



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 2. Dezember 2020
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2020.BVD.4550
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025

Inhaltsverzeichnis

0.	Zusammenfassung	3
1.	Gegenstand	7
2.	Rechtsgrundlagen	8
2.1	Bund	8
2.2	Kanton	8
2.3	Vorgaben und Rahmenbedingungen gemäss den Verordnungen zum Eisenbahngesetz (EBG) und zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBG)	8
3.	Allgemeine Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr	9
4.	Angebot 2022–2025 im Regional- und Ortsverkehr	12
4.1	Grundsätze zur örtlichen Erschliessung	12
4.2	Grundsätze zum Kursangebot	13
4.3	Festlegung der Verkehrsmittelart	14
4.4	Grundlagen zur Festlegung des Angebots 2022–2025	14
4.4.1	Allgemeine Grundlagen	14
4.4.2	Umgang mit den Mobilitätsveränderungen aufgrund der COVID-Pandemie	15
4.5	Angebot 2022–2025 / Schienenverkehr	16
4.5.1	S-Bahn	16
4.5.2	RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura	17
4.5.3	RVK Oberaargau	18
4.5.4	RK Emmental	18
4.5.5	RK Bern - Mittelland	18
4.5.6	RVK Oberland West	18
4.5.7	RK Oberland Ost	18
4.6	Angebot 2022 - 25 / Busverkehr	18
4.6.1	RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura	18
4.6.2	RVK Oberaargau	19
4.6.3	RK Emmental	19
4.6.4	RK Bern - Mittelland	20
4.6.5	RVK Oberland West	21
4.6.6	RK Oberland Ost	21
5.	Angebot 2022–2025 des Ortsverkehrs in den Städten und Agglomerationen	22
5.1	Grundsätze zur Erschliessung	22
5.2	Biel/Bienne	22
5.3	Langenthal	22
5.4	Burgdorf	23
5.5	Bern	23
5.6	Thun	24
5.7	Interlaken	24

6.	Nachtangebot	24
6.1	Heutiges Nachtangebot im Kanton Bern.....	24
6.2	Nachtangebote in der Schweiz	25
6.3	Aktuelle Situation beim Nachtangebot im Kanton Bern	26
6.4	Mitfinanzierung des Nachtangebots durch den Bund	27
6.5	Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot des öffentlichen Verkehrs ab Fahrplan 2022	28
6.6	Berücksichtigung des Nachtangebots im Kostenschlüssel Gemeinden gemäss FILAG, Art. 29	30
7.	Versuchsbetriebe	30
8.	Tarifgestaltung, Güterverkehr und alternative Antriebe	31
8.1	Tarifgestaltung	31
8.2	Tarifmassnahmen Lauterbrunnen	32
8.3	Güterverkehr	32
8.4	Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	32
8.5	Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich	34
9.	Bestellung Infrastrukturleistungen	34
10.	Finanzielle Auswirkungen	34
10.1	Finanzierungsverantwortlichkeiten	34
10.2	Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen	35
10.2.1	Effiziente Betriebsführung - Prüfungen im Rahmen des Bestellprozesses	35
10.2.2	Angemessene Tarife	36
10.3	Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2014–2021	37
10.4	Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr	37
10.5	Entwicklung ÖV-Ausgaben	39
10.6	Entwicklung der angebotsbeschlussrelevanten ÖV-Abgeltungen 2022–2025	39
10.6.1	Entwicklung der für den Angebotsbeschluss relevanten ÖV-Abgeltungen (brutto)	40
10.6.2	Folgekosten Investitionen Infrastruktur Ortsverkehr	42
10.6.3	Folgekosten Investitionen Verkehr (insb. Rollmaterial)	42
10.6.4	Angebotsveränderungen	42
10.6.5	Tarifmassnahmen / Tarifverbünde	43
10.6.6	Auswirkungen Corona-Pandemie auf die ÖV-Abgeltungen	43
10.7	Kostenteiler Kanton Gemeinden	44
10.8	Vorgaben und Rahmenbedingungen	44
10.9	Kreditbewilligung	44
11.	Schlussbestimmungen	45
11.1	Vollzug des Angebotsbeschlusses 2018–2021	45
11.2	Umsetzung des vorliegenden Beschlusses	45
11.3	Anpassungen des Angebotsbeschlusses	45
11.4	Berücksichtigung von Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kanton	45
11.5	Anpassung von kantonalen Verordnungen	45
11.6	Anpassung aufgrund von Sparprogrammen des Kantons	46
12.	Auswirkungen	46
12.1	Nachhaltigkeitsbeurteilung	46
12.2	Auswirkungen auf die Gemeinden	46
12.3	Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft	46
13.	Antrag	47

0. Zusammenfassung

Gemäss Art 14 ÖVG beschliesst der Grosse Rat abschliessend über die mittelfristige Angebotsentwicklung. In Kenntnis der finanziellen Auswirkungen sollen mit dem vorliegenden Beschluss die Schwerpunkte der zukünftigen Angebotsentwicklung im öffentlichen regionalen Personenverkehr für die Periode 2022 bis 2025 festgelegt werden. Der Angebotsbeschluss (AGB) ist von Gesetzes wegen zwingende Voraussetzung für die Bestellung der konkreten Angebote bei den Transportunternehmungen. Ohne Angebotsbeschluss kann der Kanton demnach keine ÖV-Leistungen bestellen. Für die bestellten Angebote erhalten die Transportunternehmungen im Voraus festgelegte Beträge (Abgeltungen). Nachträgliche Defizitdeckungen sind ausgeschlossen. Im Rahmen der Covid-19-Gesetzgebung des Bundes wird für das Jahr 2020 ausnahmsweise eine Defizitdeckung vorgesehen.

Den Ablauf des Bestellverfahrens legt jeweils der Bund im Zweijahresrhythmus fest. Das Fahrplanangebot 2022/2023 muss bis Mitte August 2021 definitiv feststehen. Anpassungen, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht definiert sind, könnten frühestens für das Fahrplanangebot 2024/2025 berücksichtigt werden.

Damit die Angebotsbestellungen für das Fahrplanangebot 2022/2023 rechtzeitig erfolgen können, wird der vorliegende AGB dem Grossen Rat in der Märzsession 2021 unterbreitet. Wie bei den vorhergehenden Angebotsbeschlüssen, sehen die Schlussbestimmungen ausdrücklich vor, dass dem Grossen Rat eine Anpassung des Beschlusses zu unterbreiten ist, falls kantonale Sparmassnahmen des Grossen Rates einen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr ergeben würden.

Die Bundesgesetzgebung (Eisenbahngesetz und Ausführungsverordnungen) schreibt grundsätzlich eine Mindesterschliessung und ein Grundangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln für Ortschaften mit mehr als 100 Einwohnerinnen und Einwohnern vor. In der Regel soll jede Gemeinde bzw. jede grössere Ortschaft durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden, sofern die Richtwerte für die minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreicht werden.

Mit dem Angebotsbeschluss legt der Grosse Rat die folgenden wesentlichen Elemente des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022 bis 2025 fest:

- das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs
- die Verkehrsmittelart (Bahn, Bus, Tram, Trolleybus)
- die Angebotsstufe auf den einzelnen Linien

Zur Beschreibung des Angebots dient eine Einteilung in die vier Angebotsstufen der Angebotsverordnung:

Angebotsstufe	minimale Anzahl Kurspaare pro Werktag	maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag	Kurstakt
1	4	15	weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform
2	16	25	ungefähr Stundentakt
3	26	39	ungefähr Halbstundentakt
4	40	offen	dichter als Halbstundentakt

Städtische Linien werden mit der Angebotsstufe 4 nur ungenau erfasst. In den Agglomerationskernen von Bern, Biel und Thun wird daher das Angebot in drei weitere Bereiche unterteilt:

Präzisierung der Stufe 4	Angebotsniveau (Kurspaare pro Werktag)	ungefähres Taktintervall
A	< 60	20 – 30 Minuten
B	60 – 120	10 – 20 Minuten
C	> 120	dichter als 10 Minuten

Die drei Elemente – Liniennetz, Verkehrsmittel und Angebot – sind regionsweise auf den Liniennetzplänen und in den Tabellen in den Anhängen I, II und III zum Angebotsbeschluss grafisch dargestellt.

Die Anhänge bilden einen integrierenden Bestandteil des Beschlusses.

Mit den vier Angebotsstufen ist das konkrete Angebot noch nicht hinreichend definiert. Der Regierungsrat soll deshalb ermächtigt werden, innerhalb der festgelegten Bandbreiten die genaue Kursanzahl pro Linienabschnitt zu bestimmen. Er berücksichtigt dabei die unterschiedliche Nachfrage an Werktagen und Wochenendtagen sowie die tageszeitlichen Schwankungen.

Die Zuordnung zu einer Angebotsstufe stützt sich im Wesentlichen auf die Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenzen und Regionalkonferenzen. In der Regel wird das heute bestehende Angebot quantitativ weitergeführt. Die zugeordnete Angebotsstufe widerspiegelt also im Regelfall das heutige Angebotsniveau und schreibt dieses als Sollangebot für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025 fort.

Die jährliche Nachfrageentwicklung betrug in den letzten Jahren knapp 2 %. Die prognostizierten Nachfragesteigerungen beim öffentlichen Verkehr wurden somit im Grundsatz bestätigt. Die Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs konnte in den letzten Jahren leicht verbessert werden und der Kostendeckungsgrad beträgt knapp 58 %. Auch die Auslastung des öffentlichen Verkehrs entwickelt sich positiv. Nachdem das Angebot auf den Fahrplan 2018 verbessert worden ist, konnten in den Jahren 2018 und 2019 Nachfragesteigerungen festgestellt werden.

Aufgrund der steigenden Nachfrage und der damit verbundenen Kapazitätsengpässe, der hohen gesellschaftlichen Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Handlungsbedarfs aufgrund der Klimasituation, soll das Angebot in den kommenden Jahren gezielt verbessert werden. Die Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen wurden geprüft, priorisiert und bilden die Grundlage des vorliegenden Beschlusses.

Ebenfalls Bestandteil des Beschlusses bildet die Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot. Durch diese Änderung wird das nicht mehr zeitgemässe Tarifsysteem mit einem Spezialtarif abgelöst und durch die üblichen Tarife ersetzt. Ab dem Jahr 2022 wird in den meisten Nachtnetzen der Schweiz der Nachtzuschlag abgeschafft, so dass in diesen Nachtnetzen das übliche Tarifsysteem zur Anwendung kommt. Mit der vorgesehenen Änderung ist eine Mitfinanzierung der ungedeckten Kosten durch den Bund möglich und es ist eine deutliche Zunahme der Nachfrage zu erwarten, was auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt, da insbesondere junge Leute nachts vermehrt mit dem ÖV anstatt dem Auto unterwegs sein werden.

Das Nachtangebot umfasst das heutige, teils angepasste Liniennetz mit Ausnahme der Linie Burgdorf – Wynigen, da die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage bei dieser Linie ungenügend sind.

Die folgenden Änderungen sind im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr in den Jahren 2022 bis 2025 vorgesehen:

Neue Linien:	Aufnahme der RE-Linie (GoldenPassExpress) Zweisimmen – Gstaad – Montreux als eigenständige Linie
	Aufnahme der Buslinie Lyss – Bellmund ins kantonale Angebot
	Verlängerung der Buslinie Burgdorf – Kirchberg, Neuhaus nach Aeffligen
	Aufnahme der Buslinie Münsingen – Trimstein – Worb SBB – Worb Dorf ins kantonale Angebot
	Verlängerung der Buslinie Aeschi – Spiez nach Spiez, Schiffstation
	Verlängerung der Buslinie Spiezweiler – Spiez, Bahnhof ins Bürgquartier
Angebotsveränderungen:	Aufstufung der Buslinie Biel – Orpund (– Meisberg)
	Aufstufung der Buslinie (Biel –) Bellmund – Jens
	Aufstufung der Buslinie Langenthal Bahnhof – Porziareal (– Lotzwil Unter- dorf)
	Aufstufung der Buslinie Solothurn – Büren a.A
	Abstufung der Buslinie Langenthal – Thunstetten
	Aufstufung der Buslinie Burgdorf – Lyssach, Kernenriedstrasse
	Aufstufung der Buslinie Koppigen – Wynigen
	Aufstufung der Buslinie Ramsei – Langnau
	Aufstufung der Buslinie Burgdorf – Fischermätteli (– Heimiswil)
	Aufstufung der Buslinie Bern – Wohlen – Uetligen (– Kirchlindach – Zolliko- fen)
	Aufstufung der Buslinie Wabern – Niedermuhlern
	Abstufung der Schlaufe Spital des Ortsbusses Münsingen
	Aufstufung der Schlaufe Sonnhalde des Ortsbusses Münsingen
	Aufstufung der Buslinie Spiez, Bahnhof – Spiezweiler
	Aufstufung der Buslinie Adelboden, Post – Adelboden, Ausserschwand
	Aufstufung der Buslinie Saanen – Gstaad – Gsteig
Wegfallende Linien:	Aufhebung des Linienabschnitts Melchnau – Grossdietwil der Buslinie Langenthal – Melchnau – Grossdietwil
	Aufhebung des Linienabschnitts Rumisberg – Wolfisberg der Buslinie Wangen - Farnern der Buslinie Wangen – Farnern
	Aufhebung des Linienabschnitts Langenthal Bahnhof – Schoren/Ochsen des Stadtbusses Langenthal (Ersatz durch Linie 52)
Neue Nachtlinien:	Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee
	Bern – Guisanplatz
	Bern – Ittigen – Bolligen – Boll – Utzigen
	Bern – Viktoriaplatz – Ostermundigen Rütli
	Bern – Ostring – Ostermundigen Zolliasse
	Bern – Muri – Gümligen – Worb Dorf – Biglen
	Bern – Saali
	Bern – Elfenau
	Bern – Weissenbühl – Wabern – Kehrsatz – Belp
	Bern – Wabern
	Bern – Fischermätteli – Köniz Weiermatt
	Bern – Köniz – Schliern
	Bern – Wander – Blinzern
	Bern – Bümpliz – Niederwangen – Neuenegg – Laupen
	Bern – Hinterkappelen – Wohlen – Innerberg
	Bern – Kirchlindach – Meikirch – Wahlendorf
	Bern – Länggasse
	Bern – Bremgarten
	Bern – Schüpfen – Lyss – Biel
	Bern – Jegenstorf – Solothurn
	Bern – Herzogenbuchsee – Langenthal

Kiesen – Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand
Bern – Burgdorf – Hasle – Rüegsau – Sumiswald
Bern – Münsingen – Kiesen – Thun – Interlaken West
Bern – Schwarzenburg (–Rüschegg) – Riggisberg
Bern – Flamatt – Düringen – Fribourg
Bern – Murten/Kerzers – Ins – Sugiez
Bern – Brünen–Gümmenen–Laupen
Belp – Riggisberg – Seftigen – Gurzelen
Münsingen – Konolfingen – Langnau – Trubschachen
Thun – Steffisburg – Schwarzenegg – Heimenschwand
Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi
Thun – Hilterfingen – Oberhofen – Sigriswil – Merligen
Thun – Gwatt – Reutigen – Wimmis – Erlenbach i.S.
Thun – Thierachern – Blumenstein – Amsoldingen
Thun – Uetendorf – Seftigen – Wattenwil – Längenbühl – Thierachern
Biel – Pieterlen – Grenchen – Solothurn
Biel – Tavannes – Moutier – Delémont
Biel – Täuffelen – Erlach
Biel – La Neuveville
Biel – Meinisberg – Büren – Lyss / Arch
Biel – Port – Bellmund – Jens – Kappelen – Aarberg – Lyss
Interlaken – Wilderswil – Lauterbrunnen – Grindelwald
Interlaken – Brienz – Meiringen
Spiez – Frutigen – Adelboden
Solothurn – Oberdorf – Grenchen – Arch – Solothurn
Solothurn – Niederbipp – Wangen a.A. – Deitingen – Solothurn
Solothurn – Gerlafingen – Kriegstetten – Derendingen – Subingen – Herzo- genbuchsee – Aeschi
Bern – Bethlehem Kirche – Bümpliz Post – Bern
Bern – Bümpliz Post – Bethlehem – Kirche – Bern

Der bestehende Tarifverbund Libero wurde auf das Fahrplanjahr 2020 auf das Berner Oberland ausgedehnt. Die Abgeltung von Tarifaufschlägen in den Tarifverbundgebieten wird weitergeführt. Die aktuell geleistete Abgeltung für Tarifaufschläge beim Fernverkehr sollte aufgrund einer Neuregelung des Bundes hinfällig werden. In den kommenden Jahren sind keine Erweiterungen des Libero-Tarifverbundes vorgesehen.

Der Kanton bestellt weiterhin Güterverkehrsleistungen auf den Schmalspurbahnen Wengernalpbahn (WAB) und Chemin de fer du Jura (CJ).

Nebst den Verkehrsangeboten bestellt der Kanton mittels einer separaten Leistungsvereinbarung die Traminfrastruktur im Ortsverkehr (Tramnetz Bern).

Das im Beschluss vorgesehene Angebot und die vorgesehenen Leistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr können mit den derzeit im Finanzplan 2022 bis 2024 eingestellten Mitteln realisiert werden.

		AGB 2022 - 2025				
		2021	2022	2023	2024	2025
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	287.1	269.0	270.8	283.8	292.0
./. Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-95.7	-89.7	-90.3	-94.6	-97.3
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	191.4	179.3	180.6	189.2	194.7
Veränderung zu Vorjahr		-9.9%	-6.3%	0.7%	4.8%	2.9%

Die Angebotsbeschlussrelevanten Nettoaussgaben zulasten Kanton sinken von aktuell rund CHF 191 Mio. auf rund CHF 179 Mio. im Jahr 2022 und steigen anschliessend auf rund CHF 195 Mio. an. Die coronabedingten Mehrkosten in den Jahren 2020 und 2021 führen zu Abgeltungsreduktionen in den Jahren 2021 und 2022 im Vergleich zu den Vorjahren. Der Mehrbedarf ergibt sich aus den geplanten Angebotserweiterungen, Rollmaterialfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen neues und zusätzliches Rollmaterial), Erweiterungen/Neubauten von Depots und Werkstätten und höheren Infrastrukturkosten infolge Abschreibungen im Ortsverkehr.

Kredite für den Vollzug des Angebotsbeschlusses 2022–2025 bzw. die zu leistenden Abgeltungen werden durch den Regierungsrat bewilligt. Beschlüsse über Massnahmen, die eine Anpassung des vorliegenden Beschlusses bedingen, werden dem Grossen Rat unterbreitet.

1. Gegenstand

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sieht vor, dass der Grosse Rat die mittelfristige Angebotsentwicklung periodisch festlegt. Dabei kann das Parlament in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche und der finanziellen Auswirkungen über das Angebot im öffentlichen, nicht touristischen Verkehr entscheiden. Die beiden wichtigsten Steuerungsinstrumente des Grossen Rates sind der Beschluss über die Angebotsentwicklung und der Rahmenkredit über die Investitionen im öffentlichen Verkehr.

Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat hiermit Bericht gemäss Art. 14 ÖVG über die mittelfristige Angebotsentwicklung. Der Grosse Rat legt gestützt darauf im Angebotsbeschluss (AGB) die Schwerpunkte der mittelfristigen Angebotsentwicklung fest. Diese basieren auf dem kantonalen Angebotskonzept und den regionalen Angebotskonzepten.

Der Angebotsbeschluss soll grundsätzlich für die vier Fahrplanjahre (Dezember 2022 – Dezember 2025) gelten, wobei Anpassungen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ausdrücklich vorbehalten werden.

Das Bestellverfahren des öffentlichen Verkehrs wird durch den Bund festgelegt. Das Fahrplanangebot für die Jahre 2022 und 2023 wird gemäss dem Terminplan des Bundes Mitte August 2021 definitiv festgelegt, dasjenige für die Jahre 2024 und 2025 voraussichtlich Mitte August 2023.

Gleichzeitig mit dem Angebotsbeschluss 2022–2025 wird dem Grossen Rat der Investitionsrahmenkredit für die Jahre 2022–2025 unterbreitet. Der Rahmenkredit stützt sich auf den Angebotsbeschluss und die Planungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung.

Die Regionalen Verkehrskonferenzen wurden im November 2018 aufgefordert, dem Kanton ausgehend vom bestehenden Angebot und unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren durchgeführten Studien regionale Angebotskonzepte einzureichen. Darauf stützt sich das kantonale Angebotskonzept. Die Elemente der regionalen Angebotskonzepte wurden auf ihre Nachfrage, den Kostendeckungsgrad der jeweiligen Linien und die Finanzierbarkeit hin geprüft und entsprechend angenommen oder abgelehnt. Das kantonale Angebotskonzept wurde Anfang Juli 2020 in die Fachkonsultation gegeben und aufgrund der Eingaben teilweise überarbeitet.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Bund

- Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101), Art. 49 bis 61a
- Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1)
- Gütertransportgesetz vom 25. September 2015 (GüTG, SR 742.41)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3)
- Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998 (NZV, SR 742.122)
- Fahrplanverordnung vom 4. November 2009 (FPV, SR 745.13)
- Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)
- Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16)
- Verordnung vom 12. November 2003 über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV, SR 151.34)

2.2 Kanton

- Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (BSG 101.1), Art. 34 Abs. 2
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (nachfolgend: ÖVG, BSG 762.4)
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG, BSG 631.1), Art. 29
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, BSG 762.412)
- Verordnung vom 23. August 1995 über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV, BSG 762.415)
- Personentransportverordnung vom 17. September 1997 (PTV, BSG 764.2)

2.3 Vorgaben und Rahmenbedingungen gemäss den Verordnungen zum Eisenbahngesetz (EBG) und zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBG)

Für die Umsetzung und den Vollzug des EBG und des PBG erliess der Bund mehrere Ausführungsverordnungen. Massgebend für die Angebotsplanung und das Finanzielle sind die Verordnungen über die Abgeltungen des regionalen Personenverkehrs (ARPV) und die Verordnung über die Personenbeförderung (VPB). Diese enthalten insbesondere folgende für den Angebotsbeschluss massgebende Bestimmungen:

- Linien werden vom Bund mitfinanziert, sofern eine Erschliessungsfunktion für Siedlungsgebiete vorhanden ist, in denen das ganze Jahr über mindestens 100 Personen wohnen.
- Das Mindestangebot beträgt 4 Kurspaare pro Tag, sofern eine Nachfrage von mindestens 32 Personen pro Tag erreicht wird. Werden auf den meistbelasteten Teilstücken einer Linie mehr als 500 Personen befördert, so wird ein durchgehender Stundentakt mit 18 Kurspaaren angeboten.
- Der Stundentakt kann verdichtet werden, wenn dies aus Kapazitätsgründen notwendig ist und es die Ziele der Raumordnung oder des Umweltschutzes verlangen.
- Angebote werden vom Bund nur mitfinanziert, wenn sie eine minimale Wirtschaftlichkeit aufweisen.
- Bund und Kantone sorgen dafür, dass die Tarife für gleichwertige, bestellte Verkehrsangebote im ganzen Land ungefähr gleich sind.

Das Angebot unterliegt somit bestimmten bundesrechtlichen Mindestanforderungen, denen auch der Angebotsbeschluss des Grossen Rates Rechnung tragen muss.

Linien, die bereits erschlossene Ortschaften oder Ortsteile bedienen, werden vom Bund in der Regel nicht mitfinanziert. Diese Linien zur Feinerschliessung der Städte und Ortschaften (Ortsverkehr) werden gemäss dem kantonalen ÖVG durch den Kanton finanziert.

3. Allgemeine Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr

Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

Gemäss Art. 34 Abs. 2 der Kantonsverfassung fördern Kanton und Gemeinden den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Im ÖVG wird dieser Grundsatz im Zweckartikel konkretisiert.

- Mit dem Gesetz soll ein volkswirtschaftlich und sozialpolitisch ausreichendes Angebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs gewährleistet werden. Dies mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel.
- Die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs sollen vermindert und eine geordnete Besiedlung gefördert werden.
- Zu diesem Zweck soll der Kanton
 - Anreize schaffen für die Umlagerung des privaten Personen- und Güterverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel;
 - die Koordination zwischen öffentlichem und Individualverkehr verbessern;
 - die aktive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen pflegen.

In der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie (2008) werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. Ziel ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

- **Vermeiden** der Verkehrszunahme, insbesondere durch Abstimmung der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung.
- **Verlagern**: Der Anteil von ÖV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr muss sich vergrössern.
- **Verträglich abwickeln**: Der verbleibende Verkehr ist so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln.

Beim öffentlichen Verkehr ist somit als übergeordnete Zielsetzung festgehalten, dass der Marktanteil des ÖV zulasten des MIV zunehmen soll. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs soll entscheidend dazu beitragen, dass die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs gesenkt werden. Der öffentliche Verkehr soll die wirtschaftliche Standortqualität des Kantons fördern und einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und für alle Regionen leisten.

Um diese übergeordnete Zielsetzung zu erreichen, sind gemäss Gesamtmobilitätsstrategie die folgenden Stossrichtungen zu verfolgen:

- Erhöhung der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs;
- attraktive und qualitativ hochstehende Gestaltung des ÖV-Angebots;
- umweltschonender und energieeffizienter Einsatz des öffentlichen Verkehrs;
- Sicherstellung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unter anderem durch eine Erhöhung des Kostendeckungsgrads;
- zukunftstaugliche Gestaltung der Rollenteilung zwischen den verschiedenen Partnern und der ÖV-Landschaft (Betriebsstrukturen).

Der Kanton Bern orientiert sich am Konzept der nachhaltigen Entwicklung und verfolgt gemäss der kantonalen Energiestrategie langfristig die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft. Dies bedeutet, dass der Energieverbrauch gesenkt und der Anteil erneuerbarer Energien erhöht werden soll. Der Verkehr, der für einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich ist, birgt ein grosses Potential. Auch wenn der Individualverkehr mit Abstand der grössere Verbraucher ist, sind auch Anstrengungen im öffentlichen Verkehr notwendig. Der Bericht "Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr", welcher 2015 von Regierungsrat verabschiedet und 2020 mit neuen Massnahmen aktualisiert wurde, sieht eine Massnahme zur verstärkten Mitfinanzierung der Umstellung der ÖV-Flotte auf emissionsarme Fahrzeuge vor. Der Kanton soll die Mitfinanzierung regeln, um energieeffiziente Fahrzeuge im ÖV zu fördern. Spätestens ab 2030 sollen nur noch Busse mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft werden. Ziel ist eine vollständige Umstellung auf alternative Antriebe bis 2045.

Angebotsgrundsätze im öffentlichen Verkehr

Ausgehend von den gesetzlichen Rahmenbedingungen von Bund und Kanton sowie den Zielen der kantonalen Verkehrspolitik werden verschiedene Grundsätze festgelegt und nachfolgend kommentiert und erläutert.

Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.

In der Regel sollen grössere Ortschaften bzw. wichtige Wohn- und Arbeitsstandorte in einer angemessenen Qualität erschlossen werden. Der öffentliche Verkehr erfüllt wichtige soziale, volkswirtschaftliche und regionalpolitische Funktionen. Als öffentliche Dienstleistung bietet er den Bürgerinnen und Bürgern des Kantons eine allgemein zugängliche Art der Mobilität und dadurch den Zugang zu Dienstleistungen und Versorgungseinrichtungen, die ausserhalb der Wohngemeinde liegen.

Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger.

Die hohe Nachfrage nach Transportleistungen in und zwischen den Agglomerationen bildet eine günstige Voraussetzung für den Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr. Dort stellt der öffentliche Verkehr den Basisverkehrsträger dar, und sein Verkehrsanteil soll höher werden als derjenige des MIV. In den Agglomerationen soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs so dicht sein, dass ein möglichst hoher Anteil des Personenverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt wird. Zwischen den Agglomerationen sind attraktive Züge des Fernverkehrs die Grundlage für eine starke Stellung des ÖV. Wesentlich ist die gute Vernetzung des Fernverkehrs mit dem öffentlichen Agglomerationsverkehr und mit dem Langsamverkehr. Neben den Zielen des Umweltschutzes soll damit auch erreicht werden, dass das kaum erweiterbare Strassennetz für diejenigen benutzbar bleibt, die zwingend auf Strassentransporte angewiesen sind.

In den Regionalzentren und ihren Einzugsgebieten sowie in Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte decken der öffentliche und der individuelle Verkehr die Bedürfnisse gemeinsam ab. Eine optimale gegenseitige Ergänzung ist anzustreben.

In den Regionalzentren und Gebieten mit mittlerer Siedlungsdichte sind der Substitution des MIV durch den ÖV Grenzen gesetzt. Soweit die Belastung von Mensch und Umwelt es erlaubt, ist je nach Eignung einzelner Teilgebiete der Schwerpunkt auf den öffentlichen oder auf den individuellen Verkehr zu legen, ohne aber den anderen auszuschliessen. Besondere Beachtung ist auch dem kombinierten Verkehr (Park-and-Ride, Bike-and-Ride) zu schenken.

In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätssvorsorge.

Das wirtschaftliche Gedeihen und das Vermeiden von Abwanderung setzen für schwach besiedelte Gebiete gute Verkehrsverbindungen voraus. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die

soziale und wirtschaftliche Integration setzt jedoch ein Minimum an Mobilität voraus. Der öffentliche Verkehr, der hier angeboten werden soll, muss - unter Beachtung eines vernünftigen Mitteleinsatzes - eine Mindesterschliessung sicherstellen. Dazu gehören auch unkonventionelle Betriebsarten (Bedarfsangebote, Bürgerbusse). Offen ist, ob sich in den nächsten Jahren dank neuer Technologien (autonome Fahrzeuge) kostengünstigere Möglichkeiten für die Erschliessung schwach besiedelter Gebiete ergeben werden.

Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen. Die entsprechenden Bestimmungsgrößen sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

Bei der Angebotsplanung und -gestaltung bildet die vorhandene Nachfrage die wichtigste Bestimmungsgrösse. In besonderen Fällen kann auch die potenzielle Nachfrage bestimmend sein.

Gemäss dem Personenbeförderungsgesetz des Bundes ist die vorhandene regelmässige Nachfrage zwingend zu befriedigen. Sämtliche Fahrgäste sind mit einer annehmbaren Qualität zu befördern, was die Bereitstellung der notwendigen Kapazitäten voraussetzt. Die Regeln für die Abstimmung von Angebot und Nachfrage sind in der Angebotsverordnung festgelegt.

Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.

Das übergeordnete Netz der IC- und Schnellzüge ist auf einem Taktsystem aufgebaut, d.h. die Abfahrts- und Ankunftszeiten wiederholen sich halbstündlich oder stündlich. Dieses Taktsystem ist auch im Regionalverkehr anzuwenden. Abweichungen vom Taktsystem sind nur in marktbedingten Ausnahmefällen zulässig. Um möglichst lückenlose Transportketten zu erreichen, sind die Anschlüsse in den Verkehrsknoten zu optimieren. Im Weiteren sind die Fahrpläne so aufzubauen, dass daraus ein möglichst effizienter Einsatz der Betriebsmittel resultiert.

Der öffentliche Verkehr ist behindertenfreundlich zu gestalten.

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert, dass Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Art. 11 BehiG lässt Ausnahmen zu, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht.

Gemäss Art. 22 BehiG müssen Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens Ende 2023 behindertengerecht sein. Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen seit Ende 2013 behindertengerecht angeboten werden.

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln.

Die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs wird massgeblich durch die Infrastrukturen mitbestimmt. Anpassungen bei den Infrastrukturen (Schiene und Strasse) bedingen meist einen wesentlichen Mitteleinsatz und längere Planungs- und Realisierungszeiträume. Angebotsveränderungen werden jeweils von einem Teil der ÖV-Nutzenden als Verschlechterung wahrgenommen, sei es, weil Vorteile gewissen Nachteilen gegenüberstehen, oder weil mit Angebotsveränderungen auch Verhaltensänderungen verbunden sein können. Es ist für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs somit von entscheidender Bedeutung, dass dies vorausschauend und unter den verschiedenen Akteuren koordiniert angegangen wird. Angebote sind so zu entwickeln, dass die Abfolge der Entwicklungsschritte logisch ist und Änderungen nicht rückgängig gemacht werden müssen. Bei diesem Vorgehen kommt dem Kanton als Besteller der Angebote eine Kernaufgabe zu.

Bei Fahrzeiten bis 15 Minuten sind Stehplätze in Kauf zu nehmen.

Es ist wirtschaftlich nicht sinnvoll, das ÖV-Angebot nur anhand der Sitzplätze zu dimensionieren. Es ist auch nicht so, dass die Fahrgäste in jedem Fall einen Sitzplatz verlangen. Beobachtungen zeigen, dass in Fahrzeugen mit entsprechend gestalteten Stehplatzzonen viele Fahrgäste für kurze Fahrten stehen bleiben, obwohl noch freie Sitzplätze vorhanden sind.

Das Angebot an Sitz- und Stehplätzen wird im Orts- und Regionalverkehr im Kanton Bern nachfolgenden Grundsätzen festgelegt:

- 1. Klasse: keine Stehplätze
- 2. Klasse: bis 15 Minuten Fahrt kann mit Stehplätzen gerechnet werden
- Bei der Anzahl der anzurechnenden Stehplätze werden die Attraktivität für die Fahrgäste und die Erfordernisse eines reibungslosen Betriebs berücksichtigt (keine Verspätungen durch verzögerten Fahrgastwechsel). In der Praxis haben sich folgende Richtwerte bewährt: bei Bussen und Trams 2 Personen / m², bei Bahnen 3 Personen / m² in den Einstiegs- und Multifunktionszonen.
- Ausserhalb der nachfragestarken Zeiten (insbesondere HVZ) ist das Angebot ohne Stehplätze zu dimensionieren. Bei sehr kurzen Distanzen (Kurzstreckenverkehr) sind Ausnahmen möglich.
- Bei der Beschaffung von Fahrzeugen des Orts- und Regionalverkehrs ist entsprechend ihrem Einsatzgebiet auf die Gesamtkapazität grösseres Gewicht zu legen als auf das Sitzplatzangebot, d.h. es sind ausreichend grosse und attraktive Stehplatzzonen vorzusehen.

Diese Grundsätze zu den Stehplätzen entsprechen denjenigen, welche auch der Bund bei der Planung der Infrastrukturausbauten verwendet.

4. Angebot 2022–2025 im Regional- und Ortsverkehr

Mit der Festlegung jeder einzelnen Linie des öffentlichen Verkehrs auf den Liniennetzplänen und in den Tabellen bestimmt der Kanton, wo er welches ÖV-Angebot wünscht und finanziert. Die Festlegung und deren räumliche Umsetzung basieren auf:

- Grundsätzen zur örtlichen Erschliessung
- Grundsätzen zum Kursangebot

4.1 Grundsätze zur örtlichen Erschliessung

Die Bundesverordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) beinhaltet Grundsätze zur örtlichen Erschliessung, ermöglicht es aber den Kantonen, den spezifischen Verhältnissen Rechnung zu tragen. In der Angebotsverordnung (AGV) macht der Kanton Bern von dieser Möglichkeit Gebrauch und konkretisiert die Grundsätze des Bundes.

In der Regel soll jede Gemeinde bzw. jede grössere Ortschaft durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden, sofern die Richtwerte für die minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade gemäss kantonalen Angebotsverordnung erreicht werden.

Die Erfahrungen und Analysen des Ist-Zustandes haben gezeigt, dass das heutige Angebot in der Regel mit der Nachfrage übereinstimmt. Daher sollen in der Planungsperiode 2022–2025 alle Gemeinden und grösseren Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, die im ablaufenden Angebotsbeschluss 2018–2021 bereits über eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen. Zusätzliche Gebiete werden nur dort erschlossen, wo ein genügend grosses Nachfragepotenzial nachgewiesen werden kann.

4.2 Grundsätze zum Kursangebot

Mit dem Angebotsbeschluss ordnet der Grosse Rat die Linien einer bestimmten Angebotsstufe zwischen 1 und 4 zu. Eine Angebotsstufe wird durch eine minimale und eine maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag (Montag – Freitag) definiert, die auf einer bestimmten Linie angeboten werden. Ein Kurspaar besteht aus einer Hin- und einer Rückfahrt einer Fahrzeugeinheit. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird das Angebot in der Regel gegenüber dem Werktagesangebot reduziert, liegt also möglicherweise unter dem Minimalwert der im Linienplan ausgewiesenen Angebotsstufe.

Die Verteilung der Kurse über den Tag und die genaue Anzahl der Kurse innerhalb der Angebotsstufen ist nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses, sondern liegt gemäss Art. 15 ÖVG in der Kompetenz des Regierungsrates. Laut Angebotsverordnung müssen die Kurse so verteilt werden, dass der erste Kurs in der Regel nicht vor 5.30 Uhr am Bestimmungsort (normalerweise ein Regionalzentrum) ankommt und der letzte Kurs diesen Ort nicht nach 01.00 Uhr verlässt. Ausnahmen von dieser Regel betreffen insbesondere letzte Abfahrten an Wochenenden mit Zugsanschlüssen in den Ausgangsorten.

Angebotsstufe 1

Mit der ersten Angebotsstufe wird ein Grundangebot im ganzen Kanton bzw. die Mobilitätssorgende in schwach besiedelten Gebieten sichergestellt. Dieses Grundangebot besteht aus minimal 4 und maximal 15 Kurspaaren pro Tag im Linienbetrieb. Dem Angebotsbereich 1 sind zudem unkonventionelle Betriebsformen, wie z.B. Rufbus, Bürgerbus (Bürger fahren Bürger), Sammeltaxis, Kombi-Verkehr Personen/Postsachen zugeordnet. Neue Alternativbetriebe werden zunächst als Versuchsbetriebe eingeführt (vgl. Ziffer 6).

Angebotsstufe 2

Die zweite Angebotsstufe entspricht dem Stundentakt. Dieses Angebot soll bei regionalen Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte zur Anwendung kommen.

