

# Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern

Standbericht Nr. 1: Februar 2006 – Dezember 2006

im Auftrag des Amtes für üblichen Verkehr

**Berichterstattung der Projektleitung, Jahr 2006**

**Definitive Version**

**18. Januar 2007**

# Impressum

## Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan, auf Basis von Inputs aus den Teilprojekten  
Titel: Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern  
Untertitel: Standbericht Nr. 1 – Definitive Version  
Auftraggeber: Amt für öffentlichen Verkehr  
Reihe: Standberichte  
Ort: Bern  
Jahr: 2007  
Bezug: Amt für öffentlichen Verkehr  
Reiterstr. 11  
3011 Bern

## Projektleitung

B. Kirsch, AöV Kt. Bern, Projektleiter  
B. Luginbühl, BLS, TP Verkehr  
Ch. Witt, TP Infrastruktur BLS  
H. Amstutz, TP Infrastruktur SBB und STB  
D. Pfister, S-Bahn Kommunikation  
S. Suter, Ecoplan

## Projektteam Ecoplan

Stefan Suter

Ecoplan

Forschung und Beratung  
in Wirtschaft und Politik

[www.ecoplan.ch](http://www.ecoplan.ch)

Thunstrasse 22

CH - 3005 Bern

Tel +41 31 356 61 61

Fax +41 31 356 61 60

[bern@ecoplan.ch](mailto:bern@ecoplan.ch)

Postfach

CH - 6460 Altdorf

Tel +41 41 870 90 60

Fax +41 41 872 10 63

[altdorf@ecoplan.ch](mailto:altdorf@ecoplan.ch)

## Inhaltsverzeichnis

	<b>Abkürzungsverzeichnis</b> .....	<b>2</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1	Ausgangslage .....	3
1.2	Teilprojekte und Projektorganisation.....	5
1.3	Berichterstattung mittels Standberichten .....	6
<b>2</b>	<b>Überblick über den Gesamtprojektstand</b> .....	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Teilprojekt Verkehr</b> .....	<b>8</b>
3.1	Stand der Arbeiten .....	8
3.2	Probleme und noch offene Punkte.....	16
3.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007.....	17
<b>4</b>	<b>Teilprojekt Infrastruktur BLS</b> .....	<b>18</b>
4.1	Stand der Arbeiten .....	18
4.2	Probleme und noch offene Punkte.....	19
4.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007.....	19
<b>5</b>	<b>Teilprojekt Infrastruktur SBB und STB</b> .....	<b>21</b>
5.1	Stand der Arbeiten .....	21
5.2	Probleme und noch offene Punkte.....	22
5.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007.....	23
<b>6</b>	<b>Kommunikation</b> .....	<b>24</b>
6.1	Stand der Arbeiten .....	24
6.2	Probleme und noch offene Punkte.....	24
6.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007.....	25
<b>7</b>	<b>Wichtige Publikationen aus dem Umsetzungsprojekt und Literaturverzeichnis</b> .....	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>Anhang A: Gesamtzeitplan Umsetzung 1. Teilergänzung</b> .....	<b>27</b>
<b>9</b>	<b>Anhang B: Controlling Infrastrukturprojekte</b> .....	<b>29</b>
<b>10</b>	<b>Anhang C: Fact Sheets der Infrastrukturprojekte</b> .....	<b>32</b>

## Abkürzungsverzeichnis

1. TE	1. Teilergänzung der S-Bahn Bern
AM	Angebotsmodul
BN	Linie Bern – Neuchâtel
DS	Doppelspur
EVU	Eisenbahn-Verkehrsunternehmen
FPL	Fahrplan
FV	Fernverkehr
HVZ	Hauptverkehrszeit
IBN	Inbetriebnahme
IR	Interregio
LBT	Lötschberg-Basistunnel
LV	Leistungsvereinbarung
PA	Perronausbau, -anpassung
PGV	Plangenehmigungsverfahren
PL	Projektleitung
POL	Projektoberleitung
RE	Regional-Express
TP	Teilprojekt
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahngrossprojekte: Auslegeordnung des Bundes 2007/2008 („Gesamtschau“)

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Im Januar 2004 lancierte der Kanton Bern zusammen mit seinen Partnern SBB, BLS und RM das Projekt "Weiterentwicklung S-Bahn Bern; 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur)". Seit dem Herbst 2005 liegt der Planungsbericht zu dieser 1. Teilergänzung (1.TE) vor.<sup>1</sup>

Im Planungsbericht wird aufgezeigt, wie die S-Bahn im Rahmen einer 1. TE weiterentwickelt werden kann. Konkret sind vier Angebotsmodule zur Umsetzung der 1. TE ausgearbeitet worden. Tabelle 1-1 fasst die wesentlichen Elemente der vier Angebotsmodule gemäss Planungsbericht zusammen.

An ihrer Sitzung vom 9. September 2005 hatte die Projektoberleitung entschieden, dass im Hinblick auf die Umsetzung der 1. TE eine Vereinbarung ausgearbeitet werden soll. Darin sollten die S-Bahn-Partner festhalten, ihren jeweiligen Beitrag zur Realisierung der 1. TE beitragen zu wollen. Seit dem Oktober 2006 liegt die von den Partnern unterschriebene Vereinbarung vor.

Planungsbericht und Vereinbarung bilden somit die Grundlage des vorliegenden Projekts „1. Teilergänzung S-Bahn Bern; Umsetzungsprojekt“.

---

<sup>1</sup> Ecoplan (2005), Weiterentwicklung S-Bahn Bern. 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur).

**Tabelle 1-1: Die 4 Angebotsmodule der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern im Überblick gemäss Planungsbericht vom 14. Oktober 2005**

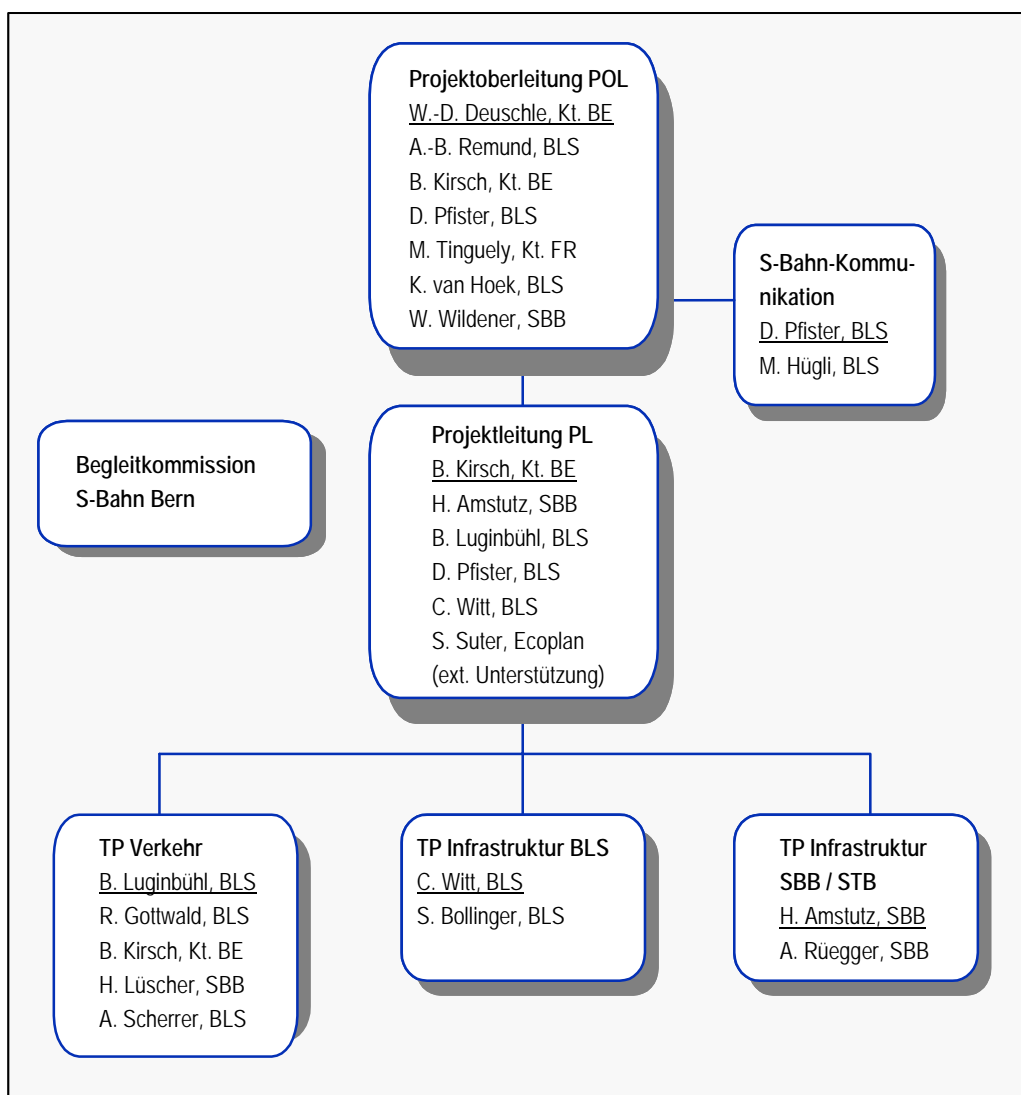
AM1	AM2	AM3	AM4
<b>Angebotsveranderungen durch die 1. Teilergänzung</b>			
<p>zusätzlich ein stündlicher RE im Aaretal (RE) mit Halt in Münsingen; in einer Übergangsphase Realisierung einer organisatorischen Lösung mit 6 Zugspaaen pro Tag in der HVZ</p> <p>ausserhalb S-Bahn-Perimeter: Umsetzung eines verbesserten Angebotskonzepts im Berner Oberland/Wallis (Goppenstein/Loschtal)</p>	<p>isolierte Führung der S2 Schwarzenburg mit guten FV-Anschlüssen in Bern</p> <p>neue Durchbindung Laupen – Langnau, aber keine Durchbindung mehr von Schwarzenburg/Köniz Richtung Wankdorf und weiter</p> <p>½-Std.-Takt Fribourg - Bern mit beschleunigter S1 (mit Halt Fribourg St. Léonard)</p>	<p>Durchbindung S4/44 ins Gürbetal, Fahrzeit Bern - Thun von 40 Minuten, gute FV-Anschlüsse in Thun</p> <p>½-Std.-Takt der S5 bis Kerzers</p> <p>Beschleunigung RE Bern – Neuchatel, FV-Anschlüsse in Neuchatel</p> <p>¼-Stunden-Takt Bern – Brünnen, aber keine Durchbindung Brünnen Richtung Wankdorf und weiter</p> <p>nur noch stündliche Bedienung von Rosshusern und Riedbach, Ausgleich mit Optimierung Buserschliessung ist anzustreben</p> <p>keine S5- und S55-Halte in Ferenbalm-Gurbru</p>	<p>¼-Std.-Takt Belp - Bern - Münchenbuchsee</p> <p>Option: stündliche Verlängerung bis Büren</p>
<b>Infrastrukturmassnahmen der 1. Teilergänzung, Investitionskosten</b>			
<p>3. Gleis Rütti-Zollikofen</p> <p>Spurwechsel Gümligen</p> <p><u>Kosten: ca. 62.4 Mio. CHF</u></p>	<p>Automatisierung Laupen-Flamatt und Kreuzungsstelle Neuenegg</p> <p>Blockverdichtung Wangental</p> <p><u>Kosten: ca. 10 Mio. CHF</u></p>	<p>DS Toffen – Kaufdorf</p> <p>Perronverlangerungen in Belp, Thurnen, Burgstein-Wattenwil</p> <p>Perronausbau in Seftigen</p> <p>DS Bümpliz Nord – Niederbottigen</p> <p>Wendegleis Brünnen</p> <p>DS Ins – Zihlbrucke</p> <p>Blockverdichtung St. Blaise – Neuchatel</p> <p>Perronverlangerung Uetendorf und Bümpliz Nord</p> <p><u>Kosten: ca. 143 Mio. CHF</u></p> <p><i>(Zusatztliche Perronkante Neuchatel mit Kosten von 11 Mio. CHF: Gemäss neuesten Erkenntnissen braucht es sie nicht.)</i></p>	<p>3. Gleis Rütti-Zollikofen</p> <p><u>Kosten: ca. 58 Mio. CHF</u></p> <p><i>Unterführung Morillonstrasse (Die Notwendigkeit der Unterführung Morillonstrasse ist noch abzuklären)</i></p> <p><u>Kosten: ca. 15 Mio. CHF</u></p>
<b>Rollmaterialbedarf* der 1. Teilergänzung, Investitionskosten</b>			
<p>4 RE Kompositionen, <u>ca. 60 Mio. CHF</u></p> <p>(in Nullvariante: zusatztlich 2 S-Bahn-Kompositionen, ca. 12 Mio. CHF)</p>	<p>1 S-Bahn-Komposition <u>ca. 6 Mio. CHF</u></p>	<p>1 S-Bahn-Komposition <u>ca. 6 Mio. CHF</u></p>	<p>3 S-Bahn-Kompositionen <u>ca. 18 Mio. CHF</u></p>
<b>Inbetriebnahmeterminen der einzelnen Angebotsmodule</b>			
<p>Angebot 2012</p> <p>Organisatorische Lösung 2008 - 2012: je 3 Zugspaae in HVZ am Morgen / Abend</p>	<p>Angebot 2010</p>	<p>Angebot 2008 (optimaler Fall, zeitkritisch)</p> <p>¼-Std.-Takt Brünnen frühestens ab 2010, evtl. später</p>	<p>Angebot 2012</p>

