



S-Bahn Bern

Kanton Bern

SBB AG

BLS AG

RBS AG



2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Standbericht Nr. 2

Bern, 04.03.2020

**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

Reiterstrasse 11
3011 Bern
Telefon 031 633 37 11
www.aoev.bve.be.ch
info.aoev@bve.be.ch

Projektoberleitung:

C. Aebi	AÖV
R. von Salis	SBB Infrastruktur (ab April 2018)
N. Germanier	SBB Infrastruktur (bis April 2018)
U. Schäffeler	BLS Personenverkehr
D. Wyder	BLS Infrastruktur
F. Schmid	RBS

Projektleitung:

T. Hofstetter	AÖV, Gesamtprogrammleiter (ab Juni 2018)
B. Kirsch	AÖV, Gesamtprogrammleiter (bis Juni 2018)
J. Joos	BLS P, Angebot und Rollmaterial Normalspur
U. Reinert	RBS, Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur Meterspur
B. Seydoux	SBB I, Infrastruktur Normalspur SBB
P. Fricke	BLS I, Infrastruktur Normalspur BLS

Version	Datum	Bemerkungen
0.1	20.12.2019	Entwurf für PL
0.2	03.02.2020	Definitiver Entwurf zur Genehmigung durch POL
1.0	04.03.2020	Definitive Version

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
1.1	Ausgangslage.....	2
1.2	Bisherige Publikationen und Standberichte.....	2
2	Zielkonzept 2. TE	3
3	Weiterführende Planungen	5
3.1	RE Konzept der BLS.....	5
3.2	STEP AS 2035	6
4	Umsetzungsstand der 2. TE im Überblick	8
5	Angebot und Rollmaterial Normalspur	10
5.1	Rollmaterialeinsatzkonzept.....	10
5.2	Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen.....	11
5.3	Die nächsten Arbeitsschritte	14
6	Angebot und Rollmaterial Meterspur	16
6.1	Zielkonzept und Angebotskonzepte 2020 und 2025	16
6.2	Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen.....	16
6.3	Die nächsten Arbeitsschritte	17
7	Produktion	19
7.1	Abstellanlagen Normalspur.....	19
7.2	Instandhaltungsanlagen Normalspur	22
7.3	Abstellung und Instandhaltung RBS	22
8	Finanzierung Infrastruktur	24
9	Infrastruktur SBB/STB	25
10	Infrastruktur BLS	27
11	Infrastruktur RBS	29
Anhang 1:	Abkürzungen	31
Anhang 2:	Nachfrage	33
Anhang 3:	Netzgrafiken	35
Anhang 4:	Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien	40
Anhang 5:	Rollmaterialeinsatz auf RBS-Linien	45
Anhang 6:	Angebotsvorhaben (Fahrplan und Rollmaterial)	47
Anhang 7:	Infrastrukturprojekte	51

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Ende 2007 lancierte der Kanton Bern zusammen mit seinen Partnern SBB, BLS und RBS die Planung der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern. Der Planungsfortschritt wurde in vier Zwischenberichten dokumentiert. Seit Dezember 2013 liegt der Planungsbericht vor.

Die Planungsphase war gekennzeichnet durch grosse Unsicherheiten bezüglich der Randbedingungen des Infrastrukturausbaus im Rahmen der nationalen Ausbauprogramme ZEB und STEP AS 2025. Die Umsetzung der 2. Teilergänzung begann bereits 2012 mit der Beschaffung der Doppelstockzüge der BLS und der Projektierung der Perronverlängerungen für die S1 und die S3. Die Umsetzung des Angebotsschritts 2014 begann also lange vor Fertigstellung des Planungsberichts. Die 2. TE wird etappiert umgesetzt. Das Zielkonzept der 2. TE hat den Planungshorizont AS 2025.

1.2 Bisherige Publikationen und Standberichte

Der vorliegende 2. Standbericht umfasst die Berichtsperiode vom Dezember 2015 bis Dezember 2018 (Fahrplan 2019). Zum Teil sind die Entwicklungen bis Mitte 2019 berücksichtigt.

Die wichtigsten bisherigen Publikationen zur 2. Teilergänzung:

- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht
AÖV, Bern 11. Dezember 2013
- Bericht zur Fachkonsultation über den Planungsbericht
AÖV, Bern 10. Februar 2016
- 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Standbericht Nr. 1
AÖV, Bern 22. Januar 2016
Der Standbericht Nr. 1 umfasst die Berichtsperiode von Dezember 2013 (Fahrplan 2014)
bis Dezember 2015 (Fahrplan 2016)

2 Zielkonzept 2. TE

Das Zielkonzept der 2. TE ist eng verknüpft mit dem STEP AS 2025. Das Angebotskonzept der 2. TE ist - bis auf drei Ausnahmen - im STEP AS 2025 enthalten. Diese Ausnahmen sind:

- der ¼h-Takt der S6 zwischen Bern und Niederscherli
- die neue Haltestelle Kleinwabern zwischen Wabern und Kehrsatz Nord
- die neue Haltestelle Waldegg zwischen Europaplatz und Liebefeld

Der ¼h-Takt der S6 und die Haltestelle Kleinwabern sind im STEP AS 2035 enthalten, welches das Parlament im Juni 2019 beschlossen hat.

Die Haltestelle Waldegg war nicht in der Botschaft zum AS 2035 enthalten. Das BAV beurteilte den Nutzen als zu gering. In Zusammenarbeit mit der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz hat das AÖV eine Erschliessungs- und Potenzialstudie zur neuen S-Bahn-Haltestelle in Auftrag gegeben (Schlussbericht 31.01.2018). Auf Basis dieser Studie kamen Bern und Köniz überein, die neue Haltestelle als langfristige Option beizubehalten und in der Nutzungsplanung für die entsprechende Flächensicherung zu sorgen. Eine Aufnahme in den AS 2035 wurde daher nicht weiter angestrebt. Die neue Haltestelle ist nicht im Parlamentsbeschluss enthalten. Die neue Haltestelle Waldegg wird aus dem Zielkonzept der 2. TE gestrichen.

Mit dieser Korrektur und der Aufnahme der beiden erstgenannten Massnahmen in den AS 2035 ist das Zielkonzept der 2. TE vollständig in die nationale Planung integriert.

Die Infrastrukturmassnahmen des AS 2025 sind zwingende Voraussetzung für das Zielkonzept der 2. TE.

Normalspur

Die Umsetzung des AS 2025 erfolgt unter Federführung des BAV. Über den Stand der Eisenbahnausbauprogramme berichtet das BAV in jährlichen Standberichten. Der Standbericht 2018 ist auf der Homepage des BAV publiziert. Das im Sommer 2014 veröffentlichte und im 1. Standbericht der 2. TE wiedergegebene "Referenzkonzept ZEB und STEP 2025, Stand 08.2014" wurde in den letzten Jahren mehrfach aktualisiert. Die aktuelle Version ist unter der Bezeichnung "Angebotskonzept AS 2025, Stand 10/2018" ebenfalls auf der Homepage des BAV verfügbar. Die Netzgrafik für die Region Bern mit den entsprechenden Hinweistexten befindet sich auch im Anhang 3 des vorliegenden Standberichts.

Das aktualisierte Angebotskonzept unterscheidet sich in folgenden Punkten vom Referenzkonzept von 2014:

- Der RE Bern - Freiburg und weiter hält auch in Düdingen und verlässt Bern zur Minute 50 statt 06. Der zusätzliche Halt in Düdingen wurde bereits mit dem Fahrplan 2019 eingeführt.
- Es wird jene S5 in Kerzers geflügelt, die Bern zur Minute 34 verlässt und nur bis Ins fährt, nicht die S5 Bern ab zur Minute 04. Das war ein Fehler in der alten Netzgrafik, der nun korrigiert wurde.
- In Neuenburg werden beide RE von Bern nach Le Locle durchgebunden. Dadurch ist die Verknüpfung der Umläufe von S5 und RE in Neuenburg nicht mehr nötig.

- Zwischen Belp und Bern sind sechs Zwischenhalte hinterlegt statt sieben. In der alten Netzgrafik war die neue Haltestelle Kleinwabern bereits enthalten. Die ist jedoch nicht Bestandteil des AS 2025 und musste deshalb entfernt werden.
- Es gibt weitere Unterschiede im Minutenbereich, welche jedoch für das Angebotskonzept nicht relevant sind, sowie einige Anpassungen ausserhalb des S-Bahn-Perimeters.

Meterspur

Über die Anpassung des Zielkonzepts des RBS wurde bereits im 1. Standbericht berichtet. Seitdem hat es keine weiteren Änderungen gegeben. Die Netzgrafik zum Angebotskonzept 2025 des Meterspurnetzes befindet sich im Anhang 3.

Im Sommer 2017 erfolgte eine Prüfung des RE-Konzepts durch SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign (I-FN). Auf Basis des AS 2025 kam I-FN zum Schluss, dass das RE-Konzept im Raum Mittelland nicht infrastrukturneutral umsetzbar wäre.

Anfang 2018 war – nach Vorlage eines ersten BLS-Planungsberichts – zunächst vorgesehen, die weiteren Arbeiten mit einem Planungsauftrag AÖV Kt. Bern – BLS – SBB Infrastruktur, basierend auf der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern resp. dem weitgehend deckungsgleichen AS 2025 durchzuführen. Gespräche mit dem AÖV, dem BAV und SBB Infrastruktur führten jedoch zur Erkenntnis, dass ein Aufsetzen auf AS 2025 nicht kongruent mit dem übergeordneten Planungsprozess des Bundes wäre. Die Kapazitätssicherung der einzelnen Verkehrsarten auf dem normalspurigen Schienennetz erfolgt mittels Netznutzungsplänen (NNP), welche jährlich aus dem übergeordneten Netznutzungskonzept (NNK) auf Basis des jeweils gültigen Referenzkonzepts hergeleitet werden. Für einen verbindlichen Einbezug der Planung in die Prozesse des Bundes wurde daher entschieden, die weiteren Umsetzungsprüfungen im Rahmen des offiziellen Planungsprozesses AS 2035 vorzunehmen.

Im STEP Ausbauschnitt 2035 sind einige Konzeptideen des RE-Konzepts eingeflossen (z.B. die halbstündliche Systematisierung Bern – Burgdorf). Die fahrplantechnische Prüfung weiterer Angebotsselemente erfolgt über die Optimierungsanträge des STEP-Prozesses (z.B. Halbstundentakt des RE Bern – Langnau).

Das BAV hat am 12. Juni 2018 verfügt, dass die BLS neu die Konzession für die zwei Fernverkehrslinien Bern - Biel und Bern - Burgdorf - Olten erhält. Die SBB hat sich juristisch gegen die Vergabe der zwei Fernverkehrslinien an die BLS gewehrt. Im Sommer 2019 haben sich die BLS und die SBB mit Vermittlung des Bundes und des Kantons Bern geeinigt: Die BLS wird ab Dezember 2019 Bern - Biel und ab Dezember 2020 die Linien Bern - Burgdorf - Olten und Bern - Neuenburg - La Chaux-de-Fonds führen. Die BLS betreibt die Linien unter der Fernverkehrskonzession der SBB.

3.2 STEP AS 2035

Das Zielkonzept der 2. TE wird mit dem Ausbauschnitt 2025 grösstenteils umgesetzt sein. Der Ausbauschnitt 2025 ist das Referenzkonzept für den Ausbauschnitt 2035. Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Jahr 2014 die Kantone aufgefordert, in den Planungsregionen ihre Angebotsvorstellungen zum Ausbauschnitt 2030/35 einzubringen. Das Ziel des Ausbauschnitts ist die Reduktion der 2030 resp. 2035 zu erwartenden Überlasten auf dem Schienennetz.

Der Planungsraum Bern-Oberland gehört zur Planungsregion Westschweiz. Die Hintergrundinformation zur Einreichung der Angebotskonzepte des Kantons Bern ist im Bericht "STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern - Oberland" vom 28. November 2014 dokumentiert. Aus dem Zielkonzept der 2. TE sind im Ausbauschnitt 2030/35 noch der Viertelstundentakt Bern - Niederscherli und die neue Haltestelle Kleinwabern zu realisieren. Zur Bereitstellung ausreichender Kapazität ist im Perimeter der S-Bahn Bern zwischen Bern und Thun sowie zwischen Bern und Burgdorf ein Angebotsausbau notwendig. Im Aaretal gab es verschiedene Varianten, da die Kapazität vom Angebot des Fernverkehrs abhängig ist. Zwischen Bern und Burgdorf sind 4 S-Bahnen pro Stunde notwendig. Mit der neuen Haltestelle Thun Nord würde der dortige Entwicklungsschwerpunkt durch die S-Bahn Bern direkt erschlossen.

In der Vernehmlassung waren sich alle Kantone einig, dass 12 Mrd. Franken investiert werden sollen. Daher wurde der Stand der Variante AS 2030 nicht weiter vertieft. Für den AS 2035 (12 Mrd.) wurden 2 Varianten geprüft: Eine Variante mit einer 15-minütigen Verschiebung (Plateaudrehung) der FV-Züge von Bern nach Lausanne und Luzern und eine Variante ohne Plateaudrehung mit diesen beiden FV-Zügen in den Knoten x.00 und x.30.

Aus Sicht des Kantons Bern sprechen verschiedene Punkte für die Plateaudrehung. Dank der 2. TE der S-Bahn Bern verkehrt der Regionalverkehr in Bern in der Kernagglomeration $\frac{1}{4}$ stündlich. Der FV Zürich – Bern wird 2035 ebenfalls $\frac{1}{4}$ -stündlich verkehren. Mit diesen Voraussetzungen lassen sich durch die Plateaudrehung die Züge und die Bahnhöfe gleichmässiger auslasten. Bei den Anschlussbeziehungen gäbe es zwar auch einige Verschlechterungen, insgesamt überwiegen jedoch die Vorteile da insbesondere die S-Bahnlinien zu den Minuten 08/22/38/52 stark verbesserte Anschlüsse erhalten.

Der Bundesrat hat Ende 2018 die Botschaft zum Ausbauschritt 2035 erlassen. Die Botschaft ist im Internet publiziert. Im Raum Bern waren bis auf die Haltestelle Thun Nord sämtliche für die S-Bahn relevanten Angebotsziele enthalten. Es wurde die Variante ohne Plateaudrehung gewählt. Der enthaltene Ausbau des Lötschbergbasistunnels ermöglicht es, die Kapazität im Aaretal mit je halbstündlichen Zügen zwischen Bern und Interlaken sowie Bern und Brig zu gewährleisten. Einen Überblick über die für die S-Bahn Bern relevanten Angebotsziele in der Botschaft des Bundesrats zum AS 2035 gibt die folgende Tabelle.

Tabelle 3-2: Angebotsziele AS2035 in Botschaft und im Parlamentsbeschluss

Angebotsziel	Botschaft AS 2035	Beschluss AS 2035
Bern – Niederscherli $\frac{1}{4}$ h-Takt (Zielkonzept 2. TE)	x	x
Haltestelle Kleinwabern (Zielkonzept 2. TE)	x	x
Bern – Burgdorf $\frac{1}{2}$ h-Takt RE (total 6 statt 5 Züge)	x	x
Kapazität Aaretal mit 4 FV-Zügen	x	x
Neue Haltestelle Thun Nord		x
Bern - Tiefenau - Zollikofen $7\frac{1}{2}'$ -Takt S8	x	x
Bern - Deisswil Ausdehnung $7\frac{1}{2}'$ -Takt S7 bis Deisswil	x	x

Das eidgenössische Parlament hat am 21. Juni 2019 die Botschaft zum Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur gutgeheissen und dabei die Vorlage um einige Projekte ergänzt (z.B. Thun Nord). Insgesamt hat das Parlament für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur 12.89 Mrd. Franken gesprochen. Die Beschlüsse zum Ausbauschritt 2035 sind voraussichtlich zu Beginn 2020 rechtskräftig.

Das BAV und die SBB integrieren derzeit die zusätzlichen Massnahmen im Angebotskonzept und erarbeiten parallel eine Umsetzungsplanung für die Infrastrukturmassnahmen.

4 Umsetzungsstand der 2. TE im Überblick

In der 2. TE wurden folgende Meilensteine erreicht (*kursiv die in der Berichtsperiode 2016 - 2018 erreichten Meilensteine*):

- Die Beschaffung der 28 BLS-Doppelstockzüge ist abgeschlossen. Sie verkehren auf den Linien S1, S3, S31 und S6 – auf der S1 und der S3 auch in Doppeltraktion, d.h. mit einer Zuglänge von 206 m. An 14 Stationen auf den Strecken Fribourg – Bern – Thun und Biel – Bern wurden Perronanpassungen vorgenommen. Die BLS hat weitere 3 Dosto-Züge beschafft (aus Option). Diese zusätzlichen Fahrzeuge dienen v.a. zur Verstärkung weiterer frequenzstarker Züge der S1 und der S3/S31 (ab 2018).
- Die neue Haltestelle Fribourg Poya wurde in Betrieb genommen und die S1 hält zusätzlich in Bern Europaplatz (vormals Ausserholligen).
- Die S44 fährt bis Solothurn; zwischen Burgdorf und Solothurn ergibt sich zusammen mit dem Regio Solothurn – Burgdorf – Thun der Halbstundentakt.
- Die S4/44 fährt auch am Abend bis Thun, die S3 ganztägig nur bis Belp.
- Einsatz von Lötschberger-Triebzügen auf dem RE Bern – Luzern (3 von 4 Umläufen).
- Die BLS hat das Projekt zur Beschaffung von neuen S-Bahn- und RE-Fahrzeugen gestartet. Die Rollmaterialeinsatzplanung wurde entsprechend dem Beschaffungsplan überarbeitet.
- Der RBS konnte die 2. Tranche der NExT-Beschaffung in Betrieb nehmen. Der RE Bern – Solothurn wird integral mit NExT-Fahrzeugen betrieben. Der ¼h-Takt des RE in der HVZ konnte ausgebaut werden (neu auch in Gegenlastrichtung).
- Der Neubau des Bahnhofs Biberist RBS (Taktkreuzung RE im ¼h-Takt) wurde abgeschlossen, inkl. Doppelspurinsel Biberist Süd.
- Die S8 verkehrt integral mit Seconda-Triebzügen (in Doppeltraktion Zuglänge 120 m). Dadurch konnte die Kapazität erhöht und der ¼h-Takt bis Jegenstorf ausgedehnt werden.
- Der RBS hat ein neues Angebotskonzept für den Korridor Bern – Solothurn erarbeitet. Das neue Zielkonzept 2025 ermöglicht die Beschleunigung des RE und kommt ohne die (nicht finanzierten, weil nicht im STEP AS 2025 enthaltenen) DS Bleichenberg und Bätterkinden Nord aus.
- *Bestellung der neuen einstöckigen S-Bahn- und RE-Fahrzeuge: Die BLS hat bei Stadler 52 FLIRT4-Triebzüge bestellt.*
- *Alle 4 Umläufe des RE Bern – Luzern werden mit Lötschberger-Triebzügen gefahren. Keine EWIII-Kompositionen mehr im Einsatz.*
- *Inbetriebnahme des neuen Rosshäuserntunnels, ½h-Takt für Rosshäusern, Aufhebung der Bahnhaltestelle Ferenbalm-Gurbrü. S52 hält auch in Stöckacker (3 Züge/Std).*
- *Der RBS hat bei Stadler 14 neue S-Bahn-Fahrzeuge ("Worbla") als Ersatz bestellt. Die Ablieferung erfolgt bis Ende 2019.*
- *Der ¼h-Takt Bern – Niederscherli und die Haltestelle Kleinwabern wurden vom Bundesrat in die Botschaft zum AS 2035 aufgenommen. Das Parlament hat die Vorlage*

beschlossen. Die Finanzierung der DS Liebefeld – Köniz über den AS 2035 ist damit gesichert.

