



S-Bahn Bern 2005

Ein Projekt von Kanton Bern, BLS, SBB, RM

Standbericht Nr. 3

Berichtsperiode:

Mai 2002 – Oktober 2002

Bern, 8. November 2002

Impressum

Autor: Stefan Suter, auf der Basis von Inputs der Teilprojektleiter
Ecoplan, Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik
Thunstrasse 22
3005 Bern

Titel: Standbericht Nr. 3

Untertitel: S-Bahn Bern 2005

Ort: Bern

Jahr: 2002

Version: Definitive Version vom 8. November 2002

Herausgeber/Bezug: SBB AG, Bern
Gesamtprojektleitung S-Bahn Bern 2005
Herr H.-R. Obrist
AM-Filiale Mitte
Postfach 1701
4601 Olten

Inhaltsverzeichnis

	Inhaltsverzeichnis	1
	Abkürzungsverzeichnis	2
	Kurzfassung	3
1	Einleitung	5
2	Teilprojekt Markt und Angebot (TP1)	8
3	Teilprojekt Fahrplan (TP2)	15
4	Teilprojekt Infrastruktur (TP3)	16
5	Teilprojekt Rollmaterial (TP4)	19
6	Teilprojekt Zugang zur S-Bahn (TP5)	22
7	Teilprojekt Wirtschaft (TP6)	24
8	Teilprojekt Marketing (TP7)	26
9	Teilprojekt Partner (TP8)	28
10	Stab Kommunikation	30
11	Wichtige Publikationen aus dem Projekt S-Bahn Bern 2005	33
12	Anhang A: Liniennetz Angebot 2005	34
13	Anhang B: Netzgrafiken für das Angebot 2005 (Normalbetrieb)	36
14	Anhang C: Infrastrukturprojekte Angebotsschritt 2005	38
15	Anhang D: Rollmaterialeinsatz Angebot 2005	41
16	Anhang E: TP5-Standards der S-Bahn-Haltepunkte	43

Abkürzungsverzeichnis

ASm	Aare Seeland mobil
B+R	Bike&Ride
BAV	Bundesamt für Verkehr
BöV	Schweizerische Fachstelle Behinderte und öffentlicher Verkehr
BLS	Lötschbergbahn AG
BM	BERNMOBIL
BV	Bieler Verkehrsbetriebe
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
CD	Corporate Design
CI	Corporate Identity
Facelifting	Gestaltungsprogramm des SBB-Projekts "Das Neue Gesicht der Regionalbahnhöfe" (alte Bezeichnung: RV05)
FPL	Fahrplan
GPL	Gesamtprojektleitung, Gesamtprojektleiter
ITV	Integrierter Tarifverbund
o.V.	Ordentliches Verfahren
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park&Ride
PAD	Postauto-Dienst
PGV	Plangenehmigungsverfahren
POL	Projektoberleitung S-Bahn Bern 2005
P-RL-BN	SBB-Abteilung Regionalleitung Bern, Personenverkehr
P-RV-AT	SBB-Abteilung Angebotsmanagement Regionalverkehr, Personenverkehr
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RBS	Regionalverkehr Bern - Solothurn
REV	Réseau Express Vaudois
RM	Regionalverkehr Mittelland AG
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SMIT	Schweizer Mittelland Tourismus
STI	Steffisburg - Thun – Interlaken
TP	Teilprojekt
TPF	Transport Public Fribourgeois
TPL	Teilprojektleitung, Teilprojektleiter
TU	Transportunternehmen
v.V.	Vereinfachtes Verfahren
VöV	Verband öffentlicher Verkehr

Kurzfassung

Mit der Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000 (Inbetriebnahme Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist) verändern sich die Rahmenbedingungen für die Berner S-Bahn grundlegend, ein Neuaufbau ist erforderlich. Dank dem Projekt S-Bahn Bern 2005 soll unter Berücksichtigung der vom Kanton Bern definierten Angebotsziele ein reibungsloser Übergang von der heutigen zur künftigen S-Bahn erreicht werden. Das Gesamtprojekt ist in verschiedene Teilprojekte unterteilt, welche in koordinierter Weise die notwendigen Planungs- und Entscheidungsgrundlagen bereit stellen. Im Standbericht Nr. 1 vom 13. November 2001 sind die Inhalte der einzelnen Teilprojekte umfassend dargestellt worden. Auf eine Wiederholung wird an dieser Stelle verzichtet.

Der vorliegende 3. Standbericht deckt die Periode Mai bis Oktober 2002 ab. In der Berichtsperiode standen folgende Arbeiten im Vordergrund und wurden folgende Meilensteine erreicht:

- **Erster "definitiver" Fahrplan für das Angebot 2005:** Mit der Ausarbeitung eines ersten "definitiven" Fahrplanes (7 Tage, 24 Std.) für das Angebot 2005 konnte ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Dies war möglich, weil verschiedene Festlegungen vorgenommen werden konnten:

- Festlegung des Angebotes im Perimeter Bern - Neuenburg - Broye
- Festlegung nachfrage- und qualitätsbedingter Zusatzangebote in Spitzenzeiten
- Erarbeitung Randstundenkonzept und Wochenendfahrplan
- Bereinigung der Haltepolitik

Noch sind beim Angebot 2005 einzelne Punkte offen. Deren Klärung wird aber nur noch zu Detailänderungen im Fahrplan 2005 führen.

- **S-Bahn-Infrastruktur:** Unter Teilnahme der Berner Baudirektorin, Frau Regierungsrätin Barbara Egger, und Anwesenheit von Medienvertretern erfolgte am 17. September 2002 der Spatenstich für zehn Kilometer Doppelspurausbau und für die technische Modernisierung der S-Bahn-Strecke im Emmental. Auch die übrigen Infrastrukturprojekte für das Angebot 2005 konnten programmgemäss weiter vorangetrieben werden, auch wenn bei einzelnen Projekten noch Finanzierungs- und Realisierungsrisiken bestehen (vgl. auch weiter unten). Mit dem 2. Zwischenbericht von TP3 Infrastruktur vom 25. September 2002 ist der Stand der Arbeiten aktualisiert und umfassend dokumentiert worden. Weiter ist zur Koordination der zahlreichen Infrastrukturprojekte im Raum Bern eine separate Stabsgruppe eingerichtet worden (Erstellerkoordination Raum Bern).
- **S-Bahn-Rollmaterial:** Nachdem in der letzten Berichtsperiode die Klärung des Rollmaterialesinsatzes im Vordergrund stand, konzentrierten sich die Arbeiten im TP4 im letzten Halbjahr vor allem auf folgende Themen:
 - Behindertentaugliche S-Bahn Bern 2005: Analyse und situative Umsetzung der zur Zeit bekannten Wünsche zur Verbesserung des Zugangs zur S-Bahn für Behinderte.
 - Optimierung der Einstiegsverhältnisse: Systematische Aufarbeitung der Möglichkeiten zur Einstiegsoptimierung, Bildung einer neuen Arbeitsgruppe.

Im TP4-Standbericht Nr. 1 vom 9. Oktober 2002 ist der Stand der Arbeiten im Bereich Rollmaterial umfassend und detailliert aufgearbeitet worden.

- **Beschluss zur Realisierung der prioritären Massnahmen zur Optimierung des Zugangs zur S-Bahn:** Die Geschäftsleitungen von BLS und RM haben das von Teilprojekt 5 erarbeitete Paket mit den Massnahmen erster Priorität zur Optimierung des Zugangs zur S-Bahn beschlossen (Standards für die S-Bahnhaltepunkte). Die Umsetzungsplanung ist an die Hand genommen worden.
- **Weiterführung der Finanzierungs- und Abgeltungsverhandlungen:** Auf den eingespielten Kanälen sind die Verhandlungen zwischen den TU und den Bundes- sowie kantonalen Stellen weitergeführt worden. Eine abschliessende Sicherung der Finanzierung aller Infrastrukturprojekte für das Angebot 2005 konnte noch nicht erreicht werden. Mit dem ersten "definitiven" Fahrplan für das Angebot 2005 (inkl. Randstundenkonzept und Wochenendfahrplan) liegt eine zentrale Grundlage für die Fortführung der Abgeltungsverhandlungen zwischen den TU und dem Kanton Bern nunmehr vor.
- **Erstellung von Kommunikationsmitteln und -grundlagen:** Seit Mitte Jahr wird der Stab Kommunikation von der Agentur Howald+Partner, Public Relations AG, unterstützt. Dank dieser Unterstützung konnten im Bereich Kommunikation zahlreiche Arbeiten ausgeführt und wichtige Unterlagen erstellt werden (z.B. Standardfoliensatz für Präsentationen, Baustellenkommunikation, Grundlagen zum Thema Systemidentität). Damit liegen wichtige Unterlagen für die Fertigstellung der von Teilprojekt 7 Marketing in Angriff genommenen Ausarbeitung eines Marketingkonzeptes für die S-Bahn Bern 2005 vor. Für die projektinterne Kommunikation ist die Arbeitsplattform Projectplace testweise eingerichtet worden.
- **Vielfältige Zusammenarbeit mit Partnern:** Über das Teilprojekt 8 erfolgte ein intensiver Informationsaustausch mit Partnerunternehmen (v.a. BERNMOBIL, RBS und PAD). Zudem sind die Planungen der Angebotskonzepte auf den Zubringerlinien zur S-Bahn ausgelöst, ist ein Entwurf für ein neues Konzept zur Linienbezeichnung ausgearbeitet und sind definitorische Festlegungen (Perimeter S-Bahn Bern, Angebots- und Tarifverbund Espace Mittelland) vorgenommen worden.

Ausgehend vom erreichten Projektstand werden im nächsten Halbjahr folgende Aufgaben und Arbeiten prioritär angegangen werden:

- Definition Angebot 2007 und 2009 und die daraus abgeleiteten Infrastrukturbedürfnisse
- Lösung der Finanzierungsfrage insbesondere für die Infrastrukturprojekte des Ausbaus 2005, Unterzeichnung der entsprechenden Investitionsvereinbarungen
- Diskussion und Anpassung der Richtofferten zuhanden des Kantons Bern unter Berücksichtigung des neu vorliegenden Randstundenkonzepts und des Wochenendfahrplanes
- Ausarbeitung des Marketingkonzeptes für die S-Bahn Bern 2005 im Teilprojekt Marketing
- Bereich Kommunikation: Durchführen und Auswerten eines Workshops zum Thema "Systemidentität" mit wichtigen Klärungen auch für den Marketingbereich, Grobplanung Baustellenkommunikation, Fertigstellung einer S-Bahn-Imagebroschüre bis Ende 2002 und Einrichten einer S-Bahn-Website, laufende Aktualisierung bestehender Kommunikationsunterlagen (Foliensatz, Inputs in S-Bahn-Zytlig).

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Zielsetzung für die S-Bahn Bern 2005

Mit der Realisierung der ersten Etappe von Bahn 2000 (Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist) werden sich für die eng mit dem Fernverkehrsfahrplan verknüpfte S-Bahn Bern wichtige Änderungen in den Rahmenbedingungen ergeben: Im S-Bahn-Perimeter werden sowohl Knotenzeiten (namentlich im Bahnhof Bern) als auch Linienkonfigurationen ändern. Dies macht einen Neuaufbau der Berner S-Bahn erforderlich. Ziel des Projekts S-Bahn Bern 2005 ist einen reibungslosen Übergang von der heutigen zur künftigen S-Bahn sicherzustellen.¹

Neben der Sicherstellung des reibungslosen Übergangs vom Fahrplan 2002 zum Fahrplan 2005 - für diesen Übergang wird der Begriff **Angebotsschritt 2005** verwendet - soll das Projekt S-Bahn Bern 2005 die Grundlagen für einen Ausbau des Angebots im Rahmen von zwei weiteren Teilschritten bereitstellen:

- **Angebotsschritt 2007:** per Fahrplanwechsel im Dezember 2006²
- **Angebotsschritt 2009:** per Fahrplanwechsel im Dezember 2008

1.2 Teilprojekte und Projektorganisation

Das Gesamtprojekt ist in verschiedene Teilprojekte unterteilt, welche in koordinierter Weise die notwendigen Planungs-, Entscheidungs- und Kommunikationsgrundlagen ausarbeiten. Tabelle 1-1 fasst die Inhalte und die aus dem Planungsauftrag abgeleiteten, in der Zwischenzeit geringfügig angepassten Zielsetzungen der einzelnen Teilprojekte zusammen.

Über 50 Personen arbeiten in den verschiedenen Teilprojekten. Übersicht 1-2 zeigt die weiteren Gremien der **Projektorganisation** und enthält die Namen der in das Projekt S-Bahn Bern involvierten Personen. Die Projektorganisation wird während des Projekts laufend den inhaltlichen und organisatorischen Änderungen im Umfeld der S-Bahn Bern 2005 angepasst.

Neben der Projektorganisation werden die Projektarbeiten von der Begleitkommission S-Bahn Bern begleitet, um eine noch breitere Abstützung des Projekts zu erreichen. Die Be-

¹ Im Standbericht Nr. 1 vom 13. November ist umfassend über die Zielsetzungen des Projekts orientiert worden. Auf eine Wiederholung dieser Ausführungen wird verzichtet. Die Ziele sind in einem Planungsauftrag festgehalten (Kanton Bern, SBB Schweizerische Bundesbahnen AG, BLS Lötschbergbahn AG und RM Regionalverkehr Mittelland AG (2000), S-Bahn Bern 2005 - Planungsauftrag, Bern).

² In Abhängigkeit der Inbetriebnahme des NEAT-Basistunnels am Lötschberg (offizieller Termin ist der 1. Mai 2007) und weiterer Infrastrukturprojekte der BLS ist denkbar, dass der Fahrplanwechsel nicht Ende 2006, sondern Ende 2007 erfolgen wird. Entsprechend würde aus dem Angebotsschritt 2007 ein Angebotsschritt 2008. Sobald diesbezüglich Klarheit herrscht, wird die entsprechende Anpassung in diesem Projekt vorgenommen.

gleitkommission hat sich in der Berichtsperiode des vorliegenden Standberichts zu einer Sitzung getroffen (16. Oktober 2002).

