

Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern

Standbericht Nr. 2: Januar 2007 – Dezember 2007

im Auftrag des Amtes für üblichen Verkehr

Berichterstattung der Projektleitung, Jahr 2007

Definitive Version

21. Dezember 2007

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autor: Ecoplan, auf Basis von Inputs aus den Teilprojekten
Titel: Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern
Untertitel: Standbericht Nr. 2 – 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, BLS, TP Infrastruktur BLS
P. Lerch, BLS, TP Infrastruktur BLS
H. Amstutz, SBB, TP Infrastruktur SBB und STB
D. Pfister, BLS, S-Bahn Kommunikation

S. Suter, Ecoplan, Stabstelle PM

Projektteam Ecoplan

Stefan Suter

Ecoplan

Forschung und Beratung
in Wirtschaft und Politik

www.ecoplan.ch

Thunstrasse 22

CH - 3005 Bern

Tel +41 31 356 61 61

Fax +41 31 356 61 60

bern@ecoplan.ch

Postfach

CH - 6460 Altdorf

Tel +41 41 870 90 60

Fax +41 41 872 10 63

altdorf@ecoplan.ch

Inhaltsverzeichnis

	Abkürzungsverzeichnis	2
1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Teilprojekte und Projektorganisation.....	4
1.3	Berichterstattung mittels Standberichten	5
2	Überblick über den Gesamtprojektstand	6
3	Teilprojekt Verkehr	7
3.1	Stand der Arbeiten	7
3.2	Probleme und noch offene Punkte.....	14
3.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008.....	15
4	Teilprojekt Infrastruktur BLS	16
4.1	Stand der Arbeiten	16
4.2	Probleme und noch offene Punkte.....	17
4.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008.....	17
5	Teilprojekt Infrastruktur SBB und STB	19
5.1	Stand der Arbeiten	19
5.2	Probleme und noch offene Punkte.....	20
5.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008.....	20
6	Kommunikation	21
6.1	Stand der Arbeiten	21
6.2	Probleme und noch offene Punkte.....	22
6.3	Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008.....	22
7	Wichtige Publikationen aus dem Umsetzungsprojekt und Literaturverzeichnis	23
8	Anhang A: Gesamtzeitplan Umsetzung 1. Teilergänzung	25
9	Anhang B: Controlling Infrastrukturprojekte	27
10	Anhang C: Fact Sheets der Infrastrukturprojekte	30
11	Anhang D: Netzgrafiken für das Angebot 2009-11	31

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.¹ Im Planungsbericht wird aufgezeigt, wie die S-Bahn im Rahmen einer 1. TE weiterentwickelt werden kann.

Im Hinblick auf die Umsetzung der 1. TE ist eine **Vereinbarung** ausgearbeitet worden. In dieser haben die S-Bahn-Partner festgehalten, ihren jeweiligen Beitrag zur Realisierung der 1. TE beitragen zu wollen. Seit dem November 2006 liegt die von allen Partnern unterschriebene Vereinbarung² vor.

Materielle Grundlage für das vorliegende Projekt zur Umsetzung der 1. TE bildeten die vier Angebotsmodule zur Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebots gemäss Planungsbericht. Diese sind im Rahmen der Arbeiten im Umsetzungsprojekt weiter vertieft und konkretisiert worden. Ergebnis dieser Arbeiten sind die in Tabelle 3-1 (vgl. Abschnitt 3.1 dieses Berichts) ausgewiesenen Angebotsschritte der 1. TE.

Die Umsetzung der Angebotsschritte erfolgt im Zeitverlauf. Für die Realisierung der 1. Teilergänzung stehen drei Zeitperioden im Vordergrund. Die folgende Tabelle fasst die drei Zeitperioden der Angebotsschritte und die dafür im verwendeten Begriffe zusammen.

Tabelle 1-1: Die wichtigsten Angebotsschritte der 1. TE

Angebote	Jahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Angebot 2008							
Angebot 2009-11							
Angebot 2012							

Der Beginn der einzelnen Perioden im Dezember weist auf die Fahrplanwechsel hin, welche jeweils in diesem Monat vorgenommen werden.

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

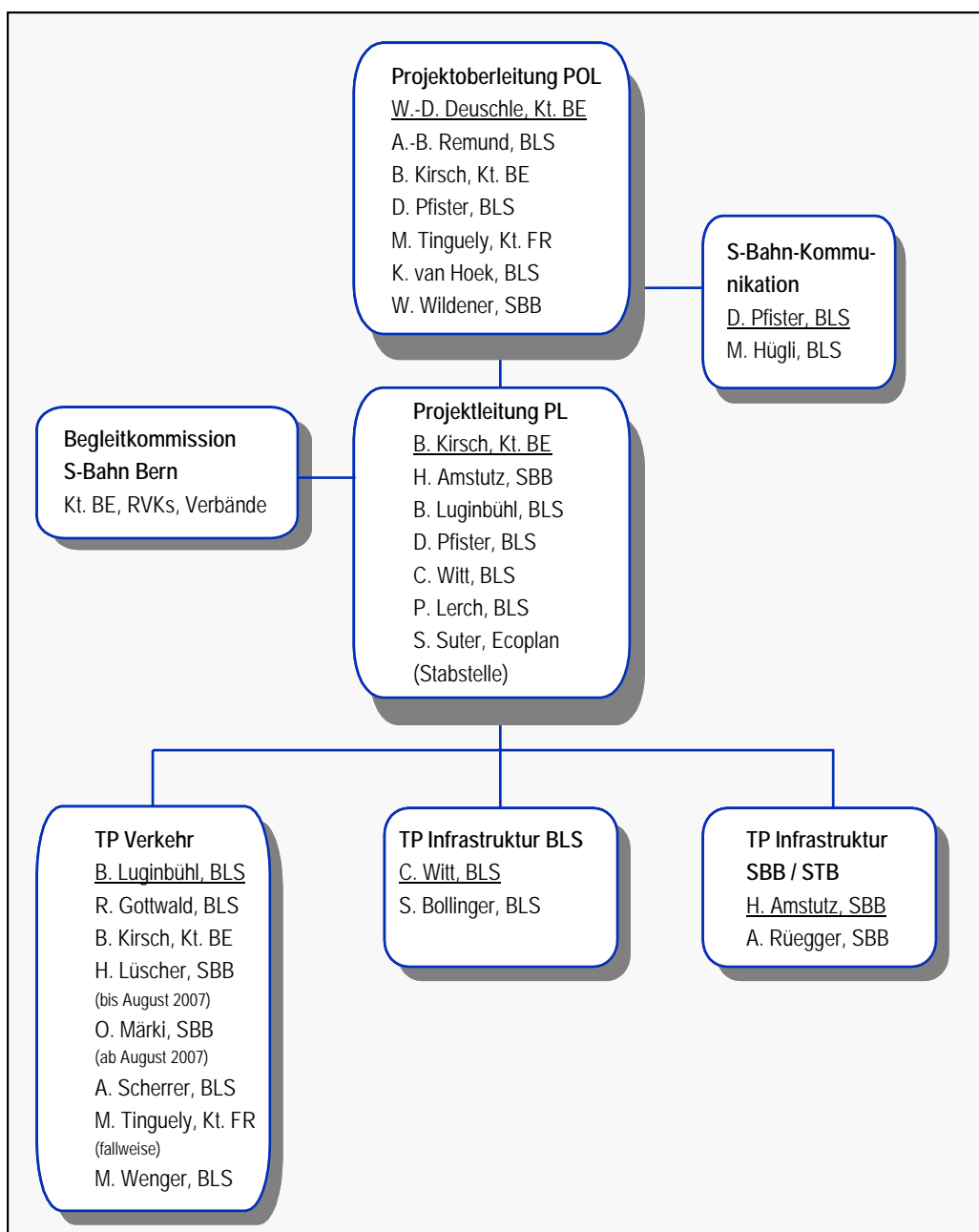
² Kanton Bern, SBB Schweizerische Bundesbahnen AG, BLS AG und STB Sensetalbahn AG (2006), Weiterentwicklung S-Bahn Bern; 1. Teilergänzung 2008/2010 (Normalspur), Vereinbarung: Umsetzung der 1. Teilergänzung.

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



Die Struktur der Projektorganisation orientiert sich an den Aufgaben und Funktionen der einzelnen Partner für die Umsetzung der 1. TE. Entsprechend sind drei Teilprojekte (TP) mit folgenden Aufgaben festgelegt worden:

- **TP Verkehr:** Vertiefungsarbeiten/Detailabklarungen beim Angebot/Fahrplan, Detaillierung Rollmaterialeinsatzplanung (inkl. Abstimmung, Servicedienste) und Ausarbeitung weiterer 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 obliegt der 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 zweite Standbericht deckt das Jahr 2007 ab.

Ohne anders lautende Hinweise beziehen sich die Aussagen im Bericht auf den **Projektstand per Ende 2007**.

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 zum erreichten Arbeitsstand
- **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

Der für die S-Bahn Bern "grosse Fahrplanwechsel" im Dezember 2008 wurde im Berichtsjahr weiter konkretisiert. Es sind heute keine Risiken mehr auszumachen, die die Umsetzung des Angebotsschrittes 2009 gefährden würden.

