

Massnahme B_05 «Im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr Prioritäten setzen»: Diverse neue und weiterentwickelte Vorhaben Erläuterungen

Die im Massnahmenblatt B_05 (ehemals B_04) enthaltenen Vorhaben im öffentlichen Verkehr werden periodisch zusammen mit den Transportunternehmungen und den regionalen Verkehrskonferenzen / Regionalkonferenzen überprüft, aktualisiert und ergänzt. Verschiedene Infrastrukturausbauten befinden sich seit den letzten Richtplananpassungen in Umsetzung, wurden realisiert oder planerisch weiterentwickelt.

Auf den Rückseiten des Massnahmenblattes werden in der Tabelle neu kurze Beschreibungen der Vorhaben aufgeführt, damit der Projektumfang und die Abgrenzung zu anderen Vorhaben auch für die breite Öffentlichkeit besser nachvollziehbar wird.

Die Aufteilung der Vorhaben in Prioritäten im öffentlichen Regional-/S-Bahnverkehr und Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr dient zugleich der Unterscheidung zwischen Vorhaben in Bundes-, respektive Kantonskompetenz: Infrastrukturausbauten des Regional- und S-Bahnverkehrs sind in Bundeskompetenz und diejenigen des öffentlichen Ortsverkehrs in Kantonskompetenz. Der Kanton muss bei neu festgesetzten Massnahmen in Kantonskompetenz die räumliche Abstimmung in den Erläuterungen des Richtplans aufzeigen. Betreffend Vorhaben in Bundeskompetenz mit erheblichen Auswirkungen auf Raum, Verkehr und Umwelt wird für die räumliche Abstimmung auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene verwiesen. Der Kanton weist den Bund auf Vorhaben im Richtplan hin, die unter Umständen sachplanrelevant sind, aber bisher nicht im Sachplan Verkehr aufgenommen wurden.

Nachfolgend werden die Vorhaben aufgeführt und erläutert, welche gestrichen, neu aufgenommen oder im Koordinationsstand angepasst werden.

Gestrichene Vorhaben

Vorhaben	Begründung für Streichung
Doppelspur Jegenstorf Nord – Grafenried	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Ende 2022 geplant. Das Vorhaben wurde auch aus dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) entlassen.
Ausbauten Bätterkinden Süd – Büren zum Hof	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Ende 2022 geplant. Das Vorhaben wurde auch aus dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) entlassen.
ÖV-Knotenpunkt Laupen und Verkehrssanierung Laupen	Der ÖV-Knoten wurde in Betrieb genommen. Zum ÖV-Knoten gehört auch das Strassenkonzept mit neuer Verkehrsführung. Dieses ist zwar noch nicht umgesetzt, ist aber kein ÖV-Projekt und wird deshalb aus dem Massnahmenblatt B_05 gestrichen.
Ausbau Bahnhof Ittigen	Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung. Die Inbetriebnahme ist Mitte 2023 geplant.
Bern Weyermannshaus Güterbahnhof: Ergänzung Freiverlad mit KV-Terminal	Das Vorhaben betrifft den Güterverkehr und wird in einem neuen Massnahmenblatt (B_10) zum Güterverkehr abgehandelt.
Verschiebung Haltestelle Stöckacker (Europaplatz Nord)	Dieses Vorhaben ist Bestandteil des Projekts «Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen)». Ein entsprechender Hinweis wurde in der neuen Beschreibung ergänzt.
BLS-Werkstätte Chliforst Nord	Die BLS hat sich aufgrund von diversen Widerständen und Planungsunsicherheiten dazu entschieden, den Standort Chliforst Nord nicht weiter zu verfolgen. Stattdessen soll nun die bestehende Werkstätte in Oberburg neu gebaut und erweitert werden. Diese Richtplananpassung stellt einen Nachvollzug der entsprechenden Änderungen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 9.12.2022 dar.