Das Kursangebot in der Angebotsstufe 2 umfasst im Minimum 16 Kurspaare und im Maximum 25 Kurspaare pro Tag. Mit diesem Angebot kann ein durchgehender Stundentakt sichergestellt werden. Wenn es die Nachfrage erfordert, kann der Stundentakt in den Spitzenzeiten verdichtet werden.

Angebotsstufe 3

Die Angebotsstufe 3 umfasst ungefähr den Halbstundentakt. Ein solches Angebot soll für regionale Verbindungen in Korridoren mit hoher Siedlungsdichte bzw. in Siedlungsschwerpunkten zur Anwendung kommen.

Auf einer Linie der Angebotsstufe 3 verkehren täglich 26–39 Kurspaare. Mit 26 Kurspaaren kann ein Halbstundentakt während 6 Stunden sichergestellt werden (ca. 20 Kurspaare für den Stundentakt, 6 Zusatzkurspaare für die Verdichtung auf Halbstundentakt). Bei 39 Kurspaaren ergibt sich ein durchgehender Halbstundentakt. Zu den Linien, welche eine Bedienungsqualität der Angebotsstufe 3 aufweisen sollen, gehören insbesondere die Linien der Berner S-Bahn.

Angebotsstufe 4

In Gebieten mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs mindestens 40 Kurspaare pro Tag und Linie betragen, was mindestens einem Halbstundentakt entspricht. Das maximale Kursangebot wird nicht festgeschrieben, es richtet sich nach der Nachfrage. Innerhalb der Städte Bern, Biel und Thun wird die Angebotsstufe 4 weiter unterteilt (vgl. Ziffer 5). Die Festlegung der täglichen Kurszahl pro Linie obliegt gemäss Art. 15 Bst. a ÖVG dem Regierungsrat.

Die Bestimmung der optimalen Anzahl Kurspaare innerhalb einer Angebotsstufe hängt neben der Nachfrage von weiteren Faktoren ab, wie insbesondere den Anschlüssen ans übergeordnete Netz und der

Verfügbarkeit von Fahrzeugen (sprungfixe Kosten). Grundsätzlich soll das bestmögliche Angebot zu den günstigsten Konditionen bei den Transportunternehmungen bestellt werden. Die Offertstellung der Transportunternehmungen dient dazu, die optimale Anzahl Kurspaare zu ermitteln.

Angebotsstufe	minimale Anzahl Kurspaare pro Werktag	maximale Anzahl Kurspaare pro Werktag	Kurstakt
1	4	15	weniger dicht als Stundentakt oder alternative Betriebsform
2	16	25	ungefähr Stundentakt
3	26	39	ungefähr Halbstundentakt
4	40	offen	dichter als Halbstundentakt

Auf einem Teilstück parallel verkehrende Linien werden immer dann als eine einzige Linie zusammengefasst, wenn sich durch das Fahrplanangebot effektiv ein verdichtetes Angebot ergibt.

Zuordnung der Linien zu einer Angebotsstufe

Die Zuordnung der Linien des öffentlichen Verkehrs zu einer Angebotsstufe ist auf den Liniennetzplänen und den Tabellen im Anhang zum Angebotsbeschluss festgelegt. Sie entspricht den allgemeinen Grundsätzen zum Angebot im öffentlichen Verkehr (Ziffer 3 des Angebotsbeschlusses) und stützt sich im Wesentlichen auf die Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) und Regionalkonferenzen (RK) ab.

Die Linien werden in der Regel aufgrund des heutigen Angebotes einer Angebotsstufe zugeordnet. Die zugeordnete Angebotsstufe widerspiegelt also meist das heutige Angebotsniveau und schreibt dieses als Soll-Angebot für die kommenden Fahrplanperioden 2022–2025 fest.

Unter den Ziffern 4.5, 4.6 und 5.2 bis 5.7 werden bei den Linien mit veränderter Zuordnung die neuen Angebotsstufen angegeben. Bei allen übrigen Linien ist die Zuordnung unverändert.

4.3 Festlegung der Verkehrsmittelart

In der Regel ist das Verkehrsnetz in der von diesem Beschluss betroffenen Zeitspanne bis 2025 mit den bestehenden Verkehrsmitteln gemäss Liniennetzplan und Tabellen (Anhang zum Angebotsbeschluss) zu betreiben. Der Angebotsbeschluss legt auch die Verkehrsmittelart auf der Schiene oder auf der Strasse fest.

4.4 Grundlagen zur Festlegung des Angebots 2022–2025

4.4.1 Allgemeine Grundlagen

Regionale Angebotskonzepte 2022–2025

Gemäss Art. 16 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr erarbeiten die Regionalen Verkehrskonferenzen und Regionalkonferenzen als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss regionale Angebotskonzepte. Diese sind durch die zuständigen Organe im ersten Halbjahr 2020 genehmigt worden. Die begründeten und priorisierten Anträge der Regionalkonferenzen und Regio-

nalen Verkehrskonferenzen wurden aufgrund der Nachfrage und des Kostendeckungsgrades der jeweiligen Linien sowie aus finanziellen Gründen angenommen oder abgelehnt. Alle Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen sowie die Antworten des AÖV sind im kantonalen Angebotskonzept 2022–25 sowie im Bericht zur Fachkonsultation zum Angebotskonzept dokumentiert.

Angebotsveränderungen beim nationalen Fernverkehr

Beim Fernverkehr ist in den kommenden Jahren eine wesentliche Änderung absehbar: Mit der Inbetriebnahme der Entflechtung Wylerfeld und der verlängerten Kreuzungsstelle in Leissigen können direkte Zugverbindungen zwischen Interlaken Ost und Zürich Flughafen angeboten werden. Diese Züge sollen alle zwei Stunden verkehren.

4.4.2 Umgang mit den Mobilitätsveränderungen aufgrund der COVID-Pandemie

Die COVID-Pandemie führt in den Jahren 2020 und 2021 zu einer veränderten Mobilität. Während dem Lockdown im Frühjahr 2020 hat sich die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr teilweise um über 80 % reduziert, die Erträge im für den Kanton Bern wichtigen Libero-Tarifverbund sanken im April um 70 %. Nach einer raschen Erholung in den Sommermonaten auf 80 bis 90 % der Vorjahresnachfrage, ist seit Mitte Oktober 2020 aufgrund des «Slowdowns» wieder ein Rückgang feststellbar.

Der stärkste Nachfragerückgang ist beim langläufigen internationalen Verkehr und beim Fernverkehr zu beobachten. Beim internationalen Verkehr geht die Reisebranche von einer Normalisierung im 2023 aus. Der Rückgang des internationalen Verkehrs betrifft im Kanton Bern insbesondere die Nachfrage im östlichen Berner Oberland.

In den Städten fand im Sommer 2020 eine Verlagerung vom ÖV aufs Velo statt, auf dem Land betraf die Verlagerung aufs Velo primär den Freizeitverkehr, die Velotransporte auf der Bahn lagen im vergangenen Sommer deutlich über den Vorjahren.

Heute ist absehbar, dass Homeoffice verstärkt durch die Pandemie auch längerfristig an Bedeutung gewinnt. Das hat Auswirkungen auf die Pendlerströme. Offen ist allerdings, ob dies auch dazu führen wird, dass die regelmässigen Spitzenbelastungen abnehmen werden. Einerseits werden die meisten Arbeitstätigen mit Homeoffice einzelne Tage pro Woche zu Hause arbeiten, andererseits kann festgestellt werden, dass Montag, Mittwoch und Freitag die beliebtesten Tage für Homeoffice sind. Zur Reduktion der Spitzenbelastungen wäre eine regelmässige Verteilung auf alle Wochentage wesentlich.

Weitere Auswirkungen der Pandemie beispielsweise auf die Freizeitmobilität sind heute noch nicht abschätzbar.

Aus heutiger Sicht muss davon ausgegangen werden, dass sich die Mobilität während der Laufzeit des Angebotsbeschlusses insbesondere im regionalen Personenverkehr wieder weitestgehend dem früheren Verhalten angleichen wird. Denkbar sind insbesondere leicht reduzierte Spitzenbelastungen.

Mit dem vorliegenden Angebotsbeschluss sollen punktuelle Angebotserweiterungen ermöglicht werden. Diese werden aber nur umgesetzt, falls die Nachfrage dies rechtfertigt und falls der finanzielle Rahmen dies erlaubt. Die finanziellen Möglichkeiten sind nur vorhanden, falls sich die Erträge wieder im Rahmen der letzten Jahre bewegen. Aufgrund geringerer Nachfrage kann in den kommenden Jahren z.B. auf Zusatzkurse oder Verdichtungen bereits dichter Taktangebote verzichtet werden, was Einsparungen im Betrieb ermöglicht.

4.5 Angebot 2022–2025 / Schienenverkehr

4.5.1 S-Bahn

Bei der S-Bahn werden zwischen 2022 und 2025 einzelne Kurspaare ergänzt. Bei der S31 wird gegen Abend ein zusätzliches Kurspaar zwischen Münchenbuchsee und Biel/Bienne verkehren, auf der S5 verkehrt ein Frühzug um 5.08 von Bern nach Neuchâtel und entsprechend einem Anliegen des Kantons Freiburg ein Frühzug von Bern nach Freiburg.

Auf der S2, der S7 und der S9 werden einzelne Kurspaare am Wochenende ergänzt, um Taktlücken zu schliessen oder den Viertelstundentakt beim RBS am Sonntag leicht auszudehnen.

Das neue einstöckige RE und S-Bahn Rollmaterial der BLS (Flirt4) wird schrittweise in Betrieb genommen.

Tangentialverbindung Biel – Thun via Ostermundigen

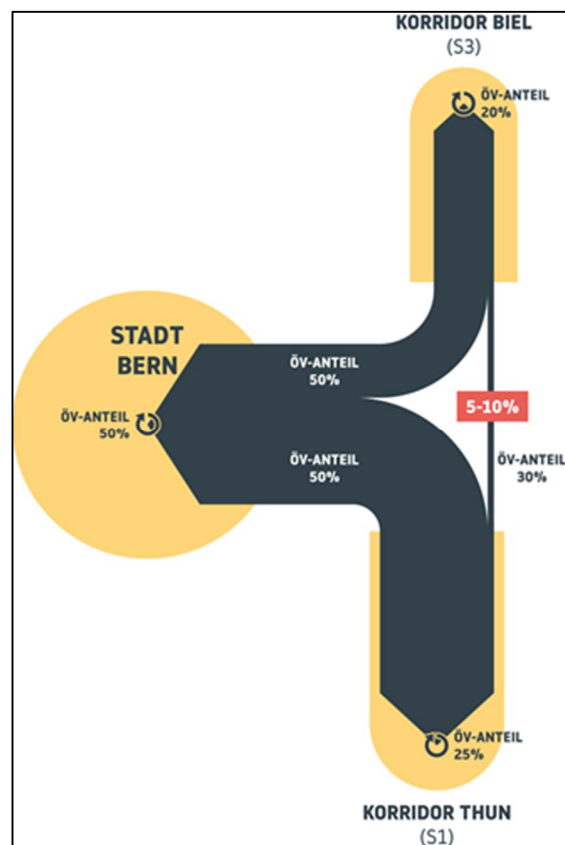
Als zwingender Inhalt des Angebotsbeschlusses ist aufgrund einer überwiesenen Motion die Einführung einer Bahnlinie Biel – Zollikofen – Ostermundigen – Thun vorgesehen.

Die Abklärungen der BLS haben gezeigt, dass diese neue Bahnlinie ab 2022 eingeführt werden könnte. Die Züge verursachen ungedeckte Kosten zu Lasten der Besteller von rund CHF 2 Mio. pro Jahr (je 50 % Bund und Kanton Bern). Folgende Punkte sind aber zu beachten:

- Das Angebot ist längerfristig nicht gesichert. Spätestens ab 2025 besteht die erhebliche Gefahr, dass die Züge wegen Einschränkungen aufgrund von Baustellen (Entflechtung Wankdorf Süd, Umbau Wankdorf, Modernisierung Bahnhof Ostermundigen und Entflechtung Gümligen) nicht mehr verkehren können.
- Können die Züge nicht mehr fahren so fallen die Fixkosten der Züge gleichwohl noch an. Sie betragen rund 1.3 Mio. CHF/Jahr zu Lasten der Besteller der BLS.
- Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Bern und Münsingen der S-Bahn Bern sowie der Halbstundentaktes Bern – Brig, Bern – Interlaken und Bern – Frutigen – Lötschberg – Brig können die Züge nicht mehr verkehren.

Eine Analyse der Bedürfnisse (ÖV und MIV) zeigt, dass rund 5 bis 10 % der Nachfrage aus den Korridoren nach Biel und nach Thun die tangentiale Direktverbindung betrifft. Weiter zeigt die Analyse, dass der Anteil des ÖV schon heute auf der Tangentialbeziehung (ohne Direktverbindung) mit rund 30 % höher ist als innerhalb der Korridore nach Biel und Thun. Aus dem Korridor Biel führen rund 10 % der totalen Korridornachfrage direkt nach Thun. Die Tangentialverbindung würde somit auch langfristig in der Hauptverkehrszeit verkehren, in den Nebenverkehrszeiten ist die Nachfrage zu gering. Aufgrund des Nachfragepotenzials dürfte es äusserst schwierig werden einen Infrastrukturausbau zwischen Biel und Thun zu rechtfertigen. Dieser Infrastrukturausbau müsste in den nächsten Ausbauschnitt 2040/45 des Bundes aufgenommen werden, welcher voraussichtlich 2027 vom Parlament verabschiedet wird.

Die Einführung der neuen Tangentialverbindung Biel – Zollikofen – Ostermundigen – Thun ist nicht zweckmässig, da das Angebot hohe Fixkosten auslöst, ab 2025 kaum und mit dem neuen Angebot ab etwa 2030 (ohne zusätzlichen Infrastrukturausbau) nicht mehr fahrbar ist und der Anteil der Nachfrage für eine ganztägige Verbindung auch langfristig zu gering ist.



S8 Bern – Jegenstorf bzw. Bätterkinden und RE Bern – Solothurn

Die Verlängerung der S8 nach Bätterkinden wurde im Angebotsbeschluss 2018–21 beschlossen, wegen fehlenden Infrastrukturen aber noch nicht eingeführt. Ebenfalls beschlossen wurden die Ausbauten beim RE, welcher von Montag - Freitag tagsüber integral im Viertelstundentakt verkehren soll. Diese Anpassungen werden umgesetzt sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen sind.

4.5.2 RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura

Auf der CJ Linie La Chaux-de-Fonds – Saignelégier ist eine Verdichtung zum Halbstundentakt in den Hauptverkehrszeiten in Diskussion. Diese Linie erschliesst im Kanton Bern La Ferrière. Bei der CJ wird das Rollmaterial in den kommenden Jahren erneuert und so den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes vollständig entsprechen.

Das Angebot der RE-Züge Biel/Bienne – Moutier – Delémont ist bisher vom Fernverkehr mitfinanziert worden. Diese Mitfinanzierung ist weggefallen und die Linie wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt, da das Angebot bereits heute in dieser Dichte fährt.

Auf der Bahnlinie Biel – Täuffelen – Ins wird der Viertelstundentakt zwischen Biel und Täuffelen morgens bis neun Uhr verlängert, um die stark ausgelasteten Züge vor acht Uhr zu entlasten. Die betriebliche Machbarkeit ist abhängig vom Güterverkehr und noch nicht abschliessend geklärt. Von Montag bis Freitag werden zudem die Taktlücken zwischen Täuffelen und Ins geschlossen.

Punktuelle Erweiterungen sind ausserdem auf der Linie Biel – Solothurn geplant.

4.5.3 RVK Oberaargau

Zwischen Langenthal und Huttwil wird der Halbstundentakt auch samstags eingeführt sowie von Montag bis Freitag um eine Stunde verlängert. Zwischen Langenthal und St. Urban sorgt ein zusätzliches Zugpaar abends ebenfalls für eine Verlängerung des Halbstundentakts um eine Stunde.

4.5.4 RK Emmental

Zwischen Burgdorf und Solothurn wird der Halbstundentakt um zwei Kurspaare ergänzt und damit um zwei Stunden bis 22 Uhr verlängert.

4.5.5 RK Bern - Mittelland

Das Angebot der S-Bahn Bern ist in Ziffer 4.5.1 dargestellt.

4.5.6 RVK Oberland West

Zwischen Zweisimmen und Montreux verkehren die Regionalzüge der Linie 120 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 im integralen Stundentakt. Dadurch kann das Angebot der Regionalzüge mit den Angeboten des GoldenPassExpress und der Verdichtungszüge systematisieren. Die Linien werden wie die Angebote im Simmental der Angebotsstufe 1 (GoldenPassExpress) bzw. der Angebotsstufe 2 (Regionalzüge) zugewiesen.

Derzeit werden auf der Linie Spiez - Zweisimmen durch den RE die Unterwegshalte Wimmis, Oey-Diemtigen, Erlenbach und Boltigen bedient. Einem langjährigen Anliegen entsprechend sollen die RE-Züge und die neuen GoldenPassExpress-Züge künftig auch Därstetten bedienen. Allerdings muss sichergestellt sein, dass der Fahrplan auch mit dem zusätzlichen Halt stabil ist und dass die Züge ausreichend Kapazität haben. Somit wird der zusätzliche Halt erst eingeführt, wenn diese Punkte geklärt sind.

4.5.7 RK Oberland Ost

Mit dem Eiger Express wird die V-Bahn im Dezember 2020 in ihrer Gesamtheit eröffnet. Die Talstation ist über die Haltestelle Grindelwald Terminal an die BOB angebunden. Im Dezember 2022 ist die Inbetriebnahme der Haltestelle Matten bei Interlaken geplant. Die mit dem MIV anreisenden Gäste mit Ziel Jungfrauregion sollen auf das P+R auf dem ehemaligen Flugplatz Interlaken gelenkt und mit der BOB in die Region reisen. Für die wachsende Nachfrage sieht die BOB bei Bedarf die Führung von Zusatzzügen vor. Dieses Zusatzangebot kann innerhalb der bestehenden Angebotsstufe 3 erbracht werden.

4.6 Angebot 2022 - 25 / Busverkehr

4.6.1 RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura

In Saint-Imier wurde 2019 ein Versuchsbetrieb zur besseren Erschliessung des Spitals eingeführt. Aufgrund der Coronakrise können die Nachfragezahlen von 2020 nicht zur Erfolgskontrolle beigezogen werden. Der Versuchsbetrieb soll daher verlängert werden. Zudem soll der Betrieb in Richtung Villeret zur Erschliessung der dort ansässigen Industriebetriebe erweitert werden.

Das Samstagangebot der Buslinie 22.232 Moutier - Belprahon wird wegen sehr tiefer Nachfrage eingestellt.

Die Buslinie 22.072 Biel-Meinisberg wird in den Hauptverkehrszeiten auf dem Abschnitt Biel-Orpund zum Viertelstundentakt verdichtet (Lastrichtung). Punktuell wird zudem der Halbstundentakt zu Randzeiten erweitert.