Der Angebotsbeschluss 2008 - 2009, welcher den Angebotsschritt 2009 beinhaltet, wurde vom Grossen Rat des Kantons Bern im März dieses Jahres ohne Gegenstimme genehmigt.

Im Projektjahr 2007 konnten insbesondere die folgenden Meilensteine erreicht werden:

- Festlegung des bergangsfahrplans im Gürbetal (notwendig bis Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen - Kaufdorf im Juni 2008).
- Der Rollmaterialeinsatz und –bedarf ist für alle Fahrplanperioden der 1. TE geklärt worden. Angespannt bleibt die Situation bezüglich Reserven / Vorhaltungen (technisch und betrieblich) für die Rollmaterialtypen NINA und GTW, insbesondere in den Fahrplanjahren 2009 bis 2011. Die BLS versucht, den Fahrzeugeinsatz weiter zu optimieren.
- Bei der Rollmaterialbeschaffung zeichnen sich keine Abweichungen gegenüber dem geplanten Vorgehen ab; die Fahrzeuge werden fristgerecht zur Verfügung stehen.
- Für die S1 (Fribourg) und die S2 (Langnau) wurde die Bedienung abends und an Wochenenden definiert. Es liegt jetzt das vollständige "Randstundenkonzept" vor, welches eine Vereinheitlichung des Angebots zum Halbstundentakt auf allen Linien an allen Wochentagen bis 20 Uhr bringt.
- Die Realisierung der angebotsrelevanten Infrastrukturprojekte der 1. TE ist auf Kurs (vgl. dazu Tabelle 3-1).

Hingegen sind bei verschiedenen nicht angebotsrelevanten Infrastrukturvorhaben zeitliche Verzögerungen eingetreten.

- Für das Wendegleis Brünnen wurde die Bestvariante gefunden: Ein drittes Gleis mit Aussemperron, südlich der neuen Station, im Westen und im Osten in die neue Doppelspur eingebunden.
- Die inhaltlichen Stossrichtungen der Kommunikation zur 1. TE S-Bahn Bern und die bereitzustellenden Kommunikationsmittel konnten geklärt werden. Bis Ende 2007 soll ein Foliensatz bereit stehen, und auf der Webseite www.s-bahn-bern.ch werden Informationen zur Weiterentwicklung der S-Bahn zu finden sein.

Im Oktober dieses Jahres ist ausserdem das Planungsprojekt zur 2. Teilergänzung gestartet worden. Konzeptionelle Fragen zum Angebot nach 2012 werden in diesem neuen Planungsprojekt behandelt. Der definitive Entscheid zum Bau des Wendegleises Brünnen und die Möglichkeit einer Durchbindung Münchenbuchsee - Brünnen, welche bislang als Pendenzen in der 1. TE geführt wurden, sind folglich an die 2. TE übergeben worden.

3 Teilprojekt Verkehr

3.1 Stand der Arbeiten

a) Übersicht über die Angebotsschritte der 1. Teilergänzung

Das folgende Umsetzungsprogramm gibt einen Überblick über die einzelnen Angebotsänderungen im Zeitablauf und die dazu benötigten Massnahmen seitens der Infrastruktur und des Rollmaterials.

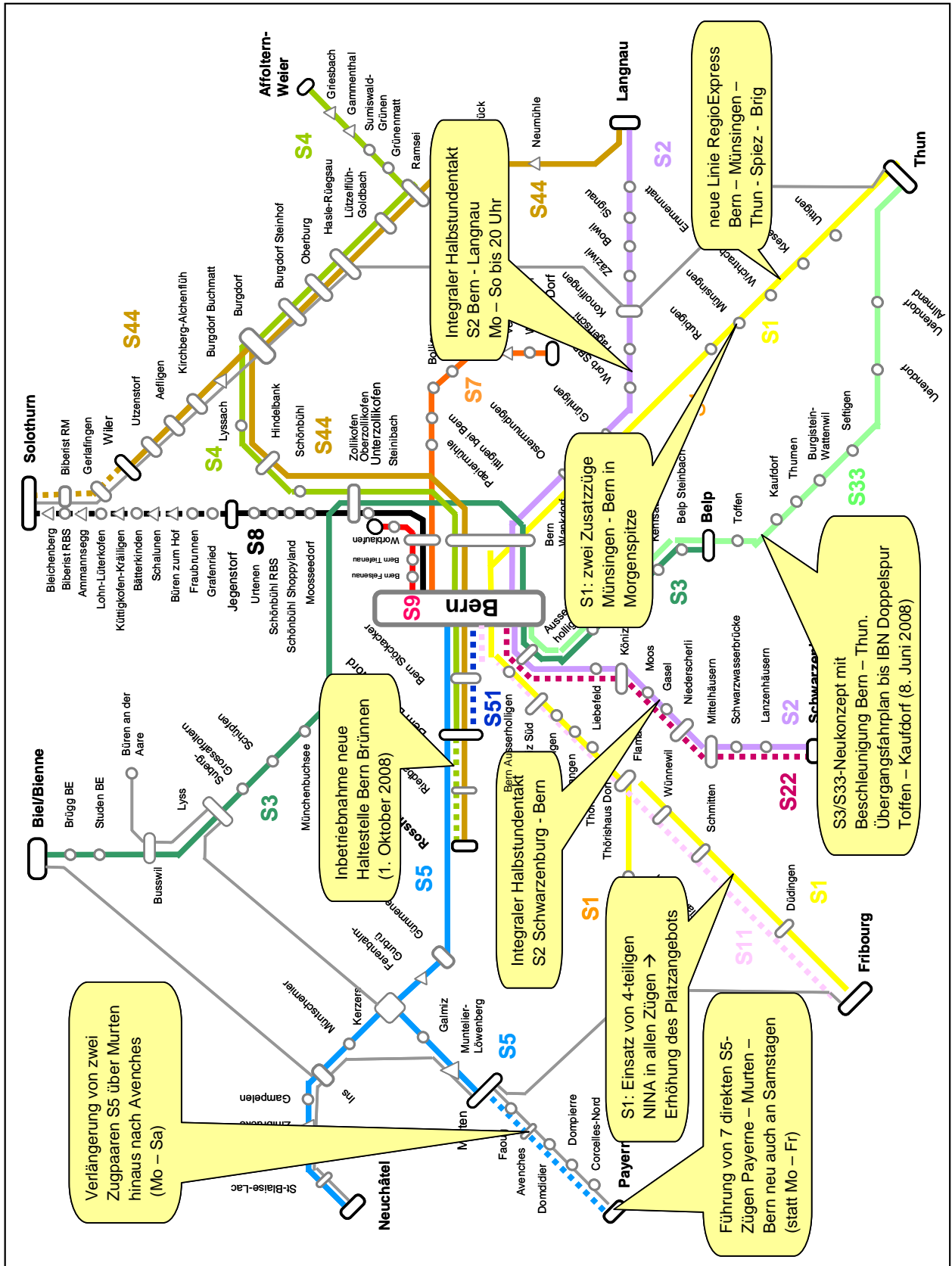
Tabelle 3-1: Umsetzung der Angebotsschritte der 1. TE

Angebot / Zeitpunkt	Relevante Änderungen beim Angebot	Infrastrukturmassnahmen (umgesetzt und in Betrieb)	Rollmaterial / Betrieb
Angebot 2008 FPL-Wechsel 9. Dezember 2007	Integraler ½-Std.-Takt S2 Bern – Schwarzenburg Mo – So, 6 – 24 Uhr sowie S2 Bern – Langnau Mo – So, 6 – 20 Uhr	Keine	Keine
	RE Lötschberg (ersetzt IR Mo-Fr HVZ der SBB): – Montag bis Freitag: 7 Verbindungen / Tag bis/ab Bern, in HVZ, beide Richtungen – Samstag: 8 Verbindungen / Tag bis/ab Bern – Sonntag: 13 Verbindungen verkehren von/nach Bern	Keine	– Übergangrollmaterial (EWI- und EWIII-Pendel) für 2008
	Übergangsfahrplan Gürbetal: – kein Halt in Kaufdorf Mo – Fr, 6 – 20 Uhr – Bus Kaufdorf - Toffen – Fahrzeit Bern - Thun 42' (heute 47)	Keine	Kreuzungen in Toffen und Uetendorf
Angebot 2008 8. Juni 2008	Fahrplan im Gürbetal gemäss Konzept 1. TE (ausser Abfahrt in Bern: bleibt zur Minute 10)	DS Toffen – Kaufdorf	Keine
Angebot 08 1. Oktober 2008	Bedienung von Brünnen: – Halt aller S4 und S44 in Brünnen → ½-Std.-Takt	– DS Bümpliz - Niederbötigen – Haltestelle Brünnen	Keine
Angebot 2009-11 14. Dezember 2008, FPL- Wechsel	Neue Linienbezeichnung: Bern – Schwarzenburg S6, Langnau - Laupen S2	Keine	Keine
	S6 isoliert nach Konzept 1. TE: Verbesserte FV-Anschlüsse von/nach Schwarzenburg in Bern 2 beschleunigte Zusatzzüge Schwarzenburg – Bern in Morgenspitze (vormals S22)		
	½-Std.-Takt S1 Bern – Fribourg, beschleunigt	Blockverdichtung Wangental	Keine
	– neue Durchbindung Langnau – Laupen (S2) – ½-Std.-Takt S2 Bern – Laupen	keine	örtliche Besetzung in Neuenegg

