

## Im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr Prioritäten setzen

### Zielsetzung

Künftige Mobilitätsbedürfnisse im nachfragestarken Orts- und Regionalverkehr werden weitgehend durch emissionsarme und flächeneffiziente Verkehrsmittel abgedeckt. Dem öffentlichen Verkehr kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Der Kanton sorgt in Zusammenarbeit mit seinen Partnern dafür, dass sowohl die nötigen finanziellen Mittel wie auch die notwendigen Infrastrukturen bereitgestellt werden können.

**Hauptziele:** B Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen

### Beteiligte Stellen

Kanton Bern	AGR AÖV TBA
Bund	Bundesamt für Verkehr
Regionen	Regionalkonferenzen
Gemeinden	Alle Gemeinden
Dritte	Regionale Verkehrskonferenzen RVK Transportunternehmungen

**Federführung:** AÖV

### Realisierung

<input type="checkbox"/> Kurzfristig	bis 2026
<input type="checkbox"/> Mittelfristig	2027 bis 2030
<input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe	

**Stand der Koordination der Gesamtmassnahme**  
Festsetzung

### Massnahme

Der Kanton setzt zur Bewältigung des Regional- und Ortsverkehrs klare Prioritäten für die Infrastruktur (vgl. Rückseite) und sorgt im Rahmen seiner Kompetenzen für deren Umsetzung. Die kurz- und langfristigen Raumansprüche der Infrastrukturen für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr werden im Richtplan offengelegt und frühzeitig mit den übrigen raumwirksamen Interessen abgestimmt. Gegenüber dem Bund setzt sich der Kanton für eine (Mit-) Finanzierung der priorisierten ÖV-Infrastrukturen ein.

### Vorgehen

- Anpassungen der Infrastruktur: räumliche und zeitliche Prioritäten setzen, räumliche Abstimmung der kurz- und langfristigen Raumansprüche aufzeigen und da wo nötig die raumplanerische Interessenabwägung vornehmen
- Vertreten der Interessen des Kantons auf nationaler Ebene sowie enge Zusammenarbeit/Abstimmung mit dem Bund
- Umsetzen der STEP Ausbauschritte und der Agglomerationsprogramme in Abstimmung mit dem Bund.

### Abhängigkeiten/Zielkonflikte

Der regionale Schienenverkehr wird häufig auf dem gleichen Schienennetz abgewickelt wie der nationale/internationale Verkehr. In der Region Bern und am Jurasüdfuss bestehen Kapazitätsengpässe. Es besteht die Gefahr, dass der Regionalverkehr durch den übergeordneten nationalen/internationalen Personen- und Güterverkehr verdrängt und die Qualität des Regionalverkehrs (Taktichte, Fahrplanstabilität) beeinträchtigt wird. Nationale Intercity- und Schnellzugverbindungen werden zwar immer schneller, der öffentliche Personentransport in den Agglomerationen und Regionen aber langsamer. Dies kann entgegen der Zielsetzung zu einer Veränderung des Modal Split zuungunsten des öffentlichen Verkehrs führen.

### Grundlagen

- Agglomerationsprogramme und Synthesebericht 2007
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) mit den Agglomerationsprogrammen 2. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK und Agglomerationsprogramme 2. Generation 2012
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2. Generation mit den Agglomerationsprogrammen 3. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2. Generation und Agglomerationsprogramme 3. Generation 2016
- Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018 – 2021
- Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) 2021 und Agglomerationsprogramme 4. Generation
- Kantonaler Synthesebericht zu RGSK 2021 und Agglomerationsprogrammen 4. Generation 2021
- Kantonales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 – 2025
- Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)
- Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Bahn des Bundes

### Hinweise zum Controlling

Vollzug Prioritätensetzung

**Prioritäten im öffentlichen Regionalverkehr / S-Bahn**

Die nachfolgenden Infrastrukturen des Regional- und S-Bahnverkehrs sind Vorhaben in Bundeskompetenz. Es handelt sich dabei teilweise auch um Vorhaben, die bisher nicht im Sachplan Verkehr des Bundes aufgenommen wurden. Der Kanton bekundet durch die Aufnahme dieser Vorhaben in den Kantonalen Richtplan sein Interesse an der Umsetzung und nimmt eine stufengerechte Flächensicherung vor. Die abschliessende Planung, Bewilligung und Finanzierung dieser Vorhaben liegen in der Kompetenz des Bundes. Koordinationsstand