Auf der Buslinie 22.087 entfallen die Taktlücken zu Nebenverkehrszeiten.

Auf der 2019 versuchsweise eingeführten Buslinie 369 Lyss – Bellmund wurde die erforderliche Minimalnachfrage bereits im ersten Betriebsjahr problemlos erreicht. Die Linie wird daher mit der Angebotsstufe 1 ins Grundangebot aufgenommen

Im Bürenamt wird die Linie 8 Solothurn – Büren an der Aare neu auch mittags halbstündlich bedient (neu Angebotsstufe 3). Auf der Linie 33 Büren – Grenchen wird zu den Hauptverkehrszeiten der Halbstundentakt eingeführt und zudem die Betriebszeit abends um eine Stunde verlängert.

4.6.2 RVK Oberaargau

Der sehr schwach frequentierte Abschnitt der Linie 40.051 von Melchnau nach Grossdietwil wird aufgehoben. Dies ermöglicht für Melchnau eine Verbesserung der Zuganschlüsse am Bahnhof Langenthal.

Als Folge der Umgestaltung des Langenthaler Stadtbusnetzes erhält die Linie 52 eine neue Linienführung und verkehrt via Schorenquartier nach Thunstetten. Die Linie wird neu Angebotsstufe 1 zugeteilt (bisher 2), es verkehren seit jeher 15 Kurspaare, weshalb sich durch die neue Einstufung beim Angebot nichts ändert. Allerdings können die Minimalvorgaben bezüglich Nachfrage so erreicht werden.

Die Linie 52 kann ab Thunstetten als Versuchsbetrieb bis Bützberg verlängert werden. Voraussetzung dafür ist die neue Linienführung am Bahnhofplatz in Langenthal. Dies ist nach heutiger Einschätzung ab 2025 der Fall.

Der Fahrplan der Linie 54 Herzogenbuchsee – Wynigen wird punktuell angepasst und besser auf die Schülerbedürfnisse abgestimmt. Dadurch sollten die Minimalanforderungen bezüglich Nachfrage erreicht werden.

Auf der Linie 58 Wangen an der Aare – Wiedlisbach – Farnern wird ein neues Angebotskonzept eingeführt und von Montag bis Freitag auf einen Stundentakt erweitert. Der sehr schwach nachgefragte Abschnitt Rumisberg – Wolfisberg wird aufgehoben. Die Wirtschaftlichkeit des Angebots wird dadurch erheblich verbessert, gleichzeitig kann das Angebot leicht erweitert werden.

4.6.3 RK Emmental

Zwischen Ramsei und Langnau wird das Busangebot der Linie 284, welches ergänzend zur stündlichen S4 verkehrt, gut genutzt. Das Abendangebot soll deshalb ausgebaut werden und die Linie neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet werden.

Ergänzend zum halbstündlichen Grundangebot auf der Linie 465 Burgdorf – Lyssach, Kernenriedstrasse finanziert das Konsortium Shopping-Meile aufgrund von Bestimmungen in der damaligen Baubewilligung

bisher die Verdichtungskurse zum Viertelstundentakt. Da die Zielvorgaben zu dieser Linie deutlich übertroffen werden, sollen die Verdichtungskurse neu ins kantonale Grundangebot integriert werden. Die Linie 30.465 wird auf diesem Abschnitt der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Das Busangebot der Linie 466 zwischen Koppigen und Wynigen wird sehr gut genutzt. Deshalb sollen die noch bestehenden Taktlücken geschlossen und das Angebot zum integralen Stundentakt ausgebaut werden. Dieser Linienabschnitt soll deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet werden.

Die Linie 467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhof wird seit dem Fahrplan 2019 versuchsweise bis zum Bahnhof Aefligen verlängert. Der dreijährige Versuchsbetrieb dieser Linienverlängerung dauert noch bis Dez. 2021. Da bereits heute absehbar ist, dass die Anforderungen der Erfolgskontrolle erreicht werden, soll der Abschnitt Neuhof – Aefligen, Bahnhof neu mit der Angebotsstufe 3 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

Im Raum Fischermätteli (Stadt Burgdorf) an der Linie 468 Burgdorf – Heimiswil – Kaltacher – Lueg sind zahlreiche neue Wohneinheiten geplant. Mit einer Optimierung des Fahrzeugumlaufes kann während der HVZ morgens, mittags und abends auf dem Abschnitt Burgdorf – Fischermätteli ohne zusätzliches Fahrzeug ein Halbstundentakt angeboten werden. Die Linie 30.468 wird auf diesem Abschnitt neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

4.6.4 RK Bern - Mittelland

Im Friesenberg ist das Angebot der Linien 100 und 107 zwischen Bern und Wohlen heute uneinheitlich und daher schwer merkbar. Mit der Einführung des Halbstundentaktes auf der Linie 107 zwischen Bern und Uetligen am Nachmittag entsteht zwischen Wohlen und Bern vom Mittag bis am Abend um 20 Uhr ein durchgehender Viertelstundentakt mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten. Die Linie 107 wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

In Münsingen wurde im Zusammenhang mit der Übertragung der Linien 161/162 an die neue Betreiberin das Angebot dieser Linien neu konzipiert, was zu einer Anpassung der Angebotsstufen der Linien führte. Die Linie 161 wird neu der Angebotsstufe 1 und die Linie 162 der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Die Linie 168 zwischen Münsingen und Worb verkehrt seit Fahrplan 2019 und bis Ende 2021 als Versuchs-Bürgerbus. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde die Zielvorgabe bezüglich Auslastung übertroffen und die Minimalvorgabe bezüglich Kostendeckungsgrad (knapp) erreicht. In den kommenden Jahren darf mit einer weiteren Erhöhung der Kennzahlen gerechnet werden. Die Linie soll deshalb als Bürgerbus ins reguläre Grundangebot des Kantons aufgenommen und der Angebotsstufe 1 zugeordnet werden.

Auf dem Längenberg wird auf der Linie 340 Wabern – Niedermuhlern der Halbstundentakt in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit um eine Stunde erweitert und so besser an die Bedürfnisse angepasst. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Oberbütschel wird heute am Abend nicht mehr erschlossen da die Linie 631 abends nur zwischen Köniz und Niedermuhlern fährt. Die Erschliessung Rüeggisbergs erfolgt ab Abend mit der Linie 321 ab Toffen. Damit auch Oberbütschel nach 21 Uhr mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden kann, wird die abendliche Schlaufenfahrt der Linie 321 ausgeweitet und neu über Oberbütschel statt über Mättwil / Tromwil geführt.

Auf vielen Regionallinien der Agglomeration Bern ist das Angebot von Montag bis Freitag tagsüber bereits gut bis sehr gut. Nachholbedarf besteht auf einigen Linien jedoch beim Angebot am Abend und am Wochenende, insbesondere am Sonntag. Deshalb wird das Angebot auf diversen Linien ausgebaut.

Auf folgenden Linien wird das Angebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, neu eingeführt, verdichtet oder systematisiert.

- Linie 36 Münchenbuchsee – Zollikofen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 13-18h
- Linie 40 Ittigen Kappelisacker – Allmendingen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 11-20h Kappelisacker – Papiermühle – Wankdorf. Der genaue Endpunkt ist noch festzulegen.
- Linie 130 Thörishaus Dorf – Neuenegg: Einführung Sonntagsangebot (analog heutiges Samstagangebot)
- Linie 611 Schwarzenburg – Riggisberg: Systematisierung des Wochenendangebots am frühen Morgen
- Linie 612 Schwarzenburg – Guggisberg – Schwarzenburg: Systematisierung des Wochenendangebots am frühen Morgen
- Linie 781/782 Boll-Utzigen: Systematisierung und punktuelle Verdichtung des Angebots am Sonntagvormittag

Auf der Linie 160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf fahren die Busse am Abend bis ca. 22 Uhr und somit zwei Stunden länger.

4.6.5 RVK Oberland West

Auf dem Abschnitt Gsteig – Gstaad – Saanen der Linie 180 ist es aufgrund der vorhandenen Nachfrage angezeigt, das Angebot schrittweise auszubauen. Dieser Abschnitt soll deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen werden.

Im Raum Spiez werden die bisher stark in einander verwobenen Angebote der Linien 61 (Krattigen – Aeschi), 62 (Spiezwiler – Aeschiried), 63 (Hondrich, Rundkurs) nach der Einführung der neuen Buslinie 60 Spiez - Interlaken systematisiert und leicht ausgebaut werden:

- Die Linie 61 Spiez – Krattigen – Aeschi wird unter Nutzung der bisherigen Standzeiten am Bahnhof Spiez stündlich bis zur Schiffstation verlängert. Der neue Linienabschnitt wird der Angebotsstufe 1 zugewiesen.
- Auf der Linie 62 Spiez – Aeschi – Aeschiried werden die Fahrwege vereinheitlicht.
- Die bisherigen Rundkurse auf der Linie 63 verkehren nur in der HVZ und immer auf dem gleichen Fahrweg. Ausserhalb der HVZ verkehrt der Bus halbstündlich zwischen Spiez und Spiezwiler. Zusätzlich soll die Standzeit am Bahnhof Spiez für eine stündliche Bedienung des Bürgquartiers eingesetzt werden. Der Abschnitt Spiez, Bahnhof – Spiezwiler wird der Angebotsstufe 2, die übrigen Abschnitte der Linie der Angebotsstufe 1 zugewiesen.

Wegen knapper Platzverhältnisse im Bushof Adelboden soll das bisherige Angebot der Linie 31.230 Frutigen - Adelboden angepasst und unter Nutzung der bisherigen Standzeiten neu bis Ausserschwand verkehren. Der Abschnitt Adelboden, Post – Ausserschwand wird deshalb neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen. Die Linie 31.232 wird auf den Abschnitt Adelboden, Post – Unter dem Birg eingekürzt.

4.6.6 RK Oberland Ost

Bisher wird nur jeder zweite Kurs der Linie 105 Interlaken Spital – Wilderswil – Gsteigwiler ab Wilderswil bis Gsteigwiler geführt. Dieses Konzept führt in Wilderswil zu unterschiedlichen Linienführungen und dadurch zu einem schlecht merkbaren Angebot. Die Standzeit der in Wilderswil endenden Kurse soll neu für die Verlängerung aller Kurse nach Gsteigwiler genutzt werden. Der Abschnitt Wilderswil – Gsteigwiler wird wie die übrige Linie der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Die Betriebszeiten der Linie 106 – Interlaken Habkern sollen abends um drei Stunden verlängert werden, so dass künftig die letzte Abfahrt in Interlaken West um 22.04 Uhr angeboten werden kann. Die Linie wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

5. Angebot 2022–2025 des Ortsverkehrs in den Städten und Agglomerationen

5.1 Grundsätze zur Erschliessung

Die für den regionalen Personenverkehr gültigen Angebotsgrundsätze gelten auch für die Feinerschliessung des Ortsverkehrs in den Städten.

In den grösseren Städten Bern, Biel und Thun sind die Linien des Ortsverkehrs aufgrund der grossen Nachfrage in der Regel der Angebotsstufe 4 zugeordnet. Die Angebote innerhalb dieser Städte werden weiter differenziert und drei Stufen zugeordnet. Die Stufe A umfasst Linien mit einem Angebot von weniger als 60 Kurspaaren. Dabei handelt es sich in der Regel um Tangential- und Quartierlinien.

Die übrigen zwei Stufen (B und C) haben einerseits die Funktion der Zentrumserschliessung, andererseits werden sie an das Nachfragepotenzial gekoppelt, wobei nach zwei Potenzialstufen unterschieden wird, die "mittlerer" bzw. "hoher" Siedlungsdichte entsprechen. Faktisch führt dies dazu, dass die Nebenlinien in der Stadt Bern und die Hauptlinien in den beiden Mittelzentren Thun und Biel in die Stufe B fallen, während die Hauptlinien im Hauptzentrum Bern der Stufe C zuzuweisen sind.

Präzisierung der Stufe 4	Angebotsniveau (Kurspaare pro Werktag)	ungefähres Taktintervall
A	< 60	20 – 30 Minuten
B	60 - 120	10 – 20 Minuten
C	> 120	dichter als 10 Minuten

Die Zuordnung von Linien zu einer Stufe orientiert sich grundsätzlich am Potenzial der entsprechenden Linie. Nebst dem (theoretischen) Potenzial sind in der Praxis jedoch noch weitere Aspekte zu berücksichtigen wie beispielsweise die (effektive) Nachfrage oder die von der Infrastruktur her zulässigen Gefässgrössen.

5.2 Biel/Bienne

Mit Ausnahme der beiden Trolleybuslinien verkehrt auf den Hauptlinien des Stadtnetz Biel der letzte Kurs bereits vor Mitternacht. Die Betriebszeiten der Autobuslinien werden leicht ausgedehnt, so dass die letzte Abfahrt zwischen Mitternacht und 00:30 erfolgt. Davon ausgenommen ist die Linie 9, da das Lindequartier mit den Linien 1 und 8 im Spätbetrieb ausreichend erschlossen wird und auf dem kurzen Abschnitt Schiffländte-Bahnhof kein Bedürfnis für Spätangebote besteht.

5.3 Langenthal

Beim Stadtbus Langenthal wird das Angebot der Linie 64 neu gestaltet. Der Abschnitt Bahnhof - Schoren wird aufgegeben und durch die neue Linienführung der Linie 52 nach Thunstetten ersetzt. Stattdessen wird die Linie 64 auf dem Abschnitt Bahnhof bis ungefähr zum Porziareal von Montag bis Freitag zum Viertelstundentakt verdichtet, anschliessend erfolgt eine halbstündliche Weiterfahrt nach Lotzwil Unterdorf beziehungsweise Langenthal Südbahnhof.

Die Kombination aus Stadt - und Regionallinien und die Neuorganisation des Linienasts nach Melchnau ergibt im innerstädtischen Verkehr zwischen Langenthal Bahnhof und Tell/Kantonalbank zeitweise einen 7,5-Minutentakt, was für die Stadt Langenthal eine erhebliche Verbesserung bedeutet.

5.4 Burgdorf

In Burgdorf wird das Angebot auf diversen Regionalbuslinien verbessert. Das Angebot auf den drei Ortsbuslinien bleibt unverändert.

5.5 Bern

Die Linie 21 nach Bremgarten stösst in den Hauptverkehrszeiten an die Kapazitätsgrenze. Sie wird deshalb auf Gelenkbusbetrieb umgestellt, sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind (voraussichtlich per 2023). Auf diesen Zeitpunkt hin ist der heutige sehr dichte Takt von 6' in den Hauptverkehrszeiten nicht mehr nötig und wird deshalb auf den 7½ '-Takt ausgedünnt. Dadurch entsteht auf dem Abschnitt Bahnhof - Bierhübeli durch die Linien 11 und 21 ganztags ein verdichtetes Angebot.

Zwischen Kleinwabern und Niederwangen wurde im Zusammenhang mit der Neukonzeption der Linie 29 die beschleunigte Linie 22 mit teilweise gestreckter Linienführung eingeführt. Diese Linie wurde im Rahmen eines Versuchsbetriebs nach Brünnen verlängert. Der Versuchsbetrieb dauert noch bis Ende 2021. Schon im ersten Betriebsjahr wurden die Vorgaben hinsichtlich Auslastung und Kostendeckungsgrad erreicht. Die Linienverlängerung wird deshalb ins Grundangebot aufgenommen und der Angebotsstufe 3 zugeordnet. Die Linie 22 wird neu als eigenständige Linie aufgeführt.

Per Fahrplan 2019 wurde die bestehende Linie 31 als Versuchsbetrieb vom Europaplatz über die Monbijoubücke zur Brunnadernstrasse verlängert. Auf dem Abschnitt Eigerplatz – Thunplatz überlagern sich die beiden Linien 28 und 31 wodurch ein 7½ '-Takt entsteht. Die Verlängerung der Linie 31 ist grundsätzlich zweckmässig, da sie als Tangentiallinie den Raum Bahnhof Bern entlastet.

Sie hat im ersten Betriebsjahr die erforderliche Auslastung aber noch nicht erreicht. Da das Jahr 2020 aufgrund Corona nicht aussagekräftig sein wird, soll der Versuchsbetrieb um mindestens ein Jahr verlängert werden.

Bei vielen Ortsverkehrslinien der Agglomeration Bern ist das Angebot von Montag bis Freitag tagsüber bereits gut bis sehr gut. Nachholbedarf besteht auf einigen Linien jedoch beim Angebot am Abend und am Wochenende, insbesondere am Sonntag. Deshalb wird das Angebot auf diversen Linien punktuell erweitert.

Spätkurse am Wochenende

Per Fahrplan 2018 wurde auf gewissen Linien des Ortsverkehrs das Spätangebot am Wochenende um ca. eine Stunde verlängert, um die letzten Zugsankünfte um ca. 01 Uhr abzunehmen (alle Tramlinien und die Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 und 101). Dies führte zu einer Konkurrenzierung der ersten Moonliner-Abfahrten in den entsprechenden Korridoren, welche in der Folge aufgehoben oder zeitlich nach hinten verschoben wurden. Mit der Neukonzeption des Moonlinerangebot (vgl. Kapitel 6) werden die (regulären) Spätkurse auf allen Linien auf ca. 00:45 Uhr zurückgesetzt. Die ersten Moonliner sollen um 01:15 Uhr verkehren.

5.6 Thun

Auf der Linie 21 Thun, Bahnhof – Oberhofen ist aus fachlicher Sicht ein Ausbau zum 10'-Takt auf dem Abschnitt Thun, Bahnhof – Oberhofen unbestritten. Aufgrund von Strassenbauarbeiten in der Stadt Thun ist es angezeigt, den Angebotsausbau zum 10'-Takt aufzuschieben.

Potenzialabklärungen haben gezeigt, dass es zweckmässig ist, eine neue Buslinie Steffisburg – Thun Nord – Thun, Zentrum Oberland bereits vor der Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord einzuführen. Der Einführungszeitpunkt soll gut auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung abgestimmt werden und liegt in der Kompetenz des Regierungsrates.