Im Umfeld wurden folgende Meilensteine erreicht (*kursiv die in der Berichtsperiode 2016 - 2018 erreichten Meilensteine*):

- Die FABI-Vorlage wurde in der Volksabstimmung vom 6. Februar 2014 angenommen. Damit ist auch der AS 2025 beschlossen mit den für die 2. TE notwendigen Schlüsselprojekten Entflechtung Holligen, Perronanpassungen im Bahnhof Bern, Ausbau Aaretal, Wendegleis Brünnen und Leistungssteigerung Worblaufen – Solothurn.
- Die Finanzierung der Entflechtung Wylerfeld konnte mit der Rahmenvereinbarung zwischen dem BAV, dem Kanton Bern und der SBB am 29.01.2015 geregelt werden.
- Für den neuen RBS-Bahnhof Bern und die Publikumsanlagen SBB haben sich Bund und Kanton Bern auf eine Finanzierungslösung geeinigt.
- *Die Objektstudie "Bern West, Leistungssteigerung" wurde fertiggestellt. Unter diesem Titel werden die Projekte "Bern, Ausbau Westkopf", "Bern, Abstellanlagen Aebimatt" und "Bern, Entflechtung Holligen" neu zusammengefasst.*
- *Eine vom BAV eingesetzte Taskforce Knoten Bern (mit Vertretern von BAV, AÖV und den beiden Infrastrukturbetreibern SBB und BLS) empfiehlt als Bestvariante für den Ausbau Aaretal vier schnelle Durchfahrtsgleise ab Wankdorf Süd bis Ostermundigen. Anstelle des 3. Gleises im Aaretal soll eine Entflechtung Wankdorf Süd gebaut werden (langfristig bleibt Drei- resp. Vierspurausbau im Aaretal).*
- *Die Taskforce ist zur Erkenntnis gelangt, dass die hohe Komplexität der Infrastrukturausbauten im Knoten Bern die vollständige Umsetzung des Angebotskonzepts 2025 bzw. des Zielkonzepts der 2. TE erst ca. 2032 statt 2025 erlaubt.*
- *Beginn der Hauptarbeiten für die Entflechtung Wylerfeld. Inbetriebnahme des neuen Gleis 0 und des verbreiterten Mittelperrons im Bahnhof Wankdorf Süd. Die Inbetriebnahme der Entflechtung ist Ende 2022 geplant.*
- *Beginn der Bauarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs Bern (neuer RBS-Tiefbahnhof und zusätzliche SBB-Personenunterführung mit zwei neuen Zugängen zum Bubenbergplatz und zur Länggasse). Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen ist Ende 2027 geplant und der neue Zugang Länggasse ist voraussichtlich 2029 fertiggestellt.*
- *Inbetriebnahme des neuen Stellwerks Bern der SBB (Voraussetzung für den Umbau des Bahnhofs).*
- *Der Bundesrat hat "Chliforst Nord" im Sachplan Verkehr als Standort für die neue BLS-Werkstätte festgesetzt.*
- *Der Standort "Leimgrube" in Bätterkinden wurde im kantonalen Richtplan als Standort für das neue RBS-Depot festgesetzt.*
- *Einigung bzgl. FV-Konzession: Die FV-Konzession bleibt vollständig bei der SBB, inkl. der ab 2021 neu zum FV gehörenden RE-Linie Bern – Neuchâtel. Die BLS übernimmt aber den Betrieb auf folgenden Linien:*
 - *RE Bern – Biel, ab Dez. 2019*
 - *RE Bern – Burgdorf – Olten (Studentakt), ab Dez. 2020*
 - *RE Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, ab Dez. 2020*

5 Angebot und Rollmaterial Normalspur

5.1 Rollmaterialeinsatzkonzept

Die Beschaffung von neuen, einstöckigen S-Bahn-Fahrzeugen geht planmässig voran. In der Ausschreibung setzte sich die Firma Stadler mit dem FLIRT4-Triebzug durch. Im Herbst 2017 genehmigten die Besteller die Beschaffung. Anschliessend löste die BLS die Beschaffung von 52 FLIRT4-Triebzügen aus.

Durch die im Sommer 2019 erfolgte Einigung zwischen der BLS und der SBB bezüglich Fernverkehrskonzession übernimmt die BLS mit eigenem Rollmaterial und eigenem Personal folgende Linien:

- IR65 (bisher RE) Bern – Biel (Halbstundentakt), ab Dez. 2019
- IR17 (bisher RE) Bern – Burgdorf – Olten (Stundentakt), ab Dez. 2020
- IR66 (bisher RE) Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds (Stundentakt), als FV, ab Dez. 2020

Da der IR66 (ab 2021 als FV-Produkt) weiterhin durch die BLS betrieben wird, umfasst die Bestellung 58 FLIRT. Nebst dem Bedarf für zusätzliche Angebote und zur Abdeckung der steigenden Nachfrage sind die neuen FLIRT4 der BLS insbesondere als Ersatz für die 9 EW-III-Pendel und die 34 RBDe-Kompositionen vorgesehen, welche zwischen 2021 und 2025 ihr Einsatzende erreichen werden. Von den 58 Kompositionen sind 30 in einer RE- und 28 in einer S-Bahn-Ausführung bestellt. Die 6-teiligen, 105 m langen Züge der RE-Version weisen 6 Türen pro Seite auf, also eine pro Wagenkasten. Die S-Bahn-Version ist in der Grundkonzeption gleich (6-teilig, 105 m lang), wird für den schnellen Fahrgastwechsel jedoch mehr Türen aufweisen.

Die Ablieferung der neuen Züge erfolgt ab 2021 ungefähr im Monatsrhythmus und wird bis Mitte 2025 abgeschlossen sein. Zuerst erhält die BLS die Züge in der RE-Version, anschliessend die Züge in der S-Bahn-Version. In der Anfangsphase wird die RE-Version deshalb auch auf S-Bahn-Linien eingesetzt.

Das Rollmaterialeinsatzkonzept wurde aufgrund des inzwischen definitiv festgelegten Lieferplans für die neuen Fahrzeuge und dem verschobenen Umsetzungstermin des Zielkonzepts der 2. TE S-Bahn Bern aktualisiert.

Die neuen Fahrzeuge sollen sukzessive auf folgenden Linien zum Einsatz kommen:

- IR66 Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds und 1 Umlauf S4 Langnau – Burgdorf – Bern – Belp – Thun ab Mitte 2021
- RE Bern – Spiez – Brig – Domodossola/Zweisimmen ab Mitte 2022
- S2 Langnau – Bern – Laupen ab 2023
- S5 Bern – Neuchâtel/Murten – Payerne, RE Spiez – Zweisimmen (Zusatzzug zu GoldenPassExpress), Regio Spiez – Frutigen und Regio Spiez – Interlaken Ost ab 2024
- S4 Langnau – Burgdorf – Bern – Belp – Thun (restliche Umläufe) ab 2025
- S52 Bern – Ins, Regio Kerzers – Lyss und S6 Bern – Schwarzenburg ab Mitte 2025

Mit der Umsetzung des Zielkonzepts 2. TE ab 2032 ändert der Einsatz der neuen Züge wie folgt:

- IR/RE Neuchâtel – Bern – Spiez – Brig – Domodossola/–Zweisimmen
- IR/RE La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel – Bern – Burgdorf – Thun
- S2 Langnau – Bern – Bern Brünnen Westside
- S4 Langnau und Sumiswald-Grünen – Burgdorf – Bern – Belp – Thun und Regio Solothurn – Burgdorf – Langnau
- S5 Bern – Neuchâtel

Im Anhang 4 ist der Rollmaterialeinsatz für folgende Jahre dargestellt:

- 2019: Aktuelles Angebot
- 2023: Erste FLIRT4 auf IR66 Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds und RE Bern – Domodossola/Zweisimmen, RABe535 Lötschberger in Luzern West, EW-III-Flotte stillgelegt
- 2026: Alle FLIRT4 in Betrieb, RBDe-Flotte stillgelegt
- 2032: Zielkonzept 2. TE S-Bahn Bern

5.2 Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen

Die Entwicklung des Angebots in den Fahrplanjahren 2017-2019 stand im Zeichen der kontinuierlichen Umsetzung angebotsrelevanter Zielsetzungen der S-Bahn Bern wie der Ausdehnung des Halbstundentakts auf den Linienästen der S2 Bern – Langnau (2018) und der S1 Bern – Fribourg (2019) sowie weiterer Verdichtungen in der HVZ auf den Linien S1 und S31 (2018). Auch auf einzelnen Strecken ausserhalb des Kernnetzes der S-Bahn Bern wurden ab 2018 zusätzliche Angebote eingeführt (Regio Lyss – Büren a.A. und Burgdorf – Thun, RE Bern – Neuchâtel).

Besonders zu erwähnen ist die Einführung des morgendlichen HVZ-Zugs Wiler – Burgdorf – Ostermundigen zur Entlastung der S4. Der HVZ-Zug konnte aufgrund der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern nicht in den Hauptbahnhof geführt werden. Er fährt über die sog. Verbindungslinie und bedient somit auch nicht Bern Wankdorf.

Der Fahrplan 2019 war geprägt durch die Inbetriebnahme des Rosshäuserntunnels, dessen bedeutendste Auswirkung auf die S-Bahn die (teilweise) Harmonisierung der Haltepolitik auf den Linien S5 und S52 darstellte.

In Zusammenhang mit den zwischen 2016 und ca. 2022 anstehenden Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld sowie im Raum Konolfingen – Thun gibt es erhebliche Auswirkungen auf das Fahrplanangebot bzw. die Angebotsqualität. Bereits seit Juli 2018 können die Regio Hasle-Rüegsau – Thun nicht mehr durchgehend verkehren, ein Umsteigen in Konolfingen ist notwendig (Grund: perrongleiche Anschlüsse an/von S2 Bern \Leftrightarrow Thun). Seit Oktober 2018 sind für ein knappes Jahr tagsüber die Halte in Stalden i.E. und Brenzikofen weggefallen, welche als Ersatz auf der Strasse erschlossen werden. Von 2016 bis und mit 2022 kann der Halt Tägertschi der S2 ebenfalls baubedingt nur stündlich statt halbstündlich bedient werden.

Die laufende Überprüfung der kurz- und mittelfristigen Nachfrageprognose anhand der tatsächlichen Nachfrageentwicklung führte zur Entscheidung, auf folgende, ursprünglich geplante kapazitätssteigernde Massnahmen zu verzichten:

- 2020: Verstärkung der S2 in der HVZ mit Zusatzmodul (Zuglänge bis 204 m)
- 2022: RE Bn-Lz, Verstärkung auf dem Abschnitt Bern – Langnau mit einem 4. Lötschberger (Zuglänge bis 248 m)

- 2023: Verzicht auf die gemäss Konzept «HVZ optimiert» geplanten HVZ-Züge am Abend zwischen Bern und Thun (RE) bzw. Bern und Münsingen (S1). Die Notwendigkeit eines Zusatz-RE Thun – Bern am Morgen wird aktuell noch überprüft. Zudem ist aus heutiger Sicht die Notwendigkeit des geplanten S6-Zusatzzugs Schwarzenburg – Bern am Morgen nicht vorhanden, wird jedoch zu gegebener Zeit wieder überprüft.

Im Gegensatz dazu soll auf der S4 bereits ab Mitte 2021 der stärkste und heute sehr aufwändig produzierte Umlauf (RBDe-2Jumbo-ABt + Verstärkungsmodul) auf FLIRT4 umgestellt werden. Damit könnte durch Stärken/Schwächen in Burgdorf auf den zwischen Burgdorf und Bern nach wie vor überlasteten Zügen am Morgen und Abend genügend Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Aktuell wird durch SBB I und BLS P noch geprüft ob man in Burgdorf Stärken und Schwächen kann. An den Stationen mit noch ungenügenden Perronlängen werden die Türen selektiv geschlossen gehalten.

Der Zusatzzug am Morgen Wiler – Ostermundigen wird trotzdem weiterhin benötigt.

In den folgenden Tabellen werden die bereits umgesetzten und die noch umzusetzenden Angebotsmassnahmen pro Fahrplanjahr aufgeführt. Die detaillierte Liste der Angebotsvorhaben befindet sich im Anhang 6.

Tabelle 5-1: Umgesetzte Massnahmen nach Fahrplanjahr und Linie

Fahrplan	Linie	Beschreibung
2014	S1, S6	Betrieb mit Dosto (MUTZ). Auf der S1 auch in Doppeltraktion. Wegfall der Zusatzzüge auf der S6 (ab April).
	R Kz-Lyss R Büren-Lyss	Neue Haltestelle Lyss Grien; Verlängerung der Zusatzzüge v/n Büren a.d.A. bis/ab Lyss.
2015	diverse	Umbenennung von Bern Ausserholligen in Bern Europaplatz.
	S1	Neue Haltestelle Fribourg/Freiburg Poya. Halt der S1 in Bern Europaplatz (ab 27. April).
	S3, S31	Betrieb mit Dosto (Mutz). Auf der S3 auch in Doppeltraktion. Alle 28 Mutz der 1. Tranche abgeliefert.
2016	S2	Tägertschi wird als Folge der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld nur noch stündlich bedient (voraussichtlich bis 2022).
	S44, R Bdf-So	Die S44 wird bis Solothurn verlängert. Zusammen mit dem Regio, dessen Fahrlage ebenfalls angepasst wird, ergibt sich zwischen Burgdorf und Solothurn der integrale Halbstundentakt. Die HVZ-Zusatzzüge entfallen. Dieses Konzept war ursprünglich erst im Zielkonzept der 2. TE vorgesehen. Es wurde v.a. aufgrund der zu erwartenden Effizienzsteigerung im Korridor Bdf-So vorgezogen.
	S3, S4/44	Die S4/44 fährt auch am Abend bis Thun, die S3 ganztägig nur bis Belp. Das vom Tagesangebot abweichende Abendangebot wird damit aufgegeben. Die Anschlussverhältnisse am Abend in Bern können damit verbessert werden.
	RE Bn-Lz	Neues Rollmaterial (Lötschberger auf 3 von 4 Umläufen).

	RE Bn-Ne	Durchbindung des RE von/nach La Chaux-de-Fonds. Ausdehnung der RE-Betriebszeit bis 24 Uhr.
2016 (Juni)	S4	HVZ-Zusatzzug am Morgen: WR-BDF-ZOL-OST (wegen Kapazitätsengpass Bern nicht über Hauptbahnhof)
2017	RE Bn-Lz	Alle Züge (4 Umläufe) mit Lötschberger-Triebzügen.
2018	S4	Temporärer Halteverzicht in Lyssach, ausgelöst durch die Baumassnahmen des RBS in Zollikofen Nord. Dauer des Halteverzichts bis Dez. 2018.
2019	S52	Halt in Bern Stöckacker
	S5	Halt in Rosshäusern (½h-Takt zusammen mit S52) und Aufhebung der Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü, ermöglicht durch den mit dem Rosshäuserntunnel verbundenen Fahrzeitgewinn.

Tabelle 5-2: Noch umzusetzende Massnahmen

Fahrplan	Linie	Beschreibung
2021	IR66 Bn-CF	Umstellung auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge bis 210 m).
	S4	Umstellung 1 Umlauf auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge bis 210 m). Stärken/Schwächen in Burgdorf wird noch geprüft.
		HVZ-Zug Wiler – Ostermundigen wird nach Solothurn rückverlängert.
2022	RE Bn-Br/Zw	Umstellung auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge Bn-Sp bis 315 m).
	S5	Einsatz von 4-teiligen Nina (Kapazitätssteigerung, Zuglänge bis 186 m).
2023	S1	Konzept "HVZ optimiert", d.h. mehr HVZ-Zusatzzüge im Aaretal (Auf die vorgesehenen Zusatzzüge am Abend kann verzichtet werden, der Bedarf für den HVZ-RE Th-Bn am Morgen wird geprüft).
	S2	Umstellung auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge bis 210 m).
	S4	Der HVZ-Zug Solothurn – Burgdorf am Morgen wird ab Zollikofen nach Bern Wankdorf – Bern geführt statt nach Ostermundigen.
2024	S5	Umstellung auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge bis 210 m).
2025	S4	Umstellung der restlichen Umläufe auf neues Rollmaterial (Flirt4, Zuglänge bis 210 m). Dadurch und mit dem DS-Ausbau Uetendorf - Lerchenfeld bessere Anschlüsse auf den FV in Thun (reguläre Umsteigezeit von 4 Min.).
	S6	Umstellung von Dosto Mutz auf Flirt4. Eventuell wieder Einführung eines Zusatzzugs am Morgen.
ca. 2027	S3/S31	Neue Haltestelle Kleinwabern (Zeitpunkt abgänglich von der Tramverlängerung nach Kleinwabern).
Zielkonzept ~ 2030	S1, S12	Neues Konzept Freiburg / Laupen – Münsingen / Thun: S1 Freiburg – Münsingen, S12 Laupen – Thun. Durch Überlagerung von S1 und S12 ¼h-Takt zwischen Flamatt und

		Münsingen.
	S2	Neue Durchbindung: Brünnen – Bern – Langnau. Zusatzzug am Morgen ab Langnau statt erst ab Signau.
	S4/S44	½h-Takt Bern – Burgdorf via Zollikofen (S4 halbstündlich); S44 wird durch RE ersetzt (durchgebunden von La Chaux-de-Fonds); keine Flügelung mehr in Burgdorf (S4 alternierend nach Solothurn und Sumiswald-Grünen).
	S5/S52	Gleiche Haltepolitik von S5 und S52, d.h. halbstündliche Bedienung von Riedbach und – zusammen mit S2 – viertelstündliche Bedienung von Bern Stöckacker.
	S6	¼h-Takt Bern – Niederscherli

Die Angebotsvorhaben des Zielkonzepts setzen die grossen Infrastrukturmassnahmen des AS 2025 voraus (Leistungssteigerung Bern West inkl. Entflechtung Holligen, Ausbau Aaretal inkl. Entflechtungen Wankdorf Süd und Gümligen). Als Inbetriebnahmeterrnin gibt das BAV im Standbericht 2018 "Horizont 2030" an.

Aufgrund der grossen Baustellen im Knoten Bern kann es in den nächsten Jahren zu weiteren zwar temporären, aber zum Teil mehrjährigen Angebotsanpassungen kommen.

