

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 18. Januar 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 627216
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	4
1	Gegenstand.....	8
2	Rechtsgrundlagen	8
2.1	Bund	8
2.2	Kanton	9
2.3	Vorgaben und Rahmenbedingungen gemäss den Verordnungen zum Eisenbahngesetz (EBG) und zum Personenbeförderungsgesetz des Bundes (PBG)	9
2.4	Richtplan des Kantons Bern	10
3	Allgemeine Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr.....	11
4	Angebot 2018–2021 im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr	15
4.1	Grundsätze zur örtlichen Erschliessung	15
4.2	Grundsätze zum Kursangebot	15
4.3	Festlegung der Verkehrsmittelart	17
4.4	Grundlagen zur Festlegung des Angebots 2018–2021	17
4.4.1	Regionale Angebotskonzepte 2018–2021	17
4.4.2	Angebotsveränderungen beim nationalen Fernverkehr	17
4.5	Angebot 2018 – 2021 / Schienenverkehr	17
4.5.1	S-Bahn	17
4.5.2	RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura	18
4.5.3	RVK Oberaargau	19
4.5.4	RK Emmental	19



4.5.5	RK Bern – Mittelland.....	19
4.5.6	RVK Oberland – West	20
4.5.7	RK Oberland – Ost	20
4.6	Angebot 2018–2021 / Busverkehr.....	21
4.6.1	RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura.....	21
4.6.2	RVK Oberaargau	22
4.6.3	RK Emmental	22
4.6.4	RK Bern – Mittelland.....	22
4.6.5	RVK Oberland – West	23
4.6.6	RK Oberland – Ost	24
5	Angebot 2018 – 2021 in den Städten Bern, Biel und Thun.....	24
5.1	Grundsätze zur Erschliessung	24
5.2	Bern.....	25
5.3	Biel	25
5.4	Thun	26
6	Versuchsbetriebe.....	26
7	Effiziente Betriebsführung, Sicherheit, Tarifgestaltung, und Güterverkehr	26
7.1	Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverbünde	27
7.2	Tarifmassnahmen Lauterbrunnen	27
7.3	Sicherheit im öffentlichen Verkehr	27
7.4	Güterverkehr.....	28
7.5	Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich.....	28
8	Bestellung Infrastrukturleistungen.....	29
9	Leistungsbestellungen und Abgeltungen	29
9.1	Finanzierungsverantwortlichkeiten	29
9.2	Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen	30
9.2.1	Effiziente Betriebsführung - Prüfungen im Rahmen des Bestellprozesses	30
9.2.2	Angemessene Tarife.....	31
9.3	Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2010–2017	31
9.4	Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr	32
9.5	Entwicklung ÖV-Ausgaben	33
9.6	Entwicklung der angebotsbeschlussrelevanten ÖV-Abgeltungen 2018–2021	35
9.7	Vorgaben und Rahmenbedingungen	38

9.8	Kreditbewilligung.....	38
10	Schlussbestimmungen.....	39
10.1	Vollzug des Angebotsbeschlusses 2014–2017	39
10.2	Umsetzung des vorliegenden Beschlusses.....	39
10.3	Anpassungen des Angebotsbeschlusses.....	39
10.4	Berücksichtigung von Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kanton	39
10.5	Anpassung aufgrund des Entlastungsprogramms des Kantons	39
11	Auswirkungen	40
11.1	Nachhaltigkeitsbeurteilung	40
11.2	Auswirkungen auf die Gemeinden	40
11.3	Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft.....	40
12	Antrag	40
	Abkürzungsverzeichnis.....	41

0 Zusammenfassung

Gemäss Art 14 ÖVG beschliesst der Grosse Rat abschliessend über die mittelfristige Angebotsentwicklung. In Kenntnis der finanziellen Auswirkungen sollen mit dem vorliegenden Beschluss die Schwerpunkte der zukünftigen Angebotsentwicklung im öffentlichen regionalen Personenverkehr für die Periode 2018 bis 2021 festgelegt werden. Der Angebotsbeschluss (AGB) ist von Gesetzes wegen zwingende Voraussetzung für die Bestellung der konkreten Angebote bei den Transportunternehmen. Ohne Angebotsbeschluss kann der Kanton demnach keine ÖV-Leistungen bestellen. Für die bestellten Angebote erhalten die Transportunternehmen im Voraus festgelegte Beträge (Abgeltungen). Nachträgliche Defizitdeckungen sind ausgeschlossen.

Den Ablauf des Bestellverfahrens legt jeweils der Bund im Zweijahresrhythmus fest. Das Fahrplanangebot 2018/2019 muss bis Mitte August 2017 definitiv feststehen. Anpassungen, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht definiert sind, könnten frühestens für das Fahrplanangebot 2020/2021 berücksichtigt werden.

Damit die Angebotsbestellungen für das Fahrplanangebot 2018/2019 rechtzeitig erfolgen können, wird der vorliegende AGB dem Grossen Rat in der Märzsession 2017 unterbreitet. Wie beim letzten ABG 2014–2017, der ebenfalls vor den Beschlüssen zu einem geplanten Entlastungspaket (ASP 2014) verabschiedet wurde, sehen die Schlussbestimmungen ausdrücklich vor, dass dem Grossen Rat eine Anpassung des Beschlusses zu unterbreiten ist, falls Entlastungsmassnahmen des Grossen Rates einen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr ergeben würden.

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

Mit dem Angebotsbeschluss legt der Grosse Rat die folgenden wesentlichen Elemente des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 bis 2021 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 in den Anhängen I und II zum Angebotsbeschluss grafisch dargestellt.

Die Anhänge bilden einen integrierenden Bestandteil des Beschlusses.

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

Die Zuordnung zu einer Angebotsstufe stützt sich im Wesentlichen auf die Angebotskonzepte der Regionalen Verkehrskonferenzen und Regionalkonferenzen. In der Regel wird das heute bestehende Angebot quantitativ weitergeführt. Die zugeordnete Angebotsstufe widerspiegelt also im Regelfall das heutige Angebotsniveau und schreibt dieses als Sollangebot für die Fahrplanperioden 2018 bis 2021 fest.

Die jährliche Nachfrageentwicklung betrug in den letzten Jahren rund 2%. Die prognostizierten Nachfragesteigerungen beim öffentlichen Verkehr wurden somit bestätigt. Aufgrund der Rahmenbedingungen ist die Nachfrageentwicklung äusserst positiv zu beurteilen: einerseits wurde das Angebot nur unwesentlich angepasst, andererseits – und dieser Aspekt ist besonders bedeutsam – ist die Preisentwicklung beim öffentlichen Verkehr und beim Individualverkehr sehr unterschiedlich: Die Tarife wurden beim öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren stetig erhöht. Dies einerseits aufgrund der politisch gewollten erhöhten Nutzerfinanzierung des ÖV, andererseits um Kostensteigerungen beim Betrieb zu decken. Die Kosten im Strassenverkehr sind hingegen stabil sind oder gar leicht abnehmend.

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

Die folgenden Änderungen sind im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr in den Jahren 2018 bis 2021 vorgesehen:

Neue Linien:	Verlängerung der S8 bis Bätterkinden mit Bedienung von Grafenried, Büren z.H. und Schalunen. Der RE Bern – Solothurn wird an diesen Stationen nicht mehr halten.
	Aufnahme der Buslinie Ins – Cudrefin – Mur ins kantonale Angebot
	Neue Buslinie Biel Schulen Linde - Bahnhof (- Schiffländte)
	Neue Buslinie Nidau Beunden - Biel Bahnhof (- Orpundplatz - Vorhölzli)
	Verlängerung der Buslinie Laupen – Gümmenen nach Gurbrü
	Verlängerung der Buslinie Bern Breitenrain – Kappelisacker nach Zollikofen
	Verlängerung der Buslinie Neufeld – Holligen nach Warmbächliweg
	Verlängerung der Buslinie Thun – Steffisburg, alte Bernstrasse nach Heimberg, Dornhalde
Angebotsveränderungen:	Verlängerung der Buslinie Spiez – Faulensee via Leissigen und Därligen nach Interlaken Ost
	Aufstufung der Bahnlinie Tavannes – Tramelan
	Aufstufung der Bahnlinie Murten – Ins
	Zusätzlicher Halt der S5 in Rosshäusern mit Eröffnung des Doppelspurtunnels zwischen Rosshäusern und Mauss
	Aufhebung der Haltestelle Ferenbalm – Gurbrü der S5
	Aufstufung der Bahnlinie Langenthal – Olten
	Abstufung der Bahnlinie Spiez – Interlaken
	Aufstufung der Standseilbahn Beatenbucht – Beatenberg
	Ersatz des Rufbussystems der Buslinien Tramelan – Bassecourt und Tramelan – La Courtine durch ein Fahrplanangebot ohne Voranmeldung
	Aufstufung der Buslinie La Neuveville – Prêles – Nods
	Neue Linienführung Buslinie Biel Stadien - Bahnhof - Löhre statt Vorhölzli
	Neue Linienführung und Aufstufung Buslinie Biel Bözingenfeld -Bahnhof- Möslacker statt Orpundplatz - Schiffländte
	Neue Linienführung und Abstufung Buslinie Nidau Ruferheim – Bahnhof – Goldgrube - Vorhölzli
	Neue Linienführung Buslinie Biel Spitalzentrum – Bahnhof statt Biel Spitalzentrum – Bahnhof – Möslacker
	Neue Linienführung Buslinie Biel Spitalzentrum – Bahnhof – Linde neu nach Port Bellevue und Nidau statt Linde
	Neue Linienführung und Aufstufung Buslinie Brugg Bahnhof – Bahnhof – Bözingenfeld statt Goldgrube
	Neue Linienführung Buslinie Fuchsenried – Bahnhof – Klinik Linde statt Fuchsenried – Nidau/Port
	Aufstufung des Abschnitts Biel/Bienne – Studen Wydenplatz der Buslinie Biel – Aegerten – Lyss
	Aufstufung der Buslinie Biel/Bienne – Aegerten – Orpund
	Aufstufung der Buslinie Lyss – Aarberg
	Verlängerung der Buslinie Jegenstorf – Messen nach Wengi b. M. und Aufstufung des Abschnittes Jegenstorf – Messen
	Aufstufung der Buslinie Grenchen – Lengnau
	Aufstufung der Buslinie Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal
	Aufstufung der Buslinie Hindelbank – Krauchthal – Bolligen
	Aufstufung der Buslinie Burgdorf – Kirchberg – Neuhof
	Verkürzung der Buslinie Büren a.A. – Zollikofen auf den Abschnitt Büren a.A. – Münchenbuchsee und Führung der Linie ohne Schleife via Messen (SO)
	Abstufung der Buslinie Europaplatz – Niederwangen Bahnhof

	Aufstufung der Buslinie Riggisberg – Toffen
	Abstufung der Ortsbuslinien Belp Bahnhof – Riedli und Belp Bahnhof – Aemmenmatt
	Aufstufung des Abschnitts Münsingen – Konolfingen der Buslinie Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen
	Aufstufung der Buslinie Worb Dorf – Walkringen
	Aufstufung der Buslinie Worb Dorf – Grosshöchstetten
	Aufstufung der Buslinie Jegenstorf - Messen
	Aufstufung der Buslinie Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi
	Aufstufung der Buslinie Lauterbrunnen – Stechelberg
Wegfallende Linien:	Aufhebung der Linie Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen
	Aufhebung der Linie Schwarzenburg – Albligen

Der bestehende Tarifverbund Libero wird auf Fahrplanjahr 2019 auf das bisherige Gebiet des BeoAbo in Richtung Berner Oberland ausgedehnt. Die Finanzierung von Tarifverlusten in den Tarifverbundgebieten und beim Fernverkehr wird weitergeführt. Für grenznahe Regionen sind Lösungen mit benachbarten Tarifverbünden zu prüfen und umzusetzen.