5.7 Interlaken

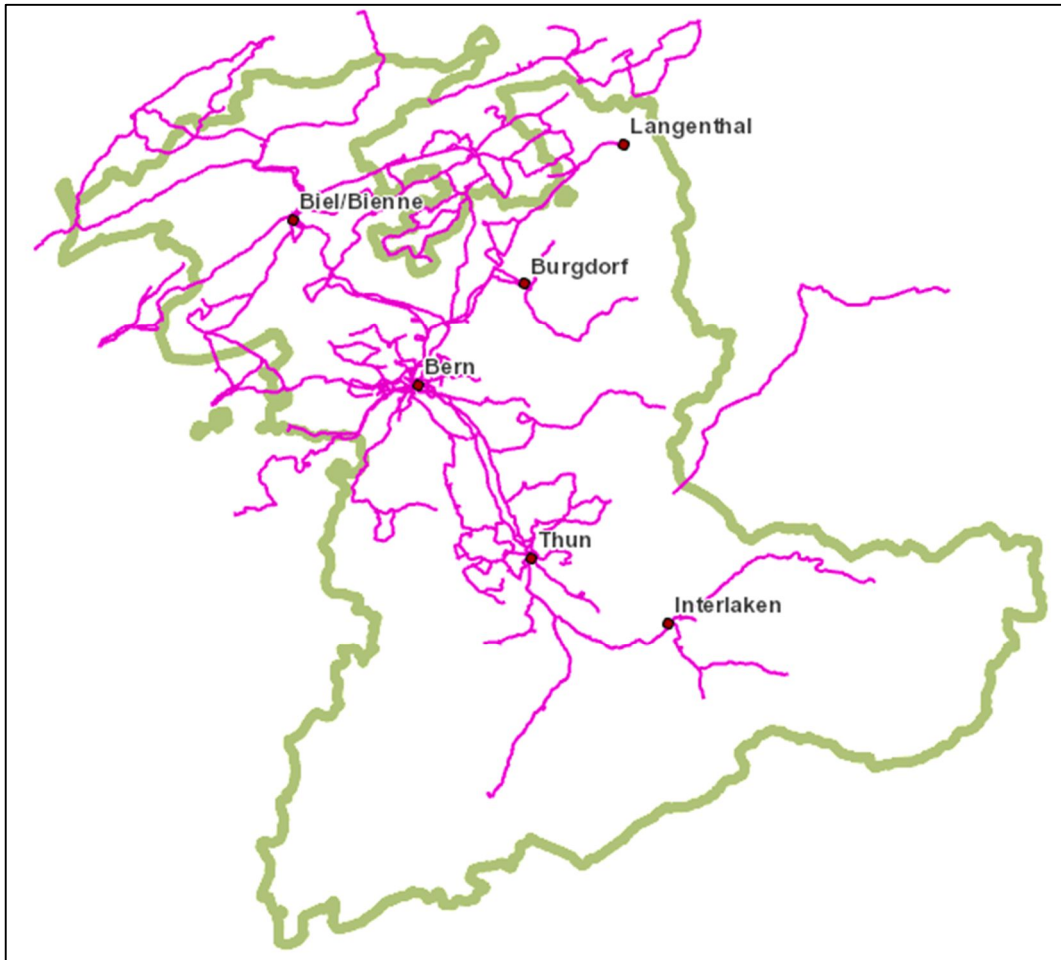
Die Erschliessung des Bodelis erfolgt weitgehend über die Regionallinien. Sobald die erforderliche Infrastruktur beim Spital Interlaken realisiert ist, soll die Linie 105 mit Gelenkbussen bedient werden, um die Nachfrage effizient bewältigen zu können. Am Abend sollen die Busse eine Stunde länger verkehren. Die Busse der Linie 21 (Thun - Interlaken) verkehren in der Sommersaison am Abend bis 22.30 Uhr. Dadurch werden die Campingplätze im Gebiet Neuhaus und das rechte Seeufer auch am Abend ab Thun und Interlaken erreichbar sein.

6. Nachtangebot

6.1 Heutiges Nachtangebot im Kanton Bern

Die ersten Nachtangebote wurden vor 20 Jahren in der Region Bern eingeführt. Das in der Zwischenzeit auf 42 Linien angewachsene Netz wird von 10 Busunternehmen betrieben, welche auch tagsüber Linien des Orts- und Regionalverkehrs betreiben.

Das heutige Nachtnetz ist in der nachfolgenden Abbildung **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**dargestellt. Es umfasst die meisten Bahnkorridore sowie zahlreiche tagsüber durch gut frequentierte Buslinien erschlossene Gebiete in allen Regionen des Kantons. Der Preis für eine Fahrt ist abhängig von der Fahrtlänge und beträgt zwischen CHF 6.- und 27.-. Abonnemente sind nicht gültig.



Gemäss der kantonalen Angebotsverordnung (AGV) werden Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten. Somit ist der Kanton heute nicht zuständig für das Nachtangebot im Kanton Bern. Die "Moonliner" werden heute über Fahrausweiseinnahmen, Defizitgarantien der Gemeinden und Sponsoring finanziert.

Das heutige Moonlinerangebot wird in Rückmeldungen von Bernerinnen und Bernern regelmässig als unzeitgemäss und aufgrund der hohen Tarife als nicht kundenfreundlich kritisiert.

6.2 Nachtangebote in der Schweiz

In der Schweiz gibt es in zahlreichen Regionen Nachtangebote, wobei die Zuständigkeit unterschiedlich geregelt ist. In einzelnen Regionen sind wie im Kanton Bern die Gemeinden zuständig, in zahlreichen Gebieten bestehen die gleichen Zuständigkeiten wie beim Tagesangebot.

Dadurch ist auch das Tarifsystem der Nachtangebote sehr unterschiedlich ausgestaltet und reicht vom Spezialtarif wie im Kanton Bern zum üblichen Tagestarif mit Anerkennung aller Fahrausweise.

Nachtangebote werden vom Bund mitfinanziert, falls sie über den im Regionalverkehr üblichen Prozess bestellt werden und falls die üblichen Fahrausweise akzeptiert werden. Beim bernischen Moonliner ist dies nicht der Fall.

Im Jahr 2020 haben verschiedene Kantone angekündigt bzw. beschlossen, beim Nachtangebot die gleichen Fahrausweise wie tagsüber anzuerkennen und somit auf einen Nachzuschlag zu verzichten. Dies

betrifft die Nachtnetze der Kantone ZH, SG, TG, SH, LU, OW, NW. Die Nachbarkantone SO, FR und JU unternehmen derzeit konkrete Schritte, beim Nachtnetz ab 2022 die üblichen Fahrausweise zu akzeptieren und keinen Zuschlag mehr zu verlangen.

Zudem hat das Bundesamt für Verkehr mitgeteilt, dass zuschlagspflichtige Angebote ab 2022 nicht mehr mitfinanziert werden.

Damit fallen voraussichtlich ab 2022 schweizweit die Nachtzuschläge weitgehend weg.

6.3 Aktuelle Situation beim Nachtangebot im Kanton Bern

Seit mehreren Jahren stagnieren die Fahrgastzahlen auf vielen Moonliner-Linien oder sind gar leicht rückläufig. Dazu beigetragen hat auch die Ausdehnung des Tagesangebots, wie sie beispielsweise mit dem letzten Angebotsbeschluss 2018–21 beschlossen worden ist. Die Linien können heute teilweise trotz der Defizitgarantie der Gemeinden nicht mehr kostendeckend betrieben werden, wodurch das heutige Nachtangebot in Frage gestellt ist.

Aufgrund dieser Situation hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine Studie für ein neues Nachtangebot erarbeitet. So soll das Nachtangebot im Gebiet der RKBM angepasst und betriebs- und potenzialorientiert optimiert werden. Wegen der vergleichsweise schwachen Nutzung soll das Angebot am Donnerstagabend aufgehoben werden, so dass die Busse nur noch in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag verkehren. Zudem beantragt die RKBM den Betriebsschluss des Tagesangebots auf 00:45 Uhr festzulegen. So kann das Nachtangebot effizienter und bedarfsgerechter gestaltet werden. Bezüglich Tarif will die RKBM auf ein Modell mit Regeltarif umstellen. Nur dank diesem Wechsel kann der heutige zeitaufwändige Billettverkauf durch die Chauffeur*innen aufgehoben werden. Dies ist Voraussetzung für die Umsetzung des angestrebten, neuen Angebots. Die RKBM beantragt, dass der Kanton das Nachtangebot neu gleich wie das Tagesangebot mitfinanziert.

Angesichts dieses Antrags und da in allen Regionen des Kantons Nachtbusse unterwegs sind, hat das AÖV unter Einbezug der Regionen das gesamte Moonlinerangebot an das neue Konzept der RKBM angepasst. Das Ergebnis der Anpassung wurde den Regionen und Transportunternehmungen im Rahmen einer Fachkonsultation zur Kenntnis gebracht und die Gemeinden wurden von den Regionen einbezogen. Im Rahmen der Umsetzungsplanung sollen unter Einbezug der Regionen und Gemeinden Lösungen für die wenigen noch offenen Fragen gefunden werden.

6.4 Mitfinanzierung des Nachtangebots durch den Bund

Seit einigen Jahren beteiligt sich der Bund an der Finanzierung von Nachtangeboten im Rahmen der Bestellung des Regionalverkehrs. Nachtangebote sind meist besser ausgelastet als Angebote zu Randzeiten (z. B. am Sonntagmorgen oder abends von Sonntag bis Donnerstag). Der Bund hat den Kantonen angekündigt, dass ab 2022 neu nur noch zuschlagsfreie Angebote des Regionalverkehrs mitfinanziert werden. Voraussetzung ist wie beim übrigen regionalen Busverkehr ein Kostendeckungsgrad von 10 %.

Varianten für das Nachtangebot im Kanton Bern ab 2022

Grundsätzlich gibt es für das Nachtangebot vier Varianten mit unterschiedlichen Tarif- und Finanzierungsmodellen:

Variante 1: Status quo, eigener Moonliner-Tarif und Finanzierung durch bediente Gemeinden

Heutiges Angebot fortführen. Aufgrund der stagnierenden Nachfrage und steigender Kosten sind höhere Beiträge der bedienten Gemeinden unumgänglich.

Variante 2: Vorschlag RKBM, Tages-Tarifsystem mit Nachtzuschlag; Finanzierung durch bediente Gemeinden

Umstellung auf das neue Angebotskonzept der RKBM. Das Tarifsystem ist analog zum Tagesangebot, sämtliche Fahrausweise haben ihre Gültigkeit sowohl tagsüber als auch in der Nacht. Zudem ist ein Zuschlag von CHF 5 zu entrichten. Auch hier sind zumindest vorübergehend beträchtliche ungedeckte Kosten vorhanden, für welche eine Finanzierung durch die bedienten Gemeinden unumgänglich sein dürfte.

Variante 3: Übernahme ins kantonale ÖV-Angebot mit Nachtzuschlag

Die Bestellung und Finanzierung erfolgt wie beim Tagesangebot über den üblichen Offertprozess des öffentlichen Verkehrs. Die Finanzierung erfolgt durch den Kanton. Die Gemeinden beteiligen sich über den ordentlichen Kostenverteilungsschlüssel (Gemeindedrittel) an den Abgeltungen für das Nachtangebot. Das Angebot wird in den Kostenverteilungsschlüssel eingerechnet. Für Nachtlinien gelten gleich wie beim Tagesangebot Vorgaben bezüglich Nachfrage und Wirtschaftlichkeit. Eine Bundesfinanzierung ist nicht möglich, da sich der Bund nicht an der Finanzierung von zuschlagspflichtigen Angeboten beteiligt. Bei dieser Variante werden die Gemeinden finanziell entlastet. Dies zu Lasten des Kantons. Die zusätzlichen Abgeltungen für das Nachtangebots zulasten von Kanton und Gemeinden betragen rund CHF 400'000.

Variante 4: Übernahme ins kantonale ÖV-Angebot ohne Nachtzuschlag

Das Tarifsystem ist analog zum Tagesangebot. Diese Variante entspricht der allgemeinen Stossrichtung in anderen Kantonen, dass das Tarifsystem unabhängig von der Tageszeit und somit auch beim Nachtangebot gilt. Erfahrungen in anderen Regionen haben gezeigt, dass mit dem Wegfall des Zuschlags die Nachfrage deutlich ansteigt und sich verdoppelt oder sogar verdreifacht. Die erwartete Nachfragesteigerung muss bei der Beurteilung berücksichtigt werden. Es müssen vermehrt Gelenkbusse eingesetzt werden und auf stark ausgelasteten Linien muss das Angebot aus Kapazitätsgründen verdichtet werden (letzteres insbesondere in der Kernagglomeration Bern und auf den Linien von Bern nach Biel, Solothurn, Burgdorf, Thun und Fribourg). Der Bund beteiligt sich im Rahmen der ordentlichen Finanzierung an der Abgeltung der Regionalverkehrslinien. Der wegfallende Zuschlag und die höheren Betriebskosten können durch die zusätzliche Nachfrage nicht vollumfänglich gedeckt werden. Die ungedeckten Kosten zulasten von Kanton und Gemeinden betragen rund CHF 1 Mio. pro Jahr. Mit der erwarteten Nachfragezunahme dürften sich die ungedeckten Kosten mittelfristig reduzieren. Mit der tarifarischen Angleichung von Spätkursen des «Tagesangebots» und von Nachtkursen sowie der Bestellung und Finanzierung durch die gleichen Besteller besteht zudem die Möglichkeit, Synergien zu nutzen und somit die Wirtschaftlichkeit zu steigern.

Im Rahmen der Fachkonsultation ist die Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot von allen Seiten unterstützt worden. Die Variante 4 mit Normaltarif ohne Zuschlag wird von zwei Regionen bevorzugt, die übrigen vier Regionen haben keine Präferenz für Variante 3 oder 4 ausgedrückt. Die Variante 4 ohne Zuschlag wird zudem von den drei Städten Bern, Biel und Thun explizit unterstützt. Verschiedene weitere Gemeinden haben ihre Präferenz für die Variante 3 oder 4 dargelegt.

Von Seiten des kantonalen Tiefbauamtes wurde die Bedeutung eines guten Nachtangebots hervorgehoben, da die Unfallstatistik des Kanton Berns zeigt, dass pro Jahr rund 90 Unfälle auf die «Einwirkung von Alkohol» zurückzuführen sind. Diese Unfälle passieren zu drei Vierteln in den Nächten am Wochenende und werden mehrheitlich von Fahrzeuglenkenden unter 30 Jahren verursacht, was dem Zielpublikum des Nachtangebots entspricht.

6.5 Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Grundangebot des öffentlichen Verkehrs ab Fahrplan 2022

Das Nachtangebot gemäss der untenstehenden Liste soll gemäss Variante 4 ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden. Dabei handelt es sich um das heutige, teils angepasste Liniennetz mit Ausnahme der Linie Burgdorf – Wynigen. Bei dieser Linie sind die Wirtschaftlichkeit und die Nachfrage ungenügend, so dass eine Aufnahme ins kantonale Nachtnetz nicht gerechtfertigt ist. Im Nachtnetz sollen die üblichen Fahrausweise gültig sein. Folgende Überlegungen führen zu diesem Entscheid:

- Das heutige Nachtangebot mit Spezialtarif ist nicht mehr zeitgemäss. Es ist absehbar, dass ab dem Jahr 2022 schweizweit, abgesehen von wenigen lokalen Ausnahmen, Nachtangebote zuschlagsfrei sein werden.
- Mit diesem Tarifsystem ist eine Mitfinanzierung durch den Bund möglich, der Bund trägt etwas mehr als die Hälfte der ungedeckten Kosten.
- Mit dem neuen Nachtangebot ist eine deutliche Zunahme der Nachfrage um das Zwei- bis Dreifache zu rechnen. Das führt zu einer besseren Auslastung der Busse und zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit.
- Die zusätzlichen Kosten für das kantonsweite Nachtnetz betragen weniger als 0.5 % der Kosten für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr und sind daher gut tragbar.

Die Nachtlinien weisen in vielen Fällen eine andere Linienführung als die aktuell bestellten Tagesangebote auf. Deshalb werden die Linien im Angebotsbeschluss separat aufgeführt und auch als eigenständige Nachtlinien bestellt.

Bezüglich der in der Angebotsverordnung (AGV) geforderten Nachfrage und Kostendeckungsgrad sollen für die Nachtlinien folgende Anforderungen gelten:

- Es wird – analog der Mitfinanzierungsvorgabe des Bundes - ein minimaler Kostendeckungsgrad von 10 % verlangt.
Gemäss den vorgenommenen Berechnungen erwartet der Kanton für das gesamte Moonliner-Netz einen Kostendeckungsgrad von 25–30 %. Für einzelne Linien wird ein Kostendeckungsgrad von gegen 90 % erwartet, einzelne Linien liegen im Bereich der Minimalvorgabe von 10 %.
- Bezüglich Auslastung gelten die Anforderungen gemäss AGV, Art. 11 und 12 für die Angebotsstufe 1 (4 – 15 Kurspaare).

Im Rahmen der Angebotsbeschlüsse werden die Nachtlinien jeweils einer Erfolgskontrolle unterzogen und bei unbefriedigenden Nachfrage- und/oder Kostendeckungswerten werden Massnahmen geprüft.

Linienbezeichnung (provisorisch)	Linie
M1	Bern – Zollikofen – Münchenbuchsee
M2 / L9	Bern – Guisanplatz
M2 / L20	Bern – Ittigen – Bolligen – Boll – Utzigen
M3 / L10	Bern – Viktoriaplatz – Ostermundigen Rüti
M3 / L12	Bern – Ostring – Ostermundigen Zollgasse
M4 / L6	Bern – Muri – Gümligen – Worb Dorf – Biglen
M4 / L8	Bern – Saali
M4 / L19	Bern – Elfenau
M5 / L3	Bern – Weissenbühl – Wabern – Kehrsatz – Belp
M5 / L9	Bern – Wabern
M6 / L6 / L17	Bern – Fischermätteli – Köniz Weiermatt
M6 / L10	Bern – Köniz – Schliern
M6 / L19	Bern – Wander – Blinzern
M7 / L7	Bern – Bümpliz – Niederwangen – Neuenegg – Laupen
M8 / L11	Bern – Hinterkappelen – Wohlen – Innerberg
M9	Bern – Kirchlindach – Meikirch – Wahlendorf
M9 / L12	Bern – Länggasse
M9 / L21	Bern – Bremgarten
M10	Bern – Schüpfen – Lyss – Biel
M11*	Bern – Jestorf – Solothurn
M12	Bern – Herzogenbuchsee – Langenthal
M13	Kiesen – Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand
M14	Bern – Burgdorf – Hasle – Rüegsau – Sumiswald
M15*	Bern – Münsingen – Kiesen – Thun – Interlaken West
M16	Bern – Schwarzenburg (–Rüschegg) – Riggisberg
M17	Bern – Flamatt – Düringen – Fribourg
M18	Bern – Murten/Kerzers – Ins – Sugiez
M18 / L8	Bern – Brünen–Gümmenen–Laupen
M19	Belp – Riggisberg – Seftigen – Gurzelen
M20	Münsingen – Konolfingen – Langnau – Trubschachen
M23	Thun – Steffisburg – Schwarzenegg – Heimenschwand
M24	Thun – Goldwil – Heiligenschwendi
M25	Thun – Hilterfingen – Oberhofen – Sigriswil – Merligen
M26	Thun – Gwatt – Reutigen – Wimmis – Erlenbach i.S.
M27	Thun – Thierachern – Blumenstein – Amsoldingen
M28	Thun – Uetendorf – Seftigen – Wattenwil – Längenbühl – Thierachern
M30	Biel – Pieterlen – Grenchen – Solothurn
M31	Biel – Tavannes – Moutier – Delémont
M32	Biel – Täuffelen – Erlach
M33	Biel – La Neuveville
M34	Biel – Meinisberg – Büren – Lyss / Arch
M35	Biel – Port – Bellmund – Jens – Kappelen – Aarberg – Lyss
M41	Interlaken – Wilderswil – Lauterbrunnen – Grindelwald
M42	Interlaken – Brienz – Meiringen
M45	Spiez – Frutigen – Adelboden
M51	Solothurn – Oberdorf – Grenchen – Arch – Solothurn

M52	Solothurn – Niederbipp – Wangen a.A. – Deitingen – Solothurn
M53	Solothurn – Gerlafingen – Kriegstetten – Derendingen – Subingen – Herzogenbuchsee – Aeschi
M86	Bern – Bethlehem Kirche – Bümpliz Post – Bern
M87	Bern – Bümpliz Post – Bethlehem – Kirche – Bern

* Linien werden aufgrund der Nachfrage aufgeteilt

6.6 Berücksichtigung des Nachtangebots im Kostenschlüssel Gemeinden gemäss FILAG, Art. 29

Das Nachtangebot wird beim Verkehrsangebot berücksichtigt. Als Nachtangebot werden Abfahrten gezählt, welche nach 1 Uhr an den Abgangsorten einer Linie abfahren.

