

**Amt für öffentlichen
Verkehr und
Verkehrskoordination**

**Office des transports
publics et de la
coordination des transports**

Bau-, Verkehrs-
und Energiedirektion
des Kantons Bern

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

2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Bericht zur Fachkonsultation über den Planungsbericht vom 11.12.2013



10. Februar 2016

**Amt für öffentlichen Verkehr
und Verkehrskoordination**

Bau-, Verkehrs- und Energie-
direktion des Kantons Bern

Reiterstrasse 11

3011 Bern

Tel 031 633 37 11

Fax 031 633 37 20

www.aoev.bve.be.ch

info.aoev@bve.be.ch

Bearbeitung:
Bernhard Kirsch

Inhaltsverzeichnis

1	Teilnehmende Organisationen	4
2	Aktueller Stand der Planung und Umsetzung.....	5
3	Beantwortung der Stellungnahmen und Anträge im Einzelnen.....	6
3.1	Zum Planungsprozess	6
3.2	Zur Nachfrageprognose	6
3.3	Zur 2. Teilergänzung generell	8
3.4	Koordination mit anderen Planungen	11
3.5	Rollmaterial.....	15
3.6	Korridor Thun – Munsingen – Bern	15
3.7	Korridor Freiburg – Bern	16
3.8	Korridor Laupen – Bern.....	17
3.9	Korridor Langnau – Konolfingen – Bern	17
3.10	Korridor Biel – Bern.....	18
3.11	Korridor Lyss – Buren und Lyss – Kerzers	19
3.12	Korridor Thun – Belp – Bern	20
3.13	Korridor Solothurn/Langnau/Sumiswald-Grunen – Burgdorf – Bern	20
3.14	Korridor Hasle-Ruegsau – Konolfingen – Thun	22
3.15	Korridor Neuenburg/Payerne – Kerzers – Bern	22
3.16	Korridor Schwarzenburg – Bern.....	27
3.17	Korridor Worb – Bern und Unterzollikofen – Bern.....	28
3.18	Korridor Solothurn – Bern	28
3.19	Kosten und Finanzierungsmoglichkeiten.....	30
3.20	Weitere Bemerkungen	32

1 Teilnehmende Organisationen

Im Rahmen der "2. Teilergänzung S-Bahn Bern" plant der Kanton Bern zusammen mit den Nachbarkantonen und den betroffenen Bahnunternehmungen BLS, RBS und SBB die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern in den nächsten 10 bis 15 Jahren. Im Planungsprojekt wurden bis dato vier Zwischenberichte und der Planungsbericht erstellt:

1. Zwischenbericht	10. September 2008
2. Zwischenbericht	30. März 2009
3. Zwischenbericht	20. Februar 2012
4. Zwischenbericht	18. Juli 2012
Planungsbericht	11. Dezember 2013

Der Planungsbericht ist seit dem 17. Januar 2014 im Internet auf der Homepage des AÖV verfügbar. Von Mitte Januar bis Ende April 2014 führte das AÖV eine Fachkonsultation über den Planungsbericht durch. Die von der S-Bahn betroffenen Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (4), die Nachbarkantone (6), das Bundesamt für Verkehr und die betroffenen Ämter des Kantons Bern (6), an die S-Bahn anschliessende Transportunternehmungen (6) sowie die in der Begleitgruppe vertretenen Verbände (5) wurden zur Stellungnahme eingeladen, total 27 Organisationen.

Folgende Organisationen haben eine Stellungnahme abgegeben (total 14):

Amt für Umwelt und Energie des Kantons Bern	AUE	20.01.2014
beco, Berner Wirtschaft	beco	25.02.2014
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kt. SO	17.03.2014
Pro Bahn, Sektion Espace-Mittelland	Pro Bahn	01.04.2014
Tiefbauamt des Kantons Bern	TBA	02.04.2014
Kanton Freiburg, Amt für Mobilität	Kt. FR	11.04.2014
Regionale Verkehrskonferenz Biel – Seeland – Berner Jura	RVK 1	12.04.2014
Transports publics fribourgeois	TPF	16.04.2014
Bernmobil, Städtische Verkehrsbetriebe Bern	Bernmobil	24.04.2014
VCS Sektion Bern	VCS	24.04.2014
Kantonale Behindertenkonferenz Bern	kbk	25.04.2014
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM	25.04.2014
Postauto Schweiz AG, Region Bern	Postauto	01.05.2014
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern	IGOV	14.05.2014

2 Aktueller Stand der Planung und Umsetzung

FABI und STEP

Am 9. Februar 2014, also zwei Monate nach Vorliegen des Planungsberichts, wurde in der Volksabstimmung die FABI-Vorlage angenommen. Mit der Vorlage wurde auch der STEP Ausbauschnitt 2025 im Umfang von 6.4 Mrd. Franken beschlossen, d.h. die grossen Infrastrukturmassnahmen im Raum Bern, die Voraussetzung für die 2. Teilergänzung sind, sind beschlossen und können als finanziert betrachtet werden.

Im 2014 startete der Bund die Planungsarbeiten zum übernächsten Ausbauprogramm, dem STEP Angebotsschnitt 2030. Das BAV hat die Kantone aufgefordert, ihre Angebotsvorstellungen innerhalb der überkantonalen Planungsregionen einzubringen. Der Planungsraum Bern - Oberland des Kantons Bern ist der Planungsregion Westschweiz zugeordnet. Nach Konsultationen mit den Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen hat der Kanton seine Angebotsvorstellungen dem BAV eingereicht. Der Bericht steht auf der Homepage des AÖV zur Verfügung (STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern - Oberland. 28. November 2014).

Allfällige neue Erkenntnisse aus den STEP-Planungen sind in die Beantwortung der Stellungnahmen aus der Fachkonsultation eingeflossen.

Umsetzung der 2. Teilergänzung

Mit dem Fahrplan 2014 hat die Umsetzung der 2. Teilergänzung begonnen. Die Umsetzungsorganisation hat neben der eigentlichen Umsetzung auch den Auftrag, das Konzept wo nötig an veränderte Randbedingungen anzupassen. Dies war im vergangenen Jahr der Fall beim Rollmaterialeinsatz der BLS und beim Angebotskonzept 2025 des RBS. Diese Anpassungen sind in die Beantwortung der Stellungnahmen eingeflossen.

Die Umsetzung der 2. Teilergänzung bis und mit Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ist im Standbericht Nr. 1 vom 22.01.2016 dokumentiert. Er steht auf der Internetseite des AÖV zum Download bereit.

3 Beantwortung der Stellungnahmen und Anträge im Einzelnen

3.1 Zum Planungsprozess

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
AUE	Wir haben zu unseren Bemerkungen vom 27. September 2012 nichts weiteres beizufügen und nehmen zur Kenntnis, dass die damaligen Einwände, insbesondere der Erfolgskontrolle nicht Gegenstand dieser Konsultation sind. Unser Anliegen der Gesamtverkehrsbetrachtung im Sinne der Gesamtmobilitätsstrategie bleibt damit entsprechend wohl weiterhin unberücksichtigt.	–
RVK 1	Wir haben mit Genugtuung zur Kenntnis genommen, dass der Kanton ein umfassendes ÖV-Langfristkonzept erarbeiten will, wie wir dies in unserer Stellungnahme vom Oktober 2012 zum Zwischenbericht bzw. Weiterentwicklung S-Bahn Bern angeregt hatten. Leider liegt der für Anfang 2014 angekündigte Entwurf dieses Konzeptes noch nicht vor, womit die Einbettung der S-Bahnplanung in die ÖV-Gesamtplanung des Kantons noch nicht ausreichend ersichtlich ist.	Das Angebotskonzept Regionalverkehr, welches die Planungsregion bzw. der Kanton im Rahmen der Planungen zum STEP Ausbauschnitt 2030 erarbeitet und Ende November 2014 beim BAV eingereicht hat, gibt auch Auskunft über die längerfristige Entwicklung im Perimeter der S-Bahn Bern. Die RVK/RK wurden bei der Erarbeitung des Angebotskonzeptes einbezogen.

3.2 Zur Nachfrageprognose

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RVK 1	Mit grossem Interesse nehmen wir die Entwicklung der Nachfrage auf dem S-Bahnliniennetz zur Kenntnis. Auffallend ist, dass sich im Zeitraum 2007 - 2012 die Nachfrage auf den normalspurigen S-Bahnlinien im Gegensatz zu jener auf dem Meterspurnetz deutlich stärker entwickelt hat als prognostiziert, wie beiliegende Zusammenstellung zeigt: Im Durchschnitt aller Normalspurlinien inkl. den RE-Produkten nach Luzern und Neuchâtel wurde bereits nach fünf Jahren fast die Hälfte des für die 18 Jahre von 2007 bis 2025 prognostizierten Nachfragezuwachses erreicht - stets bezogen auf die jeweils stärksten Linienabschnitte.	Die Nachfrageentwicklung der letzten Jahre ist sehr erfreulich, zeigt sie doch, dass die Investitionen und Angebotsverbesserungen die angestrebte Wirkung entfalten. Es kann jedoch nicht davon ausgegangen werden, dass sich die z.T. stürmische Entwicklung der ersten Jahre nach 2005 mit gleichem Tempo fortsetzt. In den letzten Jahren hat sich das Wachstum vielerorts bereits verlangsamt. Es ist auch zu bedenken, dass zukünftige Tarifierhöhungen dämpfend auf die Nachfrage wirken werden. Gemäss den Vorgaben des BAV muss dieser Effekt bei den Nachfrageprognosen berücksichtigt werden.
RVK 1	Wir würden deshalb eine Aktualisierung der Nachfrageprognosen zumin-	Die Nachfrageprognose wurde bereits aktualisiert. Das GVM, auf welchem

	dest für jene Korridore begrüssen, wo die Nachfragesteigerung in den fünf Jahren 2007 - 2012 weit über den Erwartungen (zahlreiche Fälle) resp. klar unter den Erwartungen (vereinzelte Fälle) lag. Je nach Ergebnis dieser Aktualisierung wären u.U. gewisse Anpassungen am Zielkonzept 2025 vorzunehmen.	die Nachfrageprognose basiert, wurde 2013 aktualisiert ("Modellaktualisierung 2012"). Der neue Referenzzustand 2030 berücksichtigt auch die Angebotseffekte der 2. TE. Die Prognose wurde für die Planung des STEP Angebotsschritts 2030 verwendet, welche die Kantone bzw. die Planungsregionen im Auftrag und nach den Vorgaben des BAV durchgeführt hat. Ende November 2014 hat die CTSO das Angebotskonzept Regionalverkehr 2030 beim BAV eingereicht. Die RVK/RK wurden bei der Erarbeitung des Angebotskonzepts einbezogen. Eine Anpassung des Zielkonzepts der 2. TE ist nicht vorgesehen.
VCS	<p>Bei den Nachfrageprognosen wird bis 2025 mit einer generellen Zunahme um 52 % gerechnet, bis 2030 um weitere 13%-Punkten. Die Prognosen bezüglich Sättigung oder Entwicklung der verschiedenen Linienäste ist zum Teil nicht aktuell, bzw. nicht nachvollziehbar und müsste deshalb überarbeitet und plausibilisiert werden. Hierbei werden die Zahlen aus den Tabellen K-2 (S. 8) und Tabelle 3-1 (S. 34) verglichen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die S3+S31 Bern-Münchenbuchsee-Biel: Die Nachfrageentwicklung 2007 bis 2012 liegt bereits bei +50%. Gemäss Prognosen 2020 bleibt ein Entwicklungsschritt von lediglich 14% übrig. - Die S5/52 Bern-Neuenburg/Payerne: Die Nachfrageentwicklung 2007 bis 2012 liegt bereits bei 75% derweil die Prognose 2020 von lediglich 69% ausgeht. - Die S51 Bern-Brünnen: Zwischen 2007 und 2012 ist die Nachfrage um 8% gesunken. Derweil wird bis 2020 eine Entwicklung von +16% angenommen. - Der RE Bern-Neuenburg: Zwischen 2007 und 2012 ist die Nachfrage um 26% gesunken. Derweil wird bis 2020 eine Entwicklung von +43% angenommen. - Die S9 Bern-Unterzollikofen: Zwischen 2007 und 2012 ist die Nachfrage lediglich um 4% gestiegen. Derweil wird bis 2020 eine Entwicklung von +23% angenommen. 	
VCS	Die vom Bundesrat in Kraft gesetzte Verordnung des Raumplanungsgesetzes bedingt eine Anpassung des kantonalen Richtplans, was sich wiederum auf den RGSK auswirkt. Die Ergebnisse dieses Prozesses müssen bei der Überarbeitung und Plausibilisierung der Nachfrageprognosen berücksichtigt werden. Ansonsten könnten regionale ÖV-Überangebote entstehen, die den Druck auf nicht RPG-konforme Siedlungsentwicklungen erhöhen würden.	Die S-Bahn-Planung ist mit den RGSK und dem kantonalen Richtplan abgestimmt. Beide Planungsinstrumente berücksichtigen die Vorgaben der neuen Raumplanungsgesetzgebung. Die Hauptstossrichtung der 2. TE besteht in der Einrichtung des ¼h-Takts in der Agglomeration Bern (innerer S-Bahn-Perimeter). Im übrigen S-Bahn-Perimeter gilt das Ziel ½h-Takt. Der Perimeter der S-Bahn Bern wird nicht ausgedehnt. Die Gefahr von regionalen Überangeboten und nicht RPG-konformen Siedlungsentwicklungen durch S-Bahn-Ausbau besteht daher nicht.

