



S-Bahn Bern

Kanton Bern

SBB AG

BLS AG

RBS AG



2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Standbericht Nr. 1

Bern, 22.01.2016

**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
Telefax 031 633 37 20
www.aoev.bve.be.ch
info.aoev@bve.be.ch

Programmoberleitung:

C. Aebi	AÖV
N. Germanier	SBB Infrastruktur
A. Willich	BLS Personenverkehr
D. Wyder	BLS Infrastruktur
F. Schmid	RBS

Programmleitung:

B. Kirsch	AÖV, Gesamtprogrammleiter
H.-B. Fiechter	BLS P, AGr Angebot und Rollmaterial (Normalspur)
U. Reinert	RBS, AGr Angebot, Rollmaterial, Infrastruktur (Meterspur)
M. Kilchenmann	BLS, AGr Produktion (Normalspur)
E. Huber	AÖV, AGr Finanzierung Infrastruktur
M. Kaufmann	SBB I, AGr Bau SBB/STB
M. Stähli	BLS I, AGr Bau BLS
U. Schäffeler	BLS I

Version	Datum	Bemerkungen
0.1	09.12.2015	Erster Entwurf B. Kirsch für PL vom 18.12.2015
0.2	05.01.2016	Zweiter Entwurf zum Review an PL-Mitglieder
0.9	13.01.2016	Definitiver Entwurf zur Genehmigung durch POL am 22.01.2016
1.0	01.02.2016	Mit aktualisiertem Referenzkonzept AS2025 (Stand 12.2015)

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage.....	5
1.2	Organisation	5
1.3	Berichterstattung mittels Standberichten.....	6
2	2. TE und STEP AS 2025	7
3	Umsetzungsstand der 2. TE im Überblick	8
4	Angebot und Rollmaterial Normalspur	10
4.1	Rollmaterialeinsatzkonzept aktualisiert	10
4.2	Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen	11
4.3	Die nächsten Arbeitsschritte	13
5	Angebot und Rollmaterial Meterspur	15
5.1	Neues Zielkonzept.....	15
5.2	Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen	15
5.3	Die nächsten Arbeitsschritte	16
6	Produktion Normalspur	17
6.1	Abstellanlagen.....	17
6.2	Instandhaltungsanlagen.....	19
7	Finanzierung Infrastruktur	20
7.1	Infrastrukturfinanzierung gemäss FABI	20
7.2	Stand der Finanzierungen.....	21
7.3	Die nächsten Arbeitsschritte	25
8	Infrastruktur SBB/STB	27
9	Infrastruktur BLS	29
10	Infrastruktur RBS	30
	Anhang 1: Nachfrage	31
	Anhang 2: Netzgrafiken Normalspur	34
	Anhang 3: Netzgrafiken Meterspur	37
	Anhang 4: Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien	39
	Anhang 5: Rollmaterialeinsatz auf RBS-Linien	45
	Anhang 6: Angebotsvorhaben (Fahrplan und Rollmaterial)	47
	Anhang 7: Infrastrukturprojekte	53

Abkürzungen

AGr	Arbeitsgruppe
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
NF	Neues Fahrzeug (der BLS)
NREF	Neues RE-Fahrzeug (der BLS)
NSF	Neues S-Bahn-Fahrzeug (der BLS)
P	Personenverkehr
P55	Perronhöhe 55 cm
PGV	Plangenehmigungsverfahren, Plangenehmigungsverfügung
PL	Programmleitung
PNL	Perronnutzlänge
POL	Programmoberleitung
PS	Projektsteuerung, Programmsteuerung
RB	Rangierbahnhof
RV	Regionalverkehr
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur

TE	Teilergänzung
UV	Umsetzungsvereinbarung
VP	Vorprojekt
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

Abkürzungen von Stationsnamen

Bä	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
Lp	Laupen
Ly	Lyss
Lz	Luzern
Mueb	Münchenbuchsee
Ne	Neuchâtel
Scbg	Schwarzenburg
So	Solothurn
Sp	Spiez
Th	Thun
Uzo	Unterzollikofen
Wbdo	Worb Dorf
Wbl	Worblaufen
WD	Worb Dorf
Zw	Zweisimmen

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

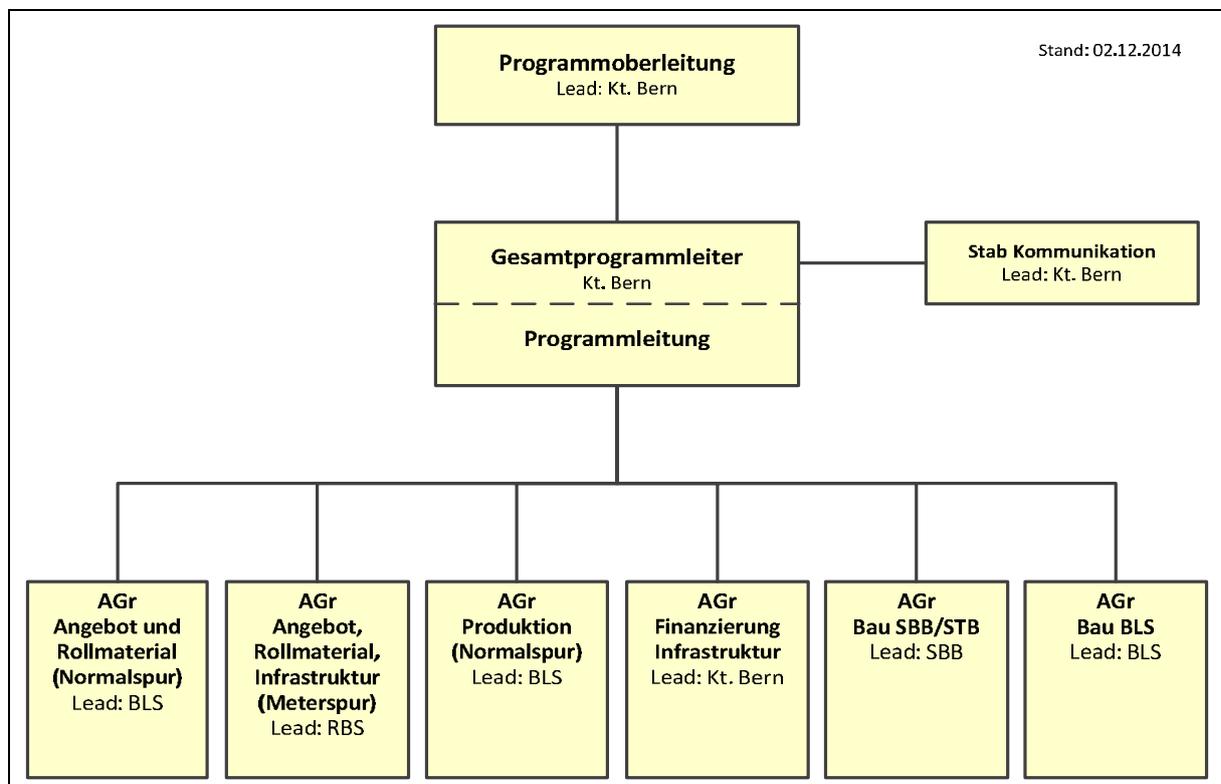
Ende 2007 lancierte der Kanton Bern zusammen mit seinen Partnern SBB, BLS und RBS die Planung der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern. Der Planungsfortschritt wurde in vier Zwischenberichten dokumentiert. Seit Dezember 2013 liegt der Planungsbericht vor ¹.

Die Planungsphase war gekennzeichnet durch grosse Unsicherheiten bezuglich 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 2025.

1.2 Organisation

Für die Umsetzung des Programms «2. Teilergänzung S-Bahn Bern» wurde die unten stehende Organisation eingesetzt. Sie gilt seit Januar 2015.

Abbildung 1-1: Organigramm der Umsetzung 2. Teilergänzung S-Bahn Bern



¹ Amt für üblichen Verkehr des Kantons Bern, 2. Teilergänzung S-Bahn Bern, Planungsbericht, Bern 11. Dezember 2013

Die Programmoberleitung (POL) unter der Leitung des Kantons Bern ist für die übergeordnete strategische und verkehrspolitische Steuerung des Gesamtprogramms «2. Teilergänzung S-Bahn Bern» verantwortlich.

Die Programmleitung (PL) unter der Leitung des Kantons Bern (Gesamtprogrammleiter GPL) ist für die fachliche Koordinations- und Arbeitsebene zuständig.

Für die Bereiche Angebot, Rollmaterial, Betrieb, Finanzen und Bau werden Arbeitsgruppen (AGr) gebildet, in denen Vertreter der beteiligten Partner Einsitz haben.

Auf die Einsetzung der Stabsstelle Kommunikation wurde bislang verzichtet. Die notwendige Koordination erfolgte in der Programmleitung.

1.3 Berichterstattung mittels Standberichten

Über die Umsetzung des Programms «2. Teilergänzung S-Bahn Bern» wird in jährlichen Standberichten orientiert. Der vorliegende Bericht ist der erste Standbericht. Er umfasst den gesamten Zeitraum seit Beginn der Umsetzung, also von Dezember 2013 (Fahrplan 2014) bis Dezember 2015 (Fahrplan 2016).

Inhalt der Berichterstattung:

- Relevante Entwicklungen im Umfeld der 2. TE
- Stand der Umsetzung der Angebotsschritte und der Infrastrukturmassnahmen der 2. TE
- Änderungen am Konzept oder am Zeitplan der 2. TE
- Nächste Arbeitsschritte und Meilensteine

2 2. TE und STEP AS 2025

Der Planungshorizont des Zielkonzepts der 2. TE deckt sich mit demjenigen des STEP AS 2025.

Zwei Monate nach Vorliegen des Planungsberichts wurde in der Volksabstimmung die FABI-Vorlage angenommen. Mit der Vorlage wurde auch der STEP AS 2025 im Umfang von 6.4 Mrd. Franken beschlossen. Die Infrastrukturmassnahmen des STEP AS 2025 sind zwingende Voraussetzung für das Zielkonzept der 2. TE.

Normalspur

Die Umsetzung des STEP AS 2025 erfolgt unter Federführung des BAV. Im Sommer 2014 veröffentlichte das BAV das Referenzkonzept "ZEB und STEP 2025, Stand 08.2014".

Das Referenzkonzept STEP AS 2025 weist gewisse Unterschiede zum Zielkonzept der 2. TE auf, wie es im Planungsbericht dokumentiert ist. Die Netzgrafik ist bezeichnet mit "STEP AS 2025, Stand 06.2013, Planungsstand 14.10.2013 Version 2.TE". Sie war ein Vorläufer des definitiven Referenzkonzepts und vom BAV nicht freigegeben. Sie ist jedoch für die 2. TE nach wie vor von Bedeutung. Die Netzgrafik befindet sich deshalb als Anhang 2a in diesem Standbericht.

Eine wesentliche inhaltliche Differenz zwischen dem Zielkonzept 2. TE und dem Referenzkonzept AS 2025 ist das Fehlen der neuen Haltestelle Waldegg und des ¼h-Takts nach Niederscherli. Da die DS Liebefeld – Köniz nicht im STEP AS 2025 enthalten ist, ist auch der ¼h-Takt nicht enthalten. Diese Vorhaben sind nun vom Kanton Bern bzw. der Planungsregion Westschweiz ins Angebotskonzept für den STEP AS 2030 aufgenommen und beim BAV eingereicht worden. Das BAV wird im 2016 eine Bewertung im Kontext aller schweizweit eingereichten Module vornehmen.

Das Referenzkonzept AS 2025 wurde mittlerweile unter Federführung des BAV überarbeitet. Die aktualisierte Netzgrafik für die Region Bern befindet sich im Anhang 2b ("Ausbauschnitt AS2025, Stand 12.2015"). Einige Darstellungsfehler sind darin auf Antrag des Kantons Bern korrigiert. Falsch dargestellt ist nach Meinung des Kantons Bern die Flügelung in Kerzers (Antrag Kanton Bern: nur Flügelung der S52 nach Murten und Ins). Im Referenzkonzept nach wie vor nicht enthalten sind die HVZ-Zusatzzüge zwischen Thun und Bern sowie zwischen Langnau und Bern. Diese werden im Rahmen des Änderungsmanagements 2016 vertieft geprüft.

Meterspur

Das Angebotskonzept 2025 der 2. TE für das RBS-Netz ist nicht kompatibel mit dem Referenzkonzept STEP AS 2025, da die beiden für die 2. TE notwendigen DS Bleichenberg und Bätterkinden Nord nicht Bestandteil des STEP AS 2025 sind. Die Beschleunigung des RE, wie sie in der 2. TE vorgesehen war, ist in dieser Art nicht möglich.

Der RBS hat ein angepasstes Angebotskonzept 2025 erarbeitet, welches ohne die beiden DS auskommt und somit kompatibel mit dem STEP AS 2025 ist. Das Ziel der Beschleunigung des RE wird dennoch erreicht. Das Angebotskonzept gemäss STEP AS 2025 ist somit das neue Zielkonzept für die 2. TE.

3 Umsetzungsstand der 2. TE im Überblick

In der 2. TE wurden folgende Meilensteine erreicht:

- 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 bestellt (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.
- Der ¼h-Takt Bern – Niederscherli und die Haltestellen Waldegg und Kleinwabern wurden im Rahmen des STEP-AS-2030-Planungsprozesses beim BAV als Angebotsziele eingereicht.

Im Umfeld wurden folgende Meilensteine erreicht:

- 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 Wylersfeld konnte mit der Rahmenvereinbarung zwischen dem BAV, dem Kanton Bern und der SBB am 29.01.2015 geregelt werden. Das Projekt wurde im Juni 2014 beim BAV für das PGV eingereicht. Die Plangenehmigung wurde im Dezember 2015 erteilt.

- Für den neuen RBS Bahnhof Bern und die Publikumsanlagen SBB haben sich Bund und Kanton Bern auf eine Finanzierungslösung geeinigt. Die Projekte wurden im Mai 2015 beim BAV für das PGV eingereicht. Die Planaufgabe hat stattgefunden.

4 Angebot und Rollmaterial Normalspur

4.1 Rollmaterialeinsatzkonzept aktualisiert

Der Rollmaterialeinsatz, wie er gemäss Planungsbericht vorgesehen war, ging von der Beschaffung von 18 zusätzlichen Lötschberger-Triebzügen bis 2017 aus. Diese Beschaffung ist jedoch nicht möglich. Die BLS startete daraufhin das Beschaffungsprojekt für die neuen, einstöckigen S-Bahn-Fahrzeuge.

Im Rahmen des Beschaffungsprojekts wurden bisher folgende Zwischenentscheide getroffen:

- Maximale Fahrzeuglänge 105 m.
- Beschaffung des Fahrzeugs in einer RE- und einer S-Bahn-Ausführung. Die beiden Ausführungen werden sich v.a. in kundenrelevanten Aspekten unterscheiden. Technisch werden sie vollständig kompatibel sein.
- Durchgehende, d.h. lückenlose Beschaffung aller knapp 60 Fahrzeuge. Die Auslieferung soll 2021 beginnen und spätestens 2026 abgeschlossen sein.
- Zuerst sollen die Fahrzeuge der RE-Ausführung beschafft werden, anschliessend die Fahrzeuge der S-Bahn-Ausführung. Dies führt dazu, dass die RE-Fahrzeuge vorübergehend auch auf S-Bahn-Linien verkehren werden.

Parallel mit dem Beschaffungsfortschritt werden zuerst die EWIII-Pendel ausgemustert, ab 2023 auch die RBDe-Kompositionen (inkl. der Jumbo-Zwischenwagen). Auf der Basis des Beschaffungsplans wurde der Rollmaterialeinsatz neu geplant. Die Linien sollen in folgender Reihenfolge auf die neuen Fahrzeuge umgestellt werden:

- RE Bern – Neuenburg – La Chaux-de-Fonds (ab 2021)
- RE Bern – Brig/Zweisimmen (ab 2022)
- S2 (ab 2023)
- S5 (ab 2024)
- S4, S51, S52 (ab ca. 2025)
- S44, RE Bn-Bdf-Kf-Th (ca. 2027)

Im Anhang 4 sind der Rollmaterialeinsatz auf den BLS-Linien 2016 (= Ist-Zustand) sowie der geplante Rollmaterialeinsatz für folgende Fahrplanjahre dargestellt:

- 2017: 2. Etappe Luzern West
- 2023 (ab ca. Mai): Neues Fahrzeug auf RE Bn-Ne-CF, RE Bn-Br/Zw und S2
- 2025: Neues Fahrzeug zusätzl. auf S4, S5, S51, S52. Alle RBDe-Jumbo ausser Betrieb.
- 2027 bzw. Zielkonzept 2. Teilergänzung

Die wichtigsten Änderungen gegenüber der bisherigen Planung:

- Es stehen nur die bisher beschafften 25 Lötschberger zur Verfügung.
- Ab 2018 stehen 31 statt 28 Dosto-Kompositionen Mutz zur Verfügung.
- Die Auslieferung der neuen Fahrzeuge beginnt erst 2021.
- Die neuen Fahrzeuge werden auch auf den RE-Linien nach Neuenburg / La Chaux-de-Fonds und nach Brig / Zweisimmen eingesetzt.
- Die Lötschberger werden vollständig nach Luzern West verschoben (inkl. dem RE Bern – Luzern).