## 1.2 Teilprojekte und Projektorganisation

Das Gesamtprojekt ist in verschiedene Teilprojekte unterteilt, welche in koordinierter Weise die für die Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern benötigten Inputs erarbeiten.

Grafik 1-1 zeigt **Projektorganisation** und enthält die Namen der wichtigsten in das Projekt involvierten Personen.

**Grafik 1-1: Projektorganisation Umsetzung 1. TE S-Bahn Bern, Stand: Ende 2006**



Die Struktur der Projektorganisation orientiert sich an den Aufgaben und Funktionen der einzelnen Partner in der Umsetzungsphase. Entsprechend werden drei TP mit folgenden Aufgaben vorgesehen:

- **TP Verkehr:** Vertiefungsarbeiten/Detailabklarungen beim Angebot/Fahrplan, Detaillierung Rollmaterialeinsatzplanung (inkl. Abstimmung, Servicedienste) und Ausarbeitung wei-

terer Grundlagen für Rollmaterialbeschaffung, Prüfung der Auswirkungen allfälliger Änderungen des Fernverkehrs und weitergehender Ausbaumassnahmen im Knoten Bern auf das Angebot der S-Bahn, Koordination mit den Arbeiten der Arbeitsgruppe Broye-Seeland

- **TP Infrastruktur BLS und TP Infrastruktur SBB / STB:** Sicherstellung der Finanzierung, Projektierung und Realisierung der Infrastrukturprojekte der 1. TE

Die Steuerung der Projektarbeiten auf der strategischen Ebene erfolgt durch die Projektoberleitung, die operative Führung des Umsetzungsprojekts durch die Projektleitung.

Die S-Bahn-Kommunikation entwickelt und koordiniert die Kommunikationsmassnahmen der S-Bahn-Partner in Zusammenhang mit der Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern.

### 1.3 Berichterstattung mittels Standberichten

Mit jährlich erscheinenden Standberichten werden interessierte Kreise regelmässig über den Stand der Arbeiten im Projekt Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern orientiert. Die Standberichte richten sich ebenso an die involvierten Transportunternehmen, Verwaltungsstellen wie an politische Kreise. Der vorliegende erste Standbericht deckt den Zeitraum **Februar 2006 (Projektbeginn) bis November 2006** ab.

Der Aufbau des Standberichts orientiert sich an den in Grafik 1-1 aufgeführten Teilprojekten (TP). Die Berichterstattung erfolgt gemäss folgenden Kriterien:

- **Stand der Arbeiten:** Berichterstattung der TP-Leiter
- **Probleme und noch offene Punkte:** Zusammenfassung der wichtigsten noch ungelösten Probleme
- **Ausblick auf die nächste Periode:** Wichtigste Arbeiten im nächsten Projektjahr

## 2 Überblick über den Gesamtprojektstand

Gegenüber dem Bearbeitungsstand von Anfang 2006 – ausgedrückt im Planungsbericht – konnten im ersten Projektjahr grosse Fortschritte erzielt werden. Der erreichte Stand wird von der Projektleitung als sehr gut eingestuft.

Zentral ist, dass aus heutiger Sicht das Konzept der 1. Teilergänzung als umsetzbar eingestuft werden kann: Auf der Basis des heutigen Kenntnisstandes sind keine Risiken mehr auszumachen, welche die Umsetzung des Konzepts noch grundsätzlich in Frage stellen könnten. Auch die bis jetzt noch nicht bearbeiteten Elemente, z.B. das Abstellkonzept, werden nach Einschätzung des Projektteams keine unüberwindbaren Hindernisse mehr aufweisen.

Im ersten Jahr des Umsetzungsprojekts sind insbesondere die folgenden Meilensteine erreicht worden:

- Es konnte ein **machbarer Umsetzungspfad** für die 1. TE gefunden werden (vgl. dazu Tabelle 3-1). Die zwischen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur abgestimmten zeitlichen Etappen für die Umsetzung der 1. TE sind definiert.
- Für die verschiedenen zeitlichen Etappen der Realisierung der 1. TE sind **Rollmaterial-einsatzkonzepte** erarbeitet worden. Bei der Bereitstellung des Rollmaterials zur Umsetzung dieser Konzepte sind aus heutiger Sicht keine Risiken auszumachen.
- Für die verschiedenen Zeithorizonte liegen auch die **Randstundenkonzepte** vor.
- Bei den angebotsrelevanten **Infrastrukturmassnahmen** haben sich zwar gewisse zeitliche Verzögerungen ergeben. Die Plangenehmigungsverfahren und die Klärung der Finanzierungsfragen sind aber bei allen relevanten Projekten soweit fortgeschritten, dass der definierte Umsetzungspfad auch aus Sicht Infrastruktur als machbar eingestuft wird.

Der markanteste Angebotsschritt wird im Herbst bzw. Dezember 2008 stattfinden. Dann werden die Angebotsmodule 2 und 3 umgesetzt.

Der aktuelle Projektstand ist in das kantonale Angebotskonzept eingeflossen. Dieses ist die Grundlage für den Angebotsbeschluss 08-09 und die Verlängerung des Investitionsrahmens bis 2009. Beide Vorlagen werden im März 2007 im Grossen Rat behandelt.

Mit der Identifizierung eines machbaren Umsetzungspfades wird natürlich nicht ausgeschlossen, dass es an diesem Pfad noch Anpassungen geben kann. Neue Erkenntnisse können bewirken, dass das Konzept weiter optimiert wird. Beim Umgang mit neuen Erkenntnissen gilt aber der folgende **Grundsatz**: So lange eine Alternative zum Konzept der 1. TE und zum Umsetzungspfad gemäss Tabelle 3-1 nicht geprüft und von den relevanten Partnern akzeptiert worden ist, gilt das aktuelle machbare Konzept inkl. Umsetzungspfad.

## 3 Teilprojekt Verkehr

### 3.1 Stand der Arbeiten

In der Berichtsperiode befassten sich die Mitglieder des Teilprojekts Verkehr schwergewichtig mit den in den Jahreszielen gemäss Jahresprogramm 2006 formulierten Aufgaben. Diese sind in der Folge zusammengefasst:

#### a) Ergebnisse aus der Fachkonsultation zum Planungsbericht

Die Ergebnisse des Projekts „Weiterentwicklung S-Bahn Bern; 1. Teilergänzung“ wurden in einem Planungsbericht (definitive Version vom 14. Oktober 2005) festgehalten und am 4. November 2005 in einer Medienkonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. Gleichzeitig wurde eine Fachkonsultation bei den betroffenen Nachbarkantonen und Regionalen Verkehrskonferenzen, bei kantonalen Fachstellen, Nachbarbahnen sowie den in der Begleitkommission S-Bahn Bern vertretenen Organisationen gestartet. Die bis Mitte Januar 2006 eingegangenen Stellungnahmen und Anträge wurden durch das TP Verkehr in einem Bericht zusammengefasst.<sup>2</sup> Dieser wurde von der Projektoberleitung am 2. Mai 2006 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Beiträge aus der Fachkonsultation sind von der Projektleitung des Umsetzungsprojekts in die bestehenden Listen der Pendenzen und offenen Punkte aufgenommen und in der Folge weiter verarbeitet worden.

