

VORTRAG

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 – 2017

0	ZUSAMMENFASSUNG	3
1	GEGENSTAND	6
2	RECHTSGRUNDLAGEN	6
2.1	Bund.....	6
2.2	Kanton.....	6
2.3	Vorgaben und Rahmenbedingungen gemäss den Verordnungen zum Eisenbahngesetz und zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes (EBG und PBG).....	7
2.4	Richtplan des Kantons Bern	7
3	ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE ZUM ANGEBOT IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR.....	8
4	ANGEBOT 2014 – 2017 IM REGIONALEN PERSONENVERKEHR	11
4.1	Grundsätze zur örtlichen Erschliessung.....	12
4.2	Grundsätze zum Kursangebot	12
4.3	Festlegung der Verkehrsmittelart.....	14
4.4	Grundlagen zur Festlegung des Angebots 2014 - 2017	14
4.4.1	Regionale Angebotskonzepte 2014 – 2017	14
4.4.2	Angebotsveränderungen beim nationalen Fernverkehr	14
4.4.3	Finanzielle Rahmenbedingungen	14
4.5	Angebot 2014 – 2017 / Schienenverkehr.....	16
4.5.1	S-Bahn	16
4.5.2	RVK Biel –Seeland – Berner Jura.....	17
4.5.3	RVK Oberaargau	17
4.5.4	RVK 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 2014 – 2017 / Busverkehr	19
4.6.1	RVK Biel – Seeland – Berner Jura.....	19
4.6.2	RVK Oberaargau	19
4.6.3	RVK Emmental.....	20
4.6.4	RK Bern-Mittelland	20
4.6.5	RVK Oberland-West.....	21
4.6.6	RK Oberland-Ost.....	21
5	ANGEBOT 2014 – 2017 IN DEN STÄDTEN BERN, BIEL UND THUN	22
5.1	Grundsätze zur Erschliessung.....	22
5.2	Bern	23
5.3	Biel	23
5.4	Thun.....	23

6	VERSUCHSBETRIEBE	24
6.1	Verlängerung von bestehenden und Bewilligung von neuen Versuchsbetrieben	24
6.2	Kantonsbeteiligung	24
6.3	Kreditbewilligung	24
7	BETRIEBSFÜHRUNG, SICHERHEIT UND TARIFGESTALTUNG	24
7.1	Effiziente Betriebsführung	24
7.2	Sicherheit im öffentlichen Verkehr	25
7.3	Erhebung von angemessenen Tarifen	25
7.4	Tarifpolitik	26
7.5	Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverbünde	26
7.6	Tarifmassnahmen Lauterbrunnen	27
8	FINANZIELLE UND PERSONELLE AUSWIRKUNGEN	28
8.1	Entwicklung Abgeltungszahlungen	28
8.1.1	Vorgaben und Rahmenbedingungen	28
8.1.2	Kostenteiler mit Bund und Gemeinden	28
8.1.3	Entwicklung des bestellten Verkehrsangebots	29
8.1.4	Kostendeckungsgrad	29
8.1.5	Finanzielle Situation im Jahr 2013	30
8.1.6	Entwicklung Abgeltungen 2014 - 2017	31
8.2	Kreditbewilligung	32
8.3	Investitionsrechnung	32
9	SCHLUSSBESTIMMUNGEN	32
9.1	Vollzug des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013	32
9.2	Umsetzung des Beschlusses	32
9.3	Untersuchungen zur Verkehrsmittelart	32
9.4	Anpassung des Angebotsbeschlusses	33
9.5	Berücksichtigung von Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kanton	33
9.6	Anpassung aufgrund der strategischen Aufgabenüberprüfung des Kantons	33
9.7	Nachhaltigkeitsbeurteilung	33
9.8	Auswirkungen auf die Wirtschaft	33
10	ANTRAG	33
11	BEILAGEN	34

0 ZUSAMMENFASSUNG

Gemäss Art 14 ÖVG beschliesst der Grosse Rat 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 2014 bis 2017 festgelegt werden. Gestützt darauf werden den Transportunternehmungen im Voraus bestimmte Beträge (Abgeltungen) für genau definierte und bestellte Angebote ausbezahlt werden. Nachträgliche Defizitdeckungen sind ausgeschlossen.

Dieser Beschluss liegt in der abschliessenden Kompetenz des Grossen Rates.

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 2014 bis 2017 fest:

- das Liniennetz des öffentlichen Verkehrs
- die Verkehrsmittelart (Bahn, Bus)
- 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 im Anhang grafisch dargestellt.

Der Anhang bildet 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. 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 2014 bis 2017 fest.

Aufgrund der finanziellen Situation des Kantons Bern wird das Angebot in den Jahren 2014 – 2017 weitgehend auf dem heutigen Stand belassen. Die Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen werden mit wenigen Ausnahmen abgelehnt. Die punktuellen Angebotsausbauten müssen grösstenteils durch Angebotsoptimierungen und -reduktionen finanziert werden. Der aktuelle Budget- und Finanzplan 2014 bis 2016 wird eingehalten. Die Nachfrageentwicklung beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr war in den letzten Jahren mit jährlich 4 Prozent ausserordentlich hoch und wird in den kommenden Jahren voraussichtlich weiterhin stark zunehmen, da sich zu der ohnehin prognostizierten Nachfragesteigerung eine deutliche Verhaltensänderung der Bevölkerung hin zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs abzeichnet. Dies wird die bereits bestehenden Kapazitätsengpässe in den Bussen und Zügen weiter verschärfen und möglicherweise auch zu einer Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr führen. Da in den Hauptverkehrszeiten auch auf der Strasse die Kapazitätsgrenzen erreicht werden, kann diese Entwicklung zu einer reduzierten Erreichbarkeit der wirtschaftlich bedeutenden Standorte im Kanton führen. Dadurch würde sich die Standortqualität des ganzen Kantons verschlechtern.

Die folgenden Änderungen sind im Regional- und im Ortsverkehr vorgesehen:

Neue Linien:	Das Rufbusangebot in der Courtine de Bellelay wird nach Souboz erweitert.
	Verlängerung der Bürgerbuslinie Täuffelen – Aarberg nach Aarberg, Spital
	Neue Buslinie Lyss – Lyssbachpark
	Neue Buslinie Lyss – Dreihubel
	Neue Buslinie Lyss – Kornweg
	Verlängerung der Buslinie Bätterkinden – Kräiligen nach Lohn-Lüterkofen
	Neue Buslinie Burgdorf Bernstrasse – Geissrütli
	Verlängerung der Buslinie Wankdorf – Ostermundigen – Eigerplatz zum Bahnhof Weissenbühl
	Neue Buslinie Oberdiessbach – Wichtrach (– Münsingen)
	Neues Busangebot zwischen Boltigen und Zweisimmen als Ersatz für die durchfahrenden Züge.
	Verlängerung der Buslinie Interlaken West – Regionalspital nach Breite/Wellenacher
	Neue Buslinie Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher
	Neue Buslinie Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi
	Verlängerung der Buslinie Meiringen – Unterbach nach Brienzwiler, Bahnhof
Angebotsveränderungen:	Zusätzlicher Halt der S1 Bern – Fribourg in Ausserholligen
	Aufstufung des Abschnitts Urtenen – Jegenstorf der S8 Bern – Jegenstorf (– Solothurn)
	Aufstufung der Buslinie Biel/Bienne – Orvin
	Aufstufung der Buslinie auf dem Abschnitt Burgdorf – Spital
	Aufstufung der Buslinie zwischen Burgdorf und Lyssach, Bernstrasse
	Aufstufung der Buslinie zwischen Escholzmatte und Schangnau
	Umwandlung der Buslinie Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten in einen Bürgerbus
	Abstufung der Traminie Bern Bahnhof – Weissenbühl
	Aufstufung der Buslinie Eigerplatz – Ostermundigen – Wankdorf
	Aufstufung der Buslinie Weyermannshaus – Niederwangen
	Aufstufung der Buslinie zwischen Münsingen und Wichtrach
	Abstufung der Buslinie Boll-Utzen – Obermoos – Oberfeld
	Abstufung der Buslinie Boll-Utzen – Utzen
	Führung der Linie Wichtrach – Kirchdorf – Kaufdorf nach Kaufdorf anstatt Toffen
	Aufstufung des Ortsbusses Interlaken
	Aufstufung der Linie Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg

wegfallende Linien:	Aufhebung der Linie Gare – Sur Menué des Ortsbusses Moutier
	Aufhebung des Abschnitts Biel/Bienne – Bözingen der Buslinie Biel/Bienne – Pieterlen
	Aufhebung des Linienasts Vingelz – Alfermée
	Aufhebung des Abschnitts Biel, Bözingen – Orpundplatz der Buslinie Péry-Reuchenette – Orpundplatz
	Aufhebung des Abschnitts Mett, Orpundplatz – Brühlplatz – Bahnhof Biel der Linie Schifflände – Bahnhof – Bözingenfeld – Mett Orpundplatz – Bahnhof Biel
	Verzicht auf Verlängerung der Buslinie Zollikofen – Worblaufen – Breitenrain zum Bärengraben
	Aufhebung der Buslinie Belp Bahnhof – Hühnerhubel
	Aufhebung der Buslinie Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand

Das im Beschluss vorgesehene Angebot im öffentlichen Regionalverkehr kann mit den derzeit im Finanzplan 2014 bis 2016 eingestellten Mitteln realisiert werden.

Die bestehenden Tarifverbünde Libero und BeoAbo sowie die Beteiligung an den ausserkantonalen Tarifverbünden werden weitergeführt. Das heutige ABO zigzag wird Teil des integralen Tarifverbunds Libero. Für grenznahe Regionen sind Lösungen mit benachbarten Tarifverbünden zu prüfen und umzusetzen.

Der Kanton bestellt und finanziert den öffentlichen Verkehr gemeinsam mit dem Bund und den Gemeinden. Die Kosten werden grundsätzlich wie folgt aufgeteilt:

Bereich	Finanzierung durch		
Fernverkehr und nationale Schieneninfrastruktur	Bund (keine Abgeltung durch Kanton und Gemeinden)		
Regionalverkehr und regionale Schieneninfrastruktur	Bund	Kanton	Gemeinden
Ortsverkehr	(Bund)	Kanton	Gemeinden
Tarifmassnahmen	(Bund)	Kanton	Gemeinden

Der vorliegende Angebotsbeschluss hat voraussichtlich folgende finanzielle Auswirkungen:

	Angebotsbeschluss 2014 - 2017				
	2013	2014	2015	2016	2017
Abgeltungen Kanton / Gemeinden - PLAN (Fahrplanjahre)	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2
Budget- und Finanzplanzahlen (Jahreswerte)	284.7	298.4	305.4	305.4	
Differenz zu Budget- und Finanzplan	2.4	-1.3	-2.5	3.3	315.2

Die Nettoaussgaben des Kantons Bern steigen von 2014 bis 2017 voraussichtlich um 12,1 Millionen Franken an. Dies entspricht einer jährlichen Steigerung von 2 Prozent. Die Steigerung ergibt sich insbesondere aus Rollmaterialfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen neues und zusätzliches Rollmaterial), allgemeinen Kostensteigerungen, Abschreibungsfolgekosten aufgrund von Infrastrukturinvestitionen sowie kleineren Angebotsanpassungen.