Tabelle 1-1: Teilprojekte und ihre Ziele/Inhalte

Nr.	Teilprojekt	Wichtigste Ziele / Inhalte
TP1	Markt/Angebot	Nachfrage-/Marktanalysen, Ableitung Angebotsvorstellungen unter Berücksichtigung verkehrspolitischer Ziele/Vorgaben
TP2	Fahrplan	Prüfung fahrplantechnische Machbarkeit von Angebotsvarianten, Entwicklung definitiver Fahrplan
TP3	Infrastruktur	Bedarf, Planung, Realisierung und Finanzierung von notwendigen Infrastrukturausbauten
TP4	Rollmaterial	Planung und Bereitstellung Rollmaterial, Unterhalts-, Wartungs- und Abstellanlagen
TP5	Zugang zur S-Bahn	Ausgestaltung S-Bahn-Haltestellen, Erschliessung mit übrigen Verkehrsmitteln, P+R, B+R (Standards)
TP6	Wirtschaft	Vorbereitung Richtofferten (Kosten-/Erlösschätzungen) und Leistungsvereinbarung mit Kanton Bern, Finanzierung Infrastruktur
TP7	Marketing	Positionierung/Vermarktung Produkt S-Bahn ab 2005, Kundenkommunikation
TP8	Partner	Information interessierter Kreise ausserhalb des Projekts, Entgegennahme von Wünschen/Anregungen, Koordination mit anderen Projekten mit Schnittstellen zur S-Bahn 2005
Stab	Kommunikation	Kommunikation der Projektarbeiten bis zum Projektende 2004 (inkl. Entwicklung Systemidentität S-Bahn Bern 2005)

1.3 Berichterstattung mittels Standberichten

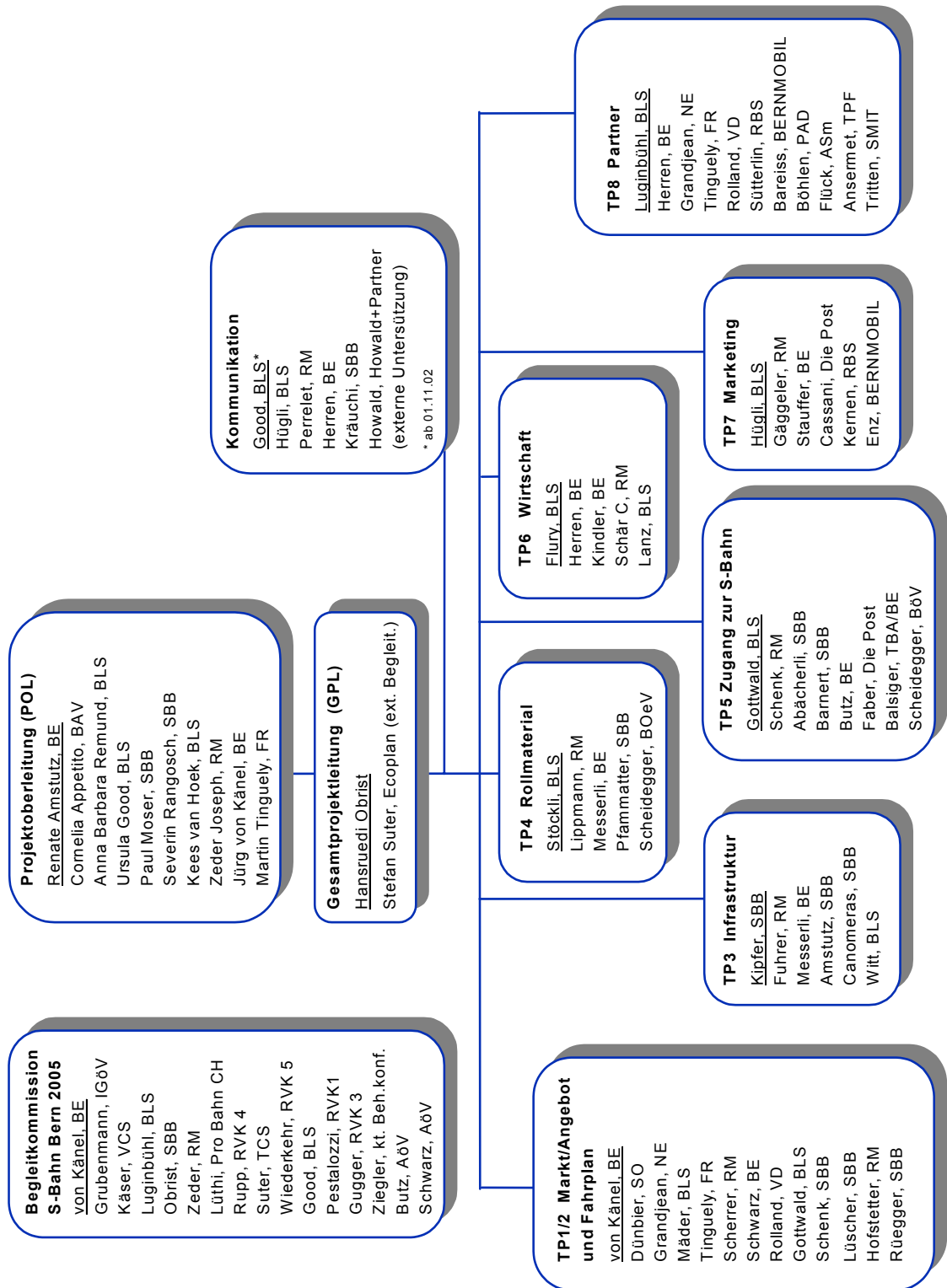
Mit halbjährlich erscheinenden Standberichten werden interessierte Kreise regelmässig über den Stand der Arbeiten im Projekt S-Bahn Bern 2005 orientiert. Die Standberichte richten sich ebenso an die involvierten Transportunternehmen wie an politische Kreise. Der vorliegende dritte Standbericht deckt den Zeitraum Mai 2002 bis Oktober 2002 ab.

Der Aufbau des Standberichts orientiert sich an den in Tabelle 1-1 aufgeführten Teilprojekten (TP). Die Berichterstattung erfolgt gemäss folgenden Kriterien:

- **Stand der Arbeiten:** Berichterstattung der TP-Leiterinnen und -leiter
- **Probleme und noch offene Punkte:** Zusammenfassung der wichtigsten noch ungelösten Probleme
- **Ausblick auf die nächste Periode:** Wichtigste Arbeiten im nächsten Projekthalbjahr
- **Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung**

In Abweichung zum ersten Standbericht wird darauf verzichtet, Zielsetzungen der einzelnen Teilprojekte aufzuführen. Diese sind im Planungsauftrag vom 29. November 2001 festgelegt und im Standbericht Nr. 1 integral wieder gegeben worden. Im Sinne einer Zusammenfassung wird auf Tabelle 1-1 verwiesen.

Grafik 1-2: Projektorganisation S-Bahn Bern 2005, Stand Ende Oktober 2002



2 Teilprojekt Markt und Angebot (TP1)

2.1 Stand der Arbeiten

Der Kanton Bern hat die Angebotsziele für die S-Bahn Bern 2005 formuliert. Aus diesen ist das in Tabelle 2-1 dargestellte Angebotskonzept der S-Bahn Bern per Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 (Spalte FPL 2005) erarbeitet worden. In Anhang A ist das Liniennetz zum Angebot 2005 wiedergegeben. Für das Angebot 2005 liegen seit dem 11. September 2002 die Fahrpläne (FPL) für den Normalbetrieb (Grundfahrplan Montag - Freitag) sowie für die Randstunden und Wochenenden vor. Die Netzgrafik in Anhang B gibt den Normalbetrieb in geraffter Form wieder.

Die Angaben in Tabelle 2-1 machen deutlich, dass mit dem Fahrplanwechsel per Ende 2004 insbesondere Verdichtungen während des ganzen Tages erreicht werden (integraler Halbstundentakt auf allen Linien, ohne Randstunden und Wochenende). Die teilweise kostspieligen Anpassungen bei der Infrastruktur ergeben sich aber auch aus den durch die Inbetriebnahme der ersten Etappe von Bahn 2000 ausgelösten Anpassungen und nicht nur aus den Angebotsverbesserungen.

Tabelle 2-1: Angebotskonzept S - Bahn Bern: FPL 2002 und 2005 (Stand Ende Oktober 2002)

Linie	FPL 2002		Strecke	FPL 2005 (ab Dez. '04)		Rollmaterial für FPL 2005
	Takt (1h, ½, ¼)	Betrei- ber Linie		Takt (1h, ½, ¼)	Betrei- ber Linie	
S1	1 ½ 1	SBB	Fribourg Flamatt - Bern - Thun Laupen	1 ½ 1	BLS	3 NINA, 150m
S11	HVZ	SBB	Fribourg - Bern (beschleunigt)	HVZ	BLS	2 NINA, 100m
S2	½ HVZLR	BLS	Schwarzenburg - Bern - Langnau	½	BLS	1 Jumbo, 90m bzw. 2 Jumbo, 180m in HVZ auf Ast Bn - Ln
S22	HVZ	BLS	FPL '02: Schwarzenburg - Bern - Langnau (Bern - Langnau beschleunigt) FPL '05: Schwarzenburg - Bern (beschleunigt)	HVZLR	BLS	1 Jumbo 90m

Tabelle 2-1: Angebotskonzept S - Bahn Bern: FPL 2002 und 2005, Fortsetzung

Linie	FPL 2002		Strecke	FPL 2005 (ab Dez. '04)		Rollmaterial für FPL 2005
S3	½	SBB	FPL '02: Thun - Belp - Bern - Biel FPL '05: Belp - Bern - Biel	½	BLS	1 Jumbo, 90m, längerfristiges Ziel: 2 Jumbo, 180m
S33	½ HVZ	BLS	Thun - Belp - Bern (Belp - Bern beschleunigt)	½	BLS	1 Jumbo, 90m
S4	1	RM	FPL '02: Bümpliz Nord - Bern - Burgdorf - Langnau FPL '05: Rosshäusern - Bern - Burgdorf - Affoltern-Weier	1	RM	1 RBDDe II (4- teilig), 100m
S44	HVZ	RM	FPL '02: Bern - Burgdorf - Huttwil Wiler FPL '05: Rosshäusern - Burgdorf F) Langnau	1 1 1	RM	2 GTW 2/6, 80m plus 2 GTW 2/8, 110m, insge- samt 190m
S5	1	BLS	FPL '02: Bern - Kerzers - Neuchâtel	k.A.		-
S51	k.A.		Bern - Bümpliz Nord	½	BLS	1 NINA, 50m
S6	1	BLS	FPL '02: Bern - Gümmenen - (Kerzers - Avenches - Payerne)	k.A.		-
S55	k.A.		Murten - (Avenches - Payerne) Bern - Kerzers F) Neuchâtel	1 1 1	BLS	Ast Neuchâtel: 1 NINA, 50m Ast Murten-(P.) 2 NINA, 100m langfristig je 2 NINA

Abkürzungen / Kennzeichnung:

Kursiv = definitive Lösung noch ausstehend, Unsicherheit

HVZ: = Angebot in Hauptverkehrszeiten

HVZLR: = Angebot in Hauptverkehrszeiten in Lastrichtung (d.h. Richtung mit grosser Nachfrage)

F = Flügelzüge

k.A. = kein S-Bahn-Angebot.

Nicht Bestandteil der S-Bahn Bern 2005 sind die Regio- und RX-Linien/-Verbindungen. Sie sind auf der nächsten Seite nur zum Verständnis aufgeführt bzw. weil sie von S-Bahn-Linien/-Verbindungen abhängen/beeinflusst werden.

Angebotskonzept Regio- und RX-Linien/Verbindungen

Linie	FPL 2002		Strecke	FPL 2005 (ab Dez. '04)		Rollmaterial für FPL 2005
	Takt (1h, ½, ¼)	Betreiber Linie		Takt (1h, ½, ¼)	Betreiber Linie	
Regio	1	RM	FPL '02: Thun – Konolfingen – Hasle-Rüegsau FPL '05: Thun – Konolfingen - Walkringen	1	RM	RBDe I, 2-teilig
Regio	HVZ	RM	FPL '02: Thun – Konolfingen FPL '05: Thun – Konolfingen - Walkringen	HVZ	RM	RBDe I, 2-teilig
RX	HVZ	RM	Thun – Burgdorf – Solothurn	1	RM	RBDe II 3-teilig
Regio	1	SBB	Kerzers - Lyss - Büren a.A.	1	BLS	1 NINA
Regio	1	SBB	Murten - Payerne	1	BLS	1 NINA
RX	1	BLS	Bern - Gümmenen - Kerzers - Ins - Neuchâtel	1	BLS	EW3-Pendel, 6-teilig
IR	2 / 1 HVZ	SBB	Bern - Luzern	1	BLS	EW3-Pendel, 6-teilig

Bemerkungen zu den einzelnen S-Bahn-Linien von Tabelle 2-1:

- **S1:** Angebot FPL 2005 gegenüber FPL 2002 unverändert, da ein Flügel in Flamatt wegen der Gleisanlagen nicht möglich ist. Im FPL 2005 sind morgens und abends Zusatzleistungen zwischen Flamatt und Laupen vorgesehen (2 Kurspaare).
- **S11:**
 - FPL 2002: Verstärkungszüge in den Hauptverkehrszeiten
 - FPL 2005: Verstärkungszüge in den Hauptverkehrszeiten
- **S2:**
 - FPL 2002: ½-Takt nur in Hauptverkehrszeiten
 - FPL 2005, Bedienung Trubschachen: Die Bedienung von Trubschachen ist eine Frage der Haltepolitik des RX Bern - Luzern und nicht der S2.
 - Rollmaterial: 2 Jumbo-Kompositionen nur in HVZ (2 Züge pro Tag) und nur für den Ast Bern - Langnau nötig. Noch nicht gelöst ist das Kreuzungsproblem auf dem Ast Schwarzenburg - Bern, auf welchem ein Kreuzen mit zwei Jumbo-Kompositionen nicht möglich ist. Ein Stärken und Schwächen im Bahnhof Bern oder auf einem anderen Bahnhof wird aus Fahrplansicht als nicht machbar eingestuft. Auch im Bahnhof Schwarzenburg würde ein Fahren mit 2 Kompositionen perronseitig zu einem ungelös-

ten Infrastrukturproblem führen. Wird nur mit einer Komposition gefahren, ist die Problematik der 2. Perronkante in Schwarzenburg bis Dezember 2004 lösbar. Vor diesem Hintergrund sind für die nachfragegerechte Erhöhung der Kapazitäten während der HVZ auf dem Ast Bern - Langnau neue Lösungen zu entwickeln und auf ihre fahrplan-technische Machbarkeit hin zu prüfen.

