



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 22. November 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2023.BVD.3424
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Verlängerung und Anpassung des Angebotsbeschlusses für den öffentlichen Verkehr 2022-2025 bis Ende 2026

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts	2
3.1	Verlängerung des Angebotsbeschlusses bis Ende 2026	2
3.2	Anpassungen am Angebotsbeschluss	3
4.	Stand der Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025	3
4.1	Angebotsveränderungen	3
4.2	Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2017–2024	4
5.	Anpassungen beim Angebot	7
5.1	Angebotsveränderungen im Schienenverkehr	7
5.2	Angebotsveränderungen im regionalen Busverkehr	7
5.3	Angebotsveränderungen im Ortsverkehr in den Städten und Agglomerationen	8
5.4	Anpassungen im Nachtangebot	10
5.5	Tarifmassnahmen / Tarifverbünde	10
5.6	Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	11
6.	Finanzielle Auswirkungen der Verlängerung und der Angebotsanpassungen	11
6.1	Äussere Faktoren	11
6.2	Entwicklung ÖV-Ausgaben	12
6.3	Finanzielle Auswirkungen zulasten Kanton Bern	13
7.	Fazit und Ausblick	14
8.	Antrag	14

1. Zusammenfassung

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den heute gültigen Angebotsbeschluss am 9. März 2021 verabschiedet (2020.BVD.4550). Er ist gültig für das ÖV-Angebot von Dezember 2022 bis Dezember 2025. Der Bund hat im Herbst 2022 beschlossen das Bestellverfahren für den Regionalen Personenverkehr (RPV) mit den Perioden der Leistungsvereinbarungen zum Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur zu harmonisieren. So wird im Jahr 2024 ausnahmsweise eine einjährige statt wie üblich eine zweijährliche Bestellperiode durchgeführt. Damit für die im Jahr 2024 beginnenden Offertverhandlungen für die Bestellperiode für die Fahrplanjahre 2025/2026 ein gültiger Angebotsbeschluss vorliegt und um dieser Umstellung zu folgen, muss der Kanton Bern die Geltungsdauer des Angebotsbeschlusses anpassen. Der laufende Angebotsbeschluss 2022-2025 soll deshalb um ein Jahr bis 2026 verlängert werden.

Gleichzeitig werden dem Grosse Rat die folgenden Angebotsanpassungen beantragt:

- Streichen der Ortsbuslinien Transports Urbains Moutier (TUM), da Moutier auf den 1. Januar 2026 zum Kanton Jura wechselt. Diese Änderung wird auf diesen Zeitpunkt umgesetzt.
- Aufnahme der Buslinie Villeret centre – St-Imier Gare – St-Imier Hôpital
- Aufstufung der Bahnlinie La Chaux-de-Fonds – La Ferrière – Le Noirmont
- Neue Buslinie zwischen Twann und Ligerz als Ersatz für die aufgehobene Bahnhaltestelle.
- Aufstufung der Bahnlinie Ins – Neuchâtel
- Neue Linienführung und Bezeichnung der Ortbuslinie Langnau: Sonnenarena – Bahnhof – Friedhof
- Aufnahme der Buslinie Bern Brunnadernstrasse – Europaplatz Bhf
- Aufhebung der Linie Bern Bahnhof – Gewerbeschule
- Aufteilung der Linie Köniz – Bern – Ostermundigen in die Linie Köniz Schliern – Bern Bahnhof (neu als Doppelgelenk-Trolleybuslinie statt Gelenkbuslinie) und die Gelenkbuslinie Ostermundigen Rüti – Bern Bahnhof
- Aufnahme der Buslinie Münsingen – Trimstein – Worb ins kantonale Angebot (vom Kanton bestelltes Angebot statt Bürgerbus)
- Verzicht auf Einführung der Buslinie Spiez – Spiezwiler
- Aufnahme der Buslinie Spiez – Bürgstrasse
- Verlängerung der Nachtbuslinie Interlaken – Brienz – Meiringen nach Innertkirchen
- Aufnahme der Nachtbuslinie Wolhusen – Schüpfheim – Marbach LU – Schangnau

2. Rechtsgrundlagen

- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (nachfolgend: ÖVG; BSG 762.4)
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, BSG 762.412)
- Grossratsbeschluss vom 9. März 2021 über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025 (2020.BVD.4550)

3. Beschreibung des Geschäfts

3.1 Verlängerung des Angebotsbeschlusses bis Ende 2026

Der Bund hat im Herbst 2022 beschlossen, die Prozesse zu den Leistungsvereinbarungen zum Substanzerhalt und der zum Ausbau der Bahninfrastruktur mit dem Bestellverfahren des regionalen Personenverkehrs (RPV) zu harmonisieren. Deshalb wurde für das Fahrplanjahr 2024 ausnahmsweise ein Bestellprozess für nur ein Fahrplanjahr durchgeführt. Ab 2025/2026 sollen die Bestellprozesse

wieder zwei Fahrplanjahre umfassen. Um dieser Umstellung zu folgen, muss der Kanton Bern die Geltungsdauer des Angebotsbeschlusses anpassen, damit für die im Jahr 2024 beginnenden Offertverhandlungen für die Bestellperiode für die Fahrplanjahre 2025/2026 ein gültiger Angebotsbeschluss vorliegt. Der laufende Angebotsbeschluss 2022-2025 wird deshalb um ein Jahr bis 2026 verlängert.

3.2 Anpassungen am Angebotsbeschluss

Mit der Verlängerung sollen gleichzeitig die folgenden Angebotsveränderungen vorgenommen werden:

- Streichen der Ortsbuslinien Transports Urbains Moutier (TUM), da Moutier auf den 1. Januar 2026 zum Kanton Jura wechselt. Diese Änderung wird auf diesen Zeitpunkt umgesetzt.
- Aufnahme der Buslinie Villeret centre – St-Imier Gare – St-Imier Hôpital
- Aufstufung der Bahnlinie La Chaux-de-Fonds – La Ferrière – Le Noirmont
- Neue Buslinie zwischen Twann und Ligerz als Ersatz für die aufgehobene Bahnhofstestelle.
- Aufstufung der Bahnlinie Ins – Neuchâtel
- Neue Linienführung und Bezeichnung der Ortbuslinie Langnau: Sonnenarena – Bahnhof – Friedhof
- Aufnahme der Buslinie Bern Brunnadernstrasse – Europaplatz Bhf
- Aufhebung der Linie Bern Bahnhof – Gewerbeschule
- Aufteilung der Linie Köniz – Bern – Ostermundigen in die Linie Köniz Schliern – Bern Bahnhof (neu als Doppelgelenk-Trolleybuslinie statt Gelenkbuslinie) und die Gelenkbuslinie Ostermundigen Rüti – Bern Bahnhof
- Aufnahme der Buslinie Münsingen – Trimstein – Worb ins kantonale Angebot (vom Kanton bestelltes Angebot statt Bürgerbus)
- Verzicht auf Einführung der Buslinie Spiez – Spiezwiler
- Aufnahme der Buslinie Spiez – Bürgstrasse
- Verlängerung der Nachtbuslinie Interlaken – Brienz – Meiringen nach Innertkirchen
- Aufnahme der Nachtbuslinie Wolhusen – Schüpfheim – Marbach LU – Schangnau

Die Anpassungen werden in Kapitel 5 erläutert.

