



ÖV-BERICHT 2027 – 2030



Herausgabe Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

November 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse	5
2.1	Planungsprozesse	5
2.1.1	Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur	5
2.1.2	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)	6
2.1.3	RGSK und Agglomerationsprogramme	6
2.2	Finanzierung der Infrastruktur	7
2.2.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur	7
2.2.2	Kantonale ÖV-Investitionsbeiträge	8
2.3	Finanzierung des Angebots	9
2.3.1	Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots	9
2.3.2	Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr	9
2.4	Güterverkehr	11
3	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität in den letzten Jahren	13
3.1	Entwicklung der Mobilität	13
3.2	Qualität der ÖV-Erschliessung	14
3.3	Entwicklung im Fernverkehr	15
3.4	Entwicklung des ÖV im Kanton Bern	17
3.4.1	S-Bahn Bern	18
3.4.2	RVK Biel – Seeland – Berner Jura	19
3.4.3	RVK Oberrargau	21
3.4.4	RK Emmental	22
3.4.5	RK Bern-Mittelland	22
3.4.6	RVK Oberland-West	25
3.4.7	RK Oberland-Ost	26
3.4.8	Moonliner	27
3.5	Entwicklung Kosten und Erlöse der vom Kanton bestellten ÖV-Angebote	28
3.6	Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr	30
3.7	Qualität des öffentlichen Verkehrs	31
3.8	Entwicklung der ÖV-Infrastruktur	34
3.9	Entwicklung Libero-Tarifverbund	38
3.9.1	Libero-Tarifverbund	38
3.9.2	Preisentwicklung Libero-Tarifverbund	38
4	Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung	41
4.1	Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik	41
4.2	Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr	43
4.3	Weiterentwicklung der kantonalen Angebotsverordnung	45
4.3.1	Neueinteilung der Angebotsstufen	45
4.3.2	Anpassung Art. 5a, Frühkurse	46
4.3.3	Anpassung Art. 10 und 11, Fahrzeugkategorien	46
4.4	Grundsätze für die Tarifgestaltung	47
4.5	Investitionsgrundsätze	48
4.5.1	Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen	48
4.5.2	Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen	48
5	Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern	50
5.1	Internationaler Verkehr	50
5.2	Fernverkehr	51
5.3	S-Bahn Bern und Regionalverkehr	54
5.4	Entwicklung der Bahninfrastruktur	57
5.5	Entwicklung der Infrastruktur für die städtische Erschliessung in Bern	58

6	Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2027 – 2030	60
6.1	RVK Biel-Seeland-Berner Jura	60
6.1.1	Bahnlinien	60
6.1.2	Buslinien	61
6.1.3	Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne	62
6.2	RVK Ob- und Nidwalden	62
6.2.1	Bahnlinien	62
6.2.2	Buslinien	62
6.2.3	Feinverteiler Agglomeration Langenthal	63
6.3	RK Emmentaler Aargau	63
6.3.1	Bahnlinien	63
6.3.2	Buslinien	63
6.4	RK Bern-Mittelland	63
6.4.1	Bahnlinien	63
6.4.2	Buslinien	64
6.4.3	Feinverteiler Agglomeration Bern	65
6.5	RVK Oberland West	66
6.5.1	Bahnlinien	66
6.5.2	Buslinien	66
6.5.3	Feinverteiler Agglomeration Thun	66
6.6	RK Oberland Ost	67
6.6.1	Bahnlinien	67
6.6.2	Buslinien	68
6.6.3	Feinverteiler Agglomeration Interlaken	68
6.7	Entwicklung des Nachtangebots	68
6.8	Bedarfsangebote im Kanton Bern	69
6.9	Versuchsbetriebe	70
6.10	Begründung von Ausbauten nach bisherigen Angebotsstufen	71
6.11	Umstellung des Busverkehrs auf klimaneutrale Antriebe	72
6.12	Tarife und Distributionssysteme	73
6.13	Verkehrsdrehscheiben	74
7	Verzeichnisse	75
7.1	Abkürzungsverzeichnis	75
7.2	Quellenverzeichnis	77

1 Einleitung

Der Regierungsrat legt gemäss Artikel 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) dem Grossen Rat periodisch einen Bericht über die mittelfristige Nachfrage- und Angebotsentwicklung sowie einen Bericht über die Investitionsplanung vor.

Der Grosse Rat beschliesst gemäss Artikel 14 ÖVG, gestützt auf diese Berichte, über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsbeschluss) und über den Rahmenkredit für die Finanzierung der Investitionen des öffentlichen Verkehrs (Investitionsrahmenkredit ÖV).

Der vorliegende ÖV-Bericht 2027 – 2030 vermittelt ein Gesamtbild über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre und über die mittel- bis langfristig angestrebte ÖV-Entwicklung im Kanton Bern. Kapitel 3, 5 und 6 des Dokuments entsprechen dem Bericht gemäss ÖVG (Art. 13): Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022-2025 wird aufgezeigt und die vorgesehenen Inhalte des Angebotsbeschlusses 2027-2030 sind dargestellt. Im ÖV-Bericht werden zudem das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs dargelegt.

Wichtige Grundlagen für den vorliegenden Bericht sind die sechs regionalen Angebotskonzepte, die von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) erarbeitet werden. Die regionalen Angebotskonzepte 2027-2030 wurden Ende Februar 2025 beim AÖV eingereicht. Das AÖV prüft und priorisiert die Anträge der RK/RVK und erstellt, unter Berücksichtigung nationaler und übergeordneter kantonaler Planungen sowie der finanziellen Rahmenbedingungen, das kantonale Angebotskonzept. Eine wesentliche Grundlage für die Investitionsplanung sind die entsprechenden Planungen der Transportunternehmen (TU).

Die auf Seite Bund im Raum stehenden Sparmassnahmen bei den Abgeltungsbeiträgen an den ÖV (Verpflichtungskredit RPV 2026-2028) sind im Angebotsbeschluss nicht berücksichtigt. Der Kanton Bern unterstützt die Haltung der Konferenz der Kantone (KdK) und der Konferenz der ÖV-Direktoren (KÖV) und spricht sich klar gegen diese Sparmassnahmen aus. Die Entscheide auf Bundesebene werden in der Wintersession 2025 gefällt. Sollten diese Massnahmen wider Erwarten zum Tragen kommen, wären Tarifierhöhungen, Verzicht auf Angebotsausbauten und allenfalls sogar ein Abbau von Angeboten zu erwarten.

Der Angebotsbeschluss 2027-2030 wird voraussichtlich im März 2026 vom Grossen Rat beschlossen und ab Dezember 2026 umgesetzt.

2 Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozesse

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist geprägt durch eine enge Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand und den leistungserbringenden Transportunternehmen. Abgestimmte Planungsprozesse und verlässliche Finanzierungsinstrumente sind die Grundpfeiler für das gute ÖV-System in der Schweiz und im Kanton Bern.

In den folgenden Unterkapiteln wird aufgezeigt wie die Zuständigkeiten bei Planung, Realisierung und Finanzierung geregelt sind und welche Planungsinstrumente die Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs bilden.

Die Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sind im Bundesrecht festgelegt (Eisenbahngesetz EBG und Personenbeförderungsgesetz PBG). Ergänzend dazu legt das kantonale ÖVG die Zuständigkeiten von Kanton und Regionen fest.

2.1 Planungsprozesse

2.1.1 Zuständigkeiten bei der Planung von Angebot und Infrastruktur

Der Bund hat die Federführung bei der Ausbauplanung des Schienennetzes, welche sich an den Bedürfnissen des Fern-, Regional- und Güterverkehrs orientiert. Ausgehend von den Angebotsvorstellungen der SBB zum Fernverkehr, der Kantone zum Regionalverkehr und der Güterbranche zum Güterverkehr erarbeitet das Bundesamt für Verkehr (BAV) ein nationales Angebotskonzept. Die Kantone sind dabei in den interkantonalen Regionen der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV) organisiert¹ (vgl. Abbildung 1).

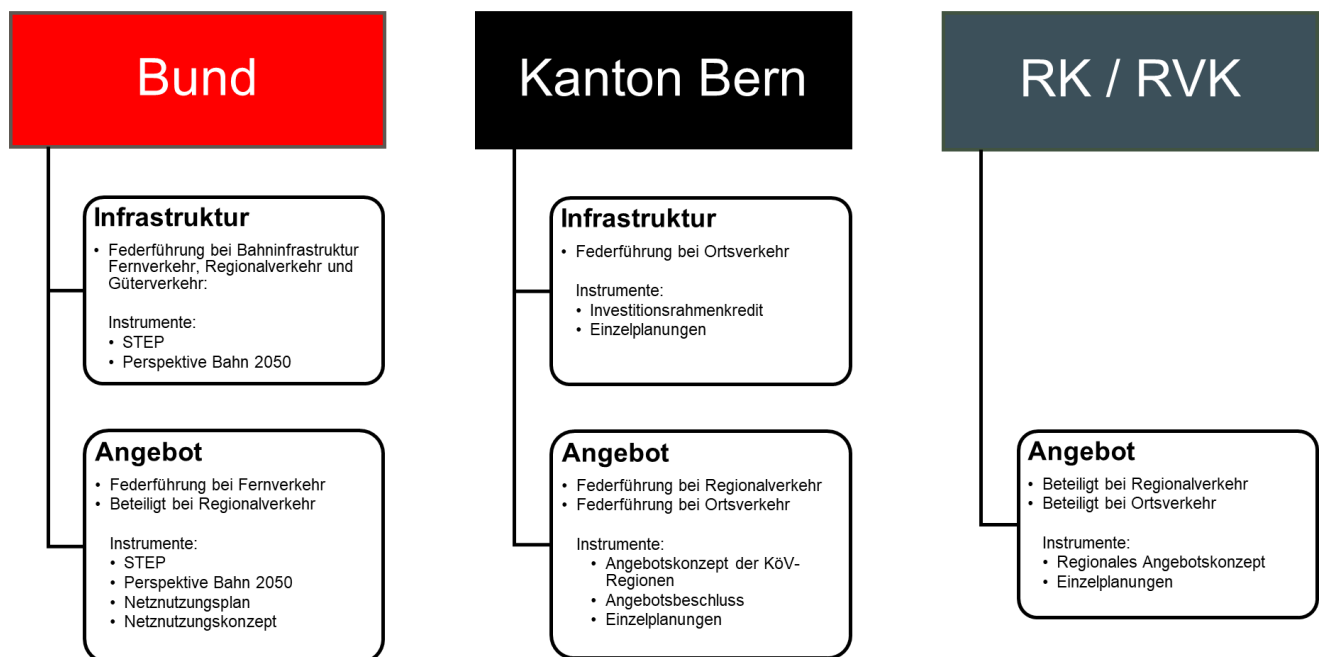


Abbildung 1: Instrumente bei der ÖV-Planung

¹ Die regionalen Angebotskonzepte der KÖV-Regionen unterscheiden sich, trotz der unglücklicherweise identischen Bezeichnung, inhaltlich und räumlich von den regionalen Angebotskonzepten der RK/RVKs.

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dabei führt das BAV die nationalen und regionalen Angebotskonzepte in einer periodisch aktualisierten Gesamtplanung. Die Ausbauschritte (AS) werden grundsätzlich alle vier bis acht Jahre vom Bundesparlament beschlossen.

Neben dem Regionalverkehr auf der Schiene legt der Kanton Bern auch das regionale ÖV-Angebot auf der Strasse und die Angebote im Ortsverkehr fest. Beim Ortsverkehr ist der Kanton zudem zuständig für die Infrastrukturentwicklung. Wichtigste Instrumente dazu sind der vorliegende ÖV-Bericht und die Angebotsbeschlüsse und Investitionsrahmenkredite des Grossen Rats.

Die Regionalkonferenzen (RK) bzw. die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) haben gemäss ÖVG insbesondere folgende Aufgaben:

- Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte als Grundlage für die mittelfristige Angebotsplanung des Kantons
- Mitwirkung bei der Investitionsplanung des Kantons
- Vorbereitung und Begleitung von Tarifverbünden
- Vorbereitung von regionalen Zusatzangeboten
- Koordination von Individual- und öffentlichem Verkehr in der Region

Überregionale Angebotsplanungen, Planungen von kantonaler Bedeutung (insbesondere S-Bahn Bern) sowie solche mit starkem Bezug zu Nachbarkantonen führt der Kanton durch. Die RK/RVK werden bei allen Planungen des Kantons zum Angebot des öffentlichen Verkehrs in ihrer Region angehört.

2.1.2 Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene)

Das Planungsinstrument auf Bundesebene zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur ist das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene). Dieses Ausbauprogramm wird vom Bund periodisch in sogenannten Ausbauschritten (AS) festgelegt.

Den Ausbauschritt 2025 (AS25) hat das Bundesparlament im Juni 2013 beschlossen, den Ausbauschritt 2035 (AS35) Mitte 2019. Im Jahr 2023 wurde die «Botschaft 2023» verabschiedet, in der insbesondere die vorausgehenden Beschlüsse angepasst wurden. Beide Ausbauschritte zusammen umfassen Ausbauten im Umfang von 21.9 Mrd. Franken. Im Kapitel 3.8 werden die einzelnen Ausbauten aufgelistet und erläutert.

Bei der Erarbeitung der «Botschaft 2026» wurden hohe nicht finanzierbare Kosten festgestellt. Die noch nicht weit fortgeschrittenen Bahnprojekte wurden daher gemeinsam mit dem Ausbauprogramm der Nationalstrassen und kommenden Grossprojekten der Agglomerationsprogramme von der ETH Zürich überprüft. Diese Überprüfung läuft unter dem Titel «Verkehr '45». Die Ergebnisse liegen seit Oktober 2025 vor. Der Bundesrat beabsichtigt die Vernehmlassung zum nächsten Ausbauschritt, der «Botschaft 27» im 1. Halbjahr 2026 zu eröffnen.

2.1.3 RGSK und Agglomerationsprogramme

Eine weitere wichtige Planungsgrundlage für den öffentlichen Verkehr stellen im Kanton Bern die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) dar. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) ist das regionale Instrument zur koordinierten Planung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Das Ziel des RGSK ist im Wesentlichen, die Siedlungsentwicklung dorthin zu lenken, wo die Verkehrserschliessung bereits vorhanden ist oder umweltgerecht und kostengünstig möglich erscheint. Das RGSK wird von den Regionalkonferenzen (RK) bzw. Planungsregionen in den RK-Perimetern im Vierjahresrhythmus erarbeitet und vom Kanton als regionaler Richtplan genehmigt. Im Jahr 2025

reichen die sieben Regionen ihre aktualisierten und überarbeiteten RGSK bereits zum vierten Mal beim Kanton zur Genehmigung ein.

Die Regionen stellen im RGSK 2025 im Bereich öffentlicher Verkehr den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erschliessungsqualität aufgrund geplanter Siedlungsentwicklungen dar. Dies bezieht sich sowohl auf Angebots- wie auch auf Infrastrukturmassnahmen im Orts- und Regionalverkehr. In Abgrenzung zu den regionalen Angebotskonzepten liegt der Fokus im RGSK ausschliesslich auf Angebotsverbesserungen im Zusammenhang mit der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung.

Gemäss kantonalem Baugesetz beinhalten die RGSK die Agglomerationsprogramme nach Bundesrecht (Art. 98a, Abs. 2 BauG) und werden entsprechend gleichzeitig mit den RGSK, aber als separate Planungsdokumente, erarbeitet. Wie in Kapitel 2.2.1 dargestellt, leistet der Bund via Agglomerationsprogramme unter anderem Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. an die Umrüstung auf E-Busse. Daher ist es für den Kanton und die Agglomerationen äusserst interessant, Massnahmen wie beispielsweise neue Traminien, in ein Agglomerationsprogramm aufzunehmen und dem Bund zur Mitfinanzierung zu beantragen.

Die Anforderungen an ein Agglomerationsprogramm legt der Bund in der sogenannten Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den dazugehörigen Richtlinien (RPAV) fest. Der Bundesanteil an Massnahmen beträgt je nach Wirkung und Kosten-Nutzen-Bewertung des Agglomerationsprogramms als Ganzes zwischen 30 und 50 % der Investitionskosten. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm. Die Agglomerationsprogramme wurden 2025 zum fünften Mal beim Bund eingereicht. Der Kanton Bern hat am 18. Juni 2025 die sechs Agglomerationsprogramme der 5. Generation (Bern, Biel/Bienne-Lyss, Thun, Burgdorf, Interlaken und Langenthal) beschlossen und beim Bund zur Prüfung eingereicht.

2.2 Finanzierung der Infrastruktur

2.2.1 Zuständigkeiten bei der Finanzierung der Infrastruktur

Seit 2016 ist der Bund für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig (vgl. Abbildung 2). Davon ausgenommen sind Infrastrukturen für die Feinerschliessung (insbesondere Linien des Ortsverkehrs) und für Linien ohne Erschliessungsfunktion (touristische Linien).

Die Bahninfrastruktur wird über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Zur Bahninfrastruktur gehören alle Bauten, Anlagen und Einrichtungen, die von den Eisenbahnunternehmen benützt werden. Nicht Bestandteil der Infrastruktur sind Werkstätten für den Grossunterhalt oder Bahnhofsvorplätze. Investitionen der TU für den Betrieb, wie Fahrzeuge, Billettautomaten oder Unterhaltsanlagen, tätigen die Unternehmen in der Regel durch eigene liquide Mittel oder verzinsliche Fremdmittel. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen wie auch die Abschreibungen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt.

Der BIF wird aus verschiedenen Mitteln gespeist, auch aus Beiträgen der Kantone. Der Schlüssel zur Berechnung der kantonalen Beteiligungen berücksichtigt die gemeinsam von Bund und Kantonen im regionalen Personenverkehr bestellten Zugskilometer und die Verkehrsleistung in Personenkilometer und gewichtet sie je zur Hälfte. Für das Jahr 2024 belief sich der BIF-Beitrag des Kantons Bern auf 93.6 Millionen Franken.

Über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) kann der Bund seit 2018 in Agglomerationen zusätzlich Beiträge an die Infrastrukturen des öffentlichen Ortsverkehrs, des strassengebundenen Regionalverkehrs und an die Elektrifizierungsinfrastruktur bzw. die Umrüstung auf E-Busse leisten. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein positiv geprüftes Agglomerationsprogramm mit entsprechenden Massnahmen (vgl. Kapitel 2.1.3).

Der Kanton ist primär zuständig für die Sicherstellung der Finanzierung der ÖV-Projekte des nicht vom Bund mitfinanzierten Ortsverkehrs. Zudem kann der Kanton Beiträge an nationale und regionale ÖV-Projekte leisten, die der Bund nicht über den BIF finanziert. Dazu gehören insbesondere Beiträge an Umsteigeanlagen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, an den Zugang zur Bahn (z. B. für Erschliessungswege und -strassen) sowie an Strasseninfrastrukturen (z. B. Lichtsignalanlagen), die ausschliesslich für den ÖV erstellt werden.

Im Weiteren kann der Kanton in Ausnahmefällen auch Beiträge für Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen des touristischen Verkehrs gewähren.

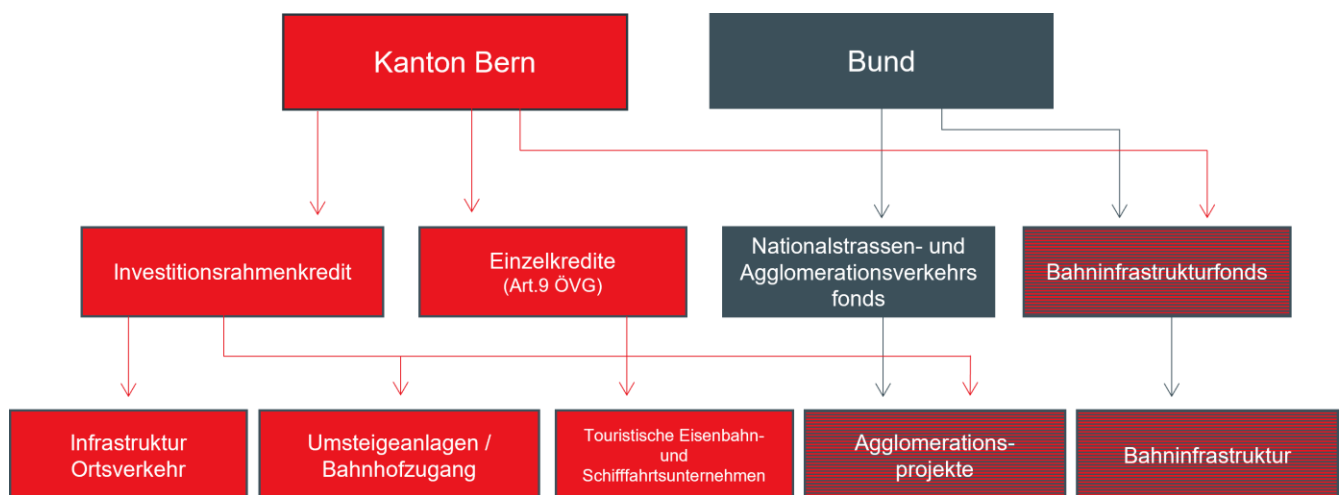


Abbildung 2: Finanzierung der ÖV-Infrastruktur

2.2.2 Kantonale ÖV-Investitionsbeiträge

Der Kanton leistet Beiträge an die Infrastrukturen des Ortsverkehrs, an Umsteigeanlagen und Bahnhofszugangsprojekte, an Agglomerationsprojekte sowie an touristische Eisenbahnen und Schifffahrtsunternehmen. Da die regionale Bahninfrastruktur grundsätzlich über den BIF finanziert wird, werden nur noch vereinzelt kantonale Investitionsbeiträge an Bahninfrastrukturen geleistet. Dies betrifft insbesondere Seilbahnen des regionalen Personenverkehrs, die von Bund und Kantonen Abgeltungen erhalten und deren Investitionen nur zu 50 % aus dem BIF mitfinanziert werden.

Kantonale Investitionsbeiträge an den Ortsverkehr werden schwergewichtig für die Tram- und Trolleybus Infrastruktur in den Städten Bern und Biel sowie für betrieblich notwendige Gebäude (Depots, Werkstätten) ausgerichtet.

Die kantonalen Investitionsbeiträge für ÖV-Projekte des abgeltungsberechtigten Verkehrs werden über den kantonalen Investitionsrahmenkredit ÖV finanziert.

Investitionsbeiträge an den touristischen Verkehr (Eisenbahn und Schifffahrt)

Gemäss Artikel 9 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) verfügt der Kanton Bern über eine Unterstützungsmöglichkeit für touristische Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen.

Touristische Projekte werden nicht über den Investitionsrahmenkredit, sondern als Einzelvorlagen dem zuständigen finanzkompetenten Organ unterbreitet.

Anmerkung betreffend Rollmaterialfinanzierung

Seit 2002 entrichtet der Bund keine Investitionsbeiträge mehr für Rollmaterialbeschaffungen. Die TU müssen neue Fahrzeuge für den Regional- und Ortsverkehr auf Schiene und Strasse grundsätzlich durch eigene liquide Mittel, verzinsliche Fremdmittel oder Kantonsbeiträge finanzieren. Die anfallenden Fremdkapitalzinsen werden im Rahmen der Angebotsbestellungen als abgeltungsberechtigte Kosten anerkannt. Der Kanton Bern hat seine Praxis dem Bund angepasst und leistet nur in Ausnahmefällen Beiträge an Rollmaterialbeschaffungen. Als Besteller des abgeltungsberechtigten Verkehrs hat der Kanton Bern jedoch in speziellen Fällen ein massgebliches Interesse, dass die TU die Finanzierung zu günstigen Konditionen sicherstellen können, da dies die Höhe der Abgeltungen reduziert.

2.3 Finanzierung des Angebots

2.3.1 Zuständigkeiten bei der Finanzierung des Angebots

Der Betrieb von ÖV-Linien im Regional- und Ortsverkehr ist in der Regel nicht kostendeckend möglich. Die Bestellung und Finanzierung des Angebots des regionalen Personenverkehrs (RPV) ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen die Federführung für die Angebotsbestellung liegt bei den Kantonen. Angebote des Ortsverkehrs sind von Bundesleistungen ausgeschlossen und sind durch die Kantone und/oder Gemeinden/Städte eigenständig zu bestellen. Im Kanton Bern wird der Ortsverkehr durch den Kanton bestellt. Sowohl im Regional- wie auch im Ortsverkehr sind zusätzliche Bestellungen Dritter (Gemeinden/Städte, Unternehmen etc.) möglich. Der Kanton leistet zudem Beiträge für Tarifmassnahmen an die Transportunternehmungen (bspw. vergünstigte Billette für Einwohnende der autofreien Orte Wengen und Mürren). Bei interkantonalen Linien erfolgt eine Bestellung und Finanzierung gemeinsam mit den betroffenen Nachbarkantonen.

