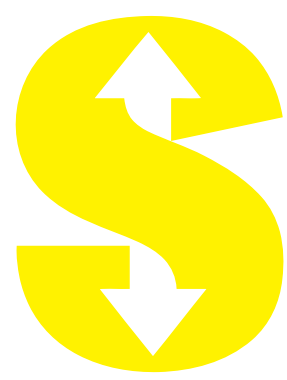




S-Bahn Bern Ausbau 2014–2025



Editorial: die S-Bahn Bern im Viertelstundentakt

Inhalt

| | |
|---------------------|-------|
| Editorial | 2 |
| Die S-Bahn Bern | 3 |
| Nachfrage | 4-5 |
| 2. Teilergänzung | 6-7 |
| Neue Züge | 8-9 |
| Infrastruktur | 10-11 |
| Finanzierung | 12-13 |
| Projektorganisation | 14 |

Die S-Bahn Bern ist gut unterwegs. Seit 2004 hat die Anzahl Fahrgäste jährlich um 4 % zugenommen. Es ist davon auszugehen, dass sich dieser Trend fortsetzt. Deshalb hat der Kanton Bern im Rahmen des Projekts „2. Teilergänzung“ den Ausbau der S-Bahn Bern planerisch vorangetrieben.

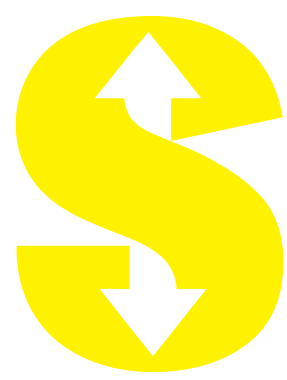
Die erhöhte Nachfrage kann mit grösseren Zügen und der Einführung des Viertelstundentakts auf allen Linien im Kernperimeter der S-Bahn Bern abgedeckt werden. Voraussetzung dafür sind grössere Ausbauten der Bahninfrastruktur. Diese Ausbauten dienen jedoch nicht allein der S-Bahn Bern. Vielmehr erlauben sie die effiziente und aufeinander abgestimmte Abwicklung aller Bahnangebote: des Regionalverkehrs (der S-Bahn), des Fernverkehrs und des Güterverkehrs.

Für die Finanzierung dieser Ausbauten braucht es ein starkes Engagement des Bundes und grosse Anstrengungen der Kantone. Die Erweiterung des S-Bahn-Angebots und die Beseitigung der Engpässe im Bahnnetz im Raum Bern haben für den Kanton Bern und seine Nachbarkantone höchste Priorität. Die über 100'000 Fahrgäste, die die S-Bahn Bern täglich benützen, werden die Verbesserungen zu schätzen wissen.

Die zweite Teilergänzung ist Bestandteil der kantonalen Angebotsplanung für den öffentlichen Verkehr. Der Grosse Rat des Kantons Bern befindet im März 2013 über die ersten Schritte des Vorhabens, im Rahmen des Angebotsbeschlusses und des Investitionsrahmengkredits 2014–2017.



Barbara Egger-Jenzer
Regierungsrätin
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion BVE
des Kantons Bern
Januar 2013



Die S-Bahn Bern: ein Kurzporträt

Züge, die nach S-Bahn-Standard verkehren, gibt es im Raum Bern seit 1974. Im Jahr 2004 wurden alle regionalen Bahnangebote auf der Normal- und der Meterspur zu einem einheitlichen Auftritt S-Bahn Bern gebündelt. Die neun Linien der S-Bahn Bern bilden seither das Kernangebot des regionalen öffentlichen Verkehrs. Sie verbinden das Zentrum von Bern mit der Agglomeration, dem Umland und den wichtigsten Zentren der Hauptstadtregion Schweiz. Das Einzugsgebiet umfasst Teile der Kantone Freiburg, Neuenburg, Solothurn und Waadt. RegioExpress-, Interregio- und Intercity-Züge ergänzen die S-Bahn Bern für die Erschliessung der umliegenden Städte Thun, Burgdorf, Solothurn, Biel, Neuenburg und Freiburg.

Die S-Bahn ist ein Schlüsselement des aktuellen Mobilitätsangebots.

Das Angebot der S-Bahn Bern stützt sich auf die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie ab. Als Bestandteil der Mobilitätspalette ist sie ein Schlüsselement des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Der ÖV (und damit auch die S-Bahn) soll in Zukunft einen grösseren Anteil des zunehmenden Verkehrs übernehmen, um so auch die Strasse entlasten zu können. Innerhalb des ÖV-Systems ist die S-Bahn Bern mit dem Fernverkehr und den lokalen Angeboten (Tram und Bus) gut vernetzt.

Die S-Bahn wird kontinuierlich ausgebaut.

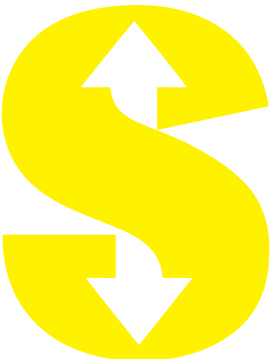
Seit der Bündelung des Angebots 2004 ist die S-Bahn Bern im Rahmen der ersten Teilergänzung ausgebaut worden. So hat unter anderem der Bau eines dritten Gleises zwischen Rütli und Zollikofen die Einführung des Viertelstundentakts auf der S3/S31 Münchenbuchsee–Bern–Belp erlaubt. Die nun folgende zweite Teilergänzung umfasst Massnahmen, die die Einführung des Viertelstundentakts auf allen Linien innerhalb des Kernperimeters der S-Bahn Bern ermöglichen. Der Ausbau des Bahnhofs Bern ist Teil davon (erster Ausbauschnitt des Konzepts Zukunft Bahnhof Bern ZBB).

Die S-Bahn ist eine Partnerschaft.

