

# Fachkonsultationsbericht

## S-Bahn Bern 2040

Bearbeitungsdatum 13. April 2022  
Version 1  
Autor/-in AÖV Kanton Bern, Till Hofstetter / Metron Verkehrsplanung AG, Matthias Oswald, Robert Klemm  
Dateiname Bericht Fachkonsultation S-Bahn Bern 2040

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
1.1	Ablauf.....	3
1.2	Aufbau Fachkonsultationsbericht.....	3
<b>2</b>	<b>Fragen.....</b>	<b>4</b>
2.1	Frage 1: Analyse, Prognosen und Ziele.....	4
1.1	Frage 2: Angebotsgrundsätze und raumplanerische Abstimmung.....	9
<b>3</b>	<b>Spezifische Rückmeldungen zu korridorunabhängigen Themen (Kapitel 7) .....</b>	<b>14</b>
3.1	Knoten Bern viertelstündlich .....	14
3.2	Halt Fernverkehr an Agglomerationsbahnhöfen .....	15
3.3	RBS Verlängerung Bern .....	17
3.4	Durchbindungen .....	18
3.5	Tangentiallinien.....	20
3.6	Schnelle Städteverbindung Solothurn – Bern .....	22
<b>4</b>	<b>Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8).....</b>	<b>23</b>
4.1	Freiburg – Bern.....	23
4.2	Thun – Münsingen – Bern.....	24
4.3	Langnau – Bern .....	26
4.4	Biel – Bern .....	27
4.5	Thun – Belp – Bern.....	28
4.6	Burgdorf – Bern .....	30
4.7	Neuenburg – Bern.....	33
4.8	Schwarzenburg – Bern .....	34
4.9	Worb – Bern (RBS).....	35
4.10	Solothurn – Bern (RBS) .....	36
<b>5</b>	<b>Allgemeine Rückmeldungen .....</b>	<b>37</b>

## **1 Einleitung**

### **1.1 Ablauf**

Die Fachkonsultation wurde mit einem Online-Fragebogen durchgeführt. Ausgewählte Kantone, Regionen, Gemeinden, Arbeitsstellen, Transportunternehmen und Interessenverbände waren eingeladen vom 1. Oktober 2021 bis 21. Dezember 2021 ihre Rückmeldungen und Anträge zum Schlussbericht S-Bahn Bern 2040 zu geben.

In der Fachkonsultation wurde das Projekt S-Bahn Bern 2040 grundsätzlich positiv gewürdigt. Wie mit den einzelnen Stellungnahmen umgegangen wird, ist in den folgenden Kapiteln dokumentiert.

### **1.2 Aufbau Fachkonsultationsbericht**

Der Bericht ist in Anlehnung an das Fragegerüst der Fachkonsultation aufgebaut. Zu Beginn wird die Haltung zu grundsätzlichen Fragestellungen aus der Dokumentation S-Bahn 2040 aufgezeigt. Anschliessend werden spezifische Rückmeldungen zu Themen oder Bahnkorridoren zusammengestellt. Der Umgang mit diesen Rückmeldungen ist jeweils in den Übersichtstabellen des vorliegenden Fachkonsultationsbericht dokumentiert.

## 2 Fragen

In der Vorlage zur schriftlichen Mitwirkung wurden zwei einleitende Fragen gestellt. Die Rückmeldungen sind in der Folge ersichtlich

### 2.1 Frage 1: Analyse, Prognosen und Ziele

Sind die Analysen, Prognosen und Ziele nachvollziehbar (Kapitel 2, 3)?

#### Auswertung

In der folgenden Tabelle sind die Rückmeldungen zusammengestellt:

Antwort	Total Nennungen	Total in %
Ja	39	50%
Teilweise	17	22%
Nein	1	1%
Keine Antwort	21	27%
Total	78	100%

Tabelle 1: Auswertung der Eingaben zu Frage 1 (Analysen, Prognosen und Ziele)

## Bemerkungen zur Frage 1

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.1	Basis für Entwicklungsannahmen nicht bekannt oder nur schwer nachvollziehbar.	Gemeinde Wichtrach	Kenntnisnahme	
F.2	Es ist nicht verständlich, dass die Corona-Auswirkungen mit einer Verminderung der Pendlerströme (Homeoffice), die Entwicklung MIV (autonomes Fahren) und die Änderung der Auslastungsspitzen (morgens und abends) resp. der Wochenganglinie nicht in die Prognosen einbezogen werden. Im Rahmen der Bahnhofstandortplanung hat der Gemeinderat seine Zweifel an den Prognosedaten ge-äussert. Ein grosser Teil der Raumentwicklung mit Siedlungserweiterung und -verdichtung wird zwischen den Zentren Bern und Solothurn stattfinden. Deshalb darf berechtigterweise angezweifelt werden, ob eine Direktverbindung zwischen diesen beiden Städten dem Bedarf entspricht.	Einwohnergemeinde Jegenstorf	Kenntnisnahme	Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind erst in einigen Jahren verlässlich abschätzbar und können daher derzeit nicht beigezogen werden. Die Auswirkungen des autonomen Fahrens sind ebenfalls derzeit kaum abschätzbar. Grundlage für Nachfrage ist das verfügbare GVM 2040 und Prognosen der Bahnen. Das GVM wird derzeit aktualisiert. Planungsgrundlagen des Bundes für STEP-Plaung sind noch nicht bekannt. Die Stärkung der Städteverbindungen ist raumplanerisch erwünscht.
F.3	Zum Kapitel 2.4 Vorgesehene Ausbauschritte 2. TE S-Bahn / AS 2035: Bei den geplanten Angebotsausbauten und Infrastrukturmassnahmen müssen unbedingt die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen berücksichtigt werden. Bspw. sind allfällige verlängerte Ein- und Ausstiegszeiten von Menschen mit Behinderungen beim Planen der Umsteigezeiten einzuberechnen. Auch bei der Beschaffung von neuen Zugkompositionen sind die Anliegen und Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Dies gilt auch für die geplanten Ausbauten der Bahninfrastruktur, Streckenausbauten, Bauten von Haltestellen und Bahnhöfen usw. Die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse kommt nicht nur Menschen mit Behinderungen zu gute. Ebenso profitieren ältere Menschen, Reisende mit Kinderwagen oder mit Gepäck. Umsteigevorgänge gehen schneller vor sich. Zum Kapitel 2.5.1 ff. Nachfrageentwicklung 2040 Die Prognosen und deren Methodik sind schwierig zu beurteilen. Beim grossen Wachstum bis 2040, besonders an der Stadtgrenzen sind die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen ebenfalls zu berücksichtigen. Immer mehr Menschen mit Behinderungen wollen autonom reisen können und somit am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Sie fordern entsprechende Infrastruktur und Rahmenbedingungen - zB sind ausreichend Rollstuhlplätze vorzusehen. Zielsystem 3.1 Die Oberziele: – Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen – Erreichbarkeit und Standortgunst stärken Nachhaltige Infrastrukturentwicklung und effizienter Mitteleinsatz machen Sinn. Besonders bei dem Ziel «Erreichbarkeit und Standortgunst à Attraktive Mobilitätsketten schaffen» müssen zwingend auch die Bedürfnisse der Menschen mit Behinderungen mitberücksichtigt werden. Um die gesellschaftliche Teilnahme und autonome Mobilität von Menschen mit Behinderungen sicherzustellen, braucht auch diese Anspruchsgruppe attraktive Mobilitätsmöglichkeiten. Die Erreichbarkeit bzw. Barrierefreiheit stellt diesbezüglich eine Schlüsselfaktor dar. Je autonomer und attraktiver eine Strecke für Menschen mit Behinderungen ist, desto grösser die Nachfrage dieser Zielgruppe nach Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr.	Kantonale Behinderertenkonferenz Bern kbk	Nicht Stufe S-Bahn Bern Planung	Das vorliegende Projekt erarbeitet die Angebote ohne minutierte Fahrzeiten (Umsteigezeiten nicht geplant). Rollmaterial und Bahnhofsinfrastruktur wird nicht in diesem Projekt geplant.  Inhaltliche Anpassung
F.4	Aus unserer Sicht ist die Methodik zu den Analysen nicht in allen Punkten nachvollziehbar.	Einwohnergemeinde Grossaffoltern	Kenntnisnahme	Im Zielsystem «Autonome Mobilität von Menschen mit Behinderungen sicherstellen» aufgenommen.
F.5	Das Zielsystem ist richtig gewählt.	Einwohnergemeinde Münsingen	Kenntnisnahme	

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.6	Im vorliegenden Bericht werden aus Sicht der Gemeinde Muri bei Bern den aktuellen Entwicklungen in Gesellschaft und Infrastruktur zu wenig Beachtung geschenkt. Der Gemeinde ist bewusst, dass ein solcher Bericht nicht Tagesaktualitäten widerspiegeln kann. Jedoch wünscht sich die Gemeinde, dass punkto Infrastruktur auch der Bypass Bern Ost erwähnt wird und wie das Projekt zum aktuellen Stand des Berichtes berücksichtigt wird (oder nicht). Auch die Entwicklung zum Homeoffice hin und die zunehmende Attraktivität der Elektromobilität resp. die in der Pandemie geschmälerete Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sollten erwähnt werden.	Einwohner-gemeinde Muri bei Bern	Kenntnis-nahme	Verkehrsträgerübergreifende Abstimmung über kantonales Verkehrsmodell (GVM). GVM wird derzeit aktualisiert (inkl. Homeoffice). Planungsgrundlagen für STEP Prozess des Bundes sind noch nicht klar.
F.7	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Fehler in Abb.4 / S.12: Auf dem Abschnitt Zollikofen-Schönbühl-Hindelbank gibt es heute nur eine stündliche Verbindung (dargestellt sind zwei Verbindungen pro Stunde).</li> <li>– Fehler in Abb. 5 / S.13: Gerlafingen ist (neu) Verknüpfungspunkt (Buslinie 17, 2 Abfahrten im Zeitraum 7-8 Uhr)</li> </ul> Kapitel 2.4: Unterschied 2. TE S-Bahn Bern und AS2035 wird nicht ersichtlich. Im Raum Solothurn-Burgdorf-Langnau unterscheiden sich die jeweiligen Konzepte. Welcher Stellenwert kommt dem Angebot gemäss 2. TE noch zu?	Kanton So-lothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Inhaltliche Anpassung  Kenntnis-nahme	Korrektur Abb. 4 und Abb. 5.  Etappierung muss detailliert geplant werden (SO, BE, BLS). Dabei müssen die Schritte möglichst aufwärtskompatibel sein.
F.8	Wir sind grundsätzlich einverstanden mit dem Zielsystem (Siedlungsentwicklung nach Innen, Mehrverkehr mit dem ÖV auffangen, möglichst Minimierung der Investitions- und Folgekosten). Die angestrebte Verdoppelung des öV-Anteils am Modal Split ist wichtig und richtig, kommt aber nicht von alleine. Darum braucht es nebst Pull-Massnahmen (attraktive Tarife, Angebote, Fahrpläne) auch flankierende Push-Massnahmen wie zbsp. Road-Pricing, MIV Reduktion, ein Ausbau der Velo-Infrastruktur etc.	VCS Ver-kehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnis-nahme	Im vorliegenden Projekt wird auf die Rolle der S-Bahn an der gewünschten Erhöhung des ÖV-Modalsplitanteils fokussiert.
F.9	Analyse <ul style="list-style-type: none"> <li>– La Ville de Bienne souhaite que le périmètre du « S-Bahn Bern 2040 » soit élargi en considérant l'espace fonctionnel du nœud ferroviaire de Bienne en tant que centralité cantonale au cœur du système S-Bahn et non comme une polarité reléguée en périphérie. En plus du corridor Berne – Bienne, cela implique de prendre en considération les lignes ferroviaires régionales du corridor Neuchâtel – Bienne, du corridor Bienne – Granges, du corridor Bienne – Sonceboz-Sombeval et du corridor Bienne – Täuffelen – Ins, ainsi que de tenir compte des haltes ferroviaires de Mâche, des Champs-de-Boujean et des haltes des lignes précitées.</li> <li>– Les temps de parcours entre le bassin de la ligne régionale Neuchâtel - Bienne et les Champs-de-Boujean ne sont pas concurrentiels par rapport à la voiture en raison du long temps de correspondance en gare de Bienne.</li> <li>– La liaison tangentielle des Champs-de-Boujean avec Lyss – Busswill – Studen – Brügg par le train implique une correspondance à la gare de Bienne et n'est pas concurrentielle par rapport à un trajet effectué en voiture.</li> <li>– La liaison des Champs-de-Boujean avec Granges – Moutier – Delémont par le train entraîne une correspondance à la gare de Bienne et n'est pas concurrentielle avec la voiture. Dieses Problem ergibt sich insbesondere auch deshalb, weil keine Züge aus Richtung Basel/Porrentruy – Delémont – Moutier – Grenchen die Haltestellen Bözingenfeld und Mett bedienen.</li> <li>– La liaison Péry – Bienne comporte une cadence horaire peu attractive.</li> <li>– La liaison Ipsach – Bienne par le train (fonction de desserte urbaine du noyau d'agglomération) n'est pas assez attractive avec une cadence de 15' aux heures de pointe et de 30' en heure creuse.</li> </ul> Pronostics <ul style="list-style-type: none"> <li>– Les pronostics doivent prendre en considération que la croissance prévue pour l'agglomération biennoise d'ici 2040 (+20%, soit 25'000 habitants et 15'000 emplois supplémentaires) est concentrée principalement dans le noyau d'agglomération, dont une forte croissance des activités aux Champs-de-Boujean et des services à Brügg (à noter que le site de Brüggmoos devrait accueillir le nouvel hôpital régional).</li> <li>– Les pronostics doivent tenir compte aussi des objectifs de report modal. La Ville de Bienne et l'association Seeland biel./bienne soutiennent les mêmes objectifs de plafonner le trafic individuel motorisé et de miser sur les transports publics et la mobilité active pour absorber la croissance de la mobilité. Cette volonté est exprimée notamment à travers le Règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics de la Ville de Bienne du 18 décembre 2014 et le Projet d'agglomération Bienne/Lyss 4e génération sowie auf Stufe der Stadt Biel durch das Klimaschutzreglement.</li> </ul> Objectifs <ul style="list-style-type: none"> <li>– Afin de développer les transports publics comme pilier de l'accessibilité urbaine et d'agglomération, la Ville de Bienne et la CRT1 élaborent en ce moment un concept de développement de l'offre TP à long terme pour l'agglomération et la région biennoise. Le développement du réseau de bus urbain et régional pour les 15 prochaines années devrait apporter de nouvelles améliorations notables dans une première étape. Au-delà de l'horizon 2035, il sera nécessaire de renforcer le rôle de la desserte ferroviaire afin de soutenir la transformation des pratiques modales au sein de l'agglomération biennoise.</li> <li>– Le concept TP 2035 de Bienne et environs élaboré conjointement par la Ville de Bienne et la CRT1 révèle les potentiels de développement d'un « S-Bahn Biel/Bienne » au-delà de l'horizon 2035. Il vise à renforcer et valoriser la desserte ferroviaire à</li> </ul>	Präsidialdi-rektion Stadt Biel	Kenntnis-nahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden. Tangentialzug Grenchen – Bözingenfeld – Brügg – Lyss – Bern in Projekt enthalten.

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<p>la fois à l'échelle régionale pour les déplacements au sein de la région et à l'échelle urbaine pour l'accès aux secteurs stratégiques et les déplacements à l'intérieur du noyau d'agglomération</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Les objectifs d'un « S-Bahn Biel/Bienne » sont (1) le renforcement de la fréquence de desserte du noyau d'agglomération, (2) la réalisation de liaisons plus directes et rapides par le rail pour les liaisons régionales et urbaines, (3) la proximité de la desserte ferroviaire pour les développements majeurs.</li> </ul> <p>Le développement du S-Bahn Bern doit être coordonné avec le développement de l'offre ferroviaire de l'agglomération biennoise « S-Bahn Biel/Bienne ». Nous apportons volontiers nos réflexions pour le développement du concept S-Bahn.</p>			
F.10	<p>Es gibt keine den Kanton Luzern direkt oder indirekt betreffenden Aussagen in den Kapiteln 2 und 3, weshalb die Frage von uns nicht beantwortet werden kann.</p> <p>Aus unserer Sicht sollte hingegen der Betrachtungsperimeter der S-Bahn Bern bis Langenthal und Huttwil reichen.</p>	Verkehrsverbund Luzern	Kenntnisnahme	Der Betrachtungsperimeter reichte bis Langenthal/Huttwil, da eine Ausdehnung des heutigen S-Bahn Perimeters in den Korridoren geprüft wurde. Nach Langenthal geplant und bis Huttwil in STEP Prozess zu prüfen.
F.11	<p>Die skizzierte Mobilitätspolitik mit dem Ziel, die Bahn-Attraktivität im dicht besiedelten Gebiet zu steigern, ein gutes Erreichbarkeitsniveau sicherzustellen und dabei möglichst umweltschonend und finanziell tragbar zu sein, ist zu befürworten.</p> <p>Es ist aber fraglich, ob die prognostizierte Verkehrszunahme und der steigende Modalsplitanteil der Bahn unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Corona-Pandemie wirklich eintreffen. Das Bahnangebot ist gezielt nachfrageorientiert weiterzuentwickeln.</p>	Einwohnergemeinde Bolligen, Bauverwaltung	Kenntnisnahme	
F.12	<p>Die Nachfrageprognosen gemäss GVM sind aus Sicht PostAuto optimistisch. Insbesondere können wir uns schwer vorstellen, dass die Covid19- Pandemie keinen längerfristigen Einfluss auf die Nachfrage im Pendlerverkehr hat. Es ist davon auszugehen, dass die Digitalisierung im Arbeitsbereich weiter voranschreitet und Home-Office auch in Zukunft genutzt wird.</p>	PostAuto	Kenntnisnahme	GVM wird zurzeit aktualisiert (inkl. Homeoffice)
F.13	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Region Biel-Seeland-Berner Jura (BSJB) verbindet gemäss kantonalem Richtplan die Entwicklungsachsen Thun-Bern-Biel und Neuenburg-Biel-Solothurn und die funktionalen Räume der Hauptstadtregion Bern und des Arc Jurassien. Dieser spezifischen Situation wird der Bericht S-Bahn Bern 2040 nicht gerecht. Er fokussiert auf das Zentrum Bern und die von diesem radial ausgehenden Korridor. Die Einbindung der Region BSJB und der Agglomeration Biel in das Verkehrssystem im Jurabogen fällt dadurch aus der Betrachtung. Das ist aus raumplanerischer und ÖV-Sicht nicht nachvollziehbar und aus unserer Sicht ein Mangel des S-Bahn-Konzepts 2040.</li> <li>– Die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern muss mit der künftigen Entwicklung des Bahnangebots am Jurasüdfuss und im Jurabogen abgestimmt werden («S-Bahn Biel»). Die RVK 1 erarbeitet im Rahmen des ÖV-Konzepts Biel und Umgebung 2035 Überlegungen zur langfristigen Entwicklung des Bahnangebots in der Agglomeration Biel. Wir bringen unsere Überlegungen gerne in die weitere Bearbeitung des S-Bahn-Konzepts ein.</li> <li>– Die Prognosen basieren auf dem GVM 2040. Mit den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes liegen neue Grundlagen für die Nachfrageentwicklung vor. Die Prognosen für die S-Bahn-Bern sind auf dieser Basis zu verifizieren. Ausserdem wäre eine korridorspezifische Betrachtung der Gesamtmobilität und der Verlagerungsziele vom MIV auf den ÖV wünschenswert.</li> <li>– Die Ziele sind nachvollziehbar, aber sehr allgemein gehalten. Aus unserer Sicht wäre eine räumliche Konkretisierung sinnvoll, da sich die Korridore strukturell stark unterscheiden. Aus der korridorweisen Betrachtung von Siedlungsentwicklung und Mobilität könnten differenziertere Ziele für die S-Bahn abgeleitet werden.</li> </ul>	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnisnahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden. GVM Bern wird zurzeit aktualisiert (unter Berücksichtigung VP 2050 des Bundes).
F.14	<p>Grundsätzlich verstanden was die Inputs sind. Im Kapitel 2 fehlt das Fazit. Was sind nun die Schlüsse die aus den aufgeführten Punkten gezogen und weiter bearbeitet werden?</p> <p>Generell fehlt mir das Planungsdreieck (Angebot – Rollmaterial – Infrastruktur) bspw. 12 Züge im Aaretal zwischen Münsingen und Thun bräuchte das ca. 4 Spuren und zwischen Münsingen und Bern mind. 5. Bern - Thun ist ein Abschnitt von Genua - Rotterdam, die neuen Zahlen vom ARE (Verkehrsperspektiven 2050) weisen einen deutlichen anstieg am Schienengüterverkehr aus, was auch mehr Druck auf diesen Korridor geben wird. Wie ist die Kantonale Haltung zum dritten Gleis zwischen Ostermundigen und Münsingen?</p> <p>Die Ziele sind zu generisch und unkonkret und könnten überall auf der Welt zu einem S-Bahnsystem passen (Gewährleistung eines pünktlichen, schnellen und möglichst umsteigefreien öffentlichen Verkehrs auf den wichtigen Hauptachsen als Voraussetzung für eine Attraktivitätssteigerung). Ziele müssen SMART formuliert sein. Zudem müsste zuerst die Raumplanerische Abstimmung (als Kapitel3) kommen und dann die Ziele als Kapitel 4 kommen, so dass die Raumplanerische Abstimmung die Ziele inkludiert.</p> <p>Das Projekt ist so wie aufgesetzt ist wenig Visionär und zeigt eigentlich nur mehr vom Gleichen. Es wäre wünschenswert gewesen, dass die Agglomerationen Biel, Bern, Burgdorf und Thun als Untersysteme auf ihrer Merkmale analysiert worden wären</p>	Regionalkonferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	<p>Projekt für Angebotsentwicklung S-Bahn Bern als Grundlage für kantonalen Input in STEP Prozess. Infrastrukturauswirkungen nur mit anderen Verkehrsarten und den Fahrlagen im STEP Prozess möglich. Dieser Aspekt ist nicht Bestandteil des Projektes, da die Rahmenbedingungen von Seite des Bundes noch nicht bekannt sind. Pauschale Aussagen zum Infrastrukturbedarf sind daher nicht möglich.</p> <p>Aufgrund der voraussichtlichen Rahmenbedingungen für zukünftige Ausbauschritte wurde bewusst ein pragmatisches und damit umsetzbares Vorgehen einem skizzieren von langfristigen Visionen vorgezogen.</p>