2.3.2 Angebotsbestellung im Regional- und Ortsverkehr

Die Angebotsbestellung im abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehr erfolgt primär auf der Grundlage des Bundesrechts. Massgebend sind die allgemeinen Bestimmungen zum bestellten Verkehrsangebot gemäss Artikel 28 ff des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, PBG; SR 745.1).

Das Verkehrsangebot und die Abgeltungen im regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr werden aufgrund von Planrechnungen (Offerten) der Transportunternehmen im Voraus von den Bestellern und dem Unternehmen in einer schriftlichen Angebotsvereinbarung festgelegt. Nebst den gemäss Angebotsvereinbarungen vom Kanton bestellten Leistungen, können Gemeinden und Dritte zusätzliche Angebote/Angebotsverbesserungen oder Tarifierleichterungen bestellen. Für diese Zusatzbestellungen müssen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten vom jeweiligen Besteller übernommen werden.

Das Bestellverfahren im Regional- und Ortsverkehr wird jeweils für zwei Fahrplanjahre durchgeführt. Die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2027-2030 erfolgt im Rahmen der zwei Bestellperioden für die Fahrplanjahre 2027/2028 und 2029/2030.

Für die Bestellung des abgeltungsberechtigten Verkehrsangebots gibt es folgende Möglichkeiten:

1) Bestellverfahren (ordentlicher Bestellprozess)

Im ordentlichen Bestellverfahren werden die Verkehrsangebote beim aktuellen Konzessionär bestellt. Die Transportunternehmen erstellen eine Offerte für die zu erbringenden Leistungen. Die ungedeckten Kosten werden von den Bestellern abgegolten. Die Angebotsvereinbarungen werden im Voraus für jeweils zwei Fahrplanperioden abgeschlossen.

2) Ausschreibungsverfahren

Sowohl im Schienen- wie auch im Strassenpersonenverkehr sind Ausschreibungen im Hinblick auf die Erneuerung einer Konzession möglich. Als Voraussetzung einer Ausschreibung muss durch die Besteller eine Ausschreibungsplanung vorgelegt werden. Ein neues Verkehrsangebot im Busbereich wird nicht ausgeschrieben, wenn es beispielsweise Bestandteil eines regionalen Netzes ist oder der Abgeltungsbetrag eine bestimmte Höhe nicht erreicht. Besteht eine Zielvereinbarung und die Ziele werden durch das TU erreicht, wird das Angebot ebenfalls nicht ausgeschrieben.

Zielvereinbarungen

Mit dem Ziel einer verbindlicheren Mittelfristplanung, sind mit der Revision des PBG per 1.1.2025 ab 2027 im RPV zwingend Zielvereinbarungen abzuschliessen. Im Kanton Bern werden Zielvereinbarungen grundsätzlich über die Dauer von vier Jahren und entsprechend der Laufzeit des Angebotsbeschlusses abgeschlossen. Sie können Angebots-, Qualitäts- und finanzielle Ziele aber auch weitere Themen beinhalten. Angebotsziele müssen mit dem Angebotsbeschluss übereinstimmen.

Der Handlungsbedarf wird TU-spezifisch mittels einer Standortbestimmung erarbeitet, die sich unter anderem auf das neu eingeführte Benchmarking RPV (BMCH) abstützt. Entsprechend dem Ergebnis stehen die Zielvereinbarungstypen S, M oder L zur Auswahl, die den Grad der Verbindlichkeit definieren: Typ S ist eine Art Zusammenarbeitsvertrag, im Typ L werden fixe Kostensätze vereinbart.

Zielvereinbarungen können sich inhaltlich wie auch finanziell auf das Bestellverfahren auswirken, so dass die Vereinbarungsinhalte zum Zeitpunkt der Offertstellung im Bestellverfahren festgelegt sein müssen.

Angebots- und Offertprüfungen

Die kantonale Angebotsverordnung definiert Eckwerte bezüglich Kostendeckungsgrad (KDG) und Nachfragezahlen. Die Erreichung der Mindestanforderungen respektive der Zielanforderungen haben massgeblichen Einfluss auf die ÖV-Bestellung. Im Rahmen der Offertprüfungen werden die eingereichten Offerten sowohl in Bezug auf die letzten Offerten und IST-Rechnungen kritisch geprüft.

Qualität

Der öffentliche Verkehr ist eine Service-public-Dienstleistung, die Qualitätsanforderungen und Kundenbedürfnisse erfüllen muss. Die Dienstleistungen im Regionalverkehr werden seit 2016 durch ein schweizweites kontinuierliches Qualitätsmesssystem geprüft. Seit 2020 werden die Leistungen des Ortsverkehrs im Kanton Bern ebenfalls mit diesem Prüfverfahren erhoben.

Zudem interessieren den Kanton als Besteller auch die Erfahrungen der ÖV-Kunden und die Bedürfnisse der Bevölkerung. Mittels einer Kundenzufriedenheitsumfrage (KuZu) und einer Bevölkerungsumfrage werden in einem alternierenden 2-Jahres-Rhythmus die Meinungen erhoben. Die Ergebnisse der Umfragen fliessen in die Planungsprozesse und in die Angebotsplanung ein (vgl. Kapitel 0).

2.4 Güterverkehr

Das Gütertransportgesetz (GüTG) des Bundes definiert die folgenden Grundsätze und Aufgabenbereiche des Bundes:

- Der Bund setzt Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken aller Verkehrsträger.
- Er schafft günstige Rahmenbedingungen für den Bau und Betrieb geeigneter Güterverkehrsanlagen wie Anschlussgleise und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr und sorgt für den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen.
- Angebote im Export-, Import- und Binnengütertransport auf der Schiene müssen eigenwirtschaftlich sein. Nur in klar definierten Ausnahmefällen darf der Bund von diesem Grundsatz abweichen.

Die Gütertransportverordnung (GüTV) präzisiert, wie die gesetzlich vorgesehenen Abweichungen vom Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit im Schienengüterverkehr umgesetzt werden: Neue Angebote können vom Bund gefördert werden. Zudem kann sich der Bund finanziell an Bestellungen von Güterverkehrsangeboten durch die Kantone beteiligen.

Eine anfangs 2025 beschlossene Anpassung des Güterverkehrsgesetzes (GüTG), sieht eine Modernisierung des Schienengüterverkehrs sowie eine finanzielle Förderung multimodaler Transportketten vor. Diese Vorlage sieht eine Weiterführung der Mitfinanzierung des Bundes für bestimmte Güterverkehrsangebote vor und soll 2026 in Kraft treten.

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

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

Gestützt auf die Vorgaben des GüTG hat der Kanton Bern ein verkehrsträgerübergreifendes Güterverkehrs- und Logistikkonzept (GVLK) erarbeitet, das als Steuerungsinstrument für den Güterverkehr und die Logistik dient, die langfristige und effiziente Güterversorgung für Bevölkerung und Volkswirtschaft sicherstellt, und zu einem möglichst umweltschonenden Verkehrsablauf beitragen soll. Zudem fordert das GVLK, dass die benötigten Logistikflächen und Schienengüterverkehrsinfrastrukturen (Verladeanlagen, Güterbahnhöfe, Bahnverbindungen) raumplanerisch verankert werden müssen. Das Konzept wurde im Mai 2021 vom Regierungsrat genehmigt ([Link zum Konzept](#)).

Basierend auf dem Güterverkehrs- und Logistikkonzept wurde ein Zielbild Schienengüterverkehr mit den relevanten Bahnhöfen und Verladeanlagen erstellt und Erschliessungsgrundsätze sowie ein Zielnetz für den Güterverkehr auf der Schiene erarbeitet. Diese Vorgaben werden im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10 «Güterbahnhöfe und Verladeanlagen raumplanerisch sichern») sowie im Konzept für den Gütertransport auf der Schiene des Bundes berücksichtigt.

Neu wurden die Freiverlade in Thun Gwatt sowie in Tavannes als Festsetzung sowie in Zweisimmen als Vororientierung im Sinne des Erhalts der regionalen Erschliessung in den kantonalen Richtplan aufgenommen. In Tavannes wird eine Umschlaganlage für das Meterspurnetz der CJ gebaut.

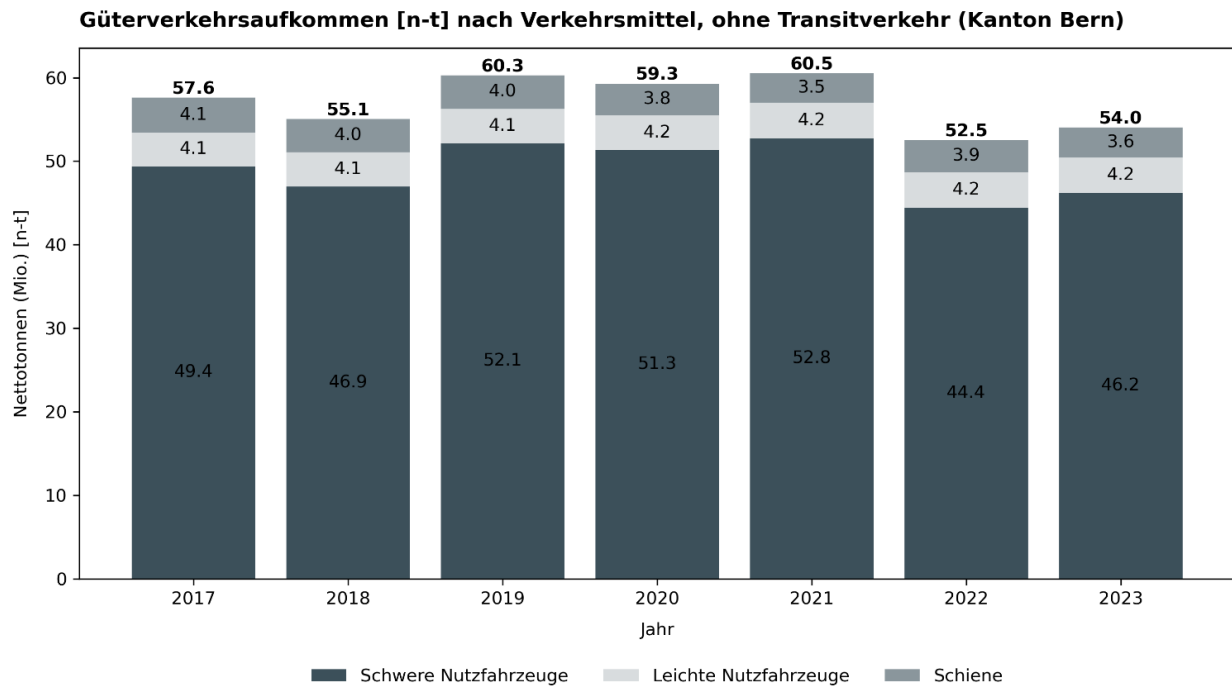


Abbildung 3: Güterverkehrsaufkommen nach Verkehrsträger im Kanton Bern (netto Tonnen)

Ein Blick auf die Datengrundlage zeigt starke Schwankungen im Güterverkehrsaufkommen in den letzten Jahren. Geprägt durch die Wirtschaftslage und die globalen Ereignisse (Pandemie, Kriege) zeigte der Güterverkehr kein konstantes Wachstum, wie es u. a. die Verkehrsperspektiven des Bundes² vorgesehen hatten. Insbesondere das Volumen der transportierten Waren auf der Schiene nahm in den letzten Jahren ab. Parallel nahmen die Fahrleistungen von leichten Nutzfahrzeugen auf der Strasse zu.

² [Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050](#)

3 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Mobilität in den letzten Jahren

3.1 Entwicklung der Mobilität

Bis 2019 nahm der Verkehr im Kanton Bern, wie auch in der Schweiz kontinuierlich zu. Treiber des Verkehrswachstums war insbesondere das Bevölkerungswachstum. Die Entwicklung der Mobilität wird durch den Mikrozensus Mobilität und Verkehr erfasst und war für 2020 vorgesehen. Wegen der Pandemie wurde das Erhebungsjahr um ein Jahr verschoben und die Erhebung 2021 durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen einen deutlichen Rückgang der Mobilität, welche allerdings durch die Covid-Pandemie zu erklären ist.

2021 legen die im Kanton Bern wohnhaften Personen ab 6 Jahren täglich durchschnittlich um die 31 Kilometer im Inland zurück. Damit ist die mittlere Tagesdistanz im Vergleich zu 2015 um mehr als 8 Kilometer zurückgegangen, was einer Abnahme von 21 % entspricht. Besonders ausgeprägt fällt die Abnahme beim ÖV mit 33 % aus. Auch beim MIV und beim Fussverkehr ist die Abnahme mit je 17 % markant. Dagegen bleibt die mittlere Tagesdistanz mit dem Velo praktisch unverändert. Die Covid-19-Pandemie ist der Haupttreiber dieser Rückgänge.

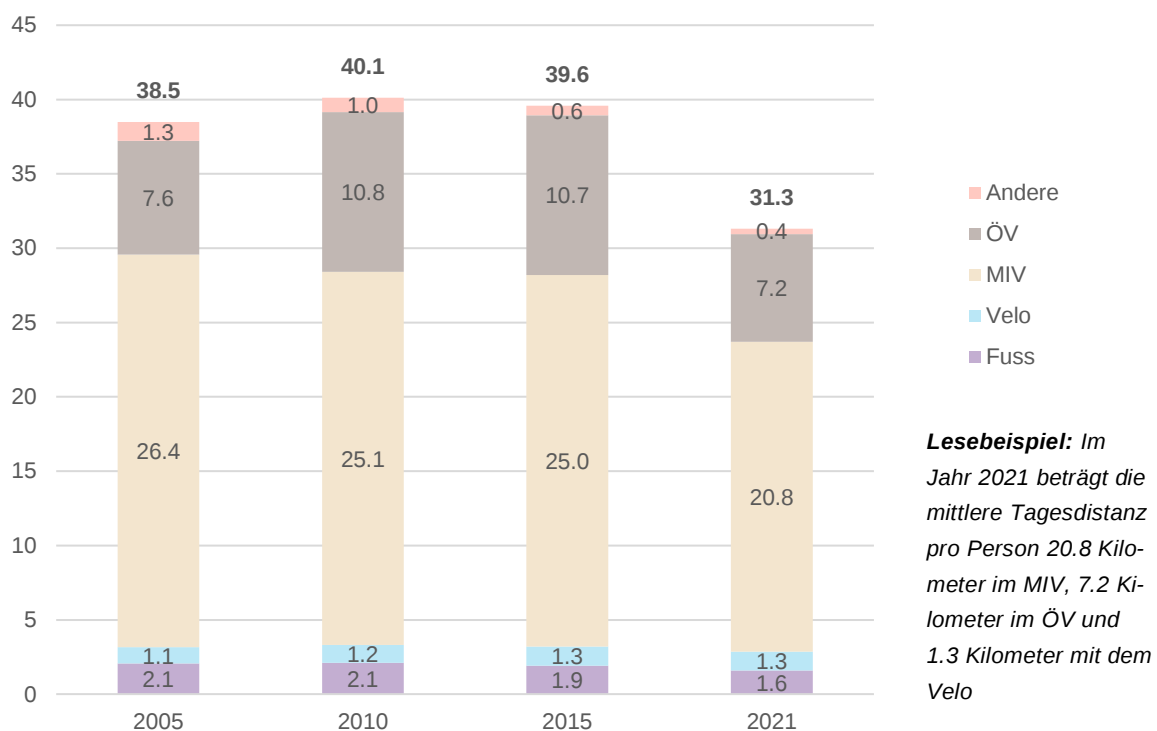


Abbildung 4: Durchschnittliche täglich durch die Bevölkerung des Kantons Bern zurückgelegte Distanz (in Millionen Kilometer)

(Quelle: Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021)

Inzwischen zeigt sich anhand der Fahrgastdaten der Transportunternehmen, aber auch von Verkehrszählungen auf der Strasse, dass sich die Verkehrsleistungen wieder erholt haben. Allerdings liegen die Pendlerzahlen vielerorts noch immer unter dem Vor-Covid-Niveau von 2019. Dafür weist der Freizeitverkehr auf sämtlichen Verkehrsträgern eine starke Zunahme aus.

Erklärbar sind die Veränderungen mit dem Homeoffice, welches seit 2020 eine deutlich höhere Bedeutung einnimmt als vor der Covid-Pandemie.

2025 führen das Bundesamt für Statistik (BFS) und das Bundesamt für Raumentwicklung erneut die Erhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr durch. Die Erhebung der Daten findet während des ganzen Jahres 2025 statt. Das BFS wird voraussichtlich Ende 2026 die Daten bereinigt haben und die Ergebnisse im Frühling 2027 publizieren. Erst dann werden qualifizierte Aussagen zur Entwicklung der Gesamtmobilität möglich sein. Aussagen zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs sind in Kapitel 3.4 dargestellt.

3.2 Qualität der ÖV-Erschliessung

Im Kanton Bern haben 85 % der Bevölkerung eine Bahn-, Bus- oder Seilbahnstation in der Nähe (max. 750 m von einer Bahnstation, resp. max. 400 m von einer Bushaltestelle entfernt). Dieser Wert unterscheidet sich je nach Region (vgl. Abbildung 5). Am höchsten liegt er in der Region Oberland-Ost mit 91 %, am niedrigsten im Emmental (RVK3) mit 75 %. Diese Unterschiede sind nicht so sehr auf die Ausgestaltung des ÖV-Netzes zurückzuführen als vielmehr auf die unterschiedlichen Siedlungsstrukturen. Im Berner Oberland kann die mehrheitlich im Tal lebende Bevölkerung einfacher mit Bahn- oder Bus erschlossen werden als in den Regionen Emmental und Oberrargau mit ihren disperseren Siedlungsstrukturen. Der Anteil der erschlossenen Einwohner hat sich seit 2001 gesamtkantonal von 81.2 % auf 85.0 % verbessert.

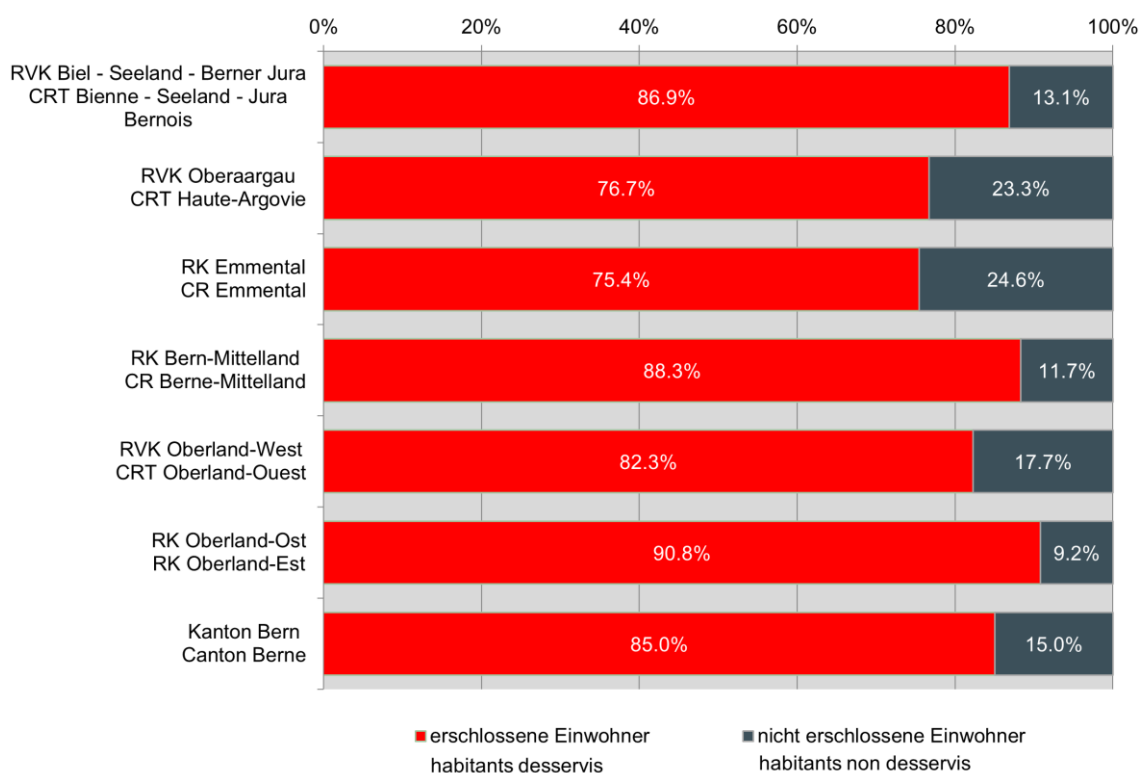


Abbildung 5: Erschliessungsgrad der verschiedenen Regionen im Kanton Bern

Für eine Beurteilung, wie gut die Bevölkerung mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, eignet sich der Erschliessungsgrad nur bedingt. Die Nähe zu einer Haltestelle berücksichtigt nicht, wie gut das Angebot an dieser Haltestelle ist. Für eine solche Aussage eignet sich die Beurteilung nach der ÖV-Erschliessungsgüte besser (vgl. Abbildung 6). Je nach Verkehrsmittel, Taktintervall und Distanz zur Haltestelle resultiert dabei eine unterschiedliche Güteklasse, abgestuft von A (beste Güteklasse) bis F (Minimaleschliessung mit täglich 10 Kurspaaren Bus). Die Definition der ÖV-Güteklassen ist im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_10) festgelegt.

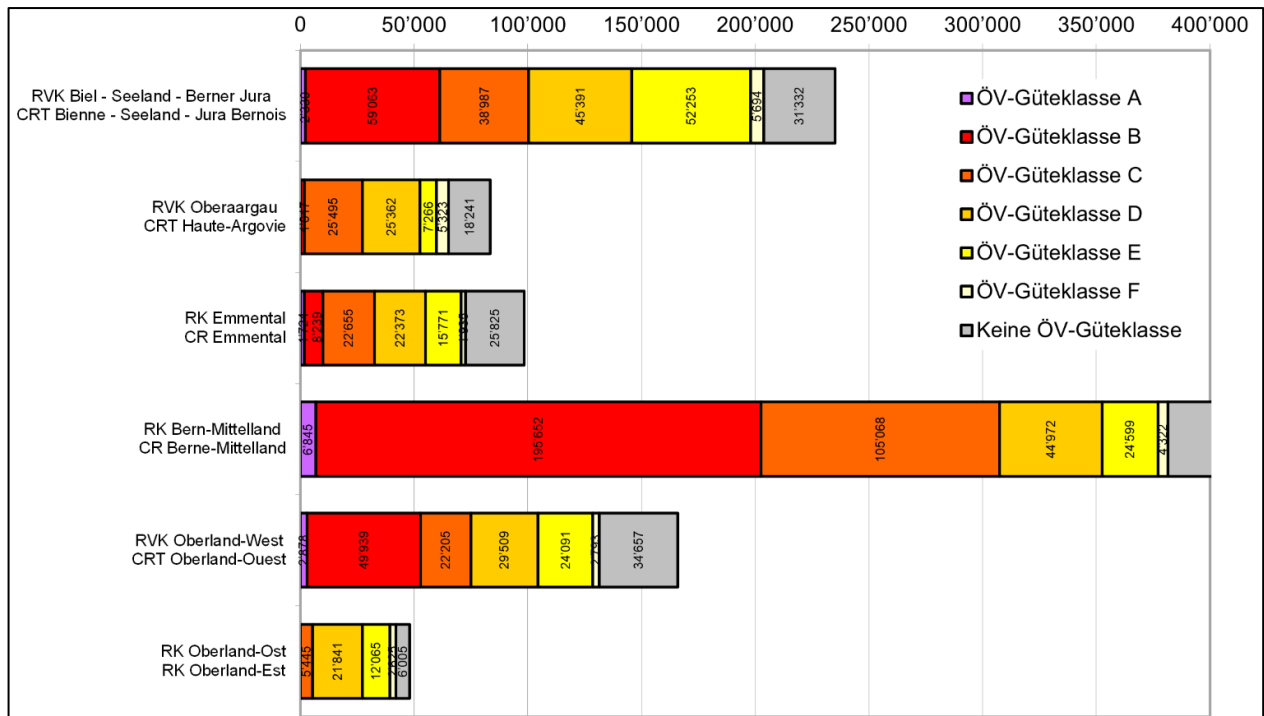


Abbildung 6: Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner in den Regionen nach ÖV-Güteklassen

3.3 Entwicklung im Fernverkehr

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz erlebte nach der Jahrtausendwende und insbesondere nach Einführung von «Bahn und Bus 2000» im Dezember 2004 eine ausserordentlich starke Wachstumsphase: Innerhalb eines Jahrzehnts (2000-2010) legte die Nachfrage im ÖV um über 40 % zu. Danach hat sich die Nachfragesteigerung im ÖV abgeschwächt. Ab 2020 macht sich der Einbruch durch die Covid-Pandemie bemerkbar. Im Jahr 2023 wurde schweizweit wieder das Niveau von 2019 erreicht beziehungsweise leicht übertroffen, und auch im Jahr 2024 stieg die Nachfrage weiterhin an.