Am Projekt S-Bahn Bern sind verschiedene Partner beteiligt. Die Federführung obliegt der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) des Kantons Bern. Die Kantone Freiburg, Solothurn, Neuenburg und Waadt sowie der Bund sind Mitbesteller des Angebots und stellen die Koordination mit den S-Bahnen Freiburg, Waadt (beide bestehend) und Neuenburg (in Planung) sicher. Der Betrieb der S-Bahn wird von den beiden Unternehmen BLS AG und Regionalverkehr Bern-Solothurn AG (RBS) wahrgenommen. Beide Unternehmen sowie die SBB AG sind auch Infrastrukturbesitzer und als solche für den Unterhalt und den Ausbau des Schienennetzes zuständig.

Wichtige Eckdaten und Termine

| | |
|--------------------|---|
| 2008–2012 | 1. Teilergänzung S-Bahn Bern |
| 2014–2025 | 2. Teilergänzung S-Bahn Bern |
| Januar 2013 | Beschluss und Vortrag des Regierungsrats zu Angebotsbeschluss und Investitionsrahmenkredit 2014–2017 (inkl. erste Ausbauschnitte der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern) zuhanden des Grossen Rats des Kantons Bern |
| März 2013 | Beratung und Beschluss im Grossen Rat |



Nachfrage: die Anzahl Fahrgäste nimmt zu

Die Anzahl Fahrgäste hat seit der Einführung der S-Bahn Bern kontinuierlich zugenommen. Waren es im Jahr 2004 circa 85'000 Personen pro Werktag, die das Angebot nutzten, so stieg diese Zahl innerhalb von sechs Jahren bereits auf 110'000. Auch in Zukunft ist mit einer Zunahme zu rechnen. Gründe für diesen Anstieg sind generell das Bevölkerungswachstum und zusätzliche Arbeitsplätze im Grossraum Bern. Doch auch die Raumentwicklung führt zu neuen Mobilitätsbedürfnissen und einer erhöhten Nachfrage beim öffentlichen Verkehr (ÖV). Die Eisenbahntrassen werden im Übrigen auch vom ebenfalls wachsenden Fern- und Güterverkehr zusätzlich beansprucht.

Die Zahlen entsprechen der Summe der Spitzenbelastungen (d. h. im Abschnitt mit den höchsten Anzahl Passagiere) von jeder Linie ab Bern.

Neuer Wohnraum befindet sich vermehrt in der Nähe von gutem ÖV-Angebot.

In der Agglomeration Bern sollen bis 2020 rund 30'000 neue Wohnungen erstellt werden, und zwar mehrheitlich an Lagen mit guter ÖV-Erschliessung. Die Bevölkerung erhält damit einen attraktiven Zugang zum ÖV. Viele Entwicklungsgebiete befinden sich in unmittelbarer Nähe von heutigen und zukünftigen S-Bahn-Haltestellen (in der Agglomeration Bern z. B. in Brünnen und Kleinwaben; ausserhalb z. B. in Lyss oder Düdingen). Mit einer abgestimmten Feinerschliessung (Busse) sowie Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen wird die S-Bahn zudem aus einer grösseren Distanz zum Bahnhof attraktiver.

Gemäss regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) der Region Bern Mittelland

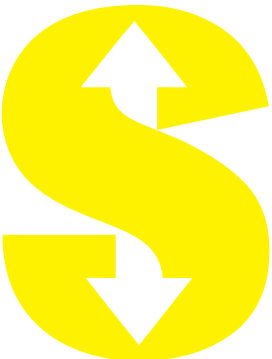
Immer mehr Arbeitsplätze liegen im Agglomerationsgürtel.

Wegen Platzmangel im Zentrum von Bern verlegen viele Firmen und Bundesstellen ihre Standorte in Aussenquartiere oder in Agglomerationsgemeinden. So sind unter anderem in Ittigen (Papiermühle), Worblaufen, Zollikofen, Köniz (Liebefeld) oder im Berner Wankdorf neue Arbeitsplätze entstanden. Dieser Trend wird sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Bei der Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete wird auf eine gute Erschliessung mit der S-Bahn und dem lokalen ÖV geachtet.

Die ersten Wachstumsprognosen sind bereits übertroffen.

Im Jahr 2020 werden gemäss Nachfrageprognose 39%, im Jahr 2030 sogar 63% mehr Fahrgäste mit der S-Bahn Bern unterwegs sein (Wachstum gegenüber 2007). Dies entspricht täglich 134'700 beförderten Personen bis 2020, 158'000 Personen bis 2030. Das durchschnittliche jährliche Wachstum beträgt 2,7%. Allerdings liegen die tatsächlichen Wachstumsraten von 2005 bis 2011 mit jährlich rund 4% bereits deutlich über den Werten aus dem Rechnungsmodell. Es ist somit möglich, dass die Zunahme bis ins Jahr 2030 sogar 75% beträgt.