Haltestelle Resort Brienersee Ufem Moos, westlich von Oberried	Für die optimale ÖV-Erschliessung des Resorts bietet sich eine neue Bahnhaltestelle in unmittelbarer Nähe an. Die Finanzierung durch den Investor Florens Lake Resort & Spa wurde jedoch abgelehnt, weshalb dieses Vorhaben keine Aussicht auf Erfolg hat. Der als Provisorium eingerichtete Shuttlebus zwischen dem Resort und dem Bahnhof Oberried muss somit durch den Investor langfristig aufrechterhalten werden, um die für die damalige Einzoonung notwendige ÖV-Erschliessung zu gewährleisten.
Schleife Meiringen	Die Schleife oder Bypass Meiringen würde eine massgebliche Fahrzeitverkürzung ermöglichen. Mit weiteren Beschleunigungsmassnahmen und Anpassung der Haltepolitik könnte ein Konzept Luzern-Interlaken von 90' erreicht werden. Der Transitverkehr Luzern-Interlaken steht jedoch nicht im Vordergrund. Die zB hat eine wichtige Erschliessungsfunktion für Meiringen und das gesamte Haslital. Die mit der Schleife angedachte, neue Lage des Bahnhofs Meiringen widerspricht den kantonalen Vorgaben zur Abstimmung von Verkehr und Siedlung, sowie dem Projekt «Grimselbahn».
Haltestelle Brienz Ost / Kienholz	Aktuell besteht keine Planung seitens Transportunternehmung oder Regionalkonferenz für diese Haltestelle.
Kerzers doppelspurige Einbindung	Das Vorhaben ist Bestandteil des Projektes «Doppelspur Kerzers – Ins». Ein entsprechender Hinweis wurde in der neuen Beschreibung ergänzt.

Neu aufgenommene Vorhaben

Vorhaben	Koordinationsstand	Beschreibung und Planungsstand
Doppelspur Jegenstorf – Jegenstorf Nord	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Schliessung der Doppelspurlücke mit optionalem neuen Bahnhofstandort. Die aktuell laufenden Planungen zeigen, dass die prognostizierte Nachfrage 2040 einen weiteren Leistungsausbau im Korridor Bern-Solothurn erforderlich machen dürfte. Für die dann in Jegenstorf wendende S8 würde ein drittes (Wende-)Gleis benötigt, welches am bestehenden Standort nicht realisierbar ist. Am bestehenden Standort wird die Umsetzung eines Provisoriums weiterverfolgt. Die Planungen werden weiter konkretisiert, sobald der Umfang der künftigen Ausbauschritte 2040/50 in diesem Raum klar ist.
Ausbau Bahnhof Deisswil	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Bau eines zweiten Gleises inkl. Aussenperron für die Taktverdichtung Deisswil-Bern. Der Ausbau war ursprünglich Bestandteil des Vorhabens «Doppelspur Deisswil-Bolligen». Dieser soll nun jedoch vorgezogen per 2027 realisiert werden.
Abstellanlage Wangental	Vororientierung	Im Raum Bern fallen in Folge verschiedener Projekte ab 2016 eine grosse Anzahl Abstellgleise weg. Der Bedarf an Abstellgleisen für Personenzüge des Fern(FV) und Regionalverkehrs (RV) ist in den nächsten Jahren relativ konstant und nimmt mit der Umsetzung des Angebotes STEP AS 2025 (AS25) und 2. Teilergänzung S-Bahn Bern ab ca. 2025 zu. Das Wangental ist ein potenzieller Standort für eine solche Anlagen, ein konkreter Standort ist noch nicht evaluiert. Die Massnahme wird gemäss BAV voraussichtlich dem Substanzerhalt zugeschrieben. Beim Substanzerhalt handelt es sich um den Unterhalt und insbesondere