4. Stand der Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025

Die bisherige Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025 erfolgte in einer Zeit von unsicherer Angebotsentwicklung und unsicherer Ertragslage der Transportunternehmen infolge der Covid-Pandemie. Daher wurden die im Angebotsbeschluss vorgesehenen Angebotsverbesserungen sehr gezielt umgesetzt.

4.1 Angebotsveränderungen

Im Fahrplan 2022 wurde das Moonlinerangebot erstmals als kantonales Angebot finanziert und bestellt. Eine Bilanz zum neuen und in die üblichen Tarife integrierten Angebot kann im Jahr 2024 gezogen werden, da sich das Ausgehverhalten erst im Jahr 2023 normalisiert hat. Weiter gibt es vor allem Verbesserungen auf einzelnen Linien am Morgen und am Abend. So fahren die Züge zwischen Gstaad und Montreux sowie zwischen Bern und Freiburg am Morgen früher als heute. Auf der Bahnlinie Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde entsprechend dem Auftrag des Grossen Rates der Halbstundentakt am Abend ausgedehnt. Die Fernverkehrszüge zwischen Bern und Olten via Burgdorf und Langenthal verkehren bis 23 Uhr im Halbstundentakt. Bei den Buslinien in verschiedenen Regionen des Kantons gibt es zusätzliche Verbindungen und Anpassungen der Linienführung. Verbessert wird

namentlich das Abendangebot zwischen Ramsey und Langnau, das Angebot zwischen Langenthal und Melchnau, die Erschliessung von Gsteigwiler sowie der Ortsbus in St-Imier und in Spiez.

Im Fahrplanjahr 2023 wurde nach der Inbetriebnahme von neuen Infrastrukturen der Viertelstundentakt der RegioExpress-Züge auf der RBS-Linie Bern – Solothurn ausgedehnt und die Züge verkehren mit weniger Halten. Zudem wurde die S8 nach Bätterkinden verlängert. Mit der Inbetriebnahme der GoldenPass-Züge besteht eine umsteigefreie Verbindung zwischen Interlaken und Montreux. Weiter wurde das Bahnangebot zwischen Burgdorf, Konolfingen und Thun deutlich ausgebaut. Bei den Buslinien gibt es in verschiedenen Regionen zusätzliche Verbindungen und Anpassungen bei der Linienführung. Verbessert wurde namentlich das Abendangebot zwischen Münsingen und Konolfingen, das Angebot zwischen Wabern und Niedermuhlern, zwischen Interlaken und Beatenberg, sowie zwischen Lyssach und Fraubrunnen. Weiter verkehren die Busse Ortsbusses der Linie 43 in Ittigen früher als bisher. Mit der Umstellung von Standarddieseln auf Elektro-Gelenkbusse zwischen Bern und Bremgarten wurde das Taktangebot teilweise ausgedünnt und besser auf die Linie 11 abgestimmt. Mit der Elektrifizierung können die CO₂-Emissionen deutlich gesenkt werden.

Unabhängig von den Ausführungen im Vortrag des AGB 2022-2025 konnte ab 2023 am Wochenende eine Tangentialverbindung als Entlastungszug des Lötschbergers eingeführt werden, dieser verkehrt saisonal jeweils samstags und sonntags morgens von Biel via Lyss, Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen nach Kandersteg-Brig und abends auf derselben Route zurück. Im Unterschied zu einem Werktagsangebot stellt die Aufhebung des Angebots während Bauarbeiten im Raum Ostermundigen – Münsingen keinen wesentlichen Einschnitt im Bahnangebot dar. Zudem verfügt die BLS an Wochenenden über Rollmaterial, was die Kosten reduziert. Die ersten Erfahrungen im Betrieb sind bezüglich Nachfrage- und Entlastungswirkung verhalten positiv. Die Leistung wird von der BLS finanziert und ist nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses.

Im Fahrplanjahr 2024 wird das Angebot punktuell der Nachfrage angepasst und erweitert. Verbessert wird namentlich das Busangebot am rechten Thunerseeufer, zwischen Beatenberg und Interlaken, zwischen Biel und Meiringen, zwischen Bern und Wohlen und zwischen Thun und Riggisberg sowie die abendliche Erschliessung von Oberbütschel. Zwischen Ittigen und Guisanplatz wird das Sonntagsangebot verdichtet und die Tangentiallinie Niederwangen – Köniz – Wabern verkehrt abends länger. Das Angebot auf der Tangentiallinie Europaplatz – Niederwangen wurde der Nachfrage entsprechend reduziert.

4.2 Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2017–2024

Zwischen 2017 und der Offerte 2024 hat sich das bestellte Verkehrsangebot in Fahrplanstunden um rund 10% erhöht. Während die Nachfrage pro Fahrplanstunde gemäss Offerten 2024 V2 noch nicht ganz das Vor-Covid-Niveau erreicht, sollten die Erlöse 2024 das Niveau vor der Pandemie übertreffen. Dies primär aufgrund der per Dezember 2023 vorgenommenen Tarifierhöhungen. Die für die Abgeltungen der öffentlichen Hand massgebenden ungedeckten Kosten sind aufgrund der deutlich gestiegenen Kosten aber dennoch über dem Vor-Covid-Niveau.

