

Mesure B_05 « Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux et locaux » : divers nouveaux projets et projets ayant évolué

Explications

Les projets de transports publics figurant dans la fiche de mesure B_05 (ancienne FM B_04) sont périodiquement réévalués, actualisés et complétés en concertation avec les entreprises de transport et les conférences régionales des transports / conférences régionales. Depuis les dernières adaptations du plan directeur, divers aménagements d'infrastructures sont en cours de réalisation, ont été réalisés ou ont évolué dans leur planification.

Au verso de la fiche de mesure, le tableau contient désormais de brèves descriptions des projets, afin que l'ampleur de chaque projet et sa délimitation par rapport à d'autres projets soient plus transparentes pour le grand public.

Le classement des projets par ordre de priorité pour les transports publics régionaux/express, d'une part, et les transports publics locaux, d'autre part, permet également de mieux distinguer les projets qui sont du ressort de la Confédération et ceux qui sont du ressort du canton. Les aménagements d'infrastructures du trafic régional et du RER relèvent de la compétence de la Confédération, ceux du trafic local de la compétence des cantons. Pour les nouvelles mesures relevant de sa compétence, le canton doit faire état de la coordination spatiale dans les commentaires de son plan directeur. En ce qui concerne les projets relevant de la compétence fédérale et ayant des répercussions significatives sur le territoire, les transports et l'environnement, il est renvoyé au plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, pour la coordination spatiale. Le canton porte à l'attention de la Confédération les projets du plan directeur susceptibles d'être pertinents au regard du plan sectoriel, mais qui n'y figurent pas encore.

Les commentaires ci-après portent sur des projets ayant été radiés, des projets récemment inscrits dans le plan sectoriel ou des projets dont le niveau de coordination a été ajusté.

Projets radiés

Projet	Motif de la suppression
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 Uferm Moos, westlich von Oberried	Für die optimale ÖV-Erschliessung des Resorts bietet sich eine neue Bahnhaltstelle 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 Einzonung 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.
Raccordement double voie Chiètres	Le projet fait partie intégrante du projet « Double voie Chiètres – Anet ». Une mention correspondante a été ajoutée dans la nouvelle description.

Projets nouvellement ajoutés

Projet	État de la coordination	Description et état de la planification
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 Fruchtfolgeflächen (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 künfti-

		gen 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).</p> <p>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 2025 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.</p> <p>Dazu werden zusätzliche Flächen im Umfang von maximal 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	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. Buswendeschleife) 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.
ÖV-Erschliessung Inselareal langfristig	Vororientierung	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.
ÖV-Erschliessung Köniz langfristig	Vororientierung	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.
Tramdepot Bodenweid	Vororientierung	Das Vorhaben beinhaltet den Ersatz des heutigen Tramdepots am Eigerplatz inkl. weiterer Nutzungen durch Bernmobil sowie Zufahrtsgleise / Wendeschleife Europaplatz. Das neue Tramdepot wird kombiniert 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 des 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.
Nœud de transports publics de la gare de Brügg	Information préalable	La gare de Brügge relie le RER au réseau de bus urbain et régional et les TP au réseau de mobilité douce. L'objectif est d'en faire une importante plaque tournante des transports au cœur de l'agglomération. En vertu des CRTU 2021, du projet d'agglomération de 4 ^e génération, de la stratégie relative aux TP 2035 et du concept d'offre pour le RER bernois à l'horizon 2040, la gare de Brügge doit être étoffée de manière à devenir un nœud de transports publics. Les infrastructures doivent être développées en conséquence.

Nœud de transports publics de la gare de Nidau	Coordination en cours	La gare de Nidau relie la ligne Bienne – Täuffelen – Anet au réseau de bus urbain et les TP au réseau de mobilité douce. L'objectif est d'en faire une importante plaque tournante des transports au cœur de l'agglomération. En vertu des CRTU 2021, du projet d'agglomération de 4 ^e génération et de la stratégie relative aux TP 2035, la gare de Nidau doit être étoffée de manière à devenir un nœud de transports publics. Les infrastructures doivent être développées en conséquence.
--	-----------------------	---

