dienstleistung bwd, die Wirtschafts- und Kaderschule KV Bern WKS, die Berufsfachschule des Detailhandels bsd und die Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern BFF. Der Steuerungsausschuss bestand aus den Leitern des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV und des Mittelschul- und Berufsbildungsamts MBA sowie je einem Schulleiter einer Berufsfachschule und eines Gymnasiums. In der Projektgruppe war jede beteiligte Schule und zudem das AÖV sowie die Abteilung Berufsfachschulen ABS und die Abteilung Mittelschulen AMS des MBA vertreten.

Beilage 4: Projektauftrag vom 20. Oktober 2016

Die Projektarbeit dauerte bis zum ersten Quartal des Jahres 2018.

3.2 Stundenplan: Steckbriefe und Prüfaufträge

Für die Arbeit im Rahmen des Handlungsfelds «stundenplanerische Massnahmen» wurden vor der Auftragserteilung an die Schulen umfangreiche Abklärungen mit den Transportunternehmungen der Region Bern gemacht. Es ging dabei darum, die Schulen nur dann mit der Prüfung von stundenplanerischen Massnahmen zu beauftragen, wenn diese aus Sicht der Transportunternehmungen auch sinnvoll sind. Insbesondere können stundenplanerische Massnahmen dann nicht sinnvoll sein, wenn im ÖV genügend Kapazitäten vorhanden sind, weil sich die Lernenden gegen die Hauptlastrichtung bewegen oder wenn bei Durchmesserlinien die Schülerinnen und Schüler den weniger frequentierten Ast benutzen. Für die entsprechenden Abklärungen wurde für jeden Schulstandort ein Steckbrief erstellt, welcher Kennzahlen zu den Schulen sowie Kommentare und Lösungsansätze aus Sicht der Transportunternehmungen enthielt. Aus diesen Steckbriefen wurden vom Steuerungsausschuss dann für jede Schule ein Prüfauftrag bezüglich stundenplanerischen Massnahmen formuliert.

Beilage 5: Steckbriefe Schulstandorte vom 28. April 2017

Beilage 6: Prüfaufträge an die Schulen vom 26. Juni 2017

Alle Schulen, für welche es aus Sicht der Verkehrsbetriebe Sinn macht, wurden beauftragt zu prüfen, wie die Anzahl Schülerinnen und Schüler, welche bereits in der ersten Lektion in der Schule sind, im Durchschnitt der fünf Wochentage um 10 % des gesamten Lernendenbestands der Schule gesenkt werden kann. Dadurch können die regionalen, auf die Stadt Bern gerichteten ÖV-Angebote entlastet werden, ohne dass sich bei den lokalen ÖV-Angeboten, in welchen sich die Lernenden häufig gegen die Lastrichtung bewegen, die Belastung aus dem Bereich des verdichteten Fahrplans hinaus verschiebt. Die Schulen haben ihr Prüferesultat in Massnahmenblättern zusammengestellt:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte stundenplanerische Massnahmen

Die Schulen konnten auf ihre Rahmenbedingungen zugeschnittene Massnahmen formulieren, wobei etwa die Hälfte der Massnahmen bereits auf das Schuljahr 2017/18 umgesetzt wurden. Für vier Schulstandorte (Lerbermatt, Steigerhubel, Bethlehem und Felsenau) hat der Steuerungsausschuss beschlossen, dass auf stundenplanerische Massnahmen aus den weiter oben genannten Gründen verzichtet werden soll.

Durch die umgesetzten Massnahmen sind bereits im Schuljahr 2017/18 ca. 400 Schülerinnen und Schüler weniger während der morgendlichen Verkehrsspitze auf dem Schulweg als ohne diese Massnahmen. Für das nächste Schuljahr werden es zusätzlich noch einmal 300 sein. Bei der Postautohaltestelle Lindenhof, bei welcher wenig Überlagerungen mit anderen Entwicklungen zu vermuten sind, konnte ein klarer Rückgang der Anzahl Aussteigenden beobachtet werden – dies obwohl die Gesamtzahl der Schülerinnen und Schüler des danebenliegenden Gymnasiums Neufeld gestiegen ist. Eine Schule hat zudem angekündigt, grundsätzlich in den nächsten Jahren schrittweise auf einen um eine Lektion späteren Unterrichtsbeginn umzustellen. Eine andere Schule wird prüfen, ob durch ein neues Stundenplankonzept der Unterrichtsbeginn ca. eine halbe Stunde nach hinten gerückt werden kann, sobald die Schulraumsituation dies in Folge des im Rahmen von Sparmassnahmen beschlossenen Lektionenabbaus erlaubt.

3.3 Sensibilisierung: mobXpert und Unterricht

Die Schulen der Sekundarstufe II sind Bildungsinstitutionen. Deshalb wurde als ein Handlungsfeld die Sensibilisierung der Schülerinnen und Schüler für die Problematik der Verkehrsspitzen festgelegt. Die jungen Erwachsenen, welche die Mittelschulen und Berufsfachschulen verlassen, sollen in Selbstverantwortung die Auswirkungen ihres Handelns reflektieren können. Dazu gehört, dass sie sich auch damit auseinandersetzen, dass beim öffentlichen Verkehr kein unbegrenztes Wachstum möglich ist.

Um die Schulen bei der Sensibilisierung für Verkehrsfragen zu unterstützen, wurde ihnen das Informatik-Tool mobXpert zur Verfügung gestellt. Es handelt dabei um ein Tool, welches freundlicherweise von der Stadt Zürich und vom Zürcher Verkehrsverbund zur Anpassung an die Berner Bedürfnisse zur Verfügung gestellt wurde. Die Anpassungen wurden durch die Firma LerNetz und dem Büro für Mobilität vorgenommen. Mit dem Tool können die Lernenden ihr wöchentliches Verkehrsverhalten mit dem ihrer Kolleginnen und Kollegen und mit Durchschnittswerten vergleichen. Diese gleichzeitig aktive wie spielerische Auseinandersetzung mit dem Thema soll den Jugendlichen die Problemstellung näherbringen. mobXpert enthält aber auch zehn Themendossiers, welche die Lehrpersonen bei der Behandlung der verschiedenen Fragen zum Verkehr unterstützen. Ein Dossier behandelt zum Beispiel die Umweltauswirkungen des Verkehrs, ein anderes behandelt explizit das Thema Verkehrsspitzen. Dieses Angebot wurde von den Schulen sehr positiv aufgenommen.

Das Tool kann eingesehen werden unter www.mobxpert-be.ch.

Die Schulen haben darüber hinaus im Bereich der Sensibilisierung weitere Initiativen ergriffen, wie zum Beispiele Fuss- und Veloangebote am Sporttag, Velofahrkurse für Fahrradungewohnte oder Aktionen wie «wer zu Fuss oder per Velo zur Schule kommt, ist fit für den Unterricht» Weitere Angaben finden sich wiederum in den Massnahmenblättern der Schule:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Sensibilisierung

3.4 Mobilitätsmanagement: Infrastruktur-Check und Langsamverkehr

Das dritte Handlungsfeld widmete sich der Frage, wie die Lernenden den öffentlichen Verkehr zu den Spitzenstunden entlasten und dennoch umweltfreundlich auf dem Schulweg unterwegs sein

können. Die Schulen haben sich aktiv auch mit diesem Handlungsfeld befasst. So zeigen sie neu in ihren Informationen und Publikationen auch zur Nutzung des ÖV alternative Wege zur Schule auf. Sie machen bewusst, dass kurze Strecken zu Fuss auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Ebenfalls zu diesem Handlungsfeld finden sich Angaben in den Massnahmenblättern der Schule:

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Mobilitätsmanagement

Es wurde den interessierten Schulen zudem ermöglicht, mit einer externen Stelle einen Infrastrukturcheck zu machen. Vier grosse Schulen (Technische Fachschule Bern, Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern, Gymnasien Kirchenfeld und Neufeld) haben davon Gebrauch gemacht. Aus den Analysen wurden Vorschläge erarbeitet, welche zusammen mit dem kantonalen Amt für Grundstücke und Gebäude AGG und der Stadt Bern bezüglich Umsetzbarkeit und Priorität beurteilt wurden. Es wurden oder werden beispielsweise die Verbesserung der Fahrradzufahrten zu den Schulen oder Duschmöglichkeiten an den Schulen wie auch die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur (z.B. Pumpstationen, Reparaturmöglichkeiten) weiterverfolgt. Der gesamte Katalog der geprüften Massnahmen findet sich in einer Zusammenstellung und soll in den nächsten Monaten und Jahren von den Schulen zusammen mit dem AGG und der Fachstelle der Stadt Bern umgesetzt werden:

Beilage 8: Infrastruktur-Check bei Schulen vom 22. September 2017

3.5 Medienarbeit

Die Resultate des Hauptprojekts wurden im Dezember 2017 den Medien vorgestellt.

Die Medienkonferenz ist dokumentiert unter www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen/suche.archiv.meldungNeu.html/portal/de/meldungen/mm/2017/12/20171208_1126_tram_bus_und_zugindenspitzenzeitenentlasten.html .

4 Weiterführende Arbeiten

Das Projekt wurde im April 2018 abgeschlossen, die Folgearbeiten wurden an die Linie übergeben. Es sind im Weiteren folgende Arbeiten zu erledigen.

4.1 Handlungsfeld Stundenplan

Was	Wann	Wer
Aufnahme in die Leistungsvereinbarung, der Schulen mit dem MBA, dass die Massnahmen gemäss Massnahmenblätter nachhaltig umgesetzt werden	2018, dann alle 4 Jahre	MBA: ABS, AMS
Prüfung der Einhaltung der Vorgaben gemäss Leistungsvereinbarung	2019, dann alle 4 Jahre im Reporting-Controlling-Gespräch	MBA: ABS, AMS
Messung der Belegung der Auslastung des ÖV auf vom Ausbildungsverkehr besonders betroffenen Linien (Zeitfenster zwischen Sommer- und Herbstferien, nach Möglichkeit Daten bis Mitte Oktober)	2019, dann alle 4 Jahre	AÖV & Transportunternehmen

4.2 Handlungsfeld Sensibilierung

Was	Wann	Wer
Didaktischer Leitfaden anpassen	Sommer 18	MBA: AMS
Bezahlung der Wartungsgebühr mobXpert, Kontakt betr. Nutzung und Neuerungen mit LernNetz	2018, dann alle Jahre	MBA: AMS
Besprechen der Thematisierung der Verkehrsspitzenproblematik und Evaluation Nutzung von mobXpert im Unterricht	2019, dann alle 4 Jahre im Reporting-Controlling-Gespräch mit den Schulen	MBA: ABS, AMS

4.3 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Was	Wann	Wer
Velopumpstationen an Schulen anschaffen und montieren	2018	MBA: ABS, AMS zusammen mit AGG

Wartung der Velopumpstationen durch Stadt Bern aufgleisen	2018	AÖV, MBA
Brief an die Stadt Bern zu den verschiedenen abgesprochenen kurz-, mittel- und langfristigen Massnahmen	2. Quartal 2018	AÖV, MBA
Besprechung mit Stadt Bern zu - Veloabstellplätze Kappellenstrasse - Querung Bremgartenstrasse bei Neufeld - Zufahrt Süd mit Velo bei Neufeld - Lichtsignal P+R Neufeld für Fussgänge - Sicherung Ausfahrt Veloeinstellhalle Kirchenfeld - Fussgänger-Querung Lorrainestrasse - Velo-Querung Lorrainestrasse – Viktoria-rain - Velosicherheit Lorrainebrücke - Sichtweiten bei Schulausfahrt GIBB/TFB zu Lorrainestrasse - Zufahrt zu Standort Felsenau sichern (z.B. Tempo 30 bei Haltestelle)	2018	MBA: AMS, ABS und AÖV
Besprechung mit AGG zu - Signaletik BFF - Anschliessmöglichkeiten BFF, TFB und Kirchenfeld - Duschmöglichkeiten Hauptgebäude Kirchenfeld - Sicherung Ausfahrt Veloeinstellhalle Kirchenfeld - Verbreiterung Gehbereich Zugang TFB	2018	MBA: ABS, AMS
Besprechung mit BFF zu - Zugang Veloabstellplätze Innenhof - Bewirtschaftung Schülerkästchen	2018	MBA: ABS
Besprechung mit Stadt Bern zu - Öffnung Schwanengasse/Sulgeneckstrasse gegen Einbahnrichtung - Sicherung Fussgängerstreifen	2019	MBA: AMS und AÖV
Langfristige Massnahmen Kirchenfeld - Längsparkieren Helvetiastrasse aufheben - Velo-Querung Kirchenfeldstrasse auf Höhe Bernastrasse - Optimierung Helvetiaplatz für Velo - Fussgänger-Querung Haltestelle Aegerntenstrasse	Wenn aktuell	Themenhüter: Gymnasium Kirchenfeld gelangt an Stadt Bern

- Trottoirverbreiterung bei Gebäude Bernastrasse 43		
Langfristige Massnahmen GIBB/TFB - Verbesserung an der Lorrainestrasse	Wenn aktuell	Themenhüter: GIBB/TFB gelangen an die Stadt Bern
Langfristige Massnahme Lerbermatt - Sicherheit Morillonstrasse	Wenn aktuell	Themenhüter: Gymnasium Lerbermatt gelangt an Stadt Bern

4.4 Reporting

Abgestützt auf die Ergebnisse der Reporting-Controlling-Gespräche und der Erhebung der Transportunternehmungen in der zweiten Hälfte des Jahres 2019 werden AÖV und MBA anfangs 2020 ein kurzes Reporting ablegen.

5 Beilagen

Beilage 1: Motion Wasserfallen mit Antwort des Regierungsrates

Beilage 2: Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht vom 3. Dezember 2014

Beilage 3: Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht vom 14. September 2015

Beilage 4: Projektauftrag vom 20. Oktober 2016

Beilage 5: Steckbriefe Schulstandorte vom 28. April 2017

Beilage 6: Prüfaufträge an die Schulen vom 26. Juni 2017

Beilage 7: Massnahmenblätter der Schulen, Spalte Mobilitätsmanagement

Beilage 8: Infrastruktur-Check bei Schulen vom 22. September 2017

Mario Battaglia, ERZ-MBA-AMS

4816.100.100.192/2015 / #808422v4

Vorstoss-Nr: 095-2011
Vorstossart: **Motion**

Eingereicht am: 28.03.2011

Eingereicht von: Wasserfallen (Bern, SP) (Sprecher/ -in)

Weitere Unterschriften: 17

Dringlichkeit:

Datum Beantwortung: 21.09.2011
RRB-Nr: 1618/2011
Direktion: BVE

Pendlerverkehr besser verteilen

Der Regierungsrat wird beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, mit dem Ziel Pendlerstromspitzen im öffentlichen Verkehr abzdämpfen und das Pendleraufkommen besser zu verteilen.

Begründung:

Die Spitzenbelastungen im öffentlichen Verkehr sind durch den v. a. morgens stark ausgeprägten Arbeits- und Ausbildungspendlerverkehr verursacht. Die absolute Spitze wird kurz vor 8.00 Uhr morgens erreicht. Eine Stunde vor- oder nachher ist die Belastung im Durchschnitt nur halb so gross. Mitverursacht wird diese Spitze durch den Ausbildungsverkehr (Berufsschulen, Gymnasien, Fachmittelschulen etc.), bei dem der ÖV-Anteil mit über 60 Prozent sehr hoch ist. Viele Busse, Trams und S-Bahn-Züge sind deshalb zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr überfüllt, das Gleiche gilt auch für die Feierabend-Zeit. Zu den anderen Zeiten sind meistens noch Sitzplätze frei.

Das gute Angebot des öffentlichen Verkehrs ist für den Kanton Bern ein entscheidender volkswirtschaftlicher Faktor. Das ÖV-Netz ist gut ausgebaut und ermöglicht vielen Personen, jeden Tag an den Arbeits- oder Ausbildungsort zu pendeln. Nichtsdestotrotz werden die Kapazitätsgrenzen in den Hauptstosszeiten am Morgen früh und am Feierabend regelmässig überschritten. Ein weiterer Ausbau des ÖV-Netzes ist notwendig, um das prognostizierte Wachstum der Pendlerströme aufzufangen und wettbewerbsfähig zu bleiben. Es stehen deshalb grosse Investitionen an, um das Angebot nachfragegerecht ausbauen zu können. Die Finanzierung wichtiger Projekte — wie der Ausbau des Bahnhofs Bern und seiner Zufahrten, das dritte Gleis zwischen Gümligen und Münsingen, verschiedene neue Bahnhaltstellen und die Realisierung neuer Traminien in Bern und Biel — stellt alle Beteiligten vor grosse Herausforderungen. Der Bundesrat hat kürzlich seine Vorstellungen für die Finanzierung der Bahninfrastruktur präsentiert (Fonds und Zusatzeinnahmen). Auch der Kanton wird nicht darum herum kommen, das Finanzierungsthema grundsätzlich anzugehen.

Nebst dem Ausbau des ÖV-Netzes sind aber auch Massnahmen einzuführen, die es kurzfristig und kostengünstig ermöglichen, das bestehende Angebot und die bestehenden Infrastrukturen optimal auszunutzen. Eine sinnvolle Massnahme könnte die Stundenplanan-



passung für Schülerinnen und Schüler ab der Sekundarstufe II (Berufsschulen, Gymnasien, Fachmittelschule etc.) sein. Diese Massnahme müsste zusammen mit der Erziehungsdirektion und den betroffenen Schulen koordiniert werden, weil es kaum eine Einheitslösung für alle Bildungsstätten geben kann. Wenn Schülerinnen und Schüler, die jeden Morgen in die Zentren pendeln, eine Stunde später reisen würden, könnten die öffentlichen Verkehrsmittel besser genutzt werden. Dies würde schlussendlich Kosten sparen und sicher auch die Nerven von vielen Pendlerinnen und Pendlern in vollgestopften Verkehrsmitteln schonen.

Antwort des Regierungsrates

Im Kanton Bern sind verschiedene ÖV-Linien von Kapazitätsengpässen in den Hauptverkehrszeiten betroffen. In erster Linie handelt es sich um Linien in den Agglomerationsräumen rund um Bern und Biel. Die Verkehrsspitzen verursachen dabei hohe Kosten, sowohl im Betrieb (Taktverdichtungen, mehr Fahrzeuge und Personal) als auch bei der Infrastruktur (Ausbauten von Kapazitäten in Bahnhöfen oder auf Zulaufstrecken, die ausserhalb der Spitzenzeit noch nicht nötig wären). Daher ist das Interesse des Kantons als Besteller der ÖV-Leistungen im Regional- und Ortsverkehr sehr gross, die Verkehrsspitzen zu brechen und damit Kosten zu reduzieren.

Wie auch im Strassenverkehr wählen bereits heute ÖV-Pendelnde mit flexiblen Arbeitszeiten zum Teil ihren Arbeitsbeginn so, dass sie der Hauptverkehrszeit ausweichen können. Die meisten Pendelnden – wie zum Beispiel Schülerinnen und Schüler – haben diese Freiheit aber nicht. Gerade im Ausbildungsverkehr, der fast vollständig öffentliche Verkehrsmittel betrifft, ist ein Verschieben der Schulzeit im Sinne der eingereichten Motion daher ein interessanter Ansatz.

Nicht tangiert von einer Verschiebung ist die Volksschule, da diese Schüler grösstenteils zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind und kaum in den kapazitätskritischen Kursen reisen. Einen massgeblichen Beitrag zur Problemlösung könnten insbesondere die Bildungsgänge der Sekundarstufe II und in gewissen Fällen auch der Hochschulen leisten. Zu untersuchen ist – nach Standorten differenziert – welche Massnahmen zielführend sind. In Frage kommen Verschiebungen der Unterrichtszeiten sowohl nach hinten als auch nach vorne (früherer Unterrichtsbeginn), damit sich die Verkehrsspitzen von Berufs- und Ausbildungspendelnden nicht überlagern.

In den Bildungsgängen der Sekundarstufe II finden heute an einzelnen Unterrichtstagen 8 bis 9 Lektionen Regelunterricht und anschliessend teilweise noch Fakultativkurse statt, was häufig Unterrichtszeiten bis gegen 18 Uhr mit sich bringt. Dies gilt nebst den Mittelschulen auch für die Berufsfachschulen, in denen der Unterricht oft nur an einem Tag in der Woche erteilt wird, bei einem entsprechend vollen Tagespensum.

Daraus ergeben sich verschiedene Fragen, die zu klären sind, wie insbesondere:

- Wie gross ist der Beitrag zur Problemlösung mit einer Verschiebung der Schulzeiten? Bei welcher Anzahl Schülerinnen und Schüler ergeben sich bereits merkliche Effekte?
- Was wären die idealen Schulzeiten zur Vermeidung von Nachfragespitzen im ÖV? Wie sieht die Verteilung der Schulzeiten in den einzelnen Regionen aus?
- Wie wirkt sich eine Verschiebung der Unterrichtszeiten auf die Pendlerströme in den Abendstunden aus?

Bedingung ist, dass die Verschiebung der Schulzeiten mit den Lehrplänen und Stundenrastern sowie der Mitwirkung in Sportvereinen etc. kompatibel ist. Zudem muss sichergestellt sein, dass in den Abendstunden eine Heimkehr der Jugendlichen mit dem ÖV auch in entlegene Regionen möglich bleibt.

Über eine Umsetzung kann erst in Kenntnis aller Auswirkungen entschieden werden, wobei die Berufsfachschulen und Gymnasien beizuziehen sind. Der Regierungsrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen und die nötige Vertiefung und Prüfung im Hinblick auf die Umsetzung geeigneter Massnahmen vorzunehmen.

Antrag: Annahme als Motion

An den Grossen Rat

**Erziehungsdirektion
des Kantons Bern**

Sulgeneckstrasse 70
3005 Bern

Telefon 031 633 85 11
Telefax 031 633 83 55

Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr Projektauftrag



20.10.2016

Verfasser

ERZ - Mittelschul- und Berufsbildungsamt
BVE - Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Mitwirkende an den Abklärungen

Ulrich Seewer, BVE-AÖV (Leitung)
André Lorenzetti, Gymnasium Kirchenfeld
Rolf Maurer, Gymnasium Neufeld
Hanspeter Rohr, Gymnasium Köniz-Lerbermatt
Mario Battaglia, ERZ-MBA-AMS
Denise Kreutz, ERZ-MBA-AMS
Manon Giger, BVE-AÖV
Stefan Dauner, BVE-AÖV
Barbara Hofer, BVE-AÖV

Inhaltsverzeichnis

1	AUSGANGSLAGE	4
1.1	Verkehrsspitzen im Ausbildungsverkehr gemeinsam angehen	4
1.2	Inhalt und Ziel des Projektauftrags	4
2	AUFGABENSTELLUNG.....	5
2.1	Das Problem Spitzenzeiten	5
2.2	Handlungsfelder	5
3	PROJEKTORGANISATION	7
3.1	Projektträgerschaft	7
3.2	Partnerschulen	7
3.3	Projektorganisation	7
3.4	Zuständigkeiten der Organe	7
3.5	Finanzierung.....	8
4	VORGEHEN UND KOMMUNIKATION	9

Abkürzungen

AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
ERZ	Erziehungsdirektion des Kantons Bern
MBA	Mittelschul- und Berufsbildungsamt
ÖV	öffentlicher Verkehr
SuS	Schülerinnen und Schüler

1 Ausgangslage

1.1 Verkehrsspitzen im Ausbildungsverkehr gemeinsam angehen

Die Bau-, Verkehrs und Energiedirektion hat zusammen mit der Erziehungsdirektion des Kantons Bern und den drei Gymnasien Neufeld, Kirchenfeld und Lerbermatt Abklärungen bezüglich eines späteren Schulbeginns durchgeführt¹. Auslöser dafür war die Motion Wasserfallen (Motion 095-2011), welche als Postulat überwiesen wurde. Diese schlägt eine Stundenplananpassung der Sekundarstufe II vor, um die bestehende Infrastruktur im ÖV optimal auszunutzen. Die Grundidee ist, dass bei einem späteren Unterrichtsbeginn die Morgenspitzenstunde des ÖV zwischen 7 und 8 Uhr deutlich entlastet werden könnte².