- Abfahrten von Nachtlinien werden zu 2/5 der üblichen Abfahrten gewichtet und vollständig angerechnet. Dies entspricht der Anzahl Tage (Nächte Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) an welchen Nachtlinien verkehren. Beim Tagesangebot sind die täglichen Abfahrten von Montag bis Freitag (5 Tage) die Berechnungsgrundlage.
- Bei Nachtlinien zählen nebst den Abfahrten auch Halte nur zum Aussteigen. Nachtlinien dienen primär für die Heimfahrt, Nutzen generiert daher primär die Ankunft.
- Abfahrten an den Ausgangsorten der Linien (heute Biel/Bienne, Burgdorf, Bern, Thun, Interlaken) werden bei Haltestellen innerhalb von 750 Metern um die Bahnhöfe nur halb gezählt. Diese Abfahrten sind in der Regel Einsteigeorte und haben für die Erschliessung der Städte als Zielorte keine besondere Bedeutung, da sie in Fussdistanz liegen.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die kantonale Angebotsverordnung (AGV) und die kantonale Kostenbeitragsverordnung (KBV) entsprechend anzupassen.

7. Versuchsbetriebe

Gemäss Art. 6 Abs. 2 ÖVG kann der Kanton Versuchsbetriebe des öffentlichen Verkehrs, die im überwiegenden öffentlichen Interesse liegen, unterstützen. Die Auswirkungen von neuen Angeboten oder neuen Verkehrsformen können im Allgemeinen nur durch Markttests ermittelt werden. Die dazu notwendigen Versuchsbetriebe dienen als Entscheidungsgrundlage für die Aufnahme in das Grundangebot. Die Überführung eines Versuchsbetriebes in das Grundangebot bedingt eine Anpassung des Angebotsbeschlusses durch den Grossen Rat.

Der Einführungszeitpunkt eines Versuchsbetriebes, respektive die Anpassung des ÖV-Angebotes zwecks Erreichung der benötigten ÖV-Erschliessungsgüte stellt eine zentrale Voraussetzung für vorgeplante Siedlungsentwicklungen von regionaler und kantonaler Bedeutung dar. Aus heutiger Sicht und bezugnehmend auf den kantonalen Richtplan 2030 betrifft dies:

- die Linie 40.051 Langenthal – Herzogenbuchsee und die vorgesehene Realisierung «ESP/SAZ Oberhard – Wolfhusenfeld»,
- den auf unbestimmte Zeit verschobenen Versuchsbetrieb zur Erschliessung «ESP (Gewerbezone) Interlaken / Matten».

Der Einführungszeitpunkt eines Versuchsbetriebs wird terminlich auf die konkreten Planungen abgestimmt.

Eine allfällige finanzielle Beteiligung des Kantons an Versuchsbetrieben ist nur möglich, wenn sich eine weitere Trägerschaft mitbeteiligt. Als weitere Träger kommen Gemeindeverbände, Einzelgemeinden und Dritte in Frage. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton und der übrigen Trägerschaft wird fallweise festgelegt. Insbesondere ist dabei die Interessenlage der verschiedenen Partner zu berücksichtigen. Ein allfälliger Kantonsbeitrag an einen Versuchsbetrieb wird durch das jeweils finanzkompetente Organ bewilligt. Die Kreditbewilligung stützt sich auf das Beitragsgesuch der interessierten Trägerschaft, Abklärungen über den wirtschaftlichen Mitteleinsatz und die Erfolgsaussichten des Versuchsbetriebes.

8. Tarifgestaltung, Güterverkehr und alternative Antriebe

8.1 Tarifgestaltung

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss PBG bei den TU. Das BAV übt die Aufsicht über die Tarife aus.

Die Tarifgestaltung richtet sich nach den folgenden Grundsätzen:

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen ist ein möglichst hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr anzustreben.

Das kantonale Recht (Verfassung, ÖVG) verlangt eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und auf den öffentlichen Verkehr. Dies wird erreicht, wenn die Mobilitätsbedürfnisse nicht zunehmen und wenn ein möglichst hoher Anteil der Transportnachfrage mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (zu Fuss, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) abgewickelt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielt jedoch das Preis-/Leistungsverhältnis eine entscheidende Rolle. Die Tarife beim öffentlichen Verkehr müssen daher so angesetzt werden, dass sie gegenüber dem Preisniveau des MIV konkurrenzfähig bleiben.

Durch hohe Fahrgastzahlen und Ausnutzung der Preis- und Marktsituation sind möglichst hohe Verkehrserträge zu erreichen.

Die Ertragslage im öffentlichen Verkehr kann grundsätzlich durch höhere Fahrgastzahlen, Tarifierhöhungen und allenfalls Tariffifferenzierungen verbessert werden. Sowohl die Steigerung der Passagierfrequenzen wie auch Tarifanpassungen sind jedoch nur realisierbar, wenn flankierende Massnahmen beim MIV ergriffen und umgesetzt werden. Erfahrungsgemäss führen nicht marktkonforme Preiserhöhungen, v.a. im Abonnementsbereich, aufgrund der hohen Preiselastizität der Nachfrage zu Ertragseinbussen statt zu Mehreinnahmen.

Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.

Mit der Schaffung und Erweiterung der Tarifverbünde konnten die Tarifunterschiede im Abonnementsbereich weitgehend ausgeglichen werden.

Die Tarife werden auf der Grundlage dieser Grundsätze weiterentwickelt. Der Spielraum der TU bezüglich Preisentwicklung wird auf längere Zeit klein bleiben, wenn sich die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV durch eine einseitige Verteuerung nicht verschlechtern soll.

Der Fokus des Bundes als Regulator wie auch der ÖV-Branche liegt in der Harmonisierung des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde. Als Anforderungen des Kantons müssen die Tarifsysteme attraktiv sein und den Bedürfnissen der ÖV-Kunden entsprechen. Die Alltagsmobilität muss verkehrsträgerübergreifend abgedeckt werden können. Mit dem Zonensystem der Tarifverbünde kann dieser Anforderung gut entsprochen werden. Weiter müssen die erhobenen Tarife einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des ÖV gewährleisten.

Diese Anforderungen vertritt der Kanton auch im Zusammenhang mit Sparbilletten. Diese bieten Chancen, indem Kundinnen und Kunden auf schwächer genutzte Züge gelenkt werden können. Als Schwäche im Vergleich zu Zonenbilletten ist aber die eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit zu nennen. Da Sparbillette teilweise sehr stark rabattiert werden ist festzustellen, dass Billette zum Normalpreis zunehmend als überteuert empfunden werden. So haben sich in der Bevölkerungsumfrage von Anfang 2020 mehr als zwei Drittel der Befragten dahingehend geäußert, dass der öffentliche Verkehr in den letzten Jahren teurer geworden ist und dies obwohl seit längerer Zeit keine Preiserhöhungen mehr vorgenommen worden sind. Der Kanton Bern steht Sparbilletten offen gegenüber, wenn die Vorteile überwiegen und sie nicht zu einer Erhöhung der Abgeltungsleistungen der Besteller und somit zu höheren Kantonsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr führen.

Mit der Erweiterung des Tarifverbundes Libero ins Berner Oberland ist die Entwicklung der Tarifverbunde im Kanton Bern für die kommenden Jahre abgeschlossen. Die Abgrenzung der Zonen im Libero wird in Härtefällen überprüft, Ungleichbehandlungen sollen jedoch vermieden werden.

8.2 Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Tourismusorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmenausfälle ist Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Wegen der ausschliesslichen Anwendung der vergünstigten Tarife auf die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen, trägt der Bund die Ausfälle nicht mit.

8.3 Güterverkehr

Die Bestellung des Güterverkehrs erfolgt nach den bundesrechtlichen Bestimmungen des Gütertransportgesetzes (GüTG) und der Gütertransportverordnung (GüTV). Der Kanton ist neu federführend für Angebotsbestellungen des Gütertransports auf den Schmalspurbahnen.

Der Kanton Bern leistet Beiträge an den Güterverkehr in die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald. Die Abgeltungen tragen der erschwerten Güterverkehrserschliessung Rechnung und dienen der Verbilligung der Tarife für Warentransporte in die autofreien Tourismusorte.

Gemeinsam mit den Kantonen Jura und Neuenburg leistet der Kanton Bern Abgeltungsbeiträge an den Gütertransport der CJ. Bei den Transporten handelt es sich einerseits um Kehrtrichttransport in die Kehrtrichtverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds und andererseits um Einzelwagenladungsverkehr (insbesondere Holztransporte).

8.4 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe

Das von der Schweiz ratifizierte Pariser Klimaabkommen und die Energiestrategie des Bundes sehen eine deutliche Reduktion klimaschädlicher Emissionen vor. Dazu muss der Mobilitätssektor einen bedeutenden Beitrag leisten. Beim öffentlichen Verkehr steht die Umstellung des Busverkehrs auf alternative, CO₂-arme und insbesondere elektrische Antriebe im Vordergrund.

Mit diesem Bestreben soll den Vorgaben gemäss kantonaler Verfassung, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr, der Gesamtmobilitäts- und Luftreinhaltestrategie sowie dem Bericht zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr Rechnung getragen werden. Bei der Umstellung auf alternative Antriebe

stehen Linien mit einer grossen positiven Wirkung für die Bevölkerung (eingespartes CO₂, Schutz vor Schadstoffen und Lärm) im Vordergrund.

Der bernische Regierungsrat hat im Rahmen einer Motionsantwort (Motion 026-2020, Elektrobus-Strategie) seine Überzeugung geäussert, dass Elektrobusse (und generell alternative Antriebssysteme) einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können, insbesondere wenn der eingesetzte Strom aus erneuerbaren Energien stammt. Zusätzlich leisten Elektrobusse einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zur Lärmreduktion, speziell in dicht besiedelten Gebieten.

Das AÖV hat zusammen mit den Kantonen Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn eine externe Studie zur Wirtschaftlichkeit des Einsatzes alternativer Antriebe im Busverkehr erarbeiten lassen. Die Ergebnisse dieser Studie (KCW GmbH und BLIC GmbH, 2020) werden in die weiteren Überlegungen des Kantons zur Umsetzung auf alternative Antriebe einfließen.

Bereits heute unterstützt der Kanton entsprechende Pilot- und Beschaffungsprojekte. So hat Bernmobil im Dezember 2018 auf der Linie 17 (Bern Bahnhof – Köniz Weiermatt) einen vierjährigen Pilotbetrieb mit Streckenlader-Elektrobussen gestartet.

Elektrobusbeschaffungen werden aktuell vom Kanton mit einem Beitrag aus dem Investitionsrahmenkredit von CHF 100'000 pro Bus unterstützt. Bisher haben die Verkehrsbetriebe Biel und der Regionalverkehr Bern-Solothurn Beiträge für den Kauf von Elektrobussen beantragt.

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für die Neubeschaffung von Bussen und somit auch für die Umstellung auf alternative Antriebe bei den Transportunternehmen. Im abgeltungsberechtigten Verkehr müssen diese Entscheide über das Instrument der Betriebsmittelgenehmigungen und des Bestellverfahrens aber mit den Bestellern koordiniert werden. Leider sind Elektrobusse aktuell noch deutlich teurer als Diesel- oder Diesel-Hybrid-Busse und führen entsprechend zu höheren ungedeckten Kosten.

Dass nur noch Busse mit einem CO₂-armen Antrieb beschafft werden können, wird gemäss heutiger Einschätzung kaum vor 2030 erreicht werden. Nebst dem finanziellen Aspekt müssen auch die betrieblichen Voraussetzungen gegeben sein. Die Umstellungsstrategie muss aus Netz-, Linien- und Unternehmenssicht zielführend und mit den Bestellern abgesprochen sein. Synergien unter den Transportunternehmen sind zu nutzen und die Kompatibilität ist bestmöglich sicherzustellen. Zudem müssen die technische und betriebliche Machbarkeit sowie eine positive Umweltwirkung nachgewiesen sein. So müssen beispielsweise auch die entsprechenden (Elektro-) Infrastrukturen in den Busdepots vorhanden sein, was sich teilweise erst bei einem Neu- bzw. Umbau eines Depots umsetzen lässt.

Im Rahmen des vorliegenden Angebotsbeschlusses sind höhere Beiträge an die Mehrkosten von E-Bussen bzw. alternativen Antriebssystemen vorgesehen. Die Beiträge sollen über die Abgeltungen finanziert werden. Der Bund hat bereits signalisiert, dass bei Regionalverkehrslinien eine Abgeltungsmittelfinanzierung möglich ist.

Zur Deckung der aktuell noch hohen Mehrkosten sind aber weiterhin Drittfinanzierungen notwendig. Dies können direkte Beiträge von Gemeinden/Städten, TU-Eigenmittel und zusätzliche Bundesbeiträge u.a. via das Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr oder den geplanten Klimafonds sein. Mit dem Kantonsbeitrag sollen maximal 50 % der Mehrkosten gedeckt werden. Bedingung für eine kantonale Mitfinanzierung ist die Erfüllung der obenstehenden Voraussetzungen.

8.5 Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich

Nebst dem Kerngeschäft, der Bestellung von Verkehrsangeboten und Infrastruktur, kann der Kanton weitere Leistungen vereinbaren. Dadurch kann sichergestellt werden, dass Synergien unter den Unternehmungen genutzt werden und Dienstleistungen zentral von einer Unternehmung zur Verfügung gestellt wird. So hat der Kanton mit einem Leistungsauftrag an Bernmobil die Dienstleistung einer kantonalen Datendrehscheibe bestellt, welche den TU des Orts- und Regionalverkehrs ermöglicht, die Echtzeitdaten auszutauschen und den Kunden an Umsteigepunkten und Haltestellen in geeigneter Form zu vermitteln.

Die Reisekette eines Fahrgasts führt oftmals über mehrere Transportunternehmen. Durch die Standardisierung der Liniennetzpläne, die der Kanton Bern gemeinsam mit den Transportunternehmungen entwickelt und umsetzt, präsentiert sich der gesamte öffentliche Verkehr gegenüber den Kunden mit einem einheitlichen Erscheinungsbild. Betrachter sämtlicher Liniennetzpläne für Bus, Tram und Bahn verstehen diese schnell, können sich einfach orientieren und die gewünschte Information in Kürze erfassen.

Des Weiteren erteilt der Kanton Bern Aufträge zur Messung der Kundenzufriedenheit und zur Messung der Qualität des bestellten ÖV-Angebots. Die Ergebnisse dienen den Transportunternehmungen dazu, die Qualität ihrer Leistungen zu optimieren.

9. Bestellung Infrastrukturleistungen

Seit 2016 wird die Bahninfrastruktur durch den Bund finanziert. Die Kantone beteiligen sich mit einem Pauschalbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds an der Infrastrukturfinanzierung

Im Infrastrukturbereich werden durch den Kanton noch der Betrieb und der Unterhalt des Tramnetzes in Bern (Ortsverkehr) über eine separate Infrastrukturleistungsvereinbarung abgegolten. Daneben bleiben weiterhin Investitionsbeiträge möglich. Diese sind aber Bestandteil des Investitionsrahmenkredits.

10. Finanzielle Auswirkungen

10.1 Finanzierungsverantwortlichkeiten

Die Verantwortlichkeiten für die Leistungsbestellungen und Abgeltungen sind wie folgt geregelt.

Bereich	Finanzierung durch	
Fernverkehr	eigenwirtschaftlich	
Bahninfrastruktur	Bund	Kantonsbeitrag: BIF
Regionaler Personenverkehr	Bund	Kanton
Ortsverkehr: Personenverkehr		Kanton
Ortsverkehr: Infrastruktur	(Bund) ¹⁾	Kanton
Tarifverbünde/Tarifmassnahmen		Kanton
Güterverkehr Meterspurbahnen	Bund	Kanton

¹⁾ Mitfinanzierung Agglomerationsprogramme (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF))

Der Kanton hat die Federführung für die Bestellung des Regionalen Personenverkehrs, des Ortsverkehrs (Personenverkehr und Infrastruktur) sowie für die Finanzierung der Tarifverbünde/Tarifmassnahmen und die Bestellung des Güterverkehrs auf Meterspurbahnen.

Kostenteiler Kanton - Gemeinden

Seit 1996 tragen die bernischen Gemeinden einen Drittel der kantonalen Ausgaben für den öffentlichen Verkehr. Das Gemeindedrittel wird wiederum aufgrund eines Kostenverteilungsschlüssels, der zu 2/3 das ÖV-Angebot und zu 1/3 die Einwohnerzahl berücksichtigt, auf die einzelnen bernischen Gemeinden aufgeteilt.

10.2 Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen

10.2.1 Effiziente Betriebsführung - Prüfungen im Rahmen des Bestellprozesses

Gemäss Art. 7 ÖVG müssen die Transportunternehmen als Voraussetzung für die Ausrichtung von Abgeltungen eine effiziente Betriebsführung ausweisen. Die Angebotsbestellung im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr erfolgt primär auf der Grundlage von Bundesrecht. Massgebend sind die allgemeinen Bestimmungen zum bestellten Verkehrsangebot gemäss dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG; Artikel 28 ff).

Das Verkehrsangebot und die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr werden aufgrund von Planrechnungen der TU im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr wird alle zwei Jahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden für die Fahrplanjahre 2022/2023 und 2024/2025.

Das Bestellverfahren läuft wie folgt ab:

- Die Kantone fordern die Transportunternehmen zur Offertstellung auf. Für jede bestellte Linie wird das gewünschte Angebot vorgegeben. Es sind auch Angebotsvarianten möglich. Die kantonale Angebotsverordnung definiert Eckwerte bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) und Nachfragezahlen. Die Erreichung der Mindestanforderungen respektive der Zielerfordernisse haben massgeblichen Einfluss auf die ÖV-Bestellung.
- Die Transportunternehmen reichen beim Kanton und den Mitbestellern (bei Regionalverkehrslinien Bund und bei interkantonalen Linien die betroffenen Nachbarkantone) die Offerten ein. Zusätzlich zu den angefragten Angeboten können die Transportunternehmen auch abweichende Unternehmensvarianten einbringen.
- Der Kanton prüft (bei Regionalverkehrslinien zusammen mit dem Bund) die eingereichten Offerten und führt in der Regel eine oder mehrere Offertverhandlungen durch. Für die Offertprüfung wird insbesondere auf Vorjahreszahlen und Kennzahlen abgestützt und es wird ein Benchmarking durchgeführt.
- Auf Basis der definitiven Offerten schliessen Bund, Kanton(e) und Transportunternehmen eine Angebotsvereinbarung ab. Darin wird die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots für zwei Fahrplanjahre fixiert.