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<p>und dann das Übergeordnete Netz gebildet würde und was sonst für Visionen in den Agglomerationen vorhanden sein könnten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Sternsystem nach Korridor wie weiterhin</li> </ul> <p>Schaffung eines Ringsystems (Ist etwas gar Visionär mit beispielsweise bei Gümligen einen dritten Abgang unter Aare nach Belp)</p>			Aus der Abstimmung von Siedlung und Verkehr zeigte sich kein Bedarf nach neuen Bahnkorridoren. Die vorgeschlagenen Neuerungen und Angebotsausbauten (Verkehrsmengen) weisen durchaus visionären Charakter auf.
F.15	<p>Die Planungsarbeiten zur Weiterentwicklung der S-Bahn Bern sind unabdingbar für eine nachhaltige Entwicklung der Kernagglomeration Bern und der Hauptstadtregion im Sinne der relevanten kantonalen und regionalen Richtpläne und Konzepte. Von besonderer Bedeutung ist für den Gemeinderat die postulierte massgebliche Erhöhung des Modal-splitanteils des ÖV, womit ein substantieller Beitrag zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses des Verkehrs geleistet werden soll. Diese Zielsetzung erfordert über die bereits beschlossene 2. Teilergänzung hinaus eine wirkungsvolle Ausbaustrategie für die S-Bahn Bern. Dabei darf der effizienten Mitteleinsatz allerdings nicht ausser Acht gelassen werden.</p>	Stadt Bern	Kenntnisnahme	
F.16	<p>Dass die Planung, sowohl des öffentlichen Verkehrs wie auch raumplanerisch, eng abgestimmt erfolgen soll, ist sehr zu begrüessen. Eine leistungsfähige S-Bahn in Kombination mit einem gut vernetzten Fernverkehr sowie einer guten regionalen Verknüpfung mit Buslinien, ist ein wichtiger Wachstumsfaktor für den Kanton und die Gemeinden.</p>	Einwohnergemeinde Neuenegg	Kenntnisnahme	
F.17	<p>Nous n'avons pas de commentaires particuliers concernant les chapitres 2 et 3. Nous ne sommes pas en mesure de porter une analyse critique de vos estimations de la demande à l'horizon 2040 mais la démarche et les hypothèses nous semblent crédibles et bien expliquées.</p>	Kanton Neuenburg	Kenntnisnahme	



## 1.1 Frage 2: Angebotsgrundsätze und raumplanerische Abstimmung

Ist die Herleitung der Angebotsgrundsätze S-Bahn Bern 2040 mit der raumplanerischen Abstimmung und den konzeptionellen Grundsätzen nachvollziehbar (Kapitel 4, 5, 6)?

### Auswertung

In der folgenden Tabelle sind die Rückmeldungen zusammengestellt:

Antwort	Total Nennungen	Total In %
Ja	41	52%
Teilweise	16	20%
Nein	0	0%
Keine Antwort	22	28%
Total	79	100%

Tabelle 2: Auswertung der Eingaben zu Frage 2  
(Angebotsgrundsätze und raumplanerische Abstimmung)

## Bemerkungen zur Frage 2

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.18	Grundsätzlich die einzig richtige Herleitung. Aufgrund der vorgesehenen Kompensation von Fruchtfolgeflächen stellen wir die aufgezeigte raumplanerische Entwicklung in Frage. Diese grundsätzliche Frage wie die Kompensation bei Neueinzonungen erfolgen soll, ist scheinbar im Moment nicht beantwortbar.	Gemeinde Wichtrach	Kenntnisnahme	
F.19	Werden die Ergebnisse aus der Studie 2050 vom ARE berücksichtigt? Generell wird ein grosses Wachstum für die urbanen Gemeinden prognostiziert. Die Abstimmung mit der Raumplanung ist nicht nachvollziehbar, denn das Wachstum kann nicht durch Innerer Verdichtung erreicht werden, sondern nur mit Einzonung von Bauland. Einzonungen von neuem Bauland sind nur noch in Ausnahmefällen möglich. Ein grosser Teil der Raumentwicklung mit Siedlungserweiterung und -verdichtung wird zwischen den Zentren Bern und Solothurn stattfinden. Deshalb darf berechtigterweise angezweifelt werden, ob eine Direktverbindung zwischen diesen beiden Städten dem Bedarf entspricht.	Einwohnergemeinde Jeggenstorf	Kenntnisnahme	Gemäss dem Sachplan Verkehr des Bundes und dem kantonalen Richtplan hat die innere Verdichtung eine grosse Bedeutung. Einzonungen sind tatsächlich nur noch in Ausnahmefällen möglich. Attraktive Bahnverbindungen zwischen den Städten entsprechen der Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Die VP 2050 des Bundes wurden noch nicht berücksichtigt. Das GVM Bern wird derzeit aktualisiert (inkl. Analyse VP 2050). (siehe auch F.2)
F.20	Es darf nicht sein, dass das Oberemmental zwischen Burgdorf und Sumiswald dem Unteremmental zwischen Burgdorf und Wiler vorgezogen wird. Beide Gebiete müssen gleich behandelt werden.	Gemeinde Wiler bei Utzenstorf	Kenntnisnahme	Mit einer Systematisierung des Angebots ist eine unterschiedliche Behandlung der zwei Räume kaum zu vermeiden.
F.21	Das Fazit (Kapitel 5.5) ist richtig. Bei zusätzlichen Produkten ist in der Korridorbetrachtung aufbauend auf der 2. TE die Auslegung auf bestehende Siedlungsstruktur und Räume mit hohem Potenzial vertieft zu prüfen. Die Angebotsgrundsätze (Kapitel 6.2) sind richtig.	Einwohnergemeinde Münsingen	Kenntnisnahme	
F.22	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'axe Neuchâtel – Bienne – Granges, ainsi que le corridors Bienne – Sonceboz-Sombeval et le corridor Bienne – Täuffelen à la gare de Bienne (voir remarques chapitres 2, 3).</li> <li>- Les haltes ferroviaires de Mâche, des Champs-de-Boujean et les autres haltes des axes et corridors précités doivent être intégrées aux réflexions (voir remarques chapitres 2, 3).</li> <li>- La halte de Mâche est un pôle de transbordement important du réseau TP urbain et régional, appelé à être renforcé à l'avenir en vue du développement du réseau de bus et du potentiel de développement urbain dans le secteur (renouvellement et densification).</li> <li>- Le pôle de développement des Champs-de-Boujean d'importance cantonal revêt un fort potentiel de développement, pouvant théoriquement accueillir 20'000 emplois supplémentaires (le site accueille env. 8'000 emplois aujourd'hui). La Ville de Bienne prévoit de mettre en valeur la halte des Champs-de-Boujean, comme élément moteur et structurant pour l'ensemble de la zone d'activité. La Ville de Bienne a acheté récemment le terrain encore libre situé juste en face de la halte ferroviaire pour que des services de centralité de quartier et d'espace de vie de la gare puissent y voir le jour. Elle prévoit aussi la réalisation d'une passerelle réservée à la mobilité active au-dessus de l'autoroute pour améliorer l'accessibilité de la halte ferroviaire existante.</li> </ul> <p>De nouvelles haltes à fort potentiel devraient être intégrées aux réflexions. Selon les études en cours du « concept mobilité des Champs-de-Boujean » et du « concept TP 2035 de Bienne et environs », une nouvelle halte ferroviaire aux Champs-de-Boujean ouest serait particulièrement pertinente. Située proche des stades, la nouvelle halte pourrait satisfaire une demande variée, que ça soit les besoins liés à la zone de travail actuelle et son fort potentiel de développement, les affluences visiteurs des stades pour les grands événements et les loisirs et achats réguliers, ainsi que du quartier d'habitation Geysried au sud des voies. Nous apportons volontiers nos réflexions pour le développement du concept S-Bahn.</p>	Präsidialdirektion Stadt Biel	Kenntnisnahme	Die Planung des schienenengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.
F.23	Es gibt keine den Kanton Luzern direkt oder indirekt betreffenden Aussagen in den Kapiteln 4 bis 6. Gleichwohl ist die Herleitung nachvollziehbar und vorbildlich.	Verkehrsbund Luzern	Kenntnisnahme	
F.24	Für Ortschaften, die an einer Bahnlinie liegen und über keinen Anschluss am öffentlichen Verkehr verfügen, sind Anschlussmöglichkeiten zu suchen. Die raumplanerischen Ziele des kantonalen Richtplans werden wegen des fehlenden öffentlichen Verkehrs nicht verunmöglicht.	Einwohnergemeinde Mirchel	Kenntnisnahme	
F.25	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Achse Neuenburg-Biel-Solothurn muss in die raumplanerische Abstimmung einbezogen werden (siehe Bemerkungen zu Frage 1).</li> <li>- Die regionalen «Vorranggebiete Siedlungserweiterung» sind in unserer Region für den Horizont bis 2040 nicht massgebend. Sie werden in den nächsten zwanzig Jahren grösstenteils nicht überbaut.</li> </ul>	Regionale Verkehrskonferenz	Kenntnisnahme	Die Planung des schienenengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Herleitung der konzeptionellen Grundsätze ist abstrakt und schwierig nachvollziehbar. Inhaltlich sind wir mit dem Fazit (Korridorspezifische Betrachtung und Verstärkte Angebotsausgestaltung auf raumplanerische Strategien) einverstanden.</li> <li>– Die Angebotsgrundsätze sind nachvollziehbar und richtig. Nicht erwähnt und aus unserer Sicht zu ergänzen sind die in den Jura Angebotskonzepten vorgesehenen Agglomerationshalte von beschleunigten Produkten in Biel und Thun.</li> </ul>	renz Biel-See-land-Berner		Die Agglomerationshalte der beschleunigten S-Bahnen in Biel und Thun sind enthalten mit «beschleunigte S-Bahn (~ 15-Min.-Takt für Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren)». In Bern soll mind. ein beschl. Produkt je Korridor halten (teilweise keine beschl. S-Bahn)
F.26	Die Bemerkungen aus der Stellungnahme der Stadt Bern vom 24. Juni 2020 zu den analytischen und konzeptionellen Aussagen des Zwischenberichts sind im Schlussbericht nur ansatzweise aufgegriffen worden. Der Gemeinderat der Stadt Bern verzichtet darauf, seine damaligen Bemerkungen zu wiederholen. Er beschränkt sich auf den Hinweis, dass sich die korridorbezogenen Angebotskonzepte nur rudimentär auf die im Konzeptteil erarbeiteten Stossrichtungen und Szenarien zurückführen lassen.	Stadt Bern	Kenntnisnahme	
F.27	<p>Generell die Kapitel 1 - 6 bauen zu wenig aufeinander auf oder greifen zu wenig ineinander. In den verschiedenen Kapiteln werden Themen angerissen aber nicht weitergezogen. Generell fehlt der "rote Faden". Das Vorgehen ist nicht nachvollziehbar. Karten in schlechter kaum lesebarer Qualität (ausgedruckt).</p> <p>Raumplanerische Abstimmung gehört noch vor die Ziele und muss in den Zielen inkludiert sein.</p> <p>Fazit zu Kapitel 4 ist sehr generisch - es muss konkreter abgeleitet werden, was aus dem Kapitel 4 nun weiterbearbeitet wird. Ansonsten kann das auch ganz weggelassen werden.</p> <p>Bei den Stossrichtungen fehlt mir generell die Ableitung aus den Zielen (Kapitel 3): (die nachfolgende Aufzählung (nicht Abschliessend) könnte auch im Kapitel 3 (Ziele) noch ergänzt werden)</p> <p>- Funktion, welche die S-Bahn im 2040 erfüllen soll (ist nicht zwingend in jeder Agglomeration des Kanton Bern gleich) im Rahmen einer Gesamtverkehrseinbindung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Hohe Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit</li> <li>– Eigentrassierung des Regionalverkehrs im dichten Agglomerationsraum</li> <li>– Neue Direktverbindungen und Polyzentrik stärken</li> <li>– Hauptachsen aufwerten</li> <li>– Leistungsfähigkeit des Rollmaterial</li> <li>– Leistungsfähigkeit der Entwicklungsgebiete</li> <li>– Linienendpunkte stärken</li> <li>– Flexible Feinerschliessung durch Digitalisierung</li> <li>– Nachfrageorientierte Angebote in Randzeiten und -gebieten</li> <li>– Mobility-as-a-Service: Multimodale Angebote als Ergänzung</li> <li>– City-Schiene</li> </ul>	Regionalkonferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	<p>Die Pauschalkritik der RKBM wird als unbegründet zurückgewiesen.</p> <p>Die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist ein Ziel. Dieses wird im folgenden Kapitel verfolgt. Ein Abtausch der zwei Kapitel wäre bezüglich Lesbarkeit kontraproduktiv.</p> <p>Das Zielsystem gibt die grundlegenden Ziele vor</p> <p>Verschiedene hier aufgeführte Vorschläge sind Bestandteil des Berichtes: Hohe Leistungsfähigkeit, Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit, Neue Direktverbindungen und Polyzentrik stärken, Hauptachsen aufwerten. Andere werden als unrealistisch eingestuft oder sie sind nicht Bestandteil des vorliegenden Berichtes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Eigentrassierung der S-Bahn ist unrealistisch</li> <li>– Die Feinerschliessung durch die Digitalisierung kann auf dem S-Bahnnetz aufbauen,</li> <li>– Bedarfsangebote und multimodale Ergänzungsangebote sind nicht Bestandteil der S-Bahn.</li> </ul>