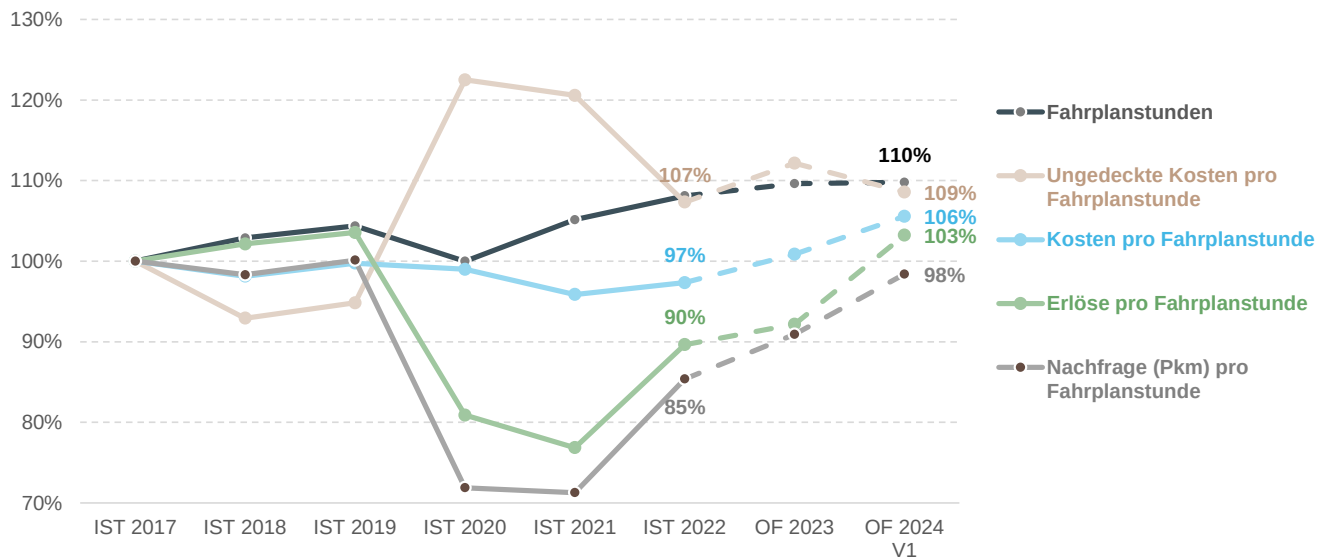


Abbildung 1 Entwicklung Eckwerte pro Fahrplanstunde über die vom Kanton Bern bestellten Verkehrsangebote (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

Entwicklung Kostendeckungsgrad Personenverkehr

Bis 2019 hat sich der Eigenfinanzierungsgrad im abteilungsberechtigten Personenverkehr jährlich leicht verbessert. In den Covid-Jahren 2020 und 2021 ist mit dem Nachfrageeinbruch auch der Kostendeckungsgrad massiv eingebrochen. Obwohl das erste Quartal 2022 immer noch stark Covid-geprägt war, erfolgte im IST 2022 bereits eine deutliche Erholung. Der Kostendeckungsgrad im IST 2022 lag erfreulicherweise bereits über dem Planwert der Offerten. Aufgrund der aktuellen Entwicklung im 2023 (Stand August 2023) darf davon ausgegangen werden, dass auch im 2023 der IST-Kostendeckungsgrad über dem Planwert der Offerten liegen wird und sich der Kostendeckungsgrad gegenüber 2022 nochmals erhöht. Gemäss der im September 2023 von den Transportunternehmen eingereichten Offerten 2024 V2 setzt sich die Erholung im 2024 fort.

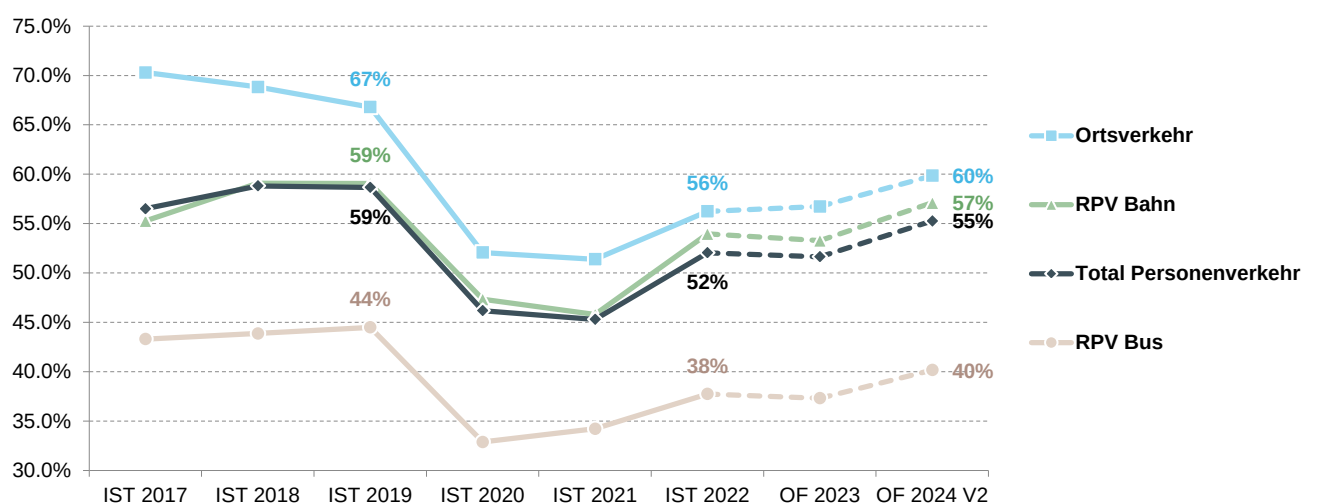


Abbildung 2 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

Gemäss den aktuellen Offerten 2024 (Stand Oktober 2023) wird im Personenverkehr eine durchschnittliche Kostendeckung von 55 % erwartet. Die Kostendeckungsgrade haben sich in den letzten Jahren wie folgt entwickelt:

- Regionalverkehr Bus (RPV Bus):
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt gemäss den im September 2023 von den TU eingereichten Offerten 2024 bei rund 40 %. 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 RPV Bahn. Aufgrund des massiven Einbruchs des Kostendeckungsgrades in den Covid-Jahren 2020 und 2021 ist dieser Effekt aber nicht ersichtlich.
- Ortsverkehr:
Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit 60 % aus. Dieser hat sich auf 2020 nicht nur aufgrund der Covid-Pandemie verschlechtert, sondern auch aufgrund der Aktualisierung des Einnahmenverteilungsschlüssels im Libero, die auf 2020 zu einer Ertragsverschiebung von Ortsverkehrslinien (primär Linien von Bernmobil) zu RPV-Bahnlinien (primär Bahnlinien der BLS) führte.