5.3 Die nächsten Arbeitsschritte

In den Jahren 2019 und 2020 sind folgende in Zusammenhang mit der Umsetzung der 2. TE S-Bahn Bern relevanten Themen zu bearbeiten bzw. zu vertiefen:

- Ablieferung FLIRT4: In den kommenden Jahren stehen Fragestellungen im Bereich der Migration auf die neue FLIRT4-Flotte im Vordergrund. Dies mit Blick auf die vor allem in der HVZ gegenüber der heutigen Produktion punktuell grösseren Zuglängen auf diversen Linien in Verbindung mit den anhaltenden Bauarbeiten im Raum Bern.
- Ersatzmassnahmen in Zusammenhang mit den sich weiter intensivierenden Bauarbeiten "Ausbau Knoten Bern": Seit 2018 steht der Knoten Bern sowie fast alle angrenzenden Zulaufstrecken für über eine Dekade im Zeichen von Projektierung und Bau der im Rahmen des nationalen AS 2025 beschlossenen Erweiterungsbauten. Bereits im 2018 und 2019 führten die Arbeiten für die Entflechtung Wylerfeld sowie der Ausbau des RBS zu erheblichen Einschränkungen auf den Korridoren von S3 und S4. Für die kommenden Jahre stehen insbesondere Fragestellungen in Verbindung mit den durch die Ausbauten der Publikumsanlagen im Bahnhof Bern auferlegten Perronlängenbeschränkungen im Vordergrund.
- Instandhaltungs- und Abstellkonzept BLS (siehe Kap. 7): Die Abstellkonzepte unterliegen einem laufenden Prozess, dies unter Einbezug der Schliessung der Instandhaltungsanlage Aebimatt per Ende 2019 und der damit verbundenen zwischenzeitlichen Verlagerung des Fahrzeugunterhalts nach Spiez, Oberburg und Givisiez (TPF) sowie der Ausplanung der neuen Instandhaltungsanlage Chliforst Nord.

Mittelfristig sind hauptsächlich folgende Planungen zu vertiefen bzw. zu bearbeiten:

- Angebotskonzept AS 2035: Ab ca. Ende 2020 wird das AK 2025 als Referenzkonzept und Grundlage des Netznutzungskonzepts (NNK) durch das AK 2035 abgelöst. Die HVZ-Angebote von Thun, Langnau und Burgdorf sowie weitere allfällige Etappierungen der 2. TE müssen im Rahmen der Mittelfristplanung vertieft werden, da jeweils nur ein gültiges Referenzkonzept besteht. Im Änderungsmanagement des AK 2035 (Prozessführung BAV) ergeben sich Chancen auf eine Einplanung des zweiten RE Bern – Langnau (– Luzern in bestehender S6-Trasse), da mit der Drehung des RE-Lötschbergers in die halbstündliche 15/45-Lage (Bern ab x.23/x.53) beide RE-Ausfahrten aus der 00/30-Spinne (nach den gebündelten FV-Zügen Richtung Thun) durch RE-Trassen Richtung Langnau belegt werden können, ohne zusätzliche Infrastruktur auszulösen. Eine Detailprüfung mit der dann gültigen Referenzinfrastruktur (insbesondere Doppelspurverlängerung Bowil – Signau Schlossberg und Entflechtung Gümligen Süd) ist in diesem Zusammenhang noch vorzunehmen.
- Im Frühling 2018 wurde im Rahmen der Arbeitsgruppe Angebot und Rollmaterial Normalspur (TP2) bei SBB Infrastruktur das Anliegen deponiert, so frühzeitig wie möglich vorgezogene (vor 2032) Einführungen (Etappierungen) von Angebotsschritten der 2. TE zu prüfen. AÖV und BLS P rechnen sich vor allem für folgende Schritte Chancen aus: Systematisierung Haltepolitik S5/S52, Einführung des Viertelstundentakts Bern – Niederscherli, neues 3. Produkt Burgdorf – Bern und damit zusammenhängend Einführung der 2. TE im Raum Burgdorf, Bedienung Kleinwabern. Bauphasenplanungen der Entflechtungen westlich und östlich von Bern, welche fundierte Aussagen dazu erlauben würden, liegen frühestens im Verlauf des Jahres 2020 vor.
- Die veränderten Rollmaterialeinsätze müssen auf die Kompatibilität mit der vorhandenen Infrastruktur geprüft werden (Netznutzungsänderungsanträge).

Im Hinblick auf den Ausbauschnitt 2035 sind folgende Planungen zu erstellen resp. zu detaillieren:

- Fahrplankonzept mit Bedienung der Haltestelle Thun Nord: Dies wird im Rahmen der Langfristplanung unter Federführung des BAV erfolgen.
- Konzept Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds mit « ligne directe ». Diese Planung erfolgt ebenfalls unter Federführung des BAV. Entscheidend für die S-Bahn Bern ist insbesondere, dass der IR66 (bisheriger RE) von Bern in Neuchâtel kurzwenden kann, da keine Weiterführung nach La Chaux-de-Fonds mehr möglich sein wird. In der Etappierung muss (ausserhalb der S-Bahn Bern) entschieden werden, ob der ca. 2032 einzuführende zweite IR (bisheriger RE) Bern – Neuchâtel noch für wenige Jahre bis La Chaux-de-Fonds geführt werden soll (Fertigstellung ligne directe frühestens 2035).
- Migrationskonzept für den Korridor Bern – Burgdorf (- oberes/unteres Emmental): Die 2. TE sieht ein 5-Zug-Konzept vor, während das AK 2035 von einem 6-Zug-Konzept ausgeht. Es ist zu entscheiden, welches Konzept wann umgesetzt werden soll.

6 Angebot und Rollmaterial Meterspur

6.1 Zielkonzept und Angebotskonzepte 2020 und 2025

Das Angebotskonzept 2025 (Zielkonzept der 2. TE) für die Meterspur wurde in den Jahren 2014/2015 überarbeitet. Es entspricht nicht mehr dem im Planungsbericht vom Dezember 2013 dargestellten Angebotskonzept. Das neue Angebotskonzept 2025 wurde im 1. Standbericht beschrieben. Infrastruktureitig wurden nur jene Massnahmen zugrunde gelegt, die über die LV und den AS 2025 finanziert sind, sowie der neue Bahnhof Bern RBS. Hier nochmal die wichtigsten Merkmale des neuen Angebotskonzepts 2025:

- Die Fahrzeit Solothurn – Bern wird von heute 37 auf 34 Minuten reduziert, mit 5 Halten.
- Durch die etwas frühere Ankunft in Bern und die etwas spätere Abfahrt verlängern sich die Umsteigezeiten zum FV dort leicht, wodurch die Anschlusssicherheit verbessert wird.
- Die S8 wird halbstündlich v/n Bätterkinden verlängert.
- Von Bern aus fährt die S8 nicht mehr unmittelbar nach dem RE, sondern mit einem Abstand von 5 Minuten. Dies ergibt optimale Wendezeiten in Bern und in Jegenstorf.
- Die Fahrlage der S7 wird leicht angepasst, jedoch nicht beschleunigt. Die S7 kommt dank dieser auch im 7.5-Minuten-Takt in Bern mit nur einem Gleis aus. (Ein Fahrplan mit einer beschleunigten S7 wurde geprüft, aber aufgrund erheblicher Nachteile verworfen und kann erst mit dem STEP AS2035 umgesetzt werden.)

Auf Basis der Infrastrukturplanung wurde auch das Angebotskonzept 2020 überarbeitet. Einerseits werden gewisse auch für die S8 wirksame Infrastrukturmassnahmen (insbesondere DS Jegenstorf Nord und Ausbau Fraubrunnen) erst voraussichtlich 2027 fertig, andererseits ist 2020 noch der alte RBS-Bahnhof Bern mit seinen Warteräumen zu berücksichtigen.

Die Netzgrafiken der Angebotskonzepte 2020 und 2025 sind im Anhang 3 dargestellt.

6.2 Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen

Seit Mitte 2018 läuft die Ablieferung der neuen Fahrzeuge für die S7 und S9. Das neue Fahrzeug vom Typ Be 4/10 – genannt Worbla – hat die beim RBS übliche Standardlänge von 60 m, ist vierteilig, hat 8 Doppeltüren auf jeder Seite und weist in jedem Wagen grosszügige Mehrzweckabteile auf. Bis Dezember 2019 sollen alle 14 bestellten Worbla abgeliefert sein.

Aufgrund von Verzögerungen bei gewissen Infrastrukturvorhaben können ursprünglich für 2021 bzw. 2025 geplante Angebotsausbauten nicht wie vorgesehen umgesetzt werden:

- Der Bau des Wendegleises in Bätterkinden verzögert sich voraussichtlich um ein Jahr. Die S8 kann daher erst per Fahrplan 2022 nach Bätterkinden verlängert werden. Davon betroffen ist auch die Beschleunigung des RE, welche ebenfalls erst per Fahrplan 2022 umgesetzt werden kann.
- Die Verlängerung des RE auf 180 m sowie die Führung der S7 in der HVZ integral mit 120 m langen Zügen sind erst mit dem neuen Bahnhof Bern möglich. Da sich die

Fertigstellung des neuen Bahnhofs Bern verzögert, können die Zugverlängerungen voraussichtlich erst mit dem Fahrplan 2028 eingeführt werden.

Das Angebotskonzept 2020 wird voraussichtlich per Dezember 2021 umgesetzt.

Das Angebotskonzept 2025 wird voraussichtlich per Dezember 2027 umgesetzt.

In den folgenden Tabellen werden die bereits umgesetzten und die noch umzusetzenden Angebotsmassnahmen pro Fahrplanjahr aufgeführt. Die detaillierte Liste der Angebotsvorhaben befindet sich im Anhang 6.

Tabelle 6-1: Umgesetzte Massnahmen nach Fahrplanjahr und Linie

Fahrplan	Linie	Beschreibung
2014	S8	Verkehrt integral mit Seconda-Triebzügen (statt Mandarinli). Der ¼h-Takt konnte dadurch bis Jegenstorf ausgedehnt werden (vorher nur im ½h-Takt bis Jegenstorf). In der HVZ beträgt die Zuglänge neu 120 m, wodurch die Kapazität um 20% erhöht wurde.
	RE Bn-So	Wird integral mit NExT-Fahrzeugen betrieben. Der ¼h-Takt des RE in der HVZ konnte ausgebaut werden (neu auch in Gegenlastrichtung mit schlanken FV-Anschlüssen in Solothurn).

Tabelle 6-2: Noch umzusetzende Massnahmen

Fahrplan	Linie	Beschreibung
2020	S7, S9	Neues Rollmaterial (Worbla, Ersatz Mandarinli)
2022	S8	Verlängerung v/n Bätterkinden (½h-Takt)
	RE Bn-So	Beschleunigung. 15'-Takt auch tagsüber (Mo-Fr). Keine Halte in Schälunen, Büren z.H. und Grafenried, halbstündliche Bedienung von Fraubrunnen.
2028	S7	In HVZ integral mit 120m-Zügen
	RE Bn-So	Kapazitätssteigerung durch längere Züge (max. 180 m).

6.3 Die nächsten Arbeitsschritte

Bis Dezember 2019 sollen alle 14 bestellten Worbla in Betrieb genommen sein, damit die Mandarinli abgelöst und die S7 und die S9 vollständig mit den neuen Fahrzeugen betrieben werden können.

Per Fahrplanwechsel Dezember 2019 ist vorgesehen, die Betriebszeit des RE Bern – Solothurn auszudehnen. Der RE wird bis Betriebschluss fahren; die Verlängerung der S8 bis Solothurn ist nicht mehr nötig. Die S8 wird dann wie tagsüber auch am Abend nur zwischen Bern und Jegenstorf verkehren.

Im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern muss voraussichtlich in den Sommern 2023 und 2024 ein mehrwöchiger Interimsfahrplan auf dem RBS-Bahnnetz angeboten werden. Die Tunnelanierung erfordert einen Einspurbetrieb auf dem Abschnitt Bern Felsenau – Bern, was eine Angebotsreduktion zur Folge haben wird. In den folgenden Monaten ist das Angebotskonzept im Detail auszuarbeiten.

Aktualisierung der Rollmaterialstrategie: Es ist insbesondere über die Beschaffung zusätzlicher Worbla (Optionen) und neuer RE-Fahrzeuge zu entscheiden.

7 Produktion

7.1 Abstellanlagen Normalspur

Der Bedarf an Abstellanlagen für Nachtabstellungen wird in den nächsten Jahren zunehmen. Gleichzeitig wird die Abstellkapazität bedingt durch Baustellen zurückgehen. Eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von SBB Infrastruktur (Kapazitätsmanagement Konzeption und Netzentwicklung Region Mitte) sowie BLS Personenverkehr, Infrastruktur und Bahnproduktion, welche sich mit dem Thema Abstellungen befasst, überprüft laufend den Bedarf für die kurz- und mittelfristigen Abstellungen und vergleicht ihn mit den sich aufgrund der Bauarbeiten verändernden Abstellkapazitäten. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit SBB und BLS Infrastruktur Netzentwicklung. Als Erkenntnis daraus ergibt sich nach wie vor, dass bis 2022 mit zum Teil peripheren Abstellungen alle Fahrzeuge platziert werden können. Ab ca. 2023 braucht es aber im Raum Bern neue Abstellanlagen oder geeignete periphere Abstellstandorte im Sinne einer Übergangslösung.

Aufgrund der Bauarbeiten für die folgenden Infrastrukturprojekte im Knoten Bern, ergeben sich aktuell folgende Konsequenzen für die Abstellungsmöglichkeiten:

- **Entflechtung Wylerfeld:** Bauphase 2016 – Dez. 2023
Wegfall von 1'300 Gleismetern (RV 420 m); keine Abstellmöglichkeiten während und nach dem Umbau.
- **RBS Ausbau Bahnhof (Tiefbahnhof), Eilgutareal:** Bauphase 2017 – Dez. 2021
Reduktion um temporär ca. 400 bis 500 Gleisometer, nach Abschluss der Bauarbeiten volle Verfügbarkeit von ca. 1'000 Gleismetern.
- **Bern Publikumsanlagen (Villette):** Bauphase 2017 – Dez. 2025
Reduktion um temporär ca. 800 Gleisometer (2018-2019) und um permanent 400 Gleisometer (RV und FV) für Nachtabstellung.
- **Westkopf:** Bauphase 2027 – 2029
Temporäre Einschränkungen in den Gleisgruppen 65X und 75X um ca. 700 Gleisometer
Permanente Reduktion auf ca. 600 Gleisometer in Gleisgruppe 75X, dafür alle Gleislängen > 100 m für RV und Wagenmodule
R-Gruppe: Wegfall aller Gleise ab 2024. Kein Ersatz, Abstellnutzung in Aebimatt integriert.
- **Aebimatt:** Umnutzung ab 2020 und Neubau ab 2024
Ab 2020 keine Instandhaltung mehr, ausschliesslich Nutzung als Abstellanlage (ca. 600 Gleisometer).
2024 - 2025 Ersatzneubau südliche Hälfte der Gleisanlagen für langfristige Nutzung (reduzierte Kapazität – ca. 350 Gleisometer).
2026 - 2031 Nutzung neue Gleise ca. 1'100 Gleisometer.
Ab 12/2031 volle Nutzung neue Anlage mit 3'200 Gleismetern.
- **Entflechtung Holligen:** Bauphase ab 2024 – 2031
Wegfall von 350 Gleismetern (RV) in Holligen (A-Gruppe).
Wegfall von 900 Gleismetern in Bern Weyermannshaus (RV und FV), davon RV ca. 200 Gleisometer.

Ab 12/2031 stehen ca. 400 Gleismeter im Bereich Depot Holligen für den FV zur Verfügung.

Der Wegfall der erwähnten Abstellmeter im Knoten Bern kann bis 2022 mit entsprechenden Massnahmen kompensiert werden, z.B. Abstellungen in Gümligen, Belp, Lyss, Biel RB sowie der Umnutzung Aebimatt. Ab 2024 resultiert ein Delta, welches nur mit neuen Abstellorten kompensiert werden kann. Dafür wird in Bern Bümpliz Süd eine neue Abstellanlage mit IBN Mai 2022 realisiert mit anfangs ca. 900 nutzbaren Gleismetern und in abschliessender Nutzung von ca. 1'400 Gleismetern. Darüber hinaus ist angedacht, künftig die endende S1 in Münsingen im neuen Wendegleis übernachten zu lassen und somit den Knoten Thun zu entlasten.

Im Perimeter der S-Bahn ist immer genügend Abstellkapazität für den RV vorhanden, jedoch sind einzelne kleine Auslagerungen aus dem Knoten Bern nicht immer zu vermeiden. Der Grossteil der Auslagerungen während der Baustellen im Knoten Bern betrifft jedoch den FV.

Kritisch sind die Abstellungen in den Knoten Bern, Biel und Neuenburg. Neben der Situation im Knoten Bern werden auch die Knoten Biel und Neuenburg analysiert.

Die folgende Tabelle zeigt den Bedarf an Nachtabstellungen von RV und FV im Knoten Bern von 2028 bis 2033 mit IBN AS25 und 2. TE S-Bahn Bern und stellt diesem die geplante Kapazität gegenüber. Die Kapazitäten berücksichtigen den aktuellen Kenntnisstand aus den Projekten im Knoten Bern mit Zwischenstand Phase Vorprojekt (10.06.2019). In Folge einiger Projektoptimierungen konnten nun mit Fertigstellung der Projekte AS25 ausreichend Abstellkapazitäten im Knoten Bern generiert werden, um alle Bedürfnisse befriedigen zu können. Der in der folgenden Tabelle verwendete Faktor "1.4 Umrechnung Gleismeter" muss nur beachtet werden, wenn das Rollmaterial nicht spezifisch auf die einzelnen Gleise verteilt wird. Die 1.4 sind die Reserve bei einer gesamthaften Betrachtung, da die Gleislängen nicht perfekt auf die Rollmateriallängen ausgerichtet werden können. Im Knoten Bern wurden jedoch die einzelnen Züge auf die effektiven Gleislängen verteilt, wodurch dieser Faktor nicht berücksichtigt werden muss.