		Die Nachfrageprognose wurde im Rahmen der STEP-2030-Planung aktualisiert. Die Nachfrageentwicklung bis zum Horizont 2030 wurde auf der Basis des kantonalen Gesamtverkehrsmodells unter Beachtung der Vorgaben des BAV abgeleitet (Bevölkerungsprognose, Erzeugungskennziffern, Tarifmassnahmen bis 2017, Modalsplit-Wirkungen).
VCS	Sind die Passagierprognosen der grossen Bauvorhaben im Wankdorf-City im Bereich der Haltestelle Wankdorf berücksichtigt worden? Es handelt sich bekanntlich um mehrere tausend Arbeitsplätze die mit den S-Bahnzügen zusätzlich befördert werden müssen, auch wenn die Mitarbeitenden zum Beispiel von Zürich her anreisen.	Ja. Die Entwicklung im ESP Wankdorf ist bei der Nachfrageprognose berücksichtigt worden. Mitarbeitende, die vom Fernverkehr umsteigen, die also vom Hauptbahnhof her kommen, benutzen die S-Bahn in Gegenlastrichtung, was für die Auslastung der S-Bahn günstig ist. Ausserdem beträgt die Reisezeit zwischen Hauptbahnhof und Wankdorf nur drei Minuten, so dass Stehplätze akzeptiert werden können.

3.3 Zur 2. Teilergänzung generell

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
beco	Aus volkswirtschaftlicher Sicht unterstützen wir den geplanten Weiterausbau der S-Bahn Bern sehr.	–
Kt. SO	Die Ergebnisse des Planungsberichts entsprechen in den Korridoren, welche Teilräume der Kantone Bern und Solothurn verbinden, unseren gemeinsamen Planungen.	–
Kt. SO	Der Bericht hat den Stand vom 11. Dezember 2013. Zahlreiche Rahmenbedingungen, insbesondere betreffend die Finanzierung der Bahninfrastruktur, haben sich mit der Annahme von FABI verändert. Aus unserer Sicht würde es sich empfehlen, den Bericht zu aktualisieren, sobald feststeht, welche Auswirkungen FABI auf die Finanzierung der Infrastruktur der S-Bahn Bern hat.	Der Kanton Bern hat zusammen mit den Partnern der 2. TE das Programm zur Umsetzung der 2. TE gestartet. FABI wirkt sich primär auf die Finanzierung der Infrastrukturmassnahmen aus und wird im Umsetzungsprogramm entsprechend berücksichtigt. Über die Umsetzung soll in einem jährlichen Standbericht informiert werden. Eine Aktualisierung des <i>Planungsberichts</i> ist nicht vorgesehen.
Pro Bahn	Unsere öV-Kunden-Organisation ist im Grundsatz mit dem Zielkonzept einverstanden, wenn auch uns eine raschere Realisierung, d.h. bis 2020 lieber gewesen wäre.	Die Schlüsselemente des Infrastrukturausbaus werden grösstenteils über Bundesprogramme finanziert. Eine raschere Realisierung ist deshalb nicht möglich.
Pro Bahn	Vorbehalte haben wir bezüglich der vorgesehenen Streckenausbauten, welche sich auf das betriebliche absolute Minimum beschränken. Hier erschiene uns ein grosszügigerer Ausbau, insbesondere längere Doppel-	Betriebsstabilität, Reserven für den Verspätungsfall und mögliche Kreuzungsverlegungen werden bei Streckenausbauten immer berücksichtigt. Am Schluss wird jedoch nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten beurteilt,

	spurabschnitte auf 1-Spur-Strecken erforderlich, damit im Störfall genügend Redundanz im S-Bahn-System bleibt. Dies ist z.Z. oft nicht der Fall.	wieviel Flexibilität sinnvoll ist.
Bernmobil	BERNMOBIL begrüsst den weiteren Ausbau des S-Bahn Netzes als Rückgrat des ÖV-Systems in der Region Bern. Die neuen Verknüpfungspunkte mit dem zukünftigen Tramnetz im Agglomerationskern erachten wir für attraktive Verbindungen und eine Entlastung der Innenstadt als sehr wichtiges Element des Zielkonzeptes.	–
Bernmobil	Unter Umständen wirken sich geänderte Abfahrtszeiten der S-Bahnen auf unsere Anschlussbeziehungen aus, was Anpassungen bei der Fahrplangestaltung der Buslinien bedingt. Wir bitten Sie deshalb, uns möglichst frühzeitig über die definitiven Fahrlagen der S-Bahnen zu informieren.	Bernmobil wird in den Gremien der RK, im Rahmen der regelmässigen Kontakte mit dem AÖV und durch die anschliessenden TU über Fahrplanänderungen informiert. Konzeptionelle Anpassungen werden im Rahmen eines Planungsauftrags der RK definiert.
RKBM	Im Grundsatz begrüssen wir die Angebotsverbesserungen im Rahmen der 2. Teilergänzung und insbesondere das Zielkonzept. Der Planungsbericht zeigt die möglichen Ausbauschritte für den Zeitraum bis 2025 auf. Insbesondere sind die absehbaren Verbesserungen für die Halte in Ausserholli- gen, Kleinwabern, Stöckacker oder Rosshäusern bis 2017-2020 erfreulich. Von zentraler Bedeutung sind die Verbesserungen, die mit der Annahme der FABI-Vorlage am 9. Februar 2014 gegenüber dem letzten Zwischenbericht realisiert werden können, v.a. der Viertelstundentakt im Abschnitt Flamatt-Bern-Münsingen.	–
RKBM	Noch nicht optimal sind die direkten S-Bahnverbindungen innerhalb der Kernagglomeration, insbesondere zwischen Brünnen/Köniz und Wankdorf.	Im normalspurigen S-Bahn-Netz hat es ein Ungleichgewicht der Linien von Westen und von Osten in den Bahnhof Bern. Es ist daher nicht möglich, <i>alle</i> Linien vom Westen in den Osten durchzubinden. Im Zielkonzept der 2. TE ist die maximal mögliche Anzahl durchgebunden. Wenn mehr Linien durchgebunden werden sollten, müsste man im Osten mehr S-Bahn-Linien einrichten, was (a) nachfragemässig nicht nötig ist und (b) erheblich mehr Betriebskosten verursachen würde. Das Konzept der 2. TE sieht mindestens halbstündliche Durchbindungen aus drei der vier S-Bahn-Korridore im Westen vor, und zwar aus Bern West (Brünnen), aus dem Wangental und dem Gürbetal. Lediglich aus dem Korridor Köniz/Schwarzenburg (S6) ist keine Durchbindung vorgesehen. Die S6 ist insofern ein Spezialfall, weil die Perronlängen im Korridor Schwarzenburg nur Züge bis 105 m Länge zulassen. Alle anderen von

		Bern ausgehenden Korridore werden mit Kompositionen bis 210 m Länge befahren.
RKBM	Unbefriedigend sind die - trotz Viertelstundentakt - zum Teil langen Übergangszeiten zwischen Halten der Kernagglomeration und dem Fernverkehr. Dies hat den aus Sicht der Siedlungsentwicklung unerwünschten Effekt, dass weiter vom Zentrum entfernte Stationen teilweise besser am nationalen Verkehr angeschlossen sind als zentrumsnahe Bevölkerungsschwerpunkte.	Die Fahrpläne der S-Bahn werden im Knoten Bern nicht prioritär auf die Anschlüsse zum Fernverkehr ausgerichtet. Erstens weil der überwiegende Teil der Fahrgäste die Stadt selber zum Ziel hat und nicht auf den Fernverkehr umsteigen will, zweitens weil es die betrieblichen Randbedingungen nicht zulassen (andernfalls wären erhebliche Ausbauten auf den Zufahrten erforderlich) und drittens weil S-Bahn-Linien meistens an den Endpunkten Anschlüsse herstellen sollen. Dennoch ist es im Zielkonzept gelungen, die Fernverkehrsanschlüsse der S1 v/n Freiburg und der S12 v/n Thun um ca. 5 Minuten zu verbessern.
RKBM	Im Zielkonzept bzw. in der langfristigen Entwicklung sollten unseres Erachtens auch die Regioexpress-Angebote auf halbstündlichen Verbindungen aufbauen. Die entsprechenden Systemtrassen und -kreuzungen sollten bei der Konzeption berücksichtigt werden. Stündliche RE-Züge ermöglichen zwar schnelle Verbindungen, weisen jedoch für mittlere Distanzen zu grosse Taktintervalle auf und lassen sich häufig schlecht mit halb- oder viertelstündlich verkehrenden Regional- bzw. Ortsbussen abnehmen	Die RE-Angebote sind differenziert zu betrachten. Der RE Bern - Solothurn verkehrt heute bereits im Viertelstundentakt. Der RE Bern - Neuenburg wird gemäss Zielkonzept im Halbstundentakt verkehren. In beiden Korridoren gibt es keinen parallelen Fernverkehr. Die RE Bern - Fribourg (- Bulle), Bern - Burgdorf (- Emmental) und Bern - Thun (- Lötschberg) sind ergänzende Angebote zu Fern- und S-Bahn-Linien. Die Taktdichte richtet sich nach der erwarteten Nachfrage. Regional- und Ortsbusse können am Fernverkehr oder der S-Bahn ausgerichtet werden. Beim RE Bern - Luzern, der ebenfalls entsprechend der Nachfrage nur stündlich verkehrt, betrifft es nur Trubschachen, wo keine andere direkte Verbindung nach Bern besteht.
Postauto	Grundsätzlich finden wir das Papier sehr gut geschrieben und spannend. Stossrichtungen und Planungen scheinen uns auf diese lange Sicht betrachtet in die richtige Richtung zu gehen. Wir möchten einfach dazu noch beliebt machen, dass der dem Eisenbahnverkehr nachgelagerte Busverkehr auch auf die oft häufigeren Taktkadenzen angepasst werden müsste, um ein durchgehend attraktives Angebot im Planungsgebiet anzubieten. Gerne unterstützen wir Sie dabei.	Über Taktverdichtungen im Busverkehr wird im Rahmen der regionalen bzw. des kantonalen Angebotskonzepts entschieden, welche alle vier Jahre erarbeitet werden.
IGöV	Wir gratulieren Ihnen zum sehr ausführlich abgefassten Bericht. Es werden darin sämtliche Bereiche der S-Bahn Bern umfassend abgehandelt und begründet, so etwa die zukünftige Nachfrage, der Rollmaterialeinsatz, die Abstellkonzepte, die notwendigen Infrastrukturen sowie die betrieblichen Aspekte und Besonderheiten aller Korridore. Von unserer Seite haben wir	-