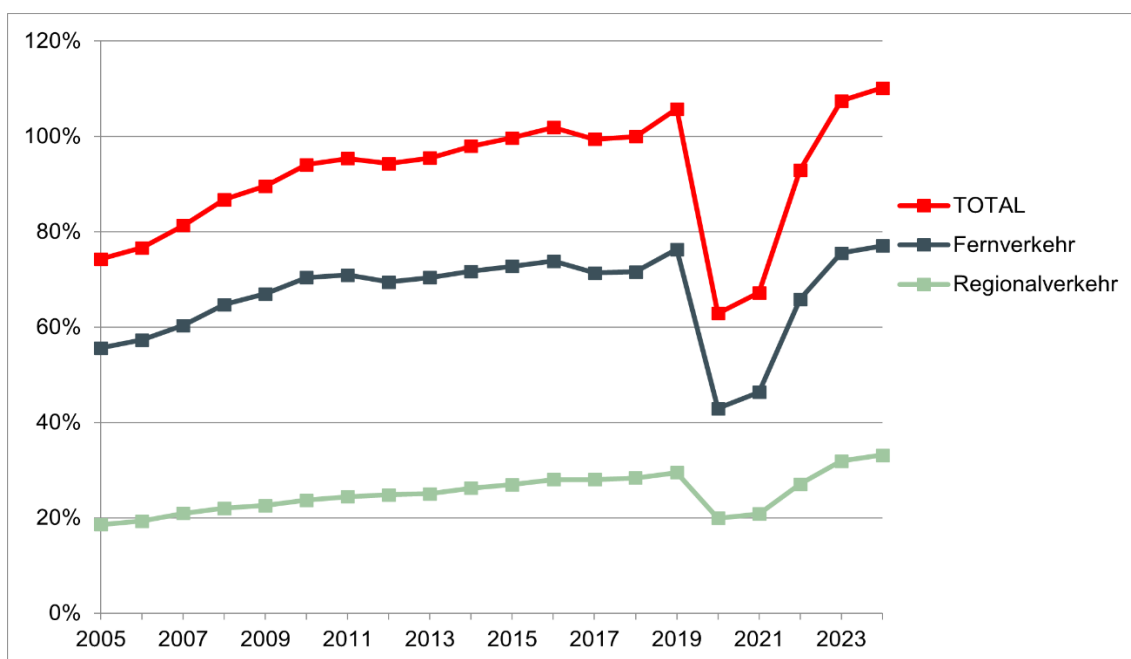


Abbildung 7: Entwicklung der Verkehrsleistung der SBB in Personenkilometern
(Quelle: www.sbb.ch, 2018= 100 %)

Dieser Trend geht auch 2025 weiter. Im zweiten Quartal 2025 wurden schweizweit so viele Personenkilometer auf der Bahn zurückgelegt wie noch nie in einem Quartal. Es ist davon auszugehen, dass der Rekord aus dem Jahr 2024 im Jahr 2025 erneut übertroffen wird,

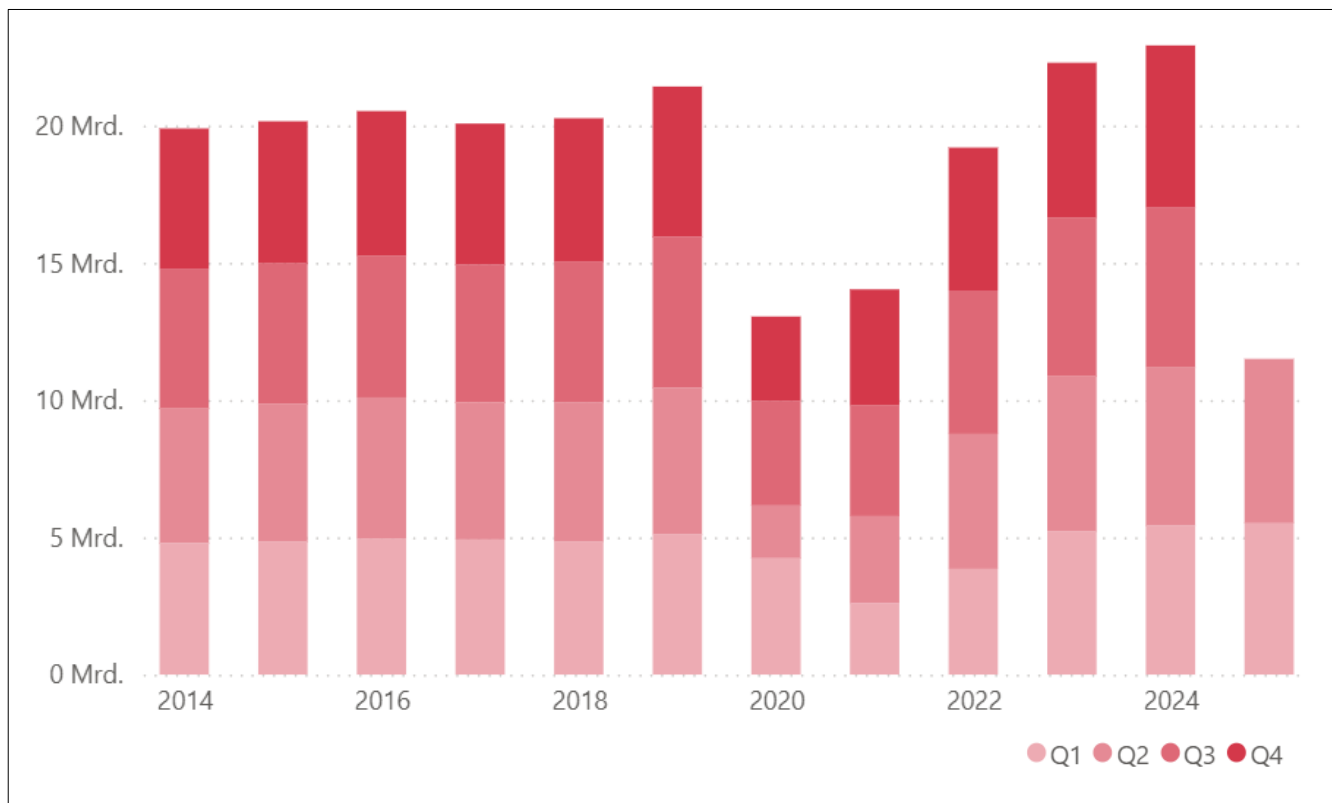


Abbildung 8: Entwicklung Personenkilometer Bahn schweizweit (Quelle: www.litra.ch)

Ende 2024 wurde in der Westschweiz ein neues Angebotskonzept eingeführt, wobei die Reisezeiten zur Stabilisierung des Betriebs verlängert wurden. Am Jurafuss verkehren ab Biel seither beide Fernverkehrszüge nach Lausanne statt Genf. Dies führt zu halbstündlichen Transportketten nach Lausanne und Genf, aber auch zum Verlust der umsteigefreien Verbindung nach Genf (Flughafen). Ende 2025 wird zudem zwischen Biel und Basel der Halbstundentakt eingeführt.

Aufgrund des grossen Volumens an Ausbau- und Erneuerungsprojekten haben in den letzten Jahren generell unterjährige Fahrplanänderungen und reduzierte Angebote an Wochenenden aufgrund von Bauarbeiten stark zugenommen. Dies schmälert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, führt aber zu Kostensenkungen bei der Infrastruktur und zu kürzeren Baustellen.

Direktverbindungen für den Freizeitverkehr

Seit 2023 gibt es an Wochenenden während der Hochsaison (Winter und Sommer) direkte Züge Biel/Bienne-Thun-Spiez-Frutigen-Brig und Genf-Bern-Zürich-Chur. Seit 2024 verbindet ein saisonaler IC Zürich – Brig / Domodossola den Grossraum Zürich mit dem Berner Oberland und dem Wallis ohne Halt in Bern. An Samstagen existiert zudem seit Dezember 2024 ganzjährige eine direkte Verbindung von Genf-Flughafen nach Locarno via Bern und Luzern, an Sonntagen ist diese Verbindung in der Gegenrichtung vorhanden.

3.4 Entwicklung des ÖV im Kanton Bern

Die schweizweite Entwicklung der Nachfrage der letzten Jahre zeigt sich grundsätzlich auch im Kanton Bern. Die Auswirkungen der Covid-Pandemie waren bei der Nachfrage im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr sehr stark zu erkennen. Einsteiger und Personenkilometer sanken um 29% (vgl. Abbildung 9). Seither stiegen die Einsteiger wieder an und erreichten im Jahr 2023 wieder das Niveau vor der Covid-Pandemie. Das Pendleraufkommen im Raum Bern liegt – aufgrund der Home-Office Möglichkeiten – noch immer unter den Vor-Covid Werten. Durch die starke Zunahme im Freizeitverkehr konnte dies aber kompensiert werden. Aufgrund von Erfahrungen zur längerfristigen Entwicklung wird auch in den nächsten Jahren ein leichter Anstieg erwartet. Die produktiven Kilometer nahmen, wie im Angebotsbeschluss 2021 bis 2026 beschlossen – leicht zu.

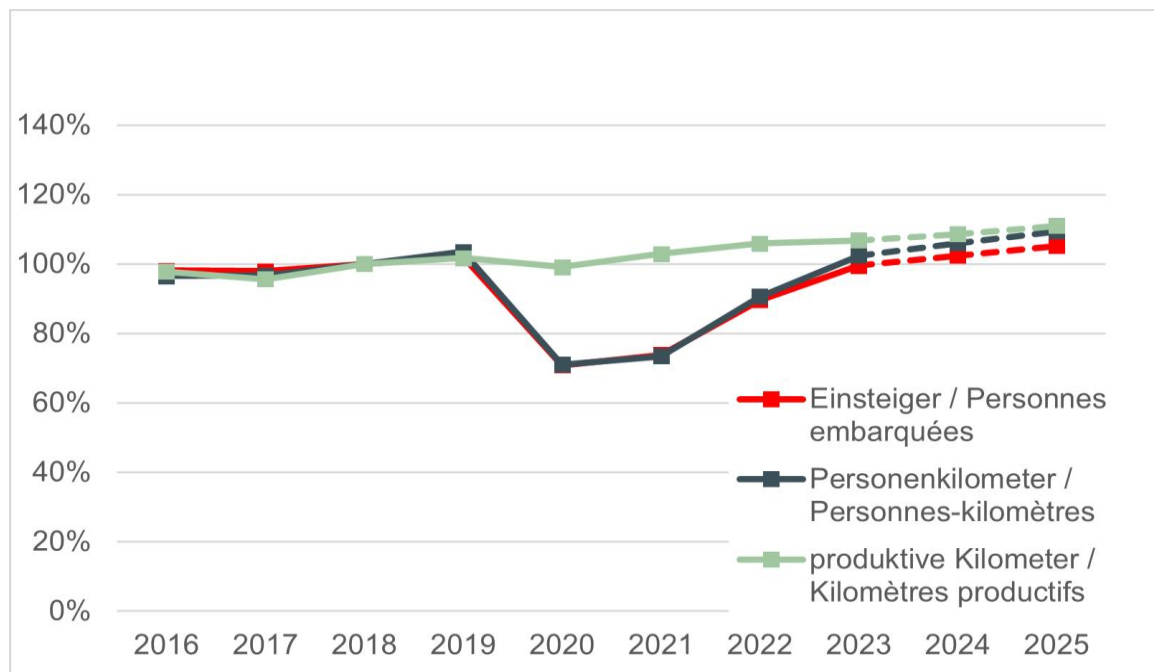


Abbildung 9: Entwicklung von Angebot und Nachfrage beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr, welcher vom Kanton Bern bestellt wurde (Quelle 2016-2023 IST-Zahlen, 2024/2025 Planzahlen, 100%= Jahr 2018)

Ein Vergleich der Regionen zeigt, dass die Covid-Pandemie die Nachfrage (Einsteiger) in allen Regionen stark getroffen hat (vgl. Abbildung 9). Am stärksten war dies mit 54 % in der Region Biel – Seeland – Berner Jura. Auch in der Region Oberland Ost führten die fehlenden Touristen und der eingeschränkte Freizeitverkehr zu einem Nachfragerückgang von 36 %. In den restlichen Regionen war die Abnahme mit 19 % bis 25 % etwas geringer.

In allen Regionen wurden im Jahr 2023 fast wieder die Nachfragezahlen vom Jahr 2019 erreicht. In der Region Oberland Ost nahm die Nachfrage aufgrund der Entwicklung beim Freizeitverkehr sehr stark zu. In den Jahren 2024 und 2025 wurde erwartet, dass der Anstieg in allen Regionen abgeschwächt weiterführen wird.

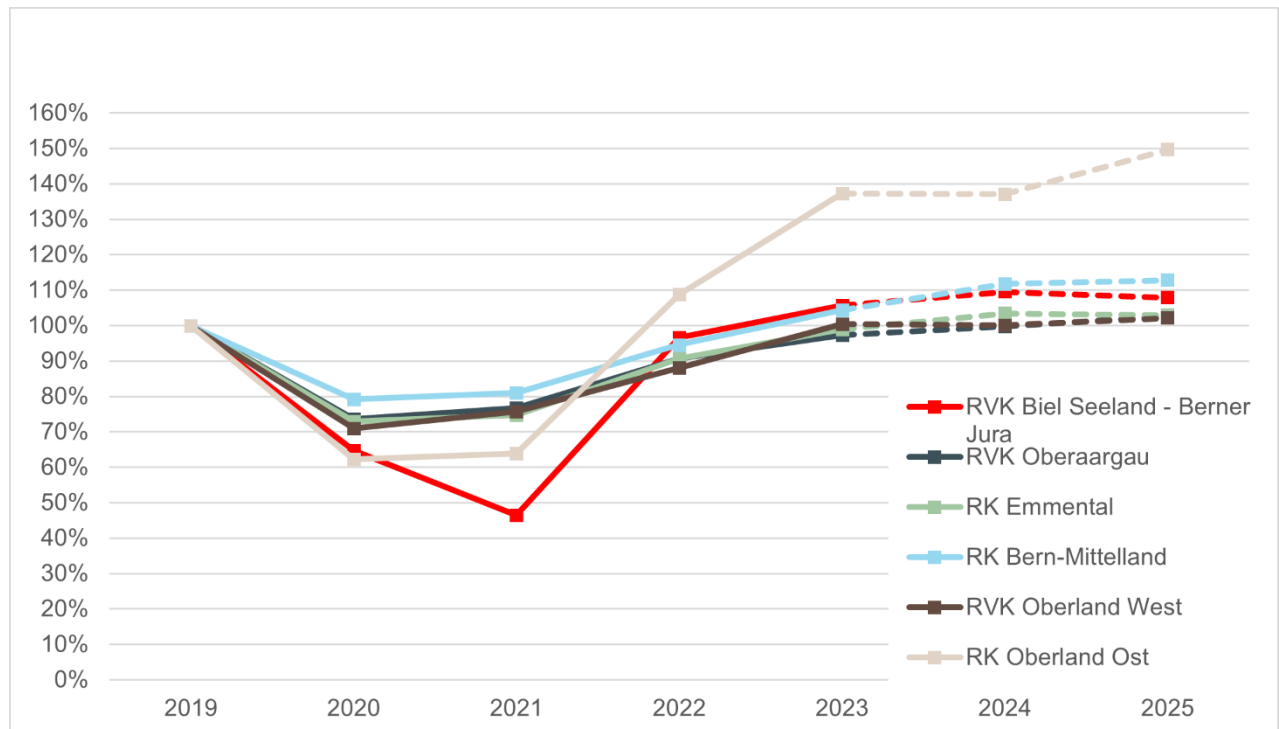


Abbildung 10: Entwicklung der Einsteiger beim öffentlichen Orts- und Regionalverkehr in den verschiedenen Regionen des Kantons Bern (Quelle: 2019-2023 IST-Zahlen, 2024-2025 Planzahlen, 2018=100%)

3.4.1 S-Bahn Bern

Angebot

Das Angebot der S-Bahn Bern wurde in den letzten Jahren punktuell erweitert. So sind auf den Linien S1, S2, S31, S44, S5, S6, S7, S8 und S9 einzelne Zusatzkurse hinzugekommen. Eine wesentliche Erweiterung betraf die RBS-Linien zwischen Bern und Solothurn. Die S8 wurde halbstündlich von Jegensdorf nach Bätterkinden verlängert, der Regionalexpress Bern-Solothurn konnte durch den Wegfall von Halten an kleineren Bahnhöfen beschleunigt werden und verkehrt seit 2022 von Montag bis Freitag viertelstündlich.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Infrastruktur werden die Fahrpläne immer wieder auch unterjährig angepasst. Der mehrjährige Entfall der S51 (Bern Hauptbahnhof – Bern Brünnen als Verdichtungszug zum Viertelstundentakt) führt leider zu einem deutlichen Angebotsabbau. Der Kanton als Besteller setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für möglichst kundenverträgliche Bauabläufe und Ersatzkonzepte ein.

Per Fahrplan 2026 wird zudem im von Bauarbeiten betroffenen Perimeter des Knotens Bern (Bahnhof Bern – Bümpliz Nord/Süd und Europaplatz (tief) sowie Wankdorf – Rubigen) zu Randstunden (Sonntag – Donnerstag 23.00-05.00 Uhr) der Schienenverkehr eingleisig geführt. Damit können einzelne Leistungen zu Tagesrandzeiten vorübergehend nicht oder nur angepasst angeboten werden.

Per 2022 wurden die meisten bis dato als Regionalzug bezeichneten Verbindungen ebenfalls mit Liniennummern versehen und der S-Bahn zugeordnet (vgl. Abbildung 11). Auf diese Linien wird in den nachfolgenden Kapiteln zu den regionalen Veränderungen eingegangen.

Die baustellenbedingten Angebotsreduktionen sind alle nur vorübergehend und werden im Angebotsabschluss nicht dargestellt.

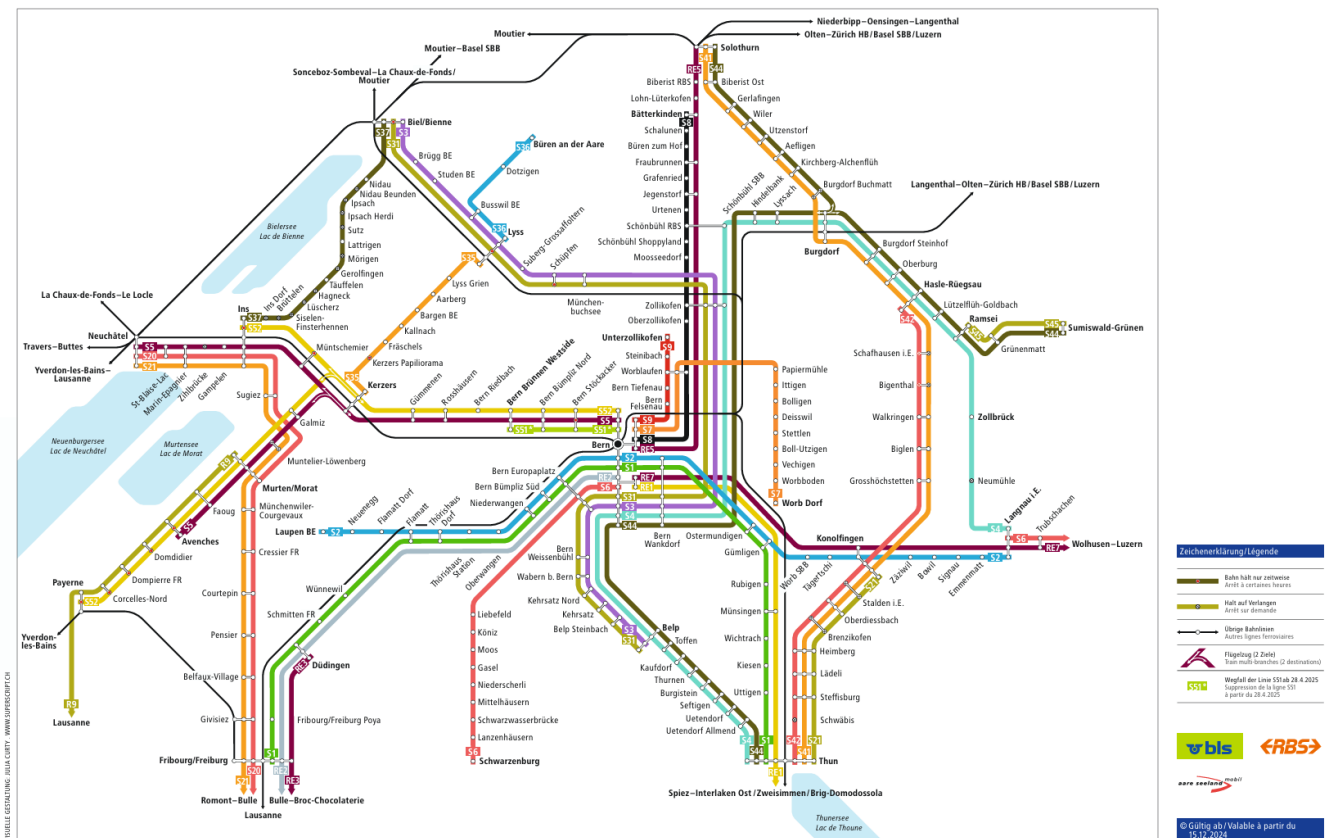


Abbildung 11: Liniennetz S-Bahn Bern 2025

Rollmaterial

Durch verschiedene Ersatzbeschaffungen von Zügen bei RBS und BLS entspricht seit Dezember 2024 das Rollmaterial der S-Bahn Bern vollumfänglich den Erwartungen der Kunden (Niederflur, Klimatisierung, Fahrgastinformation).

Für den Unterhalt der aufgrund der zunehmenden Nachfrage grösser werdenden Fahrzeugflotte benötigen sowohl die BLS als auch der RBS neue Werkstätten und Depotanlagen. Für diese für die S-Bahn Bern sehr wichtigen Anlagen sind grössere Flächen in Bahnnähe nötig. Zudem müssen ausreichend Zufahrtskapazitäten auf der Schiene vorhanden sein. Die Standortsuche war für beide Unternehmen eine grosse Herausforderung, da Projekte für neue Werkstätten an potenziellen neuen Standorten auf eine lokale Opposition stiessen. In aufwändigen Prozessen konnten aber inzwischen Standorte in Oberburg und Bätterkinden (Standort «Leimgrube») definiert werden. Die zwei neuen Depots sind inzwischen vom Bundesamt für Verkehr bewilligt worden.

3.4.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RVK 1 Biel – Seeland – Berner Jura erläutert.

Bahnlinien

Der Fahrplanwechsel im Dezember 2024 mit dem neuen Fahrplan in der Westschweiz brachte mehrere Änderungen für die Region Biel/Bienne – Seeland mit sich, darunter die Einführung eines Halbstundentakts auf der Achse Biel/Bienne – Lausanne mit Halt in Renens. Zuvor waren je stündliche Verbindungen zwischen Biel/Bienne und Lausanne sowie Genf vorhanden.