Tabelle 7-1: Nachtabstellungen im Knoten Bern 2028–2033: Bedarf vs. Kapazität

Gesamtübersicht Knoten Bern AS25								
Auslastung Abstellanlagen Raum Bern	Distanz zu Bern in km AG-Mitte		ZEB	ZEB	ZEB	ZEB	ZEB	AS25
Stand			Abstellkonzept FN-NED-NRM					
			24.10.2018	24.10.2018	24.10.2018	24.10.2018	24.10.2018	24.10.2018
Betrachtungsjahr			2028	2029	2030	2031	2032	2033
Abstellbedarf gemäss Rollmaterialplanung		Bemerkungen	7'536 m	7'536 m	7'536 m	7'536 m	8'273 m	8'273 m
ROMA-Planung BLS Horizont 2035-40 Ablösung NINA								
Unverplantes Rollmaterial			600 m	600 m	600 m	600 m	600 m	600 m
Total Abstellbedarf			8'136 m	8'136 m	8'136 m	8'136 m	8'873 m	8'873 m
Faktor 1.4 für Umrechnung Gleismeter		(exkl. unverplantes ROMA)	3'014 m	3'014 m	3'014 m	3'014 m	3'309 m	3'309 m
Total Bedarf Gleismeter			11'150 m	11'150 m	11'150 m	11'150 m	12'182 m	12'182 m
Konzeptionelle Abstellungen Knoten / Raum Bern								
Bern Aebimatt	0 km		1'095 m	1'095 m	1'095 m	1'095 m	2'550 m	3'210 m
Bern Eilgutareal	0 km		1'090 m	1'090 m	1'090 m	1'090 m	1'090 m	1'090 m
Bern PB	0 km		975 m	1'365 m	1'365 m	1'365 m	1'365 m	1'365 m
Bern Villette	0 km		3'195 m	3'790 m	3'790 m	3'790 m	3'790 m	3'790 m
Bern R-Gruppe	1 km		0 m	0 m	0 m	0 m	0 m	0 m
Bern Weyermannshaus	2 km		0 m	0 m	0 m	0 m	0 m	0 m
Bern Wylerfeld / Wankdorf	3 km		250 m	250 m	250 m	250 m	250 m	250 m
Bern Holligen	3 km		0 m	0 m	0 m	0 m	420 m	420 m
Bern Bümpliz Süd	4 km		850 m	850 m	850 m	850 m	1'270 m	1'270 m
Münsingen Gleis 2 und 3 (220m + 420m)	16 km	Linienende S12, 2. TE S-Bahn	640 m	640 m	640 m	640 m	640 m	640 m
Total verfügbare Abstellgleise Knoten Bern			8'095 m	9'080 m	9'080 m	9'080 m	11'375 m	12'035 m
Über- bzw. Unterdeckung (rot) im Knoten			-3'055 m	-2'070 m	-2'070 m	-2'070 m	-807 m	-147 m
Auslastung der Verfügbaren Gleiskapazität			138%	123%	123%	123%	107%	101%
Nicht konzeptionelle Abstellungen (Bauphasen)								
Regelnutzung Gleis								
Wylerfeld Gleis 32 (mittige Lage, Fortsetzung von 404)	3 km	Mittleres Streckengleis Wankdorf Süd	420 m	420 m	420 m	420 m		
Thörishaus Station Gleis 3	9 km	- Annahme-/ Abgangsgleis Cargo - Überholgleis GZ - betriebliche Flexibilität	550 m	550 m	550 m	550 m	550 m	550 m
Schmittlen, Gleis 3	19 km	- IH-Stützpunkt (CH-Konzept 2017) - Überholgleis GZ - betriebliche Flexibilität	210 m	210 m	210 m	210 m	IH	IH
Interlaken Ost	60 km	Delta FV-Überführungskosten 0.9Mio./Jahr IO ggü. Münsingen	430 m	430 m	430 m	430 m		
Total verfügbare Abstellgleise knotenfern			1'610 m	1'610 m	1'610 m	1'610 m	550 m	550 m
Total Abstellkapazität inkl. knotenfern			9'705 m	10'690 m	10'690 m	10'690 m	11'925 m	12'585 m
Über- bzw. Unterdeckung (rot) im Knoten			-1'445 m	-460 m	-460 m	-460 m	-257 m	403
Auslastung der Verfügbaren Gleiskapazität			115%	104%	104%	104%	102%	97%
Projekt Münsingen								
Realisierung 4. Gleis Münsingen	16.4 km	neues Gleis	450 m	450 m	450 m	450 m	450 m	450 m
Total verfügbare Abstellkapazität inkl. Münsingen			10'155 m	11'140 m	11'140 m	11'140 m	12'375 m	13'035 m
Über- bzw. Unterdeckung (rot) im Knoten			-995 m	-10 m	-10 m	-10 m	193	853
Auslastung der Verfügbaren Gleiskapazität			110%	100%	100%	100%	98%	93%

Alle Längenangaben in Gleismeter. Umrechnung Rollmaterial in Gleismeter mit Faktor 1.4.

Der Abstellbedarf von BLS Personenmobilität beträgt bis 2021 netzweit durchschnittlich rund 11'500 Fahrzeugmeter. Davon sind rund 3'000 m im bzw. um den Knoten Bern oder knapp 7'000 m im weiteren Perimeter des Knotens Bern (Thun/Langnau/Burgdorf/Biel/Neuchâtel/Fribourg). Bis zur vollständigen Ablieferung der neuen Fahrzeuge erhöht sich der Abstellbedarf ab 2026 auf insgesamt 13'200 Fahrzeugmeter. Kritisch bzw. ein hoher Bedarf resultiert insbesondere in den Jahren 2022 – 2025, während denen die neuen Fahrzeuge abgeliefert werden, das alte Rollmaterial jedoch zum Teil nicht sofort stillgelegt werden kann. Der Abstellbedarf RV BLS wird laufend aktualisiert und mit den vorhandenen Abstellkapazitäten aufgrund der Baufortschritte abgestimmt.

7.2 Instandhaltungsanlagen Normalspur

Die BLS nutzte bisher vier Standorte für die Instandhaltung ihrer Fahrzeugflotten: Die BLS-eigenen Standorte in Bönigen, Oberburg und Spiez, sowie den von den SBB gemieteten Standort Bern Aebimatt. Dieser ist nach 2019 aufgrund der Umbauarbeiten im Bahnhof Bern (Westkopf) für Instandhaltungsarbeiten nicht mehr nutzbar und würde auch den längerfristigen Anforderungen nicht genügen. Die verbleibenden drei Standorte der BLS reichen von ihren Kapazitäten nicht aus, diesen Wegfall zu kompensieren.

Ausgelöst durch diesen Handlungsbedarf hat die BLS entschieden, die Fahrzeuginstandhaltung neu auszurichten. Die BLS hat in einem mehrstufigen Evaluationsverfahren einen neuen Werkstatt-Standort in Chliforst Nord (Bern West) vorgeschlagen sowie eine 3-Standortstrategie definiert. Diese beinhaltet den bestehenden Standort Spiez (leichte Instandhaltung für ca. 30 % der Flotte), den Neubau Chliforst-Nord (leichte Instandhaltung für ca. 70 % der Flotte) und die Werkstatt Bönigen (schwere Instandhaltung). Die Variante mit drei Standorten inklusive Neubau im Chliforst Nord ist betrieblich und wirtschaftlich am besten geeignet, um die wachsenden Anforderungen an den Fahrzeugunterhalt zu erfüllen und langfristig den Gesamtbetrieb der S-Bahn Bern sicherzustellen.

Die Werkstatt Spiez wird während den Jahren 2018 und 2019 erweitert, die Werkstatt Bönigen laufend den neuen Bedürfnissen angepasst und saniert.

Chliforst Nord wurde durch den Bundesrat am 7.12.2018 im Sachplan Verkehr als Standort für die neue Werkstätte für die S-Bahn Bern festgesetzt. Gestützt auf den bundesrätlichen Entscheid hat der Kanton Bern die BLS-Werkstätte Chliforst Nord definitiv im kantonalen Richtplan festgesetzt. Mit der Aufnahme des Vorhabens in den Sachplan Verkehr und im kantonalen Richtplan ist die Grundlage geschaffen, damit das Plangenehmigungsverfahren starten kann.

Weil der geplante Neubau nicht vor 2025 betriebsbereit sein wird und die Anlage Aebimatt ab Ende 2019 nicht mehr genutzt werden kann, benötigt die BLS eine Übergangslösung für die Instandhaltung ihrer Fahrzeuge. Diese konnte mit den Transports publics fribourgeois (TPF) gefunden werden. Die BLS wird für die Übergangszeit 2019 bis 2025 Werkstattgleise der TPF in Givisiez zumieten und die ganze MUTZ-Flotte in Givisiez mit eigenen Mitarbeitenden instand halten. Dazu baut die TPF vier statt ursprünglich drei Gleise und eine Hallenlänge von 105 m. Die BLS investiert in Givisiez selber nicht und wird lediglich Mieterin sein. Der Mietvertrag zwischen den beiden Unternehmen wurde im März 2018 unterzeichnet.

7.3 Abstellung und Instandhaltung RBS

Für den geplanten Angebotsausbau und den damit verbundenen Flottenzuwachs benötigt der RBS ein zusätzliches Depot für den Fahrzeugunterhalt sowie Abstellgleise. Da sich gleichzeitig die Kapazität an den bestehenden Standorten Solothurn und Worblaufen aus baulichen und betrieblichen Gründen reduziert, soll bis Ende 2025 ein neues RBS-Depot mit Platz für mindestens 16 Züge in Betrieb genommen werden. Langfristig ergibt sich ein Abstellbedarf für ca. 30 Kompositionen à 60 m. Aus betrieblichen Gründen muss das neue Depot an der Strecke Solothurn – Bern liegen.

Die im Auftrag des RBS durchgeführte Standortevaluation ergab als Bestvariante den Standort Leimgrube beim Bahnhof Bätterkinden. Im Sommer 2017 wurde der Depotstandort

Leimgrube in den kantonalen Richtplan aufgenommen (Koordinationsstand Zwischenergebnis). Nachdem die noch offenen Fragen zur räumlichen Abstimmung geklärt werden konnten (insbesondere die Frage der Schienen- und Strassenanbindung) änderte der Kanton 2018 auf Antrag des RBS den Koordinationsstand von Zwischenergebnis auf Festsetzung. Gegen diesen Entscheid hat die Gemeinde Bätterkinden beim Bundesgericht Beschwerde eingereicht. Das Bundesgericht hat der Beschwerde jedoch keine aufschiebende Wirkung gewährt, so dass der RBS die Planungen weiterführen konnte. Im Oktober 2019 hat das Bundesgericht die Beschwerde der Gemeinde abgewiesen.

Der RBS hat für das neue Depot einen Architekturwettbewerb durchgeführt. Die Planung wird nun auf Basis des Siegerprojekts vorangetrieben. Die PGV-Eingabe ist auf Anfang 2021 geplant, mit der Inbetriebnahme wird 2024/2025 gerechnet.

8 Finanzierung Infrastruktur

Die Eisenbahninfrastruktur wird über Leistungsvereinbarungen (LV) und Umsetzungsvereinbarungen (UV), die der Bund mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) abschliesst, finanziert. Die Mittel stammen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF).

Leistungsvereinbarungen (LV)

Über Leistungsvereinbarungen werden der Betrieb der Infrastruktur und Substanzerhaltungsmassnahmen finanziert. Zum Substanzerhalt gehören u.a. die planmässige Erneuerung der Anlagen, deren Modernisierung und Anpassung an die Vorschriften und Standards sowie Investitionen zur Bewältigung der Nachfrageentwicklung, sofern damit kein Angebotsausbau in Form von zusätzlichen Zugskilometern verbunden ist. Bahnhofumbauten zur Erhöhung der Sicherheit, zur Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und für Perronverlängerungen werden also über die Leistungsvereinbarungen finanziert. Ausgenommen sind Massnahmen in grossen Bahnhöfen, wenn die Investition mehr als 10 Millionen Franken beträgt. Diese Massnahmen gelten als Ausbau. Die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau wird in der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) geregelt.

Leistungsvereinbarungen werden über jeweils vier Jahre abgeschlossen. Zur Zeit laufen die Leistungsvereinbarungen 17-20. Die Leistungsvereinbarungen 21-24 sind in Vorbereitung. Im 2020 entscheidet das Parlament über den Zahlungsrahmen, so dass die Leistungsvereinbarungen 21-24 Ende 2020 abgeschlossen werden können. Für die S-Bahn Bern relevant sind die Leistungsvereinbarungen mit SBB, STB, BLS und RBS.

Die Infrastrukturlisten im Anhang 7 enthalten auch Angaben zur Finanzierung der einzelnen Massnahmen. Im Gegensatz zum letzten Standbericht, wo es vor allem bzgl. der LV SBB noch erhebliche Unsicherheiten gab, kann man zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgehen, dass die Finanzierung der für die 2. TE notwendigen Infrastrukturmassnahmen über die LV zeitgerecht möglich ist.

Umsetzungsvereinbarungen (UV)

Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt im Rahmen der strategischen Entwicklungsprogramme, aus welchen konkrete Ausbauschritte abgeleitet werden. Zum Ausbau zählen namentlich Investitionen zur Erhöhung der Kapazität für zusätzliche Zugkilometer im Personen- und Güterverkehr sowie zur Verkürzung der Fahrzeit. Für jedes Ausbauprojekt schliesst der Bund mit den EIU entsprechend dem Planungs- und Projektierungsfortschritt Umsetzungsvereinbarungen ab.

Der Ausbauschritt 2025 (AS 2025) wurde zusammen mit der FABI-Vorlage 2014 beschlossen. Der Ausbauschritt 2035 (AS 2035) wurde im Juni 2019 vom Parlament beschlossen. Alle für die 2. TE notwendigen Ausbauprojekte sind im AS 2025 oder AS 2035 enthalten, inkl. der Grossprojekte Entflechtung Holligen und Ausbau Aaretal. Deren Finanzierung kann als gesichert gelten.

An die Entflechtung Wylerfeld und den Ausbau des Bahnhofs Bern leistet der Kanton Bern Beiträge im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Beide Projekte sind bereits im Bau. Genauere Angaben zur Finanzierung finden sich im 1. Standbericht zur 2. TE.

9 Infrastruktur SBB/STB

Die im 1. Standbericht für den Zeitraum bis Ende 2018 geplanten Massnahmen konnten umgesetzt werden.

Tabelle 9-1: Bereits früher umgesetzte Massnahmen (z.T. ausserh. des Programms 2. TE, aber konzeptrelevant)

IBN	Massnahme	Bemerkung
06.2014	Perronausbau Münchenbuchsee	
	Perronausbau Bümpliz Süd, Bern Ausserholligen, Kiesen	
07.2014	Perronausbau Schüpfen, Suberg-Grossaffoltern	
08.2014	Perronausbau Flamatt, Wünnewil	
12.2014	Perronausbau Düdingen, Oberwangen	Rampe in Oberwangen 07.2015
	Perronausbau Studen	Perronerhöhung 07.2015
05.2015	Perronausbau Wichtrach	
11.2015	Stellwerkersatz Wylerfeld	Zugfolgezeitverkürzung Bern Ost; Voraussetzung für Entflechtung Wylerfeld
12.2015	Perronausbau Thörishaus Dorf	
	Leistungssteigerung Knoten Bern	Verlängerung Perron 4, gleichzeitige Einfahrten Gleise 8/9, Unterteilung Gleis 1, Bereitstellungsgleise Vilette
	Burgdorf: Anpassungen Gleise 2 und 4	Neues Betriebskonzept in Burgdorf für ½h-Takt Bdf-So. Notwendige Infra-Massnahmen: Abfahrverhinderung in Gleis 2, Halteort- und Sektorentafeln. Zu 100% durch Kt. Bern finanziert (Vereinbarung vom 28.05.2015).

Tabelle 9-2: Im Zeitraum 2016 - 2018 umgesetzte Massnahmen (z.T. ausserh. des Programms 2. TE, aber konzeptrelevant)

IBN	Massnahme	Bemerkung
12.2016	Zugfolgezeitverkürzung Gümligen - Thun	Zugfolgezeit 2 Minuten
	Zugfolgezeit Bern Ost (Bern - Bern Wylerfeld)	
	Stellwerkersatz Bern Weyermannshaus	
06.2019	Stellwerkersatz Bern	

Einen Überblick über die Bearbeitungsstände der noch *nicht* umgesetzten Infrastrukturmassnahmen gibt die Projektliste im Anhang 7.

Bemerkungen zum Bearbeitungsstand einzelner Projekte:

- Entflechtung Wylerfeld: Im Dezember 2018 wurde das letzte der vier Hauptgleise in die provisorische Lage verschoben. Die Inbetriebnahme ist unverändert im Dezember 2022 vorgesehen.
- Publikumsanlagen Bahnhof Bern: Geplante Inbetriebnahme 2027
- Umbau Bahnhof Konolfingen: Die Inbetriebnahme ist Ende Januar 2020.
- Bowil, Worb, Emmenmatt: Finanzierung gesichert. Bowil mit Hausperron 220m (keine kommerziellen Kreuzungen mehr möglich), Inbetriebnahme Fahrplan 2024. Worb mit 2 Aussenperronkanten, Inbetriebnahme Fahrplan 2024. In Emmenmatt sind keine Massnahmen vorgesehen.
- Leistungssteigerung West, Leistungssteigerung: Enthält die Projekte "Bern, Ausbau Westkopf", "Bern, Abstellanlagen Aebimatt" und "Bern, Entflechtung Holligen". Aktuell läuft das Vorprojekt. Die Inbetriebnahme ist im Horizont 2030 geplant.
- Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen (Teil von Ausbau Aaretal): Vorprojekt wird erarbeitet. Inbetriebnahme ist im Horizont 2030 geplant.
- Entflechtung Gümligen Süd: Vorprojekt wird erarbeitet. Entscheid für Tunnelvariante. Inbetriebnahme im Horizont 2030.
- Münsingen Wendegleis: Inbetriebnahme im Horizont 2030. In Münsingen wird zusätzlich zum Wendegleis auch bereits das langfristig benötigte vierte Gleis gebaut um die Abstellkapazität im Raum Bern zu erhöhen.
- Bern Brünnen Wendegleis: Seitliches Wendegleis als Bestvariante festgelegt. Inbetriebnahme ist noch zu bestimmen.
- Bern Abstellanlage Bümpliz Süd: Inbetriebnahme 2022 geplant.

10 Infrastruktur BLS

Im Zeitraum 2016 bis 2018 konnten im S-Bahn-Perimeter neben der Fertigstellung des Rosshäuserntunnels wieder diverse Bahnhofumbauten bzw. Perronmassnahmen abgeschlossen werden.

Tabelle 10-1: Bereits früher umgesetzte Massnahmen

IBN	Massnahme	Bemerkung
12.2014	Burgistein: Perronmassnahmen	mit Stellwerkersatz
12.2014	Seftigen: Perronmassnahmen	PNL 150 m (PNL 220 m noch nicht erreicht)
12.2014	Rosshäusern: Bahnhofumbau	Im Zusammenhang mit neuer DS Rosshäusern – Mauss (Rosshäuserntunnel)
12.2014	Hasle-Rüegsau: Perronverlängerung Gl. 2	Provisorische Massnahme

Tabelle 10-2: Im Zeitraum 2016 - 2018 umgesetzte Massnahmen

IBN	Massnahme	Bemerkung
12.2016	Schwarzwasserbrücke: Perronmassnahmen	
12.2016	Mittelhäusern: Perronmassnahmen	
12.2016	Stalden i.E.: Perronmassnahmen	
12.2016	Bigenthal: Perronmassnahmen	
12.2017	Steffisburg: Perronmassnahmen	Provisorische Perronverlängerung
12.2017	Oberdiessbach – Heimberg: Geschwindigkeitserhöhung	
12.2017	Ramsei: Bahnhofsumbau	Inkl. Stellwerkersatz
12.2018	Oberdiessbach: Perronmassnahmen	Inkl. Stellwerkersatz
12.2018	Rosshäuserntunnel	DS Rosshäusern – Mauss
12.2018	Gümmenen: Perronmassnahmen	
12.2018	Grünenmatt: Perronmassnahmen	

Einen Überblick über die Bearbeitungsstände der noch *nicht* umgesetzten Infrastrukturmassnahmen gibt die Projektliste im Anhang 7.

