

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 18. Januar 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 621341
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr Rahmenkredit 2018–2021

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	3
2	Rechtsgrundlagen	5
3	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse	5
3.1	Zuständigkeiten von Bund, Kanton und Regionen	5
3.1.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur	5
3.1.2	Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur	6
3.2	RGSK, Agglomerationsprogramme und -projekte	8
3.3	Finanzierung der Bahninfrastruktur	8
3.3.1	Bahninfrastrukturfonds (BIF)	9
3.3.2	Finanzierungsinstrumente	9
3.4	Kantonale Investitionsbeiträge	10
3.5	Zusammenspiel zwischen Investitionsrahmenkredit und Angebotsbeschluss	11
4	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	13
4.1	Mobilitätsentwicklung	13
4.2	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs	15
4.3	Gesamtmobilitätsstrategie	19
4.4	Kantonaler Richtplan	20
5	Entwicklung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs	21
5.1	Längerfristige Planung als Grundlage für die Infrastrukturentwicklung	21
5.1.1	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)	21
5.1.2	Nationaler und regionaler Verkehr	21
5.2	Bahninfrastrukturprojekte	25



5.2.1	Ausbau Bahnknoten Bern	26
5.2.2	Lötschberg-Basistunnel	27
5.2.3	Grimselbahn	29
5.3	Feinverteiler Agglomeration Bern.....	29
5.4	Feinverteiler weitere Agglomerationen.....	30
6	Investitionsgrundsätze.....	31
6.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen	31
6.2	Netzsystem öffentlicher Verkehr	32
6.3	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte.....	32
7	Finanzielles: ÖV-Investitionsbeiträge	33
7.1	Entwicklung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs von 2011–2016	33
7.2	Zwischenbericht über den aktuellen Investitionsrahmenkredit 2014–2017.....	34
7.2.1	Stand der Mittelverwendung aus dem Investitionsrahmenkredit 2014– 2017	34
7.2.2	Grossprojekte im Investitionsrahmenkredit 2014–2017.....	35
7.2.3	Voraussichtliche Ausschöpfung Investitionsrahmenkredit 2014–2017	36
7.3	Entwicklung der Infrastruktur im Zeitraum des IRK 2018–2021.....	36
7.4	Beantragte Mittel für den Investitionsrahmenkredit 2018–2021.....	39
7.5	Erläuterungen zur Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge.....	40
7.6	Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2018–2026	41
7.7	Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe	41
7.8	Massgebende Kreditsumme	41
7.9	Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr	41
7.10	Für die Verwendung zuständiges Organ, Auflagen	42
7.11	Folgekosten	43
7.12	Nachhaltigkeitsbeurteilung.....	43
7.13	Auswirkungen auf die Gemeinden	43
7.14	Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft	44
8	Antrag.....	44
	Beilage 1.....	45
	Beilage 2.....	47
	Beilage 3.....	51
	Beilage 4.....	52

1 Zusammenfassung

Der Grosse Rat beschliesst gemäss Art. 14 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) und gestützt auf die Berichte des Regierungsrates über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung. Das mittelfristige Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Angebotsbeschluss (AGB) definiert und für die Finanzierung der notwendigen Investitionen in die ÖV-Infrastruktur wird ein Rahmenkredit (IRK) beschlossen. Mit den beiden Steuerungsinstrumenten werden die Weichen für die Weiterentwicklung des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs im Kanton Bern gestellt. Grundlage der Grossratsbeschlüsse sind einerseits die regionalen Angebotskonzepte der Regionalkonferenzen (RK) und Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK), andererseits die Investitionsplanungen der Transportunternehmen (TU).

Der vorliegende Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr (ÖV) ist der fünfte seit Inkrafttreten des ÖVG. Bisher wurden Investitionsrahmenkredite für die Jahre 2001–2004, 2005–2008 mit Verlängerung bis Ende 2009, 2010–2013 sowie 2014–2017 beschlossen. Der Investitionsrahmenkredit ÖV 2018–2021 wird aufgrund der neuen Finanzierungsregeln mit FABI (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) primär Infrastrukturen des Ortsverkehrs umfassen. Die Bahninfrastrukturen des Regionalverkehrs werden neu durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. In diesen Fonds haben die Kantone pro Jahr einen Beitrag von gesamthaft 500 Millionen Franken zu leisten. Der Anteil des Kantons Bern von rund CHF 82 Millionen (inkl. Gemeindedrittel) ist eine gebundene Ausgabe und nicht Bestandteil des vorliegenden Investitionsrahmenkredits.

Investitionen in den Infrastrukturbereich, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit, sind für das Wohlergehen eines Wirtschaftsstandortes von zentraler Bedeutung. Investitionen in die Verkehrserschliessung haben einen direkten Einfluss auf die Standortattraktivität. Wachstums- und Entwicklungspotenziale können nur im Zusammenspiel mit einer funktionierenden Verkehrserschliessung ihre Wirkung entfalten. Der Verzicht oder die Verzögerung dringend notwendiger Verkehrsinfrastrukturen führen mittel- bis langfristig zu einem Standortnachteil. Dies kann zur Abwanderung von Unternehmen und Privaten, zu einer Abnahme privater Investitionen und somit zu einem rückläufigen Wirtschaftswachstum in einer Region führen.

Das Bevölkerungswachstum, die zunehmende Mobilität und ein verändertes Mobilitätsverhalten werden die Nachfrage beim ÖV auch in den kommenden Jahren weiter erhöhen. Vor allem innerhalb und zwischen den Agglomerationen wird die Verkehrsnachfrage weiter steigen. Bereits heute wird auf verschiedenen Linien in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze überschritten. Die bestehenden Kapazitätsengpässe werden sich demnach weiter verschärfen. Dadurch besteht die Gefahr einer Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf die Strasse, die ihrerseits bereits an kritischen Stellen überlastet ist.

In den Hauptverkehrszeiten können die nötigen Transportkapazitäten nicht mehr umfassend bereitgestellt werden. Ohne einen gezielten Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs und ohne punktuelle Systemänderungen auf den am stärksten belasteten Strecken ergibt sich eine Überlastung, die das jetzige Betriebssystem nicht mehr auffangen kann. Um die Kapazitäten langfristig und prognosegerecht bereitstellen zu können, sollen die zur Finanzierung notwendigen Mittel mit diesem und den nächsten Rahmenkrediten sichergestellt werden. Soll die langfristige Zukunft der Standortqualität des Kantons nicht dauerhaft beeinträchtigt werden, dürfen die erforderlichen Ausbauten auch in Zeiten angespannter Finanzlagen nicht aufgeschoben werden.

Im Vergleich zum Rahmenkredit 2010–2013 waren für die Jahre 2014–2017 überdurchschnittlich viele grössere Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen geplant, was eine deutlich höhere Kreditsumme des Rahmenkredits 2014–2017 notwendig machte. Während sich der Bedarf für den notwendigen Substanzerhalt und kleinere Erweiterungen im vorherigen Rahmen bewegte, erhöhten insbesondere die Grossprojekte Tram Region Bern, Entflechtung Wylerfeld und ZBB (Tiefbahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB) den Kreditbedarf. Daraus ergab sich für 2014–2017 ein Rahmenkreditumfang von insgesamt 816 Millionen Franken.

Mit FABI haben sich die Zuständigkeiten bei der Infrastrukturplanung und -finanzierung der Bahn stark verändert. Der Investitionsrahmenkredit ÖV 2018–2021 wird sich daher stark von den vorangehenden Investitionsrahmenkrediten unterscheiden und primär Beiträge an Infrastrukturen des Orts- und Agglomerationsverkehrs umfassen. Dies führt dazu, dass der IRK 2018–2021 im Vergleich zu den vorherigen IRK deutlich kleiner ausfällt.

Mit dem Zugang Bubenberg, dem ÖV-Knoten Ostermundigen, der Tramverlängerung nach Kleinwabern sowie der Sanierung und Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp – Müren stehen dennoch vier Grossprojekte an. Der Zugang Bubenberg ist in direktem Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Bern zu sehen, denn ohne kantonale Sicherstellung der Finanzierung des Zugangs Bubenberg wird der Bund die Finanzierung und den damit verbundenen Baubeginn für den Ausbau des Bahnhofs Bern nicht genehmigen. Der im Jahr 2017 geplante Baustart ist dabei davon abhängig, dass der Kanton die Finanzierung im Rahmen des vorliegenden IRK nicht später als in der Märzsession 2017 genehmigt.

Die in den Jahren 2018–2021 zu verpflichtenden Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr betragen brutto 291 Millionen Franken. Die Nettoverpflichtungen zulasten des Kantons Bern belaufen sich auf 194 Millionen Franken. Die Mittel zur Finanzierung der anstehenden Projekte sind in der Finanzplanung der Jahre 2018 bis 2020 eingestellt. Mit der Inangriffnahme weiterer grösserer Agglomerationsprojekte, wie dem Zugang Bubenberg, dem ÖV-Knoten Ostermundigen sowie der Tramverlängerung nach Kleinwabern, ist allerdings absehbar, dass der Finanzbedarf während der Bauphase ab 2021 ansteigen wird.

Mit der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr verfolgt der Kanton verschiedene Ziele. Einerseits gilt es, die Substanz der bestehenden Infrastruktur zu erhalten. Dies umfasst die Gewährleistung der Betriebssicherheit, die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft sowie die Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots. Andererseits müssen die notwendigen Aus- und Erweiterungsinvestitionen im Hinblick auf zukünftige Angebotsausbauten realisiert werden.

Mit dem Investitionsrahmenkredit legt der Grosse Rat die Investitionsstrategie im öffentlichen Verkehr fest und stellt somit die Weichen für die zukünftige Angebotsentwicklung. Die Umsetzung obliegt dem Regierungsrat. Der Rahmenkredit ermöglicht es, auf Veränderungen im Umfeld des öffentlichen Verkehrs rasch zu reagieren und die Verfahrensabläufe in der Verwaltung und im Parlament zu vereinfachen.

Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

- Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101)
- Bundesgesetz vom 5. Oktober 1990 über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionsgesetz; SuG; SR 616.1)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG; SR 151.3)
- Verordnung vom 14. Oktober 2015 über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV; SR 742.120)
- Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV; SR 151.34)
- Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2)
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4)
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, AGV; BSG 762.412)
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1)
- Verordnung vom 18. Oktober 1995 über die Organisation und die Aufgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (Organisationsverordnung BVE; OrV BVE; BSG 152.221.191), Art. 13
- Direktionsverordnung vom 18. April 2007 über die Delegation von Befugnissen der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (DelDV BVE; BSG 152.221.191.1), Art. 4

3 Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse

3.1 Zuständigkeiten von Bund, Kanton und Regionen

Die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sind im Bundesrecht festgelegt (Eisenbahngesetz [EBG] und Personenbeförderungsgesetz [PBG]). Ergänzend dazu legt das ÖVG die Zuständigkeiten von Kanton und Regionen fest.

3.1.1 Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur

Der Bund hat die Federführung bei der Ausbauplanung des Schienennetzes. Der Ausbau orientiert sich an den Bedürfnissen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs. Die SBB erarbeiten im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ein nationales Angebotskonzept des Personenfernverkehrs und das BAV, unter Einbezug der Branche, ein Konzept für den Güterverkehr. Den Regionalverkehr planen federführend die Kantone. Sie erarbeiten im Rahmen der KÖV-Regionen regionale Angebotskonzepte (Abbildung 1).

Das BAV führt die nationalen und regionalen Angebotskonzepte in einer periodisch aktualisierten Gesamtplanung zusammen (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur STEP).

Neben dem Regionalverkehr auf der Schiene legt der Kanton Bern auch das regionale ÖV-Angebot auf der Strasse und die Angebote im Ortsverkehr fest. Beim Ortsverkehr ist der Kanton zudem zuständig für die Infrastrukturentwicklung. Wichtigste Instrumente sind der Investitionsrahmenkredit ÖV und der Angebotsbeschluss ÖV, welche vom Grossen Rat beschlossen werden.

Die Regionalkonferenzen (RK) bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) haben gemäss ÖVG insbesondere folgende Aufgaben:

- Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons
- Mitwirkung bei der Investitionsplanung des Kantons
- Vorbereitung und Begleitung von Tarifverbünden
- Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten
- Koordination von Individual- und öffentlichem Verkehr in der Region

Überregionale Angebotsplanungen, Planungen von kantonaler Bedeutung (insbesondere S-Bahn Bern) sowie solche mit starkem Bezug zu Nachbarkantonen führt der Kanton durch. Die RK/RVK werden bei allen Planungen des Kantons zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region angehört.

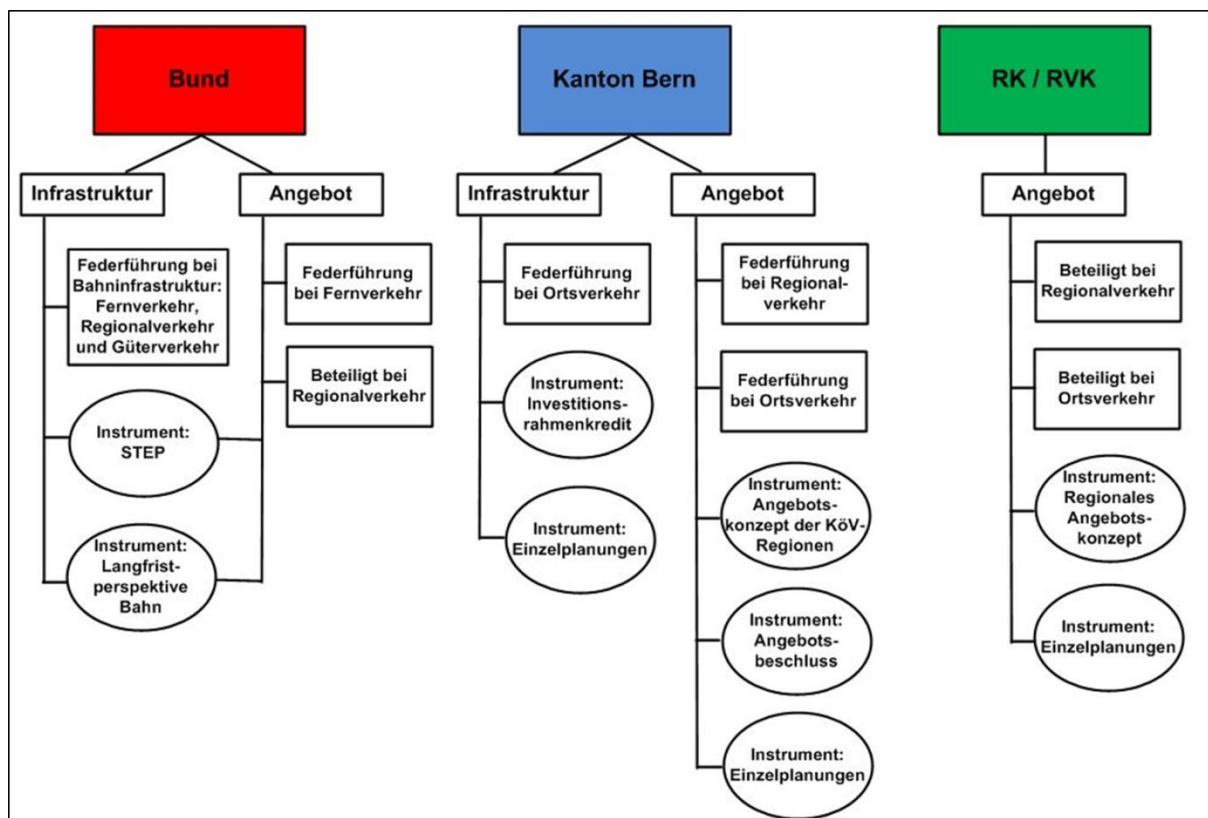


Abbildung 1: Zuständigkeiten für die ÖV-Planung

3.1.2 Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur

- Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeiten im Rahmen der Vorlage FABI wurde der Bund ab 1. Januar 2016 grundsätzlich für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig (Abbildung 2). Davon ausgenommen sind Infrastrukturen für die Feinerschliessung (insbesondere Linien des Ortsverkehrs) und für Linien ohne Erschliessungsfunktion (touristische Linien).

Die Bahninfrastruktur wird über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Der Fonds wird aus verschiedenen Mitteln gespeist, auch aus Beiträgen der Kantone (vgl. Ziffer 3.3.1). Zur Bahninfrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden.

- An Agglomerationsprojekte leistete der Bund bisher über den Infrastrukturfonds Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Ziffer 3.2). Mit FABI sind Beiträge an die nationale und regionale Bahninfrastruktur aus dem Infrastrukturfonds ab der kommenden Generation der Agglomerationsprogramme 2019–2022 allerdings nicht mehr möglich. Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an die ÖV-Infrastrukturen werden daher bei künftigen Agglomerationsprojekten nur noch im Bereich des Ortsverkehrs und allenfalls des strassengebundenen Regionalverkehrs geleistet.
- Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) leistet der Bund Beiträge aus dem BehiG-Zahlungsrahmen (vgl. Ziffer 6.3).

Mit den neuen Finanzierungsregeln leistet der Kanton, nebst dem vom Bund festgelegten und daher gebundenen BIF-Beitrag, Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die der Bund nicht zur Bahninfrastruktur zählt und somit nicht über den BIF finanziert. Dazu gehören insbesondere Beiträge an Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Zugang zur Bahn (z.B. für Erschliessungswege und -strassen) sowie an Strasseninfrastrukturen (z.B. Lichtsignalanlagen), die ausschliesslich für den ÖV erstellt werden.

Wie bisher leistet der Kanton Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG beim Ortsverkehr und beim Rollmaterial. Diese Beiträge erfolgen in der Regel über den Investitionsrahmenkredit.

Zudem kann der Kanton ausnahmsweise auch Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Solche Beiträge sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Rahmenkredits.

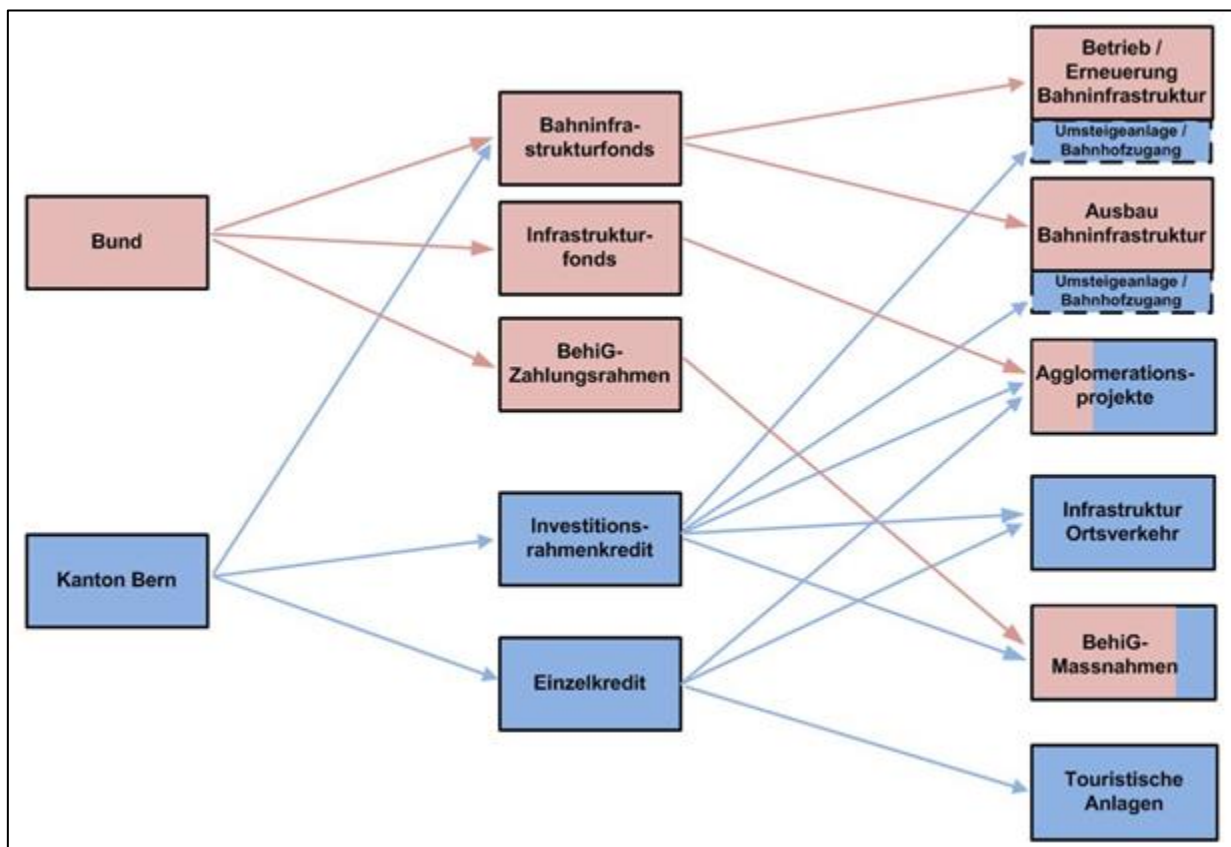


Abbildung 2: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

3.2 RGSK, Agglomerationsprogramme und -projekte

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das regionale Instrument zur koordinierten Planung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Das Ziel des RGSK ist im Wesentlichen, die Siedlungsentwicklung dorthin zu lenken, wo die Verkehrserschliessung bereits vorhanden ist oder umweltgerecht und kostengünstig möglich erscheint. Die damit angestrebte konzentrierte Siedlungsentwicklung wirkt sich ökonomisch und ökologisch vorteilhaft aus. Insbesondere wird im ganzen Kantonsgebiet eine gute Erreichbarkeit zu tragbaren Kosten und unter Schonung der Umwelt ermöglicht. Das RGSK wird von den RK bzw. Planungsregionen und RVK in den RK-Perimetern erarbeitet und vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt.

Die regionale Planung des RGSK und die kantonalen Planungen in den Bereichen Verkehr und Siedlung werden in Prozess und Inhalt aufeinander abgestimmt. In Ergänzung zu den regionalen Angebotskonzepten wird in den RGSK insbesondere der gemäss geplanter Siedlungsentwicklung ausgelöste Handlungsbedarf für die ÖV-Erschliessung bearbeitet. Die RGSK enthalten auch die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) nach Bundesrecht.

Die prioritären Projekte des öffentlichen Verkehrs gemäss den Syntheseberichten RGSK fliessen jeweils in die Investitionsrahmenkredite öffentlicher Verkehr ein.

Beiträge des Bundes an Agglomerationsverkehrsprojekte

Um einerseits der Bedeutung der Städte und Agglomerationen für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz Rechnung zu tragen und andererseits den in den nächsten Jahren in vielen Städten und Agglomerationen zu erwartenden, massiven Verkehrsüberlastungen entgegenzuwirken, leistet der Bund über den Infrastrukturfonds Beiträge an Agglomerationsverkehrsprojekte.

