

Mitwirkungsdossier RGSK 2025 / AP5

bestehend aus:

Hauptbericht (Auszug)

Kartenband (Auszug)

Übersichtskarte (WebGIS RGSK 2025 / AP5)

Übergeordnete Massnahmen RKBM

Übergeordnete Massnahmen Bund

Massnahmenlisten (nur für Gemeinden)

Ergänzende Dokumente:

Lesehilfe

Online Fragebogen Bern

Online Fragebogen Freiburg

Interessenabwägung Gebiete FS (nur für Gemeinden)

Projekt Landschaft und Ökologie 2040

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2025

Agglomerationsprogramm Bern 5. Generation

Impressum

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

Andrea Schemmel, RKBM

Projektbearbeitung:

William Barbosa, RKBM
Arthur Stierli, ecoptima ag
David Stettler, ecoptima ag
Fabian Kälin, ecoptima ag
René Neuenschwander, Ecoplan AG
Simon Müller, Ecoplan AG
Walter Schaufelberger, B+S AG
Simon Rubi, B+S AG
Monika Schenk, Uniola AG
Selina Gosteli, Uniola AG
Antje Neumann, Metron Bern AG
Cordelia Polinna, Forward GmbH
Philip Schläger, Forward GmbH

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Ecoplan AG, Monbijoustrasse 14, 3011 Bern
Telefon 031 356 61 61
www.ecoplan.ch, bern@ecoplan.ch

B+S AG, Weltpoststrasse 5, 3015 Bern
Telefon 031 356 80 80
www.bs-ing.ch, info@bs-ing.ch

Uniola AG, Bergstrasse 50, 8032 Zürich
Telefon 044 266 30 30
www.uniola.com, zuerich@uniola.com

Forward Planung und Forschung GmbH,
Taborstraße 4, 10997 Berlin DE
Telefon +49 30 279 790 56
www.forward.berlin, hallo@forward.berlin

Inhaltsangabe

| RGSK-Nr. | Titel | Seite |
|--------------|---|-------|
| BM.MIV-Nat.1 | Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf - Schönbühl | 4 |
| BM.MIV-Nat.2 | Erweiterung N1 Schönbühl - Kirchberg | 5 |
| BM.MIV-Nat.3 | Anschluss N6 Bern - Wankdorf | 7 |
| BM.MIV-Nat.4 | Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf - Muri | 8 |
| BM.MIV-Nat.5 | Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf - Weyermannshaus | 10 |
| BM.MIV-Nat.6 | N6 Muri - Rubigen, 6-Spur Ausbau | 11 |
| BM.MIV-Nat.7 | Anschluss N1 Grauholz | 12 |
| BM.MIV-Nat.8 | Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz | 14 |
| BM.ÖV-Nat.1 | Bern Brünnen Wendegleis | 15 |
| BM.ÖV-Nat.2 | Bern, Holligen Entflechtung | 16 |
| BM.ÖV-Nat.3 | Wankdorf Süd-Ostermundigen Entflechtung | 18 |
| BM.ÖV-Nat.4 | BLS, Haltestelle Kleinwabern | 19 |
| BM.ÖV-Nat.5 | Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz Doppelspurausbau | 21 |
| BM.ÖV-Nat.6 | Münsingen, Wendegleis | 23 |
| BM.ÖV-Nat.7 | RBS, Bern-Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ | 25 |
| BM.ÖV-Nat.8 | RBS, bern-Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ | 26 |
| BM.ÖV-Nat.9 | RBS, Bern-Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ | 27 |
| BM.ÖV-Nat.10 | Gümligen Süd Entflechtung | 28 |

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

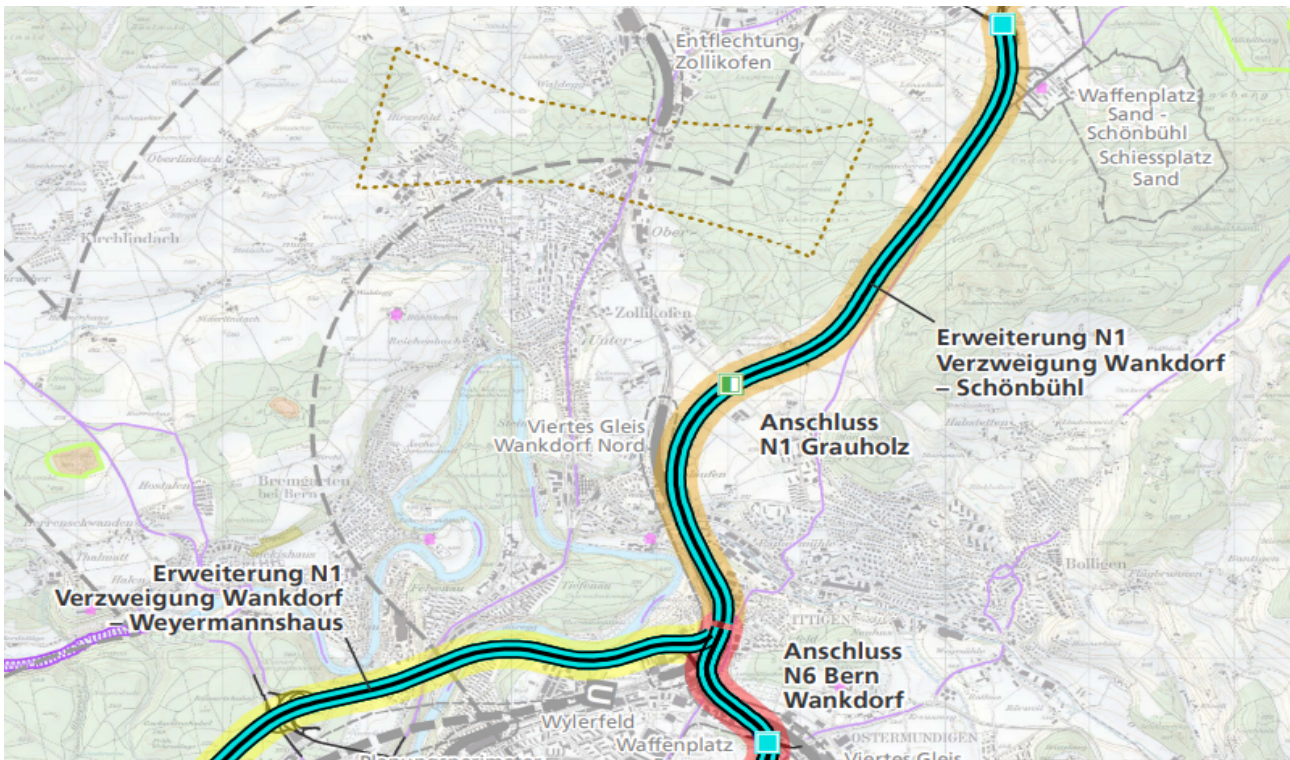
Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf - Schönbühl

**MassnahmeNr.
BM.MIV-Nat.1**

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Zwischen der Verzweigung Wankdorf und der Verzweigung Schönbühl ist eine Engpassbeseitigung vorgesehen, denn gemäss ASTRA ist der Abschnitt ein Engpass der Problemstufe 2. Hierfür wird die N1 von sechs auf acht Spuren ausgebaut. Die Engpassbeseitigung umfasst auch den Abschnitt der N6 von der Verzweigung Schönbühl bis zum Anschluss Schönbühl. Dieser Abschnitt wird von vier auf sechs Spuren erweitert. Infolge der Verbreiterung werden zusätzlich zum Trasse diverse Überführungen, Stützmauern und Lärmschutzwände neu erstellt. Zudem werden eine neue Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) realisiert und eine bestehende SABA erneuert, diverse Unterführungen verlängert beziehungsweise instandgesetzt, sowie die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen auf den neusten Stand gebracht.

Das Projekt ist im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse sowie im STEP 2023 vorhanden. Das Projekt wurde innerhalb des Realisierungshorizonts 2030 dem Ausbauschnitt 2023 zugeordnet. Das Ausführungsprojekt lag im Herbst 2022 öffentlich auf. Aktuell werden die Einsprachen und Stellungnahmen der Kantonalen Fachstellen und Bundesämter bearbeitet. Der Baubeginn ist für das Jahr 2027 geplant. Die Arbeiten dauern inkl. den Vorbereitungsarbeiten ca. 5 Jahre.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglomera- tion

Das Projekt weist einen Koordinationsbedarf mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord (ARE-Code: 0351.2.093) auf, das bereits in Betrieb ist. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland setzt sich für einen Halbanschluss Grauholz ein (vgl. separates Dokumentationsblatt). Mit dem Halbanschluss könnte der Verkehr von und nach Bern über die Nationalstrasse geführt werden.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