#### b) Übersicht über die Angebotsschritte der 1. Teilergänzung

Mit hoher Priorität wurde als Jahresziel die Entwicklung von Rückfallebenen aufgrund der (sich stetig konkretisierenden) Inbetriebnahmetermine der projektierten Infrastrukturausbauten und Ablieferungstermine der Rollmaterialbeschaffungen bearbeitet. Dabei wurde zunehmend die Erkenntnis gewonnen, dass – entgegen der ursprünglichen Ansicht, dass sich die vier definierten Angebotsmodule (vgl. Tabelle 1-1) je unabhängig von den anderen realisieren lassen – zwischen den einzelnen Angebotsmodulen zahlreiche Abhängigkeiten zusätzlich bestehen. Das nachstehende aktuelle Umsetzungsprogramm ist das Resultat einer detaillierten Analyse der Machbarkeit von verschiedenen Kombinationen zusätzlicher Infrastrukturelemente und Angebotsverbesserungen.

---

<sup>2</sup> Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (2006), Bericht zur Fachkonsultation.

Tabelle 3-1: Umsetzung der Angebotsschritte der 1. TE, Stand: Ende November 2006

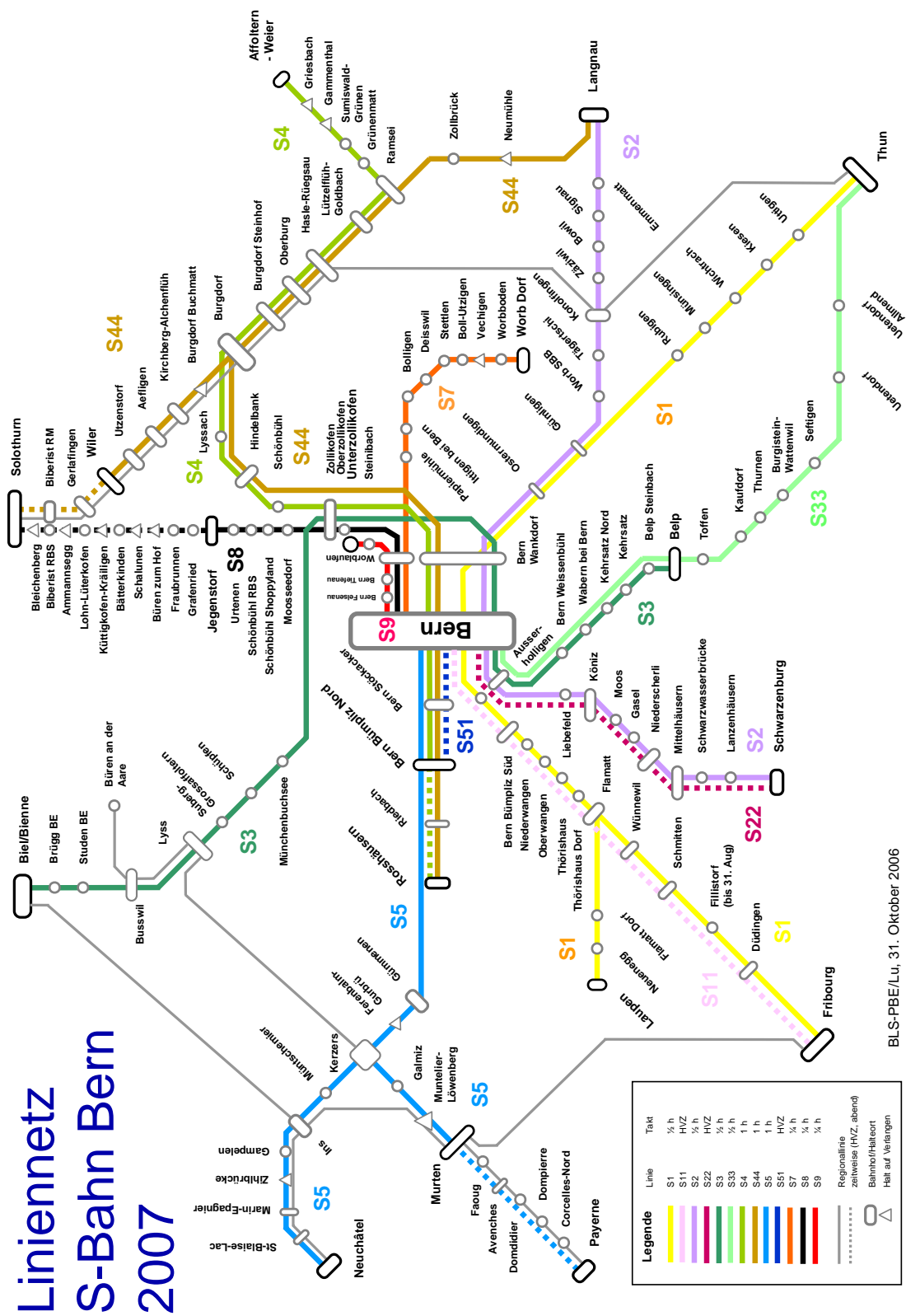
Zeitpunkt / Etappe	Relevante Änderungen beim Angebot	Infrastrukturmassnahmen (umgesetzt und in Betrieb)	Rollmaterial / Betrieb
9. Dezember 2007 FPL-Wechsel	Ausbau ½-Std.-Takt S2 Bern – Schwarzenburg in Randzeiten	keine	keine
	RE Lötschberg (ersetzt IR Mo-Fr HVZ der SBB): – Montag bis Freitag: 6 Verbindungen / Tag bis Bern, in HVZ, beide Richtungen – Samstag: 8 Verbindungen / Tag bis Bern – Sonntag: alle Züge verkehren von/nach Bern (maximal 16 Verbindungen / Tag sind möglich)	keine	– Übergangsmaterial (EWI- und EWIII- Pendel) für 2008 – Rückfallebenen wegen Vmax. 140/h geklärt bzw. vorhan- den
	Übergangsfahrplan Gürbetal (Variantenvorschlag): – Anschlüsse in Thun auf den FV Richtung Ober- land – nur teilweise Halt in Kaufdorf und Burgstein- Wattenwil – Bus Kaufdorf - Toffen – Haltestelle Lerchenfeld aufgehoben (ab Dez. 2006) – Fahrzeit Bern - Thun 42' (heute 47)	keine	Kreuzungen in Toffen und Uetendorf
6. Juli 2008	Fahrplan im Gürbetal gemäss Konzept 1. TE (ausser Abfahrt in Bern: bleibt zur Minute 10)	DS Toffen – Kaufdorf	keine
1. Oktober 2008	Bedienung von Brünnen: – Halt aller S4 und S44 in Brünnen → ½-Std.-Takt	– DS Bümpliz - Niederbot- tigen – Haltestelle Brünnen – Perronanpassungen Bümpliz N	keine
Dezember 2008 FPL-Wechsel	S2 isoliert nach Konzept 1. TE: Verbesserte FV- Anschlüsse von Schwarzenburg etc. in Bern (Anzahl notwendiger S22 offen)	keine	keine
	½-Std.-Takt S1 Bern – Fribourg, beschleunigt	Blockverdichtung Wangen- tal	keine
	– neue Durchbindung Langnau – Laupen (S6) – ½-Std.-Takt S6 Bern – Laupen	keine	örtliche Besetzung in Neuenegg
	Neukonzeption auf der BN-Linie (Broye-Seeland) gem. Konzept 1. TE: – Beschleunigung RE Bern – Neuchâtel – ½-Std.-Takt S5 bis Kerzers (Abfahrten nicht genau im Takt) – ¼-Std.-Hinketakt S5 und S51 nach Brünnen	– DS Ins – Fanelwald – Blockverdichtung Neu- châtel – provisorischer Perron Bümpliz N	keine
	– neue Durchbindung S4/44 ins Gürbetal: Emmen- tal (Burgdorf) – Bern – Belp – Thun – Fahrzeit S4/44 Bern – Thun 40'	Perronanpassungen Ue- tendorf	Bei S44 mit 4 GTW in HVZ (bis 212m): – 1 Triebwagen ab Bern abgeschlossen – in Thun: Vorziehen des Zuges bis Zug- schluss hinter Signal

Dezember 2008 FPL-Wechsel	Verbesserung des Randstundenkonzeptes im Gürbetal (offen)	keine	keine
	RE Lötschberg mit Splitting in Spiez	keine	13 neue RE-Triebwagen verfügbar
Dezember 2009 (evtl. bereits 1. Juli 2009)	Halt der S44 in Lyssach	Umbau Bahnhof Burgdorf	keine
Mitte 2010		Evtl. bauliche Massnahme in Neuenegg (Perron, Unterführung). Es ist noch offen, ob diese Zwischenlösung realisiert wird.	Wegfall der örtlichen Besetzung Neuenegg Rückfallebene, falls Lösung nicht möglich: Örtl. Besetzung bis Automatisierung STB
Dezember 2011 FPL-Wechsel	RE Lötschberg integral stündlich bis Bern mit Halt in Münsingen	– 3. Gleis Rütli Zollikofen – Gümligen: Spurwechsel Seite Ostermundigen	keine
	Verdichtung S3 Belp – Münchenbuchsee in HVZ		keine
	Halt Dotzigen des Verdichtungszugs Büren - Busswil	Verkürzung Zugfolgezeit Lyss - Busswil (Umsetzung in Koordination mit Projekt Stellwerkersatz)	keine
Dezember 2012 FPL-Wechsel	Halt S1 in Niederwangen	Blockverdichtung Oberwangen - Niederwangen (Stellwerkersatz Wangental)	keine
		Automatisierung STB	Definitiver Wegfall der örtlichen Besetzung Neuenegg
Dezember 2012	Integraler ¼-Std.-Takt S5 und S51 nach Brünnen	Wendegleis Brünnen (definitiver Entscheid noch offen)	keine