	deshalb keine weiteren Bemerkungen und Ergänzungen anzubringen.	
--	---	--

3.4 Koordination mit anderen Planungen

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
TBA	Wir vermissen die Einbettung des Planungsberichts in die vorhandenen Instrumente der Raumplanung. So nimmt der Planungsbericht kaum Bezug zu den Strategien, Zielen und Massnahmen des Kantonalen Richtplans. Ebenso wenig setzt er sich mit den in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) der 1. Generation enthaltenen ÖV-Massnahmen auseinander und damit auch nicht mit den Agglomerationsprogrammen (AP) der 2. Generation. Erst recht macht der Planungsbericht keine Aussagen zur Abstimmung der für die S-Bahn Entwicklung nötigen Infrastrukturmassnahmen mit bahnfremden Verkehrsanlagen und -vorhaben.	Der in der 2. Teilergänzung dargestellte Ausbau des S-Bahn-Angebots ist koordiniert mit dem kantonalen Richtplan, sowohl hinsichtlich der strategischen Zielsetzungen als auch der Massnahmen. Bereits die im Planungsauftrag vorgegebenen Ziele – insbesondere das Ziel, im inneren S-Bahn-Perimeter den ¼h-Takt einzurichten – sind aus der strategischen Zielsetzung B33 des Richtplans abgeleitet: "Das Angebot der Berner S-Bahn wird als Stütze des Regionalverkehrs in der Hauptstadtregion Bern schwerpunktmässig in der Agglomeration Bern weiter ausgebaut..." Der Planungsbericht zeigt, wie dieses Ziel unter Berücksichtigung der nationalen Angebotsplanung und Ausbauprogramme erreicht werden kann. Alle für die 2. TE notwendigen Schlüsselemente des Infrastrukturausbaus sind A- oder B-Massnahmen in den AP V+S der 1. und 2. Generation, namentlich der Ausbau des Bahnhofs Bern, die Entflechtungen Wylerfeld und Holligen sowie der Ausbau im Aaretal (3. Gleis Gümligen-Münsingen) (Massnahmenblatt B_02). Die Massnahmen der 2. TE berücksichtigen und konkretisieren die im kantonalen Richtplan festgelegten Prioritäten (Massnahmenblatt B_04).
TBA	Wir beantragen, im Planungsbericht den Bezug zu den Instrumenten der Raumplanung herzustellen und insbesondere die Abstimmung mit den RGSK und den AP konkret vorzunehmen. Für die Agglomeration Thun heisst dies bezogen auf die AP-Massnahmen; - Begrüssst wird der vorgesehene Ausbau des Bahnhofs Steffisburg. Dies steht im Einklang mit dem Massnahmenblatt E3 (Kant. ESP Bahnhof Steffisburg). - Demgegenüber fehlen Aussagen zu den Massnahmen M1.1 und M1.2 (Schliessung der Bahnübergänge Töpfenweg und Untere Zulgstrasse, beides A-Massnahmen mit FF BLS). - Vermisst wird eine Aussage zum Massnahmenblatt E1.1 Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Thun resp. eine Beurteilung der Wirkung der	Es ist zu unterscheiden zwischen dem ÖV-Angebot, welches sich aus der Anzahl Linien, der Taktichte und der Anschlusssituation ergibt, und den konkreten Infrastrukturmassnahmen. Am ÖV-Angebot für Thun ändert sich im Prinzip nichts. Hier geht es vor allem um die Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten. Durch die ESP wird die Nachfrage steigen. Dies ist in der Nachfrageprognose und folglich in der Dimensionierung des S-Bahn-Angebots berücksichtigt. Die Koordination mit konkreten Massnahmen des AP wird bei der Variantenwahl, der Projektierung und der Umsetzung der Infrastrukturmassnah-

	<p>im Planungsbericht aufgezeigten Massnahmen in Bezug auf die Zielsetzung dieses Massnahmenblatts.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gravierend ist, dass bei der S-Bahn Bern-Münsingen-Thun kein Bezug zum Massnahmenblatt E2 Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord gemacht wird. In diesem Massnahmenblatt wird das langfristige Bedürfnis einer S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord dargestellt (C-Massnahme). Der Zeithorizont des Planungsberichts lässt eine Aussage zu dieser Massnahme zu. Diese Aussage ist auch nötig für die weiteren Arbeiten zur Realisierung des ESP. 	<p>men durch die jeweilige Bauherrschaft (BLS oder SBB) sichergestellt.</p> <p>Die im AP als langfristiges Bedürfnis angemeldete Haltestelle Thun Nord ist vom Kanton für STEP 2030 eingegeben worden.</p>
TBA	<p>Für die Agglomeration Burgdorf resp. die Region Emmental weisen wir auf folgenden Koordinationsbedarf hin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Massnahme Ausbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh mit Doppelspurabschnitt Richtung Burgdorf. - Ausbautvorhaben Haltestelle Burgdorf Buechmatt (Weiterentwicklung ESP 2 Burgdorf-Buechmatt) und ESP 4 Lyssach-Schachen-Buechmatt. 	<p>Die Koordination wird bei der Konkretisierung der Infrastrukturmassnahmen durch die jeweilige Bauherrschaft (BLS oder SBB) sichergestellt.</p>
TBA	<p>Das Tiefbauamt sieht zudem Abstimmungsbedarf mit den folgenden Sachplänen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strassenetzplan 2014 - 2029, RRB Nr. 761 vom 12. Juni 2013 - Sachplan Veloverkehr, Entwurf für die Mitwirkung vom Januar 2014 - Sachplan Wanderroutennetz, RRB Nr. 1212 vom 22. August 2012 	
TBA	<p>Einzelne im Planungsbericht aufgeführte Infrastrukturmassnahmen tangieren Kantonsstrassen. Besonderer Koordinationsbedarf besteht bei folgenden Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausbau Bahnhof Steffisburg, Sicherstellung bzw. zukünftige Linienführung des kantonalen Radweges. - Direkt beim Bahnhof Deisswil wird die Kantonsstrasse Nr. 234 gekreuzt. Die Verlegung des Bahnhofs hat Einfluss auf den Bahnübergang. Ebenfalls direkt betroffen ist die Kantonsstrasse Nr. 234 durch die Umfahrung Sinneringen. - Die neue Haltestelle Waldegg Köniz beeinflusst die Schliesszeit des angrenzenden Bahnübergangs Könizstrasse. Die Auswirkungen auf die Buslinie 17 (Könizstrasse) sowie auf den Verkehr auf der Turnier- und Könizstrasse sind nicht klar ersichtlich. Eine Gesamtbetrachtung über die Auswirkungen im Raum Anschluss Bümpliz-Turnierstrasse-Köniz ist durchzuführen. 	<p>Die Koordination wird bei der Konkretisierung der Infrastrukturmassnahmen durch die jeweilige Bauherrschaft (BLS, SBB oder RBS) sichergestellt.</p> <p>Für die "Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen" besteht eine Projektorganisation mit allen beteiligten Bauherrschaften (Gemeinde, TBA, STB) und dem AÖV.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Beim Ausbau Bahnhof Konolfingen erfolgt der Projektteil Verlängerung der Personenunterführung und die Erstellung Süd-Zugang mit Anbindung an die Burgdorfstrasse in Zusammenarbeit mit dem OIK II. Der Ausbau des Bahnhofs Konolfingen ist weiterhin mit dem OIK II zu koordinieren. - Mit der Bahnhofverschiebung Laupen wird auch die Kantonsstrasse angepasst. - Die Haltestelle Kleinwabern wird im Planungsbericht unter Kap. 2.2 Planungen in der Agglomeration Bern erwähnt. Die Planung muss in Zusammenarbeit mit dem OIK II stattfinden. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Haltestelle Kleinwabern im Zusammenhang mit der Tram Region Bern und der Tramverlängerung Kleinwabern von grosser Bedeutung ist. - Der Umbau des Bahnhof Seftigen ist verbunden mit der Verlegung und dem Ausbau der Kantonsstrasse. - Durch die Doppelspurausbauten und damit allenfalls verbundenen Taktverdichtungen werden die Schliesszeiten der Bahnübergänge beeinflusst. Die Auswirkungen durch die Änderung der Schliesszeiten auf den Verkehr sind jeweils genau zu betrachten. Im Speziellen betroffen sind die Kreuzungen mit der Kantonsstrasse in Belp und in Kehrsatz. - Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Moosseedorf und Zollikofen (S.89). Bei dieser Infrastrukturmassnahme handelt es sich um eine sehr wichtige Baustelle für das TBA-OIK III. In enger Zusammenarbeit mit der RBS kann die heute sehr gefährliche Unterführung aus den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts verbessert und insbesondere velotauglich neu gestaltet werden 	
TBA	<p>Parallel zur Bahn verlaufende Routen für den Veloverkehr sehr attraktiv sein können. Dies weil nur wenige Kreuzungen auftreten und die Steigungen gering sind. Wir regen daher an, das Potenzial von Doppelspur- und anderen Gleisusbauten für den Veloverkehr im Einzelfall abzuklären. Die TBA-Fachstelle Langsamverkehr steht dem AöV gerne beratend zu Seite. Wir verweisen konkret auf folgende Bahnvorhaben, die mit Blick auf den Sachplan Veloverkehr besonders zu erwähnen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem 3. Gleis von Gümligen nach Münsingen ist parallel zur Bahnlinie bis Rubigen eine neue Veloalltagsverbindung einzuplanen (vgl. Netzlücke Nr. 21 gemäss Mitwirkungsentwurf Sachplan Veloverkehr). Denkbar 	Die Koordination wird bei der Konkretisierung der Infrastrukturmassnahmen durch die jeweilige Bauherrschaft (BLS, SBB oder RBS) sichergestellt.

	<p>ist, dass die zum Bau des 3. Gleises nötige Baupiste anschliessend als Veloroute bestehen bleibt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Realisierung der Bahnhofsverlegung Laupen hat Einfluss auf die zukünftige Führung der kantonalen Veloalltagsroute zwischen Laupen und Neuenegg. - Je nach Umfang des Umbaus beim Bahnhof Konolfingen hat das Bauvorhaben einen Einfluss auf die zukünftige, in einer Studie festzulegende Führung des Veloalltagsverkehrs im Raum Konolfingen-Grosshöchstetten-Zäziwil. - Die Erstellung der Haltestelle Kleinwabern und des Ausbaus auf Doppelspur steht in engem Zusammenhang mit der im Sachplan Veloverkehr aufgeführten physischen Netzlücke Nr. 25 zwischen Wabern und Kehrsatz Nord. Dabei ist eine Veloalltagsverbindung parallel zur Bahnlinie einzuplanen. - Ausbau Bahnhof Steffisburg, Sicherstellung bzw. Linienführung des kantonalen Radweges. - Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz: Erhalt und Verbesserung vorsehen für den heute bestehenden kommunalen Radweg parallel zum Bahntrassee. <p>Der Neu- und Umbau von Haltestellen ist mit dem Bedarf von Park-and-ride-Anlagen (ausserhalb der Agglomerationen) und Bike-and-ride-Anlagen (an allen Bahnstationen) abzustimmen (vgl. auch Strassennetzplan 2014 - 2029, Anhänge 4 bis 6).</p>	
Kt. FR	Le quart d'heure dans l'agglomeration de Fribourg est un objectif à moyen terme (2025-2030) et non à long terme.	Wird bei der weiteren Planung und Umsetzung berücksichtigt.
Postauto	Es ist anzumerken, dass der TGV ab Bern bereits heute nicht mehr via Neuchatel fährt und somit die dortige Situation (Einspur Mauss) leicht entspannt hat.	-
Postauto	Wurde der Rückbau der Linie 3 nach Weissenbühl bzw. die Einkürzung der Linie 6 auf Worb-Bern HB nicht aufgeführt, weil diese Äste das Gegenstück zu Linien im Osten darstellen könnten?	Zum Zeitpunkt des Planungsberichts war noch nicht entschieden, welcher der beiden Tramäste aufgehoben werden sollte. Nach Ablehnung von TRB hat sich die Ausgangslage für die Tramplanung wieder geändert.