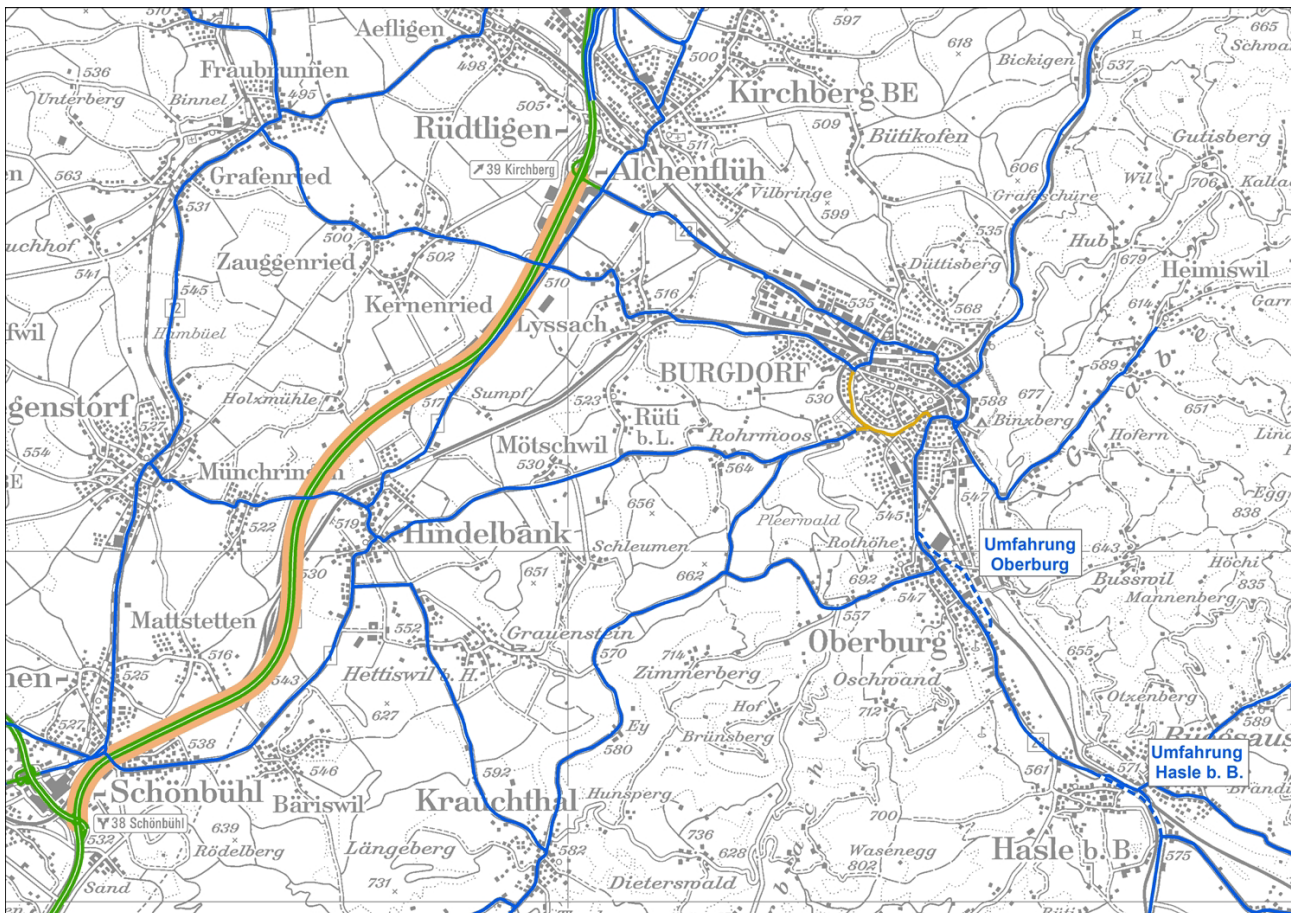
Erweiterung N1 Schönbühl - Kirchberg

MassnahmeNr. BM.MIV-Nat.2

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Die N1 (A1) zwischen Schönbühl und Kirchberg ist stark belastet und stösst an ihre Kapazitätsgrenzen. In diesem Abschnitt kommt es bereits heute zu täglicher Staubildung. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf den Anschluss Kirchberg, welcher den Verkehr in Richtung Emmental nur noch ungenügend auf die A1 zuleiten kann. Gemäss ASTRA ist der Abschnitt ein Engpass der Problemstufe 2.

Der Bund plant im Rahmen des Programms «Engpassbeseitigung» den Ausbau auf 6 Spuren. Die Massnahme wurde im STEP 2023 innerhalb des Realisierungshorizonts 2030 dem Ausbauschritt 2023 zugeordnet. Das generelle Projekt wurde vom Bundesrat am 1. Juli 2020 beschlossen. Die öffentliche Auflage des Ausführungsprojekts erfolgt im 1. Semester 2024. Die Realisierung kann frühestens 2030 starten.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Damit der Abschnitt nicht überlastet wird, und der Verkehr noch stärker auf die untergeordneten Strassen ausweicht, ist nach Auffassung des Kantons Bern und der beiden betroffenen Regionen Bern-Mittelland und Emmental die Kapazität koordiniert zu erhöhen. Insbesondere ist die Koordination mit dem 8-Spur-Ausbau Wankdorf – Schönbühl (vgl. BM.MIV-Nat.1) und dem 6-Spur-Ausbau Luterbach – Härkingen (vgl. OA.MIV-Nat.1) sicherzustellen.

Zudem besteht im Bereich Schönbühl eine Schnittstelle mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord (ARE-Code: 0351.2.093), welches bereits in Betrieb ist und den Verkehr durch Dosierung steuert.

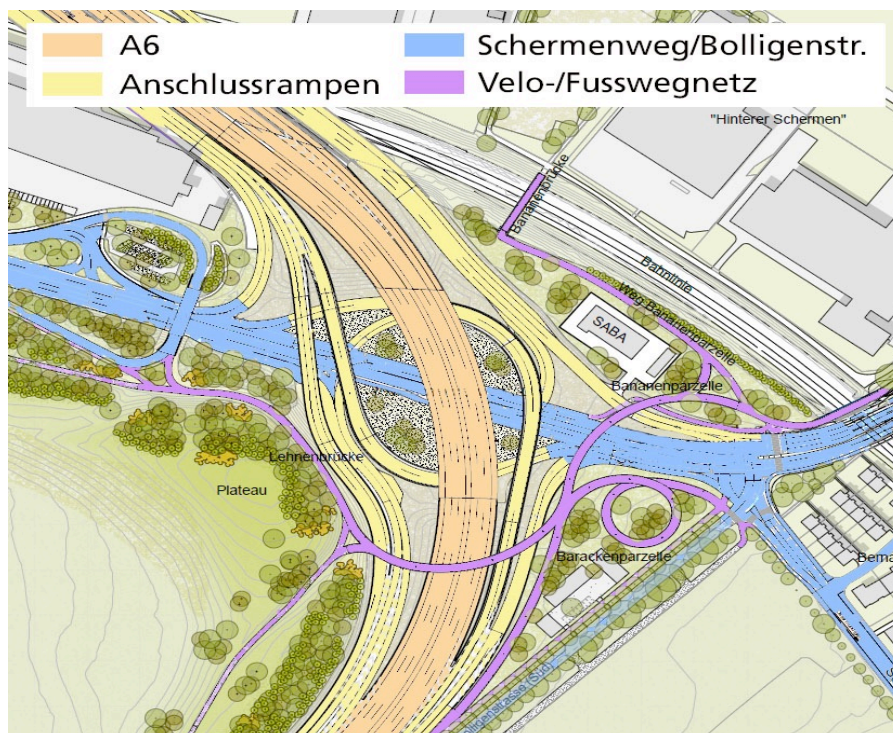
Anschluss N6 Bern-Wankdorf

MassnahmeNr. BM.MIV-Nat.3

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Die Umgestaltung des Anschlusses Bern-Wankdorf der N06 ist eine von mehreren Massnahmen, die der Bund plant, um den Verkehrsfluss und die Sicherheit auf den Strassen im Grossraum Bern zu optimieren. Dabei werden die Fahrbeziehungen von und zu den Anschlussrampen an die Nationalstrasse entflochten und mehrere Rampen neu gebaut.

Zudem werden neue Wege gebaut, welche alle wesentlichen Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr ermöglichen. Durch mehrere Brückenbauwerke entstehen attraktive Verkehrsbeziehungen für den Langsamverkehr.

Die Massnahmen sind nötig, um das wachsende Verkehrsaufkommen auf den Nationalstrassen sowie den städtischen Verlagerungsverkehr mittelfristig bewältigen zu können und um den Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz zu minimieren. Die Umgestaltung ist zentral für die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Wankdorf. Die Verbesserung der Sicherheit ist ebenfalls ein wichtiger Aspekt: Durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsbeziehungen und Verkehrsmittel wird die Sicherheit auf dem Knoten, der heute als Unfallschwerpunkt gilt, entscheidend verbessert.

Das Projekt lag im Frühjahr 2022 öffentlich auf. Die Plangenehmigung ist jedoch noch nicht erteilt. Der Baubeginn wird voraussichtlich 2027 erfolgen.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglo- meration

Das Projekt hat Schnittstellen zu den weiteren Nationalstrassenmassnahmen (Spurrergänzung Wankdorf-Schönbühl und Bypass Bern Ost) sowie zu verschiedenen Velomassnahmen im Umfeld des Anschlusses Bern-Wankdorf (z.B. Netzlücke 74 gemäss Sachplan Veloverkehr) und zu Verkehrsmanagementmassnahmen im Raum Bern.