Der Kanton bestellt weiterhin Güterverkehrsleistungen auf den Schmalspurbahnen WAB und CJ.

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

Das im Beschluss vorgesehene Angebot und die vorgesehenen Leistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr können mit den derzeit im Finanzplan 2018 bis 2020 eingestellten Mitteln realisiert werden.

		AGB 2018 - 2021				
		2017	2018	2019	2020	2021
Gesamttotal Abgeltungen zu Lasten Kanton brutto	Mio. CHF	260.4	279.3	300.7	318.3	334.8
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	86.8	93.1	100.2	106.1	111.6
Ausgaben zulasten Kanton netto	Mio. CHF	173.6	186.2	200.5	212.2	223.2
Veränderung zu Vorjahr	in %	4.7%	7.3%	7.7%	5.8%	5.2%

Die angebotsbeschlussrelevanten Nettoausgaben zulasten Kanton steigen von aktuell rund 174 Millionen Franken auf rund 223 Millionen Franken im Jahr 2021 an. Der Abgeltungsmehrbedarf ergibt sich insbesondere aus den geplanten Angebotserweiterungen, Rollmaterialfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen neues und zusätzliches Rollmaterial), Erweiterungen/Neubauten von Depots und Werkstätten, Erweiterung des Tarifverbundgebietes Libero Richtung Berner Oberland und höheren Infrastrukturkosten infolge Abschreibungen im Ortsverkehr.

Die Kredite für die Jahre 2018–2021 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 kann das Parlament in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche und ihrer finanziellen Auswirkungen darüber entscheiden, 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 2017 – Dezember 2021) gelten, wobei Anpassungen aufgrund geänderter Rahmenbedingungen ausdrücklich vorbehalten werden.

Das Bestellverfahren des öffentlichen Verkehrs wird durch den Bund festgelegt. Das Fahrplanangebot für die Jahre 2018 und 2019 wird gemäss dem Terminplan des Bundes Mitte August 2017 definitiv festgelegt, dasjenige für die Jahre 2020 und 2021 voraussichtlich Mitte August 2019.

Gleichzeitig mit dem Angebotsbeschluss 2018–2021 wird dem Grossen Rat die Vorlage für den entsprechenden Investitionsrahmenkredit 2018–2021 unterbreitet. Der Rahmenkredit stützt sich auf den Angebotsbeschluss und die Planungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung ab.

Die Regionalen Verkehrskonferenzen wurden im Dezember 2014 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. Die Elemente der regionalen Angebotskonzepte wurden auf ihre Nachfrage, den Kostendeckungsgrad der jeweiligen Linien und die Finanzierbarkeit hin geprüft und entsprechend angenommen oder abgelehnt. Das kantonale Angebotskonzept wurde im September 2016 in die Fachkonsultation gegeben und anhand der Eingaben teilweise überarbeitet.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Bund

- Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101), Art. 49 bis 61a
- Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG, SR 745.1)
- 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)

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 631.1), Art. 29
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebots-verordnung, BSG 762.412)
- Verordnung vom 23. August 1995 über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV, BSG 762.415)
- Personentransportverordnung vom 17. September 1997 (PTV, BSG 764.2)

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

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

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

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

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

2.4 Richtplan des Kantons Bern

Im Kantonalen Richtplan werden die räumlichen Entwicklungsvorstellungen im Raumkonzept dargestellt. Das Raumkonzept hat bezüglich des Verkehrs folgende thematischen Ziele:

- Den Boden haushälterisch nutzen und die Siedlungsentwicklung konzentrieren:
Dies bedeutet, dass die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden soll.
- Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen:
Die Siedlungsentwicklung ist so zu lenken, dass wenig Verkehr erzeugt wird, dieser effizient abgewickelt werden kann und der Anteil des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hoch ist. Verkehrsintensive Vorhaben sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken.
Der ÖV ist somit besonders in dichtbesiedelten Gebieten weiter zu fördern, wo die grössten Effekte bezüglich Erreichbarkeit, Kosten- und Umweltwirkung erreicht werden. Der ÖV stellt das Rückgrat der Siedlungsentwicklung im Kanton Bern dar, insbesondere in den Städten und Gemeinden der Raumtypen "Urbane Kerngebiete" und "Agglomerationsräume und Entwicklungsachsen".
- Voraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung schaffen:
Die raumplanerischen Rahmenbedingungen sind zu schaffen, um die benötigten Flächen für Unternehmen zur Verfügung zu stellen und um eine rationelle Erschliessung mit kostengünstigen Infrastrukturen zu ermöglichen.

Aus dem thematischen Ziel, die "Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen", sind im kantonalen Richtplan wesentliche Strategien und Handlungsfelder abgeleitet:

- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV.
- Entsprechend kommt den Achsen des ÖV im Raumkonzept des Kantons Bern eine herausragende Bedeutung zu und das Kriterium der ÖV-Erschliessung einer Gemeinde stellt ein zentrales Kriterium bei der Einteilung der Gemeinde zu den Raumtypen dar. Für Gemeinden von zentralen Raumtypen (mit guter ÖV-Erschliessung) werden höhere Wachstumsannahmen für die Bevölkerung getroffen.
- Mit dem Richtplan soll die Zersiedlung gebremst und die Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt werden. Neue Wohn-, Misch- und Kernzonen werden praktisch ausnahmslos an gut vom ÖV erschlossenen Lagen liegen: Die bereits seit vielen Jahren bestehende Koppelung zwischen Neueinzonungen und ÖV-Erschliessung wird damit gestärkt.

Das kantonale Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr ist die Fachplanung im Bereich des öffentlichen Verkehrs, mit einem Zeithorizont von vier Jahren. 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.

Im Richtplan sind zudem die Kriterien bezüglich der minimalen ÖV-Erschliessungen von Neuzoningungen festgelegt. Diese verhindern die Ausscheidung grösserer Bauzonen ohne ÖV-Erschliessung. Die entsprechenden Bestimmungen sind in den Massnahmenblättern A_01, A_05 und B_10 geregelt.

3 Allgemeine Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr

Ziele der kantonalen Verkehrspolitik

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

Im ÖVG wird dieser Grundsatz im Zweckartikel konkretisiert.

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

In den Richtlinien der Regierungspolitik 2015–2018 hat der Regierungsrat die Legislaturziele festgelegt. Die Grundmaxime der Regierungspolitik ist die nachhaltige Entwicklung. Daran soll sich auch die Verkehrspolitik orientieren.

Verschiedene der in den Richtlinien formulierten Ziele betreffen direkt oder indirekt die Verkehrspolitik:

- Förderung einer nachhaltigen Raumentwicklung mit einer Siedlungsentwicklung nach innen, welche die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und dessen Nutzung erleichtert.
- Erhalt und gezielte Weiterentwicklung der Qualität der Infrastruktur. Der Ausbau des Bahnhofs Bern stellt für den Kanton ein Schlüsselprojekt dar.

Der Regierungsrat hat im August 2008 die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie verabschiedet. Darin werden die Stossrichtungen für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern skizziert. Die Ziele der Gesamtmobilitätsstrategie stützen sich auf die Prinzipien und Zielsysteme der Nachhaltigen Entwicklung.

Die Gesamtmobilitätsstrategie beschreibt die Ausgangslage und die Trends. Ziel ist eine Politik, die ein gutes Erreichbarkeitsniveau sichert, zugleich finanziell tragbar ist und die Umwelt schont.

Die wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze in diesem Spannungsfeld sind:

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

Beim öffentlichen Verkehr ist somit als übergeordnete Zielsetzung festgehalten, dass der Marktanteil des ÖV zulasten des MIV zunehmen 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 Standortqualität des Kantons fördern und einen Beitrag zur Basiserschliessung für alle Bevölkerungsgruppen und für alle Regionen leisten.

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

- Erhöhung der Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs;
- attraktive und qualitativ 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 Kostendeckungsgrads;
- 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.

1. *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.

2. 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.

3. 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.

4. In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätvorsorge.

Das wirtschaftliche Gedeihen und das Vermeiden von Abwanderung setzen für schwach besiedelte Gebiete gute Verkehrsverbindungen voraus. Grösseren Gruppen der Bevölkerung (z.B. Jugendliche, Senioren) bleibt trotz der starken Motorisierung die Benützung eines privaten Motorfahrzeuges verwehrt. Die soziale und wirtschaftliche Integration setzt jedoch ein Minimum an Mobilität voraus. Der öffentliche Verkehr, der hier angeboten werden soll, muss – unter Beachtung eines vernünftigen Mitteleinsatzes – eine Mindesterschliessung sicherstellen. Dazu gehören auch unkonventionelle Betriebsarten (Rufbusse, Bedarfsangebote, Bürgerbusse). Offen ist, ob sich in den nächsten Jahren dank neuer Technologien (autonome Fahrzeuge) kostengünstige Möglichkeiten für die Erschliessung schwach besiedelter Gebiete ergeben werden.

5. 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.

6. *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.

7. *Der öffentliche Verkehr ist möglichst behindertenfreundlich zu gestalten.*

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert, dass Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Art. 11 BehiG lässt Ausnahmen zu, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht. Gemäss Art. 22 BehiG müssen Anlagen und Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs spätestens Ende 2023 behindertengerecht sein. Kommunikationssysteme und Billettausgabe müssen seit Ende 2013 behindertengerecht angeboten werden.

8. *Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln.*

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

9. *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
- 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 2018–2021 im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr

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

- Grundsätzen zur örtlichen Erschliessung
- Grundsätzen zum Kursangebot

4.1 Grundsätze zur örtlichen Erschliessung

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

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

Die Erfahrungen und Analysen des Ist-Zustandes haben gezeigt, dass das heutige Angebot in der Regel mit der Nachfrage übereinstimmt. Daher sollen in der Planungsperiode 2018–2021 alle Gemeinden und grösseren Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden, die im ablaufenden Angebotsbeschluss 2014–2017 bereits über eine Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügen. Zusätzliche Gebiete werden nur dort erschlossen, wo ein genügend grosses Nachfragepotenzial nachgewiesen werden kann.

4.2 Grundsätze zum Kursangebot

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

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

Angebotsstufe 1

Mit der ersten Angebotsstufe wird ein Grundangebot im ganzen Kanton bzw. die 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 (vgl. Ziffer 5). Die Festlegung der täglichen Kurszahl pro Linie obliegt gemäss Art. 15 Bst. a ÖVG dem Regierungsrat.

Die Bestimmung der optimalen Anzahl Kurspaare innerhalb einer Angebotsstufe hängt neben der Nachfrage von weiteren Faktoren ab, wie insbesondere den Anschlüssen ans übergeordnete Netz und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen (sprungfixe Kosten). Grundsätzlich soll das bestmögliche Angebot zu den günstigsten Konditionen bei den Transportunternehmungen bestellt werden. Die Offertstellung der Transportunternehmungen dient dazu, die optimale Anzahl Kurspaare zu ermitteln.

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

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

Zuordnung der Linien zu einer Angebotsstufe

Die Zuordnung der Linien des öffentlichen Verkehrs zu einer Angebotsstufe ist auf den 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) und Regionalkonferenzen (RK) ab.