Mit dem Einreichen eines Agglomerationsprogramms beantragen die Agglomerationen eine Mitfinanzierung des Bundes. Die Beurteilung der Agglomerationsprogramme erfolgt nach dem Kosten-/Nutzen-Verhältnis der einzelnen Massnahmen. Für jedes Agglomerationsprogramm, dessen prognostizierte Wirkung die Bundesvorgaben erfüllt, wird eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen.

Analog zum BIF sieht der Bund auch zur Strassenfinanzierung einen Fonds vor, den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), der den Infrastrukturfonds voraussichtlich im 2019 ablösen soll.

3.3 Finanzierung der Bahninfrastruktur

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr werden gestützt auf bundesrechtliche Vorgaben vor allem an die Eisenbahninfrastrukturunternehmungen geleistet. Zur Infrastruktur gehören die Gleis- und Perronanlagen, Bahnhofsgebäude, Abstellanlagen und Anlagen für den betriebsnahen Unterhalt.

Nicht Bestandteil der Infrastruktur sind Depots und Werkstätten oder Bahnhofsvorplätze. Investitionen der TU für den Betrieb, wie Fahrzeuge, Billettautomaten oder Unterhaltsanlagen, tätigen die Unternehmungen in der Regel durch eigene liquide Mittel oder verzinsliche Fremdmittel. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen wie auch die Abschreibungen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

3.3.1 Bahninfrastrukturfonds (BIF)

Mit FABI wurde auf Verfassungsstufe der neue, unbefristete BIF verankert. Das BIF-Gesetz ist am 1. Januar 2016 in Kraft getreten. Neben dem Ausbau der Bahninfrastruktur wird der BIF vorrangig den Betrieb und den Substanzerhalt (Unterhalt und Erneuerung) der gesamten nationalen und regionalen Bahninfrastruktur in der Schweiz finanzieren.

Dies sind die zur Speisung und Verwendung des BIF vorhandenen Mittel:

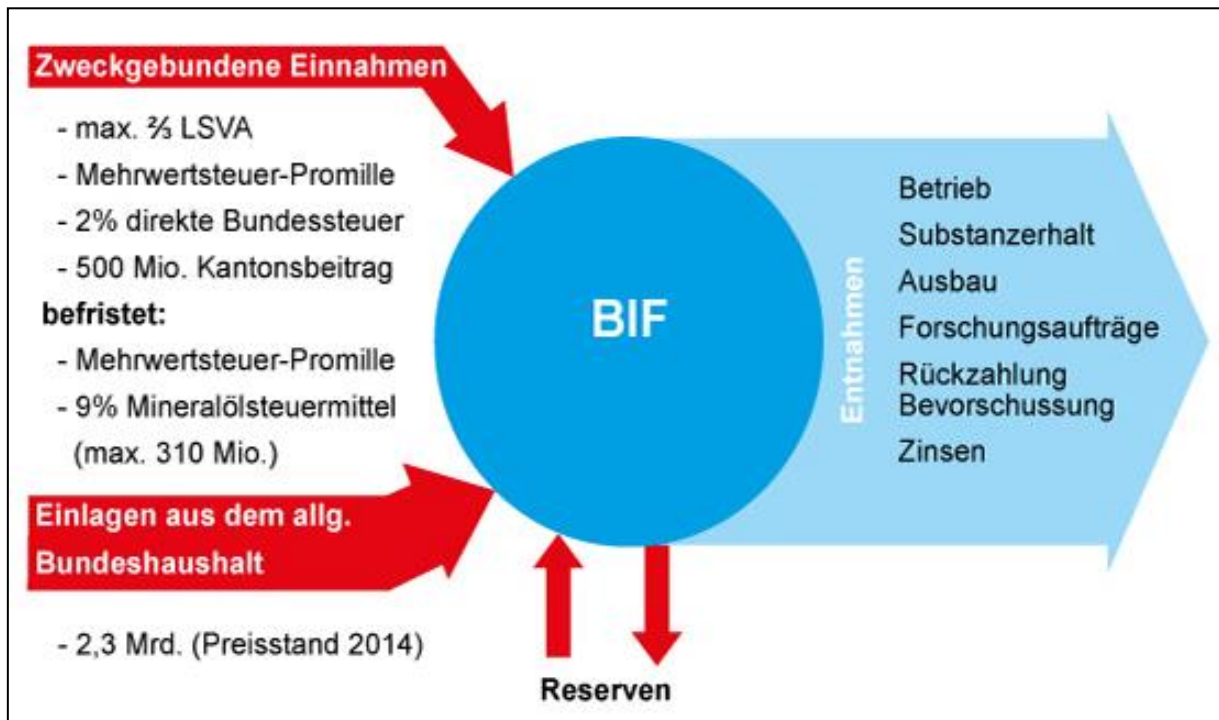


Abbildung 3: Speisung des BIF und Grundzüge der Bahninfrastrukturfinanzierung

Für die Entnahmen aus dem BIF bewilligt die Bundesversammlung alle vier Jahre einen Zahlungsrahmen. In darauf abgestimmten vierjährigen Leistungsvereinbarungen (LV) werden die zu erreichenden Ziele und die dafür vom Bund an die 39 Eisenbahnunternehmen gewährten Mittel verbindlich festgelegt. Seit Anfang 2016 werden die bisher von Bund und Kantonen gemeinsam finanzierten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt der Privatbahnen vollumfänglich aus dem BIF finanziert, im Gegenzug leisten die Kantone einen Pauschalbeitrag an den BIF.

Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen an der gesamten Einlage von rund 500 Millionen Franken pro Jahr berücksichtigt die gemeinsam von Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr bestellten Zugskilometer und die Verkehrsleistung in Personenkilometer und gewichtet sie je zur Hälfte. Für die Jahre 2016 und 2017 beläuft sich der Beitrag des Kantons Bern je auf rund 82 Millionen Franken (inkl. Gemeindedrittel).

3.3.2 Finanzierungsinstrumente

Mit FABI erhalten Substanzerhalt und Ausbau in der Planung und Finanzierung je ihre eigenen Prozesse. Substanzerhaltungsprojekte werden über Leistungsvereinbarungen (LV) finanziert, Ausbauprojekte über Umsetzungsvereinbarungen (UV).

Leistungsvereinbarungen LV

Die Finanzierung des Betriebs der Infrastruktur und der Substanzerhaltungsmassnahmen erfolgt über vierjährige LV. Diese werden ab 2017 auch bei Privatbahnen nur zwischen dem

Bund und den Infrastrukturbetreiberinnen (ISB) abgeschlossen. 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. Die Abgrenzung zwischen Substanzerhalt und Ausbau wird in der Bundesverordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV) geregelt.

Umsetzungsvereinbarungen UV

Der Ausbau der Infrastruktur erfolgt im Rahmen so genannter STEP-Ausbauschritte (vgl. Ziffer 5.1.1). 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 ISB Umsetzungsvereinbarungen ab.

Nebst den Ausbausritten gemäss den STEP-Planungen werden die folgenden, bisherigen Ausbaupakete durch den BIF finanziert:

- **Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT**

Mit drei neuen Basistunneln durch die Alpen und dem Ausbau der Zufahrtsstrecken kann die Fahrzeit im Personen- und im Güterverkehr stark verkürzt werden. Der Lötschberg-Basistunnel ist seit 2007 in Betrieb. Der Gotthard-Basistunnel wurde 2016 eröffnet. 2020 wird die NEAT mit der Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels vollendet.

- **Anschlüsse an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Anschluss)**

Für die Finanzierung der Anschlüsse der Schweiz an das europäische HGV-Netz hat der Bund 1,09 Milliarden Franken zur Verfügung gestellt. Der Doppelspurausbau zwischen Rosshäusern und Mauss (Rosshäuserntunnel) ist Bestandteil dieses Ausbauprogramms und derzeit im Bau.

- **Lärmsanierung der Eisenbahnen**

1998 haben Volk und Stände ein Programm zum Lärmschutz bei der Eisenbahn gutgeheissen. Die Massnahmen hätten bis Ende 2015 realisiert sein sollen, doch zurzeit laufen noch die Abschlussarbeiten. Die Investitionen für die Lärmsanierung werden vollumfänglich durch den Bund finanziert.

- **Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur – ZEB**

Im Jahr 2009 haben Bundesrat und Parlament mit der Vorlage ZEB einen Ausbauschritt beschlossen. Die Infrastrukturausbauten ermöglichen bessere Anschlüsse und ein dichteres Angebot mit mehr Kapazitäten. Die Ausbauten in Leissigen, zwischen Spiez und Wimmis, zwischen Uetendorf und Lerchenfeld sowie teilweise die Entflechtung Wylerfeld in Bern sind Teil des Bahnausbauprogramms ZEB.

3.4 Kantonale Investitionsbeiträge

Seit FABI fallen für den Kanton Bern keine direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur mehr an. Wie bisher leistet der Kanton aber Beiträge an Agglomerationsprojekte, an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs und an Massnahmen zur Umsetzung des BehiG. Kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen, welche vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt werden, sind allerdings weiterhin nötig. Dies betrifft aktuell nur die Infrastruktur der Bergbahn Lauterbrunnen Mürren (BLM). Mürren wird nebst der Strecke Lauterbrunnen – Grütschalp – Mürren auch durch die Schilthornbahn erschlossen. Der Bund erachtet dies als Parallelerschliessung und finanziert nur das Angebot und die Infrastruktur für die Erschliessung mit der Schilthornbahn mit.

Für die als RPV anerkannten Seilbahnen sind Investitionsbeiträge möglich.

Kantonale Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr werden schwergewichtig für die Tram- und Trolleybusinfrastruktur in den Städten Bern und Biel sowie für betrieblich notwendige Gebäude (Depots, Werkstätten) ausgerichtet. Dabei besteht die Möglichkeit, dass sich der Bund über das Instrument der Agglomerationsprogramme an Ortsverkehrsinvestitionen beteiligt. Zudem kann der Kanton gestützt auf Art. 4 und 5 ÖVG unabhängig der Agglomerationsprogramme Beiträge an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs und an den Zugang zur Bahn leisten.

Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

Gemäss ÖVG (Art. 9) verfügt der Kanton Bern über eine Unterstützungsmöglichkeit für touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen.

Der touristische Verkehr wird von der öffentlichen Hand nur in Ausnahmefällen gemäss ÖVG (Art. 9) unterstützt. Touristische Projekte werden nicht über den Investitionsrahmenkredit, sondern als Einzelvorlagen dem entsprechenden finanzkompetenten Organ unterbreitet.

Investitionsbeiträge zur Umsetzung des BehiG

Seit dem 1. Januar 2004 gilt das BehiG, mit dem Ziel, Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu verhindern, verringern oder beseitigen. Ein behindertengerechter öffentlicher Verkehr ist eine zentrale Voraussetzung dafür. Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Fahrzeuge und der Billettbezug müssen darauf abgestimmt sein. Ziel ist es, Behinderten ein möglichst lückenloses Netz für eine autonome und spontane Benützung des öffentlichen Verkehrs zu bieten. Das BehiG (Art. 23) sieht Finanzhilfen des Bundes und der Kantone vor für Massnahmen zur fristgerechten Anpassung bestehender Bauten, Anlagen und Fahrzeuge. Die Aufteilung zwischen dem Bund und den Kantonen erfolgt im Rahmen ihrer üblichen Zuständigkeit für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Die Mittel aus dem BehiG-Zahlungsrahmen des Bundes wurden nicht in den BIF integriert, weil sie nicht nur für Massnahmen an der Infrastruktur, sondern auch für BehiG-Massnahmen an Fahrzeugen eingesetzt werden.

Beiträge für alternative Antriebstechnologien

Der Kanton Bern fördert gemäss Art. 55 des Energiegesetzes die effiziente, sparsame, wirtschaftliche und umweltschonende Energieversorgung und -nutzung. Artikel 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr sieht Abgeltungen für Investitionen vor, die der Durchführung von Umweltschutzmassnahmen dienen. Vorgesehen ist ein Anreizsystem für energieeffiziente Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr (vgl. Bericht 2015 der BVE zuhanden des Regierungsrates zur Reduktion des Energieverbrauchs). Dazu werden Beiträge an den Mehraufwand für alternative Antriebstechnologien geleistet, die eine Reduktion der Luftbelastung (insbesondere des CO₂-Ausstosses) und des Energieverbrauchs ermöglichen. Jede Verlagerung vom MIV auf den ÖV trägt dazu bei, den Energieverbrauch des Verkehrssystems gesamthaft zu senken. Gleichzeitig ist es im Interesse der Ziele der kantonalen Energiestrategie, dass der öffentliche Verkehr möglichst energieeffizient ist. Der Kanton als Besteller unterstützt diesbezügliche Projekte der TU im Rahmen seiner Möglichkeiten.

3.5 Zusammenspiel zwischen Investitionsrahmenkredit und Angebotsbeschluss

Der Grosse Rat beschliesst gestützt auf die Berichte des Regierungsrates über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung (Art. 14 ÖVG). Das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird im Angebotsbeschluss definiert, die Finanzierung der Investitionen erfolgt über vierjährige Rahmenkredite (Abbildung 4).

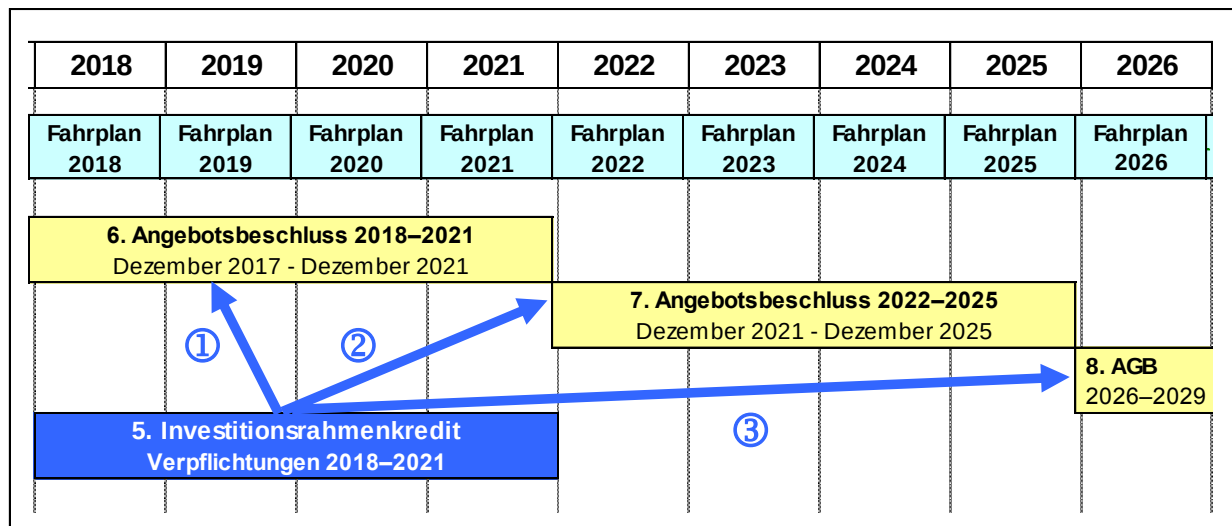


Abbildung 4: Zusammenspiel Angebotsbeschluss – Investitionsrahmenkredit

Mit dem Investitionsrahmenkredit 2018–2021 wird die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2018–2021 (①) sichergestellt und es können Infrastrukturprojekte im Hinblick auf das Angebotskonzept 2022–2025 (②) ebenso in Angriff genommen werden wie Grossprojekte, die erst nach 2026 in Betrieb (③) gehen.

Planungen im öffentlichen Verkehr erfolgen immer im Dreieck Angebot–Rollmaterial–Infrastruktur (Abbildung 5): Ausgehend von der Nachfrage und der absehbaren Nachfrageentwicklung werden Grundsätze für das Angebot festgelegt (Taktangebot, Haltepolitik, Anschlussprioritäten). Der Ausgangspunkt der Planung ist somit das zukünftige Angebot.

Im Rahmen eines Iterationsprozesses wird geprüft, ob das Angebot mit der vorhandenen Infrastruktur umgesetzt werden kann oder ob neue Infrastrukturen nötig sind, und welche Rollmaterialbedürfnisse durch das gewünschte Angebot ausgelöst werden.

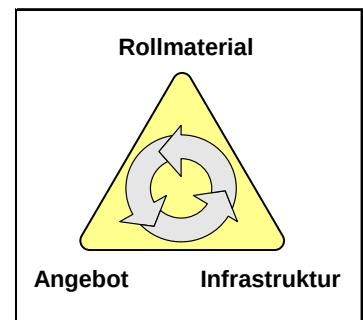


Abbildung 5: ÖV-Planungsdreieck

Zeigt sich, dass aus finanziellen, infrastruktur- oder rollmaterialeitigen Gründen die Umsetzung des gewünschten Angebots nicht möglich ist, wird der Prozess solange weitergeführt, bis ein zweckmässiges und umsetzbares Angebot definiert ist. Je nach Situation sind Ausbauten bei der Infrastruktur, der Einsatz von leistungstärkerem Rollmaterial oder Abstriche beim Angebot nötig, damit ein realisierbares Angebot festgelegt werden kann.

Nur aus der optimalen Abstimmung von Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur entsteht ein bedürfnisgerechtes, wirtschaftliches und damit auch finanzierbares ÖV-System. Ziel ist es, die Investitionen dort zu tätigen, wo das investierte Geld einen optimalen und nachhaltigen Nutzen bringt. Infrastruktureitige Anpassungen haben langfristigen Charakter und binden grössere Mittel.

Die mit Mitteln aus dem Rahmenkredit 2018–2021 zu finanzierenden Investitionsvorhaben im Bereich Infrastruktur sind einerseits für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2018–2021 notwendig, und andererseits werden damit die Voraussetzungen für die Umsetzung des Angebotskonzepts 2022–2025 geschaffen sowie Investitionen im Hinblick auf das Angebot für die Jahre 2026 und später in Angriff genommen.

4 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

4.1 Mobilitätsentwicklung

Der Verkehr nimmt im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz seit langer Zeit zu. Dabei liegt das Verkehrswachstum regelmässig über dem Bevölkerungswachstum¹. Treiber der Mobilitätsentwicklung ist einerseits die demographische Entwicklung, andererseits die Erhöhung der durchschnittlichen täglichen Reiseweite. Der Kanton Bern hat eine unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung, welche aber aus Gründen der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit des Kantons verstärkt werden soll.

Jede Bernerin und jeder Berner hat im Jahr 2010 im Durchschnitt pro Tag 40 Kilometer im Inland zurückgelegt und war dafür insgesamt 86 Minuten unterwegs. Das sind 1.5 Kilometer mehr als im Jahr 2005. Gleichzeitig hat die Unterwegszeit um rund 9 Minuten abgenommen.

Zwischen 2005 und 2010 hat sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesamtschweizerisch von 20 Prozent auf 23 Prozent erhöht. Im Kanton Bern ist diese Verlagerung deutlich ausgeprägter: Der Anteil des ÖV an der gesamten Verkehrsleistung ist zwischen 2005 und 2010 von 20 Prozent auf 27 Prozent gestiegen, jener des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 69 Prozent auf 63 Prozent gesunken (Abbildung 6).

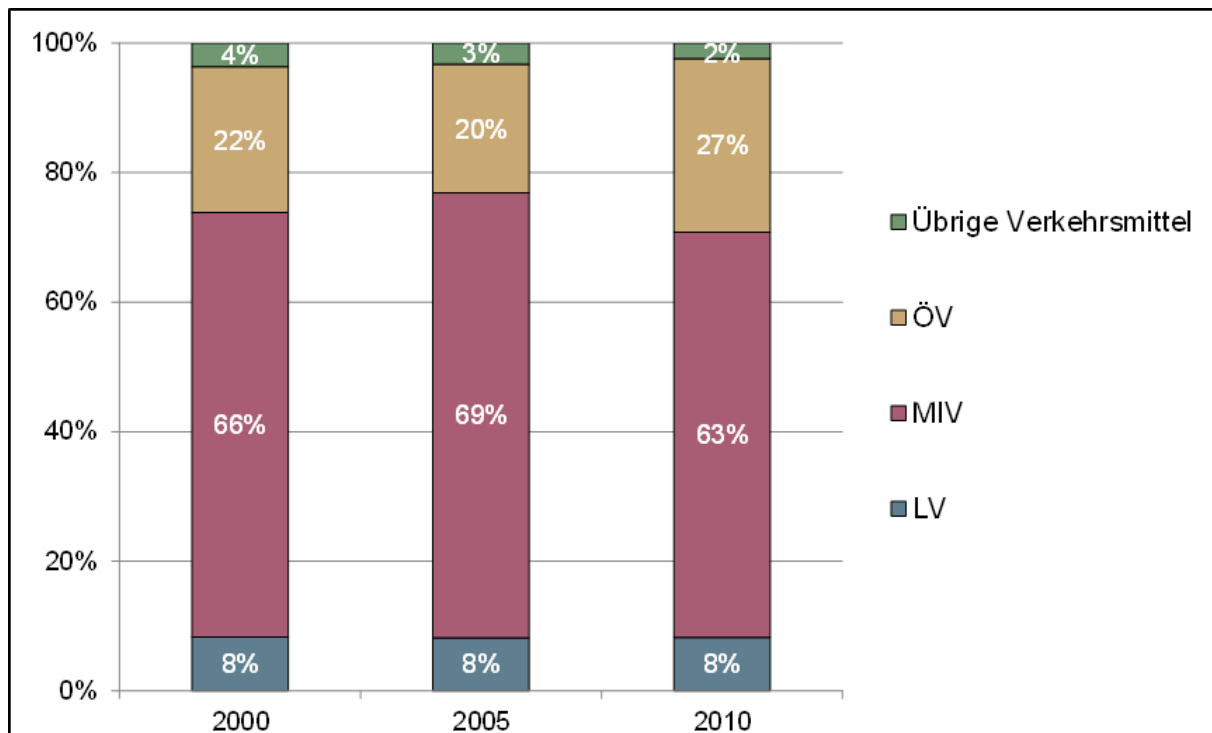


Abbildung 6: Modal Split nach Distanz – Kanton Bern

Auch bei den ÖV-Abonnements ist ein Wachstum feststellbar (Abbildung 7): 2015 haben knapp 20 Prozent der Bevölkerung des Kantons Bern ein GA oder Jahres-Verbundabo besessen. Der Anteil ÖV-Stammkunden ist dabei im Betrachtungszeitraum stets leicht gestiegen. Zudem ist jeder dritte Berner im Besitz eines Halbtaxabos. Nicht berücksichtigt sind hier die Monatsabonnements, die umsatzmässig mit den Jahresabonnements vergleichbar sind.

¹ Der "Mikrozensus Mobilität und Verkehr" ist dabei die wichtigste Quelle. Dieser wird im Fünfjahresrhythmus vom Bundesamt für Statistik erstellt. Der Kanton Bern zieht daraus eine spezifische regionale Auswertung. Die Ergebnisse vom "Mikrozensus Mobilität und Verkehr" 2015 werden im Jahr 2017 publiziert.