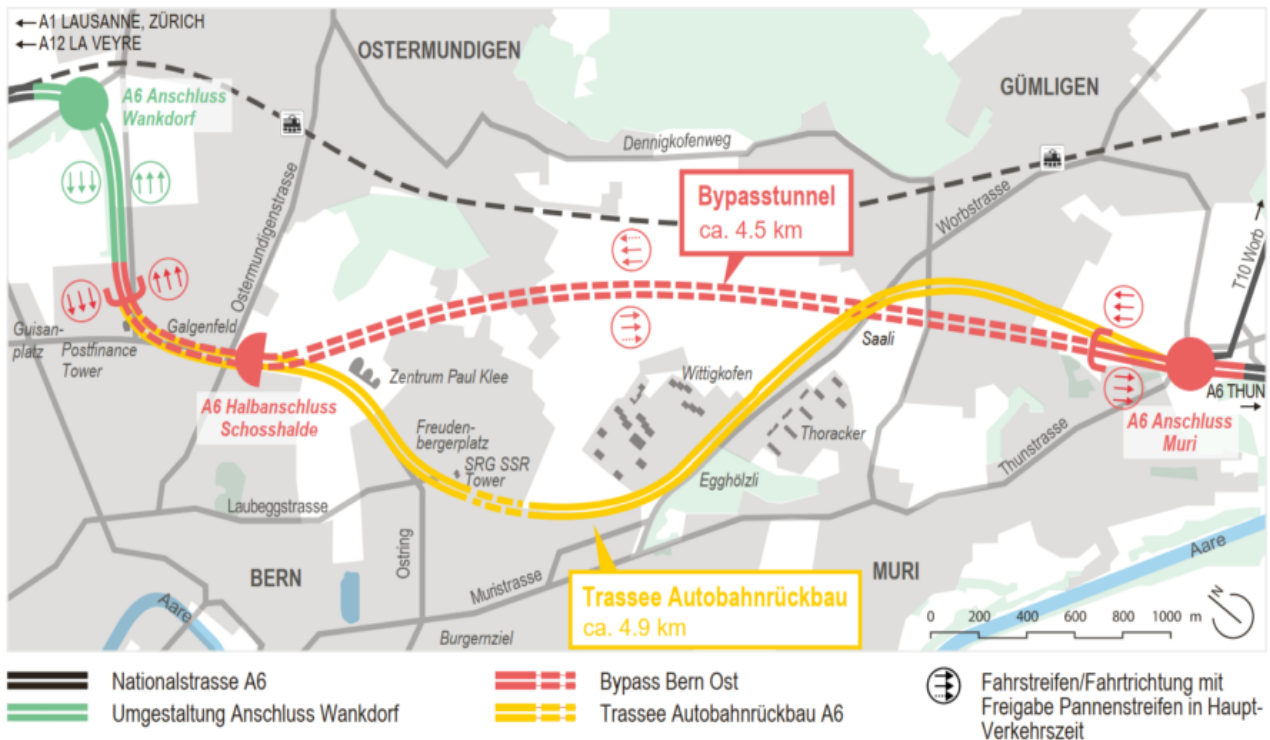
Erweiterung N6 Verzweigung Wankdorf – Muri

MassnahmeNr. BM.MIV-Nat.4

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Die N06 (A6) zerschneidet auf dem Abschnitt zwischen der Verzweigung Wankdorf und dem Anschluss Muri die Allmenden in Norden der Stadt Bern, das Quartier Ostring und das Quartier Wittigkofen/ Thoracker. Der Abschnitt ist stark ausgelastet und wird deshalb bis 2024 saniert und mit einer Pannestreifenumnutzung (PUN) ergänzt. Die Prognosen sagen jedoch voraus, dass der Abschnitt auch mit der PUN bis 2040 überlastet sein wird. Gemäss ASTRA ist der Abschnitt ein Engpass der Problemstufe 2. Im STEP 2023 ist das Vorhaben innerhalb des Realisierungshorizonts 2030 einem «weiteren Ausbauschritt» zugeordnet.

Mit dem Projekt Bypass Bern Ost soll der Autobahnverkehr zwischen dem Anschluss Muri und dem PostFinance-Tower zukünftig in einem Umfahrungstunnel verlaufen. Ziel ist dabei, die Autobahninfrastruktur sicherer und siedlungsverträglicher zu gestalten. Die Grundvariante sieht durchgehend zwei Tunnelröhren mit je zwei Fahrspuren sowie einem Pannestreifen vom Anschluss Muri bis Bern Expo vor. Der Anschluss Ostring soll durch den Halbinschluss Schosshalde ersetzt werden. Der Halbinschluss Schosshalde deckt die Richtungen von bzw. nach Verzweigung Wankdorf ab.

Das Projekt Bypass Bern Ost ist zentraler Bestandteil des Fokusraums Bern-Ost. Das freiwerdende Autobahntrasse wird für das Nationalstrassennetz nicht mehr benötigt und erhält eine neue verkehrliche, sozialräumliche und städtebauliche Funktion. Damit kann die Lebensqualität im Raum Bern Ost/ Muri für die Bevölkerung massgeblich gesteigert werden. Die Grundsätze zur Entwicklung des Fokusraums Bern-Ost haben die Projektpartner in einem Leitbild festgehalten. Dies bildet auch die Grundlage zur Entwicklung des Bypass Bern Ost.

Aktuell ist das Generelle Projekt Bypass Bern Ost in Erarbeitung. Der Projektzeitplan sieht den Baubeginn 2034 und die Eröffnung 2045 vor.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt ist eng mit dem gesamten Verkehrsnetz in der Region Bern verzahnt, insbesondere auch mit dem ASTRA-Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf. Das freiwerdende Trasseelände lässt eine Umnutzung für den Fuss- und Veloverkehr, den öffentlichen Verkehr und für den motorisierten Individualverkehr zu. Die Traminfrastruktur kann entwickelt werden (z.B. Verlängerung Guisanplatz – Freudenbergerplatz). Es können durchgängige Velowege auf der ganzen Strecke realisiert werden. Mit einer neuen Parallelachse zur Muristrasse kann der verbleibende Verkehr besser aufgeteilt und die Muristrasse entlastet werden. Die Thunstrasse in Muri soll durch die Entlastung Gümligen-Muri wirksam entlastet werden und so die Lebensqualität erhöht werden.

Die übergeordneten Projekte und Schnittstellen werden im Fokusraum Bern-Ost koordiniert (vgl. Dokumentationsblatt).

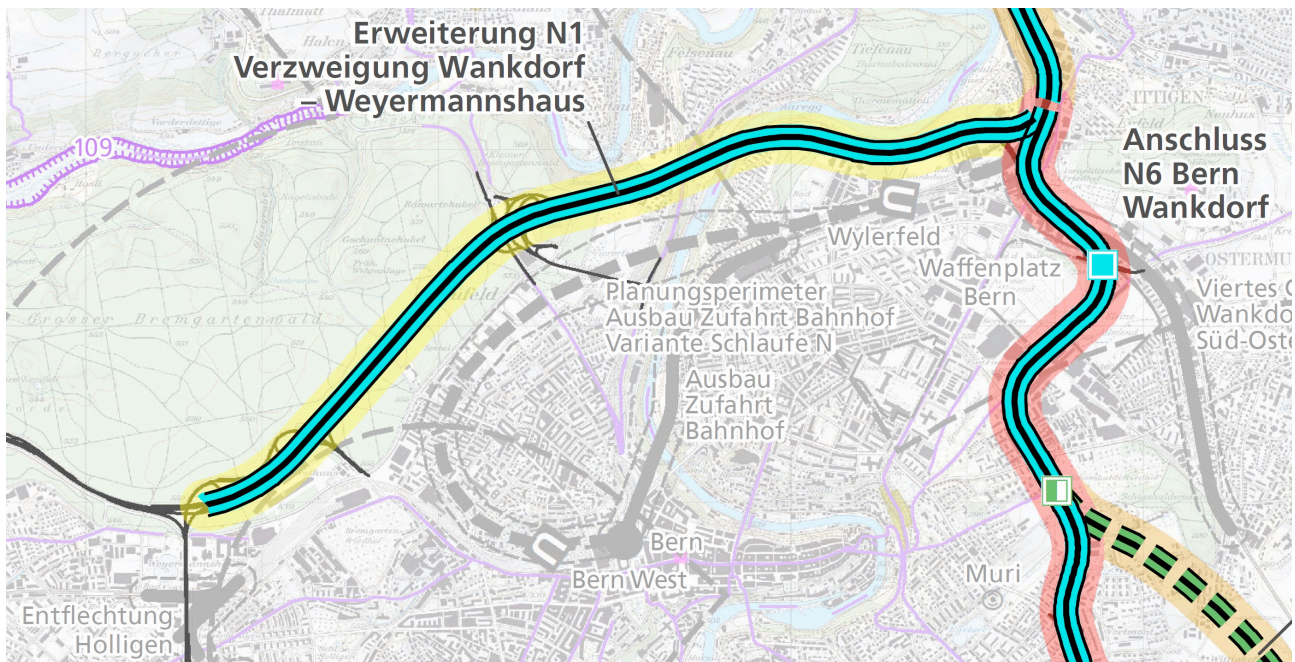
Erweiterung N1 Verzweigung Wankdorf – Weyermannshaus

**MassnahmeNr.
BM.MIV-Nat.5**

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Der Abschnitt N1 (A1) zwischen Weyermannshaus und der Verzweigung Wankdorf wird gemäss Verkehrsprognose in Kürze an die Kapazitätsgrenzen gelangen. Gemäss ASTRA ist der Abschnitt ein Engpass der Stufe 2. Das entsprechende Projekt sieht vor, den Abschnitt von 6 auf 8 Spuren zu erweitern. Das Herzstück bildet dabei der Felsenauviadukt. Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse wird das Vorhaben als Vororientierung geführt. Eine Konzeptstudie aus dem Jahr 2012 liegt vor. Im Rahmen des STEP 2023 wurde das Vorhaben dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt hat Schnittstellen zu den weiteren Nationalstrassenmassnahmen (Ausbau Wankdorf-Schönbühl, Anschluss Wankdorf und Bypass Bern Ost). Der Ausbau des Abschnitts ist aus Sicht des Bundes eine Voraussetzung für die allfällige Realisierung eines Halbanchlusses Grauholz. Der Kanton Bern ist der Ansicht, dass zunächst alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden müssen, um die Staubildung zu reduzieren. Zudem ist dem Kanton Bern wichtig, dass eine dauerhafte Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang des Felsenauviadukts geprüft wird.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