Die Linien werden in der Regel aufgrund des heutigen Angebotes einer Angebotsstufe zugeordnet. Die zugeordnete Angebotsstufe widerspiegelt also meist das heutige Angebotsniveau und schreibt dieses als Soll-Angebot für die kommenden Fahrplanperioden 2018–2021 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 2021 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 2018–2021

4.4.1 Regionale Angebotskonzepte 2018–2021

Gemäss Art. 16 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr erarbeiten die Regionalen Verkehrskonferenzen und Regionalkonferenzen als Grundlage für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss regionale Angebotskonzepte. Diese haben die zuständigen Delegiertenversammlungen im Mai / Juni 2016 genehmigt. Die Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen wurden aufgrund der Nachfrage und des Kostendeckungsgrades der jeweiligen Linien sowie aus finanziellen Gründen angenommen oder abgelehnt. Alle Anträge der Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen sowie die Antworten des AÖV sind im Bericht zur Fachkonsultation dokumentiert.

4.4.2 Angebotsveränderungen beim nationalen Fernverkehr

Auf nationaler Ebene sind für die Jahre 2018–2021 keine strukturellen Angebotsveränderungen bekannt.

4.5 Angebot 2018 – 2021 / Schienenverkehr

4.5.1 S-Bahn

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

- S1 Bern – Freiburg: Der Halbstundentakt der S1 soll auf der ganzen Linie bis um Mitternacht angeboten werden. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Freiburg voraus. Die Angebotsstufe bleibt unverändert.

- S2 Laupen – Bern – Langnau: Auf der S2 soll der Halbstundentakt durchgehend angeboten werden (heute nach 21 Uhr nur im Stundentakt). Die Angebotsstufe bleibt unverändert.
- S5/S52 Bern – Neuenburg/Payerne: Mit der Eröffnung des Doppelspurtunnels zwischen Rosshäusern und Mauss soll die S5 wieder in Rosshäusern halten. Zusammen mit der S52 bedeutet das für Rosshäusern den Halbstundentakt von und nach Bern. Dieser Halt ist allerdings nur möglich, wenn auf einen anderen Halt verzichtet wird. Längerfristig ist die Bedienung von Ferenbalm-Gurbrü aus fahrplantechnischen Gründen nicht mehr möglich. Zudem müsste die Haltestelle saniert werden. Deshalb wird die schwach genutzte Haltestelle aufgehoben und auf die nötige Investition kann verzichtet werden. Die Ortschaften werden neu mit einer Buslinie erschlossen.

Die S52 wird zusätzlich in Stöckacker halten, so dass bei dieser Haltestelle zusammen mit der S51 drei Halte pro Stunde und Richtung vorhanden sind.

- S7 Bern – Worb Dorf: Aufgrund der weiterhin steigenden Nachfrage auf der S7 wird der 7.5'-Takt zwischen Bern und Bolligen, der heute nur in den HVZ am Morgen und Abend angeboten wird, auch über Mittag eingeführt. Ausserdem soll der 7.5'-Takt am Morgen eine halbe Stunde länger angeboten werden (Verlängerung der HVZ und Beitrag Glättung der Morgenspitze). Die Angebotsstufe bleibt unverändert.
- S8 Bern – Jegenstorf bzw. Bätterkinden: Sobald die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen sind, wird die S8 halbstündlich bis Bätterkinden verlängert, mit Bedienung von Grafenried, Büren z.H. und Schalunen (voraussichtlich Fahrplanjahr 2021). Der RE wird an diesen Stationen nicht mehr halten. Dies ist Voraussetzung für die Beschleunigung des RE Bern – Solothurn. Zwischen Jegenstorf und Bätterkinden wird die S8 der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

4.5.2 RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura

- 237 Tavannes – Tramelan – Le Noirmont: Das heute von den Gemeinden finanzierte und gut genutzte Zusatzangebot wird ins Grundangebot aufgenommen. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugewiesen.
- 255 Neuchâtel – Ins – Murten - Fribourg: Heute verkehrt stündlich eine S20 von Fribourg nach Neuchâtel. Gemäss dem Kanton Fribourg soll die heute auf dem Abschnitt Fribourg – Murten verkehrende S21 bis Ins weitergeführt werden. Der Kanton Bern unterstützt das Anliegen unter dem Vorbehalt, dass die langfristig angestrebte Angebotsentwicklung (RE-Halbstundentakt Bern –Neuchâtel im STEP Horizont 2025) dadurch nicht behindert wird. Der Linie wird die Angebotsstufe 3 zugeteilt.
- 411 Solothurn – Moutier: Der Weissensteintunnel der BLS zwischen Oberdorf und Gänsbrunnen muss saniert werden. Die Kosten für die Sanierung betragen rund 170 Mio. CHF. Die Nachfrage durch den Tunnel ist mit täglich knapp 600 Personen bescheiden und der Kostendeckungsgrad liegt unter 30%. Der Tunnel hat aber eine grosse regionale Bedeutung, da er das Grand Val im Berner Jura und das solothurnische Thal mit der Stadt Solothurn verbindet, eine Strassenverbindung ist nicht vorhanden. Aufgrund der grossen nötigen Investition und der bescheidenen Wirtschaftlichkeit hat das BAV verlangt, Alternativen zur Bahnerschliessung zu prüfen. Die Kantone Solothurn und Bern haben gemeinsam mit dem Bund die entsprechende Studie erstellt und im Frühjahr 2016 eine Konsultation durchgeführt. Die Studie zeigt, dass die Erschliessungsqualität mit

Bahntunnel deutlich besser ist als mit alternativen Buserschliessungen. Allerdings ist wegen der grossen Investitionen die Wirtschaftlichkeit der Busvarianten besser als diejenige der Bahnvarianten.

Ein Verzicht auf die Sanierung des Tunnels wird im Berner Jura von allen konsultierten Stellen abgelehnt. Der Kanton Bern hat in seiner Stellungnahme an das zuständige Bundesamt für Verkehr die Sanierung des Tunnels beantragt. Das BAV, und im Fall einer Linienschliessung der Bundesrat, werden über die Zukunft der Bahnlinie entscheiden.

4.5.3 RVK Oberaargau

- 413 Solothurn – Niederbipp – Oensingen – Langenthal: Die heutigen Taktlücken zwischen Oensingen und Langenthal vormittags und nachmittags werden geschlossen. Die Zielvorgaben gemäss Angebotsverordnung können auch mit dem vorgesehenen Ausbau weiterhin erreicht werden.

Unter dem Vorbehalt, dass auch der Kanton Solothurn einem Ausbau des Abendangebots zustimmt, wird das heutige stündliche Angebot ab 20 Uhr bis 22 Uhr zum Halbstundentakt verdichtet.

- 450 Bern – Olten (bzw. 650 Olten – Aarau – Zürich): Das heutige Angebot der stündlichen S23 von Langenthal – Olten – Baden wird durch die S29 Langenthal – Olten – Turgi in den Hauptverkehrszeiten zum Halbstundentakt verdichtet.

Ab 2020 plant der Kanton Aargau den durchgehenden 30-Min.-Takt zwischen Langenthal und Olten. Die Nachfrage am Linienende im Oberaargau ist zwar relativ bescheiden, das Anliegen der Kantone Aargau und Solothurn nach einem verbesserten Angebot zwischen Rothrist und Olten aber berechtigt. Die Linie wird neu in der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

4.5.4 RK Emmental

- 450 Bern – Olten: Auf der Linie Bern – Olten verkehren im Abschnitt Burgdorf – Langenthal nur Fernverkehrszüge. Da der InterRegio Bern – Zürich Wynigen nicht bedient, halten in Wynigen nur stündlich die RE-Züge Bern – Olten. Verschiedene Vorstösse bei der SBB, die Haltepolitik anzupassen, blieben bisher erfolglos. Immerhin hat die SBB in einer ihrer letzten Stellungnahmen signalisiert, dass sie längerfristig eine Systematisierung auf dieser Strecke im Grundsatz begrüssen würde.

4.5.5 RK Bern – Mittelland

- RE Bern – Solothurn: Mit der Verlängerung der S8 nach Bätterkinden kann der RE beschleunigt werden, Grafenried, Büren z.H. und Schalunen werden halbstündlich durch die S8 bedient. Zudem wird das Fahrplanangebot ausgebaut; der RE verkehrt tagsüber integral im 15'-Takt. Diese Veränderungen schaffen die nötigen Kapazitäten auf dem RE, die Züge können erst nach der Inbetriebnahme des neuen RBS-Bahnhofs in Bern verlängert werden. Ausserdem soll das Abendangebot ausgebaut werden. Die RE sollen bis Mitternacht fahren. Die S8 fährt dann auch am Abend bis Bätterkinden. Der Angebotsausbau setzt die Mitbestellung des Kantons Solothurn voraus. Die Linie ist weiterhin der Angebotsstufe 4 zugewiesen.

4.5.6 RVK Oberland – West

- 120 Montreux – Zweisimmen: Mit der Inbetriebnahme des geplanten "TransGoldenExpress"-Angebots verkehren voraussichtlich ab 2019 anstelle der bisherigen GoldenPass-Züge Montreux – Zweisimmen neu täglich vier direkte, umsteigefreie RE-Kurspaare Montreux – Zweisimmen – Spiez – Interlaken Ost.
Das aktuelle Regionalzugsangebot zwischen Gstaad und Zweisimmen soll darauf abgestimmt weiter optimiert und ein weitgehend integrales Taktangebot angeboten werden. Gleichzeitig können auch die Anschlüsse zu den nur zwischen Zweisimmen und Spiez verkehrenden RE-Zügen sichergestellt werden.
- 320 RE Spiez – Zweisimmen: Aktuell verkehren täglich acht RegioExpress-Zugspaare von/nach Zweisimmen. Vier davon werden voraussichtlich ab 2019 als "TransGoldenExpress"-Züge umsteigefreie Verbindungen zwischen Montreux und Interlaken Ost anbieten.

4.5.7 RK Oberland – Ost

- 310 Regio Spiez – Interlaken Ost: Im Angebotsbeschluss 2014 – 17 hat der Grosse Rat den Auftrag erteilt, die Verkehrsmittelart auf der Linie Spiez – Interlaken zu überprüfen. In der Folge wurde die "Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost" als Entscheidungsgrundlage erarbeitet.

Alle zwei Stunden fehlt für den Halbstundentakt ein Fernverkehrszug zwischen Interlaken und Spiez bzw. Bern. Mit dem Regionalzug besteht in Spiez jedoch ein Anschluss auf den IC Bern – Brig. Dadurch hat der stündlich verkehrende Regionalzug Spiez – Interlaken heute eine sehr unausgewogene Nachfrage und ist alle zwei Stunden gut ausgelastet, in den anderen Stunden ist die Nachfrage entsprechend dem Potenzial von Leissigen und Därligen bescheiden.

In der Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost sind Ausgangslage, Rahmenbedingungen, Varianten und mögliche Sensitivitäten sorgfältig dargestellt und evaluiert. Grundsätzlich sind bis zur Umsetzung des vom Bund langfristig vorgesehenen und vom Kanton geforderten Halbstundentakts im Fernverkehr zwischen Bern und Interlaken zwei Betriebsformen, die "Variante Bahn" (=Status quo) und die "Mischvariante Bahn/Bus" möglich:

- Die "Variante Bahn" sieht wie bisher stündliche Regionalzüge vor.
- Die "Mischvariante Bahn/Bus" sieht alle zwei Stunden einen Regionalzug ohne Halt zwischen Spiez und Interlaken zum Vervollständigen des Halbstundentaktes Bern – Interlaken vor. Dazu verkehrt stündlich ein Bus, in den Hauptverkehrszeiten wird das Angebot zwischen Därligen und Spiez zum Halbstundentakt verdichtet.