Daraus kann abgeleitet werden, dass heute knapp ein Drittel der Bevölkerung über ein ÖV-Abonnement mit unlimitierten Fahrten verfügt.

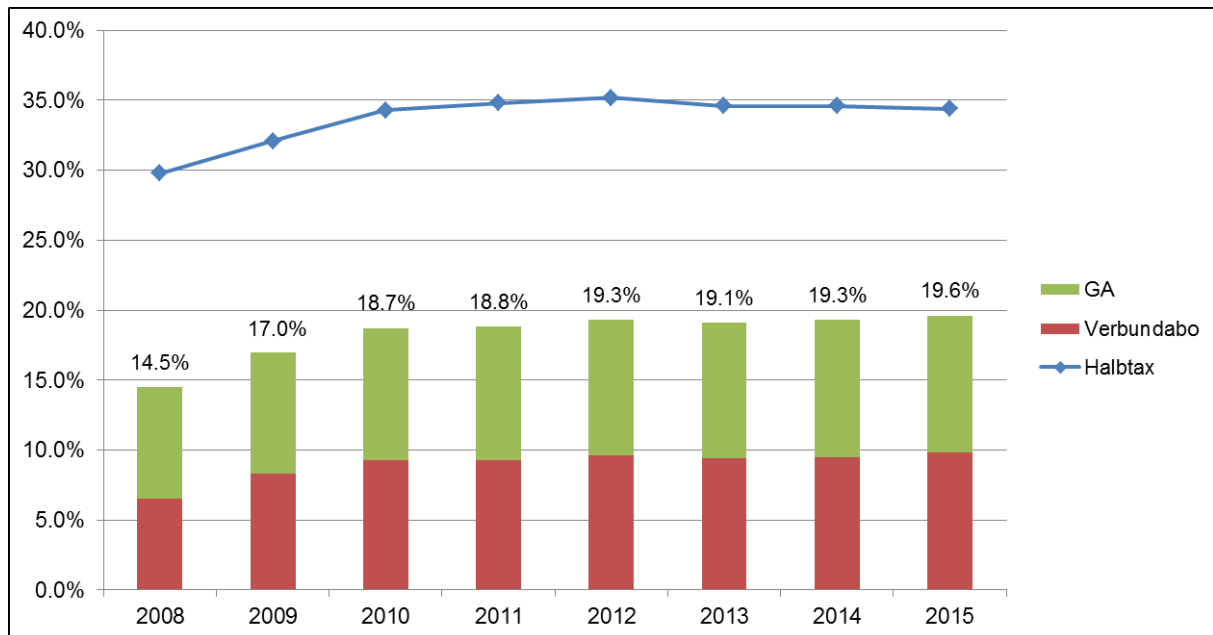


Abbildung 7: Marktdurchdringung der Abos 2008 bis 2015 im Kanton Bern

Auch in den kommenden Jahren wird mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet. Das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) bildet den Ist-Zustand im Jahr 2012 ab und macht eine Prognose für das Jahr 2030 (Abbildung 8). Das Verkehrsmodell rechnet für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern mit einer Zunahme von knapp 45 Prozent beim Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) und von ungefähr 52 Prozent bei der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Dieses Wachstum entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Zunahme von gut 2%. Mit dem beim ÖV im Vergleich zum MIV höheren Wachstum zwischen 2012 und 2030 verschiebt sich der Modalsplit gemäss Modell leicht zum ÖV. Zu bemerken ist, dass beim öffentlichen Verkehr die Wege länger werden, was bedeutet, dass die ÖV-Nutzung auf längeren Strecken stärker zunimmt als bei den Kurzstrecken. Beim MIV führen die hohe Auslastung des Strassennetzes und die damit verbundenen Stausituationen dazu, dass die Reiseweite praktisch unverändert bleibt.

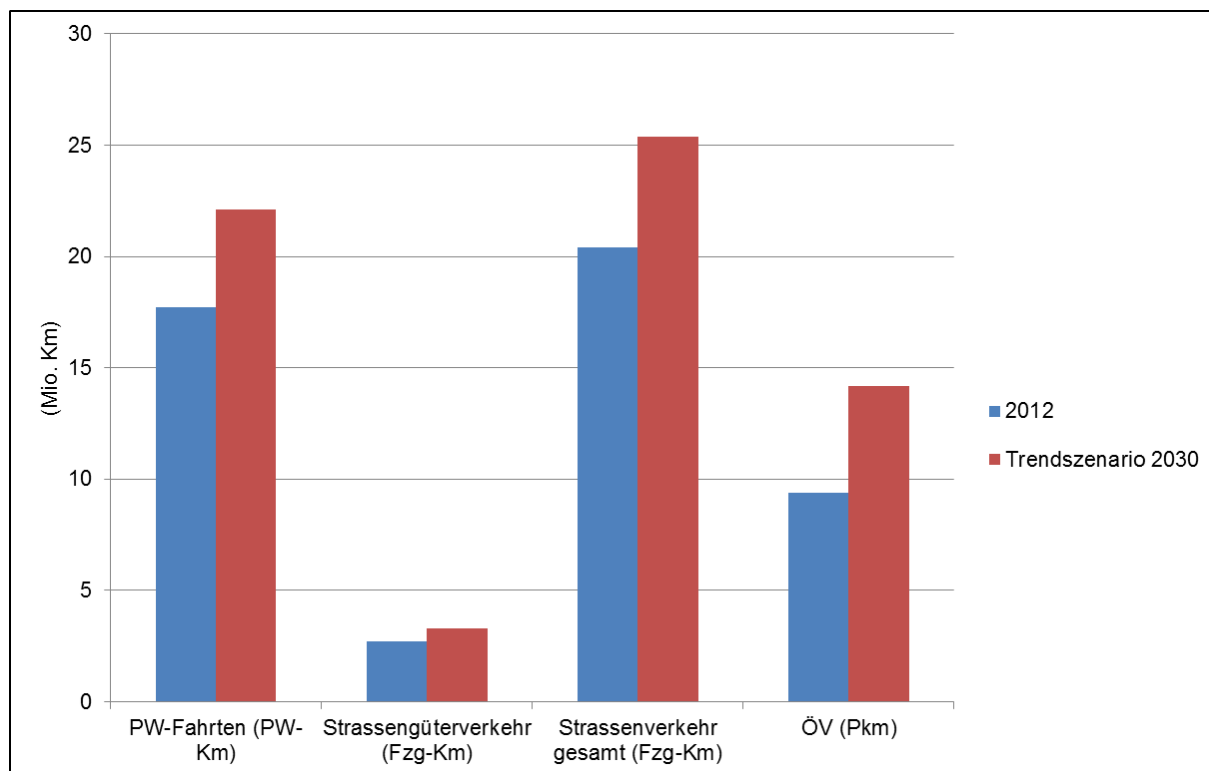


Abbildung 8: Verkehrsleistung 2012 – 2030 (durchschnittlicher Werktag) im Kanton Bern gemäss GVM

4.2 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erlebte nach der Jahrtausendwende und insbesondere nach Einführung von „Bahn und Bus 2000“ im Dezember 2004 eine ausserordentlich starke Wachstumsphase: Innerhalb eines Jahrzehnts (2000-2010) legte die Nachfrage im ÖV um über 40 Prozent zu. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr (in Personenkilometern) hat bei der SBB nach einer Stagnation in den Jahren 2010 bis 2012 ab 2013 wieder etwas zugenommen (Abbildung 9). Im Gegensatz zum Fernverkehr wies der Regionalverkehr der SBB in den letzten 10 Jahren eine konstante Zunahme auf. In den Jahren 2011 und 2012 wuchs der Regionalverkehr stärker als der Fernverkehr.

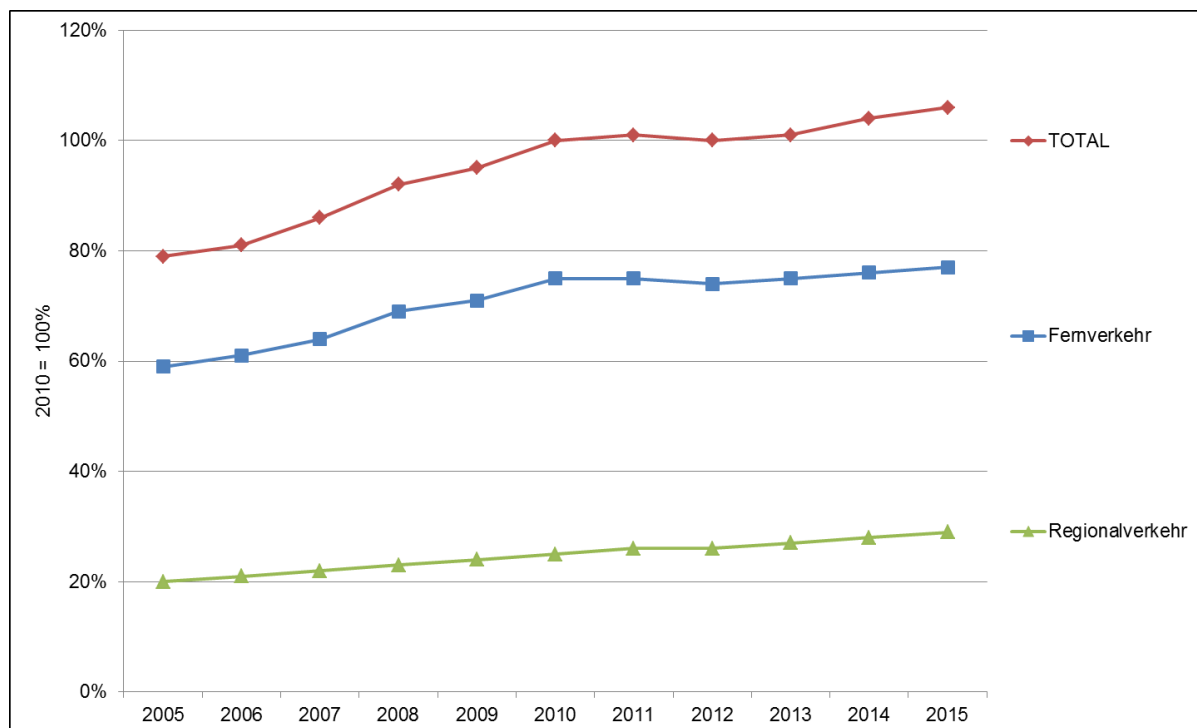


Abbildung 9: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB (Quelle: www.sbb.ch, 2010=100%)

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2010 und 2015 nahm die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr, trotz einer gedämpften Entwicklung nach 2012, um rund 10 Prozent zu (Abbildung 10). Dabei war das Wachstum der Nachfrage (Personenkilometer oder Einsteiger) deutlich stärker als die Angebotserweiterungen (Kurskilometer). Die Auslastung der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs hat sich demnach erhöht, was auf eine insgesamt gestiegene Effizienz des ÖV im Kanton Bern hinweist. Dieses effektive Wachstum von rund 2% pro Jahr bestätigt die Prognosen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells.

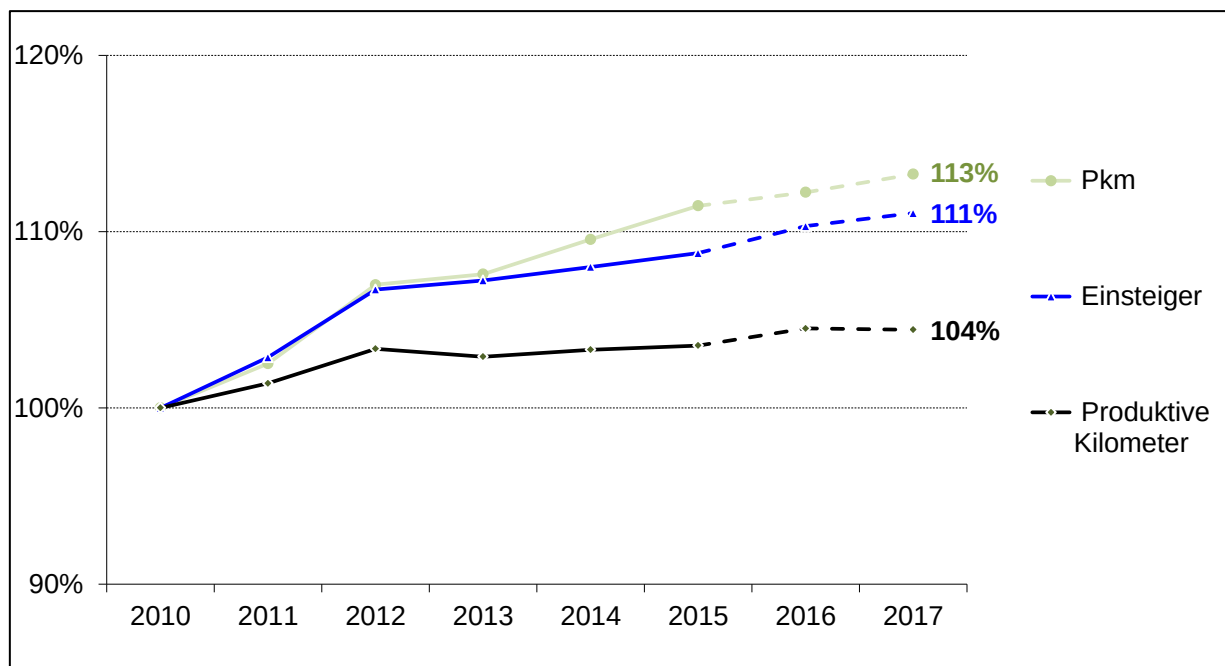


Abbildung 10: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr
(Quelle: 2010-2015 IST-Zahlen; 2016/2017 Planzahlen)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Nachfrage in allen Regionen zugenommen hat (Abbildung 11). Am stärksten war diese mit über 20 Prozent in der Region Oberland Ost und in den Regionen Oberraargau und Oberland West zwischen 10 und 20 Prozent. In den Regionen Bern-Mittelland, Emmental und Biel – Seeland – Berner Jura war die Zunahme mit etwas unter 10 Prozent leicht geringer.

In den Regionen Oberland Ost und Oberland West weisen Linien mit einem hohen Anteil an Freizeitverkehr deutliche Nachfragezunahmen auf. In der RVK Oberland-West sorgt zudem die neue Buslinie nach Heimberg für Mehrfrequenzen. Im Oberraargau wird die Nachfrage wesentlich durch die nachfragestarken und langen Linien Biel – Solothurn – Olten und Langenthal – Olten – Aarau beeinflusst. Hier ist offen, ob die Reisenden aus dem Oberraargau diese Entwicklung prägen, oder ob ausserkantonale Entwicklungen dominieren.

Die leicht rückläufige Fahrgastentwicklung im Perimeter der RVK Biel – Seeland – Berner Jura im Jahr 2015 ist primär durch Fahrgastrückgänge im Stadtbusnetz Biel begründet.

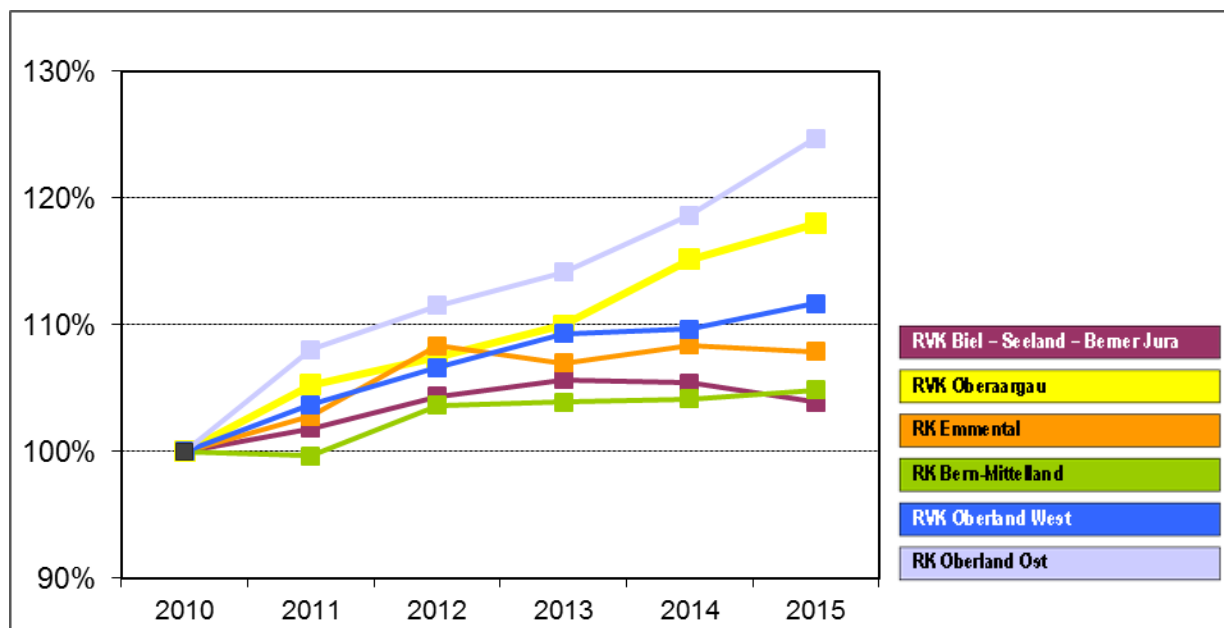


Abbildung 11: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: IST-Daten der TU)

Aufgrund der Rahmenbedingungen ist die Nachfrageentwicklung äusserst positiv zu beurteilen: einerseits wurde das Angebot nur unwesentlich angepasst, andererseits – und dieser Aspekt ist besonders bedeutsam – ist die Preisentwicklung beim öffentlichen Verkehr und beim Individualverkehr sehr unterschiedlich: Die Tarife wurden beim öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren stetig erhöht. Dies einerseits aufgrund der politisch gewollten erhöhten Nutzerfinanzierung des ÖV, andererseits um Kostensteigerungen beim Betrieb zu decken. In Abbildung 12 ist die Kostenentwicklung beim ÖV und beim Individualverkehr 1990 bis 2013 dargestellt. Zu bemerken ist, dass auf Anfang 2017 die ÖV-Kosten nochmals steigen, während die Kosten im Strassenverkehr stabil sind oder gar leicht abnehmen.

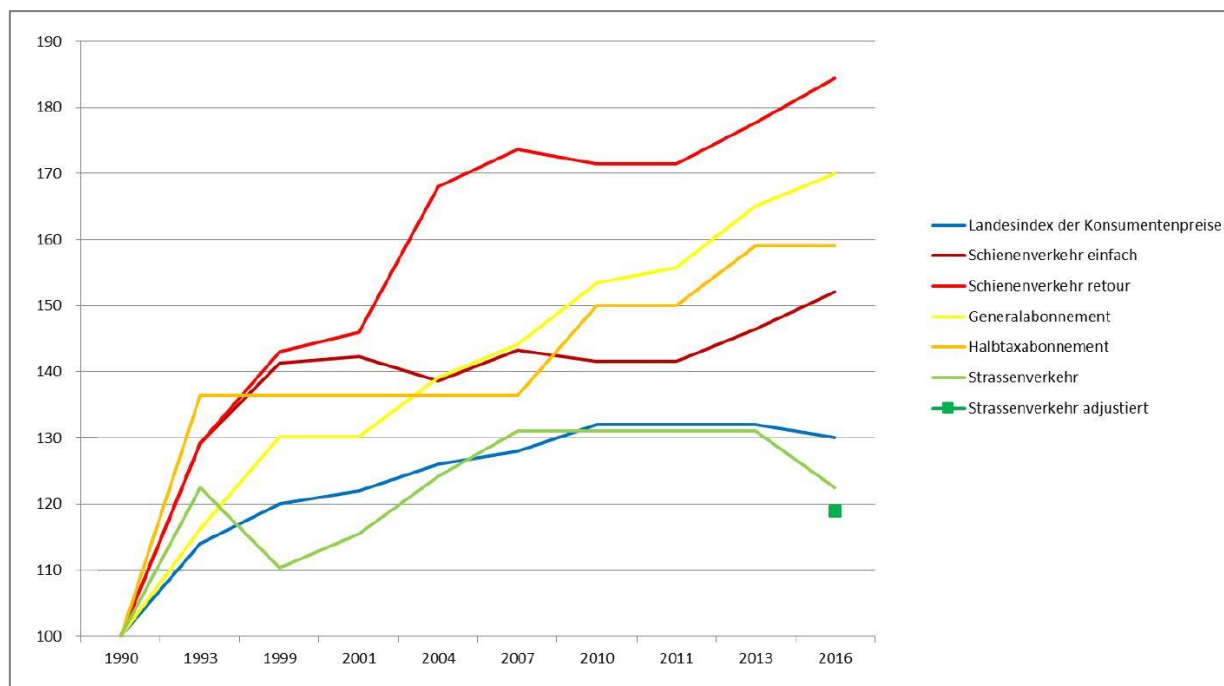


Abbildung 12: Entwicklung ÖV-Tarife und Betriebskosten Strassenverkehr (Quelle: VöV und Preisüberwacher)

4.3 Gesamtmobilitätsstrategie

Der Regierungsrat hat im August 2008 die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie verabschiedet. Darin werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. Die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie stützen sich auf die Prinzipien und Zielssysteme der Nachhaltigen Entwicklung.

Die Gesamtmobilitätsstrategie beschreibt die Ausgangslage und die Trends. Ziel ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern**: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Beim öffentlichen Verkehr ist somit als übergeordnete Zielsetzung festgehalten, dass der Marktanteil des ÖV zulasten des MIV zunehmen muss. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll entscheidend dazu beitragen, dass die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs gesenkt werden. Der öffentliche Verkehr soll die wirtschaftliche Standortqualität des Kantons fördern und einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und für alle Regionen leisten.

Um diese übergeordnete Zielsetzung zu erreichen, sind gemäss Gesamtmobilitätsstrategie die folgenden Stossrichtungen zu verfolgen:

- Erhöhung der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs
- attraktive und qualitativ hoch stehende Gestaltung des ÖV-Angebots
- umweltschonender und energieeffizienter Einsatz des öffentlichen Verkehrs
- Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unter anderem durch eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads
- zukunftstaugliche Gestaltung der Rollenteilung zwischen den verschiedenen Partnern und der ÖV-Landschaft (Betriebsstrukturen).