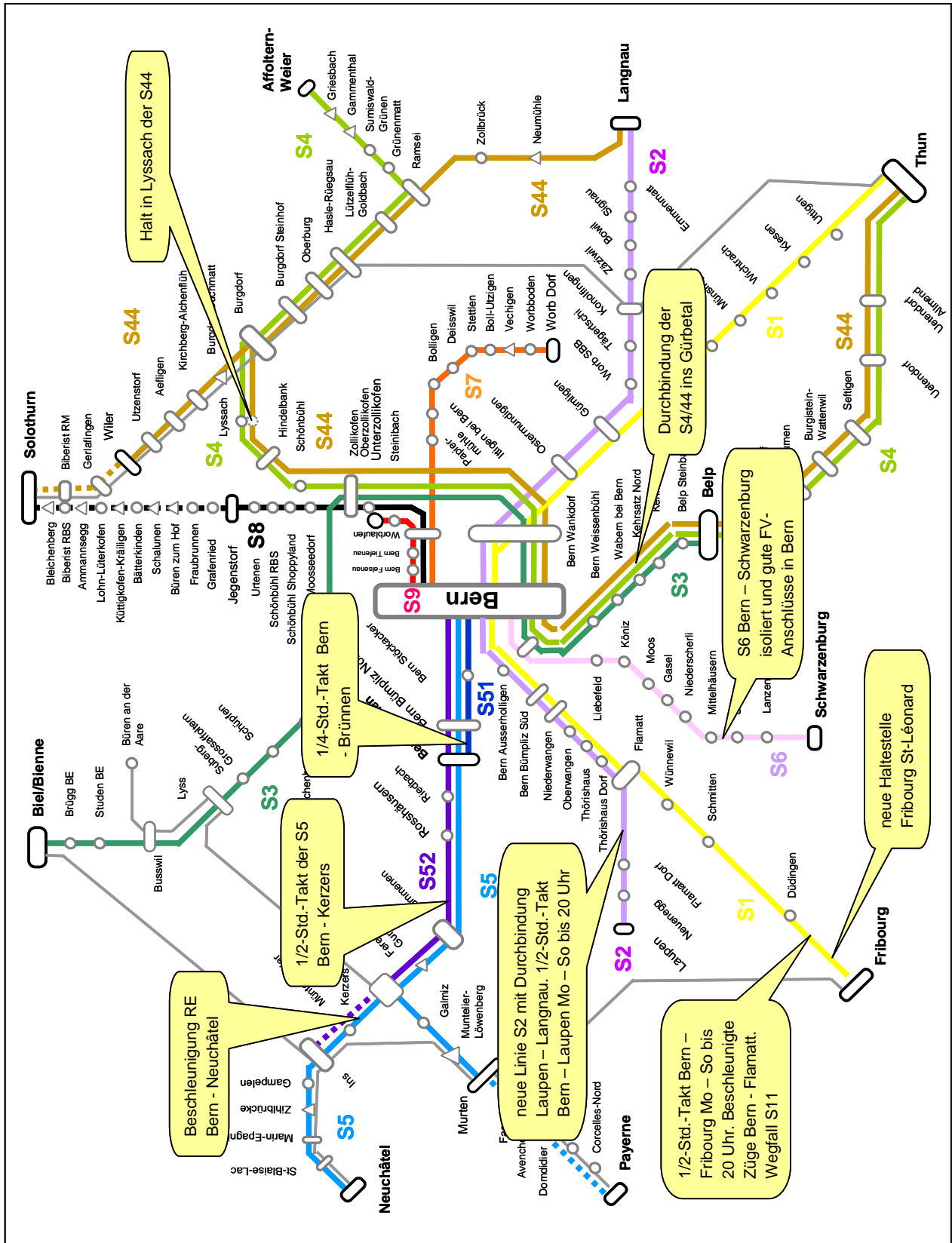
Angebot 2009-11 14. Dezember 2008, FPL-Wechsel (Fortsetzung)	Neukonzeption auf der BN-Linie (Broye-Seeland) gem. Konzept 1. TE: – Beschleunigung RE Bern – Neuchâtel – ½-Std.-Takt S5/S52 bis Kerzers (Abfahrten nicht genau im Takt) – ¼-Std.-Hinketakt S5 und S51 nach Brünnen – Zusätzlicher S5-Halt Domdidier in Lastrichtung ab 2010	– DS Ins – Fanelwald – Blockverdichtung Neu-châtel – provisorischer Perron Bümpliz N	Keine
	– neue Durchbindung S4/44 ins Gürbetal: Emmental (Burgdorf) – Bern – Belp – Thun – Fahrzeit S4/44 Bern – Thun 40'	Perronanpassungen Uetendorf	Bei S44 mit langen Kompositionen in HVZ: – 1 Triebwagen ab Bern abgeschlossen – in Thun: Vorziehen des Zuges bis Zugschluss hinter Signal
	RE Lötschberg mit Splitting in Spiez	Keine	13 neue RE-Triebwagen verfügbar
	Halt der S44 in Lyssach	Umbau Bahnhof Burgdorf	Keine
Angebot 2009-11 Mitte 2009		Stw-Ersatz und Automatisierung Flamatt – Laupen	Keine
Angebot 2009-11 Dez. 2010	Halt der S1 in Fribourg-St -Léonard	Bau Haltestelle	Keine
Angebot 2012 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
Angebot 2012 Dezember 2012, FPL-Wechsel	Halt S1 zusätzlich in Bern Ausserholligen	Blockverdichtung Oberwangen - Niederwangen (Stellwerkersatz Wangental)	Keine
		Publikumsanlagen Flamatt – Laupen	Definitiver Wegfall der örtlichen Besetzung Neueneegg

Die Tabelle macht deutlich, dass der wichtigste Angebotsschritt der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 zum Angebot 2009 erfolgen wird. Die in obiger Tabelle beschriebenen Angebotsschritte werden in den folgenden Abbildungen grafisch im Liniennetz wiedergegeben.

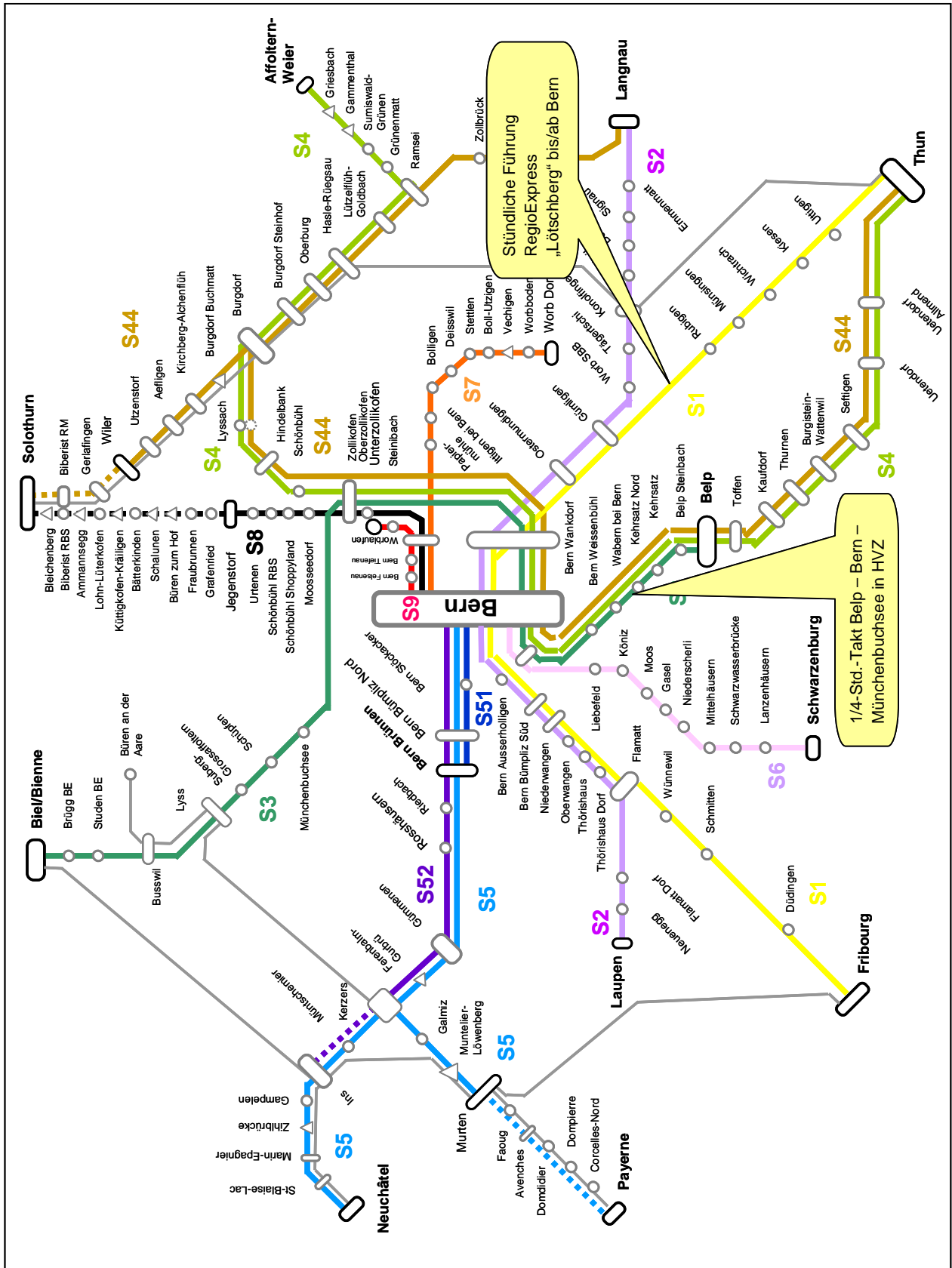
Grafik 3-1: Die wichtigsten Angebotsänderungen im Angebot 2008