Beim Regionalverkehr führten die veränderten Fahrplanzeiten beim Fernverkehr dazu, dass der Bahnhof Ligerz nicht mehr bedient werden kann. Das Angebot Biel/Bienne – Neuchâtel wurde am Wochenende erweitert.

Ins profitiert seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 von einem neuen Halbstundentakt zwischen Fribourg und Neuchâtel dank der Systematisierung der Verbindungen der S20 und S21. Zuvor war die S21 auf den Abschnitt Fribourg – Ins beschränkt.

Ins und die Gemeinden entlang der S37 zwischen Ins und Täuffelen profitieren seit Ende 2024 von einem verdichteten Takt, insbesondere einem Halbstundentakt am Vormittag.

Die Gemeinden am rechten Ufer des Bielersees profitieren von einer Taktverdichtung des Regionalzuges Biel/Bienne – Neuchâtel – Yverdon-les-Bains, mit einem zusätzlichen Kurspaar an Wochentagen und sieben zusätzlichen Kurspaaren am Wochenende.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien des Regionalverkehrs

Mit der Schliessung des Bahnhofs Ligerz ab Dezember 2024 als Folge des neuen Fahrplans in der Westschweiz, wird ein neues, temporäres Buskonzept eingeführt, um gute Transportketten zwischen dem Plateau de Diesse und Biel/Bienne bzw. Neuchâtel zu gewährleisten. Zu diesem Zweck wird eine neue Buslinie zwischen dem Plateau de Diesse und Twann durch die Twannbachschlucht eingeführt. Aufgrund der Bauarbeiten am Ligerztunnel zwischen Ligerz und Twann ist die Anschlussverbindung zwischen dem Plateau de Diesse (mit Ausnahme von Prêles, Bahnhof) und Biel über die Standseilbahn Vinifuni leider nicht mehr sichergestellt.

Die Gemeinde Orvin profitiert seit dem Fahrplanwechsel 2024 von einem neuen, regelmässigen Fahrplan mit einer besseren Einbindung von Les Prés-d'Orvin. Die Buslinie 22.070 (Biel/Bienne – Les Prés-d'Orvin) wird in der Stadt Biel angepasst, um einen besseren Anschluss in Richtung Bözingenfeld über die Haltestelle Taubenloch zu bieten.

Die Linie 20.535, die Avenches mit Ins verbindet, wurde leicht ausgebaut und bietet schlanke Anschlüsse in Ins Richtung Bern und Neuenburg. Witzwil wird bei jeder Fahrt bedient.

Aufgrund von Strassenarbeiten zwischen St-Imier und Tramelan (Mont de Tramelan) wird der Fahrplan der Buslinie 22.131 mit zusätzlichen Fahrten verbessert, um die Anschlüsse in Tramelan und St-Imier zu garantieren und den Bedürfnissen der Schüler und Studenten zwischen St-Imier und Tramelan besser gerecht zu werden.

Das übrige Busangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien des Ortsverkehrs

Die als Versuch eingeführte Ortsbuslinie St-Imier – Villeret und St-Imier – Spital wurde ab Dezember 2024 mit einem angepassten Fahrplan in das kantonale Grundangebot aufgenommen.

Die Bieler Verkehrsbetriebe haben den Fahrplan auf der Linie 11 angepasst, um bessere Anschlüsse an die Magglingenbahn zu gewährleisten. Die Linie 2 wird mit zusätzlichen Buskursen verstärkt, um der hohen Nachfrage gerecht zu werden. Dies insbesondere zwischen dem Bahnhof Biel und dem Berufsbildungszentrum (CFP) während den Hauptverkehrszeiten.

3.4.3 RVK Oberaargau

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RVK 2 Oberaargau erläutert.

Bahnlinien

Durch Kantonsbeiträge für einzelne Fernverkehrsleistungen zu Tagesrandzeiten profitieren die Zentren Langenthal und Herzogenbuchsee nun vom durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht.

Auf der Strecke Langenthal – Huttwil – Willisau konnte von Montag bis Samstag der durchgehende Halbstundentakt bis 21 Uhr eingeführt werden.

Ebenso wird ab Dezember 2025 das Angebot auf der S-Bahn von Langenthal nach Olten auch abends nach 20 Uhr auf den durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Das übrige Bahnangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Buslinien

Auf der Linie 40.051 wurde zwischen Langenthal und Melchnau ein neues Angebotskonzept eingeführt, welches verbesserte Zuganschlüsse in Langenthal ermöglicht. Der Abschnitt von Melchnau nach Grossdietwil wurde aufgrund der sehr tiefen Nachfrage aufgehoben. Die Anbindung des Raums Grossdietwil an den Oberaargau erfolgt seither über St. Urban, wo die Anschlüsse zwischen Bus und Bahn verbessert werden konnten.

Ebenso neu konzipiert wurde die Linie 40.058 zwischen Wangen und Farnern. Hier konnte ein Stundentakt (mit Taktbruch am Mittag) eingeführt werden, wobei der Abschnitt zwischen Rumisberg und Wolfisberg wegen sehr tiefer Nachfrage aufgehoben wurde.

Bis dato noch nicht umgesetzt werden konnte die Neukonzeption des Stadtbus Langenthal. Hier muss noch die Fertigstellung des aktuell im Bau befindlichen Bahnhofplatzes abgewartet werden. Die Neukonzeption der städtischen Linien wird auch die Verlängerung der Buslinie 40.052 von Thunstetten nach Bützberg als Versuchsbetrieb ermöglichen.

Die angestrebte Taktlückenschliessung auf der Linie 40.054 wurde wegen rückläufiger Nachfrage und erfolgloser Bemühungen zur Integration des Schülerverkehrs ins Linienangebot nicht umgesetzt.

3.4.4 RK Emmental

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RK Emmental erläutert.

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot im Jahr 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Buslinien

Die Buslinie 30.284 Ramsey – Langnau i. E. wurde im letzten Angebotsbeschluss der Angebotsstufe 2 zugeordnet und das Angebot entsprechend erweitert.

Region Burgdorf

Da die Zielvorgaben zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad auf der Linie 30.465 (Burgdorf – Lyssach) für die drittfinanzierte Verdichtungen deutlich übertroffen wurden, wurden die Verdichtungskurse ins kantonale Grundangebot integriert. Die Linie 30.465 wurde auf diesem Abschnitt der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

Beim Busangebot der Linie 30.466 Koppigen – Wynigen wurden die noch bestehenden Taktlücken geschlossen und das Angebot zum integralen Stundentakt ausgebaut. Der Linienabschnitt wurde deshalb der Angebotsstufe 2 zugeordnet.

Die Verlängerung der Linie 30.467 Burgdorf – Kirchberg, Neuhoof bis zum Bahnhof Aefligen wurde nach dem erfolgreichen Versuchsbetrieb durch den Grossen Rat ins Grundangebot aufgenommen und der Abschnitt der Angebotsstufe 3 zugeordnet.

Im Raum Burgdorf wurde die Linie 30.468 Burgdorf – Heimiswil – Lueg neu der Angebotsstufe 2 zugeordnet und das Angebot ausgebaut. Zusätzlich finanziert die Stadt Burgdorf Kurse Burgdorf-Fischermätteli für einen durchgehenden Halbstundentakt in diesem Teilabschnitt.

3.4.5 RK Bern-Mittelland

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RK Bern-Mittelland erläutert. In der Agglomeration Bern wurde das Angebot auf verschiedenen Tram- und Buslinien leicht ausgedünnt, um es an die tiefere Nachfrage insbesondere in der Morgenspitze anzupassen.

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert, damit in Konolfingen zusätzliche Anschlüsse Richtung Langnau – Luzern sowie Bern hergestellt werden und auch kleinere Stationen (Stalden i.E., Brenzikofen) halbstündlich bedient werden können.

Seit 2023 verkehren am Wochenende während der Hochsaison ab Biel direkte Züge nach Thun – Spiez – Frutigen – Brig, seit 2024 zusätzlich IC-Verbindungen ab Zürich. Diese Züge fahren nicht über den Bahnhof Bern. Der RE11 Biel – Brig hält in der Agglomeration Bern und ermöglicht dadurch kürzere und umsteigefreie Freizeitreisen.

Buslinien des Regionalverkehrs

Frienisberg

Mit der Aufstufung zur Angebotsstufe 3 wurde auf der Linie 30.107 zwischen Bern und Uetligen am Nachmittag ein Halbstundentakt eingeführt. Ein zusätzliches Kurspaar auf der Linie 30.100 zwischen Wohlen und Bern ermöglicht einen durchgehenden Viertelstundentakt mit gleichbleibenden Abfahrtszeiten vom Mittag bis um 20:00 Uhr.

Weiter wurde auf diversen Buslinien das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Kalenderwochen; Linien 30.100, 30.102, 30.103). Dies als Folge der veränderten Nachfragen als Folge der Covid-Pandemie.

Münsingen/Konolfingen/Worb

Auf der Linie 30.160 Bern Flughafen – Belp – Münsingen – Konolfingen fahren die Busse im Abschnitt Münsingen – Konolfingen am Abend bis ca. 22:00 Uhr und somit zwei Stunden länger.

Die Linie 30.168 Münsingen – Trimstein – Worb Dorf wurde ins kantonale Grundangebot aufgenommen.

Längenberg

Auf der Linie 30.340 Wabern – Niedermuhlern wurde der Halbstundentakt in der morgendlichen und abendlichen Hauptverkehrszeit um eine Stunde erweitert und der Angebotsstufe 3 zugeteilt.

Auf der Linie 30.320 Riggisberg – Thurnen wurde die Taktlücke am Vormittag geschlossen.

Damit auch Oberbütschel nach 21 Uhr mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann, wurde die Schlaufenfahrt der Linie 30.321 Toffen – Riggisberg ausgeweitet und wird neu über Oberbütschel statt über Mättwil / Tromwil geführt.

Weitere Angebotsänderungen seit 2022

Auf folgenden Linien wurde das Angebot am Wochenende, insbesondere am Sonntag, neu eingeführt, verdichtet oder systematisiert:

- Linie 30.036 Münchenbuchsee – Zollikofen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 13-18 Uhr
- Linie 30.040 Ittigen Kappelisacker – Allmendingen: Verdichtung zum Viertelstundentakt am Sonntag von ca. 11-20 Uhr im Abschnitt Kappelisacker – Papiermühle – Guisanplatz
- Linie 30.130 Thörishaus Dorf – Neuenegg: Einführung Sonntagsangebot.

Aufgrund des baustellenbedingten, mehrjährigen Ausfalls der S51 Bern – Bern Brücken Westside ab Ende April 2025 musste das Konzept der Linie 30.570 Brücken – Frauenkappelen – Mühleberg auf diesen Zeitpunkt hin angepasst werden, damit die Buskurse in Brücken weiterhin Anschlüsse bieten von/zur S-Bahn. Ein sinnvolles Angebot konnte erreicht werden, indem die Linie 30.560 Mühleberg – Allmend – Rosshäusern ebenfalls angepasst wurde. Entsprechend wurde das von der Region erarbeitete neue Konzept Frienisberg 2030 für diese beiden Linien vorzeitig (teil-)umgesetzt (vgl. Kapitel 6.4.2).

Einzelne Kurse der Linie 30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil werden seit Fahrplan 2023 von Messen bis Waltwil verlängert. Gleichzeitig wurde die Fahrlage der Linie an das neue Bahnangebot angepasst. Seither wurde der Fahrplan weiter optimiert.

Das übrige Busangebot wurde mit Einzelmassnahmen punktuell verbessert oder blieb unverändert.

Ortsverkehr

Tramlinien

Die per August 2019 eingeführte Verdichtung der Tramlinie 9 zwischen Bahnhof Bern resp. Zytglogge und Guisanplatz in der HVZ mit Bussen wurde während der Covid-Pandemie aufgrund der kleineren Nachfrage eingestellt. Bei einer entsprechenden Nachfragezunahme würden die Zusatzkurse wieder eingeführt.

Die per 2018 eingeführte Verlängerung des Spätangebots um ca. 1 Stunde am Wochenende auf allen Tramlinien wurde mit der Neukonzeption des Moonlinerangebots angepasst: seit Fahrplan 2022 verkehren die letzten Kurse aller Tramlinien vor 01:00 Uhr und die ersten Moonliner-Abfahrten um 01:15 Uhr.

Weiter wurde auf diversen Tramlinien das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Ferienzeiträumen 6, 7, 8, 9). Dies aufgrund der veränderten Nachfragen als Folge der Covid-Pandemie.

Buslinien

Bei der Linie 10 Schliern bei Köniz – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti wird der Ast Köniz aus Kapazitätsgründen per Mitte 2026 auf Doppelgelenktrolleybus umgestellt. Dies erlaubt die Reduktion des Takts, was insbesondere in der HVZ zu einem stabileren Betrieb der Linie führen wird. Die Linie wird am Bahnhof Bern getrennt und der Ast Bern Bahnhof – Ostermundigen Rüti wird die Liniennummer 15 erhalten.

Die Linie 12 Holligen – Inselspital – Bern Bahnhof – Zentrum Paul Klee wurde per Frühling 2022 verlängert, um das neue Wohnquartier Warmbächli anzubinden.

Die Linie 18 Bern Bahnhof – Wyleregg als Verstärkung der Linie 20 wurde während der Covid-Pandemie mangels Nachfrage eingestellt und seither nicht mehr eingeführt.

Die Linie 21 Bern Bahnhof – Bremgarten wurde per Fahrplan 2023 aus Kapazitätsgründen auf Gelenkbusbetrieb (E-Bus) umgestellt. Gleichzeitig wurde der sehr dichte Takt in den HVZ und am Samstag-nachmittag leicht reduziert.

Bei der Linie 22 Brünnen Westside Bahnhof – Niederwangen – Köniz – Kleinwabern wurde der Ast Brünnen Westside Bahnhof – Niederwangen per Fahrplan 2022 ins Grundangebot aufgenommen.

Bei der Linie 31 Brunnadernstrasse – Europaplatz Bhf. – Niederwangen Erle wurde der Ast Europaplatz Bhf. – Brunnadernstrasse per Fahrplan 2025 ins Grundangebot aufgenommen – mit einem gegenüber dem Versuchsbetrieb reduzierten Fahrplan (Taktlücke am Vormittag und früherer Betriebsschluss am Abend).

Weitere Angebotsänderungen:

- Morgenangebot: Auf den Linien 30.041 Zollikofen – Kappelisacker – Papiermühle – Bern Breitenrain und 30.043 Ittigen Kappelisacker – Papiermühle Bahnhof wurde das Angebot in der HVZ am Morgen ausgedehnt (längerer resp. früherer Betrieb).
- Abendangebot: Auf den Linien 27 Weyermannshaus Bad – Niederwangen Bahnhof, 28 Weissenbühl Bahnhof – Wankdorf Bahnhof, 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg und 44 Bolligen Bahnhof – Gümligen Bahnhof wurde das Angebot am Abend verlängert.
- Spätangebot Wochenende: Die per 2018 eingeführte Verlängerung des Spätangebots um ca. 1h am Wochenende auf den Buslinien 10, 11, 12, 17, 19, 20, 21, 30 und 101 wurde mit der Neukonzeption des Moonlinerangebots wieder angepasst: seit Fahrplan 2022 verkehren die letzten Kurse der genannten Buslinien vor 01:00 Uhr und die ersten Moonliner-Abfahrten um 01:15 Uhr.
- Sonntagsangebot: Auf den Linien 29 Niederwangen Bahnhof – Wabern Lindenweg, 30.034 Unterzollikofen Bahnhof – Hirzenfeld und 30.046/30.047 Bolligen Bahnhof – Habstetten / Mannenberg wurde

das Angebot am Sonntag am Vormittag und/oder Abend zeitlich ausgedehnt. Auf der Linie 29 Niederrangen Bahnhof – Wabern Lindenweg wurde zusätzlich der Takt zwischen 13 – 18 Uhr zum Viertelstundentakt verdichtet. Zudem verkehrt die Linie neu am Sonntag bis ca. 20 Uhr via Neuhausplatz, somit fährt die Linie tagsüber an allen Wochentagen dieselbe Route.

- Anpassung des Angebots an die Nachfrage: Auf diversen Buslinien wurde das Angebot punktuell an die Nachfrage angepasst (leichte Verdichtungen und Ausdünnungen des Taktes zu gewissen Tageszeiten, Wochentagen oder Kalenderwochen) (Linien 10, 12, 17, 19, 20).

3.4.6 RVK Oberland-West

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RVK 5 Oberland-West erläutert.

Bahnlinien

Zur Entwicklung auf den Linien der S-Bahn Bern siehe Kapitel 3.4.1.

Im Korridor Burgdorf – Konolfingen – Thun wurde das Angebot im Jahr 2022 zu einem durchgehenden Halbstundentakt bis Mitternacht ausgebaut.

Zudem wurde auf Antrag des Grossen Rates das Angebot zwischen Konolfingen und Thun tagsüber sukzessive auf drei Kurspaare pro Stunde erweitert. Damit konnten in Thun die Anschlüsse Richtung Bern und in Konolfingen Richtung Langnau – Luzern verbessert werden.

Im Dezember 2022 wurde der Golden Pass Express mit direkten Zügen Montreux – Gstaad – Zweisimmen – Spiez – Interlaken Ost eingeführt. Die Umspuranlage in Zweisimmen ermöglicht umsteigefreie Verbindungen vom Genfer- zum Thuner- und Brienzersee. Zu Beginn wurde ein tägliches Zugspaar eingeführt, nach anfänglichen Kinderkrankheiten im Zusammenhang mit der Umspurung von Meter- auf Normalspur konnten ab Herbst 2023 vier Verbindungen in beiden Richtungen angeboten werden.

Die Fahrpläne des Golden Pass Express hatten Anpassungen des RegioExpress Zweisimmen – Spiez zur Folge. Auch wenn das Angebot gesamthaft leicht ausgebaut werden konnte, mussten umlaufbedingt einzelne Verbindungen geändert werden. Insbesondere die Abfahrt Zweisimmen 17:39 Uhr kann seitdem nicht mehr verkehren, was trotz relativ geringer Nachfrage zu zahlreichen Kundenreaktionen geführt hat.

Nebst den zusätzlichen Verbindungen mit dem Golden Pass Express wurde zwischen Gstaad und Montreux ein zusätzliches Kurspaar frühmorgens bzw. spätabends eingeführt.

Zwischen Gstaad, Zweisimmen und Lenk wurde mit der Einführung des Golden Pass Express das Angebot der halbstündlichen Zusatzzüge neu ausgestaltet. Unter der Woche sind sie auf den Pendlerverkehr, am Wochenende auf den Freizeitverkehr ausgerichtet. Zudem bestehen direkte Züge zwischen Gstaad und Lenk.

Buslinien des Regionalverkehrs

Im Dezember 2023 wurde das Angebot der Linie 31.021 Thun – Oberhofen – Beatenbucht – Interlaken auf dem stark ausgelasteten Abschnitt Thun – Oberhofen in den Hauptverkehrszeiten und an Samstagen zum 10-Minuten-Takt verdichtet. Im ersten Jahr des Angebotsausbaus war bereits ein Zuwachs der Fahrgäste um 9 % gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Zeitgleich ging der Strassenverkehr auf der stark belasteten Hofstettenstrasse in Thun um 2 % zurück.

Die Linie 31.061 Aeschi – Krattigen – Spiez: 2022 wurde tagsüber im Stundentakt vom Bahnhof Spiez bis zur Schiffstation verlängert. Der Abschnitt Bahnhof–Schiffstation wird seither ganzjährig bedient. Nach Krattigen Örtlimatt verkehren einige zusätzliche Kurse.

Mit dem neuen Buskonzept entsteht für Spiezwiler und Hondrich mit den Linien 31.062 Spiez – Hondrich – Aeschi – Aeschiried und 31.063 Spiez – Spiezwiler – Hondrich – Aeschi halbstündliche Verbindungen mit Spiez.

Weitere Angebotsänderungen seit 2022:

- Die Verdichtungskurse Gstaad – Gsteig der Linie 12.180 Saanen – Gstaad – Gsteig (– Les Diablerets): verkehren unter der Woche ganzjährig.
- Auf der Linie 31.024 Oberhofen – Schwanden – Sigriswil verkehrt ein zusätzlicher Frühkurs ab Sigriswil und das Abendangebot wurde gezielt erweitert.
- Die Anschlüsse der Linie 31.250 Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmelalp wurden am Wochenende mit den Zügen von/nach Bern – Thun verbessert.

Ortsverkehr

In Thun verkehren die letzten Spätkurse seit 2025 auf den regulären Linien gemäss dem Tagesfahrplan. Die unübersichtliche Zusammenlegung jeweils zweier Linien wurde damit aufgehoben. Auf der Linie 31.003 Heimberg – Thun wurden die Taktlücken abends geschlossen.

3.4.7 RK Oberland-Ost

Nachfolgend werden die seit dem letzten Angebotsbeschluss umgesetzten Angebotsausbauten im Perimeter der RK Oberland-Ost erläutert.

Bahnlinien

Seit 2025 nimmt ein zusätzlicher RE9 Spiez – Interlaken Ost am Abend die Anschlüsse von Bern und Mailand ab. Über den Brünig verkehrt abends ein zusätzliches Zugspaar Meiringen – Luzern.

Die neue Haltestelle Matten bei Interlaken der Berner Oberland-Bahn mit dem dazugehörenden Park + Ride verbessert seit 2024 die ÖV-Erschliessung der Jungfrauregion deutlich.

Auf der Standseilbahn 2355 Beatenbucht – Birchi – Beatenberg wurden am Vormittag drei zusätzliche Kurspaare eingeführt. Dadurch wurde das Pendeln nach Thun ermöglicht.

Im Dezember 2024 wurde die direkte Pendelbahn Stechelberg – Mürren in Betrieb genommen, die schnellere und ganzjährige Fahrten – ohne Unterbrüche für Revisionsarbeiten – nach Mürren sowie auf das Schilthorn ermöglicht.

Buslinien

Angebotsänderungen seit 2022:

- Zwischen 2022 und 2025 wurde das Angebot der Buslinie 31.101 Interlaken – Beatenberg sukzessive zum Halbstundentakt ausgebaut.
- Seit 2022 fahren die Busse der Linie 31.105 Unterseen – Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler Halbstundentakt bis Gsteigwiler statt nur bis Wilderswil.
- Das Abendangebot der Buslinie 31.106 Habkern – Interlaken West wurde erweitert.
- In Grindelwald fahren die Busse zwischen Terminal und dem oberen Gletscher ganzjährig mindestens im Halbstundentakt.

3.4.8 Moonliner

Per Fahrplan 2022 wurde das Nachtbusangebot Moonliner in das kantonale ÖV-Grundangebot aufgenommen. Davor wurde das Nachtangebot direkt von den Gemeinden bei den Transportunternehmen bestellt.

Gleichzeitig wurde mit diesem Schritt das Nachtbusangebot vor allem in der Region Bern-Mittelland ausgebaut. Hier gibt es seither grundsätzlich einen Stundentakt in der Agglomeration und einen Halbstundentakt auf den Hauptkorridoren in der Stadt Bern sowie auf stark genutzten Linien in der Agglomeration. Auch zwischen den Städten Bern, Biel, Thun und Freiburg fahren die Nachtbusse häufiger als stündlich. In den Regionen Biel, Thun, Emmental und Ob- und Nidwalden wurde das Nachtangebot punktuell verbessert und auf die Nachtlinien aus Bern angepasst.

Zusätzlich zum Angebotsausbau wurde der spezielle Nachttarif abgeschafft, wodurch die Busse mit allen üblichen Abonnements und Tickets genutzt werden können.

Die Moonliner Linien verzeichnen seit diesem Systemwechsel insgesamt eine starke Zunahme der Fahrgäste (vgl. Abbildung 12).