4.4 Kantonaler Richtplan

Im Kantonalen Richtplan werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen im Raumkonzept dargestellt. Das Raumkonzept hat bezüglich des Verkehrs folgende thematischen Ziele:

- Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren:
Dies bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden soll.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen:
Die Siedlungsentwicklung ist so zu lenken, dass wenig Verkehr erzeugt wird, dieser effizient abgewickelt werden kann und die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hoch sind. Verkehrsintensive Vorhaben sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken.
Der ÖV ist somit besonders in dichtbesiedelten Gebieten weiter zu fördern, weil dort die grössten Effekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erreicht werden. Der ÖV stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Bern dar, insbesondere in den Städten und Gemeinden der Raumtypen "Urbane Kerngebiete" und "Agglomerationsräume und Entwicklungsachsen".
- Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen:
Die raumplanerischen Rahmenbedingungen sind zu schaffen, um die benötigten Flächen für Unternehmen zur Verfügung zu stellen und um eine rationelle Erschliessung mit kostengünstigen Infrastrukturen zu ermöglichen.

Aus dem thematischen Ziel, die "Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen", sind im kantonalen Richtplan wesentliche Strategien und Handlungsfelder abgeleitet:

- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV.
- Entsprechend kommt den Achsen des ÖV im Raumkonzept des Kantons Bern eine herausragende Bedeutung zu und das Kriterium der ÖV-Erschliessung einer Gemeinde stellt ein zentrales Kriterium bei der Einteilung der Gemeinde zu den Raumtypen dar. Entsprechend werden für Gemeinden von zentralen Raumtypen (mit guter ÖV-Erschliessung) höhere Wachstumsannahmen für die Bevölkerung getroffen.
- Mit dem Richtplan soll die Zersiedlung gebremst und die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden. Neue Wohn-, Misch- und Kernzonen werden praktisch ausnahmslos an gut vom ÖV erschlossenen Lagen liegen: Die bereits seit vielen Jahren bestehende Koppelung zwischen Neueinzonungen und ÖV-Erschliessung wird damit gestärkt.

5 Entwicklung der Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

5.1 Längerfristige Planung als Grundlage für die Infrastrukturentwicklung

5.1.1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP)

Die Ausbauschritte des Schienennetzes werden vom Bund periodisch festgelegt. Dieses Ausbauprogramm wird als strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) bezeichnet.

Den Ausbauschritt 2025 (AS25) hat das Bundesparlament im Juni 2013 beschlossen. Er umfasst Ausbauten im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. Der AS25 beinhaltet mehrere für den Kanton Bern äusserst wichtige Massnahmen:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel
- Kapazitätsausbau Knoten Bern mit Ausbau Westkopf und Entflechtung Holligen
- Kapazitätsausbau Gümligen – Münsingen
- Wendegleis Bern Brünen
- Wendegleis Bätterkinden und Doppelspurausbauten zwischen Bätterkinden und Jegenstorf

Mit diesen sowie weiteren, über die Leistungsvereinbarungen (LV) mit den Bahnen finanzierten Massnahmen kann das Zielkonzept der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern weitgehend realisiert werden.

Im April 2015 hat das BAV in einem Standbericht über die Umsetzung des AS25 informiert. Darin wurde deutlich, dass verschiedene grosse Infrastrukturprojekte auf dem SBB-Netz nicht bis 2025 realisiert sein werden. Dies betrifft auch die Ausbauten im Raum Bern. Es ist mit Verzögerungen von mehreren Jahren zu rechnen.

Der nächste Ausbauschritt 2030 (AS30) ist zurzeit in Bearbeitung. Der Kanton Bern hat im November 2014 seine Angebotspläne dem BAV eingereicht. Gemäss den Planungsvorgaben des BAV wurde für jeden Korridor eine Bedarfsanalyse vorgenommen, aus der prognostizierten Nachfrageentwicklung wurden Überlasten abgeleitet und Massnahmen zur Beseitigung der Überlasten entwickelt. Je nach Linie handelt es sich um Taktverdichtungen, einzelne Zusatzzüge zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) oder längere Züge.

Das BAV hat die Angebotsziele so genannten Modulen zugeordnet und die TU beauftragt, den Infrastrukturbedarf für jedes Modul zu ermitteln. Die Module werden anschliessend bewertet und priorisiert. Dieser Prozess läuft zurzeit.

Das BAV plant den nächsten Ausbauschritt derzeit in zwei Varianten: Einerseits einen Ausbau mit Projekten für rund 7 Milliarden Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen, andererseits eine zweite Variante mit Ausbauten für rund 12 Milliarden Franken, die bis 2035 umgesetzt werden sollen.

Die kantonalen Zielsetzungen zum zukünftigen Angebot des öffentlichen Verkehrs sind nachfolgend dargestellt.

5.1.2 Nationaler und regionaler Verkehr

In der Langfristperspektive Bahn hat das BAV den aus Sicht des Bundes langfristig anzustrebenden Angebotszustand dargelegt. Für den Personenverkehr werden in der Langfristperspektive folgende Angebotsdichten postuliert:

- Die Bahn bietet attraktive Reisezeiten zwischen den Metropolitanräumen an. Auf nachfragestarken Abschnitten ist der Viertelstundentakt im Fernverkehr die Regel.
- In den urbanen Zentren der Agglomerationen verkehren die S-Bahnen viertelstündlich. Auf den übrigen Strecken gilt als Regelfall der Halbstundentakt im Fern- und Regionalverkehr. Um die Agglomerationskerne herum werden neue Tangentialverbindungen angestrebt.
- Die Zentren der Städtenetze sollen mit den Zentren der Metropolitanräume halbstündlich verbunden werden.
- Ausserhalb der Metropolitanräume und der Hauptstadtregion Bern verkehren die S-Bahn- und Regionalverkehrslinien im Halbstundentakt. Während der Hauptverkehrszeiten kann bei Bedarf ein Viertelstundentakt angeboten werden.
- Zur Attraktivitätssteigerung des schweizerischen Tourismussektors sind die wichtigsten Tourismusorte mit attraktiven Verbindungen an die grossen Zentren, die Regionalzentren und an die Landesflughäfen angebunden. Direkte internationale Verbindungen werden angestrebt. Innerhalb der Berggebiete (Alpen und Jura) wird die Grundversorgung sichergestellt.

Beschlossene Angebotsverbesserungen im Fernverkehr

Mit STEP AS25 und weiteren Beschlüssen auf Bundesebene wurden die folgenden Angebotsentwicklungen beim Fernverkehr beschlossen:

- Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld und der Verlängerung der Kreuzungsstation in Leissigen bis im Jahr 2022 können wieder Direktverbindungen Interlaken - Zürich Flughafen - Romanshorn eingeführt werden. Diese direkten Züge werden voraussichtlich alle zwei Stunden verkehren. Zudem bestehen halbstündliche Umsteigeverbindungen.
- Die Fernverkehrszüge Zürich/Basel – Biel/Bienne – Lausanne/Genève verkehren ab 2025 im Halbstundentakt von und nach Genève via Lausanne. Dadurch werden Direktverbindungen Moutier – Lausanne – Genève und der Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Lausanne eingeführt. Die Reisezeiten nach Genève erhöhen sich leicht, dafür werden diese Verbindungen neu halbstündlich statt stündlich angeboten.
- Zwischen Bern und Luzern verkehren die IC-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich.
- In den Hauptverkehrszeiten verkehren zwei zusätzliche IC-Züge pro Stunde zwischen Bern und Zürich mit Halt in Aarau. Diese Züge verkehren ab Bern 6 Minuten nach den IC-Zügen nach Zürich. Somit werden die Kapazitäten erhöht, das Taktangebot aber nicht wesentlich verbessert.

Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr

In Übereinstimmung mit der Langfristperspektive hat der Kanton Bern zusammen mit seinen Nachbarkantonen für den STEP Ausbauschritt 2030 Eingaben zum Fernverkehr gemacht. Die für den Kanton Bern wichtigsten Angebotsänderungen im AS30 sind folgende (Abbildung 13):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via NBS
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via Oensingen
- Stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt des RE Bern – Neuenburg als Fernverkehr statt Regionalverkehr
- Vier schnelle Verbindungen pro Stunde zwischen Bern und Zürich
- Halbstundentakt Bern – Interlaken, davon stündlich direkt zum Flughafen Zürich.
- Halbstundentakt Bern – Brig, mit stündlichem Halt in Frutigen
- Halbstündliche Bedienung von Wynigen
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Delémont – Basel

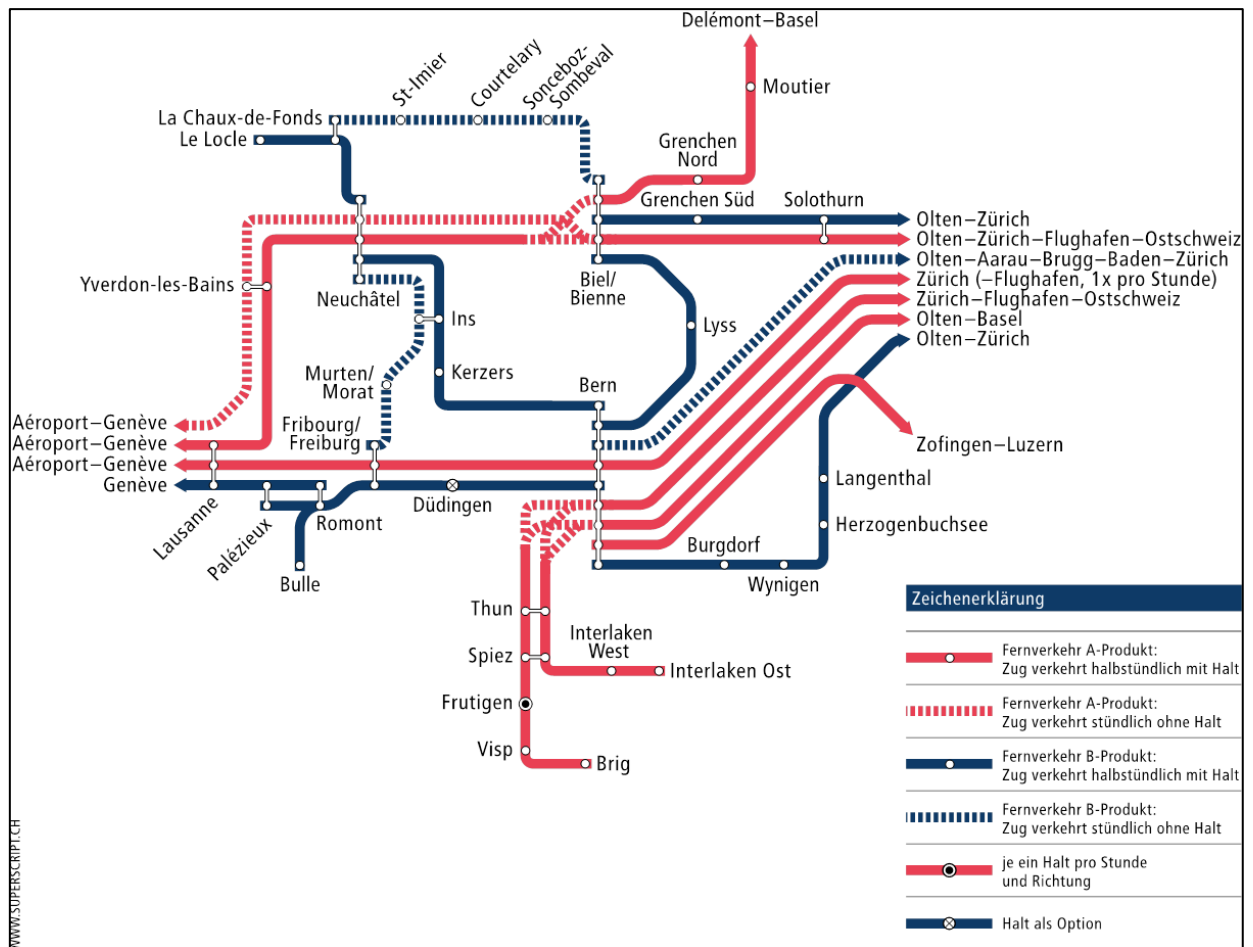


Abbildung 13: STEP Eingaben Fernverkehr 2030

Ob die Eingaben der Kantone in den AS30 aufgenommen werden, ist Gegenstand der laufenden Bewertung und Priorisierung durch das BAV.

Beschlossene Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr

Im beschlossenen Ausbauschritt 2025 sind folgende Angebotsverbesserungen enthalten:

- Ganztägiger Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Neuenburg.
- Mehr Kapazität durch neue und längere S-Bahn-Fahrzeuge von rund 200 Metern auf allen S-Bahnlinien der BLS ausser der S6.
- Halt aller S-Bahn-Züge in Stöckacker und somit Verbindungen im Viertelstundentakt
- Halbstundentakt des RE Bern – Neuchâtel
- Halbstundentakt der S4 Bern – Burgdorf via Zollikofen mit Halt an allen Stationen. Ab Burgdorf verkehrt die S4 alternierend weiter nach Solothurn und nach Sumiswald-Grünen.
- Der RE von Neuchâtel wird stündlich nach Burgdorf durchgebunden und ersetzt die bisherige S44 auf diesem Abschnitt.
- Neue 120 m lange Züge auf der S7
- Beschleunigung des RE Bern – Solothurn und Verlängerung der Züge auf 180 m
- Durchbindung der S-Bahn von Brünnen nach Langnau (S2) und der S-Bahn von Laupen nach Thun (S12). Die S1 von Fribourg fährt bis Münsingen. Dadurch ergibt sich ein Viertelstundentakt zwischen Flamatt und Münsingen.

Mit STEP AS25 kann das Angebot der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern weitgehend umgesetzt werden (Abbildung 14).

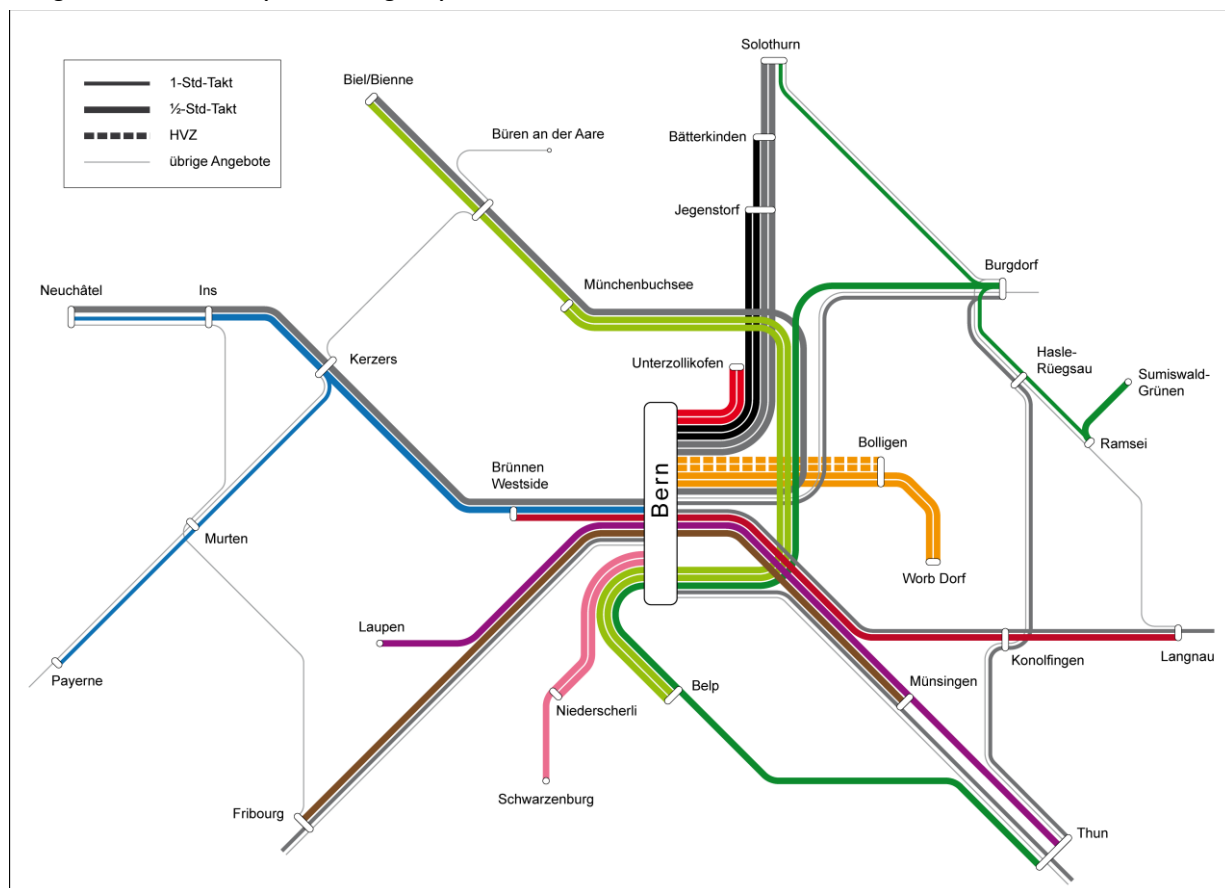


Abbildung 14: Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung

Längerfristig angestrebtes Angebot im Regionalverkehr

Das Angebot im Regionalverkehr richtet sich nach den Grundsätzen des ÖVG. Der Ausbaubedarf orientiert sich an der effektiven bzw. prognostizierten Nachfrage. Für den Schienenverkehr hat das BAV Nachfragerichtwerte festgelegt. Für den meistbelasteten Querschnitt einer Linie gelten folgende Anforderungen an die Mindestnachfrage (jeweils Durchschnitt Montag - Freitag, beide Richtungen):

- 1h-Takt 500 Personen pro Tag
- 1/2h-Takt 2000 Personen pro Tag
- 1/4h-Takt 8000 Personen pro Tag

Die Werte können im Einzelfall je nach Linie und eingesetztem Rollmaterial variieren. Wenn nur mit kurzen Zügen gefahren werden kann und Perronverlangerungen nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich sind, kann eine Taktverdichtung bereits bei tieferen Werten angezeigt sein. Dies ist insbesondere bei Meterspurbahnen der Fall.

Die Bedarfsanalyse im Rahmen des STEP AS30 ergab folgenden Handlungsbedarf:

- Zwei Direktverbindungen statt eine pro Stunde aus dem Vallée de Tavannes nach Biel/Bienne
- Neue Haltestelle St-Imier la Clef

- Verschiebung der Haltestelle Villeret
- Neue Haltestelle Bévillard
- Biel/Bienne – Ins: 7½'-Takt statt 15'-Takt in der HVZ auf dem Abschnitt Ipsach Herdi – Biel/Bienne
- Langenthal – Oensingen: Integraler 30'-Takt; Zusatzzüge in der HVZ auf dem Abschnitt Aarwangen – Langenthal
- La Chaux-de-Fonds-Glovelier: 30'-Takt statt Stundentakt und Fahrzeitverkürzung durch Einführung eines beschleunigten Zugs
- Bern – Gümligen – Worb (Tram 6): 7½'-Takt, statt 10'-Takt auf dem Abschnitt Bern – Sioloh
- S31: Verlängerung einzelner S31 in der HVZ bis/ab Toffen
- S6: 15'-Takt statt 30'-Takt Bern – Niederscherli und neue Haltestelle Waldegg
- Neue Haltestelle Kleinwabern
- RE Bern – Burgdorf: Halbstundentakt des RE Bern – Wankdorf – Hindelbank – Lyssach – Burgdorf (heutige S44) oder Zusatzzüge in der HVZ
- S4 Burgdorf – Solothurn und Burgdorf – Ramsey: Verlängerung der Züge auf 210 m oder Zusatzzüge in HVZ
- Ins – Bern: Zusatzzug in der HVZ
- S7: Beschleunigung und Verlängerung des 7.5'-Takts bis Deisswil (heute bis Bolligen)
- S8: Verlängerung der Züge auf 180 m oder Zusatzzüge in der HVZ
- S9: Verlängerung der Züge auf 120 m oder Zusatzzüge in der HVZ
- S12 Thun – Bern: Zusatzzüge in der HVZ
- Neue Haltestelle Thun Nord
- Spiez – Zweisimmen: integraler Stundentakt des RE
- Interlaken – Grindelwald: saisonale Zusatzzüge
- Neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz (mit P+R)
- Luzern – Interlaken: saisonale Zusatzzüge

5.2 Bahninfrastrukturprojekte

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Auf dem Bahnnetz im Kanton Bern sind an verschiedenen Orten Kapazitätsengpässe absehbar, welche mittel- bis langfristig Infrastrukturausbauten auslösen werden. Beispielsweise im Berner Jura sind die meisten Strecken einspurig und die Fahrplangestaltung damit stark eingeschränkt. Je nach Entwicklung des Knotens Biel/Bienne muss die Infrastruktur ausgebaut werden, damit die heutige Angebotsqualität erhalten bleibt.

Zwischen Biel/Bienne und Lengnau ist die Auslastung der Linie mit 3 stündlichen Fernverkehrs-, drei Regional- und bis zu drei Güterzügen pro Stunde und Richtung ausserordentlich hoch. Leistungssteigernde Massnahmen sind im Rahmen eines nächsten Ausbaus schritts wahrscheinlich.

Die Strecke Bern – Neuenburg ist zwischen Mauss und Neuenburg einspurig. Das Angebot ist mit zwei stündlichen RE-Zügen und 2 bis 3 stündlichen S-Bahn Zügen und dem Güterverkehr sehr dicht. Der Saaneviadukt zwischen Mauss und Gümnen muss saniert werden. Dabei ist geplant, den Abschnitt mit der Sanierung auf Doppelspur auszubauen. Je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen sind weitere Doppelspurausbauten nötig. Im Vordergrund stehen dabei die Abschnitte Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagnier.

Die drei strategisch wichtigsten Projekte im Kanton Bern werden nachfolgend vertieft dargestellt.

5.2.1 Ausbau Bahnknoten Bern

Als Bahnknoten Bern wird der Bahnhof Bern inklusive seiner Zufahrten im Westen und Osten bezeichnet. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen und internationalen Verkehr der Schweiz eine zentrale Rolle. Auf regionaler Ebene ist er das Zentrum der S-Bahn Bern, sowohl für den normalspurigen wie auch für den meterspurigen Teil der S-Bahn.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern muss langfristig gesichert und die Kapazität erhöht werden. Im Projekt "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) werden die verschiedenen Projekte der Bahninfrastruktur und des städtischen Umfelds erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die Federführung des Projekts ZBB liegt beim Kanton.

Im Rahmen der ZBB-Planungen wurde der Bahnhof inklusive der Zufahrten untersucht. Das Gesamtkonzept ZBB ist das Resultat eines mehrjährigen Planungsprozesses, in welchen alle wichtigen Partner eingebunden waren. Über 20 Varianten und Untervarianten wurden geprüft.

Das Gesamtkonzept sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im ersten Ausbauschnitt wird für den RBS ein neuer Bahnhof unter der bestehenden Perronhalle des SBB-Bahnhofs erstellt. Der neue Bahnhof wird vier Gleise für 180 Meter lange Züge aufweisen. Gleichzeitig erweitert die SBB die Publikumsanlagen durch eine neue Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum. Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenbergr geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden. Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB sollen 2017 beginnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Damit die Kapazität der 12 Perrongleise in der Bahnhofshalle optimal genutzt werden kann, wird im ersten Ausbauschnitt auch die Leistungsfähigkeit der Zufahrten erhöht. Mit Entflechtungen im Osten (Wylerfeld) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft (Abbildung 15). Die Entflechtung Wylerfeld ist im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2022 in Betrieb genommen, die Entflechtung Holligen ist Bestandteil des AS25.