3.5 Rollmaterial

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
kbk	Dann stellen wir fest, dass über 2023 hinaus Rollmaterial verwendet wird (Lötschberger, NINA, Jumbo), bei welchem es bisher Schwierigkeiten mit den Schiebetritten gab. Die BLS hat entsprechende Nachrüstungen eingeleitet. Wir weisen darauf hin, dass ohne funktionierende Schiebetritte die spontane Benutzbarkeit für Rollstuhlfahrende auch bei umfassenden Umbauten der Perronanlagen nicht umgesetzt werden kann. Bei der Beschaffung neuer Fahrzeuge der genannten Typen ist deshalb darauf zu achten, dass diese von Beginn weg mit optimierten Schiebetritten ausgestattet werden. Falls das alte Rollmaterial weiter benutzt wird, ist im Auge zu behalten, ob die Nachrüstungen der BLS zu funktionierenden Lösungen führen werden.	Entgegen der Annahme im Planungsbericht wird es keine weitere Beschaffungen der genannten Rollmaterialtypen geben. Es trifft jedoch zu, dass diese Fahrzeuge über 2023 hinaus verwendet werden. Die BLS hat im Jahr 2014 die Schiebetritte saniert. Diese sind in Betrieb und funktionieren zufriedenstellend. Allfällige Störungen werden ausgewertet und analysiert.
RKBM	Unbefriedigend ist die Situation mit dem 40-jährigen und nicht mehr zeitgemässen Rollmaterial beim RE Bern-Langnau-Luzern sowie der S7 Bern-Worb, wo erst ab 2020 neue Züge vorgesehen sind.	Gemäss dem aktualisierten Rollmaterialkonzept der BLS werden die EWIII-Pendelzüge nicht mehr auf dem RE Bern-Luzern eingesetzt. Auf die Verlängerung mit einem Verstärkungsmodul kann in Zukunft verzichtet werden, was die Störungsanfälligkeit reduzieren dürfte. Im 2021 sollen die EWIII-Pendelzüge ausgemustert werden. Die Züge der S7 verfügen über ein Niederflurabteil und erfüllen damit bereits heute die Anforderungen des BehiG. Das Projekt zur Beschaffung der neuen Fahrzeuge, die ab 2020 auf der S7 eingesetzt werden sollen, verläuft planmässig.

3.6 Korridor Thun – Münsingen – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
VCS	Das S-Bahn-Angebot Richtung Berner Oberland war bisher bereits als gut zu bezeichnen. Praktisch alle erkennbaren Lücken werden nun im Planungsbericht auf befriedigende Art angesprochen. Der VCS begrüsst insbesondere: - die Behebung der engen Platzverhältnisse auf der S1 (ab Münsingen) durch konsequenten Einsatz von Doppelstockzügen und Viertelstundentakt ab Münsingen	–

	<ul style="list-style-type: none"> - die Erhöhung des Spielraums bei den Anschlussverhältnissen in Thun auf der Gürbetalinie; - die in Zukunft wieder mögliche Durchbindung Interlaken-Zürich. 	
VCS	Der VCS bedauert zum wiederholten Mal, dass das Projekt Pendlerbahnhof Thun in keiner Weise in die Planung eingeflossen ist.	Eine neue Haltestelle "Thun Nord" (beim ESP Thun Nord) wurde vom Kanton als STEP-2030-Massnahme beim Bund eingegeben. Gleichzeitig laufen Planungen, den Bahnhof Thun für die wachsenden Pendlerströme auszubauen und die Kapazitäten der Buszubringer zu erhöhen.
VCS	Eine gewisse Skepsis besteht in Bezug auf die Annahmen zu den nachgefragten Güterverkehrstrassen Richtung Lötschberg nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels. Wie realistisch sind die Annahmen? Die Angaben lassen vermuten, dass die heutige Nachfrage einfach fortgeschrieben wurde und der Einfluss des Abwanderns von Güterverkehr in den Gotthardbasistunnel unterschlagen wurde.	Die Annahmen zu den Güterverkehrstrassen basieren auf Vorgaben des BAV.
RKBM	Leider kann der ersehnte Viertelstundentakt zwischen Bern und Münsingen erst 2025 realisiert werden. Bis dann soll die Situation so gut wie möglich mit Zusatzzügen zu den Hauptverkehrszeiten entschärft werden.	Mit dem im Planungsbericht skizzierten Ansatz "HVZ optimiert" wird die erforderliche Kapazität mit Zusatzzügen bereitgestellt.
RKBM	Im Zusammenhang mit der Erstellung des dritten Gleises nach Münsingen soll geprüft werden, ob entlang der Eisenbahnlinie eine Veloverbindung realisiert werden kann (gem. kant. Sachplan Veloverkehr und regionaler Velonetzplanung).	Das Anliegen wird bei der Konkretisierung der Infrastrukturmassnahme einfließen.
RKBM	Ein halbstündlicher Schnellzughalt in Münsingen würde die Voraussetzungen für viertelstündliche Anschlussverbindungen schaffen.	Der geplante Viertelstundentakt der S-Bahn schafft ebenfalls gute Voraussetzungen für viertelstündliche Anschlussverbindungen. Für einen Halbstundentakt des RE bräuchte es ebenfalls umfangreiche Infrastrukturmassnahmen. Er könnte deshalb nicht früher eingeführt werden als die Verdichtung der S-Bahn.

3.7 Korridor Freiburg – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
Kt. FR	La nouvelle halte ferroviaire Fribourg St-Leonard s'appellera finalement Fribourg/Freiburg Poya.	-

RKBM	<p>Mit dem Zielkonzept können die Fernverkehrsanschlüsse in Bern für das Wangental endlich verbessert werden - gemäss aktuellem Planungsstand aber nicht für alle Haltestellen. Im Bericht sind die Gründe nicht dargelegt. Wir bitten Sie, die Machbarkeit von Halten in Oberwangen und Thörishaus Station nochmals abzuklären. Wir erwarten, dass sich der Kanton auch gegenüber dem Kanton Freiburg für diese Halte einsetzt.</p>	<p>Fahrplantechnisch wäre ein zusätzlicher Halt im Zielkonzept vermutlich möglich. Ob beide Halte möglich sind, müsste geprüft werden. Eventuell würde dann die Wendezeit in Freiburg zu knapp. Und dies wiederum birgt das Risiko der Instabilität im Fahrplan.</p> <p>Für die Haltepolitik der S1 im Zielkonzept spielen jedoch auch andere Faktoren eine Rolle. Die Haltepolitik der S1 ist ein Kompromiss zwischen den Forderungen nach beschleunigten Verbindungen der entfernteren Stationen (v.a. Düdingen, Schmiten, Flamatt) auf der einen Seite und der Verdichtung zum Viertelstundentakt für alle Stationen im engeren S-Bahn-Perimeter auf der anderen Seite. Die S1 basiert auf einer gemeinsamen Planung der Kantone Bern und Freiburg. Für den Kanton Bern besteht das Angebotsziel des Viertelstundentakts für alle Stationen im engeren S-Bahn-Perimeter nach wie vor. Er wird sich dafür einsetzen, dass die Möglichkeit von weiteren Halten der S1 als Option offen bleibt.</p> <p>Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass das Angebot für viele Stationen im Wangental in den letzten Jahren verbessert werden konnte. Die S11, die zwischen Flamatt und Bern nur einmal gehalten hat, gibt es nicht mehr. Die S1, die ab der Einführung des Angebots in der heutigen Struktur im 2009 nur zweimal gehalten hat zwischen Flamatt und Bern, hält heute viermal.</p>
------	--	---

3.8 Korridor Laupen – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	<p>Die Staffelung der S1 und S12 (ab 2025) zum Viertelstundentakt wird und die gegenüber dem Zwischenbericht wieder aufgenommene Durchbindung in Bern werden begrüsst. Von Interesse sind die neu schlanken Anschlüsse in Flamatt Richtung Freiburg.</p>	-

3.9 Korridor Langnau – Konolfingen – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	<p>Das Angebot auf dieser Linie und auf der Linie 340 Hasle-Konolfingen-</p>	<p>Die S-Bahn-Kreuzungen finden auf der Doppelspur bei Tägertschi statt.</p>

	<p>Thun leidet unter den schlechten Anschlussbedingungen im Knoten Konolfingen. Im Bewusstsein, dass aufgrund der vielen Abhängigkeiten der Spielraum stark eingeschränkt ist, sollten eine bessere Einbindung des Knotens Konolfingen (S-Bahn-Kreuzungen) und halbstündliche RE-Verbindungen zwischen Bern und Langnau langfristige Zielsetzungen für die S-Bahn Bern sein.</p> <p>Angesichts der teilweise wenig attraktiven Umsteigezeiten in Konolfingen sollte eine Option für Flügelzüge Richtung Biglen und evtl. Oberdiessbach offengehalten werden. Die abgebildeten Verkehrsströme geben das Potential nicht zufriedenstellend wieder, sondern widerspiegeln auch die Angebotsqualität.</p>	<p>Dies wird sich in Zukunft nicht ändern.</p> <p>Die im Rahmen von STEP 2030 durchgeführte Bedarfsanalyse hat gezeigt, dass für die Verdichtung des RE zum Halbstundentakt in absehbarer Zeit keine Notwendigkeit besteht.</p> <p>Flügelzugkonzepte haben nicht nur Vorteile. Nachteilig wären in diesem Fall vor allem der betriebliche Mehraufwand bzgl. Rollmaterial und der Zeitverlust auf der Hauptstrecke. Der Einführung von weiteren Flügelzugverbindungen im S-Bahn-Perimeter stehen wir deshalb kritisch gegenüber.</p>
RKBM	Das Rollmaterial der RE-Züge soll baldmöglichst ersetzt werden.	Gemäss dem aktualisierten Rollmaterialkonzept der BLS werden auch für die RE nach Neuenburg/La Chaux-de-Fonds und Brig/Zweisimmen neue Fahrzeuge beschafft. Sie sollen ab 2021 bzw. 2022 auf den RE-Linien eingesetzt werden.