N6 Muri – Rubigen, 6-Spur Ausbau

MassnahmeNr.
BM.MIV-Nat.6

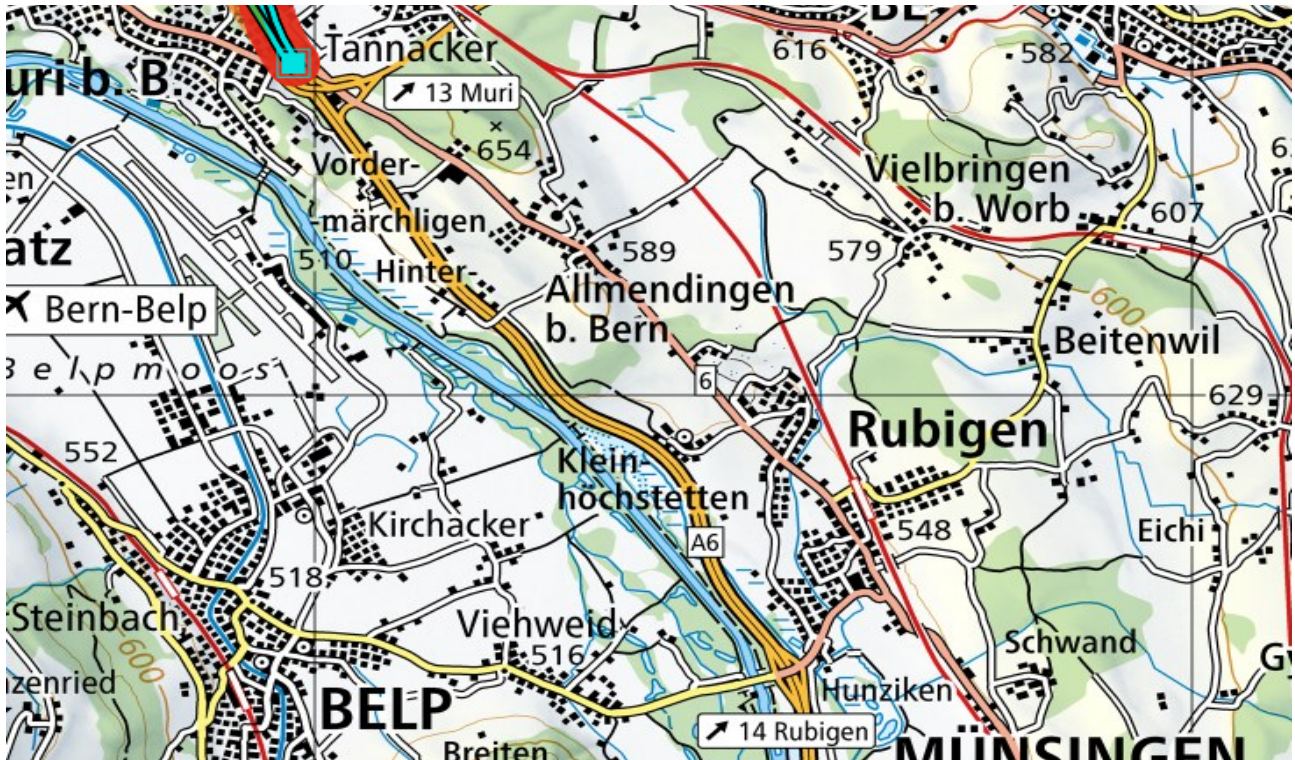
Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie

X ABC

Unterkategorie

X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Das Projekt sieht vor, den N6 (A6) Abschnitt zwischen dem Anschluss Muri und dem Anschluss Rubigen auf 6 Spuren auszubauen. Es ist im Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse nicht enthalten, jedoch im STEP Nationalstrasse. Im zeitlichen Bezug ist es dort unter «weitere Realisierungshorizonte» gelistet. Seitens ASTRA sind aktuell noch keine Projektierungsarbeiten geplant.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglome- ration

Das Projekt grenzt an das Projekt Bypass Bern Ost und hat dementsprechend eine Schnittstelle mit diesem Projekt.

Ein allfälliger Ausbau würde die parallele Achse der Kantonsstrasse 6 entlasten, jedoch würde der Bereich rund um den Anschluss Rubigen verstärkt belastet werden.

Bevor auf diesem Abschnitt ein 6-Spur Ausbau umgesetzt wird, soll aus Sicht des Kantons eine Pannestreifenumnutzung geprüft und anschliessend realisiert werden.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

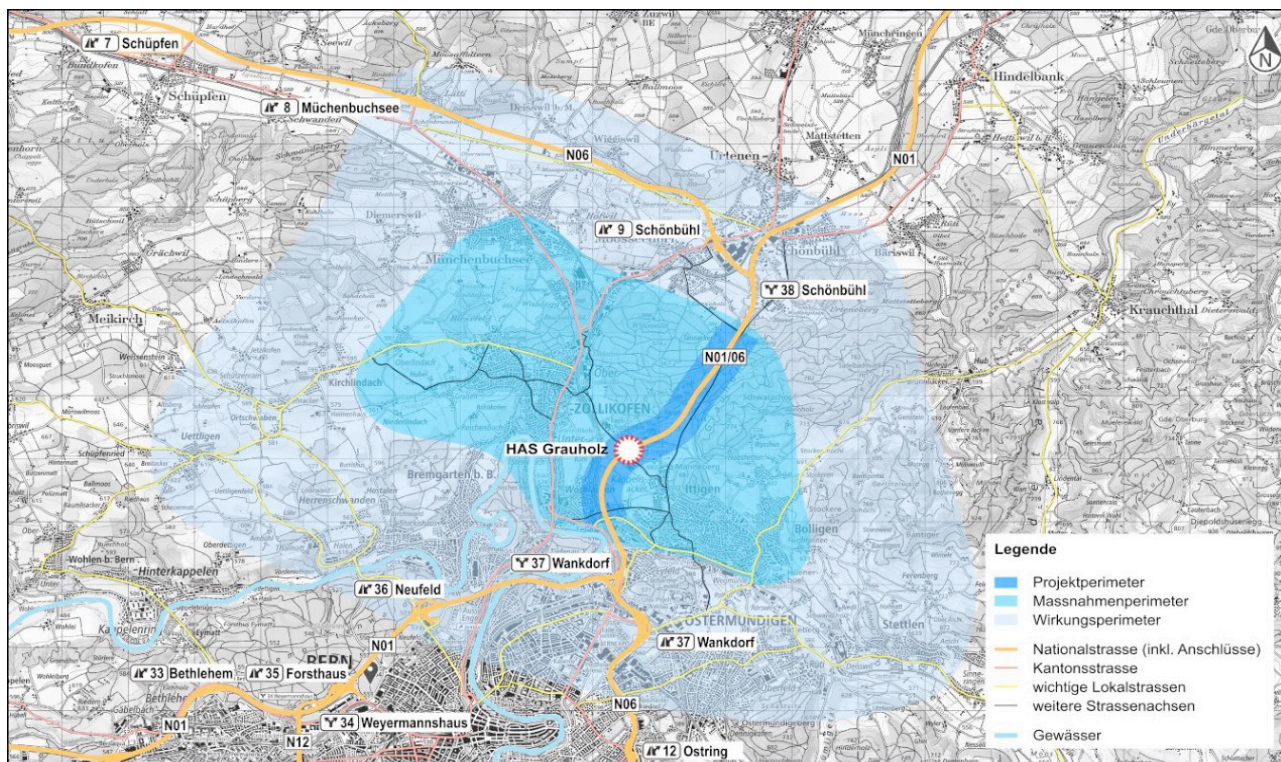
Anschluss N1 Grauholz

**MassnahmeNr.
BM.MIV-Nat.7**

Nationale Referenznummer
SIN OB 4.1

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Ein separates Projekt zum Halbanschluss (HAS) Grauholz wurde, losgelöst vom 8-Spurausbau, gestartet. Hintergrund ist eine Forderung der Region. Aufgrund von Projektpriorisierungen durch das ASTRA, wurde der HAS Grauholz bis auf weiteres sistiert, da er in die Kategorie «Ausbauten zugunsten Dritter» gehört und somit die geringste Priorität aufweist. Die Studie zur verkehrlichen Machbarkeit wurde im 2020 durchgeführt. Im Rahmen der Analyse zur Ausgestaltung des Halbanschlusses Grauholz sind unterschiedlichste Varianten untersucht worden. Es hat sich gezeigt, dass die verkehrliche Wirkung eines HAS Grauholz im unmittelbaren Bereich der Raststätte Grauholz bzw. leicht südlich davon am grössten ist. Die Studie zeigte aber auch, dass der HAS Grauholz für positive und negative Effekte sowohl auf der Nationalstrasse als auch auf dem untergeordneten Verkehrsnetz sorgt. Insgesamt erfolgt eine Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Verkehrsnetz auf die Nationalstrasse, was grundsätzlich wünschenswert ist. Die Auslastung der Nationalstrasse nimmt dadurch aber in ohnehin kritischen Abschnitten weiter zu, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit und die Stausituation auswirkt. Um die Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Strassennetz sicherzustellen und Wohnquartiere von ungewolltem Verkehr zu schützen, sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig. Welcher Variante der Vorzug zu geben ist und wie der HAS Grauholz im Detail ausgestaltet werden muss, ist in einem detaillierten Variantenstudium zu prüfen, bei welchem vor allem bauliche und technische Aspekte sowie die Kosten zu untersuchen sind. Zudem muss die zu erwartende Verschärfung der Engpassproblematik der Nationalstrasse westlich der Verzweigung Bern Wankdorf vertiefter untersucht werden.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt hat Schnittstellen zur Nationalstrassenmassnahme Ausbau Wankdorf-Schönbühl, sowie zum Verkehrsmanagement Region Bern Nord, welches sich bereits in Betrieb befindet.

Der Halbanschluss trägt zur Entlastung der gesamten Achse Tiefenausstrasse / Felsenaustrasse / Bernstrasse bei. Dadurch wird insbesondere Zollikofen wirksam vom Durchgangsverkehr entlastet.