Diese Abklärungen haben gezeigt:

- Ein "9-Uhr Stundenplan" wäre grundsätzlich für den Schulbetrieb³ möglich, er führt aber zu einer Verschiebung der Unterrichtszeit in die Abendstunden.
- Der heutige "8-Uhr Stundenplan" wird von rund vier Fünfteln der Befragten in allen Gruppen (Schüler/-innen, Eltern und Lehrpersonen, unabhängig der Schulen) bevorzugt⁴. Ein genereller "9-Uhr Stundenplan" hätte in ihren Augen zu grosse Auswirkungen auf das Familienleben und die ausser-schulischen Aktivitäten.
- Eine Mehrheit (53% bis 62%) der Befragten kann sich eine moderate Ausgestaltungsform eines späteren Schulbeginns vorstellen.
- Der von Gymnasiastinnen und Gymnasiasten erzeugte Ausbildungsverkehr hat ein Entlastungspotenzial für den öffentlichen Verkehr (insgesamt 70% der Gymnasiast/-innen benutzen den ÖV). Zusätzliche Entlastungen würden Massnahmen an weiteren Schulen der Sekundarstufe II bringen.
- Je nach Lage der Schule werden die Verkehrsmittel unterschiedlich eingesetzt.

Basierend auf diesen Ergebnissen schlägt die die Umfrage begleitende Gruppe vor, durch ein neues gemeinsames BVE/ERZ Projekt die Auslastung des ÖV in den Spitzenzeiten durch unterschiedliche Instrumenten zu beeinflussen und für das Thema "nachhaltiges Mobilitätsverhalten" zu sensibilisieren. Der Kreis der involvierten Schulen soll auf alle Schulen der Sekundarstufe II im Raum Bern erweitert werden.

1.2 Inhalt und Ziel des Projektauftrags

Im vorliegenden Auftrag zum Projekt „Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr“ werden die folgenden Punkte definiert:

- Aufgabenstellung und Handlungsfelder des Projektes
- Projektorganisation und Zuständigkeiten
- Vorgehen und Kommunikation

¹ Siehe *Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht*, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), Bern, 2015.

² Siehe *Weniger Verkehrsüberlastung dank späterem Schulbeginn – Zwischenbericht*, Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), Bern, 2014.

³ Ein hypothetischer Stundenplan wurde im Gymnasium Neufeld erarbeitet. Dieser basiert auf den effektiven Stundenplan 13/14 und berücksichtigt die Rahmenbedingungen betreffend Räumlichkeiten und Lehrpersonen.

⁴ Im April und Mai 2015 wurde eine online Umfrage in Zusammenarbeit mit den drei Gymnasien Kirchenfeld, Neufeld, Köniz-Lerbermatt durchgeführt. 939 Schülerinnen und Schüler, 326 Lehrpersonen und 1119 Elternteile haben an der Umfrage teilgenommen. Untersucht wurden die Akzeptanz einer Verschiebung des Schulbeginns sowie deren Folgen auf die Lernbereitschaft und ausser-schulischen Aktivitäten. Das Mobilitätsverhalten der SuS wurde ebenfalls befragt. *Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Ex-ante-Evaluation, Ergebnisse und Synthese zuhanden der Bau- Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), Interface, Bern und Luzern, 2015.*

2 Aufgabenstellung

2.1 Das Problem Spitzenzeiten

Zu den Spitzenzeiten, wenn Schülerinnen und Schüler sowie Berufspendlerinnen und Berufspendler unterwegs sind, platzen viele ÖV-Linien im Raum Bern aus allen Nähten. Diese Spitzenbelastung dauert aber morgens und abends jeweils nur kurz an. Dazwischen sind freie Kapazitäten vorhanden. Das ÖV-System wird stetig weiterentwickelt. Der Ausbau ist jedoch sehr teuer. Gerade in Anbetracht der schwierigen Finanzlage des Kantons Bern ist es nicht angemessen, die Kapazität den Spitzenstunden entsprechend bereitzustellen und dazwischen ungenutzt zu lassen. Wenn die Verkehrsströme besser verteilt werden könnten, wäre das ÖV-System gleichmässiger ausgelastet. Dies würde Kosten sparen, den Komfort der Fahrgäste erhöhen und helfen, einen Verkehrskollaps zu verhindern.

Der Ausbildungsverkehr kann einen wichtigen Beitrag zur Glättung der Spitzenzeiten leisten. Von anderen Kreisen wird natürlich auch ein Beitrag erwünscht, wie beispielsweise die Förderung von flexiblen Arbeitszeiten in der Wirtschaft. Die Bau- Verkehrs- und Energiedirektion ist auch in dieser Hinsicht bestrebt und macht sich unter anderem für die Work-Smart-Initiative⁵ stark. Der Kanton Bern geht das Thema Verkehrsspitzen aktiv an und übernimmt diesbezüglich eine Pionierrolle⁶. Verschiedene Akteure müssen zusammen Massnahmen erarbeiten, damit die gewünschte Wirkung - die Glättung der Verkehrsspitzen - erzielt werden kann.

Beim Projekt "Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr" geht es darum, dass die Betroffenen selber Lösungen definieren und umsetzen können. Die Handlungsfelder sollen von der Projektgruppe verfeinert werden. Die fachliche Unterstützung soll gewährleistet und rechtzeitig einbezogen werden.

2.2 Handlungsfelder

Als Alternativen zu einer flächendeckenden Stundenplananpassung sind verschiedene Möglichkeiten denkbar. Beispielsweise kann eine Verschiebung des Schulbeginns nur an gewissen Tagen vorgenommen werden - nach vorne oder nach hinten. Ebenfalls kann mit gezielten Massnahmen im Mobilitätsmanagement mittel- bis langfristig eine Entlastung des ÖV herbeigeführt werden. Zudem kann eine verstärkte Sensibilisierung für Mobilitätsthemen ein allgemeines Umdenken hin zu flexibleren Arbeitsformen nach der Ausbildung in Gang setzen.

Drei Handlungsfelder wurden identifiziert:

- **Stundenplanerische Massnahmen** zur Reduzierung der Anzahl Schülerinnen und Schüler, die während der Verkehrsspitzen unterwegs sind.

Zum Beispiel:

- An der Schule reduziert sich die Anzahl anwesender Schülerinnen und Schüler bzw. Lernende in der ersten Morgenlektion, indem im Stundenplan in dieser Lektion bestimmter fakultativer Unterricht, Besprechungslektionen usw. vorgeesehen werden.
- Für den Sportunterricht werden Frühlektionen eingeführt.

⁵ www.work-smart-initiative.ch

⁶ Siehe www.be.ch/verkehrsspitzen

- Die Möglichkeiten, welche die Digitalisierung eröffnet, werden zur Entlastung der Morgenspitze unterstützend eingesetzt.

Ziel: Jede Schule formuliert realistische Massnahmen, die von der Schule getragen werden können, und quantifiziert diese. Sie erreicht so insbesondere auch, dass ein Umdenken weg vom Grundsatz, dass ein voller Morgenstundenplan der Idealzustand ist, stattfindet.

- **Mobilitätsmanagement:** Andere Massnahmen als Stundenplananpassungen können den ÖV ebenfalls entlasten, insbesondere die Fuss- und Veloverkehrsförderung.

Zum Beispiel:

- Die Schule und die BVE als Liegenschaftsverantwortliche engagieren sich, um die Velo-Infrastruktur (z.B. gedeckte Abstellplätze) zu verbessern.
- Schaffung von „velofreundlichen“ Zufahrtswegen
- Die Schule fördert eine aktive Velo-Nutzung, besonders bei jenen, die bereits Gelegenheitsvelofahrerinnen und -fahrer sind (z.B. Aktionen im Stil von Bike-to-School, défi-velo). Pro Velo Bern und/oder die städtische bzw. kantonale Velofachstelle könnten als Partner einbezogen werden.
- Bei bahnhofsnahe Schulen kann gezielt das Zufussgehen als Alternative zum ÖV gefördert werden.
- Schülerinnen und Schüler bringen ihre selbst erlebten Probleme bzgl. Überlastung der Spitzenzeiten ein, schlagen Lösungen vor und entwerfen z.B. Mobilitätskonzepte für die eigene Klasse, Stufe oder die ganze Schule (z.B. im Rahmen einer Projektwoche, im ABU oder im Geographie-Unterricht).
- Eine "Toolbox" mit Massnahmen für die Gymnasien bzw. Berufsfachschulen kann erarbeitet werden.

Ziel: Konkrete Massnahmen entwickeln, um den Fuss- und Veloverkehr zu fördern und den ÖV zu entlasten, abgestimmt auf die Rahmenbedingungen der Schulen.

- **Sensibilisierung für Mobilitätsthemen**

Zum Beispiel:

- Schülerinnen und Schüler werden für das Problem der Verkehrsüberlastung zu Spitzenzeiten sensibilisiert und bei der Suche nach Lösungen, die dieser entgegenwirken können, miteinbezogen.
- Im Hinblick auf nachhaltige Entwicklung setzen sich die Schülerinnen und Schüler mit den möglichen Folgen der Verkehrsüberlastung (Ausbau Infrastruktur für die Nutzung während kurzer Zeit) auseinander und machen Vorschläge, wie diese vermieden werden könnten.
- Die Schulen versuchen das Interesse der Jugendlichen für das Thema Mobilität zu wecken, insbesondere für soziale Aspekte des Verkehrs und für die Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt. Was bedeutet Mobilität für die Jugendlichen? Wie kann Mobilität erhöht werden ohne Mehrverkehr zu generieren? Wie kann der Arbeitsweg, der Schulweg etc. intelligenter gestaltet werden? Was kann diese Generation besser machen als Eltern und Grosseltern?

Ziel: Problembewusstsein steigern, Mobilität als Thema in den Schulen verstärken.

3 Projektorganisation

3.1 Projektträgerschaft

Das Projekt "Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr" ist ein gemeinsames Projekt des Amtes für öffentlichen Verkehr (AÖV) und des Mittelschul- und Berufsbildungsamts (MBA) des Kantons Bern.

3.2 Partnerschulen

Das Projekt wird mit den Gymnasien und Berufsfachschulen im Raum Bern geführt, da das Problem der Spitzenzeiten im ÖV in der Agglomeration Bern am grössten ist. Mit den Schulen im Raum Bern können somit Massnahmen in einem überschaubaren, aber stark betroffenen Perimeter definiert werden. Konkret arbeiten die folgenden Schulen im Projekt mit: Gymnasium Neufeld, Gymnasium Kirchenfeld, Gymnasium Lerbermatt, GIBB, Schule für Gestaltung, Technische Fachschule, BWD, WKS KV Bern, Berufsfachschule für Detailhandel, BFF.

3.3 Projektorganisation

Der Prozess wird strategisch von einem gemeinsamen Steuerungsausschuss des AÖV und des MBA geleitet. Operativ koordiniert eine Projektgruppe bestehend aus Vertretern der beiden Ämter sowie der Partnerschulen die verschiedenen Aktivitäten.

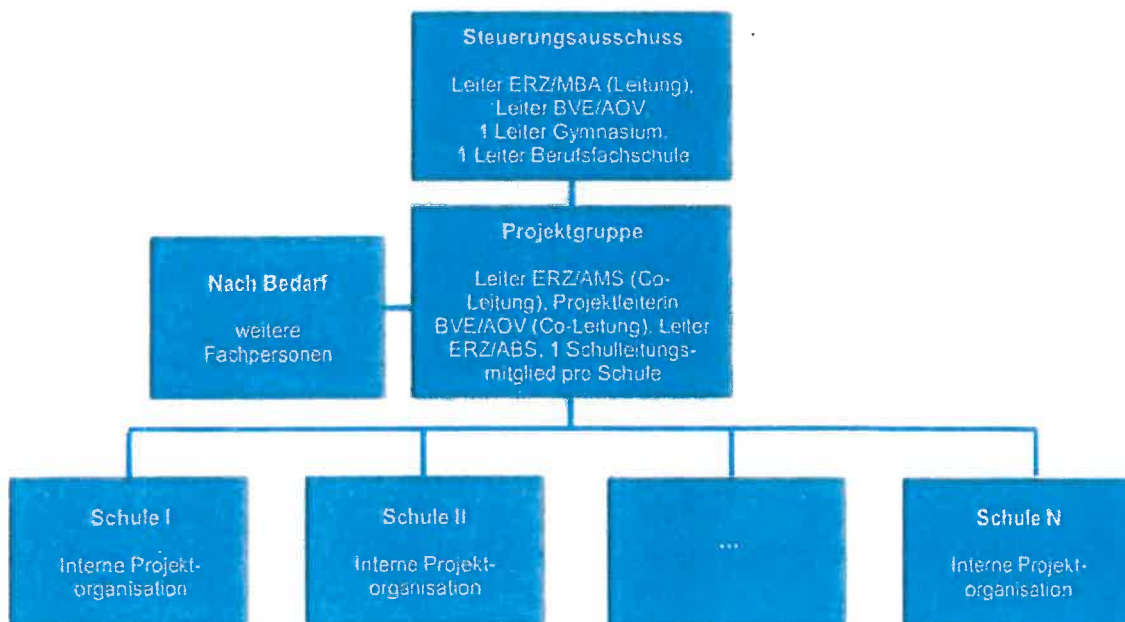


Abbildung 1: Projektorganisation "Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr"

3.4 Zuständigkeiten der Organe

Steuerungsausschuss

- **Ergänzung zur Zusammensetzung:** Die am Projekt teilnehmenden Gymnasien entsenden eine Rektorin oder einen Rektor und die teilnehmenden Berufsfachschulen eine

Direktorin oder einen Direktor in den Steuerungsausschuss. An den Sitzungen des Steuerungsausschuss nimmt die Co-Leitung der Projektgruppe mit beratender Stimme teil.

- **Aufgaben:**
 - Grundsatzentscheidungen
 - Strategisches Führungsgremium des Prozesses
 - Information und Einbezug der Direktionen der BVE und der ERZ bei den wesentlichen Entscheiden, namentlich bei der Kommunikation, Definition der Ziele und Handlungsfelder, Verabschiedung der Berichte der Projektgruppe
 - Zuständigkeit für die Vergabe von externen Aufträgen

Projektgruppe

- **Ergänzung zur Zusammensetzung:** Jede teilnehmende Schule entsendet ein Schulleitungsmitglied in die Projektgruppe. Die Projektgruppe wird durch die Praktikantin oder den Praktikanten des AÖV unterstützt.
- **Aufgaben:**
 - Vorbereiten der Beschlüsse des Steuerungsausschusses
 - Fachliche Begleitung des Projektes
 - Definition des gemeinsamen Rahmens für die drei Handlungsfelder
 - Informationsaustausch
 - Einbezug von Fachunterstützung
 - Periodische Information an STA-Mitglieder
 - Information über die erarbeiteten, laufenden und geplanten Projekte.

Schulen

- **Zusammensetzung:** Interne Projektorganisation je nach individuellen Voraussetzungen mit Einbezug der Schülerinnen und Schüler
- **Aufgaben:**
 - Massnahmenvorschläge
 - Ausarbeiten der konkreten Massnahmen
 - Verantwortlich für die Umsetzung der Massnahmen und Erreichung der Ziele
 - Einbezug der Betroffenen nach Bedarf

3.5 Finanzierung

Die Arbeit der am Projekt Beteiligten erfolgt im Rahmen des üblichen Berufsauftrags. Der Beizug externer Expertinnen und Experten für einzelne Veranstaltungen kann über die Projektgruppe beim AÖV beantragt werden. Grössere externe Aufträge werden dem Steuerungsausschuss unterbreitet. Die BVE stellt die finanziellen Mittel im Rahmen ihres Budgets zur Verfügung.

Hat die Umsetzung der Vorschläge der Schulen bauliche oder verkehrstechnische Massnahmen zur Folge, werden diese über den Steuerungsausschuss der zuständigen Stelle der zuständigen Direktion zugestellt. Die allfällige Umsetzung erfolgt im Rahmen des Budgets.

4 Vorgehen und Kommunikation

Der Projektauftrag wurde von RR Egger-Jenzer und RR Pulver zur Diskussion am Kick-Off freigegeben und anlässlich der Projekt lancierung mit den Beteiligten bereinigt.

Das weitere Vorgehen richtet sich nach der folgenden Prozessübersicht. Die Häufigkeit der Projektgruppentreffen wird im Lauf des Projektes definiert.

Massnahme und Beschrieb aus dem Bericht	2016												2017												2018											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Vorbereitung																																				
Projektlancierung																																				
Handlungsfelder vereinern, Projektorganisation innerhalb Schulen																																				
Auslösen des Auftrages durch Steuerungsausschuss																																				
Bearbeitung Handlungsfelder																																				
Situation pro Schule analysieren, Massnahmen definieren																																				
Erste Sichtung Massnahmen durch Steuerungsausschuss																																				
Abklärungen und Fachunterstützung, Vorbereitung Umsetzung																																				
Beschlüsse Massnahmen, Kommunikation																																				
Umsetzung Massnahmen																																				
Weiterentwicklung																																				
Evaluation Massnahmen																																				
Kommunikation																																				
Weitere Arbeit gemäss Beschlüsse																																				

Abbildung 2: Prozessübersicht "Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr"

Im Verlauf des Projekts wird auf eine unterstützende Kommunikation geachtet. Der Steuerungsausschuss legt jeweils die Kommunikation an seinen Sitzungen fest. Wichtige Projektfortschritte sowie besonders gelungene Projektideen, Konzepte und Massnahmen werden öffentlich kommuniziert.

Anstehende Kommunikationsschritte:

- Nach der Kick-Off-Sitzung: Medienmitteilung und Sprachregelung zum aktuellen Stand
- September: Mitteilung der Projektunterschrift im Rahmen der Nachrichten aus der Verwaltung
- Mai 2017: Anlass mit RR Egger-Jenzer und RR Pulver, an dem die konkreten Massnahmen präsentiert werden

Bern, 20. Oktober 2016

Der Erziehungsdirektor

3.7-15

Bernhard Pulver
Regierungsrat

**BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
des Kantons Bern**

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11
3011 Bern

Telefon +41 31 633 37 11
Telefax +41 31 633 31 10

**Verkehrsspitzen
glätten im
Ausbildungsverkehr**

**Steckbriefe
Schulstandorte**

Inhaltsverzeichnis

1	ÜBERSICHT DER SCHULSTANDORTE.....	3
2	ZUSAMMENFASSUNG ANREGUNGEN AUS ÖV-SICHT	4
3	STECKBRIEFE	6
3.1	Standort Lorraine	6
3.2	Standort Felsenau	8
3.3	Standort Kirchenfeld	9
3.4	Standort Viktoriaplatz.....	13
3.5	Standort Wankdorf.....	15
3.6	Standort Altstadt	17
3.7	Standort Lerbermatt.....	19
3.8	Standort Monbijou.....	22
3.9	Standort Steigerhubel	24
3.10	Standort Kaufmännischer Verband.....	25
3.11	Standort Neufeld.....	27
3.12	Standort Bethlehem	31
	ANHANG	32
1	ÜBERSICHT AUSLASTUNG DER S-BAHN-ZÜGE IN DER MORGENSPITZE	32

Autorinnen:

Fiona Baumgartner, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Manon Giger, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Begleitgruppe:

Battaglia Mario, Mittelschul- und Berufsbildungsamt, Erziehungsdirektion des Kantons Bern

Gottwald Rainer, Strategische Planung Bahn, BLS AG

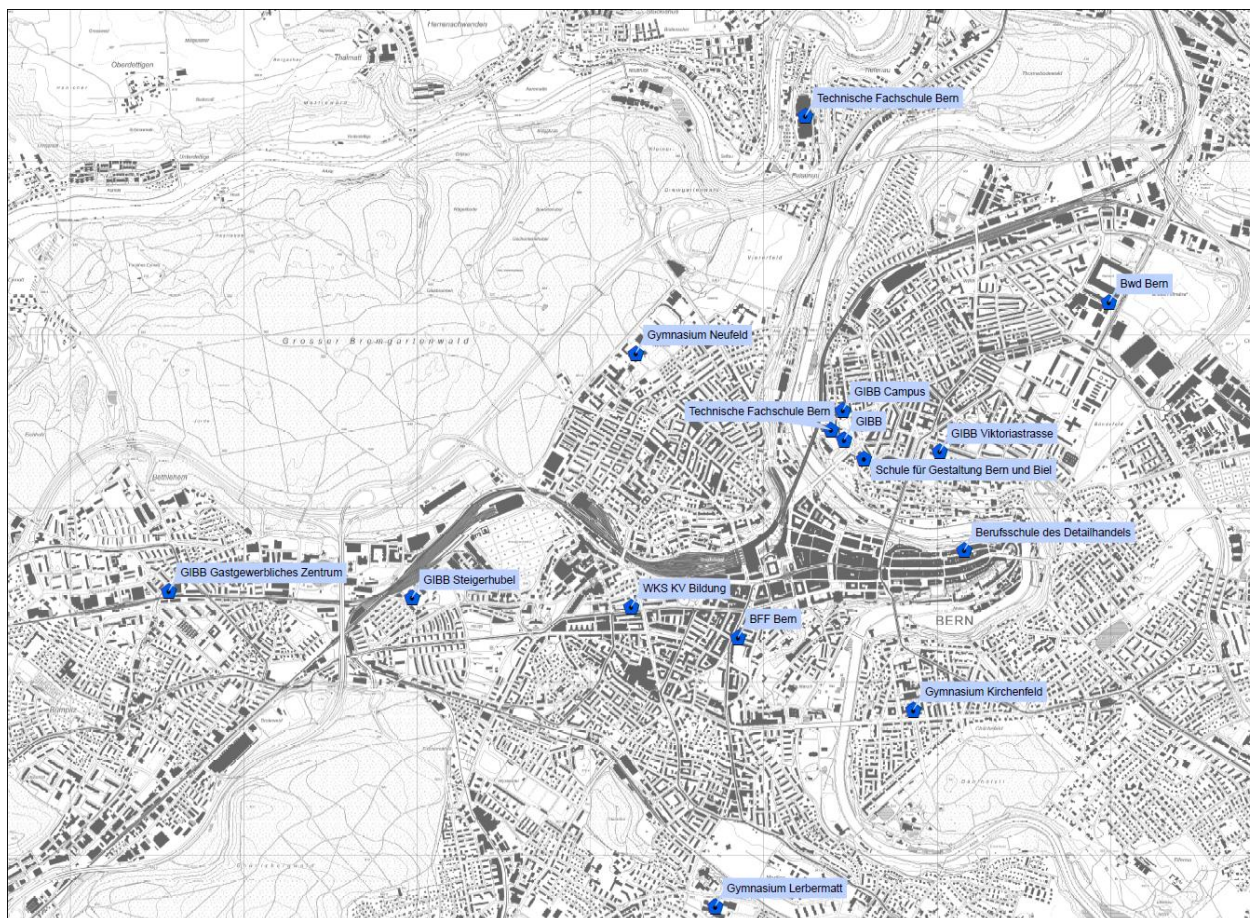
Graber Ronald, Verkehrsplanung, PostAuto

