



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 2. Dezember 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.3722
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr, Rahmenkredit 2022–2025

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	3
2.	Rechtsgrundlagen	4
3.	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse	5
3.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur	5
3.1.1	Nationale und regionale Angebotskonzepte	5
3.1.2	RGSK und Agglomerationsprogramme	6
3.2	Zuständigkeiten bei der Finanzierung	7
3.2.1	Bundesbeiträge	7
3.2.2	Kantonale Investitionsbeiträge	8
3.3	Zusammenspiel zwischen Investitionsrahmenkredit und Angebotsbeschluss	9
4.	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren	11
4.1	Entwicklung der Mobilität	11
4.2	Entwicklung im Fernverkehr	13
4.3	Gesamtmobilitätsstrategie	14
4.3.1	Kantonaler Richtplan	14
4.4	Entwicklung des ÖV im Kanton Bern	15
5.	Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern	15
5.1	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)	15
5.2	Internationaler Verkehr	16
5.3	Fernverkehr	17
5.4	S-Bahn Bern und Regionalverkehr	20
5.5	Entwicklung der Bahninfrastruktur	23
5.5.1	Ausbau Bahnknoten Bern	23
5.5.2	Lötschberg-Basistunnel	25
5.5.3	Grimselbahn	27
5.5.4	Weitere Infrastrukturausbauten	27
5.6	Feinverteiler in den Agglomerationen	28
5.6.1	Feinverteiler Agglomeration Bern	28
5.6.2	Ein- und Zweirichtungstrams in der Agglomeration Bern	29
5.6.3	Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne	32
5.6.4	Feinverteiler Agglomeration Thun	33
5.6.5	Feinverteiler übrige Agglomerationen	33
5.7	Multimodale Mobilitätsdrehscheiben	34
5.8	Klimagerechter öffentlicher Verkehr	35
5.9	Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld	35
6.	Investitionsgrundsätze	37
6.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen	37
6.1.1	Substanzerhaltung und Erneuerung der bestehenden ÖV-Infrastruktur	37
6.1.2	Infrastrukturausbauten und Erweiterungen	38

6.2	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte	38
7.	ÖV-Investitionsbeiträge	38
7.1	Entwicklung der ÖV-Infrastruktur	38
7.2	ÖV-Investitionsbeiträge 2015–2020.....	40
7.3	Zwischenbericht über den aktuellen Investitionsrahmenkredit 2018–2021	41
7.3.1	Stand der Mittelverwendung aus dem Investitionsrahmenkredit 2018–2021	41
7.3.2	Grossprojekte im Investitionsrahmenkredit 2018–2021	41
7.3.3	Voraussichtliche Ausschöpfung IRK 2018–2021	42
7.4	Entwicklung der Infrastruktur im Zeitraum des IRK 2022–2025	43
7.5	Beantragte Mittel für den Investitionsrahmenkredit 2022–2025	45
7.6	Erläuterungen zur Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge	46
7.7	Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2022–2030.....	47
7.8	Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe.....	47
7.9	Massgebende Kreditsumme	47
7.10	Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr	47
7.11	Für die Verwendung zuständiges Organ, Auflagen	48
7.12	Folgekosten	48
8.	Nachhaltigkeitsbeurteilung	48
9.	Auswirkungen auf die Gemeinden	49
10.	Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft	49
11.	Antrag	49
	Abkürzungsverzeichnis.....	50
	Übersicht eingegangener Kreditverpflichtungen im IRK 2018–2021	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 (Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr; 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 Transportunternehmungen (TU).

Investitionen in den Infrastrukturbereich, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit, sind für das Wohlergehen eines Wirtschaftsstandortes von zentraler Bedeutung. Investitionen in die Verkehrerschliessung haben einen direkten Einfluss auf die Standortattraktivität. Wachstums- und Entwicklungspotenziale können nur im Zusammenspiel mit einer funktionierenden Verkehrerschliessung ihre Wirkung entfalten. Die Verzögerung oder der Verzicht auf dringend notwendige Verkehrsinfrastrukturen führen mittel- bis langfristig zu einem Standortnachteil.

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.

Viele Ausbauprojekte der ÖV-Infrastruktur werden erst mit einer zeitlichen Verzögerung realisiert. Dies betrifft den Ausbau des Bahnhofs Bern und seine Zufahrten gleichermassen wie das Tram Bern – Ostermundigen. Dadurch besteht die Gefahr einer Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf die Strasse, die ihrerseits bereits an kritischen Stellen überlastet ist.

Die Covid-19 Pandemie hat dazu geführt, dass sich das Mobilitätsverhalten im Jahr 2020 deutlich verändert hat. Derzeit ist offen, ob diese Verhaltensveränderung nachhaltig ist. Aufgrund der heutigen Kenntnisse ist davon auszugehen, dass die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr auch in Zukunft deutlich zunehmen wird.

Nebst den Infrastrukturen, welche durch den Kanton mitfinanziert werden, sind auch die durch den Bund finanzierten Bahninfrastrukturen für das zukünftige Angebot von grosser Bedeutung. Daher umfasst der vorliegende Vortrag eine breite Auslegeordnung der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den kommenden Jahren. Dabei wird eine Gesamtsicht vermittelt, auch wenn die Finanzierung der Bahninfrastruktur weitestgehend über den Bund erfolgt.

In den Hauptverkehrszeiten können die nötigen Transportkapazitäten trotz dem COVID-bedingten Nachfragerückgangs mittel- bis langfristig nicht mehr umfassend bereitgestellt werden. 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 Finanzlage nicht aufgeschoben werden.

Der vorliegende IRK ist der sechste seit dem Inkrafttreten des ÖVG. Bisher wurden Investitionsrahmenkredite für die Jahre 2001–2004, 2005–2008 mit Verlängerung bis Ende 2009, 2010–2013, 2014–2017 sowie 2018–2021 beschlossen. Die in den Jahren 2022–2025 zu verpflichtenden Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr betragen brutto CHF 181.5 Mio.

Die Nettoverpflichtungen zulasten des Kantons Bern belaufen sich auf CHF 121 Mio. Die Mittel zur Finanzierung der anstehenden Projekte sind in der Finanzplanung der Jahre 2021 bis 2024 eingestellt.

Der IRK 2022–2025 fällt im Vergleich zu den letzten vier Rahmenkrediten deutlich tiefer aus, insbesondere im Vergleich zum IRK 2014–2017. Damals waren überdurchschnittlich viele grössere Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen geplant, was mit insgesamt CHF 816 Mio. eine deutlich höhere Kreditsumme notwendig machte. Zudem haben sich mit FABI (Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur) die Zuständigkeiten bei der Infrastrukturplanung und -finanzierung der Bahn stark verändert. Analog dem IRK 2018–2021 werden daher auch aus dem IRK 2022–2025 primär Infrastrukturen des Ortsverkehrs finanziert. Die Bahninfrastrukturen des Regionalverkehrs werden durch den Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. In diesen Fonds haben die Kantone pro Jahr einen Beitrag von gesamthaft rund CHF 512 Mio. (Stand Prognose 2021) zu leisten. Der Anteil des Kantons Bern von rund CHF 81 Mio. (inkl. Gemeindedrittel) ist eine gebundene Ausgabe und nicht Bestandteil des vorliegenden Investitionsrahmenkredits.

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 des UVEK vom 18. Januar 2011 über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV; SR 742.221)
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (nachfolgend: ÖVG; BSG 762.4)
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1)
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, AGV; BSG 762.412)
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff.

- RRB 1232/2016 "Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr"

3. Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse

Die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sind im Eisenbahngesetz des Bundes (EBG) und im Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) festgelegt. Ergänzend dazu legt das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) die Zuständigkeiten von Kanton und Regionen fest.

3.1 Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur

3.1.1 Nationale und regionale Angebotskonzepte

Der Bund hat die Federführung bei der Ausbauplanung des Schienennetzes, das sich an den Bedürfnissen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs orientiert. Die SBB erarbeiten im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) ein nationales Angebotskonzept des Personenfernverkehrs, das BAV, unter Einbezug der Branche, ein Konzept für den Güterverkehr. Den Regionalverkehr planen federführend die Kantone. Sie erarbeiten im Rahmen der KÖV-Regionen (Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs) sogenannte regionale Angebotskonzepte¹.

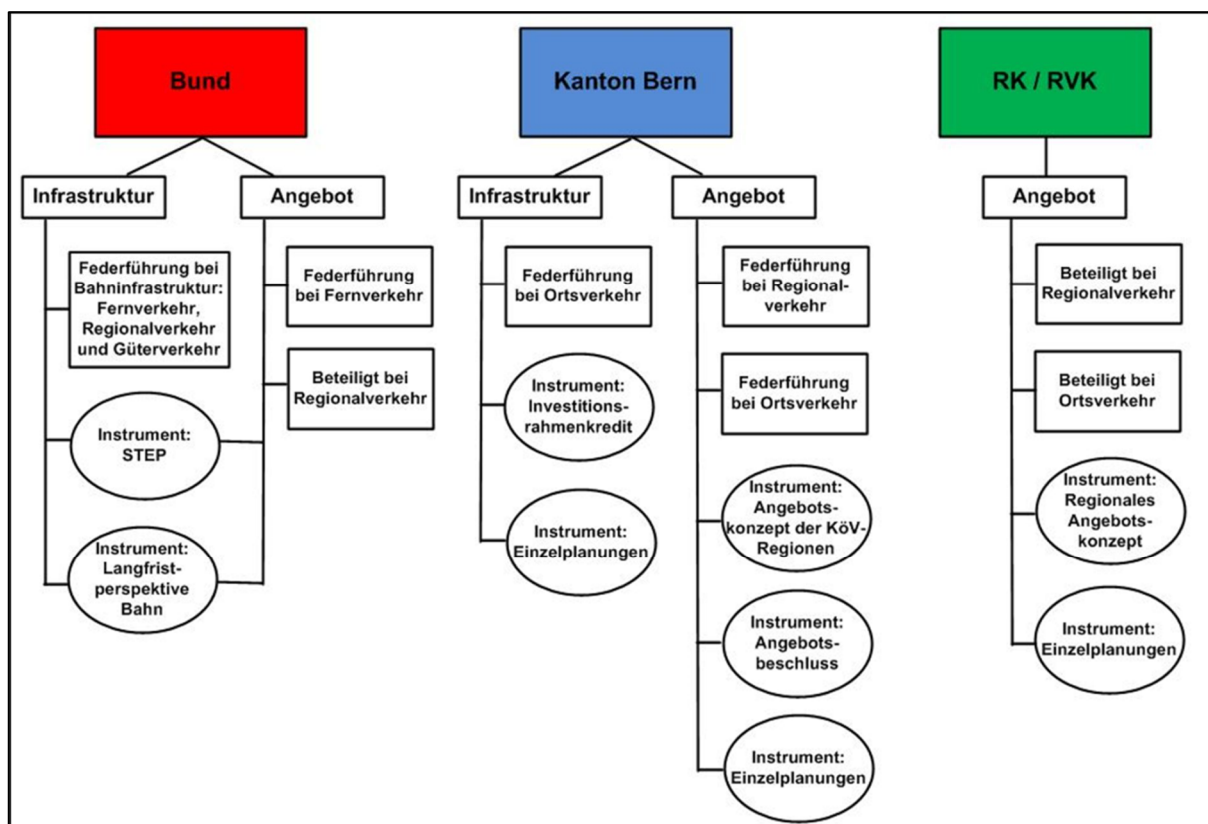


Abbildung 1: Zuständigkeiten bei der ÖV-Planung

¹ Die regionalen Angebotskonzepte der KÖV-Regionen unterscheiden sich inhaltlich und räumlich von den regionalen Angebotskonzepten der RK/RVK.

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dabei führt das BAV die nationalen und regionalen Angebotskonzepte in einer periodisch aktualisierten Gesamtplanung. Die Ausbauschritte (AS) werden alle vier bis acht Jahre vom Bundesparlament beschlossen.

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 dazu sind das kantonale Angebotskonzept, der vom Grossen Rat zu beschliessende Angebotsbeschluss und der vorliegende Investitionsrahmenkredit ÖV.

Die RK bzw. 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.

3.1.2 RGSK und Agglomerationsprogramme

Eine weitere wichtige Planungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr stellen im Kanton Bern die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) dar. 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. Das RGSK wird von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Planungsregionen in den RK-Perimetern im Vierjahresrhythmus erarbeitet und vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Im Jahr 2021 reichen die sieben Regionen ihre aktualisierten und überarbeiteten RGSK bereits zum dritten Mal beim Kanton zur Genehmigung ein.

Die Regionen stellen im RGSK 2021 im Bereich öffentlicher Verkehr den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschliessungsqualität aufgrund geplanter Siedlungsentwicklungen dar. Dies bezieht sich sowohl auf Angebots- wie auch auf Infrastrukturmassnahmen im Orts- und Regionalverkehr. In Abgrenzung zu den regionalen Angebotskonzepten liegt der Fokus im RGSK ausschliesslich auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung.

Gemäss kantonalem Baugesetz beinhalten die RGSK die Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht (Art. 98a, Abs. 2 BauG) und werden entsprechend gleichzeitig mit den RGSK, aber als separate Planungsdokumente, erarbeitet. Der Bund leistet via Agglomerationsprogramme unter anderem Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. an die Umrüstung auf E-Busse. Daher ist es für eine Agglomeration äusserst interessant, Massnahmen, wie beispielsweise neue Tramlinien, in einem Agglomerationsprogramm aufzunehmen und dem Bund zur Mitfinanzierung zu beantragen.

Die Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm legt der Bund in der sogenannten Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den dazugehörigen Richtlinien (RPAV) fest. Der Bundesanteil an Massnahmen beträgt je nach Wirkung und Kosten-Nutzen-Bewertung des Agglomerationsprogramms als Ganzes zwischen 30 und 50 % der Investitionskosten.

Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm. Die Agglomerationsprogramme können 2021 zum vierten Mal beim Bund eingereicht werden. Im Kanton Bern reichen die Agglomerationen Bern, Biel/Bienne-Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal ein Agglomerationsprogramm der 4. Generation ein.

3.2 Zuständigkeiten bei der Finanzierung

Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr werden gestützt auf bundesrechtliche Vorgaben vor allem an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen geleistet. Zur Infrastruktur gehören die Gleis- und Peronanlagen, Bahnhofsgebäude, Abstellanlagen und Anlagen für den betriebsnahen Unterhalt. Nicht Bestandteil der Infrastruktur sind Werkstätten für den Grossunterhalt oder Bahnhofsvorplätze. Investitionen der TU für den Betrieb, wie Fahrzeuge, Billettautomaten oder Unterhaltsanlagen, tätigen die Unternehmen 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.

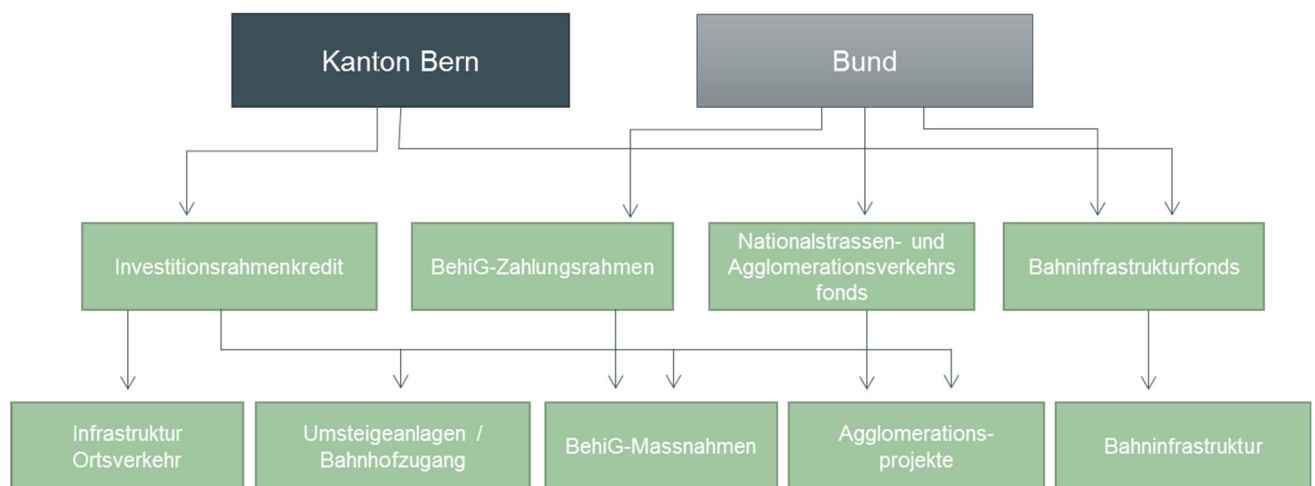


Abbildung 2: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

3.2.1 Bundesbeiträge

Mit der Neuregelung der Verantwortlichkeiten im Rahmen der Vorlage FABI ist der Bund seit 2016 grundsätzlich für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig. 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. Zur Bahninfrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die im Rahmen des Netzzugangs gemeinsam benützt werden. Der Fonds wird aus verschiedenen Mitteln gespeist, auch aus Beiträgen der Kantone. Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen berücksichtigt die gemeinsam von Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr bestellten Zugskilometer und die Verkehrsleistung in Personenkilometer und gewichtet sie je zur Hälfte. Für das Jahr 2021 beläuft sich der Beitrag des Kantons Bern auf rund CHF 81 Mio.

Über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) kann der Bund seit 2018 in Agglomerationen zusätzlich Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. die Umrüstung auf E-Busse leisten.

ten. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm mit entsprechenden Massnahmen.

Der NAF löst den befristeten Infrastrukturfonds (IF) ab. Dessen Gelder dienten bis jetzt dazu, das Nationalstrassennetz fertigzustellen, Engpässe zu beseitigen sowie Beiträge für Agglomerationsprojekte und Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen zu leisten. Aus dem NAF werden künftig auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen finanziert.

Für die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) leistet der Bund bis Ende 2023 Beiträge aus dem BehiG-Zahlungsrahmen.

Der Kanton leistet Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte, die der Bund 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.

3.2.2 Kantonale Investitionsbeiträge

Wie bisher leistet der Kanton Beiträge an Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen, 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 kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV. Zudem kann der Kanton ausnahmsweise auch Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen des touristischen Verkehrs gewähren, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind.

Da die regionale Bahninfrastruktur grundsätzlich über den BIF finanziert wird, werden nur noch vereinzelt kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen geleistet. Dies betrifft aktuell nur die Infrastruktur der Bergbahn Lauterbrunnen Mürren (BLM). Die BLM wird vom Bund nicht als Regionalverkehr anerkannt, da Mürren zusätzlich durch die Schilthornbahn erschlossen wird. Für Investitionen in Seilbahnen, die von Bund und Kantonen Abgeltungen erhalten, werden Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen.

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 von den Agglomerationsprogrammen Beiträge an Umsteigeanlagen des öffentlichen Verkehrs oder 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.

Anmerkung betreffend Rollmaterialfinanzierung

Seit 2002 entrichtet der Bund keine Investitionsbeiträge mehr für Rollmaterialbeschaffungen. Die TU müssen neue Fahrzeuge für den Regional- und Ortsverkehr auf Schiene und Strasse grundsätzlich durch eigene liquide Mittel, verzinsliche Fremdmittel oder Kantonsbeiträge finanzieren. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten

anerkannt. Der Kanton Bern hat seine Praxis mehrheitlich dem Bund angepasst und leistet nunmehr zurückhaltend Beiträge an Rollmaterialbeschaffungen. Als Besteller des abgeltungsberechtigten Verkehrs hat der Kanton Bern jedoch in speziellen Fällen ein massgebliches Interesse, dass die TU die Finanzierung zu günstigen Konditionen sicherstellen können. Auch können Beiträge an den Mehraufwand für alternative Antriebstechnologien, die eine Reduktion der Luftbelastung und des Energieverbrauchs ermöglichen, geleistet werden.

Anmerkung betreffend Beiträge 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, die der Einhaltung der im BehiG (Art. 22) festgelegten Frist für die Anpassung bestehender Bauten, Anlagen und Fahrzeuge dienen. 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 gemäss BehiG nicht nur Massnahmen an der Infrastruktur, sondern auch an Fahrzeugen betreffen.

3.3 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.

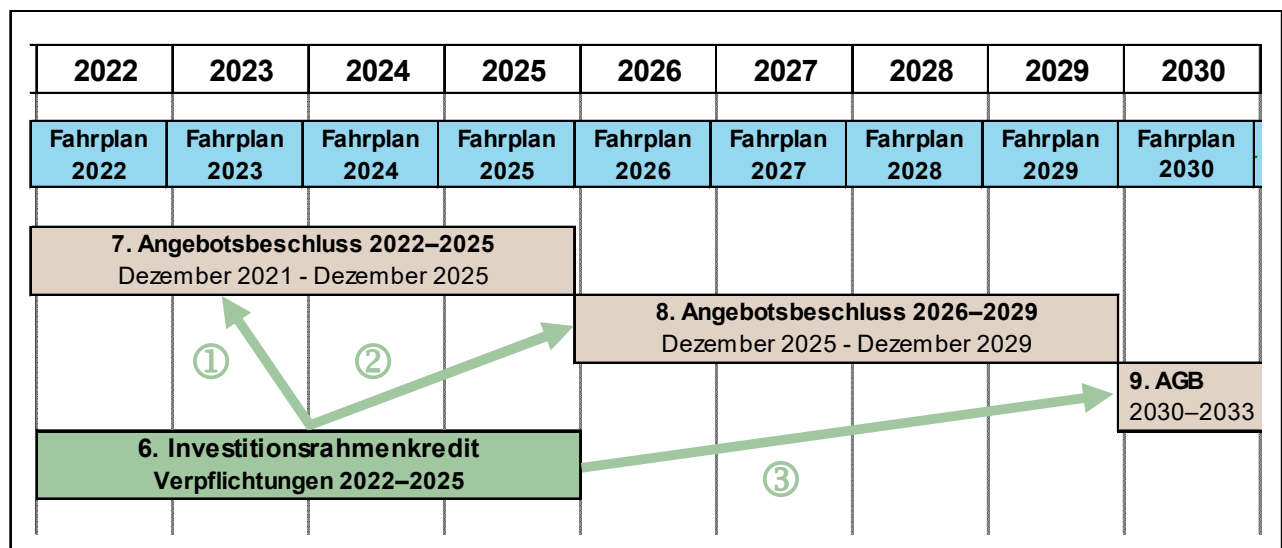


Abbildung 3: Zusammenspiel Angebotsbeschluss – Investitionsrahmenkredit

Mit dem Investitionsrahmenkredit 2022–2025 wird die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025 (①) sichergestellt und es können Infrastrukturprojekte im Hinblick auf das Angebotskonzept 2026–2029 (②) ebenso in Angriff genommen werden wie Grossprojekte, die erst ab 2030 in Betrieb (③) gehen.