Hohe Kostendeckungsgrade weisen Linien mit hoher Belegung auf. Das ist insbesondere im Ortsverkehr, bei der S-Bahn Bern und verschiedenen Linien mit hohem Anteil an touristischem Verkehr der Fall.

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 aktuellen Kostensteigerungen mussten 2022/2023 primär über höhere Abgeltungen der öffentlichen Hand gedeckt werden. Mit den Preiserhöhungen per Mitte Dezember 2023 wird ein Teil der gestiegenen ungedeckten Kosten auch von der ÖV-Kundschaft mitgetragen. Ziel ist es, die Eigenwirtschaftlichkeit des abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr wieder auf das Niveau vor der Covid-Pandemie zu erhöhen.

5. Anpassungen beim Angebot

5.1 Angebotsveränderungen im Schienenverkehr

Mit dem Kantonswechsel von Moutier Anfang 2026 wird sich der Kanton Jura an der Finanzierung der Linien Solothurn – Moutier und Biel – Sonceboz-Sombeval – Moutier beteiligen. Der Anhang II wird entsprechend angepasst.

Les Chemins du fer Jura (CJ) planen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine neue stündliche Direktverbindung La Chaux de Fonds – Tavannes anstelle von La Chaux de Fonds – Glovelier. Die Einführung des neuen Konzeptes muss noch vom Kanton Jura genehmigt werden. Zwischen La Chaux-de-Fonds und Le Noirmont wird das Angebot erweitert und die Linie neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt. Im Kanton Bern betrifft dies die Haltestellen in La Ferrière.

Mit der Einführung des Fahrplans Romandie auf den Fahrplanwechsel 2025 (Dezember 2024) muss die Haltestelle Ligerz leider aufgehoben werden. Ligerz und die Talstation der Standseilbahn (Ligerz – Prêles) werden ab diesem Zeitpunkt mit einer Buslinie erschlossen. Bis zur Eröffnung des Ligerztunnels und der Einführung des integralen Halbstundentakts auf der Regionallinie Biel – Neuenburg verkehrt ein Shuttle Bus zwischen Twann und Ligerz im Stundentakt bzw. im 30 Minutentakt während den Hauptverkehrszeiten in der Angebotsstufe 3. Mit der Eröffnung des Ligerztunnels und der durchgehenden Doppelspur wird das von der RVK-1 erarbeitete Angebotskonzept «Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse» umgesetzt (voraussichtlich auf Fahrplanwechsel im Dezember 2029).

Die S21 (Freiburg – Murten – Ins) wird von Ins nach Neuenburg verlängert. Die Anschlüsse (Hauptverkehrszeiten) zwischen S21 und S52 (Bern – Kerzers – (Ins)) sind in beiden Richtungen gewährleistet. Die Umstellung erfolgt auf den Fahrplan 2025, gleichzeitig mit der Einführung des Fahrplans Romandie. Der Linienabschnitt Ins – Neuchâtel wird neu der Angebotsstufe 4 zugeteilt.

5.2 Angebotsveränderungen im regionalen Busverkehr

RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura

In Saint-Imier wurde 2019 ein Versuchsbetrieb mit zwei Schlaufenfahrten zur besseren Erschliessung des Spitals und der Gemeinde Villeret eingeführt. Aufgrund der Covid-Pandemie konnten die Nachfragezahlen von 2020 und 2021 nicht zur Erfolgskontrolle beigezogen werden. Die aktuellen Werte der Jahre 2022 und erstes Semester 2023 des Versuchsbetriebs zeigen, dass für die beide Schlaufen St-Imier, gare – Villeret und St-Imier, gare – St-Imier, Hôpital ein ausreichendes Bedürfnis besteht und die Zielvorgaben der AGV erreicht werden. Beim Kostendeckungsgrad wird die Minimalvorgabe erreicht. Mit der aktuellen wirtschaftlichen Entwicklung der Region steigt auch die potenzielle Zahl der neuen Fahrgäste und daher ist mit steigenden Fahrgastzahlen und einem verbesserten Kostendeckungsgrad zu rechnen. Die Linie soll daher ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden.

Mit dem Kantonswechsel von Moutier übergibt der Kanton Bern die Verantwortung des Ortsverkehrs (Linie 21.020) dem Kanton Jura. Die Regionalbuslinien der Region Moutier werden neu gemeinsam mit dem Kanton Jura bestellt. Der Ortsverkehr Moutier wird daher aus dem Angebot gestrichen, da im vorliegenden Beschluss das Soll-Angebot 2026 dargestellt ist. Diese Änderung tritt mit dem Kantonswechsel von Moutier in Kraft.

RVK Oberaargau

Als Folge der Umgestaltung des Langenthaler Stadtbusnetzes erhält die Linie 52 eine neue Linienführung und verkehrt via Schorenquartier nach Thunstetten.

RK Emmental

Abgestimmt auf die Ausdehnung des Halbstundentakts Hasle-Rüegsau – Konolfingen – Thun wurde das Angebot nach 20 Uhr auf der Linie 284 zwischen Ramsey und Langnau ausgebaut.

RK Bern – Mittelland

Die Linie 168 Münsingen – Trimstein – Worb Dorf wurde per Fahrplan 2022 als Bürgerbus ins Grundangebot aufgenommen (Angebotsstufe 1). Die Linie ist zweckmässig. Dies zeigt sich darin, dass die Auslastung die Zielvorgabe seit dem ersten Betriebsjahr übertrifft. Auch Kosten und Erträge dieser Linie entwickeln sich sehr positiv, so dass per 2024 die Minimalvorgabe bezüglich Kostendeckungsgrad erreicht wird. Die Linie soll deshalb in die ordentliche Finanzierung überführt werden. Dies entspricht auch dem Antrag der Region Bern-Mittelland (RKBM) und der als Postulat angenommenen Motion M 106-2023.

RVK Oberland West

Das 2019 erarbeitete Regional- und Ortsbuskonzept Spiez basierte auf die im nationalen Ausbauschritt 2025 vorgesehenen, geänderten Fahrlagen der IC von/nach Interlaken und Spiez. Infolge der Grossbaustellen im Raum Bern und im Aaretal können diese Fahrlagen nicht eingeführt werden, womit das Buskonzept Spiez nicht wie geplant im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022-2026 umsetzbar ist. Die im Angebotsbeschluss 2022 – 25 beschlossenen Änderungen können daher nicht umgesetzt werden. In Spiez besteht somit weiterhin eine Linie Bahnhof – Spiezwiler – Hondrich – Bahnhof. Das Bürgquartier wird durch eigenständige Linie erschlossen.