- **S22:**
 - FPL 2002: Ergänzungszüge verkehren in Stunden, wenn IR Bern - Luzern nicht verkehrt.
 - FPL 2005: Kein S-Bahn-Angebot, wird ersetzt durch einzelne Zusatzzüge in Lastrichtung auf der Linie Schwarzenburg - Bern sowie durch das RX-Zugsangebot im 1-Studentakt auf der Linie Bern - Langnau - Luzern.
- **S3:** In Abhängigkeit der Entwicklung der Nachfrage ist es rollmaterialeseitig das langfristige Ziel, mit 2 Jumbo-Kompositionen zu fahren. Insbesondere bei einem Wegfall des Schnellzugshaltes in Münchenbuchsee (in Diskussion bei den SBB) sind die Kapazitäten mit nur 1 Jumbo-Komposition auf dem Ast Biel ungenügend. Ohne Wegfall des Haltes sind sie als äusserst knapp einzustufen. Aus technischen Gründen ist eine Doppeltraktion aber erst langfristig machbar (also erst nach 2004), und zwar aus folgenden Gründen:
 - Ast Belp - Bern: In Belp lassen sich zwei Niveauübergänge erst langfristig anpassen. Vorher kann nur mit 1 Jumbo-Komposition an Perron gefahren werden.
 - Ast Bern - Biel: Im BHF Biel muss das 5. Perron realisiert sein, damit 2 Jumbo-Kompositionen fahren können. Die Realisierung bis Ende 2004 ist unsicher, evtl. erst Mitte 2005. Auch in Studen und Suberg werden die notwendigen Perronanpassungen bis Ende 2004 nicht realisiert sein.
- **S33:**
 - FPL 2002: Verdichtung in Hauptverkehrszeiten, Montag bis Freitag
 - FPL 2005: Halbstundentakt Montag bis Freitag von 6 bis 20 Uhr
- **S44:** Rollmaterial- bzw. infrastrukturseitig besteht in Hindelbank noch ein Problem: Die Perronnutzlänge (178m) reicht knapp nicht aus, damit 4 GTW-Kompositionen (183.4m Länge über die Puffer, 171m von äusserster zu äusserster Türe) ohne Einschränkungen am Perron Platz haben. Eine mögliche Lösung wäre, zwischen Burgdorf und Rosshäusern eine Komposition bzw. einen Wagen zu schliessen. Die RM vertritt allerdings die Meinung, dass mit dem neuen Rollmaterial präzise genug angehalten werden kann, so dass auf eine Wagenschliessung verzichtet werden kann. Aus der Sicht der SBB wird diese Lösung auf Grund der sehr knappen Haltetoleranz zwischen Perronende und Gleissignal kritisch (da nicht dem Regelfall entsprechend) beurteilt. Mittel- bis längerfristig stehen aber auch für die RM infrastrukturseitige Anpassungen im Vordergrund (evtl. ein Provisorium bereits per FPL-Wechsel 12.04). Für das Angebot 2005 sind bei der SBB derzeit angesichts der Ausgangslage allerdings keine infrastrukturseitigen Anpassungen vorgesehen.
- **S5** und **S6:** Das heutige Angebot wird ab Fahrplan 2005 durch das Angebot S55 ersetzt.
- **S51:** Zusammen mit S4 und S44 ergibt sich ein ¼-Stundentakt Bern - Bümpliz Nord.

- **S55:** Zwischen Bern - Kerzers verkehren langfristig 4 NINA-Kompositionen (Zuglänge insgesamt 200m). In HVZ wird die S55 über Murten hinaus bis nach Payerne verlängert, mit Halt in Avenches. Die Linienbezeichnung kann sich noch ändern.

Die **Arbeiten im vergangenen Projekthalbjahr** konzentrierten sich auf die Ausarbeitung der Tabellenfahrpläne für sämtliche S-Bahnlinien. Durch die direkte Einbindung des TP2 in die jeweiligen Sitzungen des TP1 konnten die ungelösten Punkte effizient behandelt und weitgehend bereinigt werden.

An der TP-Sitzung vom 11. September 2002 konnten wie weiter oben erwähnt die Tabellenfahrpläne abschliessend festgelegt werden. Das Angebot ist für alle Wochentage und Stunden festgelegt und auch bereits fahrplantechnisch überprüft (TP2). Das Angebot ist mit der Nachfrage abgestimmt worden (insbesondere Samstags- und Sonntagsangebot Bern - Kerzers (- Murten) / - Neuenburg, Halbstundentaktverdichtungen S2 an Wochenenden, Notwendigkeit und Lage von Zusatzzügen S22, S11, S3).

Für den Fahrplan 2005 konnten insbesondere folgende Punkte festgelegt werden:

- **Bern - Neuenburg / Broye:** Das Angebot Bern - Neuenburg / Broye konnte definitiv verabschiedet werden. Die Zustimmung aller vier beteiligten Kantone (Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt) liegt vor, indem eine Absichtserklärung der Kantone bezüglich des Fahrplankonzepts für den Perimeter Bern - Neuchâtel - Broye erwirkt werden konnte (Protokoll der TP1-Sitzung vom 11. September 2002).
- **Festlegung nachfragebedingter und qualitätsbedingter Zusatzangebote in Spitzenzeiten:**
 - Zusatzangebote S11: Die Züge verkehren analog wie heute.
 - Zusatzangebote S22: Je zwei Züge am Morgen und am Abend werden aus Kapazitätsgründen und lastrichtungsabhängig eingesetzt.
 - Zusatzangebote S3: Nachfrageanalysen machen deutlich, dass das vorgesehene Angebot ohne zusätzliche Verstärkung genügt.
 - RX Solothurn - Thun: Der Zug verkehrt stündlich.
 - Zwischen Laupen und Flamatt kann das Angebot zu Hauptverkehrszeiten 2 Mal zum Halbstundentakt erweitert werden (werktags).
- **Erarbeitung Randstundenkonzept und Wochenendfahrplan:**
 - Das Randstundenkonzept sieht folgendes Konzept vor: Beibehaltung des integralen ½-Takt auf S1 und S3, Stundentakt auf S4, S44 und S55. Ausdünnung zum Stundentakt ab 20.00 Uhr auf der S2. S55 übernimmt Funktion des RX Bern - Neuenburg und verkehrt in dessen Lage. Letzte Verbindungen abends: Sonntag - Donnerstag Bern ab ca. 23.45 Uhr, Freitag und Samstag Bern ab ca. 0.15 Uhr.
 - Wochenendfahrplan: Analog Randstundenkonzept, Verdichtungen auf der S2 zum Halbstundentakt, Bern - Kerzers Halbstundentakt durch zusätzlichen Zug Bern - Kerzers - Murten.

- **Bereinigung der Haltepolitik:**

- RX Bern - Luzern: Der Kanton Bern hat den RX ab 2005 mit dem Halt Trubschachen bestellt. Vertiefte Abklärungen seitens SBB/BLS und der Kantone lassen den Schluss zu, dass ein Halt in Trubschachen grundsätzlich möglich ist. Über den Zeitpunkt der Realisierung dieses Haltes besteht noch nicht Einigkeit: Die SBB möchten den Halt erst 2007 einführen, um die Stabilitätsentwicklung des Fahrplanes Bahn 2000 1. Etappe zu beobachten. Die BLS und der Kanton Bern befürworten einen Halt bereits ab 2005 und erachten dies auch als machbar. Ein Halt in Malters wäre hingegen nur mit einem zusätzlichen Doppelspurabschnitt möglich.
- RX Solothurn - Burgdorf - Thun: Zwischen Solothurn und Thun liegen zwei Varianten vor. Der Kanton Bern hat sich in einer ersten Stellungnahme für die Variante mit Halt an allen Stationen zwischen Solothurn und Burgdorf ausgesprochen, da mit dieser Variante eine bessere Integration in die beiden Knoten Burgdorf und Solothurn (einzige Ausnahme: Anschluss an IC nach Biel) erreicht wird. Da die Varianten weitgehend unabhängig von Rollmaterial und Infrastruktur sind, wird der Variantenentscheid für den Kanton Bern den Gemeinden im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes der RVK Emmental unterbreitet.
- Endpunkt S4: Die RVK Emmental wünscht sich an Stelle des Endpunktes Affoltern-Weier, dass die S4 von Sumiswald-Grünen nach Wasen i.E. geführt würde. Dies bedingt die Wiederinstandstellung der seit 1994 von Personenzügen nicht mehr befahrenen Linie. Für 2005 geht die Planung nach wie vor vom Endpunkt Affoltern-Weier aus. Auch im Falle einer späteren Endpunktes in Wasen werden dadurch keine unnötigen grösseren Investitionen getätigt. Sollte der (insbesondere politische) Entscheid für zu einem Endpunkt in Wasen i.E. gefällt werden, müsste die Infrastruktur angepasst werden. Dies ist auf Dezember 2004 ohnehin nicht realistisch.

2.2 Probleme und noch offene Punkte

Weiterhin bestehende Unsicherheiten, welche Einfluss auf das Angebot 2005 haben, sind die folgenden:

- Fahrlage des TGV
- Der definitive Fernverkehrsfahrplan liegt noch nicht vor (internationaler Verkehr, Bewältigung der Nachfrage im Aaretal).
- Die Finanzierungsform gemäss Bahnreform 2 nach Auslaufen des 8. Rahmenkredites ist noch immer offen (betrifft nur BLS und RM).

Allfällige Auswirkungen der noch offenen Punkte auf die Infrastruktur werden fundiert zu prüfen sein.

Weiter werden die drei Partner SBB, BLS und Kanton Freiburg noch klären, ob die S11 nach Romont verlängert werden könnte, was aus der Sicht des Kantons Freiburg wünschenswert

wäre (Verbesserung Zugsumlauf, Reduktion der Wartezeit der S11 in Freiburg, Entschärfung der Perronknappheit im BHF Freiburg).

2.3 Ausblick auf die nächste Periode

Bis Ende 2002 bearbeitet TP1 das Angebot für die weiteren Ausbautetappen der S-Bahn Bern. Dabei stehen die folgenden Angebotelemente im Vordergrund:

- Verkürzter Aufenthalt der S2 in Bern
- Bern - Neuenburg mit verkürzten Fahrzeiten (Angebot 33-4)
- ¼-Stundentakt der S3 Belp - Münchenbuchsee
- ¼-Stundentakt *Brünnen* - Münsingen (Verlängerung S51 nach Gümligen - Münsingen bzw. Schaffung einer neuen Durchmesserlinie, Wendemöglichkeit in Brünnen noch offen)

Zu klären sind vor allem die Zusammenhänge Fernverkehr - S-Bahn (Inbetriebnahme Lötschbergbasistunnel). Die Umsetzung der Angebotelemente und deren Etappierung ergeben sich vor allem aus deren Finanzierbarkeit und der Abhängigkeit von den notwendigen Infrastrukturausbauten. So ist aufgrund des aktuellen Wissensstandes davon auszugehen, dass die oben erwähnten Angebotelemente die Realisierung folgender Infrastrukturausbauten notwendig machen würde:

- Ausbau Holligen
- Kreuzung Schwarzwasserbrücke
- Ausbau (Doppelspur) Ins - Zihlbrücke
- 3. Gleis Rüti - Zollikofen

In der nächsten Berichtsperiode steht die fundierte Überprüfung dieser Annahmen an. Ebenfalls zu überprüfen ist die Notwendigkeit eines 3. Gleises zwischen Ostermundigen und Münsingen. Zudem sind die Auswirkungen auf den Rollmaterialeinsatz und -bedarf abzuklären.

2.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Mit der weit gehenden Festlegung des Fahrplans 2005 konnte ein wichtiger Meilenstein erreicht werden.

In einem nächsten Schritt müssen - wie von TP1 geplant - rasch die Vorstellungen für das Angebot 2007 und 2009 konkretisiert und bei den Infrastrukturbesitzern bzw. den Linienbetreibern die Aufträge zur Abklärung der Auswirkungen auf die Infrastruktur und auf den Rollmaterialeinsatz ausgelöst werden. Ende Januar (für die erste Teilprojektleitersitzung im Jahr 2003) bzw. Mitte Februar 2003 (für die erste Sitzung der Projektoberleitung im Jahr 2003) sollte über die Ergebnisse dieser Abklärungen orientiert werden können.

3 Teilprojekt Fahrplan (TP2)

3.1 Stand der Arbeiten

Für den Normalbetrieb (Grundfahrplan, Netzgrafik in Anhang B) sowie für die Randstunden und Wochenenden (in Tabellenform verfügbar) konnte wie in Abschnitt 2.1 erwähnt ein erster "definitiver" Fahrplan (FPL) erarbeitet werden (Version vom 11. September 2002). Die Klärung der noch offenen Punkte wird zu weiteren Verfeinerungen des FPL führen.

3.2 Probleme und noch offene Punkte

Folgende Punkte sind im Fahrplan 2005 noch offen:

- **S33 Gürbetal:** Bis zur Inbetriebnahme der Doppelspur Toffen-Kaufdorf (2007?) muss ein Übergangsfahrplan angeboten werden. Dies bedeutet, dass die S33 in Thun entweder keinen Anschluss nach/aus Richtung Interlaken Ost hat, oder dass auf einen Unterwegshalt zwischen Toffen und Uetendorf verzichtet wird (Mo. bis Fr.).
- **S55 Bern - Neuchâtel/Murten:** Es ist noch offen, ob der Halt auf Verlangen in Ferenbalm-Gurbrü weiter bestehen bleibt.

3.3 Ausblick auf die nächste Periode

In der nächsten Periode werden die in Abschnitt 3.1 erwähnten Verfeinerungen des FPL 2005 vom 11. September 2002 gemäss Vorgaben aus TP1 vorzunehmen sein.

Seit Ende September 2002 liegt von TP1 das gewünschte Angebotskonzept 2007 in den Grundzügen (noch ohne Netzgrafik / Tabellenfahrpläne) vor. Bis Ende November 2002 sollen die Ergebnisse der fahrplantechnischen Machbarkeit für den Angebotsschritt 2007 geprüft und an TP3 weitergeleitet werden.

3.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Es hat sich gezeigt, dass die vorgenommene Integration von TP2 in TP1 sehr sinnvoll ist, da sie die Informationswege verkürzt hat. Die Überprüfungen durch TP2 laufen nach Plan.