Grafik 3-2: Die wichtigsten Angebotsänderungen im Angebot 2009-11



Grafik 3-3: Die wichtigsten Angebotsänderungen im Angebot 2012



b) Randstundenkonzept

Die Randstundenkonzepte für die verschiedenen Angebotsschritte liegen vor. Sie sind im 1. Standbericht zum Projekt³ provisorisch dargestellt und zwischenzeitlich mit den Bestellern vollständig definiert worden.

Tabelle 3-2: Randstundenkonzept Angebot 2009

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	30	30	60
S2 Laupen	30	30	30	60
S2 Langnau	30	30	30	60
S6	30 *)	30	30	30
S3	30	30	30	30
S4 Burgdorf	60	60	60	60
S44 Burgdorf	60	60	60	60
S4/S44 Thun	30	30	30	**)
S5	60	60	60	60
S51	30	30	30	-
S52	60	60	60	60
RE Bern - Neuchâtel	60 *)	60	60	-
Regio Kerzers - Lyss	60	60	60	60
Regio Lyss - Büren	60 *)	60	60	60

Legende:

gegenüber Angebot 2008 (FPL ab Dez. 2007) veränderte Taktzeit

*) mit zusätzlichen Zügen in den Hauptverkehrszeiten

***) 21 – 24 Uhr: kein Angebot S4/S44, aber Verlängerung S3 im 30'-Takt

Mit diesen Taktzeiten kann eine weitgehende Vereinheitlichung des Angebots zum Halbstundentakt tagsüber bis 20 Uhr auf allen Linien erzielt werden, womit das entsprechende Angebotsziel für die 1. Teilergänzung erreicht wird.

Das vorliegend definierte Randstundenkonzept diene als Basis zur Erarbeitung eines minutscharfen Fahrplans über alle Betriebsstunden. Damit ist das Angebot 2009 für alle S-Bahn-Linien definiert.

³ Ecoplan (2007), Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern. Standbericht Nr. 1: Februar 2006 – Dezember 2006. Definitive Version vom 18. Januar 2007. Bern

c) Einsatzplanung und Beschaffung Rollmaterial über alle Linien

Die Rollmaterialeinsatzkonzepte 2007, 2008, 2009-11 und 2012 sind bereits 2006 für die ganze Flotte der neuen, fusionierten BLS AG erarbeitet worden (vgl. Abschnitt e) im 1. Standbericht). Wo nötig, sind sie im Laufe des Jahres 2007 aktualisiert worden.

Bei der Rollmaterialbeschaffung sind keine Probleme absehbar:

- 13 Verlängerungen von NINA werden bis Dezember 2007 abgeschlossen sein.
- 10 zusätzliche Jumbo-Einheiten wurden bis Herbst 2007 bereit gestellt.
- 13 neue Kompositionen für den RE Lötschberg werden zwischen März und Oktober 2008 ausgeliefert werden.

Problematischer ist allerdings der für den notwendigen Rollmaterialeinsatz verfügbare Bestand von geeigneten Fahrzeugen. Das starke Wachstum der Nachfrage und die zu geringe Anzahl verfügbarer Einheiten haben bewirkt, dass die Reserven / Vorhaltungen (technisch und betrieblich) der S-Bahn-Fahrzeuge ab 2008 bis zum Ende der Umsetzung aller Angebotsschritte der 2. Teilergänzung im 2012 einen aus Sicht BLS-P sehr geringen Wert von 8% erreicht haben werden. Ein flexibles Reagieren auf weitere Nachfrageentwicklungen ist nicht möglich, der Qualitätsstandard und die notwendige Verfügbarkeit einer guten S-Bahn werden unterschritten. Das Teilprojekt Verkehr verfolgt aus diesem Grund die Rollmaterialfrage laufend und prüft die sich aus Angebotsicht bietenden Möglichkeiten zur Entschärfung dieser Situation.

d) Abstellkonzepte für die verschiedenen Angebotsschritte

Die Abstellkonzepte für das Rollmaterial für die Angebote 2008, 2009 und 2012 sind erarbeitet und den zuständigen Stellen von BLS (IBY) und SBB (I-CRM-P) zugestellt worden.

Sie können und müssen bei den weiteren Arbeiten dieser Stellen berücksichtigt werden.

e) Spezielle im TP Verkehr bearbeitete Angebotselemente

Übergangslösung Gürbetal: Da der für das Gürbetal vorgesehene Fahrplan ab Dezember 2007 aus Infrastrukturgründen (spätere IBN der DS Toffen – Kaufdorf) nicht umgesetzt werden kann, musste eine Übergangslösung (vorübergehende Aufhebung eines Haltes der S-Bahn im Abschnitt Toffen – Uetendorf) gefunden werden. Auf der Basis einer Diskussion verschiedener Varianten konnte eine machbare Lösung gefunden und kommuniziert werden.

Anliegen betreffend die S1 des Kantons Freiburg: Im Nachgang des 1. Standberichts der 1. TE hat der Kanton Freiburg einzelne Punkte im Angebot der S1 zur Diskussion gestellt. Diese konnten bereinigt werden:

- Das Randstundenkonzept von S1 und S2 nach Fribourg und Laupen ist definiert und mit den Bestellern abgesprochen (½-Std.-Takt bis 20 Uhr auf beiden Linien an 7 Tagen / Woche, ab 20 Uhr auf beiden Linien 1-Std.-Takt, S1 nicht mehr beschleunigt, ergibt bis Flammatt auch in Randstunden einen ½-Std.-Takt.)

- Halt Ausserholligen: Der künftig (ab ca. 2012) vorgesehene 3. Halt der S1 (Bümpliz, Ausserholligen und Niederwangen) wird vom Kt. FR nicht begrüsst. Grund ist die Frage der Kompatibilität dieses 3. Haltes mit den Vorstellungen zur Verlängerung der S1 über Fribourg hinaus Richtung Avry/Rosé. Sobald bezüglich Letzterem Klarheit besteht, wird die Diskussion weitergeführt werden (ausserhalb des Rahmens der 1. TE).

Verschiedene Fragestellungen des TP Verkehrs wurden schliesslich zur vertieften Bearbeitung in das Planungsprojekt zur 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern⁴ übergeführt:

- **Durchbindung Münchenbuchsee – Brünnen:** Die Möglichkeiten der Verlängerung der Züge aus Westen (aus Linien S5, S51, S52) ergeben sich aus den in Arbeit stehenden längerfristigen Angebotskonzepten (HGV, ZEB) auf der Strecke Bern – Neuchâtel.
- **Beurteilung der Aufwärtskompatibilität des Wendegleises Brünnen anhand der mittel- und langfristigen Angebotskonzepte:** Die Notwendigkeit des Baus eines Wendegleises in Brünnen wird in Abhängigkeit der in Arbeit stehenden längerfristigen Angebotskonzepte (HGV, ZEB) auf der Strecke Bern – Neuchâtel für die verschiedenen Zeithorizonte der 2. Teilergänzung zu beurteilen sein.
- **Sicherstellen der Aufwärtskompatibilität mit den Konzepten ZEB und Rahmenplan Bern:** Die Koordination der Angebotsschritte der 2. Teilergänzung mit den Konzepten auf nationaler Ebene (v.a. ZEB) ist eines der im Planungsauftrag formulierten generellen Ziele der 2. Teilergänzung. Es wird insbesondere auch zu beurteilen sein, wie und wann der ab Dezember 2007 mit einem asymmetrischen Fernverkehrs-Fahrplan möglich gemachte Vollknoten Interlaken Ost mit einem „normalen“ Fahrplan sicher gestellt werden kann, um die vorübergehend in Kauf genommenen Nachteile (kein Berner-Wechsel im FV, Anschlüsse der Linien Gürbetal und Konolfingen in Thun, Unterwegshalte Spiez – Wimmis, etc) zu eliminieren.