**Bern Mittelland**

<p>– Bern West, Leistungssteigerung (Ausbau Westkopf, Abstellanlagen Aebimatte, Entflechtung Holligen)</p> <p>Niveaufreies Entflechtungsbauwerk Holligen der Strecken zwischen Bern-Lausanne-Neuenburg-Schwarzenburg. Abstellanlage Aebimatt für Nachtabstellungen Fern- und Regionalverkehr. Ausbau Westkopf Bahnhof Bern mit Verlängerung Perron 6 und Anpassungen Villette. Neubau BLS Haltestelle "Europaplatz Nord" (Aussen-/Mittelperron) mit westlichem Zugang Strassenunterführung Stöckacker und Anschluss an Personenunterführung Europaplatz, Rückbau Haltestelle Stöckacker, Neubau Fuss- und Veloverkehrspasserelle Steigerhubel</p>	Festsetzung
<p>– Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern (Normalspur)</p> <p>Die seitliche Erweiterung schafft zusätzliche Perronkapazitäten und ist ein zentrales Element für weitere Angebotsausbauten im Fern- und Regionalverkehr im Grossraum Bern.</p>	Zwischenergebnis
<p>– Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld – Köniz</p> <p>Vervollständigung der Doppelspur soweit erforderlich</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspur Fischermätteli – Vidmarhallen</p> <p>Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur</p>	Vororientierung
<p>– Durchgehende Doppelspur Bern – Belp</p> <p>Schrittweiser Ausbau zur Doppelspur: Verschiedene Abschnitte (z.B. Wabern - Kehrsatz Nord) sind realisiert, weitere in Planung (Frischingweg-Weissenbühl und Kehrsatz-Falkenhaus).</p>	Vororientierung
<p>– Bern Weyermannshaus – Bümpliz Süd: Drittes Gleis</p> <p>Ausbau der Strecke Bern Weyermannshaus - Bümpliz Süd mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten.</p>	Vororientierung
<p>– Perronverlängerung Fraubrunnen RBS</p> <p>Ausbau Perrons für 180 m lange Züge</p>	Festsetzung
<p>– Bern – Wylerfeld inkl. Lorraineviadukt: Ausbau auf 6 Gleisachsen inkl. weiterer Entflechtungen in Bern Wylerfeld</p> <p>Leistungssteigerung der östlichen Zufahrt in den Bahnhof Bern.</p>	Vororientierung
<p>– Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermundigen</p> <p>Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen sowie Ausbauten im Bahnhof Ostermundigen (Bahnzugang / Behindertengleichstellungsgesetz). Es besteht in der Umsetzung eine zwingende Schnittstelle zum ÖV Knotenpunkt Ostermundigen im Rahmen des Vorhabens Tram Bern-Ostermundigen (TBO).</p>	Festsetzung
<p>– Wankdorf Löchligut – Rütli: Ausbau auf 6 Streckengleise</p> <p>Ausbau des Abschnittes Löchligut-Rütli auf 6 Streckengleise (Anschluss an das Projekt "Viertes Gleis Wankdorf Nord - Löchliguet" und angepasste Anbindung an das Projekt "Entflechtung Wankdorf Süd - Ostermundigen"). In Richtung Zollikofen Abhängigkeit zum Projekt Rütli-Zollikofen, Ausbau auf 4 Streckengleise (gemeinsame Umsetzung)</p>	Zwischenergebnis
<p>– Ausbau Station Wankdorf Nord auf 4 Gleise</p>	Zwischenergebnis

Fortschreibung beschlossen durch die Direktion für Inneres und Justiz am 31.12.2025

Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.