3.10 Korridor Biel – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RVK 1	Der S3-Korridor Bern - Biel verzeichnete in der Periode 2007 - 2012 die stärkste Nachfragesteigerung (+ 50% im stärksten Linienabschnitt), was v.a. auf die Einführung der S31 und die Aufhebung des RE-Halts Münchenbuchsee zurückzuführen ist. Es ist absehbar, dass die mittel- und längerfristigen Nachfrageprognosen aus dem S-Bahn-Planungsbericht vom 11. 12. 2013 klar übertroffen werden: Der fürs Jahr 2025 prognostizierte Nachfragewert war bereits 13 Jahre zuvor zu 82% erreicht, derjenige fürs Jahr 2020 sogar zu 92%, was die Notwendigkeit einer Aktualisierung der Prognosen eindrücklich belegt	Im Rahmen der STEP-2030-Planung wurde die Nachfrageprognose aktualisiert. Es wurde kein zusätzlicher Handlungsbedarf ausgewiesen.
RVK 1	Angebotskonzeptionell sind im Korridor Bern - Biel bis 2025 keine Änderungen vorgesehen, und es besteht grundsätzlich auch kein Bedarf hierfür; denn das seit FP 2012 bestehende und durch den zusätzlichen S31- Halt in Schüpfen Ende 2013 nachgebesserte Konzept bewährt sich bestens, wofür die RVK sehr dankbar ist. Das Konzept ist insofern flexibel, als bald einmal die Verlängerung zusätzlicher S31-Kurse bis Biel und längerfristig	–

	vermehrt Doppeltraktion notwendig werden dürften.	
RVK 1	Wir rufen unsere Bereitschaft zu einem Zusatzhalt des RE Bern - Biel in Münchenbuchsee in den Randzeiten (ohne S31-Angebot) in Erinnerung, was u.E. angesichts ausreichender Zeitreserven problemlos machbar wäre. Die RVK würde es bedauern, wenn ein solcher pragmatischer Handlungsansatz zugunsten einer 10'000 Einwohner starken Gemeinde bloss wegen des Aspekts der geringfügigen Umlagerung von Erträgen (vom Regionalverkehr zum Fernverkehr) nicht umgesetzt wird.	Für die Zeit ohne S31-Angebot wurden bereits Massnahmen getroffen, indem das Angebot der Buslinie 36 angepasst wurde. Mit dem Bus 36 nach Zollikofen und von dort mit der S8 nach Bern. Die Verbindung ist zwar länger als mit der S3 bzw. S31, aber die Fernverkehrsanschlüsse sind so gewährleistet. Ausserdem haben sich RBS und BLS auf eine Kulanzregelung zur gegenseitigen Anerkennung der DV-Billette geeinigt.
VCS	<ul style="list-style-type: none"> - Mit der Einführung der "Mutze" auf der S3/S31 kann ein grosser Teil der Verkehrszunahme abgedeckt werden. - Es müssen genügend "Mutze" angeschafft werden, um eine Reserve zu haben, welche kurzfristig/flexibel für Umlaufverstärkungen eingesetzt werden kann. - Stärken /Schwächen der S3 in Biel evtl. ohne zusätzliche Abstellmanöver möglich (Stehenlassen des 1. Pendels nach Einfahrt im Abfahrtsgleis, besetzte Einfahrt des nächsten Umlaufes auf den noch stehenden Pendel im Abfahrtsgleis). - Es wird zusätzliche Verstärkungszüge S31 in den Hauptverkehrszeiten von und ab Biel brauchen. 	Die BLS hat im Dezember 2015 drei weitere "Mutz" bestellt, welche für Verstärkungen eingesetzt werden können.
RKBM	Nicht einverstanden sind wir mit der Aussage, dass bis 2025 keine Änderung des Angebots vorgesehen ist. Angesichts der schlechten Anschlüsse der S3 in Bern sollen die Verkehrszeiten der S31 schrittweise ausgebaut werden.	Für die Zeit ohne S31-Angebot wurden bereits Massnahmen getroffen, indem das Angebot der Buslinie 36 angepasst wurde. Siehe Antwort zur Eingabe der RVK 1.

3.11 Korridor Lyss – Büren und Lyss – Kerzers

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RVK 1	Nach den kürzlich erfolgten wertvollen Verbesserungen im Abschnitt Lyss - Büren sind im Korridor Büren - Lyss - Kerzers ausser den Massnahmen zur behindertengerechten Sanierung von Bahnhöfen keine weiteren konzeptionellen und infrastrukturellen Anpassungen geplant, was nachvollziehbar ist. Die RVK wird allerdings weiterhin auf einen schrittweisen Ausbau des Angebots von Verdichtungskursen Lyss - Büren (anstelle 35-minütiger Stand-	-

	zeiten in Büren) hinarbeiten. Im Korridor Lyss - Kerzers dürfte das bewährte Konzept mit Bahn-Studentakt Lyss - Kerzers und zwischendurch Bus-Studentakt Lyss - Aarberg auf längere Sicht ausreichen.	
--	---	--

3.12 Korridor Thun – Belp – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	Angesichts der schlechten Anschlüsse der S3 in Bern sollen die Verkehrszeiten der S31 schrittweise ausgebaut werden, dies auch im Zusammenhang mit der neuen Station Kleinwabern.	Über die Ausdehnung der Verkehrszeiten der S31 wird im Rahmen des Angebotskonzepts bzw. des Angebotsbeschlusses entschieden.

3.13 Korridor Solothurn/Langnau/Sumiswald-Grünen – Burgdorf – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
Kt. SO	<p>Leider konnten wir bei den Planungen zum Korridor Solothurn - Burgdorf nicht aktiv mitwirken, sondern sind lediglich punktuell - vor allem gegen Ende der Planungen - zu den möglichen Varianten befragt und in den Entscheidungsprozess einbezogen worden.</p> <p>Die Kaskade der Angebotsentwicklung macht in diesem Korridor leider die Umsetzung von Konzepten nötig, welche wir zwar als heutigen Arbeitsstand akzeptieren, die aber - sollten sie unverändert umgesetzt werden - weder bei uns noch bei den öV-Kunden uneingeschränkte Freude auslösen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reduktion des Regio Burgdorf - Solothurn auf die HVZ Montag bis Freitag (erfolgt). 2. 2020: Wegfall des Anschlusses in Burgdorf von Bern auf den Regio nach Gerlafingen – Solothurn jeweils in der Gegen-Lastrichtung. 3. 2025: Umstellung des Konzepts auf Bedienung der Strecke Solothurn - Burgdorf alternierend mit der S4 Solothurn - Burgdorf - Bern - Belp - Thun und dem Regio Solothurn – Burgdorf - Langnau. <p>Wir bitten Sie, vor Umsetzung des Schrittes 2020 gemeinsam mit uns die Rahmenbedingungen erneut zu prüfen, um zu klären, ob nicht gerade im Hinblick auf Pendler aus dem Raum Bern zu den Arbeitsplätzen im Raum</p>	In Absprache mit dem Kanton Solothurn wurde die Einführung des Halbstudentakts zwischen Burgdorf und Solothurn vorgezogen. Dieser, erst im Horizont 2025 vorgesehene Angebotsschritt wurde im Dezember 2015 umgesetzt.

	<p>Gerlafingen dieser Anschluss doch erhalten werden kann. Der Angebotsschritt 2025 enthält wesentliche Vorteile;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Halbstündliche Bedienung Solothurn - Burgdorf. 2. Eine Direktverbindung nach Bern pro Stunde mit der S4. 3. Günstigere Produktion des Reglos Solothurn - Burgdorf aufgrund der Durchbindung nach Langnau. <p>Leider bringt dieser Angebotsschritt auch folgende Nachteile mit sich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Verlust der heute bestehenden Fernverkehrsanschlüsse in Solothurn, zumindest, bis in einem späteren Angebotsschritt (STEP 2 oder später) der Fernverkehr zwischen Zürich und Ölten um eine Viertelstunde beschleunigt werden kann. 5. Wegfall der Flügelung der S4 in Burgdorf; damit kann die als Kompensation zu den wegfallenden Fernverkehrsanschlüssen in einem früheren Stadium der Planungen halbstündlich vorgesehene Direktverbindung Solothurn - Burgdorf - Bern nur stündlich angeboten werden. 6. Führung der S4 mit Halt an allen Haltestellen zwischen Burgdorf und Bern. <p>Wir begrüßen den Angebotsschritt 2025 im Grundsatz, bedauern jedoch den Wegfall der heute integralen Fernverkehrsanschlüsse dieser Strecke in Solothurn und der Möglichkeit zur Flügelung in Burgdorf. Wenn zu einem späteren Schritt - möglicherweise in STEP 2 oder STEP 3 - die Achse Zürich – Biel beschleunigt wird und der Fernverkehr in Solothurn um eine Viertelstunde versetzt verkehren kann, ist unbedingt darauf zu achten, die Anschlüsse der Strecke Solothurn - Burgdorf an den Fernverkehr wieder herzustellen.</p> <p>Ebenso sind die Rahmenbedingungen vor Umsetzung des Schritts 2025 erneut im Hinblick darauf, ob nicht doch eine Flügelung in Burgdorf und damit eine halbstündliche Direktverbindung möglich sind, zu prüfen.</p>	
Kt. SO	<p>Zur Milderung der Anschlussdefizite Burgdorf – Gerlafingen in Solothurn an den Fernverkehr bestehen heute keine Konzepte für eine Buslösung. Zugleich ist offen, ob und wann eine Fahrzeitverkürzung Zürich - Biel umgesetzt wird, welche es ermöglicht, die Anschlüsse wieder herzustellen. Die Möglichkeiten, ab 2025 busseitig für die Achse Gerlafingen - Biberist Fernverkehrsanschlüsse herzustellen, müssen im Zusammenhang mit der bis dahin stattfindenden Entwicklung des Busnetzes Solothurn beurteilt werden.</p>	-

Kt. SO	Wenn es ab 2025 keine Flügelung der beiden Äste der S-Bahn Solothurn - Burgdorf mehr gibt, halten wir es für sinnvoller, zwei getrennte Liniennummern für die Äste Bern - Burgdorf - Solothurn und Bern - Burgdorf - Sumiswald-Grünen zu vergeben, als für beide Äste die Liniennummer S4 zu verwenden.	Über die Nummerierung der S-Bahn-Linien im Zielkonzept – also wenn beide Verbindungen über Zollikofen führen – kann zu einem späteren Zeitpunkt entschieden werden.
RKBM	Wir begrüßen den systematischen Halbstundentakt der S-Bahn über Zollikofen. Die Durchbindung des RE aus Neuenburg in Bern über Burgdorf nach Konolfingen-Thun ist offenbar betrieblich motiviert und entspricht weniger einem Marktbedürfnis. Grundsätzlich wünschbar wäre eher eine Verknüpfung mit dem RE Bern-Langnau-Luzern.	RE-Durchbindungen nach Luzern wurden geprüft, aber vor allem aus betrieblichen und fahrplantechnischen Gründen verworfen. Mit dem nun vorgeschlagenen Konzept sind erhebliche Synergien zwischen dem RE Bern – Luzern und den Luzerner S-Bahn-Linien möglich.