Aufgrund der Ergebnisse der Studie soll die Erschliessung von Därligen und Leissigen in Zukunft per Bus erfolgen. Der Regionalzug verkehrt somit nur noch zweistündlich und ohne Zwischenhalte zwischen Spiez und Interlaken West. Die Angebotsstufe wird auf die Stufe 1 gesenkt.

- 311 Interlaken Ost – Lauterbrunnen, 312 Interlaken Ost – Grindelwald: Aufgrund der guten Nachfragezahlen wird der Halbstundentakt tagsüber ganzjährig geführt.

- 2355 Beatenbucht – Beatenberg: Auf der Standseilbahn Beatenbucht – Beatenberg verkehren täglich 31 Kurspaare. Die Zuordnung zur Angebotsstufe muss von 2 auf 3 korrigiert werden, das Angebot bleibt unverändert.

4.6 Angebot 2018–2021 / Busverkehr

4.6.1 RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura

- 22.131 Tramelan – St-Imier: Das Angebot auf der Linie wird systematisiert und erweitert. Die Schleife via Les Breuleux (JU) wird aufgehoben; die Verbindung Les Breuleux – St-Imier wird durch eine Umsteigeverbindung mit gutem Anschluss in Mont Tramelan ersetzt. Dazu sind Massnahmen an der Strasseninfrastruktur in Mont Tramelan eine Voraussetzung.
- 22.133 Tramelan – Bassecourt und 22.141 Tavannes – La Courtine: Das Rufbussystem am Sonntag wird aufgehoben und durch ein Fahrplanangebot ohne Voranmeldung ersetzt. Dies soll kostenneutral erfolgen.
- 21.132 La Neuveville – Prêles – Nods: Der Linie wird neu Angebotsstufe 2 zugewiesen. Das Angebot kann damit auf einen Stundentakt ausgebaut und der Schülerverkehr weitgehend in den Fahrplan integriert werden.
- 20.531 Ins – Cudrefin – Mur: Die Linie wird neu vom Kanton Bern mitfinanziert und in die Angebotsstufe 1 aufgenommen. Dies ermöglicht die Bedienung einer zusätzlichen Haltestelle in Witzwil.
- 22.074 Biel/Bienne – Aegerten – Lyss: Das Angebot im Abschnitt Biel/Bienne – Studen Wydenplatz wird verdichtet und neu der Angebotsstufe 4 zugeteilt. Die Linie wird betrieblich aufgeteilt, halbstündliche Busse Biel/Bienne – Lyss mit guten Anschlüssen in Lyss sowie stündliche Busse Biel/Bienne – Studen Grien. In Kombination mit der Linie 22.075 ergibt sich zwischen Biel/Bienne und Brugg ein Viertelstundentakt. Die Machbarkeit dieses Fahrplanangebots ist noch nicht abschliessend geklärt und abhängig von den Erfahrungen bezüglich Verkehrsentwicklung nach Eröffnung des Ostasts der A5 im Sommer 2017.
- 22.075 Biel/Bienne – Aegerten – Orpund: Bei dieser Linie wird neu ein Abend- und Sonntagsangebots eingeführt. Die Linie wird neu Angebotsstufe 2 zugewiesen.
- 30.361 Lyss – Aarberg: Das aktuell von den Gemeinden finanzierte Zusatzangebot am Abend wird ins Grundangebot aufgenommen. Dadurch ergeben sich abends mit Bahn und Bus halbstündliche Verbindungen. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 2 zugewiesen.
- 30.898 Büren a.A. – Zollikofen: Die Linie wird auf den Abschnitt Büren a.A. – Münchenbuchsee beschränkt. In Münchenbuchsee bestehen gute Anschlüsse auf die S-Bahn nach Zollikofen und Bern. Ausserdem entfällt die heute in einer Fahrriichtung praktizierte Schleife über Messen (SO). Messen wird mit einem ausgebauten Angebot ab Jegenstorf bedient.
- 40.034 Grenchen – Lengnau: Das aktuell von der Gemeinde finanzierte Zusatzangebot zwischen Grenchen und Lengnau wird ins Grundangebot überführt, die Linie wird der Angebotsstufe 3 zugeteilt. Mit der Inbetriebnahme der neuen Produktionsanlage der CSL Behring ist eine deutliche Nachfragezunahme zu erwarten.

4.6.2 RVK Oberaargau

- 40.051 Wangen a.d.A. – Herzogenbuchsee – Bützberg – Langenthal: Die Linie erschliesst zwischen Herzogenbuchsee, Bützberg und Langenthal eine regionale Entwicklungsachse. Die Nachfrage hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Um den Kapazitätsengpässen zu begegnen, wird das Angebot in den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt verdichtet und die Linie in die Angebotsstufe 4 aufgenommen.

4.6.3 RK Emmental

- 30.451 Hindelbank – Krauchthal – Bolligen: Das Abendangebot auf dieser Linie wird verbessert und die Linie wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt.
- 30.467 Burgdorf – Kirchberg – Neuhof: Die Buslinie verkehrt heute in der HVZ und über Mittag. In den NVZ besteht kein Angebot. Das Angebot wird auf den ganzen Tag ausgedehnt und die Linie der Angebotsstufe 3 zugeteilt.
- 30.881 Bätterkinden – Lohn-Lüterkofen, 30.884 Bätterkinden – Utzenstorf – Koppigen: Die RK Emmental hat geprüft, wie öffentliche Buslinien, Schul- und Bürgerbusse in diesem Raum besser aufeinander abgestimmt werden können. Gemäss den Folgerungen der Studie werden die Produktionsmittel der beiden bisher gemeinsam produzierten Buslinien 881 und 884 neu auf der Linie 884 konzentriert. Damit kann das Angebot auf der Linie 884 morgens, mittags und abends zum Halbstundentakt verdichtet werden. Gleichzeitig wird die Linie 881, die seit Jahren eine tiefe Nachfrage und einen ungenügenden Kostendeckungsgrad aufweist aufgehoben.

4.6.4 RK Bern – Mittelland

- 30.321 Riggisberg – Toffen/Thurnen, 30.631 Köniz – Riggisberg: Die heutige Linie 321 mit den zwei unterschiedlichen Endpunkten Toffen und Thurnen soll neu organisiert werden. In Zukunft wird es zwei Linien geben: Linie 320 Riggisberg – Thurnen und Linie 321 Riggisberg – Toffen. Das Fahrplanangebot soll dabei leicht ausgebaut werden. Im Gegenzug wird die Linie 631 am Abend auf den Abschnitt Köniz – Niedermuhlern beschränkt.
Die Linie 320 wird der Angebotsstufe 1 zugeordnet, d.h. keine Änderung Richtung Thurnen. Die Linie 321 wird der Angebotsstufe 2 zugeordnet.
- 30.331 Belp Bahnhof – Riedli, 30.332 Belp Bahnhof – Aemmenmatt: Die Ortsbusse 331 und 332 erreichen die Minimalvorgaben bzgl. Auslastung nicht. Das Angebot wird in den verkehrsschwachen Zwischenzeiten reduziert. Beide Linien werden von der Angebotsstufe 3 auf die Angebotsstufe 2 zurückgenommen.
- 30.160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen Dorf: Zwischen Münsingen und Konolfingen soll das Angebot zum durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut werden. Auf diesem Abschnitt wird die Linie der Angebotsstufe 3 zugeordnet.
- 30.550 Laupen – Gümmenen – Gurbrü: Die Linie 550 wird nach Gurbrü verlängert, via Rizenbach, Biberen, Ferenbalm und Jerisberghof. In Gümmenen besteht Anschluss an die S-Bahn. Diese Buserschliessung wird von der RK Bern - Mittelland als Ersatz für die Schliessung der Station Ferenbalm-Gurbrü beantragt. Zwischen Gümmenen und Gurbrü wird die Linie der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

- 30.613 Schwarzenburg – Albligen: Die Linie 613 wird aufgehoben. Die Linie erreicht die Minimalvorgaben bzgl. Nachfrage und Kostendeckung nicht. Es ist nicht gelungen, den Schülerverkehr in die Linie zu integrieren. Es besteht ein separater, von der Gemeinde finanzierter Schülertransport.
- 30.791 Worb Dorf – Walkringen und 30.793 Worb Dorf – Grosshöchstetten: Die Linien 791 und 793 erreichen den Zielwert bzgl. Nachfrage. Auf beiden Linien wird ein Abendangebot nach 20 Uhr eingeführt. Das Abendangebot auf der Linie 793 wird auf den Abschnitt Worb Dorf – Schlosswil beschränkt. Der Ausbau des Abendangebots erfordert auf beiden Linien die Aufstufung zur Angebotsstufe 2.
- 30.871, 30.883, 30.898 Raum Jegenstorf – Wengi – Bätterkinden: Für den Raum Lyss–Münchenbuchsee–Solothurn hat der RBS ein neues Konzept vorgeschlagen, welches das Angebot insgesamt verbessert und die Effizienz steigert. Da Messen von der Linie 898 nicht mehr bedient wird, wird die Linie 871 zur Hauptzubringerlinie für Messen von/nach Bern. Die Linie 871 wird zudem bis Wengi verlängert, einzelne Kurse verkehren nach Balm b. Messen. Das Angebot wird leicht ausgebaut und die Linie wird neu der Angebotsstufe 2 zugeteilt. Die Linie 883 wird in Messen nach Lyss durchgebunden.
- 30.041 Bern Breitenrain – Kappelisacker – Zollikofen: Die Linie 41 wurde versuchsweise von Kappelisacker nach Zollikofen verlängert. Der Versuchsbetrieb dauert bis Dezember 2017. Bereits nach 1½ Jahren des dreijährigen Versuchsbetriebs wird die Minimalanforderung bzgl. Auslastung auf dem verlängerten Abschnitt der Linie knapp erreicht. Es kann mit einer weiteren Zunahme gerechnet werden. Der Kostendeckungsgrad der Linie 41 erreicht auch während des Versuchsbetriebs den Zielwert. Die Verlängerung der Linie 41 nach Zollikofen wird deshalb ins Grundangebot aufgenommen und der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

4.6.5 RVK Oberland – West

- 31.003 Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde: Seit Dezember 2014 wird die Linienerweiterung der Linie 31.003 Thun - Steffisburg als Versuch betrieben. Der Versuchsbetrieb dauert noch bis Ende 2017. Bereits heute ist absehbar, dass die Vorgaben bezüglich Nachfrage und Kostendeckungsgrad erreicht werden. Die Linienerweiterung Steffisburg, alte Bernstrasse – Heimberg, Dornhalde wird deshalb mit der Angebotsstufe 3 ins kantonale Grundangebot aufgenommen.
- 31.031 Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi: Wegen der hohen Nachfrage auf dieser Linie wird das Angebot zum durchgehenden Halbstundentakt erweitert. Die Linie wird neu der Angebotsstufe 3 zugeteilt.
- 31.065 Spiez – Faulensee (– Leissigen – Därligen – Interlaken): Die Buslinie Spiez – Faulensee wird via Leissigen und Därligen nach Interlaken verlängert und in den Hauptverkehrszeiten zwischen Därligen und Spiez zum Halbstundentakt verdichtet. In Spiez verkehrt die Buslinie ohne die Bedienung des Wohnquartiers Bürg direkt zum Bahnhof. Das Angebot wird der Stufe 2 zugewiesen.