<p>– Wendegleis Münsingen mit Bahnzugang und neuer Perronkante Münsingen West Schaffung eines neuen Wende- und Abstellgleises inkl. Anpassungen zur Erfüllung BehiG, neuem Aussenperron und neuem südlichem Zugang über eine Personenunterführung inkl. Veloquerung</p>	Festsetzung
<p>– Rütli – Zollikofen: Ausbau auf 4 Streckengleise mit Entflechtungsbauwerk in Zollikofen  Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut.</p>	Vororientierung
<p>– Entflechtung Gümligen Süd Zur Entflechtung der Verkehrsströme Bern – Thun und Bern – Luzern ist südlich des Bahnhofs Gümligen eine niveaufreie Entflechtung (Tunnel) vorgesehen.</p>	Festsetzung
<p>– Ostermundigen – Thun: 3. / 4. Gleis bis Thun inkl. zweites Entflechtungsbauwerk in Gümligen Süd und Entflechtungsbauwerk Thun Nord  Das mit dem Vorhaben "Entflechtung Gümligen Süd" realisierte Entflechtungsbauwerk wird bei einem Streckenausbau Gümligen-Münsingen-Thun ausgebaut (zweites Entflechtungsbauwerk).</p>	Vororientierung
<p>– Bern Bümpliz Süd – Flamatt: 3. Gleis  Ausbau der Strecke Bümpliz Süd - Flamatt mit einer zusätzlichen Gleisachse zur Bereitstellung der notwendigen Kapazität bei entsprechenden Angebotsausbauten.</p>	Vororientierung
<p>– Wendegleis Brünnen  Zusätzliches drittes Gleis zur Verbesserung des S-Bahnangebots im Knoten Bern</p>	Festsetzung
<p>– S-Bahn-Station Kleinwabern  Neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern zwischen den bestehenden Haltestellen Wabern und Kehrsatz Nord zur Gewährleistung der Verbindung zwischen S-Bahn und Tramlinienverlängerung Kleinwabern (Schnittstelle zum ÖV-Knoten Kleinwabern).</p>	Festsetzung
<p>– Ausbau Bahnhof Jegenstorf  Ausbau Perronanlage für 180 m lange Züge</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspur Jegenstorf – Jegenstorf Nord  Schliessung Doppelspurlücke (optional neuer Bahnhofstandort)</p>	Vororientierung
<p>– Doppelspur Deisswil – Bolligen  Doppelspurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit</p>	Vororientierung
<p>– Ausbau Bahnhof Deisswil  Bau eines zweiten Gleises inkl. Aussenperron für Taktverdichtung Deisswil-Bern</p>	Zwischenergebnis
<p>– Doppelspur Boll-Utzigen – Stettlen (inkl. Verlegung Bahnhof Stettlen)  Doppelspurausbau inkl. Erhöhung Streckengeschwindigkeit und möglicher Verlegung des Bahnhofs Stettlen</p>	Vororientierung
<p>– Bern – Thun und Bern – Fribourg: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge</p>	Vororientierung
<p>– Bern Ost (Aaretal) – Baudienstzentrum Standortfestlegung für ein neues Baudienstzentrum im Osten Bern (Ersatz bestehendes Baudienstzentrum Wylerfeld)</p>	Vororientierung
<p>– RBS-Wendegleis Zollikofen</p>	Vororientierung

Fortschreibung beschlossen durch die Direktion für Inneres und Justiz am 31.12.2025

## Wendegleis für Taktverdichtung Zollikofen-Bern

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Bachtelen – Worb SBB Verlängerung der bestehenden Doppelspur bis Worb SBB.</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thörishaus Station - Niederwangen: Überholgleis Überholgleis für Überholungen gemäss Angebotskonzept AK35</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstellanlage Wangental Ausbau und Ersatz für künftig wegfallende Abstellgleise für Personenzüge des Fern- und Regionalverkehrs im Raum Bern.</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau Bahnhof Thurnen inkl. Kreuzungsstelle Thurnen Süd Bau einer BehiG-konformen Perronkante und einer Kreuzungsstelle ausserhalb des Perronbereiches mit zusätzlicher Gleisanlage für den Bau- und Unterhalt.</li> </ul>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Fraubrunnen - Büren zum Hof Schliessung der Doppelspurlücken zwischen Fraubrunnen und Büren zum Hof.</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Gümmenen – Kerzers Zwischen den Bahnhöfen Gümmenen und Kerzers wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert inkl. dem Bau von neuen Tunnels (anstelle der Sanierung bestehender Tunnels).</li> </ul>	Vororientierung

**Thun-Oberland West**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Haltestelle Thun Nord Bau einer neuen Haltestelle mit zwei oder drei Perronkanten zur Erschliessung des ESP Thun Nord (inkl. Vernetzung Bahn-Bus). Die Absicht einer dritten Perronkante zur Anbindung des Gürbetals wird weiterverfolgt.</li> </ul>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thun: Anlagenanpassungen (Anzahl Gleisachsen, Perronbreiten und Perronlängen 420 m, Abstellgleise für S-Bahn) Sicherung weiterer Leistungssteigerungsmassnahmen im Knoten Thun gemäss Zielbild Rahmenplan SBB.</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gwatt, Anlagenanpassungen für Abstellungen S-Bahn Abstellanlage für S-Bahn-Rollmaterial gemäss Masterplan/Rahmenplan Thun mit Erweiterung der Gleisanlagen im Bereich der ehemaligen Bahnstation Gwatt. Es besteht ein Konflikt mit der Weiternutzung des bestehenden Freiverlads in Gwatt</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bogenbegradigung Hondrich-Wengi-Ey (Strecke Spiez - Frutigen) Streckenbegradigung</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurvenbegradigung zwischen Thurnen und Burgistein – Wattenwil Optimierung der Streckenführung im Zusammenhang mit dem Ersatz/Neubau der Gürbequerung in neuer Lage</li> </ul>	Vororientierung