Projets dont le niveau de coordination a été ajusté

Projet	Nouvel état de coordination	État de la planification
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.
Déplacement de l'arrêt à Villeret	Coordination réglée	Le projet fait partie intégrante des CRTU Bienne-Seeland 2021. Du point de vue de l'aménagement du territoire, le déplacement de l'arrêt est expressément souhaité pour améliorer l'effet de la desserte. La coordination spatiale a été réglée au niveau régional dans le cadre de la CRTU et confirmée via l'examen et l'approbation de la CRTU 2021 par le canton. La réalisation n'est pas encore programmée.
Gare de Lyss : passage sous voies (au nord) avec accès aux quais et à la gare routière	Coordination en cours	Le projet porte sur la création d'un nouveau passage ferroviaire souterrain au nord du passage souterrain existant en vue d'améliorer la perméabilité entre le centre de Lyss/la place de la gare et les quartiers est ainsi que l'accès aux quais et à la gare routière. Le nouveau passage souterrain nord améliore l'accessibilité de la plaque tournante de la gare de Lyss pour les piétons et les cyclistes et déleste le passage souterrain existant de la gare dont l'espace est limité. La mesure est fixée de manière contraignante pour les autorités dans le plan directeur des PDE du quartier de la gare de Lyss et dans le plan directeur urbanistique Lyss-centre. Elle doit être mise en œuvre à partir de 2027. Elle figure dans la CRTU Bienne-Seeland 2021 qui a été approuvée par le canton, assortie du statut « coordination en cours ». Pour la suite, l'entreprise de transport prévoit une étude de mise en œuvre.

Double voie Brüttelen Ost	Coordination réglée	<p>La modification des conditions de raccordement au nœud d'Anet impose une adaptation de l'offre sur la ligne Bienne – Täuffelen – Anet. Pour assurer les correspondances à Anet et pour rendre la gare de Brüttelen accessible par deux quais extérieurs (sécurité renforcée grâce à l'accès par le passage à niveau), il est nécessaire de créer un croisement de régulation sous forme de double voie entre Finsterhennen et Brüttelen. Parallèlement, les prescriptions de la loi sur l'égalité pour les handicapés seront mises en œuvre au niveau de la gare, et les installations de voies existantes seront renouvelées et modernisées. La voie de garage actuelle sera démantelée et remplacée plus à l'est. Des analyses géologiques du sous-sol ont révélé des affaissements dans la zone du remblai. Afin de prévenir l'apparition d'autres affaissements à l'est de la gare, le sous-sol du remblai sera renforcé au moyen de colonnes ballastées et le remblai reconstruit. Le passage de ruisseau existant à côté du passage à niveau (Mülibach) sera remplacé.</p> <p>Le présent projet est soumis à une obligation d'EIE. Pour la coordination spatiale, des études détaillées et des démarches spécifiques ont été menées dans les domaines de la nature et du paysage, des eaux souterraines et de surface, de l'évacuation des eaux, de la gestion des déchets et des matériaux, du sol, du bruit et des séismes, et la gestion des conflits a été documentée. Les mesures qui en découlent sont claires, documentées dans un cahier des charges et évaluées, en dernière instance, par les services spécialisés concernés dans le cadre de la procédure d'approbation des plans (PAP). Les quelque 8000 m² de surfaces d'assolement utilisés de manière permanente devront être partiellement compensés par la remise en culture de la parcelle située à l'est de la gare, actuellement occupée par une ancienne jardinerie à démolir (env. 1800 m²). D'autres surfaces de compensation restent à définir pour les 6200 m² restants et à intégrer dans la demande d'approbation des plans. Aucun autre domaine environnemental n'est concerné par le projet.</p> <p>L'avant-projet est terminé. L'élaboration du projet de construction débutera en juin 2022. Les plans d'acquisition des terrains seront concrétisés dans le cadre du projet de construction et l'acquisition de terrain sera mise en œuvre dans la PAP.</p> <p>Aux yeux du canton, les informations disponibles permettent d'inscrire le projet dans le plan directeur cantonal. Il n'implique aucun conflit d'occupation du territoire qui ne saurait être résolu par des mesures déjà esquissées.</p>
---------------------------	---------------------	---

Buslinie 10 Bern - Köniz: Kapazitätssteigerung	Festsetzung	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.
2. Tramachse Zentrum Bern	Vororientierung	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.

Transfert de l'ancienne fiche de mesure B_02 « Mesures du projet d'agglomération "transports et urbanisation" »

L'ancienne fiche de mesure B_02 « Mesures du projet d'agglomération "transports et urbanisation" » ayant été radiée, les projets de TP qui y figuraient et qui n'ont pas été réalisés ont été transférés dans la présente fiche. Cela ne change rien aux projets en soi ni ne modifie l'état de la coordination. Concrètement, le transfert concerne les projets suivants :

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