Bemerkungen zum Bearbeitungsstand einzelner Projekte:

- Die neue Haltestelle Kleinwabern ist im Projekt DS Frischingweg – Kehrsatz Nord konzeptionell vorgesehen und wurde im AS 2035 aufgenommen.
- Seftigen: Der Perron entspricht den BehiG-Vorgaben, muss jedoch nach Vorgabe des Perronnutzlängenstandards auf 220m verlängert werden.
- Hasle-Rüegsau: In Halse-Rüegsau muss ausschliesslich das Perron 2 verlängert und den BehiG-Vorgaben entsprechend angepasst werden.
- Riedbach: Der Entscheid zur BLS-Werkstätte mit Standort Bern West ist gefallen. Somit kann das Vorprojekt Perronmassnahmen im 2019 gestartet werden.
- Bern Stöckacker: Die Verschiebung der Haltestelle in Richtung Bern (Entwicklungsschwerpunkt Holligen) hat verschiedene Chancen und Potentiale (z.B. Erschliessung FH). Die Finanzierung der Zusatzkosten gegenüber einer Umsetzung des BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) am bestehenden Standort ist noch nicht gesichert. Die verschobene Haltestelle würde in das Projekt Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen) integriert. Im Anhang 7b (Projektübersicht BLS I) ist daher nur die Umsetzung von BehiG am bestehenden Standort hinterlegt.

11 Infrastruktur RBS

Im Zeitraum 2016 bis 2018 konnten im Worblental einige Massnahmen umgesetzt werden. Die Massnahmen auf der Strecke Bern – Solothurn stehen kurz vor der Inbetriebnahme oder sind in Planung.

Tabelle 11-1: Bereits früher umgesetzte Massnahmen

IBN	Massnahme	Bemerkung
12.2014	Biberist: Ausbau Bahnhof	Neubau des Bahnhofs inkl. Kurvenstreckung und ca. 1 km DS Richtung Bern (für Stabilität ¼h-Takt)

Tabelle 11-2: Im Zeitraum 2016 - 2018 umgesetzte Massnahmen

IBN	Massnahme	Bemerkung
10.2016	Verschiebung Bahnhof Deisswil	Neues Perron westlich des BUe (Seite Bernapark); der Platz für ein 2. Perrongleis ist freigehalten.
12.2017	Bahnhof Ittigen: Perronanpassungen	Erhöhung des Hausperrons und Ersatz des Mittelperrons durch neues Aussenperron Gl. 2.

Einen Überblick über die Bearbeitungsstände der noch *nicht* umgesetzten Infrastrukturmassnahmen gibt die Projektliste im Anhang 7.

Bemerkungen zum Bearbeitungsstand einzelner Projekte:

- Die IBN der DS Zollikofen Nord steht unmittelbar bevor (November 2019). Die DS und die Erhöhung der Geschwindigkeit von 50 auf 75 km/h bringen eine höhere Fahrplanstabilität und kleine Fahrplananpassungen.
- Umfahrung Boll-Sinneringen mit Verlegung Bahnhof Boll-Utzigen
Das Projekt ist eng verknüpft mit dem Überbauungsprojekt "Kern Boll-Süd" der Gemeinde Vechigen. Im Juni 2016 wurde der Kredit für die Erschliessung des Überbauungsprojekts angenommen. Im Mai 2019 erteilte das BAV die Plangenehmigung für das RBS-Projekt, die Bauarbeiten starteten im Juli.
- In Bätterkinden verfolgt der RBS vier Projekte:
 - Stellwerkersatz: Das durch einen Blitzeinschlag im Sommer 2017 beschädigte Stellwerk muss ersetzt werden. Der RBS plant, in der denkmalgeschützte Energiezentrale in der Nähe des Bahnhofs ein neues Stellwerk zu erstellen. Anfang März hat der RBS bei der Gemeinde Bätterkinden die Baueingabe für die Sanierung der Energiezentrale eingereicht. Die Inbetriebnahme des neuen Stellwerks ist für 2021 geplant. Das neue Stellwerk ist Voraussetzung für die Verlängerung der S8.
 - Wendegleis für die S8: Das Wendegleis wird im Doppelspurkorridor nördlich des Bahnhofs erstellt. Das PGV-Dossier wurde im April 2019 beim BAV eingereicht.
 - Neues Depot: Zum Stand der Planung vgl. Kap. 7.3. Das Depot ist das Schlüsselprojekt für den Angebotshorizont 2025. Die PGV-Eingabe soll Anfang 2021 erfolgen, die

Inbetriebnahme 2024/2025. Mit dem Umbau des Bahnhofs Solothurn (Perronverlängerung, Einschränkungen für das Depot Solothurn) kann erst begonnen werden, wenn das neue Depot in Bätterkinden in Betrieb ist.

- Perronverlängerung auf 180 m
- Bahnhof Solothurn: Der Ausbau des RBS-Bahnhofteils für die neu 180 m langen Züge erfordert eine komplette Neuorganisation des RBS-Gleisfeldes inkl. der Zufahrt. Zusammen mit der Stadt Solothurn wurde aufgrund der städtebaulichen Bedeutung des Areals 2017-18 ein Studienauftrag ausgelobt. Dieser schlägt eine Neuordnung des südlichen Bahnhofperimeters mit einem neuen Bahnhofplatz und einer neuen Unterführung am westlichen Ende der Perronanlagen vor, welche auch die SBB-Perrons anbinden soll. Aufgrund des hohen Koordinationsbedarfs zwischen den direkt betroffenen Partnern wird ein Masterplan ausgearbeitet. Die IBN der neuen Anlagen ist abhängig vom neuen Depot in Bätterkinden und für 2027 vorgesehen. Die Unterführung West ist derzeit noch nicht finanziert.
- Bahnhof Jegenstorf: Die Perrons müssen auf 180 m verlängert werden. Für den Ausbau des Bahnhofs Jegenstorf gibt es zwei Varianten: Ausbau am bestehenden Standort oder Neubau des Bahnhofs ca. 350 m nördlich des bisherigen Standorts. Beide Varianten wurden in Zusammenarbeit mit der Gemeinde auf einen vergleichbaren Planungsstand gebracht. RBS und AÖV sehen in einem Neubau erhebliche Vorteile gegenüber der Variante Ausbau. Die Gemeinde bevorzugt jedoch den Ausbau am bestehenden Standort. Für den definitiven Standortentscheid braucht es noch weitere Abklärungen.
- Neuer Bahnhof Bern RBS: Im Mai 2017 erteilte das BAV die Plangenehmigung für den Neubau des unterirdischen RBS-Bahnhofs Bern und den Ausbau der Publikumsanlagen SBB (neue Unterführung Mitte). Aufgrund von Einsprachen wurde die Genehmigung für den Teil Laupenstrasse jedoch sistiert. Nach zusätzlichen Abklärungen und kleinen Projektänderungen hob das BAV die Sistierung im Januar 2018 auf, so dass nun alle Bewilligungen für den Neubau des RBS-Bahnhofs vorliegen. Im Sommer 2017 begann der RBS mit den Vorarbeiten, seit August 2018 laufen die Hauptarbeiten am neuen Bahnhof. Das Projekt hat eine Verzögerung von rund einem Jahr. Mit der IBN des neuen Bahnhofs ist aus heutiger Sicht Ende 2027 zu rechnen.

Anhang 1: Abkürzungen

AGr	Arbeitsgruppe
AK	Angebotskonzept
AS	Angebotsschritt, Ausbausschritt
BehiG	Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BP	Bauprojekt
Dosto	Doppelstock
DS	Doppelspur
EBG	Eisenbahngesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmung
FABI	Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
FV	Fernverkehr
G	Güterverkehr
GPL	Gesamtprogrammleitung
HVZ	Hauptverkehrszeit
I	Infrastruktur
IBN	Inbetriebnahme
IF	Infrastrukturfonds
IH	Instandhaltung
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
LV	Leistungsvereinbarung
NNK	Netznutzungskonzept
P	Personenverkehr
P55	Perronhöhe 55 cm
PGV	Plangenehmigungsverfahren, Plangenehmigungsverfügung
PL	Programmleitung
PNL	Perronnutzlänge
POL	Programmoberleitung
PS	Projektsteuerung, Programmsteuerung
RB	Rangierbahnhof
RV	Regionalverkehr
STB	Sensetalbahn

STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TE	Teilergänzung
UV	Umsetzungsvereinbarung
VP	Vorprojekt
ZEB	Zukunfftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

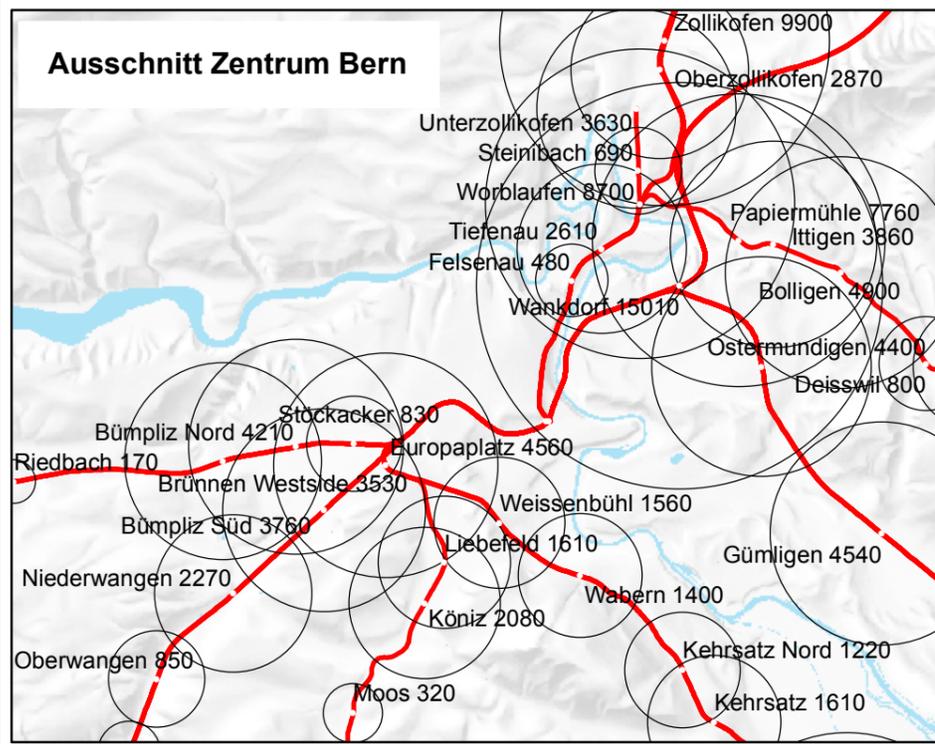
Abkürzungen von Stationsnamen

Ba	Bätterkinden
Bdf	Burgdorf
Bi	Biel/Bienne
Bki	Bätterkinden
Bn	Bern
Bp	Belp
Br	Brig
Buer	Büren an der Aare
CF	La Chaux-de-Fonds
Fr	Frutigen
Fri	Fribourg/Freiburg
Ins	Ins
Jeg	Jegenstorf
Kf	Konolfingen
Kz	Kerzers
Ln	Langnau
Lpn	Laupen
Ly	Lyss
Lz	Luzern
Mueb	Münchenbuchsee
Ne	Neuchatel
Scbg	Schwarzenburg
So	Solothurn
Sp	Spiez
Th	Thun
Uzo	Unterzollikofen
Wbl	Worblaufen
WD	Worb Dorf
Zw	Zweisimmen

Anhang 2: Nachfrage

Ein- und Aussteiger an den Haltestellen 2017

Ausschnitt Zentrum Bern



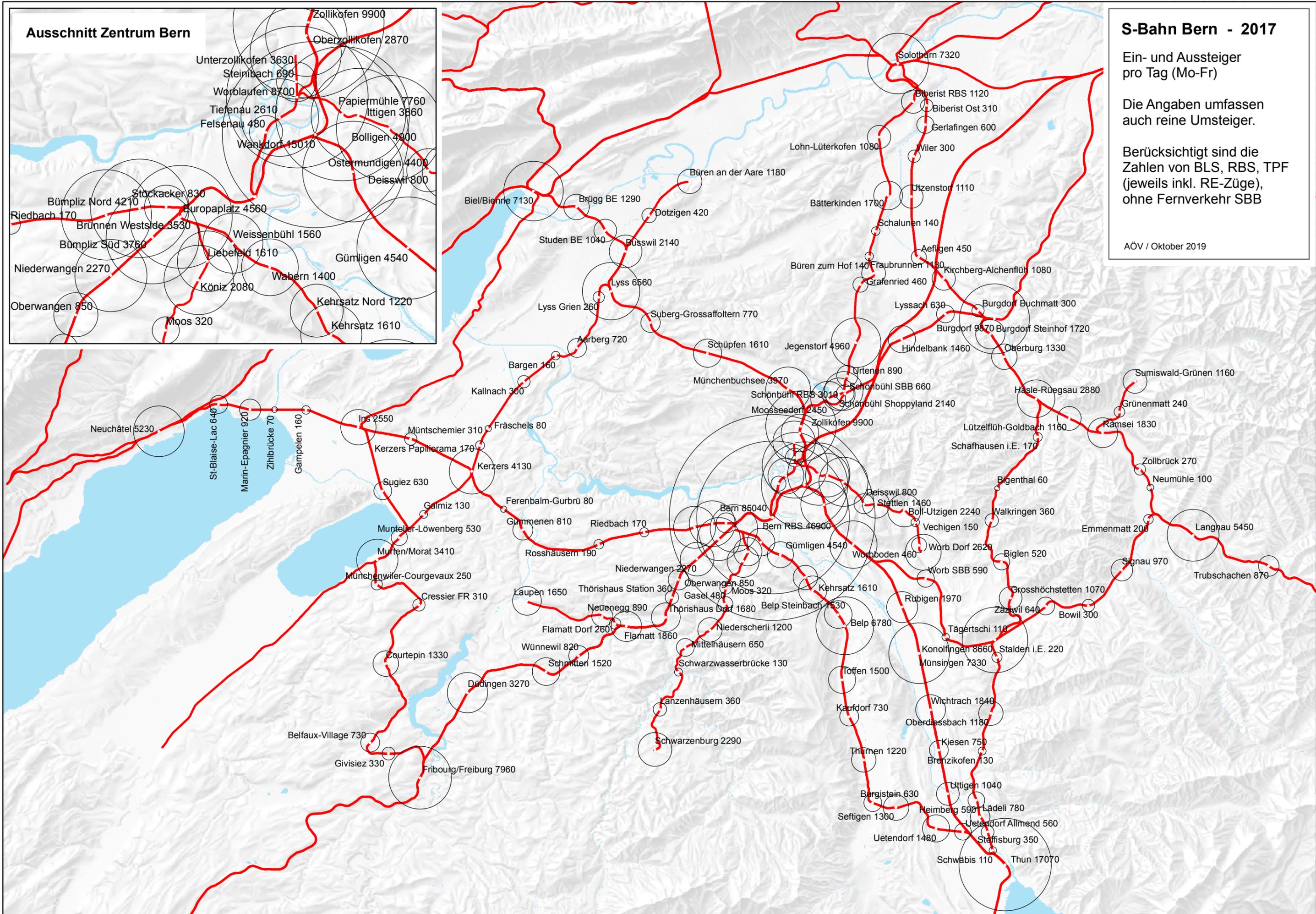
S-Bahn Bern - 2017

Ein- und Aussteiger pro Tag (Mo-Fr)

Die Angaben umfassen auch reine Umsteiger.

Berücksichtigt sind die Zahlen von BLS, RBS, TPF (jeweils inkl. RE-Züge), ohne Fernverkehr SBB

AÖV / Oktober 2019



Anhang 3: Netzgrafiken

a) Normalspur:

Angebotskonzept AS 2025, Stand 10.2018

Fern- und Regionalverkehr, Region Bern

aus: BAV, Anpassung des Angebotskonzepts AS 2025, 14.11.2018

Differenzen zum Zielkonzept 2. TE

(nicht Teil des AS 2025, aber mit AS 2035 beschlossen)

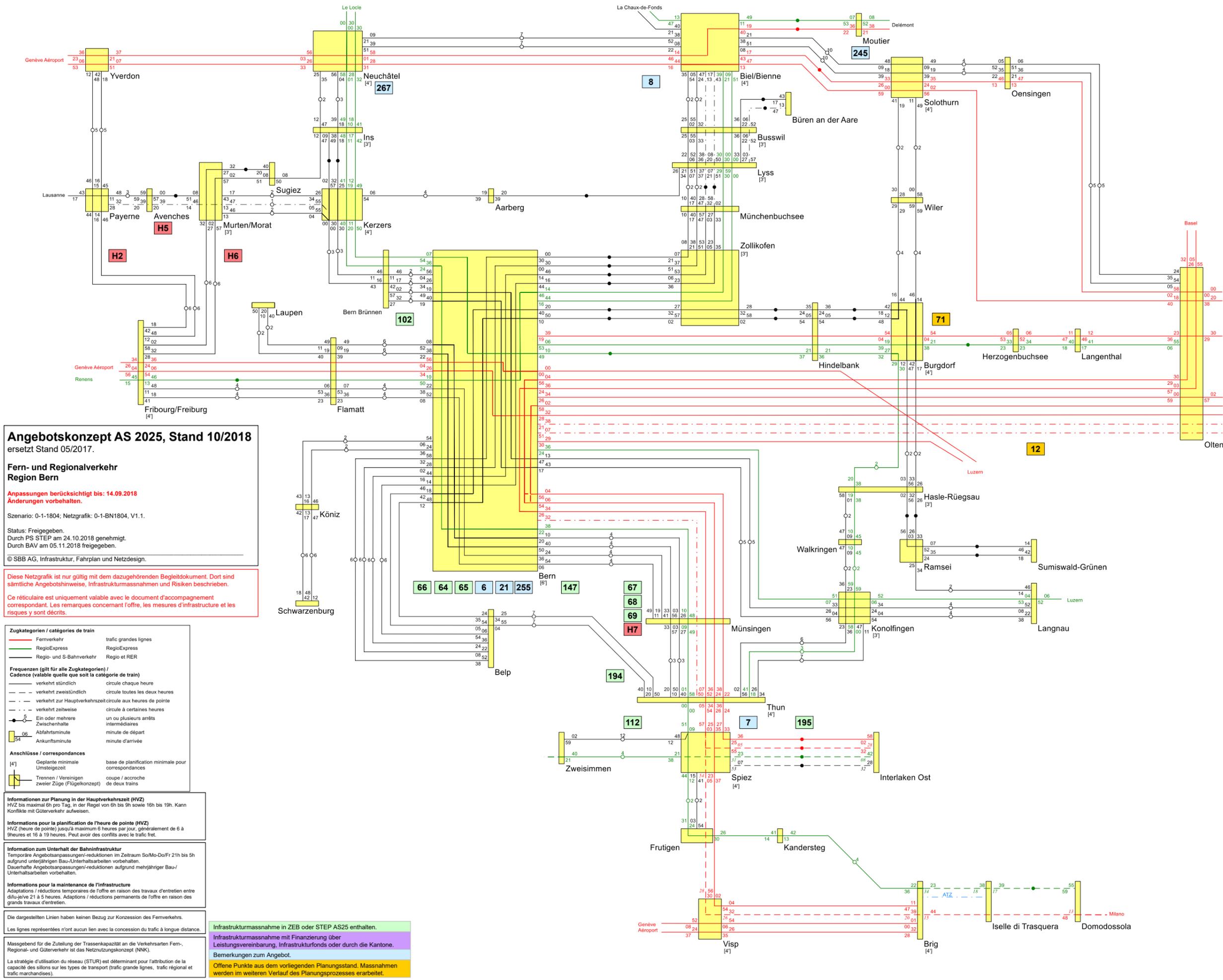
- $\frac{1}{4}$ h-Takt Bern – Niederscherli
- Haltestelle Kleinwabern

b) Meterspur:

Angebotskonzept 2020 (Umsetzung vsl. per Dez. 2021)

c) Meterspur:

Angebotskonzept 2025 (Zielkonzept 2. TE, Umsetzung vsl. per Dez. 2027)



Angebotskonzept AS 2025, Stand 10/2018
 ersetzt Stand 05/2017.