**Oberland Ost**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ersatz Kreuzungsstelle Lüttschental BOB und Konzept BehiG Ersatz der Kreuzungsstelle durch einen Doppelspurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen der talwärts fahrenden Züge, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R. BehiG konforme Publikumsanlagen.</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grimselbahn (s. auch Massnahme R_10) Mit der Grimselbahn wird das Schmalspurnetz der zb mit dem Schmalspurnetz der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Meiringen und Ulrichen verbunden. Teil dieser Verbindung ist eine Haltestelle in Guttannen (wintersichere Erschliessung). Die Realisierung der neuen Bahnverbindung zwischen</li> </ul>	Festsetzung

Innertkirchen und Oberwald soll nach Möglichkeit mit der Hochspannungsleitung der Swissgrid in einem Tunnel kombiniert werden. Kreuzungsstelle in Innertkirchen.

- Ausbau Abstellanlage Meiringen Aufgrund der zukünftigen Angebotsausbauten wird das Rollmaterialmengengerüst grösser. Dies erfordert u.a. in Meiringen einen Ausbau der Abstellanlagen.	Vororientierung
- Doppelspurausbau Brünig-Hasliberg – Interlaken Ost Erstellung verschiedener Doppelspurabschnitte bei einem potenziellen Angebotsausbau zum Halbstundentakt	Vororientierung
- Verlegung Kreuzungsstelle Schwendi BOB und Konzept BehiG Ersatz der Kreuzungsstelle durch einen Doppelspurabschnitt zur Erhöhung der Fahrplanstabilität bei Verspätungen, sowie zur Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene nach Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken inkl. P+R. BehiG-konforme Publikumsanlagen.	Festsetzung
- Verlegung Station Burglauenen inkl. Unterführung BOB Ersatz der bestehenden Station und Kreuzungsstelle durch BehiG-konforme Publikumsanlagen sowie einen Doppelspurabschnitt zur Ermöglichung «fliegender» Kreuzungen. Aufhebung des Bahnübergangs. Unterquerung der BOB durch die Kantonsstrasse.	Festsetzung
- Verschlinkung Bahnhof Wilderswil BOB inkl. Prüfung Aufhebung Bahnübergang alte Staatsstrasse Rückbau Gleis 1 sowie der beiden Weichen. Prüfung Aufhebung des Bahnübergangs «alte Staatsstrasse» oder Verlegung nach ausserhalb der Perronanlagen. Gesetzeskonforme Ausgestaltung der Publikumsanlagen.	Vororientierung
- Umbau des Bahnhofs Interlaken Ost und Anpassung Betriebs- und Abstellanlagen Optimierung der Umsteigesituation am Bahnhof Interlaken Ost, verbunden mit der Anpassung der bestehenden Betriebs- und Abstellanlagen.	Vororientierung
- Neue Doppelspur unterhalb Wengen WAB Verlegung der Zugskreuzungen aus dem Bahnhof Wengen in den Doppelspurabschnitt unterhalb des Bahnhofs. Dadurch wird der Fahrgastwechsel im Bahnhof Wengen für alle Züge barrierefrei und ohne Gleisüberquerungen ermöglicht.	Festsetzung
<b>Oberaargau</b>	
- Langenthal, Herzogenbuchsee: Umsetzung BehiG und Sicherstellung Leistungsfähigkeit der Publikumsanlage Erstellung BehiG-konforme Zugänge und Perrons in Langenthal und Herzogenbuchsee und Ausbau der Perronflächen. Dadurch entfällt im Bahnhof Langenthal ein Gleis. Das wegfällende Gleis betrifft den Baudienststützpunkt (vgl. nachfolgendes Vorhaben).	Festsetzung
- Baudienststützpunkt SBB Raum Oberaargau Durch die BehiG-Anpassungen in den Bahnhöfen Langenthal entfällt im Bahnhof Langenthal das Gleis des Baudienststützpunktes. Die Funktionalität des Baudienststützpunktes soll neu in Herzogenbuchsee oder Thunstetten konzentriert, die dort derzeit genutzten Anlagen für den Güterverkehr in Langenthal GB kompensiert werden.	Zwischenergebnis
- Doppelspur Langenthal – Langenthal Gaswerk Erstellung zweier Gleise, so dass für die beiden Linien von Langenthal nach Niederbipp und von Langenthal nach St. Urban je ein eigenes Gleis zur Verfügung steht. Dies ermöglicht parallele Ein- und Ausfahrten in den Bahnhof Langenthal.	Vororientierung
- Doppelspurinsel zwischen Bannwil und Aarwangen Schloss Verschiebung der bestehenden Kreuzungsstelle aus dem Bahnhof Bannwil in Richtung Aarwangen. Einerseits ist für die Erstellung eines BehiG-konformen Perrons keine zweigleisige Anlage im Bahnhof Bannwil mehr möglich (Kurvenlage), andererseits ermöglicht die verschobene Kreuzungsstelle Angebotsverbesserungen durch Führung von Verdichtungszügen Langenthal - Bannwil.	Vororientierung
- Doppelspurinsel zwischen Niederbipp Dorf und Holzhäusern und Weiherhöhe Je nach Angebotskonzept auf der Linie Langenthal - Niederbipp, wird die Doppelspurinsel zwischen Holzhäusern und Weiherhöhe zur neuen Regelkreuzungsstelle dieser Linie. Dadurch erhalten die Züge in Langenthal verbesserte Anschlüsse von/nach Bern und in Niederbipp Anschluss an die Züge der Linie Solothurn - Oensingen.	Vororientierung