3.2 Probleme und noch offene Punkte

a) Rollmaterialeinsatz

Prüfung der sich aus Angebotssicht bietenden Möglichkeiten zur Entschärfung der knappen Reservebestände im Rollmaterialpark, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Zusatzzüge, Verstärkungsmodule und –wagen).

b) Zusatzzüge S1 Münsingen - Bern

Es gilt, sicher zu stellen, dass bis zur Einführung des Viertelstundentaktes Münsingen – Bern und weiter die ab 2008 vorgesehene Führung der beiden Zusatzzüge in der Morgenspitze

⁴ Bearbeitungsgegenstände, Organisation und Abläufe des Planungsprojekts zur 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern sind in einem Planungsauftrag festgehalten worden. In der 2. TE steht der Zeitraum 2012 – 2019 im Vordergrund. Die 2. TE setzt zeitlich also unmittelbar nach der 1. TE an.

aus Sicht der Verfügbarkeit der notwendigen Trassen und des notwendigen Rollmaterials möglich bleibt.

3.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008

Nebst der Lösung der unter Ziffer 3.2 genannten Probleme wird sich das TP Verkehr der 1. Teilergänzung im nächsten Jahr hauptsächlich mit der Klärung der auftauchenden Detailfragen im Hinblick auf die Umsetzung des wichtigsten Angebotsschritts der 1. Teilergänzung am 14. Dezember 2008 befassen.

4 Teilprojekt Infrastruktur BLS

4.1 Stand der Arbeiten

Bei der Umsetzung verschiedener Projekte haben sich zeitliche Verzögerungen gegenüber der ursprünglichen Planung ergeben. Termine für die Inbetriebnahme von Infrastrukturen mussten entsprechend zeitlich verschoben werden.

Diese Verschiebungen gefährden die angestrebten Angebotstermine (Fahrplanwechsel) gemäss Tabelle 3-1 vorne aber nicht.

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	Bearbeitungsstand
DS Toffen – Kaufdorf	29.90	Nachdem das PGV im Juni 2006 bewilligt worden war, erfolgte der Baubeginn am 17. Juli 2006. Geplanter IBN-Termin ist der 7. Juni 2008
PA Belp	7.44	PGV im Mai 2007 eingereicht, Planaufgabe noch in diesem Herbst. Der Termin für die Plangenehmigung ist offen (ca. Mitte 2008). Erst dann kann ein Bauphasenplan erstellt werden. Mit BLS-P ist noch das Abschliessen einer Komposition abzuklären. Für 8 lange Züge / Tag muss diesbezüglich eine Lösung gefunden werden. Noch offen ist, ob das Abschliessen auch nach Umsetzung PA Belp weiterhin in Bern erfolgen soll.
PA Thurnen PA Burgstein-Wattenwil (inkl. ESTW) PA Seftigen	16.00	Die Arbeit an den drei Projekten musste seitens der BLS aus Ressourcengründen gestaffelt werden. Deswegen und wegen der längeren Dauer des PGV beim BAV (ca. 1.5 Jahre) wird die IBN erst ca. 2012 / 2013 sein und ebenfalls gestaffelt erfolgen. Geplante IBN-Termine: – Seftigen: Dezember 2012 – Thurnen und Burgstein-Wattenwil: Dezember 2013 Mit dem Abschliessen der Wagen (vgl. PA Belp) gibt es eine Übergangslösung, so dass sich keine Auswirkungen auf das Angebot ergeben.
PA Uetendorf	1.40	Die Best-Variante ist bestimmt. Das Projekt wird BLS intern bearbeitet. Geplanter IBN-Termin ist der 13. Dezember 2008.
DS Bümpliz – Niederbottigen	24.70	Nachdem das Projekt im Juni 2006 bewilligt worden war, erfolgte der Baubeginn am 8. August 2006. Geplanter IBN-Termin ist der 30. September 2008.

Projekt	Mio. CHF	Bearbeitungsstand
Provisorischer Perronkante Bümpliz Nord	1.0	Mit Blick auf den Viertelstundentakt Bern – Brünnen wird eine provisorische Perronkante in Bümpliz Nord erstellt. Geplanter IBN-Termin ist der 13. Dezember 2008.
Haltestelle Brün- nen	5.22	Die Fertigstellung wird im Herbst 2008 erfolgen. Geplanter IBN-Termin ist der 1. Oktober 2008
Wendegleis Brün- nen	19	Die Projektierung ist angelaufen. Die Best-Variante bei einer allfälligen Umsetzung des Projekts ist bestimmt (Variante 1b+). Sie hat unschöne Auswirkungen auf den RE (30 Sek. Verlängerung der Fahrzeit). Der Entscheid über die Realisierung des Wendegleises wird im Rahmen 2. TE gefällt werden.
DS Ins – Fanel- wald	53.00	Die Bauarbeiten sind weit fortgeschritten. Der IBN-Termin ist etwas früher als bisher geplant: Juni statt Oktober 2008.
Blockverdichtung Neuchâtel	1.00	Die IBN ist etwas später als bisher geplant: Im Laufe des Jahres 2008 statt per Anfang 2008.

Das Projekt Perronanpassung Bümpliz Nord wird anders als im 1. Standbericht in obiger Liste nicht mehr geführt. Es besteht eine Abhängigkeit zur prov. Perronkante Bümpliz Nord. Die BN-Strecke soll auf Tempo 160 km/h ausgebaut werden. In Bümpliz Nord soll mit mind. 125 km/h oder sogar 140 km/h durchgefahren werden können. Das ist nur möglich, wenn die Perronanlage verbreitert wird. Diese Verbreiterung bedingt Gleisverschiebungen (gleichzeitig auch eine Reduktion der Anzahl Gleise im Sinne einer „schlanken Infrastruktur“) und stellt somit ein grösseres Projekt dar. Die Umsetzung dieses Projekts kann aber erst in Angriff genommen werden, wenn es die provisorische 3. Perronkante in Bümpliz Nord nicht mehr braucht. Dieser Zeitpunkt liegt ausserhalb des Zeitraumes der 1. TE. Deswegen und weil eine Abhängigkeit zum Wendegleis Brünnen besteht, wird die Bearbeitung des Projekts in die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern verschoben.

4.2 Probleme und noch offene Punkte

Aus heutiger Sicht stellen sich keine grundlegenden Probleme. Die offenen Punkte gehen aus Tabelle 4-2 hervor.

4.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008

Im Vordergrund des nächsten Projektjahres steht die Weiterbearbeitung der verschiedenen Infrastrukturprojekte.

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

Projekt	Zielzustand Ende 2008
DS Toffen – Kaufdorf	Ab Juni in Betrieb
PA Belp	Projekt bewilligt und im Bau, bis Ende 2008 eine lange Perronkante in Betrieb
PA Thurnen	Vorprojekt gestartet
PA Burgstein-Wattenwil (inkl. ESTW)	Vorprojekt gestartet
PA Seftigen	Vorprojekt kurz vor Abschluss
PA Uetendorf	Per Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb
DS Bümpliz – Niederbottigen	Ab Ende September in Betrieb
Provisorischer Perron Bümpliz	Per Fahrplanwechsel im Dezember in Betrieb
Haltestelle Brünnen	Ab Anfang Oktober in Betrieb
Wendegleis Brünnen	Weiterbearbeitung im Rahmen des Planungsprojekts zur 2. TE
DS Ins – Fanelwald	Ab Juni in Betrieb
Blockverdichtung Neuchâtel	Projekt abgeschlossen.

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.

In der Projektabwicklung war es möglich, das Projekt Gümligen, Spurwechsel, soweit zu beschleunigen, dass eine Inbetriebnahme bereits auf den Fahrplanwechsel Dezember 2007 möglich wird.

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 2007
Gümligen, Spurwechsel Seite Ostermundigen	4.4	Projekt in Ausführung, Inbetriebnahme per Fahrplanwechsel Dezember 2007 vorgesehen.
Rütti-Zollikofen, Ausbau Wankdorf Süd-Rütti-Bhf Zollikofen	58.0	Das Vorprojekt ist genehmigt, das Bauprojekt in Arbeit. Das Projekt ist auf Kurs:
Bümpliz – Bern Wmh, Blockverdichtung Wangenthal	1.2	Das Bauprojekt ist in Arbeit. Das Projekt ist auf Kurs.
Lyss – Busswil, Stellwerkersatz	38.8	Das Bauprojekt ist in Arbeit. Das Projekt ist auf Kurs.
STB-Projekte		
Neuenegg, Stellwerkersatz und Automatisierung Flamatt - Laupen		In Zusammenhang mit Unwetterschäden wird für Neuenegg ein neues Stellwerk geplant. Gleichzeitig wird die Strecke automatisiert. Die Offertstellung für das Projekt ist in Arbeit. Das Projekt ist für die IBN 2009 auf Kurs.
Flamatt – Laupen, Publikumsanlagen		Der Projektierungsauftrag ist in Arbeit. Das Projekt ist für die IBN 2012 auf Kurs.

Anders als im 1. Standbericht wird das Projekt Niederwangen – Oberwangen, zusätzliche Blockverdichtung, in der Tabelle nicht mehr geführt. Es konnte keine technische Lösung für eine zusätzliche Blockstelle gefunden werden (vgl. Tabelle 5-1 im 1. Standbericht zur 1. TE). Die Lösung mit der Realisierung des Stellwerkersatzes im Wangental liegt zeitlich ausserhalb der 1. TE der S-Bahn Bern.

5.2 Probleme und noch offene Punkte

In den PGV werden aus heutiger Sicht keine besonderen Risiken erwartet.