RK Oberland Ost

Die Linie 101 Interlaken – Beatenberg verzeichnet seit Ende der COVID-Pandemie eine sehr starke Nachfragesteigerung. Aufgrund dieser Nachfragesteigerung wird das Angebot auf 2024 um 3.5 Kurspaare ausgebaut. Dieses Zusatzangebot kann innerhalb der bestehenden Angebotsstufe 2 erbracht werden.

Das Angebot auf der Linie 103 nach Iseltwald konnte nach Ausstrahlung einer Netflix-Serie die rasante Steigung der Nachfrage von Fahrgästen aus Süd-Korea teilweise nicht mehr bewältigen. Diverse operative Anpassungen durch Postauto brachten Abhilfe (z.B. Einsatz eines Doppelstockbusses).

5.3 Angebotsveränderungen im Ortsverkehr in den Städten und Agglomerationen

Biel/Bienne

Die Buslinie 22.011 Biel – Magglingenbahn - Rebenweg fährt nach einem neuen Fahrplan. Der 15' Takt zwischen Bahnhof und Magglingenbahn entfällt. Die Linie fährt dafür im 30' Minuten Takt von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss. Diese Änderung verbessert die Anschlüsse mit dem Fern- und Regionalverkehr. Die Linie ist weiterhin der Stufe A zugeteilt.

Burgdorf

Auf der Buslinie 30.468 wurde mit Unterstützung der Stadt Burgdorf der Halbstundentakt zwischen Burgdorf und Fischermätteli eingeführt. Da die Mindestwerte zur Nachfrage und Kostendeckungsgrad

noch nicht erreicht werden, sind die über die Angebotsstufe 2 führenden Kurse weiterhin von der Stadt Burgdorf zu finanzieren. Dem Antrag der Region Emmental zur Finanzierung dieser Kurse kann aufgrund der Rahmenbedingungen der kantonalen Angebotsverordnung nicht entsprochen werden.

Langnau

In Langnau wird per Dezember 2023 die Ortsbuslinie 30.281 neu konzipiert. Der Westast verkehrt neu halbstündlich statt stündlich mit neuer Linienführung bis Friedhof statt bis Hüselmatt. Die Gemeinde Langnau finanziert die über die Angebotsstufe 1 hinausgehenden zusätzlichen Kurse als Versuchsbetrieb. Auf dem Ostast wird neu die Haltestelle Sonnenarena statt Hasenknubel als Endhaltestelle aufgeführt. Die Linienführung und –bezeichnung wird entsprechend angepasst.

Bern

Buslinie 10: Trennung in zwei eigenständige Linien

Die Linie 30.010 Köniz Schliern – Bahnhof – Ostermundigen Rüti stösst an ihre Kapazitätsgrenze. Auf dem Ast Köniz werden deshalb voraussichtlich ab 2026 Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt. Der Ast Ostermundigen wird bis zur Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermundigen (Baubeginn voraussichtlich 2024, 4-5 Jahre Bauzeit) weiterhin mit Gelenkbussen betrieben. Die Linie wird deshalb am Bahnhof Bern getrennt in die zwei Linien Bern Bahnhof – Ostermundigen und Bern Bahnhof – Köniz Schliern. Durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen wird die Taktdichte auf dem Ast Köniz reduziert.

Buslinie 18: Aufhebung der Linie

Die Linie 18 Bern Bahnhof – Gewerbeschule dient zur Entlastung der hoch frequentierten Linie 20 Bern Bahnhof – Wankdorf. Mit der verringerten Nachfrage zu den Pendlerspitzen und dem Einsatz von Doppelgelenkbussen kann die Nachfrage ohne die Linie 18 bewältigt werden. Die Linie wird daher aufgehoben.

Buslinie 29: Ausbau Abendangebot

Im Gebiet Ried bei Niederwangen ist eine grosse Wohnüberbauung in Realisierung: Zahlreiche Wohnungen sind bezogen, weitere sind im Bau oder werden in den kommenden Jahren noch gebaut. Das Gebiet wird von der Buslinie 30.029 Niederwangen – Köniz Bahnhof – Wabern Lindenweg erschlossen, welche heute ihren Betrieb um 22 Uhr einstellt. Die Auslastung der Busse am Abend ist sehr gut und die Betriebszeit soll deshalb zwischen Bahnhof Niederwangen und Bahnhof Köniz verlängert werden und der Betriebsbeginn am Wochenende soll früher erfolgen. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe B zugeteilt. Der Angebotsausbau entspricht dem Antrag der RKBM.

Linie 31, Abschnitt Europaplatz – Brunnadernstrasse

Die Verlängerung Europaplatz – Brunnadernstrasse der Linie 30.031 Niederwangen Erle – Europaplatz wurde in einem mehrjährigen Versuchsbetrieb erfolgreich getestet. Die Verlängerung der Linie ist zweckmässig, da sie als Tangentiallinie den Raum Bahnhof Bern entlastet und einem ausgewiesenen Bedürfnis entspricht. Sie dient vor allem als rasche Verbindung zwischen den Quartieren. Die Reisenden fahren in der Regel nur kurze Teilstrecken. Das führt dazu, dass die Zielvorgaben der AGV bezüglich Kostendeckungsgrad deutlich übertroffen werden. Gleichzeitig ist die Auslastung nicht sehr hoch, weil sich die Reisenden regelmässig auf die Strecke verteilen. Daher soll das Angebot am Vormittag und Abend gegenüber dem Versuchsbetrieb reduziert werden. Die Verlängerung der Linie wird mit 45 Kurspaaren (Angebotsstufe A) ins kantonale Grundangebot aufgenommen und entspricht einem Antrag der RKBM.

5.4 Anpassungen im Nachtangebot

Die Gemeinde Schangnau wird von einer Nachtbuslinie ab Wolhusen bedient. Diese Linie wird wie die übrigen Nachtbuslinien ebenfalls durch den Kanton Bern mitfinanziert. Die Linie wird somit als neue Linie aufgenommen.