Planungen im öffentlichen Verkehr erfolgen immer im Dreieck Angebot–Rollmaterial–Infrastruktur: 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.

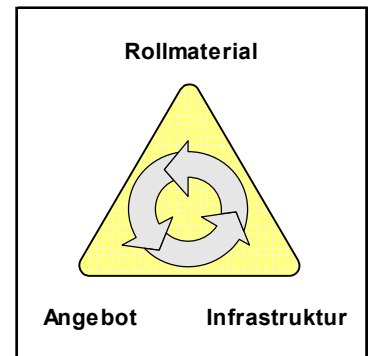


Abbildung 4: ÖV-Planungsdreieck

Zeigt sich, dass aus finanziellen, infrastruktur- oder rollmaterialeseitigen 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. Infrastrukturseitige Anpassungen haben langfristigen Charakter und binden grössere Mittel.

4. Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren

4.1 Entwicklung der Mobilität

Der Verkehr nimmt im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz, seit langer Zeit zu. Zwischen 2010 und 2015 war vor allem das Bevölkerungswachstum für das Verkehrswachstum verantwortlich. Jede Bernerin und jeder Berner hat im Jahr 2015 im Durchschnitt pro Tag rund 40 Kilometer im Inland zurückgelegt und war dafür insgesamt 85 Minuten unterwegs. Die durchschnittliche tägliche Reiseweite ist das erste Mal seit mehreren Jahren stabil geblieben. Die gefahrenen ÖV-Kilometer der Berner Bevölkerung sind zwar zwischen 2010 und 2015 gestiegen (vgl. Abbildung 5), da aber auch der motorisierte Individualverkehr zugelegt hat, blieb der Modalsplit des ÖV stabil bei 27 % der zurückgelegten Distanzen. Der Berner ÖV-Anteil liegt deutlich über dem Schweizer Anteil von 24 %.

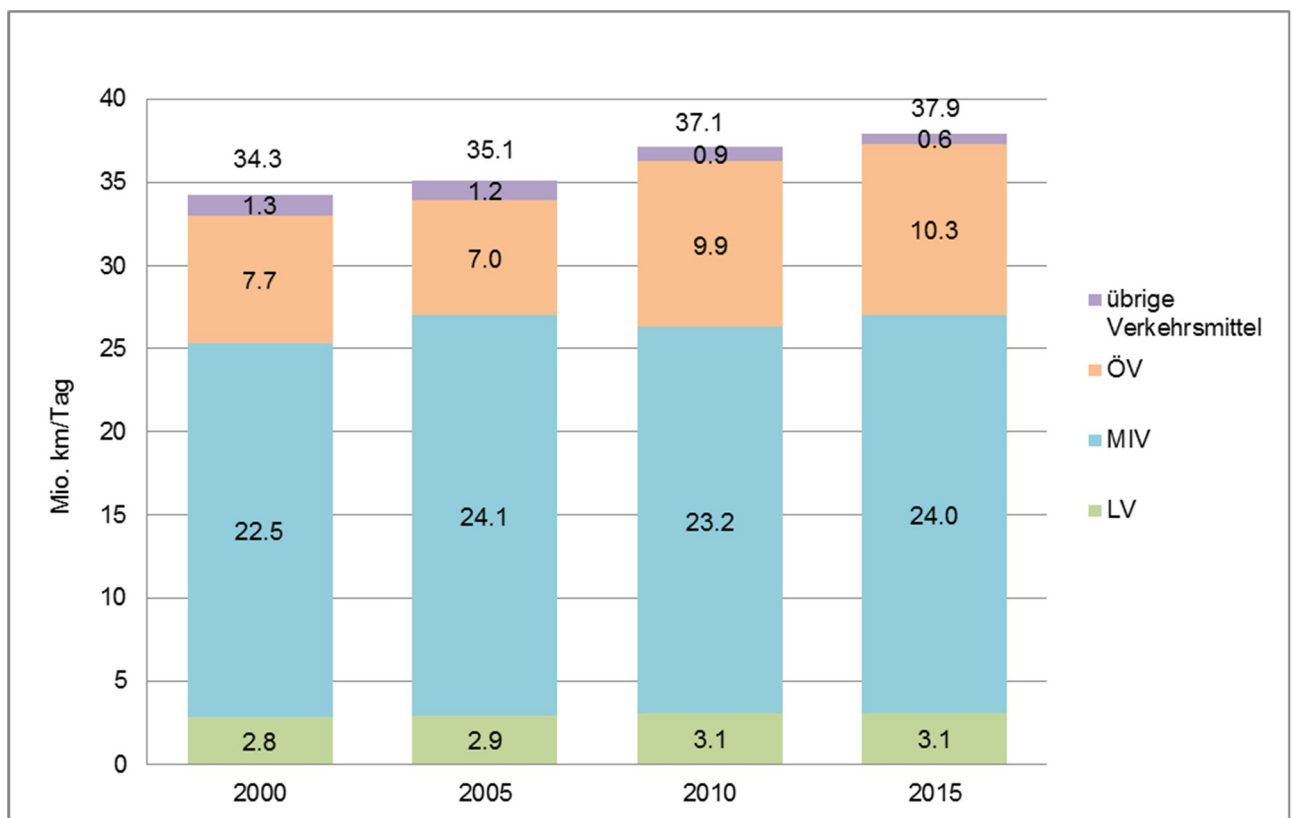


Abbildung 5: Durchschnittliche täglich durch die Bevölkerung des Kantons Bern zurückgelegte Distanz (in Mio. km)
(Quelle: Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015)

Bei der Entwicklung der ÖV-Abonnements ist eine Stagnation feststellbar (vgl. Abbildung 6): 2019 haben knapp 20 % der Bevölkerung des Kantons Bern ein GA oder Jahres-Verbundabo besessen. Der Anteil ÖV-Stammkunden ist im Betrachtungszeitraum relativ stabil geblieben. Weiterhin zugenommen hat das Halbtaxabo, mehr als jeder dritte Berner besitzt eines.

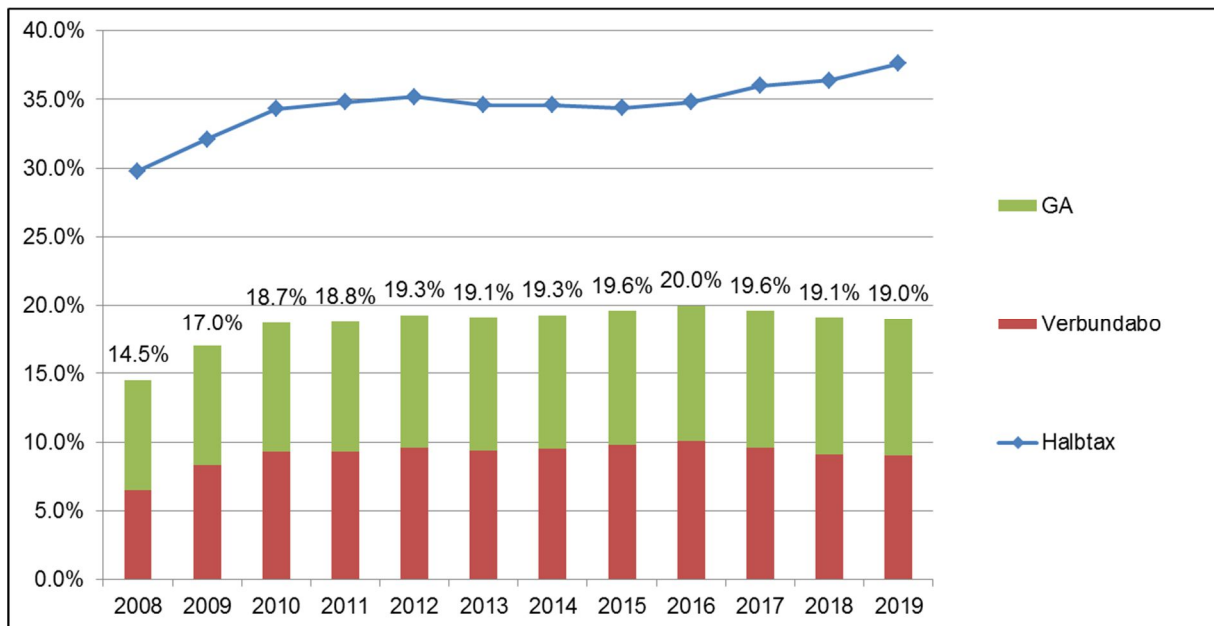


Abbildung 6: Marktdurchdringung der Abos 2008 bis 2019 im Kanton Bern
(Quelle: Fahrausweis-Reporting SBB)

Auch in den kommenden Jahren wird mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet. Das kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM BE) bildet den Ist-Zustand im Jahr 2016 ab und macht eine Prognose für das Jahr 2040. Dabei werden sowohl die demografische Entwicklung, Änderungen im Verkehrsangebot wie auch Änderungen in der Raumnutzung berücksichtigt. Das Verkehrsmodell rechnet für den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern mit einer Zunahme von rund 50 % beim Verkehrsaufkommen (Anzahl Wege) und von ungefähr 56 % bei der Verkehrsleistung (Personenkilometer). Die relative Zunahme zwischen 2016 und 2040 ist beim ÖV höher als beim MIV (vgl. Abbildung 7). Dadurch kommt es bis 2040 gemäss dem Gesamtverkehrsmodell zu einer Modalsplit-Verschiebung Richtung ÖV.

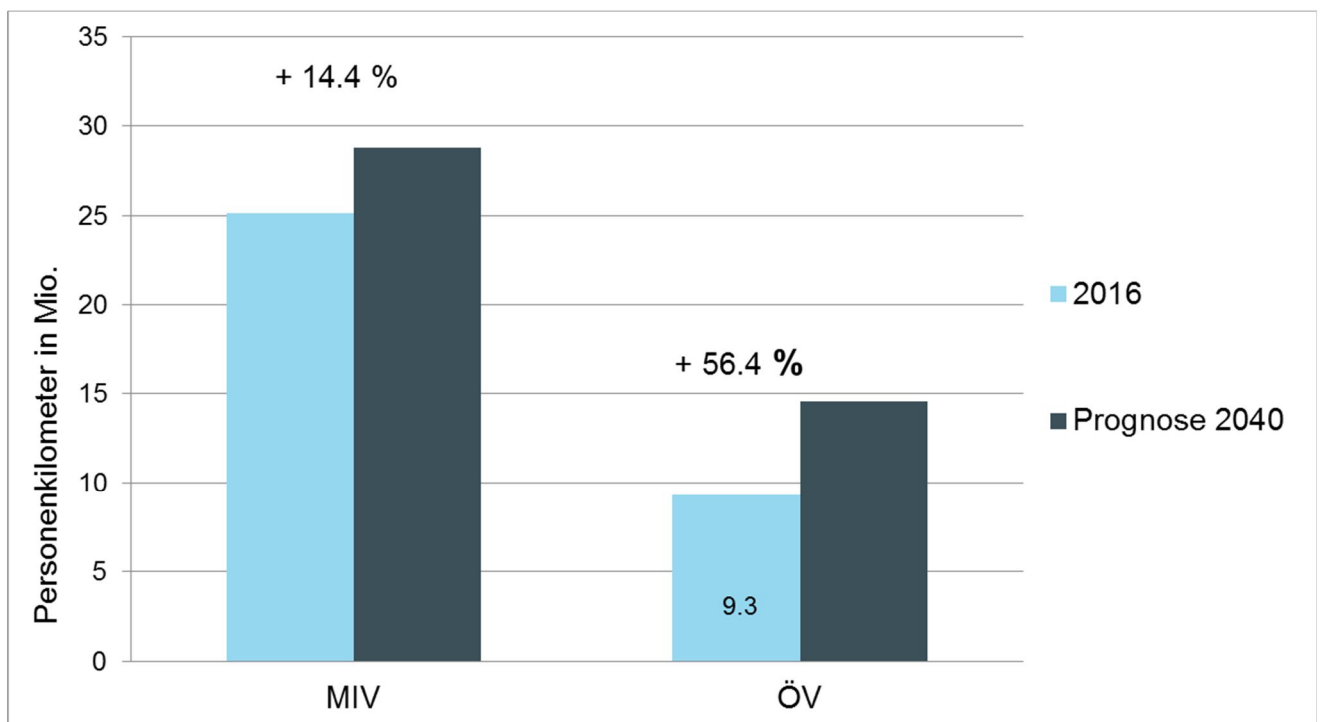


Abbildung 7: Verkehrsleistung 2016 - 2040 (durchschnittlicher Werktag) im Kanton Bern
(Quelle: Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern)

4.2 Entwicklung im Fernverkehr

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 % zu. In den letzten Jahren hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt.

Die Verkehrsleistung im Fernverkehr (in Personenkilometern) hat bei der SBB gesamtschweizerisch, abgesehen von Stagnationen in den Jahren 2010 bis 2012, 2017 und 2018, stetig zugenommen. Im Gegensatz zum Fernverkehr wies der Regionalverkehr der SBB in den letzten 15 Jahren eine sehr konstante Zunahme von knapp 60 % auf. Seit 2010 wächst der Regionalverkehr stärker als der Fernverkehr.

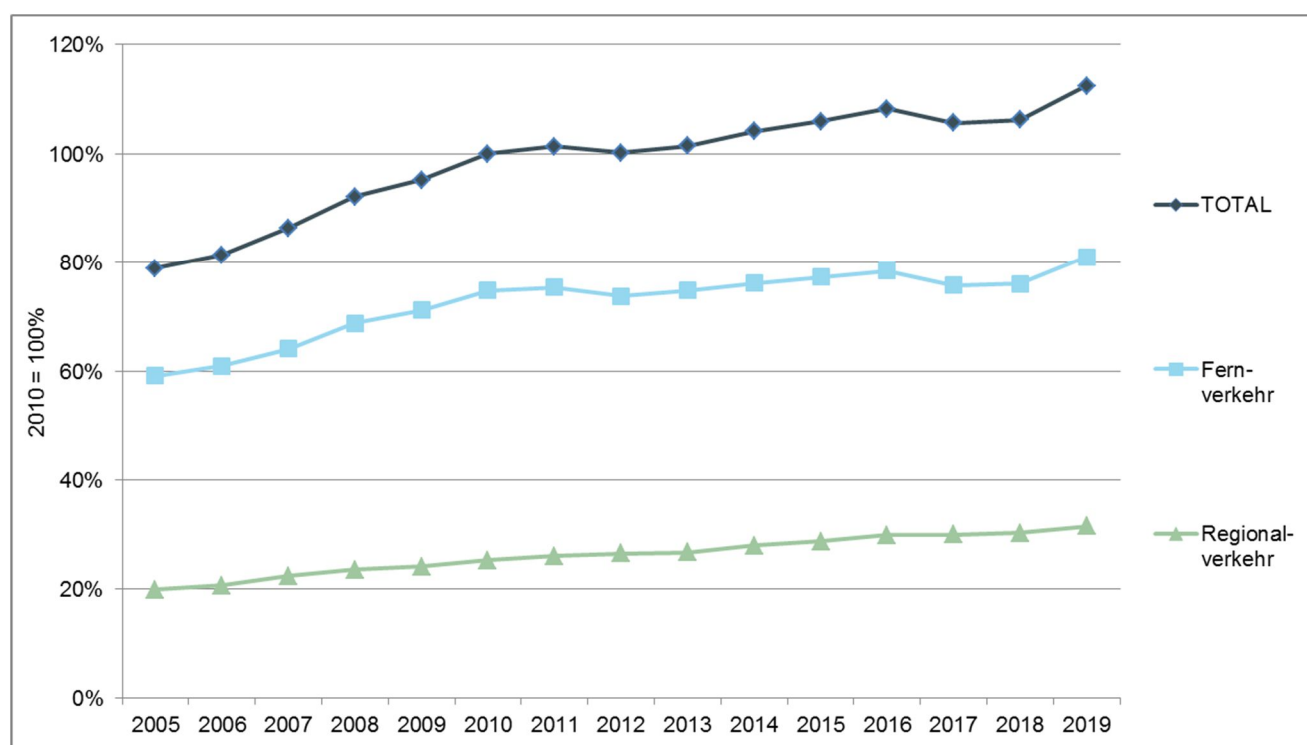


Abbildung 8: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB in Personenkilometern
(Quelle: www.sbb.ch, 2010 = 100 %)

Ende 2016 wurde der Gotthardbasistunnel in Betrieb genommen und Ende 2020 der Ceneri-Basistunnel, wodurch sich die Reisezeiten aus den meisten Regionen der Schweiz ins Tessin erheblich verkürzten.

In den letzten Jahren wurden vermehrt Strecken für Instandhaltungsarbeiten während mehrerer Wochen oder gar Monaten geschlossen und sogenannte "Sommerfahrpläne" eingeführt. Im Sommer 2018 betraf dies die Linie Bern – Lausanne, wo der Streckenabschnitt Lausanne – Puidoux – Chexbres unterbrochen war, im Sommer 2020 wurden der Saaneviadukt zwischen Rosshäusern und Gümmenen saniert und erweitert sowie der Senseviadukt bei Thörishaus erneuert. Diese Arbeiten führten dazu, dass das Angebot des Fern-, aber auch des Regional- und Güterverkehrs stark eingeschränkt wurde.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wurde die Fernverkehrskonzession durch das BAV an die SBB vergeben. Für die Konzession beworben hatte sich neben der SBB auch die BLS, welche so wieder in den Fernverkehr einsteigen wollte. SBB und BLS haben sich nach einem längeren Streit dank der Moderation von Bund und Kanton Bern auf ein Modell geeinigt, wonach die BLS im Rahmen der SBB-Konzession eigenwirtschaftlich die Leistungen auf drei Linien erbringt: Bern – Biel/Bienne, Bern – Burgdorf – Olten und Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds.

Mit der neuen Fernverkehrskonzession ist die bisherige Regionalverkehrslinie Bern – Neuchâtel ab 2021 neu eine Fernverkehrslinie, die Linie Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds ab 2020 neu integral eine Linie des Regionalverkehrs. Das Angebot auf diesen Linien wird durch diesen Wechsel nicht tangiert.

4.3 Gesamtmobilitätsstrategie

In der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie (2008) werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. 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 soll. 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 hochstehende 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).

4.3.1 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 dicht besiedelten 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 Unter-

nehmen 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. Für Gemeinden von zentralen Raumtypen (mit guter ÖV-Erschliessung) werden 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.

4.4 Entwicklung des ÖV im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage im vergangenen Jahrzehnt zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Zwischen 2012 und 2019 nahm die Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr um rund 6 % (Einsteiger) bzw. knapp 9 % (Personenkilometer) zu. Die Details zur Entwicklung des ÖV im Kanton Bern und in den verschiedenen Regionen können der Beilage zum Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025 entnommen werden.

5. Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

5.1 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dieses Ausbauprogramm wird vom Bund periodisch in sogenannten Ausbausritten (AS) festgelegt.

Den Ausbausritt 2025 (AS25) hat das Bundesparlament im Juni 2013 beschlossen, den Ausbausritt 2035 Mitte 2019. Beide Ausbausritte zusammen umfassen Ausbauten im Umfang von CHF 19.3 Mia. Die folgenden für den Kanton Bern äusserst wichtigen Massnahmen sind vorgesehen:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel
- Leistungssteigerung Bern West mit Entflechtung Holligen
- Kapazitätsausbau Wankdorf – Münsingen mit Entflechtung Wankdorf Süd, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen
- Wendegleis Bern Brünnen
- Wendegleis Bätterkinden und Doppelspurausbauten zwischen Bätterkinden und Jegenstorf
- Teilausbau Lötschberg – Basistunnel
- Doppelspur Liebefeld – Köniz
- Überholgleis Oberwangen
- Kapazitätsausbauten beim RBS (S7, S8 und Tramlinie 6)
- Neue Haltestellen St-Imier La Clef, Kleinwabern, Thun Nord und Matten bei Interlaken

Dazu kommen weitere untergeordnete kleinere Massnahmen an diversen Orten im Bahnnetz.

Der nächste Ausbausritt soll den Horizont 2040 oder 2045 betreffen. Die Planungsarbeiten starten im Jahr 2022.

5.2 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist seit Ende 2019 nur noch über drei Bahnlinien umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden. Dies nachdem aus technischen Gründen die Direktverbindung Bern – Paris weggefallen ist.