Die Kredite für die Fahrplanperiode 2014 – 2017 sind durch den Regierungsrat zu bewilligen. 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 soll das Parlament in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche und ihrer finanziellen Auswirkungen darüber entscheiden können, wie das Angebot im öffentlichen, nicht touristischen Verkehr ausgestaltet werden soll. Die beiden wichtigsten Steuerungsinstrumente des Grossen Rates sind der Beschluss über die Angebotsentwicklung und der Rahmenkredit über die Investitionen im öffentlichen Verkehr. Der vorliegende Vortrag stellt einen Bericht des Regierungsrates über die mittelfristige Angebotsentwicklung gemäss Art. 14 ÖVG dar.

Mit dem vorliegenden Beschluss legt der Grosse Rat 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 2013 – Dezember 2017) gelten, wobei Anpassungen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ausdrücklich vorbehalten werden.

Gleichzeitig mit dem Angebotsbeschluss 2014 – 2017 wird dem Grossen Rat die Vorlage für den entsprechenden Investitionsrahmenkredit 2014 – 2017 unterbreitet. Der Rahmenkredit stützt sich auf den Angebotsbeschluss und die Planungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung ab.

Die Regionalen Verkehrskonferenzen wurden im Dezember 2010 aufgefordert, dem Kanton ausgehend vom bestehenden Angebot und unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren durchgeführten Studien regionale Angebotskonzepte einzureichen. Auf diese Grundlage stützt sich das kantonale Angebotskonzept. Hauptsächlich aus finanziellen Gründen konnten jedoch nicht alle Elemente der regionalen Angebotskonzepte berücksichtigt werden. Das kantonale Angebotskonzept wurde im August/September 2012 in die Fachkonsultation gegeben und den Eingaben entsprechend 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)
- 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 (FPV, SR 742.151.4) vom 25. November 1998
- 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)
- Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV, SR 742.101.2)

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 (ÖVG, BSG 762.4)
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG, BSG 631.11), 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 und zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes (EBG und PBG)

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

- Zum Umfang des Regionalverkehrs gehört neben dem regionalen Personenverkehr auch die Infrastruktur der Privatbahnen.
- 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, welche 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.

2.4 Richtplan des Kantons Bern

Der kantonale Richtplan wurde im Februar 2002 vom Regierungsrat genehmigt und regelmässig, letztmals im Jahr 2010, angepasst. Er zeigt insbesondere die Querbezüge zwischen den verschiedenen Bereichen auf und bildet einen koordinierenden Gesamtrahmen für die Fachplanungen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs legt der Richtplan die aus raumplanerischer Sicht wichtigen Grundsätze und die übergeordneten kantonalen Prioritäten fest.

Das kantonale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr ist die Fachplanung im Bereich des öffentlichen Verkehrs und weist einen Zeithorizont von vier Jahren auf. Die Umsetzung des Richtplanes wie auch des kantonalen Angebotskonzeptes erfolgt in Absprache zwischen den federführenden Amtsstellen. Der kantonale Angebotsbeschluss ist auf die Inhalte des kantonalen Richtplanes abgestimmt, berücksichtigt die Strategien und stimmt mit den aufgeführten Massnahmen überein.

Im Massnahmenblatt B_02 sind die Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr + Siedlung dargestellt. Dabei handelt es sich auch um Infrastrukturmassnahmen für den öffentlichen Verkehr.

Im Massnahmenblatt B_04 des kantonalen Richtplans sind die Ziele und Prioritäten im öffentlichen Regional-, Agglomerations- und Ortsverkehr festgelegt. Mit dem kantonalen Angebotsbeschluss wird ein Beitrag zur Erfüllung der folgenden Ziele und Prioritäten geleistet: Halten des Angebots und gezielter nachfrage- und potenzialoptimierter Ausbau, Qualitätssteigerung, Weiterentwickeln der Durchmesserlinien, Ausbau des S-Bahn-Angebotes, integraler Halbstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz, Überprüfung bestehender und möglicher neuer Tangentialverbindungen.

Mit den Richtplananpassungen 2004 und vor allem 2006 wurde der Abstimmung "Siedlung und Verkehr" eine neue Dimension verliehen: Griffige Kriterien für Neueinzonungen bezüglich der minimal erforderlichen ÖV-Erschliessung verhindern die Ausscheidung grösserer Bauzonen ohne ÖV-Erschliessung. Gleichzeitig wächst der Druck vor allem kleinerer Gemeinden auf die Verbesserung der ÖV-Verbindungen. Die ÖV-Erschliessungsqualität wird im Richtplan nach sechs unterschiedlichen Güteklassen definiert. Die entsprechenden Bestimmungen sind in den Massnahmenblättern A_01, A_05 und B_10 geregelt.

Im Massnahmenblatt C_01 wird die Zentralitätsstruktur des Kantons Bern festgelegt. Mit der Zentralitätsstruktur als Steuerungsinstrument sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Stärkung der Zentren und deren Agglomerationen als Wirtschaftsstandorte.
- Gezielter kantonaler Mitteleinsatz.
- Handlungsspielraum für Zentren und Entwicklungsachsen schaffen und weitere Dezentralisierung stoppen.
- Versorgungsschwerpunkte und Identifikationssorte in allen Kantonsteilen erhalten.

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 soll 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.

Die Regierungsrichtlinien 2011 – 2014 orientieren sich an der Grundmaxime der nachhaltigen Entwicklung. Dabei geht es um positive Impulse für:

- die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit
- die gesellschaftliche Solidarität
- den Schutz der natürlichen Grundlagen im Kanton Bern

Daraus hat der Regierungsrat acht Handlungsschwerpunkte abgeleitet. Einer davon betrifft die Raumentwicklung und die Gesamtmobilität und somit auch den öffentlichen Verkehr: Im Sinn einer nachhaltigen Entwicklung sollen die negativen Auswirkungen des Verkehrs reduziert, die nationalen und internationalen Verkehrsanschlüsse ausgebaut und die Siedlungsentwicklung an zentralen, gut erschlossenen Lagen gefördert werden.

Zu diesem Handlungsschwerpunkt wird unter anderem festgehalten, dass die Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Agglomerationsprogramme modernisiert werden soll. Mit der Umsetzung der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte soll die Siedlungsentwicklung an zentralen und gut erschlossenen Lagen gefördert werden.

In seiner Gesamtmobilitätsstrategie hat der Regierungsrat diese Aufträge konkretisiert und zum öffentlichen Verkehr als übergeordnete Zielsetzung festgehalten, dass der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zulasten des motorisierten Individualverkehrs zunehmen muss. 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 Standortgunst des Kantons fördern und einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und Regionen leisten.

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

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

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 motorisierten Individualverkehrs. 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 motorisierten Individualverkehrs durch den öffentlichen Verkehr 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 andern 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 Mobilitätssicherung.

Gute Verkehrsverbindungen sind die Voraussetzung dafür, dass auch schwach besiedelte Gebiete wirtschaftlich gedeihen und der Abwanderung entgegengetreten werden kann. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) ist und bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die soziale und wirtschaftliche Integration setzt aber 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 (Rufbusse, Bedarfsangebote, Bürgerbusse).

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 möglichst behindertengerecht im Sinne der Gesetzgebung über die Behindertengleichstellung 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. Wird zu Unrecht auf die Beseitigung der Benachteiligung verzichtet, sind die SBB, die konzessionierte Transportunternehmung oder das Gemeinwesen gemäss Art. 12 BehiG zu verpflichten, eine angemessene Ersatzlösung anzubieten (z.B. Behindertenfahrdienste).

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

Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) konkretisiert die funktionalen Anforderungen an die Einrichtungen, die Fahrzeuge und die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs sowie die Voraussetzungen für die Gewährung von Finanzhilfen.

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. Weiter ist bekannt, dass Angebotsveränderungen jeweils von einem Teil der ÖV-Nutzenden als Verschlechterung wahrgenommen werden, sei es, weil Vorteile gewissen Nachteilen gegenüberstehen, oder weil Angebotsveränderungen auch zu zeitlichen Verhaltensänderungen führen 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 zudem 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 und als Finanzierungspartner bei den Infrastrukturen 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 nach folgenden 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 2 Personen / m², bei Bahnen 3 Personen / m² exkl. Zirkulationsflächen.
- Als Vergleichswert gilt das 80%-Perzentil der Nachfrage, d.h. ein Zug bzw. die Züge in der Spitzenstunde dürfen diesen Wert übers Jahr gesehen nur in 20% der Fälle überschreiten. Übersteigt die Nachfrage das Angebot an Sitz- und Stehplätzen häufiger als in 20% der Fälle, sind Massnahmen zur Kapazitätssteigerung zu ergreifen.
- Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten 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.

4 ANGEBOT 2014 – 2017 IM REGIONALEN PERSONENVERKEHR

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 basiert auf:

- Grundsätzen zur örtlichen Erschliessung
- Grundsätzen zum Kursangebot

4.1 Grundsätze zur örtlichen Erschliessung

Das Bundesrecht (Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs, ARPV) beinhaltet Grundsätze zur örtlichen Erschliessung, ermöglicht es aber den Kantonen, den spezifischen Verhältnissen angepasste Grundsätze in Abweichung zur Bundesverordnung zu beschliessen. 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 kantonaler Angebotsverordnung erreicht werden.

Aufgrund von Erfahrungen und Analysen des Ist-Zustandes wird festgestellt, dass das heutige Angebot in der Regel mit der Nachfrage übereinstimmt. Daraus folgt, dass in der Planungsperiode 2014 bis 2017 alle Gemeinden und grösseren Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden sollen, welche im ablaufenden Angebotsbeschluss 2010 – 2013 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 Werktagsangebot reduziert, liegt also möglicherweise unter dem Minimalwert der im Linienplan ausgewiesenen Angebotsstufe.

Die Verteilung der Kurse über den Tag ist nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses, sondern liegt in der Kompetenz des Regierungsrates. Gemäss der 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 Mobilitätsvorsorge 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 (siehe Ziffer 5).

Innerhalb der Angebotsstufen besteht ein Handlungsspielraum für die genaue Festlegung der täglichen Kurszahl pro Linie. Diese detaillierte Festlegung 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 Linienetzplänen 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) 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 2014 – 2017 fest.

Unter den Ziffern 4.5, 4.6 und 5.2 bis 5.4 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 2017 mit den bestehenden Verkehrsmitteln gemäss Linienplan 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 2014 – 2017

4.4.1 Regionale Angebotskonzepte 2014 – 2017

Gemäss Art. 16 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr erarbeiten die Regionalen Verkehrskonferenzen als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss regionale Angebotskonzepte. Diese sind von den zuständigen Delegiertenversammlungen im Mai / Juni 2012 genehmigt worden. Die Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen sind in der Beilage dokumentiert.

4.4.2 Angebotsveränderungen beim nationalen Fernverkehr

In den kommenden Jahren wird das Angebot wegen des Baus oder der Inbetriebnahme grosser Infrastrukturen angepasst werden. Auf nationaler Ebene sind drei Fahrplananpassungen auf Dezember 2015 absehbar:

- Mit den Bauarbeiten im Raum Lausanne wird die Schienenkapazität vorübergehend reduziert. Dies führt möglicherweise zu Anpassungen bei den Jurafusslinien Basel/Zürich – Biel – Lausanne/Genf. Die Kantone werden Anfang 2013 informiert. Falls dies Auswirkungen auf das regionale Angebot hat, wird der vorliegende Beschluss angepasst.
- Mit der Inbetriebnahme der Durchmesserlinie in Zürich (DML) und somit des zweiten unterirdischen Durchgangsbahnhofs werden auf verschiedenen Linien des Fernverkehrs die Fahrpläne angepasst. Die Fahrpläne im Kanton Bern werden allerdings nicht massgeblich verändert.
- Die Linie Delle – Belfort wird wiedereröffnet und es entstehen stündliche Direktverbindungen zwischen Biel und Belfort.