		die bedarfsgerechte Modernisierung der bestehenden Anlagen und Bauwerke.
Umbau Bahnhof Thurnen inkl. Kreuzungsstelle Thurnen Süd	Festsetzung	Das Vorhaben umfasst den Bau einer BehiG-konformen Perronkante und einer Kreuzungsstelle ausserhalb des Perronbereiches mit zwei zusätzlichen Gleisachsen für den Bau- und Unterhalt. Für die Beanspruchung von Fruchtfolgefächern (FFF) wurden zusammen mit den kantonalen und regionalen Behörden geeignete Ausgleichsflächen definiert. Das entsprechende Plangenehmigungsverfahren wurde Ende 2021 beim BAV zur Vorprüfung eingereicht.
Doppelspur Fraubrunnen – Büren zum Hof	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof. Die Schliessung dieser Doppelspurlücken ist gemäss SIS 2021 bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Das Vorhaben wurde im SIS als langfristige Trassensicherung aufgenommen und entsprechend auch im kantonalen Richtplan aufgeführt.
Kurvenbegradigung zwischen Thurnen und Burgistein - Wattenwil	Vororientierung	Mit dem Ersatz/Neubau der Brücke über die Gürbe in neuer Lage soll die Streckenführung optimiert und das Bahntrasse direkter geführt werden. Damit kann die Geschwindigkeit erhöht und der Verschleiss der Gleise verringert werden. Die konkrete Projektierung läuft zurzeit.
Doppelspurabschnitt Ausfahrt Bahnhof Zweilütschinen Seite Lütschental	Vororientierung	Nach Inbetriebnahme der geplanten Haltestelle Matten bei Interlaken ist vorgesehen, mit P+R sowie halbstündlich verkehrenden Zusatzzügen zur Hauptverkehrszeit von und nach Grindelwald in Lastrichtung Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Es entstehen Kreuzungen zwischen Regel und Zusatzzügen in Zweilütschinen. Ein Doppelspurabschnitt ab dem Bahnhof Zweilütschinen Richtung Lütschental erhöht die Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge. Die Aufnahme des Vorhabens im kantonalen Richtplan entspricht einem Antrag gemäss RGSK 2021 (vgl. RRB 1009/2021). Es besteht jedoch noch keine konkrete Planung der Transportunternehmung (BOB). Die räumliche Abstimmung der weiteren Planung erfolgt im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberland Ost.
Doppelspurausbau Brünig-Hasliberg - Interlaken Ost	Vororientierung	Falls in Zukunft ein Halbstundentakt eingeführt werden soll, sind auf dieser Linie Doppelspurabschnitte erforderlich. Die konkrete Verortung der Doppelspurabschnitte ist noch offen. Es handelt sich um eine langfristige Interessensicherung. Das BAFU weist darauf hin, dass die Massnahme potenziell die Grundwasserschutzzone S3 betrifft.
Verlängerung Doppelspur Siggere – Attiswil in Richtung Wiedlisbach	Vororientierung	Je nach Angebotskonzept auf der Linie Solothurn–Oensingen, verschiebt sich der Kreuzungspunkt weiter ostwärts. Die Verlängerung der Doppelspur verbessert