Fortschreibung beschlossen durch die Direktion für Inneres und Justiz am 31.12.2025

- Verbesserung Erschliessung Lups (Kanton Luzern), Verschiebung Haltestelle St. Urban Die Klinik der Luzerner Psychiatrie ist heute schlecht mit dem ÖV erschlossen. Durch eine Verschiebung der Endhaltestelle näher zur Klinik kann die Erschliessung für Mitarbeiter/innen und Besucher/innen verbessert werden ohne Nachteile für die heute von der Bahn erschlossenen Gebiete St. Urbans.	Festsetzung
- Langenthal: Erweiterung Werkstatt und Abstellanlage asm Langfristig werden im Gebiet Oberaargau/Solothurner mehr und längere Zugskompositionen eingesetzt. Dies erfordert einen Ausbau der Werkstatt und Abstellanlage.	Zwischenergebnis
- Verlängerung Doppelspur Siggere – Attiswil in Richtung Wiedlisbach Je nach Angebotskonzept auf der Linie Solothurn–Oensingen, verschiebt sich der Kreuzungspunkt weiter ostwärts. Die Verlängerung der Doppelspur verbessert in diesen Szenarien die Fahrplanstabilität.	Vororientierung
- Langenthal West: Spange Önz zur Verbindung der Stammlinie mit der Ausbaustrecke 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 nötig.	Zwischenergebnis
<b>Emmental</b>	
- Ausbau Bahnhof Bätterkinden (Perronverlängerung) zu ÖV Knotenpunkt Ausbau Perrons für 180 m lange Züge	Festsetzung
- Bätterkinden, RBS-Depot Leimgrube Neuer Depotstandort für zusätzliches Rollmaterial	Festsetzung
- Bahnhof Burgdorf: Raumsicherung für Anlagenanpassungen Erweiterung Bahnhof Burgdorf gemäss Zielbild des Masterplans SBB aufgrund von Angebotsausbauten der S-Bahn.	Vororientierung
- Burgdorf, Wynigen: Verlängerung Perronnutzlänge auf 320 m Ausbau Perrons für bis zu 300 m lange Züge.	Vororientierung
- Sicherstellung Perronnutzlänge von 220 m in Worb, Bowil und Trubschachen Ausbau Perrons für aktuelle Zuglängen der S2 Bern – Langnau.	Festsetzung
- Lyssach: Perronnutzlänge 220 m sicherstellen Ausbau Perrons für bis zu 210 m lange Züge.	Festsetzung
- Doppelspur Burgdorf – Kirchberg-Alchenflüh Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Vororientierung
- Doppelspur Bowil – Signau Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur	Zwischenergebnis
- BLS-Werkstätte Oberburg Ersatz- und Neubau der bestehenden BLS-Werkstätte	Festsetzung
- Doppelspur Bätterkinden – Ammannsegg Schliessung der noch bestehenden Doppelspurlücken, zwischen Bätterkinden und Ammannsegg (Kt SO).	Vororientierung
- Doppelspur Büren zum Hof - Bätterkinden Süd Schliessung der Doppelspurlücke zwischen Büren zum Hof und Bätterkinden Süd (inkl. Aussenperron Schalunen)	Vororientierung
<b>Biel/Bienne-Seeland - Jura bernois</b>	
- Doppelspur Schafis - Twann (Ligerztunnel) Neuer Doppelspurtunnel Twann-Schafis	Ausgangslage
- Doppelspurausbauten ASm zwischen Biel und Täuffelen	Zwischenergebnis