Netz	Einsteiger 2019	Einsteiger 2022	Zunahme
Bern	181'797	313'057	+131'260
Biel/Bienne	18'984	40'979	+21'995
Solothurn	10'506	28'498	+17'992
Thun	8'778	32'800	+24'022
Interlaken	6'885	9'468	+2'583
Total	226'950	424'802	+197'852 (87 %)

Abbildung 12: Vergleich der Einsteiger 2019 und 2022 nach Teilnetzen

Folgende kleinere Anpassungen am Moonliner-Netz wurden seit 2022 umgesetzt:

- M12: Zusätzliche Schlaufenfahrt im Zentrum von Langenthal bis zur Haltestelle Tell/Kantonalbank (seit Dezember 2024)
- M13: Öffnung der Leerfahrt um 02.39 Uhr ab Heimenschwand nach Kiesen mit Anschluss auf die Linie M15 in Richtung Bern und Thun (seit Dezember 2024)
- M14: Die Abfahrt ab Bern um 02.45 Uhr wird als Direktfahrt nach Burgdorf geführt (seit Dezember 2022)
- M18 Bern – Brünnen – Gümnen – Laupen fährt teilweise via Oberbottigen und Riedbach statt via Riedernrain, so dass auch diese Orte an das Nachtnetz angeschlossen sind.
- M34: Zusätzlicher Kurs um 02.15 Uhr ab Biel bis Büren an der Aare (seit Dezember 2024)
- M35: Zusätzliches Kurspaar um 03.15 Uhr ab Biel nach Lyss und zurück mit Anschluss in Lyss, Bahnhof vom letzten M10 (03.15 Uhr ab Bern) (seit Dezember 2024)
- M42: Verlängerung bis Innertkirchen und Produktion ab Interlaken (seit Dezember 2022)
- M52 (Netz Solothurn): Verlängerung bis Oensingen und neue Linienführung via Zuchwil – Luterbach – Deitingen – Wangen a. A. – Wiedlisbach – Oberbipp – Niederbipp – Oensingen (seit Dezember 2023)
- M55 (Netz Solothurn): Verkehrt ab Solothurn Amthausplatz und neue Linienführung via Feldbrunnen – Riedholz – Flumenthal – Attiswil – Hubersdorf – Günsberg – Balm b. Günsberg (seit Dezember 2023)
- Der M72 Bern – Ittigen – Bolligen – Boll-Utzenried bedient auf den Rückfahrten die Haltestellen zwischen Bern, Wyler und Bern, Bahnhof (bisher ohne Halt).
- Der M80 Bern Bahnhof – Brunnhof – Fischermätteli – Köniz Weiermatt verkehrt ab Fahrplan 2026 aufgrund knapper Umlaufzeiten auf den Rückfahrten via Loryplatz statt durch die Brunnmattstrasse.

- M83: Einkürzung bis Laupen, Bahnhof, keine Bedienung der Haltestelle Bösing, Abzw. Tuftera aufgrund des Neubaus der Sensebrücke (seit Dezember 2023)
- Der M87 Bern – Herrenschwanden – Kirchlindach – Ortschaften – Meikirch – Wahlendorf bedient aufgrund knapper Umlaufzeiten und tiefer Nachfrage einzelne Haltestellen nur noch zum Aussteigen.

3.5 Entwicklung Kosten und Erlöse der vom Kanton bestellten ÖV-Angebote

Die Kosten der vom Kanton Bern bestellten ÖV-Verkehrsangebote im Regional- und Ortsverkehr belaufen sich gemäss den Planwerten der Offerten 2025 auf CHF 1 242 Millionen. Davon können die Transportunternehmen CHF 713 Mio. (Planwert Offerten 2025) durch Erträge selbst erwirtschaften. Die ungedeckten Kosten von CHF 529 Mio. müssen über Abgeltungen der öffentlichen Hand gedeckt werden.

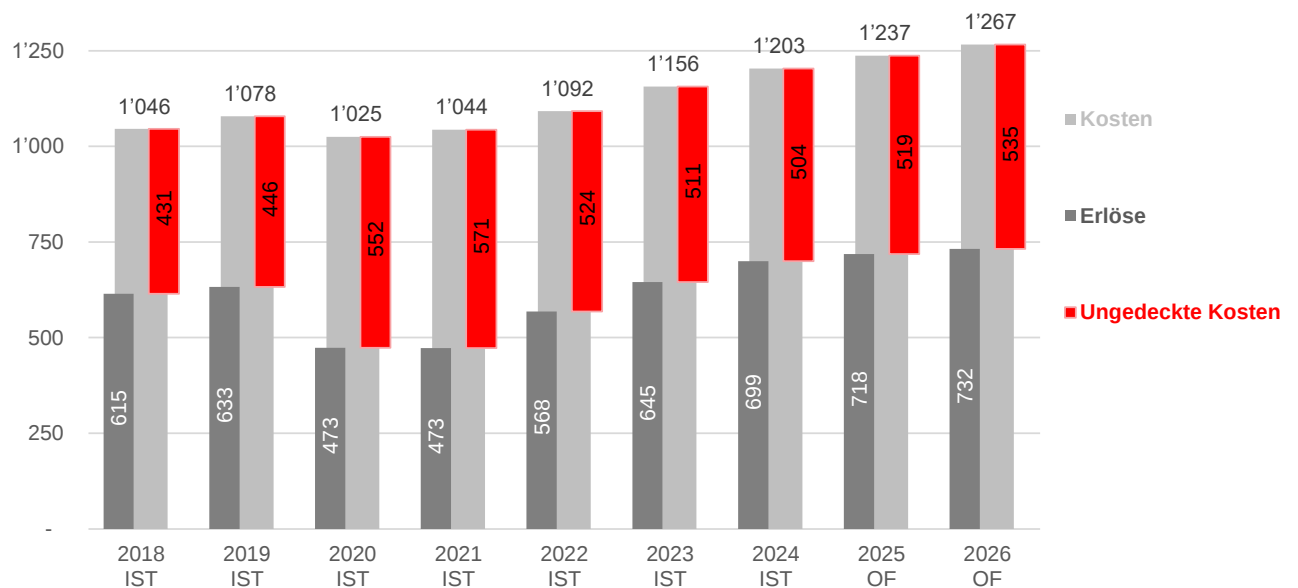


Abbildung 13: Entwicklung Kosten, Erlöse und ungedeckte Kosten der vom Kanton Bern bestellten Regional- und Ortsverkehrsangebote (inkl. ausserkantonalen Anteile bei interkantonalen Linien)

Die sehr gute Nachfrage- und Ertragsentwicklung bis 2019 brach mit der Covid-Pandemie ab März 2020 massiv ein. Zwischen 2018 und 2026 wurde das vom Kanton Bern bestellte ÖV-Angebot um 10 % ausgebaut. Die Nachfrage (Personenkilometer / Pkm) entwickelt sich gemäss den Planwerten der Offerten des Fahrplanjahres 2026 leicht stärker (+13 %). Die Kosten (+13 %) steigen über die 8 Jahre leicht stärker als das Angebot.

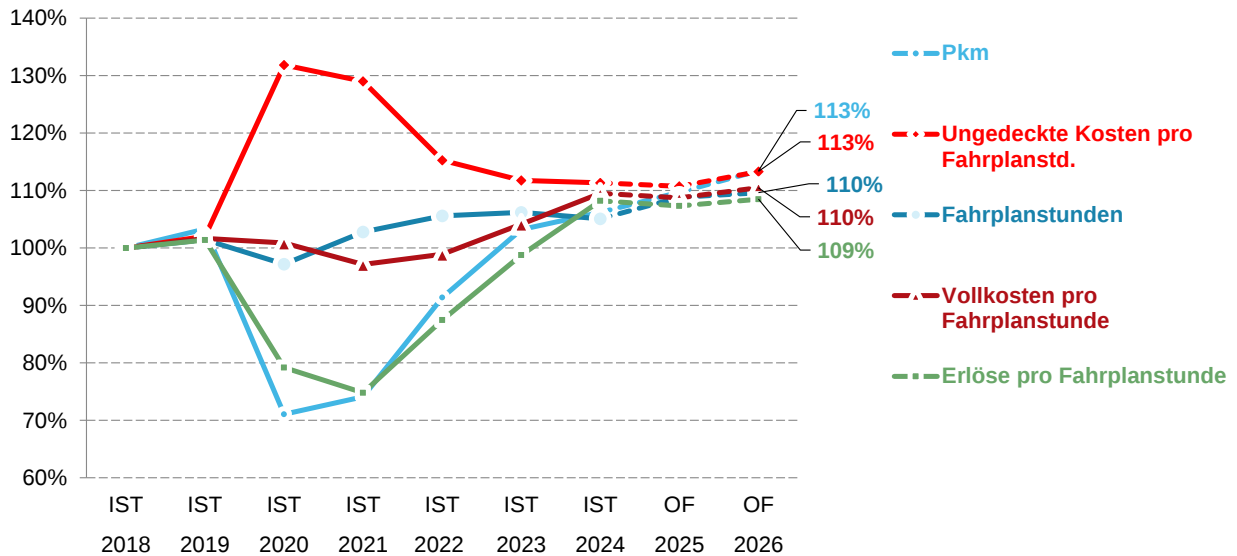


Abbildung 14: Entwicklung Eckwerte der vom Kanton Bern bestellten Verkehrsangebote (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

Leistungsbereinigt stiegen die ungedeckten Kosten bezogen auf das bestellte Angebot (in Fahrplanstunden) gemäss Offerten 2026 gegenüber 2018 um 13 %. Insbesondere Investitionsfolgekosten aus Rollmaterialbeschaffungen sowie teuerungsbedingte Mehrkosten (u.a. Energie, Personal) sind die grössten Kostentreiber.

Die kantonalen ÖV-Abgeltungen entwickeln sich nicht parallel zu den ungedeckten Kosten des bestellten ÖV-Angebots. Dies aufgrund der unterschiedlichen Finanzierung von Regional- und Ortsverkehr. Der Regionalverkehr ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Aktuell trägt der Bund 54% der ungedeckten Kosten, der vom Kanton Bern bestellten RPV-Angebote. Demgegenüber finanziert der Kanton die bestellten Ortsverkehrsangebote und weitere bestellte Angebote zu 100 %.

ÖV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)

ÖV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)			AGB 2022 - 2026				
			Fp-Jahr	Fp-Jahr	Fp-Jahr	Fp-Jahr	Fp-Jahr
			2022	2023	2024	2025	2026
			AV/LV	AV/LV	AV/LV	prov.	prov.
1)	Abgeltungen Regional- und Orstverkehr	Mio. CHF	426.9	424.1	414.7	421.5	418.7
2)	./i. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	Mio. CHF	-166.8	-164.9	-160.9	-164.7	-157.9
3)	Abgeltungen Güterverkehr	Mio. CHF	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0
4)	Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton	Mio. CHF	261.2	260.2	254.8	258.1	261.8
5)	Abgeltungen Tarifmassnahmen	Mio. CHF	5.5	6.0	6.1	1.3	1.3
6)	Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.3	0.2	0.2	0.5	0.5
7)	Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	266.9	266.4	261.1	259.8	263.5
8)	Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	13.0	10.9	11.0	10.2	12.3
9)	Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	Mio. CHF	279.9	277.4	272.1	270.0	275.8
Veränderung zu Vorjahr				-0.9%	-1.9%	-0.8%	2.2%

Abbildung 15: ÖV-Abgeltungen

3.6 Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr

Der Kostendeckungsgrad der Offerten des Fahrplanjahres 2025 liegt bei 57 % und somit rund 2 Prozentpunkte tiefer als vor der Aufgrund des tieferen Kostendeckungsgrad sind die ungedeckten Kosten, die über die Abgeltungen gedeckt werden, höher als vor der Pandemie.

Erläuterungen zu den Entwicklungen der Kostendeckungsgrade:

- **Ortsverkehr:**
Die Verschlechterung des Kostendeckungsgrad der Ortsverkehrslinien hat verschiedene Ursachen. Die Nachfrageentwicklung ist insbesondere im Vergleich zum Regionalverkehr Bahn unterdurchschnittlich. Während der Pendlerverkehr aufgrund von Homeoffice sich noch nicht auf dem Vor-Covid-Niveau befindet, boomt demgegenüber der Freizeitverkehr. Die unterschiedliche Nachfrageentwicklung schlägt sich in den Einnahmenverteilungsschlüsseln der Verkehrserträge nieder (weniger Erträge im Ortsverkehr, Mehrerträge im RPV).
- **Regionalverkehr Bahn (RPV Bahn):**
Trotz der in den vergangenen Jahren erfolgten Erneuerung des Rollmaterials mit entsprechenden Folgekosten konnten die Bahnlinien im Regionalverkehr ihre Kostendeckung erhöhen. Das Nachfragewachstum auf den Bahnlinien ist primär durch den stark wachsenden Freizeitverkehr ausgelöst.
- **Regionalverkehr Bus (RPV Bus):**
Der durchschnittliche Kostendeckungsgrad beim Regionalverkehr Bus liegt bei leicht über 40%. Die Spannweite bei den RPV Buslinien ist relativ gross. Während verschiedene Linien die Mindestvorgabe von 20% nicht erreichen oder nur knapp übertreffen, gibt es auch RPV-Linien die deutlich höhere Kostendeckungsgrade aufweisen. Dies insbesondere bei Buslinien in touristischen Gebieten.

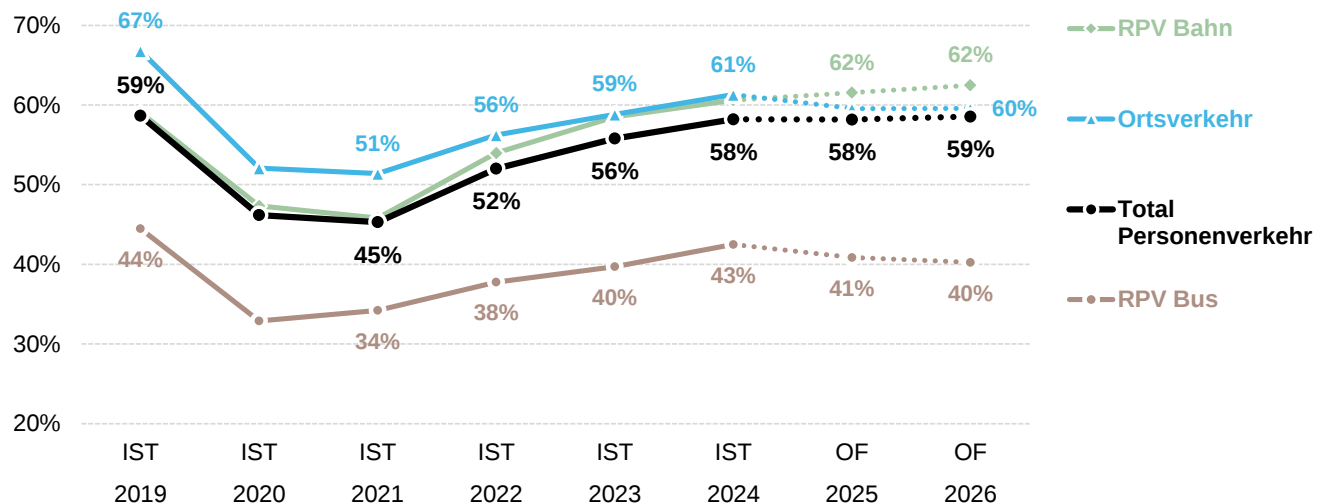


Abbildung 16: Entwicklung Kostendeckungsgrade Personenverkehr (Regional- und Ortsverkehr ohne Abgrenzung bei interkantonalen Linien)

3.7 Qualität des öffentlichen Verkehrs

Die Dienstleistungen des öffentlichen Verkehrs haben als Service-public den Kundenbedürfnissen zu entsprechen. Die geforderte Qualität wird mit den folgenden drei Instrumenten überwacht:

- Qualitätsmesssystem ÖV (QMS)
- Kundenzufriedenheitsumfrage (KuZu)
- Bevölkerungsbefragung

QMS

Mit dem QMS RPV werden seit 2018 durch das BAV schweizweit mittels Testkunden Daten zu definierten Qualitätsaspekten erhoben. Zusätzlich werden Pünktlichkeitsmessungen durchgeführt. Im Kanton Bern werden seit Januar 2020 auch für den Ortsverkehr (QMS OV) die entsprechenden Daten erhoben. Die zu erreichenden Jahresmittelwerte sollen mindestens in einem Toleranzbereich zwischen Mindeststandard und dem Akzeptanzwert liegen. Wird der Mindeststandard nicht erreicht, muss die Transportunternehmung mit Massnahmen die entsprechenden Verbesserungen anstreben.

Die Ergebnisse seit 2018 zeigen, dass die bernischen Transportunternehmungen weitgehend die Qualitätsansprüche innerhalb der vom BAV geforderten Werte erbringen.

Die Erhebung der Pünktlichkeitsdaten kann noch nicht flächendeckend bei allen Transportunternehmungen erfolgen. Die Auswertung erfolgt daher vorerst punktuell im Rahmen der Angebotsplanung und zur Optimierung der Fahrpläne. Die Beurteilung der Transportunternehmungen zur Pünktlichkeit wird daher noch nicht vorgenommen.

Kundenzufriedenheitsumfrage

Die kantonale Befragung der Fahrgäste hinsichtlich der Erfüllung der Kundenbedürfnisse auf den einzelnen Linien wird alle 4 Jahre nach einem standardisierten Erhebungskonzept durchgeführt. Die Ergebnisse ermöglichen den Vergleich unter verschiedenen Transportunternehmen aber auch mit anderen Kantonen bzw. Verkehrsregionen. Die Erhebung wurde im Kanton Bern in den Jahren 2018 und 2022 durchgeführt. In der Kundenzufriedenheitserhebung von 2022 beurteilen die Fahrgäste den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern grundsätzlich sehr positiv. Auf einer Skala von 100 möglichen Punkten bewerteten sie ihn mit 78 Punkten (2018: 77 Punkte). Mehrheitlich zufrieden sind die Kundinnen und Kunden mit der Verlässlichkeit des ÖV-Angebotes. Liniennetz, Fahrplan, Pünktlichkeit und Kundeninformation bewerten sie im Allgemeinen hoch. Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den Verkehrsmitteln und auch zwischen einzelnen Betriebsgebieten. Die Bahnangebote werden weniger gut beurteilt als die Busangebote. Die dichten städtischen Angebote werden sehr geschätzt, in den ländlichen Gebieten mit weniger dichten Angeboten gab es kritische Bewertungen.

Beste Noten geben die Fahrgäste dem Personal. Sie schätzen dessen Freundlichkeit und die Hilfsbereitschaft. Das Personal ist ein wesentlicher Faktor für die gute Gesamtbewertung. Auch das Auftreten des Fahrausweiskontrollpersonals und die Präsenz von Sicherheitspersonen wird positiv bewertet.

Am wenigsten zufrieden ist die Kundschaft mit dem Preis-Leistungs-Verhältnis. Kritisch äussert sie sich auch zu den Informationen bei Verspätungen. Ebenfalls kritische Rückmeldungen gab es bezüglich des Erreichens von Anschlüssen beim Umsteigen. Weiter äusserte die Kundschaft Wünsche nach mehr Sitz- und Stehplätzen in den Fahrzeugen.

Bevölkerungsbefragung

Dies ist eine telefonische Befragung der Gesamtbevölkerung (Stichprobenkonzept) zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr sowie nach der Motivation den ÖV zu nutzen bzw. nicht zu nutzen. Alternierend zur KuZu werden die Daten alle 4 Jahre erhoben. Bereits zum neunten Mal seit 2003 hat der Kanton Bern im März 2024 die Bevölkerung zur Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr befragt. Diese ist weiterhin hoch, hat aber etwas abgenommen (vgl. Abbildung 17): 31 % der Befragten sind sehr zufrieden und 57 % eher zufrieden. Für 88 % der Befragten (2020: 93 %) erfüllen demnach Bahn, Tram und Bus ihre Bedürfnisse. Nur 9 % der Befragten sind eher nicht zufrieden und ein Prozent gar nicht zufrieden.

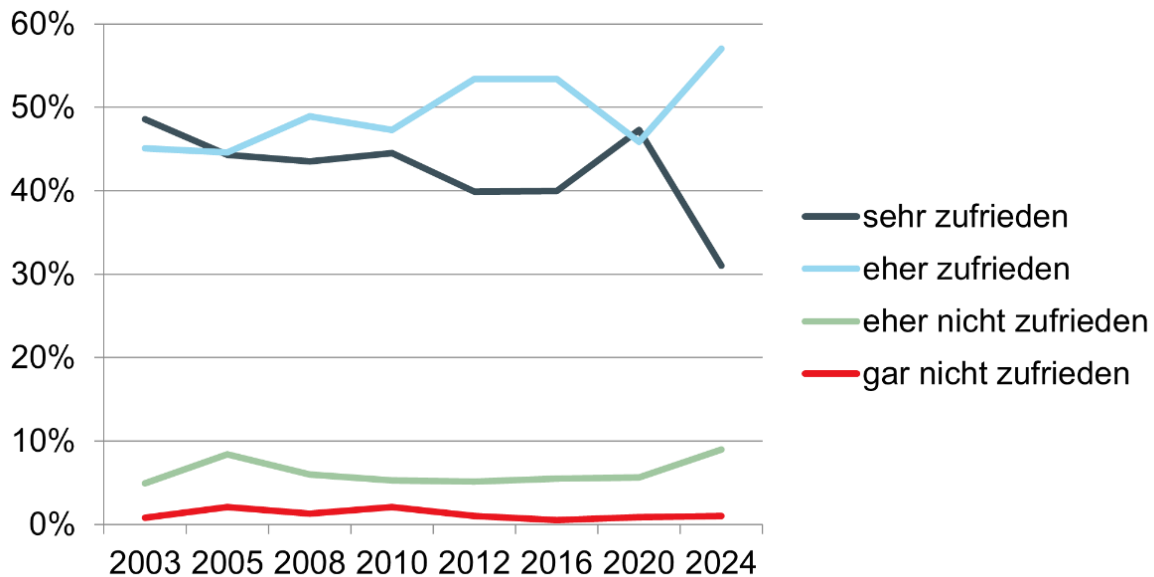


Abbildung 17: Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

Weiter bestätigt hat sich, die in der Umfrage ab 2016 festgestellte Abnahme des Bevölkerungsanteils, der den ÖV gar nicht nutzt (vgl. Abbildung 18). Der Wert liegt erstmals unter 20 %. Dieser Personenkreis begründet den Verzicht auf Bahn, Bus und Tram unter anderem mit der Flexibilität und der Unabhängigkeit der individuellen Verkehrsmittel.

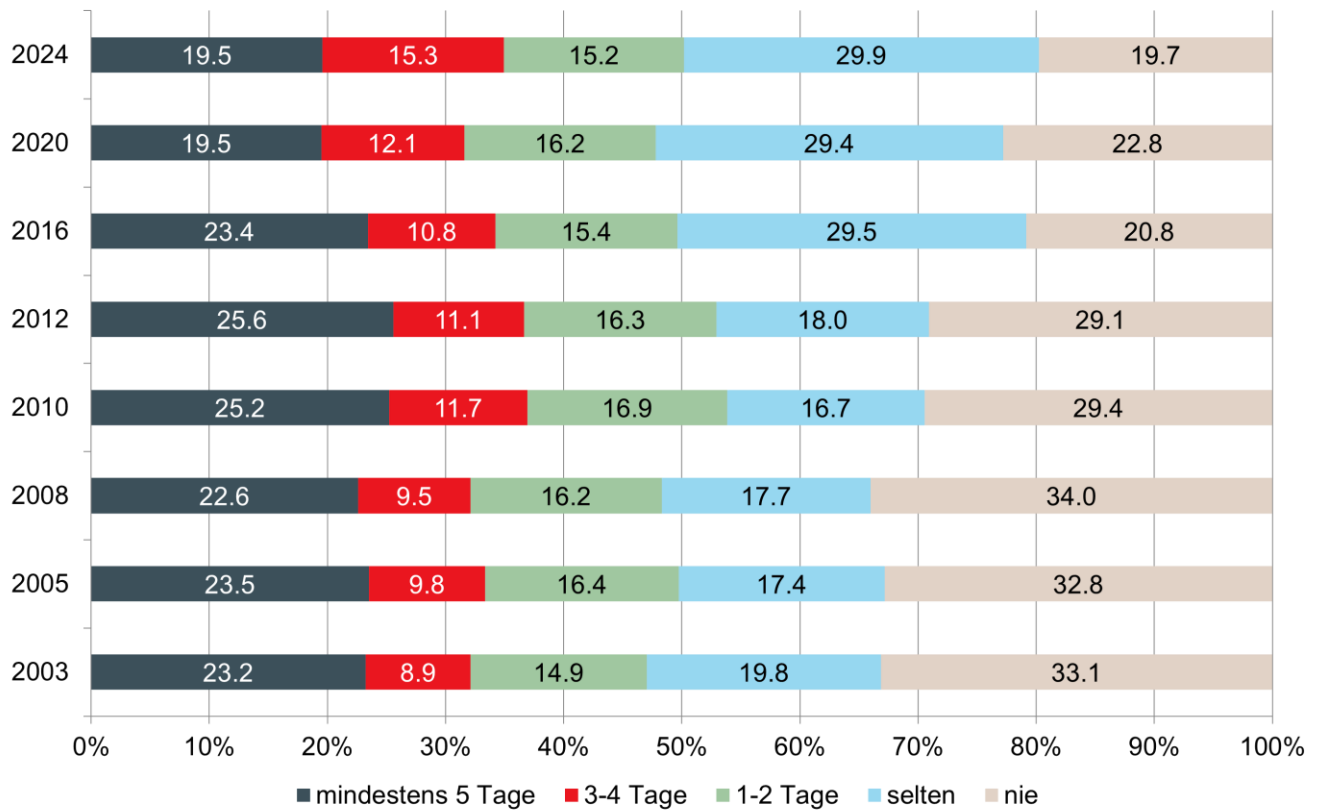


Abbildung 18: Häufigkeit der ÖV-Benützung im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

In einer Bewertung nach Schulnoten wird der öffentliche Verkehr im Kanton Bern insgesamt mit 4,74 bewertet (vgl. Abbildung 19). Die Bewertung liegt tiefer als bei der letzten Erhebung im Jahr 2020 (4,93).