- Es bleibt dabei, dass von den S-Bahn-Linien zuerst die S2 auf das neue Fahrzeug umgestellt wird, jedoch erst ab 2023.
- Im Zielkonzept wird zusätzlich die S1 (Fribourg) mit Dosto-Kompositionen ausgestattet, d.h. die S12 (Thun) *und* die S1 (Fribourg).

4.2 Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen

Im Planungsbericht wurde nach den drei Angebotsschritten 2014, 2020 und 2025 unterschieden. Der Angebotsschritt 2025 war gleichzeitig das Zielkonzept der 2. TE. Für den Angebotsschritt 2020 wurden die Entflechtung Wylerfeld und die Beschaffung der 1. Tranche der neuen S-Bahn-Fahrzeuge der BLS vorausgesetzt. Da sich die IBN der Entflechtung verzögert (neuer Termin Dezember 2022) und die Beschaffung der neuen Fahrzeuge nicht in zwei Tranchen (2020 und 2025) stattfinden wird und weil es ohnehin diverse Angebotsverbesserungen gibt, die unabhängig von diesen Vorhaben umgesetzt werden, wird in Zukunft auf die Gruppierung nach "Angebot 2020" und "Angebot 2025" verzichtet.

Die im Planungsbericht im Anhang B enthaltene Netzgrafik für den Angebotsschritt 2020 ist aus ähnlichen Gründen ebenfalls hinfällig. Es macht zur Zeit keinen Sinn, einen der zahlreichen Zwischenschritte bis zum Zielkonzept grafisch darzustellen. Auf eine Anpassung der Netzgrafik Angebot 2020 wird daher verzichtet.

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 4-1: 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).
2016	S3, S31	Betrieb mit Dosto (Mutz). Auf der S3 auch in Doppeltraktion. Alle 28 Mutz der 1. Tranche abgeliefert.
	S2	Tägertschi wird als Folge der Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld nur noch stündlich bedient (voraussichtlich bis 2019).
	S44, R Bdf-So	Die S44 wird bis Solothurn verlängert. Zusammen mit dem Regio, dessen Fahrpläne 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.

Tabelle 4-2: Noch umzusetzende Massnahmen

Fahrplan	Linie	Beschreibung
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 voraussichtlich bis Dez. 2018.
2019	S52	Halt in Stöckacker
	S5	Halt in Rosshäusern (½h-Takt zusammen mit S52) und Aufhebung der Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü, ermöglicht durch den mit dem Rosshäuserntunnel verbundenen Fahrzeitgewinn.
2020	S2	Kapazitätssteigerung in der HVZ: Verstärkung mit einem Zusatzmodul (Zuglänge bis 204 m).
2021	RE Bn-Ne-CF	Umstellung auf neues Rollmaterial (Zuglänge bis 210m).
2022	RE Bn-Br/Zw	Umstellung auf neues Rollmaterial (Zuglänge Bn-Sp bis 315 m).
	RE Bn-Lz	Verstärkung auf dem Abschnitt Bern – Langnau mit einem 4. Lötschberger (Zuglänge bis 248 m).
	S5	Einsatz von 4-teiligen Nina (Kapazitätssteigerung, Zuglänge bis 186 m).
2023	S1	Konzept "HVZ optimiert", d.h. mehr HVZ-Zusatzzüge im Aaretal.
	S2	Umstellung auf neues Rollmaterial (Zuglänge bis 210 m).
	S4	Einführung eines HVZ-Zugs Burgdorf – Bern am Morgen.
	R Kf-Th	Zusatz-Regio als 3. Produkt zwischen Konolfingen und Thun im Stundentakt 6-20 Uhr.
2024	S5	Umstellung auf neues Rollmaterial (Zuglänge bis 210 m).
2025	S4	Umstellung auf neues Rollmaterial (Zuglänge bis 210 m). Dadurch bessere Anschlüsse auf den FV in Thun (reguläre Umsteigezeit von 4 Min.).
Ziel-konzept	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.
	S3/S31	Neue Haltestelle Kleinwabern
	S4/S44	½h-Takt Bern – Burgdorf via Zollikofen (S4 halbstündlich); S44 wird durch RE ersetzt (durchgebunden von La Chaux-de-Fonds); keine Flügelung mehr im Burgdorf (S4 alternierend nach Solothurn und Sumiswald-Grünen).
	S5/S52	Gleiche Haltepolitik von S5 und S52, d.h. halbstündliche Bedienung von Riedbach.
	S6	¼h-Takt Bern – Niederscherli; neue Haltestelle Waldegg.
	RE Bn-Ne-CF RE Bn-Ne	½h-Takt des RE zwischen Bern und Neuenburg; stündliche Durchbindung des RE von Neuenburg nach Brig/Zweisimmen; der RE von La Chaux-de-Fonds wird nach Burgdorf durchgebunden (nach Burgdorf als Ersatz der S44).

Bezüglich des *Zeitpunkts* der Umsetzung des Zielkonzepts besteht noch eine erhebliche Unsicherheit. Die Angebotsvorhaben setzen die STEP-AS2025-Massnahmen Entflechtung Holligen, Leistungssteigerung Zufahrt Bern und Ausbau Aaretal voraus. Solange hierzu noch keine Objektstudien vorliegen und es noch keine Gesamtsicht mit allen grossen Bauvorhaben im Knoten Bern gibt, kann noch keine Aussage zum Umsetzungszeitpunkt des Zielkonzepts gemacht werden.

Aufgrund der grossen Baustellen im Knoten Bern kann es in den nächsten Jahren zu weiteren temporären Angebotsanpassungen kommen.

4.3 Die nächsten Arbeitsschritte

Im 2016 sind hauptsächlich folgende Planungen zu vertiefen bzw. zu bearbeiten:

- Referenzkonzept AS 2025: Im Rahmen des Änderungsmanagements prüft das BAV die HVZ-Zusatzzüge Thun – Bern und Langnau – Bern. Die Arbeitsgruppe Angebot und Rollmaterial wird die Prüfung begleiten.
- Im Frühjahr 2017 entscheidet der Grosse Rat des Kantons Bern über den Angebotsbeschluss 2018-2021. Die Ausarbeitung der regionalen Angebotskonzepte ist momentan im Gang. Im 2016 werden sie beim Kanton eingereicht; dieser erarbeitet daraufhin das kantonale Angebotskonzept. Aus Sicht des Programms 2. TE S-Bahn Bern gilt es im 1. Halbjahr 2016 sicherzustellen, dass die von den Regionen eingereichten Angebotswünsche mit dem Zielkonzept der 2. TE übereinstimmen.
- In Zusammenhang mit den zwischen 2016 und ca. 2021 anstehenden Bauarbeiten im Raum Bern Wylerfeld sowie im Raum Konolfingen–Thun sind erhebliche Auswirkungen auf das Fahrplanangebot bzw. auf die Angebotsqualität zu erwarten. Hierfür sind geeignete Ersatzkonzepte und -massnahmen zu erarbeiten.
- Zur Zeit ist noch unklar, ob der Rosshäuserntunnel bereits im Sommer 2018 oder erst im späteren Verlauf des betreffenden Jahres in Betrieb gehen kann. Diesbezüglich ist im 2. Halbjahr 2016 mehr Klarheit zu erwarten. Sollte die Eröffnung bereits im Sommer 2018

erfolgen, ist über die Durchführung eines unterjährigen Fahrplanwechsels mit den in Tabelle 4-2 aufgeführten Anpassungen zu entscheiden.

5 Angebot und Rollmaterial Meterspur

5.1 Neues Zielkonzept

Im Planungsbericht ging man davon aus, dass die schlanke Knoteneinbindung des RE Bern – Solothurn in Bern fix bleiben müsste resp. die Fahrlagen der Züge zwischen Worblaufen und Bern nicht wesentlich geändert werden dürften. Die Beschleunigung des RE hätte deshalb zwischen Jegenstorf und Solothurn erfolgen müssen. Die Kreuzungen, die heute in Bätterkinden und Biberist stattfinden, hätten verschoben werden müssen. Es wären zwei Doppelspuren nördlich von Bätterkinden erforderlich gewesen. Diese zusätzlichen Doppelspuren sind jedoch mit dem STEP AS 2025 nicht finanziert.

Das Angebotskonzept 2025 wurde daher überarbeitet, und zwar in der Gesamtbetrachtung aller RBS-Linien. Infrastrukturseitig wurden nur jene Massnahmen zugrunde gelegt, die über die LV und den STEP AS 2025 finanziert sind, sowie der neue Bahnhof Bern RBS (finanziert über LV, Infrastrukturfonds und Kanton Bern):

- Ausbau Bahnhof Ittigen
- Verschiebung Bahnhof Deisswil
- Umfahrung Sinneringen mit Verlegung Bahnhof Boll-Utzigen
- DS-Lücke Zollikofen Nord geschlossen
- DS Bätterkinden Süd – Büren z.H.
- DS Grafenried – Jegenstorf
- Neuer Tiefbahnhof Bern RBS

Es konnte ein Angebotskonzept gefunden werden, in dem die Beschleunigung des RE zwischen Bätterkinden und Bern umgesetzt wird und das daher ohne die zusätzlichen Doppelspuren nördlich von Bätterkinden auskommt.

Die wichtigsten Merkmale des neuen Angebotskonzepts 2025 (Zielkonzept 2. TE):

- 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 leicht.
- 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 auch im 7.5-Minuten-Takt in Bern mit einem Gleis aus. (Ein Fahrplan mit einer beschleunigten S7 wurde geprüft, aber aufgrund erheblicher Nachteile verworfen.)

Die Netzgrafik des neuen Angebotskonzepts 2025 ist in Anhang 3 dargestellt.

5.2 Stand der Umsetzung der Angebotsmassnahmen

Der Angebotsschritt 2014 wurde umgesetzt.

Tabelle 5-1: 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 5-2: Noch umzusetzende Massnahmen

Fahrplan	Linie	Beschreibung
2020	S7, S9	Neues Rollmaterial (Ersatz Mandarinli)
2021	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.
2025	S7	In HVZ integral mit 120m-Zügen
	RE Bn-So	Kapazitätssteigerung durch längere Züge (max. 180 m).

5.3 Die nächsten Arbeitsschritte

Noch ausstehend ist das "Übergangs-Angebotskonzept" 2020: Vor dem Hintergrund der Planungen zum nächsten STEP Ausbauschnitt 2030 wurde das Zielkonzept (Horizont 2025) totalüberarbeitet. Dabei wurden auch die bahnbetrieblichen Möglichkeiten des neuen Tiefbahnhofs Bern als neues Element einbezogen. Nach Vorliegen dieses neuen Zielkonzeptes soll für den Horizont 2020 nun geprüft werden, welche Angebotelemente bereits 2020, d.h. noch mit dem bestehenden Bahnhof Bern RBS umgesetzt werden können.

Parallel läuft der Beschaffungsprozess für das neue Rollmaterial vom Typ Be 4/10 (Ersatz "Mandarinli"-Flotte). Hier soll Mitte 2016 die Vergabe erfolgen für den Horizont 2020. Für den Horizont 2025 ist bis 2018/9 zu entscheiden, ob und wie viele baugleiche Züge nachbeschafft werden (Optionseinlösung) oder ob neuartige Fahrzeuge ausgeschrieben werden sollen.

6 Produktion Normalspur

6.1 Abstellanlagen

Der Bedarf an Abstellanlagen für Nachtabstellungen wird in den nächsten Jahren zunehmen. Gleichzeitig wird die Abstellkapazität zurückgehen. Mit dem Thema Abstellungen befasst sich eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern von SBB Infrastruktur (Integrierte Mittel- und Langfristplanung Netzentwicklung Region Mitte Bern) sowie BLS Personenverkehr, Infrastruktur und Bahnproduktion. Diese hat den Auftrag, die Abstellungen des Fern- und Regionalverkehrs bis 2030 mit der Entwicklung des Knotens Bern abzustimmen, fehlende Kapazitäten aufzuzeigen und Lösungen unternehmensübergreifend zu initialisieren. Die Arbeitsgruppe hat das Angebot unter Berücksichtigung der aufgrund der Bauarbeiten wegfallenden Abstellmöglichkeiten jahresscharf analysiert und dem Bedarf gegenübergestellt. Wichtigste Erkenntnis: Bis 2022 kann man sich mit peripheren Abstellungen behelfen, ab 2023 braucht es im Raum Bern neue Abstellanlagen.

Aufgrund der Bauarbeiten für die folgenden Infrastrukturprojekte im Knoten Bern werden heutige Abstellungsmöglichkeiten wegfallen:

- **Entflechtung Wylerfeld:** Bauphase 2016 – Dez. 2023
Wegfall von 1'300 Gleis Metern (RV 420 m); keine Abstellmöglichkeiten während und nach dem Umbau.
- **Bern Publikumsanlagen (Villette):** Bauphase 2017 – Dez. 2025
Reduktion um 400 Gleis Meter (RV und FV) zum Abstellen während und nach dem Umbau.
- **Westkopf:** Bauphase 2025 – 2031
Schrittweise Wegfall von 4'300 Gleis Metern (FV und RV); Gleise stehen nach Umbau nicht mehr zur Verfügung.
R-Gruppe: Wegfall von 150 Gleis Metern ab 2026; neue Anlage ab 2031 -> 1'300 m.
- **Aebimatt:** Umnutzung 2020 – 2030
Ab 2020 Reduktion der Instandhaltung, neu zusätzliche Abstellungen.
Ab 2022 wird die Aebimatt vorwiegend für Abstellungen genutzt.
Ab 2026 keine Nutzung der Aebimatt, weder als Abstellanlage noch als IH-Anlage für 3 bis 4 Jahre infolge Umbau Westkopf Bern. Ab ca. 2030 Nutzung als Abstellanlage (1'800 Gleis Meter).
- **Entflechtung Holligen:** Bauphase ab 2022 – 2030
Wegfall von 350 Gleis Metern (RV) in Holligen (A-Gruppe).
Wegfall von 900 Gleis Metern in Bern Weyermannshaus (RV und FV), davon RV ca. 200 Gleis Meter.
Ab 2030 stehen wieder 1'400 Gleis Meter zur Verfügung (500 m RV, 900 m FV).

Der Wegfall der erwähnten Abstellmeter im Knoten Bern kann bis 2022 mit entsprechenden Massnahmen kompensiert werden, z.B. Abstellungen in Gümligen, Biel RB und Thörishaus sowie der Umnutzung Aebimatt. Die Arbeitsgruppe analysiert bis Ende 2016 die Lösungsansätze ab dem Fahrplan 2019 unter Berücksichtigung der Bauzustände und des Rollmaterial-einsatzes.

Ab 2023 resultiert ein Delta, welches nur mit neuen Abstellorten kompensiert werden kann. Die SBB hat Studien für neue Abstellstandorte initialisiert, deren Inbetriebsetzung 12/2022 bis 12/2025 geplant ist.

Insgesamt ist im Perimeter der S-Bahn Bern zwar immer noch genügend Abstellkapazität für den RV vorhanden, aber die Reserven liegen an peripheren Standorten. 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 detailliert den Bedarf an Nachtabstellungen von RV und FV im Knoten Bern und stellt diesem die geplante Kapazität gegenüber. Die Kapazitäten berücksichtigen den aktuellen Kenntnisstand aus den Projekten im Knoten Bern und sind daher noch provisorisch.