Zur Umsetzung von Angebotsausbauten im Nahbereich Biels auf der Linie Biel - Ins sind weitere Doppelspuren zwischen Biel und Täuffelen notwendig.

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Fanelwald – Marin-Epagnier</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur</p>	Vororientierung
<p>Zwischen den Bahnhöfen Gümmenen und Kerzers wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert inkl.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Kreuzungsstelle Cortébert</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Mit der Konsolidierung des Ausbauschnittes AK35 zeigt sich allenfalls der Bedarf für eine neue Kreuzungs-möglichkeit RV/RV in Cortébert.</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Kerzers – Ins</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Zwischen den Bahnhöfen Kerzers und Ins wird die bestehende einspurige Strecke auf zwei Gleise erweitert. Zu Beginn wird in der Gemeinde Kerzers der Bahnübergang aufgehoben und die Südzufahrt zum Bahnhof Kerzers auf Doppelspur erweitert.</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Haltestelle St-Imier La Clef</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Realisierung eines neuen Bahnhofs im Westen von Saint-Imier</p>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verschiebung Haltestelle Villeret</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Verschiebung Bahnhof Villeret zur optimalen Erschliessung der Siedlungsentwicklungsgebiete</p>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Haltestelle Bévilard</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Realisierung eines neuen Bahnhofs im Dorf Bévilard</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biel Bahnhof: Anpassungen Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Gesamtanpassung Bahnhof Biel aufgrund der gemäss Rahmenplan / Masterplan längerfristig ausgewiesenen Entwicklungsbedarfes.</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biel: Produktionsanlage Ost und Leistungssteigerung bis Lengnau inkl. Entflechtungsbauwerk Biel Bözingenfeld</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Leistungssteigerung der genannten Anlagen gemäss Zielbild Rahmenplan SBB.</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entflechtung Lengnau</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Kreuzungsfreie Einbindung der Strecke Lengnau-Moutier</p>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspur Brüttelen Ost</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Veränderte Anschlussbedingungen im Knoten Ins erfordern eine Angebotsanpassung auf der Linie Täuffelen - Ins. Um die Anschlüsse in Ins zu gewährleisten ist zwischen Finsterhennen und Brüttelen eine Regelkreuzungsstelle in Form einer Doppelspur notwendig.</p>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Doppelspurabschnitt La Heutte (Biel/Bienne-Sonceboz)</li> </ul> <p style="margin-left: 20px;">Kreuzungsstation La Heutte zur Verbesserung Anschlusssituation Moutier.</p>	Vororientierung

## Prioritäten im öffentlichen Ortsverkehr

Die nachfolgenden Infrastrukturen des Ortsverkehrs sind Vorhaben in Kantonskompetenz.