### c) Liniennetzpläne

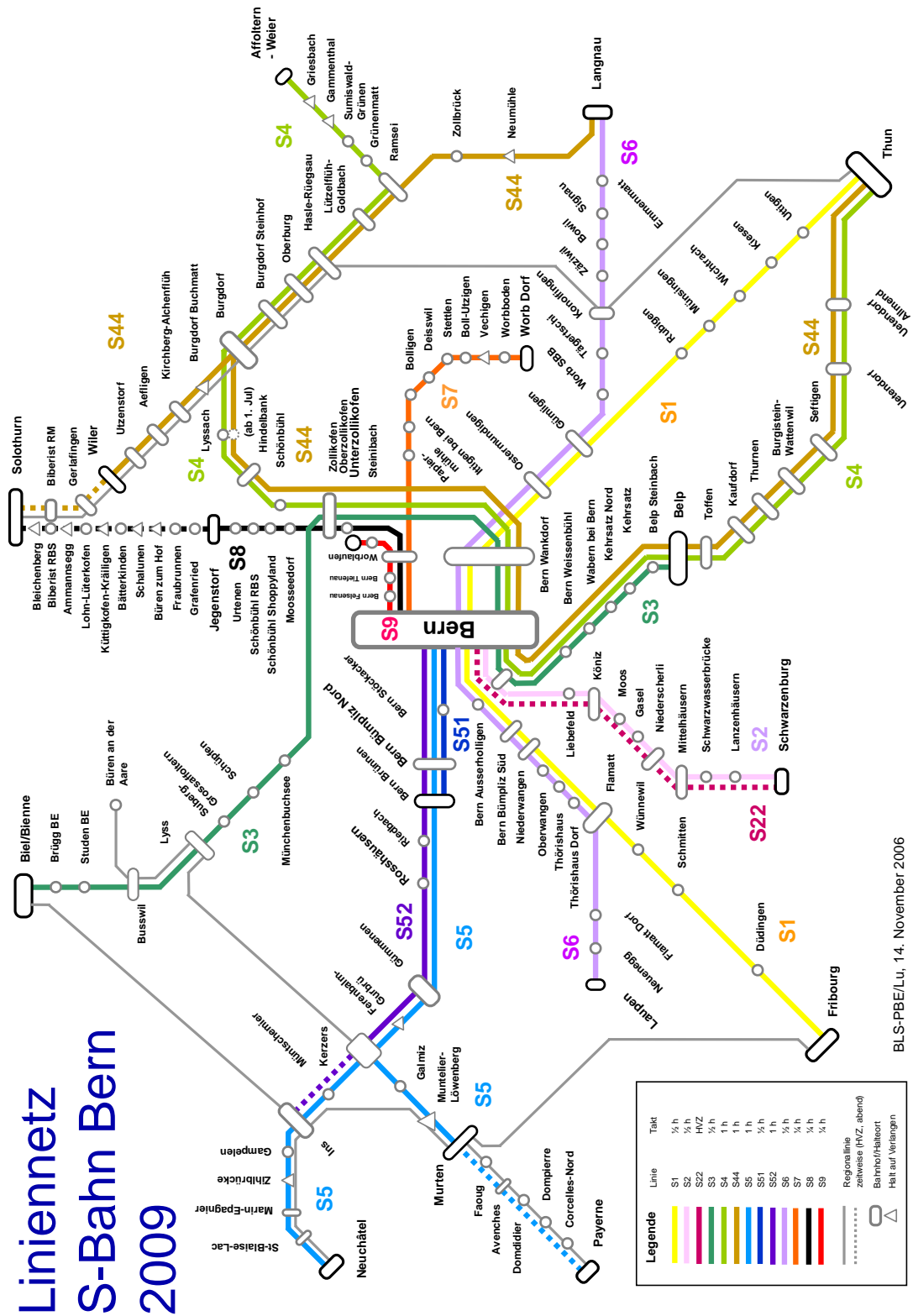
Für die einzelnen in Tabelle 3-1 aufgeführten Angebotsschritte sind Liniennetzpläne entwickelt worden. Die folgenden beiden Grafiken zeigen jene für das Angebot 2007 (ab FPL-Wechsel im Dezember 2006) und 2009 (ab FPL-Wechsel im Dezember 2008).

Grafik 3-1: Liniennetzplan S-Bahn Bern Angebot 2007 (ab FPL-Wechsel Dezember 2006)



BLS-PBE/LU, 31. Oktober 2006

Grafik 3-2: Liniennetzplan S-Bahn Bern Angebot 2009 (ab FPL-Wechsel Dezember 2008)



BLS-PBE/LU, 14. November 2006

**d) Entwicklung des Randstundenkonzepts**

Für die beiden Zeithorizonte Angebot 2007 und 2009 wurden durch das Teilprojekt Verkehr die Randstundenkonzepte entwickelt (vgl. Tabelle 3-2 und Tabelle 3-3).

Dabei wurde für jede Linie aufgrund der aktuellen und zukünftigen Nachfrage grundsätzlich definiert, welche Taktzeiten in den vier charakteristischen Zeitperioden Mo – Fr tagsüber, Samstag tagsüber, Sonntag tagsüber und Mo – So abends angeboten werden sollen.

**Tabelle 3-2: Randstundenkonzept Angebot 2007, Stand: Ende November 2006**

Linie	Mo - Fr 6 - 20 Uhr	Sa 6 - 20 Uhr	So 6 - 20 Uhr	Mo - So 20 - 24 Uhr
S1 Thun	30	30	30	30
S1 Fribourg	60	60	60	60
S1 Laupen	60 +	60	60	60
S11	HVZ 1)	-	-	-
S2	30	30 - 2)	60 + 3)	60
S22	HVZ 4)	-	-	-
S3	30	30	30	30
S33	30	-	-	-
S4	60	60	60	60
S44	60	60	60	60
S5	60	60	60	60
S51	HVZ 5)	-	-	-
RE Bern - Neuchâtel	60	60	60	-
RE2 Bern - Neuchâtel	HVZ 6)	-	-	-
Regio Kerzers - Lyss	60	60	60	60 -
Regio Lyss - Büren	60 +	60	60	60 -

**Bemerkungen:**

- 1) 7 Kurspaare in HVZ und mittags
- 2) Ausdünnung zum Stundentakt ab 18 Uhr
- 3) Verdichtung zum Halbstundentakt zwischen 16 - 20 Uhr
- 4) je eine S22 morgens und abends in Lastrichtung
- 5) 7 Kurspaare in HVZ
- 6) je ein RE2 morgens und abends in Lastrichtung

Tabelle 3-3: Randstundenkonzept Angebot 2009, Stand: Ende November 2006

Linie	Mo - Fr 6 - 20 Uhr	Sa 6 - 20 Uhr	So 6 - 20 Uhr	Mo - So 20 - 24 Uhr
S1 Thun	30	30	30	30
S1 Fribourg	30	60	60	60
S6 Laupen	30	30	30	60
S6 Langnau	30	30	30	60
S2	30	30	30	30
S22	offen	-	-	-
S3	30	30	30	30
S4 Burgdorf	60	60	60	60
S44 Burgdorf	60	60	60	60
S4 Thun	60	offen	offen	offen
S44 Thun	60	offen	offen	offen
S5	60	60	60	60
S51	30	30	30	-
S52	60	60	60	60
RE Bern - Neuchâtel	60	60	60	-
RE2 Bern - Neuchâtel	HVZ	-	-	-
Regio Kerzers - Lyss	60	60	60	60 -
Regio Lyss - Büren	60 +	60	60	60 -

**Legende:**

gegenüber Fpl 2007 veränderte Taktzeit

Für alle Linien liegen aufgrund dieser definierten Taktzeiten Detailfahrpläne über 24 Stunden vor. Diese werden zurzeit mit den Bestellern überprüft und in Fällen mit grösseren Veränderungen werden zur Beurteilung der finanziellen Auswirkungen entsprechende Richtofferten ausgearbeitet.

**e) Einsatzplanung und Beschaffung Rollmaterial über alle Linien**

Die Rollmaterialeinsatzkonzepte 2007, 2008, 2009 und 2012 sind für die ganze Flotte der neuen, fusionierten BLS AG erarbeitet worden.

Es sind keine relevanten Probleme absehbar:

- 13 Verlängerungen von NINA werden bis Dezember 2007 abgeschlossen sein.
- 10 zusätzliche Jumbo-Einheiten werden bis Herbst 2007 verfügbar sein.

- 13 Kompositionen für den RE Lötschberg werden zwischen März und Oktober 2008 ausgeliefert werden, nachdem diese durch den VR der BLS genehmigt und am 7. November 2006 bestellt werden konnten.

Mit diesem Rollmaterial wird bis 2012 gefahren werden können.

Für die Angebote 2007 und 2008 sind auch die Abstellkonzepte vorhanden.

#### f) Spezielle Angebotelemente

**Wendegleis Brünnen:** Für die kurzfristige Bedienung der neuen Haltestelle Bern Brünnen nach Inbetriebnahme der Doppelspur Bümpliz Nord – Niederbottigen konnte eine Übergangslösung gefunden werden, die ohne ein Wendegleis in Brünnen die viertelstündliche Bedienung unter Inkaufnahme einer stündlichen Überholung der S51 in Bümpliz Nord ermöglicht. Problem ist, dass sich während der Wende der Züge der S51 zu den vollen Stunden gleichzeitig auch die RegioExpress Bern – Neuchâtel im Raum Brünnen begegnen und damit die Wende auf dem Hauptgleis verunmöglichen. Die Lösung sieht vor, dass die S51 mit Abfahrt in Bern zur Minute .50 in Bümpliz Nord durch den hinterher folgenden RE überholt wird und erst anschliessend nach Brünnen weiterfährt. Damit muss einmal stündlich eine um vier Minuten längere Reisezeit für Reisende (nur) nach Brünnen in Kauf genommen werden. Die Rückfahrt erfolgt anschliessend ohne Fahrzeitverlängerung, jedoch mit einer um vier Minuten verschobenen Fahrlage.