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<p>Zum Kapitel 5.4ff: Was passiert nun mit der Synthese, ausser dass jeder Korridor einzeln betrachtet werden muss? Welche Elemente fliessen warum in welchen Korridor ein (gilt auch für vorangegangene Kapitel)</p> <p>Die Szenarien und die Synthese daraus widersprechen sich teilweise mit vorherigen Kapiteln oder Outputs aus vorherigen Kapiteln finden sich nicht in den Stossrichtungen (wo wird beispielsweise das Ziel Minimierung der Betriebskosten abgebildet? Wie geht man mit Spitzenzeiten, Silversociety oder dem Thema Freizeitverkehr um?</p> <p>Kapitel 6: Was ist Stand Umsetzung S-Bahn 2TE? Wie sind die aktuellen FABI/STEP - Horizonte und deren Infrastrukturen? Welche Infrastrukturausbauten sind wann wo geplant? Auf welchem Horizont basiert die Angebotsplanung? Zuerst Herleitung der nächsten Angebotsausbauschritte und geplanten Infrastrukturen anstatt mit der Bahn2050 des BAV die Kernsätze abzugleichen.</p> <p>Genrell ist die Herleitung aus den vorhergehenden Kapiteln ein bisschen sehr kurz geraten und kaum nachvollziehbar woher sich diese Angebotsgrundsätze ableiten lassen.</p> <p>Die Kernsätze des BAV zu Perspektive Bahn 2050: (--&gt; Gehören eher in die Rahmenbedingungen zu Kapitel 3.2)</p> <p>Kernsatz 1: Kapitelstruktur muss umgebaut werden und Kapitel 4 in 3.1 abgestimmt sein.</p> <p>Kernsatz 2: Widerspricht dem Szenario 7 (Multimodale Hubs) wo dieser Ansatz ja Grundsätzlich zu vermeiden ist.</p> <p>Kernsatz 3: ist einzige Kernsatz, der sich dann im Kapitel 8 abbildet (mehr vom Gleichen).</p> <p>Was ist mit den anderen Kernsätzen? Kernsatz 5 und 6 wären extrem wichtig für den Ausbau im Aaretal, dazu müsste auch Bezug genommen werden.</p>			<p>Die Synthese führt zu den Angebotsgrundsätzen, die in den Korridoren umgesetzt werden.</p> <p>Das Ziel Minimierung der Betriebskosten wird im aktuellen Bericht tatsächlich nicht abgebildet, was aufgrund der noch offenen Fahrplansituation auch gar nicht möglich ist. Das Thema Spitzenzeiten ist abgedeckt, der Freizeitverkehr ist für das S-Bahnkonzept nicht entscheidend und kann in der konkreten Fahrplangestaltung aufgenommen werden.</p> <p>Siehe «S-Bahn Bern Standbericht 2» und «AK 2035» vom BAV.</p> <p>Ziel ist die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen (wird in Kapitel 4 verfolgt)</p> <p>Beschleunigte S-Bahnen sind nicht mehr vom Gleichen. Güterverkehr wurde nicht berücksichtigt.</p>
F.28	<p>BERNMOBIL begrüsst insbesondere den Grundsatz, wonach aus jedem Korridor ein beschleunigtes Produkt (RE und/oder beschleunigte S-Bahn) an den Bahnhöfen Europaplatz oder Wankdorf halten soll. BERNMOBIL erhofft sich damit eine Entlastung des Knotens Bern und der Tram- und Buslinien im Innenstadtbereich. Das Angebot der radialen Tram- und Buslinien und insbesondere der tangentialen Buslinien ist auf die zusätzlichen Frequenzen an den genannten Bahnhöfen abzustimmen.</p>	BERNMOBIL	Kenntnisnahme	
F.29	<p>Zur Dichtevorgabe bzw. zum Richtwert für die Raumnutzerdichte für die Stadt Thun ist folgendes festzuhalten: Es trifft zu, dass gemäss kantonalem Raumkonzept die Stadt Thun zusammen mit den Städten Bern und Biel dem Raumtyp «Zentren 1. und 2. Stufe» zugeordnet ist. Die Aufzählung für diesen Raumtyp ist abschliessend und nicht wie die Spaltenüberschrift der Tabelle vermuten lässt eine Auswahl. Die drei kantonalen Zentren sind sehr unterschiedlich und der Medianwert liegt – bei bloss drei Gemeinden dieses Raumtyps – definitionsgemäss bei der Dichte der Stadt Biel, einer im Vergleich zu Thun sehr viel dichter gebauten Stadt. Dieser Umstand erklärt die hohe Diskrepanz zwischen der heutigen Raumnutzerdichte und dem Richtwert im kantonalen Richtplan. Diesem Umstand ist bei der Planung entsprechend Rechnung zu tragen (-&gt; 8.2.1; S. 53, vorgesehene Entwicklung im Korridor Thun-Münsingen-Bern). Wir bitten Sie, dies im Bericht zu ergänzen und die Tabelle entsprechend anzupassen.</p>	Fachstelle Umwelt Energie Mobilität, Stadt Thun	Inhaltliche Anpassung	Wird präzisiert
F.30	<p>Les divers scénarios selon les principes conceptuels au § 5 nous semblent bien coordonnés avec les perspectives générales du Rail 2050 de la Confédération</p> <p>Le concept fondamental retenu pour le développement du S-Bahn Bern prévoit des relations rapides (RE ou IR) entre les différents centres cantonaux avec 2 haltes intermédiaires au maximum. Les autres haltes intermédiaires hors agglomération de Bern doivent être desservies à la cadence ½ heure. Nous nous rallions à cette vision stratégique.</p>	Kanton Neuenburg	Kenntnisnahme	

## Fragen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
F.31	<p>Der Bericht ist gut aufgebaut und logisch strukturiert. Er geht von der Analyse über die Prognose hin zur Siedlungsentwicklung. Es werden Angebotsgrundsätze definiert und darauf aufbauend das Angebotskonzept formuliert. Der Bericht hat allerdings immer noch eine hohe «Flughöhe». Ein Herunterbrechen auf die einzelnen Standorte wäre natürlich aus Sicht der Gemeinden interessant gewesen.</p> <p>Szenarien: Es erscheint uns wichtig, dass die Weiterentwicklung der S-Bahn eng koordiniert und abgestimmt ist mit der bzw. auf die angestrebte/n Siedlungshierarchie der Kantonalen Richtplans.</p> <p>Anzustreben sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Punkt-Punkt Verbindungen zwischen den kantonalen Zentren (z.B. Bern-Solothurn) als neues Produkt</li> <li>- Rasche RE Verbindungen mit Halt in Regionalzentren und Subzentren der Kernagglomeration (z.B. Bern-Worblaufen-Zollikofen-Jegenstorf-ev. Biberist-Solothurn) mit angepasster Haltpolitik</li> <li>- Erschliessung der Kernagglomeration mit eigenen Produkten im 7 ½ Mint Takt in der Spitzenzeit (z.B. - Bern-Bolligen/Deiswil oder Bern-Zollikofen)</li> <li>- Klassische S-Bahn von Zentrum zu Zentrum</li> </ul> <p>Angebote wie wir sie heute noch im Gürbetal oder auf der Bern-Solothurn Linie kennen mit beschleunigten Zügen bis Belp oder Jegenstorf und dann als normale S-Bahn weitergeführt, fördern die Zersiedlung und sind nicht im Sinne der raumplanerischen Ziele.</p>	Gemeinde Ittigen	Kenntnisnahme	
F.32	<p>Wir begrüssen die Definition einer «Nachhaltigen Infrastrukturentwicklung» und darunter auch der «Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Einwirkungen» im Zielsystem unter Kapitel 3.1. Dementsprechend erachten wir den Kernsatz 7 «Die Bahn wird boden- und flächenschonend weiterentwickelt [...] ihre Auswirkungen auf die Umwelt sind möglichst klein» aus der Perspektive BAHN 2050 des BAV für die Angebotsplanung der S-Bahn als relevant und bedauern, dass dieser unter Kapitel 6.3 nicht als solches bezeichnet wird. Weiter wird im Bericht nicht ersichtlich, ob und wie Umweltkriterien in den Überlegungen zum Angebotskonzept 2040 berücksichtigt worden sind.</p> <p>Der Kernsatz 8 der Perspektive BAHN 2050 des BAV ist ebenfalls nicht als relevant auf Seite 42 aufgeführt. Im Hinblick auf die Verfassungsänderung des Kantons Bern vom 26. September 2021 (Klimaschutzartikel) sowie auch der aktuellen «Studie über das Potenzial der Lärmschutzwände entlang von Autobahnen und Bahnstrecken für die Produktion von Solarenergie» des Bundesrates vom 27. Oktober 2021 sollte der Kernsatz als relevant eingestuft bzw. aufgeführt und berücksichtigt werden.</p> <p>Antrag</p> <p>Das Amt für Umwelt und Energie beantragt, diese Lücken zu schliessen. Die S-Bahn ist umweltrelevant und es ist im Bericht aufzuzeigen, wie Umweltziele bzw. Umweltkriterien im Angebotskonzept 2040 berücksichtigt werden. Ebenso sind neben den Punkten Energieeffizienz und Treibhausgasneutralität auch allfällige Potentiale für die Produktion von erneuerbaren Energien im Bericht entsprechend aufzuführen und einzubeziehen.</p>	Amt für Umwelt und Energie, WEU Kanton Bern	Inhaltliche Anpassung	<p>Abschnitt ergänzt in 6.3:</p> <p>Die Kernsätze 7 und 8 sind relevant für die umweltschonende Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur und einen treibhausgasneutralen Betrieb:</p> <p>Zu Kernsatz 7:</p> <p>Das vorliegende Projekt sieht keine neuen Schienenkorridore vor (boden- und flächenschonend, keine zusätzliche Trennwirkungen).</p> <p>Zu Kernsatz 8:</p> <p>Die definierten Angebotsgrundsätze ermöglichen eine effiziente Erhöhung des Modalsplitanteils des öffentlichen Verkehrs. Grosse Siedlungspotentiale werden attraktiver erschlossen.</p>

### 3 Spezifische Rückmeldungen zu korridorunabhängigen Themen (Kapitel 7)

#### 3.1 Knoten Bern viertelstündlich

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.1	Die Plateaudrehung ist für den Kanton Aargau ein wichtiger Schritt in Richtung eines Fernverkehrssystems im 15-Minuten-Takt und im Ausbauschritt 2040 zu berücksichtigen. Ergänzend ist auch der Viertelstundentakt Bern-Olten (via NBS) zu prüfen.	Kanton Aargau	Kenntnisnahme	
U.2	Wird begrüsst.	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnisnahme	
U.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– La Ville de Bienne soutient le renforcement de la cadence autour du nœud de Bern à 15'. Elle souhaite que les temps de correspondances à Berne avec les IC vers Fribourg et Lucerne soient améliorées.</li> <li>– La Ville de Bienne souhaite que la cadence au nœud de Bienne soit renforcée pour les liaisons avec le noyau d'agglomération. L'objectif est d'assurer une desserte à 15' des haltes existantes de Mâche, des Champs-de-Boujean et de Brügg et des nouvelles haltes du Crêt-du-Bois (Waldrain) et des Champs-de-Boujean ouest, ainsi que de renforcer la fréquence à 7,5' de la desserte à fonction urbaine à Nidau, Nidau Beunden, Ipsach et Ipsach Herdi.</li> </ul>	Präsidialdirektion Stadt Biel	Kenntnisnahme	
U.4	Nur ein kleiner Teil der S-Bahn-Reisenden steigt in Bern auf den Fernverkehr nach Lausanne, Luzern und Zürich um. Der 15Min-Takt der S-Bahn wird die Nachfrage unabhängig von der Plateaudrehung des Fernverkehrs besser verteilen und damit zum Beispiel auch den Bahnhof Bern entlasten.	IGöV Bern	Kenntnisnahme	
U.5	<p>Ausbaubedarf Infrastruktur</p> <p>Dem Gemeinderat ist bewusst, dass der vorliegende Bericht hauptsächlich angebotsbezogene Aussagen macht, die als Grundlage für die Eingabe der Regionen im Rahmen des nächsten Ausbauschriffs (AS) der Bahninfrastrukturplanung des Bundes (STEP) dienen, weshalb noch keine konkreten Aussagen zum Infrastrukturbedarf gemacht werden können. Im Verlauf des weiteren Planungsprozesses wird es jedoch unabdingbar sein, den dafür nötigen Ausbaubedarf insbesondere im Perimeter des Bahnknotens Bern zu bestimmen und frühzeitig mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Teil dieses Prozesses müssen auch die langfristig erforderlichen Abstell- und Untärhaltsanlagen der S-Bahn sein.</p> <p>Antrag: Im weiteren Planungsprozess «S-Bahn 2040» ist eine Phase Infrastrukturplanung vorzusehen. Die Standortgemeinden systemrelevanter Ausbauprojekte sind in diesen Planungsschritt einzubeziehen, und er ist mit einer öffentlichen Mitwirkung abzuschliessen.</p> <p>Bahnübergänge</p> <p>Auf dem Gebiet der Stadt Bern bestehen noch zwei Bahnübergänge auf dem Netz der S-Bahn. Nebst dem, dass dadurch generell der querende Verkehr behindert wird (auf der Brünnenstrasse besteht im-merhin eine Langsamverkehrsunterführung), ist das Problem der Busbehinderung sehr störend. So wird die Morillonstrasse mit dem Referenzangebot der 2. Teilergänzung pro Stunde für 12 Züge in beide Richtungen geschlossen sein. Die diesen Bahnübergang benutzende Buslinie 19 wird gemäss ÖV-Netzstrategie der Region Bern-Mittelland mittelfristig zu den Hauptverkehrszeiten entweder im 4-Minutentakt oder mit Doppelgelenkbussen im 7,5-Minutentakt betrieben müssen. Dies bedeutet eine Schliesszeit von 15 Minuten pro Stunde, sofern die Norm-Schliesszeit pro Zugdurchfahrt von 1,5 Minuten eingehalten wird, was dem Vernehmen nach heute nicht durchgehend der Fall ist. Die daraus resultierende ÖV/ÖV-Behinderung ist ineffizient, stellt für die Fahrgäste einen erheblichen Nachteil dar und ist damit langfristig nicht vertretbar. Im Rahmen der weiteren S-Bahn-Planung ist deshalb die Aufhebung der genannten Bahnübergänge ins Auge zu fassen.</p> <p>Antrag: Bei Bahnübergängen in der Kernagglomeration an denen sich die S-Bahn und der Busverkehr in hoher Frequenz (S-Bahn: mehr als acht Züge/Stunde in beide Richtungen; Bus: mehr als 10 Busse/Stunde in beide Richtungen) kreuzen, ist im Rahmen der weiteren Planung die Aufhebung vorzubereiten.</p>	Stadt Bern	Kenntnisnahme	Die Schieneninfrastruktur kann nur im STEP Prozess des Bundes mit allen Schienenverkehrsarten und den Fahrplänen FV und GV geplant werden.
			Nicht Stufe S-Bahn Bern Planung	Morillonstrasse: wie in Referenz und heute 6 Züge pro Richtung.

### 3.2 Halt Fernverkehr an Agglomerationsbahnhöfen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.6	Sehr wichtig zur Entlastung des effektiven Regionalverkehrs.	Gemeinde Wichtrach	Kenntnisnahme	
U.7	Halt von Fernverkehr im Wankdorf wird begrüsst, dadurch könnte der Bahnhof Bern entlastet werden. Es wird aber darauf hingewiesen, dass die Kapazität im Wankdorf bereits heute begrenzt ist.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnisnahme	
U.8	Die Bevölkerung von Wynigen und der umliegenden Region hofft seit Jahren auf eine baldige Einführung des Halbstundentakts. Am 17. August 2015 wurde eine entsprechende Petition, welche von rund 4'000 Personen unterzeichnet worden ist, von Nationalrat Andreas Aebi und vom Gemeinderat Wynigen an die damalige Regierungsrätin Barbara Egger sowie an Michel Berchtold von der SBB übergeben. Die Einführung des Halbstundentaktes blieb jedoch weiterhin aus. Wir gehen davon aus, dass die Einführung des Halbstundentakts in Wynigen mit der bestehenden Bahninfrastruktur möglich wäre. Bereits heute erfolgt in Wynigen eine halbstündliche Zugsdurchfahrt, wobei jedoch ausschliesslich der IR 17 hält. Der Bahnhof Wynigen ist ein wichtiger Erschliessungspunkt für mehrere zentrumsnahe ländliche Gemeinden und verfügt über ein sehr grosses Einzugsgebiet aus den Gemeinden Affoltern, Alchenstorf, Dürrenroth, Ersigen, Heimiswil, Huttwil, Koppigen, Ochlenberg, Oeschenbach, Rumendigen und Seeburg. Täglich gelangen viele Pendler aus den umliegenden, grossenteils nicht oder kaum erschlossenen Gebieten oder gar Gemeinden mit dem motorisierten Individualverkehr an den Bahnhof Wynigen. Wie aus der Karte im Anhang I ersichtlich ist, weist das öV-Angebot in der Hügellandschaft rund um Wynigen eine grosse Lücke auf, wie sie ansonsten im Mittelland kaum zu finden sein dürfte. Umso grösser ist die Bedeutung des Bahnhofs Wynigen für den Umstieg vom Auto oder Velo auf die Bahn. Die grosse Park-and-Ride-Anlage beim Bahnhof Wynigen mit 90 Parkplätzen weist eine sehr gute Auslastung auf. Auf der nördlichen Seite der Bahnlinie besteht zudem auf einem Grundstück der Gemeinde eine Erweiterungsmöglichkeit, welche eine weitere Nachfrage zu kompensieren vermag. Die Gemeinde Wynigen mit derzeit 2'100 Einwohnerinnen und Einwohnern (Tendenz steigend) verfügt über eingezontes Bauland an bester Lage in Bahnhofsnähe (Bifangmatt, Gässli), welches in den nächsten Jahren überbaut wird. Damit wird sich auch die örtliche Nachfrage nach einem Halbstundentakt weiter vergrössern. Das bestehende Angebot wird rege genutzt. Dies insbesondere von den Pendelnden zu den Hauptverkehrszeiten – nicht nur für Fahrten von Wynigen in die Zentren, sondern auch für Fahrten von Arbeitnehmenden nach Wynigen mit seinem vielfältigen Arbeitsplatzangebot (Gewerbe-, Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, Bank, Schule mit Oberstufenstufenzentrum, Gemeindeverwaltung und regionaler Sozialdienst etc.). Für den Erhalt der dezentralen Strukturen und eine Entwicklung der Dörfer mit lokalen Arbeitsplatzangeboten ist ein gutes öV-Angebot von zentraler Bedeutung. Zusätzlich können das Strassensystem in die Zentren entlastet und die nachhaltige Mobilität gesteigert werden.	Einwohnergemeinde Wynigen	Kenntnisnahme	Im Referenzkonzept (AS 2035) wie auch in S-Bahn 2040 ist ein 30-Min.-Takt für Wynigen vorgesehen.
U.9	Wir halten es für sinnvoll, die Aufwertung des Knotenpunktes Brügg (Halt S31), um die Durchmesser-Buslinie 2 zu stärken, die Erschliessung des geplanten Neubaus des Spitalzentrums zu verbessern und den Bahnhof Biel zu entlasten. Ausserdem ergibt die Schnellverbindung Biel - Lyss - Wankdorf - Bern zusätzliche Direktverbindungen. Vor allem Wankdorf bietet aus Sicht Biel deutliches Potenzial.	Verkehrsbetriebe Biel	Kenntnisnahme	
U.10	Halt in Agglomerationsbahnhöfen ist sinnvoll. Fahrzeitberechnung zum Bahnhof Bern ist nicht allein massgebend für den Vergleich mit MIV, da das Reiseziel oft nicht im Zentrum Berns liegt. Halt in Agglomerationsbahnhöfen verbessert die ÖV Fahrzeit und damit die Attraktivität.	VCS, Sektion Bern	Kenntnisnahme	
U.11	Diese Stossrichtung unterstützen wir, bspw. beim RE Luzern-Bern wie auch beim IR15 Luzern-Bern (-Genf), sofern der betreffende Agglomerationsbahnhof als multimodale Verkehrsdrehscheibe eine wichtige Funktion in der Agglomeration hat (wie bspw. Emmenbrücke in der Agglomeration Luzern). Denn das grosse Verlagerungspotenzial vom MIV zum öV liegt in bzw. zwischen den Agglomerationsgürteln. Insb. bei letzterem hat der öV heute einen starken Wettbewerbsnachteil, weil seine Wege meist über ein oder gar zwei Agglo-Hauptzentren führt, während für den MIV in den Agglomerationsgürteln jeweils mindestens ein Autobahnanschluss vorhanden ist.	Verkehrsverbund Luzern	Kenntnisnahme	
U.12	Der Halt von beschleunigten Zügen am Europaplatz und im Wankdorf mindestens während den Hauptverkehrszeiten ist anzustreben. Sie verkürzen nicht nur die Reisezeiten in diese Gebiete, sie entlasten auch den Bahnhof Bern vor grossen Personenströmen.	IGöV Bern	Kenntnisnahme	
U.13	Den Grundsatz, dass alle IC nur in Bern halten sollen, ist zu hinterfragen. Bereits heute halten IC von St. Gallen nach Bern in Zürich Flughafen, Zürich Oerlikon und in Zürich HB und bieten so attraktive Verbindungen z.B. für kulturelle, sportliche oder	Einwohnergemeinde Neueneegg	Kenntnisnahme	



Spezifische Rückmeldungen zu korridorunabhängigen Themen  
(Kapitel 7)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	auch geschäftliche Veranstaltungen in Zürich Oerlikon. Dasselbe Konzept ist für Bern Wankdorf mit seinem grossen Angebot an Events und Sportveranstaltungen durchaus angebracht.			