4 Teilprojekt Infrastruktur (TP3)

4.1 Stand der Arbeiten

Im Rahmen der Begleitung der bahninternen Arbeiten kann festgestellt werden, dass bei den einzelnen Bahnen der Fortschritt bei den Infrastrukturprojekten grundsätzlich auf Kurs liegt. Die Koordination der Arbeiten der Bahnen erfolgt im Raum Bern mittels einer separaten Stabsgruppe, der sogenannten Erstellerkoordination. Sie erhebt laufend die relevanten Projektdaten für den Zeitraum 2003/04. Diese Daten werden im Sinne eines Konfliktmanagements aufgezeichnet, um allfällige Konflikte möglichst frühzeitig zu erkennen und zu lösen.

Die S-Bahn-Infrastrukturausbauten erfolgen einerseits als eigenes Projekt und andererseits sind sie integrale Bestandteile in multidisziplinären Bauvorhaben. Die Perronausbauten werden aus Kostengründen auf minimalem Stand realisiert. Damit kann nur die minimale Zielsetzung für das Ein- und Aussteigen erreicht werden.

Zum Stand der Arbeiten bei einzelnen Infrastrukturvorhaben kann Folgendes festgehalten werden:

- **S2 bzw. RX, Halt Trubschachen:** Die Infrastrukturanlagen werden konsequent auf das heute bekannte Angebot für die S-Bahn Bern 2005 (Stand: Standbericht 2, GPL) ausgerichtet. Nach diesem werden die Züge der S2 in Langnau gewendet. Das Angebot auf der Schiene für Trubschachen wurde unter Federführung der Kantone Bern und Luzern in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich und der SBB überprüft.
Inzwischen hat der Kanton Bern bei der BLS einen RX-Halt in Trubschachen bestellt. Abklärungen bezüglich der Infrastruktur im Zusammenhang mit dem RX-Rollmaterialeinsatz sowie deren Finanzierung sind noch offen. Wie in Abschnitt 1.1 festgehalten, wird der RX-Halt Trubschachen ausserhalb des Projekts S-Bahn Bern 2005 weiterverfolgt.
- **Randstunden- und Wochenendangebote:** Auswirkungen bzw. Abhängigkeiten der Randstundenangebote (Sa, So, Nacht) auf die Infrastrukturen werden zur Zeit abgeklärt.
- **S44, Hindelbank:** Bei der S44 besteht in Hindelbank im Gleis 2 rollmaterial- bzw. infrastrukturseitig noch das in Abschnitt 2.1 (vgl. Anmerkungen zu Tabelle 2-1) beschriebene Problem der knappen Perronlänge.

Detaillierte Angaben zu den einzelnen Infrastrukturprojekten (inkl. Angaben zum Stand der Finanzierungsfrage) finden sich in der aktualisierten Projektübersicht von TP3 (Zwischenbericht von TP3, 2. Ausgabe vom 25. September 2002).

Die Einbindung der Infrastrukturprojekte in die Kommunikationsaktivitäten des Projekts S-Bahn Bern 2005 ist eingeleitet worden, mit dem Anlass "Spatenstich Doppelspuren im Emmental" vom 17. September 2002 ist eine erste Umsetzung bereits erfolgt.

4.2 Probleme und noch offene Punkte

Problemfelder bestehen noch in verschiedenen Bereichen:

- **Finanzierung der Infrastrukturausbauten:**
 - Es bestehen noch teilweise offene Finanzierungsfragen für Projekte SBB und BLS für das Angebot 2005, noch besteht aber keine unmittelbare Gefährdung der beschlossenen Infrastrukturprojekte des Angebotsschrittes 2005. Der TP3-Zwischenbericht vom 25. September 2002 enthält eine detaillierte Übersicht über den Stand der Finanzierung.
 - Ein Finanzierungsplan für die Projekte der SBB für das Angebot 2007 und ff sowie Bestellungen durch den Kanton Bern sind noch ausstehend. Wie in Kapitel 2 bereits festgehalten, sind die Aufträge zur vertieften Planung und Projektierung der für die Angebotsschritte 2007 und 2009 notwendigen Infrastrukturausbauten bei TP3 noch nicht eingegangen.
 - Risiken ergeben sich, wenn die Finanzierung mit Abschluss Bauprojektphase nicht gesichert ist (keine Ausführung).
 - Im Zusammenhang mit dem veränderten Rollmaterialeinsatz drängen sich für Laupen, Neuenegg und Flamatt Dorf Perronanpassungen auf. Die Finanzierung ist offen, die Projekte sind noch nicht ausgelöst. In der nächsten Berichtsperiode soll dieser offene Punkt gemäss Entscheid an der POL-Sitzung 5/02 angegangen werden.
- **Verfahrensabklärungen / Projektablauf:**
 - Risiken ergeben sich, wenn Abläufe im Plangenehmigungsverfahren (PGV) nicht zeitgerecht abgewickelt werden. So ist beim Projekt „Thun, Ersatz der Stellwerke“ die Teilbewilligung nicht termingemäss erfolgt, sodass bei der Ausführung eine Verzögerung eintreten wird und damit verbunden ein Risiko für den Inbetriebnahmetermin. Weiter entstehen Verzögerungen im PGV durch Einsprachen. Davon betroffen sind die Projekte der BLS wie Kehrsatz – Kehrsatz-Nord und diverse Perronmassnahmen. Beim bedeutsamen Projekt Kehrsatz - Kehrsatz Nord müssen rasch Einspracheverhandlungen eingeleitet werden.
 - Ebenfalls entstehen Verzögerungen auch auf Grund von Abstimmungen des Rollmaterials und des Fahrplans auf die Infrastruktur. So ist beispielsweise Schwarzenburg im Zusammenhang mit dem Fahrplan davon betroffen, dass der endgültige Ausbauzustand des Bahnhofes noch nicht abschliessend geklärt ist. Seitens des Angebotes wurden neue Forderungen an die Infrastruktur gestellt, die bislang nicht zur Diskussion standen. Nunmehr sollen in Spitzenzeiten zusätzliche Züge (S22) auf der Strecke Bern – Schwarzenburg fahren, die eine zweite Perronkante in Schwarzenburg erforderlich machen. Die Belange des Güterverkehrs und des Angebotes werden gegenwärtig abgestimmt. Die bisher geplante Perronmassnahme in Schwarzenburg (1 Perronkante) wird - da aufwärtskompatibel zu sämtlichen Varianten einer 2. Ausbaustufe – wie geplant umgesetzt. Die Realisierung der 2. Ausbaustufe ist sowohl verfahrenstechnisch als auch finanziell weder abgeklärt noch gesichert.

Bei der BLS kann die Realisierung einzelner Projekte möglicherweise bis Ende 2004 nicht sichergestellt werden, noch läuft die Umsetzung aber nach Plan. Massgebend ist jeweils die ständig fortschreitende Mehrjahresplanung der BLS.

Für Hindelbank muss mittel- bis längerfristig wohl noch eine definitive Lösung gefunden werden (vgl. Kommentar zu Tabelle 2-1).

- **Zulieferung Dritter:**

- Risiken werden auch bei den Sicherungsanlagen identifiziert. Im Zusammenhang mit Kapazitätsengpässen in der Privatindustrie zeichnen sich bis 12.2004 mehr und mehr Probleme in der Zulieferung (Ressourcen, Planung/Projektierung) ab.

- **Erstellerkoordination im Raum Bern:**

- Umsetzung der vorgeschlagenen Priorisierung bezüglich der einzelnen Projekte.
- Risiken ergeben sich, wenn Verfügbarkeit und Sperrintervalle nicht ausreichend sind. Es besteht ein hoher Koordinationsbedarf zwischen den betroffenen Partnern, welcher unbedingt wahr genommen werden muss.

4.3 Ausblick auf die nächste Periode

Für die nächste Periode sind folgende Arbeitsschwerpunkte auszumachen:

- Überwachung / Aktualisierung des Umsetzungsplanes für die Infrastrukturvorhaben, v.a. auch in Zusammenhang mit den in TP1 und 2 zu präzisierenden Vorstellungen bezüglich der Angebotsausbauschritte 2007 und 2009, Berücksichtigung der Frage der Finanzierungslösungen
- Weiterführung der Koordination der Infrastrukturprojekte für die Ausführungsphasen in Zusammenarbeit mit der Erstellerorganisation Raum Bern
- Weitergehende Einbindung und Umsetzung Baustellenkommunikation zur Förderung der Systemidentifikation nach innen und aussen für das Gesamtprojekt der S-Bahn Bern 2005

4.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Die Umsetzung der Infrastrukturprojekte für den Angebotsschritt 2005 läuft noch nach Programm. Für verschiedene Projekte bestehen aber Finanzierungs- und Realisierungsrisiken.

Angesichts des kritischen Faktors Zeit ist es äusserst wichtig, dass Abweichungen vom Umsetzungsprogramm (v.a. zeitliche Verzögerungen) rasch, vollständig und unmissverständlich kommuniziert werden, so dass ausgehend von ihnen Anpassungsmassnahmen ausgelöst werden können. Insbesondere muss also klar gestellt werden, wie hoch die eingetretenen Risiken einzustufen sind. Die jeweiligen Projektleiter der Infrastrukturbesitzer sind in diesem Zusammenhang besonders gefordert.

5 Teilprojekt Rollmaterial (TP4)

5.1 Stand der Arbeiten

Der Stand der Arbeiten im Teilprojekt Rollmaterial wird im TP4-Standbericht Nr. 1 vom 9. Oktober 2002 detailliert wiedergegeben. Der Bericht orientiert umfassend über alle rollmaterial relevanten Fragestellungen.

Bezogen auf die Berichtsperiode des vorliegenden dritten Standberichts der Gesamtprojektleitung kann zusammenfassend wie folgt über den Stand der Arbeiten in den einzelnen Arbeitsfeldern von TP4 orientiert werden:

- **Rollmaterial:**
 - **Verfügbarkeit:** Bei der BLS erfolgt zur Zeit die vorzeitige Auslieferung der 2. Serie von NINA-Kompositionen mit Toiletten. Die BLS werden ab Dezember 2002 für den Einsatz im Raum Bern über komplett 14 NINA-Kompositionen verfügen. Ab Oktober 2002 werden die 8 NINA-Kompositionen der ersten Serie ebenfalls mit einem geschlossenen Toilettensystem ausgerüstet.
Bei der RM hat sich eine gewisse Verzögerung bei der Ablieferung der GTW-Kompositionen ergeben. Bis Mitte 2004 werden aber alle bestellten Fahrzeuge verfügbar sein, so dass sich bezüglich des Angebotes 2005 keine Probleme ergeben.
 - **Fahrzeugeinsatzplanung:** Die Fahrzeugeinsatz-Konzepte ab Fahrplanwechsel 2002 sowie die Entwürfe ab Fahrplanwechsel 2004 sind erarbeitet (vgl. dazu Tabelle 2-1 sowie Anhang D). Es betrifft dies vor allem die Mengengerüste im Hinblick auf den Betriebsablauf, u.a. auch bezüglich Unterhalt und Wartung. Die Zusammenarbeit zwischen SBB, BLS und RM ist sehr gut. Es wird auf der Basis von Leistungsvereinbarungen geplant (vor allem im Bereich Service).
 - **Rollmaterialumbau:** Die an das Rollmaterial gestellten Standards für die S-Bahn Bern 2005 werden durch die neuen, nicht aber durch die alten Fahrzeug erfüllt. Aus diesem Grund werden an Letzteren verschiedene Anpassungen und Umbauten vorgenommen (v.a. Umbau von 2 Zwischenwagen Typ EW I zu Rollmaterial mit Niederflurteil (Konzept Jumbo) aber auch Anpassungen in den Bereichen Leitsysteme/Sicherheit, Informationssysteme, Optimierung Einstiegsverhältnisse etc.). Der TP4-Standbericht Nr. 1 informiert im Detail über die Rollmaterialumbauten (Abschnitt 2.7).
- **Behindertentaugliche S-Bahn Bern:** Die zur Zeit bekannten und gewünschten Änderungen für die Verbesserung der Zugänglichkeit durch Behinderte werden situativ umgesetzt. Es betrifft dies die farbliche Gestaltung, die Haltemöglichkeit, dann aber auch die optische und akustische Fahrgastinformation, um den Bedürfnissen der seh- und hörbehinderten Fahrgästen gerecht zu werden.
- **Optimierung der Einstiegsverhältnisse:** Vor dem Hintergrund der Behindertentauglichkeit ist die Problematik der Einstiegsoptimierung im letzten Halbjahr systematisch aufge-

arbeitet worden. Es hat sich gezeigt, dass es sich dabei um eine ausgesprochen komplexe Aufgabenstellung handelt. Eine Arbeitsgruppe wird sich dieser Problematik vertieft annehmen.

- **Unterhalts- und Wartungskonzept:** Aufgrund der Basisvereinbarung zwischen den SBB und BLS sowie der sich daraus ergebenden Veränderungen ab 12. Dezember 2004 haben SBB und BLS beschlossen, die Migration der Unterhaltswerkstätte Aebimatt per 1. Januar 2003 durchzuführen. Ab diesem Zeitpunkt betreibt die BLS diese Depot und leistet für die SBB im Auftragsverhältnis die Servicedienste. Das Ablösen und Neueinsetzen der Fahrzeugflotte erfolgt sukzessive und soll bis 12. Dezember 2004 abgeschlossen sein. Im Gegenzug werden Teile der SBB-Fahrzeuge im BLS-Depot Holligen angesiedelt.
- **Ereignisdienste:** Die Arbeiten zur strategischen Neuausrichtung sind angelaufen. Auch nach Übergang des Personals von den SBB zur BLS im Depot Aebimatt, werden die Ereignisdienste lückenlos sichergestellt.

5.2 Probleme und noch offene Punkte

Die Beurteilung sowie das Erarbeiten von Massnahmen für behindertengerechte Einstiege gestaltet sich weit schwieriger als angenommen. Zur Zeit wird auf breiter Basis die Ist-Datenerfassung durchgeführt, nach welcher die entsprechenden Massnahmen geplant werden. Seitens Industrie werden dazu entsprechende Vorschläge erwartet. Es wird zu beachten sein, dass die Umsetzung von Anliegen zur Erfüllung der Behindertentauglichkeit Rückwirkungen auf die Haltedauer und damit auf den Fahrplan haben kann.

Noch in Abklärung sind Frage der Kompatibilität des Rollmaterials (Möglichkeit eines Zusammenkuppelns von NINA und GTW, v.a. wegen gegenseitigem Abschleppen).