Lötschberg-Simplon-Achse nach Mailand

Im Nord-Süd-Verkehr Schweiz – Italien auf der Lötschberg-Simplon-Achse verkehren heute täglich nur drei Züge pro Richtung. Das ist unbefriedigend und wird vom Kanton Bern seit Jahren beanstandet. Die SBB beabsichtigen einen Ausbau dieser Verbindungen auf fünf Zugspaare. Aufgrund der Coronakrise konnte zwischen SBB und Trenitalia keine Lösung für ein viertes Zugspaar ab Dezember 2020 gefunden werden. Die SBB drängen aber auf eine Einführung einer vierten Verbindung ab Ende 2021. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein.

Die Pünktlichkeit auf der Achse ist insbesondere in Fahrtrichtung Italien – Schweiz ungenügend. Die SBB prüfen gemeinsam mit dem BAV und den italienischen Partnern Massnahmen zur Verbesserung der Situation.

ICE-Züge aus Hamburg / Berlin – Frankfurt – Basel nach Interlaken

Derzeit verkehren täglich zwei ICE-Zugspaare zwischen Interlaken und Berlin, und eines zwischen Interlaken und Frankfurt. Dazu kommt eine zusätzliche Verbindung aus Milano via Lötschberg nach Frankfurt. Zudem verkehrt ein täglicher EC von Interlaken nach Frankfurt – Köln – Hamburg. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistundentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein.

RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont – Delle – Méroux (TGV)

Die RE-Züge Biel/Bienne – Delémont – Delle verkehren seit Dezember 2018 teilweise weiter bis zum TGV Bahnhof Méroux (TGV). Dort bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die Züge nach Paris und nach Strassburg sowie auf Regionalzüge nach Belfort. Täglich verkehren neun Züge pro Richtung zwischen Biel/Bienne und dem TGV-Bahnhof, weitere Verbindungen bestehen mit einem Umsteigen in Delémont oder Delle.

Die RE-Züge sind derzeit Bestandteil des Regionalverkehrs und werden somit vom Bund und den Kantonen Bern, Solothurn und Jura finanziert. Ab Ende 2025 soll mit der Inbetriebnahme einer Doppelspur bei Grellingen der Halbstundentakt beim Fernverkehr zwischen Biel und Basel eingeführt werden. Die Züge von und nach Méroux TGV verkehren ab diesem Zeitpunkt von und nach Delémont, die umsteigefreie Verbindung ab Biel/Bienne wird somit aufgehoben.

Interlaken – Bern – Basel – Paris

Im Zusammenhang mit der Aufhebung der TGV-Verbindung Bern – Paris im Dezember 2019 wurde ein konstruktiver Dialog zwischen SBB, Lyria, dem Kanton und der Stadt Bern sowie Vertretungen des Tourismus aus Bern und Interlaken aufgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass bei allen Beteiligten ein Interesse an der möglichst baldigen Wiedereinführung von direkten TGV-Verbindungen vorhanden ist. Im Vordergrund steht eine Lösung, bei der Züge, welche zwischen Paris und Basel als Doppelkompositionen verkehren, ab Basel sowohl in Richtung Zürich als auch Bern – Interlaken weitergeführt werden. Diese TGV-Züge würden anstelle von IC-Zügen verkehren. Damit dies möglich ist, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die TGV-Kompositionen müssen mit der nötigen Zugsicherung ausgerüstet sein, so dass sie über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist fahren können.
- Die Haltezeit in Basel muss ausreichend sein für das Zusammenkuppeln der zwei Zugkompositionen aus Zürich und Interlaken. Das bedingt eine Veränderung der Fahrplanzeiten zwischen Basel und Paris.

- Lyria muss über genügend Zugskompositionen verfügen.
- Die Kapazitäten des Zuges müssen innerhalb der Schweiz ausreichend sein.

Wann die Direktverbindungen wieder eingeführt werden können ist noch offen.

Wegen baustellenbedingter Fahrzeitverlängerungen gibt es in Basel seit Dezember 2019 keine attraktiven Anschlüsse mehr zwischen den IC Zügen Bern – Basel und den TGV Basel – Paris. Die Reisezeit Bern – Paris hat sich dadurch um 30 Minuten verlängert. Zu dieser für alle Beteiligten unerfreulichen Situation laufen Gespräche, so dass die Anschlüsse möglichst bald wieder verbessert werden können.

Nachtzüge

Im September 2019 wurde im Grossen Rat eine Motion mit grosser Mehrheit verabschiedet, die verlangt, dass sich der Regierungsrat für die Wiedereinführung von Nachtzugsverbindungen einsetzt. Die SBB beabsichtigen ab 2022 neue Nachtverbindungen nach Rom, Barcelona und Amsterdam einzuführen. Die Verbindungen nach Rom und Barcelona sollen dabei möglichst via Bern fahren. Die Machbarkeit ist aber noch nicht abschliessend geklärt.

Fernbusse

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn sind auch internationale Verbindungen mit dem Bus von Bedeutung. Im europäischen Raum sind diese Buslinien liberalisiert und Gesuche werden bewilligt, wenn die formalen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Während in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Busverbindungen nach Süd- und Osteuropa eingeführt worden sind, bestehen jetzt auch verschiedene Verbindungen ab Bern nach Frankreich und Deutschland. Im Kanton Bern wird primär Bern bedient, einzelne Buslinien bedienen Biel/Bienne, Thun, Interlaken oder Kirchberg-Alchenflüh. Die Bushaltestellen oder Busbahnhöfe sind im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden. Vor der Einführung von neuen Verbindungen werden die Gemeinden im Rahmen einer Konsultation durch das AÖV begrüsst.

5.3 Fernverkehr

Angebotsverbesserungen im Fernverkehr in den nächsten Jahren

In den nächsten Jahren sind die folgenden Angebotsentwicklungen beim Fernverkehr vorgesehen:

- Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld und der Verlängerung der Kreuzungsstation in Leissigen können wieder Direktverbindungen Interlaken – Zürich Flughafen – Romanshorn eingeführt werden. Diese direkten Züge werden voraussichtlich alle zwei Stunden verkehren. Zudem bestehen wie bisher halbstündliche Umsteigeverbindungen. Gegen den Bau der Kreuzungsstelle in Leissigen besteht wegen der Umstellung auf Bus eine grosse Opposition, so dass die geplante Einführung der Direktverbindungen im Jahr 2023 nicht gesichert ist.
- Mit dem Bau einer Doppelspur bei Grellingen im Laufental wird das Angebot ab 2025 zwischen Biel/Bienne und Basel zum Halbstundentakt ausgebaut.
- Zwischen Bern und Luzern verkehren die IC-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich. Auch bei dieser Verbesserung müssen vorerst Infrastrukturausbauten realisiert werden (insbesondere Ausbau Bahnhof Bern).

Unbefriedigend ist seit längerer Zeit das Abendangebot auf der Fernverkehrslinie Bern – Burgdorf – Langenthal – Olten. Mit der neuen Fernverkehrskonzession werden die Linien ab Ende 2020 von SOB und BLS betrieben. Der Kanton und die Regionen setzen sich für eine Verlängerung des Halbstundentaktes ein.

Fernverkehrsangebot im Horizont 2035

Mit den vom Bundesparlament im Juni 2019 beschlossenen Infrastrukturausbauten sind bis 2035 die folgenden Verbesserungen beim Fernverkehrsangebot vorgesehen (vgl. Abbildung 10):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via NBS

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Lausanne – Genève und stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt Bern – Neuenburg
- Vier schnelle Verbindungen pro Stunde Bern – Zürich – Winterthur – Frauenfeld mit halbstündlichem Halt in Aarau und Flughafen. Diese Züge verkehren halbstündlich weiter nach Romanshorn. Die Direktverbindung Bern – St. Gallen fällt weg.
- Halbstundentakt Bern – Interlaken, davon alle zwei Stunden direkt zum Flughafen Zürich.
- Halbstundentakt Bern – Brig
- Halbstündliche Bedienung von Wynigen

Nicht mehr angeboten werden die umsteigefreien stündlichen Verbindungen nach Brugg – Baden. Nach Brugg und Baden bestehen vier stündliche Verbindungen mit Umsteigen in Olten oder Aarau.

Zwischen Bern und Burgdorf, Bern und Freiburg sowie Bern und Spiez wird das Angebot durch beschleunigte Züge des Regionalverkehrs (RE oder S-Bahn) zu einem Viertelstundentakt verdichtet.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 bestehen ab Bern in Richtung Zürich, Burgdorf, Spiez und Freiburg viertelstündliche Verbindungen. Diese Verdichtungen zum Viertelstundentakt führen zu zahlreichen, verbesserten Anschlussverbindungen im Bahnhof Bern, insbesondere bei der S-Bahn. Gleichzeitig können die bestehenden Kapazitäten des Bahnhofs Bern durch die gleichmässige Verteilung des Fernverkehrs besser ausgenutzt werden. Die Übergangszeiten von S-Bahnen im Bahnhof Bern auf den Fernverkehr betragen so in vielen Verbindungen nicht mehr als 15 Minuten. Veränderungen bei den Anschlussbeziehungen ergeben sich insbesondere aus Frutigen und Kandersteg. Die Anschlüsse auf Züge nach Olten – Basel und Lausanne werden länger, diejenigen nach Biel/Bienne und Neuchâtel kürzer.

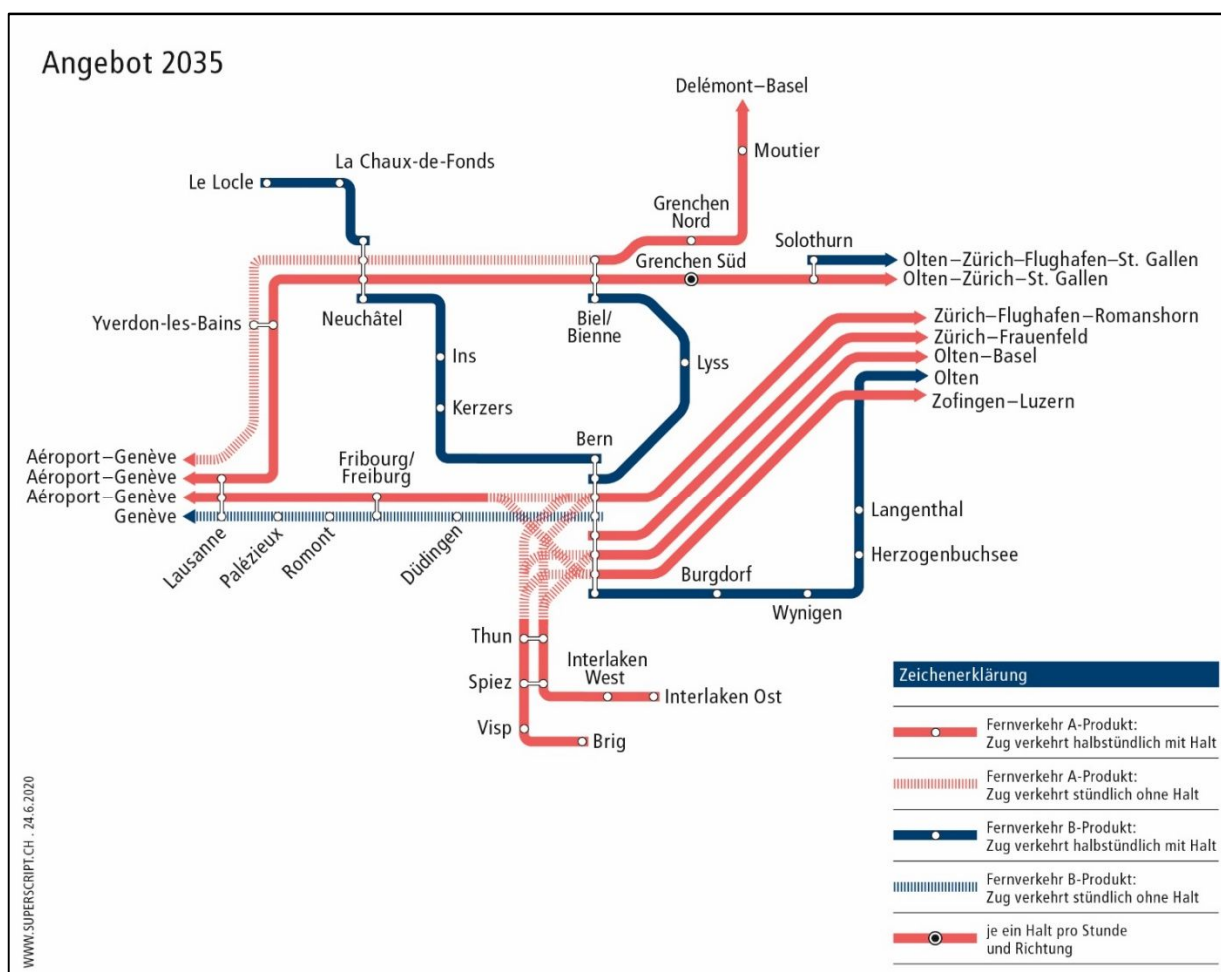


Abbildung 9: Fernverkehrsangebot gemäss Ausbauschnitt 2035

Längerfristig angestrebte Entwicklung auf Bundesebene

In der Langfristperspektive Bahn aus dem Jahr 2012 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 Städtetnetze 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.

Bis Ende 2022 soll die Langfristperspektive Bahn überarbeitet werden. Gemäss BAV sollen mit der Langfristperspektive folgende Ziele erreicht werden:

- Das Langfristkonzept stellt den Beitrag des Bahnsystems zu den Strategien des Bundes dar, insbesondere zur Erreichung des Klimazieles 2050 und zur Abstimmung von Raum und Verkehr.
- Das Langfristkonzept ist die Basis für die nächsten Ausbauschritte der Eisenbahninfrastruktur, indem die Stossrichtungen zum nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Schiene und zur Eisenbahninfrastruktur definiert sind.
- Das Langfristkonzept zeigt die Auswirkungen auf die Infrastruktur auf: durch eine Steigerung des Modalsplits, durch weitere Kapazitätserhöhung, durch Geschwindigkeitserhöhungen, durch die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern

Die Kantone, die Güterverkehrsbranche und die Eisenbahnunternehmen sollen bei der Erarbeitung einbezogen werden.

Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr aus Sicht des Kantons Bern

Das Angebot auf der Jurafusslinie und auf der Linie Biel/Bienne – Basel kann mit den im Horizont 2035 vorgesehenen Halbstundentakten und der stündlichen Direktverbindung nach Genf als sehr gut bezeichnet werden. Eine Schwachstelle besteht in der wegfallenden Direktverbindung von Biel/Bienne zum Flughafen Zürich, der für die international ausgerichtete Industrie der Region Biel und des Berner Juras von grosser Bedeutung ist. Es werden aber perrongleiche Anschlüsse in Zürich angeboten.

Ab Bern wird das Angebot aufgrund der gemäss Prognosen zu erwartenden Nachfragezunahme weiter verdichtet werden. Um möglichst gute Anschlussverhältnisse zu erreichen und um den weiteren Ausbau des Bahnhofs Bern möglichst zu vermeiden, ist die heute bestehende Anschlussstruktur mit Abfahrten zu den Minuten .00 und .30 zu einer Struktur mit viertelstündlichen Abfahrten weiter zu entwickeln. Aufgrund der Nachfrage und den bestehenden viertelstündlichen Verbindungen steht der Ausbau zum Viertelstundentakt auf der Linie Bern – Olten – Basel im Vordergrund.

Aus Sicht des Kantons Bern sind längerfristig die folgenden Angebotsverbesserungen beim Fernverkehr anzustreben (vgl. Abbildung 10):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich – Zürich Flughafen und halbstündlicher Halt in Grenchen Süd.
- Viertelstundentakt Bern – Olten – Basel
- Weiterentwicklung des Anschlussknotens Bern zum Knoten mit viertelstündlichen Anschlüssen in alle wichtigen Richtungen

Durch die starke Belastung des Bahnhofs Bern und die Entwicklungen in den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Europaplatz prüft der Kanton Bern die Einführung von Fernverkehrshalts und von zusätzlichen Halts von beschleunigten Zügen des Regionalverkehrs (RE, S-Bahn) an diesen Haltestellen. Dabei sind die Kapazitäten der Infrastruktur und die vorhandenen Perronanlagen zu berücksichtigen. Es ist sicher zu stellen, dass die Züge auch längerfristig halten können und dass die Perronlängen den geplanten Zugslängen entsprechen.

Auf die wichtigsten dazu nötigen Infrastrukturen wird untenstehend in Kapitel 5.5 eingegangen.

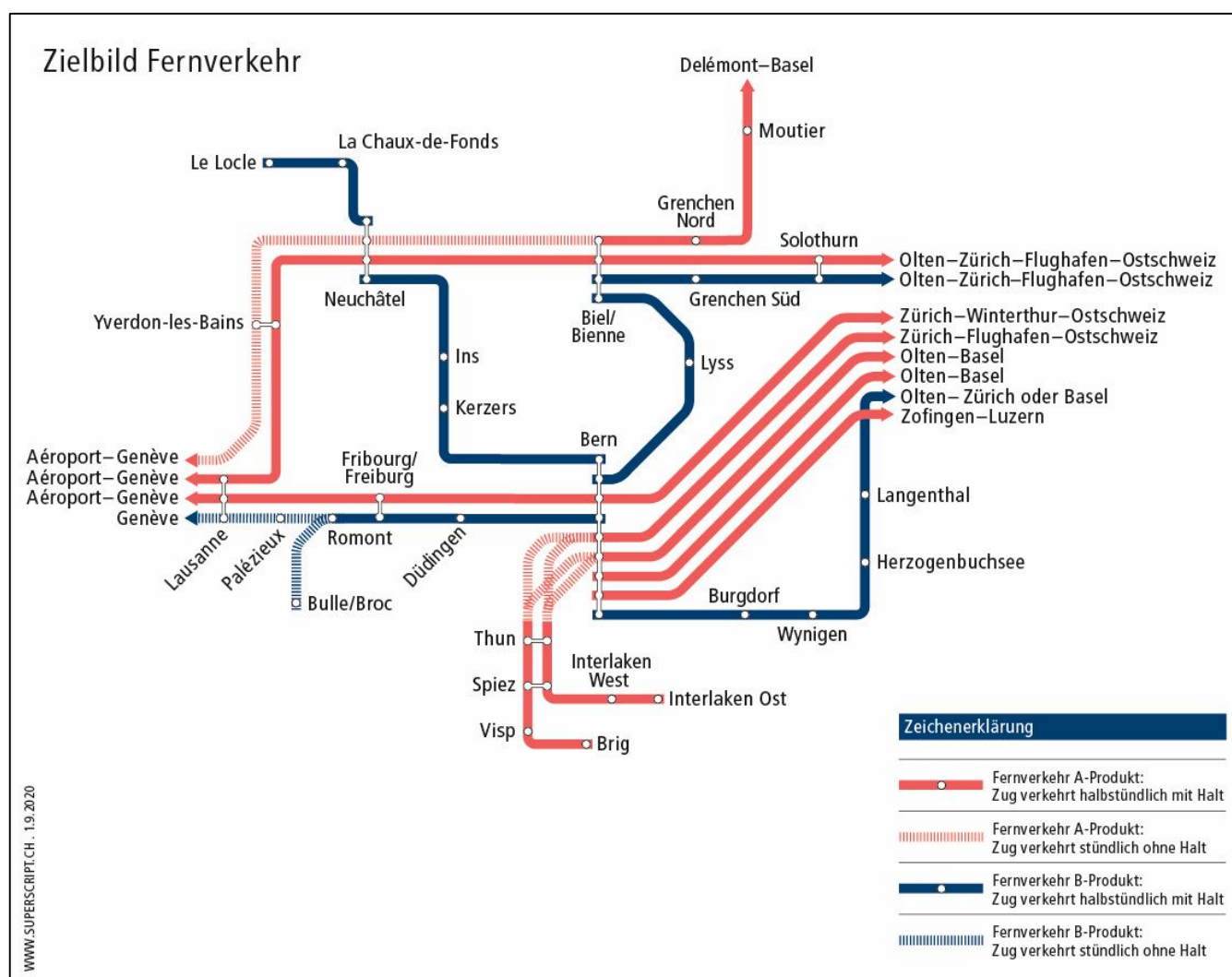


Abbildung 10: Zielbild Angebot des Fernverkehrs Kanton Bern

5.4 S-Bahn Bern und Regionalverkehr

Grundsätze

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):

- Stundentakt 500 Personen pro Tag
- Halbstundentakt 2000 Personen pro Tag
- Viertelstundentakt 8000 Personen pro Tag

Angebotsverbesserungen in den nächsten zehn Jahren

Vor Inbetriebnahme der Entflechtungen westlich und östlich des Bahnhofs Bern sind in den nächsten 10 Jahren die folgenden Angebotsverbesserungen möglich:

- Mehr Kapazität durch neue und längere S-Bahn-Fahrzeuge von rund 200 Metern auf allen S-Bahnlinien der BLS ausser der S6.
- Beschleunigung des RE Bern – Solothurn und Verlängerung der Züge auf 180 m
- Neue 120 m lange Züge und 7 ½'-Takt Bern – Deisswil auf der S7
- Neue Haltestelle St-Imier La Clef
- Neue Haltestelle Kleinwabern (abgestimmt auf die Verlängerung des Trams nach Kleinwabern)
- Neue Haltestelle Thun Nord
- Neue Haltestelle Matten bei Interlaken der BOB
- Mit dem Bau des Doppelspurtunnels bei Ligerz ist zudem die Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes des Regionalverkehrs zwischen Biel/Bienne und Neuchâtel möglich. Der Bahnhof Ligerz hingegen muss zu diesem Zeitpunkt aufgegeben werden. Ligerz soll durch einen Bus erschlossen werden.