		in diesen Szenarien die Fahrplanstabilität. Die künftigen Angebotskonzepte sind noch nicht definiert, weshalb auch die räumlichen Auswirkungen des Vorhabens noch nicht klar sind.
Baudienststützpunkt SBB Herzogenbuchsee	Zwischenergebnis	<p>Die SBB muss ihren Baudienststützpunkt Oberaargau (heute in Langenthal) aufgrund des BehiG-Umbaus im Bahnhof Langenthal verschieben. Die Perronverbreiterung im Bahnhof Langenthal beansprucht zusätzliche Flächen, wodurch das Abstellgleis (bzw. der Baudienststützpunkt) auf der Ostseite des Bahnhofs nicht mehr genügend Platz hat. Die Baudienststützpunkte sind zwingende Betriebsanlagen, die jeweils in einem bestimmten Abstand auf dem ganzen Netz verteilt werden müssen. Der Stützpunkt kann somit grundsätzlich verschoben werden, allerdings nur in einen naheliegenden Bahnhof (bedingte Standortgebundenheit). Die SBB hat alternative Standorte geprüft und ist zum Schluss gekommen, dass der Baudienststützpunkt neu im Bahnhof Herzogenbuchsee realisiert werden soll. Alternative Standorte wie z.B. in Riedwil wurden aufgrund von Platzmangel oder der Beanspruchung von Kulturland (teilweise FFF) verworfen.</p> <p>Aufgrund von Einwänden seitens Region und Gemeinden prüft der Kanton mit der SBB erneut folgende Elemente als Grundlage für eine Festsetzung im Richtplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bedingte Standortgebundenheit des Baudienststützpunktes in Herzogenbuchsee --> Detailprüfung alternativer Standorte - Auslegeordnung der Auswirkungen eines Baudienststützpunktes im Bahnhof Herzogenbuchsee (insb. bezüglich Lärm)
Langenthal West: Spange Önz zur Verbindung der Stammlinie mit der Ausbaustrecke	Zwischenergebnis	<p>Mit der Einführung des Viertelstundentakts Bern-Zürich wird der Güterverkehr von Rothrist nach Solothurn via die Stammlinie Olten – Bern bis Wanzwil geführt. Aus diesem Grund ist eine neue eingleisige Verbindungslinie zwischen der Stammlinie und der Ausbaustrecke notwendig. Das Vorhaben ist ein im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2035 finanziertes Projekt. Eine Vorstudie liegt vor. Es bestehen allerdings noch Konflikte mit Gebäuden, welche noch behandelt werden müssen. Die PGV-Einreichung ist für Mitte 2027 geplant.</p>
BLS-Werkstätte Oberburg	Festsetzung	<p>Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte «Oberburg» in Burgdorf: Die aktuelle Werkstatt-Fläche beträgt 3.2 ha. Neu sind am Standort alle wesentlichen Funktionalitäten einer Anlage für die betriebsnahe Instandhaltung vorgesehen. Die heutigen Gebäude und Gleisanlagen sollen in Etappen zurückgebaut und durch Neubauten ersetzt werden. Dazu werden zusätzliche Flächen im Umfang von ma-</p>

		<p>ximal 2.5 ha auf den benachbarten Grundstücken benötigt, um den Grundauftrag nach 2030 weiterhin erfüllen zu können.</p> <p>Diese Richtplananpassung stellt einen Nachvollzug der entsprechenden Änderungen im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom 9.12.2022 dar.</p>
Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg	Vororientierung	<p>Eine Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken zwischen Bätterkinden und Ammannsegg ist gemäss SIS 2021 bei der Erarbeitung eines weiteren Ausbauschnittes STEP zu prüfen. Das Vorhaben wurde im SIS als langfristige Trassensicherung aufgenommen und entsprechend auch im kantonalen Richtplan aufgeführt.</p>
ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen	Zwischenergebnis	<p>Das Vorhaben umfasst die Umstellung auf Doppelgelenkbus des Asts Holligen der Linie 12 und der Linie 101 Bern Bhf. - Hinterkappelen sowie die Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz (inkl. Buswendschleife) zur kurz-/mittelfristigen Erschliessung des Inselareals. Eine entsprechende Zweckmässigkeitsbeurteilung liegt vor. Als kurz-/mittelfristige Lösung steht die Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bern Bahnhof – Insel – Europaplatz und Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Hinterkappelen im Vordergrund. Die Umsetzung der Bestvariante wird nun durch die Stadt Bern zusammen mit dem AÖV und den betroffenen Transportunternehmungen BERNMOBIL und PostAuto konkretisiert und weiter geplant.</p>
ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig	Vororientierung	<p>Langfristig und insbesondere bei einem Vollausbau auf dem Inselareal soll das Inselareal entweder mit einem Tram in der Murtenstrasse oder der Bahn (RBS) erschlossen werden. Angesichts der hohen Kosten wäre ein zusätzlicher Nutzen dieser Bahnerschliessung wertvoll, z.B. mittels Erschliessung von Köniz mit dem RBS statt mit Tram resp. einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz / Schwarzenburg. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Köniz langfristig" und unter Umständen auch zum Vorhaben «Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz». Das Vorhaben ist auch Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKBM.</p>
ÖV-Erschliessung Köniz langfristig	Vororientierung	<p>Längerfristig soll Köniz entweder mit Tram oder mit der Bahn (RBS) erschlossen werden. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig" und unter Umständen auch zum Vorhaben «Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz». Derzeit wird eine ZMB zur Frage der längerfristigen Erschliessung von Köniz durchgeführt.</p>
Tramdepot Bodenweid	Vororientierung	<p>Das Vorhaben beinhaltet den Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendschleife Europaplatz. Das neue Tramdepot wird kom-</p>