### 3.3 RBS Verlängerung Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.14	Wir begrüssen es, dass die Verlängerung der RBS in Bern im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung eingehend geprüft wird.	Gemeinde Worb	Kenntnisnahme	
U.15	Die ZMB Inselepital und Köniz/Bern Süd werden zeigen, ob die RBS-Verlängerung weiterverfolgt werden soll. Aus unserer Sicht kann eine Verlängerung bis Köniz (und allfällige Weiterführung nach Schwarzenburg) die geforderte zweite City-Schiene Nord - Süd (Zollikofen - Worblaufen - Bern - Insel - Köniz) abdecken, ohne dass die Normalspur-Infrastruktur zusätzlich belastet wird.	IGöV Bern	Kenntnisnahme	
U.16	Die vorliegende Angebotsplanung wird den neuen RBS-Bahnhöfe Bern an seine Leistungsgrenze bringen. Wir bedauern, dass der Fächer nicht auch mit der nun angelaufenen ZMB Köniz-Bern Süd geöffnet wurde. Wir begrüssen diese Studie und sind überzeugt, dass eine Verlängerung der RBS-Linien nach Köniz/Schwarzenburg auch zu einer Leistungssteigerung des RBS-Bahnhofs Bern führt.	Gemeinde Ittigen	Kenntnisnahme	

### 3.4 Durchbindungen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.17	Die S44 Solothurn/Sumiswald nach Thun muss unbedingt als schnelle S-Bahn von Burgdorf nach Bern erhalten bleiben. Die Bahn verliert sonst in der unteren Emme an Bedeutung. Es darf nicht sein, dass auf dem Ast Bätterkinden-Bern alle 15 Minuten eine direkte Verbindung angeboten wird und auf der Strecke Solothurn-Burgdorf-Bern nur alle Stunden eine umsteigefreie, langsame Verbindung nach Bern angeboten wird.	Gemeinde Wiler bei Utzenstorf	Kenntnisnahme	Solothurn-Burgdorf-Bern in 2040 mit halbstündlicher schneller Verbindung (Langnau/Sumiswald-Burgdorf-Bern nur über Zollikofen) wird im STEP Prozess mit Fahrpläne und Anschlüssen geprüft.
U.18	Durchbindungen ermöglichen einen ¼ h- Takt, dies wird als Chance angesehen. Durchbindungen bergen aber auch ein gewisses Risiko, dass bei Störungen auf einer Teilstrecke auf der gesamten Strecke der Verkehr nicht mehr funktioniert. Durchbindungen sind besonders für Agglomerationsnahe Haltestellen interessant, diese sind aber bereits heute mit ÖV sehr gut erschlossen. Für Verbindungen in andere periphere Zentren ist oft das Umsteigen auf eine Direkte Verbindung attraktiver.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnisnahme	
U.19	Da das Bözigenfeld langfristig überproportional wächst, hielten wir im Falle einer Verlängerung nach Grenchen einen Halt im Bözigenfeld für notwendig. Damit würde die Buslinie 12 obsolet werden bzw. könnte andere Abschnitte bedienen. In die andere Richtung sollte eine Verlängerung der S20 mittels Verknüpfung mit dem R nach Neuchatel in Betracht gezogen werden.	Verkehrsbedriebe Biel	Kenntnisnahme	
U.20	Der Bericht sieht vor, dass die künftigen Verbindungen der heutigen S4 von Solothurn nach Bern und von Sumiswald/Langnau nach Bern einzeln geführt werden, und nicht mehr in Burgdorf gekuppelt bzw. getrennt werden. Die Reisezeit aus dem mittleren Emmental in die Agglomeration Bern wird dabei bis zu 10 Minuten länger sein. Dabei werden die Gemeinden aus dem mittleren Emmental an Attraktivität für Pendler nach der Agglomeration Bern verlieren. Die Arbeitsplätze in den Zentren Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützelflüh, Sumiswald und Zollbrück sind von Bern kommend weniger gut erreichbar. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber heute und auch gegenüber den Standorten aus dem unteren Emmental. Wir sehen folgenden Verbesserungsbedarf: Für die S-Bahn 2040 ist aus dem mittleren Emmental mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten bis dahin berücksichtigt werden.	Gemeinderat Lützelflüh	Kenntnisnahme	Aufgrund der Systematisierung des Angebots zwischen Bern und Burgdorf wird eine halbstündliche S-Bahn über Zollikofen und eine über die NBS verkehren. Die Fahrzeitdifferenz ist deutlich geringer als 10 Minuten und die zusätzlichen Stationen haben auch einen Nutzen. Welche S-Bahn über die NBS und welche über Zollikofen geführt werden, wird im STEP Prozess mit den Fahrplänen (Anschlüsse) geprüft.
U.21	Durchbindungen sind sehr sinnvoll, dabei muss das Rollmaterial auf den Platzbedarf der beiden S-Bahnlinien abgestimmt werden, das heisst die Linie mit dem grösseren Sitzplatzbedarf bestimmt die Länge und Art der Züge.	VCS, Sektion Bern	Kenntnisnahme	
U.22	La diamétralisation des lignes représente un gain d'efficacité et de confort considérable pour une partie des usagers, en réduisant les besoins de transbordement et le temps lié aux correspondances. La Ville de Bienne tient à ce que le principe de diamétralisation s'opère aussi pour les lignes régionales du nœud biennois. La diamétralisation de la ligne régionale de Neuchâtel – Bienne (S2) par un prolongement vers Mâche – les Champs-de-Boujean – Granges Nord serait particulièrement pertinent. Les avantages seraient multiples: – Liaison directe et rapide entre les localités de la rive gauche du lac et le pôle de développement économique des Champs-de-Boujean comme alternative réelle à la voiture (les Champs-de-Boujean sont la destination d'une partie non négligeable du trafic individuel motorisé provenant de la rive gauche) – Liaison directe et rapide entre les Champs-de-Boujean et Granges Nord – Liaison rapide et efficace entre les Champs-de-Boujean et Moutier – Delémont par des correspondances idéales en gare de Granges Nord avec l'IC 51 (idéalement il faudrait que le RE actuel Bienne – Delémont – Delle effectue une halte aux Champs-de-Boujean. Mais au vu de la suppression de cette ligne prévue par l'étape d'aménagement PRODES 2035 au profit d'une fréquence 30' de l'IC 51, une correspondance du S-Bahn biennois à Granges Nord est une alternative à considérer). – Renforcement de la cadence à 15' à l'intérieure du noyau d'agglomération entre Bienne – Mâche – Champs-de-Boujean, par la circulation alternée de la future ligne de Neuchâtel – Granges Nord (S2) et de Soleure – Bienne (S30) – Réduction de l'affluence de passagers en gare de Bienne Le développement du S-Bahn Bern doit être coordonné avec le développement de l'offre ferroviaire de l'agglomération biennoise « S-Bahn Biel/Bienne ». Nous apportons volontiers nos réflexions pour le développement du concept S-Bahn.	Präsidialdirektion Stadt Biel	Kenntnisnahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.
U.23	Laut Studie sollen zwar "so viele S-Bahnen wie möglich" in Bern durchgebunden werden. Es wird aber nicht ausdrücklich erwähnt, dass aus jedem Korridor eine Direktverbindung über Bern hinaus bestehen soll. Die IGöV Bern beantragt, dies ausdrücklich zu erwähnen. Wenn aus jedem (Normalspur-) Korridor mindestens eine S-Bahn-Linie in Bern durchgebunden wird, sind mindestens die Entwicklungsschwerpunkte Europaplatz und Wankdorf von jedem Korridor ohne Umsteigen erreichbar.	IGöV Bern	Inhaltliche Anpassung	Die möglichen Durchbindungen sind abhängig vom möglichen Fahrplan in den Korridoren. Das Ziel ist möglichst alle S-Bahnen (und mindestens ein Produkt je Korridor) durchzubinden. (Kap.7.5)

Spezifische Rückmeldungen zu korridorunabhängigen Themen  
(Kapitel 7)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.24	<p>Die Aussagen fokussieren auf Durchbindungen in Bern. Um in der Agglomerationen Biel den Angebotsgrundsatz «~15-Min.-Takt für Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren» zu erreichen, sind auch Durchbindungen am Bahnhof Biel zu prüfen, namentlich die Verlängerung der S-Bahn Neuenburg – Biel nach Mett – Bözingenfeld – Grenchen Nord. Wir bringen unsere Überlegungen aus dem ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung gerne in die weitere Bearbeitung des S-Bahn-Konzepts ein.</p>	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnisnahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.
U.25	<p>«Cityschiene», Durchbindungen und Mobilitätshubs  Aus Sicht der Stadt Bern als nationalem Zentrum und primärem S-Bahnknoten ist die «Cityschiene» ein unverzichtbarer Bestandteil des S-Bahnkonzepts. Eine Hauptfunktion der S-Bahn im urbanen Raum wird auch im Bericht erwähnt: Die Bereitstellung der notwendigen Beförderungskapazität im urbanen Raum. Dieser Zielsetzung kann mit dem vorgelegten Konzept entsprochen werden. Positiv sind hier insbesondere die Produkte «Regionalexpress» und «beschleunigte S-Bahn» zu werten. Dadurch wird die Bedienung der nach dem Bahnhof Bern wichtigsten städtischen S-Bahnhalte Europaplatz und Wankdorf stark erhöht.  Damit das Potenzial dieser Halte — insbesondere auch im innerstädtischen Verkehr — optimal genutzt werden kann, ist die systematische Verknüpfung aller Linien aus den westlichen mit denjenigen aus den östlichen Korridoren unabdingbar. Heute bestehende Lücken werden auch mit Umsetzung der 2. Teilergänzung nach wie vor bestehen und verhindern damit eine Umsetzung des Konzepts der «Cityschiene», wie es als Langfristvision bei der Schaffung der S-Bahn Bern 2005 formuliert wurde. Diese Lücke ist in einer Langfristplanung unbedingt zu schliessen. Die generelle Zielsetzung, es seien so viele S-Bahnen wie möglich durchzubinden (Bericht S. 44), erscheint dem Gemeinderat als zu allgemein und zu wenig griffig. Er plädiert dafür, dass jeder S-Bahn-Korridor mindestens mit zwei Produkten über den Bahnhof Bern hinaus durchgebunden wird. Nur so kann die S-Bahn Bern die ihr zugedachte Rolle als Rückgrat des ÖV-Angebots für eine Region mit einer Million Einwohnerinnen und Einwohnern erfüllen. Über die Liniendurchbindung hinaus ist eine gesamtheitliche Perspektive der wichtigsten S-Bahnhaltestellen in der Kernagglomeration (Europaplatz, Wankdorf, Worblaufen, Zollikofen, Ostermundigen, gegebenenfalls auch Brünnen, Bümpliz Nord, Bümpliz Süd und Köniz) als multimodale Mobilitätshubs unter Berücksichtigung der standortspezifischen Gegebenheiten (beispielsweise Nähe zu Bildungsstandort) zu entwickeln. Antrag:  Die konzeptionellen Grundsätze sind um das Element der «Cityschiene» zu ergänzen. Als Vorgabe für die weitere Planung «S-Bahn 2040» ist festzulegen, dass jeder Korridor mit mindestens zwei Produkten (RE, beschleunigte S-Bahn und/oder S-Bahn) über den Bahnhof Bern hinaus durchzubinden ist.  Antrag:  Im weiteren Planungsprozess ist unter Einbezug der Region und der Standortgemeinden für die wichtigsten S-Bahnhaltestellen der Kernagglomeration eine gesamtheitliche Perspektive im Sinne des Konzepts multimodaler Mobilitätshubs zu entwickeln.</p>	Stadt Bern	Inhaltliche Anpassung	<p>Die möglichen Durchbindungen sind abhängig vom möglichen Fahrplan in den Korridoren. Das Ziel ist möglichst alle S-Bahnen (und mindestens ein Produkt je Korridor) durchzubinden. (Kap.7.5)</p> <p>Die RKBM erarbeitet zurzeit die «Studie Verkehrsdrehscheiben in der Region Bern-Mittelland».</p>

### 3.5 Tangentiallinien

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.26	Wir begrüßen die neue Linie Biel - Thun (ohne Halt in Bern)	Gemeinde Lyss	Kenntnisnahme	
U.27	Rubigen ist eine Gemeinde die für den MIV auch sehr attraktiv ist (gute Erschliessung auch mit der Autobahn). Um möglichst viele Leute auf den ÖV zu bringen ist ein attraktives Angebot ein muss. Daher sollte die schnelle und direkte Verbindung auch Rubigen erschliessen.	Gemeinde Rubigen	Kenntnisnahme	Beschleunigte Produkte für Städte, urbane Kerngebiete und Zentren bedienen zwangsläufig kleinere Orte wie Rubigen nicht.
U.28	Tangentiallinie Biel – Thun (ohne Bern) wird begrüsst als attraktive direkt Verbindung von München-buchsee nach Ostermundigen, Gümligen, Münsingen, Thun Nord und Thun sowie umgekehrt.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnisnahme	
U.29	Der zusätzliche Tangentialzug Biel - Thun verbindet raumplanerisch zu stärkende Orte wie Münsingen und erhöht den Modalsplitanteil. Auch Buslinien können wichtige Tangentiallinien sein.	Einwohnergemeinde Münsingen	Kenntnisnahme	
U.30	Wir halten es für sinnvoll, über eine Tangentialverbindung Biel – Thun nachzudenken. Vor allem die Direktverbindung nach Ostermundigen, Münsingen und Thun ist hier interessant.	Verkehrsbetriebe Biel	Kenntnisnahme	
U.31	Tangentiallinie Bern-Grenchen (ohne Biel): Wir unterstützen die Absicht, diese Ideen zu vertiefen.	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kenntnisnahme	
U.32	Wird begrüsst.	VCS, Sektion Bern	Kenntnisnahme	
U.33	<p>La Ville de Bienne soutient l'idée d'une nouvelle liaison tangentielle Bienne – Thun et souhaite que cette ligne puisse desservir le tronçon Bienne – Brügg de manière alternée avec le S3 pour garantir une cadence cumulée des deux lignes à 15'.</p> <p>La Ville de Bienne soutient l'idée d'une nouvelle liaison tangentielle Berne – Granges par la voie existante. Elle faciliterait les déplacements en train au sein de l'agglomération biennoise en offrant de nombreux avantages:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Liaison directe et rapide depuis le pôle de développement économique des Champs-de-Boujean au bassin sud de l'agglomération</li> <li>– Liaison directe et rapide depuis la zone de travail, d'achats et de services de Brügg (à noter que le site de Brüggmoos devrait accueillir le nouvel hôpital régional) avec le nord de l'agglomération (nœud TP de Madretsch avec la nouvelle halte ferroviaire Crêt-du-Bois, nœud TP de Mâche, Pieterlen, Lengnau, Granges)</li> <li>– Amélioration de la couverture territoriale du S-Bahn avec le nouvel arrêt Crêt-du-Bois (Waldrain)</li> <li>– Réduction de l'affluence de passagers en gare de Bienne</li> </ul> <p>La liaison tangentielle Berne – Granges est particulièrement intéressante pour améliorer l'attractivité des transports publics par rapport à la voiture. Afin de maximiser les potentiels clients, il serait pertinent que cette ligne tangentielle desserve tous les arrêts entre Lyss et les Champs-de-Boujean y compris Studen et Busswil, ainsi que la nouvelle halte potentielle aux Champs-de-Boujean ouest.</p> <p>Le rapport S-Bahn Bern 2040 indique que la demande du corridor Berne – Bienne est répartie à 80% pour la destination de Bienne et seulement 20% avec le corridor de Granges. La Ville de Bienne tient à préciser que le site des Champs-de-Boujean situé sur le corridor de Granges représente aujourd'hui à lui seul 20% des emplois de la ville et que cette proportion pourrait augmenter ces 20 prochaines années avec le développement du pôle économique des Champs-de-Boujean. Il tient aussi à noter que la halte de Mâche constitue un pôle multimodal à fort potentiel qui est directement accessible par une large partie de la ville.</p>	Präsidialdirektion Stadt Biel	Kenntnisnahme	

Spezifische Rückmeldungen zu korridorunabhängigen Themen  
(Kapitel 7)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.34	Es freut uns, dass das Potential von Tangentialverbindungen erkannt wurde und dass sie da, wo eine entsprechende Nachfrage erwartet wird, in das Konzept aufgenommen wurden. Wir hoffen, dass die nachfragestärkste Verbindung Biel/Bienne - Thun bereits vor der Umsetzung dieses Konzepts mindestens mit einzelnen Zügen zu den Hauptverkehrszeiten angeboten werden kann, wie es von der IGöV Bern im Frühling 2019 vorgeschlagen und vom Grossen Rat des Kantons Bern am 27.11.2019 mit grosser Mehrheit angenommen wurde ( <a href="https://www.igoev-bern.ch/berner-bahntangente.html">https://www.igoev-bern.ch/berner-bahntangente.html</a> ).	IGöV Bern	Kenntnisnahme	
U.35	Wurde die Weiterführung der Tangentiallinie Bern - Grenchen bis nach Moutier in Betracht gezogen?	PostAuto	Kenntnisnahme	Eine Verlängerung über Grenchen bis nach Moutier wurde in Betracht bezogen, jedoch aus betrieblichen Gründen nicht weiterverfolgt.
U.36	Wir begrüssen die Idee der Tangentiallinie Biel - Thun (ohne Bern) und unterstützen eine vertiefte Abklärung. Wir sehen darin v.a. folgenden Nutzen: – Direkte und attraktive Verbindung zwischen den Zentren auf der Achse Biel-Thun – Spielraum für Tangentiallinie Bern – Grenchen (ohne Biel) Wir begrüssen die Idee der Tangentiallinie Bern – Grenchen (ohne Biel) und unterstützen eine vertiefte Abklärung. Wir sehen darin v.a. folgenden Nutzen: – Direkte Verbindung von Lyss und Brügg (inkl. Anbindung Spitalstandort Bruggmoos) nach Mett, Bözingenfeld, Pieterlen, Lengnau und Grenchen – Direkte Verbindungen von Mett, Bözingenfeld, Pieterlen und Lengnau in die Agglomeration Bern – Taktverdichtung auf der wichtigen Agglomerationsachse Biel – Mett – Bözingenfeld – Pieterlen – Lengnau – Grenchen Nord – Bessere Erreichbarkeit des ESP Bözingenfeld aus Richtung Jura – Verbesserung der Erschliessung im Agglomerationskern durch neue S-Bahn-Haltestelle Waldrain	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnisnahme	
U.37	Biel - Thun ist sicherlich intressant, es stellt sich die Frage ob im Gleisdreieck ein Haltekante mit Anschluss an den Bahnhof Wankdorf erstellt werden sollte (ist sehr visionär). Eventuell einkürzen bis nach Münsingen, da aktuell mit zwei Gleisen Münsingen / Thun die Kapazität für dieses Produkt vorhanden ist.	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	Eine neue Haltekante Wankdorf Ost wurde in Betracht gezogen, aber als wenig realistisch eingestuft. Zumal die Relationen nach Wankdorf andere Linien übernehmen. Einschränkungen Münsingen – Thun aufgrund der Infrastruktur sind im STEP Prozess zu prüfen.
U.38	Tangentialverbindungen Der Gemeinderat begrüsst das neu ins S-Bahnkonzept eingeführte Element der Tangentiallinien, womit auch ein Auftrag des Grossen Rates umgesetzt wird. Dank der hohen Attraktivität solcher Angebote für Pendlerinnen und Pendler auf zentrumsnahen Tangentialkorridoren (insbesondere Beziehung zwischen nördlichem und südlichem Teil der Region Bern) besteht hier ein Potential zur Entlastung des Bahnhofs Bern als Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und städtischem Feinverteiler. Zudem kann auf solchen Korridoren wie angestrebt eine Modalsplitverlagerung vom MIV zum ÖV erreicht werden. Sofern dieses Konzeptelement mit vertretbarem Infrastrukturaufwand realisierbar ist und die dafür nötigen Trassen zur Verfügung stehen, befürwortet der Gemeinderat eine zeitnahe Umsetzung.	Stadt Bern	Kenntnisnahme	

### 3.6 Schnelle Städteverbindung Solothurn – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
U.39	Die Schnelle Verbindung auf dem RBS-Korridor mit einem Zwischenhalt (in Jegenstorf) wird von der Gemeinde Jegenstorf begrüsst. Der Bahnhof Jegenstorf soll am bestehenden Standort bleiben.	Einwohner-gemeinde Jegenstorf	Kenntnis-nahme	
U.40	Eine schnellere Verbindung Münchenbuchsee Solothurn wäre erwünscht, daher Wunsch, dass Schnell-verbinding RBS Bern-Solothurn in Zollikofen hält.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnis-nahme	
U.42	Schnelle Städteverbindung Solothurn – Bern: Wir teilen die Ansicht, dass im nächsten Ausbauschnitt keine Infrastrukturen in diesem Ausmass zu rechtfertigen sind. Für einen späteren Horizont (nach 2040) sollten die Spielräume für eine weitere Attraktivierung mit der nötigen Raumsicherung jedoch offengehalten werden. Wir beabsichtigen, im Jahr 2022 entsprechende Grundsatzüberlegungen vorzunehmen.	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kenntnis-nahme	Dieses Vorgehen ist mit dem AÖV BE abgestimmt.
U.43	Neben den hohen Kosten befürchten wir die fehlenden Trassenkapazitäten auf der Strecke Zollikofen - Bern Wankdorf - Bern, wenn zusätzlich zu allen anderen Zügen noch ein IC Solothurn - Bern via Lyss oder NBS in den Normalspurbahnhof Bern fahren soll. Es ist aus unserer Sicht darum richtig, eine schnelle Verbindung mit möglichst wenig Zwischenhalten über die bestehende - allenfalls mit zusätzlichen Doppelspurinseln auszubauende - RBS-Linie zu führen.	IGöV Bern	Kenntnis-nahme	
U.44	Die Stadt Solothurn ist gemäss Schlussbericht hauptsächlich von den Punkten 7.7 (Schnelle Städteverbindung Solothurn — Bern) und 8.10 (Korridor Solothurn — Bern RBS) betroffen. Geplant ist, die schnelle Verbindung zwischen den Zentren Solothurn und Bern im Horizont 2040 mit einem schnellen Produkt auf dem RBS Korridor (max. ein Zwischenhalt) umzusetzen. Dies wirkt sich positiv auf den Standort Solothurn aus, da sich die Bahnanbindung an Bern verbessert — was wir natürlich begrüßen.	Stadt Solothurn	Kenntnis-nahme	

## 4 Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)

### 4.1 Freiburg – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.1	Nur punktuelle Verbesserungen, der RE-Halt am Europaplatz wird begrüsst.	Regional-konferenz Bern Mittel-land Fach-bereich Ver-kehr	Kenntnis-nahme	
K.2	<p>Au bas des pages 50 et 51 du rapport, il est indiqué: "Die massgebende Sitzplatzkapazität des RE Freiburg – Bern wird im Zeithorizont 2040 mit 200m einstöckigen Fahrzeugen nicht ausreichen. Es wird entweder der Einsatz von 250m einstöckigen Fahrzeugen oder 200m Doppelstockfahrzeugen notwendig" et "Die S-Bahn nach Freiburg benötigt 200m Doppelstockfahrzeuge und die S-Bahn nach Laupen kann mit 200m einstöckigem Rollmaterial verkehren. Der RE muss langfristig mit 200m Doppelstockfahrzeugen oder 250m einstöckigen Fahrzeugen verkehren"</p> <p>Actuellement dans notre planification moyen-long terme, il n'est pas prévu d'avoir des quais de plus de 150m sur notre infrastructure, en particulier à Bulle et Broc. Pour rappel la vision à moyen-long terme sur ce produit est d'avoir une relation avec une cadence 30 minutes entre Broc, Bulle, Romont, Fribourg et Bern. Toutefois, des extensions sont envisageables jusqu'au maximum 200m. Concernant le matériel roulant, la notion d'une rame à deux étages devra être confirmée par une analyse complète de la ligne en considérant la partie Broc - Bulle - Romont - Fribourg. Finalement, le temps de parcours actuel entre Guin et Bern est de 19 minutes, est-ce que ce temps de parcours justifie d'avoir des places assises pour tous nos voyageurs ?</p>	Transports publics fribourgeois	Kenntnis-nahme	<p>Das notwendige Rollmaterial ist stark von Nachfrageprognosen abhängig. Bei einer Fahrzeit über 15 Minuten ist gemäss aktuellen Planungsgrundlagen STEP die Sitzplatzkapazität relevant.</p>
K.3	<p>Das Konzept ist im positiven Sinne zur Kenntnis zu nehmen. Es sichert einen durchgehenden 15 Minuten Takt Flamatt – Bern (S-Bahn alle 30 Minuten Laupen – Bern und alternierend S-Bahn ebenfalls im 30 Minuten-Takt Fribourg – Bern). Die Gemeinde Neuenegg muss sich dafür stark machen, sinnvolle Busverbindung Neuenegg – Thörishaus Dorf an die S-Bahnen sicherzustellen, damit auch Neuenegg vom 15-Minuten Takt profitieren kann (z.B. xx.15 und xx.45 S-Bahn direkt nach Bern und xx.00 und xx.30 Bus nach Thörishaus Dorf mit Anschluss an die S-Bahn).</p> <p>Basis für das Konzept ist der Fahrplan 2019. Das ist genau das Jahr, wo die Sensetalbahn die Strecke von Grund auf erneuert hat und die Verbindungen im Sensetal über eine Busverbindung sichergestellt wurden. Die auf Seite 13 aufgeführten Verknüpfungspunkte stimmen nicht mit der aktuellen Realität überein (z.B. hat Neuenegg heute deutlich weniger Verkehrsverbindungen als Thörishaus Dorf). Auf die Schlussfolgerungen sollte das jedoch keinen Einfluss haben.</p> <p>Der Kanton ist zudem aufzufordern, die Feinverteilung der Pendlerströme mit einem geeigneten Angebot an Buslinien an die S-Bahnen sicherzustellen.</p>	Einwohner-gemeinde Neuenegg	Kenntnis-nahme	



## 4.2 Thun – Münsingen – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.4	<p>Wieso wird die Gemeinde Wichtrach nicht erwähnt. Allmendingen, Rubigen, Münsingen und Uttigen sind erwähnt. Wichtrach ist nach Münsingen die zweit grösste Gemeinde im Aaretal. Sie ist dem gleichen Raumtyp zugewiesen. Hat dies einen Grund oder ging unsere Gemeinde einfach unter? Ansonsten sind die Ausführungen nachvollziehbar.</p> <p>Auch für die Gemeinde Wichtrach wäre der Viertelstundentakt anzustreben. Im Moment ist jedoch noch nicht klar wo sich das Dorf entwickeln wird. Der Dorfteil Niederwichtrach ist tendenziell Richtung Bahnhof Münsingen orientiert. Dies über den Buszubringer. Somit besteht der Zugang zu den RE-Zügen. Sollte die Entwicklung ab Bahnhof Richtung Aare erfolgen wäre der Viertelstundentakt sicher wünschenswert. Generell auf dieser Achse, wobei durch den Lötschbergverkehr bereits hohe Frequenzen bestehen.</p>	Gemeinde Wichtrach	Inhaltliche Anpassung	Wichtrach ist im raumplanerischen Steckbrief erwähnt.
K.5	Wir begrüssen den vorgesehenen Kapazitätsausbau sowie den Ausbau der S-Bahn nach Süden in den Dürrenast und Gwatt. die Gemeinde erhofft sich zudem durch den neuen S-Bahnhof Thun Nord schnellere Verbindungen insbesondere nach Bern.	Einwohner-gemeinde Thierachern	Kenntnis-nahme	
K.6	Rubigen liegt im Agglomerationsgürtel und in der Entwicklungsachse mit fokussierter Verdichtung und Übernahme eines beträchtlichen Anteils des angestrebten Wachstums. Mit der im Juni 21 vom Rubiger Stimmvolk angenommenen Ortsplanung, sind diese Möglichkeiten der Verdichtung im fast ganzen Gemeindegebiet mit Aufzonungen gegeben und erwünscht. Weiter geschah im Gebiet Hölzliacker eine Einzonung auf der Wohnungen entstehen sollen. Daher sind die Voraussetzungen für einen 15 Minuten Takt der S-Bahn gegeben. Weiter ist vom RKBM ein gewünschtes Entwicklungsgebiet Gewerbe und Arbeiten das nicht eingezont werden kann weil die ÖV -Anbindung ohne 15 Minuten Takt der S-Bahn nicht gegeben ist. Daher ist es ein muss für Rubigen und die Region, dass Rubien nicht vom 15 Minuten Takt ausgeschlossen wird!	Gemeinde Rubigen	Ablehnung	Die beschleunigte S-Bahn soll Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren verbinden. Es wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeitdifferenz von Fernverkehr und S-Bahn zwischen Bern und Thun auf der beschleunigten S-Bahn nur 5 Zwischenhalte zulässt.
K.7	<p>In Münsingen findet rund um den Bahnhof eine starke Entwicklung statt. Diese generiert eine steigende Nachfrage. Auf die grosse Nachfragentwicklung muss genügend früh mit Anpassungen der Fahrzeuge oder der Infrastruktur reagiert werden. Die absehbaren Anpassungen müssen in das Projekt Umbau Bahnhof Münsingen einfließen.</p> <p>Im Angebotskonzept 2040 muss der RE in Münsingen wie heute halten. Der RE Halt Wankdorf ist anzustreben.</p> <p>Aufgrund der guten Anschlüsse in Münsingen wäre zu prüfen, die tangentielle Buslinie Belp-Münsingen auf den Anschluss in Münsingen statt wie heute Rubigen auszurichten.</p>	Einwohner-gemeinde Münsingen	Kenntnis-nahme	
K.8	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine gute öV-Anbindungen sowohl von/nach Münsingen wie auch von /nach Wichtrach sind und bleiben wichtig. Das-selbe gilt für die Anbindung an die S3 ins Gürbetal</li> <li>2. Die Anbindung an die S-Bahnanschlüsse in Richtung Thun ist zu verbessern (Wartezeiten von rund 20 Minuten sind unattraktiv)</li> <li>3. Der Einsatz von e-Bikes als Zubringer zu den S-Bahnstationen hat zugenommen. Eine sichere und attraktive Velo-Verbindung sowohl nach Münsingen wie auch nach Wichtrach ist daher wichtig. Handlungsbedarf: Sicherheit für Velofahrende auf der kantonalen Verbindungsstrasse (Thalgutstrasse) erhöhen. Wichtiger Hinweis: Diese Verbindung wird auch von Schülerinnen und Schüler der Oberstufe genutzt und braucht eine Verbesserung der Sicherheit!</li> <li>4. Zählungen der Velo-Nutzung als Zubringer zu den S-Bahnstationen (Wichtrach und Münsingen) sind in die Planung aufzunehmen und Prognosen mit den entsprechenden Massnahmen zu erarbeiten.</li> <li>5. Bedarfsbussysteme wie MyBuxi können die Versorgung bzw. Anbindung von peripheren Siedlungen wie Sädel / Chlapf / Belpberg verbessern. Diese Entwicklung ist zusammen mit der Gemeinde Belp zu verfolgen.</li> <li>6. Mobilität - Park and Ride Situation in Wichtrach. Es hat beim Bahnhof nicht genügend Parkplätze für die Pendler von Gerzensee die in Wichtrach auf den ÖV umsteigen.</li> </ol>	Einwohner-gemeinde Gerzensee	Kenntnis-nahme Nicht Stufe S-Bahn Bern Planung	Anschlüsse und Feinverteiler werden im Rahmen dieses Projekts nicht geplant.
K.9	Das Angebotskonzept und insbesondere die Verlängerung Richtung Dürrenast/Gwatt werden durch die Region sehr begrüsst. Es wurde jedoch erneut die Frage aufgeworfen, ob eine Durchbindung bis Spiez geprüft werden könnte. Die Region sähe darin insb. die Chance, das Kander- und das Simmental besser ans S-Bahn Netz anbinden zu können. Bezüglich der Haltepolitik ist zudem zu beachten, dass die Haltestelle Uttigen für Pendler aus dem Umland Richtung Bern eine wichtige Funktion als P+R Standort hat (ca. 60 PP mit guter Auslastung).	Regionale Ver-kehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)	Kenntnis-nahme	Von einer Verlängerung nach Spiez wurde abgesehen, da eine zweckmässige Trassierung dazu führt, dass die S-Bahn vor dem Fernverkehr in Thun abfährt und eine Verlängerung bis Spiez aus Fahrzeitgründen kaum möglich ist. Spiez ist mit dem RE und FV gut nach Thun, Münsingen und Bern sowie vermutlich Wankdorf angebunden.



Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.10	Der Bahnhof Gümligen erfährt bei der Umsetzung des Angebots 2040 eine massive Angebotserweiterung von heute 4 auf 10 Verbindungen pro Stunden (2035: 6). Diese Angebotserweiterung erfolgt hauptsächlich von und nach Bern. Mit diesem Angebot wird dem Stellenwert von Gümligen in der kantonalen Raumplanung Rechnung getragen. Die Angebotserweiterung wird begrüsst.	Einwohner-gemeinde Muri bei Bern	Kenntnis-nahme	
K.11	Verlängerung der S-Bahn bis Gwatt ist zu realisieren.	VCS Ver-kehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnis-nahme	
K.12	Wir begrüssen die Verlängerung der S-Bahn bis Dürrenast und Gwatt. Sie entlastet die städtischen Buslinien und bringt auch kürzere Reisezeiten für Fahrten innerhalb der Stadt Thun.	IGöV Bern	Kenntnis-nahme	
K.13	12 Produkte in der Stunde im Aaretal ist intreressant, welche Infrastrukturausbauten werden aus Sicht des Kanton Bern benötigt um im Aaretal einen sicheren Bahnbetrieb abzuwickeln inkl. dem prognostizierten zunehmenden Güterverkehr auf dem Abschnitt? Aus dem Bauch heraus benötigt das 4-5 Gleise zwischen Gümligen und Münsingen und 4 Gleise zwuischen Münsingen und Thun. Der Sprung AK2040 zu AS 2035 ist gewaltig. Wie sichert sich der Kanton die entsprechenden Infra-strukturen?	Regional-konferenz Bern Mittel-land Fach-bereich Ver-kehr	Kenntnis-nahme	Die Infrastrukturen müssen mit den schweiz-weiten Fahrplanstrukturen im STEP Prozess er-arbeitet werden. Die erarbeiteten Verkehrsmen-gen sind der kantonale Input in den STEP Pro-zess.
K.14	Zur Dichtevorgabe bzw. zum Richtwert für die Raumnutzerdichte für die Stadt Thun ist folgendes festzuhalten: Es trifft zu, dass gemäss kantonalem Raumkonzept die Stadt Thun zusammen mit den Städten Bern und Biel dem Raumtyp «Zentren 1. und 2. Stufe» zugeordnet ist. Die Aufzählung für diesen Raumtyp ist abschliessend und nicht wie die Spaltenüberschrift der Tabelle vermuten lässt eine Auswahl. Die drei kantonalen Zentren sind sehr unterschiedlich und der Medianwert liegt – bei bloss drei Gemeinden dieses Raumtyps – definitionsgemäss bei der Dichte der Stadt Biel, einer im Vergleich zu Thun sehr viel dichter gebauten Stadt. Dieser Umstand erklärt die hohe Diskrepanz zwischen der heutigen Raumnutzerdichte und dem Richt-wert im kantonalen Richtplan. Diesem Umstand ist bei der Planung entsprechend Rechnung zu tragen (-> 8.2.1; S. 53, vorge-sehene Entwicklung im Korridor Thun-Münsingen-Bern). Wir bitten Sie, dies im Bericht zu ergänzen und die Tabelle entspre-chend anzupassen.	Fachstelle Umwelt Energie Mo-bilität, Stadt Thun	Inhaltliche Anpassung	Wird präzisiert (siehe auch F.29)