Kranz Adrian, Verkehrsplanung, BERNMOBIL

Mäder Philipp, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Zürcher Roman, Verkehrsplanung, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Übersicht der Schulstandorte



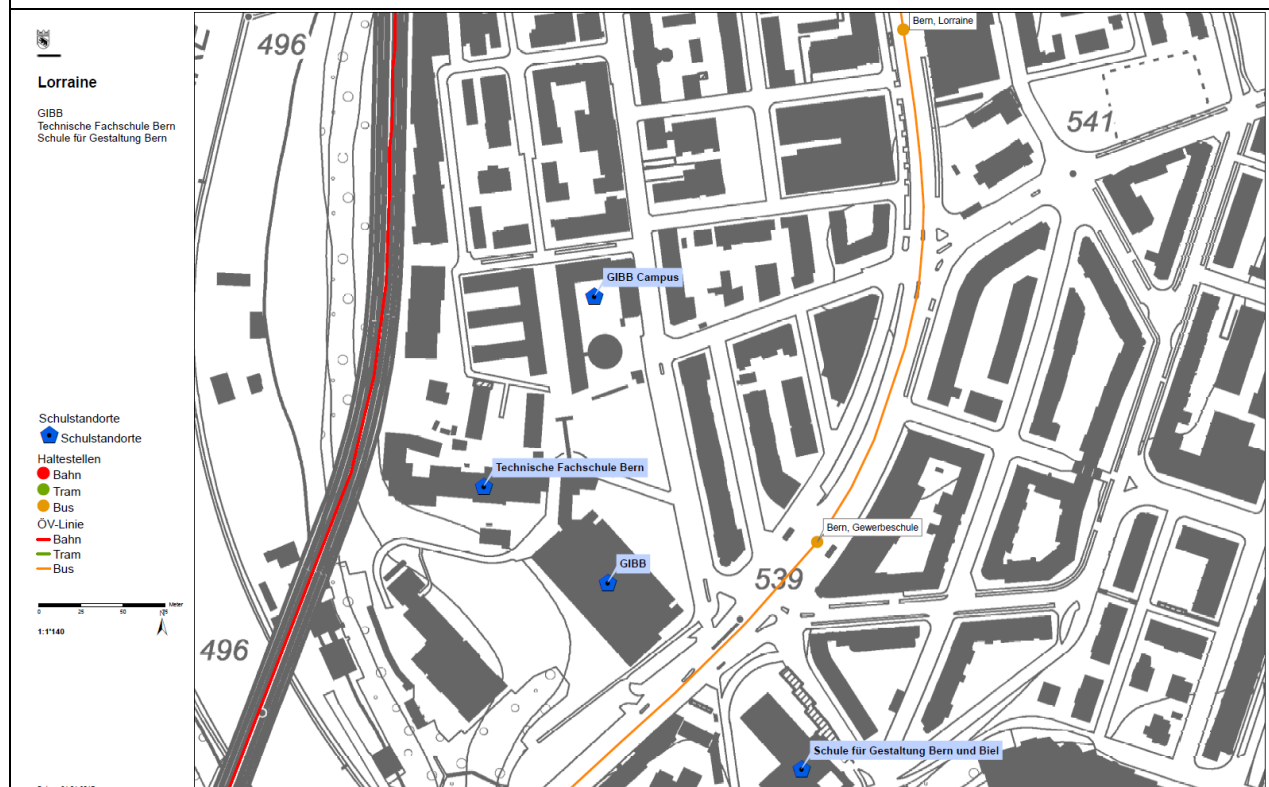
1 Zusammenfassung Anregungen aus ÖV-Sicht

Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht
Standort Lorraine	– Eine Entlastung des ÖV ist sowohl aus Sicht Stadtverkehr wie auch Regionalverkehr wünschenswert. – Es ist eine zunehmende Staffelung des Schulbeginns innerhalb und zwischen den Schulen anzustreben: Verteilung der Schüler auf Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion sowie Absprache zwischen den Schulen um die Schulanfangszeiten zeitlich zu versetzen (z.B. um 10-15 Minuten, idealerweise aus dem kritischen Bereich zwischen 07.35 und 8.20 Uhr). – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.
Standort Felsenau	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.
Standort Kirchenfeld	– Eine bessere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). – Bei einer Verschiebung der ersten Lektion um +30 Minuten kann der Zusatzkurs auf der Linie 6 voraussichtlich eingespart werden. Weiterer Vorschlag: 1. Lektion 07:35 Uhr und 2. Lektion 08:25 Uhr – Eine Verschiebung entlastet auch die S-Bahn.
Standort Viktoriaplatz	– Eine Verschiebung um + / - 15 oder + 30 Minuten würde insbesondere den Stadtverkehr entlasten. – Überlagerungen mit Schülern des Standorts Wankdorf sind zu vermeiden. – Die bereits existierende Staffelung des Schulbeginns hilft, das Fahrgastaufkommen sowohl im Stadt- wie im Regionalverkehr besser zu verteilen.
Standort Wankdorf	– Eine Verschiebung um ca. +10 bis 15 Minuten ist durch die Schulen zu prüfen. Das Busnetz sowie die S-Bahn könnten entlastet werden. – Eine zusätzliche Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion ist erwünscht. Überlagerungen mit Schülern des Standorts Viktoriaplatz sind zu vermeiden. – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.
Standort Altstadt	– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. – Eine Verschiebung des Schulbeginns um + / - 20 Minuten ist durch die Schule zu prüfen. Sie würde die S-Bahn entlasten und die Überlagerung mit den Schülern des Campus Muristalden im Stadtverkehr entschärfen.
Standort Lerbermatt	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.

Standort Monbijou	– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Stafelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.
Standort Steigerhubel	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.
Standort Kaufmännischer Verband	– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Stafelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind weiterzuverfolgen und wo möglich auszubauen. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.
Standort Neufeld	– Aus Sicht des Stadtverkehrs ist der heutige Schulbeginn gut gewählt. – Eine ausgeprägtere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn. Ein Zusatzkurs auf der Linie 106 von Postauto könnte unter gewissen Bedingungen eingespart werden. – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.
Standort Bethlehem	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.

2 Steckbriefe

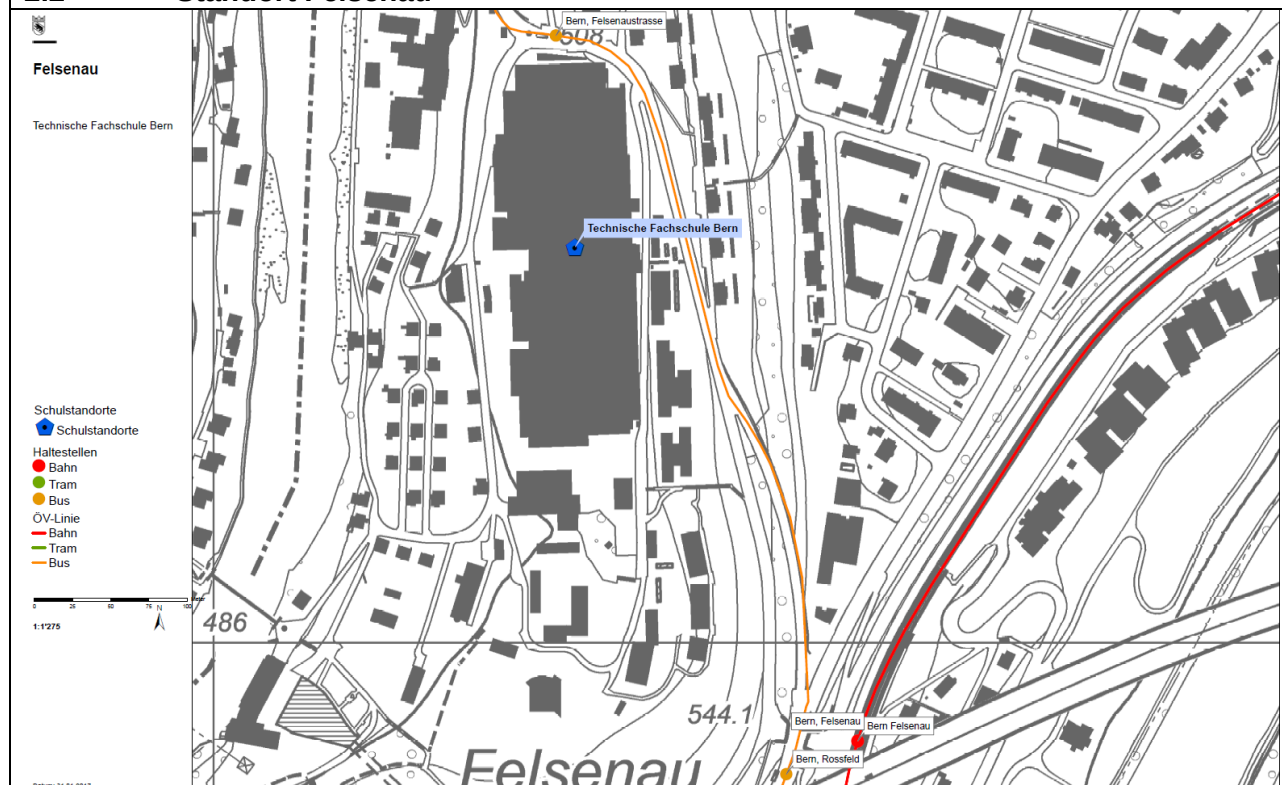
2.1 Standort Lorraine



Schulen: GIBB + GIBB Campus	Anzahl SchülerInnen: 2'753 (IET+MTB); 550 (je Schultag) 1'485 (BMS); 370 (je Schultag)	Anzahl Mitarbeitende: 214 (IET+MTB) 70 (BMS)
Technische Fachschule Bern	257	47
Schule für Gestaltung Bern	230 je Schultag im Durchschnitt	113
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45 - 75% (IET+MTB) 08.15 - 95% (BMS)	Schulende:	Herkunft SchülerInnen: Regional (IET+MTB) kantonal (BMS)
07.40 - 98%	16.30	Kantonal
08.15 - 78%	17.00 (17.50)	schweizweit
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Buslinie 20	5' Takt	2'-Takt von 7 - 9 und 15.45 -18.15 Uhr (4'-Takt Grundkurse + 4'-Takt Verdichtungen bis Wyleregg)

Kommentare Transportunternehmen	Lösungsansatz
Stadtverkehr	
BERNMOBIL: Auslastung der Linie 20 wird in der HVZ von den Schülerinnen und Schülern geprägt. Trotz 2'-Takt sind einzelne Kurse am Morgen im Mittel sehr stark ausgelastet (v.a. um ca. 08:00 Uhr ab Bern Bahnhof). Voraussichtlich ab Dez. 2018 werden auf der Linie 20 Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt. Damit können die Betriebszeiten der Verstärkungskurse zwischen Bern Bahnhof und Wyleregg eingeschränkt werden.	Durch den Beginn der ersten Lektionen um 07:45 bzw. 08:15 kommt es zu einer Überlagerung mit den Pendlerinnen und Pendlern der 07:30- und 08:00-Spinne des Fernverkehrs (FV) und Regionalverkehrs (RV). Eine Verschiebung der Lektion um +/- 10 Min. kann helfen, das Fahrgastaufkommen besser zu verteilen.
Regionalverkehr	
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Eine Entlastung des ÖV ist sowohl aus Sicht Stadtverkehr wie auch Regionalverkehr wünschenswert. – Es ist eine zunehmende Staffelung des Schulbeginns innerhalb und zwischen den Schulen anzustreben: Verteilung der Schüler auf Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion sowie Absprache zwischen den Schulen um die Schulanfangszeiten zeitlich zu versetzen (z.B. um 10-15 Minuten, idealerweise aus dem kritischen Bereich zwischen 07.35 und 8.20 Uhr). – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	

2.2 Standort Felsenau



Schulen: Technische Fachschule Bern	Anzahl SchülerInnen: 292	Anzahl Mitarbeitende: 58
Erste Lektion - Anwesende in % 07.40 Uhr - 99%	Schulende: 16.30 Uhr	Herkunft SchülerInnen: Kantonal

Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen

Buslinie 21	10'-Takt	6'-Takt von 6.30 - 8.20 und von 15.40 - 18.30 Uhr
S9	15'-Takt	–

Kommentare Transportunternehmen

Lösungsansatz

Stadtverkehr

BERNMOBIL: Die Schülerinnen und Schüler sind auf der Linie 21 in Gegenlastrichtung unterwegs. Die Busse mit Abfahrtszeit 07:03 bis 07:27 ab Bern Bahnhof bzw. 16:28 bis 16:46 ab Bremgarten sind gut bis sehr gut ausgelastet. Ab Dez. 2021 ist der Einsatz von Gelenkautobussen geplant, womit voraussichtlich eine leichte Erhöhung der Kapazität erreicht werden kann.

Keine Verschiebung nötig, da die Schülerinnen und Schüler in Gegenlastrichtung unterwegs sind und es zu keinen Kapazitätsproblemen kommt. Allenfalls verschobene Unterrichtszeiten müssen in die Zeit des heute gefahrenen 6'-Taktes zu liegen kommen, ansonsten muss mit Mehrkosten durch Verlängerung des 6'-Taktes gerechnet werden.

Regionalverkehr

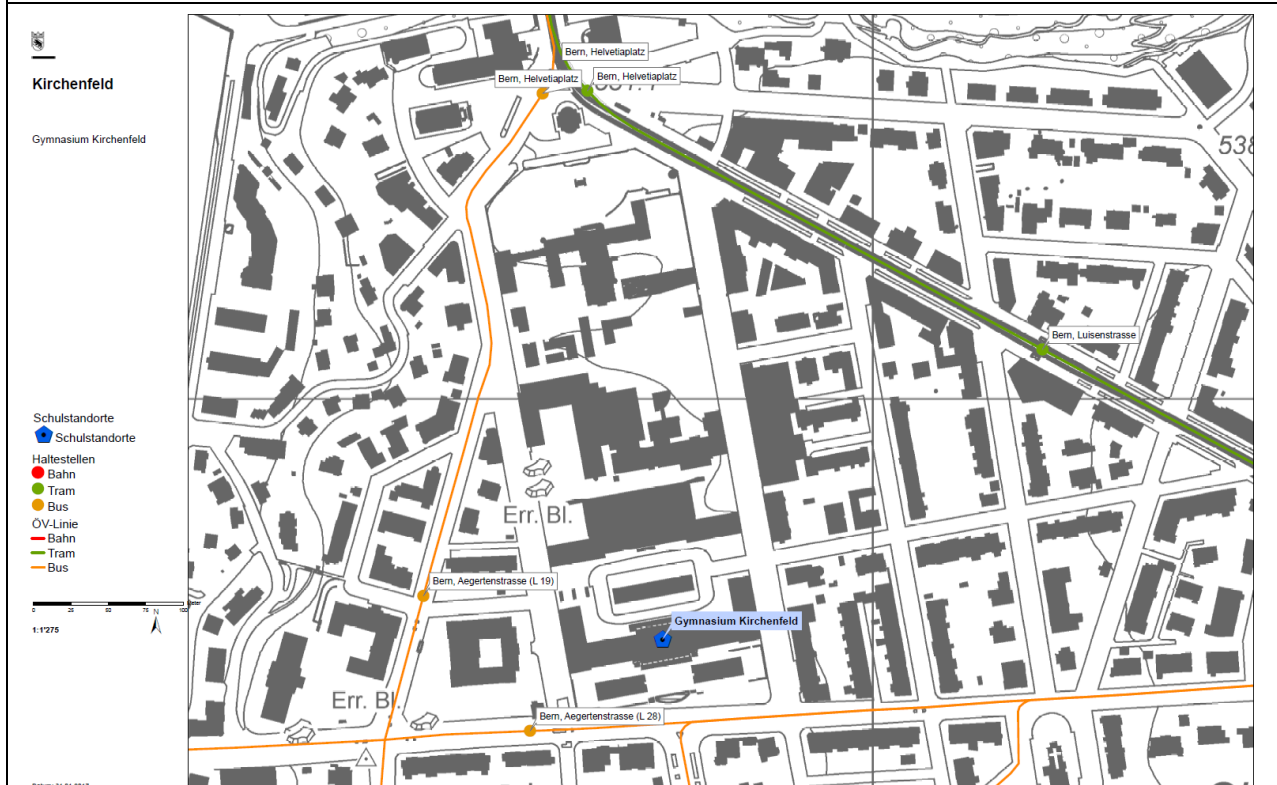
BLS:
RBS: Das Fahrgastaufkommen in der S9 ist aktuell nicht problematisch.

Keine Anpassungen notwendig.
Keine Anpassungen notwendig.

Anregungen aus ÖV-Sicht

– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.

2.3 Standort Kirchenfeld



Schulen: Gymnasium Kirchenfeld	Anzahl SchülerInnen: 1'070	Anzahl Mitarbeitende: 155
Erste Lektion - Anwesende in % 07.50 Uhr - 70%	Schulende: 17.10 Uhr	Herkunft SchülerInnen: Regional (siehe folgende Seite)

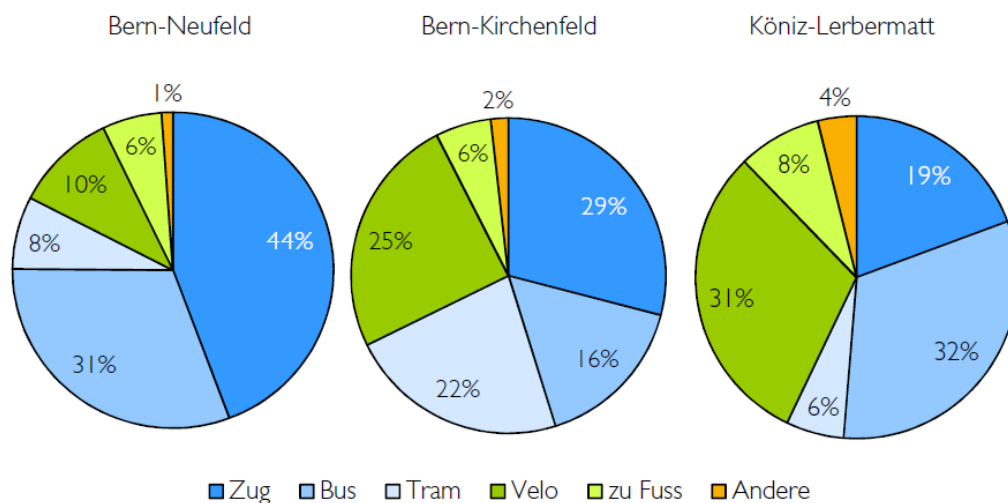
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen

Tramlinie 6	10'-Takt	1 Verstärkungskurs Worb-Zytglogge (Worb ab 07.05)
Tramlinie 7	7,5'-Takt	6'-Takt von 6.30 - 8.30 und 16.00 - 18.15 Uhr
Tramlinie 8	7,5'-Takt	6'-Takt von 6.30 - 8.30 und 16.00 - 18.15 Uhr
Buslinie 19	10'-Takt	–
Buslinie 28	15'-Takt	–

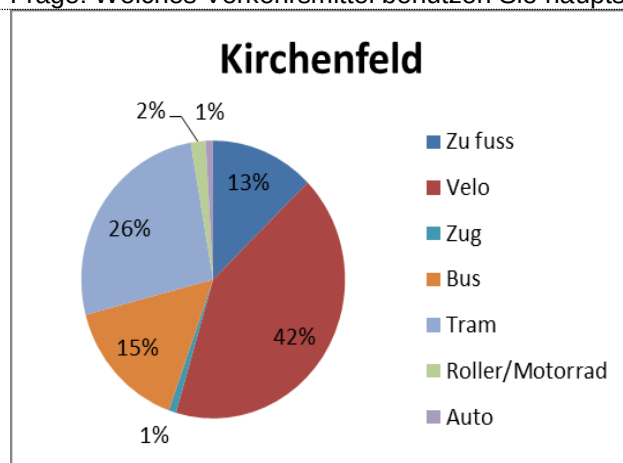
Kommentare Transportunternehmen	Lösungsansatz
Stadtverkehr BERNMOBIL: Die meisten Schülerinnen und Schüler erreichen das Gymnasium Kirchenfeld mit den Tramlinien 6, 7 und 8 aus Richtung Bern Bahnhof. Sie sind in der Gegenlastrichtung unterwegs, daher kommt es zu keinen Kapazitätsengpässen. Auf der Linie 6 wird aufgrund des erhöhten Fahrgastaufkommens durch die Anreise der Schülerinnen und Schüler mit Abfahrt um 07:05 ab Worb ein zusätzlicher Kurs bis Zytglogge geführt. Die Linien 7 und 8 aus Richtung Ostring und Saali haben jederzeit genügend Kapazität, ebenso die Linien 19 und 28.	
Regionalverkehr	
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Aus dem Korridor Allmendingen-Muri reisen Schüler zum Teil mit der Linie 40 an (Umstieg in Muri oder Egghölzli aufs Tram). Der entsprechende Kurs 7:19 Uhr ab Allmendingen ist entsprechend stark ausgelastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr. Eine Verschiebung der Schulanfangszeiten um 30' hätte aber zur Folge, dass der Kurs 7:49 Uhr ab Allmendingen ähnlich stark ausgelastet wäre.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Eine bessere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). – Bei einer Verschiebung der ersten Lektion um +30 Minuten kann der Zusatzkurs auf der Linie 6 voraussichtlich eingespart werden. Weiterer Vorschlag: 1. Lektion 07:35 Uhr und 2. Lektion 08:25 Uhr – Eine Verschiebung entlastet auch die S-Bahn.	