Durch Ausbauten der Kreuzungsstellen im Simmental kann der RE-Zug zwischen Spiez und Zweisimmen stündlich verkehren.

Angebotsverbesserungen zwischen 2030 und 2035

Mit den auf Bundesebene beschlossenen Ausbauten können folgende Angebotsverbesserungen eingeführt werden:

- Halbstündliche RE-Züge Bern – Münsingen – Thun – Spiez – Frutigen und in Hauptverkehrszeiten bis Kandersteg.
- Halbstundentakt der S4 Bern – Burgdorf via Zollikofen mit Halt an allen Stationen. Ab Burgdorf verkehrt die S4 weiter nach Solothurn.
- Halbstundentakt S44 Bern – Burgdorf und somit Viertelstundentakt der schnellen Verbindungen Bern – Burgdorf
- Viertelstundentakt der S6 bis Niederscherli
- 7 ½'-Takt Bern – Zollikofen (S8) in Hauptverkehrszeiten
- 7 ½'-Takt Bern – Gümligen Siloah, 15'-Takt Siloah – Worb (Tramlinie 6)
- Halt aller S-Bahn-Züge in Stöckacker und somit Verbindungen im Viertelstundentakt. Die Haltestelle Stöckacker wird zum Europaplatz verschoben.
- 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.
- Der Fernverkehrszug von Neuchâtel wird in Bern je stündlich nach Langnau – Luzern und nach Spiez – Frutigen – Brig durchgebunden.
- Zusätzliche Züge Interlaken – Brünig – Luzern in beiden Richtungen
- Durchgehender Viertelstundentakt Biel/Bienne – Täuffelen und Halbstundentakt Täuffelen – Ins mit guten Anschlüssen in Ins und in Biel/Bienne auf den Fernverkehr.

Längerfristige Entwicklung S-Bahn 2040

Der Zielzustand der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern (Viertelstundentakt im Kernbereich der S-Bahn) wird mit dem Angebotskonzept 2035 vom Bund vollständig umgesetzt. Die Weiterentwicklung der S-Bahn wird im Projekt S-Bahn Bern 2040 erarbeitet. Das Ziel des Projekts S-Bahn Bern 2040 ist die Erarbeitung der kantonalen Grundlage (regionale Angebotsplanung) für den nächsten STEP Ausbauschritt des Bundes und die Erarbeitung eines langfristigen Angebotskonzepts. Das langfristige Angebotskonzept ist wichtig für die Dimensionierung neuer Schieneninfrastrukturen, da dies oft grosse und sehr langfristige Investitionen sind. Der Planungssperimeter des Projekts umfasst die heutige S-Bahn Bern. Die RE Züge und deren Haltepolitik werden im Perimeter auch mitgeplant, da die RE Halte grossen Einfluss auf das Bahnangebot haben. Eine Erweiterung des S-Bahn Perimeters wird geprüft, falls sich dies aus raumplanerischen Überlegungen aufdrängt.

Für die Weiterentwicklung des Angebots der S-Bahn Bern braucht es ein raumplanerisch und nachfrage-spezifisch abgestimmtes und finanzierbares Konzept.

- Die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist eine Strategie im kantonalen Richtplan (Strategie A1 und B). Es ist behördenverbindlich festgehalten, dass die langfristige Angebotsplanung mit Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt wird.
- Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern bildet die erwartete Nachfrage 2040 ab. Die Personen-kilometer im öffentlichen Verkehr steigen nach dem Gesamtverkehrsmodell von 2016 bis 2040 um 55 %. Der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Wege wächst dabei von 17 auf 21 %.
- Die Nachfrageprognosen der Eisenbahnverkehrsunternehmen für 2040 werden ebenfalls mit betrach-tet.

Das Projekt wird vom AÖV gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Amt für Gemeinden und Raumordnung erarbeitet. Die betroffenen Nachbarkantone und Regionen des Kantons Bern werden regelmässig einbezogen. In einem ersten Schritt sind die konzeptionellen Ange-botsgrundsätze definiert worden. In der zweiten Phase werden bis im Sommer 2021 die konkreten An-gebotskonzepte 2040 und für einen längerfristigen Horizont für alle Korridore erarbeitet.

Längerfristige Entwicklung übrige Bahnlinien

Auf den meisten regionalen Bahnlinien im Kanton Bern verkehren die Züge zumindest in den Hauptver-kehrszeiten im Halbstundentakt. Auf einzelnen Linien werden stündlich verkehrende Züge durch Busse im Stundentakt verdichtet (z. B. Lyss – Aarberg und Ramsei – Langnau). Ein Ausbau zum durchgehen-den Halbstundentakt dürfte längerfristig die Regel sein.

Im Rahmen des STEP-Ausbaus schritt 2035 wurden einzelne Anliegen des Kantons Bern nicht aufge-nommen (Verschiebung der Haltestelle Villeret, neue Haltestelle Bévillard, 7½'-Takt in der HVZ auf dem Abschnitt Ipsach Herdi – Biel/Bienne der Linie Biel/Bienne – Ins, Bau des Grimseltunnels Innertkirchen – Oberwald). Diese Anliegen, wie auch weitere Anliegen werden in Absprache mit den RVK und den RK im Rahmen der Arbeiten zum STEP-Ausbaus schritt 2040/45 ab dem Jahr 2022 beim BAV eingegeben.

5.5 Entwicklung der Bahninfrastruktur

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Mit den Bun-desbeschlüssen zum Ausbau der Bahninfrastruktur wird die Bahninfrastruktur in den kommenden Jahren auf verschiedenen Korridoren ausgebaut. Im Vordergrund stehen dabei die stark ausgelasteten Korrido-re, wo Kapazitätsengpässe beim Fern-, Regional- oder Güterverkehr bestehen.

Nebst diesen Ausbauten sind auf allen Bahnlinien in den nächsten Jahren Anpassungen an den Bahn-haltestellen für den hindernisfreien Zugang geplant. Diese sollten gemäss BehiG bis Ende 2023 abge-schlossen sein. Bei den Schmalspurbahnen und auf dem Netz der BLS dürfte diese Frist in den meisten Fällen eingehalten werden. Auf dem Netz der SBB ist die Aufgabe aufgrund der Komplexität der grösse-ren Bahnhöfe schwieriger. Die SBB haben in Absprache mit dem BAV eine Priorisierung vorgenommen, so dass die wichtigen Haltestellen prioritär saniert werden.

5.5.1 Ausbau Bahnknoten Bern

Als Bahnknoten Bern wird der Bahnhof Bern inklusive seiner Zufahrten im Westen und Osten bezeich-net. Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen 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 wer-den. 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 bei der Planung der Projekte beim Kanton. Mit der Umsetzung der Projekte sind jetzt die Bahnen gefordert, die Koordination hat das BAV übernommen.

Im Rahmen der ZBB-Planungen wurde der Bahnhof inklusive der Zufahrten untersucht. Das Gesamtkonzept ZBB ist das Resultat eines mehrjährigen Planungsprozesses, in welchem alle wichtigen Partner eingebunden waren. Das Gesamtkonzept sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im ersten Ausbauschnitt wird ein neuer RBS-Bahnhof unter der bestehenden Perronhalle des SBB-Bahnhofs erstellt. Der neue Bahnhof wird vier Gleise für 180 m 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 Bubenberg geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden. Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB haben 2018 begonnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2027 vorgesehen.

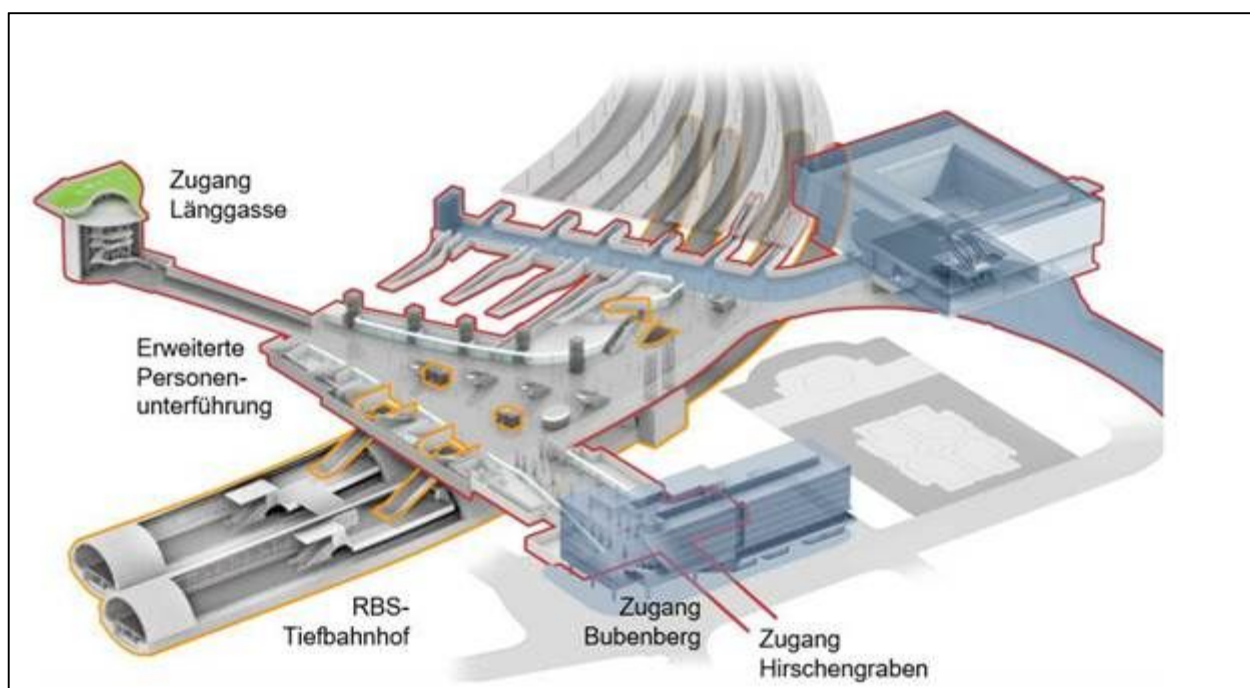


Abbildung 12: Gesamtkonzept ZBB

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, zwischen Wankdorf und Ostermundigen, Gümligen Süd) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft. Die Entflechtung Wylerfeld ist im Bau und wird voraussichtlich im Jahr 2022 in Betrieb genommen, die Entflechtungen Holligen und Wankdorf Süd (Wankdorf – Ostermundigen) voraussichtlich Anfang der 2030er-Jahre.

Ursprünglich war geplant mit dem Ausbau des Bahnhofs auch das ganze Gleisfeld bei der westlichen Ausfahrt zwischen Welle und der "roten Brücke" (Westkopf) umzubauen und für einen effizienteren Betrieb neu zu gestalten. Wegen Mehrkosten gegenüber früheren Kostenschätzungen war der Ausbau des Bahnhofs Bern finanziell in Frage gestellt und das Projekt musste überprüft werden. Dabei konnte eine Lösung gefunden werden, indem auf den Ausbau des Westkopfes grösstenteils verzichtet und gleichzeitig das ursprünglich als Bauprovisorium geplante Gleis 49/50 weiterhin genutzt wird.

Im Rahmen des Baus der Entflechtung Holligen wird die Haltestelle Stöckacker an der Bahnlinie Bern – Neuchâtel Richtung Europaplatz verschoben. Dadurch entsteht eine deutlich verbesserte Umsteigesituation zwischen den S-Bahnen an den Haltestellen Europaplatz sowie eine attraktive Anbindung des neuen Campus der Berner Fachhochschule, welche in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestelle gebaut wird. Aufgrund der geltenden Finanzierungsregeln beteiligen sich nebst dem Bund auch die Stadt und der Kanton Bern an den Kosten der neuen Haltestelle.

In den kommenden Jahren soll die Haltestelle Bern Wankdorf erneuert werden und die Überführung soll durch eine Unterführung ersetzt werden. Die Perronanlagen in Richtung Neubaustrecke/Zollikofen sollen dabei verlängert werden, so dass auch längere Züge halten können.

Bereits im Rahmen der Planungsarbeiten am Ausbauschritt 2035 hat sich gezeigt, dass der dreispurige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Wankdorf und dem Löchlighut ein entscheidendes Nadelöhr darstellt. Dieser Dreispurabschnitt führt dazu, dass S-Bahnzüge, die am Bahnhof Wankdorf halten das gleiche Gleis benützen müssen wie durchfahrende Züge des Fernverkehrs. Im Angebotskonzept 2035 hat diese Situation zur Folge, dass die RE-Züge nach Biel etwas später abfahren, was zu noch längeren Anschlusszeiten vom Fernverkehr führt. Die Züge der S31 verkehren ebenfalls leicht später, was zur Folge hat, dass die Wende in Münchenbuchsee nicht mehr möglich ist und die Züge durchgehend bis Lyss fahren müssen.

Aus Sicht des Kantons Bern ist der Vierspurausbau des Abschnitts Wankdorf – Löchlighut und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Wankdorf von hoher Priorität, da nur mit diesem Ausbau Flexibilität bei der Fahrplangestaltung des S-Bahn- und des Fernverkehrs zwischen dem Bahnhof Bern und dem Löchlighut geschaffen werden kann. Eine weitere kapazitätskritische Stelle besteht im Bahnhof Zollikofen, wo stündlich 14 Züge je Richtung verkehren. Dabei müssen die acht stündlichen Züge (2 Fernverkehr, 4 S-Bahn und 2 Güterverkehr) aus Richtung Münchenbuchsee die sechs stündlich in beiden Richtungen verkehren Züge von und nach Burgdorf (2 S-Bahn und 4 Güterverkehr) queren. Längerfristig scheint der Bau einer Entflechtung unausweichlich.

In einem weiteren Ausbauschritt soll die Kapazität im normalspurigen Teil des Bahnhofs erweitert werden. Vier zusätzliche Gleise sollen in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr. Dieser Ausbauschritt wird Bestandteil eines der nächsten STEP-Ausbau Schritte sein. Um die Kapazität noch weiter zu erhöhen, ist zudem als langfristige Option der Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise vorgesehen.

5.5.2 Lötchberg-Basistunnel

Der Lötchberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. Mit dem Ausbauschritt 2035 hat das Bundesparlament den Ausbau des LBT beschlossen. So soll der heute im Rohbau ausgebrochene 14 km lange Abschnitt Ferden – Mitholz bahntechnisch aufgerüstet werden. Dies ermöglicht es, die Fernverkehrszüge Bern – Brig halbstündlich zu führen und zusätzliche Güterzüge durch den Basistunnel zu führen, was klare Vorteile für die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs hat und den Energieverbrauch reduziert.

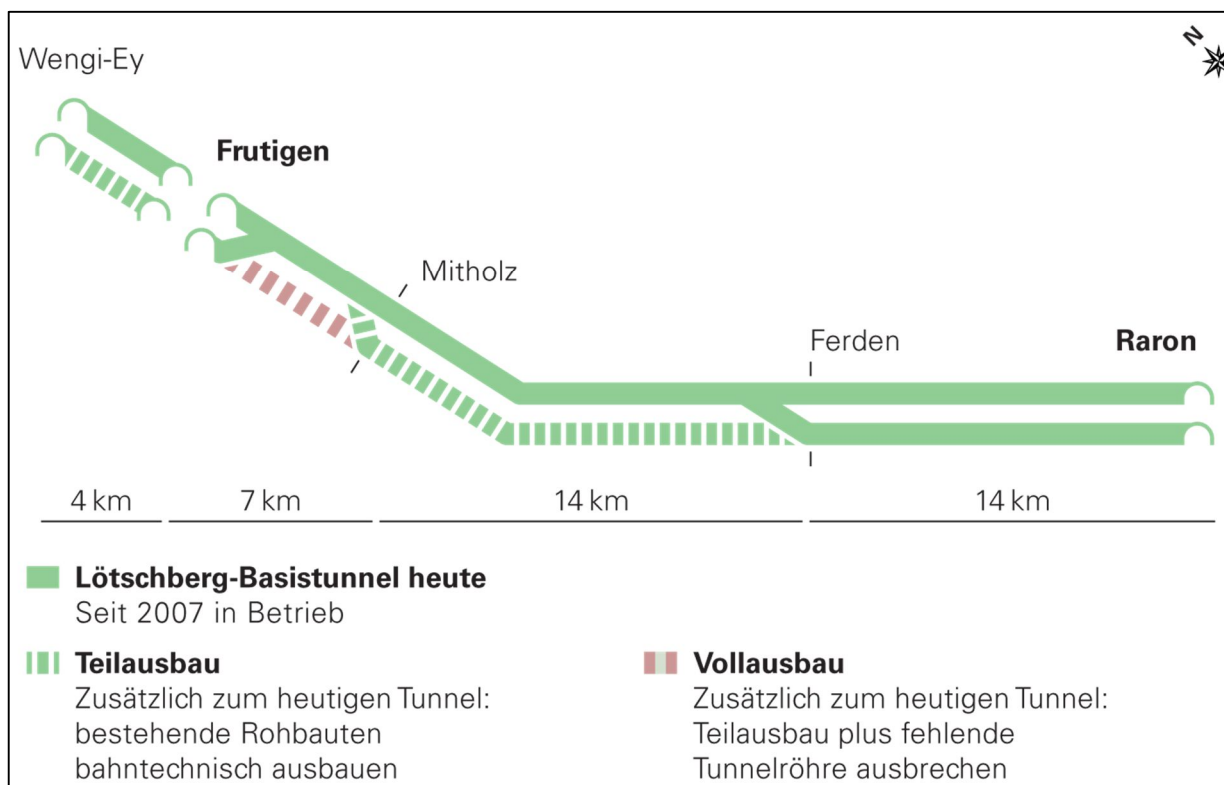


Abbildung 13: Übersicht Lötschberg-Basistunnel

Mitte 2019 wurde das fertige Auflageprojekt dem BAV zum Plangenehmigungsverfahren (PGV) eingereicht, Mitte 2020 lagen die Pläne öffentlich auf.

Die laufenden Projektierungsarbeiten für den Tunnelausbau zeigen, dass der vom Parlament beschlossene "Teilausbau" eine 8-monatige Totalsperre der Lötschberg-Basisstrecke bedingt, da aufwendige Arbeiten beim unterirdischen Anschluss der zweiten Tunnelröhre erforderlich sind. Aufgrund der grossen volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer derart langen Totalsperre hat das Parlament im Dezember 2019 einen Vorstoss überwiesen, der vom Bundesrat die Prüfung des direkten Vollausbaus verlangt. Der Vollausbau lässt sich ohne lange Totalsperren realisieren, weil auf den aufwändigen neuen Gleisanschluss in Mitholz verzichtet werden kann und für Arbeiten an der bestehenden Röhre eine Umleitung der Züge durch die neu erstellte zweite Röhre möglich ist. Das BAV hat die BLS beauftragt aufzuzeigen, wie die Kosten eines Vollausbaus minimiert werden können. Die Ergebnisse dieser Abklärungen sowie der Entscheid über die zu realisierende Ausbauvariante (Teilausbau mit langer Unterhaltssperre oder Vollausbau) sollen 2022 dem Parlament in einem Zwischenbericht zum Ausbauschnitt 2035 vorgelegt werden.

Der Kanton Bern unterstützt den direkten Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels aus folgenden Gründen:

- Da sämtliche Güterzüge durch den Basistunnel fahren können, kann mit dem Vollausbau ein zentrales Element der Verlagerungspolitik und des Alpenschutzes realisiert werden. Die Produktionskosten im Güterverkehr können deutlich gesenkt und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn kann verbessert werden.
- Die Lötschberg-Simplon-Achse ist auch 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), Lötschberg (Wassereintritt) und am Simplon (Unterhaltssperren) haben gezeigt, wie wichtig es ist, im topografisch anspruchsvollen Alpenraum über zwei funktionierende Transitachsen im Sinne der "Netzvariante" zu verfügen. So ist sichergestellt, dass der Verkehr auch bei besonderen Er-

eignissen auf einer der beiden Achsen aufrechterhalten werden kann, da es ansonsten keine Ausweichmöglichkeiten gibt. Nur ein doppelspuriger Lötschberg-Basistunnel kann diese Achsenredundanz vollumfänglich gewährleisten.

- Mit einem Vollausbau ist auch bei einer unterhalts- oder ereignisbedingten Sperre einer Tunnelröhre ein Betrieb durch den Basistunnel möglich.
- 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 bedeutet für die touristisch attraktive Region eine Aufwertung, nicht zuletzt wegen verminderter Lärmemissionen. Zudem ergeben sich auf der Bergstrecke wesentliche betriebliche Entlastungen sowie Vereinfachungen im Unterhalt und in der Intervention bei Ereignissen.

5.5.3 Grimselbahn

Mit dem Projekt der Grimselbahn soll mit einer Neubaustrecke Innertkirchen – Oberwald das Netz der Zentralbahn (ZB) Interlaken – Luzern und der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) Brig – Andermatt – Disentis miteinander verbunden werden. Gleichzeitig ermöglicht die Grimselbahn eine wintersichere Erschliessung von Guttannen und von 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 nicht Bestandteil des Ausbaus 2035, es kann allerdings im Hinblick auf kommende Ausbauschritte mit Bundesmitteln konkretisiert werden.

Mit der neuen Infrastruktur sollen stündliche Zugverbindungen zwischen Meiringen und Oberwald ermöglicht werden. Aufgrund des offenen Realisierungszeitpunktes sind die Anschlussverhältnisse in Meiringen und Oberwald nicht bekannt und Aussagen zum Fahrplanangebot nicht möglich. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung entweder mit der ZB oder der MGB denkbar.