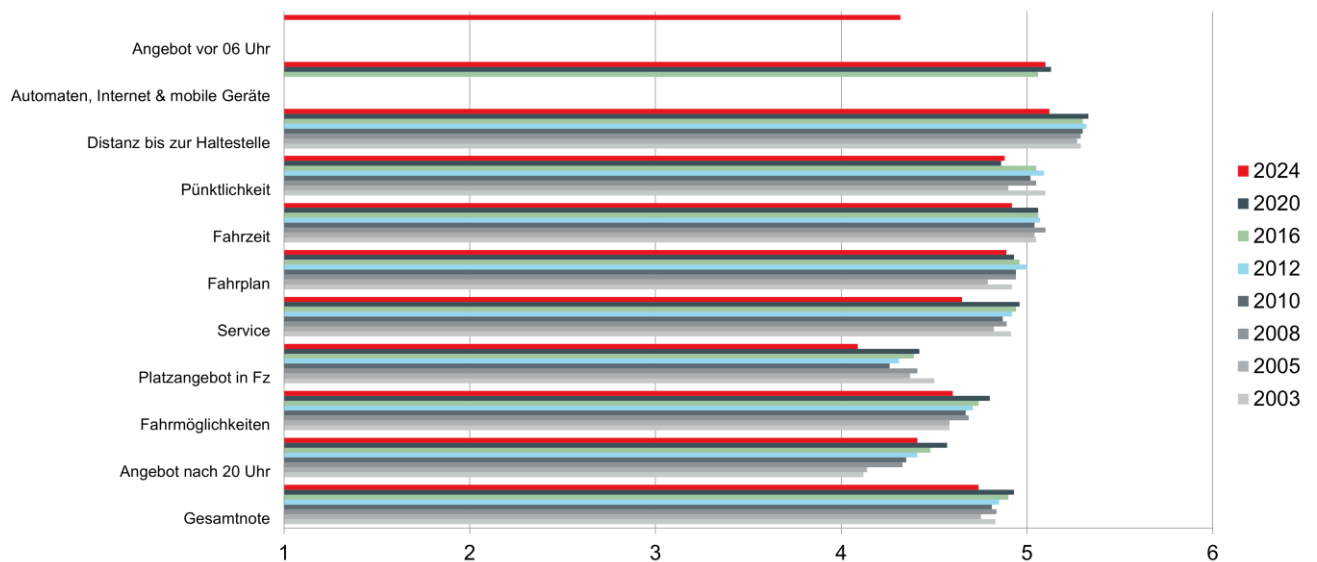


Abbildung 19: Bewertung des ÖV-Angebots im Kanton Bern (Quelle: Bevölkerungsbefragung 2024)

Für mehr als die Hälfte der Befragten (51 %) ist weder eine Verbesserung noch eine Verschlechterung des ÖV wahrzunehmen. Gut ein Viertel der Befragten sieht Verbesserungen, dies vor allem wenn in der Stadt gewohnt und auf dem Land gearbeitet wird. Die Top-2-Gründe für die Wahrnehmung von Verbesserungen sind «Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten» (41 %) und «Ankunfts- und Abfahrtszeiten» (39 %). Die Top-2-Gründe für eine wahrgenommene Verschlechterung sind mit 73 % «Fahrpreise, Billettpreise» und mit 45 % «Platzangebot in den Fahrzeugen».

3.8 Entwicklung der ÖV-Infrastruktur

Gestützt auf das im Kapitel 2.1.2 erwähnte Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP Schiene) wurde in den letzten Jahren mit der Planung oder Realisierung der für den Kanton Bern äusserst wichtigen folgenden Massnahmen gestartet.

Ausbau Bahnknoten Bern

Als Bahnknoten Bern wird der Bahnhof Bern inklusive seiner Zufahrten im Westen und Osten bezeichnet. Der Bahnhof Bern ist bezogen auf das Passagieraufkommen der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Er spielt im nationalen Verkehr der Schweiz eine zentrale Rolle. Auf regionaler Ebene ist er das Zentrum der S-Bahn Bern, sowohl für den normalspurigen wie auch für den meterspurigen Teil der S-Bahn.

Die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Bern muss langfristig gesichert und die Kapazität erhöht werden. Im Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) werden die verschiedenen Projekte der Bahninfrastruktur und des städtischen Umfelds erarbeitet und aufeinander abgestimmt. Die planerische Federführung des Projekts ZBB liegt beim Kanton. Mit der Umsetzung der Projekte sind die Bahnen SBB und BLS gefordert. Die Koordination der Umsetzung hat das BAV übernommen.

Das Gesamtkonzept ZBB sieht vor, den Bahnhof schrittweise auszubauen. Im jetzt laufenden ersten Ausbauschnitt wird ein neuer RBS-Bahnhof unter der bestehenden Perronhalle des SBB-Bahnhofs erstellt. Der neue RBS-Bahnhof wird vier Gleise für 180 m lange Züge aufweisen. Gleichzeitig erweitert die SBB die Publikumsanlagen durch eine neue Personenunterführung mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum (vgl. Abbildung 20). Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenbergrasse geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld neu organisiert werden. Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und die Erweiterung der Publikumsanlagen SBB haben 2018 begonnen. Die Inbetriebnahme ist im Jahr 2031 vorgesehen.

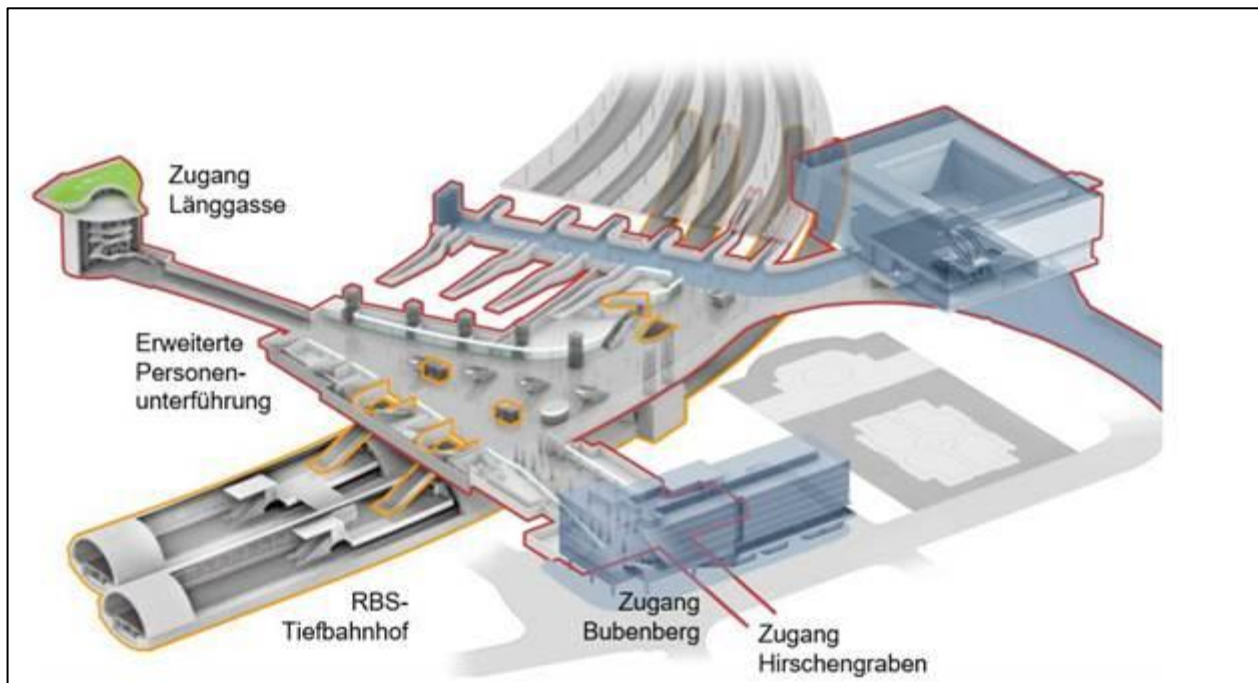


Abbildung 20: Gesamtkonzept ZBB

Damit die Kapazität der 12 Perrongleise in der Bahnhofshalle optimal genutzt werden kann, wird im ersten Ausbauschnitt auch die Leistungsfähigkeit der Zufahrten erhöht. Mit Entflechtungen im Osten (Wylerfeld, zwischen Wankdorf und Ostermündigen, Gümligen Süd) und im Westen (Holligen) werden die Konfliktpunkte beim Zusammentreffen der diversen Zulaufstrecken entschärft. Die Entflechtung Wylerfeld

wurde im Jahr 2023 in Betrieb genommen, die weiteren erwähnten Entflechtungsbauwerke gemäss dem aktuellen Planungsstand zwischen 2027 und 2039.

Im Rahmen des Baus der Entflechtung Holligen wird die Haltestelle Stöckacker an der Bahnlinie Bern – Neuchâtel Richtung Europaplatz verschoben und voraussichtlich 2028 in Betrieb genommen. Dadurch entsteht eine deutlich verbesserte Umsteigesituation zwischen den S-Bahnen an den Haltestellen Europaplatz sowie eine attraktive Anbindung des neuen Campus der Berner Fachhochschule, welcher in unmittelbarer Nähe der neuen Haltestelle gebaut wird. Aufgrund der geltenden Finanzierungsregeln beteiligen sich nebst dem Bund auch die Stadt und der Kanton Bern an den Kosten der neuen Haltestelle. Dieses Grossprojekt ist seit Anfang 2025 im Bau, die Inbetriebnahme ist etappiert zwischen 2029 und 2034 vorgesehen.

Um den S-Bahn-Verkehr ausbauen zu können, ist zwischen den Bahnhöfen Wankdorf und Ostermündigen ein Entflechtungsbauwerk geplant. Unter den bestehenden Gleisen soll ein neuer Bahntunnel gebaut werden, der «Wankdorf-tunnel». So müssen Güter- und Personenzüge nicht mehr auf den gleichen Gleisen kreuzen. Dieses Projekt ist derzeit im Bewilligungsverfahren, der Baustart ist 2026 vorgesehen, die Inbetriebnahme ab 2038.

Unterhalb der bestehenden Bahnstrecke zwischen Muri und Rüfenacht/Allmendingen, wird ein neuer Bahntunnel – ein rund 450 Meter langes, sogenanntes Entflechtungsbauwerk – geplant. Die «Entflechtung Gümligen Süd» hilft mit, die Kapazität und Fahrplanstabilität im Bahnverkehr zwischen Bern Wankdorf und Münsingen, sowie Konolfingen – Langnau zu erhöhen. Dieses Projekt ist derzeit im Bewilligungsverfahren, der Baustart ist 2026 vorgesehen, die Inbetriebnahme 2032.

In Münsingen wird ein Wendegleis und ein Abstellgleis für Fernverkehrszüge in Mittellage erstellt. Dank diesem Wendegleis kann ein Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Flamatt und Münsingen eingeführt werden. Dieses Projekt ist noch in Erarbeitung, die Inbetriebnahme derzeit 2037 vorgesehen.

In Bern Brünnen wird ein 3. Gleis erstellt, welches für das Wenden der S-Bahn benötigt wird. Dank diesem Gleis kann ein attraktiver Viertelstundentakt zwischen Wankdorf, Bern und Brünnen mit Halt an allen Stationen eingeführt werden. Dieses Projekt ist noch in Erarbeitung, die Inbetriebnahme derzeit ist ab 2035 vorgesehen.

Vollausbau Lötschberg Basistunnel

Der Lötschberg-Basistunnel (LBT) ist heute auf einer Länge von 21 Kilometern ein einspuriger Tunnel. Mit dem Ausbauschnitt 2035 hat das Bundesparlament den Ausbau des LBT beschlossen. So soll der heute im Rohbau ausgebrochene 14 km lange Abschnitt Ferden – Mitholz bahntechnisch aufgerüstet werden (vgl. Abbildung 21). Dies ermöglicht es die Fernverkehrszüge Bern – Brig halbstündlich zu führen und zusätzliche Güterzüge durch den Basistunnel zu führen, was klare Vorteile für die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs hat. Mit der Botschaft 26 zum Ausbau der Bahninfrastruktur hat das Bundesparlament den durchgehenden Doppelspurausbau des Tunnels beschlossen. Dies ermöglicht den Ausbau ohne 8-monatige Totalsperre, ergibt Flexibilität im Betrieb und ermöglicht, dass alle Güterzüge durch den Basistunnel fahren, was zu deutlichen Einsparungen beim Energieverbrauch des Güterverkehrs führen wird.

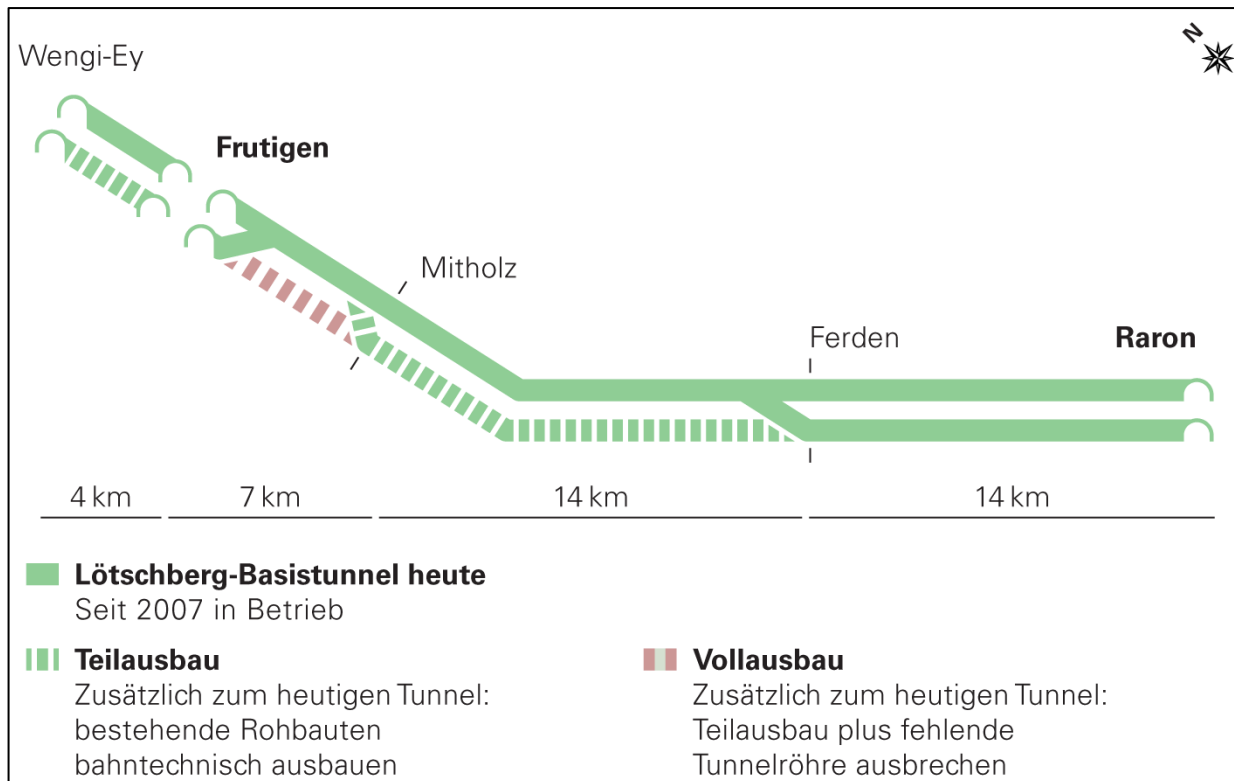


Abbildung 21: Übersicht Lötschberg-Basistunnel

Die Baubewilligung für den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels wurde Mitte 2022 vom BAV erteilt. Wegen einer noch hängigen Beschwerde ist diese Bewilligung aber noch nicht rechtskräftig. Das Bewilligungsverfahren für den Vollausbau kann eingereicht werden, sobald eine rechtskräftige Bewilligung vorliegt. Die Inbetriebnahme des ausgebauten Tunnels ist gemäss dem aktuellen Kenntnisstand ab 2035 möglich.

Weitere Projekte

Neben den oben detailliert ausgeführten Projekten sind auch die folgenden bedeutenden Projekte in Arbeit:

- Kapazitätsausbau Ligerz – Twann mit neuem Doppelspurtunnel (im Bau, Inbetriebnahme 2029)
- Doppelspur Liebfeld – Köniz (Vorstudien)
- Neue Kreuzungsstelle in Leissigen (im Bewilligungsverfahren, Inbetriebnahme ab 2027)
- Überholgleis für den Güterverkehr in Oberwangen (Terminplan noch offen)
- Kapazitätsausbauten beim RBS (S7, S8 und Tramlinie 6, in Projektierung, Inbetriebnahme ca. 2030).
- Neue Haltestellen St-Imier La Clef (im Bewilligungsverfahren, Inbetriebnahme 2027), Kleinwabern (in Projektierung, Inbetriebnahme 2028) und Thun Nord (in Projektierung, Inbetriebnahme frühestens 2034)

Dazu kommen weitere untergeordnete kleinere Massnahmen an diversen Orten im Bahn- und Tramnetz:

- In La Heutte wird der Bau einer Kreuzungsstelle projektiert. Dies ermöglicht Vereinfachungen beim Umbau des Bahnhofs Péry-Reuchenette und hat leichte Anpassungen beim Fahrplanangebot auf den Linien Biel/Bienne – La Chaux-de-Fonds/Moutier zur Folge (derzeit in Projektierung, Projektgenehmigung ab 2028)
- In Brüttelen ist in Richtung Finsterhennen ein Doppelspurabschnitt geplant, so dass die Anschlüsse in Ins erreicht werden können (derzeit in der Bewilligungsphase, Inbetriebnahme 2029).
- Auf Initiative des Kantons Luzern soll die Endhaltestelle St. Urban der Linie Langenthal – St. Urban verlegt werden, so dass die Psychiatrische Klinik des Kantons Luzern besser erschlossen wird. Weil ein Grossteil der Arbeitnehmenden im Kanton Bern wohnhaft ist oder via Langenthal anreist, entspricht die Verlegung den Interessen des Kantons Bern.

- Zwischen Wanzwil und Solothurn soll die Leistungsfähigkeit erhöht werden, was eine Verbesserung des Bahnangebots im Regionalverkehr zwischen Olten und Biel ab Dezember 2026 ermöglichen soll.
- In Langenthal West wird eine Verbindungslinie / «Spange» Önz geplant. Diese ist eine Voraussetzung für den Viertelstundentakt Bern – Zürich. (Derzeit in der Vorprojektphase, Inbetriebnahme ab 2032).
- Doppelspurausbau Melchenbühl – Gümligen für den 7.5'-Takt der Tramlinie 6 Bern – Gümligen Sioah (derzeit in der Studienphase, Inbetriebnahme ab 2033)
- Doppelspurausbau Bolligen – Deisswil für den 7.5'-Takt bis Deisswil (derzeit in Vorprojektphase, Inbetriebnahme ab 2029)
- Wendegleis in Zollikofen für den 7.5' Takt RBS in der Hauptverkehrszeit (Terminplan noch offen)
- Neue Kreuzungsstelle zwischen Zweisimmen und Saanenmöser in Äbeni-Weid zur Verbesserung der Anschlusssituation (in Projektierung, Inbetriebnahme 2029).

Verkehr '45; Überprüfung und Priorisierung des Bahnausbaus im Auftrag des UVEK

Die SBB und das Bundesamt für Verkehr haben im Verlauf des Jahres 2022 bekannt gegeben, dass das Angebotskonzept 2035 (AK35) nicht stabil fahrbar sei. Dies aufgrund gesteigerter Anforderungen der SBB an die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, sowie aufgrund von fehlenden Infrastrukturen in Bahnhöfen und fehlenden Abstellanlagen. Zudem ist das schnellere Fahren in Kurven mit den neuen Fernverkehrsdoppelstockzügen aus technischen Gründen nicht mit einem zumutbaren Fahrkomfort möglich. Dies war beispielsweise zwischen Bern und Lausanne vorgesehen.

Diese neuen Planungsgrundlagen waren die Grundlage für die Überarbeitung (Konsolidierung) des AK35. Diese Arbeiten wurden von Anfang 2023 bis im Herbst 2024 durchgeführt. Damit die Angebotsziele des AK35 erreicht werden können, sind weitergehende Infrastrukturausbauten nötig. Im Kanton Bern sticht der Bau eines zusätzlichen Gleises zwischen Wankdorf und Löchligut heraus, welches die Voraussetzung für eine leistungsfähige Zufahrt aus Osten zum Bahnhof Bern ist. Die vom Bund ausgewiesenen Mehrkosten zur Umsetzung des AK35 betragen insgesamt CHF 8.5 Mia. Dazu kommen Mehrkosten bestehender Projekte (CHF 3 Mia.) und Anpassungen bei Bahnhöfen (CHF 2.5 Mia.), beispielsweise zur Verbesserung der heute langen Umsteigewege in Interlaken Ost.

Diese hohen Mehrkosten von insgesamt CHF 14 Mia. waren der Auslöser für den Entscheid von Bundesrat Albert Rösti, die zahlreichen Bahnprojekte zu priorisieren. Dies wird von der ETH Zürich durchgeführt, die Ergebnisse liegen im Oktober 2025 vor. Überprüft werden Projekte, welche sich in der Projektierungsphase befinden. Im Kanton Bern sind zahlreiche Projekte betroffen, beispielsweise die für die S-Bahn Bern sehr wichtigen Wendegleise in Münsingen und Brünnen, RBS-Projekte im Worblental und in Gümligen oder die neuen Haltestellen in Kleinwabern oder Thun Nord.

Das UVEK sieht vor die Vernehmlassung zum nächsten Ausbauschnitt, der Botschaft 27 im Juni 2026 zu starten.

3.9 Entwicklung Libero-Tarifverbund

3.9.1 Libero-Tarifverbund

Im Dezember 2019 wurde das frühere BeoAbo in den Tarifverbund Libero integriert. Nach der Überwindung der Covid-Pandemie profitiert der Libero inzwischen insbesondere bei den Einzelfahrausweisen vom immer bedeutungsvolleren Freizeitverkehr mit dem Berner Oberland als attraktivem Reiseziel.

Rund 65 % der Fahrausweise werden heute über das Smartphone gekauft. Der einfache Zugang zu Einzelfahrausweisen aber auch die veränderten Kundenbedürfnisse haben zu einem steten Rückgang des Umsatzanteils der Abonnemente geführt. Die Covid-Pandemie hat die Wichtigkeit von Stammkunden bewusst gemacht: Für eine stabile ÖV-Finanzierung sind Abo-Kunden unverzichtbar. Zudem werden Abonnemente auch für Freizeitfahrten genutzt, was einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den klimafreundlichen ÖV leistet.

Viele Menschen leisten heute einen Teil ihrer Arbeit von zuhause aus. Teilzeitarbeit ist weit verbreitet. Als Antwort auf diese flexiblen Arbeitsmodelle hat der Libero-Tarifverbund per 2022 die Preisbildung und das Sortiment der Tageskarten einfacher und attraktiver gestaltet, was durch die Kundinnen und Kunden sehr rasch honoriert wurde.

Um die Lohn- und Materialkostensteigerung teilweise zu kompensieren hat die ÖV-Branche per 2024 nationale Tarifierhöhungen von knapp 4 % beschlossen. Es handelte sich dabei um die ersten allgemeinen Tarifmassnahmen seit Dezember 2016.

Zur Stärkung der Abonnemente hat der Libero-Tarifverbund hauptsächlich die Preise der Einzelfahrausweise (Einzelbillette, Tageskarten, Mehrfahrtenkarten) um rund 10 % angehoben. Das zeitgleich eingeführte nationale Angebot Halbtax PLUS ermöglicht Rabatte auf Einzelbillette und Tageskarten von 20–30 %, so dass Kundinnen und Kunden Preiserhöhungen umgehen können. Die Preise der Monatsabonnemente wurden geringfügig erhöht, diejenigen der Jahresabonnemente hingegen gesenkt, indem die Preisbildung nun den nationalen Grundsätzen folgt.

3.9.2 Preisentwicklung Libero-Tarifverbund

Die Tarife der Einzelfahrausweise sind im gesamten Geltungsbereich einheitlich. In den Gebieten des früheren BeoAbos (Berner Oberland) und des früheren ABO zigzag (Biel, Seeland, Berner Jura) gelten im Vergleich zum Libero-Kerngebiet bei den Abonnements abgesenkte Preise. Die Tarifangleichung erfolgt in kleinen Schritten. Die Tarifhoheit liegt beim Tarifverbund, der aus 27 Transportunternehmen und den Bestellerkantonen Bern und Solothurn besteht. Gemäss des Verbundvertrags ist der Libero verpflichtet, grundsätzlich die Entwicklung der nationalen Tarife nachzuvollziehen.

Die Preisentwicklung der letzten fünf Jahre wird beispielhaft am Basispreis über 1-2 Zonen sowie über 5 Zonen aufgezeigt.

Einzelfahrausweise

Die Einzelbillettpreise sind von 2016 bis 2023 gleichgeblieben. Sie dienen als Basispreise zur Ableitung der Preise für Tageskarten, Mehrfahrtenkarten und Multitageskarten. Per 2022 wurden die Preisbildung für Tageskarten vereinfacht: Der Preis entspricht seither immer zwei Einzelbilletten (Hin- und Rückfahrt). Gleichzeitig wurde der Rabatt von 10% auf Multitageskarten eingeführt. Der Preis für Einzelbillette wurde per 2024 um rund 10 % erhöht.

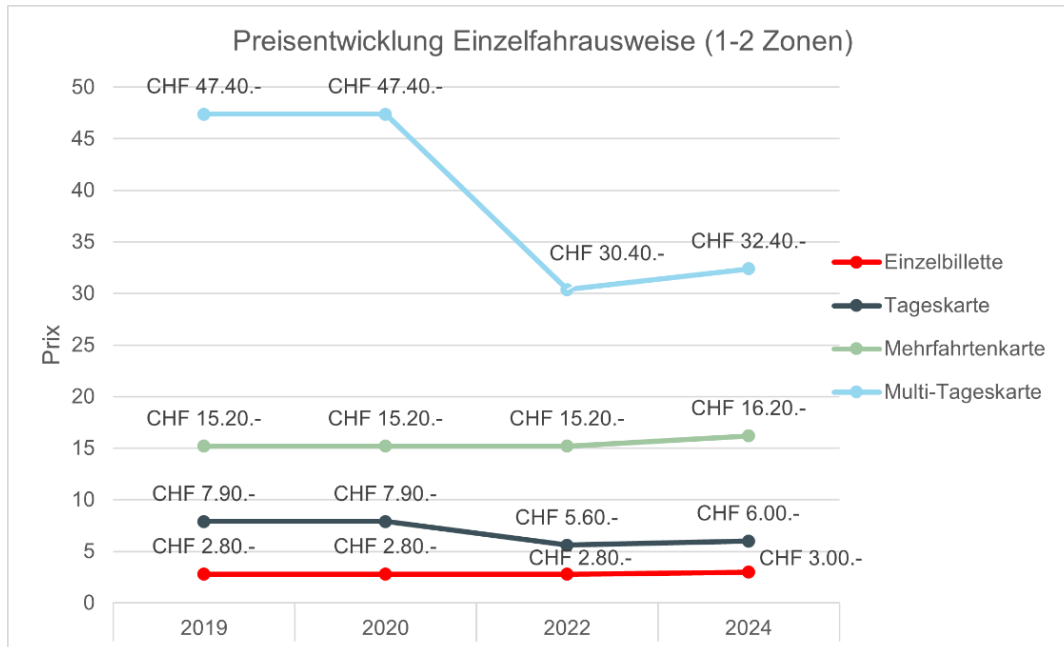


Abbildung 22: Preisentwicklung Einzelfahrausweise (1-2 Zonen)

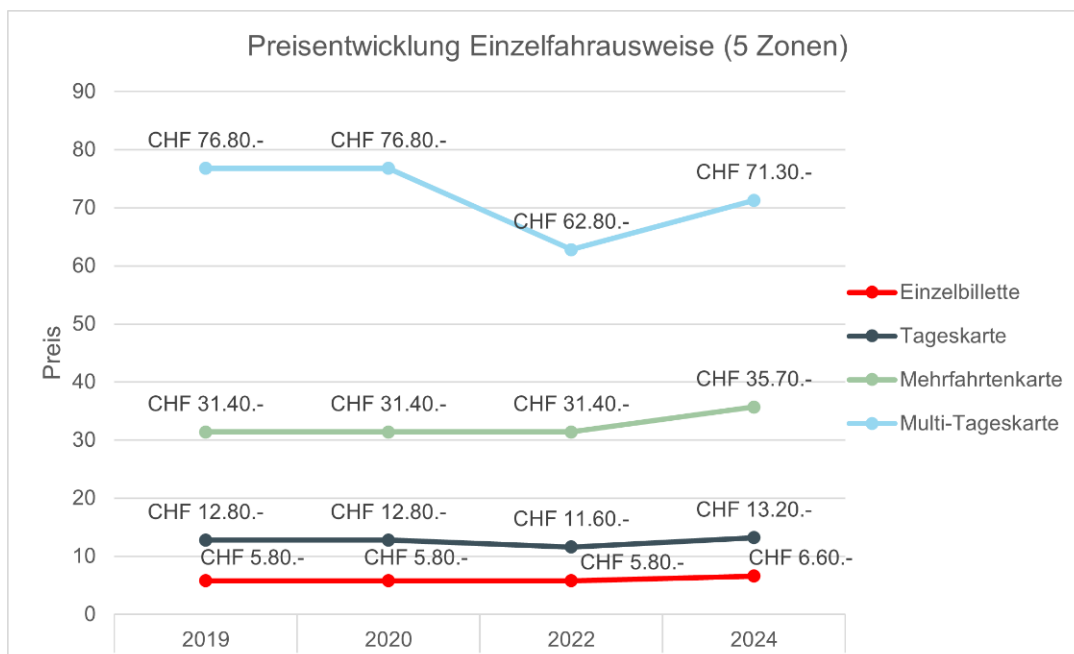


Abbildung 23: Preisentwicklung Einzelfahrausweise (5 Zonen)

Monatsabonnemente

Die Basispreise für Abonnemente sind von 2016 bis 2023 gleichgeblieben. Im Gebiet des früheren Beo-Abos führte die Integration in den Libero Tarifverbund per 2020 teilweise zu Preisverwerfungen in beide Richtungen, da zwar der Preis pro Zone seither höher liegt, die Zonen jedoch stark vergrössert wurden. Die Preiserhöhung per 2024 führte zu einer leichten Annäherung des im früheren ABO zigzag und Beo-Abo immer noch abgesenkten Tarifs.

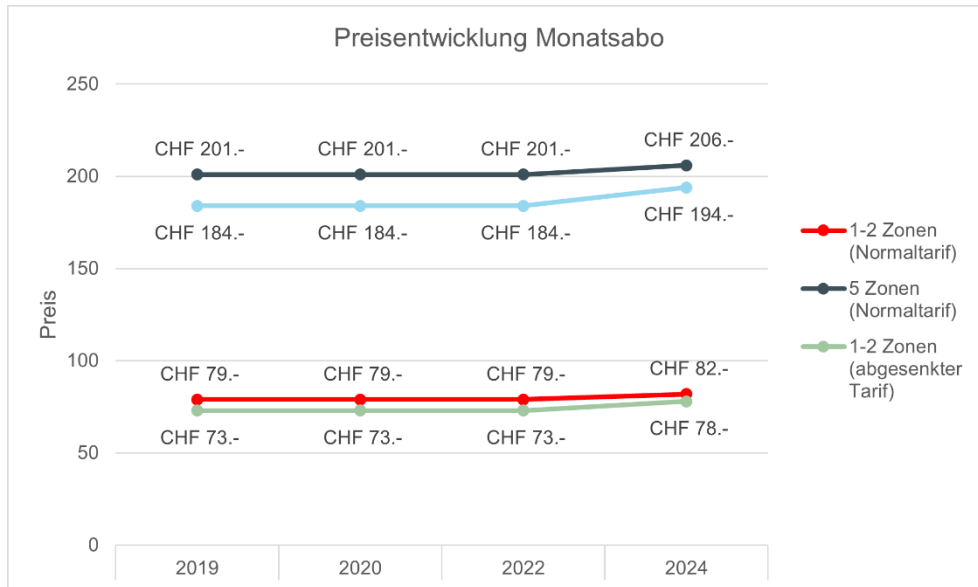


Abbildung 24: Preisentwicklung Monatsabo

Jahresabonnemente

Die Preise der Jahresabonnemente werden von den Monatsabonnementen abgeleitet. Es gelten daher die grundsätzlich gleichen Aussagen betreffend die Preisentwicklung.

Seit 2024 werden die Preise für Jahresabonnemente immer mit Faktor 9 vom Monatsabonnement abgeleitet währendem in den Kernzonen Bern, Biel-Bienne und Solothurn zuvor Faktor 10 angewendet wurde. Der Libero-Tarifverbund folgte damit den Preisbildungsregeln des nationalen Verkehrs. Die Preise der Jahresabonnemente sanken wesentlich.

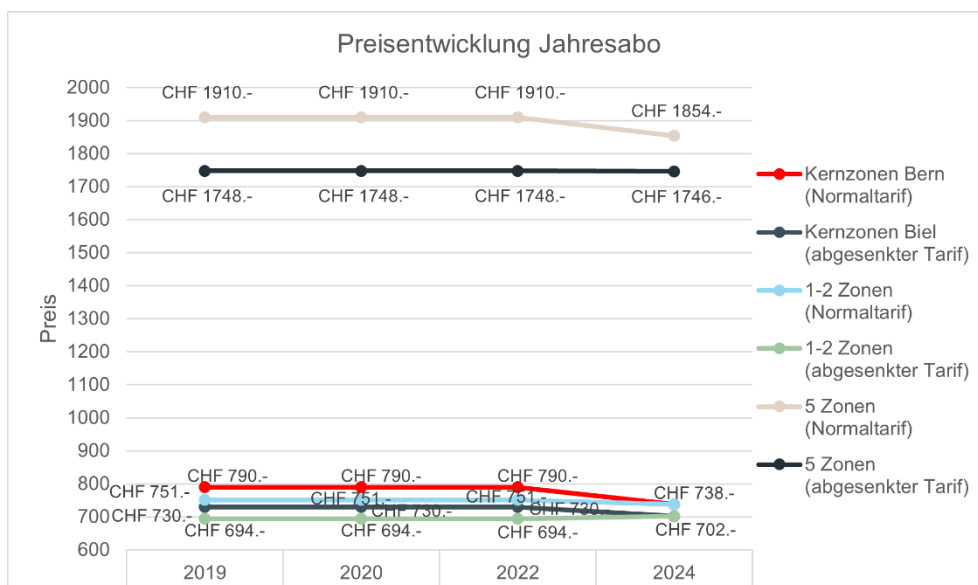


Abbildung 25: Preisentwicklung Jahresabo

Fazit

Tarife bilden bei der Finanzierung des ÖV ein wichtiges Element. Kundinnen und Kunden tragen durch den Billettkauf gut die Hälfte der Fahrkosten selbst. Die Preise müssen auch künftig in angemessener Höhe der Kostenentwicklung folgen können. Würde der Kanton Bern auf fixierte oder sinkende Preise bestehen, ginge dies unweigerlich zu Lasten der öffentlichen Hand oder das Angebot müsste reduziert werden.

4 Ziele und Grundsätze der kantonalen ÖV-Planung**4.1 Grundlagen und Ziele der kantonalen Verkehrspolitik****Ziele der kantonalen Verkehrspolitik**

Gemäss der Kantonsverfassung (Art. 34 Abs. 2) 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 soll mit einem möglichst wirtschaftlichen Einsatz der Mittel erfolgen.
- Die Umweltbelastung und der Energieverbrauch des gesamten Verkehrs sollen vermindert und eine geordnete Besiedlung gefördert werden.
- Zu diesem Zweck soll der Kanton
 - Anreize schaffen für die Umlagerung des privaten Personen- und Güterverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel;
 - die Koordination zwischen öffentlichem und Individualverkehr verbessern;
 - die aktive Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen pflegen.

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022

Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 (GMS 2022) definiert die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik im Kanton Bern. Das Ziel ist ein leistungsfähiges, sicheres und nachhaltiges Verkehrssystem für den Kanton Bern.

Die überarbeitete und erweiterte Strategie nimmt die aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen im Mobilitätsumfeld, beim Verkehrsangebot und beim Verkehrsverhalten auf. Die Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 beschreibt, nach welchen übergeordneten Zielen und Strategien der Regierungsrat seine Aufgaben im Mobilitätsbereich erfüllen will.

Die GMS 2022 baut auf den wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätzen, der bereits bekannten 3V-Strategie, auf (Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten) und wird neu zur 4V-Strategie (Verkehr vernetzen) erweitert. So will sie die verschiedenen Verkehrsmittel besser vernetzen, um attraktive Wegketten mit aufeinander abgestimmten Verkehrsmitteln zu schaffen (z. B. Velo, öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Individualverkehr). Die Strategie schafft die Voraussetzungen, um Mobilitätsangebote auch digital zu verbinden und weiterzuentwickeln.

Ein weiteres neues Element der GMS 2022 sind die Handlungsfelder. In neun Bereichen zeigen sie auf, wie die 4V-Strategie konkret in den verschiedenen kantonalen Planungsinstrumenten verankert und umgesetzt werden soll. Die Umsetzung wird mit einem Monitoring und Controlling alle vier Jahre überprüft. Die Strategie wurde am 29. Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedet und ist für alle Planungen auf kantonalen Ebene verbindlich, und daher auch für den Angebotsbeschluss.

Konkret sind bei der kollektiven Mobilität die folgenden Stossrichtungen und Handlungsfelder betroffen:

- ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen (V2.3)
- Sharing- und Pooling-Angebote fördern (V2.5)
- Im Freizeit- und Tourismusverkehr innovative und attraktive Lösungen im ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr gezielt fördern (V2.6)
- Umweltfreundliche, energieeffiziente und leise Antriebsformen fördern (V3.2)
- Finanzierung und finanzielle Tragbarkeit der Verkehrsinfrastrukturen sicherstellen (V3.4)
- Verkehrsdrehscheiben fördern (V4.1)
- Tarifsysteme auf multimodale Nutzung ausrichten (V4.2)
- Die Anbindung des Kantons Bern an den internationalen Eisenbahn- und Luftverkehr sicherstellen (V4.3)
- Mit der Digitalisierung sich eröffnende Potenziale nutzen (V4.5)

Fazit für Handlungsfelder V 2.3

- Das ÖV-Angebot effizient, umweltverträglich und zweckmässig betreiben. Das ÖV-Angebot abgestimmt auf die Siedlungsstruktur ausbauen und gezielt mit On-Demand-Angeboten ergänzen. Barrierefreiem Reisen (Zugang zu Bauten und Anlagen, Kommunikation, Fahrzeuge) Rechnung tragen und die Vorgaben gemäss Behindertengleichstellungsgesetz umsetzen. Der Kanton Bern visiert einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) an.

Kantonaler Richtplan

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 die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs hoch sind. Verkehrsintensive Vorhaben sind auf gut durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr erschlossene Gebiete zu beschränken.
Der ÖV ist somit besonders in dicht besiedelten Gebieten weiter zu fördern, weil dort 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:

- Das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort: Ein kostengünstiges und attraktives Verkehrsangebot kann nur dann bereitgestellt werden, wenn die Verkehrsmittel dort eingesetzt werden, wo ihre jeweiligen Vorteile zum Tragen kommen.
- Die Siedlungsentwicklung orientiert sich schwerpunktmässig an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen des ÖV. Der öffentliche Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel werden gefördert.
- 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.

Umgekehrt werden die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse der verschiedenen Raumtypen bei der Festlegung der Netz- und Angebotsstrategie des ÖV berücksichtigt.

- Der Kanton sorgt für eine bedarfsgerechte Entwicklung der Infrastrukturen, wobei alternative Massnahmen zur besseren Auslastung der bestehenden Infrastrukturkapazitäten vor neuen Ausbauten geprüft werden.
- 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 Einzonungen und ÖV-Erschliessung wird damit gestärkt.

4.2 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr

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

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

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

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

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

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

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

In schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätssvorsorge.

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

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

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

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

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

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

Der öffentliche Verkehr ist behindertenfreundlich zu gestalten.

Das BehiG fordert, dass Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht sein müssen. Gemäss BehiG (Art. 11) sind Ausnahmen zulässig, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand steht (vgl. Kapitel 4.5.2).

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln.

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

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

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

Minimalvorgaben gemäss Artikel 11 AGV

Bei Linien, welche die Minimalanforderungen betreffend Nachfrage und/oder Kostendeckung nicht erfüllen, sind die Regionen bei der Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte in der Pflicht. Gemeinsam mit den Transportunternehmungen müssen Massnahmen ausgearbeitet werden, um die Effizienz und die Nachfrage zu steigern. Sofern notwendig schlagen sie grundlegende Veränderungen vor, wie beispielsweise eine Änderung der Linienführung, des Verkehrsmittels, der Fahrzeugtypen oder eine Reduktion des Angebots. Das AÖV begleitet die Arbeiten und schlägt gegebenenfalls weitere Lösungen vor, wie dies in Art. 11 und 12 AGV definiert ist. Dabei handelt es sich um eine Daueraufgabe der Regionen. Bei vielen dieser Linien wurden bereits mehrfach umfassende Abklärungen für Optimierungen vorgenommen und umgesetzt. Leider haben diese Anpassungen nicht immer dazu geführt, dass die Minimalvorgaben erreicht werden. Weil die Linien zweckmässig sind und für die lokale Bevölkerung eine wichtige Funktion wahrnehmen, wird bei zahlreichen Linien vorgeschlagen, das aktuelle Angebot beizubehalten.

4.3 Weiterentwicklung der kantonalen Angebotsverordnung**4.3.1 Neueinteilung der Angebotsstufen**

Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV) bildet den Rahmen für die Angebotsplanung und die Angebotsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmen. Diese Verordnung stammt aus dem Jahr 1997 und wurde mehrfach punktuell überarbeitet, letztmals 2021 wegen der Integration des Nachtangebots ins kantonale Angebot.

Die Definition der Angebotsstufen wurde vor knapp 30 Jahren festgelegt. Zu dieser Zeit war das ÖV-Angebot in allen Regionen deutlich weniger dicht als heute und auch die Nutzung entsprechend tiefer. Damals wurden stündliche Angebote beim Regionalverkehr als dicht erachtet, heute sind vielerorts Halbstundentakte üblich. Später eingeführte Rahmenbedingungen auf Bundesebene führen zusätzlich zu Spannungsverhältnissen mit der AGV da der Bund eine andere Abstufung verwendet. Mit der Weiterentwicklung der Verordnung soll die Planungsarbeit vereinfacht werden. Zudem können Anliegen der überwiesenen Motion 133-2021 besser umgesetzt werden.

Im Angebotsbeschluss ÖV 2027 – 2030 werden die Linien entsprechend ihrem Angebot den neu festgelegten Stufen zugewiesen. Viele Linien werden dadurch trotz unverändertem Angebot einer tieferen Stufe zugeteilt. Die Änderungen haben keinen Einfluss auf das Angebot und auch nicht auf die ÖV-Erschliessungsgüteklassen.

Die bestehenden Abgrenzungen der Angebotsstufen führen in der täglichen Arbeit immer wieder zu Diskussionen, da kleine Veränderungen bei der Anzahl Kurspaare dazu führen, dass die Angebotsstufe angepasst werden muss. Die meisten Linien in Agglomerationen und Ortslinien sind aufgrund ihres dichten Angebots in der Kategorie 4 eingestuft (mehr als 40 Kurspaare, und somit dichter als ein Halbstundentakt von 6 bis 24 Uhr). Um das Angebot dieser Linien differenzierter einzuteilen, wurden seit über 20 Jahre im Angebotsbeschluss für die Linien in den grossen Agglomerationen zusätzliche Stufen (A-C) eingeführt. Diese Kategorien sind in der AGV nicht abgebildet und in der Praxis stellt sich die Frage, ob eine Linie jetzt der Angebotsstufe 4 oder der Stufe A, B oder C zugeteilt ist.

Darauf soll zukünftig verzichtet werden und die Stufen wie folgt festgelegt werden:

Angebotsstufe	Anzahl Kurspaare (alt)	Anzahl Kurspaare (neu)	Entspricht folgendem Angebot (neu)
1	4 bis 15 Kurspaare	4 bis 18 Kurspaare	Bis Stundentakt
2	16 bis 25 Kurspaare	19 bis 39 Kurspaare	Bis Halbstundentakt
3	26 bis 39 Kurspaare	40 bis 74 Kurspaare	Bis Viertelstundentakt
4	Ab 40 Kurspaare	Ab 75 Kurspaare	Dichter als Viertelstundentakt

Abbildung 26: Neue Zuteilung der Angebotsstufen

Neu soll die Angebotsstufe 1, die eine Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte sicherstellt, so definiert werden, dass sie der «Grunderschliessung» des Bundesamtes für Verkehr (BAV) entspricht. Diese Kategorie umfasst weiterhin Linien mit einzelnen Verbindungen bis zu einem Stundentakt mit einzelnen Zusatzkursen in den Hauptverkehrszeiten.

Die Angebotsstufen 2 und 3 (16 – 25 und 26 – 39 Kurspaare) umfassen Linien mit Angeboten bis zu einem durchgehenden Halbstundentakt (und ggf. einzelnen Zusatzkursen). Sie sollen neu zusammengelegt werden, da die heutige Grenze von 25 Kurspaaren nicht mehr sinnvoll ist. So entsprechen 25 Kurspaare beispielsweise einem durchgehenden Halbstundentakt von 6 bis 18.30 Uhr, was beispielsweise für Ortsbuslinien eine wenig zweckmässige Zeitspanne darstellt.

Die bestehende Angebotsstufe 4 wird aufgeteilt: 40 bis 74 Kurspaare für Linien mit durchgehendem Viertelstundentakt in der neuen Stufe 3. Meist städtische Linien mit mehr als 75 Kurspaare für Linien mit dichterem Takt als dem Viertelstundentakt sind weiterhin in der Angebotsstufe 4.

Die Anforderungen bezüglich Nachfrage und Kostendeckung (Art. 10 und 11 AGV) werden an die neuen Einteilungen angepasst, wobei die heute vergleichsweise strengen Anforderungen nicht verschärft werden.