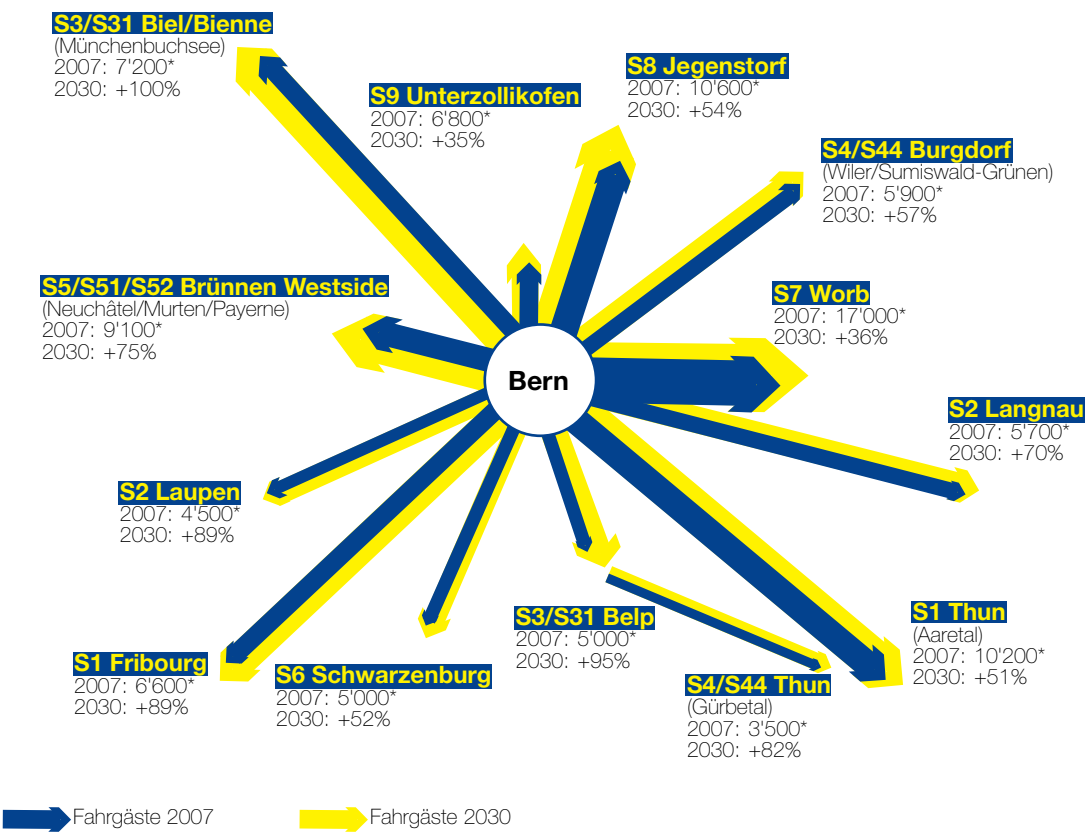




Nachfrage: die Prognose gesamt und nach Linie

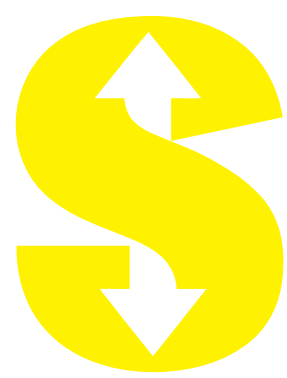
| Alle S-Bahn-Linien | 2007 | 2020 | 2030 |
|------------------------|--------|---------|---------|
| Anzahl Fahrgäste/Tag* | 97'100 | 134'700 | 158'000 |
| Zunahme gegenüber 2007 | | +39% | +63% |

* Summe der Spitzenbelastungen (d.h. im Abschnitt mit den höchsten Anzahl Passagiere) von jeder Linie ab Bern, von Montag bis Freitag



Wie werden Nachfrageprognosen gerechnet?

Der Kanton Bern verfügt über ein Gesamtverkehrsmodell, mit dem das Verkehrsverhalten simuliert wird. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen sowie die Wachstumsannahmen der Ortsplanungen sind im Modell enthalten. Die Mobilitätsbedürfnisse (Arbeit, Einkaufen, Freizeit) werden aufgrund von Kenngrössen bestimmt. Bewegungen werden nach verfügbaren Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, ÖV, Velo) aufgeteilt. Die so ermittelten Fahrten erlauben die Abschätzung der Belastungen der Strassen und ÖV-Linien. Das Modell geht von den statistischen Kenngrössen des Jahres 2007 aus.



2. Teilergänzung: Schritt für Schritt zum Viertelstundentakt

Zur Abdeckung der Nachfrage muss die S-Bahn Bern zusätzliche Kapazitäten anbieten können. Dank dichteren Fahrplänen und neuen Umsteigemöglichkeiten entstehen konkrete Verbesserungen für die Fahrgäste. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen drei Elemente:

➔ Viertelstundentakt im Kernperimeter

Der Viertelstundentakt wird zum Angebotsstandard im Kernperimeter der S-Bahn Bern. Zum Teil ist dies heute schon der Fall: nach Münchenbuchsee, Belp, Brünnen Westside, Worb, Jegenstorf und Unterzollikofen. In Zukunft soll auch jede Viertelstunde eine S-Bahn nach Münsingen, Flamatt und Niederscherli verkehren.

➔ Halbstundentakt im Grossraum Bern und RegioExpress-Züge als Ergänzung

Im erweiterten Perimeter gilt für die S-Bahn weiterhin das Prinzip des Halbstundentakts. RegioExpress-Züge (RE) bedienen die umliegenden Städte Thun, Langnau, Burgdorf, Solothurn, Biel, Neuenburg und Freiburg sowie die grösseren Gemeinden an den Strecken (Münsingen, Konolfingen, Lyss, Kerzers und Ins). Die RE-Angebote werden wo immer möglich halbstündlich und bei Bedarf sogar viertelstündlich angeboten.

➔ Neue Züge mit mehr Kapazitäten

Neben dichteren Kadenzen ergänzen neue Zugkompositionen die bestehenden S-Bahn-Flotten. Insbesondere die ab 2013 verkehrenden Doppelstockzüge der BLS können mehr Fahrgäste aufnehmen als die heutigen Fahrzeuge.

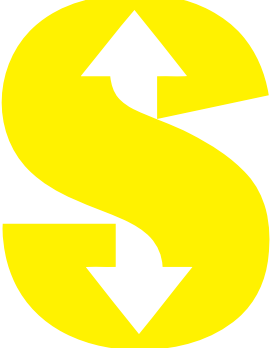
Das Umsteigen von der S-Bahn auf den lokalen ÖV wird attraktiver.

Da auch das Tram- und Busnetz in der Agglomeration Bern erweitert wird, entstehen neue Umsteigemöglichkeiten von der S-Bahn auf das lokale ÖV-Angebot. So wie heute schon in Ausserholligen, Brünnen Westside, Gümligen und Wankdorf werden die S-Bahn-Stationen Ostermundigen, Liebefeld und Kleinwaben mit dem Tram bedient. Für viele Fahrgäste wird dadurch die Reise zu ihrem Zielort kürzer, da sie keinen „Umweg“ mehr über den Bahnhof Bern fahren müssen. Gleichzeitig kann der Bahnhof Bern damit entlastet werden.

Die Einführung der neuen Angebote erfolgt schrittweise.