5.5.4 Weitere Infrastrukturausbauten

Auf verschiedenen Linien im Kanton Bern sind Infrastrukturausbauten beschlossen worden:

- Doppelspurausbau zwischen Liebefeld und Köniz für den Viertelstundentakt Bern – Niederscherli
- Doppelspurausbau Jegenstorf – Grafenried und Bätterkinden – Büren zum Hof für die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden
- Wendegleis Münsingen für den Viertelstundentakt Bern – Münsingen der S-Bahn
- Wendegleis in Brünnen für den genauen Viertelstundentakt Bern – Brünnen und die Durchbindung in Bern nach Langnau
- Doppelspurausbau Deisswil – Bolligen und Boll-Utzen – Stettlen für die Verlängerung der Verdichtungszüge der S7 Bern – Bolligen bis Deisswil
- Doppelspurausbau Melchenbühl – Gümligen für den 7.5' Takt der Tramlinie 6 Bern – Gümligen Siloah
- Wendegleis in Zollikofen für den 7.5' Takt in der Hauptverkehrszeit
- Bau eines Überholgleises für Güterzüge zwischen Thörishaus Station und Niederwangen
- Bau einer neuen Werkstätte und Abstellanlage der BLS in Chliforst Nord
- Bau einer neuen Werkstätte mit Abstellanlage des RBS in Bätterkinden

Auf verschiedenen Linien sind Abklärungen zu grösseren Projekten am laufen:

- In La Heutte wird der Bau einer Kreuzungsstelle geprüft. Dies würde Vereinfachungen beim Umbau des Bahnhofs Péry-Reuchenette ermöglichen und hätte leichte Anpassungen beim Fahrplanangebot auf den Linien Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds/Moutier zur Folge.
- In Brüttelen ist in Richtung Finsterhennen ein Doppelspurabschnitt geplant, so dass die Anschlüsse in Ins erreicht werden können.
- Auf Initiative des Kantons Luzern soll die Endhaltestelle St. Urban der Linie Langenthal – St. Urban verlegt werden, so dass die Psychiatrische Klinik des Kantons Luzern besser erschlossen wird. Weil ein Grossteil der Arbeitnehmenden im Kanton Bern wohnhaft ist oder via Langenthal anreist, entspricht die Verlegung den Interessen des Kantons Bern.

Auf den folgenden stark belasteten Linien sind Kapazitätsausbauten absehbar, wobei noch keinerlei Beschlüsse getroffen worden sind:

- Zwischen Biel/Bienne und Lengnau verkehren die Züge Biel/Bienne – Olten – Zürich und Biel/Bienne – Delémont – Basel auf der gleichen Strecke. Diese ist daher sehr stark ausgelastet und leistungssteigernde Massnahmen sind längerfristig nötig.
- Die Strecke Bern – Neuchâtel ist zwischen Gümmenen und Neuchâtel grösstenteils einspurig. Je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen sind weitere Doppelspurausbauten nötig. Im Vordergrund stehen dabei die Abschnitte Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagnier.

5.6 Feinverteiler in den Agglomerationen

5.6.1 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, Elektro- und Autobus 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 ESP (z. B. Bern Brünnen, Bern Wankdorf, Bern Europaplatz, Papiermühle, Worblaufen).

Das Netz des Feinverters in der Agglomeration ist stark radial ausgeprägt. Das radiale Netz soll ergänzt werden durch tangentielle Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels. Tangentielle Verbindungen sollen dazu beitragen, den Feinverteiler im Raum Bahnhof zu entlasten.

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

- Tram Bern – Ostermundigen
4450 Meter lange Neubaustrecke zwischen dem Viktoriaplatz in Bern und der neuen Endhaltestelle im Oberfeld in Ostermundigen. Beim Bahnhof Ostermundigen entsteht ein attraktiver ÖV-Knoten für Bahn, Tram und Bus, eingebettet in einer städtebaulich komplett neuen Umgebung. Anfang 2021 wird das 2014 eingestellte Bewilligungsverfahren wieder aufgenommen. Die einzige grössere inhaltliche Änderung ist wie geplant die Endhaltestelle Oberfeld. Aufgrund der komplexen planerischen Abhängigkeiten wird das Bewilligungsverfahren um den Bahnhof Ostermundigen in einem zweiten Schritt Mitte 2022 reaktiviert. Je nach Ablauf des Verfahrens kann mit dem Tramlinienbau nach heutigem Wissensstand 2024 gestartet werden. Es wird mit einer Bauzeit von mindestens vier bis fünf Jahren gerechnet.
- Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern
Zwischen Bern und Kleinwabern werden in den nächsten Jahren die Seftigenstrasse saniert und die Tramlinie 9 verlängert. Die entsprechenden 3 Projekte werden eng koordiniert. In Kleinwabern ent-

steht ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn. Das Bewilligungsverfahren für die Tramlinienverlängerung startet voraussichtlich in der zweiten Hälfte 2021. Die Realisierung von Tramlinienverlängerung und Strassensanierung könnte nach heutigem Planungsstand zwischen 2026 und 2028 abgeschlossen sein. Das Tram Nummer 9 dürfte frühestens 2026 bis nach Kleinwabern fahren.

In Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland führt und führte der Kanton in folgenden stark belasteten Bus-Korridoren Planungen durch bzw. beteiligt sich an solchen:

- ZMB Wyler und Länggasse
Für die zwei Linienäste wurde geprüft, welches Verkehrsmittel am besten geeignet ist, die in Zukunft benötigten Kapazitäten bereitzustellen. Als längerfristige Bestvariante ab 2030 resultiert auf dem Ast Länggasse ein Trambetrieb und auf dem Ast Wyler ein Doppelgelenktrolleybusbetrieb, ergänzt in den Hauptverkehrszeiten mit einem Bus-Shuttle Bahnhof Bern – Gewerbeschule. Bevor ein Grundsatzentscheid für die Projektierung eines Trams Länggasse gefällt wird, werden die Verkehrsprognosen der ZMB mittels eines Verkehrsmonitorings überprüft.
- 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. Entsprechend den Ergebnissen der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040 ist die Linienführung der 2. Tramachse nochmals zu prüfen.
- ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal
Der Masterplan Inselspital 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 12 nicht mehr ausreichen. Um die zukünftige Erschliessung festzulegen, wird zurzeit eine ZMB durchgeführt. Neben Tram- und Busvarianten und der Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs wird auch die unterirdische Verlängerung des RBS zum Inselspital geprüft. Die Ergebnisse liegen Anfang 2021 vor.
- Feinverteiler Köniz
Mit der Ablehnung des Trams durch die Gemeinde Köniz ist die Entwicklung des Feinverteilers (Buslinie 10) in Köniz offen. Im Zusammenhang mit der anstehenden Busbeschaffung wird zurzeit untersucht, ob die Linie in einem Horizont bis ca. 2040 mit Doppelgelenkbussen betrieben werden soll.
- Netzstrategie 2040 ÖV Kernagglomeration Bern
Seit 2018 wird unter Federführung der Region Bern-Mittelland eine langfristig angelegte Netzstrategie ÖV erarbeitet, welche aufzeigt, wie der ÖV-Feinverteiler weiterentwickelt werden soll, um die aus den Wachstumszielen der Region resultierende ÖV-Nachfrage abzudecken. Im Gegensatz zu den vorangehend genannten Studien, die sich auf einzelne Korridore beschränken, betrachtet die Netzstrategie ÖV die gesamte Kernagglomeration Bern. Eine der Hauptherausforderungen besteht in der betrieblich machbaren und stadträumlich verträglichen Abwicklung des Tram- und Busverkehrs im Raum Bahnhof Bern. Ein weiterer Fokus ist die langfristige Erschliessung von Köniz. Mit dem Abschluss der Netzstrategie 2040 werden Vertiefungsarbeiten nötig sein, bevor Grundsatzentscheide für allfällige Projektierungen gefällt werden können.

5.6.2 Ein- und Zweirichtungstrams in der Agglomeration Bern

Das Tramnetz von Bernmobil ist ein historisch gewachsenes städtisches Tramnetz mit Wendeschlaufen an den Endhaltestellen. Mit der Integration der RBS-Linie Bern – Gümligen – Worb, welche als traditionelle Vorortsbahn seit jeher mit Zweirichtungstrams betrieben wird, verkehren die RBS-Tramfahrzeuge auch im Stadtnetz von Bernmobil. Das heutige Tramnetz der Agglomeration weist an allen Linienenden und an wenigen weiteren Stellen (Bahnhof Bern, Holenacker, Guisanplatz, Siloah) Wendeschlaufen auf. Auf dem Casinoplatz in Bern und auf Kreuzungsstellen der Linie Bern – Worb zwischen Egghölzli und Worb können heute Zweirichtungstrams gewendet werden. Generell weist das Tramnetz im Vergleich zu

anderen Schweizer Städten (Zürich, Basel) eher wenig Netzredundanzen auf. Eine Besonderheit des Berner Tramnetzes ist – insbesondere im Vergleich mit dem Ausland – der dichte Takt und die auf mehreren Linien hohe Auslastung.

Mit der Aufhebung des ehemaligen Tramdepots am Burgernziel und dem Verzicht auf eine Wendeschleife auf dem Helvetiaplatz, wurde von Stadt, Kanton und Bernmobil beschlossen, an geeigneten Orten in Zentrumsnähe neue Wendeanlagen für Zweirichtungstrams zu realisieren. Dank diesen Anlagen soll bei geplanten Streckenunterbrüchen infolge von Baustellen oder Veranstaltungen der Trambetrieb auf Teilstrecken gleichwohl möglich sein.

Bernmobil hat in diesem Zusammenhang beschlossen, in der nächsten Trambeschaffung nebst 7 Einrichtungstrams auch 20 Zweirichtungstrams zu beschaffen. Diese Fahrzeuge sind bestellt und werden im Zeitraum 2023–2025 einerseits die 12 Vevey- und die 9 RBS-Trams ersetzen, die dann das Ende ihre Lebensdauer erreichen. Andererseits werden in dieser Tranche auch die Trams für die Verlängerung der Linie 9 nach Kleinwabern und eine Taktverdichtung der Linie 9 beschafft. Damit kann die Linie 6 zukünftig vollständig mit Zweirichtungsfahrzeugen betrieben werden. Zusätzlich kann Bernmobil bei Baustellen, Veranstaltungen oder anderen geplanten Unterbrüchen auf ein bis zwei weiteren Tramlinienästen den Trambetrieb dank den Zweirichtungsfahrzeugen aufrechterhalten und auf Busersatzbetrieb verzichten.

Im Zusammenhang mit den aktuellen Tramprojekten (vgl. Ziffer 5.6.1), der Beschaffung von neuen Trams durch Bernmobil und der Debatte um Kulturlandbedarf von Projekten wurde im Grossen Rat des Kantons Bern eine Motion eingereicht, welche teilweise überwiesen wurde (Motion 208-2019 Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge). Der Regierungsrat hat somit den Auftrag, dem Grossen Rat eine ausführliche und unvoreingenommene Auslegeordnung zum Vergleich von Zweirichtungs- und Einrichtungstramsystemen vorzulegen. Weiter soll der Regierungsrat ein Szenario mit einem vollständigen Wechsel der Berner Tramflotte zu einer reinen Zweirichtungsflotte skizzieren.

Um diese Abklärungen durchzuführen, wurde ein Mandat an Rapp Trans AG, Zürich vergeben. Zusammenfassend zieht Rapp Trans folgende Schlüsse (der gesamte Bericht findet sich bei den Publikationen auf der Internet-Seite des AÖV).

Tramnetze, die historisch gewachsen sind, basieren zumeist auf Einrichtungsfahrzeugen (Basel, Zürich, Bratislava). In den letzten Jahren neu erstellte Netze, die häufig auch etappenweise realisiert werden, basieren zumeist auf Zweirichtungsfahrzeugen (Nizza, Barcelona).

Die Thematik Ein-/Zweirichtungstrams ist sehr vielschichtig, die Vor- und Nachteile der Fahrzeugtypen hängen neben den Eigenschaften der Fahrzeuge selbst von zahlreichen weiteren Faktoren ab, die eine eindeutige Beurteilung der Typen erschweren. Eine Beurteilung muss immer im lokalen Kontext und im Zusammenspiel mit der Infrastruktur stattfinden.

Ein System mit Einrichtungsfahrzeugen (ERF) ist äusserlich primär durch den Zwang von Wendeschleifen für die Richtungsänderung der Fahrzeuge gekennzeichnet, während für Zweirichtungsfahrzeuge (ZRF) Wendeanlagen mit tendenziell geringerem Platzbedarf den Richtungswechsel der Tramzüge erlauben. In der folgenden Tabelle sind einige grundlegende Unterschiede von Ein- und Zweirichtungsfahrzeugen und der damit verbundenen Infrastruktur aufgeführt:

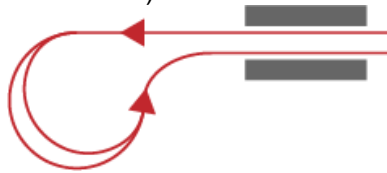
Element	Einrichtungsfahrzeug	Zweirichtungsfahrzeug
Form der Haltestellen	Aussenperrons	Aussen- oder Inselepperrons
Wendeanlagen	Wendeschleife (tendenziell grösserer Platzbedarf) 	Kehranlage (tendenziell geringerer Platzbedarf) oder Wendeschleife 
Kapazität	Gesamthaft höhere Beförderungskapazität, da mehr Raum für flexible Nutzung ² .	Tiefere Anzahl Sitzplätze, dafür mehr Stehfläche
Fahrgastwechsel	Schneller, da mehr Türen pro Seite	Verzögert, da weniger Türen pro Seite
Türanordnung	Nur einseitig	Beidseitig
Führerstände	1	2

Abbildung 14: Grundlegende Unterschiede von Ein- und Zweirichtungsfahrzeugen und der damit verbundenen Infrastruktur

Bei der Beschaffung muss man für ZRF von rund 10 % höheren Beschaffungskosten ausgehen, dafür sind primär der zweite Führerstand sowie die zusätzlichen Türen verantwortlich. Diese zusätzlichen Komponenten sind auch verantwortlich für die leicht höheren Instandhaltungskosten von ca. 0.1 CHF/km³. Auf den Lebenszyklus bezogen resultieren somit um rund CHF 210'000 höhere Kosten für das ZRF.

ZRF haben den grossen Vorteil, dass sie im Betrieb flexibler einsetzbar sind. Sie können, unabhängig von der Wendefrastruktur, auf dem ganzen Netz von Bernmobil eingesetzt werden und ermöglichen bei Netunterbrüchen, beispielsweise aufgrund von Baustellen oder Grossveranstaltungen, auf möglichst grossen Teilen des Netzes einen Restbetrieb mit Trams aufrecht zu erhalten. Damit kann die vorzuhaltende Flotte an Gelenkautobussen für den Ersatzbetrieb klein gehalten werden.

Kehranlagen, welche dieselben Anforderungen wie eine Wendeschleife erfüllen sollen und den betrieblichen Rahmenbedingungen des Berner Netzes entsprechen, sind preislich vergleichbar mit den Wendeschleifen. Im Normalfall benötigen Kehranlagen jedoch weniger Fläche, was insbesondere für Betriebskehranlagen gilt, sofern diese in das bestehende Trasse eingefügt werden können. Die städtebauliche Integration von Kehranlagen hängt stark von den örtlichen Gegebenheiten ab, ist jedoch in der Regel einfacher zu erreichen, da sie grundsätzlich im vorhandenen Strassenraum untergebracht werden können. Dies ist für Wendeschleifen nur möglich, wenn über mehrere Strassenzüge eine Bebauung umfahren werden kann. Dabei muss berücksichtigt werden, dass eine betrieblich flexibel nutzbare Kehranlage eine erhebliche Länge von ca. 200 m erreicht, was ähnlich herausfordernd in der Realisierung sein kann, wie die Unterbringung einer Wendeschleife. Zudem muss an der Endhaltstelle die Möglichkeit bestehen, dass Busse – zum Beispiel bei einem Ersatzbetrieb – wenden können.

Kehranlagen für Endhaltstellen müssen zwingend im Eigentrassee realisiert werden, Betriebskehranlagen können grundsätzlich auch im Mischverkehrstrasse liegen, bedürfen aber umfassender Sicherungsmassnahmen zur Regelung des MIV.

² Durch die nur einseitige Türanordnung besteht mehr Raum zur flexiblen Nutzung, sei es als zusätzliche Sitzplätze, Multifunktionsabteile oder für Stehplätze. Beim Zweirichtungstram entsteht durch die beidseitige Türanordnung zwangsläufig mehr Stehfläche.

³ Bei einer Laufleistung von 70'000 km/Jahr.

Die Vorteile können Kehranlagen insbesondere bei neu zu erstellenden Linien ausspielen, da diese einfacher etappiert gebaut werden können. Eine einfache Kehranlage ist günstig zu bauen und kann im Eigentrassee als temporäre Endhaltestelle, später als Betriebskehranlage dienen. Dies ist mit ein Grund, warum neu entwickelte Tramsysteme häufig auf ZRF basieren.

Der Richtungswechsel an einer Wendeschlaufe benötigt weniger Zeit als auf einer Kehranlage. Mit dem schnelleren Fahrgastwechsel des ERF aufgrund der höheren Anzahl Türen kann mit ERF ein stabilerer Betrieb gewährleistet werden. Die längeren Kehrzeiten, der tendenziell verzögerte Fahrgastwechsel sowie die geringere Kapazität des ZRF können zu einem Mehrbedarf an Fahrzeugen für die gleiche Bedienqualität führen.

Anhand der Szenarien zum Wechsel des heutigen Mischsystems auf ein reines Zweirichtungssystem konnte gezeigt werden, dass ab einer Anzahl von ca. 30 ZRF eine Schwelle erreicht ist, ab welcher jedes weitere ZRF aus betrieblicher Sicht keinen zusätzlichen Nutzen mehr generiert. Das bedeutet, es können keine weiteren Verbesserungen in der Aufrechterhaltung des Restbetriebes oder der Verringerung der Gelenkbusflotte für den Ersatzbetrieb realisiert werden. Jedoch kann der Restbetrieb bei einer reinen ZRF-Flotte ggf. auch bei ungeplanten Unterbrüchen kurzfristig aufgezoogen werden, weil keine "gefangenen" ERF die Strecken blockieren.

Im Szenario einer Umstellung auf ein vollständiges Zweirichtungssystem könnten sämtliche Wendeschlaufen durch Kehranlagen ersetzt werden und dadurch Landgewinne erzielt werden. Es konnte aber aufgezeigt werden, dass dies kaum sinnvoll ist, da die optimierte Landnutzung die Investitionskosten neuer Kehranlagen nur teilweise decken könnte.

Abschliessend kann gesagt werden, dass es nicht sinnvoll erscheint, das bestehende Tramnetz in ein komplettes Zweirichtungssystem umzustellen. Auch bei einer Beibehaltung der existierenden Wendeschlaufen erreicht die Maximierung der betrieblichen Flexibilität eine Schwelle, ab welcher jedes weitere ZRF keinen betrieblichen Nutzen mehr bringt. Die Möglichkeit einer Monetarisierung der Landgewinne bei Aufhebung der Wendeschlaufen entfiel dabei und den Mehrkosten bei Beschaffung, Instandstellung und Energie stünden keine weiteren Vorteile gegenüber.

Fazit

Der Bericht zeigt die Vor- und Nachteile von Ein- und Zweirichtungstrams auf. Die externe Expertise stützt die aktuelle Praxis von Bernmobil und des Kantons, wonach eine Mischflotte eingesetzt wird, so dass einerseits auf mehreren Linien die Vorteile von Einrichtungstrams zum Tragen kommen und andererseits im Fall von geplanten Betriebsunterbrüchen dank Zweirichtungstrams ein Tramersatzbetrieb möglich ist. Letzteres bedingt neu zu erstellende Wendeanlagen; diese sind in Planung bzw. Umsetzung. Eine vollständige Umstellung auf Zweirichtungstrams erscheint auch in Zukunft nicht sinnvoll.

Bei neuen Tramlinien sind die räumlichen Rahmenbedingungen das wesentlichste Kriterium für den Entscheid pro Wendeschlaufe oder Kehranlage an Endhaltestellen. Insbesondere im Fall einer Wendemöglichkeit um bebautes Gebiet kann eine Wendeschlaufe vorteilhaft sein. Bei anderen räumlichen Rahmenbedingungen oder bei einem etappierten Bau einer Tramlinie, weisen Kehranlagen klare Vorteile auf. Der Entscheid punkto Typ einer Wendeanlage hat daher einzelfallweise im Rahmen der Projektierung einer neuen Tramlinie zu erfolgen.

5.6.3 Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne

2019 verabschiedete die Stadt Biel die aktualisierte Gesamtmobilitätsstrategie, die dem öffentlichen Verkehr einen höheren Stellenwert einräumt. Seit dem Frühjahr 2020 wird eine Studie zur Langfristperspektive des ÖV im Zeithorizont 2035 erarbeitet. Durch die eben erst erfolgte grundsätzliche Überarbeitung

des Buskonzepts Biel 2020, aufgeteilt in zwei Etappen (2018 und 2021) sind in den nächsten Jahren keine tiefgreifenden Anpassungen zu erwarten.