Weitere nützliche Abbildungen

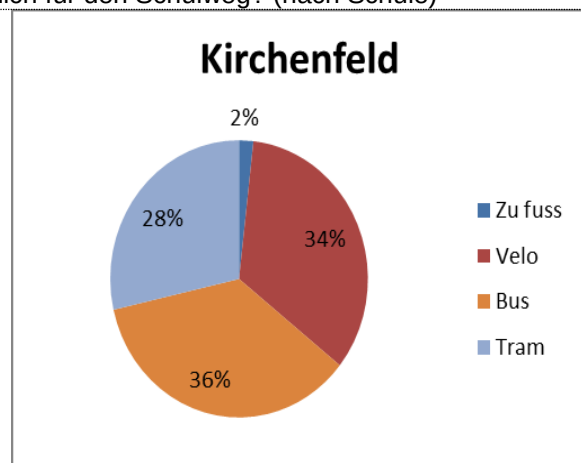
(Quelle: *Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn* – Abschlussbericht, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, 2015)



Frage: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für den Schulweg? (nach Schule)

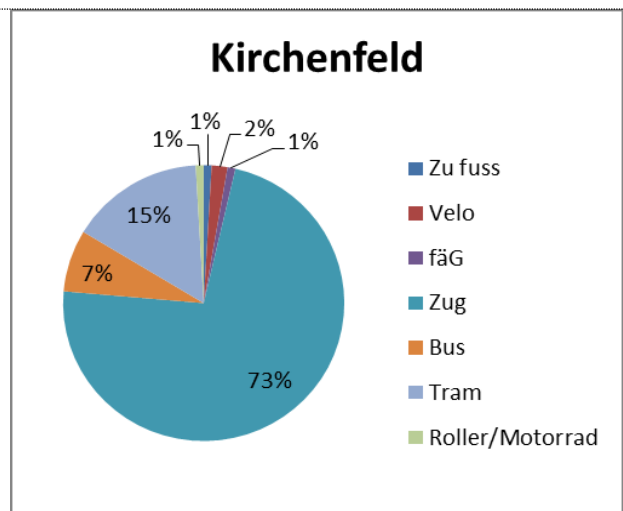


Modal Split Standortgemeinde BERN, N=110



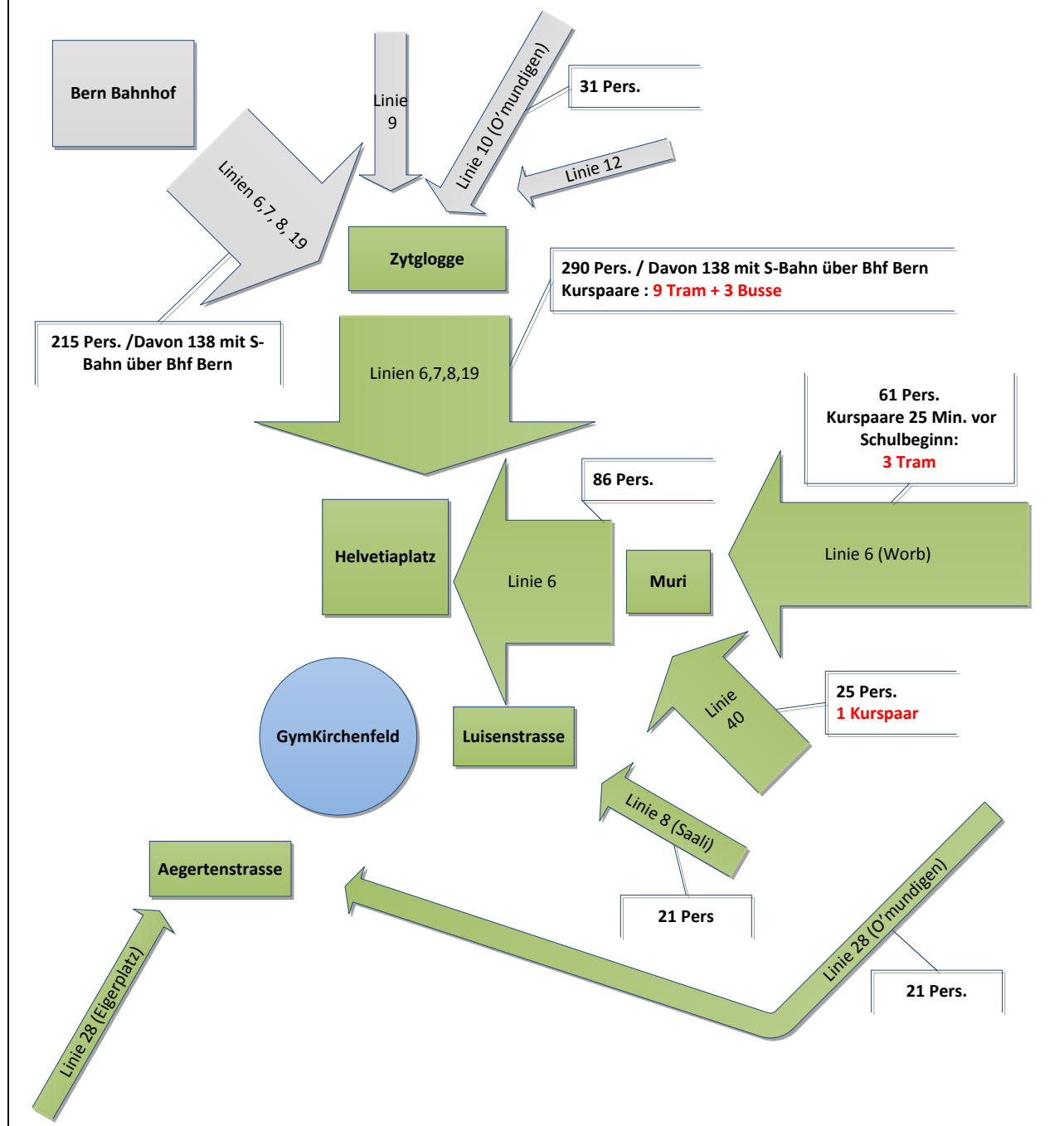
Modal Split nahes Einzugsgebiet, N=56

(Definition nahes Einzugsgebiet: Spiegel, Köniz, Liebefeld, Wabern, Kehrsatz, Muri, Gümligen, Allmendigen, Ostermundigen)

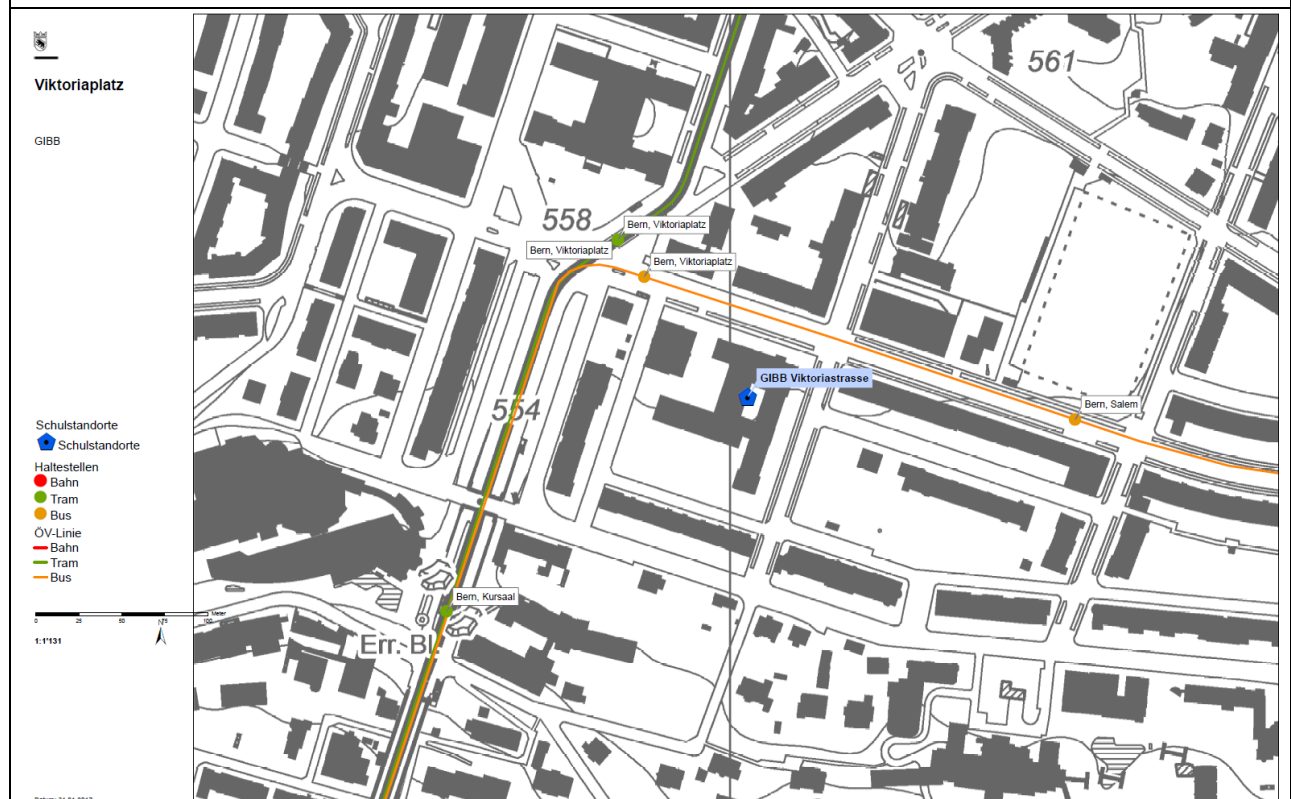


Modal Split restliches Einzugsgebiet, N=110

Schematische Darstellung der benutzten ÖV-Linien (Morgenspitze)



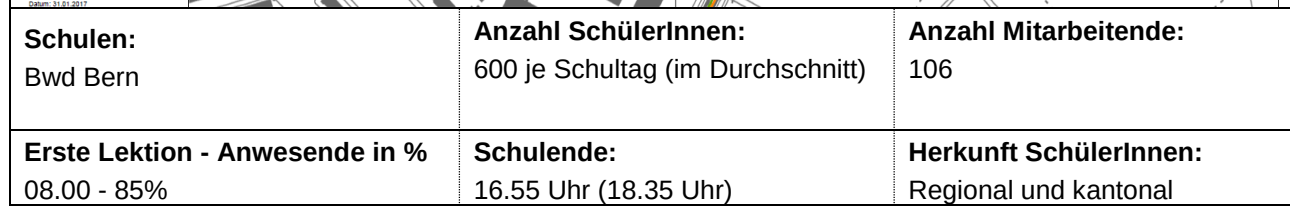
2.4 Standort Viktoriaplatz



Schulen: GIBB	Anzahl SchülerInnen: 490 je Schultag	Anzahl Mitarbeitende: 258
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45 Uhr - 50%	Schulende:	Herkunft SchülerInnen: Regional, kantonal und schweizweit
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Buslinie 10	6'-Takt vormittags 5'-Takt nachmittags	3'-Takt von 6.30 - 8.45 und von 15.30 - 18.30 Uhr
Tramlinie 9	6'-Takt	–
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr		
BERNMOBIL: Das Tram der Linie 9 mit Abfahrt um 07:31 ab Bern Bahnhof ist stark ausgelastet und wird masslich von vielen Schülerinnen und Schülern genutzt (durchschnittlich 50 aussteigende Personen am Viktoriaplatz). Bei diesem Kurs kommt es somit zu einer Überlagerung mit den Pendlerinnen und Pendlern der 07:30-Spinne des FV und RV und zudem mit den Schülerinnen und Schülern der bwd im Wankdorf. Per Ende 2018 wird das Fahrgastaufkommen auf der Linie 9 durch den Bezug der neuen Arbeits-		Eine Verschiebung der Lektion um +/- 15 Min. oder um +30 Min. kann helfen, das Fahrgastaufkommen besser zu verteilen. Damit werden die heute stark besetzten Kurse auf den Linien 9 und 10 mit Abfahrt um ca. 07:30 ab Bern Bahnhof entlastet.

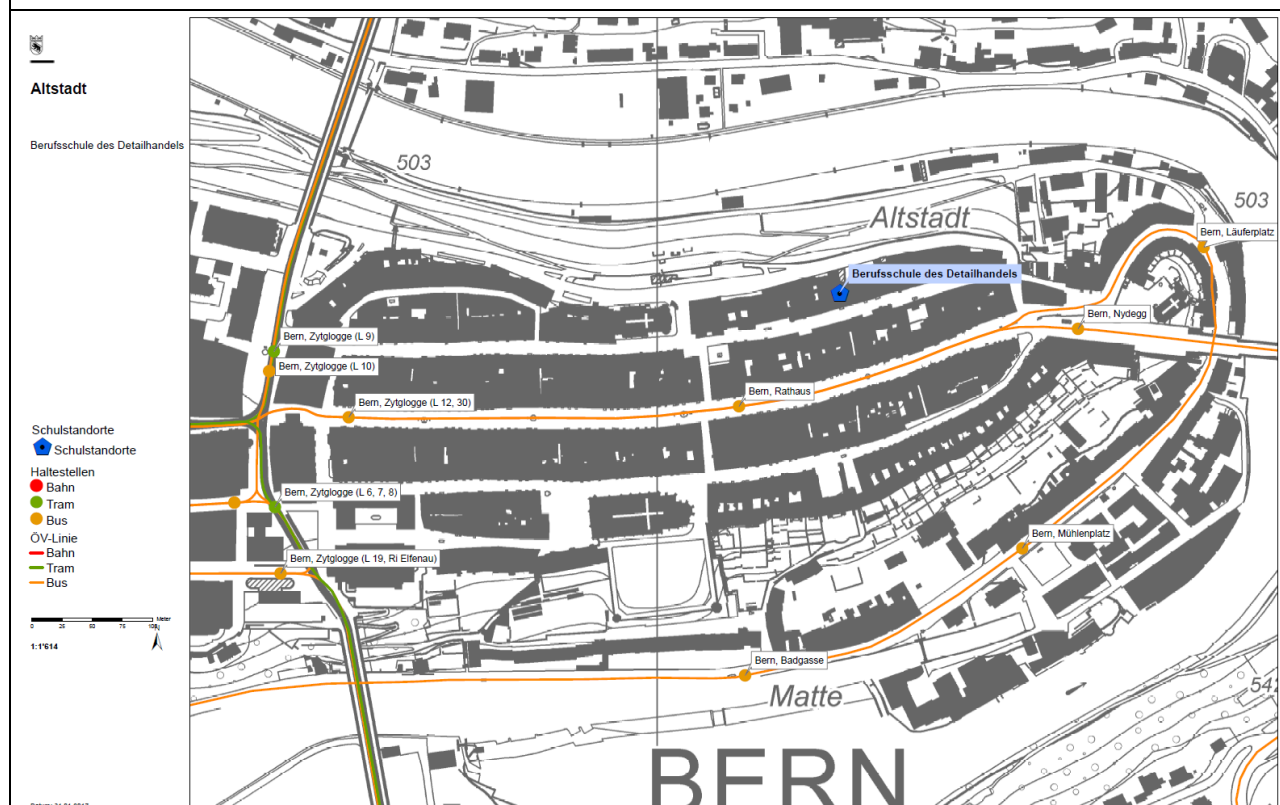
plätze des Bundes auf dem Zeughausareal am Guisanplatz sprunghaft zunehmen. Es ist geplant, in den HVZ zusätzlich Busse als Entlastungskurse einzusetzen. Auf der Linie 10 ist die Situation vergleichbar. Die Kurse mit Abfahrt um ca. 07:30 ab Bern Bahnhof sind sehr stark ausgelastet und weisen eine verhältnismässig hohe Aussteigerzahl am Viktoriaplatz auf.	
Regionalverkehr	
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Eine Verschiebung um + / - 15 oder + 30 Minuten würde insbesondere den Stadtverkehr entlasten. – Überlagerungen mit Schülern des Standorts Wankdorf sind zu vermeiden. – Die bereits existierende Staffelung des Schulbeginns (50% der Schüler in der ersten Lektion) hilft, das Fahrgastaufkommen sowohl im Stadt- wie im Regionalverkehr besser zu verteilen.	

2.5 Standort Wankdorf



Kommentare Transportunternehmen	Lösungsansatz
Stadtverkehr	
BERNMOBIL: Gemäss den Werten der aussteigenden Personen an der Haltestelle Wankdorf Center ist zumindest ein Teil der Schülerinnen und Schülern am Morgen mutmasslich mit den stark besetzten Trams der Linie 9 mit Abfahrt um 07:31 und 07:37 ab Bern Bahnhof unterwegs. Damit kommt es zu einer Überlagerung mit den Pendlerinnen und Pendlern der 07:30-Spinne des FV und RV und zudem teilweise mit den Schülerinnen und Schülern der GIBB am Viktoriaplatz. Aus und in Richtung Wankdorf Bahnhof sind noch grosse Kapazitätsreserven vorhanden. Mit der Linie 20 reisen keine oder nur wenige Schülerinnen und Schülern an (sehr tiefe Frequenzen an der Haltestelle Wyler).	Eine Verschiebung der Lektion um +/- 15 Min. oder um +30 Min. kann helfen, das Fahrgastaufkommen besser zu verteilen. Damit werden die heute stark besetzten Kurse auf der Linie 9 mit Abfahrt um 07:31 und 07:37 ab Bern Bahnhof entlastet.
Regionalverkehr	
BLS: S-Bahnen mit Ankunft in Bern Wankdorf 7.30 – 7.40 Uhr überlastet Bei Wegzeit Bahnhof Wankdorf – Schule von 15 Min (inkl. Reserve) ist Schulbeginn um 8.00 Uhr knapp nicht problematisch	Ein um 10 Min. späterer Schulbeginn wäre noch besser.
RBS: Die Kapazität der Busse der Linie 40 aus Richtung Papiermühle mit Ankunft 7:37 Uhr ist erschöpft (Abschnitt Papiermühle-Wankdorf Center).	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr. Eine Verschiebung der Schulanfangszeiten hätte zur Folge, dass Kurse zwischen 7:20 und 8:35 Uhr ähnlich stark ausgelastet wären. Eine Verlagerung auf die Linie 41 (Papiermühle bis Wyler) wäre wünschenswert.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Eine Verschiebung um ca. +10 bis 15 Minuten ist durch die Schulen zu prüfen. Das Busnetz sowie die S-Bahn könnten entlastet werden. – Eine zusätzliche Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion ist erwünscht (Überlagerungen mit Schülern des Standorts Viktoriaplatz sind zu vermeiden). – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	

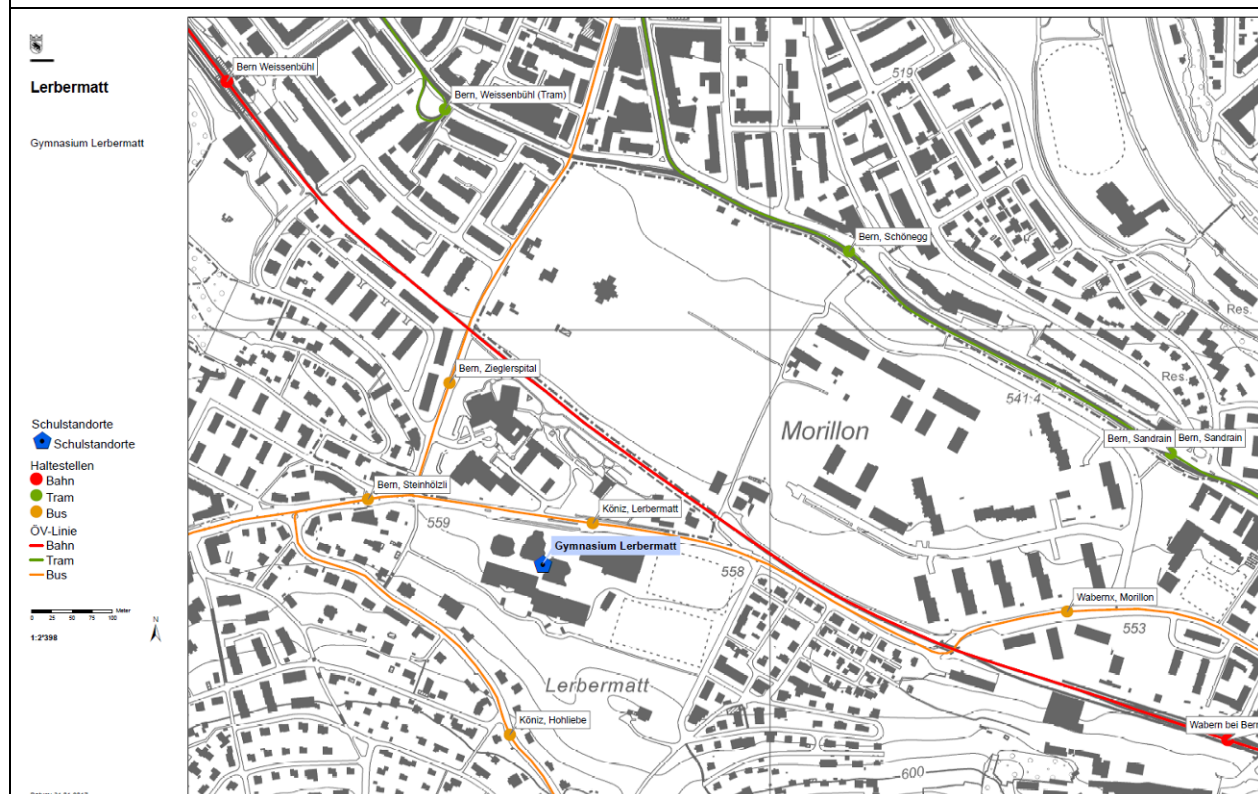
2.6 Standort Altstadt



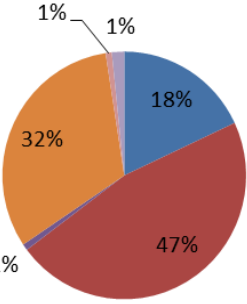
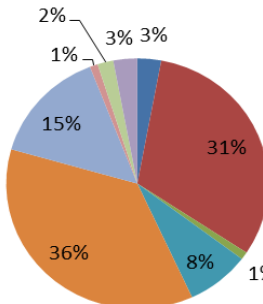
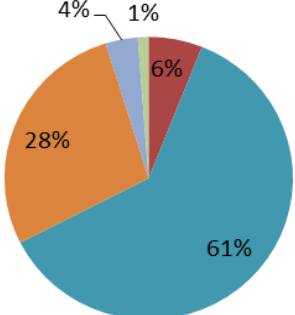
Schulen: Berufsschule des Detailhandels (bsd)	Anzahl SchülerInnen: 450 je Schultag (im Durchschnitt)	Anzahl Mitarbeitende: 50
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45 Uhr - 47%	Schulende: 16.20 Uhr/ 17.10 Uhr/ 18.00 Uhr	Herkunft SchülerInnen: Regional
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Buslinie 12	6'-Takt	3'-Takt von 7.15 - 8 Uhr
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr		
BERNMOBIL: Der Kurs mit Abfahrt um 07:32 ab Bern Bahnhof ist sehr stark ausgelastet. Es kommt mutmasslich zu einer Überlagerung mit dem Schülerverkehr des Campus Muristalden. Da die Linie 12 zu dieser Zeit im 3'-Takt verkehrt, wäre ein Ausweichen auf den Folgekurs aber durchaus zumutbar. Am Abend sind drei Kurse ab Rathaus sehr stark ausgelastet (Abfahrten 16:15, 17:03 und 17:09 ab Zentrum Paul Klee).		Keine Verschiebung der Unterrichtszeiten nötig. Die Überlagerung am Morgen mit dem Schülerverkehr des Campus Muristalden ist unschön, durch den 3'-Takt stünden aber Alternativen für die Fahrt zur Verfügung. Am Abend würden wohl auch mit einer Verschiebung der Unterrichtszeiten einzelne Kurse stark ausgelastet werden, da eine grosse Anzahl der Schülerinnen und Schüler jeweils gleichzeitig auf den Bus will.