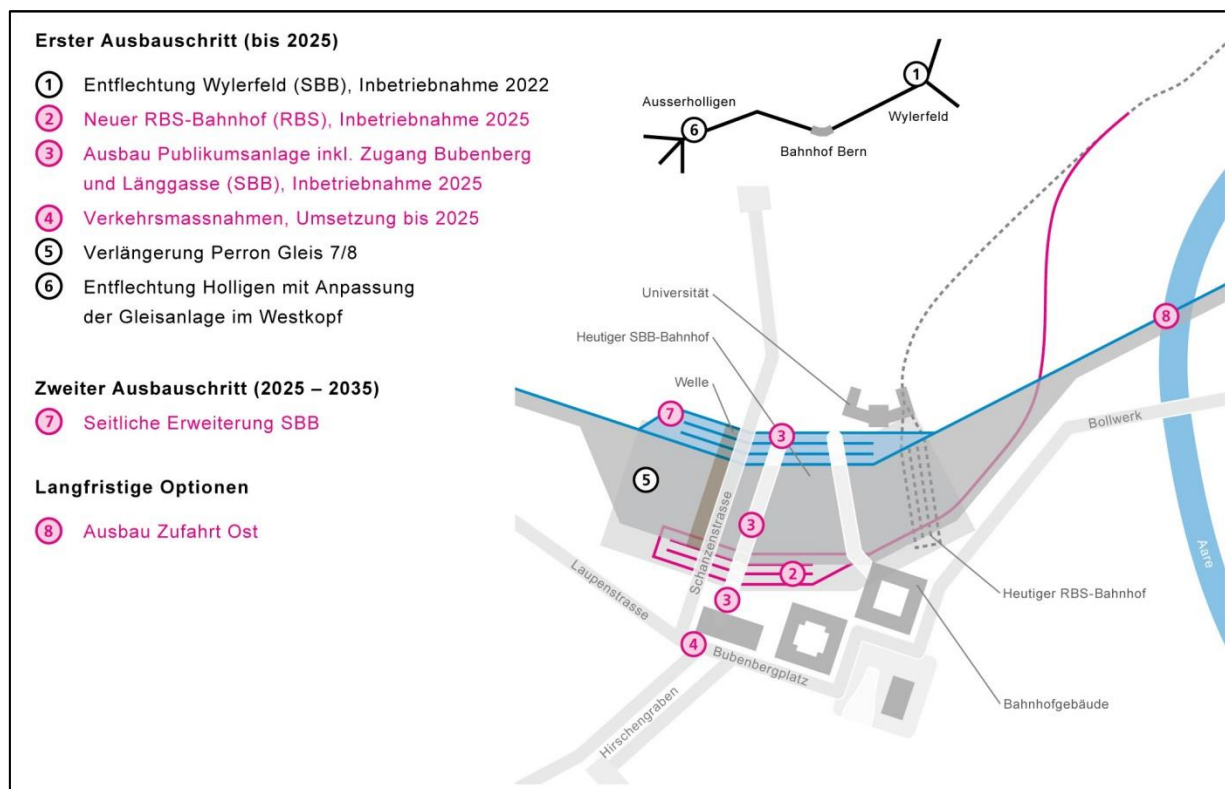


Abbildung 15: Gesamtkonzept ZBB

Im zweiten Ausbauschnitt ist vorgesehen, die Kapazität im normalspurigen Teil des Bahnhofs zu erweitern. Vier zusätzliche Gleise sollen in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Der 2. Ausbauschnitt wird Bestandteil eines der nächsten STEP-Ausbauschritte sein.

Um die Kapazität noch weiter zu erhöhen, ist als langfristige Option der Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise vorgesehen.

5.2.2 Lötschberg-Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. Dieser Ausbaustandard führt dazu, dass die Kapazität des Tunnels eng begrenzt ist und beispielsweise halbstündliche Verbindungen des Fernverkehrs nicht möglich sind.

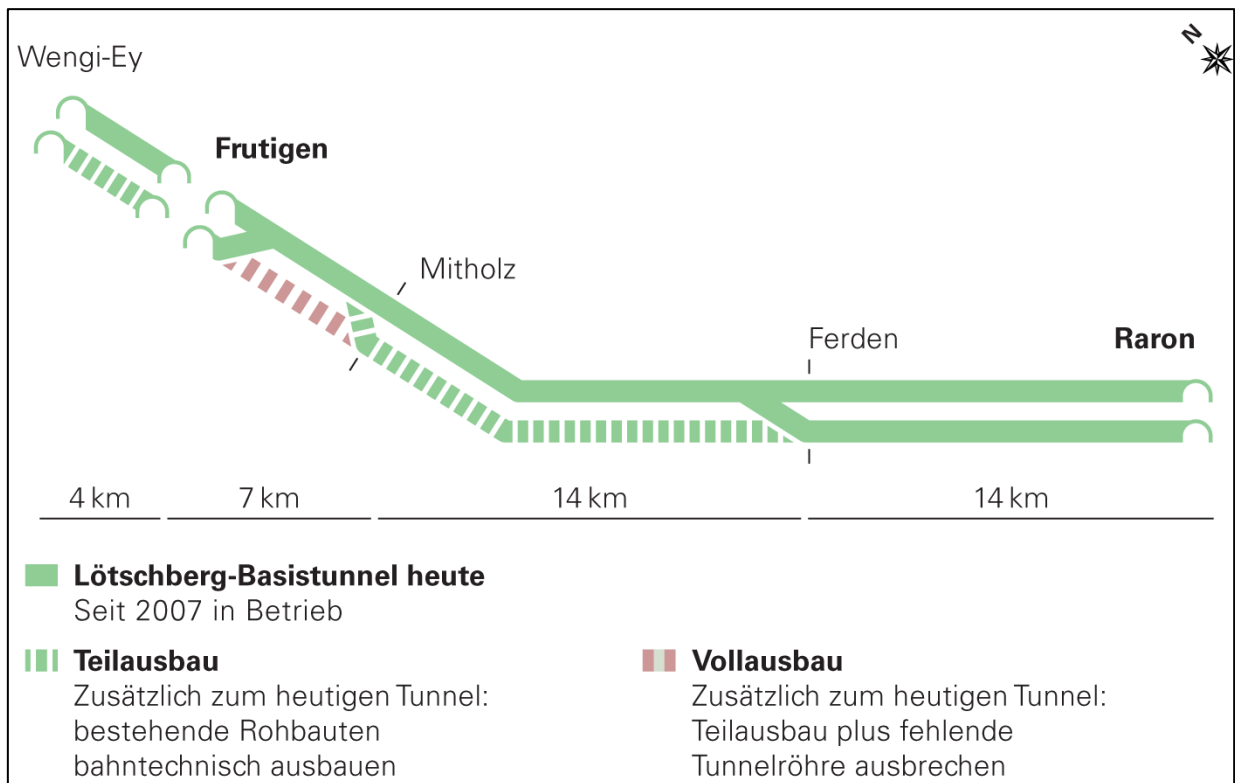


Abbildung 16: Übersicht Lötschberg-Basistunnel

Gemeinsam mit Partnern und insbesondere dem Lötschbergkomitee setzt sich der Kanton Bern für den vollständigen Doppelspurausbau dieses Tunnels ein (Abbildung 16). Die folgenden Argumente sprechen für diesen Ausbau:

- Der LBT ist heute, neun Jahre nach seiner Inbetriebnahme, bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Gründe dafür sind einerseits das rasante Wachstum des Personen- und Güterverkehrs, andererseits der 21 Kilometer lange Einspurabschnitt. Dieser verunmöglicht eine Ausweitung des Personen- und Güterverkehrs, engt den Spielraum in der Fahrplangestaltung stark ein und führt zu hohen Betriebskosten.
- Mit dem Vollausbau kann ein zentrales Element der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzes realisiert werden. Die Produktionskosten im Güterverkehr können gesenkt und somit die Konkurrenzfähigkeit der Bahn verbessert werden, weil die Züge nicht mehr – wie teilweise heute – über die deutlich längere Bergstrecke verkehren müssen.
- Die Lötschberg-Simplon-Achse ist international von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Zusammen mit der Gotthardstrecke bildet sie das Rückgrat des grössten europäischen Güterverkehrskorridors Rotterdam/Antwerpen – Genua. Die Streckenunterbrüche in den letzten Jahren am Gotthard (Felssturz) und am Simplon (Unterhaltssperren) haben gezeigt, wie wichtig es ist, im topografisch anspruchsvollen Alpenraum über zwei funktionierende Transitachsen im Sinne der "Netzvariante" zu verfügen. Nur ein doppelspuriger Lötschberg-Basistunnel kann diese Achsenredundanz vollumfänglich gewährleisten.
- Der Doppelspurausbau ermöglicht den Halbstundentakt ins Wallis und damit bessere Anschlussbeziehungen für die Reisenden in Bern, Visp und Brig.
- Darüber hinaus bietet der Vollausbau des LBT auch für die Bergstrecke über Kandersteg und Goppenstein Vorteile. Durch den Wegfall des Güterverkehrs kann sie noch besser auf die Bedürfnisse des Personenverkehrs und des Autoverlads ausgerichtet werden. Das be-

deutet für die touristisch attraktive Region eine Aufwertung, nicht zuletzt wegen verminderter Lärmemissionen.

5.2.3 Grimselbahn

Mit dem Projekt der Grimselbahn sollen mit einer Neubaustrecke Innertkirchen – Oberwald die Netze der Zentralbahn Interlaken – Luzern und der Matterhorn-Gotthard-Bahn Brig – Andermatt – Disentis miteinander verbunden werden. Gleichzeitig ermöglicht die Grimselbahn eine wintersichere Erschliessung von Guttannen und Handegg. Zudem führt die Grimselbahn zu einer deutlich besseren Vernetzung des östlichen Berner Oberlands und des Oberwallis mit der Gotthardregion und der Zentralschweiz.

Beim Projekt des Grimseltunnels handelt es sich um ein gemeinsames Projekt der Swissgrid AG und der Grimselbahn AG. Das Projekt für die Netzverstärkung Mettlen-Ulrichen ist ein Schlüsselprojekt im "Strategischen Netz 2025" der Swissgrid. Das Projekt des Baus des Grimseltunnels bietet für Swissgrid und die Grimselbahn eine einmalige Chance. Beide Unternehmen können ihre unterschiedlichen Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, aber zu markant tieferen Kosten als bei einem Alleingang.

Das Projekt der Grimselbahn ist im Frühjahr 2016 beim BAV für eine Finanzierung des Bahnteils über den AS30 angemeldet worden.

Mit der neuen Infrastruktur sollen stündliche Zugverbindungen zwischen Meiringen und Oberwald ermöglicht werden. Zwischen Meiringen und Innertkirchen wird das Angebot durch eine Verlängerung der heutigen Regionalzüge Interlaken – Meiringen nach Innertkirchen verdichtet, so dass das heutige Angebotsniveau beibehalten wird. Die Züge Meiringen – Oberwald haben in Meiringen gute Anschlüsse von/nach Luzern sowie Interlaken. In Oberwald bestehen Anschlüsse nach Brig und Andermatt. Direkte Verbindungen sind in Zeiten mit grosser Nachfrage anzustreben. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung entweder mit der ZB oder der MGB möglich.

5.3 Feinverteiler Agglomeration Bern

Ein dichtes Tram- und Busnetz bildet die Grunderschliessung des urbanen Kerngebiets. Die Weiterentwicklung der Netze soll das ÖV-Angebot in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung verbessern und zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel Tram, Trolleybus und Bus beitragen.

An den Schnittpunkten der S-Bahn mit dem Rand des urbanen Kerngebiets sind ÖV-Knoten auszubilden. Sie haben einerseits die Funktion des Umsteigeknotens von der S-Bahn zum Feinverteiler und dienen andererseits der Erschliessung der Entwicklungsschwerpunkte ESP (z.B. Bern Brünnen, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Ostermundigen, Ittigen, Worblaufen).

In den nächsten 5 bis 10 Jahren soll das Tramnetz mit folgenden Elementen ergänzt werden:

- Tram Bern – Ostermundigen (TBO)
- Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

In Zusammenarbeit mit der RK Bern-Mittelland (BM) führt der Kanton in folgenden stark belasteten Bus-Korridoren Planungen durch bzw. beteiligt sich an solchen:

- ZMB Wyler und Länggasse
Die Ergebnisse der laufenden Studie werden Anfang 2017 vorliegen. Auf den zwei Linien-ästen wird geprüft, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, die in Zukunft benötigten Kapazitäten bereitzustellen. Nebst Varianten mit Gelenk- und Doppelgelenkbussen, werden Varianten mit Tram sowie weitere Lösungen geprüft und bewertet.

- **Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)**
Die Bestvariante aus der ZMB 2. Tramachse (2012) liegt vor. Nach der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern wurde das Projekt sistiert. Mit der Wiederaufnahme des Tramprojekts Bern – Ostermundigen ist das weitere Vorgehen im Zusammenspiel mit den Ergebnissen aus der ZMB Wyler und Länggasse neu festzulegen.
- **ZMB Güterbahnhof – Insel**
Der Masterplan Inselelspital rechnet mit einer starken Entwicklung und damit verbunden mit einer weiteren, starken Zunahme des Verkehrsaufkommens. Ab ca. 2030 wird die heutige Erschliessung mit der Trolleybuslinie 11 nicht mehr ausreichen. Um die zukünftige Erschliessung festzulegen, wird eine ZMB durchgeführt. Neben Tram- und Busvarianten wird auch die unterirdische Verlängerung des RBS zum Inselelspital geprüft.
- **Neue Durchmesserlinien**
Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts aufgrund der Erkenntnisse von aktuellen Planungen der RK BM. Dabei werden alle Hauptachsen des städtischen Tram- und Busnetzes einbezogen.

Feinverteiler Köniz

Mit der Ablehnung des Trams durch die Gemeinde Köniz ist die Entwicklung des Feinverteilers (Buslinie 10) in Köniz offen. Das weitere Vorgehen wird in den kommenden Monaten festgelegt. Auf kantonaler Ebene sind verschiedene Vorstösse hängig.

5.4 Feinverteiler weitere Agglomerationen

Biel/Bienne

Mit dem Projekt Regiotram Agglomeration Biel/Bienne soll die Meterspurlinie Ins – Täuffelen – Biel/Bienne durch die Bieler Innenstadt ins Bözingenfeld verlängert und mit Tramfahrzeugen betrieben werden. Zu diesem Projekt wurde bis Ende 2011 ein Vorprojekt erarbeitet. Im März 2015 hat die Behördendelegation beschlossen, die Planungsarbeiten zu sistieren. Als langfristiges strategisches Projekt wird das Projekt jedoch im Richtplan und im RGSK Biel-Seeland beibehalten.

Thun

Auch in der Agglomeration Thun wird die Nachfrage beim ÖV in den kommenden Jahren deutlich zunehmen. Mit dem Ziel, die zukünftige ÖV-Entwicklung abzuschätzen und die notwendigen Entwicklungsschritte zeitlich besser zu erfassen, wurde im Frühjahr 2012 die Überprüfung des ÖV-Konzeptes Thun gestartet. In einem ersten Schritt wurde die längerfristig nötige Anzahl von Bushaltekanten am Bahnhof Thun ermittelt und eine Nachfrage- und Angebotsabschätzung erstellt. Die Ergebnisse fliessen in die Planungen zum ESP Bahnhof Thun ein.

Zur besseren Erschliessung des kantonalen Premium-ESP Thun Nord soll eine neue Bahnhaltestelle erstellt werden. Diese Haltestelle wird im Rahmen des STEP-AS30 durch den Bund geprüft.

Burgdorf

In Burgdorf konnten die Planungsarbeiten zum Bahnhofplatz mit einem neuen Bushof weiter konkretisiert werden. Der Projektierungskredit des Burgdorfer Stadtrates ist beschlossen. Die Realisierung soll bis spätestens 2018 beginnen.

Langenthal

Im Rahmen des ESP Langenthal strebt die Stadt Langenthal eine weitreichende Neugestaltung der Stadträume und der Verkehrswege im Umfeld des Bahnhofs Langenthal an. Als wichtige Voraussetzung für die konkrete Planung der vorgesehenen Bahnhofplätze (Nord und Süd) mussten die Anzahl der langfristig benötigten Bushaltekanten und die Zufahrten festgelegt.

Interlaken

In Interlaken sind die Bahnhofvorplätze am West- und am Ostbahnhof neu gestaltet worden. Zur Erschliessung des Flugplatzareals und der Anbindung eines Park&Ride-Parkplatzes ist eine neue Haltestelle Wilderswil Flugplatz geplant. Diese Haltestelle wurde im Rahmen der Planungen zum STEP-Ausbauschritt 2030 beim Bund angemeldet.

6 Investitionsgrundsätze

Die nachfolgenden Investitionsgrundsätze beziehen sich auf die Bahninfrastruktur und dies unabhängig von der Finanzierungsverantwortung.

6.1 Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen

Bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr werden die folgenden Zielsetzungen unterschieden:

Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden ÖV-Infrastruktur

Gewährleistung der Betriebssicherheit:

Das BAV ist die schweizerische Aufsichtsbehörde für die Sicherheit von Eisenbahnen, Trams, Seilbahnen, Schiffen, Auto- und Trolleybussen. Die Sicherheit der Menschen und der Schutz der Umwelt stehen im Zentrum. Gemäss Sicherheitskonzept vom 1. Februar 2016 setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleich bleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist. Unter das Thema Sicherheit fallen auch Projekte zur Verbesserung der Verkehrsbeziehungen Schiene/Strasse und zur Sanierung von ungesicherten Niveauübergängen.

Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft:

Der laufende Unterhalt an der bestehenden Betriebsinfrastruktur sowie die Rollmaterial- und Fahrzeugbereitschaft müssen durch die TU gewährleistet werden. Um die Betriebsbereitschaft und Kundenfreundlichkeit der Fahrzeuge (Funktionsfähigkeit / Sauberkeit) gewährleisten zu können, sind die TU auf gut funktionierende und entsprechend ausgerüstete rückwärtige Dienste (Depots, Werkstätten) angewiesen.

Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots:

Um die Dienstleistungsqualität im öffentlichen Verkehr zu erhalten und zu verbessern, müssen die TU gemäss der AGV (Art. 7) insbesondere die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr – namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und Ähnliches – ausnützen und ausbauen. Weiter sind die Bedürfnisse behinderter Menschen möglichst zu berücksichtigen (vgl. Ziffer 6.3).

Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie soll der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des MIV erhöht werden. Diese Zielsetzungen für den öffentlichen Verkehr können nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn in den kommenden Jahren Ausbau- und Erweiterungsprojekte realisiert werden können, damit das Produkt ÖV seine Position im Mobilitätsmarkt verbessern kann. Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die bedürfnisgerechte Erhöhung der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs. Entsprechende Infrastrukturen sind dabei zentrale Elemente.

6.2 Netzsystem öffentlicher Verkehr

Die Unterteilung des öffentlichen Verkehrs in die Bereiche Fernverkehr, Regionalverkehr, Agglomerationsverkehr, Ortsverkehr und touristischer Verkehr ist für den einzelnen Kunden zweitrangig. Nachgefragt wird eine durchgehende Beförderungsdienstleistung, das heisst ein gutes Zusammenspiel der einzelnen Glieder der ÖV-Transportkette.

Die Wichtigkeit des Netzgedankens ist auch zentraler Bestandteil der kantonalen Angebotsgrundsätze. Gemäss AGV (Art. 6) sollen:

- das ÖV-Angebot als Gesamtsystem optimiert werden
- sich das ÖV-Angebot an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden orientieren
- die verschiedenen Angebote so aufeinander abgestimmt werden, dass Transportketten gebildet bzw. verbessert werden können.

Dem Netzgedanken entsprechend ist es zentral, dass die Ausbauschritte der Infrastrukturen für den Fern-, Regional- und Ortsverkehr aufeinander abgestimmt werden. So nehmen Umsteigeanlagen zwischen Bahn und Bus eine wichtige Funktion wahr, und der Zugang zur Bahn soll für alle Verkehrsteilnehmer (Auto, Fahrrad, Fussgänger) attraktiv sein.

6.3 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte

Gemäss BehiG sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht einzurichten (vgl. Ziffer 3.4). Dabei lässt das BehiG (Art. 11) Ausnahmen zu, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht.

Die erforderlichen Anpassungen sind gemäss BehiG (Art. 22) bei Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs bis spätestens 2023 vorzunehmen. Kommunikationssysteme und Billettausgaben mussten bereits per Ende 2014 behindertengerecht angeboten werden.

In der Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) werden die Anforderungen an Einrichtungen, Fahrzeuge und Dienstleistungen des ÖV definiert, die Prioritäten zu deren Umsetzung festgelegt und die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen bestimmt.

Für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen sind grundsätzlich die einzelnen TU verantwortlich. Im Rahmen der Leistungsbestellung und bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen wird die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen vom Kanton geprüft.

Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Im Kanton Bern gibt es rund 2800 Bushaltestellen, diese liegen je etwa zur Hälfte auf Kantons- und Gemeindestrassen. Nur wenige Haltestellen sind heute bereits hindernisfrei ausgestaltet. Der Kanton Bern hat eine Arbeitshilfe für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der hindernisfreien Gestaltung von Bushaltestellen erarbeitet. Diese Arbeitshilfe dient zur Abschätzung der Verhältnismässigkeit und zur Priorisierung der baulichen Anpassungen der Bushaltestellen.

7 Finanzielles: ÖV-Investitionsbeiträge

7.1 Entwicklung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs von 2011–2016

Bei Infrastrukturprojekten der Eisenbahn wird zwischen Projekten für den Substanzerhalt sowie Ausbau- und Erweiterungsprojekten unterschieden. Bei zahlreichen Projekten werden aber im Rahmen von Substanzerhalt und Erneuerungsprojekten auch Projektbestandteile realisiert, welche die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erweitern.

In den vergangenen Jahren wurde im Kanton Bern für Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden ÖV-Infrastruktur der Bahnen in etwa gleichviel aufgewendet wie für Infrastrukturausbauten und Erweiterungen.

Viele Anlagen im Kanton Bern haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht und erfüllen die heutigen Sicherheits- und Kundenanforderungen sowie zentrale Anforderungen des BehiG nicht mehr. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Massnahmen der Substanzerhaltung und Erneuerung umgesetzt. Auf den Streckennetzen der BLS, CJ, RBS, ASM und MOB wurden verschiedene, altersbedingte Gesamterneuerungen von Fahrleitungen sowie Ober- und Unterbausanierungen realisiert. Zudem wurden im Auftrag des Bundes im Kanton Bern bis auf wenige Ausnahmen sämtliche Bahnübergänge gemäss den Vorgaben der Eisenbahnverordnung saniert.

In den vergangenen Jahren wurden unter anderen folgende grössere Substanzerhalt- und Erneuerungsprojekte realisiert:

- 2015 hat die BOB den Buechitunnel zwischen Zweilütschinen und Lütschental in Betrieb genommen. Der Bau des Buechitunnels mit Kosten von rund 40 Millionen Franken war seit dem Doppelspurausbau vor rund 15 Jahren das bedeutendste Projekt der BOB.
- Die SBB hat 2015 beim Bahnhof Langenthal die Sicherungsanlagen ersetzt sowie die Gleisanlagen angepasst.
- 2015 wurden durch die SBB zwischen Flamatt und Bern Bümpliz Süd Stellwerke ersetzt.
- In Bern Weyermannshaus (sowie beim Donnerbühl tunnel in Bern) erfolgte 2016 ein Stellwerkersatz (BLS).
- 2016 wurde die Totalsanierung des BLS-Bahnhofs Huttwil abgeschlossen.

Daneben wurden verschiedene, wegweisende Ausbauten und Erweiterungen realisiert:

- 2011 konnten das neue Depot von Bernmobil und das 3. Gleis Rütli – Zollikofen in Betrieb genommen werden.
- Im 2012 wurden die Verlängerung der Tramlinie 9 zur S-Bahn Station Wankdorf und die Verlängerung der ASM-Linie Langenthal – Niederbipp nach Oensingen in Betrieb genommen. Zudem erfolgte der Spatenstich zum Doppelspurausbau zwischen Rosshäusern und Mauss inkl. Rosshäuserntunnel.
- Im Jahr 2013 konnten die neuen SBB-Haltestellen Biel Bözingenfeld und Lyss Grien in Betrieb genommen werden. Im selben Jahr erfolgte die Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus und des Bahnhofs Biberist des RBS. Beim Grossprojekt Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss (inkl. Rosshäuserntunnel) konnte mit der Einweihung des Bahnhofs Rosshäusern eine erste Etappe abgeschlossen werden.
- Auf der Strecke Gümligen – Thun wurde 2014 die Zugfolgezeit auf 2 Minuten reduziert.
- Im Jahr 2015 wurde die Zugfolgezeit Bern Ost (Wylerfeld) verkürzt und die Leistungsfähigkeit des Knotens Bern konnte dank verschiedenen Massnahmen erhöht werden. Daneben wurden diverse Projekte der S-Bahn Bern umgesetzt. Unter anderem wurden für den Ein-

satz der BLS-Doppelstockfahrzeuge bei insgesamt 11 SBB-Bahnhöfen im Kanton Bern die Perronanlagen auf eine Nutzlänge von 220 Metern verlängert, so dass die Doppelstockzüge der S1 in Doppeltraktion verkehren können. Bei der S3 ist dies wegen ungenügender Kapazitäten im Bahnhof Bern derzeit nur in Fahrtrichtung Biel – Belp uneingeschränkt möglich.

Für den Substanzerhalt und den Ausbau der Bahninfrastruktur der Bahnen (ohne SBB und nationale Infrastruktur der BLS) hat der Kanton Bern in den Jahren 2011–2015 rund 355 Millionen Franken aufgewendet. Dabei wurde im Durchschnitt für jeden investierten Franken des Kantons Bern und der bernischen Gemeinden nochmals derselbe Betrag vom Bund und den Nachbarkantonen beigesteuert. Im Vergleich zu den Jahren 2007–2011 (rund 360 Millionen Franken) bewegte sich das Investitionsvolumen auf demselben Niveau. Die Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge 2011–2016 werden in der folgenden Grafik dargestellt (Abbildung 17):

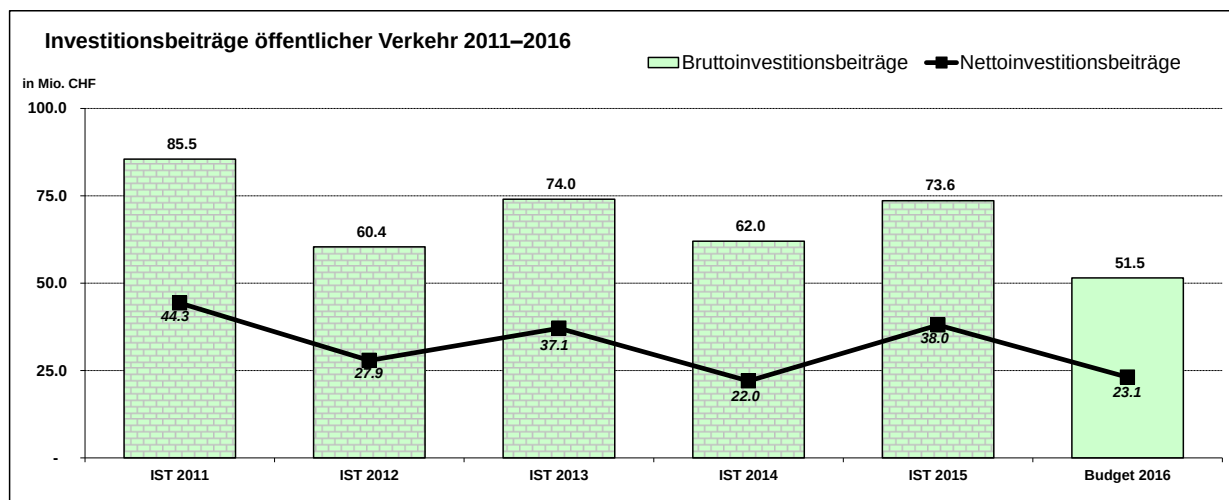


Abbildung 17: ÖV-Investitionsbeiträge 2011–2016

Nach dem Rückgang der Investitionsbeiträge per 2016 aufgrund der Ablehnung von Tram Region Bern und dem Wegfall der direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur wird in den Jahren 2017–2021 wegen der Realisierung von Grossprojekten wieder mit einem Anstieg der Ausgaben gerechnet. Die Hauptausgaben für die Entflechtung Wylerfeld und den Ausbau des Bahnhofs Bern beginnen ab 2017/18.

7.2 Zwischenbericht über den aktuellen Investitionsrahmenkredit 2014–2017

7.2.1 Stand der Mittelverwendung aus dem Investitionsrahmenkredit 2014–2017

Mit dem Rahmenkredit 2014–2017 (GRB vom 5. Juni 2013) hat der Grosse Rat brutto 816 Millionen Franken (netto Kanton 544 Millionen Franken) für Investitionsverpflichtungen bewilligt. Bis 31. Dezember 2016 wurden Kreditverpflichtungen über insgesamt 225.5 Millionen Franken (netto Kanton 150.3 Millionen Franken) für 43 Projekte eingegangen. Bei 25 Projekten handelt es sich um kleinere Vorhaben mit einem Kantonsbeitrag unter 2 Millionen Franken (brutto). Der grösste Anteil der kantonalen Mittel fliesst erwartungsgemäss in grosse oder mittelgrosse Projekte. Sie beanspruchen rund 92 Prozent der Mittel (vgl. Tabelle 1).

Investitionsrahmenkredit 2014–2017 Übersicht über die eingegangenen Kreditverpflichtungen		Investitionssumme Gesamtprojekt	ÖV-Anteil Kanton Bern brutto	ÖV-Anteil Kanton Bern netto
Kleinprojekte (< 2 Mio. CHF)	25 P.	78'322'175	17'172'500	11'448'300
Anteil an Gesamtsumme		11.3%	7.6%	
Mittelgrosse Projekte (zwischen 2 - 8 Mio. CHF)	13 P.	119'759'200	53'755'500	35'837'000
Anteil an Gesamtsumme		17.3%	23.8%	
Grossprojekte (> 8 Mio. CHF)	5 P.	496'123'440	154'591'200	103'060'800
Anteil an Gesamtsumme		71.5%	68.5%	

Tabelle 1: Stand der Mittelverwendung aus dem Investitionsrahmenkredit 2014–2017

Beilage 3 enthält eine detaillierte Übersicht über die verbindlich zugesicherten Beiträge bis 31. Dezember 2016.

Der Stand des Rahmenkredits "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr" gestaltet sich per 31. Dezember 2016 wie folgt:

Bewilligte Kreditsumme 2014–2017	CHF	544'000'000.--
./. davon beansprucht 2014	CHF	42'965'100.--
./. davon beansprucht 2015	CHF	79'937'700.--
./. davon beansprucht 2016	CHF	27'443'300.--
Stand Rahmenkredit per 31. Dezember 2016	CHF	393'653'900.--

7.2.2 Grossprojekte im Investitionsrahmenkredit 2014–2017

Im Investitionsrahmenkredit 2014–2017 waren folgende Grossprojekte vorgesehen:

- **Zukunft Bahnhof Bern (ZBB; neuer RBS Bahnhof und Publikumsanlagen SBB)**

Die Arbeiten zum Ausbau des Bahnhofs Bern sind weiter vorangeschritten und die Plangenehmigungsverfahren für den Ausbau der Publikumsanlagen SBB und für den neuen RBS-Bahnhof wurden eingeleitet. Aktuell geht man davon aus, dass sowohl beim neuen RBS Bahnhof als auch bei den Publikumsanlagen SBB der Baustart 2017 erfolgt. Die Inbetriebnahme ist für 2025 geplant. 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 (neuer RBS Bahnhof und Publikumsanlagen SBB). Die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zum Agglomerationsprogramm Bern wurde am 27. Mai 2015 abgeschlossen. Zusätzlich zu den Mitteln aus dem Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramm) beteiligt sich der Bund mit Mitteln aus dem BIF am neuen RBS Bahnhof. Der Kantonsbeitrag an den neuen RBS Bahnhof und die Publikumsanlagen SBB wird vor Baubeginn im Jahr 2017 gesprochen werden.

- **Entflechtung Wylerfeld**

Die Entflechtung Wylerfeld sieht ein einspuriges Unterwerfungsbauwerk im Bereich Bern Wylerfeld und die Anpassung der Haltestelle Wankdorf Süd vor. Die Finanzierung der Entflechtung Wylerfeld wurde 2015 zwischen dem BAV, dem Kanton Bern und der SBB geregelt. Die Massnahme ist sowohl Bestandteil des Programms "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) als auch des Agglomerationsprogramms Bern, 1. Generation. Der Kanton hat seinen Anteil am 28. Oktober 2015 zulasten des Rahmenkredits 2014–2017 gesprochen. Die Plangenehmigung wurde am 14. Dezember 2015 erteilt, so dass der Baubeginn Anfang 2016 erfolgen konnte. Die Inbetriebnahme ist für 2022 geplant.

- **Tram Region Bern TRB**

Wegen des negativen Ausgangs der Gemeindeabstimmungen vom 28. September 2014 in Köniz und Ostermundigen können die Tramäste nach Köniz und Ostermundigen nicht wie geplant realisiert werden. Die Projektorganisation wurde geordnet aufgelöst und die Arbeiten an diesen Vorhaben abgebrochen. Die Kredite wurden abgerechnet. Ebenfalls sistiert wurde die Erarbeitung eines Vorprojekts für eine zweite Tramachse durch die Berner Innenstadt. Auch dieser Kredit wurde abgerechnet. Einzig die Arbeiten an der Tramverlängerung nach Kleinwabern wurden fortgesetzt.

Am 3. April 2016 hat sich die Bevölkerung von Ostermundigen im Rahmen einer Volksinitiative für die Realisierung eines redimensionierten Tramasts, d.h. ohne die Erschliessung Rüti, auf ihrem Gemeindegebiet ausgesprochen. Vor dem Hintergrund dieses Volksentscheids hat der Kanton die Arbeiten zur Umstellung auf Trambetrieb in diesem Bereich wieder aufgenommen. Die erforderlichen Finanzmittel werden durch den Grossen Rat neu zu genehmigen sein.

7.2.3 Voraussichtliche Ausschöpfung Investitionsrahmenkredit 2014–2017

Massgebend für die Höhe des Rahmenkredits 2014–2017 waren die für diesen Zeitraum geplanten Verpflichtungen. Gemäss aktuellem Planungsstand wird der Rahmenkredit 2014–2017 nicht ausgeschöpft. Von den bewilligten 816 Millionen Franken (netto 544 Millionen Franken) werden voraussichtlich nur rund 70 Prozent beansprucht werden. Die Gründe dafür sind die Ablehnung von Tram Region Bern und die damit zusammenhängende Verschiebung weiterer Projekte (z.B. "Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz", "Sanierung Gleisanlagen Breitenrain", "ÖV-Knoten Ostermundigen") sowie der Wegfall kantonaler Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur seit der Annahme und Einführung von FABI.

7.3 Entwicklung der Infrastruktur im Zeitraum des IRK 2018–2021

Mit FABI geben die Kantone künftig Angebotskonzepte in den Planungsprozess des Bundes ein und bestellen nicht mehr direkt Infrastrukturmassnahmen.

Grundsätzlich ist der Kanton noch für die Finanzierung des Ortsverkehrs und für die Mitfinanzierung von Agglomerationsprojekten zuständig. Die nachfolgende Übersicht zeigt, welche grossen Projekte im Zeitraum 2018–2021 im Kanton Bern realisiert und über welches Gefäss sie finanziert werden (Tabelle 2).

TU	Projekt	Finanzierungsquelle	IBN
BLS	Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss inkl. Rosshäusertunnel	BIF / IRK 2014–2017	2018
BLS	Ausbau Bahnhof Gümmenen	BIF	2018
BLS	Ausbau Bahnhof Müntschemier	BIF	2018
SBB	Stellwerkersatz Bern	BIF	2019
STB	Verschiebung Bahnhof Laupen	BIF	2019
SBB	Entwicklung Publikums- und Gleisanlagen Konolfingen	BIF	2019
BLS	Umbau Bahnhof Thurnen	BIF	2019
RBS	Doppelspurausbau Moosseedorf-Zollikofen	BIF	2019
BLS	BehiG-Massnahmen Wiler	BIF	2019
Bernmobil	Sanierung der Gleisanlagen Bern/Breitenrain	IRK 2014–2017	2020
BLS	Doppelspurausbau Frischingweg-Kehrsatz Nord inkl. Umbau Bahnhof Wabern	BIF	2020
BOB	Unterführung Station Burglauenen	BIF	2020
RBS	Ausbau Bahnhof Bätterkinden inkl. Wendegleis	BIF	2020
RBS	Ausbau Bätterkinden Süd-Büren z.H.	BIF	2020
RBS	Doppelspurausbau Grafenried-Jegenstorf Nord	BIF	2020
BLS	Erneuerung Fahrbahn inkl. Anpassung Entwässerung Lötschberg-Scheiteltunnel	BIF	2021
SBB	Stellwerkersatz Biel	BIF	2021
Bernmobil	Tramverlängerung nach Kleinwabern	IF / IRK 2018–2021	2021
BLS	Doppelspurausbau Uetendorf-Lerchenfeld	BIF	2021
BLS	Umbau Bahnhof Kirchberg-Alchenflüh	BIF	2021
BLS	Umbau und Stellwerkersatz Bahnhof Brenzikofen	BIF	2021
BLS	Umbau Bahnhof Leissigen	BIF	2022
BLS	Erneuerung Saaneviadukt inkl. Doppelspurausbau Mauss-Gümmenen	BIF	2022
BLS	BehiG-Massnahmen Bahnhof Bern Bümpliz Nord	BIF	2022
BLM	Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren	IRK 2018–2021	2022
SBB	Entflechtung Wylerfeld	BIF / IF / IRK 2014–2017	2022
BOB	BehiG-Massnahmen Bahnhof Zweilütschinen	BIF	2022
BLS	Perronmassnahmen und Ausbau Kreuzungsstation Därstetten	BIF	2022
CJ	Umbau Bahnhof Tramelan	BIF	2023
SBB	Zugang Bubenbergr Bahnhof Bern	IF / IRK 2018–2021 / Stadt Bern	2025
SBB	ÖV-Knoten Bahnhof Ostermundigen	BIF / IF / IRK 2018–2021	2025
RBS/SBB	ZBB (Tiefbahnhof Bern RBS und Publikumsanlagen SBB)	BIF / IF / IRK 2014–2017	2025
BLS	Wendegleis Brünnen	BIF	2025
RBS	Aus-/Neubau Bahnhof Jegenstorf	BIF	2025
Bernmobil	Tram Bern - Ostermundigen TBO	IF / Einzelkredit	2026

Tabelle 2: Grössere ÖV-Infrastrukturen in Umsetzung 2018–2021

Die folgenden Grossprojekte sollen über den Investitionsrahmenkredit 2018–2021 finanziert resp. mitfinanziert werden:

Zugang Bubenberg

Im Rahmen des Gesamtvorhabens "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) sollen bis ins Jahr 2025 der RBS-Bahnhof ausgebaut und im SBB-Bahnhof eine neue Unterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum erstellt werden. Die so genannte "Unterführung Mitte" wird je einen neuen Zugang vom Länggassquartier und vom Bubenbergplatz zum SBB- und RBS-Bahnhof schaffen. Sie wird für eine bessere Verteilung der Passagierströme im Bahnhof sorgen und den neuen RBS-Tiefbahnhof erschliessen. Zudem wird sie durch neue Umsteige- wege zu den Tram- und Bushaltestellen am Hirschengraben auch den Bahnhofplatz entlas- ten. Mit dem neuen Zugang beim heutigen Bubenbergzentrum wird der Bahnhof Bern zwei gleichwertige Hauptzugänge haben, ausgerichtet auf den Bahnhofplatz und auf den Hirschen- graben.

Die Finanzierung des Zugangs Bubenberg ist in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr enthalten. Der Bahnhof Bern wurde, unterteilt in zwei Massnahmen (Neuer RBS Bahnhof und Publikumsanlagen SBB), in der Liste mit Priorität A aufgeführt, wobei der Zugang Bubenberg Bestandteil der Publikumsanlagen SBB ist. Die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zum Ag- glomerationsprogramm Bern wurde am 27. Mai 2015 abgeschlossen, so dass die Gelder aus dem Infrastrukturfonds sichergestellt sind.

Die Finanzierungsvereinbarung für die Publikumsanlagen SBB wird der Bund erst unterzeich- nen, wenn die gesamte Finanzierung (inkl. Zugang Bubenberg) sichergestellt ist. Dazu muss gemäss Bundesvorgaben ein rechtskräftiger Grossratsbeschluss vorliegen. Die Finanzie- rungsvereinbarung ist eine zwingende Voraussetzung für die Genehmigung des Baubeginns. Zur Einhaltung des Bauprogramms und unter Berücksichtigung der Referendumsfrist muss der vorliegende IRK (inkl. Zugang Bubenberg) demnach spätestens in der Märzsession 2017 genehmigt werden. Sonst käme es zu Verzögerungen im Bauprogramm, mit voraussichtlich grossen Auswirkungen auf Kosten und Termine, vor allem wegen der Abhängigkeiten zum neuen RBS Bahnhof.

Gemäss Bauprojekt belaufen sich die Kosten auf 95.9 Millionen Franken (+/-10%). Der Anteil des Kantons (Bestandteil des vorliegenden Beschlusses) beläuft sich auf brutto 62.3 Millionen Franken (inkl. 10% Risikozuschlag Kostengenauigkeit). Der Kreditbeschluss für den Beitrag der Stadt Bern hat der Gemeinderat im August 2016 zuhanden des Stadtrats verabschiedet.

ÖV-Knoten Ostermundigen

Der Kanton Bern verfolgt die Strategie einer möglichst guten Verknüpfung der S-Bahnlinien mit dem Feinverteilernetz von Bus und Tram. Am Bahnhof Ostermundigen ist die Umsteigesit- uation heute sehr unbefriedigend. Die Anbindung der Buslinie 10 ist nicht kundenfreundlich, die Umsteigewege sind umständlich und lang. Auch die Zu- und Abgänge zu den Perrons entsprechen nicht mehr den heutigen Erfordernissen.

Mit dem Projekt ÖV-Knoten Ostermundigen soll die Bedeutung des Bahnhofs Ostermundigen als Umsteigeknoten und als Entwicklungsschwerpunkt in der Agglomeration Bern aufgewertet werden. Die bestehende Unterführung Bernstrasse wird neu gebaut und gegenüber dem heu- tigen Zustand verbreitert und erhöht. Damit können die Platzverhältnisse für die Haltestellen des Nahverkehrs (Bus oder Tram) sowie direkte und behindertengerechte Perronaufgänge geschaffen werden. Zudem werden neue Zugänge zum Gleis 1 geschaffen. Die SBB beab- sichtigt zeitgleich, die Erhöhung der Perronanlagen (niveaugleicher Einstieg) sowie treppen- freie Zugänge zu realisieren.

Damit wird ein wichtiger Schritt gemäss den raumplanerischen Zielen des Kantons für einen attraktiven öffentlichen Verkehr sowie für die konzentrierte Siedlungsentwicklung im ESP Ostermundigen gemacht.

Die Kosten werden gemäss Bauprojekt auf insgesamt 49.2 Millionen Franken (+/- 10%) veranschlagt. Der Anteil des Kantons (Bestandteil des vorliegenden Beschlusses) beläuft sich auf brutto 27.3 Millionen Franken (inkl. 10% Risikozuschlag Kostengenauigkeit).

Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

Das Projekt zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern beinhaltet den Neubau des Tramabschnitts vom Zentrum Wabern nach Kleinwabern. Heute wendet das "Nünitram" im Zentrum Wabern. Mit der Verlängerung der Tramlinie bis nach Kleinwabern soll ein neuer, leistungsstarker ÖV-Knoten mit Umsteigemöglichkeit zwischen Tram, Bus und S-Bahn entstehen.

Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern ist im Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation als B-Massnahme enthalten. Die Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund über den Infrastrukturfonds soll nun im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sichergestellt werden. Die Gemeinde Köniz hat am 28. September 2014 dem Gemeindebeitrag ans Projekt zugestimmt. Die neue BLS-Haltestelle wurde beim Bund für eine Mitfinanzierung im Rahmen des STEP-AS30 angemeldet.

Die Kosten belaufen sich gemäss Vorprojekt und "Bauprojekt light" auf insgesamt 69.1 Millionen Franken (+/- 15%). Der Anteil des Kantons (Bestandteil des vorliegenden Beschlusses) beläuft sich auf brutto 38.9 Millionen Franken (inkl. 15% Risikozuschlag Kostengenauigkeit). Diese Angaben sind noch sehr unsicher, weil weder die Bundesmitfinanzierung sichergestellt ist, noch der definitive Kostenverteilungsschlüssel feststeht.

Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren

Die Strecke der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG (BLM) von Lauterbrunnen nach Mürren ist in zwei Sektionen aufgeteilt. Die erste Sektion verbindet mit einer Windenpendelbahn Lauterbrunnen und Grütschalp, die zweite Sektion führt mit der Adhäsionsbahn von Grütschalp via Winteregg nach Mürren. Im Jahr 2023 läuft die Frist zur Umsetzung des BehiG aus. Daher sieht sich die BLM gezwungen, ihre alte Triebfahrzeugflotte gegen moderne Niederflurfahrzeuge auszuwechseln. Gleichzeitig muss die Strecke saniert werden, da der Oberbau der Strecke das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat. Im Weiteren müssen die Stationen und der Bahnhof Mürren sowie die Werkstätte Grütschalp den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Der Kanton ist für die Finanzierung der Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren alleine zuständig. Da Mürren ebenfalls durch die Luftseilbahn der Schilthornbahn AG (LSMS) erschlossen wird, beteiligt sich der Bund nicht an den Kosten. Die infrastrukturseitigen Kosten zulasten des Kantons (Bestandteil des vorliegenden Beschlusses) belaufen sich auf brutto 35.8 Millionen Franken (inkl. 10% Risikozuschlag Kostengenauigkeit). Mit der Sanierung und Modernisierung der Strecke wird ein effizienterer Betrieb ermöglicht.

7.4 Beantragte Mittel für den Investitionsrahmenkredit 2018–2021

Massgebend für die Höhe des Rahmenkredits 2018–2021 sind die in diesem Zeitraum voraussichtlich einzugehenden Verpflichtungen. Die entsprechenden Zahlungen werden sich hingegen voraussichtlich bis mindestens ins Jahr 2027 erstrecken. Die jährlichen Beitragszahlungen sind im jeweiligen Budget und Finanzplan einzustellen.

Die voraussichtlichen Verpflichtungen für die Jahre 2018–2021 belaufen sich auf 291 Millionen Franken. Bei der Berechnung der Höhe des Rahmenkredits 2018–2021 mussten die folgenden Rahmenbedingungen berücksichtigt und eingehalten werden:

- Der Rahmenkredit basiert auf den im Voranschlag und Finanzplan bis 2020 eingestellten Mitteln. Bis 2020 reichen die aktuell budgetierten Mittel aus, um die Finanzierung der anstehenden Investitionsprojekte sicherstellen zu können. Ab 2021 sind die ÖV-Investitionsmittel im Budget deutlich zu erhöhen, um die anstehenden Investitionen finanzieren zu können.
- Die Zahlungen für bereits eingegangene Verpflichtungen sind sichergestellt.
- Alle noch ausstehenden Zahlungstranchen für bereits getätigte Verpflichtungen sind sichergestellt und umfassen alle
 - Projekte, die über den Rahmenkredit 2010–2013 finanziert werden,
 - Projekte, die über den laufenden Rahmenkredit 2014–2017 finanziert werden,
 - Projekte, die über Einzelkredite finanziert werden.

Da Grossprojekte mit langjährigen Bauzeiten anstehen, werden sich die Zahlungen aus den Rahmenkreditverpflichtungen 2014–2017 und 2018–2021 über einen deutlich längeren Zeitraum verteilen, als bei den vorangegangenen Rahmenkrediten.

7.5 Erläuterungen zur Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge

Während der Rahmenkredit 2014–2017 wegen überdurchschnittlich vieler grösserer Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen deutlich höher ausfiel als die früheren Rahmenkredite, wird der nächste Rahmenkredit nun infolge der weggefallenen direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur wesentlich entlastet (Abbildung 18). Mit dem Zugang Bubenberg (Bestandteil ZBB), dem ÖV-Knoten Ostermundigen, der Tramverlängerung nach Kleinwabern (Bestandteil TRB) sowie der Sanierung und Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren stehen vier Grossprojekte an.

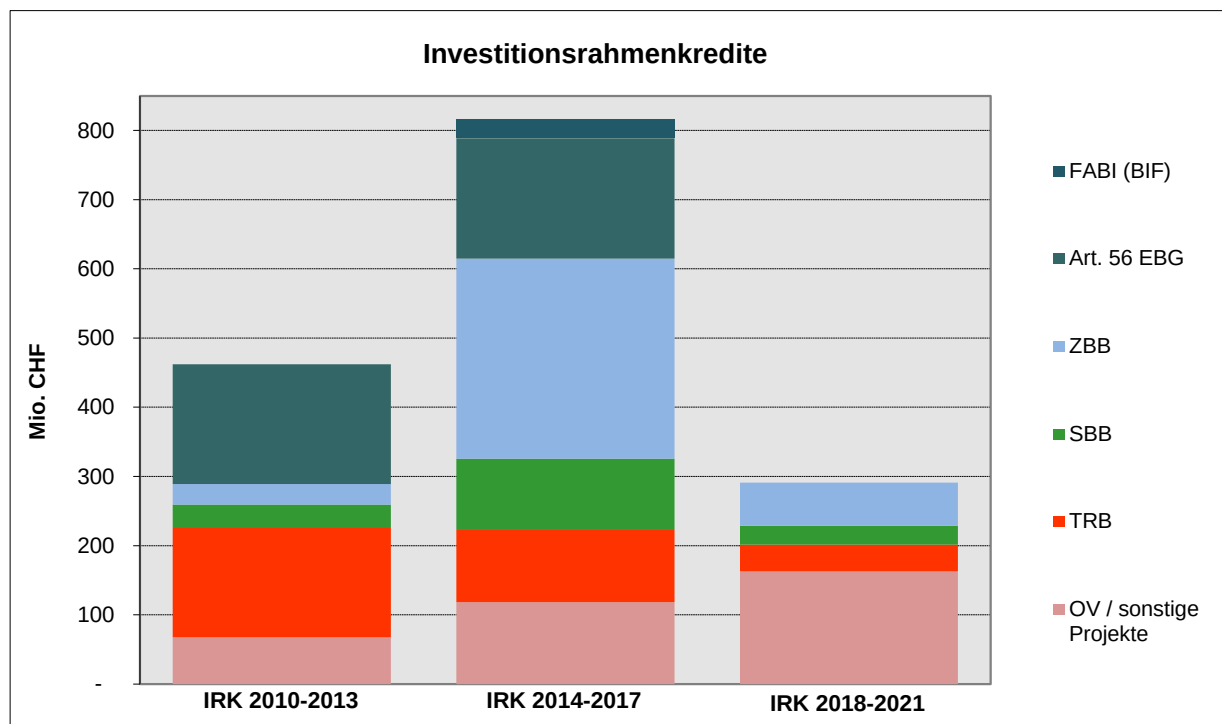


Abbildung 18: Kreditsummen der Rahmenkredite 2010–2013, 2014–2017 und 2018–2021

7.6 Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2018–2026

Die Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge 2018–2026 präsentiert sich wie folgt:

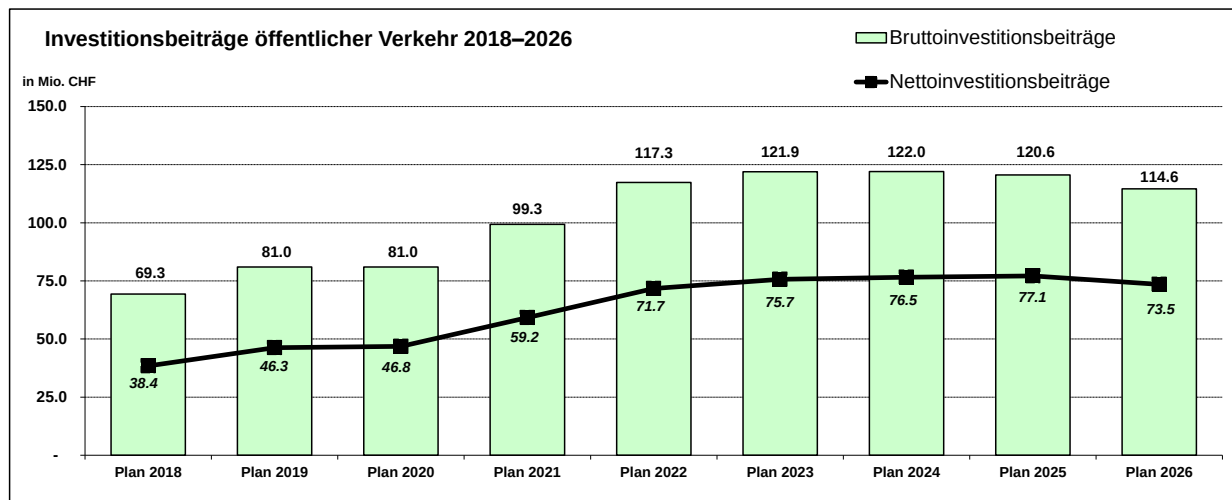


Abbildung 19: ÖV-Investitionsbeiträge 2018–2026

Bis Ende 2020 reichen die in der aktuellen Finanzplanung eingestellten Investitionsmittel aus, um die Finanzierung der anstehenden Projekte sicherzustellen. Es zeichnet sich allerdings ab, dass der Finanzbedarf mit der Inangriffnahme weiterer Projekte (Zugang Bubenberg, ÖV-Knoten Ostermundigen, Tramverlängerung nach Kleinwabern) ab 2021 deutlich ansteigen wird. Die notwendigen Mittel werden im Rahmen der nächsten Budgetprozesse im Finanzplan ab 2021 einzustellen sein. Abbildung 19 zeigt ab 2022 auch die Ausgaben für das geplante Projekt Tram Bern – Ostermundigen (TBO) auf. Die dafür erforderlichen Finanzmittel sind jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Rahmenkredits.

7.7 Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe

Es handelt sich um neue, einmalige Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

7.8 Massgebende Kreditsumme

Verpflichtungssumme Investitionsbeiträge 2018–2021	CHF	291'000'000.00
./ Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	97'000'000.00
Nettokosten und zu bewilligender Rahmenkredit	CHF	194'000'000.00

7.9 Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Rahmenkredits gemäss Art. 53 FLG. Ablösung mit Zahlungen, die, soweit die Finanzplanung 2018 bis 2020 betreffend, eingestellt sind.

Produktgruppe 09.13.9100 – Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination

Konten	Kostenträger	Jahr	Betrag (Kanton & Gemeinden)	
363200 / 363400 / 564000	910071	2018	CHF	16'700'000.00
	910071	2019	CHF	11'600'000.00
	910071	2020	CHF	23'700'000.00
	910071	2021	CHF	65'800'000.00
	910071	2022	CHF	66'600'000.00
	910071	2023	CHF	34'300'000.00
	910071	2024	CHF	30'400'000.00
	910071	2025	CHF	22'300'000.00
	910071	2026	CHF	13'000'000.00
	910071	2027	CHF	6'600'000.00
Total Kanton Bern			CHF	291'000'000.00

Die Gemeindebeiträge von CHF 97'000'000.-- werden über die Konten 463200 und 632000 vereinnahmt.

Die Kantonsbeiträge werden gemäss der derzeitigen Finanzierungspraxis bedingt rückzahlbar oder à fonds perdu geleistet. Bis Ende 2016 entsprachen die Nettoinvestitionsbeiträge dem Saldo der Investitionsrechnung. Mit der Einführung von HRM2 per 2017 werden die à fonds perdu Investitionsbeiträge neu in der Erfolgsrechnung (entspricht der früheren Laufenden Rechnung), Kontengruppe 363 abgebildet. Deshalb führt die neue Zuteilung der à-fonds-perdu Investitionsbeiträge mit HRM2 zu einer Entlastung in der Investitionsrechnung im Vergleich zu HRM1, wobei dies im Voranschlag 2017 und im Finanz- und Aufgabenplan 2018–2020 bereits berücksichtigt wurde.

Bei den durch den Bund mitfinanzierten Projekten wird die Beitragsart gestützt auf die jeweiligen Finanzierungsvereinbarungen durch den Bund festgelegt. Zum heutigen Zeitpunkt kann noch nicht abschliessend festgelegt werden, ob ein Beitrag bedingt rückzahlbar oder à fonds perdu geleistet wird.

7.10 Für die Verwendung zuständiges Organ, Auflagen

Wie in den früheren Rahmenkrediten wird der Regierungsrat als zuständiges Organ für die Mittelverwendung und den Vollzug dieses Beschlusses bestimmt (Art. 53 Abs. 2 Bst. a FLG). Er bewilligt die einzelnen Kantonsbeiträge in Form von Ausführungsbeschlüssen gemäss den verfügbaren Voranschlagskrediten. Innerhalb der Befugnisse gemäss Art. 152 und Art. 153 FLV sowie Art. 4 DelDV BVE können auch die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination einzelne Kantonsbeiträge mittels Ausführungsbeschlüssen bewilligen.

Der Regierungsrat entscheidet über eine allfällige Verlängerung der Laufzeit des Rahmenkredits gemäss Art. 53 Abs. 2 Bst. b FLG.

Über die Abwicklung der Hilfeleistungen ist jeweils eine Vereinbarung mit dem entsprechenden Beitragsempfänger abzuschliessen.

7.11 Folgekosten

Die Investitionstätigkeiten führen zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfs bei den Transportunternehmen. Auch wenn mit den Investitionen Einsparungen beim Betrieb und Unterhalt oder verbesserte Betriebsumläufe und Angebote realisiert werden können, lassen sich Abschreibungsmehraufwendungen nur in wenigen Fällen kompensieren. Entsprechende Abgeltungsleistungen werden Gegenstand der Leistungsvereinbarungen in der Sparte Infrastruktur sein und sind nicht im Voraus quantifizierbar.

Die vom Kanton Bern bedingt rückzahlbar geleisteten Investitionsbeiträge werden in der Kantonsbuchhaltung aktiviert und über einen vorgegebenen Zeitraum abgeschrieben. Im aktuellen Finanzplan sind diese Abschreibungen, die die Erfolgsrechnung belasten, bis 2020 berücksichtigt.

7.12 Nachhaltigkeitsbeurteilung

Gemäss RRB 1539 vom 12. September 2007 sind Geschäfte von strategischer, gesamtkantonomaler Bedeutung vor der Beschlussfassung einer Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) zu unterziehen. Eine Nachhaltigkeitsbeurteilung gibt Auskunft darüber, ob ein Vorhaben (bzw. eine Strategie, ein Konzept, eine Planung) zur nachhaltigen Entwicklung beiträgt. Sie zeigt die zu erwartenden positiven und negativen Wirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auf und macht mögliche Zielkonflikte sichtbar.

Nachhaltigkeitsbeurteilung des Rahmenkredits öffentlicher Verkehr

Die Ausrichtung von Investitionsbeiträgen für den öffentlichen Verkehr steht grundsätzlich immer im Zusammenhang mit dem gewünschten Angebot. Verkehrsleistungen im Regional- und Ortsverkehr können nur bestellt werden, wenn die gewünschten Angebote mit der zur Verfügung stehenden ÖV-Infrastruktur produziert werden können.

Somit kann bei der Nachhaltigkeitsbeurteilung des Rahmenkredits auf die Erkenntnisse aus der NHB verwiesen werden, die für den Angebotsbeschluss gelten.

NHB-Gesamtfazit zum öffentlichen Regional- und Ortsverkehr:

Die Angebotsbestellung durch den Kanton hat eine ausgesprochen positive Wirkung auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Umwelt und Gesellschaft und stellt eine Grundanforderung für den Kanton Bern als Wirtschaftsstandort dar. Dabei wirken sich allerdings die hohen Kosten auf die öffentlichen Finanzen und somit auf die Steuerbelastung aus. Insgesamt ist die Angebotsbestellung durch den Kanton jedoch für die nachhaltige Entwicklung in hohem Masse förderlich, wenn nicht unverzichtbar.

7.13 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die Beiträge der Gemeinden an die Investitionen des öffentlichen Verkehrs sind in Art. 12 ÖVG und Art. 29 FILAG geregelt. Gestützt auf diese Regelung beträgt der Anteil der bernischen Gemeinden an die Investitionen des öffentlichen Verkehrs 97 Millionen Franken (ein Drittel von 291 Millionen Franken).

7.14 Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft

Der Anteil des Kantons Bern (inkl. Gemeindedrittel) am Gesamtbetrag der Investitionsbeiträge beläuft sich im Durchschnitt auf rund 79%. Der Rest wird durch den Bund (Infrastrukturfonds) und bei Grossprojekten teilweise auch durch die Standortgemeinden beigesteuert. Mit dem Rahmenkredit von insgesamt 291 Millionen Franken wird somit ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 365 Millionen Franken ausgelöst. Die Wertschöpfung erfolgt in grossem Umfang in der Schweiz. Der Nettoanteil des Kantons Bern beläuft sich dabei auf 194 Millionen Franken resp. 53% vom Gesamtinvestitionsvolumen.

8 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beilage 1 – Abkürzungsverzeichnis
- Beilage 2 – Im Kanton Bern tätige grössere Infrastrukturbetreiberinnen
- Beilage 3 – Übersicht eingegangener Kreditverpflichtungen im Investitionsrahmenkredit 2014–2017
- Beilage 4 – Entwicklung der Infrastruktur nach Investitionsbereichen
- Beschlussentwurf

Beilage 1

Abkürzungsverzeichnis

AGB	Angebotsbeschluss
AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
AS25	STEP Ausbauschnitt 2025
AS30	STEP Ausbauschnitt 2030
ASM	Aare Seeland mobile AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BB	Betriebsbereitschaft
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (SR 151.3)
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BS	Betriebssicherheit
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
CJ	Chemins de fer du Jura
DLQ	Dienstleistungsqualität
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV-Fonds	Fonds des Bundes für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des ÖV
FV	Fernverkehr
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
HRM2	Harmonisiertes Rechnungslegungsmodell 2
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IRK	Investitionsrahmenkredit
ISB	Infrastrukturbetreiber
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
KÖV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs

LBT	Lötschberg-Basistunnel
LV	Leistungsvereinbarung
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	motorisierten Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alptransversale
NHB	Nachhaltigkeitsbeurteilung
NK	Nachfragegerechte Kapazität
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn AG
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken AG
TRB	Tram Region Bern
TU	Transportunternehmung
UV	Umsetzungsvereinbarungen
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34)
ZB	Zentralbahn AG
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

Beilage 2

Im Kanton Bern tätige grössere Infrastrukturbetreiberinnen (Datenstand Ende 2015)

ASM – Aare Seeland mobil AG



Die Aare Seeland mobil AG (ASM) ist 1999 aus der Fusion der Regionalverkehr Oberaargau (RVO), der Solothurn-Niederbipp-Bahn (SNB), der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn (BTI) und der Oberaargauischen Automobilkurse AG (OAK) hervorgegangen. Im Jahr 2003 stiess zudem die Standseilbahn Ligerz-Tessenberg (LTB) zur ASM.

Die ASM ist in den Segmenten Regionalverkehr, Transport und Tourismus in den Regionen Oberaargau, Solothurn und Seeland tätig. Das Schmalspurschienennetz umfasst die Strecken Langenthal – Solothurn, Langenthal – St. Urban sowie die Linie Biel – Ins. Weiter wurde per Dezember 2012 die Verlängerung von Niederbipp nach Oensingen in Betrieb genommen. Mit diesem neuen Streckenabschnitt wird zudem die neue Haltestelle Niederbipp Industrie bedient.

Die ASM befördert mit Bahn und Bus jährlich rund 6 Millionen Passagiere. Sie ist Arbeitgeberin für 260 Angestellte und erzielt einen Betriebsertrag von rund 60 Millionen Franken pro Jahr.

BERNMOBIL – Städtische Verkehrsbetriebe Bern



Seit 1998 sind die Städtischen Verkehrsbetriebe Bern (SVB) eine öffentlich-rechtliche Anstalt, die vollständig im Eigentum der Stadt Bern ist. Mit der Neugestaltung des Erscheinungsbildes im Jahre 2001 erhielt das Unternehmen den neuen Namen BERNMOBIL. Im Jahr transportiert BERNMOBIL über 100 Millionen Fahrgäste, die insgesamt rund 218 Millionen Kilometer zurücklegen. Der Mitarbeiterbestand liegt bei rund 890 Personen.

Aktuell betreibt BERNMOBIL ein Tramnetz von rund 48 Kilometern. Die Trolleybusfahrleitung misst eine Länge von rund 26 Kilometern. Mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West im Dezember 2010 und der Eröffnung des neuen Tramdepots Bolligenstrasse im September 2011 konnte BERNMOBIL zwei Grossprojekte in Betrieb nehmen. Mit der Verlängerung der Linie 9 vom Guisanplatz zur S-Bahn Station Wankdorf konnte im Dezember 2012 ein weiteres zukunftsweisendes Grossprojekt abgeschlossen werden. Die beiden Agglomerationsprojekte "Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz" und "Sanierung Gleisanlagen Breitenrain" befinden sich derzeit in Bau.

BLS – BLS Netz AG



Mit der Fusion der BLS Lötschbergbahn AG und der Regionalverkehr Mittelland AG zur BLS AG im Juni 2006 wurde im Kanton Bern eine Bündelung der Kräfte im Normalspurbereich vorgenommen. Zudem wurde anfangs 2009 die Ausgründung der BLS-Infrastruktur zur BLS Netz AG und deren Fusion mit der BLS AlpTransit AG vollzogen. Der Zweck der BLS Netz AG ist der Betrieb, der Unterhalt und der Bau der Eisenbahninfrastruktur der BLS-Gruppe. Dazu gehört insbesondere auch die Betriebsführung der gesamten Lötschbergachse von Gümligen bis Domodossola. Die Geschäftsführung der BLS Netz AG wird durch die BLS AG wahrgenommen. Die BLS AG stellt das dafür notwendige Personal für Infrastrukturaufgaben zur Verfügung. Die BLS Netz AG ist eine Tochtergesellschaft der BLS AG. Die Aktien der BLS Netz AG befinden sich zu 50.1 Prozent im Besitz des Bundes, zu 33.4 Prozent im Besitz der BLS AG und zu 16.5 Prozent im Besitz des Kantons Bern.

Die BLS Netz AG betreibt und unterhält ein 420 Kilometer langes Streckennetz und damit das zweitgrösste normalspurige Eisenbahnnetz in der Schweiz. Der Wiederbeschaffungswert der Infrastrukturanlagen beträgt etwa 8,7 Milliarden Franken. Im Besitz der BLS Netz AG befinden sich 119 Bahnhöfe, 57 Tunnel, 726 Brücken, 985 Weichen, 724 Kilometer Fahrleitungen, 95 Stellwerke, 1'000 Kilometer Glasfaserkabel, 52 Triebfahrzeuge und 378 Gebäude. Die entsprechenden Aufwendungen und Investitionsausgaben deckt sie durch die Erlöse aus der Benutzung der Infrastruktur (Trassenpreis) sowie den Abgeltungen und Darlehen des Bundes.

Jungfraubahnen Holding AG

- **BOB – Berner Oberland-Bahnen AG**
- **WAB – Wengernalpbahn AG**
- **BLM – Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren**



Die Jungfraubahn Holding AG umfasst diverse Tochtergesellschaften. Die Haupttätigkeit der Gruppe ist der Betrieb von Ausflugsbahnen und Wintersportanlagen in der "Eiger, Mönch & Jungfrau Region" sowie die Vermarktung der Reise zum Jungfrauoch. Mit der Berner Oberland-Bahnen AG, der Wengernalpbahn AG und der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) erschliesst sie mehrere Orte mit dem öffentlichen Verkehr.