5.6.4 Feinverteiler Agglomeration Thun

Auch in der Agglomeration Thun ist in den kommenden Jahren mit einer steigenden Nachfrage beim ÖV zu rechnen. Die langfristig benötigte Anzahl von Bushaltekanten und die knappen Platzverhältnisse rund um den Bahnhof Thun haben in den letzten Jahren zu diversen Diskussionen und Abklärungen geführt. Unter Federführung der RVK5 wurde im 2019 ein Lösungsansatz für das ÖV-Busnetz erarbeitet, der zum Ziel hat, einige Stadtbuslinien auf die Südseite des Bahnhofs zu verlegen. Dadurch können der Bahnhofplatz und der stark belastete Maulbeerkreisel entlastet werden. Die Haltestelle Postbrücke soll neu als Umsteigeort für Bus-Bus-Verbindungen aufgewertet werden.

Das eidgenössische Parlament hat mit dem Ausbauschritt 2035 die Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle "Thun Nord" beschlossen. Die planerischen Vorarbeiten zur optimalen Einbindung des kantonalen Premium-ESP Thun-Nord ans ÖV-Netz sind am Laufen. Eine neue, tangentielle Buslinie Steffisburg – Thun Nord – Zentrum Oberland wird die neue S-Bahn-Haltestelle als Umsteigeort zusätzlich stärken. Zudem zeigen Potenzialabklärungen, dass die tangentielle Buslinie bereits vor der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle eingeführt werden kann. Die absehbaren Siedlungsentwicklungen entlang dieser neuen Buslinie ergeben ein genügend grosses Potenzial für einen Halbstundentakt. Der Inbetriebnahmezeitpunkt der Buslinie soll auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

5.6.5 Feinverteiler übrige Agglomerationen

Burgdorf

In Burgdorf sind die Vorbereitungsarbeiten zum neuen Bushof durch Einsprachen beim Baubewilligungsverfahren blockiert. Die geforderte Höhe der Busanlegekanten hat zur Folge, dass der Bushof umgeplant und leicht redimensioniert werden muss.

Als nächster Angebotsschritt im Burgdorfer Busnetz dürfte die Verlängerung der Linie 30.467 vom Bahnhof zum Spital im Halbstundentakt anstehen. Zusammen mit der Linie 30.465 könnte dann ein Viertelstundentakt angeboten werden. Aufgrund der aktuellen Nachfrage ist dieser Schritt allerdings noch nicht angezeigt.

Langenthal

Die RVK 2 erarbeitete in den Jahren 2018/2019 eine Studie zum langfristigen Angebot und zu den Linieneinführungen des Stadtbusses in Langenthal. Das neue Buskonzept beeinflusst massgeblich Investitionsentscheide bezüglich Ausgestaltung der Bushaltestelleninfrastruktur (BehiG) und ist dadurch von langfristiger Tragweite. Die Ergebnisse der Studie fliessen in den Angebotsbeschluss 2022 – 25 ein.

Interlaken

Die Erschliessung des Bödelis erfolgt weitgehend über die Regionallinien. Das Angebot der Linie 31.105 muss zumindest auf dem Abschnitt Wilderswil – Interlaken West im Gleichschritt mit dem Viertelstundentakt der BOB verdichtet werden.

Der ESP Flugplatz Interlaken ist heute nicht mit dem ÖV erschlossen. Die konzeptionellen Abklärungen zum Ortsbus Bödeli (2019) haben gezeigt, dass mit den heutigen Linien ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz keine attraktive Buserschliessung des Flugplatzareals möglich ist. Für die Erschliessung des Gewerbegebiets Flugplatz wird es als sinnvoll erachtet, mittelfristig einen Versuchsbetrieb einzurichten.

5.7 Multimodale Mobilitätsdrehscheiben

Multimodale Mobilitätsdrehscheiben bzw. sog. Mobilitätshubs sind attraktive Umsteigepunkte, welche den einfachen und effizienten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen und Anreize zur Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie, etc.) bieten. Die Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln und zwischen Fern-, Regional- und Ortsverkehr eignen sich dazu, als attraktive multimodale Drehscheiben ausgestaltet zu werden. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr umsteigen. Auch weitere Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing und Carpooling gehören dazu. Der Umstieg kann im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Auch die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits multimodale Drehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt. Auch viele kleinere Bahnhöfe wie z. B. die ÖV-Knoten Zollikofen, Worblaufen, Papiermühle, Bolligen, Belp und Niederwangen dienen heute als multimodale Mobilitätsdrehscheiben.

Mobilitätsdrehscheiben dienen den Reisenden für den Verkehrsmittelwechsel auf dem Weg von aussen (Region, Land, ausserhalb einer Agglomeration) nach innen (in den Agglomerationskern) und umgekehrt. An den Mobilitätsdrehscheiben können auch verschiedene Dienstleistungen und Services verknüpft sein (Einkauf, Dienstleistungen in Zusammenhang mit der Mobilität, etc.). Die Optimierung von Mobilitätsdrehscheiben hat das Potential, die Verkehrsabwicklung zu verbessern bzw. das Verkehrswachstum besser zu bewältigen. Attraktive Verbindungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen dazu bei, Verkehrsprobleme zu mindern, indem sie ein frühzeitiges Umsteigen vom flächenintensiven MIV auf ÖV und den LV unterstützen. Kernstädte und urbane Räume werden dadurch vom Autoverkehr entlastet.

Multimodale Umsteigepunkte sollen folgende Beiträge zum Verkehrssystem leisten:

- Frühe Verkehrsverlagerung vom Auto auf ÖV, Fuss, Velo und Sharing-Angebote
- Bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Bessere Abstimmung an den "Schnittstellen" zwischen nationalen und lokalen Verkehrsnetzen

Es gibt aber auch damit verbundene Herausforderungen und Risiken:

- Stärkeres Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz in Drehscheibennähe
- Rebound-Effekte (stärkere Autonutzung für einen Teil der Fahrt aufgrund "attraktiver Parkplätze")
- Höhere Belastung des ÖV-Systems (Kapazitäten sind nur langsam ausbaubar)
- Notwendige neue ÖV-Linien (z. B. Tangentialen)
- Konkurrenzierung bestehender Zentren

Die Thematik hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen, u. a. im Kontext folgender Arbeiten:

- Thematisierung durch die Bahnunternehmen zur Aufwertung ihrer Bahnhöfe
- Thematisierung durch das UVEK im Rahmen eines Aktionsprogramms zusammen mit BPUK, KöV und Schweizerischem Städteverband
- Mobilitätsdrehscheiben sind ein zentrales Thema im Rahmen der Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr 4. Generation
- Gemeinsames Projekt des Kantons Bern mit den SBB und weiteren Beteiligten im Rahmen der Hauptstadtregion
- Geplante Studie der RKBM zu Mobilitätsdrehscheiben mit Unterstützung und unter Beteiligung des Kantons
- Geplante Thematisierung im aktualisierten Sachplan Verkehr, Teil Programm

Für den Kanton sind Umsteigepunkte seit Jahren ein wichtiges Thema: P+R und B+R haben eine grosse Bedeutung für die Mobilität im Kanton und werden vom Kanton unterstützt. Gerade in der Agglomeration wurden verschiedene Buslinien an die S-Bahn angeschlossen (Längenberg, Frauenkappelen - Mühleberg, Rapperswil/Bucheggberg), um die Fahrt der Busse im stark belasteten städtischen Strassennetz an den Bahnhof Bern zu vermeiden. Somit sind zahlreiche Bahnstationen in allen Regionen des Kantons seit längerem eigentliche Mobilitätsdrehscheiben. Es gibt auch verschiedene laufende Projekte, die neue

bzw. verbesserte Mobilitätsdrehscheiben schaffen sollen, so z. B. in Ostermundigen, Kleinwabern, Thun Nord oder Matten bei Interlaken.

Für den Kanton Bern ist es das Ziel, dass in den Regionen möglichst nahe am Startort attraktive Umsteigeorte vorhanden sind, so dass das Strassennetz entlastet werden kann und ein möglichst grosser Teil der Reise mit dem ÖV zurückgelegt werden kann. Die Lage und die Anordnung der Schnittstellen zwischen dem nationalen, dem regionalen und dem lokalen Verkehrsnetz sowie entsprechenden multimodalen Drehscheiben sind so zu planen, dass die Verkehrsnetze effizient betrieben und mit den räumlichen Strukturen in Einklang gebracht werden. In diesem Zusammenhang sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, mit denen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln bequemer, einfacher und effizienter umgestiegen werden kann.

5.8 Klimagerechter öffentlicher Verkehr

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Dies bedeutet, dass der Energieverbrauch gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien erhöht werden soll. Der Verkehr, der für einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich ist, birgt ein grosses Potential. Auch wenn der Individualverkehr mit Abstand der grössere Verbraucher ist, sind auch Anstrengungen im öffentlichen Verkehr notwendig. Der Bericht "Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr", welcher 2015 vom Regierungsrat verabschiedet und 2020 mit neuen Massnahmen aktualisiert wurde, sieht eine Massnahme zur verstärkten Mitfinanzierung der Umstellung der ÖV-Flotte auf emissionsarme Fahrzeuge vor. Der Kanton soll die Mitfinanzierung regeln, um energieeffiziente Fahrzeuge im ÖV zu fördern. Spätestens ab 2030 sollen nur noch Busse mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft werden. Ziel ist eine vollständige Umstellung auf alternative Antriebe bis 2045. Die Finanzierung erfolgt über die Angebotsbestellung und somit über den Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr.

5.9 Weitere Entwicklungen im ÖV-Umfeld

Verschiedene technologische und gesellschaftliche Entwicklungen werden mittel- bis langfristig einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und somit auf die ÖV-Nutzung haben. Welche und in welchem Ausmass ist zum heutigen Zeitpunkt schwierig abschätzbar.

Digitalisierung

Die Digitalisierung der Gesellschaft schreitet rasch voran und beeinflusst die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs massgeblich. Kundeninformation und Billettverkauf erfolgen zunehmend über mobile Lösungen. Die Digitalisierung schafft im Mobilitätsmarkt neue Möglichkeiten, die auch die ÖV-Nutzung beeinflussen. Akteure bieten private Chauffeurdienstleistungen an, vereinfachen das Teilen des eigenen Autos, vermitteln Mitfahrmöglichkeiten oder die Miete eines Velos. Im Kanton Bern laufen beispielsweise App-basierte Pilotversuche in verschiedenen Regionen und Raumtypen, die auf Anfrage ("on demand") Fahrtenwünsche aufnehmen und zusammenführen (u.a. MyBuxi in Herzogenbuchsee). Solche Angebote stellen neue Fragen, zu denen der Kanton mit weiteren Akteuren Antworten sucht: Wie sollen diese Angebote gestaltet werden, um den ÖV am besten zu ergänzen? Wie sollen sie reguliert werden? Wie funktionieren die Schnittstellen mit vorhandenen ÖV-Ticketing-Plattformen (u.a. NOVA)? Immer mehr werden solche Angebote – weitgehend über Apps – in der Reiseplanung als Ergänzung, aber auch als valable Alternativen zum öffentlichen Verkehr propagiert. Die Anforderungen an die wichtigen Bahnhöfe und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden voraussichtlich weiter zunehmen, da die neuen vielfältigen Mobilitätsangebote dort mit dem klassischen ÖV als Massentransportmittel verknüpft werden. Überlegungen zur Gestaltung von Mobilitätsdrehscheiben gewinnen an Bedeutung (vgl. Ziffer 5.7).

Durchlässigere Grenzen zwischen öffentlichem und Individualverkehr

Die neuen Mobilitätsangebote werden die Grenzen zwischen dem öffentlichen und dem Individualverkehr weiter aufweichen. Des Weiteren nimmt der Trend von "benutzen statt besitzen" weiter zu, auch wenn die 2020 prägende Corona-Krise diese Entwicklung vorübergehend etwas abschwächt. Im Zentrum dieser Tendenzen stehen die selbstfahrenden Fahrzeuge. Diese sollen eines Tages ermöglichen, von A nach B zu kommen ohne sich selber auf die Fahrt zu konzentrieren. Heute punkten öffentliche Verkehrsmittel unter anderem dadurch, dass die Reisezeit für weitere Aktivitäten genutzt werden kann und dass keine besonderen Fahrkenntnisse vorhanden sein müssen. Diese Vorteile des ÖV würden wegfallen. Die selbstfahrenden Fahrzeuge sollen aber nicht nur individuell, sondern insbesondere auch kollektiv genutzt werden können. Die Software-Firmen, die intensiv an der Entwicklung solcher Fahrzeuge arbeiten, sind bestrebt Lösungen für eine gemeinsame Nutzung zu finden – irgendwo an der Grenze zwischen "privatem Kollektivverkehr" und "öffentlichem Privatverkehr".

Dem Einsatz von selbstfahrenden Fahrzeugen stehen heute noch einige Hürden technologischer, rechtlicher, infrastruktureller und gesellschaftlicher Natur im Weg. Werden diese verschiedenen Hürden überwunden, so wird sich die Rolle des heutigen "klassischen" öffentlichen Verkehrs neu definieren müssen. Dies ist den Transportunternehmen bewusst und verschiedenen Schweizer ÖV-Unternehmen testen den Betrieb von autonomen Fahrzeugen, um mit diesen Entwicklungen Schritt zu halten. Im Kanton Bern läuft ein Pilotbetrieb von Bernmobil.

Die längerfristigen Auswirkungen dieser Entwicklungen auf den öffentlichen Verkehr sind derzeit noch nicht genau absehbar. Während der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen als Massentransportmittel aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse im öffentlichen Raum und im Fernverkehr aufgrund der Zuverlässigkeit und attraktiver Reisezeiten gut positioniert ist, könnten neue Entwicklungen zu grossen Veränderungen beim regionalen Verkehr in ländlichen Regionen führen.

Glättung der Verkehrsspitzen und Mobility Pricing

Die Verkehrsspitzen haben grossen Einfluss auf die Konzeption des öffentlichen Verkehrs: Die Eisenbahninfrastrukturen müssen diese Spitzen bewältigen können und der Fahrzeugpark muss darauf ausgerichtet sein. Mit einer Glättung der Verkehrsspitzen könnte der öffentliche Verkehr gleichmässiger ausgelastet und die Effizienz im ÖV könnte verbessert werden. Im Kanton Bern werden verschiedene Projekte zur Glättung der Verkehrsspitzen umgesetzt:

- Home-Office, flexible Arbeitszeiten, Telekonferenzen: Diese Möglichkeiten bietet der Kanton Bern als Arbeitgeber seinen Angestellten an. Nebst der Glättung der Verkehrsspitzen positioniert sich der Kanton damit in seiner Personalstrategie explizit als attraktiver Arbeitgeber.
- Work Smart Initiative: Mit dem Unterzeichnen dieser Charta bekennt sich der Kanton Bern gegenüber der Öffentlichkeit zu flexiblen Arbeitsformen.
- Flexibilisierung der Schulzeiten: Die Gymnasien und Fachhochschulen der Region Bern haben in Zusammenarbeit mit dem Kanton moderate Anpassungen des Stundenplans vorgenommen, die einen Beitrag zur Glättung der Verkehrsspitzen leisten.

Ein weiteres Instrument zur Glättung der Verkehrsspitzen und zur besseren Ausnutzung der Kapazitäten von Schiene und Strasse ist Mobility Pricing. Dieses finanzielle Lenkungsinstrument sieht unterschiedliche Preise je nach Tageszeit vor und soll helfen, das bestehende Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur besser auszulasten. Zudem ist es auch finanzpolitisch ein interessantes Instrument, da mit der zunehmenden Nachfrage nach Elektroautos der Geldfluss aus dem heutigen Finanzierungssystem (Mineralölbesteuerung) abnimmt. Der Bund sucht zur Zeit Kantone, Städte und Gemeinden, die Pilotversuche mit Mobility Pricing oder Elementen davon durchführen möchten. Im Kanton Bern haben die Städte Bern und Biel Interesse angemeldet. Der Grosse Rat hat mit der Annahme einer entsprechenden Motion als Postulat diesen Städten die Möglichkeit eingeräumt, sich beim Bund zu bewerben (Motion 030-2020, Durchführung eines Mobility-Pricing-Pilotversuchs im Kanton Bern).

6. Investitionsgrundsätze

Die Unterteilung des öffentlichen Verkehrs in die Bereiche Fernverkehr, Regionalverkehr, Agglomerationsverkehr, Ortsverkehr und touristischer Verkehr ist für den einzelnen Kunden und die einzelne Kundin 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. Die nachfolgenden Investitionsgrundsätze beziehen sich auf die ÖV-Infrastruktur 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:

6.1.1 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 Konzept "Sicherheitsaufsicht BAV in der Betriebsphase" vom 1. Mai 2020 setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleichbleibt 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 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.

6.1.2 Infrastrukturausbauten und Erweiterungen

Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie soll der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des MIV erhöht werden. Diese Zielsetzung kann 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 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Behinderte

Gemäss BehiG sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht einzurichten. 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 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. Obwohl den Vorgaben des BehiG Rechnung getragen wird und bereits viele Haltestellen hindernisfrei ausgestaltet wurden, gibt es noch immer eine Vielzahl von Haltestellen, die noch nicht hindernisfrei ausgestaltet sind. 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. ÖV-Investitionsbeiträge

7.1 Entwicklung der ÖV-Infrastruktur

In den vergangenen Jahren wurden zahlreiche Strecken saniert und Bahnhöfe und Haltestellen behindertengerecht ausgebaut. Nachfolgend werden die aus kantonaler Sicht wichtigsten Projekte dargestellt, welche sich derzeit im Bau oder zumindest im Bewilligungsverfahren befinden.

Ligerztunnel

Mit dem Ligerztunnel soll die bestehende Einspurstrecke auf Doppelspur ausgebaut werden, was ein dichteres Angebot des Fern-, Regional-, und Güterverkehrs erlaubt. Gleichzeitig wird das Dorf Ligerz in einem Tunnel umfahren. Das Projekt befindet sich innerhalb eines nationalen Schutzgebietes und das Bewilligungsverfahren ist aktuell am Laufen. Der Tunnel soll gemäss aktuellem Zeitplan im Jahr 2026 und somit ein Jahr später als geplant in Betrieb gehen.

Weissensteintunnel

Dank Druck von Seiten der Kantone Solothurn und Bern hat sich das Bundesamt für Verkehr bereit erklärt den Weissensteintunnel zwischen Solothurn und Moutier zu sanieren. Gleichzeitig mit der Tunnelsanierung wird auch die Linie Solothurn – Moutier saniert. Die Arbeiten sollen bis Ende 2022 abgeschlossen werden.

Saaneviadukt

Der historisch wertvolle Saaneviadukt zwischen Rosshäusern und Gümmenen wird derzeit saniert und auf Doppelspur ausgebaut. Die Sanierung soll Ende 2021 abgeschlossen werden.

Sanierung Sensetalbahn und Verschiebung Bahnhof Laupen

Im Jahr 2020 wird die Sensetalbahn totalsaniert und die Haltestellen werden hindernisfrei gestaltet. In einem komplexen Gemeinschaftsprojekt der Sensetalbahn, des kantonalen Tiefbauamtes und der Gemeinde werden der Bahnhof Laupen inklusive Bushaltestellen verschoben, die Strassenführung angepasst, der Hochwasserschutz verbessert und die Sense ökologisch aufgewertet. Die Arbeiten sollen im Frühjahr 2021 abgeschlossen werden.

Zukunft Bahnhof Bern ZBB

Der Bahnhof Bern, welcher heute betrieblich und räumlich an seine Grenzen stösst, spielt im in- und ausländischen Bahnverkehr eine zentrale Rolle. Damit der Bahnhof Bern, als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz, auch in Zukunft seine Funktionen erfüllt und als Drehscheibe dient, wird er ausgebaut.

Im Rahmen von Zukunft Bahnhof Bern realisieren die SBB und der RBS gemäss aktuellem Stand bis Ende 2027 zwei grosse Projekte:

- *Neuer RBS-Bahnhof:* Der RBS erstellt unterhalb der bestehenden Gleise 2 - 7 des SBB-Bahnhofs einen neuen Bahnhof mit vier Gleisen. Er besteht aus zwei grossen unterirdischen Hallen mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Rolltreppen und Lifte führen von der Perronebene auf die RBS-Verteil-Ebene. Von dort gelangen die Fahrgäste zu den Gleisen des Fern- und S-Bahnverkehrs und in die Stadt.
- *Neue Unterführung mit neuen Zugängen im SBB-Bahnhof:* Die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnhausunterführung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die "Unterführung Mitte" mit Zugängen vom Bubenbergrplatz und von der Länggasse (2029) her. Seit November 2019 ist das verlängerte Perron mit den neuen Gleisen 49 und 50 in Betrieb. Dank diesem neuen Perron kann der Bahnhof Bern unter laufendem Bahnbetrieb und ohne Ausdünnung des Fahrplanes ausgebaut werden.

Die Stadt Bern will abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren und gestalten. Damit sollen die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof geführt und Verbesserungen für den Tram- und Busverkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr erzielt werden.

Ausbauprojekte zwischen Jegenstorf und Bätterkinden

Um das Angebot bis Ende 2022 resp. 2027 auszubauen, sind beim RBS mehrere Infrastrukturausbauten nötig. Die folgenden Projekte sind für das neue Angebot im Horizont 2022 (u. a. S8 im Halbstundentakt von Bätterkinden nach Bern, der RE Bern-Solothurn im Viertelstundentakt ganztägig und beschleunigt) Voraussetzung:

- Bau eines neuen Wendegleises in Bätterkinden bis ca. 2022.
- Bätterkinden – Büren zum Hof: Bau einer Doppelspurinsel und Ausbau der Strecke für eine höhere Geschwindigkeit. Ausbau der Bahnhöfe Büren zum Hof und Schalunen. Bauzeit voraussichtlich in den Jahren 2021-22.