Die von TP7 beschriebenen Standards betreffend das Corporate Design der Fahrzeuge sind aus Sicht TP4 noch umfassender und präziser zu beschreiben. Unter Federführung von TP4 wird diese Konkretisierung zusammen mit TP7 und TP5 vorzunehmen sein.

5.3 Ausblick auf die nächste Periode

In der nächsten Berichtsperiode wird die Weiterführung der Arbeiten in folgenden Feldern im Vordergrund stehen:

- **Kennzeichnung / Corporate Design:** Wie oben erwähnt, ist eine Vertiefung und Präzisierung der Anforderungen vorzunehmen.
- **Ausarbeitung und schrittweise Umsetzung der von den Bahnen auszuarbeitenden Behindertenkonzepte:** Eine enge Abstimmung mit dem Behindertenkonzept der SBB ist vordringlich. In der nächsten Berichtsperiode die rollmaterialtechnische Auslegung der Behindertentauglichkeit erarbeitet werden.

- **Optimierung der Einstiegsverhältnisse:** Die Arbeiten werden unter Berücksichtigung der bestehenden Infrastruktur fortgesetzt mit dem Ziel, nach Abschluss des Projekts über folgende Ergebnisse zu verfügen:
 - Massnahmen am vorhandenen Rollmaterial
 - Anforderungen an neu zu beschaffendes Rollmaterial.
- **Unterhaltskonzept:** Die Arbeiten am Unterhaltskonzept werden weitergeführt werden, so dass nach Abschluss der nächsten Berichtsperiode die Unterhaltsstrategie (vor allem bezüglich Servicedienste) vorliegen sollte.
- **Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (TP8) und dynamische Fahrgastführung (TP5):** Die rollmaterialrelevanten Ergebnisse aus den Arbeiten in diesen Bereichen werden zu berücksichtigen sein.

Weiterhin wird auf Ergebnisse aus anderen TP zu reagieren sein, falls diese Auswirkungen auf das Rollmaterial und auf den Rollmaterialeinsatz haben.

5.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Der TP4-Standbericht hat eine umfassende Aufarbeitung des Themas Rollmaterial ausgelöst. Er zeigt, dass in TP4 viele verschiedene Aspekte im Bereich Rollmaterial angegangen werden müssen. Die Arbeiten kommen gut voran.

Erfreulicherweise verursacht die Ablieferung neuer und umgebauter Fahrzeuge keine Verzögerungen, welche den Betrieb ab Fahrplanwechsel 12.12.04 (Angebot 2005) beeinträchtigen.

Mit Blick auf die Kommunikation des Rollmaterialeinsatzes ist festzuhalten, dass es trotzdem einige wenige Ausnahmen von Anspruch/Ziel geben wird, auf sämtlichen S-Bahn-Linien ausschliesslich Niederflur-Rollmaterial einzusetzen.

6 Teilprojekt Zugang zur S-Bahn (TP5)

6.1 Stand der Arbeiten

Die Standards der S-Bahn-Haltepunkte sind definitiv festgelegt worden. Diese sind im Bericht "Standards der S-Bahn-Haltepunkte bei SBB, BLS und RM" vom 12. Juni 2002 dokumentiert und im Anhang E in Listenform wiedergegeben. Bei den SBB ist die Standarddefinition im Rahmen des Projekts Facelifing Stationen SBB (Gestaltungsprogramm RV05) schon vorgängig erfolgt, bei BLS und RM wurde dies nachgeholt. Mit einer Kompatibilitätsprüfung wurde sichergestellt, dass in Bezug auf den angestrebten Endzustand die Standards bei den drei Transportunternehmen vollumfänglich identisch sind.

Durch einen systematischen Vergleich des Ist-Zustands an den Haltepunkten mit dem Soll-Zustand, welcher durch die Standards definiert ist, wurde bei BLS und RM der gesamte Handlungsbedarf ermittelt. Darauf basierend wurde die Kostenschätzung der TP5-Massnahmen vorgenommen. Dabei wurden zwei Realisierungshorizonte unterschieden:

- 1. Massnahmenpaket, Realisierung bis 2005
- 2. Massnahmenpaket, Realisierung bis 2010 (in Ausnahmefällen bis 2020)

Die Geschäftsleitungen der BLS und der RM haben im Juni 2002 die Standards und die finanziellen Mittel zur Realisierung der Massnahmen bis 2005 genehmigt. Es handelt sich um 1.3 Mio CHF bei der BLS und um 0.7 Mio CHF bei RM. Die Kosten für S-Bahn-Beschriftungen und Logos vom TP7 sind darin enthalten. Die Kosten der Massnahmen des 2. Pakets werden für die BLS auf rund 4.4 Mio. CHF und für die RM auf rund 3.5 Mio. CHF geschätzt. Die Geschäftsleitungen von BLS und RM haben die Massnahmen 2. Priorität und deren Kosten zur Kenntnis genommen.

Bei der BLS ist der Start zur Umsetzung durch den BLS Hochbau mit einer Begehung der Bahnhöfe auf der Strecke Bern - Neuenburg am 17. Juli 2002 erfolgt. Die Bauabteilung der RM ihrerseits plant, mit der Umsetzung bei zwei ausgewählten Bahnhöfen zu starten und sie anschliessend auf die übrigen Bahnhöfe auszudehnen. Die Umsetzung der TP5-Massnahmen ist zeitlich auf die Infrastrukturmassnahmen des TP3 ausgerichtet worden.

Im Rahmen von Facelifing Stationen SBB (vormals RV05) sind im Bereich der S-Bahn Bern mit Muntelier-Löwenberg und Thörishaus Dorf die ersten beiden Stationsneubauten erfolgt.

6.2 Probleme und noch offene Punkte

Die Haltepunkte der Sensetalbahn sind nicht ins Programm Facelifing Stationen SBB aufgenommen worden. Es gibt somit für diese Haltepunkte keine Planung von Verbesserungsmassnahmen.

Die Diskussionen um das Platzangebot der SBB für das Anbringen von S-Bahn-Emblemen (z.B. das Logo) in SBB-Bahnhöfen nach Umsetzung Facelifting sind noch im Gang. An gemeinsamen Sitzungen werden die Vorgaben aus TP7 für die Bahnhöfe weiter konkretisiert werden (Herunterbrechen des "Standards Cellikon" auf einzelne Kategorien von Bahnhöfen).

Die Stationen Lerchenfeld und Ferenbalm-Gurbrü der BLS sind noch nicht in die TP5-Planung einbezogen worden, da man von einer Schliessung ausgegangen ist.

6.3 Ausblick auf die nächste Periode

Die Infrastrukturbereiche der Transportunternehmen sind mit der weiteren Massnahmenplanung und der Umsetzung der Verbesserung von Zugang und Ausrüstung der Haltepunkte beauftragt. Als nächster Arbeitsschritt wird nun der Umsetzungsplan erarbeitet, mit dem die Massnahmenprojektierung und die Ausführung bei BLS und RM terminiert werden. Teil davon ist die in Abschnitt 6.2 erwähnte weitere Konkretisierung des Standards für einzelne Kategorien von Bahnhöfen.

Eine neue Hauptaufgabe der Arbeitsgruppe wird nun die laufende Kontrolle des Arbeitsfortschritts sein. Es ist sinnvoll wenn bei diesem technischen Controlling die enge Zusammenarbeit von TP3 und TP5 weitergeführt wird.

Gleichzeitig muss die Planung der Massnahmen bis 2010 weiter konkretisiert werden. Zentraler Teil und Hauptkostenfaktor dieses 2. Massnahmenpakets ist die dynamische Fahrgastinformation. Auch in diesem Bereich muss die vereinheitlichte Funktionalität bei allen drei TU erreicht werden.

6.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

In TP5 sind in der vergangenen Berichtsperiode erkennbare Schritte in Richtung Realisierung der ausgearbeiteten Massnahmenvorschläge gemacht worden. Die Verabschiedung der Massnahmen 1. Priorität durch die Geschäftsleitungen der betroffenen TU stellt dabei einen wichtigen Meilenstein dar. Das Teilprojekt läuft sehr gut.

Mit Blick auf die Schuldenbremse auf Bundesebene besteht noch das Risiko, dass die Umsetzung des SBB-Programms zur Neugestaltung der Regionalbahnhöfe (Facelifting bzw. RV05) nicht wie geplant erfolgen kann, sondern durch Sparanstrengungen beeinträchtigt wird.

7 Teilprojekt Wirtschaft (TP6)

7.1 Stand der Arbeiten

In der letzten Berichtsperiode sind die Richtofferten für den Normalbetrieb des Angebots 2005 erarbeitet worden sind. Nachdem nun die Angebotskonzepte für die Randstunden und die Wochenenden in einer ersten "definitiven" Version vorliegen, können die Ergänzungen vorgenommen werden, sobald den TU vom Besteller, dem Kanton Bern, eine Stellungnahme zu den bereits eingereichten Richtofferten und Vorschläge für die Umsetzung des Randstundenkonzepts vorliegen.

Im Bereich Finanzierung der Infrastrukturausbauten laufen die bilateralen Kontakte zwischen den Transportunternehmen und dem BAV. Abschnitt 4.2 hat gezeigt, dass bei verschiedenen Infrastrukturprojekten die Finanzierung erst geregelt, aber noch nicht gesichert ist. Eine Unterstützung durch das Projekt S-Bahn Bern 2005 war in der Berichtsperiode des vorliegenden Standberichts dennoch nicht nötig, da die Probleme nicht auf eine mangelnde Koordination zwischen den einzelnen Projekten der verschiedenen TU zurückzuführen sind.

Angegangen wurde ein Punkt, welcher im Standbericht 2 noch ungelöst war, nämlich die Behandlung und Finanzierung der Kosten des Projekts S-Bahn Bern 2005 selber: Für das laufende Projektjahr sind Lösungen gefunden worden, für die kommenden beiden Projektjahre sind sie in Ausarbeitung.

7.2 Probleme und noch offene Punkte

Bei der Finanzierung der Infrastrukturprojekte bestehen auf Bundesebene noch zwei erhebliche Unsicherheitsfaktoren:

- Noch ist nicht klar, wie die neue Finanzierungsform für die Infrastrukturen der konzessionierten TU nach Auslaufen des 8. Rahmenkredits ausgestaltet sein wird (Element der Bahnreform 2, vgl. auch Abschnitt 2.2).
- Die Schuldenbremse auf Bundesebene kann zu einer spürbaren Kürzung der Mittel für den öffentlichen Verkehr führen. Darunter würden auch die Finanzierungsmöglichkeiten für Projekte der S-Bahn Bern 2005 leiden.

Wie oben erwähnt ist eine detaillierte Stellungnahme des Kantons Bern auf die von den TU eingereichten Richtofferten noch ausstehend.

Da sich der Abgeltungsbedarf der TU gegenüber heute mit Sicherheit spürbar erhöht, wird der Kanton Bern beim Bund einen Antrag stellen, sich an diesem Mehrabgeltungsbedarf zu beteiligen. Seitens des BAV werden die Möglichkeiten einer stärkeren Bundesbeteiligung als gering eingestuft.

Der im letzten Standbericht erwähnte noch offene Punkt betreffend die Finanzierung der Distribution im Raum Espace Mittelland ist noch nicht vom Tisch. Es ist zu prüfen, ob diese Frage im Rahmen anderer Projekte / Gefässe (z.B. Projekt "Integraler Tarifverbund") angegangen, oder aber weiterhin ein Thema von TP6 bzw. des Projekts S-Bahn Bern 2005 sein soll.

7.3 Ausblick auf die nächste Periode

Angesichts der im letzten Abschnitt erwähnten noch offenen Punkte werden auch in der nächsten Berichtsperiode die Fortführung der Finanzierungsgespräche und -verhandlungen mit Bund und Kanton Bern im Vordergrund stehen. Wiederum wird nur dann eine Unterstützung durch das Projekt S-Bahn Bern 2005 ausgelöst werden, wenn die über die eingespielten Kanäle laufenden bilateralen Kontakte zwischen den TU und den kantonalen bzw. Bundesstellen für die Problemlösung nicht ausreichend sein sollten.

Vor dem Hintergrund dieser auf Ausnahmefälle beschränkten Koordinations- und Integrationsaufgabe hat die POL an ihrer Sitzung vom 31. Oktober entschieden, das Teilprojekt 6 aufzuheben. Die Informationsvermittlung soll neu direkt durch die Vertreterinnen und Vertreter von Bund und Kanton Bern sowie der Bahnen in der POL erfolgen.

7.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Es ist sinnvoll, die Kontakte zur Problemlösung über die eingespielten Kanäle abzuwickeln. Für die Gesamtprojektleitung sind rasche Orientierungen dann wichtig, wenn es einer zusätzlichen Unterstützung durch das Gesamtprojekt S-Bahn Bern 2005 bedarf. Eine solche war in der vergangenen Berichtsperiode nur sehr beschränkt notwendig.

8 Teilprojekt Marketing (TP7)

8.1 Stand der Arbeiten

Als wichtiger Meilenstein ist in der Berichtsperiode des vorliegenden Standberichts der Marketingkonzept-Raster ausgearbeitet worden. Die Projektoberleitung (POL) hat am 29. August 2002 den Konzeptraster zur Kenntnis genommen.

Weiter ist am 16. Oktober ein TP7-Workshop durchgeführt worden, an welchem die Marketing- und Kommunikationsaspekte (inkl. Schnittstelle zum Stab K) des Projekts S-Bahn Bern 2005 umfassend aufgearbeitet und diskutiert worden sind. Die Workshop-Auswertung wird den weiteren Arbeiten in TP7 und dem Stab Kommunikation als Grundlage zur Verfügung stehen.

Die Corporate Design-Fragen in den TP4 und 5 sind von Seiten TP7 angegangen worden und liegen zur Ausführung bei den einzelnen Transportunternehmen (TU). Die in Kapitel 5 erwähnten Vertiefungen und Präzisierungen stehen noch an.

Personell haben Vertreter von BERNMOBIL und RBS das TP7 ergänzt, so dass alle weiteren Diskussionen über die Umsetzung Kommunikation, Servicepolitik, Produktpolitik, Finanzierung etc. direkt mit den relevanten Partnern geführt werden können. Weitere TU-Partner werden durch TP7 bzw. via TP8 laufend informiert.

8.2 Probleme und noch offene Punkte

Inhaltlich: Die weiteren Arbeiten im Marketingbereich müssen auf den Ergebnissen des Workshops vom 27. November 2002 zum Thema "Systemidentität" (vgl. dazu Abschnitt 10.1) aufbauen. An diesem Workshop sollen verschiedene für das Marketing bedeutsame Punkte geklärt werden.