Als Alternative zu dieser Übergangslösung bzw. „Basisvariante“ sind andere betriebliche Massnahmen geprüft worden. Beurteilt wurden die verkehrlichen und betrieblichen Auswirkungen von Varianten mit Verzicht auf einen Viertelstundentakt oder mit Einsatz einer zusätzlichen Komposition und Wende an einer anderen Wendemöglichkeit (Anschlussgleis Niederbottigen, Riedbach, Gümmenen). Nach Diskussion der verschiedenen Varianten hat die Projektoberleitung an ihrer Sitzung vom 6. Dezember 2006 Folgendes beschlossen:

- 1) Die geprüfte und machbare Basisvariante (Hinketakt: 1 Zug pro Stunde in Fahrtrichtung Brünnen ausser Takt) ist die per Dezember 2008 umzusetzende Übergangslösung.
- 2) Der Entscheid über die langfristige Lösung wird noch nicht gefällt. Beim Bau der Haltestelle Brünnen ist aber nur zu realisieren, was entweder zwingend notwendig ist oder aber nicht in Konflikt mit einem allfälligen späteren Bau des Wendegleises Brünnen steht. In der langen Frist steht aus heutiger Sicht die Realisierung eines Wendegleises (parallele und nicht versetzte Lösung) im Vordergrund. Die fristgerechte IBN der Haltestelle darf nicht gefährdet werden.
- 3) Fachleute der BLS und des Kantons sollen sich möglichst rasch treffen, um das Vorgehen in Brünnen zu klären (Umsetzung von Punkt 2). Ein rasches Vorgehen ist angezeigt, da die Bauarbeiten bereits vergeben sind. Schätzungen der Folgekosten sind für die beiden folgenden Fälle vorzunehmen:
  - Das Wendegleis wird später gebaut werden.
  - Das Wendegleis wird später nicht gebaut werden.

- 4) BLS-I beginnt rasch mit der Projektierung des Wendegleises. Ziel: Vorprojekt liegt Ende 2007 vor. Angesichts des Umsetzungsrisikos wird der Kanton die Projektierung vorfinanzieren. Bis im Sommer 2007 sollte die Grössenordnung der Projektierungskosten bekannt sein.

**Halt Niederwangen:** Da der Halt der (beschleunigten) S1 Fribourg – Bern – Thun in Niederwangen gemäss Angebotsmodul 2 erst mit der Inbetriebnahme der zusätzlichen Blockverdichtung im Wangental möglich sein wird, wurde nach Alternativen gesucht, diesen aus verkehrlicher Sicht wichtigen Halt trotzdem zu realisieren. Eine Lösung konnte dadurch gefunden werden, dass anstelle des Verzichts auf den Halt Niederwangen vorerst auf den Halt der S1 in Bern Ausserholligen verzichtet wird.

Bei der Abwägung, ob die S1-Bedienung von Niederwangen derjenigen von Ausserholligen vorzuziehen sei, wurde auf die aktuelle Nachragesituation und auf die alternativen Erschliessungsmöglichkeiten beider Haltepunkte abgestützt, um die Auswirkungen auf die Fahrgäste beurteilen zu können. Bezüglich den Frequenzen der heutigen S1 hat Niederwangen mit 1'650 Ein-/Aussteigern gegenüber Ausserholligen mit 750 S1-Ein-/Aussteigern ein mehr als doppelt so grosses Potenzial. Dies ist auch nachvollziehbar, da Niederwangen ausschliesslich durch die S1 bedient wird, Ausserholligen hingegen auch durch die S2 und S3. Auch bezüglich Umsteigezwang ergibt sich mit dem S1-Halt in Niederwangen eine leicht vorteilhaftere Situation, da rund 20% weniger Reisende von einem zusätzlichen Umsteigen betroffen wären. Da zudem Ausserholligen gesamthaft über die bessere ÖV-Erschliessung verfügt, spricht dies ebenfalls für den Halt Niederwangen, da Ausserholligen leichter mit alternativen Verbindungen zu erreichen ist.

## 3.2 Probleme und noch offene Punkte

### a) Durchbindung Münchenbuchsee – Brünnen

Die im Angebotskonzept der 1. Teilergänzung fehlende Durchbindung von S-Bahn-Linien zwischen den Räumen Brünnen und Wankdorf gilt als grösster Mangel des Konzeptes. Entsprechend wurde intensiv nach Alternativen gesucht und es wurden minutiöse Abklärungen getroffen. Dabei zeichnet sich eine Möglichkeit ab, die unter Einbezug der Teilprojekte Infrastruktur im Detail geprüft wird. Im Vordergrund steht, die Verdichtung S3 Münchenbuchsee – Belp nicht nach Belp, sondern nach Brünnen durchzubinden. Die infrastrukturseitigen Voraussetzungen an diese Lösung aus heutiger Sicht: 3. Gleis Rütli – Zollikofen, Wendegleis Brünnen, DS Fischermätteli – Köniz. Zurzeit bestehen noch die folgenden offenen Punkte:

- Kreuzung Liebefeld möglich (als 1. Etappe der DS Fischermätteli – Köniz)?
- Verdichtung Bern - Belp in HVZ als isoliertes Angebot möglich?
- Ergebnis ZMB Bern Süd

Für die Projektoberleitung ist diese Durchbindung sehr wichtig. Sie soll im Rahmen der Diskussion der 2. Teilergänzung der S-Bahn mit höchster Priorität angegangen werden. Dabei sind die folgenden Punkte zu beachten:

- Allfällige alternative Lösungen dürfen das Konzept der 1. TE nicht in Frage stellen. Der oben skizzierte Ansatz ist Ausgangspunkt für die Lösungssuche.
- Die Durchbindung im Osten soll über Wankdorf hinausgehen.
- Eine DS Fischermätteli – Köniz kann nicht projiziert werden, solange die relevanten Ergebnisse aus der ZMB Bern Süd nicht vorliegen.

#### **b) Abstellkonzept Rollmaterial für die verschiedenen Zeithorizonte ab Angebot 2009**

Mit zu berücksichtigen sind dabei die Auswirkungen auf die Infrastrukturanlagen, speziell auch im Lichte des nun vorliegenden Rahmenplans des Knotens Bern.

#### **c) Sicherstellen der Aufwärtskompatibilität mit den Konzepten ZEB und Rahmenplan Bern**

Hierbei handelt es sich um einen laufenden Auftrag an das TP Verkehr. Bisher ist die 1. TE (inkl. ihre Erweiterungsbauten) in die ZEB-Arbeiten eingeflossen. Dabei entstanden keine Differenzen zwischen ZEB und 1. TE. Die Vernehmlassung zu ZEB wird Ende Jahr lanciert werden, die Botschaft wird per Mitte 2007 erwartet.

#### **d) Machbarkeit eines Hinketakts abends nach 20 Uhr bzw. an Wochenenden im Gürbetal ab Angebot 2008**

Prüfung einer Lösung analog der heutigen Fahrplan.

#### **e) Bereinigung von Diskussionspunkten des Kantons Freiburg**

Verschiedene vom Kanton Freiburg aufgeworfene Punkte (Haltepolitik S11 mit Auswirkungen auf Fahrzeit (Halt Niederwangen ab 2012), Verlängerung S1 bis Rosé, Randstundenkonzept S6) sind noch zu bereinigen.

### **3.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007**

Das TP Verkehr wird sich im nächsten Jahr insbesondere den Punkten unter Abschnitt 3.2 annehmen.

Es wird aber auch weiterhin das Gefäss sein, wo neu auftauchende, das Konzept der 1. Teilergänzung beeinflussende Punkte diskutiert und zusammen mit den Partnern bereinigt werden (Auftrag gemäss Vereinbarung zwischen den S-Bahn-Partnern vom September/Oktober 2006). Dabei ist den jeweiligen Auswirkungen auf die Fahrgäste hohe Bedeutung beizumessen bzw. sind diese Auswirkungen transparent darzustellen.

## 4 Teilprojekt Infrastruktur BLS

### 4.1 Stand der Arbeiten

Die Infrastrukturprojekte auf dem BLS-Netz sind auf Kurs. Ursprünglich für die Inbetriebnahme Ende 2008 vorgesehene Projekte wie Thurnen, Burigstein-Wattenwil und Seftigen sind nicht mehr als angebotskritisch eingestuft, so dass sie ohne negative Auswirkungen auf das Angebot um mehrere Monate (bis zu 36) zeitlich nach hinten geschoben werden können. Die Projekte Fanelwald - Marin-Epagnier und Marin-Epagnier - St-Blaise-Lac sind nicht mehr relevant für die 1. Teilergänzung und können darüber hinaus erst nach 2014 realisiert werden, so dass sie voraussichtlich in eine weitere Leistungsvereinbarungsperiode fallen.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über den Umsetzungsstand der Infrastrukturprojekte auf dem BLS-Netz (vgl. dazu auch Anhang B).

**Tabelle 4-1: Überblick über den Umsetzungsstand der BLS-Infrastrukturprojekte**

Projekt	Mio. CHF	Reporting Stand Ende November 2006
DS Toffen – Kaufdorf	29.90	PGV im Juni bewilligt, Baubeginn erfolgte am 17. Juli 2006, unterjährige Fertigstellung per 30. Juni 2008 vorgesehen.
PA Belp	6.30	Die Finanzierung ist ungeklärt. Ingenieurleistungen für Auflageprojekt im Oktober 06 vergeben.
PA Thurnen	16.00	z.Z. keine Aktivität
PA Burgstein-Wattenwil (inkl. ESTW)	8.00	z.Z. keine Aktivität
PA Seftigen	6.10	z.Z. keine Aktivität
PA Uetendorf	1.40	Das Projekt ist auf Kurs, IBN bereits vor dem 15. Dez. 2009
DS Bümpliz – Niederbottigen	24.70	PGV im Juni bewilligt, Baubeginn erfolgte am 08. August 2006, Abschluss per 30. Sept. 2008.
PA Bümpliz Nord	0.90	Zwingend ist die Verlängerung des Perrons (ergibt sich als Geometrie-anpassung aus der DS Bümpliz – Niederbottigen und gehört inhaltlich eigentlich zum DS-Projekt). Die Perronerhöhung ist evtl. nicht notwendig.  Es wird nur ein vereinfachtes PGV brauchen. Die Perronverlängerung wird zeitlich zusammen mit der DS realisiert werden müssen. Projekt ist auf Kurs.