- Grafenried – Jegenstorf: Bau einer Doppelspur und Ausbau der Strecke für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Bauzeit voraussichtlich in den Jahren 2021-22.

Sanierung Boll-Utzigen

Mit dem Bau eines neuen Bahnhofs und eines neuen Bahntrassees südlich der bestehenden Linie können mehrere gefährliche Bahnübergänge im Dorf aufgehoben werden. Ausserdem wird damit die Möglichkeit für eine neue Zentrumsentwicklung geschaffen. Die Bauarbeiten dauern bis ins Jahr 2021.

Gürbetallinie

Die stark befahrene Gürbetallinie wird zwischen Wabern und Kehrsatz auf Doppelspur ausgebaut. Dies führt zu einem pünktlicheren Fahrplan und erlaubt die Bedienung der geplanten Haltestelle Kleinwabern. Die Doppelspur wurde Ende 2020 in Betrieb genommen. Ebenfalls auf Doppelspur ausgebaut wird der Abschnitt zwischen Uetendorf und Lerchenfeld. Dank diesem Ausbau können die Anschlüsse aus dem Gürbetal in Thun ab Ende 2021 verbessert werden.

Ausbau Lötschberg Basistunnel

Im Juni 2019 hat das Bundesparlament den Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur und damit den bahntechnischen Ausbau des Lötschberg Basistunnels beschlossen. Das Projekt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren und soll bis 2028 realisiert werden (vgl. Kap. 5.5.2).

Kreuzungsstelle Leissigen

Damit in Zukunft wieder direkte Züge zwischen Interlaken und Zürich Flughafen verkehren können, wird in Leissigen die Kreuzungsstelle ausgebaut, so dass die 400 m langen Züge kreuzen können. Das Bewilligungsverfahren ist derzeit am Laufen, die Bauarbeiten sind zwischen 2021 und 2022 vorgesehen. Lokale Einsprachen gegen das Projekt könnten die Realisierung der Kreuzungsstelle verzögern.

7.2 ÖV-Investitionsbeiträge 2015–2020

Für den Substanzerhalt und den Ausbau der ÖV-Infrastruktur hat der Kanton Bern in den Jahren 2015–2020 rund CHF 364 Mio. aufgewendet. Dabei wurde im Durchschnitt für jeden investierten Franken des Kantons Bern und der bernischen Gemeinden nochmals derselbe Betrag von Bund, Nachbarkantonen, TU und Standortgemeinden beigesteuert. Im Vergleich zu den Jahren 2011–2015 (rund CHF 355 Mio.) bewegte sich das Investitionsvolumen in etwa auf demselben Niveau. Die Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge 2015–2020 wird in der folgenden Grafik dargestellt:

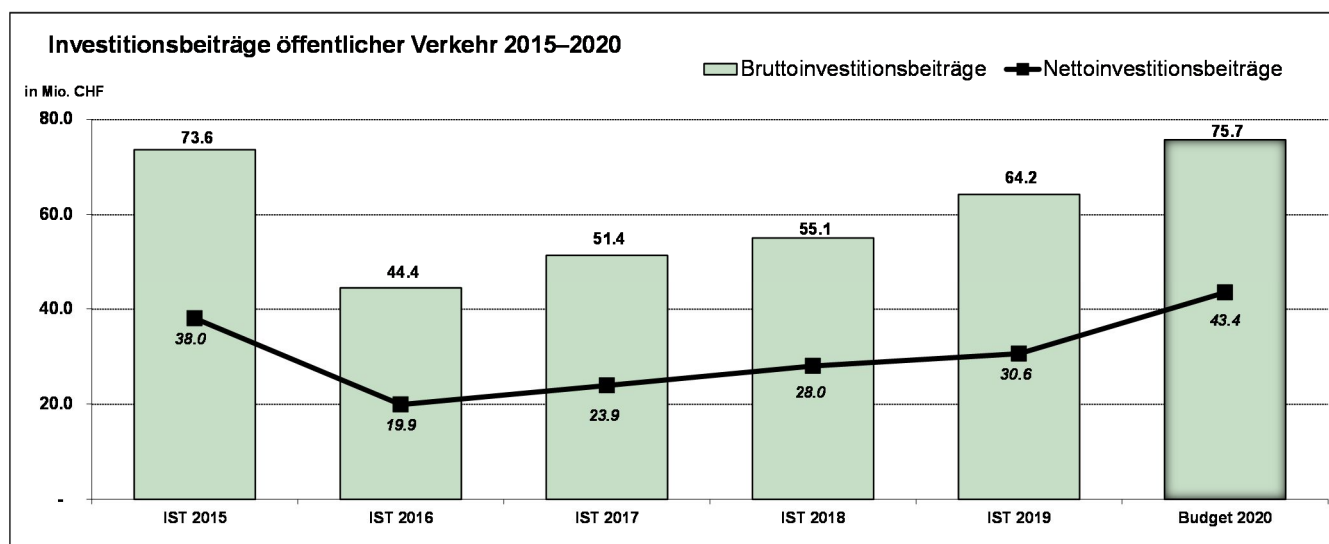


Abbildung 15: ÖV-Investitionsbeiträge 2015–2020

Nach dem Rückgang der Investitionsbeiträge per 2016 aufgrund der Ablehnung von Tram Region Bern und dem Wegfall der direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur sind die Ausgaben wegen der Realisierung von Grossprojekten wie den Ausbau des Bahnhofs Bern und der Entflechtung Wylerfeld seit 2017 wieder ansteigend.

7.3 Zwischenbericht über den aktuellen Investitionsrahmenkredit 2018–2021

7.3.1 Stand der Mittelverwendung aus dem Investitionsrahmenkredit 2018–2021

Mit dem IRK 2018–2021 (GRB vom 23. März 2017) hat der Grosse Rat brutto CHF 291 Mio. (netto Kanton CHF 194 Mio.) für Investitionsverpflichtungen bewilligt. Bis 31. Juli 2020 wurden Kreditverpflichtungen über insgesamt CHF 145.9 Mio. (netto Kanton CHF 97.3 Mio.) für 33 Projekte eingegangen. Bei 22 Projekten handelt es sich um kleinere Vorhaben mit einem Kantonsbeitrag unter CHF 2 Mio. (brutto). Der grösste Anteil der kantonalen Mittel fliesst erwartungsgemäss in grosse oder mittelgrosse Projekte. Sie beanspruchen rund 95.9 % der Mittel. Eine detaillierte Übersicht über die verbindlich zugesicherten Beiträge bis 31. Juli 2020 kann der Beilage entnommen werden.

Der IRK 2018–2021 wurde bis zum 31. Juli 2020 mit brutto CHF 21.5 Mio. (netto Kanton CHF 14.3 Mio.) beansprucht. Da die Arbeiten an den meisten grossen und mittelgrossen Projekten noch nicht in Angriff genommen wurden, werden die meisten Ausgaben erst im Verlaufe der kommenden Jahre anfallen.

Bewilligte Rahmenkreditsumme 2018–2021 netto	CHF	194'000'000
./. davon beansprucht 2018	– CHF	1'033'853
./. davon beansprucht 2019	– CHF	10'500'128
./. davon beansprucht 2020	– CHF	2'786'755
Stand Rahmenkredit per 31. Juli 2020	CHF	179'679'264

7.3.2 Grossprojekte im Investitionsrahmenkredit 2018–2021

Im Investitionsrahmenkredit 2018–2021 waren folgende Grossprojekte vorgesehen:

Zugang Bubenbergr (ZBB)

Im Rahmen des Gesamtvorhabens "Zukunft Bahnhof Bern" (ZBB) sollen der RBS-Bahnhof ausgebaut und im SBB-Bahnhof eine neue Unterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergrzentrum erstellt werden. Der neue Zugang erfolgt über die Liegenschaft Bubenbergrplatz 10–12, die die SBB 2016 erworben hat. Der Spatenstich zum Ausbau des Bahnhofs Bern erfolgte 2017. Am neuen Zugang beim heutigen Bubenbergrzentrum wurden bislang erst kleinere Vorarbeiten in Angriff genommen, bevor voraussichtlich im Jahr 2022 der eigentliche Bau startet. Die trilaterale Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund, SBB und Kanton wurde 2017 unterzeichnet. Mit RRB 10/2018, dem Ausführungsbeschluss zum Zugang Bubenbergr vom 9. Januar 2018, wurde die Vereinbarung rechtskräftig. Somit ist die Finanzierung des Projektes Ausbau Bahnhof Bern vollumfänglich vertraglich verpflichtet.

Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grüttschalp – 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 Grüttschalp, die zweite Sektion führt mit der Adhäsionsbahn von Grüttschalp via Winteregg nach Mürren. Die Strecke Grüttschalp – Mürren muss 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 Grüttschalp den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Mit Ausführungsbeschluss vom 27. Juni 2018

(RRB 744/2018) wurde die Finanzierung sichergestellt. Die Bauarbeiten schreiten gut voran, jedoch ist gemäss überarbeiteter Kostenprognose infolge erhöhtem Planungsaufwand, Gewässerschutzauflagen sowie deutlich höheren Kosten für die Baumeisterarbeiten mit Mehrkosten zu rechnen. Die Baumeisterarbeiten wurden nach ÖBG ausgeschrieben. Aufgrund der Marktlage muss festgestellt werden, dass die wenigen Anbieter deutlich höher als erwartet offeriert haben. Der Kredit wird nun voll ausgeschöpft. Die Mehrkosten wird die BLM aus Eigenmitteln finanzieren.

ÖV-Knoten Ostermundigen

Am Bahnhof Ostermundigen ist die Umsteigesituation heute sehr unbefriedigend. Mit dem Projekt ÖV-Knoten Ostermundigen soll die Bedeutung des Bahnhofs als Umsteigeknoten und als Entwicklungsschwerpunkt in der Agglomeration Bern aufgewertet werden. Die bestehende Unterführung Bernstrasse wird neu gebaut und gegenüber dem heutigen Zustand verbreitert und erhöht. Damit können die nötigen Platzverhältnisse für die Platzierung der Haltestellen des Nahverkehrs (Bus und Tram) in der Unterführung sowie direkte und behindertengerechte Perronaufgänge aus der Unterführung geschaffen werden. Die Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund ist über den NAF im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation sichergestellt. Die Kosten werden gemäss Bauprojekt aus dem Jahr 2013 auf insgesamt CHF 49.2 Mio. (+/- 10 %) veranschlagt. Der Anteil des Kantons beläuft sich auf brutto CHF 27.3 Mio. Diese Angaben sind noch sehr unsicher, weil die genaue Projektausgestaltung sowie der definitive Kostenverteilungsschlüssel zwischen der SBB und dem Kanton Bern noch nicht feststehen. Mit Ausführungsbeschluss vom 12. August 2019 wurde die Finanzierung des Vorprojekts sichergestellt. Die definitive Kostenschätzung und der Kostenverteilungsschlüssel können erst im Rahmen des Vorprojekts erstellt werden. Der Ausführungsbeschluss für die Realisierung soll noch 2021 gesprochen werden.

Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern

Das Projekt zur Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern beinhaltet den Neubau des Trambereichs vom Zentrum Wabern nach Kleinwabern. Mit der Verlängerung der Tramlinie bis nach Kleinwabern soll ein neuer, leistungsstarker ÖV-Knoten mit Umsteigemöglichkeit zwischen Tram, Bus und S-Bahn entstehen. Die Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund ist über den NAF im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation sichergestellt. Die Gemeinde Köniz hat am 28. September 2014 ihren Beitrag bewilligt. Die neue BLS-Haltestelle wurde beim Bund für eine Mitfinanzierung im Rahmen des STEP Ausbaus 2035 angemeldet und ist in der vom Parlament beschlossenen Botschaft aufgeführt. Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt und "Bauprojekt light" insgesamt CHF 69.1 Mio. (+/- 15 %). Der Anteil des Kantons beläuft sich auf brutto CHF 38.9 Mio. Diese Angaben sind noch sehr unsicher, weil die definitive Kostenschätzung und der Kostenverteilungsschlüssel erst im Rahmen der am 28. August 2019 mit RRB 909/2019 bewilligten Planungs- und Projektierungsarbeiten erarbeitet werden. Der Ausführungsbeschluss für die Realisierung soll noch 2021 gesprochen werden.

7.3.3 Voraussichtliche Ausschöpfung IRK 2018–2021

Massgebend für die Höhe des IRK 2018–2021 waren die für diesen Zeitraum geplanten Verpflichtungen. Für die beiden Grossprojekte Zugang Bubenberg sowie Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grütschalp – Mürren wurden die Ausführungsbeschlüsse zulasten des IRK 2018–2021 bereits genehmigt. Somit ergeben sich betreffend Verpflichtungshöhe nur noch bei den beiden Projekten ÖV-Knoten Ostermundigen und Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern grössere Chancen und Risiken. Aufgrund der Verzögerung verschiedener mittelgrosser Projekte wird gemäss aktuellem Planungsstand der IRK 2018–2021 nicht ausgeschöpft. Operationelle Risiken, wie projektbedingte Mehrkosten, Projektverzögerungen wegen Einsprachen bzw. Beschwerden, oder übergeordnete Risiken, wie die Kosten der Wiederherstellung oder des Ersatzes beschädigter oder zerstörter Anlagen bei grossen Naturschäden wurden bei der Berechnung jedoch nicht berücksichtigt. Ein Zusatzkredit bzw. eine Verlängerung des Rahmenkredites sollte aus heutiger Sicht nicht nötig werden.

7.4 Entwicklung der Infrastruktur im Zeitraum des IRK 2022–2025

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 2022–2025 im Kanton Bern realisiert und über welches Gefäss sie finanziert werden.

TU	Projekt	Finanzierungsquelle	IBN
SBB	Abstellanlage Bern Bümpliz Süd	BIF	2022
RBS	Ausbau Bahnhof Ittigen	BIF	2022
ZB	BehiG-Massnahmen Oberried, Ebligen und Brienz West	BIF	2022
SBB	Entflechtung Wylerfeld	BIF / NAF / IRK 2014–2017	2022
BOB	Neue Haltestelle Flugplatz inkl. Kreuzungsstelle Richtung Wilderswil	BIF	2022
ASM	Sanierung Bahnhof Nidau	BIF	2022
RBS	Doppelspurausbau Bern Egghölzli-Muri	BIF	2023
Bernmobil	Erweiterung Depot Bolligenstrasse	IRK 2022–2025	2023
ASM	Sanierung Bahnhof Lattrigen	BIF	2023
BLS	Umbau Bahnhof Bümpliz Nord	BIF	2023
SBB	Umbau Bahnhof Langenthal	BIF / NAF / Stadt Langenthal	2023
SBB	Umbau Bahnhof Sonceboz	BIF	2023
BLS	Umbau Bahnhof Thurnen	BIF	2023
CJ	Umbau Bahnhof Tramelan	BIF	2023
BLS	Umbau Bahnhof und Stellwerk Steffisburg	BIF	2023
BOB	Umbau Bahnhof Zweilütschinen	BIF	2023
BLS	Verlängerung Kreuzungsstelle Leissigen	BIF	2023
ZB	Neubau Kreuzungsstelle Niederried	BIF	2024
BLS	Umbau Bahnhof Därstetten	BIF	2024
CJ	Umbau Bahnhof La Ferrière	BIF	2024
ZB	Umbau Haltestelle Brienzwiler	BIF	2024
RBS	Neues Bahndepot Bätterkinden	BIF	2025
RBS	Umbau Bahnhof Bätterkinden	BIF	2025
CJ/SBB	Umbau Bahnhof Tavannes	BIF	2025
SBB	Zugang Bubenbergring Bahnhof Bern	NAF / IRK 2018–2021 / Stadt Bern	2025
RBS	Aus-/Neubau Bahnhof Jegenstorf	BIF	2026
SBB	Doppelspur Ligerz-Twann	BIF	2026
LSMS	Neubau Luftseilbahn Stechelberg-Mürren	BIF / IRK 2022–2025	2026
BLM	Sanierung Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren	IRK 2018–2021	2026
MOB	Umbau Bahnhof Saanen	BIF	2026
MOB	Umbau Bahnhof Schönried	BIF	2026
Bernmobil	Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwaben	NAF / IRK 2018–2021	2026
SBB	Weiterentwicklung Bahnhof Wankdorf	BIF / Stadt Bern	2026
Bernmobil	Gleisersatz Seftigenstrasse	NAF / IRK 2022–2025	2027
ASM	Verkehrssanierung Aarwangen	BIF	2027
RBS/SBB	ZBB (Tiefbahnhof Bern RBS und Publikumsanlagen SBB)	BIF / NAF / IRK 2014–2017	2027
SBB	ÖV-Knoten Bahnhof Ostermundigen	BIF / NAF / IRK 2018–2021	2028
SBB	Wendegleis Münsingen	BIF	2028
Bernmobil	Tram Bern - Ostermundigen TBO	NAF / Einzelkredit	2029
SBB	Leistungssteigerung Bern West (Entflechtung Holligen)	BIF	2031
SBB	Entflechtung Wankdorf Süd-Ostermundigen	BIF	2032

Abbildung 16: Grössere ÖV-Infrastrukturen in Umsetzung 2022–2025

Die folgenden Grossprojekte sollen über den Investitionsrahmenkredit 2022–2025 finanziert resp. mitfinanziert werden:

Erweiterung Depot Bolligenstrasse

Das Depot Bolligenstrasse soll im Zeitraum 2022 / 2023 ausgebaut werden, um dem stark steigenden Abstellbedarf zu genügen. Bei der Trainersatzbeschaffung im Jahr 2023 werden die heutigen 32 m langen Trams durch die gleiche Anzahl Trams von 43 m Länge ersetzt. Auch bei den Bussen sind die Kapazitäten ausgereizt. Mit der Beschaffung der Doppelgelenktrolleybusse hat sich die Situation noch verschärft. Zurzeit muss sich Bernmobil mit Provisorien und Aussenabstellungen behelfen. Für die Sicherstellung eines effizienten Betriebs muss daher im Depot Bolligenstrasse mehr Platz für Doppelgelenktrolleybusse geschaffen werden. Zudem müssen für die beschlossenen Ausbauten (Tram Bern – Ostermündigen, Tramverlängerung Kleinwabern) zusätzliche Abstellkapazitäten geschaffen werden. Bei der Projektierung des heutigen Tramdepots Bolligenstrasse wurde der wachsenden Tramflotte bereits Rechnung getragen. Das Tramdepot ist für die jetzt anstehende Depoterweiterung vorbereitet und die entsprechenden Landreserven sind gesichert.

Für den Ausbau des Depots wurde im Zeitraum 2013 / 2014 bereits ein Bauprojekt vorbereitet, das aber nach der negativen Volksabstimmung zu Tram Region Bern nicht weiterverfolgt wurde. Dasselbe gilt für das seinerzeit beim BAV eingeleitete Plangenehmigungsverfahren. Es wurde nach der ablehnenden Volksabstimmung sistiert. Mit den am 6. Februar 2019 mit RRB 109/2019 bewilligten Planungs- und Projektierungsarbeiten werden das damalige Bauprojekt für den Ausbau des Depots aktualisiert und gestützt darauf das Plangenehmigungsdossier überarbeitet und beim BAV eingereicht werden. Die Kosten für die Realisierung werden gemäss Bauprojekt auf CHF 42.7 Mio. (exkl. MWST) veranschlagt.

Gleisersatz Seftigenstrasse

Die Seftigenstrasse stellt eine zentrale Achse im Verkehrssystem der Agglomeration Bern und im Siedlungsgebiet der Gemeinden Köniz und Bern dar. Auf der Achse stehen drei Infrastrukturvorhaben an, die im Rahmen der Projekte Seftigenstrasse Bern-Kleinwabern koordiniert abgewickelt werden. Das Projekt 1, die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern, ist am weitesten fortgeschritten und war bereits im IRK 2018–2021 enthalten. Mit dem vorliegenden IRK soll nun der ÖV-Anteil an den beiden weiteren Projekten verpflichtet werden.

Das Projekt 2, die Sanierung der Seftigenstrasse vom Knoten Sandrain bis Wabern, sieht eine Sanierung mit teilweiser Neugestaltung von Strasse und Traminfrastruktur vor. Das Projekt wurde im Jahr 2018 in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt gestartet. Die Kosten belaufen sich gemäss Grobkostenschätzung auf insgesamt CHF 12.3 Mio. (exkl. MWST), wovon sich der ÖV-Anteil auf rund 50 % beläuft. Bei diesem Projekt handelt es sich grösstenteils um Substanzerhaltung.

Mit dem Projekt 3 sollen auf dem Abschnitt zwischen dem Knoten Seftigen-/Morillonstrasse und Sandrain die Gleisanlagen ersetzt, gleichzeitig die Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet und die Sicherheit und die Nutzbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr den kantonalen Standards entsprechend verbessert werden. Der Strassenraum muss der Siedlungsentwicklung, insbesondere hinsichtlich der Querbarkeit der Strasse, angepasst werden. Der Verkehrsraum soll im Teilabschnitt Morillongut neu im Mischverkehr gestaltet werden. Auf dem Abschnitt Wabernstrasse – Sandrain wird das Tram stadtauswärts weiterhin im Eigentrassee geführt. Damit können insgesamt mehr Platz für den Langsamverkehr geschaffen und beidseitig grosszügige Radstreifen angelegt werden. Mit der Aufhebung des Eigentrassees in beide Richtungen wird die Trennwirkung der Strasse reduziert. Es können zusätzliche Querungen erstellt werden, was für die Siedlungsentwicklung im Morillongut förderlich ist. Gleichzeitig wird der Strassenraum möglichst hindernisfrei gestaltet. Die Mitfinanzierung der Massnahme durch den Bund über den NAF soll im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation sichergestellt werden. Die Kosten belaufen sich gemäss Grobkostenschätzung auf insgesamt CHF 27.7 Mio. (exkl. MWST), wovon sich der ÖV-

Anteil auf rund 50 % beläuft. Diese Angaben sind noch sehr unsicher, weil weder die Bundesmitfinanzierung sichergestellt ist, noch der definitive Kostenteiler feststeht.