Organisatorisch: Bei allen personellen wie organisatorischen Überlegungen muss der zeit-, sach- und zielgruppengerechten Kommunikation erste Priorität eingeräumt werden. Das betrifft sowohl die aktuelle projekt-(bau-)begleitende oder die vorgesehene marktorientierte Kommunikation.

8.3 Ausblick auf die nächste Periode

Nachdem wichtige Marketing-Instrumente anderweitig bearbeitet werden (Produkt = TP1 und 2, Preis = Direktorenkonferenz der TU der Region Bern, u.a. in Zusammenhang mit der Einführung des Integralen Tarifverbands (ITV), Distribution = einzelne Unternehmen und im Rahmen des Projekts ITV, Behandlung im Rahmen des Projekts S-Bahn Bern 2005 noch nicht abschliessend geklärt), wird sich das TP7 voraussichtlich auf das letzte verbleibende

Marketing-Instrument, die Kommunikation, konzentrieren: Gemäss POL-Sitzung vom 29. August 2002 umfasst dies die Kundenkommunikation 2004 und folgende Jahre sowie den Eröffnungsevent für den Start der S-Bahn Bern 2005 am 12. Dezember 2004 . Dabei gilt es u.a. die Kosten zu definieren und einen Kostenteiler zu entwickeln.

Unverändert bestehen bleibt die Entwicklung von spezifischen Seiten des Produkts (Service, Markenpolitik), die Mitarbeit im Stab Kommunikation und die Mitarbeit in CI-/CD-Fragen, insbesondere bei TP4 (Fahrzeuge) und TP5 (Zugang zur S-Bahn).

Vorbehalten sind die Ergebnisse aus dem Workshop zur Systemidentität (vgl. Abschnitt 10.1).

8.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Die zahlreichen Schnittstellen mit anderen Teilprojekten und vor allem dem Stab K sowie die oben erwähnte anderweitige Bearbeitung wichtiger Marketing-Instrumente haben bewirkt, dass die Arbeiten am Marketingkonzept weniger weit fortgeschritten sind als ursprünglich geplant.

Der TP7-Workshop vom 16. Oktober sowie der Stab K-Workshop zum Thema "Systemidentität" vom 27. November sollten dazu beitragen, dass die inhaltlichen Arbeiten im ersten Teil der nächsten Berichtsperiode intensiviert werden können: Bis Anfang 2003 muss das Marketingkonzept für die S-Bahn Bern 2005 vorliegen.

9 Teilprojekt Partner (TP8)

9.1 Stand der Arbeiten

Im Teilprojekt 8 sind die im Standbericht 2 für die Berichtsperiode Mai bis Oktober 2002 erwähnten Arbeiten in Angriff genommen worden:

- **Planung der Angebotskonzepte auf den Zubringerlinien der benachbarten Transportunternehmen (TU) für das Angebot 2005:** Der in der Berichtsperiode fertig gestellte erste definitive Fahrplan (FPL) für das Angebot 2005 (Version vom 11. September 2002, inkl. Randstunden und Wochenenden, vgl. auch Abschnitt 3.1) ist den benachbarten TU an der TP8-Sitzung vom 26. September 2002 abgegeben worden. Damit verfügen sie über die relevanten Unterlagen, um ihrerseits die Angebotskonzepte auf den "Nicht-S-Bahn-Linien" (Regionallinien, Buslinien) weiter zu entwickeln.
- **Definition der Perimeter zu den Begriffen "S-Bahn Bern", "Angebotsverbund" und "Tarifverbund":** Die Definition ist vorgenommen und im TP8-Dokument "Perimeter und Konzept Linienbezeichnungen" (Entwurf, Stand 22. August 2002) festgehalten worden. Das Dokument wurde von der POL an ihrer August-Sitzung zur Kenntnis genommen. Es gelten folgende Festlegungen:
 - Perimeter "S-Bahn-Linien": Alle Linien des regionalen Schienenverkehrs
 - welche den Bahnhof Bern transitieren oder in ihm beginnen bzw. enden
 - und bei welchen das Rollmaterial sowie die angefahrenen Bahnhöfe besondere Ausrüstungsstandards erfüllen.
 - Perimeter "Angebotsverbund Espace Mittelland": Alle Linien des öffentlichen Verkehrs
 - deren Angebote mit jenen der S-Bahn-Linien koordiniert sind und damit eine Transportkette bilden
 - die gemäss Konzept "Linienbezeichnung" einheitlich bezeichnet werden.
 - Perimeter "Tarifverbund Espace Mittelland": Alle Linien des öffentlichen Verkehrs
 - die mit einem einzigen Tarifverbund-Fahrausweis befahren werden können.
- **Konzept Linienbezeichnung:** Ziel ist die Erarbeitung eines Konzepts für eine vereinheitlichte und verständliche Nummerierung der Linien im künftigen Gesamtsystem sowie von gemeinsamen Grundsätzen der Fahrgastinformation an den Fahrzeugen. Die Angebotsveränderungen im Einzugsgebiet der S-Bahn Bern per 12. Dezember 2004 sollen genutzt werden, um diese Vereinheitlichung umzusetzen. Im oben erwähnten Dokument "Perimeter und Konzept Linienbezeichnungen" (Entwurf, Stand 22. August 2002) ist ein Vorgehensvorschlag dargestellt.

Die Fahrzeuganschrift soll sich grundsätzlich aus zwei Elementen zusammen setzen:

- Linienbezeichnung: Sie enthält Kürzel mit Informationen über die Verkehrsart (S-Bahn, Regionallinie etc.) und das Haltemuster (Grundtaktangebot, beschleunigtes Angebot, Zusatzangebot)

- Fahrziel: Sie weist auf die Richtung und den Endpunkt der Verbindung hin.

Der Vorschlag ist für S-Bahn-Linien, Regionallinien Bahn, städtische Verkehrsbetriebe und Ortsbuslinien ausgearbeitet worden.

Schliesslich ist ausgehend von einem Entscheid der POL die Bildung einer neuen Arbeitsgruppe innerhalb von TP8 eingeleitet worden, welche sich mit der Frage beschäftigen soll, wie die Betriebsleitsysteme von Bahn und Bus untereinander verknüpft werden können, um die Transportkette sicher zu stellen. Auslöser ist die Absicht von RBS und PAD, sich dem rechnergestützten Betriebsleitsystem (RBL) von BERNMOBIL anzuschliessen.

9.2 Probleme und noch offene Punkte

Die Arbeiten in TP8 laufen plangemäss, es gibt keine nennenswerten Probleme.

9.3 Ausblick auf die nächste Periode

In der nächsten Berichtsperiode wird die Weiterführung der in Abschnitt 9.1 erwähnten Arbeiten im Vordergrund stehen:

- Ausarbeitung der Angebotskonzepte auf den Zubringerlinien. Neben dem eigentlichen S-Bahn-Fahrplan gilt es auch den Fernverkehrsfahrplan und dessen Randstundenkonzept einzubeziehen.
- Überprüfen und testweises Anwenden des Konzeptes der Linienbezeichnung auf allen ÖV-Linien im Angebotsverbund. Die POL soll an ihrer Dezember-Sitzung das Konzept beschliessen können.
- Aufnahme der Arbeiten der Arbeitsgruppe "Verknüpfung der Betriebsleitsysteme Bahn und Bus"

Daneben wird weiterhin die "Hauptaufgabe" von TP8 zu beachten sein, nämlich die Information der Partner über den Projektfortschritt sowie die Entgegennahme und Einspeisung von Kommentaren und Anregungen der Partner im Projekt S-Bahn Bern 2005.

9.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Die gute Zusammenarbeit mit den Partnern ist für die erfolgreiche Realisierung der S-Bahn Bern 2005 wichtig. Vor diesem Hintergrund ist die aktive Mitarbeit der Vertreter der Partnerunternehmen positiv zu werten.

10 Stab Kommunikation

10.1 Stand der Arbeiten

Seit Beginn der Berichtsperiode des vorliegenden Standberichts wird der Stab K bei der Wahrnehmung der vielfältigen Kommunikationsarbeiten durch einen externen Partner, die Howald+Partner Public Relations AG, unterstützt. Dank dieser zusätzlichen Ressourcen konnten im letzten Halbjahr zahlreiche Arbeiten in Angriff genommen und teilweise bereits umgesetzt werden. Die Situation in den verschiedenen Aufgabenfeldern kann wie folgt zusammengefasst werden:

- **Informationsmittel Baustelleninformation:** Ein Informationsbalken mit folgenden Elementen ist ausgearbeitet worden:
 - Plakate (Bautafel, Infoplakate, Infotafeln, lokale Präsentationen, optional: Wagenplakate)
 - Print (A4 Fact Sheet, Infolyer)
 - PR/Medien (Events (Spatenstich), Medienarbeit, Präsentationen)Anlässlich des Spatenstichs für die Doppelspuren im Emmental (17. September 2002 in Mirchel bei Zäziwil) wurde der Informationsbalken erstmals und mit Erfolg eingesetzt.
- **Systemidentität:** Die Agentur Howald+Partner hat bereits bei ihrer Offertpräsentation hervorgehoben, dass als Grundlage für eine langfristig erfolgreiche Kommunikation für das Produkt "S-Bahn Bern 2005" eine Identität entwickelt werden muss. Zu diesem Zweck sind mit ausgewählten Vertreterinnen und Vertretern der TU (SBB, BLS, RM, BERNMOBIL, PAD und RBS) sowie der Kantone Bern und Freiburg Interviews durchgeführt worden. Die Gespräche sind Anfang September in einem Synthesepapier ausgewertet worden: Das Papier wird an einem Workshop am 27. November 2002 mit einer kleinen Gruppe von Personen aus der POL sowie einem Vertreter des RBS vertieft diskutiert werden. Ziel ist es, der S-Bahn Bern 2005 eine Identität zu geben, die über Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur hinausgeht und im Sinne eines „Leitbildes“ auch Charakteristiken und emotionale Werte dieser S-Bahn zu definieren. Dies ist danach in Kommunikation und Marketing entsprechend umzusetzen.
- **Extranet, Arbeitsplattform Projectplace:** An der Teilprojektleitersitzung 4/02 wurde beschlossen, bis Ende Jahr die Arbeitsplattform Projectplace als zentrales internes Projektkommunikationssystem zu testen. Für eine Lösung über diese Arbeitsplattform sprachen einerseits Kostenargumente und andererseits gemachte positive Erfahrungen sowie Referenzen. Die POL hat an ihrer Augustsitzung dieses Vorgehen unterstützt. Mitte September ist der Testbetrieb, an welchem die Gesamtprojektleitung, der Stab K sowie alle Teilprojektleiter teilnehmen, gestartet worden. Bis Mitte November 2002 soll eine kurze Schulung der Teilnehmenden erfolgt sein.

- **Kommunikationsrahmenplan, Foliensatz:** Der Stab K hat mit den verschiedenen Teilprojektleitern Kontakt aufgenommen, um die jeweils "kommunikationsrelevanten" Inhalte in den einzelnen TP zu eruieren. Aus diesen Informationen ist ein modulartig ausgebauter Foliensatz als wichtiges Kommunikationsmittel für Präsentationen des Projekts S-Bahn Bern 2005 zusammengestellt worden.

Neben dem Foliensatz sind weitere Dokumentvorlagen zur Vereinheitlichung des Auftritts des Projekts S-Bahn Bern 2005 erarbeitet worden (Briefvorlage, Titelblattvorlage für Arbeitspapiere und Berichte, Vorlage für Arbeitspapiere, Vorlage für Sitzungseinladungen und -protokolle, Folienmaster).

- **S-Bahn Imagebroschüre und Internet-Auftritt:** Die Arbeiten sind in Angriff genommen worden. Für beide werden die Ergebnisse des oben erwähnten Workshops zur Systemidentität von Bedeutung sein.

Schliesslich sind in der Berichtsperiode weitere Anstrengungen unternommen worden, um die Schnittstelle zwischen dem TP7 und dem Stab K zu klären. An der POL-Sitzung vom August wurde die Arbeitsteilung festgelegt, indem die Schwerpunkte der Arbeiten von TP7 klar definiert worden sind (Eröffnungsevent Dezember 2004 und Kundenkommunikation, vgl. dazu auch Abschnitt 8.3).

10.2 Probleme und noch offene Punkte

Ein offener Punkt besteht noch bei der Finanzierung der externen Arbeiten im Bereich Kommunikation für die Jahre 2003 und 2004: Der Kostenteiler muss noch gefunden werden.

Noch nicht festgelegt sind die Daten weiterer Medienanlässe zum Thema S-Bahn Bern 2005. Gemäss Grobplanung der Kommunikationsmassnahmen 2003/04 sind noch mindestens 3 Anlässe bis zum Eröffnungsevent (organisiert vom TP7) vorgesehen. Ideen zu solchen Anlässen sind vorhanden:

- S-Bahn Bern 2005 im Bau: Journalistenfahrt mit "Ausbildung" zur S-Bahn Bern (Frühjahr 2003)
- S-Bahn Bern 2005 Komfort (Rollmaterial, Perrons, Zugang zur Bahn etc., ca. Herbst 2003)
- S-Bahn Bern 2005 "Countdown" läuft (im Sommer 2004)

10.3 Ausblick auf die nächste Periode

Personelles: Ab 1. November 2002 wird Frau Dr. Ursula Good als Nachfolgerin von Sonja Bietenhard die Leitung des Stabes Kommunikation übernehmen.