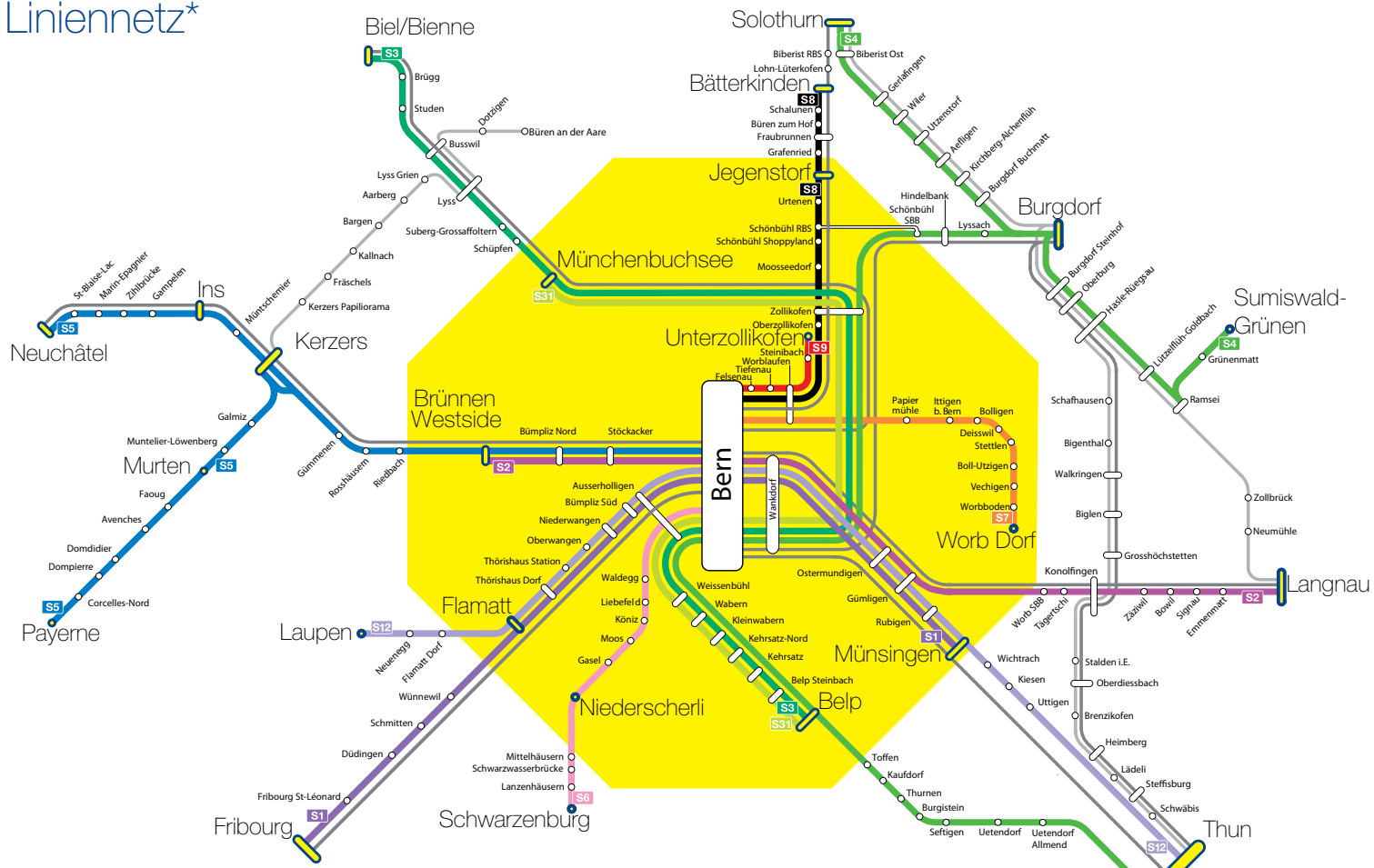
Die vollständige Umsetzung des Angebotsziels kann nicht vor 2025 erreicht werden. Die ersten Verbesserungen gelten jedoch schon ab 2014. Insbesondere die Einführung von neuem Rollmaterial schafft laufend neue Kapazitäten.





2. Teilergänzung: das Angebot

Liniennetz*

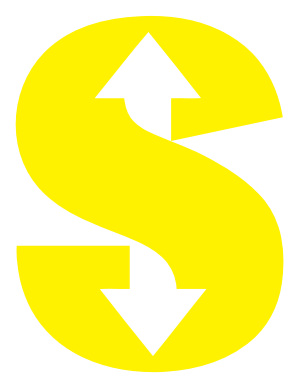


- Kernperimeter mit Viertelstundentakt
- RegioExpress
- Regio

S-Bahn-Linien*

| | Viertelstundentakt | Halbstundentakt | RegioExpress |
|---------------|--------------------------|---|---|
| S1 | Flamatt–Bern–Münsingen | Fribourg–Bern–Münsingen | Bern–Fribourg (–Bulle) |
| S12 | | Laupen–Bern–Thun (Aaretal) | Bern–Münsingen–Thun (–Brig/Zweisimmen) |
| S2 | Bern–Brünnen Westside | Brünnen Westside–Bern–Langnau | Bern–Konolfingen–Langnau (–Luzern) |
| S5 | | Bern–Ins (–Neuchatel/Payerne) | Bern–Kerzers–Ins–Neuchatel |
| S3 S31 | Münchenbuchsee–Bern–Belp | Biel/Bienne–Bern–Belp | Bern–Lyss–Biel/Bienne |
| S4 | | Solothurn/Sumiswald–Grünen–Bern–Thun (Gürbetal) | Bern–Burgdorf (–Olten/Konolfingen–Thun) |
| S6 | Bern–Niederscherli | Bern–Schwarzenburg | |
| S7 | Bern–Worb | | |
| S8 | Bern–Jegenstorf | Bern–Batterkindern | Bern–Solothurn |
| S9 | Bern–Unterzollikofen | | |

*Nicht berücksichtigt sind Angebote in Randzeiten (Abend, Wochenende) und Hauptverkehrszeiten



Neue Züge: mehr Fahrgäste auf einmal

Neben Infrastrukturmassnahmen beinhaltet der Ausbau der S-Bahn Bern die Beschaffung von neuen Zugkompositionen. Ziel ist, die Kapazitäten der einzelnen Züge zu erhöhen und die Flotten zu vereinheitlichen.