Regionalverkehr	
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Weg- zeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwi- schen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausge- lastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Weg- zeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. – Eine Verschiebung des Schulbeginns um + / - 20 Minuten ist durch die Schule zu prüfen. Sie würde die S-Bahn entlasten und die Überlagerung mit den Schülern des Campus Muristalden im Stadtverkehr entschärfen.	

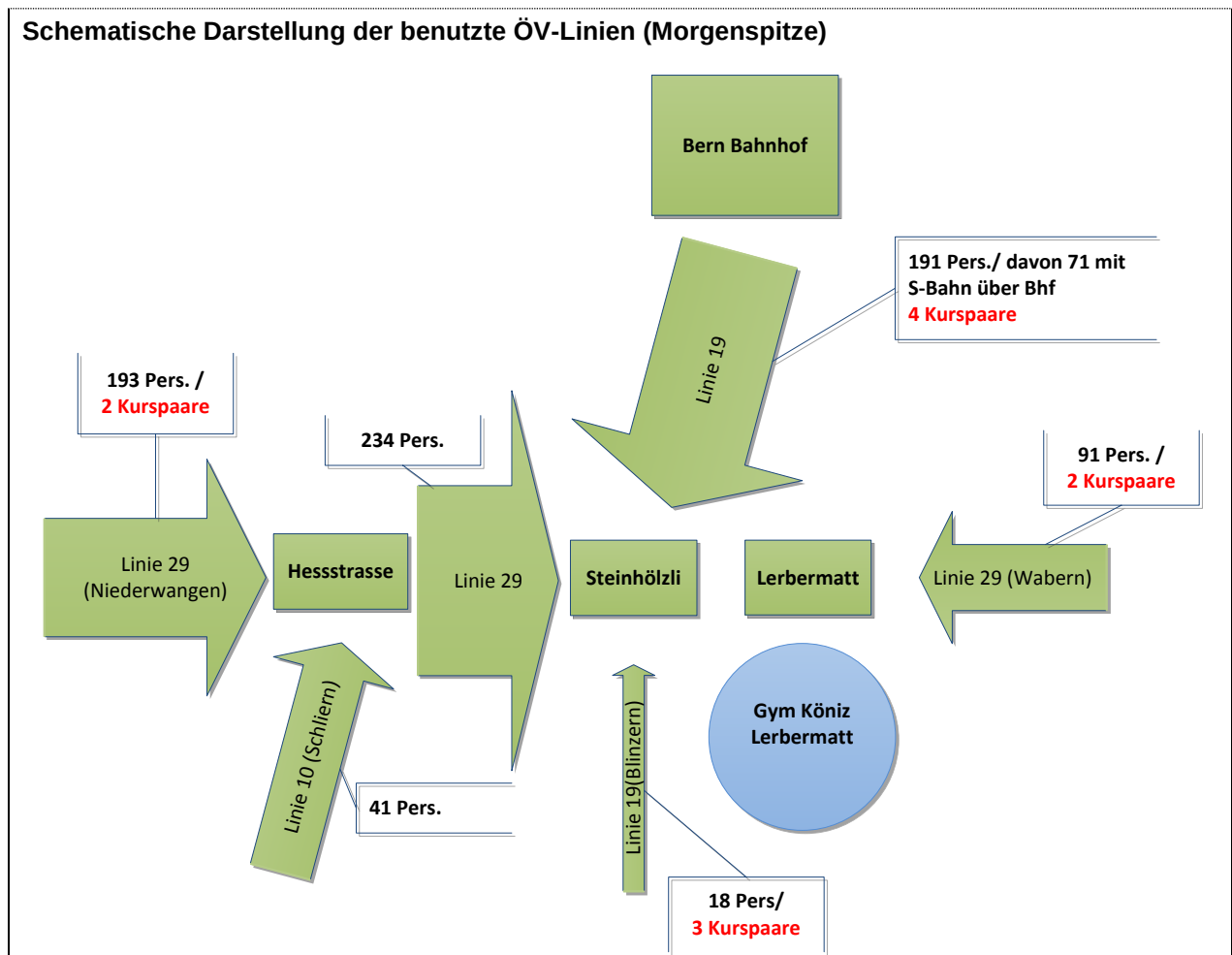
2.7 Standort Lerbermatt



Schulen: Gymnasium Lerbermatt	Anzahl SchülerInnen: 771	Anzahl Mitarbeitende: 135
Erste Lektion - Anwesende in % 08.05 Uhr - 85%	Schulende: 16.20 Uhr (18.00 Uhr)	Herkunft SchülerInnen: Regional (siehe folgende Seite)
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Buslinie 19	10'-Takt	5'-Hinketakt von 7.15 - 8.00 und von 16.30 - 18.15 Uhr
Buslinie 29	15'-Takt	7,5'-Takt von 7 - 8 und von 15.45 - 17.15 Uhr
S3/31	15'Takt	–
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr		
BERNMOBIL: Die Schülerinnen und Schüler sind auf der Linie 19 in der Gegenlastrichtung unterwegs und profitieren von den eingesetzten Verstärkungskursen. Auf der Linie 29 wird ein spezifischer Schülerkurs gefahren, welcher auf die Unterrichtszeiten abgestimmt ist.		Eine Verschiebung der Unterrichtszeiten ist nicht zu empfehlen, da dies unter Umständen auf der Linie 19 eine Ausdehnung der Betriebszeiten der Verdichtungskurse notwendig machen könnte. Auf der Linie 29 muss das spezifische Zusatzangebot aufgrund der kleineren Busse sowieso gefahren werden.

Regionalverkehr	
BLS: Auslastung S-Bahn unproblematisch	Keine Anpassungen notwendig.
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.	Keine Anpassungen notwendig.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.	
Weitere nützliche Abbildungen (Quelle: <i>Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht</i> , Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, 2015)	
Köniz-Lerbermatt  ■ Zu fuss ■ Velo ■ fäG ■ Bus ■ Mofa/Moped ■ Auto	Köniz-Lerbermatt  ■ Zu fuss ■ Velo ■ E-Bike ■ Zug ■ Bus ■ Tram ■ Mofa/Moped ■ Roller/Motorrad
Modal Split Standortgemeinde BERN, N=122	Modal Split nahes Einzugsgebiet, N=102 (Definition nahes Einzugsgebiet: Niederscherli, Oberscherli, Gasel, Niederwangen, Oberwangen, Thörishaus, Bern, Muri, Gümligen, Ostermundigen, Kehrsatz)
Köniz-Lerbermatt  ■ Velo ■ Zug ■ Bus ■ Tram ■ Roller/Motorrad	
Modal Split restliches Einzugsgebiet, N=83	

Schematische Darstellung der benutzte ÖV-Linien (Morgenspitze)

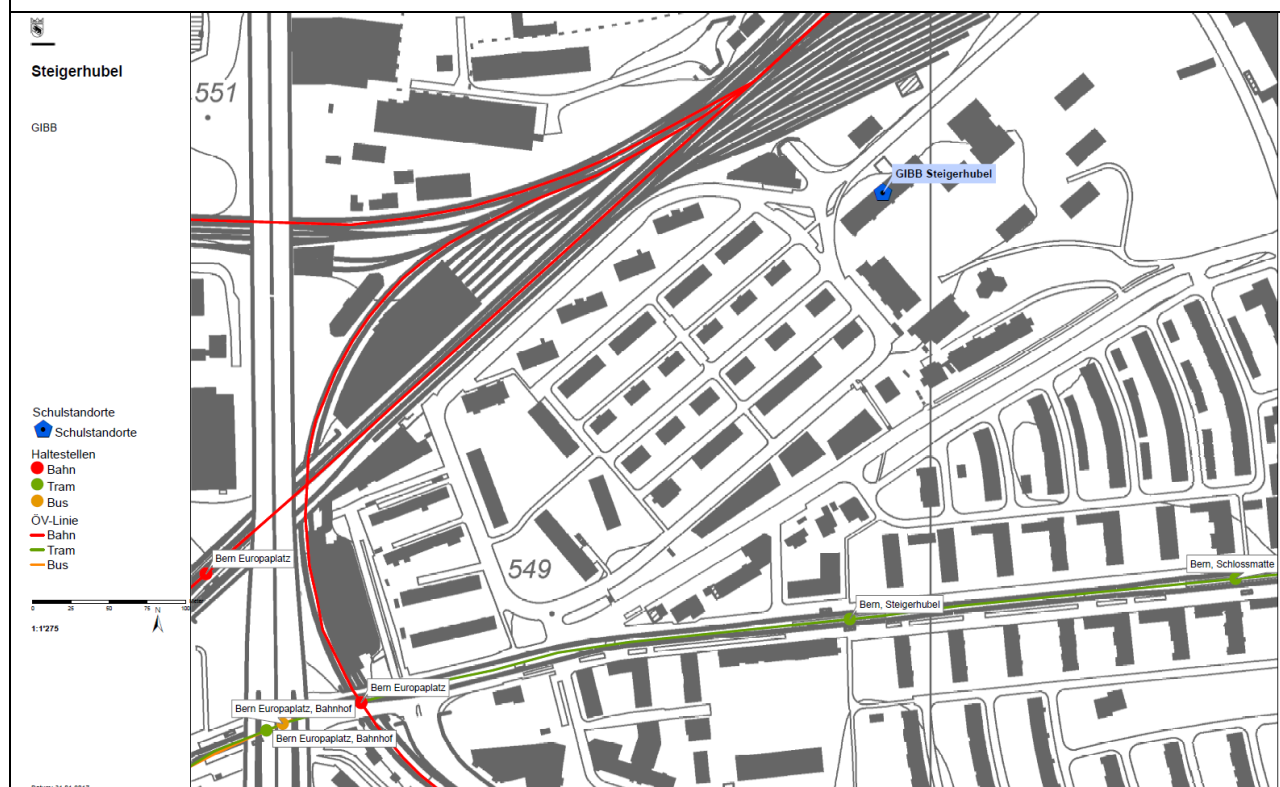


2.8 Standort Monbijou

		
Schulen: BFF Bern	Anzahl SchülerInnen: 700 je Schultag (im Durchschnitt)	Anzahl Mitarbeitende: 282
Erste Lektion - Anwesende in % 07.40 Uhr - 60%	Schulende: (14.40) 16.30 Uhr (17.20)	Herkunft SchülerInnen: Kantonal
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Tramlinie 9	6'-Takt	–
Buslinie 10	6'-Takt vormittags 5'-Takt nachmittags	3'-Takt von 6.30 - 8.45 und von 15.30 - 18.30 Uhr
Buslinie 19	10'-Takt	
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr BERNMOBIL: Am Morgen sind die Schülerinnen und Schüler auf der Linie 9 im Abschnitt Hirschengraben – Monbijou vor der Spitzenbelastung durch die Pendlerinnen und Pendler unterwegs. Am Abend verteilen sich die Schülerinnen und Schüler relativ gut auf die verschiedenen Kurse der Linie 9, 10 und 19 und sind tendenziell wiederum vor den Spitzenbelastungen unterwegs.		Verschiebung der Unterrichtszeit ist nicht zu empfehlen, da die Schülerinnen und Schüler mehrheitlich zeitlich vor den Spitzenbelastungen durch die Pendlerinnen und Pendler unterwegs sind.

Regionalverkehr	
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Weg- zeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwi- schen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausge- lastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Weg- zeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.	

2.9 Standort Steigerhubel



Schulen: GIBB	Anzahl SchülerInnen: 120 je Schultag (im Durchschnitt)	Anzahl Mitarbeitende: 80
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45	Schulende:	Herkunft SchülerInnen: Regional, kantonal und schweizweit

Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen

Tramlinie 7	7,5'-Takt	6'-Takt von 6 - 9 Uhr und von 15.45 - 18.30 Uhr
Tramlinie 8	7,5'-Takt	6'-Takt von 6 - 9 Uhr und von 15.45 - 18.30 Uhr

Kommentare Transportunternehmen

Lösungsansatz

Stadtverkehr

BERNMOBIL:
Auf den betroffenen Linien sind genügend Kapazitäten vorhanden.

Keine Anpassungen notwendig. Eine Verschiebung der Unterrichtszeiten wäre aufgrund der Kapazitätsreserven auf den Tramlinien 7 und 8 möglich.

Regionalverkehr

BLS:
Auslastung S-Bahn unproblematisch (Bern -> Bern Europaplatz ist Gegenlastrichtung)

Keine Anpassungen notwendig.

RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.

Keine Anpassungen notwendig.

Anregungen aus ÖV-Sicht

– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.

2.10 Standort Kaufmännischer Verband



Schulen: WKS KV Bildung	Anzahl SchülerInnen: 1060 je Schultag (im Durchschnitt)	Anzahl Mitarbeitende: 208
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45 Uhr - 60%	Schulende: 16.25 Uhr (weitere bis 21.30 Uhr)	Herkunft SchülerInnen: Regional
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Tramlinie 6	10'-Takt	–
Tramlinie 7	7,5'-Takt	6'-Takt von 6 - 9 Uhr und von 15.45 - 18.30 Uhr
Tramlinie 8	7,5'-Takt	6'-Takt von 6 - 9 Uhr und von 15.45 bis 18.30 Uhr
Buslinie 17	10'-Takt	7,5'-Takt von 6 - 8 Uhr und von 16.45 - 18 Uhr
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr		
BERNMOBIL: Auf den betroffenen Linien sind genügend Kapazitäten vorhanden.		Keine Anpassungen notwendig.
Regionalverkehr		
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet		Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr

RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.

Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr.

Anregungen aus ÖV-Sicht

- Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind weiterzuverfolgen und wo möglich auszubauen. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.

2.11 Standort Neufeld



Schulen:
Gymnasium Neufeld

Anzahl SchülerInnen:
1350

Anzahl Mitarbeitende:
190

Erste Lektion - Anwesende in %
08.00 Uhr - 60%

Schulende:
17.10 Uhr

Herkunft SchülerInnen:
Regional (siehe folgende
Seiten)

Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen

Buslinie 11	7,5'-Takt	5'-Takt von 7 - 8.30 Uhr und von 16 - 18 Uhr
Buslinie 12	6'-Takt	3'-Takt von 7.30 - 8.45, 12 - 14 und 16 - 18.30 Uhr
Postautolinie 102/103	15'-Takt	-
Postautolinie 104	60'-Takt	30'-Takt von 6 - 8, 11.30 - 13 und 16 - 19 Uhr
Postautolinie 105	60'-Takt	Zusatzkurs Bern an 7.46
Postautolinie 106	30'-Takt	Zusatzkurs Bern an 7.41

Kommentare Transportunternehmen

Lösungsansatz

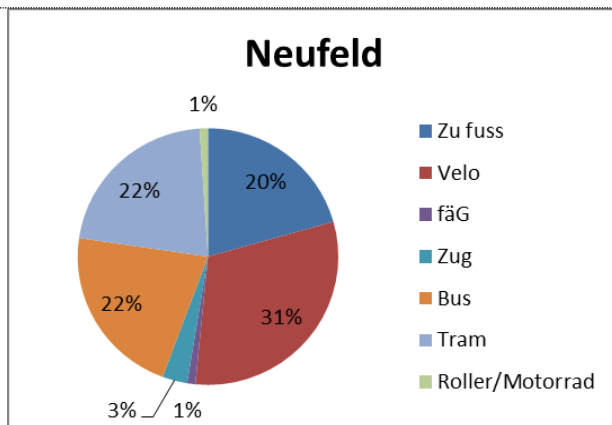
Stadtverkehr

BERNMOBIL:

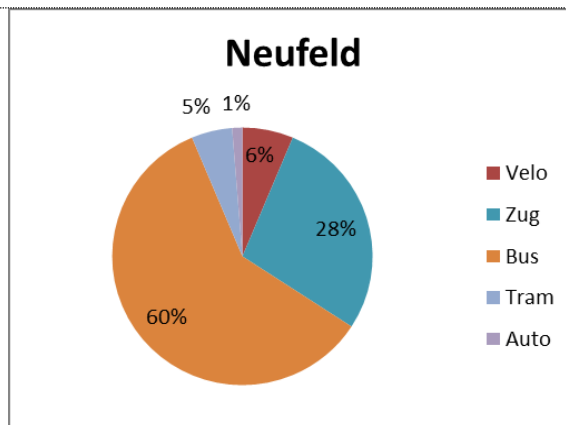
Auf der Linie 12 kommt es dank dem 3'-Takt zu
keinen Kapazitätsengpässen.
Die Linie 11 weist noch grosse Reserven auf, ist
aber nicht von Bedeutung für die Erschliessung

Beginn der ersten Lektion auf keinen Fall nach
hinten schieben, da es ansonsten auf der Linie 12
am Morgen zur Überlagerung mit dem Studenten-
verkehr kommt.

(Entfernung zum Schulstandort, Fahrzeit ab Bahnhof).	
Regionalverkehr	
Postauto: Stadtauswärts bewegt sich die Nachfrage nahe an der Kapazitätsgrenze. Stadteinwärts wird auf der Linie 105 und 106 je ein Zusatzkurs während der Hauptverkehrszeit (HVZ) geführt.	Stadtauswärts verkehren in den 30 Minuten vor Schulbeginn 5 Kurse (Ankunft 7.38, 7.39, 7.43, 7.54 und 7.55 Uhr). Mit einer weiteren Staffellung des Schulbeginns könnte stadteinwärts auf den Zusatzkurs der Linie 106 verzichtet werden. Dazu müssen jedoch mindestens 20 Schüler weniger in der HVZ unterwegs sein.
BLS: S-Bahn-/RE-Züge mit Ankunft im Bahnhof Bern 7.15 – 7.45 überlastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.05 Uhr
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und insbesondere der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.	Idealer Schulbeginn (mit Einrechnen 20 Min. Wegzeit Bahnhof Bern – Schule inkl. Reserve): vor 7.35 Uhr oder nach 8.20 Uhr.
Anregungen aus ÖV-Sicht	
– Aus Sicht des Stadtverkehrs ist der heutige Schulbeginn gut gewählt. – Eine ausgeprägtere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn. Ein Zusatzkurs von Postauto könnte unter gewisse Bedingungen auf der Linie 106 eingespart werden. – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	
Weitere nützliche Abbildungen (Quelle: <i>Verkehrsspitzen glätten mit späterem Schulbeginn – Abschlussbericht</i> , Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, 2015)	
Bern-Neufeld Bern-Kirchfeld Köniz-Lerbermatt ■ Zug ■ Bus ■ Tram ■ Velo ■ zu Fuss ■ Andere Frage: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich für den Schulweg? (nach Schule)	

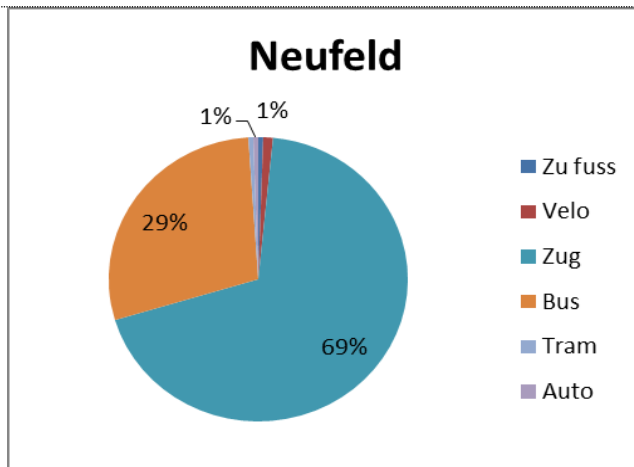


Modal Split Standortgemeinde BERN, N=97



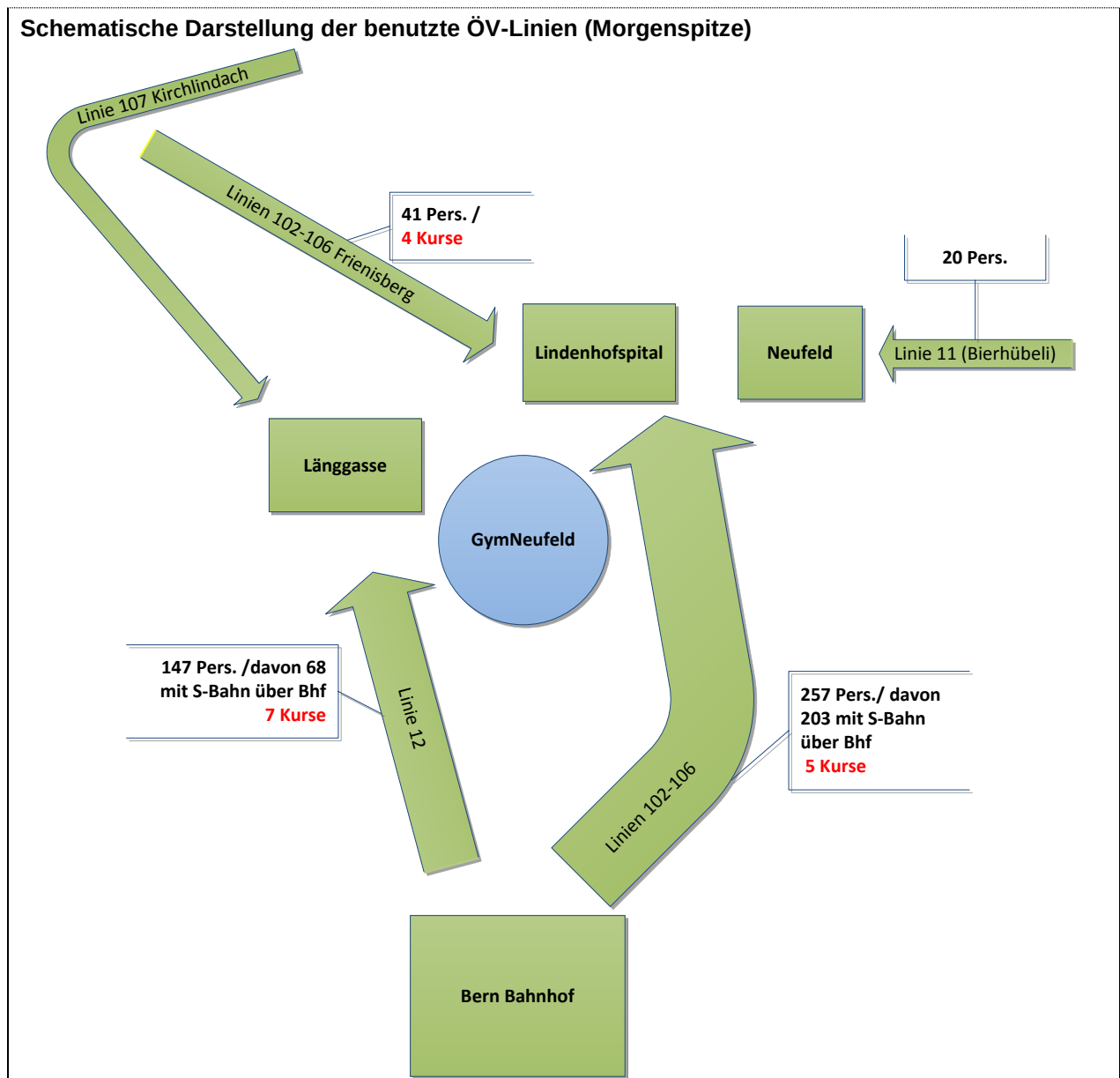
Modal Split nahes Einzugsgebiet, N=72

(Definition nahes Einzugsgebiet: Frauenkappelen, Wohlen b. Bern, Hinterkappelen, Bremgarten, Zollikofen (ohne Oberlindach), Ittigen (inkl. Worblaufen), Bolligen, Ostermundigen)



Modal Split restliches Einzugsgebiet, N=189

Schematische Darstellung der benutzte ÖV-Linien (Morgenspitze)



2.12 Standort Bethlehem



Schulen: GIBB	Anzahl SchülerInnen: 100 je Schultag (im Durchschnitt)	Anzahl Mitarbeitende:
Erste Lektion - Anwesende in % 07.45 - 80%	Schulende:	Herkunft SchülerInnen: Lokal und regional
Betroffene Linien, Takt und Verdichtungen		
Tramlinie 8	7,5'-Takt	6'-Takt von 6 - 9 Uhr und von 15.45 - 18.30 Uhr
S5/51/52	15'-Takt	–
Kommentare Transportunternehmen		Lösungsansatz
Stadtverkehr		
BERNMOBIL: Auf der Linie 8 sind genügend Kapazitäten vorhanden. Viele Schülerinnen und Schüler reisen wohl mit der S-Bahn an. An der Haltestelle Bethlehem Säge werden keine speziell hohen Frequenzen gemessen.		Keine Anpassungen notwendig. Eine Verschiebung der Unterrichtszeiten wäre aufgrund der Kapazitätsreserven auf der Linie 8 unproblematisch.
Regionalverkehr		
BLS: Auslastungen S-Bahn unproblematisch		Keine Anpassungen notwendig.
RBS: Die S-Bahnzüge S7, S8 und der RE Solothurn Bern mit Ankunft in Bern zwischen 7:00 und 7:30 Uhr sind am stärksten ausgelastet.		Keine Anpassungen notwendig.
Anregungen aus ÖV-Sicht		
– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.		