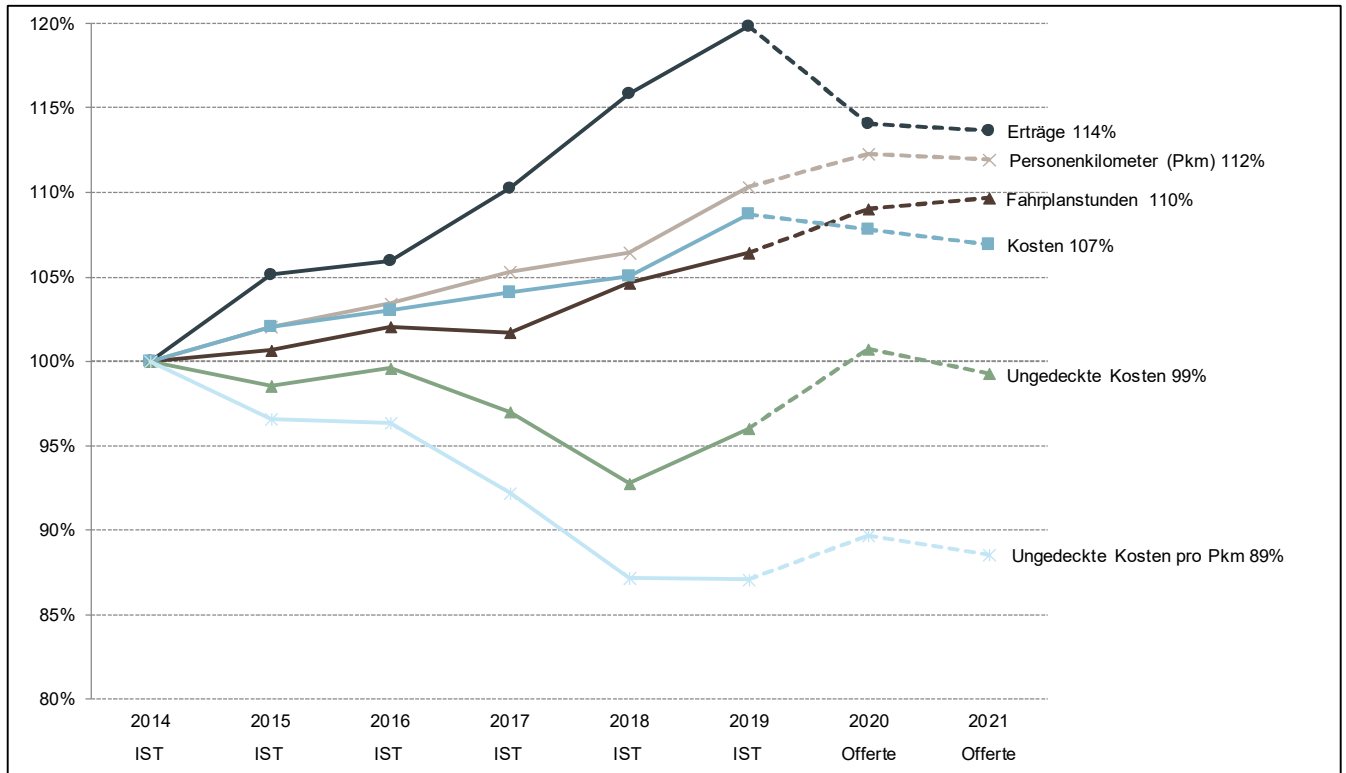
Die Federführung für das Offertverfahren im Personenverkehr liegt bei den Kantonen. Der Bund beschränkt sich weitgehend auf die Festlegung der Rahmenbedingungen und die Einhaltung der formalen Vorgaben.

10.2.2 Angemessene Tarife

Nebst einer effizienten Betriebsführung sind nach Art. 7 ÖVG für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Angemessenheit richtet sich nach in Ziffer 8.1 dargelegten Grundsätzen.

10.3 Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2014–2021

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2018-2021 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zwischen 2014 bis 2021 erfolgt ein Angebotsausbau von rund 10 %. Gemäss Offerten 2021 (erstellt vor der Corona-Pandemie) wurde im gleichen Zeitraum eine Ertragssteigerung von 14 % erwartet. Trotz grösseren Rollmaterialbeschaffungen entwickelten sich die Kosten weniger stark als das Angebot. In der nachfolgenden Darstellung sind in den Jahren 2018 und 2019 die IST-Rechnungen dargestellt, mit einer äusserst positiven Ertragsentwicklung. In den Jahren 2020 und 2021 handelt es sich um Offertwerte (ohne Corona-Effekte).



Entwicklung Eckwerte Sparte Personenverkehr

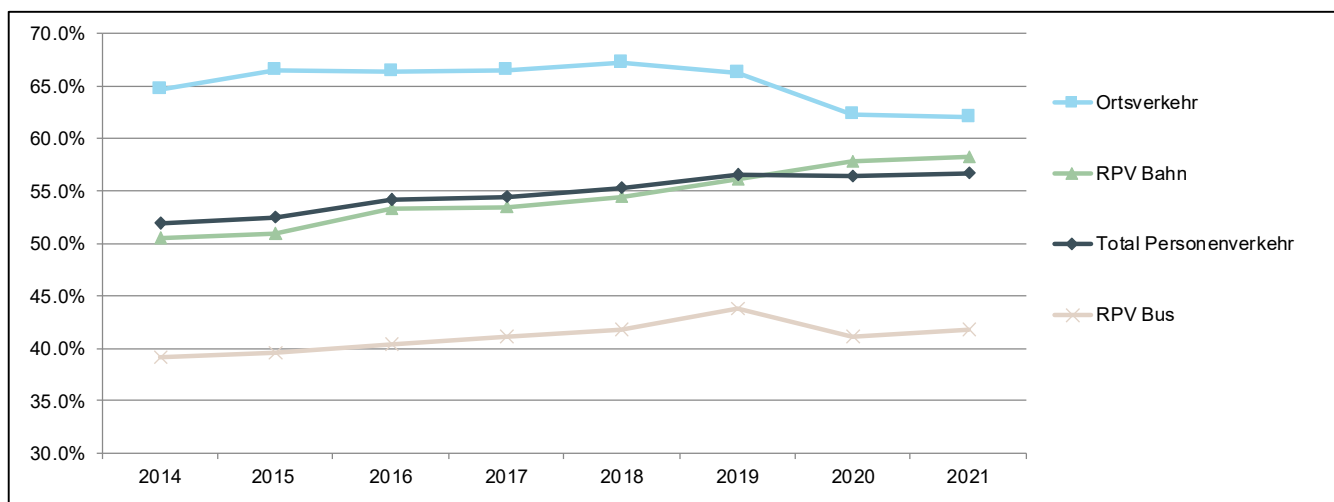
Basis: 2014 - 2019 IST-Zahlen; 2020/2021 Planzahlen gemäss Offerten (vor Corona erstellt).

Auswertung umfasst alle vom Kanton Bern (mit)bestellte Regional- und Ortsverkehrslinien ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien.

10.4 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

In den vergangenen vier Jahren hat sich der Abgeltungsbedarf erfreulicherweise deutlich besser entwickelt als erwartet. Die stetige Nachfragesteigerung führte zu höheren Verkehrserlösen, die es den TU ermöglichte, Kostensteigerungen aus Angebotsausbauten und Folgekosten aus getätigten Investitionen aufzufangen. Zudem konnten die Unternehmen ihre Produktivität verbessern. Dies führte zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrads.

Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanjahre.



*Entwicklung Kostendeckungsgrade im Personenverkehr
(Basis: Offertzahlen 2014 - 2021; alle vom Kanton Bern mitbestellte Linien)*

Gemäss Offertzahlen 2021 wird im Personenverkehr eine durchschnittliche Kostendeckung von 56.7 % erwartet. Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade in den letzten Jahren:

- Regionalverkehr Bus (RPV Bus):
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei rund 42 %. Die Spannweite bei den RPV Buslinien ist relativ gross. Während verschiedene Linien die Mindestvorgabe von 20 % nicht erreichen oder nur knapp übertreffen, gibt es auch RPV-Linien die deutlich höhere Kostendeckungsgrade aufweisen.
- Regionalverkehr Bahn (RPV Bahn):
Trotz der in den vergangenen Jahren erfolgten Erneuerung des Rollmaterials mit entsprechenden Folgekosten konnten die Bahnlinien im Regionalverkehr ihre Kostendeckung erhöhen. Die Nachfrage auf den Bahnlinien ist in den vergangenen Jahren stärker gewachsen als im Ortsverkehr. Die periodische Anpassung des Einnahmenverteilungsschlüssels Libero führte deshalb im 2020 zu einer Verschiebung der Ertragsanteile zugunsten der RPV Bahnlinien und damit zu einer spürbaren Verbesserung des Kostendeckungsgrades.
- Ortsverkehr:
Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 60 % aus. Dieser hat sich auf 2020 verschlechtert. Dies aufgrund der oben erwähnten Aktualisierung des Einnahmenverteilungsschlüssels im Libero. Diese führte auf 2020 zu einer Ertragsverschiebung von Ortsverkehrslinien (primär Linien von Bernmobil) zu RPV-Bahnlinien (primär Bahnlinien der BLS).

Die kontinuierliche Verbesserung des Kostendeckungsgrades, d.h. der Eigenfinanzierung des abgeltungsberechtigten öffentlichen Verkehrs muss ein gemeinsames Bestreben der öffentlichen Hand und der Transportunternehmen sein. Die erfreuliche Entwicklung der letzten Jahre wird mit Corona einen abrupten Einbruch erfahren. Ziel ist es aber, dass der Kostendeckungsgrad auch im Zeitraum des Angebotsbeschlusses 2022–2025 verbessert werden kann.

10.5 Entwicklung ÖV-Ausgaben

Gesamtübersicht über sämtliche ÖV-Ausgaben 2018–2025 (brutto, Kanton und Gemeinden):

ÖV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)		AGB 2018 - 2021				AGB 2022 - 2025			
		Fp-Jahr 2018 AV/LV	Fp-Jahr 2019 AV/LV	Fp-Jahr 2020 prov.	Fp-Jahr 2021 prov.	Fp-Jahr 2022 Plan	Fp-Jahr 2023 Plan	Fp-Jahr 2024 Plan	Fp-Jahr 2025 Plan
1) Abteilungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	372.8	369.2	374.6	373.8	390.7	410.3	424.0	433.4
2) Abteilungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	25.5	25.1	11.0	11.0	11.4	1.4	2.2	2.2
3) Abteilungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.1	1.1	1.0	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
4) Diverse Abteilungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.8	0.6	0.8	0.6	1.0	0.8	1.0	0.8
5) Total Verkehrsabteilungen	Mio. CHF	400.1	396.0	387.4	386.5	404.2	413.6	428.3	437.5
6) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-153.5	-149.4	-148.6	-147.0	-151.0	-156.0	-158.0	-160.0
7) Total Verkehrsabteilungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	246.6	246.6	238.8	239.5	253.2	257.6	270.3	277.5
8) Abteilungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.7	8.2	10.7	10.1	11.3	13.2	13.5	14.5
9) Gesamttotal ÖV-Abteilungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	254.3	254.8	249.5	249.6	264.5	270.8	283.8	292.0
Veränderung zu Vorjahr		0.4%	0.2%	-2.1%	0.0%	6.0%	2.4%	4.8%	2.9%
10) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	80.4	84.4	82.8	80.8	83.8	85.9	87.9	88.8
11) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	19.8	6.4	15.9	22.6	34.7	34.6	34.6	40.7
12) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3	93.5	84.3	79.0	77.0
13) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	134.5	147.3	158.5	157.8	212.1	204.9	201.5	206.5
Veränderung zu Vorjahr		1.4%	9.5%	7.5%	-0.4%	34.4%	-3.4%	-1.6%	2.5%
14) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	388.8	402.1	407.9	407.3	476.5	475.7	485.4	498.5
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	1.4%	-0.1%	17.0%	-0.2%	2.0%	2.7%
15) A.o. Abteilungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF			69.0	37.5	4.5			
16) ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton inkl. Covid-19	Mio. CHF	388.8	402.1	476.9	444.8	481.0	475.7	485.4	498.5
Veränderung zu Vorjahr		0.8%	3.4%	18.6%	-6.7%	8.1%	-1.1%	2.0%	2.7%
davon zulasten Erfolgsrechnung	Mio. CHF	354.5	345.6	417.1	390.5	387.5	391.4	406.4	421.5
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	34.3	56.5	59.8	54.3	93.5	84.3	79.0	77.0

AV/LV = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen

prov. = provisorische Werte gemäss TU-Offerten 2020/2021; Stand 01.09.2020

PLAN = gemäss kantonalem Finanzplan 2022-2024 und Abschätzung 2025

10.6 Entwicklung der Angebotsbeschlussrelevanten ÖV-Abteilungen 2022–2025

Der vorliegende Angebotsbeschluss umfasst folgende ÖV-Ausgaben:

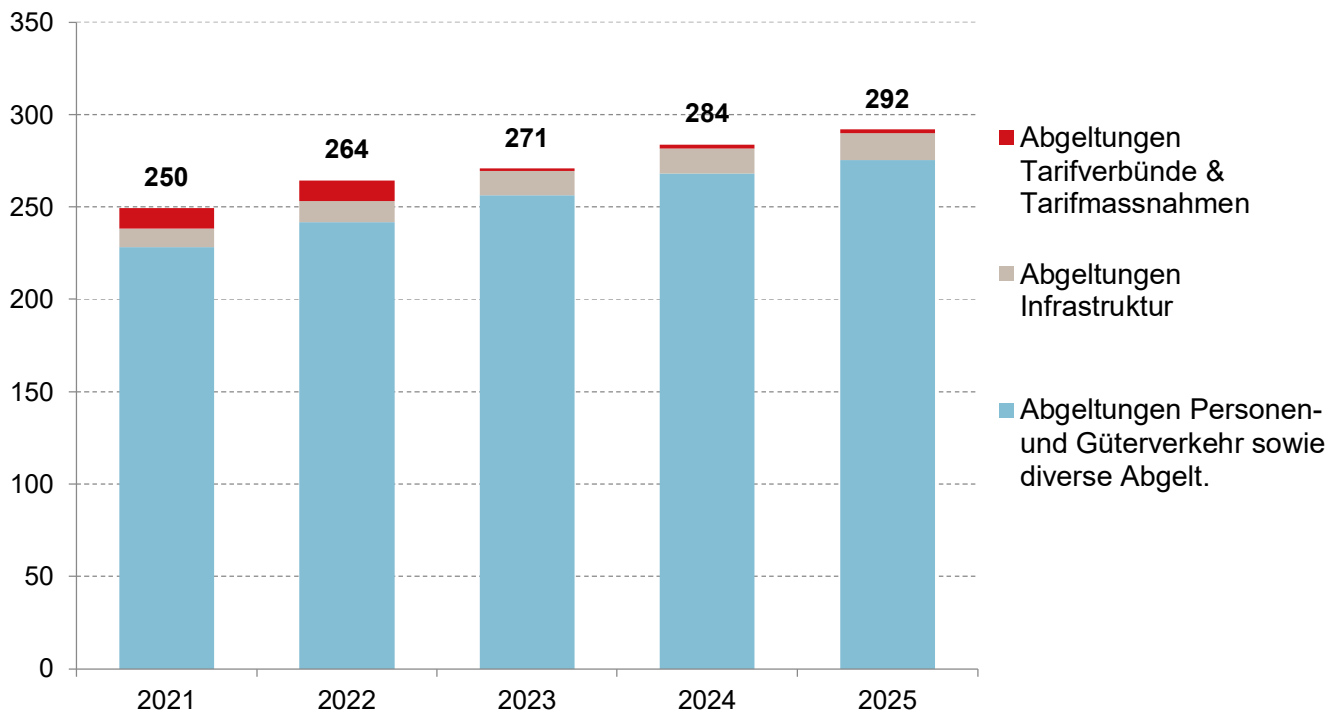
- die Bestellung des Angebots im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr
- Abteilungen an die Tarifverbünde und für Tarifmassnahmen
- die Bestellung von weiteren Angeboten und Leistungen im Personenverkehr (Bürgerbusse, Leistungen gemäss Ziffer 8.5)
- die Abgeltung des Betriebs der Infrastruktur im Ortsverkehr (Tramnetz) und weitere Infrastrukturabgeltungen.

Nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses sind der Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) und die Investitionsbeiträge (à-fonds-perdu, bedingt rückzahlbar und rückzahlbar).

10.6.1 Entwicklung der für den Angebotsbeschluss relevanten ÖV-Abgeltungen (brutto)

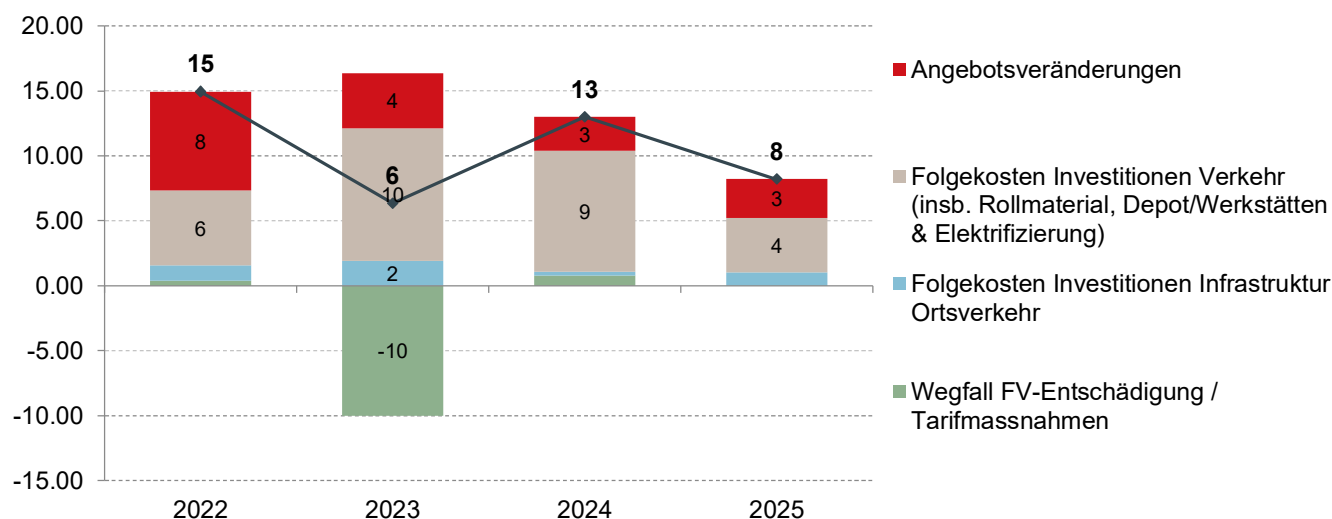
			AGB 2022 - 2025				
			Fp-Jahr 2021	Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025
			prov.	prov.	prov.	prov.	prov.
1)	Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	373.8	390.7	410.3	424.0	433.4
2)	Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	11.0	11.4	1.4	2.2	2.2
3)	Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.1	1.1	1.1	1.1
4)	Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.6	1.0	0.8	1.0	0.8
5)	Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	386.5	404.2	413.6	428.3	437.5
6)	./. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-147.0	-151.0	-156.0	-158.0	-160.0
7)	Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	239.5	253.2	257.6	270.3	277.5
8)	Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	10.1	11.3	13.2	13.5	14.5
Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zulasten Kanton Bern		Mio. CHF	249.6	264.5	270.8	283.8	292.0
Veränderung zu Vorjahr			0.0%	6.0%	2.4%	4.8%	2.9%
15)	A.o. Abgeltungen Covid-19 (Schätzung 09.2020)	Mio. CHF	37.5	4.5			
ÖV-Abgeltungen Verkehr und Infrastruktur inkl. Covid-19		Mio. CHF	287.1	269.0	270.8	283.8	292.0
Veränderung zu Vorjahr			-9.9%	-6.3%	0.7%	4.8%	2.9%

Die Bruttoausgaben (ohne Covid 19) steigen in den kommenden Jahren von rund CHF 250 Mio. im 2021 auf voraussichtlich rund CHF 292 Mio. im Jahr 2025.