Neue Zugkompositionen können mehr Fahrgäste aufnehmen.

Schon ab 2013 setzt die BLS die ersten von insgesamt 28 neu bestellten Doppelstockzügen ein. Sie verkehren als S1 Fribourg–Bern–Thun, S3/S31 Biel–Münchenbuchsee–Bern–Belp sowie als S6 Bern–Schwarzenburg. Die Doppelstockzüge sowie die Zugkompositionen Seconda und NEXt des RBS verfügen über grosse Multifunktionsabteile, um auf kurzen Strecken mehr Kapazitäten zur Verfügung zu stellen. In den Stosszeiten ist die Deckung der hohen Nachfrage mit Stehplätzen nicht zu vermeiden. Das Konzept der Multifunktionsabteile hat sich bei den RBS-Zugkompositionen bereits bewährt.

Mit den Beschaffungen werden die Flotten vereinheitlicht.

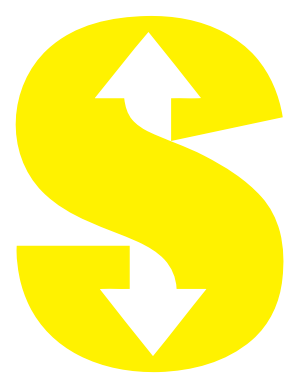
Ab 2019 beschafft die BLS neue einstöckige S-Bahn-Fahrzeuge. Der RBS verfügt ab 2013 über insgesamt 13 Kompositionen des Typs NEXt und ab 2019 sollen neue Triebzüge die S-Bahn-Züge der ersten Generation ersetzen. Alle Züge der neuen

Generation entsprechen einheitlichen Längenstandards: bis 105 m für die BLS-Züge auf dem Normalspurnetz und 60 m für die RBS-Züge auf dem Meterspurnetz. Die Vereinheitlichung erlaubt eine grössere Flexibilität beim Einsatz der Fahrzeuge und einen effizienteren Unterhalt.

Neue Zugkompositionen bedingen Anpassungen auf Bahnhöfen und Haltestellen.

Die Länge der Zugkompositionen muss mit denjenigen der Haltestellen übereinstimmen. Für alle S-Bahn-Linien wurden dem Rollmaterial entsprechend Standards für die Perronlänge bestimmt. Die Einführung von neuen Zugkompositionen auf dem Normalspurnetz bedingt Perronverlängerungen: betroffen sind rund 30 Haltestellen. Bei den Ausführungen erfolgen gleichzeitig auch Perronerhöhungen, insbesondere zugunsten von Personen mit eingeschränkter Mobilität (gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen der Menschen mit Behinderungen). Im Übrigen bedarf es wegen der Vergrösserung der Flotten zusätzlicher Abstellgleise und Unterhaltsanlagen.





Neue Züge: die Kompositionen und ihre Eigenschaften



Bild: BLS

Komfortable Einstiege

Die Türbreite von 1,4 m und die auf die Perrons abgestimmte Einstiegshöhe erlauben zügiges Aus- und Einsteigen.



Bild: RES

Multifunktionsabteile

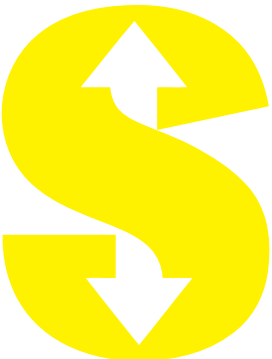
Die neuen S-Bahn-Züge verfügen über grosszügige Multifunktionsabteile:

- ➔ sie bieten Stehplätze für kurze Strecken in den Stosszeiten
- ➔ sie sind niveaugleich und ohne Treppen angelegt und haben Platz für Kinderwagen und Velos

Zugkompositionen S-Bahn Bern 2025

| | | Länge | Kapazität* | davon Sitzplätze | Fährt als ... |
|---------|--|-------|------------|------------------|-----------------|
| MUTZ | | 103 m | 760 | 335 | S12, S3/S31, S6 |
| Neu** | | 105 m | 500 | 260 | S1, S2, S4, S5 |
| NExT | | 60 m | 300 | 150 | S8 |
| Seconda | | 60 m | 300 | 150 | S8, S9 |
| Neu** | | 60 m | 300 | 150 | S7 |

* Die Berechnung der Anzahl Stehplätze geht von 3 Personen pro m² aus.
 ** Zurzeit sind nur die ungefähren Ausmasse und Kapazitätsansprüche bestimmt.



Infrastruktur: grosse Massnahmen sind nötig

Die Erhöhung der Kadenz des S-Bahn-Angebots ist nur mit einem Ausbau der Infrastruktur möglich. Die insgesamt 86 Massnahmen lassen sich in drei Gruppen unterteilen:

➔ Streckenausbauten

Zu den Streckenausbauten gehören das Erstellen von Doppelspuren (insbesondere auf den Linien Bern–Neuchâtel und Bern–Solothurn) und des 3. Gleises Gümligen–Münsingen, der Bau des Rosshäusertunnels (Linie Bern–Neuchâtel) sowie Entflechtungen im Wylerfeld (Bern Ost), in Holligen (Bern West) und in Gümligen (Verzweigung Aaretal/Luzern).

Entflechtung: Niveaufreies Kreuzen der Züge dank der Hoch- oder Tieflegung (Viadukt oder Untertunnelung) der abbiegenden Fahrtrichtung

➔ (Aus-) Bauten von Haltestellen und Bahnhöfen

In Fribourg St-Léonard, Kleinwabern und Waldegg (nördlich Liebefeld) entstehen neue Haltestellen. Viele bestehende Bahnhöfe und Haltestellen werden ausgebaut und an die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität angepasst. Die Einführung von längeren Zugkompositionen bedingt an diversen Haltestellen die Verlängerung von Perrons.