4.4.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Der Leistungsumfang des vom Kanton Bern (mit)bestellten Regional- und Ortsverkehr ist in den vergangenen Jahren stetig gewachsen. Die Angebots- und Kapazitätsausbauten haben auf der Kostenseite zu einem starken Wachstum geführt. Die erfreuliche Nachfrageentwicklung hat sich im Gegenzug in deutlich steigenden Erträgen niedergeschlagen. Die Abgeltung pro Kurskilometer konnte deshalb bis 2012 stabil gehalten werden. Auf das Fahrplanjahr 2013 erfolgte ein deutlicher Kostensprung. Massgeblich dafür sind neben Kostensteigerungen bei den Transportunternehmen das ab 1. Januar 2013 gültige neue Trassenpreissystem und Investitionsfolgekosten aufgrund von grösseren Rollmaterialbeschaffungen. Die massive Kostensteigerung führte zu einem deutlichen Abgeltungsmehrbedarf für das laufende Jahr.

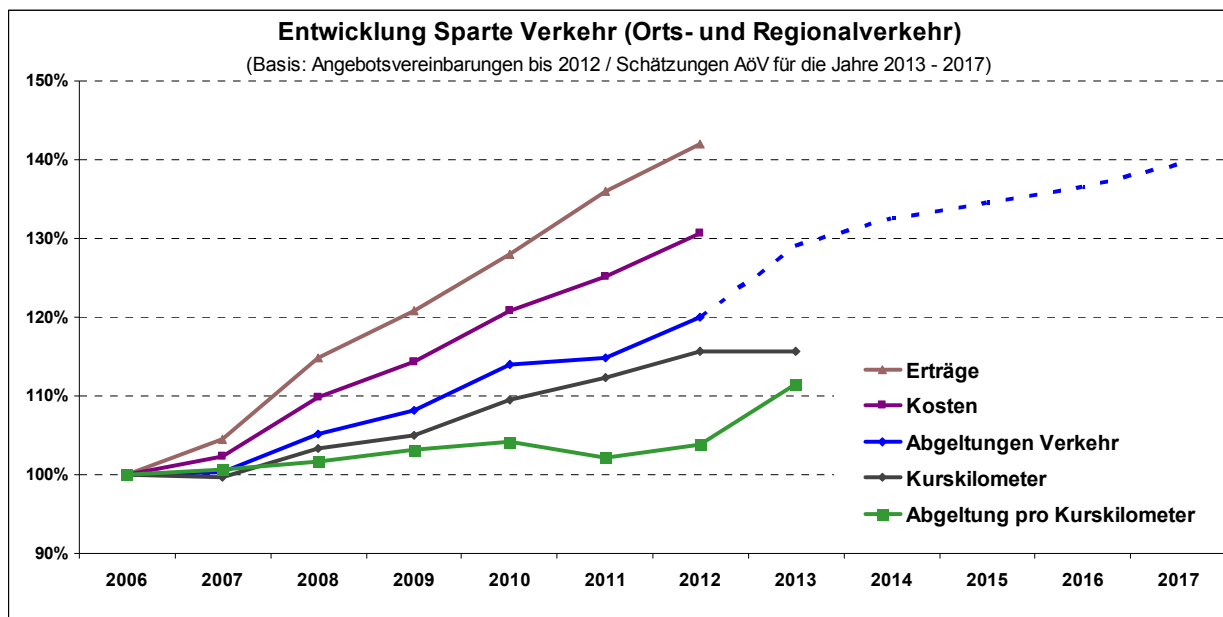


Abbildung 1: Entwicklung Eckwerte Sparte Verkehr

Um den aktuellen Budget- und Finanzplanrahmen einzuhalten, muss die Abgeltungsentwicklung gegenüber den vergangenen Jahren deutlich eingeschränkt werden. Für den Kanton bedeutet dies den Verzicht auf Angebotsausbauten. Mit dem vorliegenden Angebotsbeschluss 2014–2017 wird sich der Umfang des bestellten Angebots nur punktuell erhöhen.

Zudem ist absehbar, dass der Abgeltungsbedarf in den nächsten Jahren pro Kurskilometer tendenziell steigen wird. Dies aus folgenden Gründen:

- Stark begrenzter Spielraum für die Verwendung von Tarifmassnahmen zur Deckung allgemeiner Kostensteigerungen:
In den vergangenen Jahren konnten die Transportunternehmen Tarifierhöhungen zur Deckung allgemeiner Kostensteigerungen nutzen. Von den Erträgen aus den Tarifmassnahmen vom Dezember 2012 bleibt den Verkehrsunternehmen indessen nichts, da sie die Mehrerträge vollumfänglich zur Deckung der höheren Trassenpreise ab 2013 benötigen. Da ÖV-Preiserhöhungen ein brisantes Thema sind, werden in den kommenden Jahren voraussichtlich nur in geringerem Umfang weitere Erhöhungen möglich sein. Zudem steht per 2017 bereits die nächste Trassenpreiserhöhung an, die wiederum über höhere Tarife finanziert werden soll
- Neues Rollmaterial:
Sowohl altersbedingt wie auch aus Kapazitätsgründen wurden in den vergangenen Jahren grosse Investitionen in einen zeitgemässen Fahrzeugpark getätigt. Verschiedene Rollmaterialerneuerungen (bspw. Dosto BLS, RBS – 2. Tranche NEXT und neues Rollmaterial auf den ZB-Linien) sind aktuell im Gange. Die neuen Fahrzeuge sind teurer in der Anschaffung, müssen durch die TU fremdfinanziert werden, verfügen über mehr Komfort und auch über mehr Elektronik und werden meistens über einen kürzeren Zeitraum abgeschrieben. Die Folgekosten für Abschreibungen, Zinsen und Unterhalt können nur teilweise über Tarifierhöhungen finanziert werden und führen entsprechend zu einem höheren Abgeltungsbedarf.
- Ertragsentwicklung:
Obwohl sich die Nachfrage weiterhin positiv entwickelt, steigen die Erlöse nicht in gleichem Umfang. Insbesondere Abonnemente werden immer intensiver genutzt. Entsprechend sinkt der Ertrag pro gefahrenem Kilometer (Personenkilometer).
- Teuerungsentwicklung:
In den vergangenen Jahren war die Teuerung auf tiefem Niveau. Der Kostenanstieg ist primär durch Investitionsfolgekosten begründet.

- Zinsentwicklung:
Für die Finanzierung von Rollmaterial haben die Transportunternehmungen in den vergangenen Jahren in grösserem Umfang Fremdkapital aufgenommen. Dank dem aktuell sehr tiefen Zinsniveau konnte die Fremdfinanzierung zu sehr günstigen Konditionen sichergestellt werden. Mittelfristig ist sowohl ein Anstieg bei den Zinsen wie auch bei der Teuerung zu erwarten.
- Unterhalt und Investitionstätigkeit Infrastruktur:
Die Bahninfrastruktur wird immer intensiver genutzt. Entsprechend verkürzt sich die Lebensdauer der Anlagen. Der Unterhalts- und Erneuerungsbedarf steigt jährlich an. Die anstehenden ÖV-Agglomerationsgrossprojekte führen zu Abschreibungsfolgekosten in der Sparte Infrastruktur, die sich in den Betriebsrechnungen niederschlagen werden.

Eine Stagnation in der Abgeltungsentwicklung hat demnach einen Angebotsabbau zur Folge. Schon mit dem vorliegenden Beschluss wird das Angebot in den Jahren 2014–2017 weitestgehend auf dem heutigen Stand belassen. Die Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen werden mit wenigen Ausnahmen abgelehnt. Angebotsausbauten müssen zudem grösstenteils durch anderweitige Angebotsoptimierungen und -reduktionen finanziert werden. Gleichzeitig deutet alles darauf hin, dass die Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den kommenden Jahren deutlich zunehmen wird. Dadurch ist mit einer Verschärfung der bereits heute bestehenden Kapazitätsengpässe und möglicherweise auch mit einer Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr zu rechnen. Der in den Offerten der TU ausgewiesene Abgeltungsbedarf und die Finanzierungsmöglichkeiten der Besteller drohen von Jahr zu Jahr weiter auseinanderzugehen. Entsprechend müssen im Rahmen der Offertverhandlungen immer grössere Einsparungen erzielt werden.

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

4.5 Angebot 2014 – 2017 / Schienenverkehr

4.5.1 S-Bahn

Das Angebot der S-Bahn Bern wird in den nächsten Jahren wie folgt entwickelt:

Fahrplan 2014

- Die S1 wird vollständig mit Doppelstockkompositionen betrieben. Im Laufe des Jahres 2014 werden die Dostozüge auch auf der S6 und auf der S3/S31 eingeführt.
- Keine HVZ-Züge mehr auf der S6. Die erforderliche Kapazität kann mit Dostozügen bereitgestellt werden.
- S8: Einführung von 120 m langen "Seconda"-Kompositionen.
- Viertelstundentakt der S8 bis nach Jegenstorf. Der Viertelstundentakt der S8 wird integral nach Jegenstorf geführt (bisher wendet jeder zweite Zug in Urtenen). Dadurch ergeben sich auch mehr Umsteigemöglichkeiten zwischen S8 und RE in Jegenstorf.
Die Anschlusspriorität am Sonntagvormittag (Halbstundentakt) soll angepasst werden. Mit einer Verschiebung der Fahrlagen um eine Viertelstunde können die heute sehr schlechten Fernverkehrsanschlüsse in Bern verbessert werden. Diese Verbesserung hat leider eine längere Umsteigezeit in Jegenstorf zur Folge. Eine Abschätzung der Potenziale und der Wunschlinien zeigt, dass die Vorteile (Fernverkehrsanschlüsse in Bern für Urtenen, Schönbühl, Mattstetten, Bäriswil, Moosseedorf, Zollikofen, Münchenbuchsee) die Nachteile (längere Reisezeiten für Verbindungen wie Bätterkinden – Zollikofen oder Moosseedorf – Solothurn) bei Weitem überwiegen.
- Die Halte der S31 in Schüpfen werden voraussichtlich im Sommer 2013 aufgehoben. Die S3 verfügt mit den Dosto-Kompositionen über ausreichend Kapazität.

Fahrplan 2015

- Alle Dosto im planmässigen Einsatz auf der S1, S3, S31 und S6. Diese Linien werden vollständig mit Dosto betrieben. Dadurch fallen die Verdichtungszüge der S6 am Morgen weg.
- Die S1 hält neu auch in Fribourg St-Léonard (neue Haltestelle) und in Ausserholligen.

Fahrplan 2016

- Keine Änderung

Fahrplan 2017

- Mit der Inbetriebnahme des neuen Doppelspurtunnels zwischen Rosshäusern und Mauss reduziert sich die Fahrzeit des RE von Neuchâtel um 2 Minuten. Auch für die S-Bahn ergibt sich eine leichte Fahrzeitreduktion, die für zusätzliche Halte benutzt wird.
- Die S52 wird neu auch in Stöckacker halten. Die Bedienungshäufigkeit dieser Haltestelle im Vorortsbereich von Bern wird damit von zwei auf drei Züge pro Stunde und Richtung erhöht.
- Die S5 wird neu auch in Rosshäusern halten, d.h. Rosshäusern wird dann halbstündlich mit der S-Bahn bedient. Die ebenfalls angestrebte halbstündliche Bedienung von Riedbach ist per 2017 hingegen noch nicht möglich. Der Halt Ferenbalm-Gurbrü wird aufgehoben. Dies ist Voraussetzung, damit die S5 in Rosshäusern halten kann. Die Haltestelle ist sanierungsbedürftig (ungenügende Perronlänge und -höhe) und wird heute nur von rund 80 Ein- und Aussteigern pro Tag benutzt. Da der Halt der S5 mittelfristig (bei Einführung des Halbstundentakts des RE) ohnehin nicht mehr möglich ist, wird die Haltestelle bereits im Dezember 2016 aufgehoben.