Die Gemeinde Innertkirchen hat bisher die Kosten für die Verlängerung der Moonlinerlinie M42 nach Innertkirchen bezahlt. Die Linie erfüllt die Anforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad KDG deutlich. Die Nachfrage auf dem verlängerten Abschnitt Richtung Innertkirchen ist zwar wie häufig an Linienenden relativ tief, erfüllt jedoch die nächtliche Mobilitätsvorsorge im schwach besiedelten Gebiet und leistet einen Beitrag zur Nutzung der Linie M42. Die Linienverlängerung entspricht einem Antrag der Regionalkonferenz Oberland Ost.

5.5 Tarifmassnahmen / Tarifverbünde

Per Fahrplanwechsel vom 10. Dezember 2023 werden die ÖV-Tarife schweizweit um rund 4 % erhöht, so auch im Libero-Tarifverbund. Mit den Mehreinnahmen wird der aufgelaufenen Kostenteuerung wie auch dem per 1. Januar 2024 um 0.4 % erhöhten Mehrwertsteuersatz Rechnung getragen. Bei der Tarifierhöhung wurde darauf geachtet, dass bestehende Inkonsistenzen behoben werden. Dies betrifft beispielsweise einzelne Strecken, wo bisher das Lösen von zwei Abonnements oder Billets günstiger war als der Kauf eines durchgängigen Abonnements oder Billets für die gleiche Strecke. Bei einzelnen Fahrausweisen führt dies zu deutlichen Kostensteigerungen.

Im Vortrag zum Angebotsbeschluss 2022–2025 wurde davon ausgegangen, dass die Fernverkehrsentschädigung wegfallen wird. Dies ist nicht eingetreten. Dennoch reduziert sich die Fernverkehrsentschädigung zu Lasten des Kantons substanziell auf die Hälfte des bisherigen Betrags. Dies weil das BAV mit dem «Modell zur Berechnung des Standard-Erlösniveaus der Verbünde» eine neue Grundlage geschaffen hat, um das Erlösniveau der Verbünde mit demjenigen der nationalen Tarife zu vergleichen. Wesentliche Einflussgrössen für das Erlösniveau sind einerseits die Preise, andererseits aber auch die ÖV-Nutzung. In Abhängigkeit zur mutmasslichen Umsatzsteigerung des Libero-Tarifverbunds wird sich die Fernverkehrsentschädigung an SBB und BLS in den kommenden Jahren auf rund CHF 6 Mio. (pro Jahr) belaufen.

In zahlreichen Tourismusorten im Kanton Bern existieren Gästekarten mit inkludiertem ÖV-Billett. Deren Finanzierung durch die örtlichen Aufgabenträger ist teilweise nicht gesichert oder die Entschädigungshöhe an die Transportpartner ist strittig. Verschiedene ÖV-Inkludierungen werden mit anerkannten Berechnungsmethoden überprüft, um diese in eine geregelte Zukunft zu führen. Die Berechnung beinhaltet Annahmen zum ÖV-Konsum der Gästekarteninhaber unter Anwendung der geltenden, nicht rabattierten Tarife. Die Kosten werden durch den Libero-Tarifverbund oder die Transportunternehmen den Tourismusregionen verrechnet. Die Weiterverrechnung an die Gäste ist Sache der Tourismusanbieter. Mit der Berechnung wird die Kostenverlagerung zu Lasten der Allgemeinheit vermieden. Der Grosse Rat hat zum Thema Gästekarte die Motion 2021.RRGR.217: «Der Kanton Bern wird touristisch konkurrenzfähig» überwiesen. Gemeinsam mit den kantonalen Tourismusdestinationen wird die Schaffung einer kantonalen Gästekarte geprüft. Die Beantwortung der Motion liegt im Zuständigkeitsbereich der WEU. In einem ersten Schritt wurde unter Federführung des AÖV in Zusammenarbeit mit Transportunternehmen und Tourismusvertretern die Kosten für die ÖV-Nutzung abgeschätzt. Diese Kostenschätzung soll den anstehenden Entscheid über die weiteren Schritte ermöglichen.

5.6 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe

Im Vortrag zum Angebotsbeschluss 2022–2025, der von Ende 2021 datierte, wurde über den Stand der Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe berichtet und für die Finanzierung wurden pro Jahr CHF 2 Mio. dafür eingeplant. Die Mitfinanzierung des Kantons wurde aber mit dem Beschluss auf maximal 50 % der Mehrkosten begrenzt. Zwischenzeitlich haben sich die Rahmenbedingungen verändert. Seitens Bund wird die Mitfinanzierung der Mehrkosten auf den Regionalverkehrslinien über die ordentlichen Abgeltungen sichergestellt.

Die 50 %-Mitfinanzierungsklausel ist aufgrund der veränderten Situation im Regionalverkehr nicht mehr angezeigt. Mit der Bundesmitfinanzierung im Regionalverkehr stellt sich die Mehrkostenthematik nur noch auf den vom Kanton alleine finanzierten Ortsverkehrslinien. Gerade auf diesen Linien im urbanen Gebiet ist aber eine Umstellung nicht nur aus ökologischer, sondern auch aus lärmtechnischer Sicht zweckmässig.

Analog der Finanzierungsregelung im Regionalverkehr wird der Kanton Bern zukünftig die Umstellung auf alternative Antriebe im Rahmen des ordentlichen Bestellverfahrens regeln. Die verbleibenden Mehrkosten sollen ab 2025 vollumfänglich über die ordentlichen Offerten finanziert werden. Die für die Dekarbonisierung im AGB 2022–2025 eingestellten Mittel sind nach heutiger Einschätzung ausreichend, um die 2025 und 2026 anstehenden neuen Elektrobuss-Beschaffungen finanziell über die Offerten abwickeln zu können. Die Transportunternehmen sind aber weiterhin angehalten, mögliche Drittbeiträge einzubringen.

Der Bund leistet über die Agglomerationsprogramme à-fonds-perdu Investitionsbeiträge an die Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur zur Umstellung auf alternative Antriebe. Zudem sind gestützt auf das CO₂-Gesetz des Bundes Beiträge vorgesehen.

6. Finanzielle Auswirkungen der Verlängerung und der Angebotsanpassungen

6.1 Äussere Faktoren

Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Kantonswechsel von Moutier

Mit dem Wechsel von Moutier zum Kanton Jura per 1. Januar 2026 wird Finanzierung der ÖV-Linien im Raum Moutier neu geregelt werden. Die Ortsbuslinien entfallen und bei verschiedenen Regionalverkehrslinien wird sich der Kanton Jura an der Finanzierung beteiligen. Die Entlastung des Kantons Bern beträgt rund CHF 1 Mio.