Fern- und Regionalverkehr
Region Bern

Anpassungen berücksichtigt bis: 14.09.2018
 Änderungen vorbehalten.

Szenario: 0-1-1804; Netzgrafik: 0-1-BN1804, V1.1.

Status: Freigegeben.
 Durch PS STEP am 24.10.2018 genehmigt.
 Durch BAV am 05.11.2018 freigegeben.

© SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign.

Diese Netzgrafik ist nur gültig mit dem dazugehörigen Begleitdokument. Dort sind sämtliche Angebotslinien, Infrastrukturmassnahmen und Risiken beschrieben.

Ce réticulaire est uniquement valable avec le document d'accompagnement correspondant. Les remarques concernant l'offre, les mesures d'infrastructure et les risques y sont décrits.

Zugkategorien / catégories de train	
—	Fernverkehr / trafic grandes lignes
—	RegioExpress / RegioExpress
—	Regio- und S-Bahnverkehr / Regio et RER

Frequenzen (gilt für alle Zugkategorien) / Cadence (valable quelle que soit la catégorie de train)	
—	verkehr stündlich / circule chaque heure
- -	verkehr zweistündlich / circule toutes les deux heures
- . -	verkehr zur Hauptverkehrszeit / circule aux heures de pointe
- . . -	verkehr zeitweise / circule à certaines heures
○	Ein oder mehrere Zwischenhalte / un ou plusieurs arrêts intermédiaires
06	Abfahrtsminute / minute de départ
54	Ankunftsminute / minute d'arrivée

Anschlüsse / correspondances	
[4]	Geplante minimale Umsteigezeit / base de planification minimale pour correspondances
	Trennen / Vereinigen zweier Züge (Flügelkonzept) / coupe / accroche de deux trains

Informationen zur Planung in der Hauptverkehrszeit (HVZ)
 HVZ bis maximal 6h pro Tag, in der Regel von 6h bis 9h sowie 16h bis 19h. Kann Konflikte mit Güterverkehr aufweisen.

Informations pour la planification de l'heure de pointe (HVZ)
 HVZ (heure de pointe) jusqu'à maximum 6 heures par jour, généralement de 6 à 9 heures et 16 à 19 heures. Peut avoir des conflits avec le trafic fret.

Information zum Unterhalt der Bahninfrastruktur
 Temporäre Angebotsanpassungen/-reduktionen im Zeitraum So/Mo-Do/Fr 21h bis 5h aufgrund unterjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.
 Dauerhafte Angebotsanpassungen/-reduktionen aufgrund mehrjähriger Bau-/Unterhaltsarbeiten vorbehalten.

Informations pour la maintenance de l'infrastructure
 Adaptations / réductions temporaires de l'offre en raison des travaux d'entretien entre di-lu-je-ve 21 à 5 heures. Adaptions / réductions permanentes de l'offre en raison des grands travaux d'entretien.

Die dargestellten Linien haben keinen Bezug zur Konzession des Fernverkehrs.
 Les lignes représentées n'ont aucun lien avec la concession du trafic à longue distance.

Massgebend für die Zuteilung der Trassenkapazität an die Verkehrsarten Fern-, Regional- und Güterverkehr ist das Netznutzungs-konzept (NNK).
 La stratégie d'utilisation du réseau (STUR) est déterminant pour l'attribution de la capacité des sillons sur les types de transport (trafic grande lignes, trafic régional et trafic marchandises).

Infrastrukturmassnahme in ZEB oder STEP AS25 enthalten.

Infrastrukturmassnahme mit Finanzierung über Leistungsvereinbarung, Infrastrukturfonds oder durch die Kantone.

Bemerkungen zum Angebot.

Offene Punkte aus dem vorliegenden Planungsstand. Massnahmen werden im weiteren Verlauf des Planungsprozesses erarbeitet.

Hinweistexte zu Netzgrafik Region Bern

Nr.	Strecke, Knoten	Beschreibung
64	Bern	Ausbau Westkopf.
65	Bern	Zugfolgezeiten Ost.
66	Holligen	Entflechtung.
67	Gümligen Süd	Entflechtung.
68	Wankdorf Süd–Ostermündigen	Entflechtung.
69	Münsingen	Wendegleis.
102	Bern Brünnen (BLS)	Wendegleis.
112	Eifeld (BLS)	Neue Kreuzungsstelle mit gleichzeitigen Einfahrten.
147	Bern Wylerfeld	Entflechtung.
194	Belp–Thun (BLS)	Uetendorf–Lerchenfeld, Doppelspurausbau.
195	Leissigen (BLS)	Ausbau zur Kreuzungsstelle für 400m Züge.
12	Bern–Olten–Zürich	Die Fahrbarkeit der HVZ IC Bern–Zürich HB mit Halt in Aarau erfordert, dass die FV-Linie BN–BDF–OL(–ZUE) mit spurtstarkem Rollmaterial (Regio-Dosto/FLIRT) produziert wird. Die Fahrzeiten mit Re460 und 300m langen Kompositionen reicht nicht.
71	Burgdorf	Anpassungen für Stärken/Schwächen S4 (inkl. Abstellungen).
6	Bern	Im 00 und 30 Knoten Bern müssen jeweils die ersten Radiallinien bis Bern eine Fluchtfahrt vollziehen, um die max. Kapazität zu gewährleisten.
7	Spiez	Für 400m lange Züge in Gleis 1 sind organisatorische Massnahmen erforderlich.
8	Biel/Bienne	Perrongleicher Anschluss zwischen IR BI-ZUE und LS-Bi-BS in beiden Richtungen erforderlich.
21	Knoten Bern	Durchfahrt Bern für Güterzüge West- Ost in der HVZ auf 600m Länge beschränkt.
245	Biel/Bienne–Zürich HB	IR Biel/Bienne–Zürich HB muss mit RV-Dosto geführt werden (Halt Grenchen Süd).
255	Bern	RE Lausanne–Bern: Durchbindung nach Biel erforderlich.
267	Neuchâtel	Die halbstündliche Durchbindung des RE La Chaux-de-Fonds–Bern ermöglicht halbstündlich den notwendigen perrongleichen Anschluss an den IR Richtung Lausanne. Wenn in Neuchâtel gestärkt/geschwächt werden muss, ist die Durchbindung von Bern nach La Chaux-de-Fonds/Le Locle nicht möglich und es erfolgt ein Bruch in Neuchâtel mit Auswirkungen auf die perrongleichen Anschlüsse.
H2	Fribourg–Payerne	Hybridtrasse GV/integraler RV.
H5	Payerne–Murten / Murten–Kerzers	Hybridtrasse GV/HVZ-RV / Hybridtrasse GV/integraler RV.
H6	Givisiez–Murten	Hybridtrasse GV/integraler RV.
H7	Bern Wankdorf–Thun	Hybridtrasse GV/HVZ-FV.

2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Angebotshorizont 2020

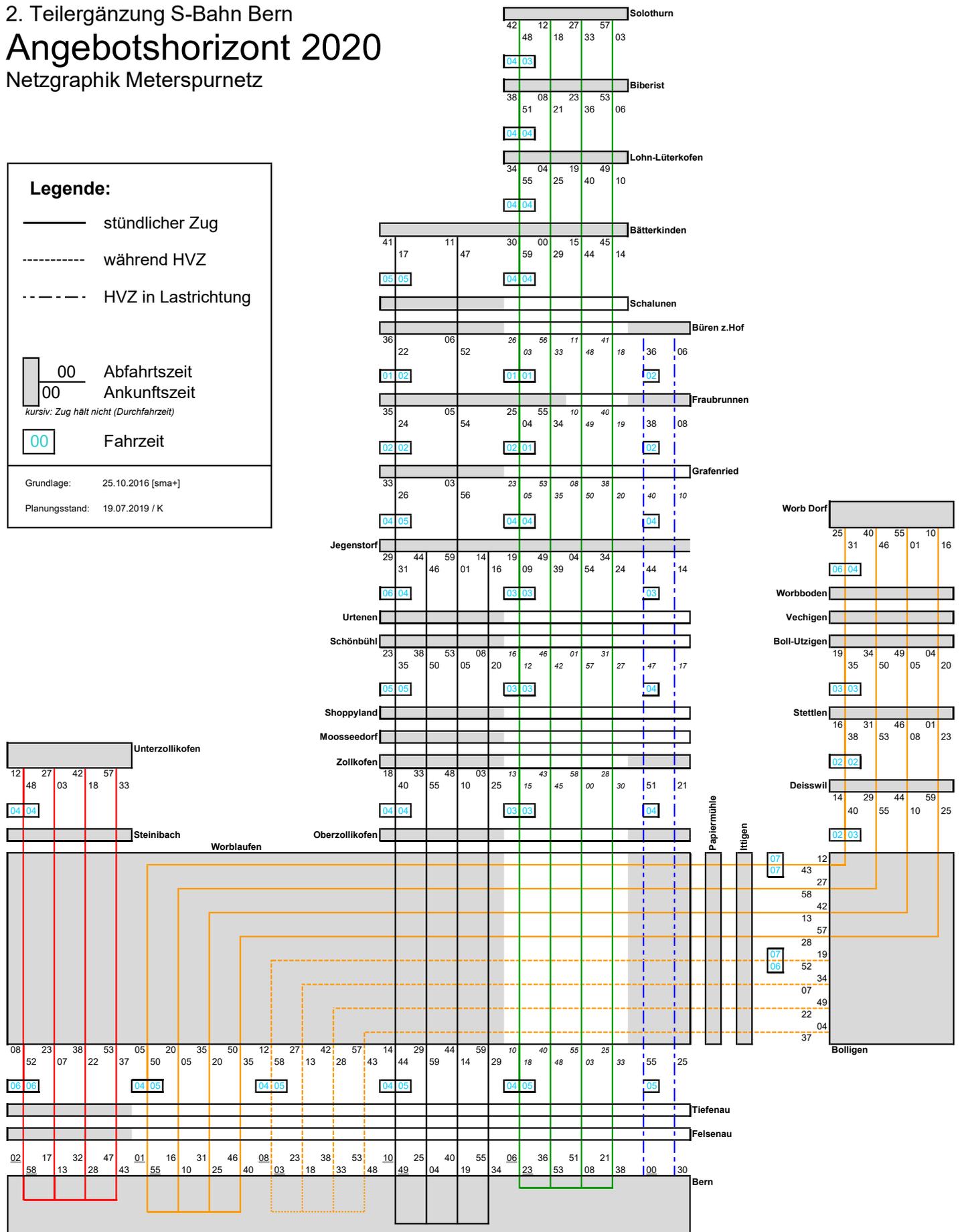
Netzgraphik Meterspurnetz

Legende:

- stündlicher Zug
- - - - - während HVZ
- . - . - . HVZ in Lastrichtung

00 Abfahrtszeit
00 Ankunftszeit
kursiv: Zug hält nicht (Durchfahrtszeit)
00 Fahrzeit

Grundlage: 25.10.2016 [sma+]
 Planungsstand: 19.07.2019 / K



2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Angebotshorizont 2025

Netzgraphik Meterspurnetz

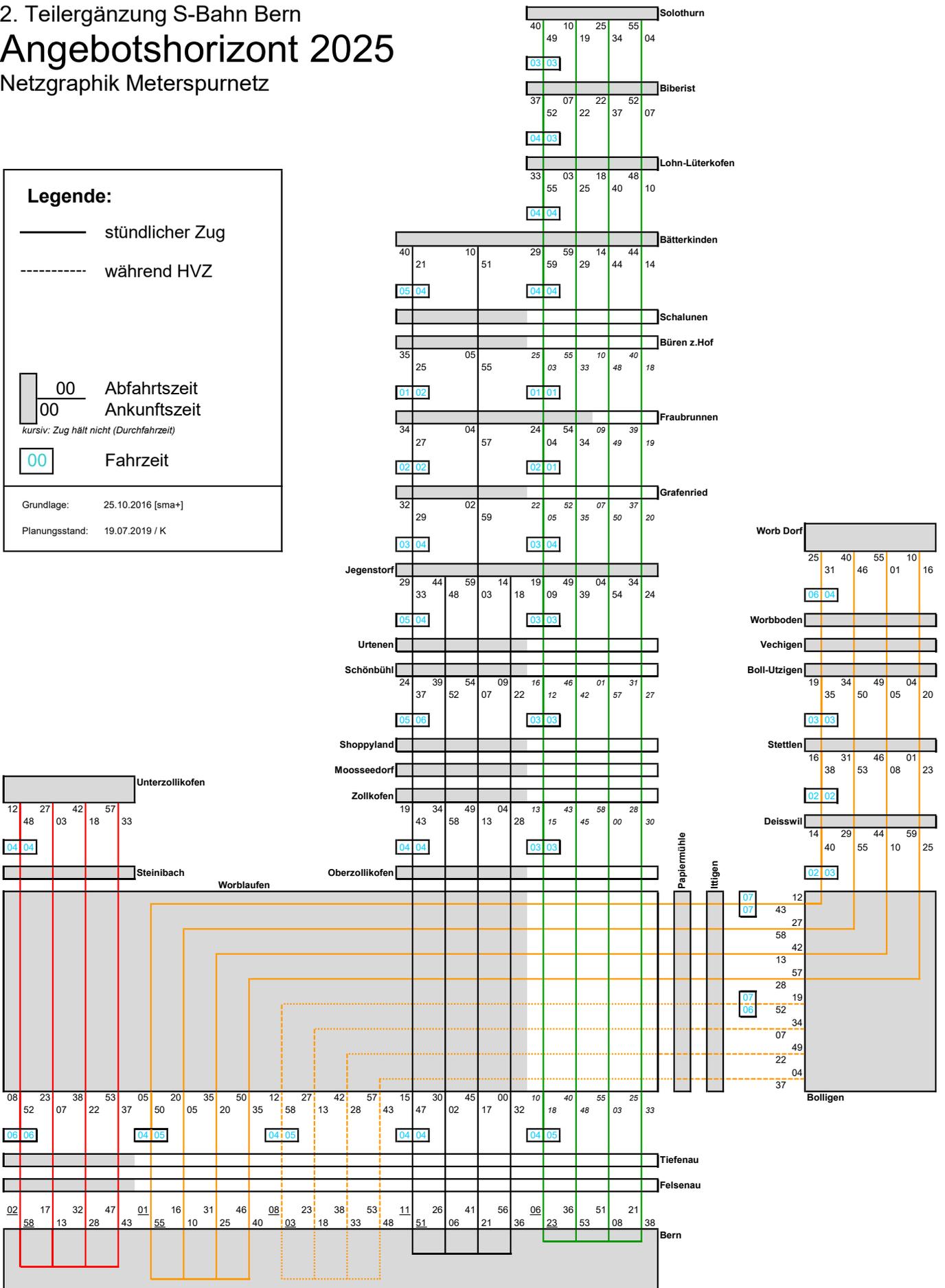
Legende:

- stündlicher Zug
- - - - - während HVZ

00 Abfahrtszeit
 00 Ankunftszeit
kursiv: Zug hält nicht (Durchfahrtszeit)

00 Fahrzeit

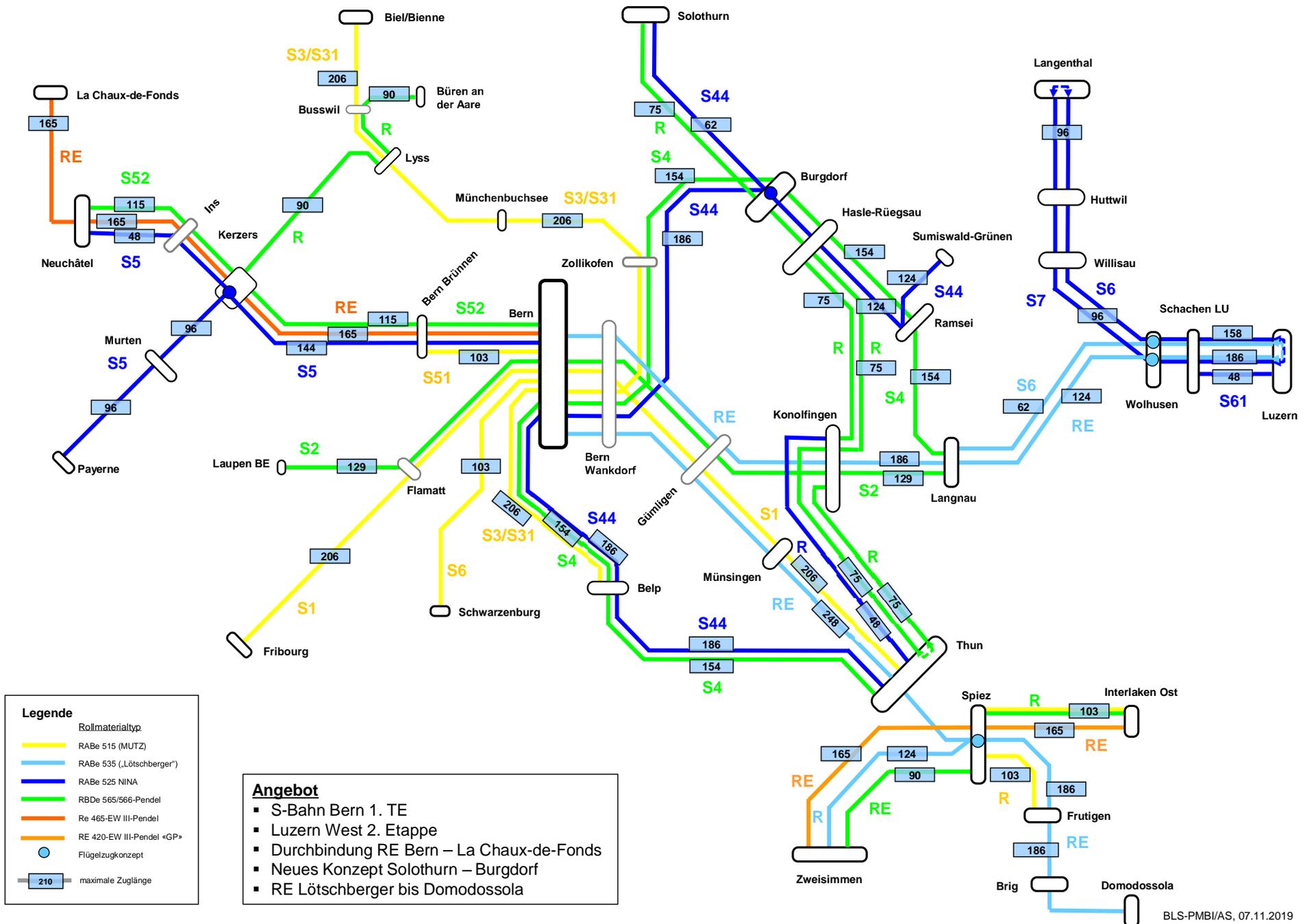
Grundlage: 25.10.2016 [sma+]
 Planungsstand: 19.07.2019 / K