4.5.2 RVK Biel –Seeland – Berner Jura

Linien im Berner Jura: Linien Biel – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds (225), Biel – Sonceboz – Moutier (226), Tavannes – Tramelan – Le Noirmont (237)

Das bereits im Angebotsbeschluss 2010 – 13 aufgeführte Flügelzugkonzept mit Direktverbindungen zwischen Biel und dem Vallée de Tavannes wird im Dezember 2013 eingeführt. Damit kann die Transportkapazität zwischen Sonceboz-Sombeval und Biel erhöht werden.

Aus finanziellen Gründen wurde das schlecht ausgelastete Angebot zwischen Sonceboz-Sombeval und Moutier auf den Dezember 2012 ausgedünnt.

Seilbahnen Biel – Magglingen (2022) und Biel – Leubringen (2023)

Das Angebot der Linie Biel – Magglingen wird abgestimmt auf den Fahrplan der Linie 11 tagsüber zum 15'-Takt verdichtet. Mit der Taktverdichtung muss teilweise auf den Halt Hohfluh verzichtet werden.

Das Angebot der Linie Biel – Leubringen wird am Abend zum 15'-Takt ausgebaut, was ohne Mehrkosten möglich ist.

Die neu erstellte Haltestelle Biel, Bözingenfeld wird ab Dezember 2013 von den Regionalzügen der Linie Biel – Solothurn bedient.

Die zahlreichen Anträge der RVK Biel – Seeland – Berner Jura müssen aus finanziellen Gründen abgelehnt werden. Aus Kapazitätsgründen zwingende Angebotserweiterungen würden im Rahmen der vom Grossen Rat beschlossenen Angebotsstufen vorgenommen. Derzeit ist nicht davon auszugehen, dass dies der Fall sein wird.

4.5.3 RVK Oberaargau

Die Anträge der RVK Oberaargau müssen aus finanziellen Gründen abgelehnt werden. Aus Kapazitätsgründen zwingende Angebotserweiterungen werden im Rahmen der vom Grossen Rat beschlossenen Angebotsstufen vorgenommen. Derzeit ist nicht davon auszugehen, dass dies der Fall sein wird.

4.5.4 RVK Emmental

Die Anträge der RVK Emmental müssen aus finanziellen Gründen abgelehnt werden. Aus Kapazitätsgründen zwingende Anbieterweiterungen würden im Rahmen der vom Grossen Rat beschlossenen Angebotsstufen vorgenommen. Derzeit ist nicht davon auszugehen, dass dies der Fall sein wird.

Aus finanziellen Gründen wurde das Angebot zwischen Burgdorf und Solothurn auf Dezember 2012 leicht ausgedünnt (Mittags- und Wochenendangebot).

4.5.5 RK Bern-Mittelland

Alle Züge der S8 Bern – Urtenen – Jegenstorf sollen bis Jegenstorf verkehren. Heute endet jeder zweite Zug in Urtenen. Am Sonntagmorgen werden die Fahrlagen um eine Viertelstunde verschoben, so dass in Bern gute Anschlüsse an den Fernverkehr erzielt werden, dies allerdings zulasten der Anschlüsse S8 – RE in Jegenstorf.

Das Angebot beim RE Bern – Solothurn wird insbesondere in der Gegenlastrichtung leicht erweitert (unter anderem durch die Öffnung heutiger Leerfahrten).

Aus finanziellen Gründen und wegen der bescheidenen Nachfrage wurde das Angebot zwischen Konolfingen und Walkringen auf Dezember 2012 leicht reduziert (Verzicht auf Zusatzzüge am Morgen und Abend). Das Wochenendangebot zwischen Hasle und Konolfingen wird überprüft.

Der Halt Ausserholligen der S1 soll auf Dezember 2014 eingeführt werden.

Auf Dezember 2016 wird der Rosshäuserntunnel in Betrieb genommen. Der Halt Ferenbalm-Gurbrü wird auf diesen Zeitpunkt aufgehoben. Auf diesen Zeitpunkt hin wird ein Ersatzangebot beim Bus ausgearbeitet, dieses soll bei einer nächsten Anpassung des Angebotsbeschlusses berücksichtigt werden. Rosshäusern erhält auf diesen Zeitpunkt einen halbstündlichen Bahnhof.

Weitere Anträge der RK Bern-Mittelland müssen aus finanziellen Gründen abgelehnt werden.

4.5.6 RVK Oberland-West

Das heutige Angebot auf der Linie Zweisimmen – Saanen [– Montreux] soll, sobald die noch laufende Planung abgeschlossen, die technische Machbarkeit geprüft und die Zustimmung der Nachbarkantone eingeholt ist, neu vertaktet werden, so dass schlanke Anschlüssen in Zweisimmen möglich werden.

Aus finanziellen Gründen wurde das Angebot zwischen Spiez und Frutigen auf Dezember 2012 leicht ausgedünnt. Ab Dezember 2013 verkehren am Morgen an Werktagen zwischen Frutigen und Spiez die Züge während zwei Stunden im Halbstundentakt, ein gestrichenes Kurspaar wird wieder eingeführt.

Die Anträge der RVK Oberland-West müssen aus finanziellen Gründen abgelehnt werden. Aus Kapazitätsgründen zwingende Anbieterweiterungen würden im Rahmen der vom Grossen Rat beschlossenen Angebotsstufen vorgenommen. Derzeit ist nicht davon auszugehen, dass dies der Fall sein wird.

4.5.7 RK Oberland-Ost

Sobald der Fernverkehr zwischen Spiez und Interlaken im Halbstundentakt verkehrt, besteht die Gefahr, dass der Regionalzug die gemäss AGV erforderlichen Werte für die Nachfrage und den KDG nicht mehr erreicht. Um Planungssicherheit für die kurz- und mittelfristigen Investitionsvorhaben zu bekommen, wird das AöV eine Studie zur Zweckmässigkeit von Bahn- und Busvarianten auf dieser Strecke durchführen. Dabei werden die Rahmenbedingungen von Seite der Strasse einen wichtigen Inhalt darstellen. Diese Studie entspricht einem Antrag der Regionalkonferenz.

Zur besseren Erschliessung der Männlichenbahn in Grindelwald soll im Gebiet Rothenegg eine neue Bahnhaltestelle gebaut werden.

4.6 Angebot 2014 – 2017 / Busverkehr

4.6.1 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Die RVK hat zahlreiche Anträge für moderate und gut begründete Angebotsausbauten eingereicht. Diese sind aus finanziellen Gründen nicht umsetzbar.

Das heutige Angebot der Buslinien im Berner Jura wird grundsätzlich beibehalten. Bei verschiedenen Buslinien wird eine kostenneutrale Angebotsanpassung entsprechend den Anträgen der RVK vertieft geprüft.

Das durch den Publicar bediente Gebiet in der Region um Bellelay wird nach Souboz erweitert.

In der Region Moutier wird die schlecht frequentierte Linie 4 des Ortsbusses aufgehoben und durch eine alternative Erschliessung ersetzt. Die an Samstagen schlecht frequentierten Kurse Moutier - Belprahon fallen weg.

Das Angebot der gut frequentierten Linien 22.070 Biel - Orvin [- Les Prés-d'Orvin] und 22.071 Biel [- Orvin] - Romont wird vertaktet und leicht ausgebaut. Bei diesen Linien handelt es sich um die einzigen Linien im Kanton Bern mit einem unvertakteten Angebot und entsprechend unregelmässigen Anschlüssen auf die Züge in Biel. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 2 zugeteilt.

Die Linie 22.073 Péry-Reuchenette – Biel Mett wird verkürzt und in Bözingen mit der Linie 22.003 nach Pieterlen verbunden. Die Busse verkehren von Montag bis Samstag.

Die Verbindung der Linien 20.072 Biel – Meisberg und 40.034 wird grundsätzlich unterstützt. Die Machbarkeit ist wegen knapper Fahrzeiten allerdings offen. Die Durchbindung würde versuchsweise realisiert.

Lyss weist ungebrochen eine sehr starke Bautätigkeit auf. In den kommenden Jahren werden grössere Gebiete, insbesondere im Einzugsgebiet des Ortsbusses und der neuen Haltestelle Lyss Grien, überbaut. Auf der Basis der aktuellen Nachfrage, der Zunahme im zweiten Versuchsjahr und des zunehmenden Potenzials der Linien kann davon ausgegangen werden, dass die Schleifen Dreihubel und Kornfeld die Minimalvorgaben in Bezug auf die Nachfrage sowie den Kostendeckungsgrad einhalten werden. Bei der Schleife Dreihubel ist davon auszugehen, dass während der Laufzeit des Angebotsbeschlusses die Zielvorgaben bei der Nachfrage erreicht werden können.

Bei der sehr kurzen Schleife Lyssbachpark ist die Nachfrage unbefriedigend. Allerdings würde ein Verzicht auf diese Bedienung zu einer Schwächung des Ortsbusses führen: Einerseits könnten kaum Kosten reduziert werden, andererseits wäre mit einer Ertragseinbusse zu rechnen.

In Anbetracht dieser Situation und der absehbaren Entwicklung sollen die drei Schleifen des Ortsbusses Lyss (Bahnhof – Lyssbachpark, Bahnhof – Dreihubel und Bahnhof – Kornfeld) ins Grundangebot (Angebotsstufe 3) aufgenommen werden.

Der Bürgerbus Aarberg – Walperswil – Täuffelen wird zum Spital Aarberg verlängert. Dies hat für den Kanton keine Kostenfolge.

Der schwach frequentierte Spätkurs zwischen Grenchen und Büren fällt weg.

4.6.2 RVK Oberaargau

Um zusätzliche Nachfrage zu generieren, soll neu der Bus der Linie 30.493 Wyssachen – Huttwil das Fiechtenquartier in Huttwil bedienen. Auf die Bedienung des Quartiers durch die Linie 30.483 Sumiswald-Grünen – Huttwil soll in Zukunft verzichtet werden.

Das Angebot zwischen Herzogenbuchsee – Wangen a.A. der Linie 40.051 wird am Abend um einen Kurs zum 30'-Takt erweitert und ersetzt die heutige gleichzeitige Abfahrt von zwei Bussen in Herzogenbuchsee nach Wangen a.A.

Auf der Linie 40.054 Herzogenbuchsee – Wynigen wird ein Betreiberwechsel angestrebt. Dadurch kann eine effizientere Betriebsführung erwartet werden. Weiter wird das Sonntagsangebot überprüft.

4.6.3 RVK Emmental

Die Linie Escholz matt – Schangnau wird von der Stufe 1 in die Stufe 2 aufgestuft. Dabei handelt es sich um einen Nachvollzug, es ist keine Angebotserweiterung vorgesehen.

Der Versuchsbetrieb der Linie 462 Bernstrasse – Burgdorf Bahnhof – Geissrütli hat sich im Zusammenspiel mit den übrigen Linien im Stadtnetz Burgdorf bewährt und soll ins Grundangebot (Stufe 2) aufgenommen werden. Damit kann ein Halbstundentakt mit einzelnen Lücken am Vormittag angeboten werden.