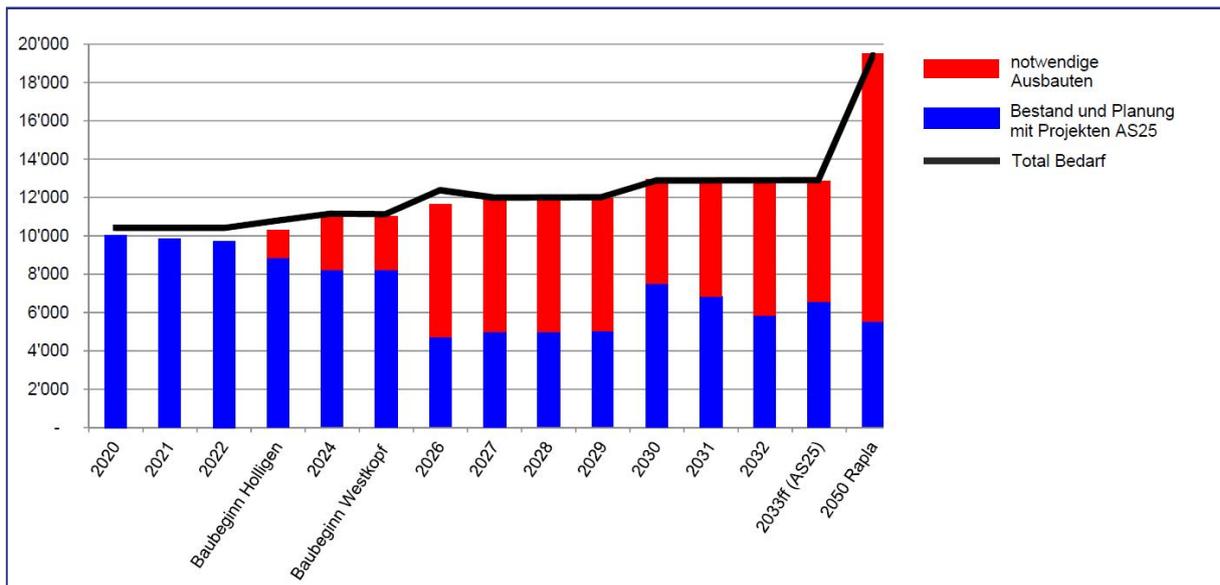
Tabelle 6-1: Nachtabstellungen im Knoten Bern 2019–2030: Bedarf vs. Kapazität

Abstellanlagen Knoten Bern	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Angebot m	Bedarf RV m	Bedarf FV m															
Bern Bahnhof	2'100	400	1'700	1'900	200	1'700	1'700	300	1'400	1'300	300	1'000	1'300	300	1'000	1'300	300	1'000
Bern Vilette	3'600	500	3'100	4'300	600	3'700	4'300	600	3'700	4'300	800	3'500	4'300	1'100	3'200	4'300	1'100	3'200
Bern R-Gruppe	150	-	150	150	-	150	150	-	150	150	-	150	150	-	150	150	-	150
Aebimatt	600	600	-	1'400	700	700	1'400	700	700	2'050	800	1'250	2'050	1'200	850	1'400	1'200	200
Eilgutareal	700	700	-	1'000	1'000	-	1'000	1'000	-	1'000	1'000	-	1'000	1'000	-	1'000	1'000	-
W'haus / Holligen	900	200	700	900	200	700	900	200	700	900	200	700	-	-	-	-	-	-
Holligen BLS	350	350	-	350	350	-	350	350	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
div. Standorte in Prüfung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400
Gümligen*	350	350	-	350	350	-	350	350	-	350	350	-	350	350	-	-	300	1'100
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	I-H, 1500m
Total Angebot/Bed.	8'750	3'100	5'650	10'350	3'400	6'950	10'150	3'500	6'650	10'050	3'450	6'600	10'550	3'950	6'600	10'950	3'900	7'050
Total Bedarf	10'834	3'476	7'358	10'743	3'476	7'267	10'743	3'476	7'267	10'743	3'476	7'267	11'164	3'896	7'267	11'164	3'896	7'267
Differenz	-2'084	-376	-1'708	-393	-76	-317	-593	24	-617	-693	-26	-667	-614	52	-667	-214	2	-217

Abstellanlagen Knoten Bern	2025			2026			2027			2028			2029			2030		
	Angebot m	Bedarf RV m	Bedarf FV m															
Bern Bahnhof	1'700	300	1'400	2'100	300	1'800	2'400	500	1'900	2'400	500	1'900	2'400	500	1'900	2'900	700	2'100
Bern Vilette	3'900	1'100	2'800	1'500	-	1'500	1'500	-	1'500	1'500	-	1'500	900	-	900	-	-	-
Bern R-Gruppe	150	-	150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	650	-	650
Aebimatt	1'400	1'200	200	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1'900	-	1'900
Eilgutareal	1'000	1'000	-	1'100	1'100	-	1'100	1'100	-	1'100	1'100	-	1'100	1'100	-	1'100	1'100	-
W'haus / Holligen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1'400	500	900
Holligen BLS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
div. Standorte in Prüfung	1'400	300	1'100	1'400	500	900	1'400	500	900	1'400	500	900	1'400	300	1'100	1'400	-	1'400
	-	-	-	1'000	600	400	1'000	100	900	1'000	100	900	1'000	-	1'000	1'000	-	1'000
	-	-	-	3'100	1'350	1'750	3'100	1'350	1'750	3'100	1'350	1'750	3'100	1'350	1'750	3'100	1'350	1'750
	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400	1'400	-	1'400
Gümligen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	I-H, 1500m	-	-	-	I-H, 1500m												
Total Angebot/Bed.	10'950	3'900	7'050	11'600	3'650	7'750	11'900	3'550	8'350	11'900	3'550	8'350	11'300	3'250	8'050	14'650	3'650	11'000
Total Bedarf	11'136	3'871	7'267	12'421	3'871	8'550	12'032	3'482	8'550	12'032	3'482	8'550	12'032	3'482	8'550	12'932	3'482	9'450
Differenz	-186	29	-217	-821	-21	-800	-132	68	-200	-132	68	-200	-732	-232	-500	1'718	168	1'550

Alle Längenangaben in Gleis meter. Umrechnung Rollmaterial in Gleis meter mit Faktor 1.4.

Abbildung 6-1: Entwicklung der Abstellanlagen im Knoten Bern ab 2020



Bei der BLS müssen bis 2022 durchschnittlich 11'500 Fahrzeugmeter abgestellt werden. Kritisch bzw. ein hoher Bedarf resultiert im Jahr 2023, wo 12'873 Fahrzeugmeter abgestellt werden müssen (allerdings nicht alle im Knoten Bern). Dieser Bedarf entsteht durch die laufende Ablieferung der neuen Fahrzeuge. Im Endzustand im Jahre 2030 resultiert ein Bedarf von 13'016 Fahrzeugmetern. Dieser ist leicht höher als im Planungsbericht vom Dezember 2013 ausgewiesen. Der Mehrbedarf ergibt sich aus der höheren Anzahl von neu zu beschaffenden Fahrzeugen und der Nichtbestellung der zusätzlichen RABe535 Lötschberger. Der Abstellbedarf RV BLS wird laufend aktualisiert und mit dem Projekt Fahrzeugbeschaffung abgestimmt.

6.2 Instandhaltungsanlagen

Die BLS hat Ende 2013 entschieden, die Fahrzeuginstandhaltung neu auszurichten und nur noch zwei statt vier Standorte zu betreiben. Die bestehende Werkstätte in Spiez soll ausgebaut und im Raum Bern soll bis 2025 ein Neubau realisiert werden. Die BLS hat in einem mehrstufigen Evaluationsverfahren einen Standort in Riedbach vorgeschlagen. Zusammen mit einer Begleitgruppe wird die Standortevaluation zur Zeit überprüft.

Um die schienenseitige Erreichbarkeit bzw. die für den Betrieb der Anlage notwendigen Dienstzüge zu gewährleisten, muss die entsprechende Kapazität im Netznutzungskonzept gesichert werden.

Weil der geplante Neubau im Raum Bern nicht vor 2025 betriebsbereit sein wird und die Aebimatt 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 können.

7 Finanzierung Infrastruktur

7.1 Infrastrukturfinanzierung gemäss FABI

Die Schweizer Stimmbevölkerung hat am 9. Februar 2014 die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) angenommen. Neu werden sowohl Substanzerhalt als auch der Ausbau über den neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Zuständig ist primär der Bund. Zur Mitfinanzierung der Infrastrukturkosten leisten die Kantone an den BIF eine Einlage von rund 500 Millionen Franken pro Jahr. Die bisherige direkte Mitfinanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen durch die Kantone entfällt. Damit ändert sich auch die Rolle der Kantone. Im Zentrum steht künftig die Eingabe von Angebotskonzepten in den Planungsprozess der Ausbauschnitte und nicht mehr die direkte Bestellung von Infrastrukturmassnahmen.

Eine wesentliche Neuerung der FABI-Gesetzgebung besteht darin, dass Substanzerhalt und Ausbau in der Planung und Finanzierung ihre je eigenen Prozesse erhalten. Substanzerhaltungsprojekte werden über Leistungsvereinbarungen (LV) finanziert, Ausbauprojekte über Umsetzungsvereinbarungen (UV).

Leistungsvereinbarungen (LV)

Die Finanzierung des Betriebs der Infrastruktur und von Substanzerhaltungsmassnahmen erfolgt weiterhin über vierjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden neu auch für die Privatbahnen nur zwischen dem Bund und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) abgeschlossen, ohne die Kantone. 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 Zugkilometern 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 für den Personenfluss 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.

Umsetzungsvereinbarungen (UV)

Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms, aus welchem konkrete Ausbauschnitte abgeleitet werden. Zum Ausbau zählen namentlich Investitionen zur Erhöhung der Kapazität für zusätzliche Zugkilometer im Personen- und Güterverkehr sowie zur Verkürzung der Fahrzeit. Für Ausbauprojekte schliesst der Bund mit den EIU Umsetzungsvereinbarungen ab.

Der Ausbauschnitt 2025 (AS 2025) wurde zusammen mit der FABI-Vorlage beschlossen. Die Finanzierung von Projekten des AS 2025 kann also als gesichert bezeichnet werden. Der AS 2030 ist zur Zeit in Bearbeitung. Die Beschlussfassung im Parlament über den AS 2030 ist für 2018 oder 2019 zu erwarten.

Die Kantone leisten pauschale Finanzierungsbeiträge an den BIF. Zusätzlich können sie aber auch Infrastrukturmassnahmen finanzieren, wenn diese mit dem langfristigen Ausbaukonzept des Bundes kompatibel sind. Das Eisenbahngesetz sieht deshalb vor, dass Dritte, insbesondere Kantone und Gemeinden, weitergehende Infrastrukturbauten verlangen können, wenn sie bereit sind, die gesamten Mehrkosten zu übernehmen und gleichzeitig die Kompatibilität zu den strategischen Ausbausritten des Bundes gewährleistet ist. Zudem können die Kantone auch Projekte vorfinanzieren, wenn sie in einem STEP Ausbauschritt enthalten und beschlossen sind.

7.2 Stand der Finanzierungen

Die Infrastrukturmassnahmen der 2. TE werden über unterschiedliche Programme und Gefässe finanziert: ZEB, Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramm), STEP AS 2025, Leistungsvereinbarungen 2017-2020 sowie Beiträge des Kantons Bern. Ausserdem sind Finanzierungen über STEP AS 2030 und die Leistungsvereinbarungen 2021-2024 geplant.

Für die Infrastrukturmassnahmen der 2. TE gibt es noch kein vollständiges Finanzierungskonzept. Es sind noch nicht alle Projekte finanziert. Ausser bei den Finanzierungen über STEP AS 2030 und den Leistungsvereinbarungen 2021-2024, wo es zum jetzigen Zeitpunkt naturgemäss noch keine gesicherten Finanzierungen geben kann, gibt es vor allem bei der Finanzierung über die LV 2017-2020 der SBB noch Unsicherheiten.

Der Stand der Finanzierungen im Einzelnen ist in den Projektlisten im Anhang 7 ersichtlich.

ZEB, Infracfonds, STEP AS 2025

Mit der FABI-Vorlage wurde auch der STEP Ausbauschritt 2025 im Umfang von 6.4 Mrd. Franken beschlossen. Der AS 2025 enthält folgende Schlüsselemente des Infrastrukturausbaus in der Region Bern, ohne die das Angebotskonzept der 2. TE nicht möglich ist:

- Entflechtung Holligen
- Knoten Bern: Leistungssteigerung Zufahrt West, Verlängerung Perrons 5 und 6
- Ausbau Aaretal (3. Gleis Gümligen - Münsingen, Entflechtung Gümligen, Ausbau Bahnhof Münsingen) und Wendegleis Brünnen
- Leistungssteigerung Worblaufen - Solothurn (Wendegleis Bätterkinden, DS Bätterkinden Süd - Büren z.H., DS Grafenried - Jegenstorf)

Die Massnahmen Entflechtung Wylerfeld und Ausbau Bahnhof Bern haben noch nach altem Recht begonnen. Ausserdem wurden sie als Agglomerationsprojekte mit einem Finanzierungsbeitrag aus dem Infrastrukturfonds angemeldet. Zur Finanzierung dieser Massnahmen wurden Übergangsregelungen getroffen.

Die folgende Tabelle zeigt die Massnahmen mit Finanzierungen über ZEB, Infrastrukturfonds und STEP AS 2025. Sie enthält auch Massnahmen, die zwar nicht im Rahmen des Programms «2. Teilergänzung S-Bahn Bern» umgesetzt werden, die jedoch zwingende Voraussetzung für das Angebotskonzept der 2. Teilergänzung sind.

Tabelle 7-1: Finanzierungen über ZEB, Infrastrukturfonds, STEP AS 2025

Infrastrukturmassnahme	EIU	Finanzierung durch
Bern Wylerfeld Entflechtung	SBB	ZEB, Infraconds, Kt. BE, LV SBB
Bern Perronmassnahmen und Publikumsanlagen SBB inkl. Zugang Bubenberg	SBB	LV SBB, Infraconds Kt. BE, (Stadt Bern)
Bern Holligen Entflechtung	SBB	STEP AS 2025
Knoten Bern Leistungssteigerung Zufahrt West, Verlängerung Perrons 5 und 6	SBB	STEP AS 2025
Ausbau Aaretal 3. Gleis Gümligen - Münsingen, Entflechtung Gümligen, Wendeanlage Münsingen	SBB	STEP AS 2025
Rosshäusern–Mauss Doppelspur (Rosshäuserntunnel)	BLS	HGV-A, LV BLS
Uetendorf–Lerchenfeld Doppelspurausbau	BLS	ZEB
Brünnen Wendegleis	BLS	STEP AS 2025
Bern Tiefbahnhof RBS	RBS	LV RBS Infraconds, Kt. BE
Bätterkinden (Wendegleis)	RBS	STEP AS 2025
Bätterkinden Süd–Büren z.H. Doppelspur	RBS	STEP AS 2025
Grafenried–Jegenstorf Doppelspur	RBS	STEP AS 2025

Entflechtung Wylerfeld

Die Finanzierung der Entflechtung Wylerfeld wurde in einer Vereinbarung zwischen dem BAV, dem Kanton Bern und der SBB geregelt (Rahmenvereinbarung vom Januar 2015). Die Massnahme ist sowohl Bestandteil des Programms "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) als auch des Agglomerationsprogramms Bern, 1. Generation. Der Bundesanteil beträgt 192.5 Mio., der Kantonsanteil 78.1 Mio. Franken. Der Bund finanziert seinen Anteil aus dem Infrastrukturfonds, dem FinöV-Fonds (ZEB), der Leistungsvereinbarung mit der SBB und dem Zahlungsrahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im öffentlichen Verkehr. Der Kanton finanziert seinen Anteil zulasten des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2014–2017" und des objektbezogenen Kreditbeschlusses des Regierungsrates vom 28. Oktober 2015. Der Baubeginn erfolgt Anfang 2016, die Inbetriebnahme ist für 2022 geplant.

Ausbau Bahnhof Bern

Um den Ausbau des Bahnhofs Bern vorantreiben zu können, hat der Kanton Bern das Projekt ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. In der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr wurde der Bahnhof Bern unterteilt in zwei Massnahmen in der Liste mit Priorität A aufgeführt. Die Leis-

tungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zum Agglomerationsprogramm Bern wurde am 27. Mai 2015 abgeschlossen.

Da das Subventionsgesetz ein Überlagern eines Bundesbeitrags aus dem BIF über einen Beitrag aus dem Infrastrukturfonds verbietet, schlug das BAV vor, die SBB-Massnahme im Infrastrukturfonds (Bundesbeitrag 35%) zu belassen und die Realisierung des RBS-Bahnhofs in zwei Teile zu zerlegen. Die Finanzierung von 59% des RBS-Bahnhofs wird über die Leistungsvereinbarung abgewickelt und aus dem BIF (100% Bund) finanziert. Demnach verbleiben 41% mit Finanzierung als Aggloprojekt (Bundesbeitrag 35%). Die Aufteilung der Kosten und die Finanzierungsanteile können der nachfolgenden Übersicht entnommen werden.

Tabelle 7-2: Finanzierung Ausbau Bahnhof Bern (Kostenstand Vorprojekt)

Mio. CHF Preisbasis Okt. 2005 (BTI=116.5)		Finanzierungsanteile			
		Aggloprogramm			BIF
		Bund (IF) 35%	Kt. Bern 65%	Total	Bund 100%
Tiefbahnhof RBS	466 ²⁾	67	124	191 41%	275 59%
Publikumsanlagen SBB ¹⁾	309.2 ³⁾	108.2	201.0	309.2	0
- Westpassage	220.2	77.2	143.0	220.2	0
- Zugang Bubenberg	89.0	31.0	58.0	89.0	0
Total	775.2	175.2	325.0	500.2	275

1) Ohne Perronmassnahmen (Finanzierung über LV)

2) Preisstand Dez. 2012 (BTI=131.1): 522 Mio. CHF

3) Preisstand Dez. 2012 (BTI=131.1): 345 Mio. CHF

LV SBB

Die Bahnen haben beim BAV ihre Projekte für die LV 2017-2020 eingegeben. Massnahmen der 2. TE, die über die LV zu finanzieren sind und die im Zeitraum 2017 - 2020 begonnen werden sollen, müssten für diese LV angemeldet werden.

Die SBB hat die Priorität auf reine Substanzerhaltungsmassnahmen gelegt und Investitionen für die Bewältigung der Nachfrageentwicklung nicht eingegeben. Von den für die 2. TE relevanten Massnahmen ist lediglich der Umbau des Bahnhofs Konolfingen finanziert. Die Anlagenanpassungen und Perronmassnahmen in

- Bowil
- Worb SBB
- Emmenmatt

sollten aufgrund des geplanten Rollmaterialeinsatzes auf der S2 (max. Zuglänge 210 m) bis Mitte 2022 umgesetzt sein. Ihre Projektierung müsste demnach im Zeitraum der LV 2017-2020 beginnen. Das AÖV hat die Aufnahme dieser Projekte in die LV beantragt, bis jetzt

offenbar jedoch ohne Erfolg. Wenn die Projekte nicht rechtzeitig umgesetzt werden können, muss mit betrieblichen Massnahmen reagiert werden.