Koordinationsstand

### Bern Mittelland

<p>– Tram Bern – Ostermundigen</p> <p>Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und Haltestelle Oberfeld in Ostermundigen, inkl. Wendeschleife in Ostermundigen.</p>	Festsetzung
<p>– ÖV Knotenpunkt Ostermundigen</p> <p>Der Bahnhof Ostermundigen soll zu einem attraktiven, publikumsnahen Umsteigeknoten zwischen S-Bahn, Tram und Bus umgebaut werden.</p>	Festsetzung
<p>– Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung</p> <p>Umstellung von Gelenkbus auf Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung</p>	Festsetzung
<p>– Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern</p> <p>Verlängerung der Tramlinie 9 um 1,4 Kilometer bis zur neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern. Auf der neuen Strecke entstehen die zwei Haltestellen Bächtelenpark und Lindenweg. An der neuen Endhaltestelle Kleinwabern entsteht ein ÖV-Knoten für den Umstieg zwischen S-Bahn, Tram und Bus.</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspurausbau Tram 6 Thunstrasse Muri</p> <p>Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtungen</p>	Festsetzung
<p>– Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl-Gümligen</p> <p>Ausbau bestehende Strecke auf Doppelspur zur Verbesserung der Fahrplanstabilität und als Basis für Taktverdichtung</p>	Zwischenergebnis
<p>– 2. Tramachse Zentrum Bern</p> <p>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). Drei mögliche Linienführungsvarianten sind in Prüfung: Variante 1: Speichergasse – Nägeli-gasse, Variante 2: Lorrainebrücke – Viktoriarain, Variante 3: Bundesgasse – Kochergasse.</p>	Zwischenergebnis
<p>– Tram Länggasse</p> <p>Umstellung von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bahnhof Bern und der heutigen Busendstation Länggasse</p>	Zwischenergebnis
<p>– ÖV-Knotenpunkt Münchenbuchsee</p> <p>Anlagenanpassung zur Verbesserung der Umsteigeverhältnisse zwischen Bus und S-Bahn</p>	Vororientierung
<p>– ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen</p> <p>Umstellung auf Doppelgelenkbus des Asts Holligen der Linie 12 und der Linie 101 Bern Bhf. - Hinterkappelen sowie Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz (inkl. Buswendeschleife) zur kurz-/mittelfristigen Erschliessung des Inselareals</p>	Zwischenergebnis
<p>– ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig</p> <p>Langfristig und insbesondere bei einem Vollausbau auf dem Inselareal soll das Gebiet entweder mit einem Tram in der Murtenstrasse oder der Bahn (RBS) erschlossen werden. Eine RBS-Erschliessung wäre angesichts der hohen Kosten nur zweckmässig, wenn sich zusätzliche Nutzen über die Inselerschliessung hinaus ergeben, beispielsweise im Kontext der Steigerung der Leistungsfähigkeit des neuen RBS Bahnhofs Bern (Wendeanlage Richtung Inselareal) oder im Zusammenhang mit weiteren Potentialräumen.</p>	Vororientierung

<p>– ÖV-Erschliessung Köniz langfristig</p> <p>Im Moment wird entsprechend den Planungen und Prognosen des Bundes davon ausgegangen, dass im Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg kein über das im Referenzfall geplante ÖV-Angebot zur Verfügung gestellt werden muss. Zusätzlich zum Referenzfall (mit Doppelgelenkbussen auf den Linien 10, 12 und 101, sowie einem 15'-Takt auf der S6 bis Niederscherli) soll die S6 beschleunigt und im Bahnhof Bern durchgebunden werden. Bei einer dynamischen Verkehrsentwicklung soll Köniz mit einem Tram erschlossen werden. Eine RBS-Verlängerung wäre abhängig von der Weiterentwicklung des RBS-Bahnhofs.</p>	Vororientierung
<p>– ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern</p> <p>Umsteigeanlage zwischen Tram, Bus und der neuen S-Bahnhaltestelle Kleinwabern</p>	Festsetzung
<p>– ÖV-Knotenpunkt Liebefeld</p> <p>Ausbau zu einem attraktiven Umsteigeknoten für den öffentlichen Verkehr und von/zum Velo</p>	Zwischenergebnis
<p>– ÖV-Knotenpunkt Niederwangen</p> <p>Ergänzung Veloabstellplätze inkl. Veloverleih im Umfeld der ÖV-Haltekanten, Prüfung Integration MIV-Parkierungsangebot (P+R Standort zur MIV-Bündelung), Verbesserung der Zugänglichkeit für den Fuss- und Veloverkehr von Westen, Aufwertung öffentlicher Raum und Stärkung Erkennbarkeit / Identität, Parkraum-Management im Umfeld.</p>	Zwischenergebnis
<p>– Betriebsstandort Bernmobil Bodenweid</p> <p>Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendeschleife Europaplatz. Der neue Betriebsstandort wird kombiniert mit der heutigen Sportnutzung. Abhängigkeit zum Vorhaben "ÖV-Erschliessung Inselareal mit Doppelgelenkbussen".</p>	Vororientierung
<p>– Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz</p> <p>Ausbau/Optimierung der Umsteigebeziehungen ÖV/ÖV sowie des multimodalen Mobilitätsangebotes. Abhängigkeit zum Vorhaben "Bern West, Leistungssteigerung".</p>	Zwischenergebnis
<p>– Tramstrecke Freudenbergerplatz – Guisanplatz</p> <p>neue Tramstrecke / Verlängerung der Tramlinie 7 ab Ostring bis Guisanplatz auf dem alten Autobahntrasse bzw. dem Pulverweg im Zusammenhang mit dem Projekt Bypass Bern Ost</p>	Vororientierung
<p>– Tramstrecke Papiermühlestrasse (Guisanplatz – Rosengarten)</p> <p>neue Tramstrecke für eine Tramlinie Bern Bhf. - Viktoriaplatz - Papiermühlestrasse - Guisanplatz</p>	Vororientierung
<p>– Tram Wyler</p> <p>Umstellung der Buslinie 20 auf Tram zwecks Entlastung des Raums Bahnhof Bern von ÖV Bewegungen. Abhängigkeit zum Vorhaben "Zweite Tramachse Zentrum Bern"</p>	Vororientierung
<p>– Tramstrecke Saali – Gümligen</p> <p>Neue Tramstrecke / Verlängerung der Tramlinie Saali bis Gümligen. Ab Melchenbühlplatz entweder über bestehende Tramstrecke oder über neue Strecke in Worbstrasse</p>	Vororientierung
<p>– Neue Haltestelle Guisanplatz</p> <p>Bau einer zusätzlichen Haltestelle Guisanplatz in der Papiermühlestrasse, welche im Regelbetrieb bedient wird. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens verbessert und die Tramlinie durch den Wegfall der heutigen Schlaufenfahrt am Guisanplatz beschleunigt.</p>	Zwischenergebnis
<b>Thun Oberland-West</b>	
<p>– Neuorganisation Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Thun</p>	Vororientierung