Einzelne, gut ausgelastete Kurse zwischen Burgdorf Bahnhof und Spital auf der Linie 465 werden ins kantonale Angebot aufgenommen. Dies bedingt die Aufstufung in die Angebotsstufe 4 auf diesem Abschnitt. Das betreffende Angebot wurde bisher von der Stadt Burgdorf als Zusatzangebot finanziert.

Das Sonntagsangebot bei den Stadtbuslinien Burgdorf wird überprüft.

Die Linie 465 wird zwischen Burgdorf und Lyssach Kernenriedstrasse aufgestuft. Dabei handelt es sich um einen Nachvollzug, der Kanton bestellt auf dieser Linie unverändert 30 Kurspaare (Halbstundentakt).

Die Buslinie 881 Bätterkinden – Kräiligen wird bis Lohn-Lüterkofen verlängert. Diese Massnahme mit nur geringer Kostenfolge ermöglicht zusätzliche Anschlüsse auf die Züge des RBS.

Die zahlreichen weiteren Anträge der RVK Emmental müssen vorwiegend aus finanziellen Gründen abgelehnt werden.

4.6.4 RK Bern-Mittelland

Die Buslinien 36 Münchenbuchsee – Zollikofen und Mattstetten – Schönbühl werden am Sonntagmorgen auf die veränderte Fahrlage der S8 mit guten Fernverkehrsanschlüssen in Bern angepasst.

Damit die Anschlüsse zur S-Bahn besser gewährleistet werden können, wird die Postautolinie 166 von Wichtrach zum Bahnhof Kaufdorf anstatt Toffen geführt. Zur Gewährleistung der Anschlussqualität wurde diese Massnahme vorzeitig auf Dezember 2012 eingeführt.

Der dreijährige Versuchsbetrieb der Linie 167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach ist erfolgreich und soll daher ins Grundangebot übernommen werden (Angebotsstufe 1). Zwischen Münsingen und Wichtrach muss die bereits bestehende Linie von der Angebotsstufe 2 in die Angebotsstufe 3 überführt werden.

Die Buslinie 261 Oberthal – Zäziwil – Grosshöchstetten kann als konventioneller ÖV-Betrieb nicht mehr weitergeführt werden, da die Anforderungen der Angebotsverordnung seit Jahren deutlich verfehlt werden. Sofern die Linie als Bürgerbus weiterbetrieben werden kann, bleibt sie in der Angebotsstufe 1 erhalten.

Die Linie 334 Belp Bahnhof – Hühnerhubel soll aufgehoben werden und die Kurse in die Linie 160 zum Flughafen Bern-Belp integriert werden. Die Nachfrage aus dem Industriegebiet ist schwach. Durch die Integration in die Linie 160 kann zwischen Flughafen Bern-Belp, dem Quartier Neumatt und dem Bahnhof Belp in der Spitzenzeit ein exakter Viertelstundentakt erzielt werden.

Die Bedienung der Moosegg durch die Linie 472 ab Biglen soll unter der Woche entfallen, da kaum eine Nachfrage dafür besteht.

Auf der Linie 560 Mühleberg – Rosshäusern wurde aus finanziellen Gründen bereits auf Dezember 2012 das Mittagsangebot gestrichen. Die besser ausgelasteten Kurse am Morgen und Abend sollen unverändert beibehalten werden.

Das Angebot der Linie 613 Schwarzenburg – Albligen wird leicht reduziert.

Der bisher durchgehende Halbstundentakt der Linie 781 Boll-Utzigen – Obermoos – Oberfeld und 782 Boll-Utzigen – Utzigen soll am Vormittag zum Stundentakt reduziert werden. Dies erlaubt eine Abstufung der Linie in die Angebotsstufe 2 (anstatt 3). Das Angebot am Wochenende soll hingegen leicht ausgedehnt werden, damit die Bedürfnisse des Pflegeheims besser erfüllt werden.

Die Linie 45 Oberdiessbach – Wangelen – Heimenschwand verfehlt die Anforderungen der Angebotsverordnung. Die vier Kurspaare sollen daher ersatzlos eingestellt werden. Das Angebot auf der Linie 44 Oberdiessbach – Linden – Heimenschwand bleibt hingegen unverändert bestehen.

4.6.5 RVK Oberland-West

Die Linie 31.003 Thun, Bahnhof – Steffisburg, alte Bernstrasse soll ab Dez. 2013 als Versuchsbetrieb bis Heimberg, Bahnhof und Dornhalde verlängert werden. Heimberg hat dem Gemeindeanteil in einer Volksabstimmung bereits zugestimmt.

Der Einführung des Versuchsbetriebs wird grundsätzlich zugestimmt. Die Einführung liegt in der Kompetenz des Regierungsrates.

Der Bahnersatzbus zwischen Boltigen und Zweisimmen wird als Buslinie in die Angebotsstufe 1 aufgenommen. Die Linie verkehrt nur zu Zeiten, wo die Regionalzüge in Weissenbach und Grubenwald nicht halten können.

Im Saanenland soll gemäss neu erarbeitetem Konzept auf den Linien 12.180 (Schönried – Saanen – Gstaad – Les Diablerets), 12.181 (Gstaad – Lauenen) und 12.182 (Gstaad – Turbach) ein neues, gut merkbares Angebot umgesetzt werden, sofern die noch offenen Abklärungen positiv verlaufen. Die Angebotsstufe sowie die Anzahl Kurspaare bleiben unverändert. Der Einführungszeitpunkt ist abhängig von den Resultaten der Abklärungen und daher noch offen.

4.6.6 RK Oberland-Ost

Auf der Linie 31.102 Interlaken West – Interlaken Ost – Ringgenberg wird der Halbstundentakt bis 19.30 Uhr ausgedehnt. Aufgrund der guten Nachfrageentwicklung wird die Linie der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Die Linie 31.104 Ortsbus Interlaken wird der Angebotsstufe 3 zugeordnet. Das Angebot wird vorläufig jedoch nicht ausgebaut. Unter der Woche verkehren schon heute 26 KP.

Die Linie 31.105 Interlaken West – Regionalspital wird ins Gebiet Breite/Wellenacher verlängert. Das Gebiet wird neu überbaut, womit die Linie neue Nachfragepotenziale erschliessen kann.

Der im Dezember 2010 als Versuchsbetrieb eingeführte Ortsbus Grindelwald mit den neuen Linien 31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher und 31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi weist eine sehr gute Nachfrage auf. Die Zielvorgaben werden voraussichtlich bis zum Ablauf der Versuchsdauer Ende 2013 sowohl bei der Nachfrage als auch beim Kostendeckungsgrad erreicht. Eine gute Auslastung hat auch das ausgebaute

Angebot der Linie 31.124 Grindelwald – Itramen. Daher soll dieses Angebot ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden:

31.121 Männlichenbahn – Grindelwald – Oberer Gletscher:	Angebotsstufe 2
31.125 Gletscherschlucht – Grindelwald – Klusi :	Angebotsstufe 2
31.124 Grindelwald – Itramen:	Angebotsstufe 1

Auf der Linie 31.151 Brienz – Brünig Hasliberg – Hasliberg Reuti wird ein neues Fahrplankonzept eingeführt. Dies ist nötig wegen dem neuen Fahrplan der Zentralbahn ab 2014. Die Anzahl Kurse wird beibehalten.

Das Angebot auf der Linie 31.174 wird gemäss den Vorschlägen der RK angepasst. Das Gesundheitszentrum wird mit den Kursen Meiringen – Geissholz mit einem vertakteten Fahrplan erschlossen. Die Kurse Meiringen – Unterbach werden verlängert bis Brienzwiler Bahnhof. Wenn sich die Nachfragewerte und der KDG auf den Linienabschnitten nicht verbessern, müssen weitere Massnahmen ergriffen werden.

Die RK beantragt weitere Angebotsausbauten auf diversen Linien. Aus finanziellen Gründen kann diesen Anträgen nicht entsprochen werden.

5 ANGEBOT 2014 – 2017 IN DEN STÄDTEN BERN, BIEL UND THUN

5.1 Grundsätze zur Erschliessung

Die für den regionalen Personenverkehr gültigen Angebotsgrundsätze gelten auch für die Feinerschliessung in den Städte Bern, Biel und Thun und der unmittelbar angrenzenden Gemeinden. Sie umfassen folgende Gebiete:

- Bern: die Gemeinden Bern (ohne Niederbottigen, Oberbottigen, Riedbach), Bremgarten, Köniz (nur städtischer Teil, d.h. Liebfeld, Köniz, Schliern, Spiegel, Wabern), Ittigen, Muri und Ostermündigen
- Biel: die Gemeinden Biel, Brugg und Nidau
- Thun: die Gemeinden Thun und Steffisburg

Zur Feinerschliessung gehören alle Linien, welche sich innerhalb dieser Gebiete befinden. Linien, die vom Umland in die Städte führen, zählen nicht zur Feinerschliessung. In der Regel gilt für diese Linien die definierte Angebotsstufe auch innerhalb der Städte.

In den Städten ist die Feinerschliessung in der Regel der Angebotsstufe 4 zugeordnet. Die Angebote innerhalb der 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 unterschieden wird nach zwei Potenzialstufen, die einem mittleren bzw. hohen Nachfragepotenzial entsprechen.

Angebotsstufen in den Städten	Angebotsniveau (Kurspaare pro Tag)	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 Bern

Mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West im Dezember 2010 wurde der Tramast nach Weissenbühl auf die Verbindung zum Bahnhof reduziert. Trotz Beibehalt des 6-Minutentakts ist die Nachfrage erheblich gesunken und erfüllt die Minimalanforderung der Angebotsverordnung nicht mehr. Die Tramlinie 3 Bahnhof – Weissenbühl soll tagsüber im 10-Minutentakt geführt werden.

Die Tramlinien 7 (Bümpliz – Bahnhof – Ostring) und 8 (Brünnen – Bahnhof – Saali) verlaufen zwischen den Haltestellen Unterführung und Burgernziel parallel. In der Nebenverkehrszeit (ca. 8.30 – 15.30 Uhr) kann die schwächere Nachfrage mit einem reduzierten Takt (7.5-Minuten anstatt 6-Minutentakt) bewältigt werden. Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

Mit der Sperrung der Halenstrasse bedienen die Busse der Regionallinien 102, 104, 105, 106 neu das Lindenhofspital und das P+R Neufeld. Das Angebot wird von Montag bis Samstag durch die Buslinie 103 verdichtet.

Das aktuelle Fahrplanangebot auf der Linie 27 Weyermannshaus – Niederwangen erreicht die Stufe B. Die Linie soll wie die anschliessende Linie 29 Niederwangen – Köniz Kleinwabern der Stufe B zugeordnet werden.

Mit der Verlängerung der Tangentiallinie 28 Wankdorf – Ostermundigen – Eigerplatz zum Bahnhof Weissenbühl können die Arbeitsplatzschwerpunkte Eigerplatz / Sulgenau / Mattenhof und Kirchenfeld wesentlich attraktiver an die S-Bahn in Richtung Belp – Gürbetal angebunden werden. Zur Kompensation des Taktabbaus bei der Tramlinie 3 Bahnhof – Weissenbühl soll die verlängerte Buslinie 28 dem Grundangebot angehören. Eine Verlängerung kann wegen der Haltestellenanordnung erst mit der Eröffnung des neu gestalteten Eigerplatzes voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.

Als Nachvollzug an das bestehende Fahrplanangebot soll die Linie anstatt der Stufe A der Stufe B zugewiesen werden.

Die versuchsweise Verlängerung der Buslinie 41 von Kappelisacker nach Zollikofen wird grundsätzlich unterstützt.