LV STB

Die STB hat alle für die 2. TE relevanten Projekte

- Laupen, Bahnhofverlegung
- Neuenegg, Bahnhofumbau
- Flamatt Dorf, Perronverlängerung
- Flamatt (STB), Perronverlängerung

in die Offerte zur LV 2017-2020 aufgenommen, zum Teil - wie vom BAV verlangt - als Option. Optionen dienen dem BAV dazu, die Mittelzuteilung zwischen den EIU flexibel entsprechend dem Projektfortschritt vornehmen zu können. Damit möchte das BAV vermeiden, dass Mittel aufgrund von Projektverzögerungen blockiert sind. Die STB wird die Planung auf die Einführung des verlängerten Rollmaterials der S2 abstimmen. Die genaue Aufteilung der Projekte in "vereinbart" und "Option" erfolgt auf Basis des Vorprojekts im 2016.

LV BLS

Die BLS hat folgende, für die 2. TE relevante Massnahmen in die Offerte zur LV 2017-2020 aufgenommen:

- | | |
|---|------|
| • Europaplatz: Modernisierung, Perronverlängerung | GBS1 |
| • Frischingweg – Kehrsatz Nord: Doppelspur,
mit Perronverlängerung Kehrsatz Nord und Ausbau Bahnhof Wabern | GBS1 |
| • Belp Steinbach: Perronmassnahmen (Verlängerung) | GBS1 |
| • Toffen: Perronmassnahmen (Verlängerung) | GBS1 |
| • Kaufdorf: Perronmassnahmen (Verlängerung) | GBS1 |
| • Thurnen: Bahnhofausbau | GBS1 |
| • Mittelhäusern: Perronmassnahmen (BehiG) | GBS2 |
| • Schwarzwasserbrücke: Perronmassnahmen (BehiG) | GBS2 |
| • Stöckacker: Perronverlängerung | BN |
| • Bümpliz Nord: Perronmassnahmen (BehiG) | BN |
| • Riedbach: Perronmassnahmen (Verlängerung und BehiG) | BN |
| • Gümmenen: Bahnhofausbau | BN |
| • Saaneviadukt: Sanierung inkl. DS-Ausbau | BN |
| • Müntschemier: Bahnhofausbau | BN |
| • Gampelen: Perronmassnahmen (Verlängerung) | BN |
| • St-Blaise-Lac: Perronmassnahmen (Verlängerung) | BN |
| • Kirchberg-Alchenflüh: Bahnhofausbau | EBT1 |
| • Wiler: Perronmassnahmen (Verlängerung und BehiG) | EBT1 |
| • Gerlafingen/Biberist Ost: Ausbau | EBT1 |
| • Ramsei: Bahnhofumbau | EBT2 |
| • Biglen: Stellwerkersatz und Perronmassnahmen (Verlängerung, BehiG) | EBT2 |
| • Oberdiessbach – Heimberg: Erneuerung mit Bogenbegradigung | EBT2 |
| • Brenzikofen: Bahnhofumbau inkl. Stellwerkersatz | EBT2 |
| • Steffisburg: Bahnhofumbau | EBT2 |
| • Heimberg: Bahnhofumbau inkl. Stellwerk | EBT2 |

- | | |
|--|------|
| • Grosshöchstetten: Stellwerk, Bahnhofausbau | EBT2 |
| • Oberdiessbach: Stellwerk, Bahnhofausbau | EBT2 |
| • Grünenmatt: Stellwerk und Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |
| • Burgdorf Steinhof: Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |
| • Sumiswald-Grünen: Stellwerkersatz und Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |
| • Hasle-Rüegsau: Perronmassnahmen | EBT2 |
| • Schwäbis: Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |
| • Stalden i.E.: Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |
| • Bigenthal: Perronmassnahmen (BehiG) | EBT2 |

Wenn die LV in diesem Umfang abgeschlossen werden kann, können die Projekte so priorisiert werden, dass die für die 2. TE notwendigen Massnahmen umgesetzt werden können.

LV RBS

Der RBS hat folgende, für die 2. TE relevante Massnahmen in die Offerte zur LV 2017-2020 aufgenommen:

- | | |
|---|------|
| • Umfahrung Boll-Sinneringen mit Verlegung Bahnhof Boll-Utzigen | WUZ |
| • Schliessung Doppelspurlücke Zollikofen Nord | BeSo |
| • Ausbau Bahnhof Solothurn (180 m) | BeSo |
| • Ausbau Bahnhof Lohn-Lüterkofen (180 m) | BeSo |
| • Aus- bzw. Neubau Bahnhof Jegenstorf (180 m) | BeSo |

Wenn die LV in diesem Umfang abgeschlossen werden kann, ist die Finanzierung dieser Massnahmen gesichert.

7.3 Die nächsten Arbeitsschritte

Im Oktober 2015 startete das BAV die Anhörung zur "Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2017-2020". Der Bundesrat beantragt darin einen Zahlungsrahmen von 13.2 Mrd. Franken für diese vier Jahre. Sobald das Parlament über den Zahlungsrahmen befunden hat, kann das BAV die Leistungsvereinbarungen mit SBB, STB, BLS und RBS abschliessen.

In seiner Stellungnahme im Rahmen der Anhörung bedauert der Kanton Bern, dass die vorgesehenen Massnahmen der SBB nicht transparent kommuniziert werden. Er beantragt, dass die für die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern konzeptrelevanten, zwingend notwendigen Projekte in der LV 2017-2020 der SBB enthalten sein müssten, und dass den betroffenen Kantonen eine Liste mit den geplanten LV-Projekten der SBB zuzustellen sei.

Als weitere Tätigkeit im Rahmen der Umsetzung der 2. TE müssen die in der LV enthaltenen STB-Massnahmen so priorisiert werden, dass der Rollmaterialeinsatz auf der S2 wie geplant eingeführt werden kann.

Im Rahmen der Planung zu STEP AS 2030

Eingabe folgender BLS-Module beim BAV:

- ¼h-Takt Bern – Niederscherli

- neue Haltestelle Waldegg
- neue Haltestelle Kleinwabern

Wenn die Module in den STEP AS 2030 aufgenommen werden, besteht die Möglichkeit, dass die DS Liebefeld – Köniz und die Haltestelle Waldegg realisiert und in Betrieb genommen werden können, sobald der Ausbau des Knotens Bern die Einführung des ¼h-Takts zulässt.

8 Infrastruktur SBB/STB

Die Massnahmen des Angebotsschritts 2014 sind umgesetzt (Perronausbauten an 13 Bahnhöfen der Linien S1 und S3/S31). Im 2015 konnte ausserdem das neue Stellwerk Bern Wylerfeld und die sog. Leistungssteigerung Knoten Bern in Betrieb genommen werden. In Burgdorf wurden kleinere Anpassungen vorgenommen, die für das neue Angebotskonzept zwischen Burgdorf und Solothurn erforderlich waren.

Tabelle 8-1: Bereits 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 Düringen, Oberwangen	Rampe in Oberwangen 07.2015
	Perronausbau Studen	Perronerhöhung 07.2015
05.2015	Perronausbau Wichtrach	
11.2015	Stellwerkersatz Wylerfeld	Zugfolgezeitverkürzung Bern Ost; Vorausset- zung für Entflechtung Wylerfeld
12.2015	Perronausbau Thörishaus Dorf	
	Leistungssteigerung Knoten Bern	Verlängerung Perron 4, gleichzeitige Einfahr- ten Gleise 8/9, Unterteilung Gleis 1, Bereit- stellungsgleise 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).

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

Bemerkungen zum Bearbeitungsstand einzelner Projekte:

- Entflechtung Wylerfeld: Die Plangenehmigung wurde am 14. Dezember 2015 erteilt, der Baubeginn erfolgte am 4. Januar 2016. Die IBN ist im Dezember 2022 vorgesehen.
- Publikumsanlagen Bahnhof Bern: Das PGV läuft, zusammen mit dem Tiefbahnhof RBS. Die Plangenehmigung wird Ende 2016 erwartet.
- Umbau Bahnhof Konolfingen: Der Umbau wird im 2016 beginnen. Die IBN soll im Dezember 2019 erfolgen.

- Bowil, Worb SBB, Emmenmatt: Die geplante IBN auf den Fahrplan 2020 (längere Züge auf der S2) ist nicht möglich, wenn die Projekte nicht in der LV 2017-2020 enthalten sind. Auch die IBN auf den Fahrplan 2023 (neues Rollmaterial auf der S2) ist gefährdet, wenn mit der Projektierung nicht in der LV 2017-2020 begonnen werden kann. Aktuell ist die Finanzierung der weiteren Projektierung *nicht* gesichert.
- Entflechtung Holligen: Die Objektstudie wird Anfang 2016 vorliegen.
- Leistungssteigerung Zufahrt West: Die Konzeptstudie ist inhaltlich weitgehend abgeschlossen. 2016 ist der Start der Objektstudie geplant.
- Ausbau Aaretal: Die Ergebnisse der Konzeptstudie werden 2016 vorliegen. 2016 ist der Start der Objektstudie geplant.
- Die drei grossen Vorhaben Entflechtung Holligen, Leistungssteigerung Zufahrt West und Ausbau Aaretal sind Bestandteil des Programms STEP AS 2025, welches vom BAV geführt wird.

9 Infrastruktur BLS

Im 2014 und 2015 konnten im S-Bahn-Perimeter diverse Bahnhofumbauten bzw. Perronmassnahmen abgeschlossen werden.

Tabelle 9-1: Bereits umgesetzte Massnahmen

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

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. Sie kann jedoch erst nach Aufnahme in den STEP AS 2030 umgesetzt werden.
- Aufgrund von Problemen beim Tunnelvortrieb musste der IBN-Termin der DS Rosshäusern – Mauss verschoben werden. Neu ist die IBN Mitte 2018 vorgesehen.
- Ausbau Bahnhof Gümmenen: Die Plangenehmigung ist erteilt. Die Realisierung hat begonnen. Die IBN ist Ende 2018 vorgesehen.
- Umbau Bahnhof Müntschemier: Die Plangenehmigung ist erteilt. Die Realisierung hat begonnen. Die IBN ist Anfang 2018 vorgesehen.
- Perronmassnahmen Mittelhäusern und Schwarzwasserbrücke: Die Plangenehmigungen werden Anfang 2016 erwartet.
- Umbau Bahnhof Ramsei: Die Plangenehmigung wird Anfang 2016 erwartet.
- Perronmassnahmen Stalden i.E. und Bigenthal: Die Plangenehmigungen werden Anfang 2016 erwartet.
- Anpassungen Bahnhof Oberdiessbach: Das PGV-Dossier ist beim BAV eingereicht.

10 Infrastruktur RBS

Die Massnahmen des Angebotsschritts 2014 sind umgesetzt.

Tabelle 10-1: Bereits 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)

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 ist neu im Dezember 2019 geplant. Das Projekt "Schliessung der DS-Lücke Zollikofen Nord" hat eine Verzögerung von ca. einem Jahr erfahren.
- Die Arbeiten im Zusammenhang mit der Planung des STEP AS 2030 haben gezeigt, dass der für den AS 2025 geplante DS-Ausbau Bätterkinden Süd – Büren z.H. deutlich reduziert werden kann. Es sind lediglich kleinere Gleisanpassungen zum Ausbau auf eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h und eine DS-Insel Büren z.H. Nord (inkl. neuem Aussenperron) erforderlich.
- Ebenfalls kann der DS-Ausbau Grafenried – Jegenstorf Nord derart vereinfacht werden, dass der Südkopf des Bahnhofs Grafenried im Bereich der beiden Niveauübergänge einspurig bleiben kann (jedoch vorbereitet für einen künftigen Lückenschluss).
- Neuer Bahnhof Bern RBS: Das PGV läuft, zusammen mit dem Ausbau der Publikumsanlagen der SBB. Die Plangenehmigung wird Ende 2016 erwartet. Der Spatenstich ist für 2017 geplant und die Inbetriebnahme soll 2025 erfolgen.

Zusätzlich zum Ausbau der Strecken- und Bahnhofsinfrastruktur sind auch die Abstell- und Unterhaltsanlagen zu erweitern. Im Vordergrund steht ein neues Depot als Ersatz für die veralteten Anlagen im Raum Worblaufen (Depots 1 und 2) resp. teilweise in Solothurn. Die Planungsarbeiten sollen 2016 soweit vertieft werden, dass ein Standortentscheid gefällt werden kann.

Anhang 1: Nachfrage

a) Belastungsplan 2014

b) Ein- und Aussteiger an den Haltestellen 2014

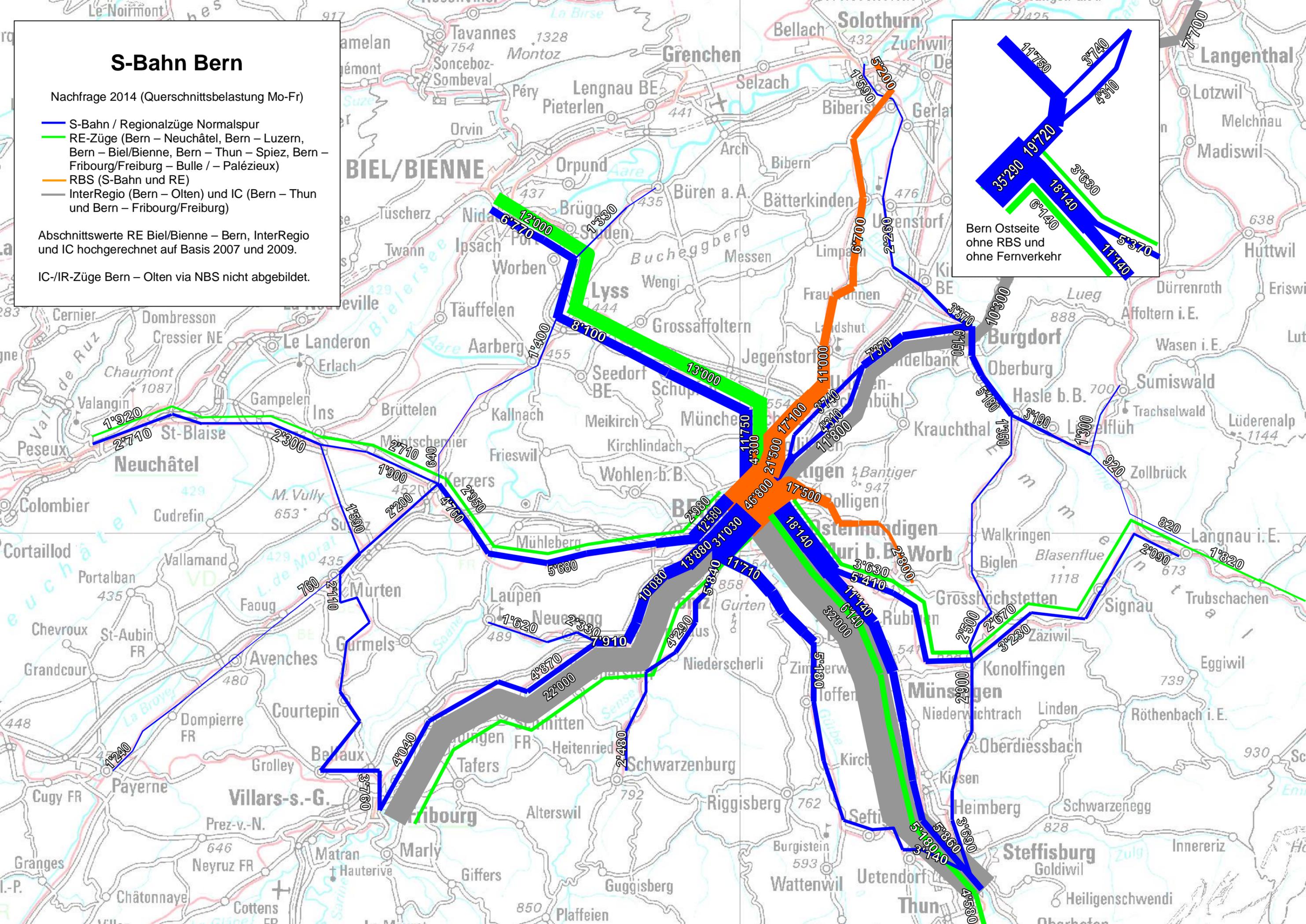
S-Bahn Bern

Nachfrage 2014 (Querschnittsbelastung Mo-Fr)

- S-Bahn / Regionalzüge Normalspur
- RE-Züge (Bern – Neuchâtel, Bern – Luzern, Bern – Biel/Bienne, Bern – Thun – Spiez, Bern – Fribourg/Freiburg – Bulle / – Palézieux)
- RBS (S-Bahn und RE)
- InterRegio (Bern – Olten) und IC (Bern – Thun und Bern – Fribourg/Freiburg)

Abschnittswerte RE Biel/Bienne – Bern, InterRegio und IC hochgerechnet auf Basis 2007 und 2009.