Neuorganisation zur Entlastung des Bahnhofplatzes und der Zufahrten durch eine Entflechtung der Bushaltestellen der Stadt- und Regionallinien sowie die Verlagerung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite.

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bahnhof Thun: Neue Personenunterführung Süd Neue Personenunterführung südlich des Bahnhofs Thun zur Verbesserung der Zugänglichkeit des neuen Bahnhofquartiers/Bahnhofplatz und Bushof für den Velo- und Fussverkehr.</li> </ul>	Vororientierung
<b>Oberaargau</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bushaltestellen und Bahnhofplatz Langenthal Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl</li> </ul>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herzogenbuchsee: Bushaltestellen und Bahnhofplätze Neubau BehiG-konformer Bushaltekanten in für die Zukunft erforderlicher Anzahl</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Herzogenbuchsee: Verlängerung der Personenunterführung mit neuem Bahnzugang West Die bestehende Personenunterführung wird ausgebaut, gegen Westen verlängert und an das angrenzende Bahnhofquartier angeschlossen.</li> </ul>	Festsetzung
<b>Emmental</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuer Bushof und Bahnhofplatz Burgdorf Behindertengerechte Gestaltung des Bushofes beim Bahnhof Burgdorf</li> </ul>	Festsetzung
<b>Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biel Bahnhof: Neue Bahnhofpassage Ost mit Bahnzugängen und Veloquerung inkl. Verlegen ASm in Hochlage Teilmenge aus dem Gesamtvorhaben "Biel Bahnhof: Anpassung Perron- und Gleisanlagen sowie Bahnzugang"</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Biel Bahnhof: Neuorganisation Bahnhofplatz und Bushaltestellen Neugestaltung des Bahnhofplatzes und Neuorganisation der Bushaltestellen zur Verbesserung des Zugangs zum ÖV und der Umsteigebeziehungen.</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lyss Bahnhof: Unterführung (Nord) mit Zugängen Perrons und Busbahnhof Neue Bahnunterführung Nord und Zugänge zur Verbesserung des Bahnzugangs und der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lyss Bahnhof: Neuorganisation Bushof Neuorganisation des Bushofs zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Bus und Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul>	Festsetzung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buslinie 1 Bözingenfeld – Brügg: Umbau und Anpassungen Haltestellen und Strasseninfrastruktur für Doppelgelenkbusse Die Umstellung auf Doppelgelenkbusse bedingt den Umbau von Haltestellen und die Anpassungen an der Strasseninfrastruktur</li> </ul>	Vororientierung
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Knoten Bahnhof Brügg Verknüpfung S-Bahn mit dem städtischen und regionalen Busnetz und des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul>	Zwischenergebnis
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ÖV-Knoten Bahnhof Nidau Verknüpfung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn mit dem städtischen Busnetz und des ÖV mit dem Fuss- und Veloverkehr.</li> </ul>	Zwischenergebnis