### 4.3 Langnau – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.15	Mit den zusätzlichen S-Bahnverbindungen Gümligen-Bern wird der Bahnhof Gümligen enorm aufgewertet. Fahrgäste aus Rüfenacht und Worb werden davon profitieren und für eine Fahrt nach Bern HB vermehrt in Gümligen auf die S-Bahn umsteigen. Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Verlängerung der zusätzlichen Verbindung nach Worb SBB möglich wäre. Damit würde das Gewerbeareal Worb SBB beträchtlich gestärkt.	Gemeinde Worb	Kenntnisnahme	
K.16	Seit Jahren erhalten wir aus der Bevölkerung Rückmeldungen, wonach die Anbindung in Konolfingen Richtung Grosshöchstetten-Biglen-Hasle-Rüegsau und in umgekehrter Richtung bemängelt wird. Es ist kaum verständlich, dass die Flügelung in Konolfingen nicht möglich sein soll. Im Fachbericht lese ich, dass der infrastrukturelle Neubau in Konolfingen die Anforderung der Flügelung nicht erfüllt. Ob diese Thematik wirklich bei der Planung des Neubaus zur Sprache kam, wage ich zu bezweifeln. Für die Bevölkerung ist diese Situation nicht nachvollziehbar, gerade deshalb nicht, weil wir unser Anliegen regelmässig bei der RKBM deponieren. Der oft verspätete Zug aus Laupen, der Richtung Langnau/Luzern fährt wird von unserer Bevölkerung rege genutzt. Dass dann der Anschluss in Konolfingen Richtung Burgdorf immer schon weg ist, wird als sehr bemühend gemeldet. Im Rahmen von Gesprächen mit Arbeitgebern in der Gemeinde ist diese Problematik immer wieder Thema. Fachkräfte, die mit ÖV anreisen, machen das nicht sehr lange und ziehen dann in die Stadt. (Leider geht dann oft auch die Firma gleich mit).	Einwohner-gemeinde Grosshöchstetten	Ablehnung	Die Flügelung in Konolfingen nach Grosshöchstetten wurde geprüft und aus im Bericht aufgeführten Gründen (Kap 8.3.4) nicht weiterverfolgt. Anschlüsse in Konolfingen sind sehr wichtig und werden im STEP Prozess berücksichtigt.
K.17	Für unsere Gemeinde wichtig ist, dass der Halbstundentakt bleibt, und das bis Betriebsschluss. Mehr braucht Bowil wohl auch in Zukunft nicht. Eine Verdichtung des Fahrplans im engeren Umkreis rund um Bern ist für Pendler:innen bei der Rückkehr aus Bern vorteilhaft, wer möchte schon nicht einen Sitzplatz zur Verfügung haben nach der Arbeit oder Schule/Uni?	Einwohner-gemeinde Bowil	Kenntnisnahme	
K.18	Das geplante Angebot wird begrüsst.	Einwohner-gemeinde Muri bei Bern	Kenntnisnahme	
K.19	Die halbstündliche schnelle Verbindung der S-Bahn bis Langnau soll realisiert werden, da dadurch die Sitzplatzknappheit bei den anderen Zügen zwischen Konolfingen und Worb aufgefangen werden kann. Die zusätzliche S-Bahn bis Gümligen führt zu einer Entlastung der anderen S-Bahnen. Mit einer Durchbindung im Bahnhof Bern mit einer anderen Linie (zB. Von Schwarzenburg) kann die Gleisbelegung im Bahnhof minimiert werden. Anschlüsse auf die Regionalzüge Richtung Grosshöchstetten und Oberdiessbach müssen gewährleistet sein, wenn schon eine Flügelung in Konolfingen nicht möglich ist. Deshalb muss der Takt auf gute Anschlüsse in Konolfingen ausgerichtet sein, (nicht auf Anschlüsse in Burgdorf und Thun), da in Thun und Burgdorf jeweils mehr Möglichkeiten für weiterführende Anschlüsse bestehen.	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnisnahme	Anschlüsse in Konolfingen sind sehr wichtig und werden im STEP Prozess berücksichtigt.
K.20	Den angestrebten 30'-Takt des RE Luzern-Bern und den Halt Wankdorf unterstützen wir. Diesen haben wir bereits im Änderungsmanagement zum AK 2035, Durchlauf 2021, vorgeschlagen. Bei der Zuglänge von 200m ist zu berücksichtigen, dass zwischen Langnau und Wolhusen nur 100m möglich sind, solange in Wolhusen geflügelt wird (zwischen Wolhusen und Luzern sind auch nur 200m möglich). Folglich muss in Langnau v/n Bern gestärkt bzw. geschwächt werden können.	Verkehrsverbund Luzern	Kenntnisnahme	Stärken/Schwächen in Langnau ist vorgesehen und im Angebot zu planen.
K.21	Haltestelle Mirchel prüfen. Die Gemeinde hat keinen Anschluss am öffentlichen Verkehr.	Einwohner-gemeinde Mirchel	Kenntnisnahme	Neue Bahnhaltestellen brauchen aufgrund der hohen Kosten und der Fahrzeitverlängerungen ein relativ hohes Potential. Eine neue Bahnhaltestelle ist daher unrealistisch.
K.22	Zweiter RE wird begrüsst, Potentiale aus dem Raum "Worb, Langnau, Thun" welcher sich in Konolfingen bündelt und in/von Richtung Luzern geht, wird zuwenig berücksichtigt. Hohes Potential in diesem Raum den Modalshift voranzutreiben mit einem entsprechend guten Angebot.	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	

#### 4.4 Biel – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.23	<p>Streichung des 15-Minuten-Taktes zu Stosszeiten in Schüpfen</p> <p>Die Einführung der zusätzlichen Halte der S31 zu den Stosszeiten am Morgen und am Abend hat in den vergangenen Jahren zu einer merklichen Entlastung und Verbesserung der Situation für die Pendlerinnen und Pendler geführt. Ein Verzicht auf die Halte der S31 in Schüpfen führt unweigerlich dazu, dass der «alte» Zustand wiederhergestellt wird und das ÖV-Angebot deutlich an Attraktivität einbüsst. Wir ersuchen Sie deshalb mit Nachdruck die Angebotsverschlechterung nochmals zu überdenken und auf diese Massnahme zu verzichten.</p>	Einwohner-gemeinde Schüpfen	Kenntnis-nahme	In den Angebotsgrundsätzen des Projekts ist je Korridor eine beschleunigte S-Bahn für Städte, urbane Kerngebiete der Agglomerationen und Zentren vorgesehen. Das Kapazitätsproblem der S3 bis 2013 war aufgrund der 100m Zugslänge vorhanden, heute fahren Doppeltraktionen. Durch die zusätzlichen Produkte im Korridor und die 200m Zugslänge wird die S3 genügend Kapazität haben.
K.24	<p>Falls die direkte Verbindung Thun - Biel (ohne Halt in Bern) entfällt, muss die beschleunigte S-Bahn (nach Grenchen) aus Sicht der Gemeinde Lyss dringend in Biel halten.</p> <p>Die beschleunigte S-Bahn soll den ganzen Tag fahren, nicht nur zu Spitzenzeiten.</p> <p>Ankünfte/Abfahrten wenn möglich koordinieren (etwa zur gleichen Zeit) und eine bessere Verteilung des Angebots vorsehen (derzeit fahren zwar zwei Züge pro halbe Stunde nach Bern/Biel, allerdings fast zur gleichen Zeit. Besser wäre eine gleichmässige Verteilung auf die halbe Stunde).</p>	Gemeinde Lyss	Kenntnis-nahme	8 Produkte nach Biel sind auch ohne Tangentialzug Thun-Biel vorgesehen gemäss Bericht. Fahrlagen werden im STEP Prozess geplant.
K.25	<p>Dank der Tangentiallinie verbessert sich das Angebot von Münchenbuchsee Richtung Biel von 4 Verbindungen pro h auf 6 Verbindungen /h wird begrüsst. Wichtig für Münchenbuchsee ist eine gute Verbindung sowohl in Richtung Bern als auch in Richtung Biel.</p>	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnis-nahme	
K.26	<p>Die Bahnschranken in Suberg und Kosthofen sind mit dem heutigen Angebot je nach Tageszeit schon sehr lange geschlossen. Bei jedem Angebotsausbau werden die Wartezeiten bei den Schranken für den Durchgangsverkehr, aber auch für den MIV und den Langsamverkehr der Anwohner der Gemeinde Grossaffoltern länger, zumal die Schliessdauer gemäss Auskunft der SBB auch mit den technisch veralteten Einrichtungen der Standorte bei den Hauptsignalen und den Euroloops zusammenhängt. Die SBB werden nun im Dezember eine minimale Optimierung vornehmen, aber nachhaltige Optimierungen sind nicht geplant und wer für die Kosten derer verantwortlich ist, ist nicht geklärt.</p> <p>Für uns fehlen bei der Fachkonsultation S-Bahn Bern 2040 grundlegende Berechnungen zum Verkehrsfluss und der Dauer der Schliesszeiten der Schranken bei den betroffenen Kreuzungsstellen Bahnhof Suberg und Kosthofen im Zusammenhang mit dem Ausbau des Angebotes Biel-Bern. Bei dem berechneten Ausbau werden wir mit den negativen Auswirkungen konfrontiert, ohne dass wir von einem 15-Minuten Takt profitieren könnten.</p> <p>Wir erwarten, dass in Bezug auf das Angebotskonzept zum Korridor Biel-Bern Messungen zu den Schliesszeiten der Schranken und dem Verkehrsfluss vorgenommen werden und dass wir über die Resultate in Kenntnis gesetzt werden. Ebenso erwarten wir, dass die SBB mit dem OIK III in Kontakt tritt um die möglichen Folgen zu berechnen und die Gemeinde Grossaffoltern im Anschluss darüber in Kenntnis setzt.</p>	Einwohner-gemeinde Grossaffoltern	Kenntnis-nahme Nicht Stufe S-Bahn Bern Planung	Das Bahnangebot wird übergeordnet festgelegt und nicht über die Schliesszeiten von einzelnen Bahnschranken definiert. Die Problematik ist ausserhalb der Angebotsplanung S-Bahn Bern 2040 zu behandeln. Bei grösseren Angebotsausbauten werden die Auswirkungen auf die Schliesszeiten durch die Schieneninfrastrukturbetreiber analysiert.
K.27	<p>Wir halten es für sinnvoll, den Abschnitt Biel - Bern auf den 15-Minutentakt Biel - Bern zu verdichten, da dies hilft, die ausgeprägten Lastspitzen des Busnetzes zu brechen.</p>	Verkehrs-betriebe Biel	Kenntnis-nahme	
K.28	<p>Wir unterstützen die Absicht, die Idee nach einer Tangentialverbindung bis Grenchen zu vertiefen. Eine Verlängerung nach Grenchen Nord (und gegebenenfalls Moutier) hätte den zusätzlichen Vorteil, dass das Manko der fehlenden Erreichbarkeit der Zwischenhalte Mett, Bözingenfeld, Pieterlen und Lengnau von Grenchen Nord (und Moutier, heute beides «nur» IC-Halte) behoben werden könnte.</p>	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kenntnis-nahme	

**Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)**

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.29	Der 15-Minuten Takt der RE ist nötig, aber der Halt in Lyss muss beibehalten werden. Lyss ist ein Knotenpunkt mit anderen Linien nach Büren und Kerzers-Murten und von diversen Buslinien. Zudem ist die Fahrplansystematik für die Kunden auch von grosser Bedeutung. Die Tangentialverbindung via Verbindungslinie nach Ostermundigen – Thun bringt eine Entlastung des Bahnhofes Bern von Pendlern und Reisenden ins Berner Oberland und Wallis, entlastet auch die anderen S-Bahnen und RE und ist deshalb wünschenswert. Schwachpunkt dieser Tangentiallinie ist das der Hotspot Bern Wankdorf nicht bedient werden kann. Der Halt der beschleunigten S-Bahn nach Biel muss zusätzlich in Brügg stattfinden wegen dem geplanten Spitalneubau in der Region Biel, auch wenn dies zu Lasten des Haltes in Schüpfen führen sollte. Die andere Tangentiallinie Bern – Grenchen verspricht auch Entwicklungspotential. Diese soll nach Grenchen Nord geführt werden, da der Südbahnhof schon mit einem 30 Minutentakt der Regionalzüge nach Solothurn bedient ist.	VCS Verkehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnisnahme	Lyss erhält neu 8 statt 6 Produkte (heute 2 nur HVZ). Falls nicht beide Tangentiallinien eingeführt werden können muss der RE Halt Lyss geprüft werden.
K.30	La Ville de Bienne accueille très favorablement l'augmentation de l'offre projetée dans le corridor Berne – Bienne par rapport à l'offre prévue par l'étape d'aménagement PRODES 2035. Le renforcement de la cadence des RE à 15' par une liaison directe Bienne – Berne et les nouvelles liaisons tangentielles apportent une réponse pertinente aux enjeux d'une mobilité durable pour Bienne et son bassin de vie. La Ville de Bienne souhaiterait que la cadence de 15' soit assurée entre la gare principale de Bienne et Brügg. Elle souhaite aussi que la ligne tangentielle Bern – Granges desserve tous les arrêts entre Lyss et les Champs-de-Boujean y compris Studen et Busswil, ainsi que les nouvelles haltes Crêt-du-Bois (Waldrain) et des Champs-de-Boujean ouest (voir remarques chapitre 7).	Präsidialdirektion Stadt Biel	Kenntnisnahme	4 Produkte Biel-Brügg sind vorgesehen. Ein 15-Min-Takt wird bei Planung der Fahrlagen im STEP Prozess angestrebt.
K.31	Wir unterstützen das Angebotskonzept 2040, das der Zielsetzung der Agglomeration Biel/Lyss entspricht. Wir sehen darin v.a. folgenden Nutzen: – Stärkung der wichtigen Agglomerationsachse Biel-Lyss – 15-Minuten Takt im Agglomerationskern – Verbesserung der Anschlussbeziehungen durch Taktverdichtung, insb. in Biel, Brügg, Lyss und Bern – Direkte und attraktive Verbindung zwischen den Zentren auf der Achse Biel-Thun – Bessere Erreichbarkeit des ESP Bözingenfeld durch die Tangentiale Bern – Grenchen(-Nord), insb. auch aus Richtung Jura – Stärkung des Umsteigepunkts Brügg (korrespondiert mit ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung) Folgende Punkte sind in einem nächsten Schritt zu vertiefen bzw. zu prüfen: – Taktverdichtung auf 15' auf den Achsen Biel – Mett – Bözingenfeld und Biel - Brügg – Studen – Agglomerationshalt der beschleunigten S-Bahn oder der neuen Tangentiale in Studen zwecks Taktverdichtung (15-Minuten) und Stärkung des Umsteigepunkts – Neue S-Bahn-Verbindung zwischen Biel Bözingenfeld und Grenchen Nord mit Koordination auf den IC51 Richtung Delémont – Neue S-Bahn Haltestelle Biel Bözingenfeld West (gemäss Mobilitätskonzept Bözingenfeld, in Erarbeitung) – Überprüfen der Kapazitäten in Schüpfen bei Verzicht auf Halt der S31 (siehe Eingabe der Gemeinde Schüpfen) – Auswirkungen der Angebotsverdichtung auf die Schliesszeiten der Bahnschranken in Suberg und Kosthofen (siehe Eingabe der Gemeinde Grossaffoltern) und mögliche Massnahmen	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnisnahme	15-Min-Takt: 4 Produkte Biel-Studen und Biel-Bözingenfeld. Takt mit Fahrlagen im STEP Prozess planen.  Halt beschl. S-Bahn in Studen: Beschleunigte S-Bahn mit Studen nicht mehr wirklich beschleunigt.  Bözingenfeld-GrenchenNord: Mit Tangentiallinie im Projekt vorgesehen.  Neue Haltestelle Bözingenfeld West: Distanz Bözingenfeld – Mett nur rund 2km (Ost-West Achse) und neue Haltestelle Waldrainbrücke.  Siehe Antworten an Gemeinden.
K.32	RE Verbindung Biel - Thun wurde vorher schon eingegangen. RH Halt in Wankdorf wird begrüsst.	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	

**4.5 Thun – Belp – Bern**

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.33	Wir begrüssen die vorgesehenen Massnahmen (Kapazitätsausbau und Einsatz von beschleunigten S-Bahn-Verbindungen).	Einwohnergemeinde Thierachern	Kenntnisnahme	

Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.34	Mindestens ein Halbstundentakt – wie bisher – ab Thurnen oder Toffen, allenfalls auch ab Belp wird von Seiten Gemeinderat Riggisberg zwingend verlangt. Hinweis: Aufgrund der zusätzlichen Kurse nach Thun ist ein zusätzlicher Anschluss nach Riggisberg ab Belp, Toffen oder Thurnen (idealerweise ab Toffen - oder Postauto via Rümligen auf Thurnen) zu prüfen.	Gemeindeverwaltung Riggisberg	Kenntnisnahme	
K.35	Mindestens Halbstundentakt wie bisher mit Haltestelle in Thurnen. Aufgrund der zusätzlichen Kurse nach Thun ein zusätzlicher Anschluss nach Riggisberg ab Thurnen. Für die Schule sowie die Anbindung an den Naturpark Gantrisch ist ein Halt in Thurnen zwingend. Es kann nicht sein, dass mit einem Ausbauschritt 2040 Verschlechterungen erreicht werden.	Einwohnergemeinde Thurnen	Kenntnisnahme	Der Halbstundentakt für Thurnen ist unbestritten. Offen ist, ob nebst der S-Bahn auch noch beschleunigte Züge in Thurnen halten sollen.
K.36	Nachvollziehbar und Verständlich.	Einwohnergemeinde Kehrsatz	Kenntnisnahme	
K.37	Das Angebotskonzept wird durch die Region begrüsst. Bezüglich der Verlängerung Richtung Dürrenast/Gwatt würde im Zweifelsfall die Option einer Verlängerung der Linie aus dem Aaretal bevorzugt. Bezüglich der Haltepolitik ist zudem zu beachten, dass die Haltestellen Seftigen und Burgstein wichtige Umsteigepunkte bzw. Zubringer auf/für den ÖV für das Stocken- und Gürbetal sind (P+R Burgstein mit 80 PP, Buslinie Blumenstein-Seftigen).	Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)	Kenntnisnahme	
K.38	Der Schlussbericht S-Bahn Bern 2014 wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Dem Gemeinderat ist es ein Anliegen, dass die Anschlüsse an den Fernverkehr durch die S-Bahn 2040 (Bsp. zusätzlicher Halt Richtung Bern) keine Verschlechterung erfahren, respektive weiterhin gewährleistet sein müssen.	Gemeinde Belp	Kenntnisnahme	Die Anschlüsse sind mit Fahrlagen im STEP Prozess zu planen.
K.39	Auf der S3/31 verkehrt das ältstete Rollmaterial, 2040 wird sicherlich Spurstarkes Rollmaterial eingesetzt. wie sieht dann das Angebot aus? Was für Infrastrukturanpassung sind notwendig um dieses Konzept zu gewährleisten?	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	Mutz sind ziemlich spurtstark und nicht das älteste Rollmaterial. Die Infrastrukturen müssen im STEP Prozess mit den Fahrlagen geprüft werden.