IC-/IR-Züge Bern – Olten via NBS nicht abgebildet.



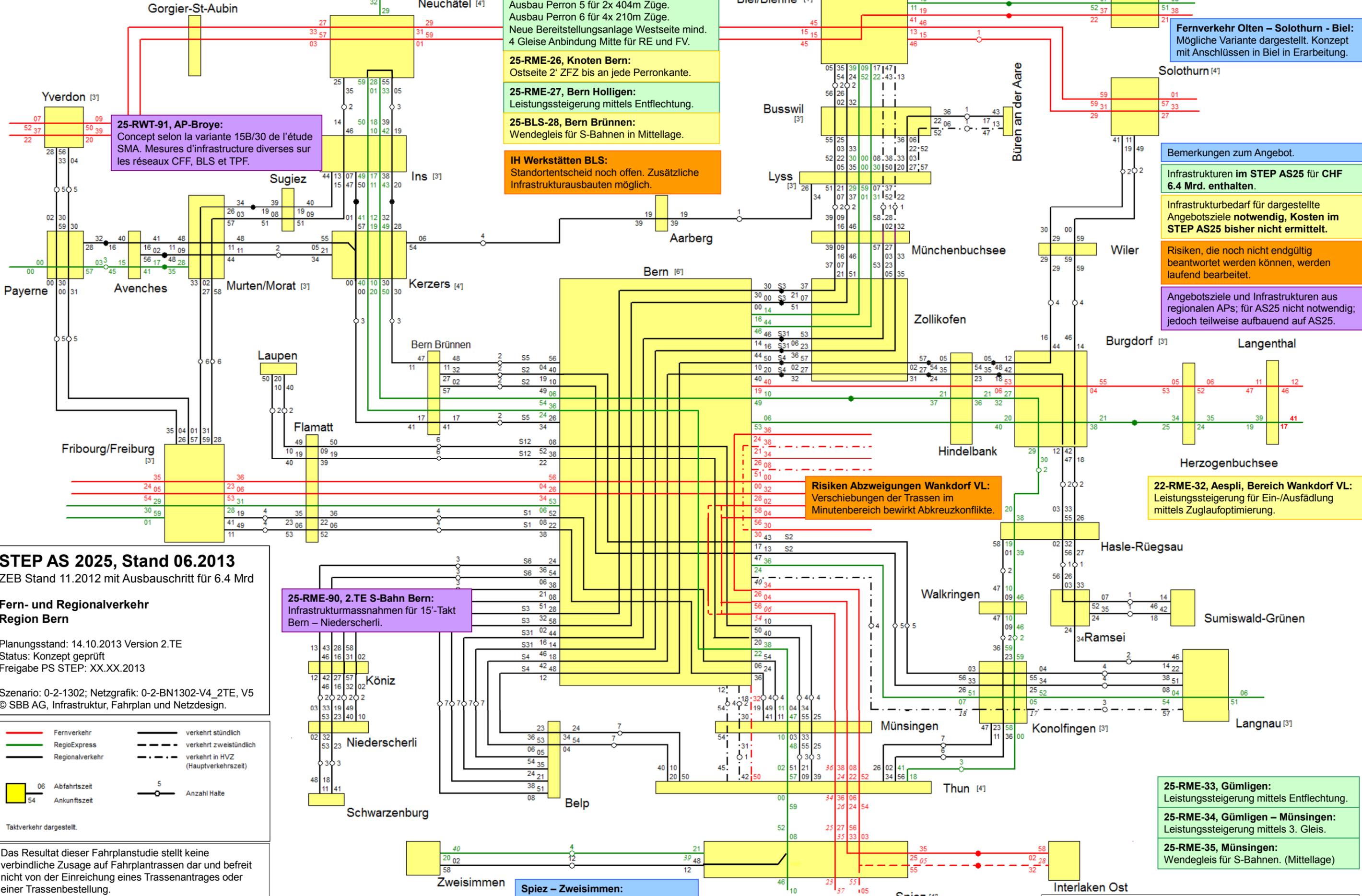
Bern Ostseite
ohne RBS und
ohne Fernverkehr

Anhang 2: Netzgrafiken Normalspur

- a) Zielkonzept 2. Teilergänzung (Normalspur)
Netzgrafik STEP AS 2025, Fern- und Regionalverkehr Region Bern
(nicht freigegeben, Planungsstand 14.10.2013 Version 2. TE)**

- b) Ausbauschnitt AS2025, Stand 12.2015,
Referenzkonzept
Region Bern, Fern- und Regionalverkehr**

Planungsstand, noch nicht freigegeben.



25-RWT-91, AP-Broye:
 Concept selon la variante 15B/30 de l'étude SMA. Mesures d'infrastructure diverses sur les réseaux CFF, BLS et TPF.

25-RME-25, Knoten Bern:
 Ausbau Perron 5 für 2x 404m Züge.
 Ausbau Perron 6 für 4x 210m Züge.
 Neue Bereitstellungsanlage Westseite mind. 4 Gleise Anbindung Mitte für RE und FV.

25-RME-26, Knoten Bern:
 Ostseite 2' ZFZ bis an jede Perronkante.

25-RME-27, Bern Holligen:
 Leistungssteigerung mittels Entflechtung.

25-BLS-28, Bern Brünnen:
 Wendegleis für S-Bahnen in Mittellage.

IH Werkstätten BLS:
 Standortentscheid noch offen. Zusätzliche Infrastrukturausbauten möglich.

Fernverkehr Olten – Solothurn - Biel:
 Mögliche Variante dargestellt. Konzept mit Anschlüssen in Biel in Erarbeitung.

Bemerkungen zum Angebot.

Infrastrukturen im STEP AS25 für CHF 6.4 Mrd. enthalten.

Infrastrukturbedarf für dargestellte Angebotsziele **notwendig**, Kosten im STEP AS25 bisher nicht ermittelt.

Risiken, die noch nicht endgültig beantwortet werden können, werden laufend bearbeitet.

Angebotsziele und Infrastrukturen aus regionalen APs; für AS25 nicht notwendig; jedoch teilweise aufbauend auf AS25.

Risiken Abzweigungen Wankdorf VL:
 Verschiebungen der Trassen im Minutenbereich bewirkt Abkreuzkonflikte.

22-RME-32, Aespli, Bereich Wankdorf VL:
 Leistungssteigerung für Ein-/Ausfädlung mittels Zuglaufoptimierung.

STEP AS 2025, Stand 06.2013
 ZEB Stand 11.2012 mit Ausbauschnitt für 6.4 Mrd

Fern- und Regionalverkehr Region Bern

Planungsstand: 14.10.2013 Version 2.TE
 Status: Konzept geprüft
 Freigabe PS STEP: XX.XX.2013

Szenario: 0-2-1302; Netzgrafik: 0-2-BN1302-V4_2TE, V5
 © SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign.

	Fernverkehr		verkehrt stündlich
	RegioExpress		verkehrt zweistündlich
	Regionalverkehr		verkehrt in HVZ (Hauptverkehrszeit)
	06 Abfahrtszeit		Anzahl Halte
	54 Ankunftszeit		

Taktverkehr dargestellt.

Das Resultat dieser Fahrplanstudie stellt keine verbindliche Zusage auf Fahrplantrassen dar und befreit nicht von der Einreichung eines Trassenantrages oder einer Trassenbestellung.

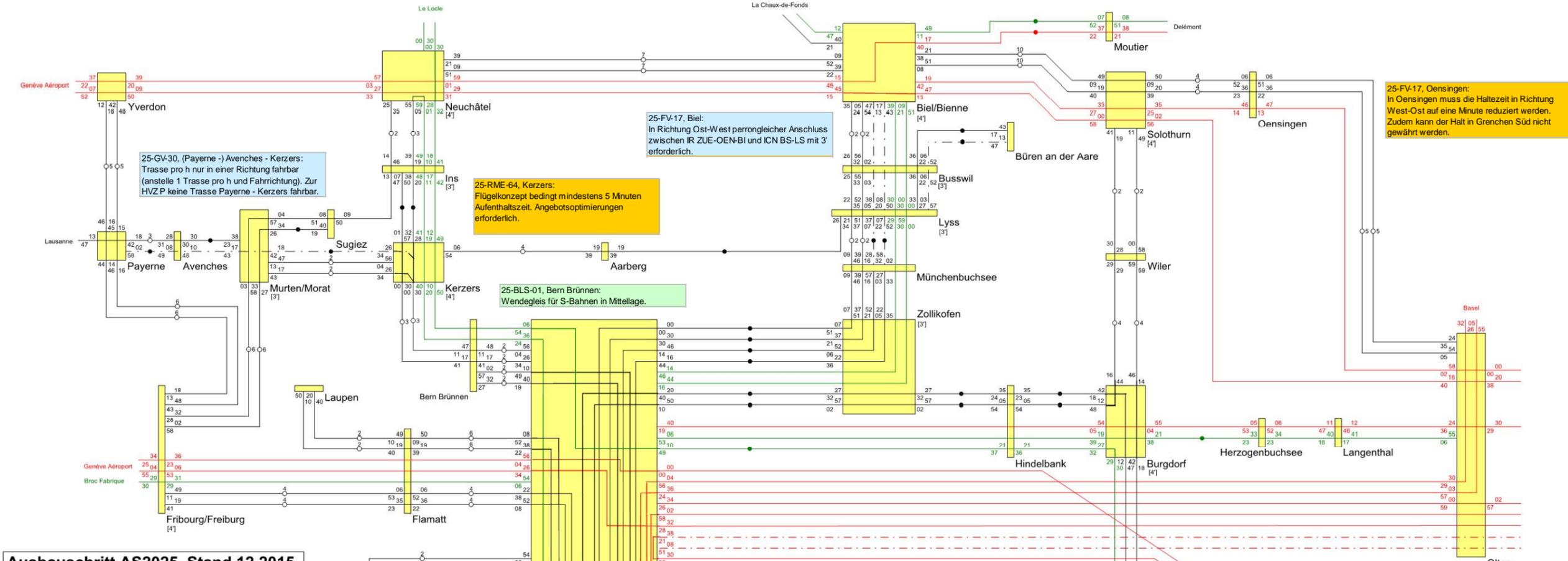
Le résultat de cette étude d'horaire ne constitue en aucun cas une garantie d'obtention de sillons. Elle ne libère pas non plus l'EF de procéder formellement à une demande ou commande de sillons.

25-RME-90, 2.TE S-Bahn Bern:
 Infrastrukturmassnahmen für 15'-Takt Bern – Niederscherli.

Spiez – Zweisimmen:
 Streckenkonzept BLS Variante ED+B.

Regionalverkehr: Vorläufiger Arbeitsstand, Optimierung erfolgt im Rahmen der regionalen Angebotsplanungen (AP).

HVZ bis maximal 6h am Tag, in der Regel von 6h bis 9h sowie 16h bis 19h. Kann Konflikte mit Güterverkehr aufweisen. Aushandlung im Fahrplanverfahren.



Ausbau schritt AS2025, Stand 12.2015
Referenzkonzept, Stand 08.2014

Region Bern
Fern- und Regionalverkehr

Anpassungen berücksichtigt bis: 04.12.2015
 Änderungen vorbehalten.
 Szenario: 0-1-1510; Netzgrafik ID: 0-1-BN1510.
 Status: Freigegeben.
 Durch PK STEP vom 08.12.2015 genehmigt.
 Durch GL-URA vom 22.01.2016 freigegeben.
 © SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign.

Zugkategorien / catégories de train	
	Fernverkehr / trafic grandes lignes
	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
	Abfahrtsminute / minute de départ
	Ankunftsminute / minute d'arrivée
Anschlüsse / correspondances	
	Geplante minimale Umsteigezeit grösser 3' / base de planification minimale pour correspondances supérieures de 3'
	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. Aushandlung im Fahrplanverfahren.

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. Négociations dans le cadre du processus de consultation de l'horaire.

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 dimanche 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.

- Bemerkungen zum Angebot.
- Infrastrukturmassnahme in ZEB oder STEP AS25 enthalten.
- Infrastrukturmassnahme in ZEB oder STEP AS25 noch nicht enthalten.
- Offene Punkte aus dem vorliegenden Planungsstand. Massnahmen werden im weiteren Verlauf des Planungsprozesses erarbeitet.
- Infrastrukturen aus regionalen Planungen, die durch Kantone finanziert werden.

25-GV-04, Bern Weyermannshaus:
 Die Erreichbarkeit für den Güterverkehr ist nicht in jedem Fall sichergestellt.

25-BN-03, S-Bahn Bern:
 Rollmaterial- und Unterhaltskonzept BLS muss neu erarbeitet werden. Auswirkungen auf Abstellungen wahrscheinlich.

25-FV-10, Bern:
 Im 00 und 30 Knoten Bern müssen jeweils die ersten Radiallinien bis Bern eine Fluchtfahrt vollziehen, um die max. Kapazität zu gewährleisten.

ZEB-RME-03, Bern-Wylerfeld:
 Entflechtung.

25-RME-25, Knoten Bern:
 - Ausbau Perron 5 für 2x 404m Züge.
 - Ausbau Perron 6 für 4x 210m Züge.
 - Neue Bereitstellungsanlage Westseite mind. 4 Gleise Anbindung Mitte für RE und FV.
 - 2-Zugfolge Westseite.

25-RME-26, Knoten Bern:
 Ostseite 2 ZFZ bis an jede Perronkante.

25-RME-27, Bern Holligen:
 Leistungssteigerung mittels Entflechtung.

ZEB-BLS-40_FIN, Eifeld:
 Neue Kreuzungsstelle mit gleichzeitigen Einfahrten.

25-FV-17, Biel:
 In Richtung Ost-West perrrongleicher Anschluss zwischen IR ZUE-OEN-BI und ICN BS-LS mit 3' erforderlich.

25-RME-64, Kerzers:
 Flügelkonzept bedingt mindestens 5 Minuten Aufenthaltszeit. Angebotsoptimierungen erforderlich.

25-BLS-01, Bern Brünnen:
 Wendegleis für S-Bahnen in Mittellage.

ZEB-BLS-10, Belp - Thun (Gürbetal):
 Utendorf - Lerchenfeld, Doppelspur ausbau.

25-FV-12, Spiez:
 Für 400m lange Züge in Gleis 1 sind organisatorische Massnahmen erforderlich.
ZEB-BLS-30, Leissigen:
 Ausbau zur Kreuzungsstelle für 400m Züge.

25-GV-10, Zollikofen - Gümliigen:
 Umsetzung des Betriebskonzeptes mit 4 G-Trassen pro Richtung und h ins Aaretal erfordert eine vertiefte Betrachtung unter Berücksichtigung der Topologie.

25-RME-33, Gümliigen:
 Leistungssteigerung mittels Entflechtung.

25-RME-34, Gümliigen - Rubigen:
 Leistungssteigerung mittels 3. Gleis.

25-RME-35, Münsingen:
 Wendegleis für S-Bahnen. (Mittellage).

25-RME-36, Rubigen - Münsingen:
 Leistungssteigerung mittels 3. Gleis.

25-FV-17, Oensingen:
 In Oensingen muss die Haltezeit in Richtung West-Ost auf eine Minute reduziert werden. Zudem kann der Halt in Grenchen Süd nicht gewährt werden.

25-FV-30, Bern - Olten - Zürich:
 Die Fahrbarkeit der HVZ IC Bern - Zürich mit Halt in Aarau erfordert, dass die FV-Linie BN-BDF-OL (-ZUE) mit Regio-Dosto produziert wird. Die Fahrzeiten mit Lok 460 und 300m langen Kompositionen reicht nicht. Gemäss Masterplan des Fernverkehrs steht aus heutiger Sicht die notwendige Anzahl Regio-Dosto auf den Zeitpunkt 2025 nicht zur Verfügung.

25-WE-17, Brig - Domodossola:
 Autozüge SBB Brig-Iselle: - 90'-Takt (wenn BLS-Autozüge nicht verkehren), -120'-Takt (wenn BLS-Autozüge verkehren).

25-WE-17, Brig - Domodossola:
 Fahrlage gem. "Variante 1" (Studie SBB-RV 31.1.2014) ohne kurze Wendezeit in Domo. RV verhindert eine von 4 G-Trassen.