➔ Massnahmen für betriebliche Verbesserungen

Zu den betrieblichen Massnahmen gehören die Verbesserung der Signaltechnik, die Erneuerung von Stellwerken sowie kleinere Massnahmen auf den Strecken. Sie erlauben die Verkürzung der Zugfol-

*Zugfolgezeitverkürzung: Dichteres Aufeinanderfolgen der Züge dank Verbesserung der Signaltechnik

** Zukunft Bahnhof Bern (ZBB): Da der Bahnhof Bern an seine Kapazitätsgrenzen stösst, wird im Rahmen des Konzepts ZBB die schrittweise Erweiterung der Kapazitäten geplant. Vorgesehen sind:
- im 1. Ausbauschnitt der Ausbau der Publikumsanlagen sowie der Neubau des RBS-Bahnhofs (Meterspur), bis 2025;
- im 2. Ausbauschnitt die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs (Normalspur) um vier Gleise, bis 2035.

Mehr Informationen: www.zukunftbahnhofbern.ch

gezeiten* und höhere Geschwindigkeiten auf offener Strecke oder bei den Einfahrten in die Haltestellen.

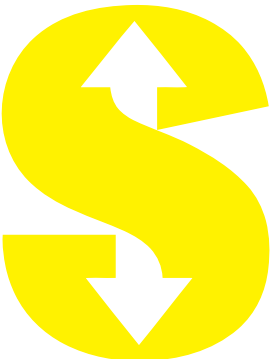
Die Infrastrukturmassnahmen dienen auch dem Fern- und Güterverkehr.

Gut 80% aller vorgesehenen Massnahmen sind für das Angebotsziel der S-Bahn Bern unabdingbar. Gleichzeitig bringen sie auch Verbesserungen für den Fern- und den Güterverkehr, denn sie erhöhen die Flexibilität auf dem gesamten Bahnnetz. Im Übrigen werden die Ausbauten oftmals mit ohnehin notwendigen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten verbunden.

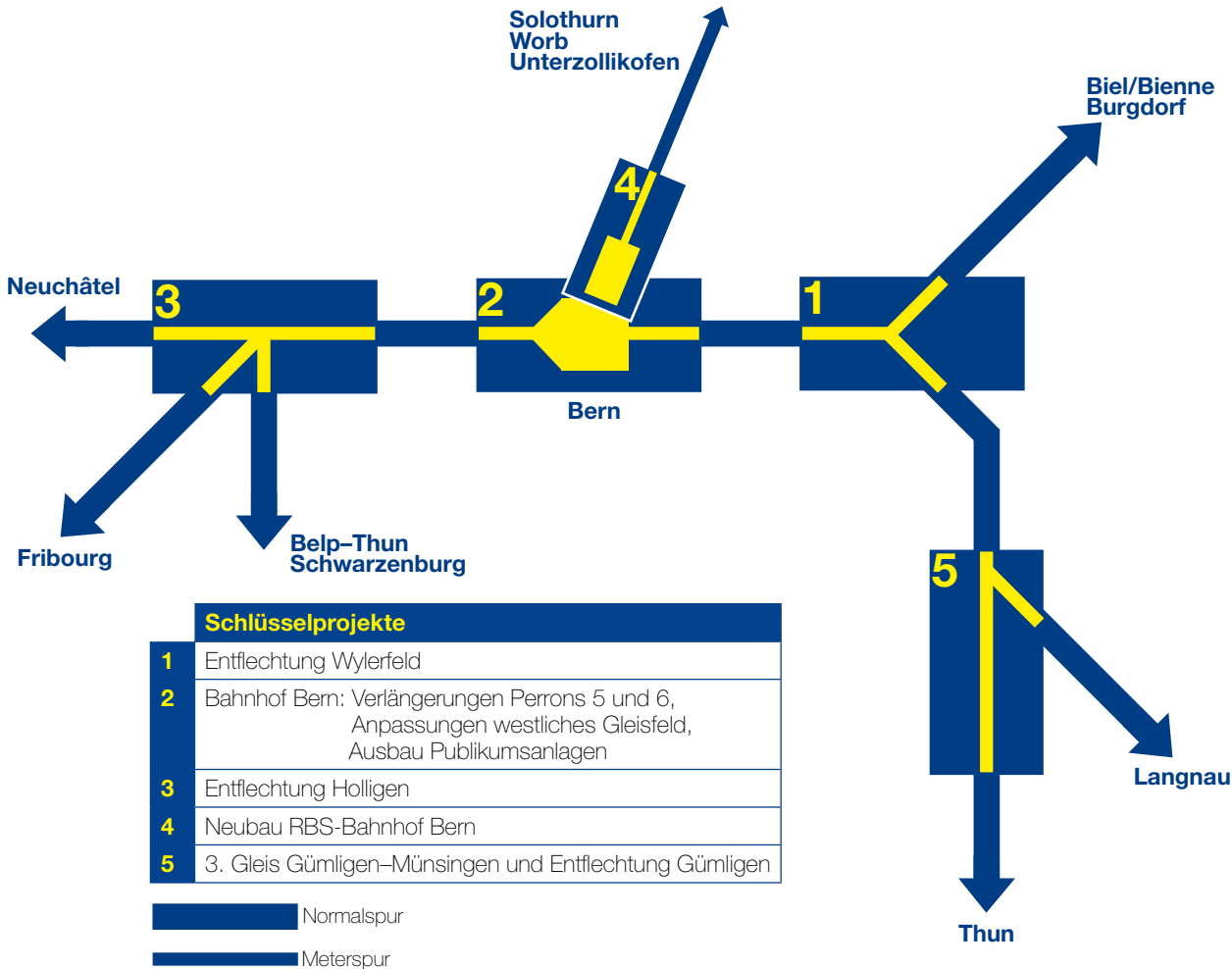
Mittel- bis langfristig bringen nur grössere Eingriffe Verbesserungen.

Eine Vielzahl der Massnahmen sind eher kleinere Eingriffe. Mittel- bis langfristig können Angebotsverbesserungen aber nur mit Hilfe von grösseren Ausbaumassnahmen erreicht werden. Dabei handelt es sich um die Entflechtungen Wylerfeld, Holligen und Gümligen sowie um das dritte Gleis zwischen Gümligen und Münsingen. Diese Ausbauten sind insbesondere die Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundtakts zwischen Bern und Münsingen. Der Neubau des RBS-Bahnhofs Bern schafft ab 2025 neue Kapazitäten für die S7 Bern–Worb, die S8 Bern–Jegenstorf–Bätterkinden sowie den RE Bern–Solothurn (vgl. Konzept ZBB**).