Entwicklung angebotsbeschlussrelevante ÖV-Ausgaben
(Bruttoausgaben Kanton; davon 1/3 zulasten bernische Gemeinden)

Der Abgeltungsmehrbedarf in den Jahren 2022–2025 setzt sich wie folgt zusammen:



Aufgliederung des jährlichen Abgeltungsmehrbedarfs 2022 bis 2025 (Bruttomehrausgaben zulasten Kanton)

Der Abgeltungsmehrbedarf zwischen 2021 und 2025 von CHF 42 Mio. setzt sich folgendermassen zusammen:

Angebotsveränderungen	CHF 17 Mio.
davon Aufnahme ins Grundangebot	CHF 2 Mio.
davon Nachangebot	CHF 1 Mio.
davon weitere Angebotsänderungen	CHF 23 Mio.
Ertragssteigerungen	CHF -8 Mio.
Tarifmassmassnahmen	CHF -9 Mio.
davon Wegfall FV-Entschädigung	CHF -10 Mio.
davon Tarifausfallsentschädigung	CHF 1 Mio.
Folgekosten Investitionen Verkehr	CHF 30 Mio.
davon Elektrifizierung	CHF 10 Mio.
davon sonstige Investitionsfolgekosten	CHF 20 Mio.
Folgekosten Investitionen Infrastruktur OV	CHF 4 Mio.
Total Abgeltungsmehrbedarf 2022-2025	CHF 42 Mio.

Grund	Betrag (brutto)	Bemerkungen
Aufnahme ins Grundangebot	CHF 2 Mio.	Auslaufende Versuchsbetriebe und Übernahme von dritt-finanzierten Angeboten (Shoppingmeile Lyssach)
Angebotsveränderungen	CHF 23 Mio.	Knapp 100 Massnahmen im ganzen Kanton, kostenmässig grössere Ausbauten betreffen den RBS (bereits vom Grossen Rat beschlossen), die Regionen Thun, Langenthal, Biel und die Zentralbahn (Brünig)
Nachtangebot	CHF 1 Mio.	Anteil Kanton Bern netto CHF 650'000, Gemeinden CHF 350'000, Entlastung der Gemeinden rund CHF 500'000
Erträge	CHF -8 Mio.	Zusätzliche Erträge

Elektrifizierung	CHF	10 Mio.	Dabei handelt es sich insbesondere um weit entwickelte Projekte bei Bernmobil und RBS. Umsetzung u.a. aufgrund durch den RR genehmigten Umsetzungsbericht Reduktion Energieverbrauch im Verkehr. Der Kanton Bern verfolgt im Vergleich zu anderen Kantonen eine moderate Elektrifizierungsstrategie: Im Fokus stehen die nachfragestarken Linien und es sind weiterhin auch wesentliche Drittmittel notwendig.
Tarifmassnahmen	CHF	-10 Mio.	Die Fernverkehrsentschädigung könnte nach Einschätzung des AÖV spätestens ab 2023 wegfallen.
Investitionsfolgekosten	CHF	20. Mio.	Siehe Kapitel 10.6.3
Investitionsfolgekosten Infrastruktur Ortsverkehr	CHF	4 Mio.	Siehe Kapitel 10.6.2
Total	CHF	42 Mio.	Brutto Kanton und Gemeinden
	CHF	14 Mio.	z.L. Gemeinden (Gemeindedrittel)
	CHF	28 Mio.	Netto Kanton

10.6.2 Folgekosten Investitionen Infrastruktur Ortsverkehr

Auf dem Tramnetz von Bernmobil sind verschiedene grössere Investitionen zur Sanierung oder Erweiterung der bestehenden Infrastruktur nötig (u.a. Sanierung Gleisanlagen Breitenrain, Erweiterung Depot Bolligenstrasse und Gleisersatz Fischermätteli). Daraus ergeben sich in den Folgejahren erhöhte Abschreibungskosten in der Sparte «Infrastruktur Ortsverkehr». Dank den höheren Abschreibungen wird es Bernmobil in den darauffolgenden Jahren möglich sein, einen grösseren Investitionsanteil selber zu tragen.

10.6.3 Folgekosten Investitionen Verkehr (insb. Rollmaterial)

Bei verschiedenen Bahnen (u.a. BLS und SBB) sind grössere Rollmaterialbeschaffungen im Gange oder in Planung. Die angestrebte Elektrifizierung im Busbereich wird aufgrund der höheren Beschaffungskosten für Elektrobusse zu einem Abgeltungsmehrbedarf führen. Die Verkehrssparte beinhaltet auch den Betrieb und die Investitionsfolgekosten für Depots und Werkstätten. Auch in diesem Bereich stehen verschiedene Projekte an. Die vorgesehenen Investitionen in neue Betriebsmittel führen zu höheren Abschreibungen und Finanzierungskosten in den kommenden Jahren. Diese Folgekosten führen zu einem höheren Abgeltungsbedarf.

10.6.4 Angebotsveränderungen

In den vergangenen Jahren konnten verschiedene Angebotsausbauten vorgenommen werden. Im Angebotsbeschluss 2014–2017 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die steigende Nachfrage zu einem Nachholbedarf in den Folgejahren führen kann. Diese Situation ist eingetroffen. Im Zeitraum 2018–2021 konnte mit gezielten Angebotsausbauten reagiert werden. Trotz dem aktuellen Corona-bedingten Nachfragerückgang soll die in den letzten Jahren erfolgreiche nachfrageorientierte Angebotsausbaustrategie weitergeführt werden.

10.6.5 Tarfmassnahmen / Tarifverbünde

Bei den Tarfmassnahmen zeichnet sich, dass die bisherige Fernverkehrsentschädigung wegfallen wird. Bezüglich der Anerkennung der Libero-Fahrausweise bei den drei Bahnen AMP (Mattelift), DMB (Marzilibahn) und GB (Gurtenbahn) laufen Gespräche bezüglich der zukünftigen Anerkennung und deren Abgeltung. Eine Anerkennung aller Libero-Fahrausweise wird angestrebt.

10.6.6 Auswirkungen Corona-Pandemie auf die ÖV-Abgeltungen

Der öffentliche Verkehr wurde von den Auswirkungen der Corona-Pandemie massiv getroffen. Mit dem Lock-down brach die Nachfrage zusammen. Trotzdem mussten die Transportunternehmen ein Grundangebot weiterhin aufrechterhalten.

Die fehlenden Verkehrserlöse werden bei vielen Transportunternehmen zu einem negativen Jahresabschluss 2020 führen. Verluste, die nicht über Reserven aufgefangen werden können, werden gemäss dem Beschluss des Bundesparlaments mittels einer nachträglichen Abgeltungszahlung durch die Besteller ausgeglichen. Damit soll sichergestellt werden, dass die ÖV-Transportunternehmen ihren Betrieb aufrechterhalten können.

Der Kanton Bern rechnet gemäss der aktuellen Finanzplanung (Spur 2) mit zusätzlichen «Covid-Abgeltungen» von CHF 46 Mio. im 2020. Auch 2021 werden die Verkehrserträge voraussichtlich immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau sein. Entsprechend muss auch für 2021 mit zusätzlichen Abgeltungszahlungen gerechnet werden. In der Finanzplanung sind CHF 25 Mio. berücksichtigt.

Im Zeithorizont 2022 sollte die aktuelle Corona-Pandemie hoffentlich überwunden sein und die Nachfrage sollte in der Laufzeit des vorliegenden Beschlusses wieder das vorherige Niveau erreichen. Entsprechend ist das Angebot 2022-2025 auf diese Situation auszurichten und die notwendigen Angebotsausbauten sind vorgesehen. Falls sich die Ertragssituation weniger gut entwickelt als angenommen, werden geplante Angebotsverbesserungen erst später umgesetzt. Der dargelegte Budgetrahmen gilt als harte Randbedingung.

Die vorgesehenen Angebotsverbesserungen führen erfahrungsgemäss erst mit einer gewissen Verzögerung zu zusätzlicher Nachfrage und zusätzlichen Erträgen. Entsprechend führen Angebotsausbauten häufig in den ersten Jahren zu höheren ungedeckten Kosten, die sich anschliessend wieder reduzieren.

Die Abgeltungsplanung basiert auf der Annahme, dass das Nachfrageniveau im Verlauf des Jahres 2022 wieder das Niveau vor der Corona-Pandemie erreicht hat. Die Angebotsausbauten werden entsprechend der Nachfrageentwicklung bedarfsorientiert umgesetzt. Die Angebotsausbauten und Folgekosten aus Investitionen sind die wichtigsten Gründe für den für die Jahre 2022–2025 erwarteten Abgeltungsmehrbedarf.

Die benötigten Abgeltungsmittel für die Umsetzung des vorliegenden Angebotsbeschlusses sind im aktuellen Budget- und Finanzplan eingestellt.

Sollten die Mittel für die kantonalen Abgeltungen im Rahmen der kommenden Budgetprozesse reduziert werden, wären eine Anpassung des vorliegenden Beschlusses und eine Reduktion des ÖV-Angebots unumgänglich.

10.7 Kostenteiler Kanton Gemeinden

Von den ÖV-Ausgaben des Kantons wird ein Drittel den bernischen Gemeinden weiterverrechnet. Die Nettoausgaben der für den Angebotsbeschluss relevanten Ausgaben zulasten Kanton und Gemeinden entwickeln sich wie folgt (inkl. Corona-Sonderausgaben):

		AGB 2022 - 2025				
		2021	2022	2023	2024	2025
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	287.1	269.0	270.8	283.8	292.0
./. Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-95.7	-89.7	-90.3	-94.6	-97.3
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	191.4	179.3	180.6	189.2	194.7
<i>Veränderung zu Vorjahr</i>		-9.9%	-6.3%	0.7%	4.8%	2.9%

In den vergangenen vier Jahren hat sich der Abgeltungsbedarf erfreulicherweise deutlich besser entwickelt als erwartet. Die stetige Nachfragesteigerung führte zu höheren Verkehrserlösen, die es den TU ermöglichte, Kostensteigerungen aus Angebotsausbauten und Folgekosten aus getätigten Investitionen aufzufangen.

Die benötigten Abgeltungsmittel für die Umsetzung des vorliegenden Angebotsbeschlusses sind im aktuellen Budget- und Finanzplan eingestellt.

Sollten die Mittel für die kantonalen Abgeltungen im Rahmen der kommenden Budgetprozesse reduziert werden, wären eine Anpassung des vorliegenden Beschlusses und eine Reduktion des ÖV-Angebots unumgänglich.

10.8 Vorgaben und Rahmenbedingungen

Damit sich die Abgeltungen im skizzierten Rahmen entwickeln, müssen verschiedene Voraussetzungen gegeben sein:

- Die Corona-Pandemie ist Ende 2021 überwunden und die Nachfrage und Verkehrserlöse erreichen im 2022 wieder das Niveau vor Corona.
- Die Mitfinanzierung des Bundes bei der Bestellung des RPV-Angebots ist im vorgesehenen Umfang sichergestellt.
- Weiterhin moderate Teuerung und tiefes Zinsniveau.
- Ein Teil der Investitionsfolgekosten können durch Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen durch die Transportunternehmungen aufgefangen werden.

Begrenzter Spielraum für Tarifierhöhungen

In den vergangenen Jahren haben die ÖV-Preise keine massgeblichen Änderungen erfahren. Mit den weiterhin tiefen Treibstoff- und Fahrzeugpreisen ist aktuell kein Handlungsspielraum für Tarifierhöhungen gegeben, da sonst der ÖV gegenüber dem MIV eine Wettbewerbsverschlechterung erfahren würde. Dies würde zu einer Verkehrsverlagerung vom ÖV auf die Strasse führen. Entsprechend ist die Möglichkeit der Transportunternehmungen Kostensteigerungen über Tarifierhöhungen auf die Kunden zu überwälzen nicht gegeben.

10.9 Kreditbewilligung

Gestützt auf Art. 15 Bst. d ÖVG beschliesst der Regierungsrat mit Verpflichtungskredit über die Abgeltungen für die bestellten Leistungen und Tarifmassnahmen. Da der Bestellprozess zwei Jahre umfasst, erfolgt auch die Kreditsprechung jeweils für zwei Fahrplanjahre.

11. Schlussbestimmungen

11.1 Vollzug des Angebotsbeschlusses 2018–2021

Über den Vollzug des laufenden Angebotsbeschlusses 2018–2021 wurde ein Bericht verfasst, der dem Grossen Rat zur Kenntnis gebracht wird. Die Berichterstattung enthält Angaben zu den durchgeführten Angebotsveränderungen, zur Entwicklung der Nachfrage, zur Entwicklung der Tarife und Tarifverbünde sowie zum Einsatz der finanziellen Mittel für die Abgeltungen.

11.2 Umsetzung des vorliegenden Beschlusses

Dieser Beschluss gilt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 für vier Jahre.

Gestützt auf den vorliegenden Beschluss stellt der Regierungsrat die notwendigen Mittel in den jeweiligen Budgets und im Finanzplan ein. Der Regierungsrat fasst die zur Erbringung des Leistungsangebots notwendigen Kreditbeschlüsse.

Beschlüsse über Massnahmen, welche eine Anpassung des vorliegenden Angebotsbeschlusses bedingen, sind dem Grossen Rat zu unterbreiten.

Mit den Transportunternehmungen werden über das zu erbringende Angebot und die zu erbringenden Leistungen Vereinbarungen über die Abgeltung der ungedeckten Kosten abgeschlossen.

11.3 Anpassungen des Angebotsbeschlusses

Mit dem vorliegenden Beschluss wird das Angebot für vier Jahre festgelegt. Um auf veränderte Rahmenbedingungen (z.B. Anpassungen im Rahmen der Finanzplanung) oder neu entstehende Bedürfnisse reagieren zu können, soll der Grosse Rat in eigener Kompetenz oder auf Antrag des Regierungsrates Anpassungen am Angebotsbeschluss vornehmen können.

Dabei geht es darum, einzelne Linien oder Teilstrecken neu zu definieren, indem z.B. die Betriebsart geändert wird oder eine andere Angebotsstufe festgelegt wird. In einem allfälligen Anpassungsprozess sind die Fristen gemäss Bundesgesetzgebung (insbesondere bezüglich Fahrplanverfahren) zu berücksichtigen.

11.4 Berücksichtigung von Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kanton

Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton wird alle vier Jahre neu festgelegt. Die nächste Anpassung erfolgt auf das Jahr 2024. Falls dies dazu führt, dass der Angebotsbeschluss nicht mehr umgesetzt werden kann, wird der Regierungsrat beauftragt, dem Grossen Rat eine allenfalls erforderliche Anpassung des Beschlusses vorzulegen.

11.5 Anpassung von kantonalen Verordnungen

Mit der Aufnahme des Nachtangebots ins kantonale Angebot wird der Regierungsrat beauftragt, die kantonale Angebotsverordnung und die kantonale Kostenbeitragsverordnung entsprechend den in Ziffer 6 dargestellten Bedingungen anzupassen.

11.6 Anpassung aufgrund von Sparprogrammen des Kantons

Falls ein Sparprogramm des Grossen Rates einen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr ergibt, welcher den vorliegenden Beschluss betrifft, unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat die nötigen Änderungen am Angebotsbeschluss.

12. Auswirkungen

12.1 Nachhaltigkeitsbeurteilung

Die Angebotsbestellung durch den Kanton hat eine ausgesprochen positive Wirkung auf die Ziele der nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Umwelt und Gesellschaft und stellt eine Grundanforderung für den Kanton Bern als Wirtschaftsstandort dar. Dabei wirken sich allerdings die hohen Kosten auf die öffentlichen Finanzen und somit auf die Steuerbelastung aus. Insgesamt ist die Angebotsbestellung durch den Kanton jedoch für die nachhaltige Entwicklung in hohem Masse förderlich, wenn nicht unverzichtbar.

12.2 Auswirkungen auf die Gemeinden

Gemeinden werden im Rahmen der Partizipation bei Angebotsplanungen und Angebotsveränderungen regelmässig in die Planung miteinbezogen. Ihnen obliegen die Koordination mit weiteren Einzelbegehren und die angemessene Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse. Durch die Vertretung der Gemeinden in den Regionalen Verkehrskonferenzen und Regionalkonferenzen ist die politische Abstützung des Planungsprozesses gewährleistet.

Die Gemeinden haben die Möglichkeit, sich im Rahmen von Konsultationen der RVK / RK und des Kantons zu Planungen von Korridorstudien, regionalen Angebotskonzepten und Projekten zu äussern. Gemeinden und Dritte können bei den Transportunternehmungen zusätzliche Leistungen bestellen, sofern sie die ungedeckten Mehrkosten dafür übernehmen.

Die bernischen Gemeinden beteiligen sich seit dem 1. Januar 1996 an den Ausgaben des Kantons für den öffentlichen Verkehr. Die Berechnung des ÖV-Beitrages der Gemeinden erfolgt gemäss Artikel 29 des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1).

12.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft

Ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft. Durch die Verbesserungen im Pendlerverkehr und im Freizeitverkehr wird der Wirtschaftsstandort insgesamt gestärkt. Der Angebotsbeschluss leistet auch einen Beitrag zur Umsetzung der Wirtschaftsstrategie 2025, Bereichsziel «Der Kanton Bern verfügt über für die Wirtschaft attraktive Infrastrukturen und nutzt die Möglichkeiten der Informationstechnologie».

13. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen:

- Beschlussentwurf mit Anhängen I, II und III
- Bericht über den Vollzug des Beschlusses des Grossen Rates über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2018 - 2021

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Wegmarken 2020 (wird nachgereicht)