Wegfall Treibstoffzollrückerstattung 2026

Die Rückerstattung der Mineralölsteuer an konzessionierte Transportunternehmen soll gemäss dem auf Bundesebene beschlossenen CO₂-Gesetzes auf 2026 aufgehoben werden. Die Aufhebung der Rückerstattung von aktuell rund 60 Rappen pro Liter wird auf den mit Dieselsbussen betriebenen Linien zu einem deutlichen Kostenanstieg führen. Über alle vom Kanton Bern bestellten Angebote des Regional- und Ortsverkehrs wird die Aufhebung Mehrkosten von rund CHF 8 Mio. verursachen. Der grössere Anteil betrifft den vom Kanton alleine finanzierte Ortsverkehr. Es ist mit einem Abgeltungsmehrbedarf zulasten Kanton von rund CHF 5 Mio. pro Jahr zu rechnen. Diese Mehrkosten sollen durch die Subventionierung von alternativen Antriebstechnologien durch den Bund kompensiert werden. Aufgrund der aktuellen Berechnungen sind aber die vom Bund in Aussicht gestellten Mittel nicht ausreichend, um die Mehrkosten der Rückerstattungsauflhebung vollständig zu kompensieren. Für das Jahr 2026 wird deshalb aufgrund des Wegfalls der Mineralölrückerstattung mit einer Erhöhung der ungedeckten Kosten zulasten des Kantons von brutto rund CHF 3 Mio. gerechnet.

6.2 Entwicklung ÖV-Ausgaben

In der nachfolgenden Tabelle sind die aktualisierten Abgeltungen für die Jahre 2018–2026 aufgeführt. Dabei handelt es sich inzwischen bis ins Jahr 2022 um IST-Werte und ab dem Jahr 2023 noch um Planwerte.

Gesamtübersicht über sämtliche ÖV-Ausgaben 2018–2026 (brutto, Kanton und Gemeinden):

ÖV-Ausgaben (Stand 12.10.2023)		AGB 2018 - 2021				AGB 2022 - 2026				
		Fp-Jahr 2018	Fp-Jahr 2019	Fp-Jahr 2020	Fp-Jahr 2021	Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026
		IST	IST	IST	IST	IST	prov.	prov.	Plan	Plan
1) Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	370.7	363.8	360.9	355.4	426.9	424.2	419.6	424.5	430.7
2) Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	25.5	25.1	4.4	4.8	5.5	6.0	6.0	6.2	6.4
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.1	1.1	1.0	1.0	1.0	1.0	1.1	1.3	1.5
4) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.5	0.3	0.2	0.2	0.3	0.2	0.2	0.4	0.2
5) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	397.7	390.2	366.5	361.4	433.7	431.4	426.9	432.4	438.8
6) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-152.2	-146.5	-144.3	-140.3	-166.8	-164.8	-160.9	-165.2	-166.3
7) A.o. Abgeltungen Covid-19	Mio. CHF			7.4	34.1	*)				
8) Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	245.5	243.7	229.5	255.1	266.9	266.6	266.0	267.1	272.5
9) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.7	8.2	10.7	10.5	13.0	10.9	11.0	10.9	11.5
10) Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	253.2	251.9	240.3	265.6	279.9	277.5	277.1	278.0	284.0
Veränderung zu Vorjahr			-0.5%	-4.6%	10.5%	5.4%	-0.9%	-0.2%	0.4%	2.1%
11) Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	80.4	84.4	84.3	86.1	91.1	92.7	93.1	98.6	101.1
12) Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF	19.8	6.4	9.3	9.8	20.5	37.4	51.8	51.2	49.7
13) Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	Mio. CHF	34.3	56.5	55.8	59.9	78.2	56.0	56.8	64.9	63.7
14) Gesamttotal Investitionsbeiträge	Mio. CHF	134.5	147.3	149.4	155.8	189.8	186.2	201.7	214.6	214.5
Veränderung zu Vorjahr			9.5%	1.4%	4.3%	21.8%	-1.9%	8.3%	6.4%	-0.1%
15) ÖV-Gesamtausgaben zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	387.7	399.2	389.6	421.4	469.8	463.7	478.8	492.7	498.5
Veränderung zu Vorjahr			3.0%	-2.4%	8.1%	11.5%	-1.3%	3.2%	2.9%	1.2%
davon zulasten Erfolgsrechnung	Mio. CHF	353.4	342.7	333.8	361.5	391.5	407.7	422.0	427.8	434.7
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	34.3	56.5	55.8	59.9	78.2	56.0	56.8	64.9	63.7

*) Mindererlöse aufgrund Covid-Pandemie sind direkt in den Abgeltungen RPV/OV 2022 eingerechnet

IST = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen je Fahrplanjahr / Pos. 11) bis 13) IST-Ausgaben Kalenderjahr

prov. = provisorische Werte (Forecast) Stand Oktober 2023

Plan = ÖV Gesamtausgaben gemäss kantonalem Finanzplan 2024-2026 (PV 3 Budget 2024 / AFP 2025-2028)

Nebst den Abgeltungen für das ÖV-Angebot leistet der Kanton Beiträge an die Finanzierung der ÖV-Infrastruktur. Dies einerseits über den gebundenen Kantonsbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sowie über gezielte Investitionsbeiträge an Einzelprojekte. Die ÖV-Ausgaben steigen in den kommenden Jahren primär aufgrund der höheren Investitionsbeiträge, insbesondere für laufende Grossprojekte rund um den Bahnhof Bern und das Tram Bern – Ostermundigen (vgl. Ziffer 7.7 des Vortrags zum Grossratsbeschluss vom 10. März 2021 betreffend die Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr; Rahmenkredit 2022–2025; 2020.BVD.3722).