In der nächsten Berichtsperiode werden die in Abschnitt 10.1 erwähnten Arbeiten weiterzuführen und teilweise abzuschliessen sein. Im Vordergrund stehen folgende Aktivitäten:

- **Baustelleninformation:** Zusammen mit TP3 wird in der nächsten Projektphase eine Grobplanung (inhaltlich wie zeitlich) der künftigen Baustellenkommunikation vorgenommen. Es ist vorgesehen, auf jeder Linie mindestens einen grösseren Anlass durchzuführen und alle gut sichtbaren Baustellen mit Bautafeln und Info-Plakaten an den Stationen auszurüsten.
- **Systemidentität:** Wie in Abschnitt 10.1 erwähnt, wird im November 2002 der Workshop mit ausgewählten Personen durchgeführt und anschliessend zuhanden der POL ausgewertet werden. Die POL entscheidet im Dezember über das weitere Vorgehen, welches auch die Arbeiten im Teilprojekt 7 beeinflussen dürfte.
- **Extranet, Arbeitsplattform Projectplace:** Die Testphase wird Ende Jahr mit einer kurzen Evaluation durch die GPL und den Stab K abgeschlossen werden. Anschliessend ist zu entscheiden, ob die Arbeitsplattform weiter benützt und für sämtliche Mitglieder der Projektorganisation S-Bahn Bern 2005 zugänglich gemacht werden soll.
- **Kommunikationsrahmenplan, Foliensatz:** Der modulartige Foliensatz wird inhaltlich laufend zu aktualisieren sein.
- **S-Bahn Imagebroschüre und Internetauftritt:** Bis Ende Jahr soll eine erste Fassung der Imagebroschüre ausgearbeitet werden. Ebenfalls bis Ende Jahr soll die S-Bahn Bern 2005 "online fahren".
- **S-Bahn Zytig:** Im Dezember 2002 soll eine weitere Ausgabe erscheinen. In ihr wird ausführlich über die Baustellen im Emmental bzw. generell über die Doppelspurausbauten im Rahmen der S-Bahn Bern 2005 orientiert werden.

10.4 Würdigung aus Sicht Gesamtprojektleitung

Die ressourcen- und kompetenzmässige Unterstützung der Arbeiten des Stabs K durch die Agentur Howald+Partner hat dazu beigetragen, dass in der vergangenen Berichtsperiode zahlreiche Arbeiten realisiert und/oder gut "aufgegleist" werden konnten. Für die Kommunikation aus dem Projekt und innerhalb des Projekts S-Bahn Bern 2005 sind wichtige Gefässe, Instrumente und Inhalte bereitgestellt worden.

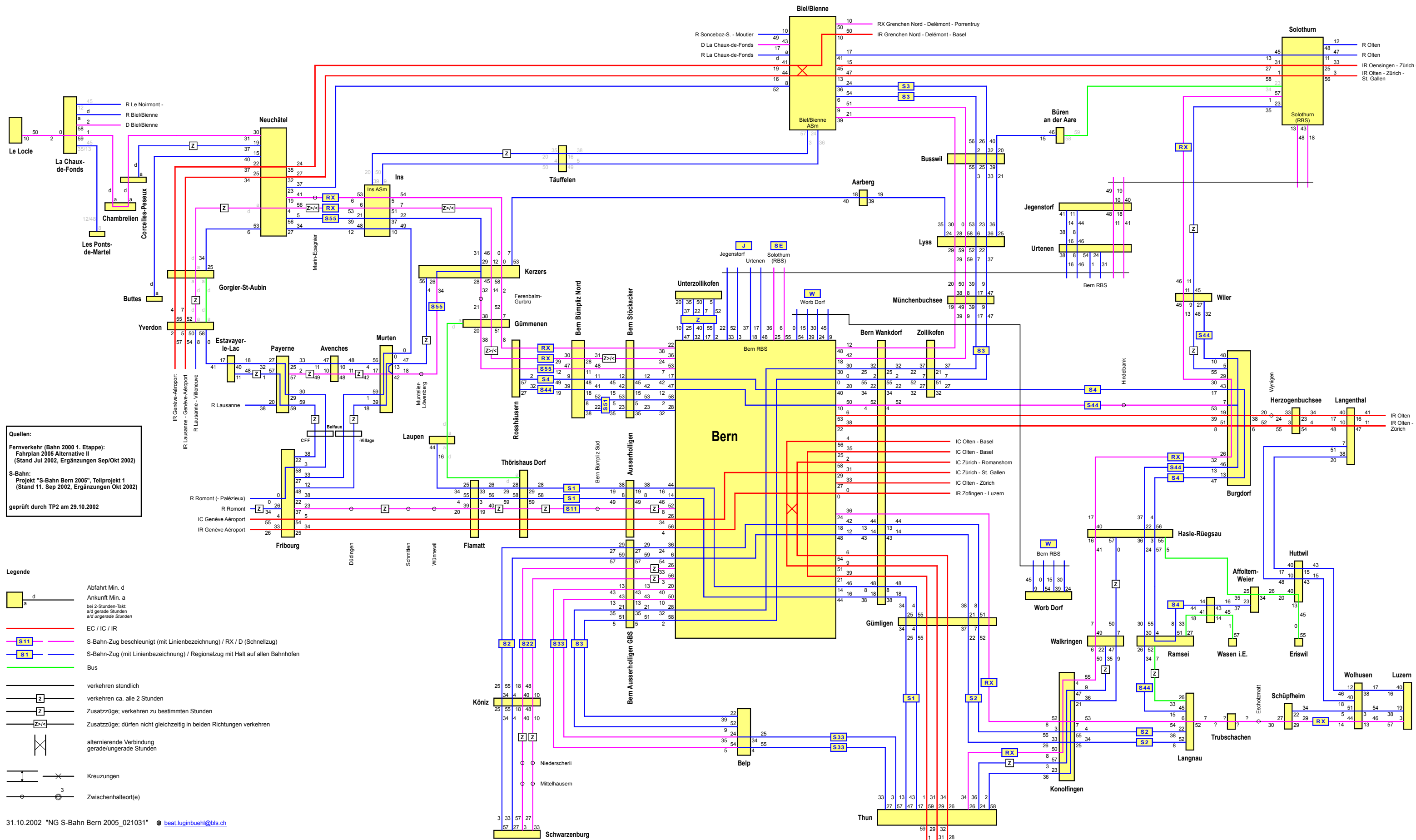
11 Wichtige Publikationen aus dem Projekt S-Bahn Bern 2005

Die untenstehende Tabelle gibt einen Überblick über die wichtigsten bisher im Projekt S-Bahn Bern 2005 erarbeiteten Unterlagen.

TP/GPL	Bericht, Arbeitspapier, Dokument	Datum
GPL	S-Bahn Bern 2005, Planungsauftrag von Kt. Bern, SBB, BLS und RM	29. Nov. 2000
GPL	Standbericht Nr. 1, Januar 2001 - Oktober 2001	13. Nov. 2001
GPL	Standbericht Nr. 2, November 2001 - April 2002	15. Mai 2002
GPL	Standbericht Nr. 3, Mai 2002 - Oktober 2002	8. Nov. 2002
GPL	Auswertung Workshop 28. Februar und 1. März 2002: Jahresprogramm 2002 (wird im Jahresverlauf laufend aktualisiert)	11. März 2002
Stab K	Präsentation S-Bahn Bern 2005: Standardfoliensatz	Sept. 2002
Stab K	Dokumentation Baustelleninformation, Version für die POL 4/02	28. Aug. 2002
Stab K	Die S-Bahn Bern definiert ihre Identität, Synthese und Empfehlungen zur System Identity	14. Okt. 2002
TP1/2	S-Bahn Bern 2005: Fahrpläne, gültig ab 12.12.04, Stand: 11.09.02	23. Sept. 2002
TP2	Zwischenbericht TP2 Angebot, Planungsstand Dezember 2000	30. Nov. 2000
TP3	Infrastruktur: Projektübersicht RM, BLS, SBB, 1. Zwischenbericht	29. März 2002
TP3	Infrastruktur: Projektübersicht RM, BLS, SBB, 2. Zwischenbericht	25. Sept. 2002
TP4	Rollmaterial: Standbericht Nr. 1	9. Okt. 2002
TP5	Zugang zur S-Bahn: Standards der S-Bahn-Haltestellen bei SBB, BLS und RM	12. Juni 2002
TP7	Marketing-Konzept S-Bahn Bern 2005, Konzeptraster für die POL 4/02	23. Aug. 2002
TP7	Corporate Design "Fahrzeuge", Beilage zur POL 3/02	30. Mai 2002
TP7	Erscheinungsbild an Bahnhöfen und Haltestellen, Beilage zur POL 3/02	30. Mai 2002
TP8	Perimeter und Konzept Linienbezeichnung, Entwurf, z.K. POL 4/02	22. Aug. 2002

12 Anhang A: Liniennetz Angebot 2005

13 Anhang B: Netzgrafiken für das Angebot 2005 (Normalbetrieb)



Quellen:
 Fernverkehr (Bahn 2000 1. Etappe):
 Fahrplan 2005 Alternative II
 (Stand Jul 2002, Ergänzungen Sep/Okt 2002)
 S-Bahn:
 Projekt "S-Bahn Bern 2005", Teilprojekt 1
 (Stand 11. Sep 2002, Ergänzungen Okt 2002)
 geprüft durch TP2 am 29.10.2002

- Legende**
- d Abfahrt Min. d
 - a Ankunft Min. a
 - bei 2-Stunden-Takt:
a/d gerade Stunden
a/d ungerade Stunden
 - S11 S-Bahn-Zug beschleunigt (mit Linienbezeichnung) / RX / D (Schnellzug)
 - S1 S-Bahn-Zug (mit Linienbezeichnung) / Regionalzug mit Halt auf allen Bahnhöfen
 - S Bus
 - Z verkehren stündlich
 - Z verkehren ca. alle 2 Stunden
 - Z Zusatzzüge; verkehren zu bestimmten Stunden
 - Z>/< Zusatzzüge; dürfen nicht gleichzeitig in beiden Richtungen verkehren
 - X alternierende Verbindung
gerade/ungerade Stunden
 - X Kreuzungen
 - 3 Zwischenhalteort(e)

31.10.2002 "NG S-Bahn Bern 2005_021031" © beat.luginbuehl@bfs.ch

Grundfahrplan
S-Bahn Bern / "Angebotsverbund Espace Mittelland"
2005 (Planungsstand: 11.9.2002)



IR Sion
 (-Innenlaken Ost/Sig)
 IC Brig
 IC Interlaken Ost

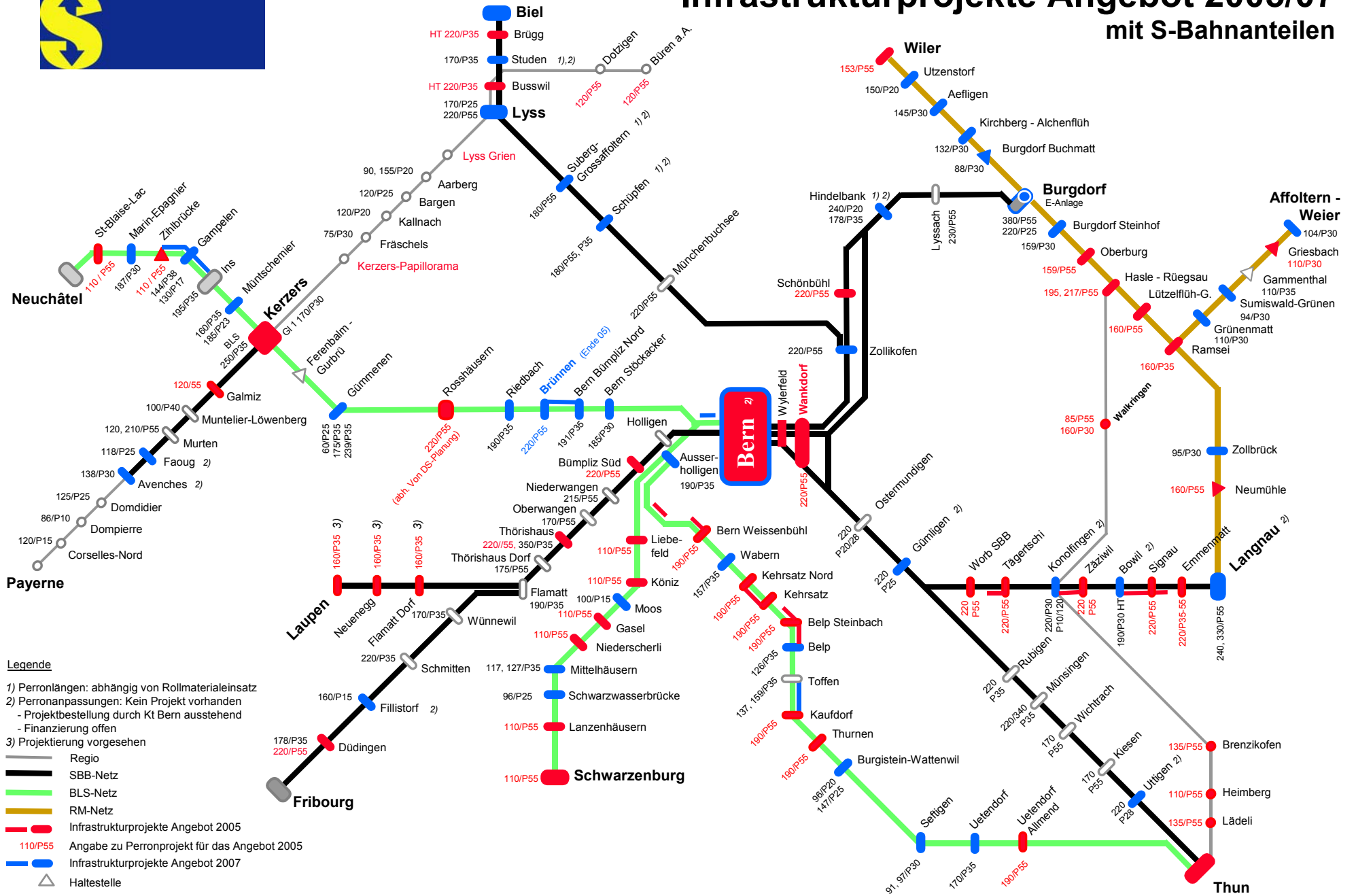
R Olten
 R Olten
 IR Oensingen - Zürich
 IR Olten - Zürich -
 St. Gallen