4.6.6 RK Oberland – Ost

- 31.065 (Spiez – Faulensee –) Leissigen – Därligen – Interlaken: Leissigen und Därligen werden neu durch die Buslinie Spiez - Interlaken Ost erschlossen (vgl. oben).
- 31.101 Beatenberg – Interlaken-West: Das Angebot der gut ausgelasteten Linie wird bis um 23 Uhr erweitert und in Spitzenzeiten saisonal zum Halbstundentakt verdichtet.
- 31.141 Lauterbrunnen – Stechelberg: Die bestehenden Taktlücken werden geschlossen. Damit wird ganzjährig ein durchgehender Stundentakt und während der Saison bis 19.35 Uhr der Halbstundentakt angeboten. Die Linie wird der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

5 Angebot 2018 – 2021 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 Ostermundigen
- 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.

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

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

5.2 Bern

- Tram 9 und Buslinie 10: Kapazitätserhöhung zur HVZ: Im Umfeld des Guisanplatzes entstehen in den nächsten Jahren 2'700 neue Arbeitsplätze der Bundesverwaltung. Um den erwarteten Mehrverkehr bewältigen zu können, wird die Tramlinie 9 auf dem Abschnitt Bahnhof Bern – Guisanplatz in den HVZ mit Gelenkbussen verdichtet.

In den Spitzenzeiten fährt die Linie 10 heute schon alle drei Minuten. Die Linie ist dennoch an der Kapazitätsgrenze. Um den zunehmenden Kapazitätsproblemen zu begegnen, wird das Angebot mit zusätzlichen Kursen in den Spitzenzeiten verdichtet. Die Grundkurse Köniz Schliern – Ostermundigen Rüti verkehren im 5'-Takt. Die Verdichtungskurse verkehren zwischen Köniz Schloss und Ostermundigen Wegmühlegässli, ebenfalls im 5'-Takt.

- Trolleybuslinie 11: Zur Erschliessung der neuen Wohngebiete im Warmbächliareal wird die Linie 11 bis zum Warmbächliweg verlängert.
- Linie 29 Niederwangen Bahnhof – Köniz – Kleinwabern: Zur Erschliessung des neuen Wohngebiets im Ried in Niederwangen und für eine bessere Fahrplanstabilität wird das Angebot der Linie 29 neu konzipiert. Die Grundkurse fahren weiterhin im 15'-Takt und erschliessen neu das Gebiet Ried. Die heutigen Verdichtungskurse werden neu als beschleunigte Kurse mit gestreckter Linienführung im Halbstundentakt angeboten. Diese Kurse können im Rahmen eines Versuchsbetriebs nach Brünnen verlängert werden. Über die Einführung des Versuchsbetriebs entscheidet der Regierungsrat.
- Linie 31 Europaplatz – Niederwangen Bahnhof: Die Auslastung der Linie ist ungenügend. Die Mittagsverdichtungen sind schlecht ausgelastet und sollen gestrichen werden. Die Linie wird in die Angebotsstufe 3 zurückgestuft.
- Ausdehnung der Betriebszeit am Abend bis ca. 1 Uhr: An den Wochenenden wird auf den städtischen Hauptlinien die Betriebszeit bis ca. 1 Uhr ausgedehnt. Die Zugsankünfte am Bahnhof Bern um 1 Uhr sollen abgenommen werden.

5.3 Biel

In Biel/Bienne wird die erste Etappe des neuen Buskonzepts umgesetzt. Dadurch entstehen neu folgende geänderte Linien bzw. Durchbindungen:

- Linie 22.002: Orpundplatz – Bözingenfeld – Möslacker
- Linie 22.005: Spitalzentrum – Bahnhof
- Linie 22.006: Spitalzentrum – Port - Nidau
- Linie 22.008: Fuchsenried – Klinik Linde
- Linie 22.009: Schiffländte – Schulen Linde

Diese Änderungen ermöglichen insbesondere eine bessere Erschliessung der Linienabschnitte nach Klinik und Schulen Linde. Weiter kann durch eine Entspannung der Fahrzeiten der Fahrplan auch zu den Hauptverkehrszeiten wieder besser eingehalten werden. Ausserdem wird das Abendangebot bis 21.30 Uhr sowie das Sonntagsangebot auf den Linien 2, 5, 6, 7 und 8 auf einen 15-Minutentakt verdichtet.

Die zweite Etappe des Buskonzepts Biel wird ab 2019 umgesetzt, sofern verschiedene Infrastrukturmassnahmen (Fahr- und Wendemöglichkeiten, Busbevorzugungen) zeitgerecht realisiert werden. Dies führt gegenüber der ersten Etappe zusätzlich zu folgenden Änderungen:

- Linie 22.001: Stadien - Bahnhof - Löhre
- Linie 22.002: Bözingenfeld - Mösliacker
- Linie 22.003: Nidau Beunden - Bahnhof - Orpundplatz - Vorhölzli
- Linie 22.004: Nidau Ruferheim - Bahnhof - Goldgrube - Vorhölzli
- Linie 22.007: Brugg - Bahnhof - Bözingenfeld - Stadien

Die zweite Etappe führt zu einer Taktverdichtung im Abschnitt der heutigen Linie 4 zwischen Continental und Mett tagsüber zu einem 7,5-Minutentakt. Ausserdem wird das Bözingenfeld neu von zwei Linien direkt ab dem Stadtzentrum bedient. In Nidau werden neben der heutigen Achse durchs Stettli mit einer neuen Achse die seeseitigen Quartiere besser erschlossen.

5.4 Thun

Das Abendangebot auf den Stadtlinien wird massvoll ausgebaut:

So wird auf allen Linien bis 21:30 Uhr der 15-Min.-Takt angeboten, auf den Linien 1, 2 und 5 ist dieses Angebot bis zum Betriebsschluss vorhanden. In den Nächten Do/Fr, Fr/Sa und Sa/So verkehren die Busse bis 00:30 Uhr.

Für diese vorgesehenen Ausbauten sind keine Anpassungen an den Angebotsstufen nötig.

6 Versuchsbetriebe

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

Eine allfällige finanzielle Beteiligung des Kantons an Versuchsbetrieben ist nur möglich, wenn sich eine weitere Trägerschaft mitbeteiligt. Als weitere Träger kommen Gemeindeverbände, Einzelgemeinden und Dritte in Frage. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton und der übrigen Trägerschaft wird fallweise festgelegt. Insbesondere ist dabei die Interessenlage der verschiedenen Partner zu berücksichtigen.

Ein allfälliger Kantonsbeitrag an einen Versuchsbetrieb wird durch das jeweils finanzkompetente Organ bewilligt. Die Kreditbewilligung stützt sich auf das Beitragsgesuch der interessierten Trägerschaft, Abklärungen über den wirtschaftlichen Mitteleinsatz und die Erfolgsaussichten des Versuchsbetriebes.

7 Effiziente Betriebsführung, Sicherheit, Tarifgestaltung, und Güterverkehr

Gemäss Artikel 2 ÖVG kann sich der Kanton an der Gründung und Betrieb von Tarifverbünden und weiteren Tarifmassnahmen beteiligen. Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2018–2021 sind folgende Massnahmen geplant.

7.1 Weiterentwicklung der bestehenden Tarifverbünde

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.

Heute gibt es auf dem Gebiet des Kantons Bern zwei Tarifverbünde: Libero im Norden und Beo-Abo im Süden. Für die Fahrgäste, die regelmässig zwischen den beiden Gebieten pendeln, ist die Situation unbefriedigend und kompliziert. Deshalb wurde unter Federführung des Kantons das Zusammenführen der beiden Verbünde geprüft.

Als Bestvariante hat sich die Lösung erwiesen, bei der der Tarifverbund Libero integral bis Interlaken erweitert wird. Hier sollen sowohl Libero-Zonenbillette als auch Libero-Abonnemente gelten. Im übrigen Gebiet des heutigen Beo-Abo sollen Libero-Abos gelten, aber keine Zonenbillette.

Mit der Libero-Erweiterung verschwinden die Tarifgrenzen im öffentlichen Verkehr zwischen dem Berner Oberland und dem übrigen Kanton. Insbesondere in der Region Thun, zwischen Thun und Bern sowie zwischen Thun und Interlaken wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs einfacher. Das für die Bahn gelöste Billett kann für die Weiterfahrt mit dem Ortsbus benutzt werden.

Die Mehrheit der Fahrgäste wird von tieferen Preisen profitieren. Für einzelne Gruppen von Fahrgästen bringt der erweiterte Tarifverbund auch Nachteile wie höhere Tarife und Beschränkung auf Abonnemente. Als Übergangslösung bleiben die Abonnementpreise im heutigen BeoAbo-Gebiet vorübergehend tiefer. Längerfristiges Ziel ist ein einheitlicher Preis im ganzen Verbundgebiet. Für lange Distanzen ist die Differenz zum GA gering, so dass das GA eine attraktive Alternative zum Libero-Abo darstellt.

Mit der Erweiterung des Verbundangebots erwachsen dem Kanton Kosten zur Kompensation von Ertragsausfällen, da Reisen mit mehreren TU (Fern- oder Regionalverkehr und Ortsverkehr) für die Kunden günstiger werden. Die Berechnungen gehen von ca. 2 Millionen Franken pro Jahr aus. Für die Projektierung und Einführung der Tarifverbunderweiterung ins Berner Oberland entstehen zudem einmalige Kosten von rund 1,5 Millionen Franken.

Der neue Tarifverbund soll Ende 2018 eingeführt werden. Nötig ist ein Umsetzungsentscheid der Transportunternehmungen.

7.2 Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

Die Tarife im Personen- und Güterverkehr für die autofreien Tourismusorte Wengen, Mürren und Gimmelwald werden aufgrund volkswirtschaftlicher Überlegungen seit 1987 verbilligt. Die Abgeltung der Einnahmenausfälle durch Bund und Kanton war in den letzten Jahren Teil des ordentlichen Offert- und Bestellverfahrens. Wegen der ausschliesslichen Anwendung der vergünstigten Tarife auf die Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen wird der Bund die Ausfälle ab 2018 nicht mehr mittragen.

7.3 Sicherheit im öffentlichen Verkehr

Dank der Anstrengungen der Transportunternehmungen hat sich das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr in den letzten Jahren sehr verbessert. Auf das Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum wirken sich Verschmutzung, Vandalismus, rücksichtsloseres Auftreten von Gruppen und Individuen sowie negative Meldungen in den Medien ungünstig aus. Zum

öffentlichen Raum gehören in besonderem Masse auch die Transportunternehmen. Betroffen sind sowohl die Fahrzeuge selbst als auch das Umfeld (Bahnhöfe und Haltestellen).

Erfreulicherweise ist die Thematik der Sicherheit im öffentlichen Verkehr in den letzten Bevölkerungsbefragungen weniger brennend beurteilt worden, als dies im letzten Jahrzehnt der Fall war. Aufgrund der Anstrengungen der Transportunternehmen und den gezielten Präventionsprojekten konnte bereits bei der Bevölkerungsbefragung 2012 deutliche Verbesserungen festgestellt werden. Diese Ergebnisse haben sich in der Erhebung 2016 bestätigt. Die Sicherheit im öffentlichen Verkehr kann demnach als stabil bezeichnet werden. Selbstverständlich muss sie aber laufend analysiert und beurteilt werden.

7.4 Güterverkehr

Für das Jahr 2017 erfolgt die Bestellung des Güterverkehrs erstmals nach den neuen bundesrechtlichen Bestimmungen des Gütertransportgesetzes (GüTG) und der Gütertransportverordnung (GüTV). Der Kanton ist neu federführend für Angebotsbestellungen des Gütertransports auf den Schmalspurbahnen.

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

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

7.5 Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich

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

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

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

8 Bestellung Infrastrukturleistungen

Die Schweizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger haben 2014 die Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur "FABI" angenommen. Damit wurde auf Verfassungsstufe ein neuer, unbefristeter Fonds verankert: der Bahninfrastrukturfonds BIF. Aus diesem Fonds werden der Betrieb und Unterhalt sowie der Ausbau des Bahnnetzes finanziert.