Das Angebot der Linie 36 zwischen Zollikofen und dem Breitenrain soll zum durchgehenden Viertelstundentakt am Vormittag erweitert werden. Die Angebotsstufe bleibt unverändert. Die im Angebotsbeschluss 2010 – 13 vorgesehene Linienverlängerung vom Breitenrain zum Bärengraben wird wegen eines schlechten Kosten-/Nutzenverhältnisses nicht umgesetzt.

5.3 Biel

Die Linie 2 wird auf den Abschnitt Strandboden – Bahnhof – Industrie – Orpundplatz begrenzt. Das Taktangebot wird vom 20-Minutentakt auf den 15-Minutentakt verdichtet.

Die Linie 5 Möslacker – Bahnhof – Spital wird bis Kellersriedweg verlängert, falls kein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Dies bedingt Beschleunigungsmassnahmen, welche durch die Stadt Biel zu realisieren sind.

Die Linie 11 verkehrt zwischen Bahnhof und Vingelz, Rebenweg, im 30-Minutentakt. Auf dem Abschnitt Bahnhof – Magglingenbahn wird der Takt zum 15-Minutentakt verdichtet, so dass gute Anschlüsse auf die Züge in Biel und auf die Magglingenbahn vorhanden sind. Die Busse verkehren bis 23 Uhr.

5.4 Thun

Auf dem Abschnitt Thun, Bahnhof – Allmendingen der Linie 31.003 ist die Buslinie zum 10-Min. Takt verdichtet worden. Die Kosten der Verdichtung werden gemäss Vertrag zurzeit durch die Betreiber der Mantelnutzung von Arena Thun bzw. durch die Stadt Thun übernommen. Die Verdichtung kann nach frühestens drei Jahren (d.h. ab Fahrplanwechsel im Dezember 2014) ins Grundangebot übernommen werden, sofern die Anforderungen gemäss AGV erfüllt sind. Dies bedingt die Anpassung des vorliegenden Beschlusses.

6 VERSUCHSBETRIEBE

6.1 Verlängerung von bestehenden und Bewilligung von neuen Versuchsbetrieben

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 den nachfolgenden Angebotsbeschluss ab 2018.

6.2 Kantonsbeteiligung

Eine allfällige finanzielle Beteiligung des Kantons 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.

6.3 Kreditbewilligung

Ein allfälliger Kantonsbeitrag 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.

7 BETRIEBSFÜHRUNG, SICHERHEIT UND TARIFGESTALTUNG

7.1 Effiziente Betriebsführung

Gemäss Art. 7 ÖVG müssen die Transportunternehmungen als Voraussetzung für die Ausrichtung von Abgeltungen eine effiziente Betriebsführung ausweisen und angemessene Tarife erheben. Die effiziente Betriebsführung wird durch die Anwendung des Eisenbahngesetzes und der Ausführungsverordnungen des Bundes gewährleistet. Bund und Kanton steht für die Durchsetzung und Kontrolle der Effizienz insbesondere das Offertverfahren für Betriebsleistungen zur Verfügung. Dieses sieht wie folgt aus:

- Der Kanton reicht für jede abgeltungsberechtigte Sparte und Linie bei den Transportunternehmungen jährlich eine Offertanfrage ein. Diese Offertanfrage beinhaltet eine oder mehrere Angebotsvarianten.
- Die Transportunternehmungen reichen beim Kanton die gewünschten Offerten ein. Sie können auch eine abweichende Unternehmervariante einbringen.
- Der Kanton prüft zusammen mit dem Bund die eingereichten Offerten und führt in der Regel eine oder mehrere Offertverhandlungen durch. Für die Offertprüfung wird auf Kennzahlen abgestellt und ein Benchmarking durchgeführt. Sind die Offerten unbefriedigend, können Konkurrenzofferten eingeholt werden.
- Bund, Kanton und Transportunternehmung schliessen eine Leistungsvereinbarung ab, welche für eine genau definierte Leistung eine fixe Abgeltung vorsieht.

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

7.2 Sicherheit im öffentlichen Verkehr

Verschmutzung, Vandalismus, rücksichtsloseres Auftreten von Gruppen und Individuen sowie negative Meldungen in den Medien wirken sich auf das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum ungünstig aus. Zum öffentlichen Raum gehören in besonderem Masse auch die Transportunternehmungen. Betroffen sind sowohl die Fahrzeuge selbst als auch das Umfeld (Bahnhöfe und Haltestellen).

Die Transportunternehmungen haben diese Problematik aufgenommen und mit gezielten Präventionsprojekten (beispielsweise das Programm RailFair der SBB oder SICHER MOBIL von Bernmobil) messbare Verbesserungen erwirkt. In der 2012 durchgeführten repräsentativen Umfragen über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr haben die Fahrgäste beim subjektiven Sicherheitsgefühl erfreuliche Rückmeldungen gezeigt: Die Sicherheit als Fahrgast wird mit einem Notendurchschnitt von 5,11 als gut bewertet (Note 6 = sehr gut; Note 1 = sehr schlecht). Die regionalen Unterschiede können als gering bezeichnet werden und bewegen sich zwischen der Note 4,97 und 5,25. Im Vergleich zu der Erhebung im Jahr 2005 (Note von 4,11) haben die ÖV-Kunden damit ein klar verbessertes Sicherheitsempfinden signalisiert.

Die objektive Sicherheit kann demnach als stabil bezeichnet werden, sie muss aber laufend neu analysiert und beurteilt werden. So werden beispielsweise die sicherheitsrelevanten Ereignisse systematisch erfasst, ausgewertet und entsprechende Massnahmen ergriffen. Als kritisch werden nach wie vor die vielen Events, insbesondere die Fussball-Matches, beurteilt. Diese erfordern einen erhöhten personellen Einsatz der Bahnpolizei.

7.3 Erhebung von angemessenen Tarifen

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss Transportgesetz bei den Transportunternehmungen. Nach Art. 7 ÖVG sind für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Angemessenheit 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 Verringerung der Verkehrsemissionen. Diese wird erreicht, wenn die Mobilitätsbedürfnisse verringert werden und ein möglichst hoher Anteil der Transportnachfrage mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fussgänger/-innen, Fahrräder, 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 motorisierten Individualverkehrs 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 Tarifiedifferenzierungen verbessert werden. Sowohl die Steigerung der Passagierfrequenzen wie Tarifanpassungen sind jedoch nur realisierbar, wenn flankierende Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr auch tatsächlich 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.

7.4 Tarifpolitik

Die Tarifverbünde sind verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen.

Gemäss Entscheid des Bundes sind die steigenden Unterhaltskosten der Bahninfrastruktur durch die Nutzer mitzufinanzieren, weshalb die Trassenpreise (Entgelt zur Benützung der Bahninfrastruktur) in zwei Schritten Ende 2012 und Ende 2016 erhöht werden. Die anstehende zweite Erhöhung hat 100 Mio. Franken Mehreinnahmen zu Gunsten der Bahninfrastruktur zum Ziel.

Bedingt durch die Preismassnahmen zur Deckung der Trassenpreiserhöhung wird der Spielraum für andere Tarifentwicklungen stark eingeengt. Kostensteigerungen führen daher unmittelbar zu einem höheren Abgeltungsbedarf.

Durch eine einseitige Verteuerung droht sich die Konkurrenzfähigkeit des ÖV gegenüber dem MIV zu verschlechtern. Ein ausgewogenes Verhältnis der Kostenverteilung zwischen den Verkehrsträgern ist daher anzustreben.

7.5 Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverbünde

Die Weiterentwicklung der Tarifverbünde wird grundsätzlich als Daueraufgabe betrachtet. So werden auch mit Tarifverbünden anderer Kantone Tariflösungen gesucht und bestehende Tarifhindernisse abgebaut. Die Mobilitätsstrategie des Kantons Bern sieht vor, dass der ÖV zwischen den Agglomerationen Hauptverkehrsträger ist. Ein einfaches und einheitliches Fahrausweisangebot unterstützt das Umsteigen auf den ÖV.

Jede bernische Gemeinde liegt im Einzugsgebiet eines Tarifverbunds. Die Verbundlandschaft zeigt sich jedoch uneinheitlich, was Fahrausweissortiment, Zonengrösse oder Preisniveau anbelangt. Die Vereinbarung Schweizer Tarifverbünde regelt neu die Zusammenarbeit unter den Verbünden im Zusammenhang mit Tarif- und Vertriebsangelegenheiten. Harmonisierte Lösungen kommen letztlich den ÖV-Kunden zugute.

Libero: Integraler Tarifverbund Bern – Solothurn – Emmental – Oberaargau und ABO zigzag: Tarifverbund Biel – Grenchen – Seeland – Berner Jura

Nachdem seit Dezember 2009 ein grosser Teil des ABO-zigzag-Gebiets im Berner Seeland durch den Libero überlappt wurde, wird nun die Integration des gesamten ABO zigzag in den Libero vorbereitet. Die Reise im Städtedreieck Biel – Bern – Solothurn wird durch den einheitlichen Tarif erleichtert und für Fahrten an den heutigen Aussengrenzen der beiden Verbünde können direkte Fahrausweise gelöst werden. Der zurzeit sehr geringe Marktanteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in der Region Biel zeigt deutlich die Notwendigkeit, dass die Hemmschwellen zur Benutzung von Bus und Bahn reduziert werden müssen.

Gleichzeitig wird im Einzugsgebiet des heutigen ABO zigzag das Sortiment der Verbundfahrausweise auf Einzelbillette und Mehrfahrtenkarten ausgeweitet. Das für die Bahn gelöste Billett kann für die Weiterfahrt mit dem Ortsbus oder umgekehrt benützt werden. Wie heute bereits im Libero, können Tageskarten für eine beliebige Zonenkombination gelöst werden. Dadurch können insbesondere in der Stadt Biel Probleme beim Nutzen von Fahrausweisen gelöst und der Zugang zum öffentlichen Verkehr vereinfacht werden.

Mit der Erweiterung des Verbundangebots erwachsen dem Kanton ab 2015 Kosten zur Kompensation von Ertragsausfällen, da Reisen mit mehreren Transportunternehmungen (Fern- oder Regionalverkehr und Ortsverkehr) für die Kunden günstiger werden. Die Berechnungen gehen für das Jahr 2015 von rund 2 Millionen Franken aus, die sich in mehreren Schritten bis 2021 auf rund 1,5 Millionen Franken pro Jahr verringern werden. Für die Projektierung und Einführung des integralen Tarifverbundes im Seeland und Berner Jura entstehen im Jahr 2014 einmalige Kosten von rund 1 Mio. Franken.

Im Rahmen der Integration werden die bestehenden Zonenüberlappungen mit den angrenzenden Tarifverbünden Frimobil, Onde verte und Vagabond abgestimmt.

BeoAbo: Tarifverbund Berner Oberland

Innerhalb des Einzugsgebiets des BeoAbo sind starke Fahrgastströme aus der Region mit Ziel Agglomeration Thun zu verzeichnen. Für den Hauptverkehrsstrom zwischen den Agglomerationen Thun und Bern besteht zudem heute weder für den Einzelfahrausweis- noch den Abonnementsverkehr ein Verbundlösung.

Ziel der Tarifentwicklung ist daher eine Lösung, die zumindest den Perimeter der S-Bahn Bern umfasst, beispielsweise die vollständige oder teilweise Integration des BeoAbo in den Libero. Gleichzeitig kann damit der wiederholt geäußerte Wunsch nach einer Verbundanbindung des Aare- und Emmentals an die Agglomeration Thun erfüllt werden. Zur Verbesserung des Zugangs zu den Agglomerationen empfiehlt sich zudem die Ausweitung des Zonentarifs auf die Einzelfahrausweise. Dies würde die freizügige Benützung auf Strecken mit Parallelverkehren mit dem gleichen Fahrausweis erlauben.