Auf Grund der aktuellen Budgetbelastungen bei der SBB in der Mittelfristperiode und im Blickfeld aktueller Kompensationsrunden sind terminliche Auswirkungen auf S-Bahnprojekte nicht auszuschliessen.

5.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008

Im Vordergrund des nächsten Projektjahres steht die Weiterbearbeitung der verschiedenen Infrastrukturprojekte. Ziel ist, die Realisierung der einzelnen Angebotsschritte des aktuellen Konzepts der 1. TE (siehe Tabelle 3-1) 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

SBB-Projekte	Zielzustand Ende 2008
Gümligen, Spurwechsel Seite Ostermundigen	Das Projekt ist seit Ende 2007 in Betrieb.
Rütti-Zollikofen, Ausbau Wankdorf Süd-Rütti- Bhf Zollikofen	Das Bauprojekt ist vor dem Abschluss, das PGV läuft.
Bümpliz – Bern Wmh, Block- verdichtung Wangenthal	Inbetriebnahme beim Fahrplanwechsel im Dezember 2008.
Lyss – Buswil, Stellwerkersatz	Das Bauprojekt ist abgeschlossen, das PGV läuft.
STB-Projekte	
Neuenegg, Stellwerkersatz und Automatisierung Flamatt - Laupen	Das Bauprojekt ist vor Abschluss.
Flamatt – Laupen, Publi- kumsanlagen	Das Vorprojekt ist in Arbeit.

6 Kommunikation

6.1 Stand der Arbeiten

Die Kommunikationsaktivitäten in Zusammenhang mit dem Umsetzungsprojekt 1. Teilergänzung S-Bahn Bern müssen vor dem Hintergrund der spezifischen Ausgangslage entwickelt und umgesetzt werden. In der S-Bahn-Kommunikation ist zwischen B2C (C => Customer) und B2B (B => Besteller, Politik) sowie der Baustellenkommunikation zu unterscheiden:

- Die B2C-Kommunikation von BLS und RBS läuft im Rahmen der einfachen Gesellschaft S-Bahn Bern.
- Die Baustellenkommunikation läuft wiederum ordnungsgemäss bei den Infrastrukturbesitzern in Zusammenarbeit mit den Marketingabteilungen der Bahnen BLS und RBS.
- Die B2B-Kommunikation ist Sache der Projektleitung und der Projektoberleitung (POL) der 1.TE S-Bahn Bern. In der POL-Sitzung vom 7. Juni 2007 sind die Kommunikationsansätze präsentiert worden. An einem Gespräch zwischen dem Kanton Bern und BLS-P sind die Kommunikationsstossrichtungen neu definiert worden.

Der aktuell erreichte Bearbeitungsstand kann wie folgt zusammengefasst werden:

a) Internet

Seit Herbst 2007 werden die Inhalte der Weiterentwicklung S-Bahn Bern platziert und durch die BLS regelmässig (z.B. nach Sitzungen der POL) aktualisiert.

b) Standardfoliensatz

Ein Standardfoliensatz ist erarbeitet und der POL an ihrer Sitzung im Dezember präsentiert worden. Der Folienatz wird jeweils nach den POL-Sitzungen durch die BLS aktualisiert werden.

c) Broschüre

Es soll eine aktualisierte Informationsbroschüre zur S-Bahn Bern erstellt werden. Die S-Bahn-Kommunikationsstelle hat dazu Vorarbeiten geleistet und Vorschläge für die Kernmerkmale der Broschüre entwickelt. Diese Vorschläge lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- **Zielgruppen** der Broschüre sind: Bund, Kantone, Gemeinden, Bürger (Souverän und gleichzeitig Kunden der S-Bahn).
- Folgende **Inhalte** gehören in die Broschüre:
 - S-Bahn Bern (Erfolgsstory, Ziele, Nutzen der Region)
 - 1. und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern

- Angebotsbeschluss 2010 - 2013 (aktueller Stand, da Diskussionen erst ab Herbst 2008 laufen)
- Agglomerationsprogramm (S-Bahn als Rückgrat der Agglomerationspolitik, öV-Strategie Agglomeration Bern, Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern)
- S-Bahn-Nutzen für die Gemeinden (Optik NFA)
- **Anforderungen** an die Broschüre:
 - Nutzenorientierung
 - Hohe Wertigkeit (Bilder!)
 - Umfeldfaktoren (Umwelt, Gesellschaft, Wirtschaft) einbeziehen
 - zu Diskussionen anregen
 - Empfängerorientierung (lesbar, interessant)
 - Absender: Kanton Bern, S-Bahn Bern, öV-Unternehmungen
- **Finanzierung** der Broschüre: Über 2. Teilergänzung S-Bahn Bern
- **Erscheinungsdatum:** 1. Auflage Frühjahr 2008 (als Diskussionsgrundlage für die Diskussionen im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Bund)
- **Redaktion:** Muss mit dem Kanton Bern noch diskutiert werden.

6.2 Probleme und noch offene Punkte

Es bestehen keine Probleme oder noch offene Punkte, welche die Umsetzung der geplanten Kommunikationsaktivitäten beeinflussen.

6.3 Ausblick auf die Arbeiten im Jahr 2008

Die Arbeiten an den vorgesehenen Produkten und für die geplanten Aktivitäten gehen wie folgt weiter:

- **Foliensatz:** Per Anfang 2008 wird Foliensatz mit den wichtigsten Angaben und Hintergründen zur 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern vorliegen.
- **Broschüre:** Die Broschüre soll durch das externe Mandat "Kommunikation" gemäss Organigramm 2. Teilergänzung S-Bahn Bern erstellt werden (vgl. Abschnitt 4.1 des Planungsauftrages zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern). Die bisherigen Arbeiten der S-Bahn Kommunikation werden in die Erstellung der Broschüre einfließen.
- **S-Bahn-Website:** Die im Jahr 2007 gestarteten Verbesserungen (bessere Verlinkung mit der BLS-Website, Verbesserung Layout) werden Anfang 2008 abgeschlossen werden.
- **Gesamtkommunikationsplanung 2008:** Anfang 2008 wird ein Gesamtkommunikationsplan für das Jahr 2008 (Übersicht über Baustelleneröffnungen, Fahrplananpassungen, etc.) vorliegen. Der daraus abgeleitete Kommunikationsbedarf wird anschliessend wahrgenommen.

7 Wichtige Publikationen aus dem Umsetzungsprojekt und Literaturverzeichnis

POL/TP/PL	Bericht, Arbeitspapier, Dokument	Datum
POL	Vereinbarung zwischen Kanton Bern, SBB, BLS und STB zur Umsetzung der 1. Teilergänzung der S-Bahn Bern	September/Oktober 2006
PL	Standbericht Nr. 1, Februar 2006 – Dezember 2006	18. Januar 2007
	Standbericht Nr. 2, Januar 2007 – Dezember 2007	21. Dezember 2007
TP Verkehr	Übergangsfahrplan BN	19. Mai 2006
	Wenden in Riedbach? <i>Kann die S51 statt in Brünnen in Riedbach wenden?</i>	14. Juni 2006
	Liniennetz S-Bahn Bern 2006-2009 (Zustände 2006, 2007, 2008 und 2009)	31. Oktober 2006
	Übergangsfahrplan 2008 GBS	28. Februar 2007
	Taktzeiten Fahrplan 2009	13. März 2007
	Abstellkonzept Rollmaterial BLS AG / Bedarf Abstellkapazitäten je Abstellknoten (Angebot 2008, Angebot 2009-2011, Angebot 2012)	7. Juni 2007
	Rollmaterialeinsatz und –bedarf (Angebot 2007, Angebot 2008, Angebot 2009-11 und Angebot 2012)	7. August 2007
	Tabellenfahrpläne für jede Linie, Angebot 2009	Oktober 2007
TP Infrastruktur BLS	Fact Sheets für die Infrastrukturprojekte (vgl. Anhang C)	Laufende Aktualisierung
	Variantenstudie ¼ Stundentakt Bern – Brünnen, POL vom 6. Dezember 2006	6. Dezember 2006
TP Infrastruktur SBB / STB	Fact Sheets für die Infrastrukturprojekte (vgl. Anhang C)	Laufende Aktualisierung
	Projektkommunikation TP Infrastruktur SBB / STB	24. August 2006
Kommunikation	Konzept für die projektbegleitende Kommunikation	4. September 2006
	Foliensatz zur 1. TE der S-Bahn Bern, Entwurf	Dezember 2007

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.