Anhang

1 Übersicht Auslastung der S-Bahn-Züge in der Morgenspitze

Alle S-Bahn-Züge zwischen 6.30 und 8.30 Uhr sind pro Linie aufgeführt.
Die Auslastung wird errechnet aus der Nachfrage unter Berücksichtigung der saisonalen Schwankung und der Kapazität inkl. Stehplätzen¹.

Linie	Richtung	Ankunft Bhf Bern	Auslastung	Kapazität (inkl. 3 Stehplätze pro m ²)	TU	Zug Nr.
S1	Von Thun	6.43	58%	1064	BLS	15120
S1	Von Thun	7.06	62%	360	BLS	Z 15122
S1	Von Thun	7.13	69%	1064	BLS	15124
S1	Von Thun	7.36	113%	390	BLS	Z 15024
S1	Von Thun	7.43	73%	1064	BLS	15128
S1	Von Thun	8.13	56%	1064	BLS	15130
S1	Von Thun	8.43	38%	1064	BLS	15132
S1	Von Fribourg	6.44	62%	532	BLS	15121
S1	Von Fribourg	7.14	47%	1064	BLS	15123
S1	Von Fribourg	7.44	52%	1064	BLS	15125
S1	Von Fribourg	8.14	67%	532	BLS	15127
S1	Von Fribourg	8.44	43%	532	BLS	15129
S2	Von Langnau	6.48	68%	460	BLS	15222
S2	Von Langnau	7.17	76%	460	BLS	15224
S2	Von Langnau	7.40	47%	300	BLS	Z 15026
S2	Von Langnau	7.48	83%	460	BLS	15226
S2	Von Langnau	8.17	37%	460	BLS	15228
S2	Von Langnau	8.48	39%	460	BLS	15230
S2	Von Laupen	6.40	50%	460	BLS	15223
S2	Von Laupen	7.10	73%	460	BLS	15225
S2	Von Laupen	7.40	80%	460	BLS	15227
S2	Von Laupen	8.10	43%	460	BLS	15229
S2	Von Laupen	8.40	37%	460	BLS	15231
S3	Von Biel	6.30	58%	532	BLS	15320
S3	Von Biel	7.00	78%	532	BLS	15322
S3	Von Biel	7.30	60%	1064	BLS	15324
S3	Von Biel	8.00	89%	532	BLS	15326
S3	Von Biel	8.30	69%	532	BLS	15328
S3	Von Belp	6.58	37%	532	BLS	15325

¹ Die Auslastung der BLS errechnet sich aus der Nachfrage (Jahresmittelwerte an werktags*1.33) dividiert durch die Kapazität (inkl. Stehplätze von 3 Personen pro m²). Diese Werte werden üblicherweise für die Dimensionierung gebraucht und ermöglichen in den meisten Fällen eine genügende Transportkapazität anzubieten. Gelegentlich auftretende Überlastungen können dennoch auftreten.
Der RBS hat die Auslastung basierend auf der Leistungsgrenze (inkl. Stehplätze von 1,5 Personen pro m²) gerechnet. Dies aufgrund der knappen Perron-Verhältnisse sowie der enge Bestuhlung innerhalb der RBS-Züge.

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination

S3	Von Belp	7.28	52%	533	BLS	15327
S3	Von Belp	7.58	42%	534	BLS	15329
S3	Von Belp	8.28	26%	535	BLS	15331
S31	Von Biel	6.44	22%	538	BLS	16320
S31	Von Biel	7.14	95%	539	BLS	16322
S31	Von Biel	7.44	107%	540	BLS	16324
S31	Von Biel	8.14	23%	541	BLS	16326
S31	Von Belp	6.42	26%	535	BLS	16323
S31	Von Belp	7.12	40%	536	BLS	16325
S31	Von Belp	7.42	41%	537	BLS	16327
S31	Von Belp	8.12	25%	538	BLS	16329
S4	Von Burgdorf	6.40	71%	390	BLS	15418
S4	Von Burgdorf	7.23	28%	300	BLS	15020
S4	Von Burgdorf	7.40	104%	540	BLS	15422
S4	Von Burgdorf	8.40	62%	390	BLS	15426
S4	Von Thun	7.18	105%	7.18	BLS	15423
S4	Von Thun	8.18	57%	8.18	BLS	15427
S44	Von Burgdorf	7.10	90%	792	BLS	16420
S44	Von Burgdorf	8.10	88%	528	BLS	16424
S44	Von Thun	6.48	58%	528	BLS	16421
S44	Von Thun	7.48	78%	528	BLS	16425
S5	Von Kerzers	6.52	66%	612	BLS	15521
S5	Von Kerzers	7.52	75%	612	BLS	15525
S51	Von Brünnen	6.40	18%	532	BLS	16123
S51	Von Brünnen	7.14	28%	532	BLS	16125
S51	Von Brünnen	7.40	33%	532	BLS	16127
S51	Von Brünnen	8.14	21%	532	BLS	16129
S52	Von Ins	7.26	99%	390	BLS	16223
S52	Von Ins	8.26	63%	300	BLS	16227
S6	Von Schwarzenburg	6.54	50%	532	BLS	15621
S6	Von Schwarzenburg	7.24	72%	532	BLS	15623
S6	Von Schwarzenburg	7.54	63%	532	BLS	15625
S6	Von Schwarzenburg	8.24	35%	532	BLS	15627
S7	von Worb	06:32	33%	250	RBS	4602
S7	von Worb	06:39	30%	500	RBS	4062
S7	von Worb	06:47	45%	250	RBS	4604
S7	von Worb	06:54	60%	500	RBS	4064
S7	von Worb	07:09	45%	500	RBS	4066
S7	von Worb	07:24	63%	500	RBS	4070
S7	von Worb	07:39	47%	500	RBS	4072
S7	von Worb	07:54	97%	500	RBS	4074
S7	von Worb	08:09	55%	500	RBS	4076
S7	von Worb	08:24	92%	500	RBS	4080
S7	von Bolligen	07:02	57%	250	RBS	4606
S7	von Bolligen	07:17	81%	250	RBS	4608

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination

S7	von Bolligen	07:32	43%	250	RBS	4610
S7	von Bolligen	07:47	58%	250	RBS	4612
S7	von Bolligen	08:02	68%	250	RBS	4614
S8	von Jeggenstorf	06:33	39%	500	RBS	2060
S8	von Jeggenstorf	06:48	50%	500	RBS	2062
S8	von Jeggenstorf	07:03	56%	500	RBS	2064
S8	von Jeggenstorf	07:18	81%	500	RBS	2066
S8	von Jeggenstorf	07:33	78%	500	RBS	2070
S8	von Jeggenstorf	07:48	75%	500	RBS	2072
S8	von Jeggenstorf	08:03	55%	500	RBS	2074
S8	von Jeggenstorf	08:18	53%	500	RBS	2076
RE	Von Langnau	7.26	76%	648	BLS	4358
RE	Von Langnau	8.26	50%	444	BLS	4360
RE	Von Neuenburg	7.07	84%	385	BLS	3909
RE	Von Neuenburg	7.36	77%	328	BLS	Z 3911
RE	Von Neuenburg	8.07	86%	385	BLS	3913
RE	Von Spiez	7.20	104%	888	BLS	4156
RE	Von Spiez	8.20	79%	666	BLS	4158
RE	von Solothurn	06:41	41%	500	RBS	1060
RE	von Solothurn	06:56	77%	500	RBS	1062
RE	von Solothurn	07:11	78%	500	RBS	1064
RE	von Fraubrunnen	07:21	31%	500	RBS	1606
RE	von Solothurn	07:26	109%	500	RBS	1066
RE	von Solothurn	07:41	95%	500	RBS	1070
RE	von Solothurn	07:56	101%	500	RBS	1072
RE	von Solothurn	08:11	49%	500	RBS	1074
RE	von Solothurn	08:26	66%	500	RBS	1076

Mittelschul- und Berufsbildungsamt

Erziehungsdirektion des Kantons Bern

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Prüfaufträge der Steuergruppe an die Schulen

Projekt Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr



Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
Standort Lorraine	– Eine Entlastung des ÖV ist sowohl aus Sicht Stadtverkehr wie auch Regionalverkehr wünschenswert. – Es ist eine zunehmende Staffelung des Schulbeginns innerhalb und zwischen den Schulen anzustreben: Verteilung der Schüler auf Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion sowie Absprache zwischen den Schulen um die Schulanfangszeiten zeitlich zu versetzen (z.B. um 10-15 Minuten, idealerweise aus dem kritischen Bereich zwischen 07.35 und 8.20 Uhr). – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	GIBB – Die Massnahmen, welche beschrieben wurden, gelten nach wie vor, denn alternative Möglichkeiten wie e-Learning an Randzeiten, Sport ohne Hallen und Sensibilisierung sind wichtige Möglichkeiten zur Glättung der Verkehrsspitzen. – Zu dem von Ihnen gemachten Vorschlag, den Schulbeginn noch weiter zu staffeln, sind wir nicht abgeneigt. Aber dies müsste zwischen allen beteiligten Schulen (gibb, TFB, SfGBB, bwd, medi) von extern her koordiniert werden. – Weiterhin fehlt mir die Beteiligung aller Firmen, die an diesen Linien ihre Sitze haben, Bsp. Medienzentrum, Post etc. Welche Massnahmen werden von ihnen ergriffen? – Möglichkeiten, den Unterricht um bis zu einer Lektion zu verschieben, sehe ich in folgenden Situationen: – Klassen, die mangels Turnhalle keinen Sport haben, könnten wir erst um 9.00 Uhr aufbieten. – Bei Klassen, die mangels Turnhalle Sport ohne Hallen haben, könnten wir diese Sportlektion am Anfang oder am Ende des Tages einplanen, somit kommen sie erst um 9.00 Uhr zur gibb oder verlassen diese bereits um 16.00 Uhr. – Zusätzliche Turnhallen (z.B. Weissenstein oder aufblasbare wie Bitzius-Schulhaus) könnten der gibb an anderen Standorten zur Verfügung gestellt werden, dann würden wir den Sport am Ende oder am Anfang des Tages einplanen, gleiche Wirkung wie oben beschrieben.	– Umsetzung vorgeschlagene Massnahmen – Optimierung Staffelung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation – Gegenseitige Koordination zwischen den Schulen zur Staffelung des Schulanfangs

Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
		– Verkürzungen des Mittags, das heisst, wir würden bereits um 12.45 Uhr wieder starten, so dass die Lernenden um 16.20 Uhr die GIBB verlassen könnten. Schule für Gestaltung – Wir bedanken uns herzlich für die hilfreichen Inputs und sind stetig bemüht, eine Verbesserung der Situation zu bewirken. So haben wir im kommenden Schuljahr keine Klassen mehr mit Schulbeginn um 8 Uhr. Unser Unterricht startet mit der ersten Lektion um 8.15 Uhr gestaffelt bis 9.00 Uhr. Das Zeitfenster vor 7.35 Uhr können wir leider nicht mit der ersten Lektion belegen, da wir als Berufsfachschule bei verschiedenen Berufen einziger Schulort in der deutschen Schweiz sind. Unsere Lernenden haben dementsprechend sehr lange Anfahrtszeiten mit der Bahn. Am Standort Lorraine stellen wir fest, dass die Schulen sich gut abstimmen. Der Unterricht in der GIBB beginnt schon jetzt mehrheitlich vor unserer ersten Lektion. TFB – Unsere Lernenden reisen aus dem ganzen Kanton an, einige sogar aus Nachbarkantonen. Aus diesem Grund kann der Lektionsbeginn am Vormittag nicht beliebig früh angesetzt werden. Normalerweise beginnt die erste Lektion um 07.40 Uhr. – Eine detaillierte Überprüfung von stundenplanerischen Massnahmen zur Verringerung der Verkehrsspitzen haben ergeben, dass wir trotz einer Verschiebung des Unterrichtsbeginns um eine Lektion immer noch im Bereich der problematischen Verkehrsspitzenzeiten liegen (E-Mail von Andreas Zysset, Direktor, an RR Barbara Egger vom 14. April 2016). Eine Verschiebung um eine	

Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
		Lektion beurteilen wir daher als ungünstig. Wo möglich, wird jedoch bei der Stundenplanung auf die Verkehrsspitzen Rücksicht genommen.	
Standort Felsenau	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.	TFB – Siehe Standort Lorraine	–
Standort Kirchenfeld	– Eine bessere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). – Bei einer Verschiebung der ersten Lektion um +30 Minuten kann der Zusatzkurs auf der Linie 6 voraussichtlich eingespart werden. Weiterer Vorschlag: 1. Lektion 07:35 Uhr und 2. Lektion 08:25 Uhr – Eine Verschiebung entlastet auch die S-Bahn.	Gymnasium Kirchenfeld – Ein punktueller Schulbeginn auf die zweite Morgenlektion ist vermehrt möglich, wenn sich die Entlastung des Stundenplans durch die Lektionentafel LP 17 manifestiert, also ab Schuljahr 20/21. Eine Verschiebung des Schulbeginns auf 08.15 könnte frühestens auf diesen Zeitpunkt hin geprüft werden. Das wichtigste Kriterium für die Akzeptanz und die Durchführung ist, dass der spätere Start durch die Lektionentafel LP 17 weitgehend aufgefangen werden kann und der Unterricht am Nachmittag/Abend nicht länger dauert. – Selbstverständlich bemüht sich die Stundenplanung bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin darum, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs Rechnung zu tragen.	– Optimierung Staffelnung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation – Prüfung eines Schulbeginns um 8.20 Uhr mit punktuellen Frühlektionen
Standort Viktoriaplatz	– Eine Verschiebung um + / - 15 oder + 30 Minuten würde insbesondere den Stadtverkehr entlasten. – Überlagerungen mit Schülern des Standorts Wankdorf sind zu vermeiden. – Die bereits existierende Staffelnung des Schulbeginns hilft, das Fahrgastaufkommen sowohl im Stadt- wie im Regionalverkehr besser zu verteilen.	GIBB – Die Massnahmen, welche beschrieben wurden, gelten nach wie vor, denn alternative Möglichkeiten wie e-Learning an Randzeiten, Sport ohne Hallen und Sensibilisierung sind wichtige Möglichkeiten zur Glättung der Verkehrsspitzen. – Zu dem von Ihnen gemachten Vorschlag, den Schulbeginn noch weiter zu staffeln, sind wir nicht abgeneigt. Aber dies müsste zwischen allen beteiligten Schulen (gibb, TFB, SfGIBB, bwd, medi) geschehen. – Siehe ebenfalls Stellungnahme Lorraine (GIBB)	– Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen – Optimierung Staffelnung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation – Verschiebung des Schulbeginns um +/- 15 Minuten / Koordination mit bwd

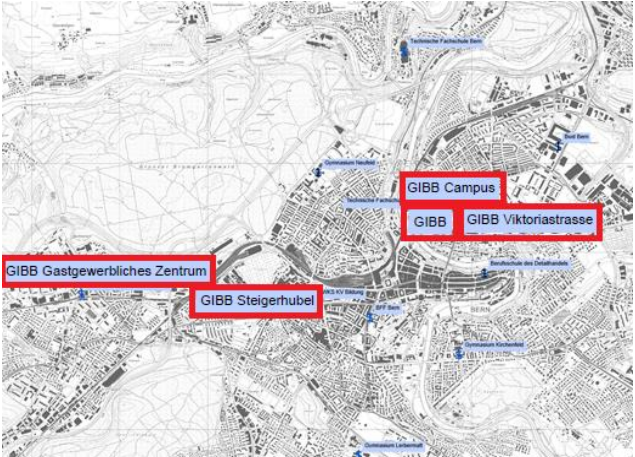
Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
			Wankdorf
Standort Wankdorf	– Eine Verschiebung um ca. + 10 bis 15 Minuten ist durch die Schulen zu prüfen. Das Busnetz sowie die S-Bahn könnten entlastet werden. – Eine zusätzliche Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion ist erwünscht. Überlagerungen mit Schülern des Standorts Viktoriaplatz sind zu vermeiden. – Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	BWD – Handlungsspielraum und mögliche Massnahmen im Bereich stundenplanerische Massnahmen: – eingeschränkt und bereits ausgeschöpft (SOG) -> Freifachunterricht, KL-Lektionen (die nicht immer stattfinden), Halbklassenunterricht am Tagesbeginn, Turnhallenplanung beeinflusst die Stundenplanung – eingeschränkt -> 9 Lektionen pro Tag in Verbindung mit den Anreisezeiten (BOG): Förderkursunterricht im 1. Lehrjahr am Samstag, Turnhallenplanung beeinflusst die Stundenplanung – 3. LJ auch am Mittwoch (keine Lernenden im 1. und 2. LJ)	– Zusätzliche Staffelung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation – Koordination mit GIBB am Viktoriaplatz
Standort Altstadt	– Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. – Eine Verschiebung des Schulbeginns um + / - 20 Minuten ist durch die Schule zu prüfen. Sie würde die S-Bahn entlasten und die Überlagerung mit den Schülern des Campus Muristalden im Stadtverkehr entschärfen.	bsd – Die Staffelung der 1. + 2. Morgenlektion 7.45 und 8.35 wird, (wenn dies der Stundenplan erlaubt) umgesetzt. Einschränkend für die Umsetzung wirken die Nutzung von Spezialräumen, die Stundenpläne der Lehrkräfte und teilweise der Halbtagesunterricht der Klassen. – Ein Vorverschieben der Lektionen um 20 Minuten auf 7.25 Uhr ist wegen der teilweise langen Anfahrtswege der Lernenden nicht möglich. Eine Verschiebung gegen Abend kann ebenfalls nicht umgesetzt werden. Die Sporthallen stehen nur bis 18.00 Uhr zur Verfügung und ein Unterricht bis 18.25 Uhr würde von den Lernenden schlecht goutiert.	– Optimierung Staffelung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation
Standort Lerbermatt	– Die Situation ist zurzeit unproblematisch.	Gymnasium Lerbermatt – Bemühung, den Anteil der nicht genutzten 1. Lektionen weiter zu vergrössern.	– Optimierung Staffelung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden

Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
			SuS im Vergleich zur heutigen Situation
Standort Monbijou	Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelnung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind sehr hilfreich und sollen weiterverfolgt werden. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.	BFF Aufgrund der Empfehlungen von BernMobil wird bestehende Staffelnung des Unterrichtsbeginns beibehalten und nach Möglichkeit optimiert.	Optimierung Staffelnung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation
Standort Steigerhubel	Die Situation ist zurzeit unproblematisch.	GIBB Siehe Standort Lorraine	–
Standort Kaufmännischer Verband	Die bereits laufenden und geplanten Projekte zur Staffelnung des Schulbeginns zwischen der 1. bzw. der 2. Schullektion sind weiterzuverfolgen und wo möglich auszubauen. Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn.	WKS Die WKS ist bestrebt, die Regionalverkehrslinien zu entlasten. Wegen der regionalen Verteilung unserer Lernenden ist ein Schulbeginn vor 07.35 nicht zumutbar. Deshalb prüfen wir den Start in Lektion 2 um 08.35 Uhr. So könnten mit der Endzeit von 17.15 Uhr theoretisch fast alle Ausbildungen durchgeführt werden. Wir klären sorgfältig ab, ob dies im Grundsatz eingeführt werden kann. Können wir dies flächendeckend einführen, so entlastet dies die Morgen- Spitze in der S und RBS Bahn um 1000 Lernende täglich.	Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen (weitgehender Start in 2. Lektion)
Standort Neufeld	- Aus Sicht des Stadtverkehrs ist der heutige Schulbeginn gut gewählt. - Eine ausgeprägtere Verteilung der Schüler mit Schulbeginn in der 1. bzw. 2. Lektion ist anzustreben (weniger Schüler in der 1. Lektion). Aufgrund der hohen Anzahl Schülerinnen und Schüler sind solche Massnahmen besonders wirksam für die Entlastung der S-Bahn. Ein Zusatzkurs auf der Linie 106 von Postauto könnte unter gewissen Bedingungen eingespart werden.	Gymnasium Neufeld - Die Verteilung der Schülerinnen und Schüler auf eine Unterrichtszeit ab 08.00 Uhr (60%) und später (40%) scheint uns – auch im Vergleich mit anderen Schulen – dank entsprechender Anstrengungen bei der Stundenplanung bereits gut ausgeglichen. Trotzdem werden wir bemüht sein, auch weiterhin Anstrengungen zu unternehmen, die Verteilung noch stärker zugunsten eines Schulbeginns ab der 2. Lektion zu entwickeln. - Der Wunsch der Postauto AG, dank Änderungen beim	Optimierung Staffelnung von 1. auf 2. Lektion -> Zielwert von mindestens 10% weniger anwesenden SuS im Vergleich zur heutigen Situation