Projekt	Mio. CHF	Reporting Stand Ende November 2006
Provisorischer Perron Bümpliz	?	Als <b>neues Projekt</b> zu führen. Ziel ist das Überholen in Bümpliz ab Dezember 2008 zu ermöglichen (für Realisierung ¼-Std.-Takt Brünen). Ob das Projekt bereits zeitkritisch ist, muss noch geklärt werden (es braucht ein PGV).
Haltestelle Brünen	5.22	Wird teurer als erwartet (neu 5.22 Mio CHF statt 4.2 Mio CHF), entsprechend werden mehr Abschreibungsmittel benötigt. Fertigstellung per 30. Sept. 2008 ist nicht gefährdet.
Wendegleis Brünen	19	Das Vorprojekt startet 2007. Ende 2007 soll über die Umsetzung des Projekts entschieden werden. (vgl. Abschnitt 3.1f). Die Finanzierung ist offen.
DS Ins – Fanelwald	53.00	Bau im Gang, Fertigstellung bis zum FPL-Wechsel im Dezember 2008
Blockverdichtung Neuchâtel	1.00	Wird vsl. über Abschreibungsmittel realisiert. Fertigstellung per Dez. 2007 ist machbar, da ja nur ein einfaches PGV notwendig ist (PGV-Einreichung im Frühjahr 2007 vorgesehen). Die Planung für das Projekt läuft.

Bemerkung: Die LV 07-10 ist z.Z. beim BAV in Prüfung. Vsl. Mitte Dezember wird der BLS mitgeteilt, welche Projekte (bzw. welcher Projektrahmen) finanziert werden kann. Da die BLS bereits mehr Projekte als vsl. finanzierbar eingereicht hat, wird die BLS gezwungen sein, Prioritäten zu setzen.

## 4.2 Probleme und noch offene Punkte

Zeitlich kritisch werden könnten die Projekte Belp, Bümpliz Nord Perronerhöhung und Bümpliz Nord 3. prov. Perronkante, wenn die Plangenehmigungsfristen beim BAV wesentlich länger dauern sollten als bisher angenommen (Schreiben BAV zu verlängerten Plangenehmigungsfristen aufgrund von Ressourcenproblemen liegt vor).

Ungeklärt ist die Auswirkung verminderter Finanzierungsmöglichkeiten seitens des Bundes und der Kantone. Die BLS AG wird eine Priorisierung der Projekte vornehmen müssen, sobald die genauen Rahmenbedingungen bei der Finanzierung über den 9. Rahmenkredit vorliegen (voraussichtlich Mitte Dezember 2006). Projekte, die sich in Umsetzung befinden, sind davon nicht betroffen. Alle Erweiterungsprojekte (d.h. alle Projekte in der obigen Liste), der Realisierung noch nicht gestartet worden ist, könnten unter diesen Umständen eine Verzögerung erfahren.

## 4.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007

Im Vordergrund des nächsten Projektjahres steht die Weiterbearbeitung der verschiedenen Infrastrukturprojekte. Ziel ist, die Realisierung der zeitlichen Etappen des aktuellen Konzepts der 1. TE sicher zu stellen.

Die folgende Tabelle zeigt auf, welche Meilensteine dafür im nächsten Jahr erreicht werden müssen.

**Tabelle 4-2: Überblick über die Meilensteine bei den BLS-Infrastrukturprojekten im nächsten Projektjahr**

<b>Projekt</b>	<b>Zielzustand Ende 2007</b>
DS Toffen – Kaufdorf	Tiefbauarbeiten hauptsächlich abgeschlossen. Start Oberbau und Fahrleitungsarbeiten.
PA Belp	PGV bewilligt, Bau begonnen
PA Thurnen	Projektierung abgeschlossen, PGV eingereicht
PA Burgstein-Wattenwil (inkl. ESTW)	Projektierung abgeschlossen, PGV eingereicht
PA Seftigen	Projektierung abgeschlossen, PGV eingereicht
PA Uetendorf	PGV vorhanden, Bau evtl. erst 2008
DS Bümpliz – Niederbottigen	Tiefbauarbeiten hauptsächlich abgeschlossen. Start Oberbau und Fahrleitungsarbeiten.
PA Bümpliz Nord	Projektierung abgeschlossen, PGV eingereicht
Provisorischer Perron Bümpliz Nord	Projektierung abgeschlossen, PGV eingereicht
Haltestelle Brünnen	Tief- und Hochbauarbeiten hauptsächlich abgeschlossen. Start Oberbau und Fahrleitungsarbeiten
Wendegleis Brünnen	Projektierung je nach Variante abgeschlossen.
DS Ins – Fanelwald	Tiefbauarbeiten hauptsächlich abgeschlossen. Start Oberbau und Fahrleitungsarbeiten.
Blockverdichtung Neuchâtel	Projektierung abgeschlossen. Bestellung erfolgt.

## 5 Teilprojekt Infrastruktur SBB und STB

### 5.1 Stand der Arbeiten

Das Teilprojekt Infrastruktur SBB/STB ist zuständig für die Sicherstellung, Finanzierung, Projektierung und Realisierung der Infrastrukturprojekte der 1. Teilergänzung. Basis für die Aufarbeitung der Projekte bildet der Planungsbericht zur Weiterentwicklung der S-Bahn Bern

Die Aufarbeitung der Projekte erfolgt je Eisenbahn-Verkehrsunternehmung (EVU) autonom, jedoch in enger Koordination zwischen SBB und STB.

Die Planung und der Verlauf der Projekte wird mit einem Projektcontrolling überwacht (vgl. Anhang B). Der Fortschritt in den einzelnen Projekten ist unterschiedlich. Entsprechend den anvisierten Angebotsschritten stehen die Einzelprojekte grundsätzlich auf Kurs. In Fällen, wo Projekte auf einen gewünschten Zeitpunkt eines Angebotsschrittes hin nicht umsetzbar sind, sind Rückfallebenen definiert.

Die S-Bahn Ausbauten erfolgen als eigene Projekte oder bilden integraler Bestandteil in multidisziplinären Bauvorhaben. Zentraler Punkt für den Start von Projekten ist jeweils vorab die Klärung der Finanzierungsfrage für die Projektierung und für das Projekt selbst. Andererseits beansprucht dann später auch das Plangenehmigungsverfahren, je nach Projekteinhalt, bis zu anderthalb Jahre Auflage- und Genehmigungszeit.

Die folgende Tabelle widerspiegelt den aktuellen Stand bei den einzelnen Bauvorhaben.

**Tabelle 5-1: Überblick über den Umsetzungsstand der SBB- und STB-Infrastrukturprojekte**

SBB-Projekte	Mio. CHF	Reporting Stand Ende November 2006
Gümligen, Spurwechsel	4.4	Das Plangenehmigungsdossier ist für die Eingabe bereit. Das Projekt ist auf Kurs.
Rütti-Zollikofen, 3. Gleis	58.0	Das Projekt ist in der Vorprojektphase. Zeitlich wird es eng werden. Seitens der SBB ist es eine Ressourcenfrage. Noch ist der IBN-Termin 2011 nicht in Frage gestellt. Wichtig ist hier, dass der FPL-Wechsel im Dezember 2011 gehalten werden kann, damit die RE Lötschberg stündlich geführt werden können. Wird dieser Zeitpunkt überschritten, spielt keine besonders grosse Rolle mehr, ob die Verzögerung etwas grösser oder etwas kleiner ausfällt. Die Mitfinanzierung durch den Kanton Bern beschlossen.
Bümpliz – Bern Weyermannshaus Blockverdichtung	1.6	Es konnte eine Lösung ohne Stellwerkersatz gefunden werden.

<b>SBB-Projekte</b>	<b>Mio. CHF</b>	<b>Reporting Stand am 20. November 2006</b>
Niederwangen – Oberwangen, zusätzliche Blockverdichtung		Das Projekt ist die infrastrukturseitige Konsequenz des Wunsches, dass die beschleunigte S1 auch in Niederwangen hält. Technisch kann keine Lösung für eine zusätzliche Blockstelle gefunden werden. Bis zum Stellwerkersatz im Wangental (Bümpliz Süd – Flamatt) kann der Halt Niederwangen nicht realisiert werden, sodass sich die zeitliche Perspektive für den S1-Halt Niederwangen nicht vor 2013 abzeichnet, was für Köniz eine Verschlechterung gegenüber der aktuellen Situation bedeuten wird.
Thun, Perronanpassung		Die Notwendigkeit einer Perronanpassung tauchte auf, weil eine wartende S-Bahn (langer Zug) 2x pro Tag eine Fahrstrasse blockiert, welche vom Güterverkehr benötigt wird. Das Problem kann mit einer organisatorischen Massnahme gelöst werden. Entscheidend ist die ausreichend lange Wendezeit der S-Bahn in Thun (> 16 Min.), während welcher die S-Bahn weg manövriert wird. Da die Wendezeit nach IBN der Doppelspur Uetendorf noch zunehmen wird, ist die organisatorische Lösung auch langfristig machbar. Das Projekt wird nicht weiter verfolgt.
Lyss – Busswil, Stellwerkersatz	38.8	Eine kürzere Zugfolgezeit zwischen Lyss und Busswil würde den Halt Dotzigen des Verdichtungszuges Büren – Busswil und auch den Anschluss auf die S3 nach Biel ermöglichen. Die Verkürzung der Zugfolgezeit kann nur mit dem Projekt Stellwerkersatz umgesetzt werden. Sie verursacht Kosten von 2 Mio. CHF.
<b>STB-Projekte</b>		
Laupen – Flamatt, Automatisierung		Die Automatisierung weist eine Verbindung zum geplanten Stellwerkersatz im Wangental (Bümpliz – Flamatt) auf. Dieser Stellwerkersatz wird nicht vor 2012 umgesetzt werden. Entsprechend wird die Automatisierung auch frühestens auf den FPL-Wechsel im Dezember 2012 realisierbar sein.
Neuenegg, Kreuzungsstelle		Ist wegen der Verschiebung der Automatisierung Laupen – Flamatt auf Ende 2012 wieder ein eigenes Thema. Es sind zwei Varianten möglich: – V1: Keine baulichen Massnahmen, örtliche Besetzung (ab Dezember 2008 notwendig) – V2: bauliche Massnahmen, keine örtliche Besetzung Im Vordergrund steht V1. Die STB müsste der örtlichen Besetzung aber zustimmen.