Anhang 3: Netzgrafiken Meterspur

Angebotskonzept 2025 (Zielkonzept)

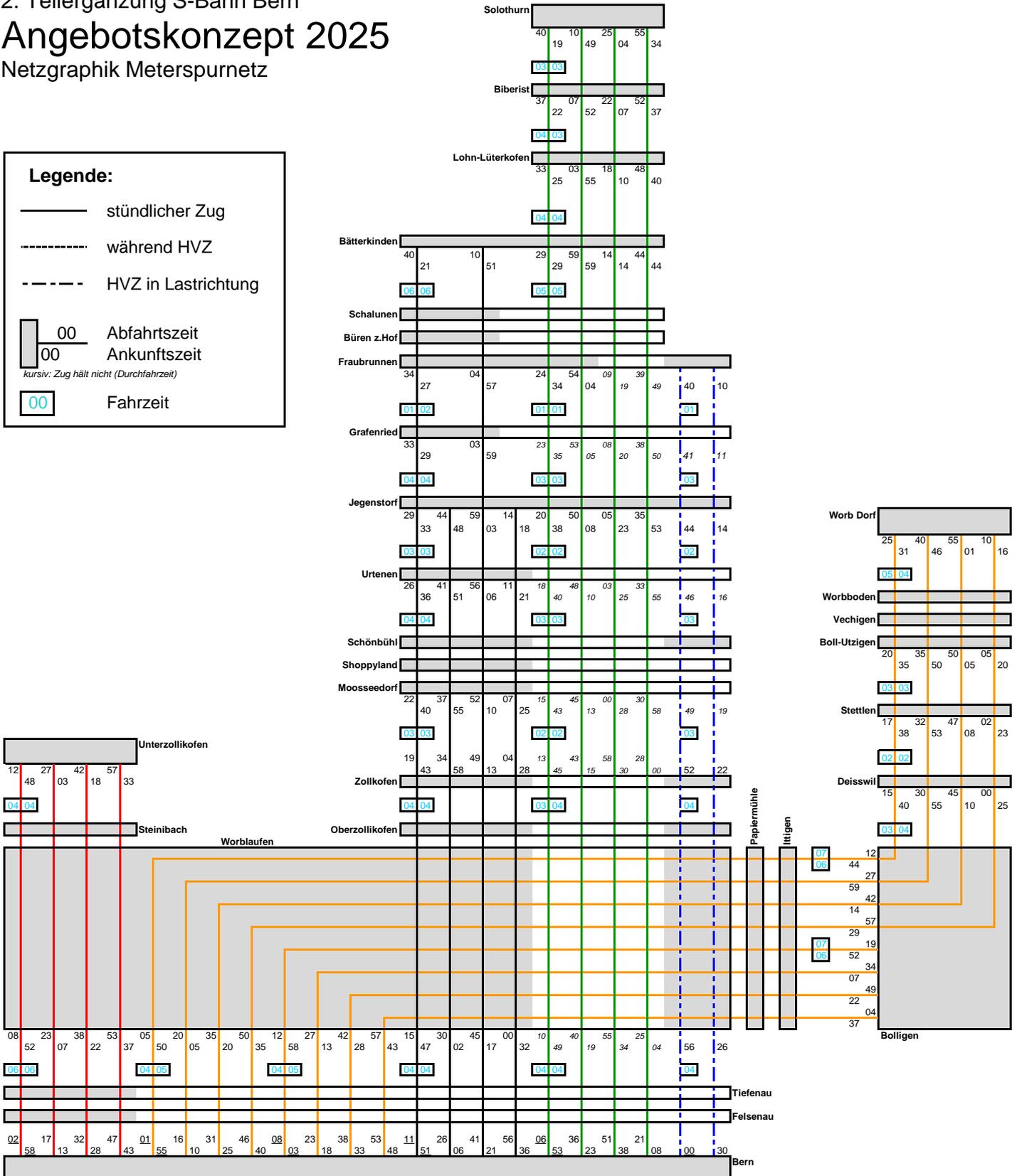
2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Angebotskonzept 2025

Netzgraphik Meterspurnetz

Legende:

- stündlicher Zug
- - - - - während HVZ
- . - . - . HVZ in Lastrichtung
- 00 Abfahrtszeit
- 00 Ankunftszeit
- kursiv: Zug hält nicht (Durchfahrtszeit)*
- 00 Fahrzeit



Anhang 4: Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien

- a) Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2016**

- b) Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2017-2018**

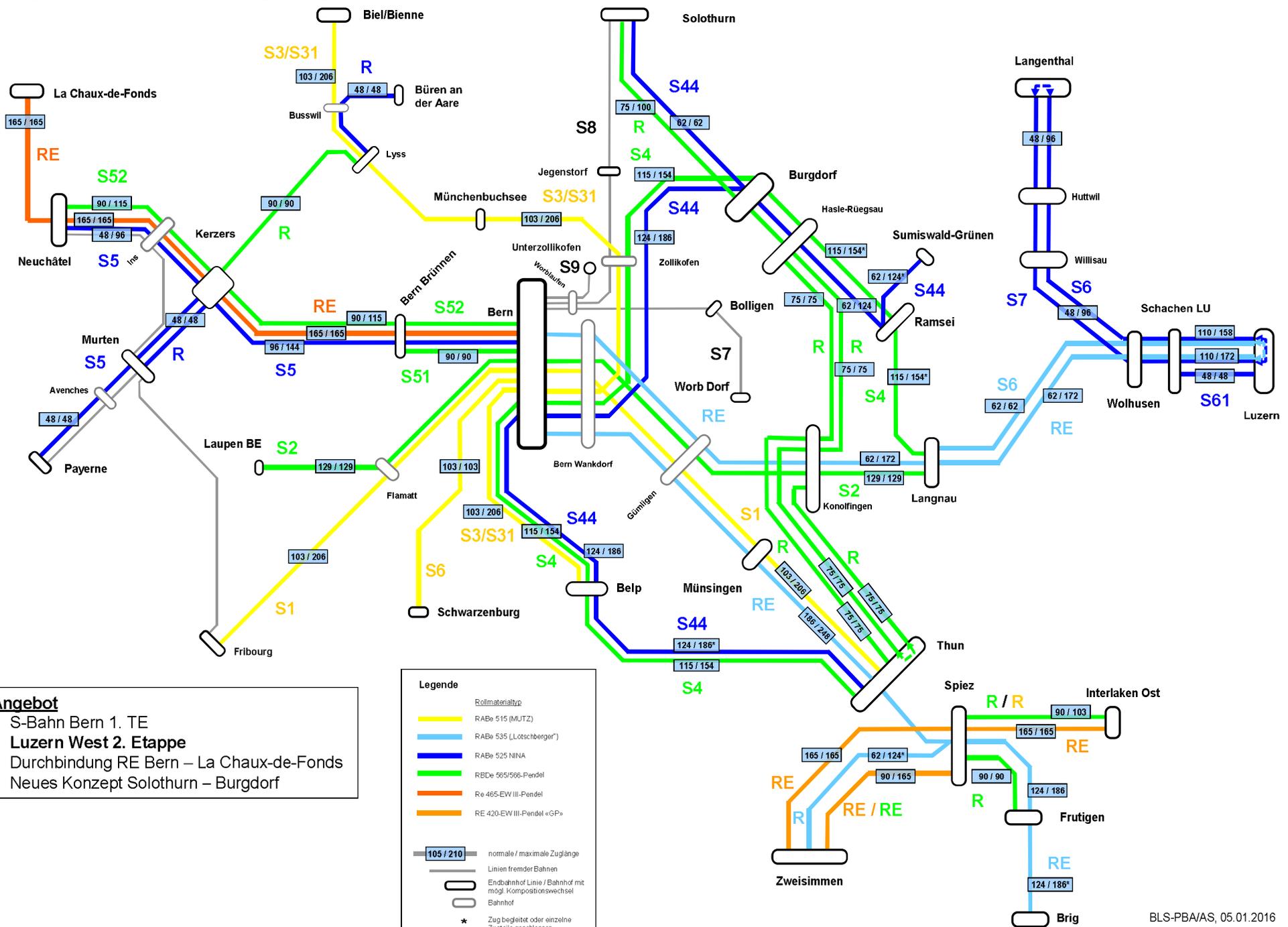
- c) Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab 2023 (ca. Mai)**

- d) Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab 2025 (ca. Juli)**

- e) Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab ca. 2027 (Zielkonzept 2. TE)**

Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien 2017 - 2018

(2. Etappe Luzern West «Flügelung RE/S7»)



- Angebot**
- S-Bahn Bern 1. TE
 - **Luzern West 2. Etappe**
 - Durchbindung RE Bern – La Chaux-de-Fonds
 - Neues Konzept Solothurn – Burgdorf

Legende

Rollmaterialtyp

- RABe 515 (MUTZ)
- RABe 535 („Lotschberger“)
- RABe 525 NINA
- RBDe 565/566-Pendel
- Re 465-EW III-Pendel
- RE 420-EW III-Pendel «GP»

— 105 / 210 — normale / maximale Zuglänge

— Linien fremder Bahnen

— Endbahnhof Linie / Bahnhof mit mögl. Kompositionswechsel

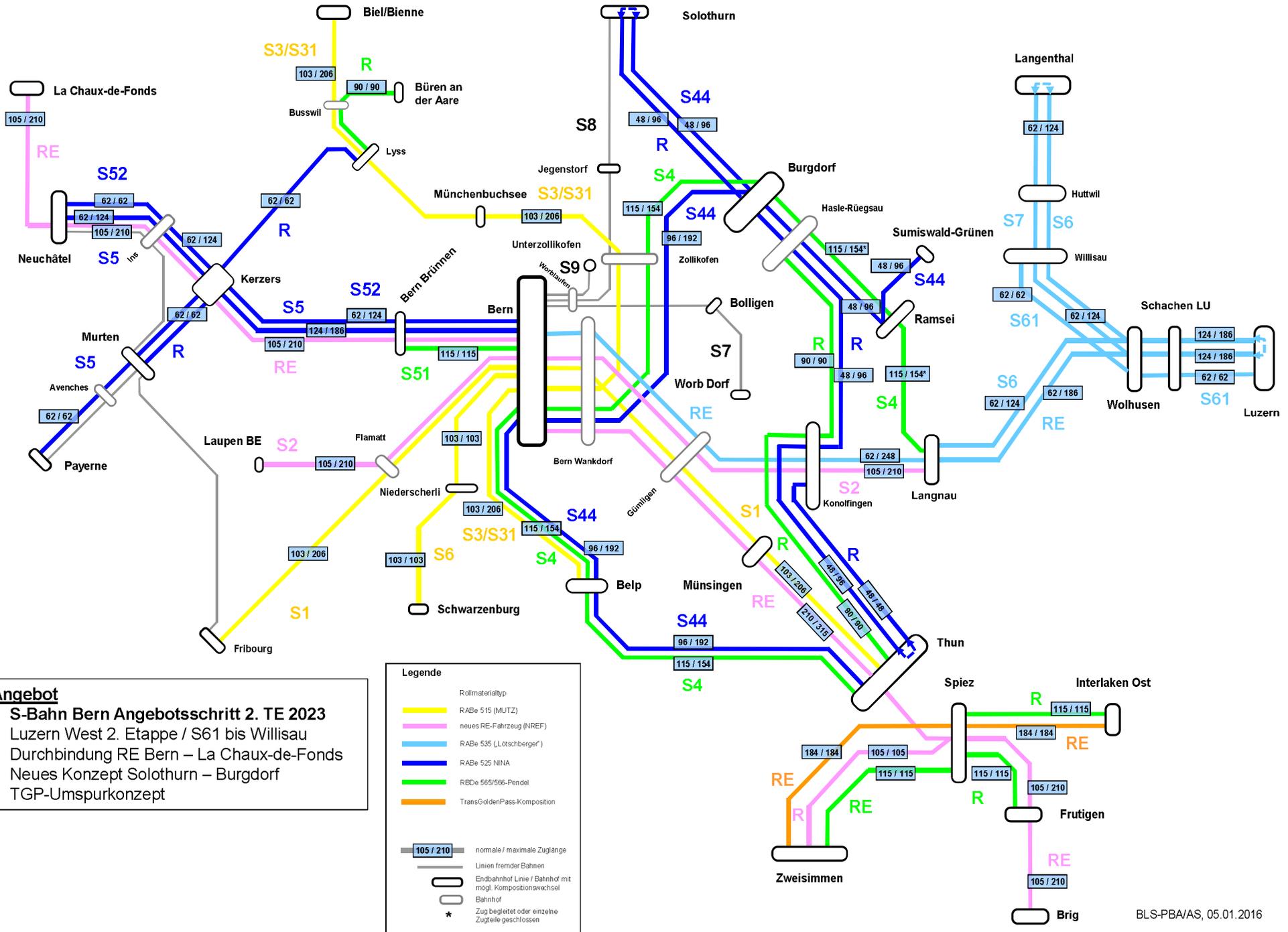
— Bahnhof

* Zug begleitet oder einzelne Zugteile geschlossen

Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab 2023 (ab ca Mai)



«28 NREF»



- Angebot**
- S-Bahn Bern Angebotsschritt 2. TE 2023
 - Luzern West 2. Etappe / S61 bis Willisau
 - Durchbindung RE Bern – La Chaux-de-Fonds
 - Neues Konzept Solothurn – Burgdorf
 - TGP-Umspurkonzept

Legende

Rollmaterialtyp

- RABe 515 (MUTZ)
- neues RE-Fahrzeug (NREF)
- RABe 535 (Löttschberger*)
- RABe 525 NINA
- REDe 565/566-Pendel
- TransGoldenPass-Komposition

— 105 / 210 normale / maximale Zuglänge

— Linien fremder Bahnen

○ Endbahnhof Linie / Bahnhof mit mögl. Kompositionswechsel

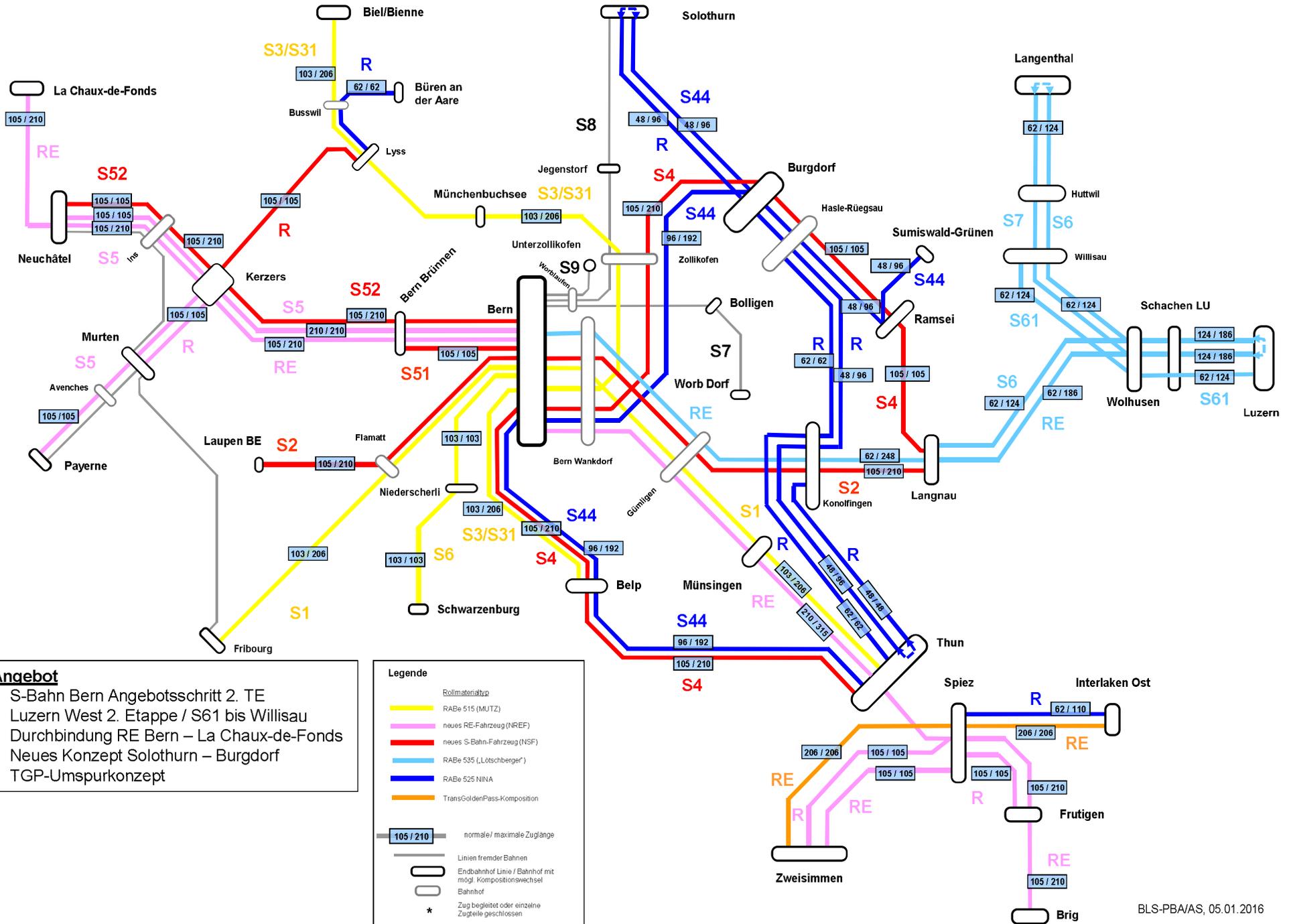
○ Bahnhof

* Zug begleitet oder einzelne Zugteile geschlossen

Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab 2025 (ca Juli)



«28 NREF / 26 NSF»



- Angebot**
- S-Bahn Bern Angebotsschritt 2. TE
 - Luzern West 2. Etappe / S61 bis Willisau
 - Durchbindung RE Bern – La Chaux-de-Fonds
 - Neues Konzept Solothurn – Burgdorf
 - TGP-Umspurkonzept

Legende

Rollmaterialtyp

- RABe 515 (MUTZ)
- neues RE-Fahrzeug (NREF)
- neues S-Bahn-Fahrzeug (NSF)
- RABe 535 („Lotschberger“)
- RABe 525 NINA
- TransGoldenPass-Komposition