## 4.6 Burgdorf – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.40	Im Kapitel "Vorgesehene Entwicklung" fehlt "ESP Zollikofen-Münchenbuchsee (aktiv bewirtschaftet) und langfristige Siedlungserweiterung in Meilen Ost in Zollikofen"	Gemeinde Zollikofen	Formelle Anpassung	Ergänzt, war im Korridor Bern-Biel bereits enthalten.
K.41	Wir bestätigen die Einschätzung zu diesem Korridor	Stadt Burgdorf	Kenntnisnahme	
K.42	Wie schon ausgeführt muss die S44 Solothurn-Burgdorf-Bern als schnelle S-Bahn, ohne Halt in Schönbühl und Zollikofen, erhalten bleiben. Mit nur einer umsteigefreien Verbindung pro Stunde von der unteren Emme Richtung Bern ist dies ein "muss"!	Gemeinde Wiler bei Utzenstorf	Kenntnisnahme	Es sind 2 umsteigefreie Verbindungen untere Emme nach Bern vorgesehen. Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder SO/LTH oder LN/SWG schnell, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzung wird im STEP Prozess geprüft.
K.43	Betrifft den Korridor Burgdorf – Bern; Die Verbindung Sumiswald-Grünen - Bern ist im Konzept S-Bahn 2040 nicht mehr als Direktverbindung via Grauholzlinie und beschleunigt zwischen Burgdorf und Bern geplant. Die Region mittleres Emmental (Oberburg bis Zollbrück) wird dadurch benachteiligt gegenüber heute und auch gegenüber den Relationen aus/nach dem unteren Emmentals. Für die S-Bahn 2040 mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten bis dahin berücksichtigt werden.	Gemeinde Oberburg	Kenntnisnahme	Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur in Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder Bern – Solothurn/Langenthal oder Bern - Langnau/Sumiswald über die Grauholzlinie, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzbarkeit und die Anschlussituation in Burgdorf wird im STEP Prozess festgelegt.
K.44	Der längerfristig geplante Halt aller Züge der S4 und S44-Linie in Zollikofen wird begrüsst. Dadurch wird die direkt Verbindungsmöglichkeiten Münchenbuchsee-Zollikofen-Burgdorf, welche aktuell nur stündlich gegeben ist auf einen ½-Takt verbessert.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnisnahme	
K.45	Der Bericht sieht vor, dass die künftigen Verbindungen der heutigen S4 von Solothurn nach Bern und von Sumiswald/Langnau nach Bern einzeln geführt werden und nicht mehr in Burgdorf gekoppelt bzw. getrennt werden. Gemäss Schlussbericht 2040 werden die Direktverbindungen nach Sumiswald / Langnau auf dem Abschnitt Burgdorf – Bern alle Zwischenstationen bedienen (Seite 72 im Schlussbericht). Die letzte Planung (STEP2035) hatte vorgesehen, dass die Zwischenstationen zwischen Burgdorf und Bern-Wankdorf mit der S-Bahn aus Solothurn bedient werden (Seite 70 im Schlussbericht). Konsequenz: Die Reisezeit aus dem mittleren Emmental in die Agglomeration Bern wird dabei bis zu 10 Minuten länger sein. Dabei werden die Gemeinden aus dem mittleren Emmental an Attraktivität für Pendler nach Bern verlieren. Die Arbeitsplätze in den Zentren Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützelflüh, Sumiswald und Zollbrück sind von Bern kommend weniger gut erreichbar. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber heute und auch gegenüber den Standorten aus dem unteren Emmental. Verbesserungsbedarf: Für die S-Bahn 2040 ist aus dem mittleren Emmental mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten berücksichtigt werden.	Einwohnergemeinde Trachselwald	Kenntnisnahme	Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur in Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder Bern – Solothurn/Langenthal oder Bern - Langnau/Sumiswald über die Grauholzlinie, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzbarkeit und die Anschlussituation in Burgdorf wird im STEP Prozess festgelegt.
K.46	Dieser Korridor muss für das Referenzangebot AS 2035 gründlich überarbeitet und neugestaltet werden. Es kann nicht angehen, dass die beiden Züge ab der Achse Solothurn/Burgdorf ab Burgdorf (nach Bern) jede Haltestelle bedienen, während die vier Züge aus dem Emmental (z.B. Konolfingen, Langnau) ab Burgdorf beschleunigt (nur mit Halt in Bern Wankdorf) verkehren; zumal Konolfingen und Langnau direkte Verbindungen nach Bern aufweisen. Die Züge der Linie Solothurn-Burgdorf-Bern sind ab Burgdorf zu beschleunigen.	Gemeinde Utzenstorf	Kenntnisnahme	AS 2035 ist nicht Bestandteil vom Projekt S-Bahn Bern 2040. Im AK2035 verkehren nur 2 Züge von Emmental direkt nach Bern. Nach Definition der Variante 2040 im STEP Prozess sind die Zwischenschritte möglichst aufwärtskompatibel zu planen.
K.47	Der Bericht sieht vor, dass die künftigen Verbindungen der heutigen S4 von Solothurn nach Bern und von Sumiswald/Langnau nach Bern einzeln geführt werden, und nicht mehr in Burgdorf gekoppelt bzw. getrennt werden. Die Reisezeit aus dem mittleren Emmental in die Agglomeration Bern wird dabei bis zu 10 Minuten länger sein. Dabei werden die Gemeinden aus dem mittleren Emmental an Attraktivität für Pendler nach der Agglomeration Bern verlieren. Die Arbeitsplätze in den Zentren Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützelflüh, Sumiswald und Zollbrück sind von Bern kommend weniger gut erreichbar. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber heute und auch gegenüber den Standorten aus dem unteren Emmental. Wir sehen folgenden Verbesserungsbedarf:	Gemeinderat Lützelflüh	Kenntnisnahme	Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur in Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder Bern – Solothurn/Langenthal oder Bern - Langnau/Sumiswald über die Grauholzlinie, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzbarkeit und die Anschlussituation in Burgdorf wird im STEP Prozess festgelegt.



Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	Für die S-Bahn 2040 ist aus dem mittleren Emmental mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten bis dahin berücksichtigt werden.			
K.48	<p>Ausgangslage</p> <p>Der Bericht sieht vor, dass die künftigen Verbindungen der heutigen S4 von Solothurn nach Bern und von Sumiswald/Langnau nach Bern einzeln geführt werden, und nicht mehr in Burgdorf gekuppelt bzw. getrennt werden. Gemäss Schlussbericht 2040 werden die Direktverbindungen nach Sumiswald / Langnau auf dem Abschnitt Burgdorf – Bern alle Zwischenstationen bedienen (siehe dazu Seite 72 im Schlussbericht). Die letzte Planung (STEP2035) hatte vorgesehen, dass die Zwischenstationen zwischen Burgdorf und Bern-Wankdorf mit der S-Bahn aus Solothurn bedient werden (siehe dazu Seite 70 im Schlussbericht).</p> <p>Konsequenz</p> <p>Die Reisezeit aus dem mittleren Emmental in die Agglomeration Bern wird dabei bis zu 10 Minuten länger sein. Dabei werden die Gemeinden aus dem mittleren Emmental an Attraktivität für Pendler nach der Agglomeration Bern verlieren. Die Arbeitsplätze in den Zentren Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützelflüh, Sumiswald und Zollbrück sind von Bern kommend weniger gut erreichbar. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber heute und auch gegenüber den Standorten aus dem unteren Emmental.</p> <p>Verbesserungsbedarf</p> <p>Für die S-Bahn 2040 ist aus dem mittleren Emmental mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten bis dahin berücksichtigt werden.</p>	Gemeinderat Rüderswil	Kenntnisnahme	Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur in Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder Bern – Solothurn/Langenthal oder Bern - Langnau/Sumiswald über die Grauholzlinie, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzbarkeit und die Anschlusssituation in Burgdorf wird im STEP Prozess festgelegt.
K.49	Die ÖV-Kommission der RKE bittet um Prüfung eines Bahn-Halbstundentaktes zwischen Burgdorf und Langnau (heute 1x stündlich Bus ab Ramsei bis Langnau).	Regional-konferenz Emmental	Kenntnisnahme	Ein Halbstundentakt zwischen Ramsei und Langnau kann unter Einbezug der heutigen Buslinie durch die RKEM geprüft werden. Eine Flügelung für 3 Stationen ist kritisch, da die Flexibilität beim Rollmaterial und die betriebliche Stabilität beeinträchtigt würde.
K.50	Die Bahnlinien auf den Strecken Bern – Burgdorf – Olten und Bern – Solothurn sowie im unteren Emmental bedienen bereits heute praktisch alle Haltestellen halbstündlich. In Anbetracht der Bedeutung und der regen Frequentierung des Bahnhofs Wynigen erscheint uns eine baldige Einführung eines halbstündlichen Zugshalt in Wynigen als angebracht und zweckmässig.	Einwohnergemeinde Wynigen	Kenntnisnahme	In Referenzprojekt AK2035 und im vorliegenden Projekt enthalten. Frühere Einführung nicht Teil dieses Projekts. (siehe auch U.8)
K.51	<p>Der vorgestellte Ansatz ist nachvollziehbar. Wir machen darauf aufmerksam, dass für den Korridor unteres Emmental bis Solothurn die Aufwärtskompatibilität der einzelnen Angebotsschritte wichtig ist. Die zurzeit vorliegende Abfolge befriedigt uns (noch) nicht:</p> <p>Fahrplan 2022: halbstündlich nach Bern:  1 x direkt und schnell mit langer Standzeit in Burgdorf (Flügelung)  1 x mit Umsteigen und langsam</p> <p>2. TE S-Bahn Bern: halbstündlich nach Bern:  1 x direkt und langsam mit kurzer Standzeit in Burgdorf  1x mit Umsteigen und langsam</p> <p>AS 2035, halbstündlich nach Bern:  2 x direkt und langsam mit kurzer Standzeit in Burgdorf</p> <p>S-Bahn Bern 2040, halbstündlich nach Bern  2 x direkt und schnell mit (vermutlich) langer Standzeit in Burgdorf (Flügelung)</p> <p>Die Schritte sind in Bezug auf a) Direktverbindungen b) Fahrzeit c) Erreichbarkeit Zollikofen und Schönbühl aufeinander abzustimmen.</p>	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kenntnisnahme	Nach Festlegung der Variante 2040 im STEP Prozess sind die Zwischenschritte möglichst aufwärtskompatibel zu planen.
K.52	Die Flügelung der S-Bahn ab Burgdorf neu nach Langenthal unterstützen wir. Sie ermöglicht in Langenthal bessere Anschlüsse aus dem Korridor Wolhusen-Willisau-Huttwil sowohl nach Bern wie nach Olten und schafft damit die Voraussetzung für eine Beschleunigung der Züge in diesem Korridor bei Gewährleistung von guten bzw. neu besseren Anschlüssen.	Verkehrsverbund Luzern	Kenntnisnahme	
K.53	Die S-Bahn von Langenthal soll prioritär als schnelle S-Bahn nach Bern fahren (ohne Halt zwischen Burgdorf und Bern Wankdorf). Langenthal und Herzogenbuchsee haben mit dem IR/RE bereits eine schnelle Verbindung nach Bern. Wird die S-Bahn mit Halt an allen Bahnhöfen zwischen Burgdorf und Bern geführt, entstehen neue umsteigefreie Verbindungen zu den Arbeitsplatz-starken Bahnhöfen Schönbühl SBB und Zollikofen.	IGöV Bern	Kenntnisnahme	Es zeigt sich, dass beide Varianten ihre Vor- und Nachteile haben. Welche Verbindung zwischen Bern und Burgdorf mit, resp. ohne Halte verkehrt wird im STEP Prozess mit den Fahrplänen vertieft. Gleichzeitig ist die Nachfragesituation und die Rollmaterialkapazität zu berücksichtigen.

**Spezifische Rückmeldungen zu einzelnen Angebotskonzepten je Korridor (Kapitel 8)**

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.54	"Betrifft den Korridor Burgdorf – Bern: Die Verbindung Sumiswald-Grünen bis Bern ist im Konzept S-Bahn 2040 nicht mehr als Direktverbindung via Grauholzlinie und beschleunigt zwischen Burgdorf und Bern geplant. Die Region mittleres Emmental (Oberburg bis Zollbrück) wird dadurch benachteiligt gegenüber heute und auch gegenüber den Relationen aus/nach dem unteren Emmental. Für die S-Bahn 2040 ist mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebotszwischenritten bis dahin berücksichtigt werden."	Gemeinde Sumiswald	Kenntnisnahme	Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur in Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder Bern – Solothurn/Langenthal oder Bern - Langnau/Sumiswald über die Grauholzlinie, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren. Die Umsetzbarkeit und die Anschlusssituation in Burgdorf wird im STEP Prozess festgelegt.
K.55	In Abb. 51 und 56 sind Farben vertauscht. Der Schritt zwischen AS2035 und AK2040 sind kurz ausgeführt, obwohl zwischen Wankdorf - Lyssach von Solothurn abgehängt werden und Langnau zugeschieden wird.	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	Farben zeigen die Differenzierung zwischen den Produkten (beschleunigte S-Bahn und S-Bahn mit allen Halten). Aufgrund Kapazitätsanforderung (Infrastruktur Burgdorf und Rollmateriallänge) wird entweder SO/LTH oder LN/SWG schnell, resp. mit Halten Bern-Burgdorf verkehren (wie umsetzen wird mit Anschlüssen im STEP Prozess geprüft).



## 4.7 Neuenburg – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.56	Wenn der 30-Minuten-Takt Bern-Neuenburg umgesetzt wird, muss aus unserer Sicht eine Anbindung Bahnhof Riedbach-Frauenkappelen die logische Folge sein.	Einwohner-gemeinde Frauenkappelen	Ablehnung	S-Bahn mit 30-Min.-Takt. RE mit max. 2 Zwischenhalten zwischen kantonalen Zentren auf diesem Korridor schon mit 3 Zwischenhalten.
K.57	Wir unterstützen das Angebotskonzept 2040. Folgende Punkte sind in bei der Weiterbearbeitung zu beachten: – Bei den künftigen Entwicklungspotenzialen sind in Gampelen der Arbeitsschwerpunkt (Bahnhof) und der geplante Neubau Regionalgefängnis/JVA (Witzwil) zu berücksichtigen. – Halbstundentakt in Gampelen (zwingende Vorgabe für die Prüfung der Alternativen S-Bahn nur bis Ins oder halbstündliche Flügelung ab RE)	Regionale Ver-kehrskonfe-renz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnis-nahme	
K.58	RE Halt am Europaplatz wird begrüsst	Regional-konferenz Bern Mittel-land Fach-bereich Ver-kehr	Kenntnis-nahme	
K.59	La coordination avec l'aménagement du territoire est compréhensible. Le rapport fait bien référence au pôle de développement économique cantonal de Marin. A noter qu'une desserte par trolleybus à cadence aux 10' (prolongement de la ligne transN 107) est prévue via un accès au nord de la gare BLS de Marin-Epagnier. Ce nouveau pôle est susceptible d'attirer de nouveaux usagers du rail. Il est difficile d'estimer dans quelles mesures ce développement a été intégré dans vos hypothèses d'aménagement du territoire et dans vos estimations de la demande à l'horizon 2040. Conformément à l'étape d'aménagement 2035, la cadence ½ heure IR Neuchâtel – Bern est une priorité pour le canton de Neuchâtel. Initialement prévue à l'horizon 2025, les travaux en gare de Berne ne permettront pas d'introduire cette offre avant 2033, selon les informations reçues par la BLS. Les propositions ci-dessous ne pourront pas être mise en œuvre avant cette échéance. Au paragraphe 8.7, l'objectif d'offre 2040 du corridor Berne – Neuchâtel propose d'ajouter un arrêt supplémentaire Bern - Europaplatz aux relations ½ heure IR Neuchâtel – Berne. Bien qu'il impactera le temps de trajet entre les deux chefs-lieux cantonaux, le bénéfice pour les voyageurs neuchâtelois est intéressant : un accès direct à un pôle multimodal d'importance. Nous soutenons cette demande. Nous sommes intéressés au développement de liaisons à la ½ heure entre Neuchâtel et Fribourg sans changement à Ins. A cet effet, la S5 et la S51 serait alors interrompues à Ins. Les correspondances sont assurées à Ins entre les RER Fribourg et Berne afin de conserver de bonnes relations entre St-Blaise/Marin-Epagnier en direction de Berne. La desserte de Gampelen est à étudier. La halte de Zihlbrücke peut être supprimée. Nous ne sommes pas favorables au principe d'un coupe-accroche à Kerzers entre le S-Bahn Morat – Kerzers et l'IR Neuchâtel – Berne. La durée du trajet Neuchâtel – Berne s'en verrait trop fortement impactée et n'est pas conforme à la vision stratégique du rapport présenté.	Kanton Neuenburg	Kenntnis-nahme	Die zusätzliche Nachfrage Littoral Est wurde mit der BLS geprüft. Nachfrageprognosen 2040 grundsätzlich mit Unsicherheiten.  La prise de position du canton de Neuchâtel sera intégré dans les réflexions PRODES 204x,

#### 4.8 Schwarzenburg – Bern

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.60	Wir sind gespannt auf die Resultate der ZMB Köniz / Bern Süd	Regional- konferenz Bern Mittel- land Fach- bereich Ver- kehr	Kenntnis- nahme	

#### 4.9 Worb – Bern (RBS)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.61	Wir begrüßen es, dass der 7.5-Min.-Takt schrittweise ausgeweitet wird. Es ist für uns aber nachvollziehbar, dass der 7.5-Min.-Takt gemäss Angebotskonzept 2035 vorerst in Deisswil endet.	Gemeinde Worb	Kenntnisnahme	
K.62	Der Ausbau des S-Bahn-Angebots mit einem 7.5-Min.-Takt zwischen Bern und Deisswil über den ganzen Tag wird die Nachfrage auf dem nachgelagerten Busnetz erhöhen. Eine optimale Anbindung an die Bahnhöfe ist entsprechend sicherzustellen.	Einwohner-gemeinde Bolligen, Bauverwaltung	Kenntnisnahme	
K.63	Sprung von AS2035 zu AK2040 wird begrüsst.	Regional-konferenz Bern Mittel-land Fach-bereich Ver-kehr	Kenntnisnahme	

#### 4.10 Solothurn – Bern (RBS)

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
K.64	Der AS 2035 sieht den 1/8-h Takt bis Zollikofen vor. Dies bedingt ein Wendegleis in Zollikofen. Das Angebotskonzept 2040 sieht diesen Takt bis Jegenstorf vor. Damit würde das Wendegleis in Zollikofen überflüssig. Ein Wendegleis mit den entsprechenden Platzbedürfnissen ist aus raumplanerischer und organisatorischer Sicht am Bahnhof Zollikofen eine extrem grosse Herausforderung. Es gilt daher möglichst rasch zu klären, ob es dieses Gleis überhaupt braucht.	Gemeinde Zollikofen	Kenntnisnahme	Die Auswirkungen auf beschlossene Infrastrukturprojekte sind zu prüfen.
K.65	Die Umsetzung der Direktverbindung hätte zur Folge, dass im Raum Jegenstorf ein drittes Gleis für die Überholmanöver realisiert werden müsste und damit auch Auswirkungen auf die Standortplanung Bahnhof hätte. Weiter hätte die „rasche“ Verbindung zwischen Bern und Solothurn zur Folge, dass das Angebot der S8 geschmälert bzw. eingeschränkt würde.	Einwohnergemeinde Jegenstorf	Kenntnisnahme	Die Haltepolitik im Korridor wird vertieft.
K.66	Eine schnellere Verbindung Münchenbuchsee Solothurn wäre erwünscht, daher Wunsch, dass Schnellverbindung RBS Bern-Solothurn in Zollikofen hält.	Gemeinde Münchenbuchsee	Kenntnisnahme	
K.67	Der Bericht sieht vor, dass die künftigen Verbindungen der heutigen S4 von Solothurn nach Bern und von Sumiswald/Langnau nach Bern einzeln geführt werden, und nicht mehr in Burgdorf gekuppelt bzw. getrennt werden. Die Reisezeit aus dem mittleren Emmental in die Agglomeration Bern wird dabei bis zu 10 Minuten länger sein. Dabei werden die Gemeinden aus dem mittleren Emmental an Attraktivität für Pendler nach der Agglomeration Bern verlieren. Die Arbeitsplätze in den Zentren Oberburg, Hasle-Rüegsau, Lützel-flüh, Sumiswald und Zollbrück sind von Bern kommend weniger gut erreichbar. Dies ist eine Verschlechterung gegenüber heute und auch gegenüber den Standorten aus dem unteren Emmental. Wir sehen folgenden Verbesserungsbedarf: Für die S-Bahn 2040 ist aus dem mittleren Emmental mindestens eine direkte und zwischen Burgdorf und Bern beschleunigte Verbindung pro Stunde anzubieten. Dies soll auch in den Angebots-Zwischenschritten bis dahin berücksichtigt werden.	Gemeinderat Lützel-flüh	Kenntnisnahme	Siehe K.47
K.68	Wir unterstützen den vorliegenden Planungsansatz.	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau	Kenntnisnahme	
K.69	Die Schnelle Verbindung Bern - Solothurn wird begrüsst	Regional-konferenz Bern Mittelland Fachbereich Verkehr	Kenntnisnahme	
K.70	Die Stadt Solothurn ist gemäss Schlussbericht hauptsächlich von den Punkten 7.7 (Schnelle Städteverbindung Solothurn — Bern) und 8.10 (Korridor Solothurn — Bern RBS) betroffen. Geplant ist, die schnelle Verbindung zwischen den Zentren Solothurn und Bern im Horizont 2040 mit einem schnellen Produkt auf dem RBS Korridor (max. ein Zwischenhalt) umzusetzen. Dies wirkt sich positiv auf den Standort Solothurn aus, da sich die Bahnanbindung an Bern verbessert — was wir natürlich begrüßen.	Stadt Solothurn	Kenntnisnahme	
K.71	Die Wirkung der ESP ist, wie die Beispiele Ittigen-Worblaufen oder Ittigen-Papiermühle zeigen, gross. Stark im Wachstum sind z.Z die ESP Zollikofen/Münchenbuchsee (Meielen Nord) und Stettlen-Deisswil (Berna-Park). Es ist sogar denkbar, dass an gewissen Tageszeiten die Gegenlastrichtung (Morgen: Zentrum-Agglomeration, Abend: Agglomeration-Zentrum) die Nachfrage der Lastrichtung überflügelt. Gerade für die Erschliessung dieser Gebiete sind die eigenen Produkte im 7 ½ Mint Takt in der Spitzenzeit von grosser Bedeutung.	Gemeinde Ittigen	Kenntnisnahme	