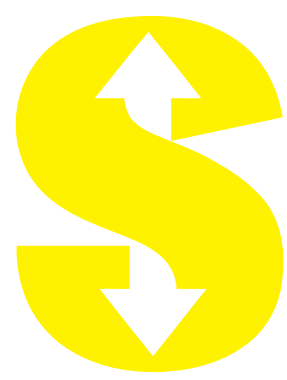


Infrastruktur: die Schlüsselprojekte



Wichtige Massnahmen, nach Zeithorizont und S-Bahn-Linie

| Bis 2016 | Betrifft | Bis 2020 | Betrifft | Bis 2025 | Betrifft |
|--|------------|---------------------------------------|--------------------|--|------------------------|
| Perronverlängerungen für Einführung Doppelstockzüge (bis 2014) | S1, S3/S31 | Entflechtung Wylerfeld | S1, S2, S3/S31, S4 | Bahnhof Bern: Verlängerungen Perrons 5 und 6, Anpassungen westliches Gleisfeld | S2, S3/S31, S4, S5, S6 |
| Neue Haltestelle Fribourg St-Léonard | S1 | Neue Haltestelle Kleinwabern | S3/S31 | Publikumsanlagen Bahnhof Bern | alle Linien |
| Doppelspur Rosshäusern-Mauss (Rosshäusertunnel) | S5 | Verbesserungen Payerne-Murten-Kerzers | S5 | Entflechtung Holligen | S2, S3/S31, S4, S5, S6 |
| Doppelspur Zollikofen-Moosseedorf | S8 | Ausbau Jegenstorf-Bätterkinden | S8 | Neubau RBS-Bahnhof Bern | S7, S8, S9 |
| | | | | 3. Gleis Gümligen-Münsingen, Entflechtung Gümligen | S1, S12, S2 |
| | | | | Ausbauten Liebefeld-Niederscherli, neue Haltestelle Waldegg | S6 |



Finanzierung: die Mittelbeschaffung erfolgt koordiniert

Der Ausbau der S-Bahn Bern ist wegen der notwendigen grossen Investitionen ein ambitioniertes Projekt. Für die Umsetzung bedarf es grosser Anstrengungen des Kantons. Dennoch kann er den Ausbau nicht alleine bewältigen. Insbesondere für die grösseren Massnahmen ab 2017 müssen die Mittel über die Ausbauprogramme des Bundes bereitgestellt werden. Das heisst auch, dass die Planung auf Bundesebene die Ausbaumöglichkeiten der S-Bahn Bern bestimmt.

Die Beschaffung erfolgt in Koordination mit den übrigen geplanten Angeboten.

Verschiedene Investitionen, die für den Ausbau der S-Bahn Bern notwendig sind, begünstigen nicht nur die S-Bahn Bern, sondern auch den Fern- und den Güterverkehr. Das heisst, dass die Kosten nicht alleine für die Erfordernisse der S-Bahn Bern anfallen. Demnach erfolgt auch die Beschaffung der Mittel nicht losgelöst, sondern im Rahmen einer Gesamtangebotsplanung.

Alle Infrastrukturmassnahmen kosten zusammen 4 bis 4,5 Mrd. CHF.

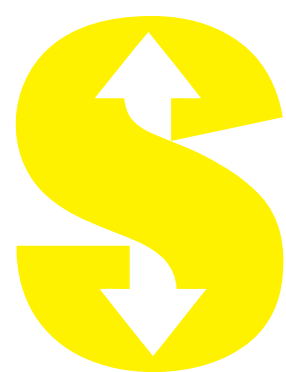
Die Kosten für alle vorgesehenen Massnahmen werden sich auf 4 bis 4,5 Mrd. CHF belaufen. Dieser Gesamtbetrag basiert auf Kostenschätzungen, die dem aktuellen Stand der jeweiligen Einzelprojekterarbeitungen entsprechen. Bis 2016 werden 800 Mio. CHF

benötigt. Für die Massnahmen, die von 2017 bis 2020 realisiert werden, beläuft sich der Aufwand auf schätzungsweise 1,5 Mrd. CHF. Mit 1,7 Mrd. CHF betrifft der grösste Anteil schliesslich den Zeitraum von 2021 bis 2025.

Die Finanzierung der Schlüsselprojekte ist noch nicht vollständig gesichert.

Für die Investitionen bis 2016 bestehen gute Aussichten für die Finanzierung, denn die Massnahmen sind in den kantonalen und eidgenössischen Finanzierungsfässen enthalten. Für die meisten Massnahmen, die nach 2016 realisiert werden, ist die Finanzierung heute noch offen. Das liegt einerseits daran, dass die Leistungsvereinbarungen zwischen Bestellern (Bund und Kantone) und Betreibern (Transportunternehmen) nur für jeweils vier Jahre abgeschlossen und darauffolgend erneuert werden. Andererseits will der Bund die Planungs- und Finanzierungsstruktur für den Schienenverkehr neu ordnen; deswegen sind die ab 2017 geltenden Bedingungen zurzeit noch nicht definitiv festgelegt. In Zukunft soll aber mit dem Bahninfrastrukturfonds (BIF, vgl. Tabelle S. 13) ein neues Gefäss für die Finanzierung des Ausbaus der Infrastrukturen für den Schienenverkehr entstehen.