		biniert mit der heutigen Sportnutzung am Standort Bodenweid. Wegen der schienenseitigen Anbindung des Depots bestehen Abhängigkeiten zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen». Aktuell ist eine Machbarkeits- und Potenzialstudie in Arbeit zur weiteren Konkretisierung des Vorhabens.
Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Ausbau und die Optimierung der Umsteigebeziehungen ÖV/ÖV sowie des multimodalen Mobilitätsangebotes am Knotenpunkt Europaplatz. Es handelt sich um eine Massnahme des kommunalen Richtplans Ausserholligen, welcher die Siedlungsentwicklung nach innen u.a. mit diesem Vorhaben umweltverträglich und nachhaltig gestalten möchte. Die räumliche Abstimmung des Vorhabens wird im Rahmen des kommunalen Richtplans Ausserholligen konkretisiert. Es besteht eine Abhängigkeit zur Verschiebung der Haltestelle Stöckacker in Richtung Europaplatz.
Tramstrecke Freudenbergerplatz – Guisanplatz	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst eine neue Tramstrecke, bzw. Verlängerung der Tramlinie 7 ab Ostring bis Guisanplatz auf dem alten Autobahntrasse bzw. dem Pulverweg im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Bern Ost. Das Vorhaben und die räumliche Abstimmung des Vorhabens werden im Rahmen Projektes Bypass Bern Ost konkretisiert.
Tramstrecke Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Rosengarten)	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst eine neue Tramstrecke für die Strecke Bern Bhf. - Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse – Guisanplatz. Es ist Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKBM.
Tram Wyler	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Umstellung der Buslinie 20 auf Tram zwecks Entlastung des Raums Bahnhof Bern von ÖV-Bewegungen. Es ist Bestandteil der ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern der RKBM. Es besteht eine Abhängigkeit zum Vorhaben "Zweite Tramachse Zentrum Bern".
Tramlinie Saali – Gümligen	Vororientierung	Das Vorhaben umfasst die Verlängerung der Tramlinie Saali bis Gümligen. Ab Melchenbühlplatz erfolgt dies entweder über die bestehende Tramstrecke oder über eine neu zu bauende Strecke entlang der Worbstrasse. Es handelt sich um ein Anliegen aus dem Projekt Bypass Bern Ost zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Siedlungsentwicklungsgebietes Wittigkofen/Thoracker. Die Regionalkonferenz Bern Mittelland äussert jedoch Vorbehalte im Zusammenhang mit der Doppelführung entlang der Tramlinie 6 und aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten in diesem Raum.
Neue Haltestelle Guisanplatz	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst den Bau einer zusätzlichen Haltestelle Guisanplatz in der Papiermühlestrasse, welche im Regelbetrieb bedient werden soll. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Guisanplatz für alle Verkehrsteilnehmer verbessert und die Tramlinie durch den Wegfall der heutigen Schlaufenfahrt am

		Guisanplatz beschleunigt. Räumliche Konflikte mit Alleebäumen und dem Veloverkehr werden in der weiteren Planung bearbeitet.
ÖV-Knoten Bahnhof Brugg	Vororientierung	Der Bahnhof Brugg verknüpft die S-Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz sowie den ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr. Er soll zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Der Bahnhof Brugg wird gemäss RGSK 2021 und Agglomerationsprogramm 4. Generation, ÖV-Strategie 2035 und Konzept S-Bahn Bern 2040 als ÖV-Knoten gestärkt. Die Infrastruktur soll entsprechend ausgebaut werden.
ÖV-Knoten Bahnhof Nidau	Zwischenergebnis	Der Bahnhof Nidau verknüpft die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn mit dem städtischen Busnetz und den ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr. Er soll zu einer wichtigen Verkehrsdrehscheibe im Agglomerationskern ausgebaut werden. Der Bahnhof Nidau wird gemäss RGSK 2021 und Agglomerationsprogramm 4. Generation und ÖV-Strategie 2035 als ÖV-Knoten gestärkt. Die Infrastruktur soll entsprechend ausgebaut werden.