Während der Dauer des Angebotsbeschlusses sollen Lösungen für die oben genannten Problemstellungen erarbeitet werden. Weiter soll Klarheit über die Höhe der zu Lasten des Kantons entstehenden wiederkehrenden Kosten geschaffen werden.

Interabonnemente

Interabonnemente beinhalten nebst der Strecke zwischen zwei Zentren auch die jeweiligen Zentrumszone(n). Mit der Integration des ABO zigzag in den Libero entfällt das Interabo-Angebot für die Strecke Bern – Biel. Die Angebote für Pendler zwischen den Zentren Fribourg und Bern, Murten und Bern, Bern und Thun sowie Biel und Neuenburg bleiben bestehen. Für weitere Relationen bestehen zudem Strecken-Zonen Kombinationen.

Interabonnemente bestehen heute nur punktuell, zudem führte die unattraktive Preisgestaltung zu einem stetigen Rückgang der Verkäufe. Im Rahmen des ÖV-Projekts "Zukünftiges Preissystem Schweiz (ZPS)" werden unter anderem neue Verknüpfungslösungen zwischen Strecken- und Verbundangeboten einerseits und zwischen Tarifverbünden andererseits gesucht.

7.6 Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Kurorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung durch Bund und Kanton sind Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Die heute ausschliesslich Einwohnern der Gemeinde Lauterbrunnen gewährte Mehrfahrtenkartenermässigung widerspricht der Tarifpflicht nach PBG, wonach die Tarife gegenüber allen gleich anzuwenden sind. Die Ausfälle dieser Tarifierleichterung werden ab 2014 durch den Bund deshalb nicht mehr mitgetragen. Zur langfristigen Sicherung einer Ermässigung, welcher der speziellen Situation der autofreien Kurorte Rechnung trägt, ist eine gesetzeskonforme Tariflösung zu finden. Dabei sind insbesondere bei der Bezugsberechtigung der Mehrfahrtenkarte Anpassungen nötig. Es wird eine für die Besteller kostenneutrale Lösung angestrebt.

8 FINANZIELLE UND PERSONELLE AUSWIRKUNGEN

8.1 Entwicklung Abgeltungszahlungen

8.1.1 Vorgaben und Rahmenbedingungen

Die Höhe der Abgeltungen für den öffentlichen Verkehr hat sich an den finanziellen Möglichkeiten von Bund und Kanton auszurichten. Die Mittel des Bundes für die Sparte Verkehr sind mittels einer Kantonsquote plafoniert.

In der Periode 2014 – 2017 stehen nur kleinere Angebotsverbesserungen im Regional- und Ortsverkehr an. Die Abgeltungen werden primär aufgrund von Investitionsfolgekosten nach grösseren Fahrzeugbeschaffungen ansteigen. Nachdem das Preis-/Leistungsverhältnis in den letzten Jahren gesteigert werden konnte, ist bereits eine Stabilisierung ein anspruchsvolles Ziel für die nächsten Jahre.

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

- Keine Sparmassnahmen beim Bund und damit Kürzung des Bundesanteils.
- Moderate Teuerung, die durch die Transportunternehmen durch weitere Kostenreduktionen oder Tarifierhöhungen aufgefangen werden kann. Die Abgeltungserhöhungen können somit primär für die Deckung von Investitionsfolgekosten und Angebotsausbauten verwendet werden.
- Die Mehrkosten aus Investitionsfolgekosten können durch Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen mindestens teilweise durch die Transportunternehmen kompensiert werden.

Das im Beschluss vorgesehene Angebot im öffentlichen Regionalverkehr kann mit den derzeit im Finanzplan 2014 - 2016 eingestellten Mitteln realisiert werden.

8.1.2 Kostenteiler mit Bund und Gemeinden

Zur Sicherstellung des Leistungsangebots nach Art. 3 ÖVG leistet der Kanton den Transportunternehmen des allgemeinen Verkehrs und des Ortsverkehrs Abgeltungen nach Massgabe des Bundesrechts und auf selbständiger Basis.

Bereich	Finanzierung durch		
Fernverkehr:	Bund (keine Abgeltung durch Kanton und Gemeinden)		
Nationale Bahninfrastruktur:	Bund		
Regionale Bahninfrastruktur:	Bund	Kanton	Gemeinden
Regionalverkehr:	Bund	Kanton	Gemeinden
Ortsverkehr:	(Bund) ¹⁾	Kanton	Gemeinden
Tarifmassnahmen	(Bund)	Kanton	Gemeinden

¹⁾ Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte (Infrastrukturfonds)

Kostenteiler Bund - Kanton

Die Abgeltungen für die nationale Bahninfrastruktur trägt der Bund allein. Dazu gehört das Netz der SBB sowie die Bahninfrastruktur der BLS von Thun nach Interlaken, Brig (Lötschberg-Bergstrecke) und Visp (Lötschberg-Basistunnel) sowie der Grenchenbergtunnel zwischen Grenchen Nord und Moutier.

Der Bund hat im Rahmen der NFA seinen Finanzierungsanteil ab 2008 deutlich reduziert. Im schweizerischen Durchschnitt trägt der Bund bei der regionalen Bahninfrastruktur und beim

Regionalverkehr 50 Prozent der Abgeltungen. Aufgrund verschiedener Strukturmerkmale der Kantone – insbesondere der Belastung durch mitzufinanzierende regionale Bahninfrastrukturen – werden für jeden Kanton spezifische Finanzierungsanteile berechnet. Die Neuberechnung erfolgt in einem 4-Jahres-Rhythmus. Für den Kanton Bern beträgt der Bundesanteil für den Regionalverkehr 55 Prozent und für die Regionale Bahninfrastruktur 57 Prozent. Eine Neuberechnung ist per 2016 vorgesehen. Die kantonale Finanzplanung geht von unveränderten Anteilen aus.

Da der Bundesanteil jedoch plafoniert ist, reicht er nicht immer aus, um alle abgeltungsberechtigten Regionalverkehrsleistungen anteilmässig abzugelten. Ein Teil der Leistungen des Regionalverkehrs muss als kantonales Zusatzangebot bestellt und finanziert werden. Dank erhöhten Bundesmitteln konnten die kantonalen Zusatzfinanzierungen in den vergangenen Jahren reduziert werden.

Kostenteiler Kanton - Gemeinden

Seit 1996 tragen die Gemeinden nach einem einheitlichen Kostenschlüssel einen Drittel der kantonalen Ausgaben für den öffentlichen Verkehr. Dieser Kostenteiler von 2/3 Kanton und 1/3 Gemeinden gilt sowohl bei Investitionsbeiträgen als auch bei Abgeltungen für die Regionale Bahninfrastruktur, den Regional- und Ortsverkehr sowie für die Tarifmassnahmen.

8.1.3 Entwicklung des bestellten Verkehrsangebots

In den vergangenen Jahren wurde das ÖV-Angebot stetig ausgebaut. Die Betriebsabgeltungen stiegen in ähnlichem Umfang wie das Angebot. Das bestellte Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr stieg in der Periode 2000 bis 2012 um rund 32%. Die Abgeltungen erhöhten sich in der gleichen Periode um 29%. Die Abgeltung pro Kurs-Kilometer liegt somit 2012 um 2% tiefer als im Jahr 2000.

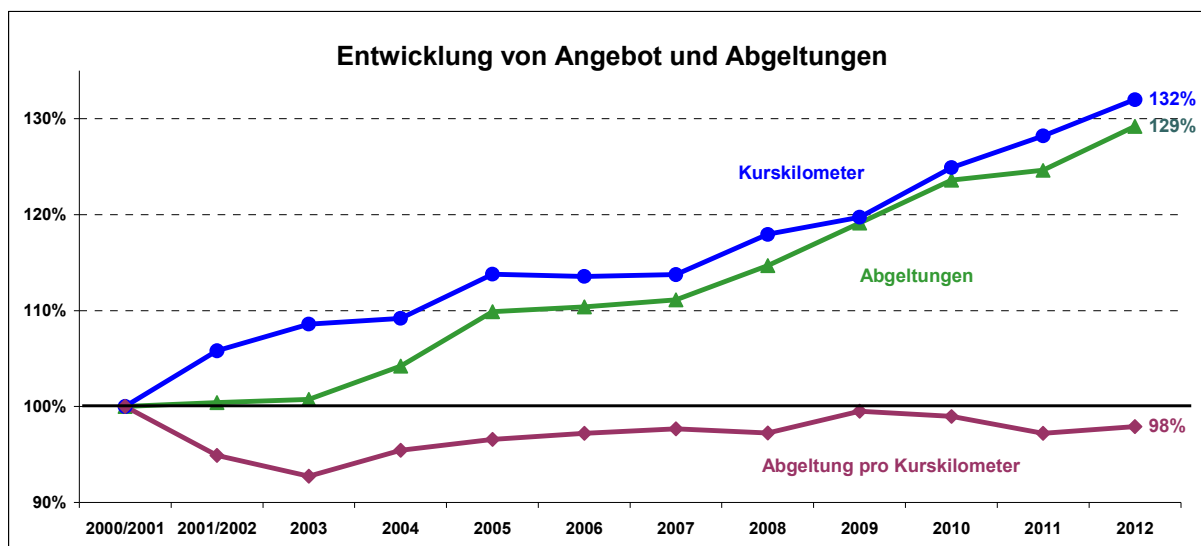


Abbildung 2: Verkehrsangebot und Abgeltungen

8.1.4 Kostendeckungsgrad

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr widerspiegelt ebenfalls die Produktivitäts- und Ertragssteigerungen. Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebots- und Leistungsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanperioden.

- Regionale Bahn-Infrastruktur

Die Bahninfrastruktur weist einen Kostendeckungsgrad von rund 30% aus. Die Erhöhung auf 2011 hängt mit der Abgeltung der Traminfrastruktur, die neu als separate Sparte bestellt wird, zusammen.