Mit FABI erfolgte per 1. Januar 2016 auch eine Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten im Regionalverkehr. Mit der vollständigen Übernahme der Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen durch den Bund entfallen ab 2016 für die Kantone die jährlichen Abgeltungsleistungen für den Betrieb und Unterhalt wie auch die Investitionsdarlehen an die Privatbahnen.

Im Gegenzug müssen sich die Kantone mit einem Pauschalbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds BIF an der Infrastrukturfinanzierung beteiligen. Dies führt dazu, dass der Kanton Bern in der Investitionsrechnung entlastet wird, im Gegenzug aber in der Erfolgsrechnung zusätzliche Kosten tragen muss.

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

9 Leistungsbestellungen und Abgeltungen

9.1 Finanzierungsverantwortlichkeiten

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

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

¹⁾ Mitfinanzierung Agglomerationsprojekte (Infrastrukturfonds)

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

Kostenteiler Kanton - Gemeinden

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

9.2 Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen

9.2.1 Effiziente Betriebsführung - Prüfungen im Rahmen des Bestellprozesses

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

Das Verkehrsangebot und die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr werden aufgrund von Planrechnungen der TU im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr wird alle zwei Jahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2018–2021 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden für die Fahrplanjahre 2018/2019 und 2020/2021. Das Bestellverfahren läuft wie folgt ab:

- Die Kantone fordern die Transportunternehmen zur Offertstellung auf. Für jede bestellte Linie wird das gewünschte Angebot vorgegeben. Es sind auch mehrere Angebotsvarianten möglich. Die kantonale Angebotsverordnung definiert Eckwerte bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) und Nachfragezahlen. Die Erreichung der Mindestanforderungen respektive der Zielanforderungen haben massgeblichen Einfluss auf die ÖV-Bestellung.
- Die Transportunternehmungen reichen beim Kanton die gewünschten Offerten ein. Zusätzlich zu den angefragten Angeboten können die Transportunternehmungen auch abweichende Unternehmervarianten 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 insbesondere auf Kennzahlen abgestützt und es wird ein Benchmarking durchgeführt.
- Auf Basis der definitiven Offerten schliessen Bund, Kanton(e) und Transportunternehmung eine Angebotsvereinbarung ab. Darin wird die Abgeltung der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots fixiert.

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

9.2.2 Angemessene Tarife

Nebst einer effizienten Betriebsführung sind nach Art. 7 ÖVG für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Angemessenheit richtet sich nach 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 (zu Fuss, Fahrrad, öffentlicher Verkehr) abgewickelt wird. Bei der Verkehrsmittelwahl spielt jedoch das Preis-/Leistungsverhältnis eine entscheidende Rolle. Die Tarife beim öffentlichen Verkehr müssen daher so angesetzt werden, dass sie gegenüber dem Preisniveau des 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. Im Berggebiet mit einem höheren Tarifniveau werden auf bestimmten Strecken vergünstigte Mehrfahrtenkarten angeboten.

Unter dem Motto "Vereinfachter Zugang zum öffentlichen Verkehr" soll in den Bereichen Tarife und Ticketing der Zugang zum öffentlichen Verkehr attraktiver gemacht werden. Nebst der Schaffung von integralen Tarifverbünden kommen vermehrt neue Verkaufskanäle, insbesondere Mobile Apps für Smartphones, zum Einsatz.

9.3 Entwicklung Leistungsmengen und finanzielle Eckwerte 2010–2017

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2014–2017 konnten nur punktuelle Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Trotz stagnierendem Angebot steigt die Nachfrage aber kontinuierlich weiter, was sich zusammen mit den durchgeführten Tarifierhöhungen in deutlich höheren Erträgen niederschlägt (Abbildung 1). Im Gegenzug stiegen aber auch die Kosten insbesondere aufgrund von Rollmaterialbeschaffungen und Refit-Programmen im Bahnbereich sowie von Trassenpreiserhöhungen (auf 2013 und 2017) deutlich an. Die Trassenpreise sind die von der Bahn zu entrichtende Gebühr für die Benützung der Bahninfrastruktur und werden vom Bundesamt für Verkehr festgelegt. Die Erhöhungen auf 2013 und 2017 wurden über eine Erhöhung der Billettpreise auf die Nutzenden überwältzt.

Die Gesamtabgeltungen erhöhten sich zwischen 2010 und 2017 um rund 14%. Die Abgeltungen pro bestellten produktiven Kilometer erhöhten sich um rund 9%.

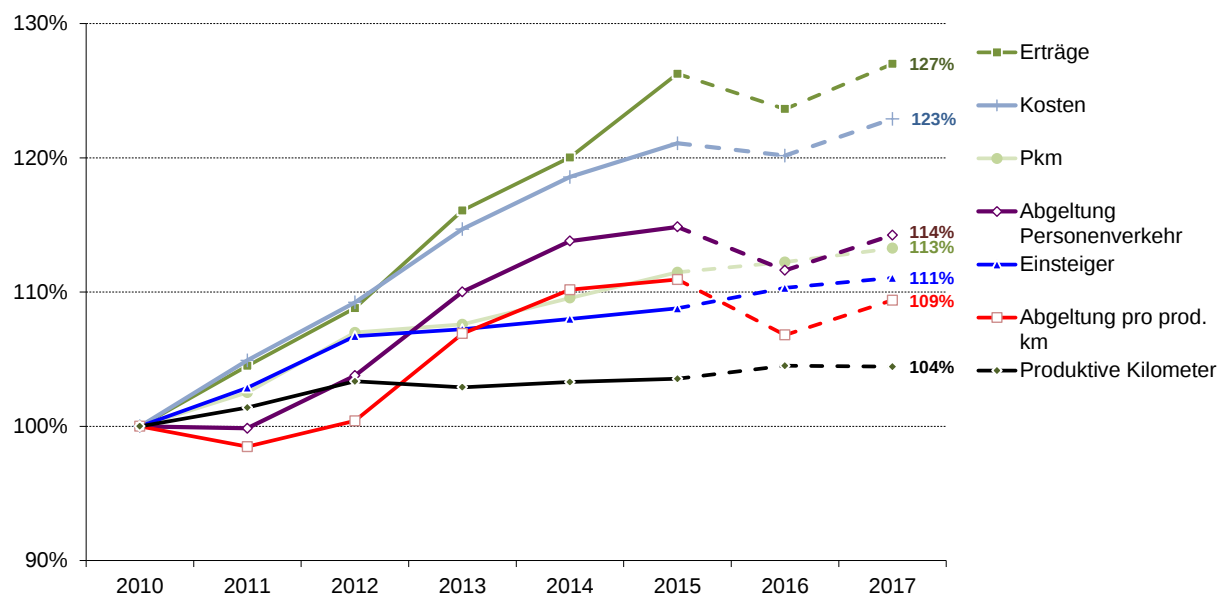


Abbildung 1: Entwicklung Eckwerte Sparte Personenverkehr
(Basis: 2010 - 2015 IST-Zahlen; 2016/2017 Planzahlen. Einsteiger, Pkm und Abgeltung bei interkantonalen Linien nur anteilmässig gemäss IKV berücksichtigt)

9.4 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

Die Entwicklung der Kostendeckungsgrade im öffentlichen Verkehr widerspiegelt ebenfalls die Produktivitäts- und Ertragssteigerungen (

Abbildung 2). Die Berechnung basiert auf den abgeschlossenen Angebotsvereinbarungen der entsprechenden Fahrplanjahre.

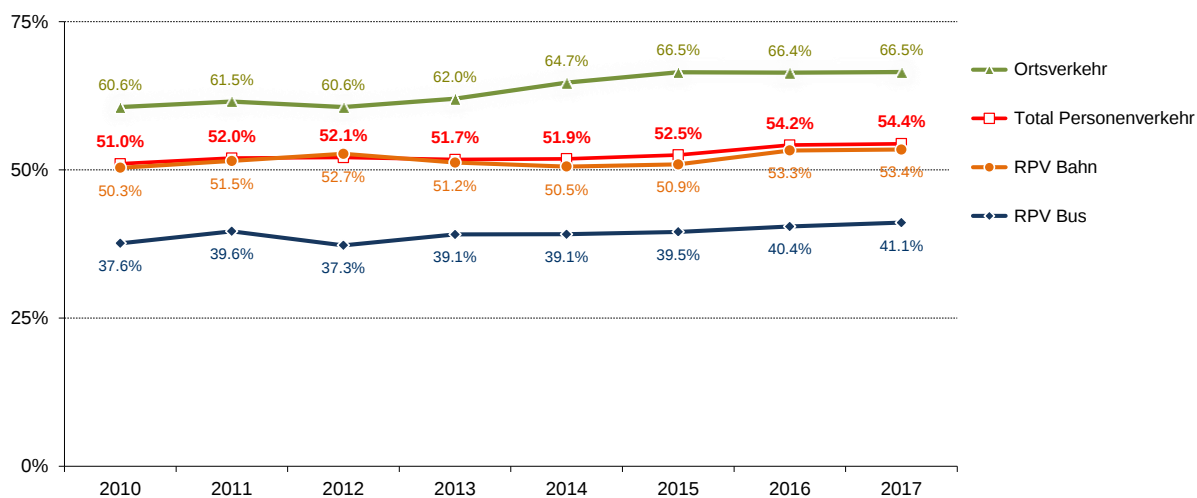


Abbildung 2: Entwicklung Kostendeckungsgrade im Personenverkehr
(Basis: Offertzahlen 2010 - 2017; alle vom Kanton Bern mitbestellten Linien)

Gemäss Offertzahlen 2017 wird im Personenverkehr eine durchschnittliche Kostendeckung von 54.4% erwartet. Zur Entwicklung der Kostendeckungsgrade in den letzten Jahren:

- Regionalverkehr Bus (RPV Bus):
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei leicht über 40%. Die Spannweite in diesem Bereich ist relativ gross. Während verschiedene Linien die Mindestvorgabe von 20% nicht erreichen oder nur knapp übertreffen, gibt es aber auch RPV-Linien die deutlich höhere Kostendeckungsgrade aufweisen.
- Regionalverkehr Bahn (RPV Bahn):
Beim Kostendeckungsgrad Bahn ist die Auswirkung der Trassenpreiserhöhung auf 2013 deutlich ersichtlich. Insbesondere aufgrund von Investitionsfolgekosten ging der Kostendeckungsgrad auf 2014 nochmals zurück, stieg seither aber erfreulicherweise wieder deutlich an.
- Ortsverkehr:
Den höchsten Kostendeckungsgrad weist der Ortsverkehr mit über 66% aus. Die im Zusammenhang mit der Trassenpreiserhöhung erfolgten Tarifierhöhungen haben beim Ortsverkehr wie auch im RPV Bus zu einer deutlichen Verbesserung des Kostendeckungsgrades geführt.