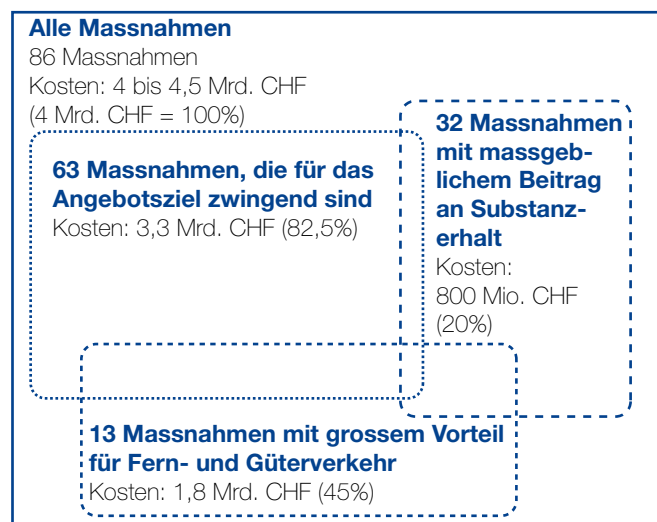


Finanzierung: Aufwand und Finanzierungsgefässe

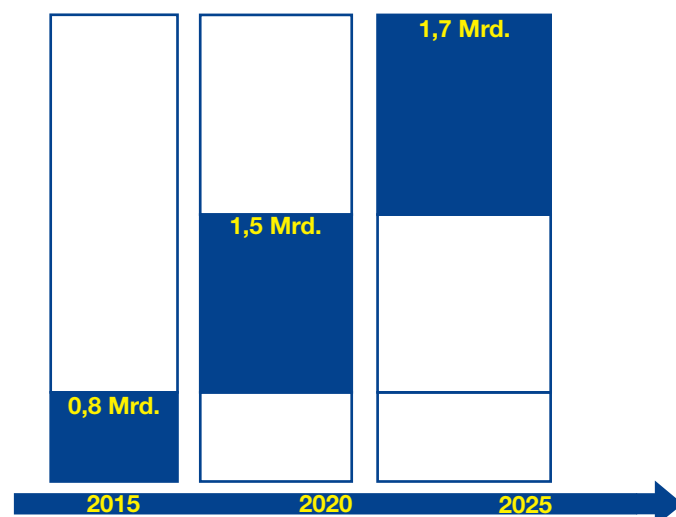
Finanzierungsgefässe

| | |
|--|---|
| Bahninfrastrukturfonds (BIF) | Gemäss der Vorlage „Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur“ (FABI) des Bundes soll die Finanzierung von Ausbau, Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur nunmehr über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) erfolgen. Parallel dazu definiert das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) das schrittweise Vorgehen des Ausbaus. Der BIF soll unbefristet sein. Der Bundesrat hat FABI Anfang 2012 ans Parlament überwiesen. Voraussichtlich 2014 ist sie Gegenstand einer Volksabstimmung. Bei deren Annahme würden STEP und BIF ab 2017 umgesetzt. |
| Infrastrukturfonds (ISF) | Der Infrastrukturfonds (ISF) dient unter anderem der Finanzierung von Verkehrsausbauten in den Agglomerationen. Über den ISF sollen Massnahmen finanziert werden, die mit den Agglomerationsprogrammen beantragt wurden. Über die zukünftige Abgrenzung zwischen ISF und BIF ist noch nicht entschieden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Mitfinanzierung von Eisenbahnprojekten über den ISF nur noch in Einzelfällen möglich sein wird. |
| FinöV | Den Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) des Bundes gibt es seit 1998. Das 2009 in Kraft getretene Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) definiert aktuell die Verwendung der Mittel des FinöV. Finanziert wird demnach die Umsetzung der Projekte, die im ZEBG aufgeführt sind. Der FinöV soll ab 2017 vom BIF abgelöst werden. |
| Leistungsvereinbarungen Bund-SBB/Privatbahnen | Leistungsvereinbarungen (LV) zwischen Bund und SBB, bzw. den Privatbahnen gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) ermöglichen die Finanzierung von Substanzerhaltungsmassnahmen und kleineren Ausbauten. Die LV laufen über eine Dauer von vier Jahren. Die Finanzierung von Massnahmen, die vor 2016 umgesetzt werden, ist weitgehend gesichert. Für Massnahmen ab 2017 ist die Finanzierung noch offen. |
| Kanton Bern | Der Kanton Bern finanziert Massnahmen gemäss den jeweils für vier Jahre ausgelegten Investitionsrahmenkrediten, die auf den entsprechenden Angebotsbeschlüssen beruhen. Der Grosse Rat befindet über diese Geschäfte: im Fall des Angebotsbeschlusses und des Investitionsrahmenkredits für die Jahre 2014–2017 wird dies im März 2013 sein. |

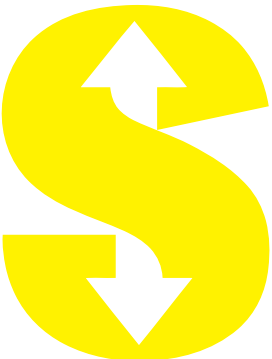
Aufwand, nach Massnahmentyp*



Aufwand, nach Zeithorizont*



* Für die Darstellungen wird der Einfachheit halber von einem Gesamtbetrag von 4 Mrd. CHF ausgegangen. Der Gesamtbetrag beruht auf einzelnen Projektkostenschätzungen mit je nach Erarbeitungsstand unterschiedlichen Genauigkeiten.



Projektorganisation

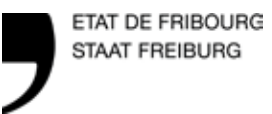


**Kanton Bern
Canton de Berne**



Federführung/Kontakt

Kanton Bern
 Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
 Amt für öffentlichen Verkehr
 Reiterstrasse 11
 3011 Bern
 Tel. 031 633 37 11
 info.aev@bve.be.ch
 www.be.ch/aev



Aufgaben der Projektpartner

| | Aufgaben und Kompetenzen | Partner |
|----------------------------------|--|--|
| Die Besteller | ... definieren das Angebot ... bestellen das Angebot bei den Betreibern ... bestellen Ausbauten bei den Infrastrukturbesitzern ... zahlen Abgeltungen | Kanton Bern Kanton Freiburg Kanton Solothurn Kanton Neuenburg Kanton Waadt Schweizerische Eidgenossenschaft |
| Die Betreiber | ... stellen den Betrieb sicher ... sind Eigentümer des Rollmaterials ... bezahlen für den Gebrauch der Infrastrukturen | BLS Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS |
| Die Infrastrukturbesitzer | ... unterhalten und betreiben die bestehenden Infrastrukturen ... realisieren die Infrastrukturausbauten | SBB BLS Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS |