

Parlamentarischer Vorstoss. Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Gemeinsame Antwort zu M 112-2016, M 129-2016 und M 182-2016

Vorstoss-Nr.: 112-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.570

Eingereicht am: 01.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Studer (Niederscherli, SVP) (Sprecher/in)
Haudenschild (Spiegel, Grüne)
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)

Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**



Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern aus dem Jahr 2008, insbesondere das Teilprojekt ZMB Bern Süd, an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids in der Gemeinde Köniz von 2014 gegen eine Tramlösung auf der Linie 10 sind im Rahmen einer Aktualisierung der ZMB insbesondere auch Verkehrslösungen ohne Tramlinie auf dem südlichen Ast der Linie 10 zu prüfen. Die Arbeiten sind mit der strategischen Entwicklungsplanung (STEP) des Bundes abzustimmen.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse der aktualisierten ZMB Bern Bericht zu erstatten.

Begründung:

Im Herbst 2014 hat die Könizer Stimmbevölkerung dem Vorhaben, die Linie 10 zwischen Eigerplatz und Köniz/Schliern von Bus- auf Trambetrieb umzustellen, eine klare Absage erteilt. Die Schaffung zusätzlicher ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Süd/Köniz ist aber dringender denn je. Dies belegen die Zahlen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Raum Köniz, welche die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Mitwirkungsbericht vom Februar 2016 zum Ange-

botskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 veröffentlicht hat. Die RKBM rechnet gemäss aktuellen Planungen auf dem Ast Köniz bis ins Jahr 2020 mit rund 1000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Als Folge davon erwartet die RKBM auf der Linie 10 bis 2021 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 25 Prozent in den Hauptverkehrszeiten. Damit verschärfen sich die Kapazitätsengpässe und die betrieblichen Probleme durch überlastete Kurse massiv. Die RKBM kommt zum Schluss, dass vor allem auf dem Ast Köniz der Linie 10 Massnahmen dringend nötig sind und zusätzliche Systemkapazitäten oder signifikante Entlastungen für die Linie 10 notwendig sind. Denn auch nach 2020 wird die Nachfrage auf dem Könizer Ast zunehmen, namentlich wegen der neuen Bundesarbeitsplätze im Liebefeld.

Im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei kann es sich aber lediglich um eine Übergangsmassnahme handeln. Nach wie vor ist eine Lösung gesucht, die im Raum Bern Süd/Köniz mittel- und langfristig markant mehr ÖV-Kapazitäten schafft.

Nach Ansicht der Motionäre muss als Basis für eine solche Lösung die ZMB Bern, insbesondere das Teilprojekt Bern Süd, aktualisiert werden. Da sich in den letzten Jahren verschiedene Rahmenbedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbürger zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Tramlinie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhaltete und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungsrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

Vorstoss-Nr.: 129-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☒
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.623

Eingereicht am: 07.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in)

Stähli (Gasel, BDP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**

ÖV-Kapazitätsproblem im Raum Bern-Süd-Köniz mittelfristig lösen

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen,

1. der in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und lokal betroffenen Interessensgruppen kostengünstige und mittelfristig realisierbare Alternativen und Varianten zum Projekt Tram Region Bern ergebnisoffen prüft und bewertet
2. der insbesondere für die Bernmobil-Linie 10 Lösungen mit Grossbussen und Zusatzbussen zu Spitzenzeiten prüft

Begründung:

Die Nachfrage auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen hat während der Hauptverkehrszeiten die Kapazität eines Gelenkbusbetriebs im 3-Minuten-Takt erreicht. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen wird sich die bereits kritische Situation weiter verschärfen. Das Projekt Tram Region Bern (TRB), das zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Linie 10 geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt und in Ostermundigen erst im zweiten Anlauf und in abgewandelter Form knapp angenommen. Die dafür reservierten Kantonsbeiträge sind inzwischen verfallen. Der Grosse Rat wird daher für ein künftiges Projekt neue Kredite sprechen müssen. Es stellt sich die Frage, welches aus Sicht des Kantons eine angemessene Lösung des Kapazitätsproblems ist.

Hauptkritikpunkte am Projekt TRB waren u. a. die hohen Infrastrukturkosten, eine ungenügende Prüfung kostengünstiger, stadtverträglicher Alternativen, beispielsweise mittels Grossbussen, die Beeinträchtigung der Velosicherheit durch die Geleise, ungenügende Platzverhältnisse für eigene Tramtrassen, Tramstau in der Innenstadt, Auslagerung von Kosten auf andere Projekte, un-

genügende Kapazität ohne zweite Tramachse durch die Innenstadt und das Roden erhaltenswerter Alleen. Die Argumente, die für diese Kritikpunkte sprachen, bestehen grundsätzlich nach wie vor.

Vor weitergehenden Planungsschritten soll daher auf Kantonsebene geklärt werden, welche Variante das Kapazitätsproblem aus heutiger Sicht mittelfristig am sinnvollsten löst und lokal, regional und kantonal mehrheitsfähig ist. Dazu ist das Variantenspektrum nochmals zu öffnen, und die drei bis vier erfolgversprechendsten Lösungen sind in einer umfassenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse zu bewerten und vergleichend zu beurteilen. Bewertungskriterien sollen u. a. die vollständigen Infrastrukturkosten, die Stadtverträglichkeit, die Kapazitäten, die Qualität des Fahrplanangebots und die entsprechenden Betriebskosten sowie die Verkehrssicherheit sein. Die Studie sollte bis 2017 erstellt werden, damit die beste Lösung auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umgesetzt werden kann. Die geforderte Partizipation bietet beste Gewähr, dass eine breit abgestützte Lösung gefunden werden kann.

Damit die gesuchte Bestvariante später auch umgesetzt werden kann, soll der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten und in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sicherstellen, dass sämtliche beim Bund nach wie vor für das Projekt Tram Region Bern bzw. für eine allenfalls wesentlich geänderte Massnahme mit vergleichbarer Wirkung reservierten Mittel reserviert bleiben.

Vorstoss-Nr.:	182-2016
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	☒
Geschäftsnummer:	2016.RRGR.883
Eingereicht am:	12.09.2016
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in) Aebersold (Bern, SP) Stähli (Gasel, BDP) Dumermuth (Thun, SP) Lanz (Thun, SVP) de Meuron (Thun, Grüne) Kohler (Spiegel b. Bern, FDP) Kipfer (Münsingen, EVP)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Ja
Dringlichkeit gewährt:	Nein
RRB-Nr.:	1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme als Postulat

ÖV-Angebot im Korridor Bern-Süd-Thun planen, ausbauen und (vor-)finanzieren

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der Auskunft gibt, über das Potenzial, die Dringlichkeit und die grob geschätzten Kosten für folgende ÖV-Projekte:

1. Verlängerung der RBS-Linien von Bern-Hauptbahnhof Richtung kantonales Universitätsspital Insel
2. Aufwertung der Bahnhofsinfrastrukturen im Raum Bern-Europaplatz im Hinblick auf den neuen BFH-Campus
3. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 3 zum S-Bahnhof Bern-Weissenbühl und Aufwertung dieses Bahnhofs zum Umsteigeknoten durch Verknüpfung der S-Bahn-Linien S3 und S4 mit dem Bernmobilnetz
4. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 9 Richtung Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz und deren Anbindung ans S-Bahnnetz
5. Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im ESP Thun-Nord
6. aktuelle Vorfinanzierungszinskosten des Kanton Bern für Infrastrukturprojekte für die Laufzeiten von 5, 10, 15 und 20 Jahren (indikative Bandbreite)

Begründung:

Bern-Süd boomt und entwickelt sich rasant weiter. In der Stadt Bern werden bspw. Das Inselareal und die Fachhochschule Bern zu massiv mehr Pendlerverkehr aus dem ganzen Kanton führen. Das Gebiet Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus hat für die Region Bern eine vergleichbare Bedeutung, wie das Gebiet Zürich-West für die Region Zürich. Wenn der Kanton Bern ernsthaft erwägt, den ESP-Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus zügig voranzutreiben (Projekt Campus Bern BFH, Schwerpunktprojekt Wohnen), dann ist er gut beraten, bereits jetzt zu planen, wie der S-Bahnhof Bern-Europaplatz weiterentwickelt werden kann.

Auch der Raum Bern-Köniz-Gümbetal-Thun entwickelt sich dynamisch als Wohn- und Wirtschaftsregion. Der Privatverkehr stösst tagtäglich an seine Grenzen und staut sich in Belp und Wabern. Auf diesem Korridor ist der ÖV auszubauen durch den Ausbau des Bahnhofs Weissenbühl zum Umsteigeknoten auf das Bernmobilnetz und durch die Verlängerung des 9er-Trams. Die BLS hat ihren Ausbauentscheid auf Doppelspur bereits getroffen.

In Thun drängt sich der Bau eines neuen S-Bahnhofs im ESP Thun-Nord auf. Bis 2030 wird mit bis zu 6700 neuen Beschäftigten im Areal gerechnet. Das Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, sowie der Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung Erschliessung ESP Thun-Nord konkretisieren die Idee hinsichtlich Lage und Wirkung. Der Kanton Bern ist gut beraten, die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nicht nur in der Agglomeration Bern zu verbessern, sondern auch in Thun.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahre 2008, das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2010 und das Projekt Zukunft Bahnhof Bern enthalten Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Verschiedene Projekte sind aufgegleist, andere

warten zum Teil wohl noch Jahrzehnte auf die Umsetzung. Es wäre aber unverantwortlich, die dringendsten Projekte nicht rasch anzupacken, nur weil der Bund seinen Finanzierungsanteil erst im Rahmen eines zukünftigen Agglomerationsprogramms leisten kann. Die Verkehrsprobleme im Raum Bern-Süd/Thun bleiben bestehen bzw. verschärfen sich in den kommenden 10 Jahren noch weiter. Dies bestätigt eine aktuelle Analyse der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die als Sofortmassnahme Zusatzbusse auf der Linie 10 fordert, dabei aber explizit darauf hinweist, dass es sich nur um eine Überbrückungsmassnahme für ein paar Jahre handelt.

Anstatt auf ein Gesamtprojekt zu setzen, ist es angezeigt, das bestehende Netz punktuell auszubauen und besser zu verknüpfen. Da der Bahnhof Bern auch in Zukunft sehr stark belastet sein wird, ist es wichtig, möglichst viel Pendlerverkehr bereits in den Regionsbahnhöfen auf das Feinverteilungsnetz von Bernmobil umzuleiten. Das bisher radikal zentrisch auf den Hauptbahnhof Bern ausgerichtete Netz soll vermehrt polyzentrisch auf die Subzentren der Region Bern ausgerichtet werden. So muss der Bau des RBS-Tiefbahnhofs für eine Verlängerung der RBS-Linie Richtung kantonales Universitätsspital Insel genutzt werden. Die geschätzten Linienerweiterungskosten von 100 Millionen Franken sind verhältnismässig für eine zusätzliche Haltestelle Bern Inselspital mit einem geschätzten täglichen Personenverkehrsaufkommen von über 10 000 Personen.

Die aktuelle Refinanzierungssituation ist ein Glücksfall und dürfte noch ein paar Jahre anhalten. Dieses strategische Zeitfenster muss genutzt werden. Aktuell kann sich der Kanton Bern auf zehn Jahre für Kapitalzinskosten refinanzieren, die deutlich unter 1 Prozent liegen. Diese Chance muss er packen, anstatt über seine tiefe Finanzkraft zu jammern, auf höhere Finanzausgleichszahlungen des Bundes zu hoffen und neidisch zu staunen, wie es Zürich und die Genferseeregion vormachen.

Begründung der Dringlichkeit: Diverse Bauprojekte sind bereits in der Planung. Deshalb muss bezüglich der Verkehrsstrategie rasch Klarheit geschaffen werden.

Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Bei den vorliegenden Motionen handelt es sich um Motionen im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Gemäss den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sind die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen für solche Abklärungen und Fachstudien, wie sie in den Vorstössen verlangt werden, zuständig. Die Berichte dienen dann als Grundlage für den Angebotsbeschluss öV bzw. für den Investitionsrahmenkredit öV des Grossen Rats. Der Regierungsrat teilt die Anliegen der Motionäre bezüglich der künftigen öV-Planung im Raum Bern-Süd. Er ist deshalb bereit, die vorliegenden Motionen im Sinne von Prüfaufträgen als Postulate entgegenzunehmen. Die Arbeiten sollen mit den bestehenden Instrumenten und im Rahmen der üblichen Zuständigkeit erfolgen. Die Berichterstattung an das Parlament ist in einen künftigen Angebotsbeschluss oder Investitionskredit integriert.

Zu M 112-2016

Im Rahmen der ZMB Bern wurden zwischen 2006 und 2008 alle erkennbaren Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Region Bern geprüft. Für den Raum Bern-Köniz waren dies konkret die folgenden Varianten:

- S: Angebotsverdichtung auf der S-Bahnlinie Bern-Köniz und neue Haltestelle Waldegg
- T: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram
- T+Z: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram und zusätzlicher Strassenzubringer aus dem Raum Morillon nach Niederwangen
- M: Verlängerung des RBS via Inselspital nach Schwarzenburg
- N: Umstellung der S-Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp-Thun auf Meterspur
- S+T: Kombination der Varianten S und T

Die Variante S+T erhielt in der ZMB die beste Beurteilung und wurde mit dem Projekt «Tram Region Bern» sowie mit Ausbauten im Bahnhof Bern vorangetrieben. Nach Ablehnung von «Tram Region Bern» durch die Stimmbevölkerung stehen nun der Ausbau des Bahnhofs Bern und die Entflechtung Holligen im Zentrum, damit die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt bei der S-Bahn geschaffen werden können. Der Bau der Haltestelle Waldegg ist beim Bundesamt für Verkehr als Massnahme im STEP-Ausbauschritt 2030 angemeldet. Es läuft somit die Umsetzung der Variante S.

Noch offen ist die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 erweitert werden können. Dabei sind die Optionen für die Feinerschliessung breit zu prüfen. Auch Tramvarianten oder eine unterirdische Verlängerung des RBS in Richtung Köniz sollen in Betracht gezogen werden. Die in der ZMB behandelte Variante M stellt aus heutiger Sicht keine valable Lösung mehr dar, weil diese Variante die gleichen Haltestellen vorsieht wie die in Umsetzung befindliche Variante S und daher die Feinerschliessung nicht verbessern würde. Statt die ZMB Bern-Süd zu aktualisieren ist es daher zielführender, direkt nach Lösungen für den Feinverteiler in Ergänzung zur zukünftigen S-Bahnlinie zu suchen.

Für das Inselareal soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, die auch die Auswirkungen des neuen 'Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine' (Sitem) berücksichtigt.

Zu M 129-2016

Der Regierungsrat begrüsst die im Vorstoss vorgeschlagene Studie. Aufgrund der zunehmenden Kapazitätsprobleme zwischen Bern und Köniz besteht in der Tat Handlungsbedarf. Alternativen zum bestehenden Busangebot, das gemäss Antrag der Regionalkonferenz ab 2018 durch Zusatzbusse verdichtet werden soll, sind daher zu prüfen. Die Federführung liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Regierungsrat wird eine solche Studie durch das zuständige Fachamt unterstützen und fachlich begleiten lassen. Zudem wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die beim Bund reservierten Mittel auch tatsächlich reserviert bleiben.

Zu M 182-2016

Für die meisten der im Vorstoss aufgeführten öV-Projekte liegen bereits Resultate vor. Der aktuelle Planungsstand der Projekte kann folgendermassen zusammengefasst werden:

1. Die mittel- bis längerfristig gute öV-Erschliessung des Inselareals ist ein Anliegen von Kanton, Region und Stadt. 2017 soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, in welcher die Erschliessung dieses Areals durch den öffentlichen Verkehr genau geprüft wird.
2. Der Grosse Rat hat in der diesjährigen Junisession den Standortentscheid für die Berner Fachhochschule im Gebiet Weyeremannshaus getroffen. Eine allfällige Aufwertung der Bahnhofinfrastrukturen im Hinblick auf den neuen BFH-Campus wird im Rahmen der Richtplanrevision des ESP Ausserholligen konkretisiert. In einer ersten Phase wird bis Mitte 2017 eine Gesamtstrategie für den ESP entwickelt. Darauf aufbauend folgt ab 2017 die inhaltliche Revision des Richtplans, mit einem Handlungsfeld für die Erschliessung und Mobilität innerhalb des ESP.
3. Die Verknüpfung von S-Bahn und Stadtverkehr in Bern-Weissenbühl hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland vor einiger Zeit geprüft. Die Studie kam zum Ergebnis, die attraktivste Lösung stelle die Verlängerung der Buslinie 28 vom Eigerplatz zur Haltestelle Bern-Weissenbühl dar, was der Grosse Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2014–2017 dann auch beschlossen hat. Die dafür benötigte Infrastruktur wird derzeit realisiert (Umbau Knoten Eigerplatz sowie Endhaltestelle in Bern-Weissenbühl). Voraussichtlich ab 2017 werden die Busse nach Weissenbühl verkehren.
4. Auch die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern und allenfalls Kehrsatz hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland geprüft. Die Studie kam zum Schluss, dass die Tramlinie 9 nach Kleinwabern verlängert und die Verknüpfung zwischen Bahn und Tram in Kleinwabern realisiert werden soll. Die Tramverlängerung wurde projektiert und die Stimmbevölkerung hat im September 2014 den Beitrag der Gemeinde Köniz an dieses Projekt gutgeheissen. Das Projekt wird beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme für die Periode 2019–2022 angemeldet. Die Verlängerung der Tramlinie nach Kehrsatz wurde wegen vergleichsweise hoher Kosten, einer nicht gesicherten Siedlungsentwicklung und der parallel verlaufenden Bahninfrastruktur nicht aufgenommen. Sie ist lediglich als längerfristige Option bezeichnet.
5. Der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle in Thun Nord wurde beim Bundesamt für Verkehr als Projekt für den Ausbauschnitt 2030 angemeldet. Die angemeldeten Projekte werden derzeit vom Bund geprüft und beurteilt. Im kommenden Jahr soll der Entwurf der Botschaft für den Ausbauschnitt 2030 in die Vernehmlassung gegeben werden. Die Finanzierungsverantwortung liegt mit FABI neu beim Bund.
6. Nach den seit diesem Jahr geltenden, neuen Finanzierungsregeln ist der Bund für die Finanzierung der nationalen und regionalen Bahninfrastruktur zuständig und der Kanton für die lokale Bahninfrastruktur, insbesondere für Tramlinien. Vorfinanzierungen sind dann möglich, wenn eine nationale oder regionale Bahninfrastruktur vom Bund als zweckmässig, aber nicht prioritär beurteilt und in einem Ausbauschnitt explizit für eine Vorfinanzierung vorgesehen wird. Allerdings besteht in diesem Fall keine Garantie einer Rückerstattung durch den Bund. Da der Inhalt des Ausbauschnitts 2030 noch nicht bekannt ist, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, ob diese Möglichkeit für den Kanton Bern opportun ist. Bei lokalen (Tram-) Infrastrukturen sind im Übrigen keine Vorfinanzierungen vorgesehen.

Anfang August 2016 galten die folgenden Zinssätze,

Laufzeit 5 Jahre:	- 0.64%
Laufzeit 10 Jahre:	- 0.32%
Laufzeit 15 Jahre:	- 0.12%
Laufzeit 20 Jahre:	0.00%

Dabei ist allerdings zu beachten ist, dass die Finanzmärkte aktuell in einer ausserordentlichen Situation sind und sich die Lage jederzeit ändern kann. Zudem sind bei jeder Investitionsplanung auch die Finanzlage des Kantons und die durch die Schuldenbremse gesetzten Grenzen zu berücksichtigen.

Verteiler

- Grosser Rat