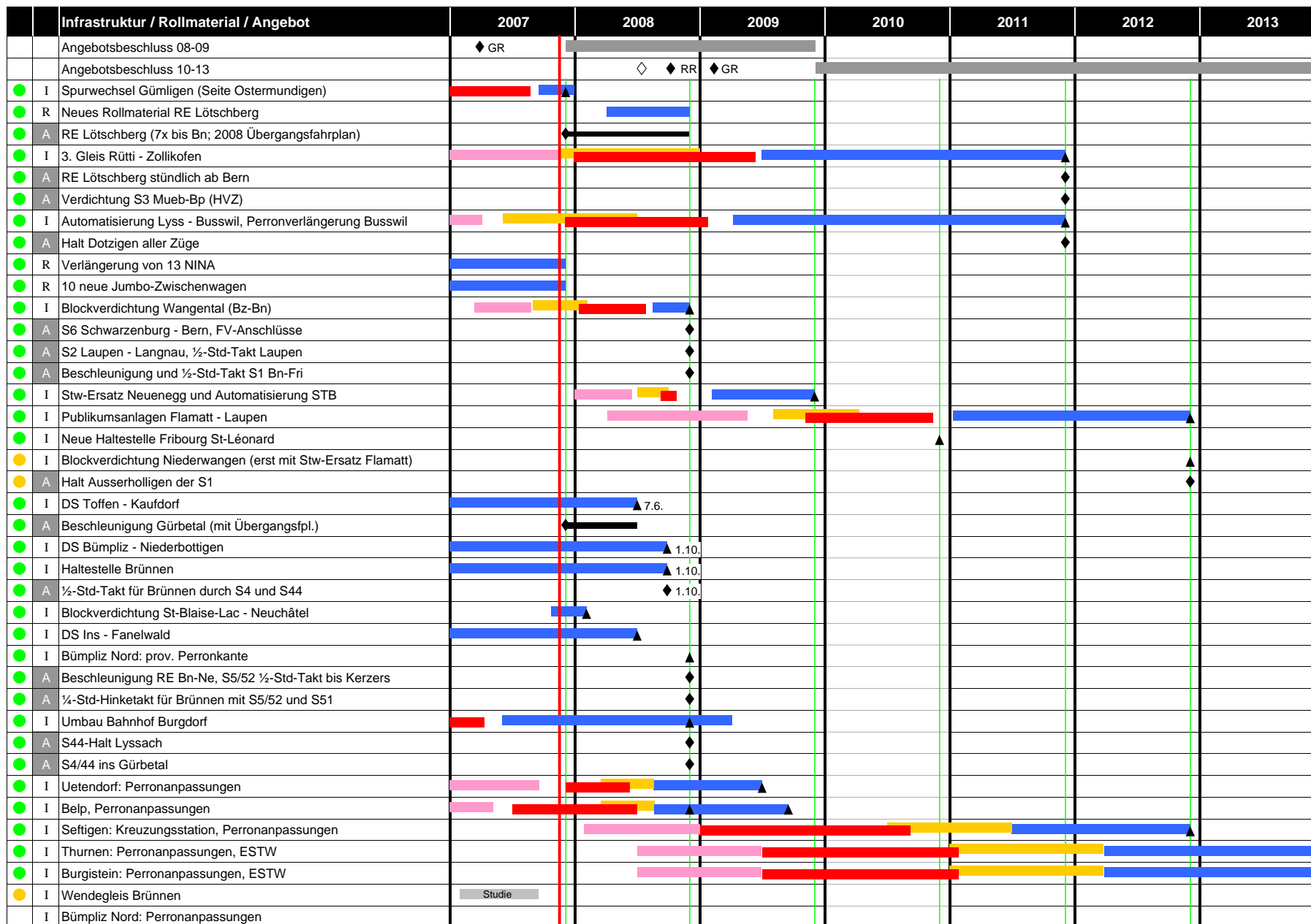
Ecoplan (2007)

Umsetzung 1. Teilergänzung S-Bahn Bern. Standbericht Nr. 1: Februar 2006 – Dezember 2006. 18. Januar 2007. 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: 28.11.2007



▲ Nov. 07

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

9 Anhang B: Controlling Infrastrukturprojekte

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

BLS - Projekte				Projektcontrolling / Problemdefinition						Stand:	20.11.2007
Ort	Projektname	Kosten	Bemerkung zum Projekt	Finanzierung		PGV		IBN-Termin	Bemerkung	Zuständig / Termin	
		[Mio CHF]		Gesuch	gesichert	Art eingereicht	bewilligt	Proj'beurteil.			
Toffen - Kaufdorf	Doppelspurausbau	29.90		8. RK, 9. RK/LV	30.11.2005	B4	01.06.2006	07.06.08	auf Kurs		
Belp	Perronanpassungen	6.30		9. RK/LV	01.01.2007	B3	Mitte 08	Mitte 09	Ein Perron 190m wird im Dez. 08 (FPL-Wechsel vom 13.12.08) zur Verfügung stehen.		
Thurnen	Perronanpassungen inkl. neues ESTW	16.00	Abschliessen von 1 Komposition bei überlangen Zügen zwischen Belp und Thun in Übergangsphase.	9. RK/LV offen	vs. Mitte 2012	B4	?	Dez. 2013	Thurnen, Burgstein-Wattenwil und Seftigen: Aus Ressourcengründen zeitlich gestaffelte Bearbeitung		
Burgstein-Wattenwil	Perronanpassungen inkl. neues ESTW	8.00	Abschliessen von 1 Komposition bei überlangen Zügen zwischen Belp und Thun in Übergangsphase.	9. RK/LV offen	vs. Mitte 2012	B4	?	Dez. 2013	Thurnen, Burgstein-Wattenwil und Seftigen: Aus Ressourcengründen zeitlich gestaffelte Bearbeitung		
Seftigen	Perronanpassungen	6.10	Abschliessen von 1 Komposition bei überlangen Zügen zwischen Belp und Thun in Übergangsphase.	9. RK/LV offen	vs. Mitte 2011	B4	?	Dez. 2012	Thurnen, Burgstein-Wattenwil und Seftigen: Aus Ressourcengründen zeitlich gestaffelte Bearbeitung		
Uetendorf	Perronanpassungen	1.40		Abschreibungsmittel/LV	01.01.2007	B1	vs. Mitte 08	13.12.08	auf Kurs		
Bümpliz - Niederbottigen	Doppelspurausbau	24.70		8. RK, 9. RK/LV	30.09.2005	B4	16.06.2006	30.09.08	auf Kurs		
Bümpliz Nord	Perronanpassungen		Erhöhung Fahrgeschwindigkeit auf BN-Strecke bedingt Perronverbreiterung (inkl. Anpassung Gleisanlagen). Realisierung erst, wenn 3. prov. Perronkante obsolet (ca. 2016). Bisher vorgesehene PA wird nicht weiterverfolgt.			B1			Keine Auswirkungen auf das Angebot, da kein RE-Hall mehr in BnBz. Perronlänge mit 191m für S5 (4-Fach-NINA = 192m) ausreichend.		
Bümpliz Nord	3. prov. Perronkante	1.00		Abschreibungsmittel/LV	01.01.2007	B1		13.12.08	auf Kurs		
Brünnen	Haltestellenneubau	5.22		8. RK, 9. RK/LV	15.01.2003	B4	15.01.2002	01.10.08	auf Kurs		
Brünnen	3. Wendegleis, Perronkante	19.00	Bedarf wird im Rahmen der 2. Teilergänzung im grossräumigen Zusammenhang BN, BSB, GTB und Durchbindungen geklärt. Best-Variante ist bestimmt (1b+).	offen		B4		offen			
Ins - Fanelwald (1. Etappe)	Doppelspurausbau	53.00	Projekt etappiert wegen Auflage BAV	8. RK, 9. RK/LV	15.12.2005	B4	15.12.2005	Juni 2008	auf Kurs		
St-Blaise-Lac - Neuchâtel	Blockverdichtung	1.00		Abschreibungsmittel/LV	01.01.2007	B1	10.11.2006	Jahr 2008	auf Kurs		
		171.62									

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:	20.11.07
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	Okt. 2007	Dez. 2007	Frühere IBN (ursprünglich 2008)	
Rütti-Zollikofen	Ausbau Wankdorf Süd - Rütti - Bhf Zollikofen	58.00			ja	B4 offen		Nov. 2011	VP ist genehmigt (Okt. 2007), Arbeitsstand: BP	
Bümpliz - Bern Wmh	Blockverdichtung Wangental	1.20	Realisierung losgelöst von Stw-Ersatz		ja	offen B3		Nov. 2008	BP in Arbeit	
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) - Finanzierung offen	
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 - Busswil Koordination als Projektteil/Modul		ja	offen B3		30.11.2011	Modul Zugfolgezeit 2 Min: Finanzierung SBB Arbeitsstand: BP in Arbeit	
		102.40								

Projektdefinition				Projektcontrolling / Problemdefinition					Stand:	20.11.07
Ort	Projektname	Kosten <small>[Mio CHF]</small>	Bemerkung	Finanzierung		PGV		IBN-Termin	Bemerkung	Zuständig / Termin
				Gesuch	gesichert	Projekt eingereicht	bewilligt			
Neuenegg	Stw-Ersatz und Automatisierung Flamatt - Laupen		In Zusammenhang mit Unwetterschäden wird für Neuenegg ein neues Stellwerk geplant und gleichzeitig die Strecke automatisiert werden.			offen		Mitte 2009	Offertstellung für Projekt in Arbeit	
Flamatt - Laupen	Publikumsanlagen		Neu als sparates Projekt geführt.					Frühestens Ende 2012	- Rückfallebene in Neuenegg: örtliche Besetzung ab FplW Dez. 2008 (Beschluss TPL 24.08.06) - unklare Situation Anschlussgleise und damit unklarer Perronbau.	
		0.00								