105 / 210 — normale/ maximale Zuglänge

— Linien fremder Bahnen

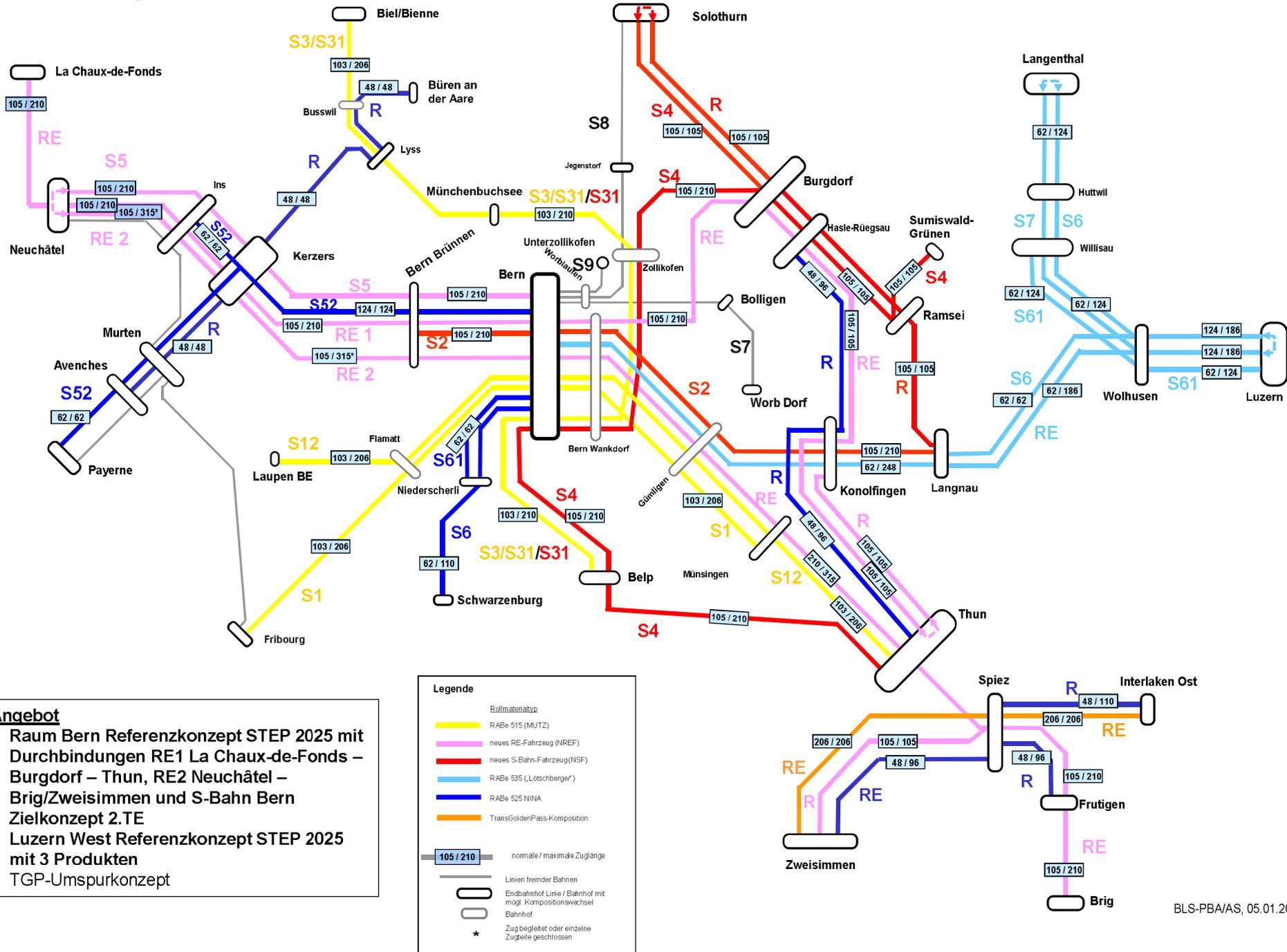
○ Endbahnhof Linie / Bahnhof mit mögl. Kompositionswechsel

□ Bahnhof

* Zug begleitet oder einzelne Zugteile geschlossen

Rollmaterialeinsatz auf BLS-Linien ab ca. 2027

«28 NREF / 27 NSF»



- Angebot**
- Raum Bern Referenzkonzept STEP 2025 mit Durchbindungen RE1 La Chaux-de-Fonds – Burgdorf – Thun, RE2 Neuchâtel – Brig/Zweisimmen und S-Bahn Bern Zielkonzept 2.TE
 - Luzern West Referenzkonzept STEP 2025 mit 3 Produkten
 - TGP-Umspurkonzept

Anhang 5: Rollmaterialeinsatz auf RBS-Linien

S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung
 Rollmaterialeinsatz Meterspurlinien

...gemäss Angebotskonzept 2014

Linie	Massgebende Gefassgrosse	Umläufe
S7		4
		2
S8		3
		1-2
S9		2
RE		6

...gemäss Angebotskonzept 2020

Linie	Massgebende Gefassgrosse	Umläufe
S7		4
		2
S8		4
		2
S9		2
RE		6

...gemäss Angebotskonzept 2025

Linie	Massgebende Gefassgrosse	Umläufe
S7		4
		2
S8		4
		2
S9		2
RE		6

Anhang 6: Angebotsvorhaben (Fahrplan und Rollmaterial)

a) Angebotsvorhaben BLS-Linien

b) Angebotsvorhaben RBS-Linien

	C	D	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AB	AC	AD				
1	Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																					
	Stand: 18. Dezember 2015 (BLS-PBA / HBF)																					
3	Offertperioden		Offerte 2016/17				Offerte 2018/19				Offerte 2020/21		Offerte 2022/23		Offerte 2024/25		Offerte 2026/27					
4	Angebotskonzepte Kt. BE		AK 2018-2021															AK 2022-2025		AK 2026-2029		
5	Ort	Massnahme / Projekt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Stand 1)	Bemerkungen 2)				
6	betroffene Knoten / Linien																					
8	Thun - Belp - Bern - Biel/Bienne (S3/S31)	Integrale Umstellung S3 / S31 auf Rollmaterial MUTZ statt RBDe																				
9	Bern - Schwarzenburg (S6)	Integrale Umstellung S6 auf Rollmaterial MUTZ statt RBDe																Problematik "Querkräfte" im Auge behalten				
10	Bern - Fribourg (S1)	Einführung Halt in Europaplatz (ex. Ausserholligen SBB)																Einführung am 27.4.2015				
11	Burgdorf - Solothurn (S44, RE, R)	Neues Konzept mit integralem 1/2h-Takt																				
12	Bern - Luzern (RE)	Teileinsatz RABe535 auf RE BN-LZ (3 Umläufe)																				
13	Bern - Neuchâtel; Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (RE, S52)	Durchbindung RE BN-NE von / nach CF (V1A1 "désimbriquée") mit EWIII+Re465; Anpassung Randstundenkonzept mit Ausdehnung der RE-Betriebszeit bis 24h																Flankierende Massnahmen in Erarbeitung				
14	Bern - Belp - Thun (S3, S4, S44)	Harmonisierung S3 / S4/44 im Gürbetal ab 21 Uhr																In Offerte 2016 dem Kt. BE als Basisangebot offeriert				
15	Bern - Langnau (S2)	Bauarbeiten Knoten Bern und Konolfingen. Folge: S2-Halt in Tägertschi nur noch 1x stündlich.																Umsetzung in 1. Phase ist geplant und kommuniziert. Das Ende der Massnahme sowie allfällige Konsequenzen späterer Bauphasen sind aber noch offen				
16	Bern - Langnau - Luzern (RE, S7)	RE vollständig auf RABe535 umgestellt. Einführung 2. Etappe Luzern-West (mit Flügelung RE/S7 in Wolhusen)																In Offerte 2017 dem Kt. BE als Basisangebot offeriert				
17	Bern - Neuchâtel; Neuchâtel - Le Locle (RE)	Integrale Umsetzung V1A1 mit einheitlichem Rollmaterial, d. h. RE wird nach Le Locle verlängert und das gesamte Konzept wird in einer gemischten Produktion geführt																Forderung vom Kt. NE. Abwarten Performance Fpl. 2016 mit EWIII. Entscheid über Massnahmen erfolgt erst anschliessend. Die S-Bahn Bern ist aber nur im RoMa-Bereich tangiert				

- Studie / Konzept
- Ausschreibung (RoMa)
- ◆ Umsetzungsentscheid
- Umsetzungsplanung
- ◆ Ausführung / Inbetriebnahme

	C	D	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AB	AC	AD				
1	Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																					
	Stand: 18. Dezember 2015 (BLS-PBA / HBF)																					
3	Offertperioden		Offerte 2016/17				Offerte 2018/19				Offerte 2020/21		Offerte 2022/23		Offerte 2024/25		Offerte 2026/27					
4	Angebotskonzepte Kt. BE		AK 2018-2021															AK 2022-2025		AK 2026-2029		
5	Ort	Massnahme / Projekt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Stand 1)	Bemerkungen 2)				
6																						
18	Bern - Kerzers - Murten - Payerne	Mit S-Bahnen FR und VD abgestimmtes, neues Angebot im Perimeter KZ - PAY			Offertanfrage													Studienauftrag erteilt				
19	Bern - Thun (S1, Zusatzzug); Thun Biel/Bienne (S3/31)	Beschaffung 3 zusätzlicher RABe515 aus Optionen																Freigabe durch Besteller erfolgt. Fahrzeuge sind bestellt.				
20	Bern - Zollikofen - Burgdorf (S4)	Einspurbetrieb ZOL - SCHB mit Haltverzicht S4 in Lyssach als Konsequenz des Doppelspurausbaus RBS																Busersatzbetrieb ist in Ausarbeitung. Sobald konkret, muss RKBM rechtzeitig informiert werden.				
22	Bern - Kerzers - Ins (S52)	Einführung Halt in Stöckacker																Mit verzögerter IBN Rosshäusern-tunnel ist die Umsetzung erst auf Q2-Q3/2018 geplant. Verzögerung bis Dez. 2018 ist aber möglich.				
23	Bern - Kerzers - Neuchâtel / - Murten -Payerne (S5)	Einführung Halt in Rosshäusern, Schliessung Ferenbalm-G.																Mit verzögerter IBN Rosshäusern-tunnel ist die Umsetzung erst auf Q2-Q3/2018 geplant. Verzögerung bis Dez. 2018 ist aber möglich. Politischer Entscheid mit AK 2018-21 ist als unproblematisch zu beurteilen				
24	Bern - Münsingen - Thun (RE)	Einführung HVZ-RE TH-BN am Morgen																Einführung, trotz verzögerter Entflechtung Wylersfeld, aus Nachfragesicht erwünscht. Nach Aussage SBB, I-FN ist Lösung nur mit Verzicht auf andere HVZ-Leistung möglich. AÖV & BLS lehnen dies ab.				
25	S2, S2, S4, S5, RE LOC/CF -BR/-TH	Beschaffung NF																BLS-Projekt NF bisher im Zeitplan				
26	Bern - Schwarzenburg (S6)	Wiedereinführung HVZ-Züge																Notwendigkeit und Machbarkeit noch offen. Konflikte sind zu erwarten.				
27	Bern - Münsingen - Thun (S1)	Einführung zusätzlicher HVZ-Züge gem. HVZ-optimiert																Ursprünglich geplant per 2020. Verzögerung durch verspätete IBN Entflechtung Wylersfeld. Im Zeitplan.				
28	Bern - Burgdorf (S4)	Einführung neuer HVZ-Zug am Morgen BDF - BN																Ursprünglich geplant per 2020. Verzögerung durch verspätete IBN Entflechtung Wylersfeld. Im Zeitplan.				

- Studie / Konzept
- Ausschreibung (RoMa)
- ◆ Umsetzungsentscheid
- ▬ Umsetzungsplanung
- ◆ Ausführung / Inbetriebnahme

C		D		N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AB	AC	AD								
Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																											
Stand: 18. Dezember 2015 (BLS-PBA / HBF)																											
3 Offertperioden				Offerte 2016/17				Offerte 2018/19				Offerte 2020/21				Offerte 2022/23				Offerte 2024/25				Offerte 2026/27			
4 Angebotskonzepte Kt. BE				AK 2018-2021																AK 2022-2025				AK 2026-2029			
5	Ort	Massnahme / Projekt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Stand 1)	Bemerkungen 2)									
29	Hasle-R. Konolfingen - Thun (Regio)	Zusatz-Region als 3. Produkt im Stundentakt KF-TH 6-20 Uhr				Netznutzungsplan			Offertanfrage																		
30	Bern - Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds (RE)	Umstellung von EWIII-Pdl. auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
31	Bern - Spiez - Brig / -Zweisimmen (RE)	Umstellung von RABe535 auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
32	Laupen - Bern - Langnau (S2)	Umstellung von RBDe_2J auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
33	Bern - Kerzers - Neuchâtel / Murten - Payerne (S5)	Umstellung von RABe525 auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
34	Thun - Bern - Burgdorf - Solothurn mit Verknüpfung Solothurn - Langnau (S4 / R)	Umstellung von RBDe_J auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
35	Bern - Kerzers - Ins (S52 / S51); Kerzers-Lyss (Regio)	Umstellung von RABe525 auf NF			Beschaffungsplan / Ausschreibung NF				Start Umstellung	Ende Umstellung																	
36	Fribourg - Bern - Münsingen - Thun (S1/S12)	1/4h-Takt FLM-BN-MS durch Überlagerung S1 und S12							Netznutzungsplan																		
37	Langnau - Bern - Brünnen (S2)	Neue Durchbindung S2, HVZ-Zusatzzug am Morgen ab Langnau statt erst ab Signau							Netznutzungsplan																		
38	Thun - Bern - Burgdorf - Solothurn mit Verknüpfung Solothurn - Langnau (S4 / R)	In TH Ermöglichung der Übergangszeit von 4 Min. Keine Flügelung mehr in BDF							Netznutzungsplan																		
39	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																		
40	Bern - Burgdorf (RE)	Einführung 3. Produkt BN-BDF als RE via Grauholz (mit Durchbindung von / nach NE)							Netznutzungsplan																		

- Studie / Konzept
- Ausschreibung (RoMa)
- ◆ Umsetzungsentscheid
- ▬ Umsetzungsplanung
- ◆ Ausführung / Inbetriebnahme

	C	D	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	X	Y	Z	AB	AC	AD					
1	Programm 2. TE S-Bahn Bern Angebot & Rollmaterial, Normalspur																						
2	Stand: 18. Dezember 2015 (BLS-PBA / HBF)																						
3	Offertperioden			Offerte 2016/17				Offerte 2018/19			Offerte 2020/21		Offerte 2022/23		Offerte 2024/25		Offerte 2026/27						
4	Angebotskonzepte Kt. BE			AK 2018-2021															AK 2022-2025		AK 2026-2029		
5	Ort	Massnahme / Projekt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Stand 1)	Bemerkungen 2)					
41	(Burgdorf-) Hasle-R. Konolfingen - Thun (Regio)	Durchbindung des Regio nach BN-NE statt nach SO																Konzeptbestandteil AS 2025, Umsetzungszeitpunkt offen					
42	Bern - Schwarzenburg (S6/S61)	Einführung 1/4h-Takt Bern - Nidwilerthal																Kein Konzeptbestandteil von AS 2025; Eingabe im AS 2030 und bei Erfolg --> Evtl. vorzeitige Realisierung					
43																							
44	Verweisungszeichen																						
45	1) Änderungen sind wie folgt beschrieben (Beispiel):																						
46	2) Änderungen im Vergleich zur vorangegangenen Version sind rot beschrieben																						
47																							
48	Philosophie																						
49	Infrastrukturen: Werden im Monitoring der ISB aufgeführt. Dies gilt auch für neue																						
50	Haltestellen.																						
51	Angebot: Alle strukturellen Anpassungen auf den Linien, d.h. Taktveränderungen,																						
52	geänderte Durchbindungen oder Flügelzugkonzepte, Änderungen in der																						
53	Haltepolitik, Ausdehnung von Betriebszeiten ab 4 Zügen, alle Veränderungen im																						
54	HVZ-Angebot. Verzichtet wird auf die Darstellung kleinerer Ausdehnungen von																						
55	Betriebszeiten ebenso wie auf kleinere Anpassungen von Randstundenangeboten																						
56	(bis zu 4 Zügen). Baustellenbedingte, temporäre Angebotsmassnahmen werden																						
57	aufgeführt, wenn sie während mehr als 3 Wochen qualitätsrelevante Änderungen																						
58	im Zugsangebot oder an der Haltepolitik zur Folge haben.																						
59	Rollmaterial: Beschaffungen, nachhaltige, konzeptrelevante Massnahmen wie z.																						
60	B. integrale Linienumstellungen																						
61																							
62																							

- Studie / Konzept
- Ausschreibung (RoMa)
- ◆ Umsetzungsentscheid
- Umsetzungsplanung
- ◆ Ausführung / Inbetriebnahme