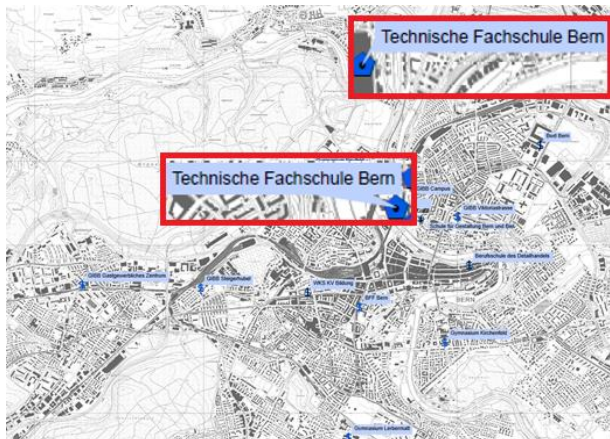
Standort	Anregungen aus ÖV-Sicht	Auszug Stellungnahme Schule / Handlungsspielraum stundenplanerische Massnahmen	Prüfaufträge Umsetzung Steuergruppe
	Option: Schulen mit Schulbeginn ab 08:00 Uhr beginnen eine Lektion früher. Auch die Verschiebung einzelner Klassen ist hilfreich.	Stundenplan auf einen Zusatzkurs auf der Linie 106 stadteinwärts verzichten zu können, ist aus finanzieller Sicht der Unternehmung nachvollziehbar. Da die Zielsetzung des Projektes aber nicht primär finanzieller Natur ist, und keine punktuellen Massnahmen für Schüler/-innen getroffen werden können, welche mit diesem Postautokurs ans Neufeld gelangen, sehen wir hier weder Handlungsbedarf noch Handlungsmöglichkeiten.	
Standort Bethlehem	Die Situation ist zurzeit unproblematisch.	GIBB	–

Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Gewerblich Industrielle Berufsschule Bern

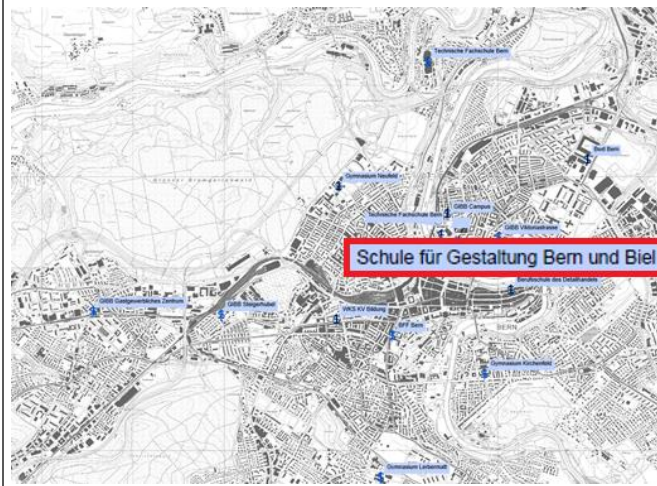
Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
• Thematisieren der Problematik der Mobilität mit Unterrichtsmaterial von mobXpert im Allgemeinbildenden Unterricht (ABU) sowie im Berufsmaturitäts-Unterricht nach den Herbstferien • Datenauswertung zum Verkehrsverhalten mit mobXpert	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 • Lehrpersonen können flexibel über Start- und Endzeitpunkt sowie Mittagspausen des Unterrichts entscheiden. • Erste und letzte Lektion mit dezentralem Sportunterricht wurde ab Sommer 2017 auf mehr Klassen ausgeweitet. • Koordination zwischen den Schulen gibb, SfG-BB, TFB am Standort Lorraine zur Staffelung des Unterrichtsbegins • Die Bibliothek am Standort Lorraine wird neu den ganzen Tag geöffnet für das Lernen ausserhalb des Unterrichts. • Home-Office für Lehrpersonen Künftige Handlungsfelder • Projekt e-learning in der letzten Lektion des Tages ausweiten	• Teilnahme an Veloförderungsaktionen • Lernende motivieren, das Schulhaus Lorraine vom Bahnhof aus zu Fuss zu erreichen • Genügend Veloabstell- bzw. Unterstellplätze anbieten; Veloflickmaterial bereitstellen • mobXpert wird in der Grundbildung via ABU im Thema „mein Arbeits- bzw. Schulweg“ sowie beim Risiko und Sicherheit aufgenommen. Die BMS informiert diesbezüglich alle Klassen nach den Herbstferien. 

Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
• Mobilität ist ein integrativer Bestandteil der Cleantech-Ausrichtung der Schule, Cleantech-Themen werden im Unterricht vermittelt. • Sensibilisierung aller Lernenden des 1. Ausbildungsjahres in der Startwoche für Cleantech-Kompetenzen und Mobilitätsthemen • Alle Lernenden absolvieren ein Velo-fahrtraining und werden auf die vorhandene Infrastruktur (Veloabstellplätze, Duschen etc.) aufmerksam gemacht. • Einsatz der Lehrunterlagen von mobXpert im Unterricht; zudem wird der Schulweg der Lernenden thematisiert (Förderung Fussweg Bahnhof-Lorraine). • Mobilität (Weg ins Training oder zum Wettkampf) wird auch im Sportunterricht zum Thema gemacht.	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 • Es konnten bei 15 von 41 Klassen die Anfangszeiten am jeweiligen Berufsfachschultag zeitlich um 10 Minuten auf 07:30 Uhr vorgeschoben und bei 5 Klassen um 50 Minuten auf 08:30 Uhr nach hinten verschoben werden. • Koordination zwischen den Schulen gibb, SfG-BB, TFB am Standort Lorraine zur Staffelung des Unterrichtbeginns Künftige Handlungsfelder • Umsetzung des Konzepts «Sport ohne Sporthalle» entlastet durch dezentralen Sportunterricht den ÖV.	• Im Rahmen der Neugestaltung des Eingangsbereichs am Standort Lorraine werden auch die bestehenden Velounterstände erneuert (mit entsprechendem Anbindungssystem gemäss Infrastruktur-Check). • Die Werkstätten sind für einfache Reparaturen an Velos ausgerüstet. • Zu Beginn der Lehre werden die Lernenden über die verschiedenen Verkehrswege zur Anreise an die Technische Fachschule Bern aufgeklärt. • Weitere Umsetzungen gemäss Infrastruktur-Check. 

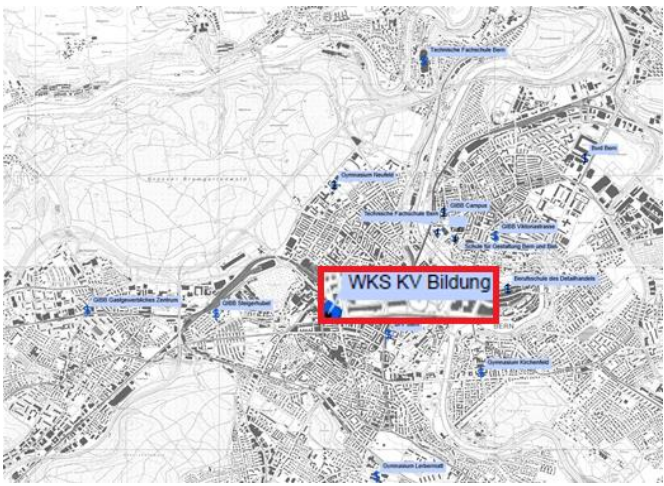
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Schule für Gestaltung Bern und Biel

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Im Rahmen des Allgemeinbildenden Unterrichts werden folgende Themen behandelt: • Sensibilisierung zum Thema Verkehrsspitzen und Mobilität • Die Lernenden untersuchen, wie der Mensch in die Natur eingreift und welches die Auswirkungen sind. • Die Lernenden ermitteln ihren ökologischen Fussabdruck und die Energiekosten, welche Mobilität verursacht. • In der jährlichen Politikwoche diskutieren die Lernenden in wechselnden Runden mit vier bis sechs Politikerinnen und Politikern aller Parteien aktuelle Themen. Es wird dabei auch das Thema Mobilität diskutiert.	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 • Schulbeginn gleitend ab 08:15 Uhr bis 09:00 Uhr; gleitende Stundenplangestaltung über Mittag (keine gemeinsame Mittagspause, gleitender Schulschluss zwischen 16:30 Uhr und 18:00 Uhr) • Optimierung der Stafflung von 1. auf 2. Lektion bringt spürbare Entlastung der 1. Morgenlektion an Tagen mit hoher Auslastung der Schule (Montag bis Donnerstag). • Stundenplanungen, Weiterbildungsangebote und Freifächer gestaffelt • Koordination zwischen den Schulen gibb, SfG-BB, TFB am Standort Lorraine zur Stafflung des Unterrichtbeginns Künftige Handlungsfelder • Weitere Glättung der Abendspitze durch berufsbefähigende Weiterbildungskurse für die Lernenden der Schule	• Auf Antrag von Klassen: Unterrichtsbeginn vor 08:15 Uhr mit Verpflichtung den Fussweg vom Bahnhof in die Schule zu Fuss zurückzulegen (aktuell eine Klasse) • Weniger Autoparkplätze zu Gunsten von mehr Veloabstellplätzen anbieten – dies motiviert v.a. auch Lehrpersonen mit dem Velo zur Arbeit zu kommen. • Attraktivitätssteigerung der Veloabstellplätze im Winter durch eine bessere Beleuchtung 

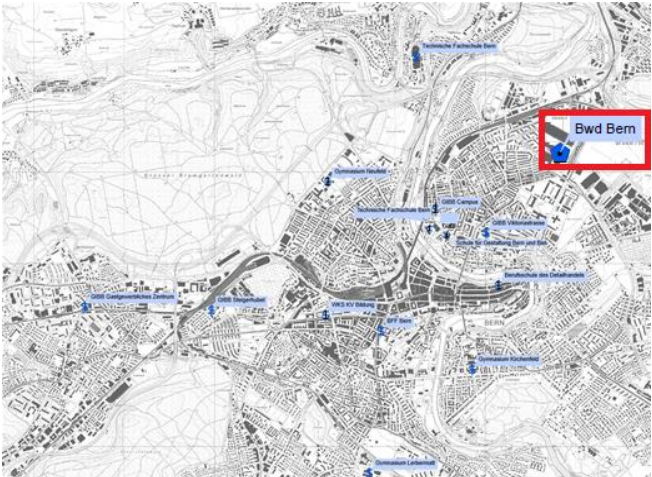
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Wirtschafts- und Kaderschule Bern

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
Nachhaltigkeit als Themenfeld mit folgenden spezifischen Verkehrsthemen: - Sensibilisierung für den Fussweg zur Schule - Förderung des Fahrradverkehrs - Lernende sollen die Thematik z. B. in der Interdisziplinären Projektarbeit (IDPA) aufgreifen und Massnahmen erarbeiten, welche wir dann umsetzen können.	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Anteil der Klassen, welche nicht in der 1. Lektion in der Schule sind, wurde auf August reduziert (-11 Klassen) - Der Stundenplan für das zweite Semester sieht eine weitere Reduktion vor (-10 Klassen) Künftige Handlungsfelder - Drittlehrjahrsklassen haben Sport in einer Randstunde (Morgenentlastung: Mo 2 Klassen, Mi 3 Klassen, Fr 3 Klassen) im zweiten Semester. - Mehr Klassen mit Unterricht erst ab der 2. Morgenlektion (schrittweise Ausdehnung späterer Unterrichtsbeginn 08:35 Uhr auf möglichst viele oder sogar alle Klassen in den Schuljahren 2018-2020)	- Antrag auf Veloausleihstation auf dem Schulareal und bei den Sporthallen Weissenstein. - Antrag Zebrastreifen über Zieglerstrasse Höhe Zieglerstrasse 22 als Fussverbindung Richtung Bahnhof via Schösslistrasse. - Initiative bei den IDPA 

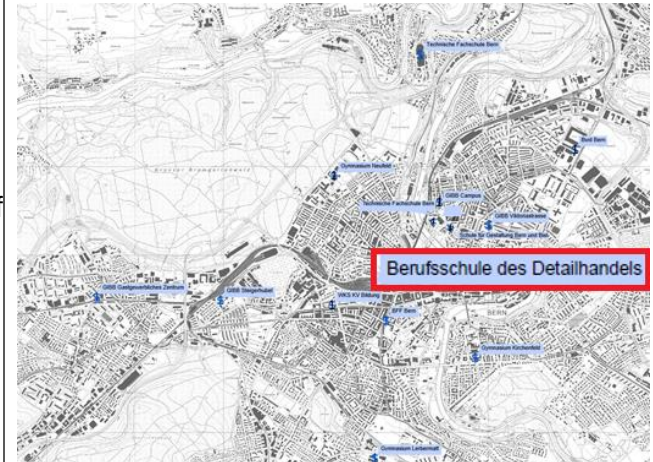
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Bildungszentrum für Wirtschaft und Dienstleistung

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Einsatz des mobXpert-Tools im Unterricht - Der Unterricht im Bereich Wirtschaft und Gesellschaft nimmt Mobilitätsthemen auf (z. B. Nachhaltigkeit, Ökologie, Umweltsphären, Mobilität, erneuerbare Energien). - Velofahrangebote am Sporttag, Velokultur schaffen	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Klassenlehrerlektion-, Freifach- und Halbklassenunterricht zu Tagesbeginn, z. B. Dienstag -6 Klassen, Mittwoch -4 Klassen, Freitag -9 Klassen bwd WMB (15 Klassen) - bwd Kaufmännische Berufsfachschule: 4 Abschlussklassen am Mittwoch statt am Montag oder Freitag, Förderkurse 1. Lehrjahr am Samstag Künftige Handlungsfelder - Bei der Stundenplanung weiterhin konsequent Freifächer und Halbklassenunterricht auf die 1. Lektion legen	- Anreise zur Schule wird mit den Lernenden zu Beginn des Schuljahrs thematisiert. - Attraktivität der gedeckten Veloabstellplätze steigern (bauliche Massnahmen gegen Diebstahl) 

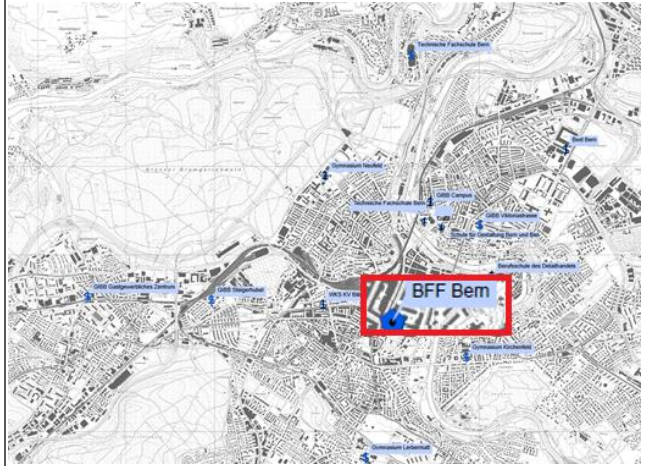
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Berufsfachschule des Detailhandels Bern

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
• Vorlehrklassen sowie alle neuen Klassen der Grundbildung erkunden am Starttag die Umsteigestationen Zytglogge und Bahnhof zu Fuss (Entlastung 12er-Bus). • Bereitstellung von Unterrichtssequenzen zum Thema Verkehrsspitzen und Mobilität im Fach «Gesellschaft» • Einsatz von mobXpert App an Klassen der Grundbildung • Schulung der Lehrkräfte anlässlich des Impulstages durch einen Peer • Förderung des Fussverkehrs anlässlich des Sporttages; alle Lernenden absolvieren einen Halbmarathon in ihrem Tempo.	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 • Entlastung der 1. Lektion durch stundenplanerische Massnahmen (mehr Abend-, anstelle von Morgenlektionen) • Im aktuellen Stundenplan konnte insbesondere die 3. Morgenlektion gestärkt werden. Damit wurde der Anteil Lernender in der 1. Lektion deutlich reduziert, ohne die 2. Lektion zusätzlich zu belasten. Künftige Handlungsfelder • Hoher Anteil von zwei Dritteln der Lernenden, welche erst in der 2. oder 3. Lektion in die Schule kommen, halten • Gleichzeitig Auswirkungen der «Spätlektionen» auf den Unterricht beobachten	• Aufruf zu freiwilligem Verzicht auf den lokalen ÖV-Zubringer • Information der Lernenden anlässlich des Starttages über die unterschiedlichen Anreisemöglichkeiten • Alle Lernenden machen anlässlich des Starttages den Teilschulweg bis zum Bahnhof zu Fuss. • Verbesserung Velozufahrt und Veloparkplätze würde begrüsst 

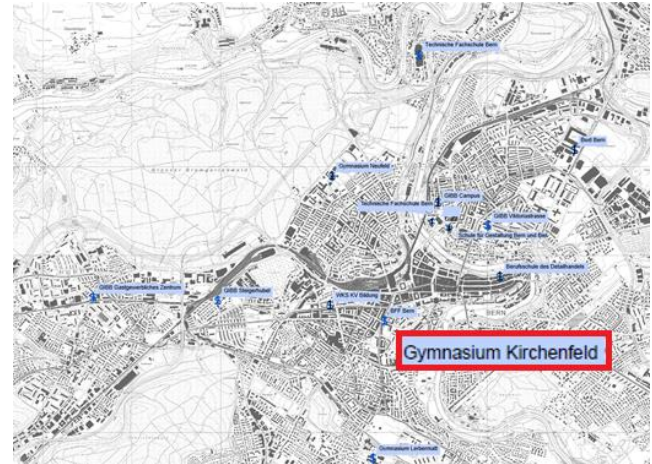
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

BFF Bern Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Das Tool von mobXpert wird in den Klassen der Berufsvorbereitenden Schuljahre und der Beruflichen Grundbildung flächendeckend eingesetzt. - Mit den neu eintretenden Lernenden werden Fusswege vom Bahnhof in die BFF besprochen. - In den Berufsvorbereitenden Schuljahren werden Velo-Kurse als Wahlfach angeboten.	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Unterschiedlicher Unterrichtsbeginn pro Abteilung (07:40 Uhr, 08:30 Uhr, 09:20 Uhr) Künftige Handlungsfelder - Bestehende Staffelung des Unterrichtsbeginns optimieren. - Für neue Angebote wie z. B. Stützkurse im Berufsvorbereitenden Schuljahr Praxis und Integration für Erwachsene wird der Samstag in das Stundenplanraster aufgenommen. - Optimierung Staffelung von 1. auf 2. Lektion Ziel: auf Schuljahresbeginn 2018/19 klar weniger anwesende Lernende im Vergleich zur heutigen Situation	- Schulleitung unterstützt Teams bei BikeToWork. Prüfung des Angebots BikeToSchool - Neueintretende werden überzeugt, dass der Fussweg der Schnellste vom Bahnhof zu BFF ist. - Umsetzung der Resultate des Infrastrukturchecks - In den Publikationen und auf der Webseite nicht nur auf die ÖV-Anbindung, sondern auch auf die Fusswege hinweisen. 

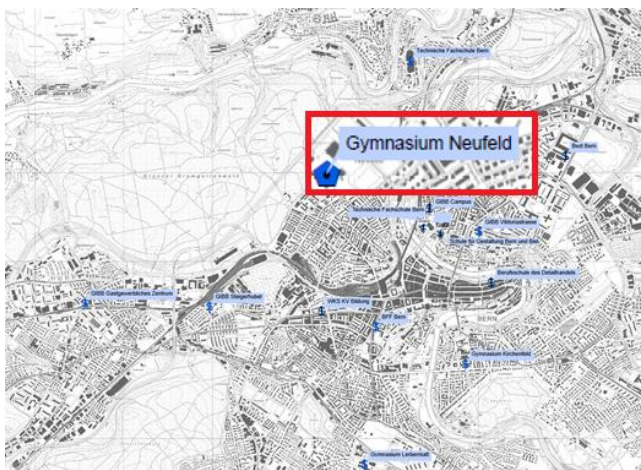
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Gymnasium Kirchenfeld

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
„Wer zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule kommt, ist besser bereit für den Unterricht!“ - Institutionalisierte klassen- und abteilungsübergreifende Semesterprojekte zur nachhaltigen Entwicklung speziell zu Mobilität und Verkehrsspitzen - Datenerhebung und -auswertung mit mobXpert; Commitment-Plakat mit Vorsätzen als mögliches Produkt - Einflussfaktoren auf Verkehrsspitzen untersuchen, Verkehrsdaten auswerten und Lösungsansätze entwickeln, z. B. beim Thema Siedlungsplanung - Förderung der Velokultur z. B. durch Sportanlässe mit Veloeinbezug	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Die Verlegung von Freifächern auf die Frühlektionen führte dazu, dass im aktuellen Schuljahr weniger Schüler/innen in der 1. Lektion anwesend sind als im Vorjahr. Künftige Handlungsfelder - Wenn die Entlastung durch den Lehrplan 17 greift, wird die Verschiebung des Schulbeginns auf 08:20 Uhr mit punktuellen Frühlektionen geprüft, um die 07:30-Uhr-Spinne am Hauptbahnhof zu entlasten.	„Das Schulhaus ist für Velofahrende gut eingerichtet!“ - Hinweise auf sichere Veloanfahrtswege in jeder Klasse jeweils zum Schuljahresbeginn - Genügend Veloabstellplätze und Verbesserung der Infrastruktur (z. B. Reparaturmöglichkeiten, Duschen) - Leihvelos anbieten - Hinweis auf die unterschiedlichen Anreisemöglichkeiten bei Informationsanlässen der Schule - Teilnahme von Klassen/Gruppen an Aktivitäten zur Veloförderung (z.B. BikeToWork, Défi Velo) 

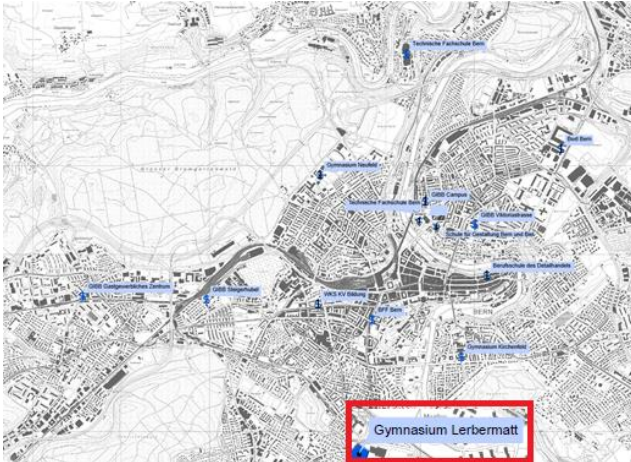
Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Gymnasium Neufeld

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Förderung von Schülerarbeiten zum Thema Mobilität allgemein sowie mit einem Fokus auf die Agglomeration im Speziellen - Thematisieren der Mobilität im Rahmen des Lehrplans («Siedlungsplanung im Wandel») - Nutzung der Materialien von mobXpert 	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Erste Massnahmen zur Verlagerung der Unterrichtsstartzeit von der 1. auf die 2. Lektion oder spätere Lektionen Künftige Handlungsfelder - Weitere Klassen/Schülergruppen mit Unterrichtsbeginn ab der 2. Lektion (oder später) mittels weiterer stundenplanerischer Massnahmen wie Freifachkurse oder Halbklassenunterricht in 1. Lektion	- Hinweis auf die unterschiedlichen Anreisemöglichkeiten bei allen Informationen - Teilnahme von Klassen/Schülergruppen an Aktivitäten zur Veloförderung (z. B. BikeToWork, Défi Velo) - Förderung der Velokultur durch Sportanlässe mit Veloeinbezug (z. B. Triathlon) oder Nutzung des Velos in Sonderwochen - Massnahmen des Infrastrukturchecks umsetzen; z. B. Verbesserung der Veloinfrastruktur (sichere Radwege, gedeckte Abstellplätze, Velo-Reparaturmöglichkeiten, Duschanlagen usw.) - Prüfung Angebot an Leihvelos (im Rahmen des zukünftigen Veloverleihsystems der Stadt Bern) - Regelmässiger Kontakt der Schulleitung mit diversen Organisationen (Pro Velo Schweiz / Bern; SRB; VCS; Velokonferenz CH, etc.)