Neubau Luftseilbahn Stechelberg – Mürren

Die bestehende Erschliessung des Schilthorns von Stechelberg über Gimmelwald, Mürren und Birg geht auf das Ende der 1960er Jahre zurück und wird von der Schilthornbahn AG (LSMS) sichergestellt. Der Abschnitt Mürren – Birg – Schilthorn ist rein touristischer Verkehr und wird von der öffentlichen Hand nicht mitfinanziert. Der Streckenabschnitt zwischen Stechelberg und Mürren ist abgeltungsberechtigter Regionalverkehr. Das Angebot auf diesem Streckenabschnitt wird von Bund und Kanton gemeinsam bestellt und finanziert. Die LSMS stellt zusammen mit der BLM den Personentransport sowie auch die Güterversorgung für den autofreien Kurort Mürren sicher.

Die heutige 4-Sektionen-Luftseilbahn der LSMS soll vollständig erneuert und durch eine neue 3-Sektionen-Seilbahn ersetzt werden. Während die bestehenden Luftseilbahnen auf der Strecke Stechelberg – Gimmelwald – Mürren erhalten bleiben und die Erschliessung von Gimmelwald und Mürren während der vollen Fahrplanzeit sicherstellen, wird die neue Bahn die Einwohner von Mürren sowie die Wintersport- und Ausflugsgäste auf direkter Linie von Stechelberg nach Mürren führen. Mit der direkten Erschliessung kann den Bedürfnissen der verschiedenen Anspruchsgruppen Rechnung getragen werden. Wesentlich sind die Vergrösserung der Kapazität und die Verbesserung des Komforts für die Einheimischen und die Gäste. Das Dorf Gimmelwald wird weiterhin über die bestehende Bahn erschlossen. Diese Sektion kann über die andauernde Instandhaltung sowie gezielte Erneuerungsinvestitionen für die Zukunft erhalten werden. Eine Vergrösserung der Kapazität oder weitreichende Änderungen der Mechanik sind nicht angezeigt.

Das Investitionsvolumen wird auf insgesamt CHF 90 Mio. (exkl. MWST) veranschlagt. Die Kosten für den abgeltungsberechtigten Abschnitt Stechelberg – Mürren belaufen sich auf CHF 32 Mio. (exkl. MWST). Die Finanzierung dieses Abschnitts wird wie bei Seilbahnen üblich zu je 50 % durch den Bund über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und den Kanton sichergestellt.

7.5 Beantragte Mittel für den Investitionsrahmenkredit 2022–2025

Massgebend für die Höhe des Rahmenkredits 2022–2025 sind die in diesem Zeitraum voraussichtlich einzugehenden Verpflichtungen. Die entsprechenden Zahlungen werden sich hingegen bis mindestens ins Jahr 2029 erstrecken. Da kaum Grossprojekte mit langjährigen Bauzeiten anstehen, werden sich die Zahlungen im Vergleich zu den IRK 2014–2017 und 2018–2021 über einen deutlich kürzeren Zeitraum verteilen.

Die voraussichtlichen Verpflichtungen für die Jahre 2022–2025 belaufen sich auf brutto CHF 181.5 Mio. Die jährlichen Beitragszahlungen bis 2029 sind in den jeweiligen Voranschlägen und Finanzplänen einzustellen. Bei der Berechnung der Höhe des IRK 2022–2025 mussten folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt und eingehalten werden:

- Der IRK basiert auf den im Voranschlag und Finanzplan bis 2024 eingestellten Mitteln.
- Die Zahlungen für bereits eingegangene Verpflichtungen aus den IRK 2014–2017 und 2018–2021 sowie aus Einzelkrediten sind sichergestellt.
- Alle noch ausstehenden Verpflichtungen über den laufenden Rahmenkredit 2018–2021 sowie über Einzelkredite können finanziert werden.

7.6 Erläuterungen zur Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge

Während der IRK 2014–2017 wegen überdurchschnittlich vieler grösserer Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen deutlich höher ausfiel als die früheren IRK, wurde der nächste IRK infolge der weggefallenen direkten Investitionsbeiträge an die regionale Bahninfrastruktur im Vergleich zu den vorherigen IRK wesentlich entlastet. Mit dem IRK 2022–2025 kann die Verpflichtungssumme nochmals deutlich gesenkt werden. Hauptgrund ist, dass mit der Verpflichtung des Zugangs Bubenberg der letzte Bestandteil von ZBB bereits mit dem letzten IRK verpflichtet werden konnte. Mit der Depoterweiterung Bolligenstrasse, dem Gleisersatz Seftigenstrasse sowie dem Neubau der Luftseilbahn Stechelberg – Mürren stehen im IRK 2022–2025 drei Grossprojekte an.

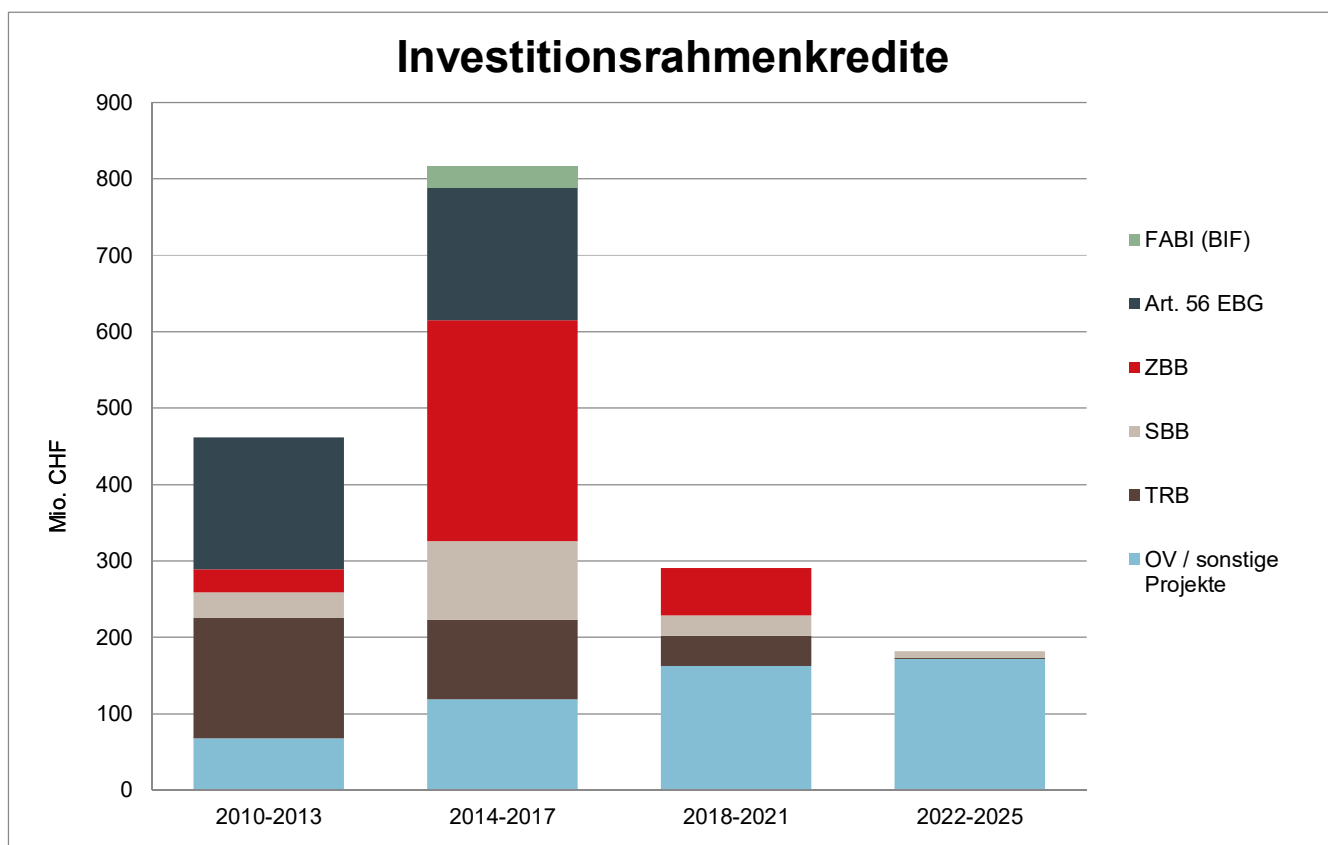


Abbildung 17: Kreditsummen der IRK 2010–2013, 2014–2017, 2018–2021 und 2022–2025

7.7 Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr 2022–2030

Die Entwicklung der ÖV-Investitionsbeiträge 2022–2030 präsentiert sich wie folgt:

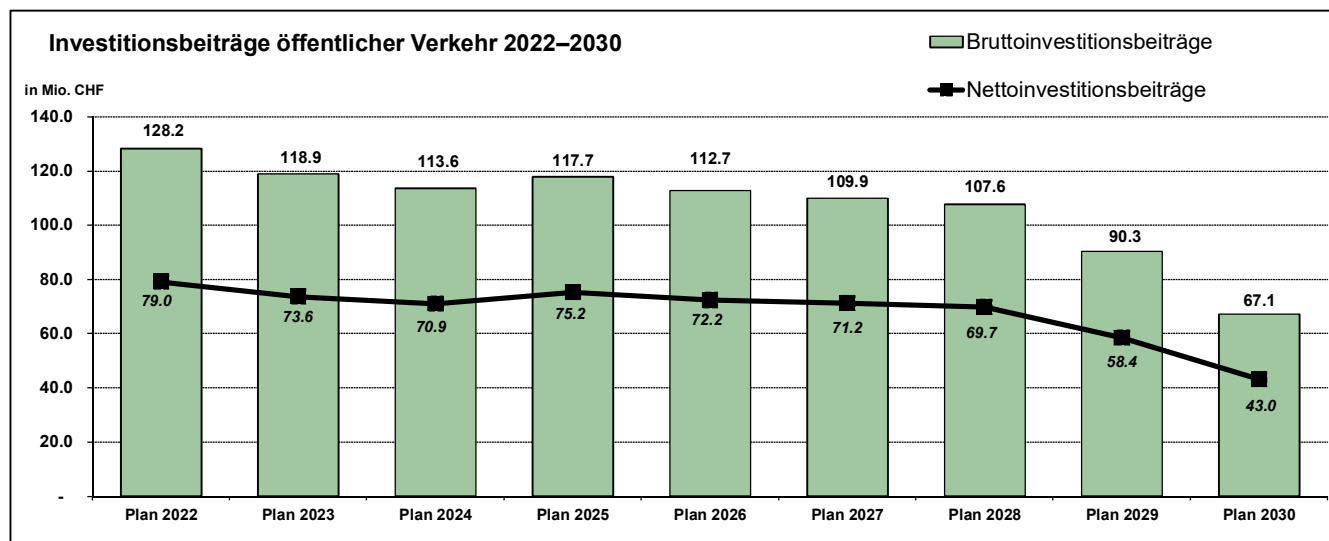


Abbildung 18: ÖV-Investitionsbeiträge 2022–2030

Die in der aktuellen Finanzplanung eingestellten Investitionsmittel reichen aus, um die Finanzierung der anstehenden Projekte sicherzustellen. Aufgrund der gleichzeitigen Realisierung verschiedener Grossprojekte (u.a. Ausbau Bahnhof Bern, Tram Bern – Ostermündigen) wird der Finanzbedarf in den kommenden Jahren mehr oder weniger konstant bleiben. Es zeichnet sich allerdings ab, dass mit der Inbetriebnahme des Bahnhofs Bern der Finanzbedarf ab 2028 deutlich abnehmen wird.

7.8 Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe

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

7.9 Massgebende Kreditsumme

Verpflichtungssumme Investitionsbeiträge 2022–2025	CHF	181'500'000
./.. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 12 ÖVG / Art. 29 FILAG)	CHF	60'500'000
Zu bewilligender Rahmenkredit	CHF	121'000'000

7.10 Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Produktgruppe: 09.13.9100 Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG in Form eines Rahmenkredits gemäss Art. 53 FLG, der mit Ausführungsbeschlüssen und mit den in Ziffer 4 des Beschlusses angegebenen voraussichtlichen Zahlungen abgelöst wird, die im Voranschlag und in der Finanzplanung der Bau- und Verkehrsdirektion eingestellt sind:

Die Gemeindebeiträge von CHF 60'500'000 werden über die Konten 463200 und 632000 vereinnahmt. Die Kantonsbeiträge werden gemäss der derzeitigen Finanzierungspraxis rückzahlbar (Kto. 544000),

bedingt rückzahlbar (Konto 564000) oder à fonds perdu (Konto 363400) geleistet. Bei den durch den Bund mitfinanzierten Projekten wird die Beitragsart gestützt auf die jeweilige Finanzierungsvereinbarung durch den Bund festgelegt. Grundsätzlich gilt, dass die aktivierbaren Investitionen mit rückzahlbaren oder bedingt rückzahlbaren Darlehen und die nicht aktivierbaren Kosten à-fonds-perdu Investitionsbeiträge finanziert werden. Massgebend für die Aktivierungsfähigkeit ist die Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV). Beiträge an Seilbahnen werden wie üblich als zinslose, rückzahlbare Darlehen gewährt.

7.11 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. 7 DelDV BVD können die Bau- und Verkehrsdirektion 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.

7.12 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 2024 berücksichtigt.

8. Nachhaltigkeitsbeurteilung

Gemäss RRB 1539 vom 12. September 2007 sind Geschäfte von strategischer, gesamtkantonaler 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.

9. 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 CHF 60.5 Mio. (ein Drittel von CHF 181.5 Mio.).

10. Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft

Der Anteil des Kantons Bern (inkl. Gemeindedrittel) am Gesamtbetrag der Investitionsbeiträge beläuft sich im Durchschnitt auf rund 35 %. Der Rest wird durch den Bund, die TU oder die Standortgemeinden beigesteuert. Mit dem Rahmenkredit von insgesamt CHF 181.5 Mio. wird somit ein Gesamtinvestitionsvolumen von über CHF 500 Mio. ausgelöst. Die Wertschöpfung erfolgt in grossem Umfang in der Schweiz. Der Nettoanteil des Kantons Bern beläuft sich dabei auf CHF 121 Mio. resp. weniger als 25 % vom Gesamtinvestitionsvolumen.

11. Antrag

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

Beilage:

- Beschlussentwurf

Anhänge:

- Abkürzungsverzeichnis
- Übersicht eingegangener Kreditverpflichtungen im Investitionsrahmenkredit 2018–2021

Abkürzungsverzeichnis

AGB	Angebotsbeschluss
AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AS25	STEP Ausbauschnitt 2025
AS30	STEP Ausbauschnitt 2030
ASM	Aare Seeland mobile AG
BauG	Baugesetz (BSG 721.0)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (SR 151.3)
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern
CJ	Chemins de fer du Jura
EC	EuroCity
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ERF	Einrichtungsfahrzeug
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
GA	Generalabonnement
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
ICE	InterCityExpress
IF	Infrastrukturfonds
IRK	Investitionsrahmenkredit ÖV
KÖV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LBT	Lötschberg-Basistunnel
LSMS	Schilthornbahn AG
LV	Langsamverkehr
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NBS	Neubaustrecke
NHB	Nachhaltigkeitsbeurteilung
ÖBG	Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (BSG 731.2)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)

PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn AG
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
PGV	Plangenehmigungsverfahren
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SMtS	Funiculaire Saint-Imier-Mont-Soleil SA
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TGV	Train à grande vitesse
TU	Transportunternehmung
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VB	Verkehrsbetriebe Biel
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34)
WAB	Wengernalpbahn AG
ZB	Zentralbahn AG
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZRF	Zweirichtungsfahrzeug



Übersicht eingegangener Kreditverpflichtungen im IRK 2018–2021

Investitionsrahmenkredit 2018–2021 Übersicht über die eingegangenen Kreditverpflichtungen	Projekt-Nr.	Kredit-beschluss	Investitions-summe Gesamtprojekt	ÖV-Anteil Kanton Bern brutto	ÖV-Anteil Kanton Bern netto
SBB - Zugang Bubenberg (ZBB)	2018_01	RRB 0010 09.01.18	88'766'000	56'992'200	37'994'800
BLS Netz AG - Beitrag an Umsteiganlagen Bahn-Bus	2018_02	AB 22.02.18	2'577'000	108'000	72'000
TBA - LSA zur ÖV-Busbevorzugung Huberstrasse Bern	2018_03	RRB 0434 02.05.18	320'000	320'000	213'300
RBS - Beitrag an Umsteiganlage Worb Dorf	2018_04	AB 30.04.18	82'000	33'000	22'000
BLM - Sanierung und Erneuerung Adhäsionsbahn Grüttschalp - Mürren	2018_05	RRB 0744 27.06.18	35'835'000	35'835'000	23'890'000
TBA - Projektierung neue Bushaltestellen Spiez – Interlaken infolge Betriebsumstellung	2018_06	AB 22.05.18	111'000	111'000	74'000
BLS Netz AG - Beitrag Zugang zur Bahn Bahnhof Müntschemier	2018_07	AB 04.06.18	740'000	30'000	20'000
Bernmobil - Gleisersatz Kocherpark/Hirschengraben	2018_08	RRB 0835 15.08.18	4'480'500	4'480'500	2'987'000
Gmd. Köniz - Beitrag an Umsteiganlage Niederwangen	2018_09	AB 30.07.18	195'000	48'000	32'000
Bernmobil - Gleisersatz Weichendreieck Zytglogge	2018_10	RRB 1328 12.12.18	3'186'450	3'186'450	2'124'300
VB - Beitrag an alternative Antriebstechnologien	2018_11	AB 05.11.18	1'357'763	200'000	133'300
TBA - Projektierung zusätzl. Bushaltestellen in Spiez als Folge der Umstellung von Bahn auf Bus	2018_12	AB 28.11.18	36'000	36'000	24'000
Bernmobil - Planungs- und Projektierungskosten Depoterweiterung Bolligenstrasse	2019_01	RRB 0109 06.02.19	5'600'400	3'877'200	2'584'800
Bernmobil - Gleisersatz Ostring	2019_02	AB 11.02.19	5'536'000	387'000	258'000
ASM - Neubau Buszentrum Herzogenbuchsee	2019_03	RRB 0417 01.05.19	26'226'500	3'192'000	2'128'000
TBA - Bau- und Auflageprojekt neue Bushaltestellen Spiez – Interlaken infolge Betriebsumstellung	2019_04	AB 20.03.19	75'000	75'000	50'000
VB - Sanierung Magglingenbahn	2019_05	RRB 0415 01.05.19	8'600'000	3'915'000	2'610'000
RBS - Beitrag an Umsteiganlage Boll-Utzen	2019_06	RRB 0678 26.06.19	26'700'000	168'000	112'000
Bernmobil - Planungs- und Projektierungskosten Tramverlängerung Kleinwaben	2019_07	RRB 0909 28.08.19	4'610'000	3'690'000	2'460'000
Stadt Biel/Bienne - ÖV-Busbevorzugung Renfer-/Zürichstrasse	2019_08	AB 05.06.19	240'000	240'000	160'000
SBB - Vorprojekt ÖV-Knoten Ostermündigen	2019_09	AB 12.08.19	731'100	731'100	487'400
Bernmobil - Gleis-, Weichen- und Fahrleitungersatz Egghölzli	2019_10	RRB 1023 18.09.19	5'160'000	2'245'500	1'497'000
TBA/BLS Netz AG - Beitrag an Umsteiganlage Reichenbach	2019_11	AB 13.09.19	1'137'600	284'400	189'600
Gmd. Ins - Beitrag an Umsteiganlage Ins	2019_12	AB 29.10.19	1'875'000	150'000	100'000
Bernmobil - Punktuelle Gleissanierung Seftigenstrasse	2019_13	AB 17.12.19	1'377'700	339'900	226'600
RBS - Beitrag an alternative Antriebstechnologien (Elektrobus Linie 43)	2020_01	AB 14.01.20	579'000	100'000	66'700
Bernmobil - Trolleybusverlängerung Warmbächliweg	2020_02	RRB 0145 19.02.20	1'523'700	1'523'700	1'015'800
Bernmobil - Gesamtsanierung Monbijoustrasse	2020_03	RRB 0146 19.02.20	6'195'900	6'195'900	4'130'600
TBA - Realisierung Bushaltestelle Därigen Dorf	2020_04	AB 03.04.20	163'000	163'000	108'700
SMIS - Betriebslokal Bergstation Mont-Soleil	2020_05	AB 23.04.20	716'900	358'500	239'000
WAB - 2 Lokomotiven und 4 Niederflur-Vorstellwagen	2020_06	RRB 0539 13.05.20	21'225'000	16'320'000	10'880'000
Gmd. Laupen - Beitrag an Umsteiganlage Laupen	2020_07	AB 16.06.20	1'035'000	327'000	218'000
TBA - ÖV-Busbevorzugung Löhre Biel	2020_08	AB 29.06.20	358'000	220'000	146'700

Stand 31. Juli 2020

TOTAL

257'352'513

145'883'350

97'255'600