3.14 Korridor Hasle-Rüegsau – Konolfingen – Thun

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	Angesichts der grossen Konkurrenzierung durch den MIV aus dem Raum Grenchen ist es bedauerlich, dass keine Direktverbindungen über Konolfingen nach Bern angeboten werden können. Der Kundennutzen wäre vermutlich grösser als die Durchbindung des RE in Burgdorf.	Flügelzugkonzepte haben nicht nur Vorteile. Siehe Antwort im Kap. 3.6

3.15 Korridor Neuenburg/Payerne – Kerzers – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
Pro Bahn	Wie wir aus der Presse entnehmen mussten, kann die BLS offenbar keine "Lötschberger" nachbestellen, da diese den neuesten Feuerschutzvorschriften bereits nicht mehr genügen. Damit werden die vorgesehenen betrieblichen Wechsel dieser Fahrzeuges in Neuenburg von der S5 auf die RE Ne-Bn (und weiter) und umgekehrt, nicht mehr möglich. Somit ist das vorgesehene betriebliche Konzept auf dieser Linie für 2017 und später zur Makulatur verkommen.	Der Rollmaterialeinsatz auf den BLS-Linien wurde überarbeitet. Für die RE-Linien Bern – Neuenburg (– La Chaux-de-Fonds) und Bern – Brig/Zweisimmen werden neue Fahrzeuge beschafft. Auch auf der S5 sollen die neuen Fahrzeuge eingesetzt werden. Somit ist das Betriebskonzept möglich.
Kt. FR	Nous sommes de l'avis que la voie de rebroussement pour les trains TPF à Ins devrait être incluse dans le prochain mandat de prestations (2017-	–

	2020).	
Kt. FR	Annexe Bb: en ce qui concerne la ligne Fribourg-Yverdon à l'horizon 2025, il y a lieu de signaler que le choix entre un noeud 00/30 ou un noeud 15/45 à Payerne n'est pas arrêté. Le choix définitif sera fortement influencé par les possibilités de correspondances à Fribourg, à Yverdon-les-Bains et à Payerne.	Mit einer Verschiebung der Abfahrtszeiten der Züge nach Payerne um 15 Minuten würden sich die Anschlüsse von der S1 verbessern. Die im Zielkonzept neue Lage der S1 gibt daher den Spielraum für einen 15/45er-Knoten in Payerne.
RVK 1	<p>Die Nachfrage im Bahnkorridor Bern - Neuchâtel / - Payerne hat sich in der Periode 2007 - 2012 unterdurchschnittlich entwickelt (+ 22% im stärksten Linienabschnitt). Wegen der einschneidenden Anpassungen des Angebotskonzeptes in diesem Korridor unterscheiden sich die drei Produkte bez. Nachfrageentwicklung extrem stark:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die S5/S52 (Bern - Neuchâtel/Payerne) verzeichnete im stärksten Linienabschnitt eine gewaltige Nachfragezunahme von 75%. Erklärungen hierfür sind der deutliche Angebotsausbau (zwei statt ein stündliches Kurspaar v/n Bern), die Einführung des Flügelzug-Systems (neu stündliche Direktverbindungen mit Murten und z.T. Führung bis Payerne), die neue Haltestelle Brünnen Westside, die stündliche Bedienung von Rosshäusern / Riedbach sowie die Aufhebung der RE-Halte Bümpliz Nord /Gümmenen. Die Nachfrageprognosen aus dem S-Bahn-Planungsbericht vom 11. 12. 2013 werden mit Sicherheit klar übertroffen werden, zumal ab FP 2017 zusätzliche Haltestellen bedient werden sollen, die S5 ab FP 2016 attraktivere Anschlüsse in Neuchâtel erhält und die S52 in einigen Jahren regelmässig bis Payerne geführt werden soll. Der fürs Jahr 2020 prognostizierte Nachfragewert war bereits acht Jahre zuvor übertroffen und jener fürs Jahr 2025 war bereits zu 93% erreicht. Dementsprechend dringlich erscheint eine Aktualisierung der Nachfrageprognose. Allenfalls sind auch massnahmenseitig Anpassungen nötig. - Der RE Bern - Neuchâtel hat demgegenüber wegen der Aufhebung des Halts in Bümpliz Nord und Gümmenen im stärksten Linienabschnitt 28% Nachfrage verloren. Der fürs Jahr 2025 prognostizierte Nachfragewert dürfte wohl erst einige Jahre nach dem Ausbau auf 30'-Takt zu erreichen sein - Die S51 (Bern - Brünnen) hat gegenüber dem bis Rosshäusern geführten Vorläuferprodukt S4 / S44 ebenfalls Nachfrage verloren (- 8%), wohl auch wegen des Wegfalls der Durchbindung nach Burgdorf. Da die Hal- 	Die Nachfrageprognose wurde im Rahmen der STEP-2030-Planung aktualisiert.

	testelle Stöckacker inskünftig auch durch die S5/S52 bedient werden wird, dürfte der fürs Jahr 2025 prognostizierte Nachfragewert trotz baulicher Weiterentwicklung in Brünnen und geplanter Liniendurchbindung nach Langnau nicht ohne weiteres zu erreichen sein.	
RVK 1	Gegenüber dem Zwischenbericht vom Herbst 2012 wurde der aktuelle S-Bahn-Bericht um das Konzept Broye-Seeland ergänzt, womit eine langjährige Phase der Konzeptunsicherheit endlich zu Ende ist. Das vorliegende Angebotskonzept 2025 bez. des Korridors Bern - Neuchâtel / - Payerne ist aus RVK-Sicht im Grossen und Ganzen sehr positiv zu bewerten. Wertvoll ist v.a. der Ausbau zum RE-Halbstundentakt Bern - Neuchâtel (mit der neu vorgeschlagenen Durchbindung Rtg. Burgdorf resp. Oberland) und die stündliche Direktverbindung Bern - Payerne, womit auch der von der RVK seit längerem gewünschte attraktive Anschluss in Kerzers für die Verbindung Biel / Lyss - Murten / Payerne angeboten werden wird.	-
RVK 1	Der halbstündliche RE (mit schlanken Anschlüssen in Neuchâtel abwechselungsweise nach Lausanne oder nach Genf) wird zu einer willkommenen Entlastung der S5/S52 im tendenziell überlasteten Abschnitt Bern - Kerzers führen. Solange die RE-Kreuzung in Müntschemier geplant ist und somit der zweite RE im Bahnhof kurz stillstehen muss, empfehlen wir die Nutzbarmachung dieses RE-Halts für Müntschemier.	Ein RE-Halt Müntschemier ist nicht aufwärtskompatibel. Langfristig soll der RE2 beschleunigt werden, um in Neuchâtel bessere Anschlussverhältnisse zu ermöglichen.
RVK 1	Demgegenüber sind wir der Auffassung (vgl. auch unsere Stellungnahme vom Okt 2012), dass die Flügelung der S52 in Kerzers resp. der Linienzweig bis Ins (mit jeweils 45-minütiger Standzeit) wegen der als bescheiden eingeschätzten Grenznachfrage (u.a. angesichts künftigen halbstündlichem RE-Halt in Ins) höchstens in den HVZ Sinn gibt, damit nicht eine Doppelkomposition bis Payerne verkehren muss. Bei einem Verzicht auf Flügelung der S52 in den Zwischenzeiten könnte auf die Doppeltraktion im Abschnitt Bern - Kerzers verzichtet (erhebliche Kosteneinsparung) und eventuell eine zusätzliche Haltestelle im Abschnitt Kerzers - Payerne bedient werden. Wir empfehlen diesbezüglich eine Konzeptüberprüfung.	Der Vorschlag wurde aufgenommen und dem BAV für die Aktualisierung des Referenzkonzepts Ausbaus Schritt 2025 gemeldet. In der Netzgrafik mit Stand 12.2015 ist das Angebot jedoch nicht korrekt abgebildet. Die Differenz wird mit dem BAV bereinigt.
RVK 1	Zu prüfen wäre zudem, in den HVZ das zweite stündliche Produkt Bern - Broyetal in Kerzers mit der S5 zu ver-/entkoppeln. Dadurch entstünde in den HVZ ein umsteigefreier 30'-Takt Bern - Murten (als Gegenleistung für die gegenüber heute verlängerten Reisezeit), und im Abschnitt Kerzers - Neuchâtel müssten in den HVZ keine Doppelkompositionen verkehren,	Gegen eine Flügelung der S5 spricht, dass im Horizont AS2025 die S5 produktionstechnisch mit dem 2. RE Bern – Neuchâtel verknüpft werden muss und dieser RE in Bern zudem mit dem RE nach BrigZweisimmen verbunden ist. Eine zusätzliche Flügelung hätte eine noch komplexere Produktion und damit ein potenziell höheres Stabilitätsrisiko zur Folge.

	was erheblich Kosten sparen würde und von der Kapazität her problemlos sein dürfte.	Ausserdem sind mit dem Halbstundentakt der Broye-Längslinie grundsätzlich auch Durchbindungen Lausanne – Murten – Kerzers möglich. Ein zusätzliches Flügeln wurde deshalb nicht aufgenommen, weil über die Durchbindung später entschieden werden kann.
RVK 1	Das zweite TPF-Produkt zwischen Fribourg und Ins betrifft die RVK nur am Rande. Unschön wirken die wenig attraktiven Anschlüsse in Murten für die Beziehung Kerzers - Fribourg und die gegenüber heute um vier Minuten verlängerte Fahrzeit Murten - Fribourg (31 Minuten Fahrzeit für eine 22 km lange Strecke!). Das Ziel einer gegenüber der Strasse konkurrenzfähigen Städteverbindung Neuchâtel - Fribourg wird damit leider bei weitem verfehlt. Wir orten hier konzeptionellen Nachbesserungsbedarf.	–
RVK 1	Eine Aufhebung der Bahnhofstabelle Zihlbrücke, wie auf den Seiten 81 und 113 (Netzgrafik) angedeutet, lehnen wir klar ab (vgl. Stellungnahme der RVK 1 vom April 2012), zumal keinerlei betrieblicher Nutzen daraus entstünde. Die Nachfrage ist zwar bescheiden, doch ist v.a. der touristische Nutzen im Sommerhalbjahr erheblich - insgesamt bewegt sich die Nachfrage in der Grössenordnung der Bahnhofstabelle Schafhausen I.E. und Bigenthai, wo im Falle einer Haltestellenaufhebung weit höhere Einsparungen möglich sein dürften.	Die Haltestelle Zihlbrücke wird nur aufgehoben, wenn es betrieblich zwingend erforderlich ist (z.B. Streckenkapazität oder Anschlüsse in Neuenburg). Die Abklärungen dazu im Rahmen des Streckenkonzepts der BLS sind noch nicht abgeschlossen.
RVK 1	Jegliche Durchbindung des RE Bern - Neuchâtel bringt aus Kundensicht Vorteile. Nebst der wertvollen künftigen RE-Durchbindung nach Burgdorf resp. Brig / Zweisimmen wäre eine stündliche Durchbindung in Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds / Le Locle sehr erwünscht.	Die Durchbindung des RE nach La Chaux-de-Fonds ist seit Dezember 2015 umgesetzt.
RVK 1	Irritierend ist, dass die Fahrzeit des RE Bern - Neuchâtel trotz neuem Rosshäuserntunnel immer noch 34 Minuten betragen wird, wodurch das seit Jahrzehnten deklarierte Ziel einer 30-minütigen Fahrzeit für die Städteverbindung Bern - Neuchâtel deutlich verfehlt wird. Die Fahrzeit wird im Jahr 2025 nur unwesentlich kürzer sein als 30 Jahre zuvor, als der RE zusätzlich Gümnen und Bümpliz Nord bediente.	Eine Fahrzeitverkürzung ist nicht möglich, weil der vorausfahrende TPF-Zug (S20) im Abschnitt Ins-Neuchâtel eine frühere Ankunft in Neuchâtel verhindert (zumindest bis Zugfolgezeit auf zwei Minuten reduziert ist). Das Angebot AS2025 wurde auf einer möglichst schlanken Infrastruktur (ohne grosse Ausbauten) für die Strecke Bern-Neuchâtel erstellt. Engpässe resp. Kreuzungspunkte bleiben bestehen.
TPF	Pour l'horizon 2025, il a été défini dans le cadre des travaux du groupe de travail «Broye-Seeland» que deux produits régionaux relieront Fribourg à Ins, dont un sur deux continue jusqu'à Neuchâtel. L'objectif à terme est d'offrir la cadence 30 minutes entre Fribourg et Neuchâtel avec un transbordement sur l'une des deux liaisons avec le RE Bern-Neuchâtel supplé-	Die Verlängerung der zweiten stündlichen Verbindung von Fribourg nach Ins erfordert eine Infrastrukturmassnahme in Ins, welche mit STEP 2025 nicht finanziert ist. Die Verlängerung der Züge nach Ins wurde durch die Planungsregion für den STEP-Ausbauschnitt 2030 eingegeben und wird derzeit bearbeitet.