9.5 Entwicklung ÖV-Ausgaben

In der Vergangenheit konnte jeweils der Angebotsbeschluss mit den ÖV-Ausgaben zulasten der Erfolgsrechnung (bisherige Laufende Rechnung) und der Investitionsrahmenkredit mit den Ausgaben zulasten der Investitionsrechnung gleichgesetzt werden. Diese Kongruenz ist seit 2016 aus folgenden Gründen nicht mehr gegeben:

- Mit der Neuordnung der Finanzierungsverantwortlichkeiten im Rahmen von FABI wurde die Infrastrukturfinanzierung ab 2016 neu geregelt. Der Bund ist neu alleine für den Betrieb und die Investitionen in die regionale Bahninfrastruktur verantwortlich. Im Gegenzug müssen die Kantone aber einen gebundenen Beitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) leisten. Diese Ausgabe geht zulasten der Erfolgsrechnung.
- Mit FABI wurde auch der Finanzierungsanteil der Kantone an den gemeinsam mit dem Bund bestellten RPV-Angeboten neu festgelegt. Der Kanton Bern trägt neu 47% statt bisher 45% an den RPV-Abgeltungen.
- Die neue Rechnungslegung nach HRM 2 (Harmonisiertes Rechnungsmodell) führt ab 2017 zu Änderungen bezüglich der Verbuchung von Investitionsbeiträgen. Die als à-fonds-perdu geleisteten Investitionsbeiträge werden ab 2017 neu der Erfolgsrechnung statt wie bisher der Investitionsrechnung belastet.

Diese wesentlichen Veränderungen bei den ÖV-Ausgaben sind bei Vergleichen mit den Vorjahren zu berücksichtigen.

Gesamtübersicht über sämtliche ÖV-Ausgaben 2014 – 2021 (brutto, Kanton und Gemeinden)

		AGB 2014 - 2017				AGB 2018 - 2021			
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total Personenverkehr (RPV & OV)	Mio. CHF	375.0	378.5	367.8	380.6	397.7	416.2	435.7	454.2
Abteilungen Tarifverbünde	Mio. CHF	20.9	23.3	23.8	26.8	28.3	30.3	30.3	30.3
Abteilungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	0.9	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Diverse Abteilungen (Bürgerbusse, Datendrehscheibe etc.)	Mio. CHF	0.7	0.7	0.5	0.5	0.6	0.7	0.8	0.8
Gesamttotal Verkehrsabteilungen	Mio. CHF	397.6	403.4	393.2	408.9	427.6	448.2	467.8	486.3
./. Anteil Bund Regionalverkehr	Mio. CHF	156.3	161.9	152.0	156.0	157.0	157.5	160.0	163.0
Verkehrsabteilungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	241.3	241.5	241.2	252.9	270.6	290.7	307.8	323.3
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.1%	-0.1%	4.9%	7.0%	7.4%	5.9%	5.0%
Abteilungen Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	101.6	104.7	-	-	-	-	-	-
Beitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	Mio. CHF	-	-	82.0	82.0	86.4	88.3	91.3	92.8
Abteilungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	5.7	5.2	6.9	7.0	8.2	9.5	10.0	11.0
Diverse Infrastrukturabteilungen	Mio. CHF	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Gesamttotal Infrastrukturabteilungen	Mio. CHF	107.7	110.3	89.4	89.5	95.1	98.3	101.8	104.3
./. Anteil Bund Infrastruktur Regionalverkehr	Mio. CHF	57.9	59.7	-	-	-	-	-	-
Total Infrastrukturabteilungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	49.8	50.7	89.4	89.5	95.1	98.3	101.8	104.3
Veränderung zu Vorjahr	in %		1.7%	76.4%	0.1%	6.3%	3.4%	3.6%	2.5%
Gesamttotal Abteilungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	291.2	292.2	330.6	342.4	365.7	389.0	409.6	427.6
Veränderung zu Vorjahr	in %		0.4%	13.1%	3.6%	6.8%	6.4%	5.3%	4.4%
Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	Mio. CHF				21.3	32.5	42.4	42.4	25.6
Investitionsbeiträge (bedingt rückzahlbar)	Mio. CHF				27.0	36.8	38.6	38.6	73.7
Gesamttotal Investitionsbeiträge und -ausgaben	Mio. CHF	62.0	73.6	51.5	48.3	69.3	81.0	81.0	99.3
			18.8%	-30.0%	-6.2%	43.5%	16.9%	0.0%	22.6%
ÖV-Ausgaben Total zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	353.1	365.8	382.1	390.7	435.0	470.0	490.6	526.9
Veränderung zu Vorjahr	in %		3.6%	4.5%	2.3%	11.3%	8.0%	4.4%	7.4%
davon zulasten Laufende Rechnung (Erfolgsrechnung)	Mio. CHF	291.2	292.2	330.6	363.7	398.3	431.4	452.0	453.2
davon zulasten Investitionsrechnung	Mio. CHF	62.0	73.6	51.5	27.0	36.8	38.6	38.6	73.7

Die durch FAB1 und HRM 2 ausgelösten Verschiebungen zwischen der Erfolgsrechnung und der Investitionsrechnung werden aus den nachfolgenden grafischen Darstellungen noch deutlicher sichtbar.

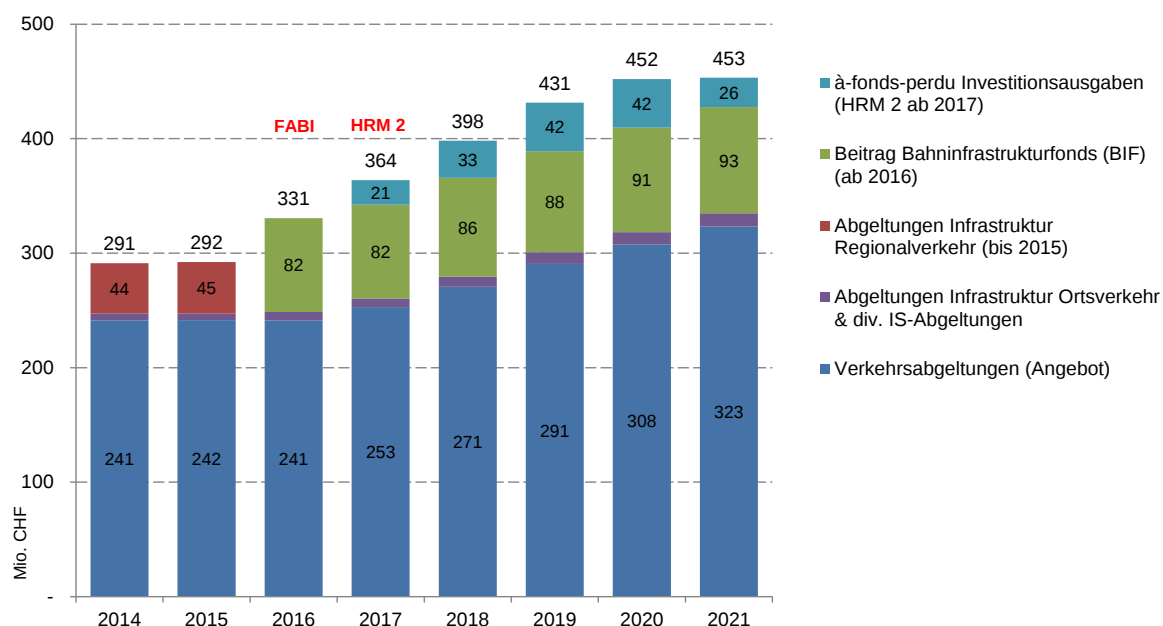


Abbildung 3: ÖV Ausgaben brutto zulasten Erfolgsrechnung

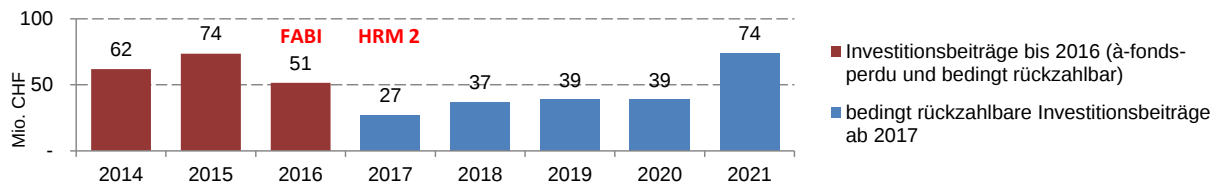


Abbildung 4: ÖV Ausgaben brutto zulasten Investitionsrechnung

Von den ÖV Bruttoausgaben wird den bernischen Gemeinden gemäss Artikel 12 ÖVG ein Drittel weiterverrechnet. Für die Budget- und Finanzplanung sind die ÖV Nettoausgaben (nach Abzug des Gemeindedrittels) massgebend.

		AGB 2014 - 2017				AGB 2018 - 2021			
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
ÖV Nettoausgaben ER	Mio. CHF	194.1	194.8	220.4	242.5	265.5	287.6	301.3	302.1
ÖV Nettoausgaben IR	Mio. CHF	41.3	49.1	34.3	18.0	24.5	25.7	25.7	49.1
ÖV Nettoausgaben zu Lasten Kanton Bern	Mio. CHF	235.4	243.9	254.7	260.5	290.0	313.4	327.1	351.3
Veränderung zu Vorjahr	in %		3.6%	4.5%	2.3%	11.3%	8.0%	4.4%	7.4%

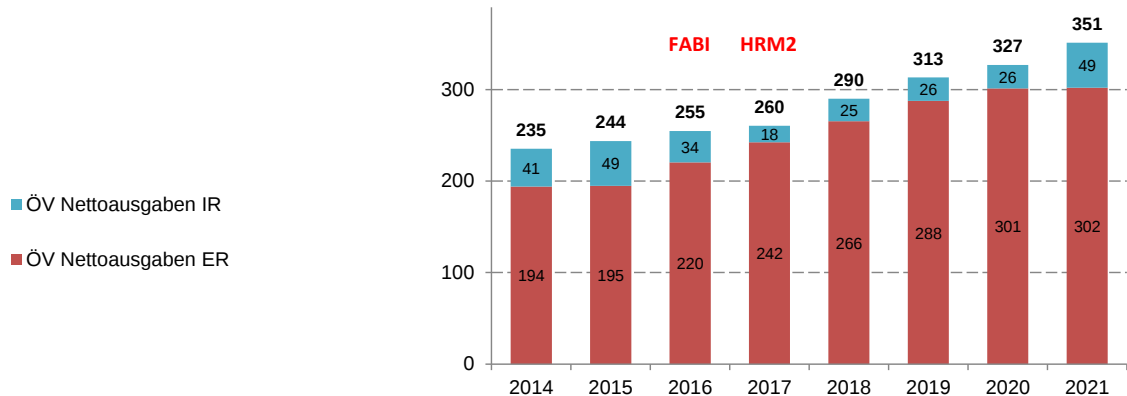


Abbildung 5: ÖV Ausgaben netto zulasten Kanton (ER und IR)

9.6 Entwicklung der angebotsentscheidungsrelevanten ÖV-Abgeltungen 2018–2021

Der vorliegende Angebotsbeschluss umfasst folgende ÖV-Ausgaben:

- die Bestellung des Angebots im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr
- Abgeltungen an die Tarifverbünde und für Tarifmassnahmen
- die Bestellung von weiteren Angeboten und Leistungen im Personenverkehr (Bürgerbusse, Leistungen gemäss Ziffer 7.5)
- die Abgeltung des Betriebs der Infrastruktur im Ortsverkehr (Tramnetz) und weitere Infrastrukturabgeltungen.

Nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses sind der BIF-Beitrag und die Investitionsbeiträge (à-fonds-perdu und bedingt rückzahlbar).