PGV
 B1 vereinfachtes Verfahren
 B3 ordentliches Verfahren ohne Landerwerb

10 Anhang C: Fact Sheets der Infrastrukturprojekte

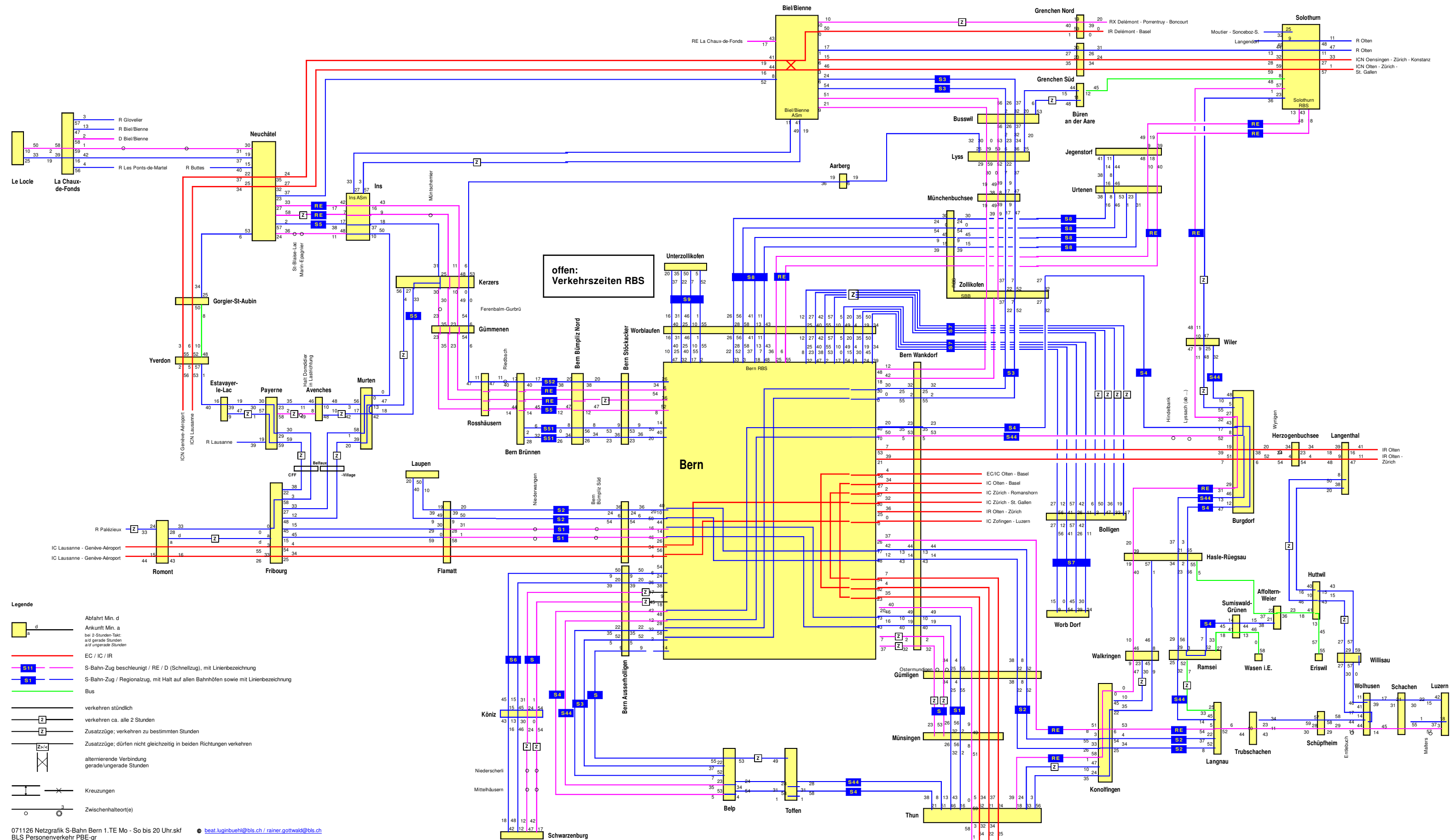
Auf einen Abdruck der Fact Sheets zu den einzelnen Infrastrukturprojekten wird verzichtet.
Sie sind wie folgt zu finden:

- BLS: <http://www.bls.ch/d/infrastruktur/bauprojekte.php>
- SBB: http://mct.sbb.ch/mct/infrastruktur/infrastruktur_bahnausbauten.htm

11 Anhang D: Netzgrafiken für das Angebot 2009-11

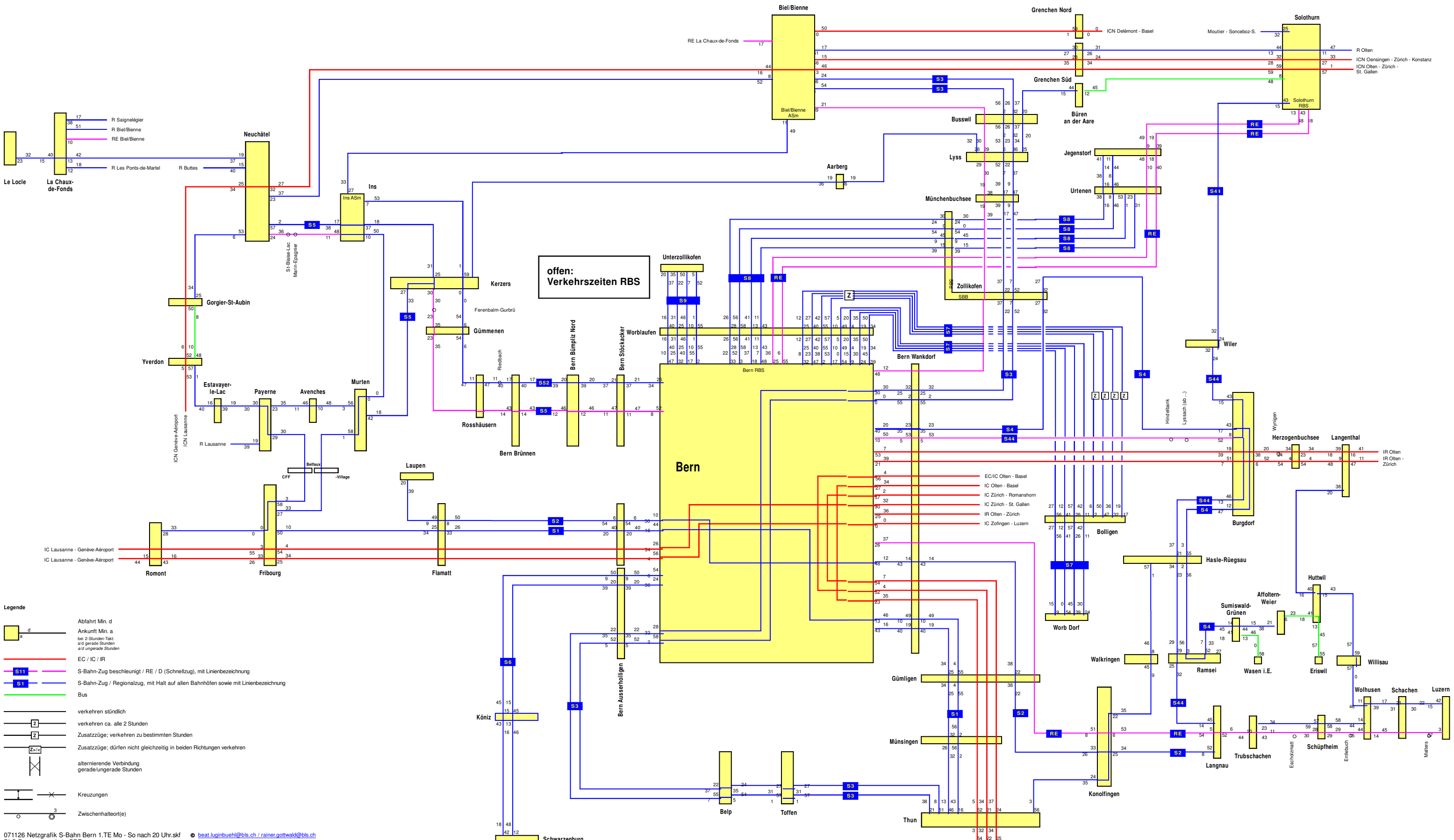
Netzgrafik 1: Angebot 2009-11, alle Wochentage bis 20 Uhr

Netzgrafik 2: Angebot 2009-11, alle Wochentage ab 20 Uhr



1. Teilergänzung S-Bahn Bern
Fahrplan 2009, Tagesangebot Mo - So (bis 20 Uhr)
Planungsstand: November 2007





071126 Netzgrafik S-Bahn Bern 1.TE Mo - So nach 20 Uhr.skf © beat.luginbuehli@bbs.ch / rainer.gottwald@bbs.ch
 BLS Personenverkehr PBE-gr

1. Teilergänzung S-Bahn Bern

Fahrplan 2009, Abendangebot Mo - So (nach 20 Uhr)

Planungsstand: November 2007



RE S-Bahn
 Interlaken Oerlingen
 IC Spiez - Interlaken Oerlingen
 IC Spiez - Brig