	<p>mentaire. Les réflexions devront se poursuivre afin que les infrastructures de la gare de Ins soient adaptées à cette offre. Nous vous informons que dès la mise en service de la nouvelle gare de Münchenwiler-Courgeveaux, au plus tôt pour l'horaire 2017, la cadence 30 minutes pourra être instaurée entre Fribourg et Sugiez. Le train régional qui arrivera en fin de course à Sugiez pourrait circuler jusqu'à Ins et voire Neuchâtel en fonction de la faisabilité technique et de la demande. Ce prolongement est réalisable sans devoir engager de matériel roulant supplémentaire en raison de l'attente d'environ 40 minutes à Sugiez. Ceci permettrait des liaisons chaque 30 minutes de et vers Yverdon depuis Ins et Sugiez et de garder une liaison vers Lausanne attractive en raison du nouvel horaire des ICN sur la ligne du pied du Jura dès décembre 2015.</p>	
TPF	<p>Les études horaires en cours pour une diamétralisation des produits des lignes Bern-Neuchâtel et Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds pourraient offrir de nouvelles perspectives sur la ligne Bern-Neuchâtel. Ces horaires n'ont cependant pas encore été présentés dans les groupes de travail auxquels les TPF participent.</p>	<p>Die Durchbindung des RE Bern – Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds ist seit Dezember 2015 umgesetzt. Der Kanton Freiburg ist durch den federführenden Kanton Neuenburg über die Planungen informiert worden.</p>
TPF	<p>Dans le cadre de la modernisation des gares TPF entre Fribourg et Ins et pour votre Information, une longueur de quai de 150 m a été définie avec la possibilité de les prolonger jusqu'à 200 m à futur sans devoir modifier la position des aiguilles et des installations de sécurité.</p>	–
TPF	<p>Dans le cadre des travaux du projet de planification stratégique du RER Fribourg Freiburg, le canton de Fribourg a fixé comme objectif la mise en service à moyen-long terme d'un produit RegioExpress reliant Fribourg à Neuchâtel afin de réduire le temps de parcours. Cet objectif avait été fixé par le Conseil d'Etat fribourgeois en 2009. Dans le cadre des réflexions de CFF infrastructure pour la réalisation des plans cadres des gares de Fribourg et de Neuchâtel, nous avons demandé d'intégrer cet objectif. Cet élément devra être intégré dans les réflexions futures.</p>	<p>Dieses Anliegen ist durch die Planungsregion für den STEP-Ausbau Schritt 2030 eingegeben. Die Abklärungen von TPF, SBB und den Kanton Freiburg haben ergeben, dass umfangreiche Infrastrukturmassnahmen nötig wären bei einem vergleichsweise geringen Nutzen. Daher wird dieses Anliegen nicht mehr weiter verfolgt.</p>
RKBM	<p>Wir nehmen die langen Umsetzungshorizonte für die Wiedereinführung des Halbstundentakts in Riedbach, des Viertelstundentakts in Stöckacker sowie der Durchbindung der S-Bahn zwischen Brünnen und Wankdorf zur Kenntnis. Mit der Tatsache, dass nicht alle S-Bahnen Richtung Wankdorf durchgebunden werden können, wird das Ziel gemäss Kapitel 4, die „Cityschiene“ zu stärken, auch längerfristig nicht vollständig realisiert. Wir bean-</p>	<p>Als Cityschiene wird in Kapitel 4 der Abschnitt "Ausserholligen/Stöckacker – Wankdorf" bezeichnet. Auf diesem Abschnitt hat es heute acht durchgehende S-Bahn-Verbindungen pro Stunde und Richtung. Im Zielkonzept werden es 10 sein. Das Ziel "Stärkung der Cityschiene" ist damit erreicht.</p> <p>Es ist nicht möglich, <i>alle</i> Linien vom Westen in den Osten durchzubinden.</p>

	tragen vertieft zu prüfen, wie die „Cityschiene“ mit viertelstündlichen Verbindungen eingeführt werden kann, da das gemäss RGSK zu erwartende Verkehrswachstum in der Kernagglomeration nur zum Teil mit dem strassengebundenen ÖV bewältigt werden kann. Damit würde auch der Knoten Bern entlastet.	Im Zielkonzept der 2. TE ist die maximal mögliche Anzahl durchgebunden. Siehe dazu auch die Ausführungen im Kapitel 3.3.
RKBM	Wie im Bericht zutreffend festgehalten, kann der RE zwischen Bern und Neuenburg nicht an beiden Endbahnhöfen gute Anschlussbedingungen gewährleisten. Erfreut haben wir festgestellt, dass die Durchbindung nach Brig/Zweisimmen, wie in unserer Stellungnahme zum 4. Zwischenbericht angeregt, aufgenommen wurde.	–
RKBM	Über den Zeitpunkt der Aufhebung der Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü führt die Regionalkonferenz im Zusammenhang mit dem Busersatzangebot zurzeit eine Mitwirkung durch. Dieses Angebot ist zwingend auf den Zeitpunkt der Aufhebung einzuführen.	–

3.16 Korridor Schwarzenburg – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	Analog dem Korridor Bern-Kerzers würden auch auf dieser Linie viertelstündliche Durchmesserverbindungen ab Köniz Richtung Wankdorf einen grösseren Nutzen generieren als die Verlängerung des Viertelstundentakts nach Niederscherli.	Die S6 als Durchmesserlinie zu konzipieren, ist generell problematisch, da die Zuglängen im Korridor Bern - Schwarzenburg aufgrund der Stationslängen auf 105 m beschränkt ist. Auf allen anderen normalspurigen Linien der S-Bahn Bern beträgt die maximale Zuglänge 210 m. Dies ist im Perronlängenstandard so hinterlegt. Ein Ausbau des Korridors Bern - Schwarzenburg auf die Perronlänge 220 m wäre aufwändig und mit einem viertelstündlichen Angebot auch nicht notwendig. Die S6 bleibt daher bis auf weiteres eine Radiallinie.
RKBM (Stadt Bern)	Zur S-Bahnhaltestelle Waldegg weisen wir auch auf die Eingabe der Gemeinden Bern und Köniz hin. Im Zusammenhang mit der geplanten neuen Haltestelle Waldeck sind auch die Verknüpfungen mit dem übrigen öV-Netz (namentlich den Linien 6 und 17 zu untersuchen und gegebenenfalls zu verbessern.	Die Verknüpfung mit dem Feinverteiler wird bei der Konkretisierung der Massnahme berücksichtigt werden.
(Gde Köniz)	Der Gemeinderat macht erneut darauf aufmerksam, dass er sich mit Schreiben vom 6. November 2013 gegen die geplante neue S-Bahnhalte-	Die neue Haltestelle Waldegg ist Bestandteil der in der ZMB Bern Süd als Bestvariante gefundenen Variante S+T. Die Massnahme ist im RGSK und

	stelle Waldegg ausgesprochen hat. Die Auflistung dieses Vorhabens im Zielkonzept wird vor diesem Hintergrund in Frage gestellt.	im AP (1. und 2. Generation) sowie im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_04, ZE) enthalten. Sie wurde beim Bund für STEP 2030 angemeldet. Sie muss deshalb im Zielkonzept der 2. TE bleiben.
--	---	---

3.17 Korridor Worb – Bern und Unterzollikofen – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RKBM	Angesichts der geplanten grösseren Bahnhofsausbauten bzw. –Verschiebungen im Worblental sollte geprüft werden, ob diese bezüglich langfristiger Raumsicherung für den Einsatz von 180 m langen Zügen ausgelegt werden sollten.	Die Bedarfsanalyse im Rahmen der STEP-2030-Planung hat keine Notwendigkeit für 180m-Züge auf der S7 ergeben.
RKBM	Im Vergleich zu anderen Regionalzentren verfügt Worb zwar über einen guten Takt, hingegen sind die Fahrzeiten nach Bern sehr lang.	–
RKBM	Ein früherer Ersatz des Rollmaterials («Mandarinli») im Worblental als 2020 sollte aus unserer Sicht angestrebt werden.	Die auf der S7 eingesetzten Kompositionen sind mit einem niederflurigen Mittelwagen ausgestattet und zuverlässig im Betrieb. Das Beschaffungsprojekt für neues Rollmaterial für die S7 läuft. Ein früherer Ersatz ist nicht möglich. Eine Rollmaterialbeschaffung erfordert im vorliegenden Fall ihre Zeit, da keine Fahrzeuge "ab Stange" erworben werden können.
RKBM	Für die Verschiebung der Haltestelle in Deisswil ist rechtzeitig die Anbindung der geplanten Buslinie nach Ostermundigen inkl. Infrastruktur zu klären.	Das Projekt beinhaltet die Verschiebung der Haltestelle inkl. Zugängen. Die Einrichtung einer Bushaltestelle mit direkter Anbindung an die Bahnstation ist grundsätzlich möglich. Offen ist bis jetzt aber die Fahrroute einer allfälligen Buslinie (Erschliessung Siedlungsgebiet Bernapark resp. Linienendpunkt).

3.18 Korridor Solothurn – Bern

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
Kt. SO	An den Planungen im Korridor Schmalspur Bern - Solothurn haben wir im Rahmen des Teilprojekts 4 mitgewirkt. Die hier dargestellten Ergebnisse entsprechen den gemeinsamen Vorstellungen der Bestellerkantone und des RBS und sind geeignet, dem in diesem Korridor zu erwartenden Nach-	–

	fragezuwachs ein entsprechendes Angebot gegenüberzustellen.	
Kt. SO	Die Kategorie "B" des Aggloprogramms reicht unserer Ansicht, um diese Massnahme (Ausbau Bahnhof Solothurn) bis 2025 umzusetzen. Zudem ist diese Massnahme neu aus dem BIF zu finanzieren.	–
Kt. SO	Im Text steht als Ziel für 2025 eine Fahrzeitreduktion Solothurn - Bern von 37 auf 33 Minuten. Leider können wir die 33 Minuten Fahrzeit im Anhang in der RBS-Netzgrafik nicht finden. In der Netzgrafik beträgt die Fahrzeit 34 Minuten. Bitte Text und Netzgrafik einander angleichen.	Das Angebotskonzept 2025 wurde aktualisiert (s. Standbericht). Die Fahrzeit beträgt 34 Minuten.
RKBM	Die Massnahmen zur Beschleunigung des RE und zum Ausbau der S8 werden aus regionaler Sicht begrüsst, auch wenn sie für gewisse Halte mit Verschlechterungen verbunden sind. Anzustreben sind gute Anschlüsse in Worblaufen Richtung Worblental und Wankdorf, allenfalls auch mit einem Halt der RE.	Die Anschlüsse zwischen S7 und S8 in Worblaufen sind vorgesehen.
RKBM (Gde Fraubrunnen)	Zur speziellen Situation für Grafenried verweisen wir auf die Eingabe der Gemeinde Fraubrunnen. Für den Bahnhof Grafenried ergeben sich mit der geplanten Verlängerung der S8-Linie bis Bätterkinden bedeutende Verschlechterungen. Einerseits verlängern sich die Bahnfahrten für die Bahnkunden aus Grafenried und die Anschlussverbindungen in Bern wären nicht optimal. Für die Fahrt nach Solothurn müsste umgestiegen werden. Diese Veränderung würde provozieren, dass die Bahnkunden aus Grafenried resp. Bahnkunden aus naheliegenden Dörfern ohne Bahnanschluss auf andere Bahnhöfe (Fraubrunnen/Jegenstorf) ausweichen und dadurch zusätzlichen Park+Ride – Verkehr und folglich auch Parkplatzprobleme verursachen würden. Diese Verschlechterung ist für uns inakzeptabel. Aus folgenden Gründen können wir den Leistungsabbau für die Bahnkunden aus Grafenried nicht akzeptieren: - Nach dem Regionalen Gesamtverkehr- und Siedlungskonzept und der Stossrichtung der neuen Raumplanungsgesetzgebung wird die Siedlungsentwicklung vorwiegend entlang von Bahnlinien möglich sein. Für das Dorf Grafenried besteht damit grundsätzlich die Möglichkeit auch in Zukunft moderat zu wachsen. Mit dem geplanten Leistungsabbau wird die Attraktivität von Grafenried bedeutend beeinträchtigt. Damit wird der	Im Angebotskonzept 2025 wird Grafenried nicht mehr durch den RE bedient, sondern durch die verlängerte S8. Dadurch verlängert sich die Fahrzeit nach Bern von heute 18 auf zukünftig 22 Minuten und nach Solothurn muss man in Bätterkinden umsteigen. Für Grafenried bedeutet dies eine gewisse Angebotsverschlechterung. Es gibt allerdings auch Vorteile: Von Grafenried gelangt man z.B. direkt zu den Entwicklungsschwerpunkten Zollikofen und Worblaufen. An den ÖV-Erschliessungsgüteklassen für Grafenried, welche für die Raumplanung relevant sind, ändert sich mit der Bedienung durch die S8 nichts. Das neue Konzept wurde aus einer Korridor-Gesamtoptik heraus entwickelt. Ein wesentlicher Punkt ist dabei die bessere Nachfrageverteilung zwischen S8 und RE. Unter Berücksichtigung des "Fraubrunnen-Express" rechnen wir für die S8 mit einer Auslastung von 90% in der Spitzenstunde. Aber auch angebotsmässig entstehen durch die S8-Verlängerung im Korridor erhebliche Vorteile. Bätterkinden und Fraubrunnen werden zusätzlich zu den bestehenden RE-Verbindungen mit allen Stationen im Korridor di-