- **Regionalverkehr Bahn**

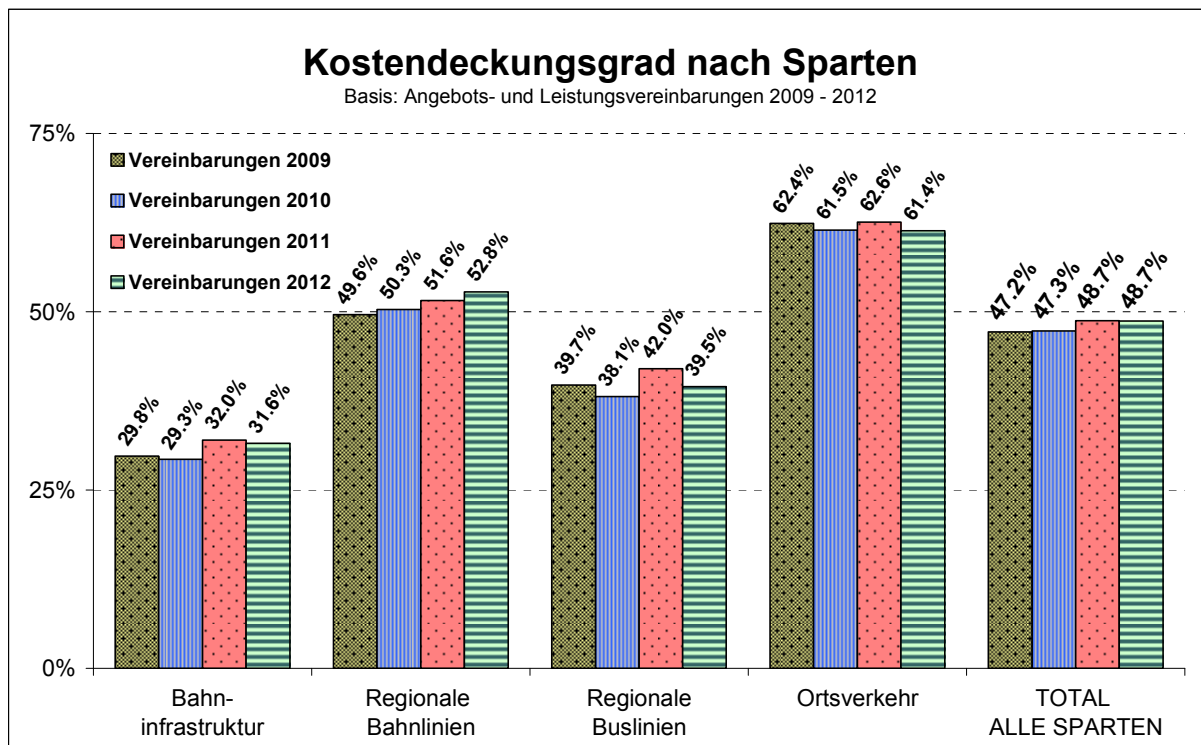
Ertragssteigerungen sowie Effizienzsteigerungen führten zu einem insgesamt höheren Kostendeckungsgrad der regionalen Bahnlinien.

- **Regionalverkehr Bus**

Der Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei knapp unter 40%.

- **Ortsverkehr**

Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 60% aus. Der leicht sinkende Kostendeckungsgrad auf 2012 wird insbesondere verursacht durch eine Anpassung beim Libero-Verteilschlüssel. Aufgrund des überdurchschnittlichen Nachfragewachstums der S-Bahn-Linien verlieren die Ortsverkehrslinien an Verkehrserträgen.



Der Kostendeckungsgrad über alle abteilungsberechtigten Sparten konnte zwischen 2009 und 2012 von 47.2% auf 48.7% gesteigert werden.

8.1.5 Finanzielle Situation im Jahr 2013

Mit der starken Zunahme des Schienenverkehrs durch die Einführung der 1. Etappe von Bahn 2000 Ende 2004 wurde insbesondere die Schieneninfrastruktur der SBB wesentlich stärker belastet. Die Benutzungsgebühren der Bahnunternehmungen (Trassengebühren) und die Beiträge des Bundes (Leistungsvereinbarung Bund - SBB) konnten die höheren Unterhaltskosten nicht vollständig decken. Dies führte zu einer ungenügenden Finanzierung der Bahninfrastruktur. Der Bund hat daher beschlossen, dass die Trassengebühren auf das Jahr 2013 deutlich erhöht werden. Finanziert werden sollen diese höheren Beiträge an die Infrastruktur über eine Tarifierhöhung beim öffentlichen Verkehr. Somit wird dem politischen Willen nach einer verstärkten Nutzerfinanzierung entsprochen. Die Transportunternehmungen haben eine grössere Tarifierhöhungsrunde auf Dezember 2012 beschlossen. Da die Tarifierhöhung mit einer zeitlichen Verzögerung greift (Abonnemente mit Gültigkeit von November 2012 bis November 2013 werden zum alten Tarif verkauft) und wegen der Intervention des Preisüberwachers, können im Jahr 2013 voraussichtlich nur etwa 75% der angestrebten Mehrerträge erzielt werden, während eine vorübergehende Finanzierungslücke von 25% entsteht.

Zudem hatten verschiedene Unternehmungen unerwartete Kostensteigerungen. Um die unvollständige Finanzierung zu decken, wurden verschiedene Massnahmen ergriffen. Nebst Sparmassnahmen bei den Transportunternehmungen wurden einzelne Angebote reduziert oder geplante Angebotsausbauten nicht umgesetzt.

8.1.6 Entwicklung Abgeltungen 2014 – 2017

Die Abgeltungen für die Sparten Verkehr und Infrastruktur entwickeln sich voraussichtlich wie folgt:

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	2013	Angebotsbeschluss 2014 - 2017			
		2014	2015	2016	2017
Abgeltungen Regionaler Personenverkehr (RPV)	288.9	298.0	302.4	307.0	313.4
Abgeltungen Ortsverkehr	73.6	75.8	76.9	78.0	79.4
Abgeltungen Tarifverbünde	19.9	21.0	22.0	22.0	22.0
Total Abgeltungen Sparte Verkehr	382.3	394.8	401.4	407.0	414.8
Total Abgeltungen Sparte Infrastruktur	108.0	111.1	114.2	119.6	123.4
Gesamttotal Abgeltungen Regional- und Ortsverkehr	490.3	505.8	515.5	526.5	538.2
<i>Veränderung gegenüber Vorjahr</i>		3.2%	1.9%	2.1%	2.2%

Die Abgeltungsbeiträge von Bund, Kanton und Gemeinden werden in den kommenden Jahren voraussichtlich rund 2% pro Jahr ansteigen.

ÖV-Abgeltungen (in Mio. Fr.)	2013	Angebotsbeschluss 2014 - 2017			
		2014	2015	2016	2017
Total Abgeltungen Verkehr und Infrastruktur	490.3	505.8	515.5	526.5	538.2
./. Bundesbeiträge RPV und Infrastruktur	203.2	208.8	212.7	217.8	223.1
Abgeltungen Kanton / Gemeinden	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2
./. Gemeindebeiträge (Gemeindedrittel)	-95.7	-99.0	-101.0	-102.9	-105.1
Netto-Ausgaben zu Lasten Kanton	191.4	198.0	201.9	205.8	210.1
<i>Veränderung gegenüber Vorjahr</i>		3.5%	2.0%	1.9%	2.1%

Die Nettoaussgaben des Kantons Bern steigen von 2014 bis 2017 voraussichtlich um 12,1 Mio. Franken an. Dies entspricht einer jährlichen Steigerung von 2 Prozent. Die Steigerung ergibt sich insbesondere aus Rollmaterialfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen für neues und zusätzliches Rollmaterial), allgemeinen Kostensteigerungen, Abschreibungsfolgekosten aufgrund von Infrastrukturinvestitionen sowie kleineren Angebotsanpassungen. Mit der Integration des Tarifverbundes zigzag in den Libero werden sich die Tarifmassnahmen-Abgeltungen erhöhen. Die kantonale Planung geht davon aus, dass der Bund seine Mitfinanzierung im Regionalverkehr sicherstellen kann.

	2013	Angebotsbeschluss 2014 - 2017			
		2014	2015	2016	2017
Abgeltungen Kanton / Gemeinden - PLAN (Fahrplanjahre)	287.1	297.1	302.9	308.8	315.2
Budget- und Finanzplanzahlen (Jahreswerte)	284.7	298.4	305.4	305.4	
Differenz zu Budget- und Finanzplan	2.4	-1.3	-2.5	3.3	315.2

Da in der Sparte Verkehr die Abgeltungsjahre den Fahrplanjahren (Dezember – Dezember) entsprechen, ergeben sich zwangsläufig kleinere Abweichungen zu den Rechnungsjahren der Budget- und Finanzplanzahlen (Jahreswerte). Im Rahmen der IST-Rechnungen werden über Jahresendabgrenzungen die entsprechenden Korrekturen vorgenommen. Das Budget 2013 kann somit voraussichtlich eingehalten werden.

Voraussichtlich kommt es in den Jahren 2014–2016 zu geringen Abweichungen vom aktuellen Finanzplan, wobei sich die Unterschreitungen und Überschreitungen über den fraglichen Zeitraum die Waage halten. Die Finanzplanung wird entsprechend angepasst.

8.2 Kreditbewilligung

Gestützt auf Art. 15 Bst. d ÖVG beschliesst der Regierungsrat mit Verpflichtungskredit über die Abgeltungen für die bestellten Leistungen und Tarifmassnahmen für jeweils ein Fahrplanjahr.

8.3 Investitionsrechnung

Die kantonalen Investitionsbeiträge an Transportunternehmungen für die Substanzerhaltung und die nachfragegerechte Erweiterung der Bahninfrastruktur sowie für die Beschaffung von Rollmaterial sind zeitlich vorverschoben. Die notwendigen Investitionen in den kommenden vier Jahren sind insbesondere von den Angebotskonzeptionen der Jahre ab 2012 abhängig. Für die entsprechenden Investitionsvorhaben wird dem Grossen Rat gestützt auf Art. 14 Abs. 1 Bst. b ÖVG der Investitionsrahmenkredit 2014–2017 unterbreitet.

9 SCHLUSSBESTIMMUNGEN

9.1 Vollzug des Angebotsbeschlusses 2010–2013

Über den Vollzug des laufenden Angebotsbeschlusses 2010–2013 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.

9.2 Umsetzung des Beschlusses

Dieser Beschluss gilt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2013 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 jeweils für ein Jahr.

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

Mit den Transportunternehmungen werden jährlich über das zu erbringende Angebot und die entsprechenden Abgeltungen für nicht gedeckte Kosten des regionalen Personenverkehrs Leistungsvereinbarungen abgeschlossen.

9.3 Untersuchungen zur Verkehrsmittelart

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine Untersuchung zur Verkehrsmittelart der Regionalzüge zwischen Spiez – Interlaken Ost einzuleiten (vgl. Ziffer 4.5.7. Nach Bedarf können auch weitere Untersuchungen erfolgen, falls die Umstände es angezeigt erscheinen lassen. Über allfällige Auswirkungen von Untersuchungen hat der Grosse Rat zu entscheiden.

9.4 Anpassung 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.

9.5 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 2016. 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.

9.6 Anpassung aufgrund der Aufgaben- und Strukturüberprüfung des Kantons

Falls die Aufgaben- und Strukturüberprüfung einen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr ergibt, welcher den vorliegenden Beschluss betrifft, unterbreitet der Regierungsrat dem Grossen Rat die nötigen Änderungen am Angebotsbeschluss.

9.7 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 negativ 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.

Mit dem Angebotsbeschluss 2014–2017 wird das bestehende Angebot bis ins Jahr 2017 kaum angepasst und trägt den zunehmenden Mobilitätsbedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft somit nicht Rechnung. Dadurch wird der Beitrag des öffentlichen Verkehrs an eine nachhaltige Entwicklung in den kommenden Jahren wesentlich geringer ausfallen als dies bisher der Fall war.

9.8 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Eine Verdichtung des Angebotes im öffentlichen Verkehr 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 des Bereichsziels „Der Kanton Bern verfügt über für die Wirtschaft attraktive Infrastrukturen und nutzt die Möglichkeiten der Informationstechnologie“ der Wirtschaftsstrategie 2025.

10 ANTRAG

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

11 BEILAGEN

- Beschlussentwurf mit Anhängen 1 und 2
- Bericht über den Vollzug des Beschlusses über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2010 bis 2013

Bern, 9. Januar 2013

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin

Zusatzauskünfte erteilen:

- | | |
|---|--------------------|
| – Wolf-Dieter Deuschle, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr | Tel. 031 633 37 12 |
| – Christian Aebi, Vorsteher-Stellvertreter Amt für öffentlichen Verkehr | Tel. 031 633 37 19 |
| – Martin Kindler, Wissenschaftlicher Mitarbeiter | Tel. 031 633 37 18 |