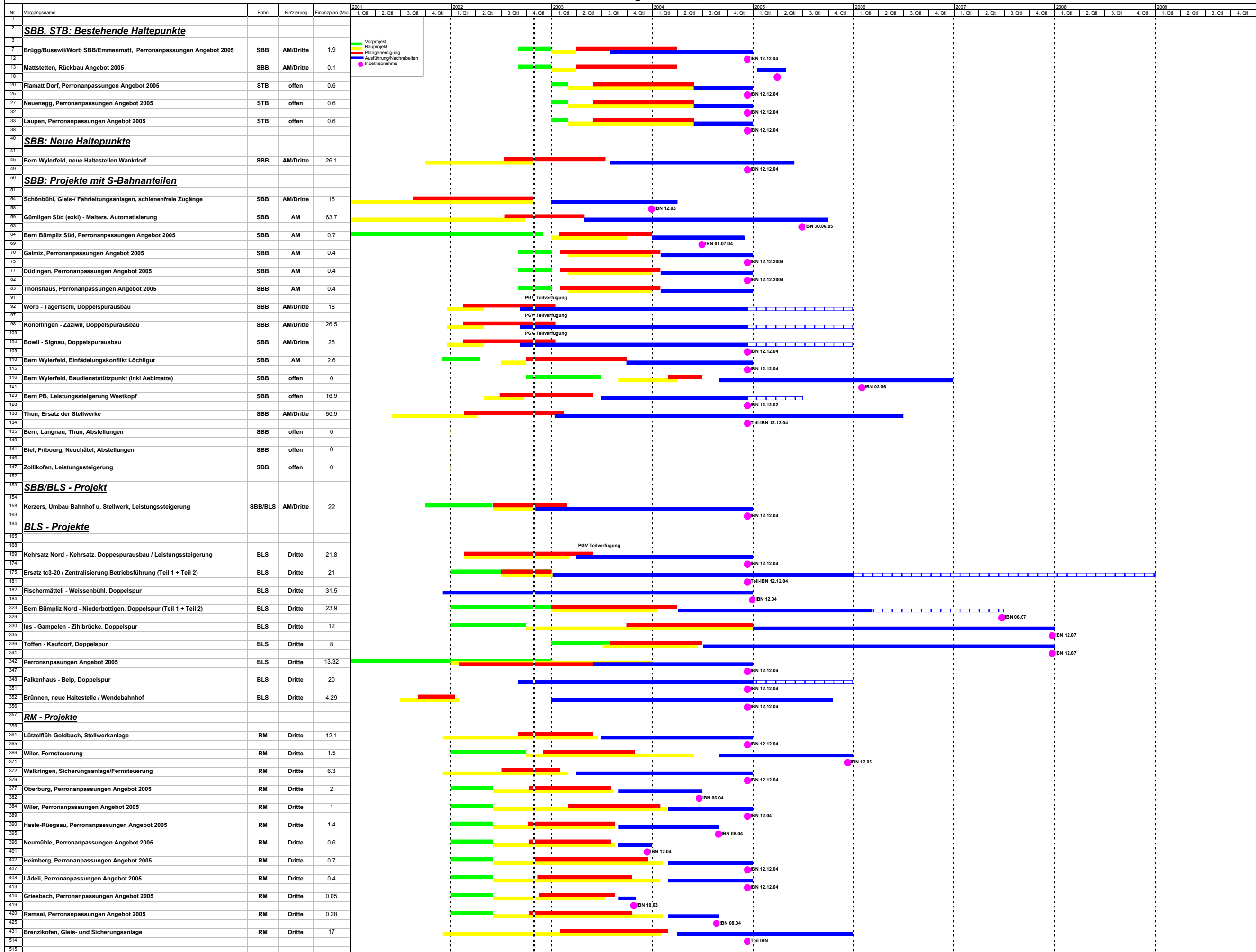
IR Olten
 IR Olten -
 Zürich

14 Anhang C: Infrastrukturprojekte Angebotsschritt 2005



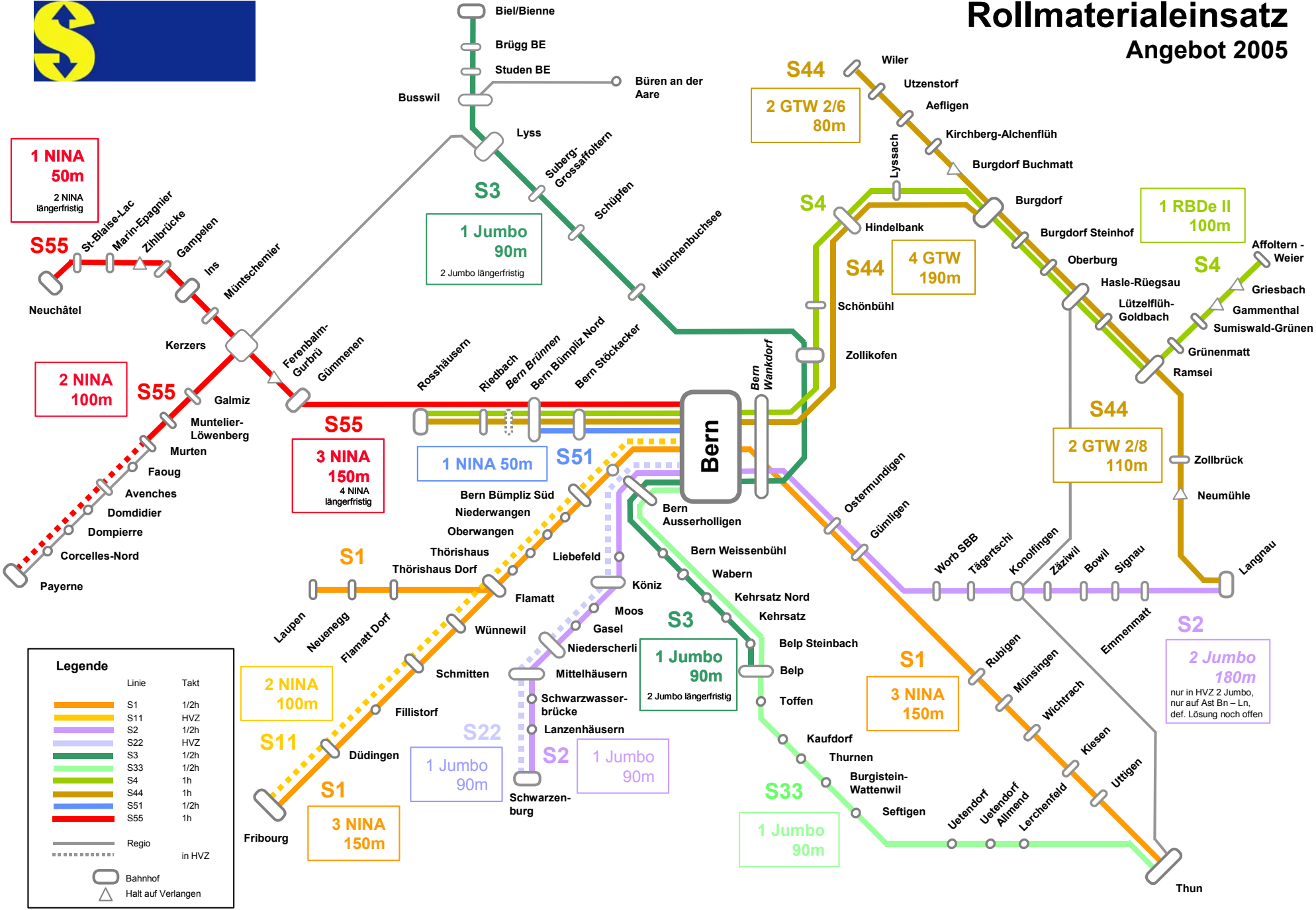
Infrastrukturprojekte Angebot 2005/07 mit S-Bahnanteilen





15 Anhang D: Rollmaterialeinsatz Angebot 2005

Rollmaterialeinsatz Angebot 2005



**1 NINA
50m**
2 NINA
längerfristig

**2 NINA
100m**

**3 NINA
150m**
4 NINA
längerfristig

**1 Jumbo
90m**
2 Jumbo längerfristig

**1 NINA
50m**

**2 NINA
100m**

**3 NINA
150m**

**1 Jumbo
90m**

**1 Jumbo
90m**

**1 Jumbo
90m**
2 Jumbo längerfristig

S44
**2 GTW 2/6
80m**

S44
**4 GTW
190m**

S44
**2 GTW 2/8
110m**

S1
**3 NINA
150m**

**1 RDe II
100m**

**2 Jumbo
180m**
nur in HVZ 2 Jumbo,
nur auf Ast Bn - Ln,
def. Lösung noch offen

16 Anhang E: TP5-Standards der S-Bahn-Haltepunkte

Nachfolgend sind die festgelegten Standards aufgelistet. In Bezug auf die Realisierung werden zwei Zeithorizonte beschrieben: Das erste Massnahmenpaket, das bis 2005 umgesetzt wird, umfasst die Standards, die in normaler Schrift aufgeführt sind. *Die Standards in kursiver Schrift werden bis 2010 realisiert, in Ausnahmefällen bis 2020.*

- Bahnhofsanschriften
 - Anschrift von allen relevanten, strassenseitigen Zugängen erkennbar
 - Anschrift vom Zug aus erkennbar
 - Einhaltung des FIS-Standards
- Wegweisung am Haltepunkt
 - Wegweisung zu den Gleisen/Zügen
 - Wegweisung auf dem Bahnhofareal zu Bahnhofseinrichtungen und –anlagen
 - Einhaltung des FIS-Standards
 - Piktogramme/Beschriftungen auf Augenhöhe oder über Kopf, möglichst tief angeordnet
- Wegweisung zum Haltepunkt (durch Dritte)
 - Wegweiser zum Bahnhof auf dem Strassennetz
 - Wegweiser zum Bahnhof bei wichtigen Fusswegen
 - Wegweiser zum Bahnhof bei separaten Velowegen, die als Veloroute signalisiert sind
- Statische Fahrgastinformation
 - Infopunkte
 - beim Hauptzugang und bei den gut frequentierten Nebenzugängen
 - nach FIS-Standard
 - in zentraler Lage
 - einheitlich, überdacht, ausreichend beleuchtet
 - Inhalte: Netzplan, Abfahrtsplakate S-Bahn und Zubringer, Ortsplan
 - Abfahrtsplakate bei Nebenzugängen, wo kein Infopunkt vorhanden
 - Fahrrichtungsanzeigen bei Bedarf
- Dynamische Fahrgastinformation
 - Uhr(en)
 - *Anzeige/Lautsprecheransage der Züge und Umsteigemöglichkeiten*
 - *Anzeige/Lautsprecheransage bei Störungen, Verspätungen, Gleiswechsel und Zugsdurchfahrten*
 - *Kommunikationseinrichtung für individuelle Information*
- Bahnhofsumgebung und Erscheinungsbild
 - gute Übersichtlichkeit/Einsehbarkeit

- Areal entrümpelt
- gepflegter Eindruck
- Anlage/Einrichtungen/Ausrüstung funktionstüchtig
- Anlage/Einrichtungen/Ausrüstung in gutem Zustand
- Beleuchtung
 - *Beleuchtung blendfrei*
 - *angemessene Beleuchtung von:*
 - *Umgebung des Aufnahmegebäudes*
 - *Bushaltestellen an den Umsteigepunkten Bahn – Bus (in Koordination mit Busbetrieben und Dritten)*
 - *Perrons*
 - *Unterführung (wo nötig auch Beleuchtung bei Tag)*
 - *Parkplätze*
 - *Veloabstellplätze*
 - *Wege zum Bahnhof*
- Perronausrüstung
 - Sicherheitslinie markiert
 - *Rampen und Treppen überdacht (ab Neigung über 10%)*
 - überdachte Wartemöglichkeit
- Billettautomaten/Entwerter
 - in ausreichender Anzahl
 - in günstiger Lage
- Zusatzeinrichtungen
 - Wartemöglichkeit mit Witterungsschutz (Wartehallen oder überdachte Bereiche) an jedem Perron
 - ausreichend Sitzplätze, bedarfsgerecht auf dem Bahnhofareal verteilt
 - Sitzplätze auch in überdachten Bereichen

Erwünscht sind weitere Einrichtungen wie Telefon, WC-Anlage, Einkaufsmöglichkeiten/Warenautomat, Zeitungsautomat, Fotoautomat, Drittnutzungen

- P+R
 - kurze und sichere Wege
 - Parkplätze gut markiert
 - Belag in gutem Zustand
 - Anzahl Parkplätze gemäss Potentialanalyse und Erweiterungsmöglichkeiten
 - Behindertenparkplätze in optimaler Lage
 - Angebot von Mobility CarSharing, wo Potential besteht

- B+R
 - kurze und sichere Wege
 - Veloständer überdacht
 - Diebstahlsicherung: Möglichkeit zum Anketten des Velos gegeben
 - Anzahl Veloabstellplätze gemäss Potentialanalyse und Erweiterungsmöglichkeiten
- Umsteigen auf andere ÖV Transportmittel
 - *kurze und sichere Wege*
 - Wegweisung und Anschriften nach FIS-Standard
 - *Bushaltstellen möglichst an einem Ort konzentriert (in Koordination mit Busbetrieben und Dritten)*
 - betriebliche Kommunikation zwischen Bus und Bahn sichergestellt, z.B. mit Handy-Verbindung zu Leitstellen (in Koordination mit Busbetrieben und Dritten)
 - *Fahrgastinformation für Umsteigende Bus – Bahn (in Koordination mit Busbetrieben und Dritten)*
- Anforderung Gehbehinderte/Rollstuhlfahrende
 - Handläufe bei Treppen und Rampen
 - behindertengerechte Ausführung von Warteräumen
 - behindertengerechte Ausführung der WC-Anlage
 - Verkaufsschalter mit Rollstuhl zugänglich
 - *Billettautomaten für Personen im Rollstuhl bedienbar*
 - *Bedienbarkeit der Kommunikationseinrichtung für individuelle Information*
- Anforderungen Hörbehinderte und Gehörlose
 - *Fahrgastinformation: Anzeige der Züge und Umsteigemöglichkeiten*
 - *Fahrgastinformation: Anzeige bei Störungen, Verspätungen, Zugsdurchfahrten und Gleiswechsel*
 - *Bedienbarkeit der Kommunikationseinrichtung für individuelle Information*
- Anforderungen Sehbehinderte und Blinde
 - Handläufe bei Treppen und Rampen
 - optische/taktile Sicherheitslinie an Perronkanten und -enden
 - optische/taktile Markierung von Abgängen (Treppen, Rampen und Lift)
 - *optisches/taktiler Leitsystem zu Informations- und Kommunikationseinrichtungen*
 - Verkehrswege frei von Möblierung und Ständern
 - *Fahrgastinformation: Ansage der Züge und Umsteigemöglichkeiten*
 - *Fahrgastinformation: Ansage bei Störungen, Verspätungen, Zugsdurchfahrten und Gleiswechsel*
 - *Beleuchtung von Perron und Unterführung mit optischer Leitwirkung*

- taktile Anzeige von Gleisnummern auf den Handläufen (an Bahnhöfen mit mehr als 2 Gleisen)
- *Billettautomaten für stark Sehbehinderte bedienbar*
- *Bedienbarkeit der Kommunikationseinrichtung für individuelle Information*
- Glasflächen in Verkehrsfläche sehbehindertengerecht markiert