## 5.2 Probleme und noch offene Punkte

Wie die Projektübersicht zeigt bestehen beim SBB-Projekt Niederwangen – Oberwangen (Blockverdichtung) unüberwindbare Probleme, weil stellwerkseitig die technischen Voraussetzungen für den Nachbau eines zusätzlichen Blockes nicht vorhanden sind.

Ein offener Punkt besteht auch noch hinsichtlich der Finanzierung für die im S-Bahn-Angebot geforderte Verkürzung der Zugfolgezeit Lyss – Busswil im Betrag von CHF 2 Mio.

Für die Projektbildungen auf der STB sind umfangreiche Vorbereitungsarbeiten notwendig hinsichtlich Klärung der ganzheitlichen Anforderungen, d.h. nebst den Anforderungen für die S-Bahn auch jene für die Betriebsführung, den Unterhalt, den Betrieb und Cargo, namentlich dazu auch für die Anschlussgleise. Erst nach der Klärung dieser umfangreichen Anforderungen wird es möglich sein, Infrastrukturmassnahmen für die Automatisierung und die Kreuzungsstelle in Neuenegg zu generieren.

### 5.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007

Im Vordergrund des nächsten Projektjahres steht die Weiterbearbeitung der verschiedenen Infrastrukturprojekte. Ziel ist, die Realisierung der zeitlichen Etappen des aktuellen Konzepts der 1. TE sicher zu stellen.

Die folgende Tabelle zeigt auf, welche Meilensteine dafür im nächsten Jahr erreicht werden müssen.

**Tabelle 5-2: Überblick über die Meilensteine bei den SBB- und STB-Infrastrukturprojekten im nächsten Projektjahr**

<b>SBB-Projekte</b>	<b>Zielzustand Ende 2007</b>
Gümligen, Spurwechsel	Bauprojekt abgeschlossen und Plangenehmigung BAV vorliegend.
Rütti-Zollikofen, 3. Gleis	Vorprojekt abgeschlossen und Bauprojekt in Arbeit.
Bümpliz – Bern Wmh, Blockverdichtung	Bauprojekt in Arbeit und Plangenehmigungsverfahren beim BAV eingereicht.
Niederwangen – Oberw., zusätzliche Blockverdichtung	Studie für Stellwerkersatz vor dem Abschluss.
Thun, Perronanpassung	Keine bauliche Massnahmen nötig. Das Projekt wird nicht weiter verfolgt.
Lyss – Busswil, Stellwerkersatz	Die Zugfolgezeit 2 Min. wird als Modul im Projekt Stellwerkersatz weiter bearbeitet. Finanzierung des Moduls geklärt.
<b>STB-Projekte</b>	
Laupen – Flamatt, Automatisierung	Anforderungsprofil für das Projekt ist erstellt und Vorprojektauftrag ist ausgelöst.
Neuenegg, Kreuzungsstelle	Anforderungsprofil für das Projekt ist erstellt und Vorprojektauftrag ist ausgelöst.

## 6 Kommunikation

### 6.1 Stand der Arbeiten

#### a) Kommunikationskonzept

Im Frühsummer 2006 wurde ein ausführliches Kommunikationskonzept erstellt. Um die Kommunikationsschritte und –mittel festlegen zu können, wurde daraus ein Massnahmen- und Inhaltsplan abgeleitet, der auch als Grundlage für die Evaluation der Kommunikationsagentur diente.

#### b) Wahl der Kommunikationsagentur

Zur Unterstützung der Kommunikation während der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern wurden der POL im September zwei Agenturen vorgeschlagen. Die POL hat in Abstimmung mit der Kommunikationsgruppe der Wahl von Morf Communications zugestimmt. Die Wahl erfolgte nach den Kriterien Erfassen der Ausgangslage und der Aufgabe, Zeitplanung, Kreativität in der Umsetzung, Kostenansatz und –transparenz, Referenzliste und Knowhow im öffentlichen Verkehr.

#### c) Inhaltskonzept

Das Inhaltskonzept wurde aufgrund des Inhaltsplan (vgl. Abschnitt a)) zusammen mit der Agentur erarbeitet. Es gilt sowohl für die Broschüre als auch für das Internet und den Standard-Vortrag. Die Inhalte sind festgelegt und liegen in einer ersten Fassung vor. Nach der Feinbearbeitung werden die Adaptionen für das Internet (zugleich mit Überprüfung der Struktur) und den Standardvortrag vorgenommen.

#### d) Netzwerk

Die Kontakte zu den Partnern der S-Bahn Bern – SBB Infrastruktur Kommunikation und RBS – sind geknüpft und werden fallweise aktiviert.

### 6.2 Probleme und noch offene Punkte

#### a) Finanzierung

Die Finanzierung der Massnahmen ist noch nicht geklärt. Der Kanton entscheidet darüber nach vorliegen des Broschüren-Entwurfs.

## **b) Organisation Internet**

Die Zuständigkeiten und das Handling konnte noch nicht festgelegt werden. Die Agentur ist beauftragt worden, ein Struktur- und Inhaltskonzept zu entwerfen, das für die inhaltliche und operative Umsetzung als Basis dient.

## **c) Schnittstelle zur einfachen Gesellschaft**

Die einfache Gesellschaft Kommunikation S-Bahn Bern, die durch die Betreiber-Transportunternehmen der S-Bahn Bern finanziert und geleitet wird und sich – im Gegensatz zur Kommunikation S-Bahn Bern 1. TE dem Publikum zuwendet – hat zur Aufgabe, die S-Bahn Bern marketingmässig zu betreuen. Die beschränkten finanziellen Mittel reduzieren diese Tätigkeit aber auf die Bereitstellung der Fahrplan-Imprime. Eine Zusammenarbeit für die kundenbezogene Projektkommunikation ist prüfenswert.

## **6.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2007**

- Versand der Broschüren an die definierten Zielgruppe (öffentliche Hand - Kantone, Gemeinden, Verbände) und Medien, inkl. Hinweis auf das Internet
- Internet aufschalten und Bereitstellen der Standardvorträge
- Erstellen und laufende Aktualisierung des koordinierten projektinternen Kommunikationsplans
- Ausbau des projektinternen Informationsflusses für die Kommunikation
- Laufende Aktualisierung des Internet, Aktualisierung und Neuproduktion des Standardvortrags und der Broschüre nach Bedarf
- Klärung der Schnittstelle zur und die Zusammenarbeit mit der Einfachen Gesellschaft S-Bahn Bern
- Klärung der Positionierung der Marke S-Bahn bezüglich der Transportunternehmen und der Tarifverbunde

## 7 Wichtige Publikationen aus dem Umsetzungsprojekt und Literaturverzeichnis

<b>POL/TP/PL</b>	<b>Bericht, Arbeitspapier, Dokument</b>	<b>Datum</b>
<b>POL</b>	Vereinbarung zwischen Kanton Bern, SBB, BLS und STB zur Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern	September/Oktober 2006
<b>PL</b>	Standbericht Nr. 1, Februar 2006 – Dezember 2006	18. Januar 2007
<b>TP Verkehr</b>	Übergangsfahrplan GBS 2008, Strecke Bern – Belp – Thun	21. Juli 2006
	Wenden in Riedbach? Kann die S51 statt in Brünnen in Riedbach wenden?	28. Juni 2006
	Tabellenfahrpläne für jede Linie	Diverse
	Rollmaterialeinsatzkonzept Gesamtunternehmen BLS	25. September 2006
<b>TP Infrastruktur BLS</b>	Fact Sheets für die Infrastrukturprojekte (vgl. Anhang C)	Laufende Aktualisierung
	Untersuchung betrieblicher und technischer Varianten zur Bedienung der Haltestelle Brünnen mit einem ¼-h-Takt	5. Dezember 2006
	Variantenstudie ¼ Stundentakt Bern – Brünnen, POL vom 6. Dezember 2006	6. Dezember 2006
<b>TP Infrastruktur SBB / STB</b>	Fact Sheets für die Infrastrukturprojekte (vgl. Anhang C)	Laufende Aktualisierung
	Projektkommunikation TP Infrastruktur SBB / STB	24. August 2006
<b>Kommunikation</b>	Konzept für die projektbegleitende Kommunikation	4. September 2006

### Literaturverzeichnis

Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (2006)

Bericht zur Fachkonsultation vom 13. April 2006. S-Bahn Bern 1. Teilergänzung (Normalspur). Bern