MassnahmeNr. BM.MIV-Nat.8

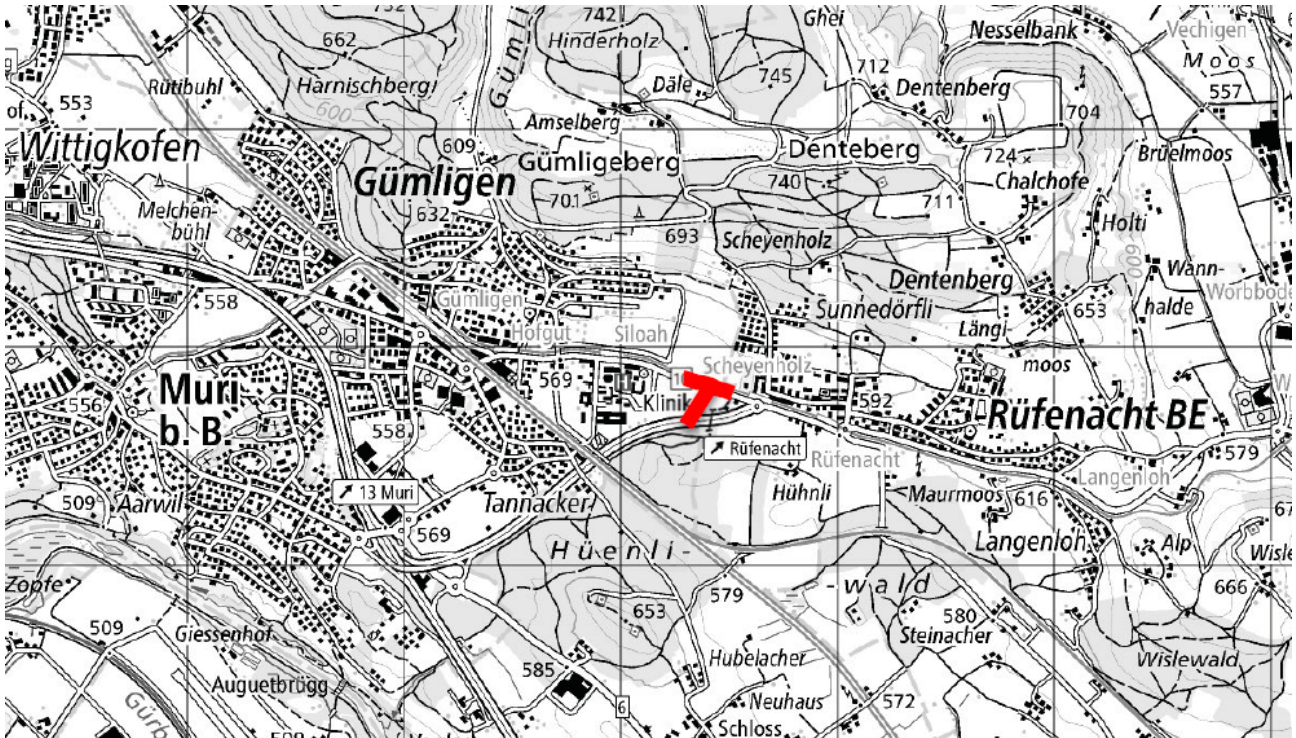
Dokumentationsblatt übergeordnete
Massnahme Verkehr

Anpassung und Sanierung Kreisels Scheyenholz

Nationale Referenznummer

Massnahmenkategorie
X ABC

Unterkategorie
X.X ABC ABC



Beschreibung der Massnahme

Als flankierende Massnahme zur Umgestaltung des Autobahnanschlusses Muri, wird durch die Gemeinde Muri die Schliessung der Feldstrasse für den Durchgangsverkehr geplant. Der Verkehr aus Gümligen fährt künftig via Worbsstrasse und Kreisels Scheyenholz auf dem Autobahnzubringer A6M (ehemals T10) und anschliessend zum Autobahnanschluss Muri. Aufgrund dieser Verkehrsumlagerung wird eine grössere Leistungsfähigkeit des Kreisels Scheyenholz unumgänglich. Zudem wird aus der Unfallstatistik ersichtlich, dass im Knotenbereich eine Häufung von Unfällen feststellbar ist. Massnahmen für den Langsamverkehr sind Teil der Anpassung und Sanierung des Kreisels Scheyenholz. Sie erhöhen die Verkehrssicherheit und verbessern die Velorouten zwischen Gümligen und Rüfenacht.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglo- meration

Das Projekt hat keine direkten Schnittstellen mit anderen Projekten.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

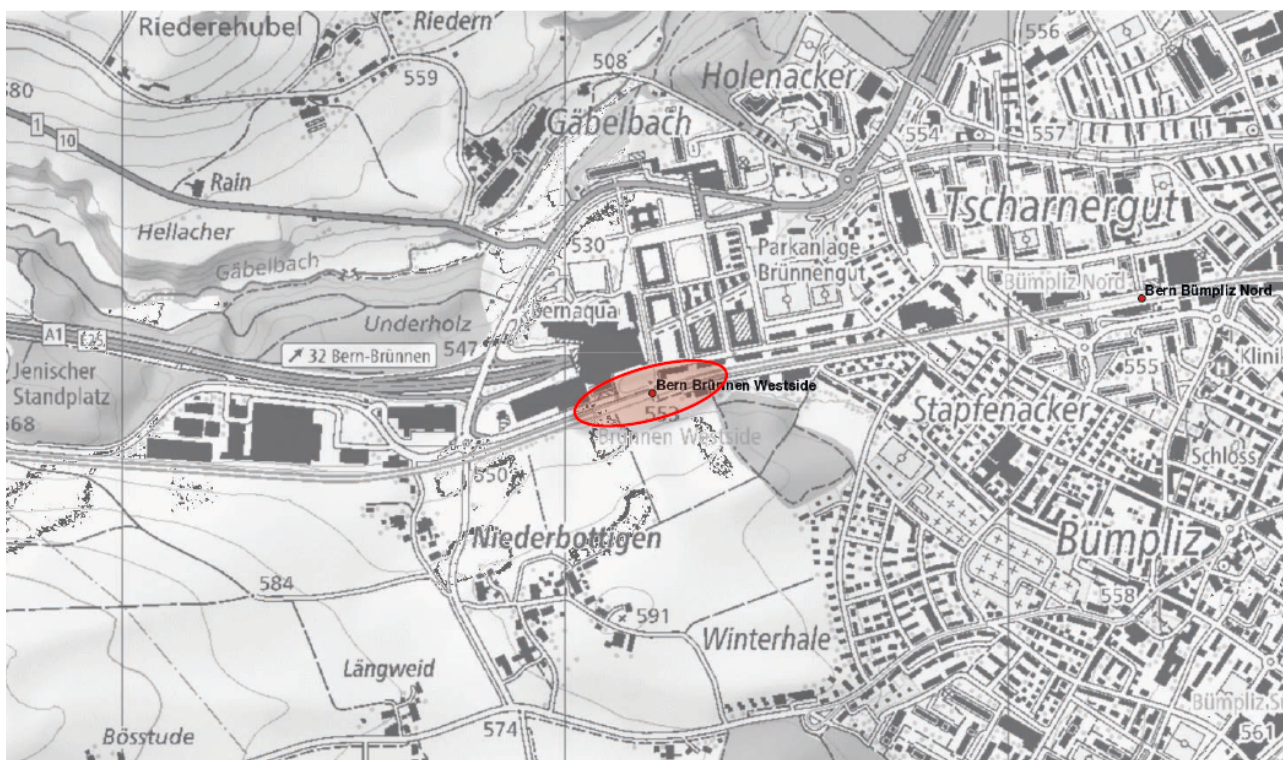
Bern Brünnen Wendegleis

MassnahmeNr. BM.ÖV-Nat.1

Nationale Referenznummer
AS25G0001IB2

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

In Bern Brünnen wird ein 3. Gleis erstellt, welches für das Wenden der S-Bahn benötigt wird. Dank diesem Gleis kann ein attraktiver Viertelstundentakt zwischen Wankdorf, Bern und Brünnen mit Halt an allen Stationen eingeführt werden. Die Entwicklungsgebiete Bern Brünnen, Europaplatz und Wankdorf erhalten so eine schnelle und häufige verkehrende Direktverbindung. Der geplante Baubeginn ist noch offen.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Bern Brünnen, Europaplatz, der Bahnhof Bern und Bern Wankdorf sind wichtige Mobilitätsdrehscheiben der Agglomeration Bern und es bestehen gute Umsteigemöglichkeiten insbesondere auf andere S-Bahnlinien, auf den Fernverkehr und auf den öffentlichen Feinverteiler. Auch die Anbindung des Veloverkehrs ist bei allen Haltestellen von hoher Qualität.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

Bern, Holligen Entflechtung

MassnahmeNr. BM.ÖV-Nat.2

Nationale Referenznummer
AS25F0001IA

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Bau eines Bauwerks zur Entflechtung der Bahnlinien in Richtung Neuenburg, Freiburg und Belp/Schwarzenburg im Bereich Weyermannshaus-Holligen.

Die Bahnanlage wird grösstenteils auf den heute von der Bahn genutzten Flächen realisiert. Verbunden mit der Entflechtung ist die Verschiebung der heutigen Haltestelle Stöckacker ins Gebiet Europaplatz mit einem Zugang von der neuen LV-Verbindung unter der A12.

Mit der Entflechtung kann das Bahnangebot deutlich verbessert werden: 15' Takt Flamatt-Münsingen und Bern-Niederscherli, sowie Durchbindung ab Brünnen in Richtung Gümligen-Langnau.