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																						AD			
Angebotsvorhaben und Projektliste RBS																									
																						<ul style="list-style-type: none"> ■ 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 			
																						<ul style="list-style-type: none"> ● abgeschlossen ◐ in Arbeit ○ offen 			
RBS / K		Stand: 10.12.2015																							
Stand Infrastrukturprojekte																									
Pos	Horizont	Linie / Strecke	Abschnitt / Gemeinde	Projekt / Massnahme	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung	Finanzierung	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Ampel	Bemerkungen:	
Angebotelemente (inkl. Rollmaterial)																									
1	2020	S7	Bolligen - Bern	Einführung 7½-Takt mittags (Mo-Fr)					RBS & RPV					◆	◆								●	Abhängigkeit zu Pos. 21	
2	2020	RE	Fraubrunnen > Bern	zweiter Fb-Express					RBS & RPV					◆	◆								●	Abhängigkeit zu Pos. 31	
3	2020	S7/S9	Worb Dorf - Bern Unterschollikon - Bern	Neues Rollmaterial (Ersatz Mandarinli)					RBS & RPV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	●	
4	2030	S7	Worb Dorf - Bern	Beschleunigung						■													○	Abhängigkeit zu Pos. 3, 24, 25, 35 Idealer IBN-Termin zusammen mit Pos. 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 resp. Zollikofen	Neues Depot					RBS & RPV	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	●	Abhängigkeit zu Pos. 5, 9, 11, 13, 14, 16, 36
9	2025	RE/S8	Solothurn - Bern	Zusätzliches Rollmaterial					RBS & RPV														○	Abhängigkeit zu Pos. 8, 35	
10	2025	S7	Bolligen - Bern	Integral 120 m-Züge zur HVZ					RBS & RPV	■	◆												●	Abhängigkeit zu Pos. 35 resp. Angebotskonzept 2020 (=Wunschtermin)	
11	2025	RE	Solothurn - Bern	Einführung Zugslange 180 m					RBS & RPV														●	Abhängigkeit zu Pos. 8, 9, 35-40	
12	2030	S7	Deisswil - Bern	Verlängerung 7½-Takt v/n Deisswil					RBS & RPV	■													○	Abhängigkeit zu Pos. 16, 24, 25, 35 Idealer IBN-Termin zusammen mit Pos. 35	
13	2030	S8	Batterkinder - Bern	Einführung Zugslange 180 m					RBS & RPV	■													○	Abhängigkeit zu Pos. 8, 16, 35, 43	
14	2030	S9	Unterschollikon - Bern	Einführung Zugslange 120 m (alternativ: HVZ-Entlastung)					RBS & RPV	■													○	Abhängigkeit zu Pos. 8, 16, 26, 35	
15	2030	RE	Solothurn - Bern	weitere Beschleunigung						■													○	Keine zusätzliche Beschleunigung gegenüber Pos. 7	
16	2030	S8	Batterkinder - Bern	Neues & zusätzliches Rollmaterial (Ersatz Secondas)					RBS & RPV														○	Abhängigkeit zu Pos. 8	

Anhang 7: Infrastrukturprojekte

a) Projektliste SBB/STB

b) Projektliste BLS

c) Projektliste RBS

	C	D	G	H	I	J	K	U	V	W	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AN
1	Infrastrukturprojekte SBB Kanton Bern I-FN-NRM-BN-PRG ZHd S-Bahn-PL ergänzt 21.12.2015																					
2	Stand: 21.09.2015 nächste Überarbeitung: 28.02.2016																					
3																						
4																						
5	Ort	Projekt	Finanzierung	Stand Finanzierung				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Bemerkungen:
6				Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung															
7	Bern Knoten																					
8	Bern Wylerfeld - Bern	Zugfolgezeit Bern Ost	LV	■	■	■	■															
9	Bern	Leistungssteigerung Knoten	ZEB	■	■	■	■															
10	Bern Weyermannshaus	Stellwerkersatz	LV	■	■	■	■															
11	Bern	Stellwerkersatz	LV	■	■	■	■															
12	Bern Wylerfeld	Entflechtung	ZEB, Infraconds & Kanton Bern	■	■	■	■															
13	Bern	Publikumsanlagen SBB	Infraconds & Kanton Bern	■	■	■	■															
14	Bern	Tiefbahnhof RBS	BIF, Infraconds & Kanton Bern	■	■	■	■															
15	Bern-Holligen	Entflechtung Holligen	STEP AS25	■	■	■	■															
16	Bern West	Leistungssteigerung Zufahrt West	STEP AS25	■	■	■	■															

- gesichert
- in Verhandlung/ polit. Abhängigkeiten
- offen

- Studie
- Vorprojekt
- Bauprojekt
- PGV
- Ausführung
- ◆ Inbetriebnahme

	C	D	G	H	I	J	K	U	V	W	X	Y	Z	AA	AB	AC	AD	AE	AF	AG	AH	AN
1	Infrastrukturprojekte SBB Kanton Bern I-FN-NRM-BN-PRG Zhd S-Bahn-PL ergänzt 21.12.2015																					
2	Stand: 21.09.2015 nächste Überarbeitung: 28.02.2016																					
3																						
4																						
5	Ort	Projekt	Finanzierung	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Bemerkungen:
6																						
17	Region Bern																					
18	Biel: Knoten																					
19	Thun - Bern																					
20	Gümligen - Thun	Zugfolgezeit 2 Minuten	ZEB	■	■	■	■	■		■												
21	Gümligen - Münsingen	Ausbau Aaretal 3. Gleis Gümligen - Münsingen - Entflechtung Gümligen - Wendeanlage Münsingen	STEP AS25	■	■	■	■	■		■												
22	Thun - Bern	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerungen S1	LV und Kt Bern	■	■	■	■	■		■												
23	Burgdorf - Bern - Thun	S-Bahn Bern, 2. TE, S4 / 44 Massnahmen für ROMA-Einsatz AS 2020 in Thun	LV	■	■	■	■	■		■												Rahmenplan Thun bis 2016. Perronverlängerung Gleis 5.
24	Düdingen - Bern																					
25	Bern - Fribourg	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerungen S1	LV und Kt Bern und Fribourg	■	■	■	■	■		■												
26	Biel - Bern																					
27	Bern - Biel	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerungen S3	LV und Kt Bern	■	■	■	■	■		■												
28	Sensetalbahn																					
29	STB: Flamatt - Laupen	S-Bahn Bern, 2. TE, S2 Massnahmen für ROMA-Einsatz AS 2020, inkl. Bhf Laupen	LV STB	■	■	■	■	■		■												IBN Ende 2019 geplant (Angebot S-Bahn)
30	Jura																					
31	(Olten) - Bern																					
32	Hindelbank	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerung S4	LV	■	■	■	■	■		■												Studie mit Kanton neu terminiert im 2015. IBN RoMa erfolgt erst 2025 statt 2020
33	Lyssach	S-Bahn Bern, 2. TE, Perronverlängerung S4	LV	■	■	■	■	■		■												Studie mit Kanton neu terminiert im 2015. IBN RoMa erfolgt erst 2025 statt 2020
34	Emmental																					
35	Konolfingen	Entwicklung Publikums- und Gleisanlagen	LV	■	■	■	■	■		■												Ausführung im 2014 um 2 Jahre verschoben. Neu erfolgt IBN 2019.
36	Bowil	P55 Gleis 1 (BehiG)	LV	■	■	■	■	■		■												Studie abgeschlossen 2013. Aufgrund fehlender Finanzierung VP zurückgestellt. Prüfung Nachtrag LV 2017 - 2020 im Gang.
37	Worb, Emmenmatt	S-Bahn Bern, 2. TE, S2 Massnahmen für ROMA-Einsatz AS 2020	LV	■	■	■	■	■		■												Studie 2014 abgeschlossen. Aufgrund fehlender Finanzierung VP zurückgestellt. Prüfung Nachtrag LV 2017 - 2020 im Gang.
38																						
39	Legende:																					
40																						
41	■ vorausgesetzte Projekte für die 2. TE S-																					
42	Bahn Bern																					
43	■ 2. TE S-Bahn Bern																					

Monitoring BLS Projekte Umsetzung 2. TE Bern

Stand
04.01.2016

Projekt nummer	Strecke	Infrastrukturmassnahme	IBN Plan													Stand	Bemerkungen	
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
296.04.102	GBS1	Thurnen: Umbau Bahnhof	12.2019														gelb	Umfangreiche Abstellanlage für Bau und Unterhalt
296.02.102	GBS1	Frischingweg - Wabern - Kehrsatz-Nord: DS und Bahnhof Wabern	12.2019														grün	
296.xx.yyy	GBS1	Haltestelle Kleinwabern	-															für STEP AS2030 eingegeben
209.11.106	GBS1	Uetendorf - Lerchenfeld: Doppelspur (S-Bahn Bern)	12.2020														grün	
209.15.004	GBS1	Kaufdorf; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2021														grün	
209.15.003	GBS1	Toffen; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2020														grün	
209.15.006	GBS1	Bern Weissenbühl: Perronmassnahmen	12.2024															
209.15.005	GBS1	Kehrsatz: Perronmassnahmen	12.2024															
209.15.001	GBS1	Belp Steinbach; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2019														grün	
209.13.104	GBS1	Seftigen: Perronverlängerung auf 220 m	07.2025															
210.12.103	GBS2	Mittelhäusern; Programm BehiG Perronmassnahmen	10.2016														grün	
210.12.102	GBS2	Schwarzwasserbrücke; Programm BehiG Perronmassnahmen	10.2016														grün	
210.15.002	GBS2	Waldegg: neue Haltestelle	12.2024															für STEP AS2030 eingegeben
210.11.105	GBS2	Liebefeld - Köniz (S-Bahn Bern) DS, Neubau Haltestelle	12.2024															für STEP AS2030 eingegeben
217.04.103	BN	Stöckacker: Perronmassnahmen (S-Bahn Bern)	12.2018														grün	
208.04.104	BN	Riedbach; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2018														grün	
297.04.105	BN	Gümmenen: Ausbau Bahnhof	11.2018														grün	
297.04.104	BN	Müntschemier: Umbau Bahnhof	12.2017														grün	
297.06.102	BN	Saaneviadukt: Sanierung inkl. DS-Ausbau	11.2020														gelb	nicht finanziert
208.12.101	BN	Gampelen; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2019														grün	
208.11.105	BN	Bümpliz Nord: Perronmassnahmen BehiG	12.2022															
208.15.003	BN	Bern Brünnen, Wendegleis	12.2025															

Projekt nummer	Strecke	Infrastrukturmassnahme	IBN Plan	Jahre												Stand	Bemerkungen	
				2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025			
212.12.101	EBT1	Wiler - Perronmassnahmen, BehiG & Federweg	12.2019														Green	
21b.11.101	EBT1	Kirchberg-Alchenflüh: Umbau Bahnhof	12.2021														Green	
212.11.103	EBT1	Biberist/Gerlafingen: DS, Stellwerkanlagen	06.2021														Green	
29c.06.104	EBT2	Ramsei: Umbau Bahnhof inkl. Stellwerkanlage	12.2017														Green	
213.11.210	EBT2	Grünenmatt: Perronanpassung, BehiG, Stellwerk	12.2018														Green	
213.12.205	EBT2	Sumiswald-Grünen: Ersatz Stellwerkanlage, BehiG	08.2019														Yellow	Abstimmung mit Museumsbahn
213.11.108	EBT2	Burgdorf Steinhof: Perronmassnahmen BehiG	12.2019														Green	
29c.06.105	EBT2	Zollbrück: Umbau Bahnhof	12.2023														Green	
213.14.509	EBT2	Steffisburg: Provisorische Perronmassnahmen	12.2015														Green	
21c.12.103	EBT2	Oberdiessbach-Heimberg: Geschwindigkeitserhöhung, Bogenbegradigung	12.2017														Green	
213.12.105	EBT2	Stalden i.E.; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2016														Green	
213.12.106	EBT2	Bigenthal; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2016														Green	
213.11.107	EBT2	Oberdiessbach: Bahnhof, Stellwerkanlage, BehiG	12.2017														Green	
213.12.108	EBT2	Biglen: BehiG, Perronlänge, Stellwerk	12.2020														Green	
213.11.106	EBT2	Brenzikofen, Umbau Bhf inkl. Stellwerkersatz	12.2021														Green	
213.12.109	EBT2	Grosshöchstetten: BehiG, Perronlänge, Stellwerkanlage	12.2020														Green	
213.12.110	EBT2	Heimberg: Umbau Bahnhof inkl. Stellwerk	12.2021														Green	
213.12.111	EBT2	Schwäbis; Programm BehiG Perronmassnahmen	12.2018														Green	
213.12.107	EBT2	Schafhausen i.E: Perronmassnahmen BehiG	12.2023														Green	
213.12.104	EBT2	Steffisburg: Umbau Bahnhof	12.2021														Green	

Vorstudie	
Projektierung Auflageprojekt	
PGV	
Projektierung Ausführungsprojekt	

IBN: 

A		B		C		D		E		F		G		H		I		J		P		Q		R		S		T		U		V		W		X		Y		Z		AA		AB		AC		AD	
Programm 2. Teilergänzung S-Bahn Bern Angebotsvorhaben und Projektliste RBS																																																	
<div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px;"> ■ 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 </div> <div style="margin-top: 10px; text-align: center;"> ● abgeschlossen ◐ in Arbeit ○ offen </div>																																																	
RBS / K		Stand: 10.12.2015																																															
Stand Infrastrukturprojekte																																																	
Pos	Horizont	Linie / Strecke	Abschnitt / Gemeinde	Projekt / Massnahme	Studie	Vorprojekt	Bauprojekt	Ausführung	Finanzierung	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	Ampel	Bemerkungen:																									
Infrastrukturprojekte (Auswahl)																																																	
21	2020	WUZ	Ittigen	Ausbau Bahnhof Ittigen (Aussenperron Gl. 2)	●	●	◐	○	LV											●																													
22	2020	WUZ	Stettlen	Verschiebung Bahnhof Deisswil	●	●	●	○	LV											●																													
23	2020	WUZ	Vechigen	Umfahrungslinie Boll-Sinneringen mit Verlegung Bahnhof Boll-Utzigen	●	●	◐	○	LV											●																													
24	2030	WUZ	Vechigen, Stettlen	Doppelspur Boll-Utzigen - Stettlen (inkl. Verschiebung Bahnhof Stettlen)	◐	○	○	○	tbd											○	STEP AS 2030 (Modul E-114)																												
25	2030	WUZ	Stettlen, Ostermundigen, Bolligen	Doppelspur Deisswil - Bolligen (inkl. Ausbau Bahnhof Deisswil)	◐	○	○	○	tbd											○	STEP AS 2030 (Modul E-114)																												
26	2030	WUZ	Zollikofen, Ittigen, Bern	Verlängerung Perrons S9 (120 m)	◐	○	○	○	tbd											○	STEP AS 2030 (Modul E-111)																												
31	2014	BeSo	Moosseedorf/Münchenbuchsee	Schliessung Doppelspurlucke Zollikofen Nord	●	●	●	○	LV											●	Projekt verzögert und auf kritischem Weg; Projektumsetzung Bedingung für Bauarbeiten im Zusammenhang mit Pos. 35																												
32	2020	BeSo	Batterkinder	Ausbau Bahnhof Batterkinder (Wendegleis Linie S8)	●	◐	○	○	STEP 2025											●																													
33	2020	BeSo	Batterkinder, Fraubrunnen	Schnellfahrweiche Batterkinder Süd Doppelspurinsel Büren z.H.	●	◐	○	○	STEP 2025											●	Reduktion Ausbaubedarf dank neuem Angebotskonzept 2025/2030																												
34	2020	BeSo	Fraubrunnen, Jegenstorf	Doppelspur Grafenried - Jegenstorf Nord (exkl. Bahnhöfe)	●	◐	○	○	STEP 2025											●																													
35	2025	BeSo	Bern	Ausbau Bahnhof Bern (neuer Tiefbahnhof)	●	●	◐	○	Infrafonds BIF											●																													
36	2025	BeSo	Solothurn	Ausbau Bahnhof Solothurn (180 m)	◐	○	○	○	LV											●	Städtebaulichen Fragen / Abklärungen unter Federführung Stadt Solothurn																												
37	2025	BeSo	Biberist	Verlängerung Perrons (180 m)	○	○	○	○	LV											○																													
38	2025	BeSo	Lohn-Ammannsegg	Ausbau Bahnhof Lohn-Lüterkofen (180 m)	●	◐	○	○	LV											●																													
39	2025	BeSo	Fraubrunnen	Verlängerung Perrons (180 m)	○	○	○	○	LV											○																													
40	2025	BeSo	Jegenstorf	Aus-/Neubau Bahnhof Jegenstorf (180 m) (inkl. Schliessung Doppelspurlucke)	◐	○	○	○	LV											●	Raumplanerische Fragen des Standorts zusammen mit Gemeinde klären																												
44	2030	BeSo	Biberist	Doppelspurinsel Bleichenberg																	Ausbau nicht erforderlich																												
42	2030	BeSo	Batterkinder	Doppelspur-Batterkinder Nord																	Ausbau nicht erforderlich																												
43	2030	BeSo	div.	Verlängerung Perrons S8 (180 m)	◐	○	○	○	tbd											○	STEP AS 2030 (Modul E-112)																												