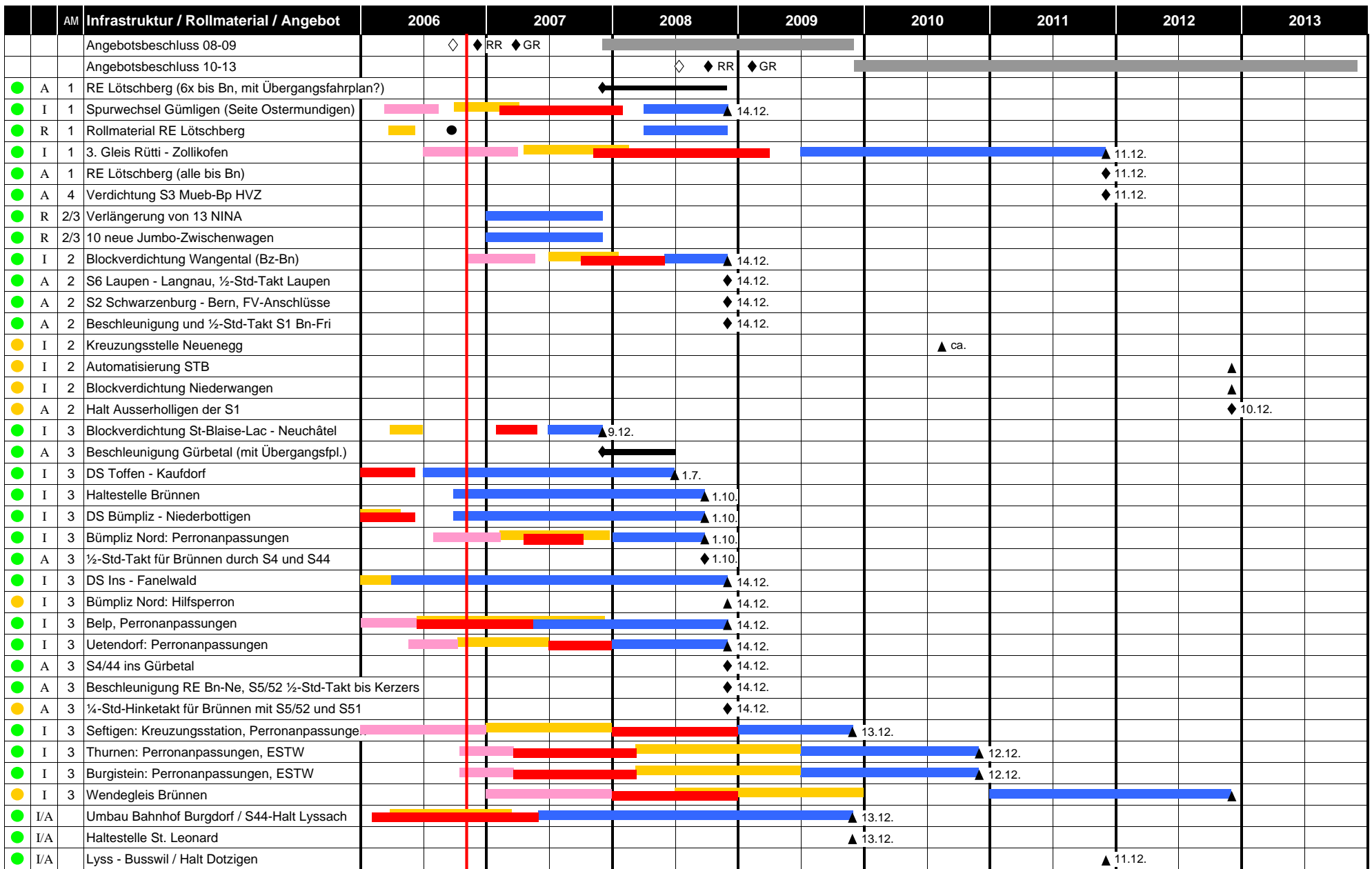
Ecoplan (2005a)

Weiterentwicklung S-Bahn Bern. 1. Teilergänzung 2008/2010. Planungsbericht vom 14. Oktober 2005. Im Auftrag des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern. Bern.

## **8 Anhang A: Gesamtzeitplan Umsetzung 1. Teilergänzung**

# Gesamtzeitplan S-Bahn Bern 1. TE

Stand: 6.12.2006



▲ Nov 06

- auf Kurs
- Achtung
- kritisch
- Infrastruktur:
  - Vorprojekt
  - Bauprojekt
  - PGV
  - Ausführung
- Rollmaterial:
  - Pflichtenheft
  - Ausschreibung
  - Bestellung
  - Auslieferung
- ▲ IBN

## **9 Anhang B: Controlling Infrastrukturprojekte**

### BLS: Infrastrukturprojekte für die 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern

BLS - Projekte				Projektcontrolling / Problemdefinition					Stand:	3.1.2007
Ort	Projektname	Kosten <small>[Mio CHF]</small>	Bemerkung zum Projekt	Finanzierung		PGV		IBN-Termin	Bemerkung	Zuständig / Termin
				Gesuch	gesichert	Art eingereicht	bewilligt	Proj'beurteil.		
Toffen - Kaufdorf	Doppelspurausbau	29.90		8. RK, 9. RK/LV	30.11.2005	B4	01.06.2006	01.07.08	Projekt ursprünglich auf IBN Dez. 07 terminiert.	
Belp	Perronanpassungen	6.30		9. RK/LV offen	vsl. 01.01.2007	B3	vsl. 07/07	13.12.08	Projekt ursprünglich auf IBN Dez. 07 terminiert.	
Thurnen	Perronanpassungen inkl. neues ESTW	16.00		9. RK/LV offen	vsl. 01.01.2007	B4	vsl. 05/08	15.12.10	Finanzierung in dieser Höhe äusserst unwahrscheinlich.	
Burgstein-Wattenwil	Perronanpassungen inkl. neues ESTW	8.00		9. RK/LV offen	vsl. 01.01.2007	B4	vsl. 05/08	15.12.10	Finanzierung in dieser Höhe äusserst unwahrscheinlich.	
Seftigen	Perronanpassungen	6.10		9. RK/LV offen	vsl. 01.01.2007	B4	vsl. 12/08	15.12.09	Finanzierung in dieser Höhe äusserst unwahrscheinlich.	
Uetendorf	Perronanpassungen	1.40		Abschreibungsmittel/LV	vsl. 01.01.2007	B1	vsl. 05/07	13.12.08		
Bümpliz - Niederbottigen	Doppelspurausbau	24.70		8. RK, 9. RK/LV	30.09.2005	B4	16.06.2006	30.09.08	Projekt ursprünglich auf IBN Dez. 07 terminiert.	
Bümpliz Nord	Perronanpassungen	0.90		Abschreibungsmittel/LV	vsl. 01.01.2007	B1		30.09.08		
Bümpliz Nord	3. prov. Perronkante	?	betriebliche Alternative in Prüfung	Abschreibungsmittel/LV	vsl. 01.01.2007	B1		13.12.08		
Brünnen	Haltestellenneubau	5.22		8. RK, 9. RK/LV	15.01.2003	B4	15.01.2002	30.09.08		
Brünnen	3. Wendegleis, Perronkante	19.00	Bedarf wird im Rahmen der 2. Teilergänzung im grossräumigen Zusammenhang BN, BSB, GTB und Durchbindungen geklärt.	9. RK/LV offen	vsl. 31.12.2008	B4		15.12.12	In LV-Periode 07-10 nicht mehr realisierbar. Alternativprüfung.	
Ins - Fanelwald (1. Etappe)	Doppelspurausbau	53.00	Projekt etappiert wegen Auflage BAV	8. RK, 9. RK/LV	15.12.2005	B4	15.12.2005	13.12.08	Projekt ursprünglich auf IBN Dez. 07 terminiert.	
St-Blaise-Lac - Neuchâtel	Blockverdichtung	1.00		Abschreibungsmittel/LV	vsl. 01.01.2007	B1	10.11.2006	09.12.07		
		<b>171.52</b>								

**PGV**  
 B1 vereinfachtes Verfahren  
 B3 ordentliches Verfahren ohne Landerwerb  
 B4 ordentliches Verfahren mit Landerwerb

**SBB / STB: Infrastrukturprojekte für die 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern**

SBB - Projekte				Projektcontrolling / Problemdefinition					Stand:	28.11.06
Ort	Projektname	Kosten <small>[Mio CHF]</small>	Bemerkung zum Projekt	Finanzierung		PGV		IBN-Termin	Bemerkung	Zuständig / Termin
				Gesuch	gesichert	Projekt eingereicht	bewilligt			
Gümligen	Spurwechsel Seite Ostermundigen	4.40			ja	22.11.2006	offen	Dez. 2008		
Rütti-Zollikofen	Ausbau Wankdorf Süd - Rütti - Bhf Zollikofen	58.00			ja	B4 offen		Nov. 2011		
Bümpliz - Bern Wmh	Blockverdichtung Wangental	1.60	Realisierung losgelöst von Stw-Ersatz möglich		ja	offen B3		Nov. 2008		
Oberwangen - Niederwangen	Blockverdichtung		Beide Richtungen für zusätzlichen Halt in Niederwangen					-	- Vorgezogen SW-seitig nicht möglich. IBN frühestens Ende 2012 mit IBN Stw-Ersatz Flamatt - Bümpliz. - Keine Massnahmen (TPL 24.08.06)	
Thun	Perronanpassung 220m	0.00	Gleis 5, Nutzung IST = 170m SOLL: P 220m = neuer Signalstandort und Weichenverschiebung nötig. Hinweis: ev Ersatz Weiche V 60 km nötig (sonst reduzierte Ausfahrgeschwindigkeit)						- Rückfallebene: Nach Einfahrt den Zug vorziehen bis Zugschluss hinter Signal steht (Wendezeit 16 Min; 2 x täglich). - Keine baul. Massnahmen (TPL 24.08.06)	
Lyss - Busswil	Ersatz Stellwerke, Automatisierung	38.80	Zugfolgezeit 2 Min. Lyss - Busswyl Koordination als Projektteil/Modul		ja <sup>1)</sup>	offen B3		30.11.2011	<sup>1)</sup> Kanton prüft Kostenanteil für Zugfolgezeit (TPL 24.08.06)	
		<b>102.80</b>								

Sensetalbahn AG Projektdefinition				Projektcontrolling / Problemdefinition					Stand:	28.11.06
Ort	Projektname	Kosten <small>[Mio CHF]</small>	Bemerkung	Finanzierung		PGV		IBN-Termin	Bemerkung	Zuständig / Termin
				Gesuch	gesichert	Projekt eingereicht	bewilligt	Projekt- beurteilung		
Laupen - Flamatt	Automatisierung	?	- sehr problematischer Zustand der Stellwerkanlagen - Automatisierung kurzfristig Sw-technisch nicht möglich			offen		frühestens Ende 2012		
Neuenegg	Kreuzungsstelle		Rückfallebene: örtliche Besetzung bis Automatisierung STB. Sofern ortsspezifische techn. Lösung möglich, dann Wegfall der Besetzung früher.						- Rückfallebene: örtliche Besetzung ab FplW Dez. 2008 (Beschluss TPL 24.08.06) - unklare Situation Anschlussgleise und damit unklarer Perronbau.	
		<b>0.00</b>								

**PGV**  
 B1 vereinfachtes Verfahren  
 B3 ordentliches Verfahren ohne Landerwerb  
 B4 ordentliches Verfahren mit Landerwerb

## 10 Anhang C: Fact Sheets der Infrastrukturprojekte

Auf einen Abdruck der Fact Sheets zu den einzelnen Infrastrukturprojekten wird verzichtet. Sie sind wie folgt zu finden:

- BLS: [http://www.bls.ch/unternehmen/projekte\\_d.html](http://www.bls.ch/unternehmen/projekte_d.html) (Stand Dezember 2006: Nur Informationen zum Projekt Haltestelle Brünnen)
- SBB: [http://mct.sbb.ch/mct/infrastruktur/infrastruktur\\_bahnausbauten.htm](http://mct.sbb.ch/mct/infrastruktur/infrastruktur_bahnausbauten.htm)