## 5 Allgemeine Rückmeldungen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
A.1	Die aufgezeigte Zunahme der Frequenzen ist kaum verkraftbar. Da werden die aufgezeigten Massnahmen aus der Wichtracher-Sicht kaum genügen.	Gemeinde Wichtrach	Kenntnisnahme	Die Nachfrage kann mit dem S-Bahnangebot in Wichtrach abgedeckt werden,.
A.2	Die Weiterentwicklung der S-Bahn (und des Bahnangebots generell) ist unabdingbar, um das erwartete Wachstum der Nachfrage in naher Zukunft bewältigen und dadurch der Bevölkerung und den Unternehmen ein solides Grundangebot an Mobilität anbieten zu können. Darüber hinaus sind die geplanten Unterhalts- und Ausbaumassnahmen raumplanerisch abzustimmen, was in der kantonalen Richtplanung entsprechend berücksichtigt und somit gewährleistet ist.	Amt für Wirtschaft des Kantons Bern	Kenntnisnahme	
A.3	Der Schlussbericht S-Bahn 2040 für die Fachkonsultation wurde unter Berücksichtigung einer Vielzahl an Faktoren und unter Einbezug der raumrelevanten Aspekte aus dem Kantonalen Richtplan erstellt. Wir sind von der Plausibilität der Ergebnisse überzeugt und danken für die Arbeit.	Einwohnergemeinde Thierachern	Kenntnisnahme	
A.4	Vielen Dank für die zusätzlichen telefonischen Informationen zum Schlussbericht S-Bahn Bern 2040 vom 17.11.2021. Die Stadt Burgdorf unterstützt die Einschätzungen und Stossrichtungen insbesondere für den Korridor Burgdorf Bern.	Stadt Burgdorf	Kenntnisnahme	
A.5	Sowohl das BehiG als auch die UNO-Behindertenrechtskonvention definieren klare Vorgaben betreffend Mobilität von Menschen mit Behinderungen, welche berücksichtigt werden müssen: UNO-BRK: Artikel 9: Zugänglichkeit (Sowohl das BehiG als auch die UNO-Behindertenrechtskonvention definieren klare Vorgaben betreffend Mobilität von Menschen mit Behinderungen, welche berücksichtigt werden müssen: UNO-BRK: Artikel 9: Zugänglichkeit (vgl. <a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_9">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_9</a> ) Artikel 19: Unabhängige Lebensführung und Einbeziehung in die Gemeinschaft ( <a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_19">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_19</a> ) Artikel 30: Teilhabe am kulturellen Leben sowie an Erholung, Freizeit und Sport ( <a href="https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_30">https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/2014/245/de#art_30</a> ) BehiG: Art. 22 BehiG Anpassungsfristen für den öffentlichen Verkehr 1 Bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr müssen spätestens nach 20 Jahren (bis 2023) nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht sein. 2 Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes behindertengerecht angeboten werden. 3 Während der Anpassungsfristen nach Absatz 1 und 2 haben die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen Anspruch darauf, dass ihre auf das Umsetzungskonzept des Bundes für die Ausrichtung der Finanzhilfen (Art. 23 Abs. 3) gestützte Betriebs- und Investitionsplanung beachtet wird. Allgemeine Bemerkungen: – Beim Umbau von Bahnhöfen und der Neugestaltung von Bushaltestellen auf den Bahnhofplätzen ist darauf zu achten, dass die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen ganzheitlich betrachtet wird – auch wenn die Planungsverantwortung bei verschiedenen Bauherren liegt. Sonst besteht die Gefahr, dass ein Umsteigen zwischen Bahn und Bus für Menschen mit Behinderungen nicht möglich ist. – Ebenso ist bei Linienänderungen bzw. –anpassungen darauf zu achten, dass sich die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen nicht verschlechtert. Das Amt für öffentlichen Verkehr hat seine Abläufe so zu gestalten, dass die Perspektive des behindertengerechten Zugangs als Querschnittsthema bei allen Projekten beachtet wird. – Bei der Angebotsplanung ist darauf zu achten, dass Umsteigevorgänge auch von Menschen mit Behinderungen in der vorgesehenen Zeit benutzt und bewältigt werden können. – Es hat sich bewährt, die Behindertenorganisationen bereits bei der Planung in beratender Funktion beizuziehen. Zum einen werden die Planer für die Bedeutung der behindertengerechten Gestaltung sensibilisiert und zum andern können Knackpunkte gemeinsam befriedigend gelöst werden. Diese Zusammenarbeit soll auch andernorts angewendet werden, um gute Lösungen für die Zugänglichkeit zu erarbeiten. Gerne stehen wir für Sie als Ansprechpartner zur Verfügung (Kontakt - KBK - Kantonale Behindertenkonferenz Bern).	Kantonale Behindertenkonferenz Bern bkk	Kenntnisnahme Nicht Stufe S-Bahn Bern Planung	Die gesetzlichen Vorgaben für die Mobilität von Menschen mit Behinderungen müssen berücksichtigt werden. Im vorliegenden Projekt werden Verkehrsmengen definiert für die kantonale Eingabe in den STEP Prozess (keine Anschlusszeiten geplant).
A.6	Das ganze Projekt ist unglaublich komplex und alle Anliegen aufzugreifen und in geeigneter Form abzuhandeln ist nicht einfach. Deshalb bedanken wir uns für die geleistete Arbeit im Sinne der Weiterentwicklung des Angebots.	Einwohnergemeinde	Kenntnisnahme	

## Allgemeine Rückmeldungen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
		Grosshöchstetten		
A.7	Die bereits bekannten und nötigen Infrastrukturbauten (Entflechtung Wankdorf Süd, Bahnhof Ostermundigen, Entflechtung Gümligen Süd und Münsingen Wendegleis) sind mit hoher Priorität und zeitnah voranzutreiben.	Einwohner-gemeinde Münsingen	Kenntnis-nahme	
A.8	Im Moment wird von der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und Gemeinden ein ÖV-Konzept 2035 erarbeitet. Diese beiden Projekte sollten aufeinander abgestimmt werden. Gerne können wir diese Punkte auch gemeinsam diskutieren. Bei Fragen und weiteren Angaben stehen wir gerne zur Verfügung.	Verkehrsbe-triebe Biel	Kenntnis-nahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.
A.9	Wir möchten uns für die grosse geleistete Arbeit bedanken. Der Einbezug der Regionen in die Erarbeitung war aus unserer Sicht sehr gewinnbringend. Auch dafür bedanken wir uns herzlich. Für weitere Planungen dieser Art regen wir an, die Erwartungen an bzw. die Funktion der Regionen im Projekt noch genauer zu definieren. Dabei muss berücksichtigt werden, dass bei einem Einbezug der Regionen auch angemessene Fristen für eine Auseinandersetzung in den regionalen Gremien gewährt werden müssen, wenn der Anspruch besteht, dass die Geschäftsführenden/Fachbereichsverantwortlichen eine konsolidierte Rückmeldung ins Projekt einbringen.	Regionale Ver-kehrskonfe-renz Ober-land-West (RVK 5)	Kenntnis-nahme	
A.10	Die in der Fachkonsultation unter Kapitel 9.1 aufgeführten Punkte sind unbedingt sofort zu studieren und die Resultate zu berücksichtigen. Die 1. Klasse ist oft nicht voll besetzt in der S-Bahn, deshalb das Angebot von 1. Klasse Plätzen in den S-Bahnen reduzieren / flexibel gestalten und dadurch Kapazität in Spitzenzeiten erhöhen.	VCS Ver-kehrs-Club der Schweiz Sektion Bern	Kenntnis-nahme	
A.11	<p>– Comme cité précédemment, la Ville de Bienne souhaite que le périmètre du « S-Bahn Bern 2040 » soit élargi en considérant les corridors Neuchâtel – Bienne, Bienne – Granges, Bienne – Sonceboz-Sombeval et Bienne – Täuffelen – Ins, ainsi que des haltes ferroviaires de Mâche, des Champs-de-Boujean et des haltes des lignes précitées.</p> <p>– Face à la croissance prévue à l'horizon 2040 au sein de l'agglomération biennoise, à savoir +20% d'habitants et d'emplois concentrés principalement dans le noyau d'agglomération, et en réponse aux objectifs fixés de plafonner le trafic individuel motorisé, la Ville de Bienne et l'association Seeland biel.bienne souhaite renforcer et valoriser la desserte ferroviaire à la fois à l'échelle régionale pour les déplacements au sein de la région et à l'échelle urbaine pour l'accès aux secteurs stratégiques et les déplacements à l'intérieur du noyau d'agglomération.</p> <p>– Le concept TP 2035 de Bienne et environs élaboré conjointement par la Ville de Bienne et la CRT1 révèle des potentiels pertinents de développement en vue d'un futur « S-Bahn Biel/Bienne ».</p> <p>– Les objectifs d'un « S-Bahn Biel/Bienne » sont les suivants :</p> <p>– (1) Objectif de renforcement de la fréquence de desserte du noyau d'agglomération. Cet objectif se traduit concrètement par une fréquence à 15' pour les haltes de Mâche, Champs-de-Boujean, Brügg et un renforcement de la fréquence à 7,5' pour la desserte à fonction urbaine des haltes de Nidau, Nidau Beunden, Ipsach et Ipsach Herdi.</p> <p>– (2) Objectif de liaisons plus directes et rapides par le rail. Cet objectif se traduit concrètement par une ligne diamétrale Neuchâtel – Champs-de-Boujean, une ligne tangentielle Bern – Champs-de-Boujean et des correspondances optimales à Granges Nord sur l'IC 51.</p> <p>– (3) Objectif de proximité de la desserte ferroviaire en lien avec les développements majeurs. Cet objectif se traduit concrètement par une nouvelle halte aux Champs-de-Boujean ouest.</p> <p>– La Ville de Bienne souhaite que les potentiels de développement du « S-Bahn Biel/Bienne » soient pris en compte dans les prochaines réflexions du S-Bahn Bern. Il s'agit concrètement de vérifier, préciser et intégrer le cas échéant la prolongation de la ligne régionale de Neuchâtel – Bienne (S2) vers Mâche – les Champs-de-Boujean – Granges Nord et la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire Champs-de-Boujean ouest (voir remarque chapitres 4,5,6 et 7.5).</p> <p>– Le développement du S-Bahn Bern doit être coordonné avec le développement de l'offre ferroviaire de l'agglomération biennoise « S-Bahn Biel/Bienne » et du pôle de développement économique d'importance cantonale des Champs-de-Boujean. Nous apportons volontiers nos réflexions pour le développement du concept S-Bahn.</p> <p>Zusammenfassend halten wir folgendes fest:</p> <p>– Die Verdichtung auf den 15-Minutentakt hilft die ausgeprägten Lastspitzen des Busnetzes zu brechen.</p> <p>– Die Aufwertung des Knotenpunktes Brügg (Halt S31), um die Durchmesserlinie 2 zu stärken, die Erschliessung des geplanten Neubaus des Spitalzentrums zu verbessern und den Bahnhof Biel zu entlasten.</p> <p>– Die Tangentialverbindung Biel – Thun sowie den RE mit Halt in Wankdorf.</p>	Präsidialdi- rektion Stadt Biel	Kenntnis-nahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden.

## Allgemeine Rückmeldungen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Da das Bözigenfeld langfristig überproportional wächst, hielten wir im Falle einer Verlängerung der RE nach Grenchen (Tangentialverbindung Bern – Grenchen) einen Halt im Bözigenfeld für notwendig. Damit würde die Buslinie 12 obsolet werden bzw. könnte andere Abschnitte bedienen.</li> <li>– In die andere Richtung sollte eine Verlängerung der S20 mittels Verknüpfung mit dem R nach Neuchatel in Betracht gezogen werden.</li> </ul> <p>Im Moment wird von der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen und Gemeinden ein ÖV-Konzept 2035 erarbeitet. Die geplanten Ausbauschritte sollten aufeinander abgestimmt werden.</p>			
A.12	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mehrere heute halbstündlich bediente Bahnhöfe erhalten im AS2035 den Viertelstundentakt, um dann im Konzept 2040 wieder nur halbstündliche Abfahrten zu haben (Beispiele: Gasel, Moos, Schüpfen, Rubigen). Wir fragen uns, ob es sinnvoller ist, den 15Min-Halt an diesen Bahnhöfen gar nicht erst einzuführen, damit später kein Angebotsabbau angeordnet werden muss? Sofern der Halt alle 15 Min aus Kapazitätsgründen vor 2040 nicht notwendig ist.</li> <li>– Die Einführung dieses Konzepts bringt einen enormen Mehrbedarf an Rollmaterial. Die Bereitstellung von Abstell- und Unterhaltsanlagen muss von Anfang an Teil der S-Bahn-Ausbauplanung sein. Die aktuellen Beispiele (Chlyforst, Bätterkinden) zeigen, dass diese Vorhaben eine lange Planungs- und Realisierungszeit benötigen. Das Thema muss darum zusammen mit der Angebotsplanung behandelt werden.</li> </ul>	IGöV Bern	Kenntnisnahme	Mit dem STEP Prozess 2040 wird ein neues Zielkonzept erarbeitet. Die aufwärtskompatible Umsetzung der Zwischenhorizonte muss geprüft werden. Der Bedarf an Abstell- und Unterhaltsanlagen muss in einem nächsten Schritt zeitnah aktualisiert werden.
A.13	<p>Wir unterstützen die vorgesehene zeitnahe Vertiefung im Korridor Bern – Biel (neue Haltestelle Wald-rainstrasse, Tangentiale ohne Biel, Haltepolitik Biel-Grenchen). In die Vertiefung sind folgende Punkte einzubeziehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Einbindung der S-Bahn Bern in das Bahnnetz am Jurasüdfuss</li> <li>– Taktverdichtung auf 15' auf der Achse Biel – Mett – Bözigenfeld</li> <li>– Neue S-Bahn-Verbindung zwischen Biel Bözigenfeld und Grenchen Nord mit Koordination auf dem IC51 Richtung Delémont</li> <li>– Verlängerung der S-Bahn Neuenburg – Biel nach Mett – Bözigenfeld – Grenchen Nord mit Koordination auf den IC5 nach Delémont in Grenchen Nord</li> <li>– Neue S-Bahn Haltestelle Biel Bözigenfeld West (gemäss Mobilitätskonzept Bözigenfeld, in Erarbeitung)</li> </ul> <p>Zugleich sind im Korridor Bern – Biel folgende Punkte abzuklären resp. zu vertiefen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Taktverdichtung auf 15' auf der Achse Biel - Brügg – Studen</li> <li>– Agglomerationshalt der beschleunigten S-Bahn oder der neuen Tangentiale in Studen zwecks Taktverdichtung (15-Minuten) und Stärkung des Umsteigepunkts</li> <li>– Überprüfen der Kapazitäten in Schüpfen bei Verzicht auf Halt der S31 (siehe Eingabe der Gemeinde Schüpfen)</li> <li>– Auswirkungen der Angebotsverdichtung auf die Schliesszeiten der Bahnschranken in Suberg und Kosthofen (siehe Eingabe der Gemeinde Grossaffoltern) und mögliche Massnahmen</li> </ul> <p>Gerne bringen wir dazu unsere Überlegungen aus dem ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung und dem Mobilitätskonzept Bözigenfeld ein.</p> <p>Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.</p>	Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura	Kenntnisnahme	Die Planung des schienengebunden Regionalverkehrs in der Region Biel kann gemeinsam zwischen AÖV und RVK angegangen werden. Siehe auch K.31
A.14	<p>Verschiedene Linien von BERNMOBIL führen über Bahnübergänge:</p> <p>Linie 19: Morillonstrasse          Linie 17: Könizstrasse (Höhe Waldegg)          Linie 27: Brünnenstrasse          Linie 29: Waldeggstrasse und Könizstrasse (Höhe Brühlplatz)          Linie 166: Moosstrasse (Bahnhof Kaufdorf)</p> <p>Bei einem dichten S-Bahn-Takt können für den ÖV einschneidende Behinderungen und Verzögerungen entstehen. Dies gilt insbesondere für die Linien 17 und 19, welche beide mindestens in einem 7.5-Minutentakt verkehren.</p> <p>Der Bahnübergang Morillonstrasse wird mit dem Referenzangebot der 2. Teilergänzung pro Stunde für 12 Züge in beide Richtungen geschlossen sein. Die diesen Bahnübergang benutzende Buslinie 19 wird gemäss ÖV-Netzstrategie der Region Bern-Mittelland mittelfristig zu den Hauptverkehrszeiten entweder im 3.75-Minutentakt oder mit Doppelgelenkbussen im 7.5-Minutentakt betrieben werden müssen. Die daraus resultierende ÖV/ÖV-Behinderung ist ineffizient, stellt für die Fahrgäste einen erheblichen Nachteil dar und ist damit langfristig nicht vertretbar.</p> <p>Der Bahnübergang Könizstrasse wird mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn künftig auch 8 Mal pro Stunde geschlossen sein. Zusammen mit der im Rahmen der ÖV-Netzstrategie geplanten Taktverdichtung auf der Buslinie 17 wird es auch hier zu vermehrten ÖV/ÖV-Behinderung kommen, wenn auch in kleinerem Ausmass als bei der Linie 19.</p>	BERNMOBIL	Kenntnisnahme	Gegenüber Referenzangebot AS2035 sind nur bei Moosstrasse (Bahnhof Kaufdorf) 4 statt 2 Produkte in Angebotskonzept 2040 enthalten. Bei grösseren Angebotsausbauten werden die Auswirkungen auf die Schliesszeiten durch die Schieneninfrastrukturbetreiber analysiert.

## Allgemeine Rückmeldungen

Nr.	Eingabe	Genannt durch	Umgang	Begründung / Bemerkung
	<p>Auch am Bahnübergang Brünnenstrasse ist durch die geplanten 12 Züge pro Stunde in beide Richtungen mit grossen Verzögerungen für die Buslinie 27 zu rechnen. Im Rahmen der weiteren S-Bahn-Planung sind deshalb die Auswirkungen auf den strassenseitigen ÖV aufzuzeigen bzw. die Aufhebung der Bahnübergänge zu prüfen.</p>			