Anhang 4: Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien

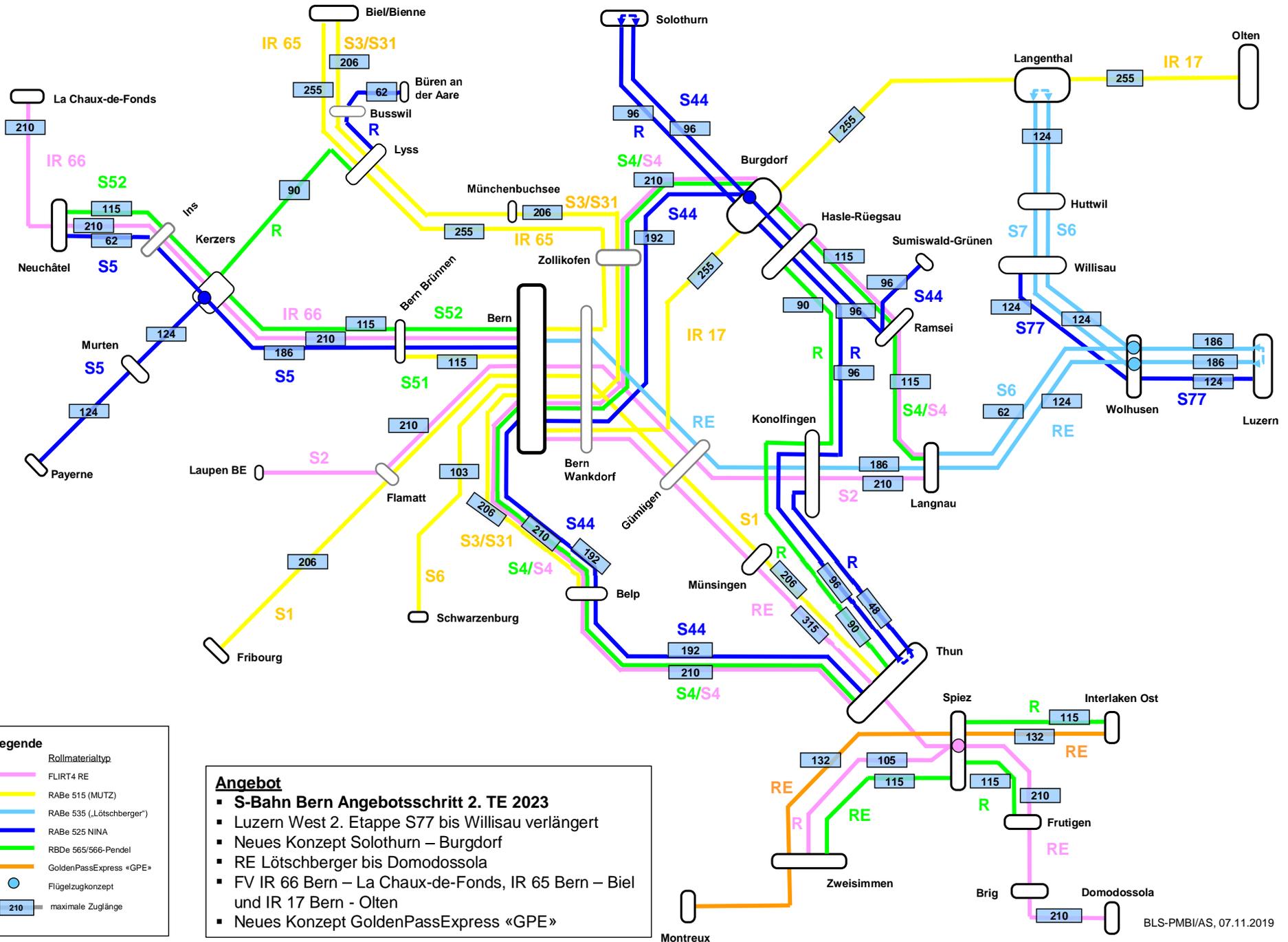
- a) **Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2019**
- b) **Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2023**
- c) **Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2026-2031**
- d) **Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab 2032**

Rollmaterialeinsatz 2019



Rollmaterialeinsatz 2023

Angebotsschritt 2. TE S-Bahn Bern, 26 FLIRT4 RE



Legende

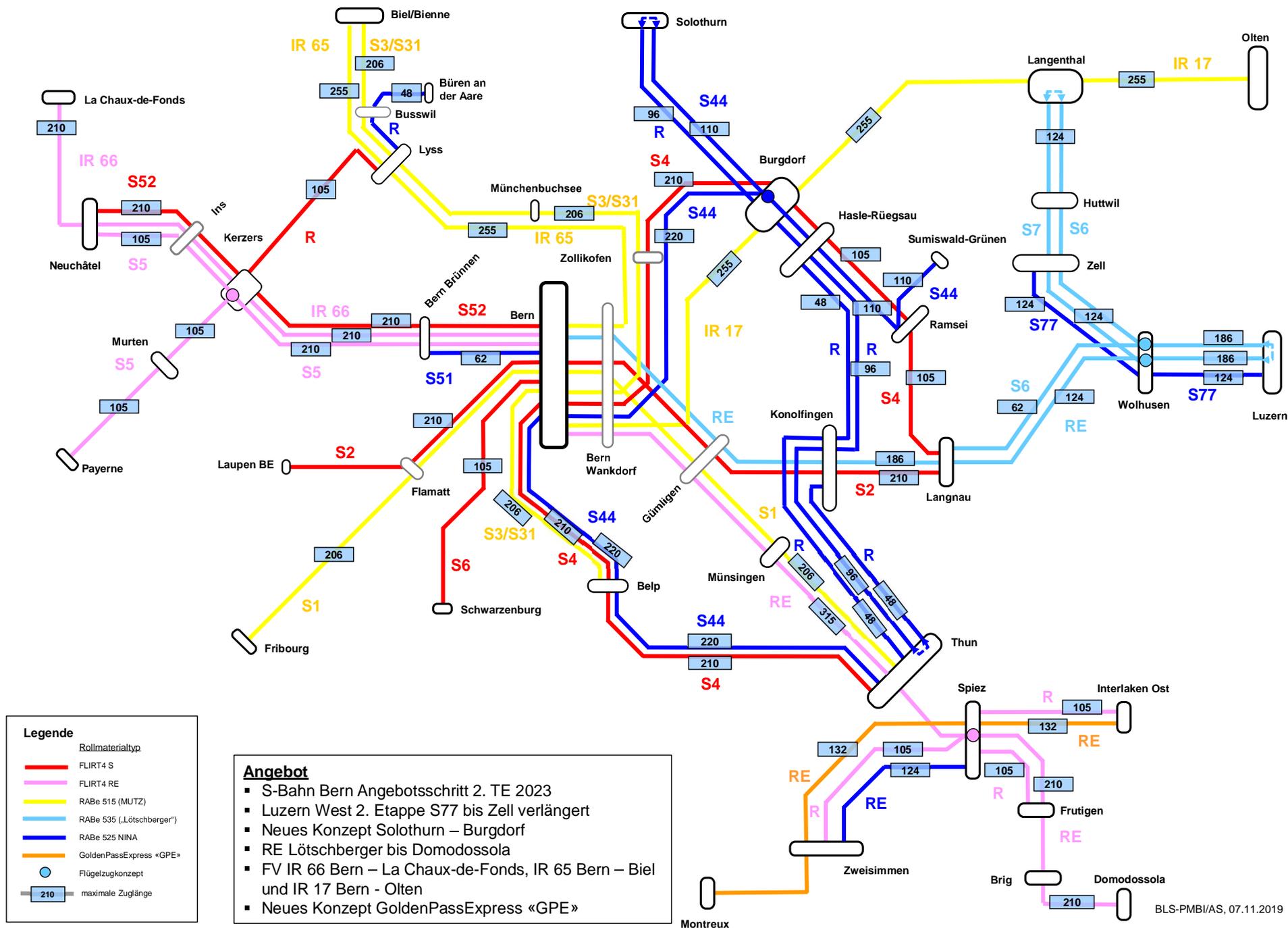
- Rollmaterialtyp
- FLIRT4 RE
- RABe 515 (MUTZ)
- RABe 535 („Lötschberger“)
- RABe 525 NINA
- RBDe 565/566-Pendel
- GoldenPassExpress «GPE»
- Flügelzugkonzept
- maximale Zuglänge

Angebot

- S-Bahn Bern Angebotsschritt 2. TE 2023**
- Luzern West 2. Etappe S77 bis Willisau verlängert
- Neues Konzept Solothurn – Burgdorf
- RE Lötschberger bis Domodossola
- FV IR 66 Bern – La Chaux-de-Fonds, IR 65 Bern – Biel und IR 17 Bern - Olten
- Neues Konzept GoldenPassExpress «GPE»

Rollmaterialeinsatz 2026–2031

30 FLIRT4 RE + 28 FLIRT4 S



Legende

- Rollmaterialtyp
- FLIRT4 S
- FLIRT4 RE
- RABe 515 (MUTZ)
- RABe 535 („Lötschberger“)
- RABe 525 NINA
- GoldenPassExpress «GPE»
- Flügelzugkonzept
- 210 maximale Zuglänge

Angebot

- S-Bahn Bern Angebotsschritt 2. TE 2023
- Luzern West 2. Etappe S77 bis Zell verlängert
- Neues Konzept Solothurn – Burgdorf
- RE Lötschberger bis Domodossola
- FV IR 66 Bern – La Chaux-de-Fonds, IR 65 Bern – Biel und IR 17 Bern - Olten
- Neues Konzept GoldenPassExpress «GPE»

Anhang 5: Rollmaterialeinsatz auf RBS-Linien

S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung
 Rollmaterialeinsatz Meterspurlinien

gemäss aktuellem Fahrplan

Linie	Massgebende Gefässgrösse	Umläufe
S7		4
		2
S8		3
		1
S9		2
RE		6

Angebotshorizont 2020 (Umsetzung vsl. per Dez. 2021)

Linie	Massgebende Gefässgrösse	Umläufe
S7		4
		2
S8		4
		1-2
S9		2
RE		6

Angebotshorizont 2025 (Umsetzung vsl. per Dez. 2027)

Linie	Massgebende Gefässgrösse	Umläufe
S7		4
		2
S8		4
S9		2
RE		6

Anhang 6: Angebotsvorhaben (Fahrplan und Rollmaterial)

a) Angebotsvorhaben BLS-Linien

b) Angebotsvorhaben RBS-Linien

C		D		P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG		
Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																						
Stand: 16. April 2019 (BLS-PMBI/ HR)																						
3 Offertperioden				Offerte 2018/19		Offerte 2020/21		Offerte 2022/23		Offerte 2024/25		Offerte 2026/27		Offerte 2028/29		Offerte 2030/31		Offerte 2032/33				
4 Angebotskonzepte Kt. BE				AK 2018-2021		AK 2022-2025		AK 2026-2029		AK 2030-33												
5	Ort	Massnahme / Projekt	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Stand 1)	Bemerkungen 2)			
6	betreffende Knoten / Linien																					
15	Bern - Langnau (S2)	Bauarbeiten Knoten Bern und Konolfingen. Folge: S2-Halt in Tägertschi nur noch 1x stündlich.																			Ab Inbetriebnahme der Entflechtung Bern Wyler und dem Einsatz von FLIRT4 auf der S2 ist der Halt gem. Studie SBB, I-FN vom 04/18 ab Fahrplanwechsel vom Dez. 2022 wieder halbstündlich möglich	
19	Bern - Zollikofen - Burgdorf (S4)	Einspurbetrieb ZOL - SCHB mit Haltverzicht S4 in Lyssach als Konsequenz des Doppelspurausbaus RBS																				
21	Hasle-R. - Konolfingen - Thun (Regio)	Wegfall Halte Stalden i.E. und Brenzikofen mit Bahnersatzbus Konolfingen - Heimberg, als Folge von Bauphase Konolfingen																				
22	Hasle-R. - Konolfingen - Thun (Regio)	Bruch Regio in Konolfingen, zwecks perronlichem Anschluss S2 von/nach Thun, als Folge Umbau Konolfingen und Erhöhung Umsteigezeit auf 3 Min																			Wiedereinführungszeitpunkt 2023 durchgehender Zug Hasle-R. - Thun aufgrund noch nicht definierter Bauphasen Raum Bern offen	
23	Bern - Kerzers - Ins (S52)	Einführung Halt in Stöckacker																				
24	Bern - Kerzers - Neuchâtel / - Murten - Payerne (S5)	Einführung Halt in Rosshäusern, Schliessung Ferenbalm-G.																				
25	Bern - Münsingen - Thun (RE)	Einführung 1 HVZ-RE TH-BN am Morgen und 2 HVZ-RE Bern - Thun am Abend																			Ursprünglich geplant per 2020. Einführung durch verspätete IBN Entflechtung Wylerfeld erst per 2023 möglich. Frühere Einführung nur mit Verzicht auf andere HVZ-Leistung möglich (durch AÖV und BLS abgelehnt). Aufgrund aktualisierter Nachfragebeurteilung besteht vorerst kein Bedarf für zusätzliche HVZ-Züge am Abend. Umsetzung und Zeitpunkt für 2 Züge am Abend offen	
26	S2, S4, S5, RE BN-BDI-TH, RE BN-BR-DOFS/R SP-ZW	Beschaffung FLIRT4																			Beschaffungsprojekt FLIRT4 im Zeitplan	
27	Bern - Schwarzenburg (S6)	Wiedereinführung HVZ-Züge																			Ursprünglich ab 2020 geplant. Aufgrund aktualisierter Nachfragebeurteilung, besteht voraussichtlich kurz-/mittelfristig keine Notwendigkeit.	
28	Bern - Münsingen - Thun (S1)	Einführung zusätzlicher HVZ-Züge gem. HVZ-optimiert																			Ursprünglich geplant per 2020. Aufgrund aktualisierter Nachfragebeurteilung besteht vorerst kein Bedarf für zusätzliche HVZ-Züge. Umsetzung und Zeitpunkt offen	
29	Bern - Burgdorf (S4)	Einführung neuer HVZ-Zug am Morgen BDF - BN																			Ursprünglich geplant per 2020. Aufgrund starker Nachfrage verkehrt seit Juni 2016 HVZ-Zug WIR-BDF-ZOL-OST. Führung nach Bern aufgrund verspäteter IBN Entflechtung Wylerfeld Aufgrund frühestens ab 2023 möglich, jedoch noch nicht gesichert.	
30	Hasle-R. Konolfingen - Thun (Regio)	Zusatz-Regio als 3. Produkt im Stundentakt KF-TH 6-20 Uhr																			Ursprünglich geplant per 2023 im Zusammenhang mit Beschleunigung S2 mit FLIRT4. Zur Zeit aber keine Notwendigkeit und Bedarf für Ausbau Angebot. Umsetzungszeitpunkt offen	
31	Bern - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (RE)	Umstellung von EWIII-PdL auf FLIRT4 RE																			Betreiberfrage ab 2021 infolge FV-Konzession und Verfahren Bundesverwaltungsgericht offen. Je nach Entscheid BVGer erfolgt evtl. kein Einsatz von FLIRT 4 auf RE Bern - La Chaux-de-Fonds	
32	Langnau - Burgdorf - Bern - Belp - Thun (S4)	Ein Umlauf S4 FLIRT4																			Ersatz Umlauf mit RBDe_2J_Verst-Modul Bt sowie kommerzielle Betriebserprobung FLIRT4 während Ablieferungsphase	
33	Bern - Spiez - Brig - Domodossola (RE) / Spiez - Zweisimmen (Regio)	Umstellung von RABe535 auf FLIRT4 RE																			Gem. Beschaffungsplan Beschaffungsprojekt FLIRT4.	
34	Laupen - Bern - Langnau (S2)	Umstellung von RBDe_2J auf FLIRT4 S																			Gem. Beschaffungsplan Beschaffungsprojekt FLIRT4.	

C		D		P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG		
Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																						
Stand: 16. April 2019 (BLS-PMBl/ HR)																						
3 Öffertperioden				Offerte 2018/19		Offerte 2020/21		Offerte 2022/23		Offerte 2024/25		Offerte 2026/27		Offerte 2028/29		Offerte 2030/31		Offerte 2032/33				
4 Angebotskonzepte Kt. BE				AK 2018-2021				AK 2022-2025				AK 2026-2029				AK 2030-33						
Ort		Massnahme / Projekt		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Stand 1)	Bemerkungen 2)		
5																						
6																						
35 Bern - Kerzers - Neuchâtel / Murten - Payerne (S5)		Umstellung von RABe525 auf FLIRT4 RE		Beschaffungsplan / Ausschreibung FLIRT4				Umstellung (Fixpunkt)												Green	Gem. Beschaffungsplan Beschaffungsprojekt FLIRT4	
36 Thun - Bern - Burgdorf - Langnau (S4)		Umstellung restliche Umläufe von RBDe_J_B auf FLIRT4 S		Beschaffungsplan / Ausschreibung FLIRT4				Start Umstellung		Ende Umstellung										Green	Gem. Beschaffungsplan Beschaffungsprojekt FLIRT4	
37 Bern - Kerzers - Ins (S52); Kerzers-Lyss (Regio)		Umstellung von RABe525 auf FLIRT4 S		Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung		Ende Umstellung										Green	Gem. Beschaffungsplan Beschaffungsprojekt FLIRT4	
38 Fribourg - Bern - Münsingen - Thun (S1/S12)		1/4h-Takt FLM-BN-MS durch Überlagerung S1 und S12		Netznutzungsplan																Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032	
39 Langnau - Bern - Bern Brünnen Westside (S2)		Neue Durchbindung S2. HVZ-Zusatzzug am Morgen ab Langnau statt erst ab Signau		Netznutzungsplan				Verlängerung HVZ-Zug ab Langnau												Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032. Ab 2024 Verlängerung HVZ-Zug am Morgen ab Langnau	
40 Thun - Bern - Burgdorf - Sumiswald-Gr. (S4) und Thun - Bern - Burgdorf - Solothurn (S4) mit Verknüpfung Solothurn - Langnau (R)		In TH Ermöglichung der Übergangszeit von 4 Min. Keine Flügelung mehr in BDF. 1/2h-Takt via Schönbühl - Zollikofen		Netznutzungsplan																Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032	
41 Bern - Neuchâtel / Murten - Payerne (S5, S52, RE)		1/4h- Bedienung von Stöckacker (s. S2) bzw. 1/2h-Bedienung von Riedbach und Rosshäusern, d.h. gleiche Haltepolitik von S52 und S5; Einführung 1/2h-Takt beim RE mit Durchbindung nach BR/ZW bzw. BDF		Netznutzungsplan																Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032. Durchbindung RE nach BR/ZW und BDF aufgrund Übergang RE BN-CF zum Fernverkehr offen.	
42 Bern - Burgdorf (RE)		Einführung 3. Produkt BN-BDF als RE via Grauholz (als Ersatz S44 und mit Durchbindung in BDF von/nach TH und BN von/nach NE)		Netznutzungsplan																Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032. Durchbindung RE nach NE aufgrund Übergang RE BN-CF zum Fernverkehr offen.	
43 Burgdorf - Hasle-R. - Konolfingen - Thun (RE/Regio)		Durchbindung des Regio in BDF als RE nach BN-NE statt nach SO		Netznutzungsplan																Yellow	Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt aktuell geplant per 2032. Durchbindung RE in BN nach NE aufgrund Übergang RE BN-CF zum Fernverkehr offen.	
44 Bern - Schwarzenburg (S6/S61)		Einführung 1/4h-Takt Bern - Niederscherli		Netznutzungsplan																Yellow	Kein Konzeptbestandteil von AS 2025; Eingabe im AS2035 und bei Erfolg -> Evtl. vorzeitige Realisierung per 2032	
45 Bern - Belp (S31)		Ausfall S31 zwischen Bern Weissenbühl - Belp 8.30 - 16.00 Uhr, kein Bahnersatz		Netznutzungsplan																Green	Damit für den Umbau Bhf Wabern und die Doppelspur Kehrsatz Nord - Frischingweg Arbeiten auch während des Tages durchgeführt werden können. Sommer- und Herbstferien 2018 sowie ganzer Fpl 2019+2020	
48 Laupen - Bern (S2)		Totalsperre Flamatt - Laupen ganzer Fpl 2020, Bahnersatz		Netznutzungsplan																Green	Umbau BehiG und Perronverlängerungen	
51 Bern - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (RE)		Sanierung Strecke Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds, Totalsperre und Bahnersatz Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds 1.3.21-31.10.21		Netznutzungsplan																Yellow		
54																						
55 Verweisungszeichen																						
56 1) Änderungen sind wie folgt beschrieben (Beispiel):																						
57 2) Änderungen im Vergleich zur vorangegangenen Version sind rot beschrieben																						
58																						