Weiter ist ein Halbstundentakt des Fernverkehrs Bern-Neuchâtel möglich. Mehrere dieser Angebotsverbesserungen können nur umgesetzt werden, wenn zudem die Entflechtung Wankdorf-Ostermundigen, die Entflechtung Gümligen und das Wendegleis in Münsingen realisiert sind.

Der geplante Baubeginn ist 2025.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

An den drei Bahnhaltstellen Europaplatz bestehen Umsteigemöglichkeiten unter den S-Bahnen, dem städtischen Tram- und Busnetz sowie dem regionalen Busverkehr. Diese Schnittstellen wird unter Federführung der Stadt Bern bearbeitet.

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstellen Entflechtung Holligen:

- Stadt Bern, S-Bahnhof Europaplatz Nord, ehemals Stöckacker, Verschiebung inkl. neuer Zugänge (BM. ÖV-Ort.2)
- Stadt Bern, Feinerschliessung unterhalb des Viaduktes A12 Ausserholligen (BM.ÖV-Str.2)
- Stadt Bern, Anschlussstrecken an die Fuss- und Veloverbindung, Passerelle Steigerhubel (BM.LV-Ü.21.38)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

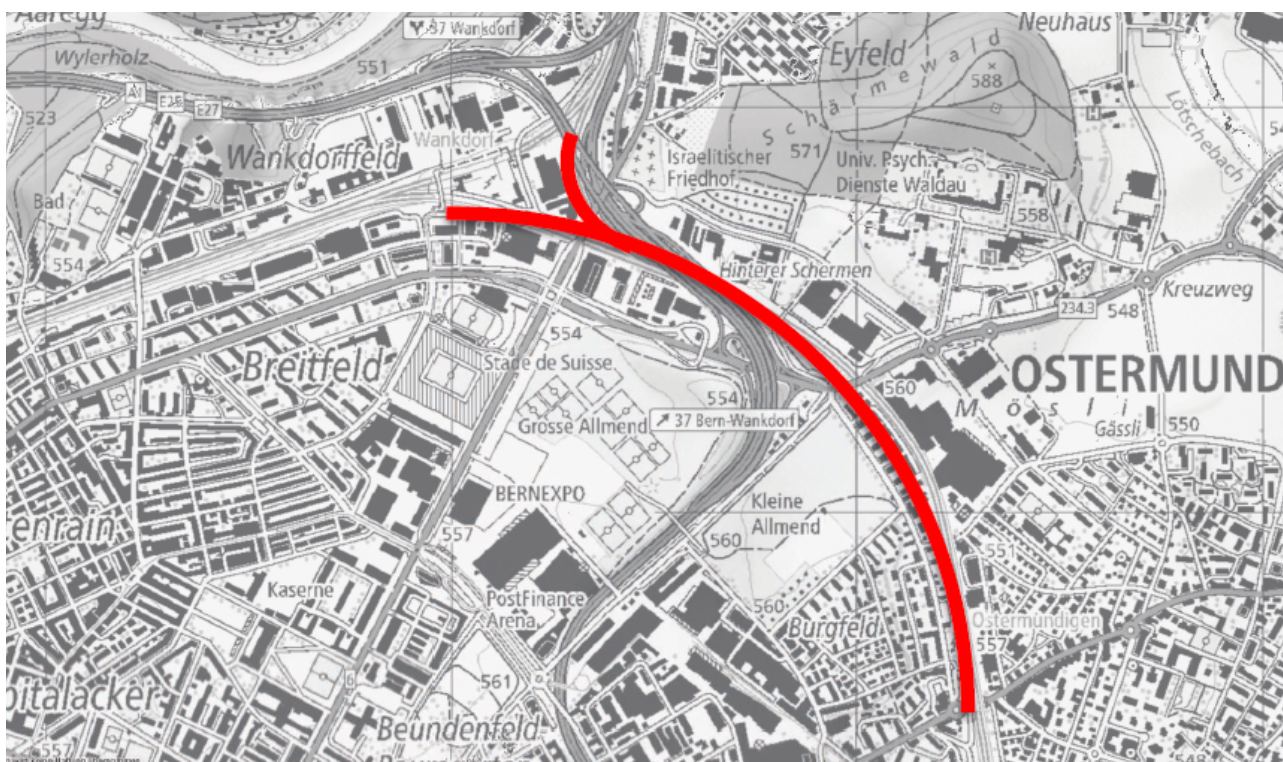
Wankdorf Süd-Ostermundigen Entflechtung

MassnahmeNr. BM.ÖV-Nat.3

Nationale Referenznummer
AS25G00011A

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Um die im Ausbauschrift AS2025 hinterlegten Angebotsverdichtungen für den S-Bahn, Fern- und Güterverkehr realisieren zu können, projiziert die SBB im Auftrag des Bundes zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen ein niveaufreies Entflechtungsbauwerk. Konkret: Unter den Gleisen, die unter der bestehenden Autobahnbrücke durchführen, soll ein Tunnel gebaut werden. So müssen Güter- und Personenzüge nicht mehr auf den gleichen Gleisen fahren. Beim Personenverkehr sind mit dieser Infrastruktur folgende Angebotsverbesserungen möglich:

- Viertelstundentakt Bern–Münsingen der S-Bahn
- Halbstundentakt RE Bern–Münsingen–Spiez–Brig/Zweisimmen
- Halbstundentakte IC Bern–Interlaken und Bern–Brig
- Halbstundentakt Bern–Langnau der S-Bahn
- Stundentakt des RE Bern–Langnau–Luzern

Der geplante Baubeginn ist 2024, geplante Inbetriebnahme ist 2038.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt wird in Ostermundigen in enger Koordination mit dem Tram Bern-Ostermundigen und dem ÖV-Knoten Ostermundigen realisiert.

Weitere Massnahmen im Umfeld mit Schnittstelle zur Entflechtung und ÖV-Aufwertung:

- Ostermundigen, Bahnhof Ostermundigen, PU Nord (BM.LV-Ü.21.48)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

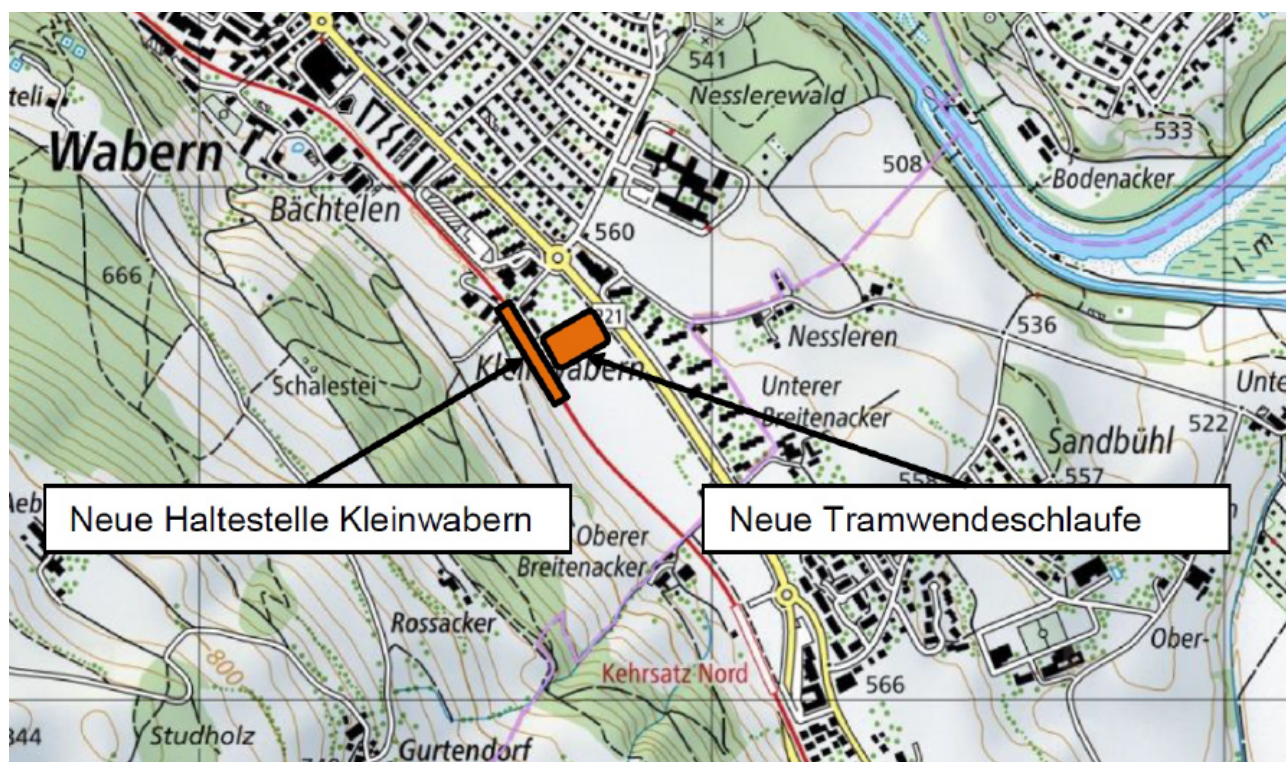
BLS, Haltestelle Kleinwabern

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat.4**

Nationale Referenznummer
AS35C04BLS01

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Schiene, Ausbauschritt 2035 soll im Raum Kleinwabern eine neue Haltestelle gebaut werden. Sie liegt auf der Linie Bern–Belp–Thun am neuen Doppelspurabschnitt Frischingweg–Kehrsatz Nord, auf Gemeindegebiet von Köniz. Die BLS Linien S3/S31 werden die neue Haltestelle im Viertelstundentakt bedienen. Das BLS-Projekt umfasst den Bau der Haltestelle mit zwei Aussenperrons à je 220 Meter Nutzlänge sowie den BehiG-konformen Zugang.