<p>Planungsfreiraum der fusionierten Gemeinde Fraubrunnen in planerischer Hinsicht massgeblich beschnitten und eventuell in eine für die Region eher ungewünschte Richtung beeinflusst.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf der Linie Bern-Solothurn wurden in Vergangenheit beträchtliche Summen in die Bahninfrastruktur investiert resp. es werden noch Investitionen in dreistelliger Millionenhöhe folgen. Mit dem geplanten Doppelspurausbau der Abschnitte Jegenstorf-Grafenried und Büren zum Hof-Schalunen Nord wird in der Gemeinde Fraubrunnen ein beträchtlicher Anteil an Kulturland zur Verfügung gestellt werden müssen. Im Weiteren verschlechtert sich wegen der zusätzlichen Züge der dorfinterne Verkehrsfluss aufgrund der geschlossenen Schranken. Nebst diesen Lasten gleichzeitig einen Leistungsabbau in Kauf nehmen zu müssen, ist für die Bevölkerung nicht nachvollziehbar. - Die Teilerweiterung sieht im Korridor Bern-Solothurn eine bessere Verteilung der Verkehrsnachfrage auf die beiden Produkte S8/RE vor. Im Planungsbericht S. 50 ist zu entnehmen, dass 2025 mit einer Auslastung der RE von 0.79 resp. der S8 von 1.36 ausgegangen wird. Die Auslastung der S8 wird im gesamten S-Bahn-Netz die höchste Auslastung haben. <p>Es bestehen alternative Angebotskonzepte für die Optimierung des Korridors Bern-Solothurn. Ein mögliches Konzept könnte darin bestehen, dass pro Stunde zwei Schnellzüge (ev. mit Halt in Bätterkinden oder Biberist) eingesetzt werden. Mit dem Einsatz von IR-Zügen würde sich die Verbindung spürbar um ca. 10 Minuten verkürzen. Gleichzeitig sieht der Konzeptvorschlag vor, dass die RE-Züge konsequent in Grafenried, Büren zum Hof und Schalunen halten. So könnte auf eine Verlängerung der S8-Linie verzichtet und der Bahnhof Grafenried in der RE-Strecke belassen werden. Es ist anzunehmen, dass damit Zugkompositionen und Investitionen in Rollmaterial eingespart werden können.</p>	<p>rekt verbunden, inklusive den Entwicklungsschwerpunkten Zollikofen und Worblaufen.</p> <p>Die Überprüfung des Angebotskonzepts, die im Rahmen der STEP-2030-Planung vorgenommen wurde, hat ergeben, dass die Beschleunigung des RE zwischen Bätterkinden und Bern umgesetzt werden kann. Auf die (nicht finanzierten) Doppelspurausbauten nördlich von Bätterkinden kann damit verzichtet werden.</p> <p>Alternative Angebotskonzepte, u.a. eine Variante mit einem beschleunigten RE (bzw. IR) mit weniger Halten, wurden geprüft. In der Bewertung mit den Kriterien Leistungsfähigkeit, Kosten und Angebotsqualität erwies sich die gewählte Variante mit der verlängerten S8 als die zweckmässigste Lösung. Der grösste Nachteil der Variante mit beschleunigten RE (IR) war, dass sich die Nachfrage sehr ungleichmässig auf die beiden Zugskategorien verteilt hätte. Die IR wären nicht ausgelastet gewesen, und die "normalen" RE hätten zu viel Nachfrage übernehmen müssen. Selbst mit 180m-Zügen wären die normalen RE im Halbstundentakt massiv überlastet.</p>
---	--

3.19 Kosten und Finanzierungsmöglichkeiten

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
RVK 1	Aufgrund der jüngsten Debatten im Grossen Rat ist anzunehmen, dass	Im Rahmen der 2. Teilergänzung sind nur Ausbauten vorgesehen, welche

	<p>auch der öffentliche Verkehr verstärkt ins Visier der Sparbemühungen geraten wird, weshalb unsere vor anderthalb Jahren geäußerten grundsätzlichen Bedenken ob des Ausmasses des Infrastruktur- und Angebotsausbauprogramms im S-Bahnperimeter (Zeitraum bis 2025) nach wie vor bestehen. Wir befürchten, dass wegen des äusserst kostenintensiven Infrastruktur-Ausbauprogramms und den Folgekosten infolge des Angebotsausbau im S-Bahn-Perimeter der Kanton Bern nicht genügend Mittel für den differenzierten Ausbau der übrigen ÖV-Infrastruktur und des übrigen ÖV-Angebots (Regional- und Ortsverkehr Bahn / Seilbahn / Tram / Bus) bereitstellen können wird.</p> <p>Wir erneuern deshalb unsere Empfehlung nach gewisser Verschlinkung des Ausbauprogramms 2015-2025 im S-Bahn-Perimeter, damit auch ausserhalb dieses Perimeters ausreichend Mittel für einen gezielten, bedarfsorientierten ÖV-Ausbau zur Verfügung stehen.</p>	<p>aufgrund der prognostizierten Nachfrage nötig sind. Bei der S-Bahn Bern sind auf den meisten Linien Angebotsausbauten nur mit Infrastrukturausbauten möglich. Diese Ausbauten haben einen ausserordentlich langen Vorlauf. Daher haben die Bahnplanungen im Vergleich zu den übrigen Verkehrsmitteln einen sehr weiten Planungshorizont.</p> <p>Die Befürchtung, wonach Mittel für den aufgrund des Bedarfs nötigen Ausbau bei Bus, Tram, Seilbahn oder dem regionalen Bahnverkehr nicht vorhanden seien, teilen wir aus Sicht des Kantons nicht, da im Rahmen der kommenden Angebotsbeschlüsse immer eine fachlich fundierte Abwägung von verschiedenen Anträgen für Angebotsveränderungen vorgesehen ist.</p>
VCS	<p>Der Bericht zeigt, dass das Angebot der S-Bahn Bern nur durch die Realisierung von fast 90 Infrastrukturmassnahmen - bei Kosten von rund 3,9 Mrd. CHF - ausgebaut werden kann. Klar ist auch, dass die notwendigen Infrastrukturmassnahmen im Perimeter S-Bahn nicht nur dem Personenverkehr, sondern auch dem Güterverkehr dienen, aber auch weitere Verbesserungen (u.a. BehiG, Sicherheit) mitbringen und deshalb durch verschiedene Gefässe finanziert werden können. Trotz der sehr erfreulichen Annahme der FABI-Vorlage, führt die damit verbundene Änderung der Bahninfrastrukturfinanzierung zu Unsicherheiten. Daneben ist die Entwicklung der kantonalen Finanzkraft ungewiss. Bisher hat sich das Parlament für ÖV-Infrastrukturausgaben ausgesprochen. Es stehen jedoch sehr viele Projekte mit einem hohen Kostenvolumen an, so dass mit einer harten politischen Auseinandersetzung zu rechnen ist. Weiter ist die für die 2. TE „fristgerechte“ Finanzierung von fünf (!) konzeptrelevanten Infrastrukturmassnahmen im S-Bahn-Perimeter nicht gesichert. Kommt hinzu, dass beispielsweise die 2. Tramachse Innenstadt ins Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland aufgenommen worden und im Februar 2014 vom Bundesrat als B-Projekt im Agglomerationsprogramm eingestuft worden. Damit steht nach heutiger Einschätzung der Finanzierungsbeitrag des Bundes ab 2019 in Aussicht. Voraussetzung ist, dass bis Mitte 2016 das Vorprojekt abgeschlossen und in die 3. Generation des Agglomerationsprogramm aufgenommen werden kann, jede zusätzli-</p>	-

	che Bestellung erhöht den Druck auf die übrigen Massnahmen. Der VCS ist der Meinung, dass dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs hohe Priorität eingeräumt werden muss und dass dafür die nötigen Mittel eingesetzt werden müssen.	
RKBM	Wir nehmen die für die Infrastrukturausbauten erforderlichen Finanzen zur Kenntnis und sichern Ihnen unsere Unterstützung für die anspruchsvolle Umsetzung der 2. Teilergänzung zu.	–
IGöV	Nach der positiv verlaufenen FABI-Abstimmung steht nun der Umsetzung der geplanten Ausbauschritte bis 2025 nichts mehr im Wege. Zu hoffen bleibt immerhin, dass auch die für den Betrieb des Angebots notwendigen Abgeltungsbeiträge zur Verfügung stehen und vom Grossen Rat bewilligt werden.	–

3.20 Weitere Bemerkungen

Absender	Stellungnahme / Antrag	Antwort
VCS	Behindertengerechtigkeit: Das eidgenössische Behindertengleichstellungsgesetz, welches seit 2002 in Kraft ist und bis Ende 2023 umgesetzt werden muss, schreibt vor, dass der öffentliche Verkehr allen Reisenden ungeachtet ihres Alters oder einer allfälligen Behinderung zugänglich sein muss. Diese Vorgabe muss insbesondere bei der Anpassung der Perronhöhen beachtet werden. Grundsätzlich sind Experten der Organisationen Procap, Behindertenkonferenz der Region Bern sowie dem Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband in die Planung einzubeziehen.	Den Vorgaben des BehiG wird bei allen Projekten grosse Bedeutung beigemessen. Die Experten der Behindertenorganisationen werden auf Projektebene regelmässig hinzugezogen.
kbk	Bei der Durchsicht des Planungsberichts stellen wir fest, dass bei einzelnen Bahnhöfen auf die notwendigen Anpassungsmassnahmen BehiG hingewiesen wird. Das macht den Anschein, als ob dieser Aspekt bei der ganzen Planung berücksichtigt wird. Was uns freut und was wir sehr unterstützen. Leider fehlt aber der Überblick: Wir finden im Planungsbericht keine Aussage zur Frage, ob es gelingt, den barrierefreien Zugang zur S-Bahn Bern bis Ende 2023 zu realisieren und wo es allenfalls Knackpunkte gibt und wie diese gelöst werden.	Die Transportunternehmungen sind zuständig für die Umsetzung des BehiG bis 2023. Sie reichen beim BAV die entsprechende Umsetzungsplanung ein. Die BehiG-Massnahmen standen deshalb bei der Planung der 2. TE nicht im Vordergrund. Im Zuge der nun folgenden Umsetzungsphase der 2. TE werden wir diesem Aspekt vermehrt Beachtung schenken.

RKBM	Verknüpfungspunkte mit dem Tramnetz: In der Tabelle 8.18 fehlt Gümligen.	Wird gegebenenfalls korrigiert. Das Kapitel 8.16 ist nach der Ablehnung von Tram Region Bern ohnehin nicht mehr aktuell.
------	---	--