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

ÖV-Abgeltungen (Stand 12.10.2023)		AGB 2022 - 2026				
		Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026
		IST	prov.	prov.	Plan	Plan
1) Abgeltungen Personenverkehr: Regional- und Ortsverkehr	Mio. CHF	426.9	424.2	419.6	424.5	430.7
2) Abgeltungen Tarifverbünde & Tarifmassnahmen	Mio. CHF	5.5	6.0	6.0	6.2	6.4
3) Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.0	1.1	1.3	1.5
4) Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.3	0.2	0.2	0.4	0.2
5) Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	433.7	431.4	426.9	432.4	438.8
6) ./ Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-166.8	-164.8	-160.9	-165.2	-166.3
7) Total Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	266.9	266.6	266.0	267.1	272.5
8) Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	13.0	10.9	11.0	10.9	11.5
ÖV-Abgeltungen Verkehr und Infrastruktur	Mio. CHF	279.9	277.5	277.1	278.0	284.0
Veränderung zu Vorjahr		-6.6%	-0.9%	-0.2%	0.4%	2.1%

Veränderungen gegenüber dem ursprünglichen Angebotsbeschluss 2022-2025

		Fp-Jahr 2022 IST	Fp-Jahr 2023 prov.	Fp-Jahr 2024 prov.	Fp-Jahr 2025 Plan	Fp-Jahr 2026 Plan
ÖV-Abgeltungen AGB 2022 - 2025 (alt)	Mio. CHF	272.3	274.1	287.1	295.5	
ÖV-Abgeltungen AGB 2022 - 2026 (neu)	Mio. CHF	279.9	277.5	277.1	278.0	284.0
<i>Delta AGB 2022-2026 gegenüber AGB 2022-2025</i>	<i>Mio. CHF</i>	<i>7.6</i>	<i>3.4</i>	<i>-10.0</i>	<i>-17.5</i>	

Die Angebotsvereinbarungen für die Fahrplanjahre 2022 und 2023 konnten nicht im erwarteten Umfang abgeschlossen werden. Dies primär aufgrund der verzögerten Erholung der Verkehrserlöse und der deutlich gestiegenen Energiekosten und sowie weiteren teuerungsbedingten Kostensteigerungen.

Die Überschreitungen 2022/2023 können in den Jahren 2024 und 2025 vollumfänglich kompensiert werden. Die Erlösentwicklung ist aufgrund der aktuell sehr erfreulichen Nachfrage und der per Dezember 2023 umgesetzten Tarifmassnahmen besser als im ursprünglichen AGB 2022–2025 erwartet und helfen die teuerungsbedingten Kostensteigerungen teilweise aufzufangen. Insbesondere Projektverzögerungen führen auf der Kostenseite zu einer zusätzlichen Reduktion der ursprünglich geplanten Entwicklung der ungedeckten Kosten. Erwartete Investitionsfolgekosten werden erst zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Abgeltungsmehrbedarf führen. Für das Jahr 2024 ist die vollumfängliche Mitfinanzierung des Bundes (Stand Herbst 2023) nicht sichergestellt und in den Planzahlen berücksichtigt. Auf 2025/2026 wird wieder eine vollständige Bundesmitfinanzierung erwartet. Sie wird den Kanton finanziell entlasten und den Abgeltungsbedarf stabilisieren.

Bis Ende 2026 sollen alle Angebotsentwicklungen gemäss dem ursprünglichen Angebotsbeschluss umgesetzt sein. Die verlängerte Umsetzungsdauer hilft die Jahre 2024 und 2025 zu entlasten und die Überschreitungen in den Jahren 2022/2023 zu kompensieren.

Dem Minderbedarf bei den Abgeltungen steht ein Mehrbedarf bei den ÖV-Investitionsbeiträgen gegenüber. Die ÖV-Gesamtausgaben sind in Position 15 in der Tabelle in Ziffer 6.2 ersichtlich. Sie können mit den aktuell im Budget und Finanzplan eingestellten Mitteln finanziert werden.

6.3 Finanzielle Auswirkungen zulasten Kanton Bern

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

		AGB 2022 - 2026				
		2022	2023	2024	2025	2026
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	279.9	277.5	277.1	278.0	284.0
./. Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-93.3	-92.5	-92.4	-92.7	-94.7
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	186.6	185.0	184.7	185.4	189.3
<i>Veränderung zu Vorjahr</i>		<i>-6.6%</i>	<i>-0.9%</i>	<i>-0.2%</i>	<i>0.4%</i>	<i>2.1%</i>

Die benötigten Abgeltungsmittel für die Umsetzung des vorliegenden verlängerten Angebotsbeschlusses 2022–2026 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.

7. Fazit und Ausblick

Die beiden ersten Jahre der Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022–2025 waren primär dadurch geprägt, dass wichtige Rahmenbedingungen sich nicht wie erwartet entwickelt haben. Dies sind einerseits die Ertragseinbussen aufgrund der Covid-bedingten tieferen Nachfrage, andererseits Kostenentwicklungen infolge des Kriegs in der Ukraine insbesondere im Energiebereich.

Damit sich die Abgeltungen 2025/2026 im skizzierten Rahmen entwickeln, müssen verschiedene Voraussetzungen gegeben sein. Die Rahmenbedingungen haben sich jedoch seit dem GRB zum AGB 2022-2025 stark verändert.

Im Herbst 2023 präsentiert sich die Lage wie folgt:

- Die Corona-Pandemie ist mehrheitlich überwunden und die Nachfrage und Verkehrserlöse erreichen im 2023 wieder das Niveau 2019 vor Corona. Die Nachfrageerholung ist regional unterschiedlich.
- Im Jahr 2024 ist die Mitfinanzierung des Bundes im Regionalverkehr als Folge eines Sparprogramms in Frage gestellt und in den Planzahlen berücksichtigt. Der Kanton Bern engagiert sich gemeinsam mit den anderen Kantonen für eine gesetzeskonforme vollständige Mitfinanzierung des Regionalverkehrs durch den Bund (Entscheid in der Wintersession 2023).
- Für die Jahre 2025/2026 wird unterstellt, dass der Bund die gemeinsam bestellten RPV-Angebote vollumfänglich mitfinanziert, wie dies auch in den vergangenen Jahren der Fall war.
- Die Teuerung und insbesondere die gestiegenen Energiepreise sowie das erhöhte Zinsniveau haben zu erheblichen Mehrkosten bei den Transportunternehmen geführt. Es muss davon ausgegangen werden, dass im angelaufenen Bestellprozess für die Fahrplanjahre 2025/2026 keine Entspannung eintritt und die Lage weiterhin volatil bleiben wird. Die Offerten für die Fahrplanjahre 2025 und 2026 werden von den Transportunternehmen auf der Grundlage des Kenntnisstandes Sommer/Herbst 2024 finalisiert werden müssen.
- Ein Teil der Investitionsfolgekosten können durch Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen durch die Transportunternehmungen aufgefangen werden.

8. Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf mit Beilagen