Das Projekt soll den Kundennutzen erhöhen, indem folgende Rahmenbedingungen berücksichtigt werden:

- Umsetzung BehiG (Perronhöhe P55) und des Perronnutzlängen-Standards
- Optimaler Zugang zur Bahn (Personenfluss, Umsteigebeziehung Bahn/Tram/Bus etc.)
- Berücksichtigung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen rund um den Bahnhof

Der geplante Baubeginn ist 2026.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Das Projekt steht in direkter Abhängigkeit zu den zwei Projekten Tramlinienverlängerung Kleinwabern (0351.3.058) sowie dem ÖV-Knoten Kleinwabern (0351.3.039). Letzteres umfasst den Bereich um die Tramwendeschleife resp. zwischen Tramwendeschleife und BLS-Haltestelle. Zusammen mit der Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern und einer optimierten Busanbindung der Linien 22,

29 und 340 soll in diesem Bereich ein attraktiver Umsteigeknoten entstehen. Die drei Projekte sind eingebettet in das Arealentwicklungsgebiet Balsigermatte, in welchem ein bestens erschlossenes Wohn- und Arbeitsgebiet mit Sport- und Freizeitanlagen entstehen soll.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des Bahnhofs Kleinwabern beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern, Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten (BM.ÖV-Ort.6.1)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

Vidmarhallen-Liebefeld-Köniz Doppelspurausbau

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat.5**

Nationale Referenznummer
AS35B08BLS02

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit dem Bau der Doppelspur Vidmarhallen–Liebefeld–Köniz sollen die Voraussetzungen für den Viertelstundentakt der S6 zwischen Bern und Niederscherli geschaffen werden. Mit diesem Angebotsausbau soll einerseits das S-Bahn-Angebot attraktiver werden und gleichzeitig sollen nachfragegerechte Kapazitäten geschaffen werden. Neu sollen einstöckige Züge eingesetzt werden. Die geplante Inbetriebnahme ist 2029.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Mit dem Projekt soll das Angebot der S-Bahn Bern deutlich verbessert werden. Im Korridor Köniz–Bern besteht bereits heute eine sehr hohe Passagierachfrage auf dem Bus- und Bahnliniennetz. So ist die Buslinie 10 eine der am stärksten frequentierten Linien der Agglomeration. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Angebot ausgebaut werden, so dass den im Korridor erforderlichen Transportkapazitäten entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die zur Aufwertung des ÖV sowie Fuss- und Veloverkehrs im Raum Liebefeld beitragen:

- Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld, Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten (BM.OV-Ort.7.2)
- Bern / Köniz, Umstellung Buslinie Bern Bahnhof – Köniz – Schliern auf Doppelgelenktrolleybus
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung S-Bahnhaltestelle Köniz-Sägestrasse (BM.LV-U.21.21)

- Köniz, Fuss-/Velounterführung Stationsstrasse (BM.LV-U.22.12)
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, Thomasweg-Kohlenweg (BM.LV-U.22.14)
- Köniz, Fuss-/Veloverbindung Liebefeld, entlang S-Bahn S6 (BM.LV-U.26)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

Münsingen, Wendegleis

MassnahmeNr. BM.ÖV-Nat.6

Nationale Referenznummer
AS25G00011C

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

In Münsingen wird in enger Abstimmung mit der Entwicklung des Bahnhofumfelds ein Wendegleis und ein Abstellgleis für den Fernverkehr in Mittellage erstellt. Dank diesem Wendegleis kann ein Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Flamatt und Münsingen eingeführt werden, was schnelle und häufige Verbindungen zwischen dem Regionalzentrum Münsingen, Gümligen, den Entwicklungsgebieten in Ostermundigen, im Wankdorf, im Bümpliz Süd und in Niederwangen ermöglicht. Die Inbetriebnahme ist ca. 2035 geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

In Münsingen entstehen mit dem Bahnprojekt gute Querungsmöglichkeiten der Bahn für den Fuss-/Veloverkehr und attraktive Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn. Die Haltestellen Münsingen, Gümligen, Ostermundigen, Wankdorf, Bern, Europaplatz, Bümpliz Süd und Niederwangen sind wichtige Mobilitätsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zwischen S-Bahnen, dem Fernverkehr, der Feinerschliessung mit Bus und Tram sowie guten Anbindungen des Fuss-/Veloverkehrs.

Weitere Massnahmen im Umfeld, welche zur Gesamtaufwertung des Bahnhofs Münsingen beitragen:

- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Zugang Fuss- und Veloverkehr PU Nord (BM.LV-Ü.21.42)

- Münsingen, Veloparkierung Süd, Bahnhof Münsingen (BM.LV-Ü.21.47)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Perron West (BM. ÖV-Ort.4)
- Münsingen, Ausgestaltung ÖV-Knotenpunkt Münsingen, Ausbau Bushof (BM. ÖV-Ort.6.6)

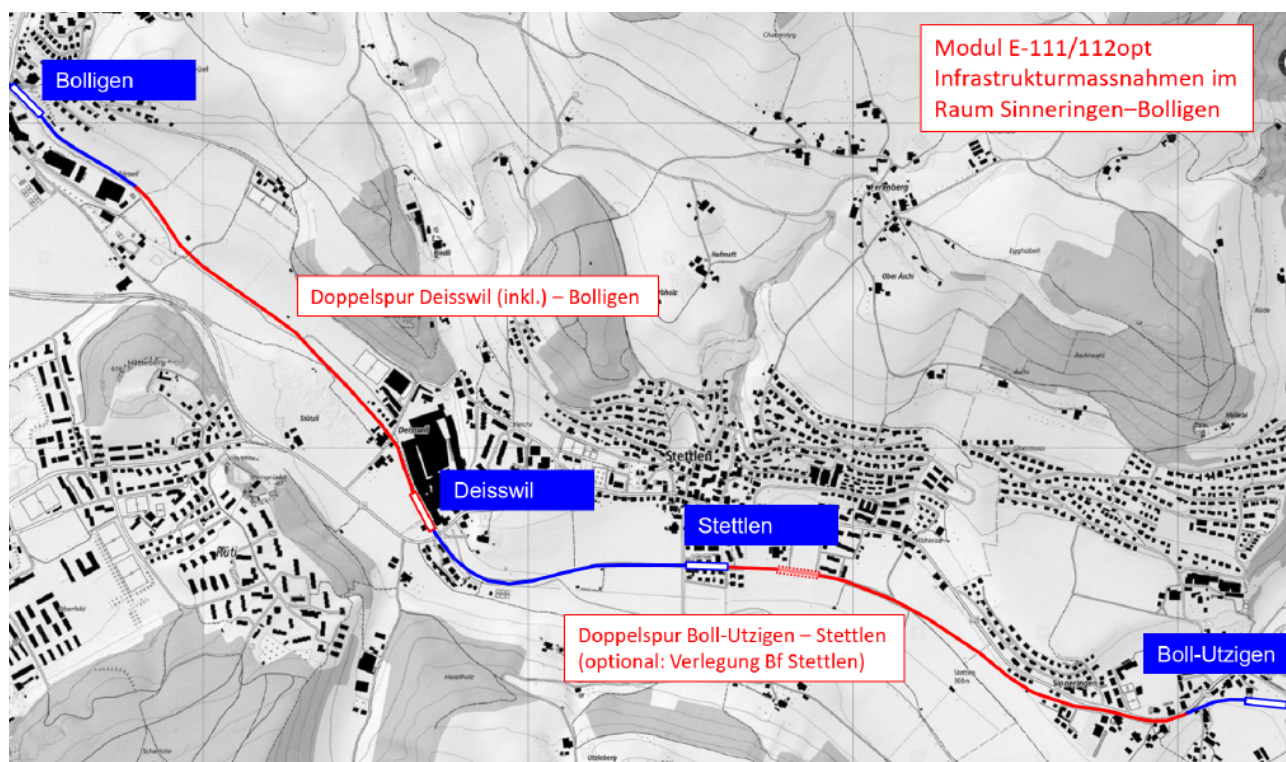
RBS, Bern-Deisswil Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat.7**

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS01

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit den Ausbauten zwischen Bolligen und Deisswil kann der 7 ½ Minutentakt zwischen Bern und Deisswil eingeführt werden. Die Verlängerung der Verdichtungszüge sind aufgrund der Umnutzung des Bernaparks in Deisswil nötig, damit ausreichende Kapazitäten vorhanden sind. Dank neuen Doppelspuren kann die Taktlage der S7 so angepasst werden, dass die Taktverdichtung für Deisswil mit unveränderten Produktionsmitteln gefahren werden kann. Die geplante Inbetriebnahme ist 2030.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Die Strecke der S7 gilt seit Jahrzehnten als etablierte «City-Schiene Nord» zwischen Bern, Worblaufen und Bolligen/Deisswil resp. Zollikofen. Mit dem Doppelspurausbau kann auf Seite der Bahn das Taktangebot ausgebaut werden, so dass den im Korridor erforderlichen Transportkapazitäten für eine attraktive ÖV-Erschliessung entsprochen werden kann.