Legende Ampel

- Umsetzung ist gesichert oder nur mit geringen Risiken behaftet
- Mittleres Risiko für zeitgerechte Umsetzung, keine Massnahmen erforderlich bzw. Massnahmen sind bei kritischem Umsetzungsstand ergriffen worden
- Termingerechte Umsetzung kritisch, Massnahmen erforderlich

Programm 2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Angebotsvorhaben und Projektliste RBS

● abgeschlossen
 ◐ in Arbeit
 ○ offen

- Studie (I) / Konzept (A) / Lastenheft (R)
- Vorprojekt (I) / Ausschreibung (R)
- Bauprojekt (I) / Pflichtenheft (R)
- PGV (I)
- ◊ Umsetzungsentscheid (A/R)
- Ausführung (I/R) / Umsetzungsplanung (A)
- ◆ Inbetriebnahme

RBS / K		Stand: 01.06.2019										Stand Infrastrukturprojekte											
Pos	Horizont	Linie / Strecke	Abschnitt / Gemeinde	Projekt / Massnahme	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung	Finanzierung	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ampel	Bemerkungen:
Angebotelemente (inkl. Rollmaterial)																							
1	2020	S7	Bolligen - Bern	Einführung 7½'-Takt mittags (Mo-Fr)					RBS & RPV	◆												●	umgesetzt
2	2020	RE	Fraubrunnen > Bern	zweiter HVZ-Einsatzzug ("Fraubrunnen-Express")					RBS & RPV				◊	◆								○	aufgrund Nachfrageentwicklung 2020 noch nicht erforderlich
3	2020	S7/S9	Worb Dorf - Bern Unterzollikofen - Bern	Neues Rollmaterial (Ersatz Mandarinli)					RBS & RPV	◆	◆											●	in Umsetzung
4	2030	S7	Worb Dorf - Bern	Beschleunigung																		○	Abhängigkeit zu Pos. 3, 22-24, 35
5	2020	S8	Batterkinder - Bern	Verlängerung v/n Batterkinder (30'-Takt)					RBS & RPV				◊	◆								●	Abhängigkeit zu Pos. 3, 32-34
6	2020	RE	Solothurn - Bern	Ausdehnung 15'-Takt tagsüber (Mo-Fr)					RBS & RPV				◊	◆								●	
7	2020	RE	Solothurn - Bern	Neue Haltepolitik & Beschleunigung									◊	◆								●	Abhängigkeit zu Pos. 5, 6
8	2025	alle	Batterkinder	Neues Depot					RBS & RPV resp. LV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	●	
9	2025	RE/S8	Solothurn - Bern	Zusätzliches Rollmaterial					RBS & RPV			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	○	Abhängigkeit zu Pos. 8
10	2025	S7	Bolligen - Bern	Integral 120 m-Züge zur HVZ					RBS & RPV													●	Abhängigkeit zu Pos. 35
11	2025	RE	Solothurn - Bern	Einführung Zugslange 180 m					RBS & RPV													●	Abhängigkeit zu Pos. 8, 9, 35-41
12	2030	S7	Deisswil - Bern	Verlängerung 7½'-Takt v/n Deisswil					RBS & RPV													○	Abhängigkeit zu Pos. 22, 23, 35
13	2030	S8	Zollikofen - Bern	Einführung 7½'-Takt HVZ					RBS & RPV													○	Abhängigkeit zu Pos. 8, 35, 42

Anhang 7: Infrastrukturprojekte

a) Projektliste SBB/STB

b) Projektliste BLS

c) Projektliste RBS

Infrastrukturprojekte SBB Kanton Bern

I-FN-NED-NRM zHd. S-Bahn-PL

Stand: 01.04.19

■	gesichert
■	in Verhandlung/ polit. Abhängigkeiten
■	offen

■	Studie
■	Vorprojekt
■	Bauprojekt
■	PGV
■	Ausführung
◆	Inbetriebnahme

Ort	Projekt	Finanzierung	Stand Finanzierung				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Bemerkungen:
			Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung									
Bern Knoten															
Bern Wylerfeld - Bern	Zugfolgezeit Bern Ost	LV					umgesetzt								
Bern	Leistungssteigerung Knoten	ZEB					umgesetzt								Perronverl. Perron 4, gl.zeit. Einfahrt Gleis 8/9, Sign. untert. Gleis 1., Bereitstellungsgleis Vilette
Bern Weyermannshaus	Stellwerkersatz	LV					umgesetzt								
Bern	Stellwerkersatz	LV	■	■	■	■	■								Termin mit Abhängigkeiten zum Projekt Publikumsanlagen.
Bern Wylerfeld	Entflechtung	Infrafond, ZEB, LV	■	■	■	■	■								
Bern	Publikumsanlagen SBB (APBB)	Infrafond/LV	■	■	■	■	■								IBN Zugang Länggasse erst gegen Ende 2027
Bern	Tiefbahnhof RBS (ABB)	Infrafond/LV	■	■	■	■	■								
Bern-Holligen	Entflechtung Holligen	AS25	■	■	■	■	■								inkl. Abstellanlage Holligen, Ausbau Westkopf und Abstellanlage Aebimatt in AS25 Bern West Leistungssteigerung integriert
Bern West	Leistungssteigerung	AS25	■	■	■	■	■								

Infrastrukturprojekte SBB Kanton Bern

I-FN-NED-NRM zHd. S-Bahn-PL

■	gesichert
■	in Verhandlung/ polit. Abhängigkeiten
■	offen

■	Studie
■	Vorprojekt
■	Bauprojekt
■	PGV
■	Ausführung
◆	Inbetriebnahme

Stand: 01.04.19

Ort	Projekt	Finanzierung	Stand Finanzierung				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Bemerkungen:
			Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung									
Thun - Bern															
Gümligen - Thun	Zugfolgezeit 2 Min	ZEB					umgesetzt								
Bern - Thun	S-Bahn Bern, 2. TE Perronverlängerungen S1	LV und Kt. BE					umgesetzt								
Burgdorf - Bern - Thun	S-Bahn Bern, 2. TE S4/S44 Massnahmen für ROMA-Einsatz AS2020 in Thun	LV	■	■	■	■	■	■	◆						integriert in Projekt Thun BehiG
Gümligen - Münsingen	Ausbau Aaretal 3. Gleis Gümligen - (Rubigen) - Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen - Entflechtung Gümligen Süd - Münsingen: Wendeanlage, BehiG	AS25	■	■	■	■	■	■	■	■	Ausbau Aaretal = 3 Einzelprojekte mit unterschiedlicher Phasenplanung / IBN				
Düdingen - Bern															
Bern - Fribourg	S-Bahn Bern, 2. TE Perronverlängerung	LV und Kt. BE und FR					umgesetzt								
Biel - Bern															
Bern - Biel	S-Bahn Bern, 2. TE Perronverlängerung	LV und Kt. BE					umgesetzt								
Sensetalbahn															
STB: Flamatt - Laupen	S-Bahn Bern, 2. TE, S2 Massnahmen für ROMA-Einsatz AS 2020, inkl. Bhf Laupen	STB	■	■	■	■	■	■	◆						
(Olten) - Bern															
Hindelbank	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerung S4	LV	■	■	■	■	■	■	■	◆					

Infrastrukturprojekte SBB Kanton Bern

I-FN-NED-NRM zHd. S-Bahn-PL

Stand: 01.04.19

■	gesichert
■	in Verhandlung/ polit. Abhängigkeiten
■	offen

■	Studie
■	Vorprojekt
■	Bauprojekt
■	PGV
■	Ausführung
◆	Inbetriebnahme

Ort	Projekt	Finanzierung	Stand Finanzierung				2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Bemerkungen:
			Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung									
Lyssach	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerung S4	LV	■	■	■	■									Derzeit noch Klärung Fragestellung aus Studienphase.
Emmental															
Konolfingen	Entwicklung Publikums- und Gleisanlagen	LV	■	■	■	■	■	◆							
Bowil	S-Bahn Bern, 2. TE, S2 Massnahmen für ROMA-Einsatz NREF / BehiG	LV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	◆			Umgesetzt wird Hausperron 220m / P55 (keine kommerziellen Kreuzungen mehr möglich)
Worb, Emmenmatt	S-Bahn Bern, 2. TE, S2 Massnahmen für ROMA-Einsatz NREF / BehiG	LV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	◆			Worb: Umgesetzt wird Lösung mit Hausperron und Aussenperron Emmenmatt: keine Massnahmen vorgesehen - Nutz- und Baulänge = 219m (davon 102.1m P55)



Projekt-Nr.	Projektbeschreibung	Strecke	Investitionen	Finanzierung	Projektphase												Inbetriebnahme	
					2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028			
IC002921	Wiler - Perronmassn. BehiG & Federweg	EB1	25'277'157	LVB														12.2019
IC002985	Sumiswald-Grünen Ersatz Stellwerkanlage	EB2B	10'933'174	LVB														12.2019
IC003214	Frischingweg - Wabern - Kehrsatz-Nord DS	GTBA	67'296'926	LVB														06.2020
IC001369	St-Blaise-Lac, Progr. BehiG Perronmassn.	BN	860'247	LVB														06.2020
IC002980	Biglen BehiG Perronlänge Stellwerk	BTB	9'939'651	LVB														12.2020
IC002981	Grosshöchst. BehiG Perronlänge Stellw.	BTB	8'344'499	LVB														12.2020
IC002973	Bahnhofumbau Burgdorf Steinhof BehiG	EB2A	19'800'000	LVB														06.2021
IC002919	Biberist/Gerlafingen DS Stellwerkanlagen	EB1	37'476'957	LVB														06.2021
IC003182	Stöckacker Perronmassn. (S-Bahn Bern)	BN	1'045'531	LVB														06.2021
IC002983	Schwäbis Programm BehiG Perronmassnahmen	BTB	2'999'311	LVB														12.2021
IC002686	Gampelen, Progr. BehiG Perronmassn.	BN	900'000	LVB														12.2021
IC002747	Uetendorf - Lerchenfeld DS (S-Bahn Bern)	GTBB	37'549'890	UVB														12.2021
IC002971	Brenzikofen: Umbau Bahnhof BehiG	BTB	21'757'065	LVB														12.2021
IC003224	Zollbrück: Umbau Bahnhof	EB2B	4'488'226	LVB														06.2022
IC002982	Heimberg Bahnhof BehiG	BTB	18'364'243	LVB														06.2022
IC003193	Kirchberg-Alchenflüh Umbau Bahnhof	EB1	24'565'903	LVB														06.2022
IC001461	Burgdorf Buchmatt:Perronmassnahmen BehiG	EB1	1'054'418	LVB														12.2022
IC001399	Weissenbühl: Perronverl.&IU-Abstellpunkt	GTBA	5'606'809	LVB														12.2022
IC003215	Thurnen Umbau Bahnhof	GTBB	24'549'967	LVB														12.2022
IC002976	Steffisburg Bahnhof inkl Stellwerk BehiG	BTB	22'566'538	LVB														06.2023
IC002768	BPST, Programm BehiG Perronmassnahmen	GTBA	300'158	LVB														12.2023
IC002769	Toffen; Programm BehiG Perronmassnahmen	GTBB	502'626	LVB														12.2023
IC002770	Kaufdorf, Progr. BehiG Perronmassnahmen	GTBB	500'000	LVB														12.2023
IC001482	Hasle-Rüegsau: Perronmassnahmen Gleis 2	EB2A	7'994'902	LVB														12.2023
IC001370	Bümpliz Nord: Perronmassnahmen BehiG	BN	23'067'194	LVB														12.2023
IC001479	Schafhausen i.E: Perronmassnahmen BehiG	BTB	5'506'900	LVB														12.2023
IC002678	Riedbach Programm BehiG Perronmassnahmen	BN	2'200'000	LVB														06.2024
IC001398	Kehrsatz: Perronmassnahmen	GTBA	4'100'000	LVB														12.2024
IC001375	Marin-Epagnier, Umbau Bahnhof BehiG	BN	20'000'000	LVB														12.2024
IC004054	Kleinwabern, neue Haltestelle	GTBB	8'500'000	UVB														06.2026
IC001396	Seftigen: Perronverlängerung (220m)	GTBB	5'500'000	LVB														06.2026
IC001417	Gasel: Umbau Bahnhof	BSB	13'000'000	LVB														12.2028
IC001418	Niederscherli: Wendebahnhof, Stellwerk	BSB	15'000'000	LVB														12.2028
IC001416	LBF-KOE (S-Bahn Bern) DS, Neubau Haltest	BSB	33'000'001	UVB														12.2029
IC001376	Bern Brünnen: Wendegleis	BN	19'700'431	UVB														12.2030



	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AA	AB	AC		
1	Programm 2. Teilergänzung S-Bahn Bern																									
	Angebotsvorhaben und Projektliste RBS																									
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>● abgeschlossen</p> <p>● in Arbeit</p> <p>○ offen</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>■ Studie (I) / Konzept (A) / Lastenheft (R)</p> <p>■ Vorprojekt (I) / Ausschreibung (R)</p> <p>■ Bauprojekt (I) / Pflichtenheft (R)</p> <p>■ PGV (I)</p> <p>◆ Umsetzungsentscheid (A/R)</p> <p>■ Ausführung (I/R) / Umsetzungsplanung (A)</p> <p>◆ Inbetriebnahme</p> </div> </div>																									
2	RBS / K																									
3	Stand: 01.06.2019																									
	Stand Infrastrukturprojekte																									
	Pos	Horizont	Linie / Strecke	Abschnitt / Gemeinde	Projekt / Massnahme	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung	Finanzierung	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	Ampel	Bemerkungen:		
4	Infrastrukturprojekte (Auswahl)																									
21	21	2020	WUZ	Ittigen	Ausbau Station Ittigen (Hausperron mit Personenunterführung)	●	●	●	○	LV	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										●	(neu in Liste aufgenommen)				
22	22	2020	WUZ	Vechigen	Umfahrungslinie Boll-Sinneringen mit Verlegung Bahnhof Boll-Utzigen	●	●	●	●	LV	[Timeline bar with phases: red, orange]										●					
23	23	2030	WUZ	Vechigen, Stettlen	Doppelspur Boll-Utzigen - Stettlen (inkl. opt. Verschiebung Bhf Stettlen)	○	○	○	○	tbd	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										○	Bestandteil STEP AS 2030/35				
24	24	2030	WUZ	Stettlen, Ostermundigen, Bolligen	Doppelspur Deisswil - Bolligen (inkl. Ausbau Bahnhof Deisswil)	○	○	○	○	tbd	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										○	Bestandteil STEP AS 2030/35				
25	31	2014	BeSo	Moosseedorf/Munchenbuchsee	Schliessung Doppelspurlucke Zollikofen Nord	●	●	●	●	LV	[Timeline bar with phases: orange]										●					
26	32	2020	BeSo	Batterkinderen	Wendegleis Linie S8	●	●	○	○	STEP 2025	[Timeline bar with phases: yellow, red, orange]										●	Starke Abhängigkeit zu Pos. 8, 40; Verzogerungen denkbar				
27	33	2020	BeSo	Batterkinderen, Fraubrunnen	Schnellfahrweiche Batterkinderen Süd Doppelspurinsel Büren z.H.	●	●	○	○	STEP 2025	[Timeline bar with phases: yellow, red, orange]										●	Baubetriebliche Abhängigkeit zu Pos. 32, 34				
28	34	2020	BeSo	Fraubrunnen, Jegenstorf	Doppelspur Grafenried - Jegenstorf Nord (exkl. Bahnhofe)	●	●	○	○	STEP 2025	[Timeline bar with phases: yellow, red, orange]										●	Baubetriebliche Abhängigkeit zu Pos. 32, 33				
29	35	2025	BeSo	Bern	Ausbau Bahnhof Bern (neuer Tiefbahnhof)	●	●	●	●	Infrafonds BIF	[Timeline bar with phases: orange]										●					
30	36	2025	BeSo	Solothurn	Ausbau Bahnhof Solothurn (180 m)	●	○	○	○	STEP 2025	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										●	Masterplanung unter Federführung Stadt Solothurn				
31	37	2025	BeSo	Biberist	Verlängerung Perrons (180 m)	○	○	○	○	LV	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										○					
32	38	2025	BeSo	Lohn-Ammannsegg	Ausbau Bahnhof Lohn-Luterkofen (180 m)	●	○	○	○	LV	[Timeline bar with phases: green, yellow, red, orange]										●	koordiniert mit "ESP Bahnhof Lohn" (Aggloprojekt)				
33	39	2025	BeSo	Fraubrunnen	Verlängerung Perrons (180 m)	○	○	○	○	LV	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										○					
34	40	2025	BeSo	Batterkinderen	Ausbau Bahnhof auf 180 m Perrons	●	○	○	○	STEP 2025	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										●	Starke Abhängigkeit zu Pos. 8, 32				
35	41	2025	BeSo	Jegenstorf	Aus-/Neubau Bahnhof Jegenstorf (180 m) (inkl. Schliessung Doppelspurlucke)	●	○	○	○	LV	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										●	Standortklarung zusammen mit Gemeinde				
36	42	2030	BeSo	Zollikofen	Wendegleis Linie S8E	○	○	○	○	tbd	[Timeline bar with phases: blue, green, yellow, red, orange]										○	Bestandteil STEP AS 2030/35				
37																										
38																										
39																										