Massnahmen zur Glättung der Verkehrsspitzen

Gymnasium Lerbermatt

Handlungsfeld Sensibilisierung	Handlungsfeld Stundenplan	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement
- Sonderwoche BigData: Vertonung von Haltestellendaten der Linien 19 und 29 - Förderung der Velokultur durch Sportanlässe mit Veloeinbezug - Förderung von Schülerarbeiten zum Thema Mobilität allgemein und mit einem Fokus auf die Agglomeration im Speziellen - Thematisierung der Mobilität im Rahmen des Lehrplans («Siedlungsplanung im Wandel») und Nutzung der Materialien von mobXpert - Wer zu Fuss oder mit dem Velo in die Schule kommt, ist besser bereit für den Unterricht. - AG Bildung für nachhaltige Entwicklung BNE: Schulinterne Weiterbildung für Lehrpersonen u.a. zum Thema Mobilität	Bereits umgesetzt bis Schulanfang 2017 - Neues Stundenplanraster: Neu an jedem Morgen Schwerpunktfach-Schiene; 1. Lektion am Morgen findet aber nicht in jedem Schwerpunktfach statt. Effekt: täglich weniger Schüler/innen in der 1. Lektion Künftige Handlungsfelder - Geprüft wurde die Sperrung von jeweils vier Klassen pro Tag in der 1. Lektion. Auf diese Massnahme wurde verzichtet, da die Verkehrsbetriebe zur Beibehaltung der aktuellen Situation raten. Eine Veränderung könnte dazu führen, dass um 9 Uhr zusätzliche Fahrten auf den Linien 19 und 29 nötig wären.	- Hinweis auf die unterschiedlichen Anreisemöglichkeiten bei allen Informationen - Teilnahme von Klassen/Schülergruppen an Aktivitäten zur Veloförderung (z. B. BikeToWork, Défi Velo) - Verbesserung der Veloinfrastruktur durch Velo-Reparaturmöglichkeit im Velokeller, sichere Radwege und Duschanlagen 

Mittelschul- und Berufsbildungsamt

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Erziehungsdirektion des Kantons Bern

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Infrastruktur-Check bei Schulen

Handlungsansätze und Umsetzung

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	3
2	BFF BERUFS-, FACH- UND FORTBILDUNGSSCHULE BERN	3
3	GYMNASIUM NEUFELD, FACHMITTELSCHULE NEUFELD.....	5
4	GYMNASIUM KIRCHENFELD.....	6
5	TECHNISCHE FACHSCHULE BERN, STANDORT LORRAINE.....	8
6	TECHNISCHE FACHSCHULE BERN, STANDORT FELSENAU	9
7	HANDLUNGSBEDARF AUS WEITEREN SCHULEN	9

Verantwortliche

Battaglia Mario, Mittelschul- und Berufsbildungsamt, Erziehungsdirektion des Kantons Bern
Giger Manon, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs- und
Energiedirektion des Kantons Bern

Involvierte Personen

Baumgartner Fiona, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion des Kantons Bern
Boller Florian, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsplanung, Stadt Bern
Bürki Christian, Mittelschul- und Berufsbildungsamt, Erziehungsdirektion des Kantons Bern
Häggi David, Büro für Mobilität AG
Jaun Guy, Amt für Grundstücke und Gebäude, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kan-
tons Bern
Wälti Martin, Büro für Mobilität AG

1 Einleitung

Die Infrastruktur-Checks haben zum Ziel, den Handlungsbedarf im Bereich der Infrastrukturverbesserung für Velofahrende und Fussgänger an fünf Schulstandorten zu identifizieren. Sie wurden im Rahmen vom Projekt "Verkehrsspitzen glätten im Ausbildungsverkehr" als Unterstützung der Schulen für die Stossrichtung "Mobilitätsmanagement" erarbeitet¹. Auftragnehmer war das Büro für Mobilität. Das gegenwärtige Dokument dient zur Koordination der Bearbeitung der identifizierten Handlungsansätze mit den zuständigen Stellen: die Verkehrsplanung der Stadt Bern und das Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG) des Kantons Bern. Jeder Handlungsansatz begründet auf eine ermittelte Schwachstelle. Diese sind in einer GIS-basierten Karte dokumentiert (Objekt ID).

In der Spalte "Kommentar Umsetzung" beschreiben die zuständigen Stellen:

- ob der Handlungsansatz bereits erkannt ist
- ob bereits Massnahmen vorgesehen sind und wann
- ob eine Behandlung in Betracht bezogen werden kann und in welcher Form
- ob eine Behandlung des Handlungsansatzes nicht in Frage kommt (mit Begründung).

Dies wurde an einer Sitzung am 7.9.17 mit der ERZ-MBA und AÖV-VK geprüft und ergänzt.

2 BFF Berufs-, Fach- und Fortbildungsschule Bern

Handlungsansatz	Prio	Objekt ID GIS	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Zusätzliche gedeckte und ungedeckte Abstellplätze mit Anschliessmöglichkeit an zentraler Lage einrichten (ev. auf heutigen MIV-Parkierflächen)	1	16, 20, 21, 54	AGG / Stadt Bern	AGG: Die bestehenden ungenutzten Abstellflächen werden besser signalisiert. Stadt Bern: Die Verkehrsplanung nimmt die Realisierung von zusätzlichen Veloparkfeldern an beiden «Enden» der Kappellenstrasse an die Hand. Realisierung erfolgt anfangs 2018. An der Monbijoustrasse wurden bereits 2017 zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen. .
Zugang zu gedeckten Abstellplätzen im Innenhof verbessern; Öffnung Tor Hof/Floraanlage prüfen	1	15	AGG/ Schule/ERZ	Die Zufahrt zu den Veloabstellplätzen ist via Tor Sulgeneckschulhaus bestens gewährleistet (Rampe) und wird künftig ja auch noch entsprechend signalisiert. Ein zweiter Zugang ist nach Rücksprache mit der Schule nicht erwünscht. Signaletik verbessern im Rahmen vom JUP2018 ausgeführt. Ein Öffnen vom Florapark würde das

¹ Schlussbericht Infrastruktur-Check, Büro für Mobilität im Auftrag des Kantons Bern, Bern, 2017.

					Problem lösen, wird aber von der Schule aus Sicherheitsgründen nicht gewünscht. Prüfung einer Verbesserung auf dem Areal des Kantons parallel zur Treppe. Die ERZ bespricht es mit der Schule.
Durchgehende Öffnung der Schwanengasse/Sulgeneckstrasse für Velos gegen die Einbahnrichtung, allenfalls als Ersatz eine Verkehrsführung über Schwanengasse, Taubenstrasse, Rainmattstrasse	1	95	Stadt Bern		Massnahme ist bereits in Planung, Realisierungszeitpunkt noch offen, ev. 2019
Linksabbiegen von Monbijoustrasse (von Norden her) zur BFF/Kappellenstrasse verbessern	1	29	Stadt Bern		Wurde im August 2017 umgesetzt: neuer Radstreifen mit Velosack auf Monbijoustrasse
Schülerkästchen für Schüler, die mit dem Velo kommen anbieten	1	25	AGG/Schule/ERZ		10. Schuljahrklassen haben bereits Kästchen. Die Platzverhältnisse in den Gebäuden lassen diese Massnahme vorerst nicht realisieren. Allerdings könnte die Bewirtschaftung anders geregelt werden (Velofahrende priorisieren).
Präsenz des motorisierten Verkehrs auf der Kappellenstrasse reduzieren (Ansätze: Begegnungszone einrichten, Parkpplätze aufheben)	2	19	Stadt Bern		Auf Kosten von drei Auto-PP werden Veloabstellplätze geschaffen. Weitergehende Massnahmen (Verkehrsreduktion) erfordern ein umfassendes Projekt. Wird in der langfristigen Planung als Wunsch aufgenommen.
Durchgehende Velospur auf Bundesgasse schaffen	2	28	Stadt Bern		Aus Sicht Stadt Bern keine Priorität (durchgehende Radstreifen vorhanden). Wird in der langfristige Planung als Wunsch aufgenommen.
Dusche und Umkleidemöglichkeit einrichten	2	23, 24	AGG		Duschkmöglichkeiten sind in den Garderoben der Turnhallen bereits vorhanden. Daher ist dies eine organisatorische Frage wie die Schule dies Handhaben will.
Einrichten von Reparatur-/Pumpmöglichkeiten fürs Velo	2	22	AGG/Stadt/Schule		AGG: Gemäss dem Vorschlag der Stadt könnten Velopumpstationen errichtet werden. Da diese Stationen fix mit dem

				Untergrund verbunden werden und der Unterhalt geregelt werden muss, ist eine Koordination mit dem AGG nötig. Einfachere Lösungen (mobil) können von der Schule direkt angeboten werden.
E-Bike-Lademöglichkeit für Schüler und Lehrer zu Verfügung stellen	3	26	AGG	Heutigen Bedarf kann zurzeit anders gelöst werden (z. B. Batterie mitnehmen und im Gebäude laden).
Veloständer mit Anschliessmöglichkeiten bei Standort S9 (Schwarztorstrasse 5) platzieren	3	27	AGG/Schule	Anschliessmöglichkeiten sind bereits vorhanden auch wenn nicht optimal. Zusätzliche Anschliessmöglichkeiten können als JUP-Massnahme von der Schule eingegeben werden.
Weg zu gedecktem Veloabstellplatz im Innenhof beschildern.	3	30	AGG	Dieser Punkt wird aufgenommen und in Form vom JUP2018 realisiert.

3 Gymnasium Neufeld, Fachmittelschule Neufeld

Handlungsansatz	Prio	Objekt ID GIS	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Umgestaltung Bremgartenstrasse: Durchgehender Velostreifen/Veloweg (schulseitig) sowie Querungsmöglichkeit zu waldseitigem Veloweg schaffen	1	33, 24	Stadt Bern	Handlungsbedarf erkannt. Erste Massnahmenideen für die Velohauptroute entlang der Bremgartenstrasse liegen vor. Umsetzung wird aufwendig und erfolgt im Rahmen der Langfristplanung (2. Priorität). Kurzfristige Verbesserung der Querung für Velofahrende auf Höhe der Bushaltestellen sowie deutliche Veloführung bei der Zufahrt Richtung Schule werden von der Verkehrsplanung an die Hand genommen. Realisierung im Frühling 2018 realisiert. Möglichkeiten (z.B. Querung vom Fahrradweg waldseitig bei Einfahrt zur Schule und Herstellung von Warteflächen auf der Bremgartenstrasse) werden geprüft.
Provisorische Veloabstellplätze südöstlich des Hauptgebäudes durch festinstallierte Abstellanlage ersetzen	1	79, 80	AGG/Stadt	Wird als Input in die bevorstehende Gesamtanierung einfließen (Zeithorizont: 8 bis 10 Jahre). Stadt prüft ob ehemaliger geteilter Werkhof als Provi-

				sorium angeboten werden kann. Wichtiges Handlungsfeld aus Sicht ERZ.
Sicherheitsempfinden bei gedeckten Abstellplätzen nördlich der Schule verbessern (ev. mit Kameraüberwachung)	1	97	AGG	Wird als Input in die bevorstehende Gesamtsanierung einfließen. Kurzfristig keine Massnahmen, da Abstellplätze in der Tiefgarage i.O. sind.
Fahrverbote auf Zugangsweg im Süden entfernen	2	35, 36, 37	AGG/Stadt Bern	Fahrverbote werden in «Fussweg, Velo gestattet» umgewandelt. Publikation und Realisierung anfangs 2018 durch Stadt Bern, in Absprache mit AGG.
Wartebereich bei Bushaltestelle Lindenhofspital überdachen	2	32	Stadt Bern / Postauto	Anliegen ist durch Postauto zu bearbeiten. Hat wenig Zusammenhang mit dem Projekt.
Lichtsignalanlage beim Neufeld P+R für Fussverkehr optimieren	2	96	Stadt Bern	Die Stadt Bern überprüft derzeit alle Lichtsignalanlagen hinsichtlich Optimierungen für Fuss- und Veloverkehr.
Einrichten einer Reparaturmöglichkeit für das Velo (Pumpstation bereits vorhanden).	2	90	AGG/Stadt/Schule	AGG: Gemäss dem Vorschlag der Stadt könnten Velopumpstationen errichtet werden. Da diese Stationen fix mit dem Untergrund verbunden werden und der Unterhalt geregelt werden muss, ist eine Koordination mit dem AGG nötig. Einfachere Lösungen (mobil) können von der Schule direkt angeboten werden.

4 Gymnasium Kirchenfeld

Handlungsansatz	Prio	Objekt ID GIS	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Zusätzliche Anschliessmöglichkeiten in Veloabstellanlage schaffen	1	81	AGG	Wird als Input im Aussengestaltungsprojekt einfließen.
Längsparkierung auf Helvetiastrasse einseitig aufheben, so dass die Gefährdung des Veloverkehrs verringert wird	1	75	Stadt Bern	Wird in der Langfristplanung als Bedarf aufgenommen (Regime als Velostrasse kann zukünftig geprüft werden).
Velo-Querungsmöglichkeit beim Knoten Kirchenfeldstrasse / Bernastrasse schaffen	1	42, 78	Stadt Bern	Es besteht heute nur eine Querungsmöglichkeit via Fussgänger-Streifen bei LSA. Eine Verbesserung wird im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eiger-/Kirchenfeldstrasse (derzeit in

				Erarbeitung) geprüft.
Helvetiaplatz für Velo optimieren (Velos auf Trottoir, Queren Thun-/ Marienstrasse)	2	4, 77	Stadt Bern	Eine Verbesserung wird im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Helvetiaplatzes (derzeit in Erarbeitung) geprüft.
Zusätzliche Dusche und Umkleidemöglichkeit einrichten	2	85	AGG	Evaluationen mit der Schule zusammen ev. im Zusammenhang mit der UG Optimierung im kleinen Rahmen möglich.
Einrichten einer Reparaturmöglichkeit für das Velo (Pumpstation bereits vorhanden)	2	86	Schule	Die Stadt Bern hat Erfahrungen gemacht und kann Typempfehlungen liefern.
Schüler-Abstellplätze abends länger geöffnet lassen oder zusätzlichen, nicht abschliessbaren Schüler-Abstellplatz schaffen	2	94	Schule	Neu ist der Velokeller bis 19 Uhr und bei Schulanlässen bis 10 Minuten nach Anlassende geöffnet.
Bei der Ausfahrt vom Velokeller zur Helvetiastrasse Sichtverhältnisse Fussgänger/Velo verbessern. Mögliche Massnahmen: Bodenmarkierungen, Spiegel, Gehweg in Richtung Strasse bzw. weg von der (Haus-)mauer versetzen.	2	74	AGG / Stadt Bern	Markierungsmassnahmen auf beiden Seiten des Velokellers (Helvetiastrasse und Bernastrasse) in Planung, Realisierung im Frühling 2018 vorgesehen.
Fussgängerquerung bei Haltestelle Aegertenstrasse optimieren (kein Querungsschutz auf direkter Verbindung Haltestelle – Schule)	2	71	Stadt Bern	Wird in der Langfristplanung als Bedarf aufgenommen
Schulstandort behindertengerecht bzw. rollstuhlgerecht ausgestalten	3	82	AGG	Input wird im Hinblick auf die Gesamtanierung einfließen. Nicht in direktem Zusammenhang mit dem Projekt
Wartebereich bei Haltestelle Aegertenstrasse überdachen	3	38, 39	Stadt Bern bernmobil	Anliegen ist durch Bernmobil zu prüfen. Hat wenig Zusammenhang mit dem Projekt.
Trottoir entlang Kirchenfeldstrasse im Bereich des Gebäudes Bernastr. 43 verbreitern (heutige Engstelle). Ev. in diesem Zusammenhang die 2 MIV-Fahrspuren in Richtung Monbijoubücke auf eine reduzieren.	3	41	Stadt Bern	Handlungsbedarf wird anerkannt. Eine Verbesserung wird im Zusammenhang mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Eiger-/Kirchenfeldstrasse (derzeit in Erarbeitung) geprüft.

5 Technische Fachschule Bern, Standort Lorraine

Handlungsansatz	Prio	Objekt ID GIS	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Knoten Lorrainestrasse / Nordring umgestalten (Fussgängerquerung über die Lorrainestrasse auf „direktem Weg“ schaffen; Veloquerung von Lorrainestrasse zu Viktoriarain anbieten)	1	57, 58, 59, 69	Stadt Bern	Anliegen wird aufgenommen. Kurzfristige Massnahme Fussgängerquerung Lorrainestrasse und erleichterte Veloquerung via Furten wird durch Verkehrsplanung an die Hand genommen und wenn möglich 2018 realisiert.
Verbreiterung Gehbereich auf Verbindung Schulgebäude – Lorrainestrasse	2	60	AGG	Abklärungen in Arbeit für wiederholendes Tempolimitschild "30" für die Lorrainestrasse.
mehr Schutz für Velos auf Lorrainebrücke schaffen	2	68	Stadt Bern	Kurzfristige Verbesserung (breitere Velobereiche) 2018 vorgesehen.
Anschliessmöglichkeiten bei Velounterständen einrichten	2	64, 65	AGG	Einzelne sind bereits vorhanden. Zusätzliche Anschliessmöglichkeiten können als JUP-Massnahme von der Schule eingegeben werden.
Sichtweiten im Knoten Schulzufahrt – Lorrainestrasse prüfen; gegebenenfalls infrastrukturelle Anpassungen vornehmen	2	61	Stadt Bern	Wird durch Verkehrsplanung überprüft (ev. Umsetzung Kleinmassnahme)
Regelmässig polizeilich kontrollieren, ob entlang der Lorrainestrasse korrekt parkiert wird. Ev. Parkfelder überprüfen und mit Gewerbetreibenden nach Lösungen suchen.	2	62, 63	Stadt Bern	Anliegen (Kontrolle) wird der Kantonspolizei weitergeleitet. Langfristig sind Verbesserungen mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Lorrainestrasse geplant.
Schulstandort behindertengerecht bzw. rollstuhlgerecht ausgestalten	3	66	AGG	Im Hinblick auf den Standort Burgdorf werden wohl keine grösseren Investitionen getätigt. Hat keinen direkten Zusammenhang mit dem Projekt.
E-Bike-Lademöglichkeit für Schüler und Lehrer zu Verfügung stellen.	3	89	AGG	Im Hinblick auf den Standort Burgdorf werden wohl keine grösseren Investitionen getätigt.

6 Technische Fachschule Bern, Standort Felsenau

Handlungsansatz	Prio	Objekt ID GIS	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Verpflegungsangebot für Schüler in Schulinähe schaffen/erweitern	1	91	AGG / Schule	Zumietobjekt, daher nur beschränkte Einflussmöglichkeiten sowie geplante Standortaufhebung. Schule könnte Foodtruck oder ähnliches organisieren.
Überdachen des Veloabstellplatzes beim Haupteingang	2	48	AGG	Zumietobjekt, daher nur beschränkte Einflussmöglichkeiten sowie geplante Standortaufhebung. AGG gibt das Anliegen dem Besitzer weiter.
Abzweigung der (unteren) Zufahrt zur Schule verbessern; Tempo 30 auf Felsenaustrasse im Bereich der Schule/Bushaltestelle prüfen	2	44, 46	Stadt Bern	Wird durch Verkehrsplanung überprüft (ev. Umsetzung Kleinmassnahme)
Sämtliche Veloabstellplätze mit Anschliessmöglichkeiten versehen	3	49, 50, 93	AGG	Zumietobjekt, dito. AGG gibt das Anliegen dem Besitzer weiter.
Wartebereich Bushaltestelle Felsenaustrasse überdachen	3	45	Stadt Bern bernmobil	Anliegen ist durch Bernmobil zu prüfen. Hat wenig Zusammenhang mit dem Projekt.
Veloabstellmöglichkeit an Felsenaustrasse oberhalb des Steigungsbereichs schaffen, so, dass ab der Tiefenastrasse bis zum Abstellplatz nur eine geringe Höhendifferenz überwunden werden muss.	3	51	Stadt Bern / AGG	Zumietobjekt, dito. AGG gibt das Anliegen dem Besitzer weiter.

7 Handlungsbedarf aus weiteren Schulen

Handlungsansatz	Prio	Zuständig	Kommentar Umsetzung
Gymnasium Lebermatt: Sicherheit auf Morillonstrasse für den Veloverkehr verbessern	1	Stadt Bern	Handlungsbedarf wird anerkannt. Verbesserung bedingt vermutlich einen Ausbau der Strasse mit Landerwerb.
WKS: unsicheren Fussgängerstreifen wurde gemeldet.	1	Stadt Bern	Verbesserung der Gesamtsituation ist mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Effingerstrasse (Realisierung ab ca. 2019) geplant. Neuordnung der öV-Haltestellen und Aufhebung des Fussgängerstreifens.