Weitere Massnahmen, welche zur verkehrlichen Gesamtaufwertung des Raumes beitragen:

- Umsetzung Velohauptroute Worb - Deisswil (BM.LV-U.21.28)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

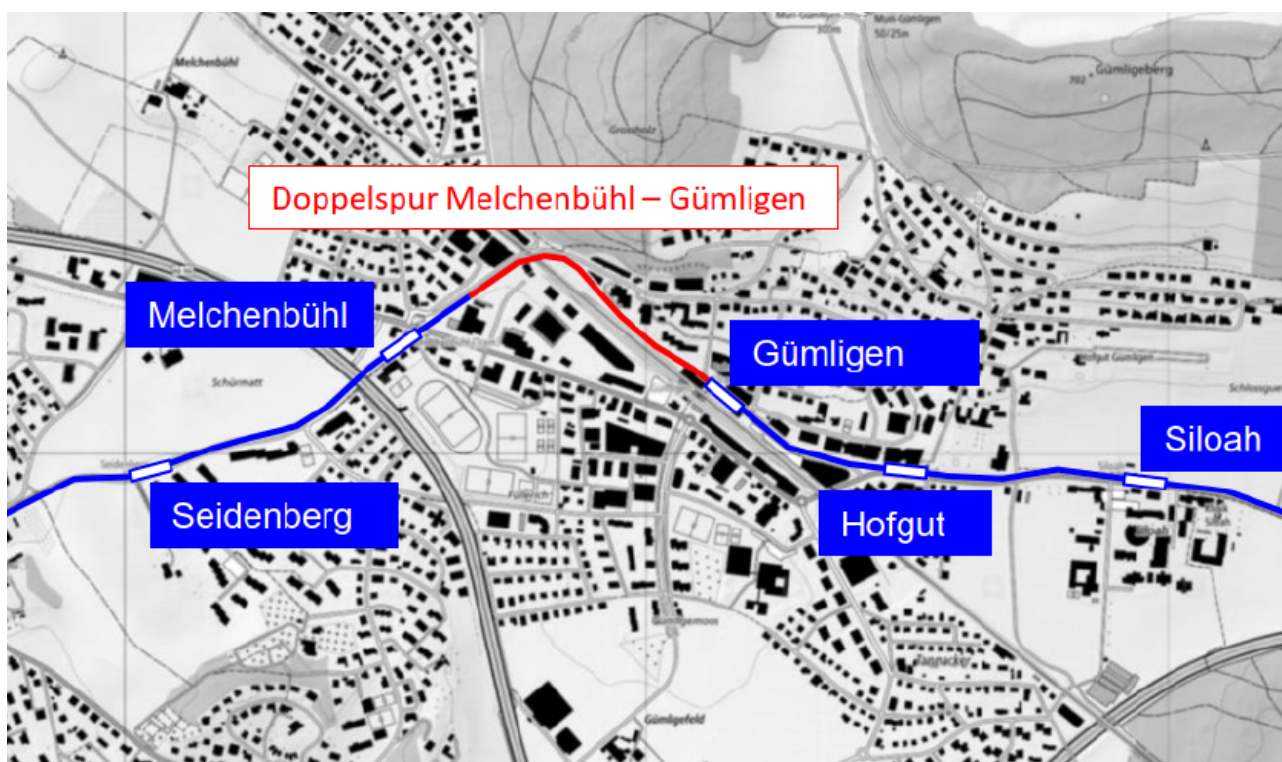
RBS, Bern-Gümligen Siloah Taktverdichtung HVZ

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat. 8**

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS02

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Zwischen Bern und Worb verkehren die Tram heute in den Hauptverkehrszeiten im 10'-Takt. Zwischen Gümligen und Bern ist dieses Taktintervall in Zukunft ungenügend. Mit dem Bau einer Doppelspur zwischen Melchenbühl und Gümligen kann zwischen Bern und Siloah neu der 7 ½'-Takt angeboten werden, zwischen Siloah und Worb verkehren die Tram im Viertelstundentakt. Die Kapazitäten können so bedarfsgerechter gestaltet werden.
Die geplante Inbetriebnahme ist für Dezember 2031 geplant.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglo- meration

Gümligen ist eine wichtige Mobilitätsdrehscheibe und ein Umsteigepunkt zwischen der S-Bahn und der Tramlinie 6 nach Worb und Muri – Bern. Der dichtere Takt zwischen Gümligen und Bern verbessert die Umsteigeverhältnisse und verbessert dadurch die Erreichbarkeit der südöstlichen Quartiere von Bern aus dem Aaretal und dem Emmental.

Weitere Massnahmen im Umfeld, die untereinander zu koordinieren sind:

- Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz (BM.MIV-K.1)

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

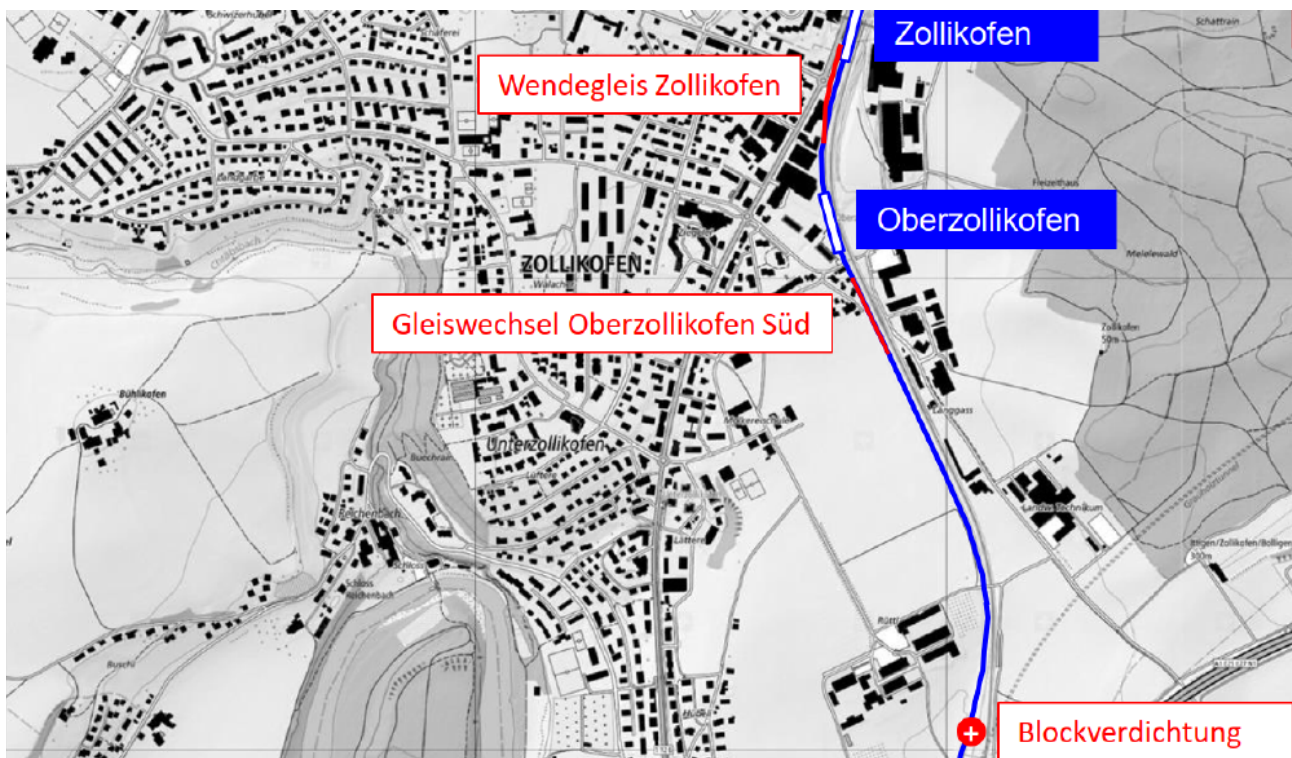
RBS, Bern-Zollikofen Angebotsausbau Personenverkehr HVZ

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat. 9**

Nationale Referenznummer
AS35B09RBS01

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Mit einem Wendegleis in Zollikofen, einem Gleiswechsel südlich von Oberzollikofen und einer Blockverdichtung zwischen Worblaufen und Oberzollikofen, kann der 7 ½'-Minutentakt zwischen Bern und Zollikofen für alle Stationen mit Ausnahme von Felsenau eingeführt werden. Dadurch können die im Zeithorizont 2030 absehbaren Kapazitätsengpässe behoben werden. Die geplante Inbetriebnahme ist offen.

Schnittstelle mit den Ver- kehrsnetzen der Agglo- meration

Das parallel zur Bahn verlaufende kantonale Strassennetz kann insbesondere in den Hauptverkehrszeiten temporäre Überlastungen aufweisen. Die Bahnverbindung zwischen Zollikofen und dem Bahnhof Bern stellt die zuverlässigste und schnellste Verbindung dar. In Bern, Worblaufen, und Zollikofen bestehen gute Umsteigemöglichkeiten auf Linien des öffentlichen Verkehrs.

Dokumentationsblatt übergeordnete Massnahme Verkehr

Gümligen Süd Entflechtung

**MassnahmeNr.
BM.ÖV-Nat.10**

Nationale Referenznummer
AS25G0001IB

Massnahmenkategorie
OeVBahn

Unterkategorie
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



Beschreibung der Massnahme

Die SBB plant unterhalb der bestehenden Bahnstrecke zwischen Muri und Rüfenacht/Allmendingen, im Hüenliwald, einen neuen Bahntunnel – ein rund 450 Meter langes Entflechtungsbauwerk.

Zusammen mit anderen Projekten des Ausbaus 2025 (Entflechtung Wankdorf Süd – Ostermündigen und Wendegleis Münsingen) ermöglicht die Entflechtung Gümligen Süd einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Bern und Münsingen, gepaart mit dem Halbstundentakt der S-Bahn Bern–Langnau sowie zusätzliche Kapazitäten für den Fernverkehr und für den Güterverkehr im Aaretal. Der neue Bahntunnel bei Gümligen alleine ermöglicht zudem eine kreuzungsfreie Verknüpfung mit der Bahnlinie von Entlebuch/Luzern Richtung Bern sowie generell mehr Stabilität des Fahrplanes für Reisende.

Die Inbetriebnahme ist für Dezember 2028 geplant.

Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Weitere Massnahmen im Umfeld, mit Schnittstellen Entflechtung Gümligen Süd:

- Wankdorf Süd–Ostermündigen, Entflechtung
- Münsingen, Wendegleis