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

		AGB 2018 - 2021				
		2017	2018	2019	2020	2021
Total Personenverkehr (RPV & OV)	Mio. CHF	380.6	397.7	416.2	435.7	454.2
Abgeltungen Tarifverbünde	Mio. CHF	26.8	28.3	30.3	30.3	30.3
Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0
Diverse Abgeltungen (Bürgerbusse, Datendrehscheibe etc.)	Mio. CHF	0.5	0.6	0.7	0.8	0.8
Gesamttotal Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	408.9	427.6	448.2	467.8	486.3
./. Anteil Bund Regionalverkehr	Mio. CHF	156.0	157.0	157.5	160.0	163.0
Verkehrsabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	252.9	270.6	290.7	307.8	323.3
Veränderung zu Vorjahr	in %	4.9%	7.0%	7.4%	5.9%	5.0%
Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	7.0	8.2	9.5	10.0	11.0
Diverse Infrastrukturabgeltungen	Mio. CHF	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
Total Infrastrukturabgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	7.5	8.7	10.0	10.5	11.5
Veränderung zu Vorjahr	in %	1.2%	16.0%	14.9%	5.0%	9.5%
Gesamttotal Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	260.4	279.3	300.7	318.3	334.8
Veränderung zu Vorjahr	in %	4.7%	7.3%	7.7%	5.8%	5.2%

Die Bruttoausgaben steigen in den kommenden Jahren von aktuell rund 260 Millionen Franken im 2017 auf voraussichtlich rund 335 Millionen Franken im Jahr 2021 (Abbildung 6).

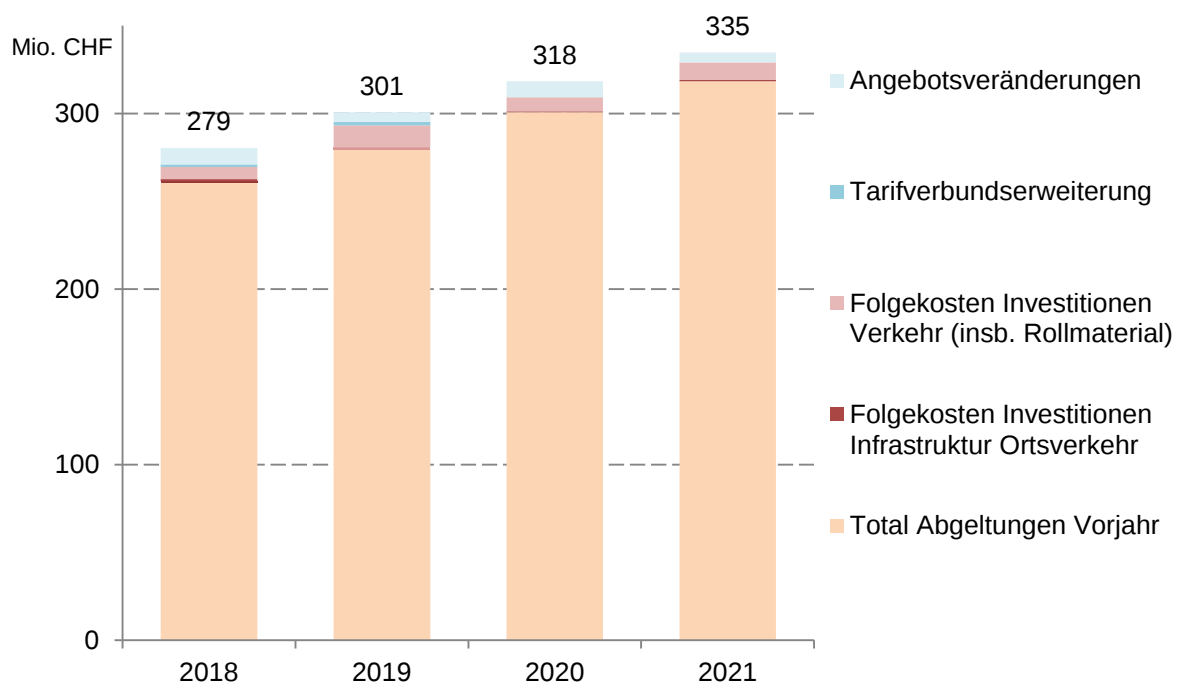


Abbildung 6: Entwicklung angebotsbeschlussrelevante ÖV-Ausgaben (Bruttoausgaben; vor Abzug Gemeindedrittel)

Der Abgeltungsmehrbedarf in den Jahren 2018-2021 setzt sich wie folgt zusammen:

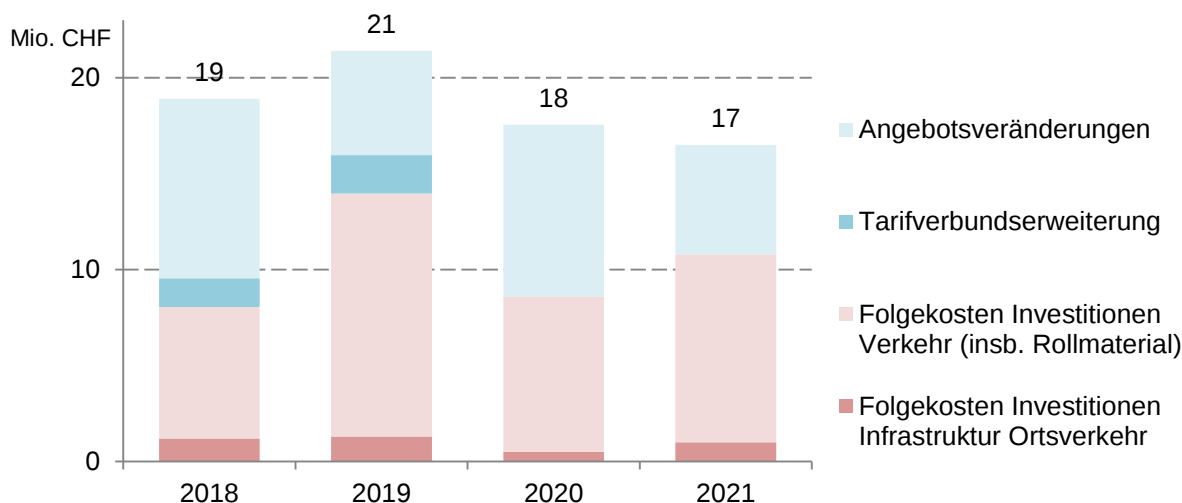


Abbildung 7: Aufgliederung des jährlichen Mehrbedarfs 2018 bis 2021
(Bruttomehrausgaben vor Abzug Gemeindedrittel)

Folgekosten Investitionen Infrastruktur Ortsverkehr

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

Folgekosten Investitionen Verkehr (insb. Rollmaterial)

Bei verschiedenen Bahnen (u.a. BLS, BOB, CJ, RBS, WAB) sind grössere Rollmaterialbeschaffungen im Gange oder sind in Planung. Die Verkehrssparte beinhaltet auch den Betrieb und die Investitionsfolgekosten für Depots und Werkstätten. Auch in diesem Bereich stehen verschiedene Projekte an. Die vorgesehenen Investitionen in neue Betriebsmittel führen zu höheren Abschreibungen und Finanzierungskosten in den kommenden Jahren. Diese Folgekosten sind ein zentraler Kostentreiber.

Tarifverbunderweiterung

Mit der Integration des heutigen BeoAbos in den Libero wird das Tarifverbundgebiet deutlich erweitert. Wie bei der Integration des Abo ZigZag müssen die dadurch entstehenden Durchtarifierungsverluste abgegolten werden. Auch muss wiederum mit der SBB eine Entschädigungsvereinbarung bezüglich Ertragsausfällen auf den Fernverkehrslinien abgeschlossen werden.

Angebotsveränderungen

In den vergangenen Jahren konnten nur punktuelle Angebotsausbauten vorgenommen werden. Im Angebotsbeschluss 2014–2017 wurde bereits darauf hingewiesen, dass die steigende Nachfrage zu einem Nachholbedarf in den Folgejahren führen kann. Diese Situation ist nun eingetroffen und so soll im Zeitraum 2018–2021 mit gezielten Angebotsausbauten der weiterhin steigenden Nachfrage Rechnung getragen werden.

Von den erwarteten Abgeltungssteigerungen sind rund die Hälfte Folgekosten aus bereits laufenden oder anstehenden Investitionsprojekten.

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

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

		AGB 2018 - 2021				
		2017	2018	2019	2020	2021
Gesamttotal Abgeltungen zu Lasten Kanton brutto	Mio. CHF	260.4	279.3	300.7	318.3	334.8
./. Anteil der bernischen Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	86.8	93.1	100.2	106.1	111.6
Ausgaben zulasten Kanton netto	Mio. CHF	173.6	186.2	200.5	212.2	223.2
Veränderung zu Vorjahr	in %	4.7%	7.3%	7.7%	5.8%	5.2%

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

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

9.7 Vorgaben und Rahmenbedingungen

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

- Die Mitfinanzierung des Bundes bei der Bestellung des RPV-Angebots ist im vorgesehenen Umfang sichergestellt.
- Weiterhin moderate Teuerung und tiefes Zinsniveau.
- Ein Teil der Investitionsfolgekosten können durch Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen durch die Transportunternehmungen aufgefangen werden.

Begrenzter Spielraum für weitere Tarifierhöhungen

Mit den in letzten Jahren vollzogenen Preiserhöhungen und den gleichzeitig rückläufigen Treibstoff- und Fahrzeugpreisen hat der ÖV gegenüber dem MIV eine Wettbewerbsverschlechterung erfahren. Dies kann zu einer Verkehrsverlagerung vom ÖV auf die Strasse führen. Entsprechend ist der Handlungsspielraum für weitere ÖV-Tarifierhöhungen in den kommenden Jahren stark eingeschränkt und damit auch die Möglichkeit der Transportunternehmungen Kostensteigerungen über Tarifierhöhungen auf die Kunden zu überwälzen.

9.8 Kreditbewilligung

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

10 Schlussbestimmungen

10.1 Vollzug des Angebotsbeschlusses 2014–2017

Über den Vollzug des laufenden Angebotsbeschlusses 2014–2017 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.

10.2 Umsetzung des vorliegenden Beschlusses

Dieser Beschluss gilt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 für vier Jahre.

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

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

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

10.3 Anpassungen des Angebotsbeschlusses

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

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

10.4 Berücksichtigung von Änderungen beim Kostenteiler zwischen Bund und Kanton

Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton wird alle vier Jahre neu festgelegt. Die nächste Anpassung erfolgt auf das Jahr 2020. 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.

10.5 Anpassung aufgrund des Entlastungsprogramms des Kantons

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

11 Auswirkungen

11.1 Nachhaltigkeitsbeurteilung

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

11.2 Auswirkungen auf die Gemeinden

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

Die Gemeinden haben die Möglichkeit, sich im Rahmen von Konsultationen der RVK / RK und des Kantons zu Planungen von Korridorstudien, regionalen Angebotskonzepten und Projekten zu äussern.

Gemeinden und Dritte können bei den Transportunternehmungen zusätzliche Leistungen bestellen, sofern sie die ungedeckten Mehrkosten dafür übernehmen.

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

11.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft

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

12 Antrag

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

Beilagen:

- Beschlussentwurf mit Anhängen I und II
- Bericht über den Vollzug des Beschlusses über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 bis 2017

Zusätzliche Beilage für die BaK:

- Wegmarken 2016; Öffentlicher Verkehr im Kanton Bern – der Weg in die Zukunft

Abkürzungsverzeichnis

AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (SR 151.3)
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
CJ	Chemins de fer du Jura
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FV	Fernverkehr
GÜTG	Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
GÜTV	Gütertransportverordnung des Bundes (SR 742.411)
HRM	Harmonisiertes Rechnungsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
IR	InterRegio
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KUZU	Kundenzufriedenheitsumfrage
LBT	Lötschberg-Basistunnel
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierten Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux - Oberland bernois
NVZ	Nebenverkehrszeit
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer

RE	RegioExpress
RK	Regionalkonferenz
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STI	Verkehrsbetriebe Steffisburg - Thun - Interlaken AG
TU	Transportunternehmung
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34)
WAB	Wengernalpbahn
ZB	Zentralbahn AG