Die BOB betreiben die Bahnlinien von Interlaken Ost nach Lauterbrunnen und Grindelwald und erschliessen somit die Lüscherntäler mit dem öffentlichen Verkehr. Als Zubringer für verschiedene Bergbahnen der Jungfrauregion trägt die BOB massgeblich zur Entlastung des Strassennetzes bei.

Die WAB verbindet die Ortschaften Lauterbrunnen und Grindelwald mit der Kleinen Scheidegg. Sie ist die längste durchgehende Zahnradbahn der Welt. Dabei ist nur der erste Streckenabschnitt zwischen Lauterbrunnen und Wengen, auf dem auch die Güterversorgung des autofreien Wengens abgewickelt wird, abgeltungsberechtigt.

Die BLM verbindet Lauterbrunnen mit Mürren. Eine Luftseilbahn fährt von Lauterbrunnen zur Bergstation Grütschalp. Dort steigen die Fahrgäste auf eine Schmalspurbahn um und können bis nach Mürren fahren. Im Gegensatz zur BOB und WAB erhält die BLM vom Bund keine gesonderten Abgeltungen und Darlehen für die Sparte Infrastruktur. Die Finanzierung erfolgt daher ausschliesslich durch den Kanton Bern.

CJ – Chemins de fer du Jura



Die CJ ist für die Erschliessung des Berner Juras mit dem öffentlichen Verkehr von massgebender Bedeutung und beschäftigt rund 164 Personen. Die CJ betreibt ein meterspuriges Schienennetz von 74,3 Kilometern Länge, eine Normalspurstrecke von 10,9 Kilometern und mehrere Autobuslinien. Von der Beförderung von Pendlern, Schülern und Touristen bis hin zum Transport von Holz, Milch und Abfall bieten die CJ die unterschiedlichsten Transportlösungen. Die CJ befördert jährlich rund 1.7 Millionen Passagiere und 130'000 Tonnen Güter.

MOB – Montreux - Berner Oberland-Bahn AG



Die MOB verbindet das Berner Oberland mit Montreux. Nebst der öffentlichen Grunderschliessung ist die Bahn von grosser touristischer Bedeutung. Sie betreibt die meterspurigen Bahnstrecken Montreux – Zweisimmen (62.4 Kilometer) und Zweisimmen – Lenk (12.9 Kilometer) mit insgesamt 19 Tunnel, 2 Galerien sowie 103 Brücken und Aquädukten. Die MOB befördert jährlich rund 3 Millionen Passagiere und beschäftigt zirka 350 Mitarbeiter.

Mit der Bezeichnung GoldenPass vermarkten die beiden Bahnunternehmen MOB und MVR (Transports Montreux-Vevey Riviera AG) ihre Produkte und Dienstleistungen gemeinsam unter einem einheitlichen Logo.

RBS – Regionalverkehr Bern - Solothurn AG



Der RBS übernimmt im Agglomerationsverkehr von Bern als Betreiber der schmalspurigen S-Bahn-Linien eine zentrale Rolle. Pro Tag fahren über 500 Züge in den RBS-Bahnhof Bern ein und aus. Den ursprünglich für rund 16'000 Fahrgäste gebauten RBS-Bahnhof in Bern passieren heute regelmässig über 60'000 Personen pro Tag. Mit täglich rund 80'000 Fahrgästen zählt der RBS zu den am stärksten frequentierten Privatbahnen der Schweiz.

Der RBS betreibt ein meterspuriges Bahnnetz mit einer Länge von 53,9 Kilometern und ist für den Unterhalt und die Instandhaltung von insgesamt 30 Bahnhöfen zuständig. Er beschäftigt rund 420 Mitarbeitende und verzeichnet einen Gesamtertrag (Bahn und Bus) von über 100 Millionen Franken. Der RBS befördert jährlich über 26 Millionen Passagiere.

Der Kanton Bern ist mit 35 Prozent Aktienanteil der grösste Aktionär des RBS und hält zusammen mit dem Bund (31 Prozent Aktienanteil) die Mehrheit am Aktienkapital.

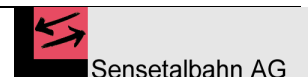
SBB – Schweizerische Bundesbahnen AG



Die SBB ist für den Kanton ein wichtiger Ansprechpartner im Bereich der Schieneninfrastruktur. Diverse Linien der S-Bahn Bern verkehren auf der Infrastruktur der SBB. Im Rahmen der S-Bahn Planung wird der Ausbau des Netzes und der Stationen koordiniert. Die Lösung der Kapazitätsengpässe im Raum Bahnhof Bern und im Aaretal erfolgt in enger Zusammenarbeit mit der Infrastrukturbesitzerin SBB. Die SBB besitzt ein Streckennetz von insgesamt 3'030 Kilometern mit 747 Bahnhöfen.

Die SBB befördert rund 442 Millionen Passagiere pro Jahr. Allein den SBB-Bahnhof in Bern passieren täglich über 200'000 Personen. Bei einem Betriebsertrag von 8,8 Milliarden Franken beschäftigt sie rund 33'000 Mitarbeitende.

STB – Sensetalbahn AG



Die Bahninfrastruktur zwischen Flamatt und Laupen befindet sich im Eigentum der STB, deren Aktien sich jedoch mehrheitlich im Besitz der SBB befinden. Die Infrastruktur-Betriebsführung erfolgt durch die SBB. Die entsprechenden Aufwendungen und Investitionsausgaben deckt sie durch die Erlöse aus der Benutzung der Infrastruktur (Trassenpreis) und den Abgeltungen und Darlehen des Bundes.

TPF – Freiburgische Verkehrsbetriebe Infrastruktur AG



Die Freiburgischen Verkehrsbetriebe sind der Hauptakteur auf dem Verkehrsmarkt im Kanton Freiburg und beschäftigen rund 850 Mitarbeiter. Sie sind im Jahr 2000 aus der Fusion der GFM und der Verkehrsbetriebe Freiburg hervorgegangen und bilden seit 2015 eine Holding-Gesellschaft. Unter dem Dach der Muttergesellschaft Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding AG (TPF), der die Generaldirektion und die zentralen Services angehören, versammeln sich folgende drei Gesellschaften: Freiburgische Verkehrsbetriebe Infrastruktur AG (TPF INFRA), Freiburgische Verkehrsbetriebe Verkehr AG (TPF TRAFIC), Freiburgische Verkehrsbetriebe Immobilien AG (TPF IMMO). Die TPF INFRA befindet sich zu 66.5 Prozent im Eigentum des Bundes und betreibt die Infrastruktur der normalspurigen Bahnstrecke Freiburg – Murten –

Ins. Die Aufwendungen und Investitionsausgaben für diese Strecke deckt sie durch die Erlöse aus der Benutzung der Infrastruktur (Trassenpreis) und den Abgeltungen und Darlehen des Bundes.

ZB – Zentralbahn AG

Die Zentralbahn ist ein junges Unternehmen, schaut aber auf eine lange und bewegende Bahnzeit zurück: Die SBB Brünigbahn und die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn (LSE) haben per 1. Januar 2005 fusioniert. Die Mehrheit der Aktien (66 Prozent) ist im Besitz der SBB. Die Anzahl Beschäftigte beläuft sich auf rund 350 Personen. Sie befördert jährlich über 9,7 Millionen Fahrgäste.

Die Zentralbahn betreibt ein 97.8 Kilometer langes Streckennetz zwischen Luzern und Engelberg sowie über den Brünig nach Meiringen bis Interlaken. Die Schmalspurbahn deckt einen grossen Teil des Regionalverkehrs in der Zentralschweiz ab und hat für den Tourismus als Zubringerbahn eine hohe Bedeutung.

Beilage 3

Übersicht eingegangener Kreditverpflichtungen im Investitionsrahmenkredit 2014–2017
(Stand 31. Dezember 2016)

Investitionsrahmenkredit 2014–2017 Übersicht über die eingegangenen Kreditverpflichtungen	Projekt-Nr.	Kredit-beschluss	Investitions-summe Gesamtprojekt	ÖV-Anteil Kanton Bern brutto	ÖV-Anteil Kanton Bern netto
Bernmobil - Kurvensanierungen Fischermätteli	2014_01	RRB 0311 05.03.14	3'375'600	3'375'600	2'250'400
Bernmobil -Gleis- und Weichenersatz Burgernziel	2014_02	RRB 0435 02.04.14	1'515'000	1'515'000	1'010'000
MOB - Div. Infrastrukturprojekte Montreux-Zweisimmen 2014/15	2014_03	RRB 0437 02.04.14	40'684'000	5'913'000	3'942'000
WAB - Div. Infrastrukturprojekte 2014/15	2014_04	RRB 0436 02.04.14	9'191'000	3'952'200	2'634'800
STB - Div. Infrastrukturprojekte 2014/15	2014_05	RRB 0557 30.04.14	2'750'000	375'000	250'000
RBS - Div. Infrastrukturprojekte WUZ und Tram 2014/15	2014_06	RRB 0555 30.04.14	11'521'400	4'954'200	3'302'800
RBS - Div. Infrastrukturprojekte BESO 2014/15	2014_07	RRB 0556 30.04.14	28'370'000	9'130'200	6'086'800
BLS Netz AG - Div. Infrastrukturprojekte SEZ 2014/15	2014_08	RRB 0554 30.04.14	6'500'000	2'795'100	1'863'400
BLS Netz AG - Div. Infrastrukturprojekte EBT1 2014/15	2014_09	RRB 0648 14.05.14	9'800'000	2'895'300	1'930'200
ASM - Div. Infrastrukturprojekte Linie W 2014/15	2014_10	RRB 0730 04.06.14	7'720'000	1'992'000	1'328'000
ASM - Div. Infrastrukturprojekte Linie T 2014/15	2014_11	RRB 0731 04.06.14	6'420'000	2'760'600	1'840'400
ASM - Div. Infrastrukturprojekte Linien A & R 2014/15	2014_12	RRB 0732 04.06.14	6'860'200	2'949'900	1'966'600
Stadt Bern - Vorprojekt "Zweite Tramachse"	2014_13	RRB 0754 11.06.14	4'158'000	2'910'600	1'940'400
BLS Netz AG - Div. Infrastrukturprojekte EBT2 2014/15	2014_14	RRB 0755 11.06.14	37'186'000	15'990'000	10'660'000
ETB - Div. Infrastrukturprojekte 2014/15	2014_15	AB 16.06.14	670'000	134'000	89'300
BLS Netz AG - Div. Infrastrukturprojekte SMB 2014/15	2014_16	RRB 0949 13.08.14	5'706'600	930'000	620'000
MOB - Div. Infrastrukturprojekte ZL 2014/15	2014_17	RRB 0950 13.08.14	4'360'500	1'875'000	1'250'000
Bernmobil - Ersatz und Automatisierung Weichen Depot Eigerplatz	2015_01	RRB 0051 21.01.15	5'412'000	5'412'000	3'608'000
Diverse TU - Massnahmen zur Umsetzung BehiG	2015_02	RRB 0052 21.01.15	5'717'000	849'000	566'000
BLS Netz AG - Umspuranlage Bahnhof Zweisimmen	2015_03	RRB 0145 11.02.15	7'500'000	1'212'600	808'400
TPF - Div. Infrastrukturprojekte 2015	2015_04	AB 10.02.15	8'779'000	567'000	378'000
Gmd. Interlaken - Beitrag Umsteigeanlage Bahnhofplatz Interlaken West	2015_05	AB 16.02.15	2'123'500	261'000	174'000
BLS Netz AG - Div. Infrastrukturprojekte GBS 2015	2015_06	AB 16.02.15	1'000'000	430'000	286'700
CJ - Div. Infrastrukturprojekte 2015	2015_07	AB 16.02.15	3'318'000	48'000	32'000
SBB - Div. Massnahmen in Burgdorf	2015_08	AB 04.05.15	64'800	64'800	43'200
Bernmobil - Gleis- und Weichenersatz Friedheim / Haltestelle Schöneegg	2015_09	RRB 0746 17.06.15	1'375'000	1'375'000	916'700
Gmd. Münsingen - Rußsäule Badi Münsingen	2015_10	AB 12.06.15	7'800	7'800	5'200
SBB - Vorarbeiten Ausführungsphase ZBB	2015_11	RRB 1200 14.10.15	5'295'000	5'295'000	3'530'000
SBB - Entflechtung Wylerfeld	2015_12	RRB 1251 28.10.15	288'979'440	84'810'000	56'540'000
BOB - Mehrkosten Buechitunnel	2015_13	RRB 1253 28.10.15	3'700'000	849'300	566'200
Bernmobil - Neugestaltung und Sanierung Eigerplatz	2015_14	RRB 1379 18.11.15	46'980'000	16'944'000	11'296'000
MIB, BLS und ASM - Div. BehiG-Massnahmen	2015_15	AB 19.10.15	1'187'000	435'000	290'000
Stadt Biel - ÖV-Erschliessung Stadien	2015_16	RRB 1355 11.11.15	1'492'000	800'000	533'300
TPF - Div. zusätzliche Infrastrukturprojekte 2015/16	2015_17	AB 02.11.15	8'827'000	21'000	14'000
Bernmobil - Beitrag an alternative Antriebstechnologien	2015_18	AB 07.12.15	1'101'975	525'000	350'000
Grimseibahn - Projekt Grimsel-Tunnel	2015_19	RRB 0080 27.01.16	6'000'000	900'000	600'000
Bernmobil - Gleisersatz Wendeschlaufe Weissenbühl	2016_01	RRB 0197 24.02.16	3'198'000	3'198'000	2'132'000
TBA - Bushaltestelle Griesbach (Infrastrukturanpassung infolge Betriebsumstellung Bahn / Bus)	2016_02	RRB 0369 23.03.16	870'000	227'000	151'300
BLS Netz AG - Machbarkeitsstudie Variante Tieferlegung beim Projekt Umbau Bahnhof Leissigen	2016_03	AB 15.02.16	324'000	108'000	72'000
TBA - ÖV-Busbevorzugung Schwendistutz Niederwangen	2016_04	AB 31.03.16	210'000	210'000	140'000
Bernmobil - Sanierung Gleisanlagen Breitenrain/Bern	2016_05	RRB 0549 11.05.16	94'608'000	27'717'000	18'478'000
SBB - Überprüfung und Anpassung des Bau- und Auflageprojektes "Bern Publikumsanlagen SBB"	2016_06	RRB 0790 29.06.16	7'344'000	7'344'000	4'896'000
Bernmobil - Planungsarbeiten Tram Bern – Ostermundigen (TBO)	2016_07	RRB 1428 21.12.16	2'003'000	1'461'000	974'000
TOTAL			694'204'815	225'519'200	150'346'100

Beilage 4

Entwicklung der Infrastruktur nach Investitionsbereichen

Aufgrund des unterschiedlichen Planungsfortschritts können die Kosten für die einzelnen, über den IRK 2018–2021 finanzierten Projekte nicht genau beziffert werden. Für die einzelnen Investitionsbereiche kann aber von folgendem Mitteleinsatz ausgegangen werden:

Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden Infrastruktur:

BS: Gewährleistung Betriebssicherheit ca. 10%

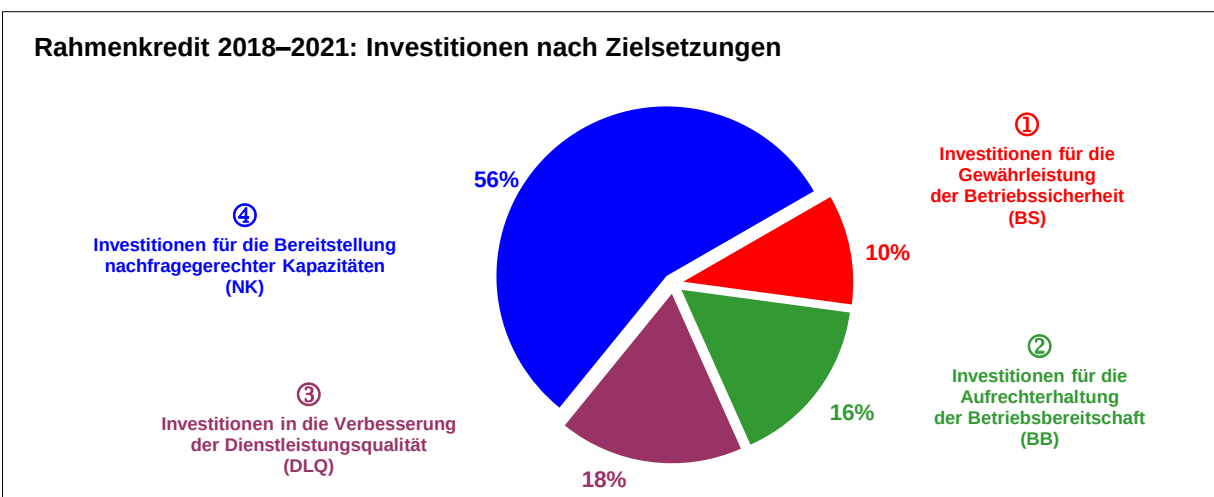
BB: Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft ca. 16%

DLQ: Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität ca. 18%

Infrastrukturausbauten und Erweiterungen:

NK: Bereitstellung von nachfragegerechten Kapazitäten ca. 56%

Die meisten Investitionsprojekte beinhalten Bausteine, die verschiedene Bereiche betreffen. Gerade bei Bahnstationsprojekten sind es oft sicherheitstechnische, betriebliche und kundenseitige Massnahmen, die gleichzeitig umgesetzt werden.



Rund 44% der Investitionsbeiträge werden voraussichtlich zur Instandhaltung und Erneuerung der heute bestehenden Infrastruktur eingesetzt, die zur Aufrechterhaltung des heutigen Angebots notwendig ist. Mit den restlichen Mitteln werden primär kapazitäts- und betriebsbedingte Erweiterungen der Verkehrsinfrastruktur vorgenommen.

Für jeden Investitionsbereich werden exemplarisch einzelne Projekte vorgestellt. Anhand der Projektbeschreibungen wird der Bezug zu den Investitionsbereichen und den kantonalen Investitionsgrundsätzen geschaffen.

A) Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden Infrastruktur

Projekt	TU	BS	BB	DLQ	NK	Anmerkungen / Bedarfsbegründungen
Fahrleitungserneuerungen sowie Gleissanierungen	BERN MOBIL	X	XX	-	-	Im Zeitraum 2018–2021 sind auf dem Tramnetz von Bernmobil verschiedene altersbedingte Gleissanierungen und Fahrleitungserneuerungen vorgesehen. Grössere Massnahmen sind auf dem Ast Casinoplatz – Helvetiaplatz – Burgernziel – Egghölzli (inkl. Kirchenfeldbrücke) geplant.

Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren	BLM	X	XX	X	-	Im Jahr 2023 läuft die Frist zur Umsetzung des BehiG aus. Daher sieht sich die BLM gezwungen, ihre Triebfahrzeugflotte gegen moderne Niederflurfahrzeuge auszuwechseln. Gleichzeitig muss die Strecke Grütschalp via Winteregg nach Mürren saniert und angepasst werden. Der Oberbau hat das Ende seiner Lebensdauer erreicht. Im Weiteren müssen die Perronanlagen der Bahnhöfe sowie die Werkstätte Grütschalp den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die Umsetzung erfolgt 2022.
Perronanlagen auf dem Tramnetz der Stadt Bern	BERN MOBIL	X	X	XX	-	Auf dem Tramnetz von BERNMOBIL entsprechen die Perronanlagen teilweise nicht mehr den heutigen Kundenanforderungen. Im Rahmen von Perron- und Gleissanierungen werden die Verhältnisse laufend verbessert und den Anforderungen des BehiG angepasst.
Massnahmen zur Verbesserung von Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und von Zugängen zur Bahn	Diverse	X	X	XX	-	Für die Verbesserung von Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zur Verbesserung des Zugangs zur Bahn (z.B. für Erschliessungswege und -strassen) kann der Kanton Investitionsbeiträge leisten. Im Zeitraum 2018–2021 sind in Aarberg, Burgdorf, Langenthal, Meiringen und Laupen grössere Massnahmen geplant.
ÖV-Knoten Ostermundigen	SBB	X	X	XX	X	Die Umsteigewege beim Bahnhof Ostermundigen sind umständlich, lang und unübersichtlich. Die Zu- und Abgänge zu den Perrons entsprechen weder den heutigen Kundenerwartungen noch den Anforderungen des BehiG. Der Bahnhof soll zu einem ÖV-Knoten umgebaut werden, der auf die Bus- und später Tramlinien abgestimmt ist.

B) Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

Projekt	TU	BS	BB	DLQ	NK	Anmerkungen / Bedarfsbegründungen
Bahnhof Bern: Zugang Bubenbergrain	SBB	-	-	X	XX	Mit dem neuen Zugang beim heutigen Bubenbergrainzentrum wird der Bahnhof Bern zwei gleichwertige Hauptzugänge haben, ausgerichtet auf den Bahnhofplatz und auf den Hirschengraben. Der Zugang Bubenbergrain wird für eine bessere Verteilung der Passagierströme im Bahnhof sorgen. Zudem wird er durch die neuen Umsteigewege zu den Tram- und Bushaltestellen am Hirschengra-

						ben den Bahnhofplatz entlasten.
Verlängerung Tramlinie 9 bis Kleinwabern	BERN MOBIL	-	-	-	XX	Das Projekt zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern beinhaltet den Neubau des Tramabschnitts vom Zentrum Wabern nach Kleinwabern. Mit der Verlängerung der Tramlinie soll ein neuer, leistungsstarker ÖV-Knoten entstehen. Die BLS baut eine neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern, so dass Tram, Bus, Postauto und S-Bahn optimal verknüpft werden.
Trolleybuserschliessung Warmbächliweg	BERN MOBIL	-	-	-	XX	Auf dem Gelände der ehemaligen KVA in Bern entsteht eine neue Überbauung mit rund 600 zusätzlichen Einwohnern und 120 Arbeitsplätzen. Zur Erschliessung des neuen Wohngebietes wird die Buslinie 11 von BERNMOBIL von der heutigen Endhaltestelle Holligen beim Anna-Seiler-Haus an den Warmbächliweg verlängert (knapp 400 m).
Biel, Busverbindung Bözingenfeld	Stadt Biel	-	-	-	XX	Mit einer direkten Busverbindung zwischen den Stadien und der Haltestelle Biel/Bienne Bözingenfeld kann die Erschliessungswirkung der Haltestelle auf das Gebiet der Stadien erweitert und die Reisezeit der Busverbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld verkürzt werden. Diese Massnahme ist Bestandteil des Agglomerationsprogrammes Biel und wird vom Bund mit 40% mitfinanziert.