Vorhaben mit angepasstem Koordinationsstand

Vorhaben	Neuer Koordinationsstand	Planungsstand
Bern – Wylerfeld inkl. Lorraineviadukt: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld	Vororientierung	Das Vorhaben wird im SIS 2021 als eine von zwei Varianten des Vorhabens "Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur" aufgeführt (Vororientierung). Solange die Variantenwahl nicht abgeschlossen ist, kann keine abschliessende räumliche Abstimmung vorgenommen werden.
Neue Haltestelle Thun Nord	Festsetzung	Das Vorhaben ist Bestandteil des RGSK Thun Oberland Ost 2021. Die räumliche Abstimmung wurde mit der regionalen Festsetzung im RGSK vorgenommen und durch die kantonale Prüfung und Genehmigung des RGSK 2021 bestätigt.
Verschiebung Haltestelle Villeret	Festsetzung	Das Vorhaben ist Bestandteil des RGSK Biel-Seeland 2021. Die Verschiebung wird aus Sicht Raumordnung zur Verbesserung der Erschliessungswirkung ausdrücklich gewünscht. Die räumliche Abstimmung wurde mit der regionalen Festsetzung im RGSK vorgenommen und durch die kantonale Prüfung und Genehmigung des RGSK 2021 bestätigt. Die Realisierung ist noch nicht terminiert.
Lyss Bahnhof: Unterführung (Nord) mit Zugängen Perrons und Busbahnhof	Zwischenergebnis	Das Vorhaben umfasst eine neue Bahnunterführung nördlich der bestehenden Unterführung zur Verbesserung der Durchlässigkeit zwischen Zentrum Lyss/Bahnhofplatz und den ostseitigen Quartieren sowie der Anbindung der Perronanlagen und des Busbahnhofs. Die neue Unterführung Nord verbessert die Erreichbarkeit der Drehscheibe Bahnhof Lyss für den

		<p>Fuss- und Veloverkehr und entlastet die bestehende, räumlich begrenzte Bahnhofunterführung.</p> <p>Die Massnahme ist im Richtplan ESP Bahnhofgebiet Lyss und im städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss behördenverbindlich festgelegt und soll ab 2027 realisiert werden. Sie figuriert mit dem Koordinationsstand "Zwischenergebnis" im vom Kanton genehmigten RGSK Biel-Seeland 2021. Zur weiteren Konkretisierung ist seitens Transportunternehmung eine Umsetzungsstudie geplant.</p>
Doppelspur Brüttelen Ost	Festsetzung	<p>Veränderte Anschlussbedingungen im Knoten Ins erfordern eine Angebotsanpassung auf der Linie Biel - Täuffelen - Ins. Um die Anschlüsse in Ins zu gewährleisten und um den Bahnhof Brüttelen durch zwei Ausenperrons zugänglich machen zu können (erhöhte Sicherheit durch Zugang über Bahnübergang), ist zwischen Finsterhennen und Brüttelen eine Regelkreuzungsstelle in Form einer Doppelspur notwendig. Gleichzeitig werden die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes im Bahnhofbereich umgesetzt, sowie die bestehenden Gleisanlagen erneuert und modernisiert. Das bestehende Abstellgleis wird zurückgebaut und ein Ersatz weiter östlich erstellt. Bei geologischen Untersuchungen des Gleisuntergrundes wurden Setzungen im Dammbereich festgestellt. Um weiteren Setzungen östlich des Bahnhofs entgegen zu wirken, wird der Untergrund des Dammes mittels Rüttelstopfsäulen verstärkt und der Damm neu aufgebaut. Der bestehende Bachdurchlass neben dem Bahnübergang (Mülibach) wird ersetzt.</p> <p>Beim vorliegenden Vorhaben besteht eine UVP-Pflicht. Für die räumliche Abstimmung wurden detaillierte Abklärungen und spezifische Massnahmen in den Bereichen Natur & Landschaft, Grundwasser, Entwässerung, Oberflächengewässer, Abfälle & Materialbewirtschaftung, Boden, Lärm und Erschütterungen getroffen und der Umgang mit Konflikten dokumentiert. Die daraus abgeleiteten Massnahmen sind nachvollziehbar, in einem Pflichtenheft dokumentiert und werden im Plangenehmigungsverfahren (PGV) von den relevanten Fachstellen abschliessend beurteilt. Die rund 8'000m² permanent beanspruchter Fruchtfolgeflächen sollen teilweise durch Rekultivierung auf der östlich des Bahnhofs liegenden, zurückzubauenden Gärtnerei kompensiert werden (ca. 1'800 m²). Für die verbleibenden 6'200m² müssen weitere Kompensationsflächen definiert werden. Diese sind in das Plangenehmigungsgesuch zu integrieren. Weitere Umweltbereiche sind vom Vorhaben nicht betroffen.</p> <p>Das Vorprojekt ist abgeschlossen. Mit der Erarbeitung des Bauprojektes wird im Juni 2022 begonnen. Die</p>

		<p>Landerwerbspläne werden im Rahmen des Bauprojektes konkretisiert und der Landerwerb im PGV umgesetzt.</p> <p>Aus Sicht des Kantons kann der Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan basierend auf den vorliegenden Informationen zugestimmt werden. Es sind keine räumlichen Konflikte erkennbar, denen nicht durch bereits skizzierte Massnahmen entsprochen werden kann.</p>
Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung	Festsetzung	<p>Die Studie der RKBM zur mittelfristigen Lösung für die Buslinie 10 liegt seit April 2021 vor. Die Bestvariante ist der Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung. Die Planungsgemeinschaft BERNMOBIL, Stadt Bern, Gemeinde Köniz und Oberingenieurkreis II hat die Vorprojekt bzw. -studien im Frühling 2022 abgeschlossen. Im Rahmen dieser Projektierung wurden die Konflikte erkannt (Nachbarschaft, Veloumfahrung, Aufhebung von Parkplätzen) und soweit möglich berücksichtigt. Derzeit läuft eine öffentliche Mitwirkung zu den Anpassungen bei den Haltestellen. Der Kanton beantragt vorbehaltlich der aktuell laufenden öffentlichen Mitwirkung die Festsetzung des Vorhabens im kantonalen Richtplan.</p>
2. Tramachse Zentrum Bern	Vororientierung	<p>Das Vorhaben umfasst die Erstellung einer zweiten Tramachse im Zentrum der Stadt Bern, um die Innenstadt vom ÖV zu entlasten, die Einführung weiterer Tramlinien zu ermöglichen und die Betriebsstabilität zu verbessern (Netzredundanz). Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) aus dem Jahr 2012 gilt inzwischen als teilweise nicht mehr aktuell. Aus diesem Grund wird die ZMB momentan aktualisiert. Da die räumliche Lage der aktualisierten 2. Tramachse noch nicht bekannt ist, wird das Vorhaben auf eine Vororientierung zurückgestuft.</p>

Überführung aus dem bisherigen Massnahmenblatt B_02 «Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung»

Aufgrund der Aufhebung des bisherigen Massnahmenblattes B_02 «Massnahmen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung» wurden die darin aufgeführten und nicht realisierten ÖV-Vorhaben in das vorliegende Massnahmenblatt überführt. An den Vorhaben selbst oder am Koordinationsstand hat sich nichts geändert. Konkret handelt es sich um folgende Vorhaben:

- ÖV Knotenpunkte Kleinwabern, Festsetzung
- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, Zwischenergebnis