4.3.2 Anpassung Art. 5a, Frühkurse

Frühkurse als Zubringer zu frühen Fernverkehrsabfahrten in den wichtigsten Bahnhöfen des Kantons Bern (Bern, Biel/Bienne, Thun, Spiez, Interlaken, Burgdorf, Langenthal) sollen grundsätzlich möglich werden. Die heute auf 5.30 Uhr festgelegte Grenze ist je nach Zeitpunkt der frühen Abfahrten nicht zweckmässig und soll gestrichen werden. Frühkurse sind allerdings nur auf wenigen Hauptlinien mit einer guten Auslastung sinnvoll. Auch hier führt die Anpassung der Verordnung nicht unmittelbar zu Angebotsveränderungen.

4.3.3 Anpassung Art. 10 und 11, Fahrzeugkategorien

Bei Artikel 10 und 11 sollen die Fahrzeugkategorien vereinfacht werden. Auf vielen Buslinien werden heute unterschiedliche Bustypen eingesetzt. Dies insbesondere, da bei einzelnen Kursen die Nachfrage den Einsatz eines grösseren Busses bedingt, während bei den übrigen Kursen kleinere Fahrzeuge ausreichend sind. Die aktuell vorhandenen Unterscheidungen zwischen den Kategorien «Midi- und Standardbus», sowie «Gelenk- und Megabus» sind aufgrund der technischen Entwicklung bei den Fahrzeugherstellern häufig nicht zweckmässig und werden zu einer Kategorie zusammengeführt. Diese Vereinfachung führt zu leicht tieferen Anforderungen bezüglich der Auslastung von Linien, welche derzeit mit Gelenkbussen betrieben werden. Hier ist anzumerken, dass Gelenkbusse nur auf stark frequentierten Linien eingesetzt werden und höheren Minimalvorgaben für Gelenkbusse im Vergleich zu Standardbussen aktuell erreicht werden. Die Anpassung der Anforderungen führt aktuell zu keiner Änderung.

4.4 Grundsätze für die Tarifgestaltung

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss Personenbeförderungsgesetz (PBG) bei den TU. Das BAV übt die Aufsicht über die Tarife aus. Die Tarifgestaltung richtet sich nach den folgenden Grundsätzen:

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

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

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

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

- **Bei gleichwertigen Verkehrsangeboten sind grundsätzlich vergleichbare Tarife zu erheben.**

Mit der Ausweitung des Libero-Tarifverbunds konnten die Tarifunterschiede im Abonnementsbereich weitgehend ausgeglichen werden.

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

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

4.5 Investitionsgrundsätze

4.5.1 Substanzerhalt, Erneuerung und Erweiterung von Infrastrukturen

Bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen an den öffentlichen Verkehr werden die folgenden Zielsetzungen unterschieden:

- **Gewährleistung der Betriebssicherheit**

Das BAV ist die schweizerische Aufsichtsbehörde für die Sicherheit von Eisenbahnen, Trams, Seilbahnen, Schiffen, Auto- und Trolleybussen. Die Sicherheit der Menschen und der Schutz der Umwelt stehen im Zentrum. Gemäss den sicherheitspolitischen Grundsätzen des BAV zur Wahrnehmung der Sicherheitsaufsicht im öffentlichen Verkehr (Sicherheitspolitik BAV vom 1. März 2021) setzt sich das BAV dafür ein, dass die Sicherheit im öffentlichen Verkehr im Vergleich zum heutigen Stand mindestens gleichbleibt und mit dem Sicherheitsniveau führender Länder vergleichbar ist.

- **Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft**

Der laufende Unterhalt an der bestehenden Betriebsinfrastruktur sowie die Rollmaterial- und Fahrzeugbereitschaft müssen durch die TU gewährleistet werden. Um die Betriebsbereitschaft und Kundenfreundlichkeit der Fahrzeuge (Funktionsfähigkeit / Sauberkeit) gewährleisten zu können, sind die TU auf gut funktionierende und entsprechend ausgerüstete rückwärtige Dienste (Depots, Werkstätten) angewiesen.

- **Erhaltung und Verbesserung der Dienstleistungsqualität des ÖV-Angebots**

Um die Dienstleistungsqualität im öffentlichen Verkehr zu erhalten und zu verbessern, müssen die TU gemäss AGV (Art. 7) insbesondere die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr – namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und Ähnliches – ausnützen und ausbauen.

- **Infrastrukturausbauten und Erweiterungen**

Gemäss der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons soll der Marktanteil des öffentlichen Verkehrs zu Lasten des MIV erhöht werden. Diese Zielsetzung kann nur erfolgreich umgesetzt werden, wenn in den kommenden Jahren Ausbau- und Erweiterungsprojekte realisiert werden können, damit das Produkt ÖV seine Position im Mobilitätsmarkt verbessern kann. Zentraler Ansatzpunkt ist dabei die bedürfnisgerechte Erhöhung der Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs. Entsprechende Infrastrukturen sind dabei unverzichtbar.

4.5.2 Verbesserung des Zugangs zum öffentlichen Verkehr für Menschen mit Behinderungen

Gemäss Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen sind Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge behindertengerecht einzurichten. Dabei lässt das BehiG (Art. 11) Ausnahmen zu, wenn der für Behinderte zu erwartende Nutzen in einem Missverhältnis zum wirtschaftlichen Aufwand oder zu Anliegen der Verkehrs- und Betriebssicherheit steht.

Für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen (Bahnhöfe und Fahrzeuge) sind grundsätzlich die einzelnen TU verantwortlich. Bei der Strasseninfrastruktur (Bushaltestellen) ist der Strasseneigentümer für die BehiG-konforme Gestaltung der Haltestellen verantwortlich. Im Rahmen der Leistungsbestellung und bei der Ausrichtung von Investitionsbeiträgen wird die Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen vom Kanton geprüft.

Die Frist betreffend Anpassungen ist bei Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs Ende 2023 abgelaufen. Im Kanton Bern sind ein Grossteil der Bahnhöfe bereits umgebaut. Bei den rund 2800 Bushaltestellen gibt es noch Verbesserungsbedarf. Die hindernisfreie Sanierung der Bushaltestellen an Kantonsstrassen erfolgt im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen. Der Kanton nimmt die Aufgabe, den hindernisfreien Zugang an Bushaltestellen zu gewährleisten, sehr ernst. Dabei richtet er sich nach den Grundsätzen der Verhältnismässigkeit. Die vom Kanton erarbeitete Arbeitshilfe für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit der hindernisfreien Gestaltung von Bushaltestellen dient der Abschätzung der Verhältnismässigkeit und der Priorisierung von baulichen Anpassungen der Bushaltestellen.

Bei Bahnhöfen und Haltestellen, die nicht BehiG-konform sind, bieten die TUs einen Ersatztransport an. Der Ersatztransport muss (schweizweit) mindestens zwei Stunden im Voraus von der betroffene Personen organisiert werden. Die Kosten werden von den TU (Bahn) oder vom Eigentümer der Bushaltestelle (Kanton oder Gemeinde) getragen.

Die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes ist vielschichtig und betrifft nicht nur die Bedürfnisse nur mobilitätsbehinderten Personen, sondern auch Menschen mit eingeschränkter akustischer und visueller Wahrnehmung. Derzeit werden beispielsweise technische Lösungen angestrebt, damit Gehörlose und hörbehinderte Personen nicht von spontanen Durchsagen im öV ausgeschlossen werden.

5 Längerfristig angestrebte Entwicklung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern

5.1 Internationaler Verkehr

Der Kanton Bern ist seit Ende 2023 über die nachfolgenden drei Bahnkorridore umsteigefrei ans benachbarte Ausland angebunden.

– Lötschberg-Simplon-Achse nach Mailand

Im Nord-Süd-Verkehr Schweiz – Italien auf der Lötschberg-Simplon-Achse verkehren heute täglich nur drei Züge pro Richtung. Das ist unbefriedigend und wird vom Kanton Bern seit Jahren beanstandet. Die SBB beabsichtigen einen Ausbau dieser Verbindungen auf fünf Zugspare. Der Kanton Bern unterstützt die SBB bei diesem Vorhaben und setzt sich für eine möglichst gute tageszeitliche Verteilung ein. Aktuell sind im Bahnverkehr nach Italien nur Verbindungsausbauten auf der Gotthard-Achse geplant. Derzeit wird die Infrastruktur zwischen Iselle und Mailand verbessert, was mit temporären Einschränkungen beim Angebot verbunden ist. Der Kanton strebt grundsätzlich einen Zweistundentakt zwischen Basel und Milano an, so dass gemeinsam mit der Verbindung Genf – Milano stündliche Verbindungen zwischen Visp und Milano vorhanden wären.

– ICE-Züge aus Hamburg / Berlin – Frankfurt – Basel – Bern – Spiez nach Interlaken / Brig

Derzeit verkehren täglich zwei ICE-Zugspare zwischen Interlaken und Berlin und eines zwischen Interlaken und Frankfurt. Zudem verkehrt ein täglicher EC von Interlaken nach Frankfurt – Köln – Hamburg. Der Kanton Bern setzt sich für einen durchgehenden Zweistundentakt Interlaken – Bern – Basel – Frankfurt mit alternierender Weiterführung in Richtung Norddeutschland ein. Die SBB plant derzeit eine Ausweitung der ICE-Züge auf fünf Zugpaare pro Tag, wovon ab Spiez drei nach Interlaken und zwei nach Brig geführt werden. Mit der Einführung der neuen ICE-Verbindungen wird die bestehende EC-Verbindung zwischen Interlaken Ost und Hamburg eingestellt. Der Kanton setzt sich für einen Beibehalt und schrittweisen Ausbau der vorhandenen Verbindungen ein.

– Interlaken – Bern – Basel – Paris / Neue RE-Verbindung Bern – Neuchâtel – Frasne (– Paris)

Im Zusammenhang mit der Aufhebung der TGV-Verbindung Bern – Paris im Dezember 2019 wurde ein konstruktiver Dialog zwischen SBB, Lyria, dem Kanton und der Stadt Bern sowie Vertretungen des Tourismus aus Bern und Interlaken aufgenommen. Dabei hat sich gezeigt, dass bei allen Beteiligten ein Interesse an der möglichst baldigen Wiedereinführung von direkten TGV-Verbindungen vorhanden ist. Im Vordergrund steht eine Lösung, bei der Züge, welche zwischen Paris und Basel als Doppelkompositionen verkehren, ab Basel sowohl in Richtung Zürich als auch Bern – Interlaken weitergeführt werden. Diese TGV-Züge würden anstelle von IC-Zügen verkehren. Damit dies möglich ist, müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein:

- Die TGV-Kompositionen müssen mit der nötigen Zugsicherung ausgerüstet sein, so dass sie über die Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist fahren können.
- Die Haltezeit in Basel muss ausreichend sein für das Zusammenkuppeln der zwei Zugkompositionen aus Zürich und Interlaken. Das bedingt eine Veränderung der Fahrplanzeiten zwischen Basel und Paris.
- Lyria muss über genügend Zugkompositionen verfügen.
Die Kapazitäten des Zuges müssen innerhalb der Schweiz ausreichend sein.

Wegen den aktuellen und auch geplanten Fahrplanzeiten ist offen, wann in Basel wieder attraktive Anschlüsse oder sogar Direktverbindungen eingeführt werden können. Die Reisezeit Bern – Paris beträgt momentan 4,5 Stunden. Zu dieser für alle Beteiligten unerfreulichen Situation laufen Gespräche, so dass die Anschlüsse möglichst bald wieder verbessert werden können.

Um die Verbindungen nach Frankreich ab Bern zu verbessern, hat der Kanton Bern in Zusammenarbeit mit der SBB mehrere Lösungen zur Umgehung der Umsteigeproblematik in Basel geprüft. Als umsetzbar hat sich die Wiedereinführung von Verbindungen via Frasne herausgestellt: Nach einer mehrmonatigen

Testphase wurde die Verbindung Bern – Frasné über Neuchâtel samstags und sonntags mit einer Hin- und einer Rückfahrt am Morgen in Richtung Bern – Frasné und einer Rückfahrt am Abend in Richtung Frasné – Bern in den Fahrplan aufgenommen.

– **Nachtzüge**

Im September 2019 wurde im Grossen Rat eine Motion 068-2019 mit grosser Mehrheit verabschiedet, welche verlangt, dass sich der Regierungsrat für die Wiedereinführung von Nachtzugsverbindungen einsetzt. Die SBB beabsichtigen, eine neue Nachtverbindung nach Kopenhagen und Malmö einzuführen. Die bisher angedachten neuen Verbindungen nach Rom und Barcelona wurden sistiert, eine neue nach Amsterdam hingegen eingeführt.

– **Fernbusse**

Nebst der internationalen Anbindung per Bahn, sind auch internationale Verbindungen mit dem Bus von Bedeutung. Im europäischen Raum sind diese Buslinien liberalisiert und Gesuche werden bewilligt, wenn die formalen und technischen Rahmenbedingungen eingehalten werden. Während in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Busverbindungen nach Süd- und Osteuropa eingeführt worden sind, bestehen jetzt auch verschiedene Verbindungen ab Bern nach Frankreich und Deutschland. Im Kanton Bern wird primär Bern bedient, einzelne Buslinien bedienen Biel/Bienne, Thun, Interlaken oder Kirchberg-Alchenflüh. Die Bushaltestellen oder Busbahnhöfe sind im Zuständigkeitsbereich der Standortgemeinden. Vor der Einführung von neuen Verbindungen werden die Gemeinden im Rahmen einer Konsultation durch das AÖV begrüsst.

Die Verbesserung der unbefriedigenden Situation bei der wichtigsten Fernbushaltestelle wird von der Stadt Bern aktiv vorangetrieben. Die Finanzierung ist für die Stadt Bern allerdings anspruchsvoll.

5.2 Fernverkehr

– **Fernverkehrsangebot im Horizont 2035**

Mit den vom Bundesparlament im Juni 2019 beschlossenen Infrastrukturausbauten sind bis 2035 die folgenden Verbesserungen beim Fernverkehrsangebot vorgesehen (vgl. Abbildung 28):

- Halbstundentakt Biel/Bienne – Zürich via Neubaustrecke
- Halbstundentakt Biel/Bienne – Lausanne – Genève und stündliche Direktverbindung Biel/Bienne – Genève – Flughafen (nicht via Lausanne)
- Halbstundentakt Bern – Neuchâtel
- Zwischen Bern und Luzern werden die IR-Züge neu im Halbstundentakt statt stündlich verkehren.
- Vier schnelle Verbindungen pro Stunde Bern – Zürich – Winterthur – Frauenfeld mit halbstündlichem Halt in Aarau und Flughafen. Diese Züge verkehren halbstündlich weiter nach Romanshorn. Die Direktverbindung Bern – St. Gallen fällt weg.
- Halbstundentakt Bern – Interlaken, davon alle zwei Stunden direkt zum Flughafen Zürich.
- Halbstundentakt Bern – Visp – Brig
- Halbstündliche Bedienung von Wynigen

Nicht mehr angeboten werden die umsteigefreien stündlichen Verbindungen nach Brugg – Baden. Nach Brugg und Baden bestehen hingegen neu vier stündliche Verbindungen mit Umsteigen in Olten oder Aarau und somit ein Viertelstundentakt.

Zwischen Bern und Burgdorf, Bern und Fribourg/Freiburg sowie Bern und Spiez wird das Angebot durch beschleunigte Züge des Regionalverkehrs (RE oder S-Bahn) zu einem Viertelstundentakt verdichtet.

Mit dem Ausbauschnitt 2035 bestehen ab Bern in Richtung Zürich, Burgdorf, Spiez und Fribourg/Freiburg viertelstündliche Verbindungen. Diese Verdichtungen führen zu zahlreichen, verbesserten Anschlussverbindungen im Bahnhof Bern, insbesondere bei der S-Bahn. Gleichzeitig können die bestehenden Kapazitäten des Bahnhofs Bern durch die gleichmässige Verteilung des Fernverkehrs besser ausgenutzt werden.

den. Die Übergangszeiten von S-Bahnen im Bahnhof Bern auf den Fernverkehr betragen dadurch in vielen Verbindungen weniger als 15 Minuten. Veränderungen bei den Anschlussbeziehungen ergeben sich insbesondere aus Frutigen und Kandersteg. Die Anschlüsse auf Züge nach Olten – Basel sowie Lausanne, werden länger, diejenigen nach Biel/Bienne und Neuchâtel hingegen kürzer.

Wegen deutlicher Kostenüberschreitungen beim Angebotskonzept 2035 von CHF 14 Milliarden werden 2025 unter Federführung des Bundes sämtliche noch nicht im Bewilligungsverfahren befindlichen Ausbauvorhaben einer generellen Priorisierung unterzogen (vgl. Kap. 3.8).

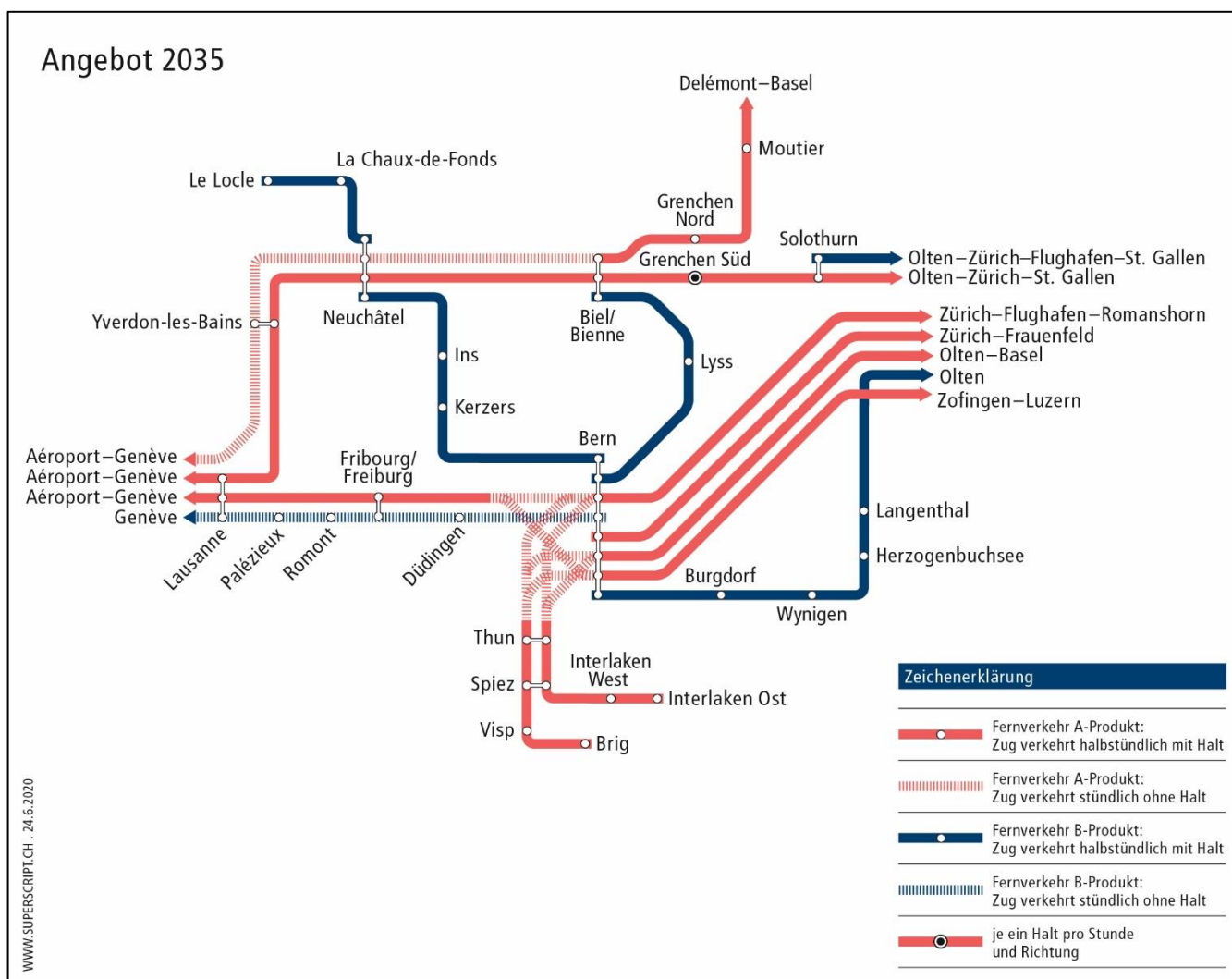


Abbildung 27: Fernverkehrsangebot gemäss Ausbauschrift 2035

– Längerfristig angestrebte Entwicklung auf Bundesebene (Perspektive BAHN 2050)³

Ausgehend von einer Vision und sechs Zielsetzungen definiert die Perspektive BAHN 2050 die Stossrichtung für den weiteren Ausbau der Bahn. Die Vision ist es, die Stärken der Bahn effizient zu nutzen und durch die Erhöhung des Bahnanteils am Personen- und am Güterverkehr einen Beitrag zum Klimaziel 2050 zu leisten. Zudem sollen der Lebensraum und der Wirtschaftsstandort Schweiz gestärkt und die Entwicklung der Bahn auf die Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt werden.

³ Der Text dieses Kapitels ist der [Homepage des BAV](#) entnommen:

Der Fokus der Stossrichtung liegt auf dem Ausbau der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen. So lässt sich der grösste Beitrag zur Erhöhung des Bahnanteils am Gesamtverkehr realisieren. Der nationale und internationale Verkehr über längere Distanzen soll dort ausgebaut werden, wo die Bahn gegenüber dem Strassen- und Flugverkehr noch nicht wettbewerbsfähig ist. Im Güterverkehr liegt der Fokus auf dem Zugang zur Bahn über Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen.

Die intensivere Nutzung des bestehenden Netzes hat in Zukunft Vorrang vor weiteren Infrastrukturausbauten. Wo aufgrund der angestrebten Verkehrsverlagerung Engpässe absehbar sind, sollen die Kapazitäten sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr ausgebaut werden.

Abgeleitet von den Stossrichtungen wurden mehrere Ziele für die Angebotsentwicklung im Personenverkehr definiert:

- Stärkung des S-Bahn-Verkehrs
- Neue Durchmesser- und Tangentiallinien in Agglomerationen
- Ausbau der Vorortsbahnhöfe mit vermehrt Bedienung durch IR- und RE-Züge
- Anbindung von kleineren und mittelgrossen Städten an die grossen Agglomerationen
- Ausbau von Bahnhöfen zu Verkehrsdrehscheiben mit Umsteigemöglichkeiten zu anderen Verkehrsmitteln und Koordination mit dem Fuss- und Veloverkehr (inkl. Förderung entsprechender verkehrsmittelübergreifender Angebote)
- Förderung neuer Mobilitätsformen (Sharing, Pooling)
- Gezielte Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr, wo die Bahn gegenüber der Strasse in Bezug auf die Reisezeit noch nicht wettbewerbsfähig ist
- Im internationalen Personenverkehr häufigere und gut vernetzte Verkehrsangebote sowie gezielte Fahrzeitverkürzungen

Diese Ziele auf Bundesebene entsprechen weitgehend den Zielen der Gesamtmobilitätsstrategie des Regierungsrates des Kantons Bern (vgl. Kap. 4.1).

– **Längerfristig angestrebte Entwicklung im Fernverkehr aus Sicht des Kantons Bern**

Das gemeinsam mit der Westschweizer Verkehrskonferenz erstellte Zielbild sieht einen Halbstundentakt auf allen Fernverkehrslinien vor. Gegenüber dem Angebotskonzept 35 sind zusätzlich ein Halbstundentakt zwischen Biel/Bienne und Genf, halbstündliche RE-Verbindungen Biel – Oensingen – Zürich und halbstündliche Verbindungen Bern – Olten – Aarau – Baden – Zürich vorgesehen (vgl. Abbildung 28).

Zudem dürfte die Einführung eines Viertelstundentakts Bern – Olten – Basel die Qualität des ÖV-Angebots deutlich erhöhen, da dadurch ab Bern unter Berücksichtigung aller Bahnprodukte in alle Richtungen (ohne Luzern und Neuenburg) viertelstündliche Angebote vorhanden wären und die Anschlusssituation in Bern dank häufiger Abfahrten stets gewährleistet wären.

Durch die starke Belastung des Bahnhofs Bern und die Entwicklungen in den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Europaplatz sind aus allen Richtungen zusätzliche Halte von beschleunigten Zügen des Regionalverkehrs (IR, RE, S-Bahn) an diesen Haltestellen zu prüfen.

Auf die wichtigsten dazu nötigen Infrastrukturen wird untenstehend in Kapitel 5.4 eingegangen.

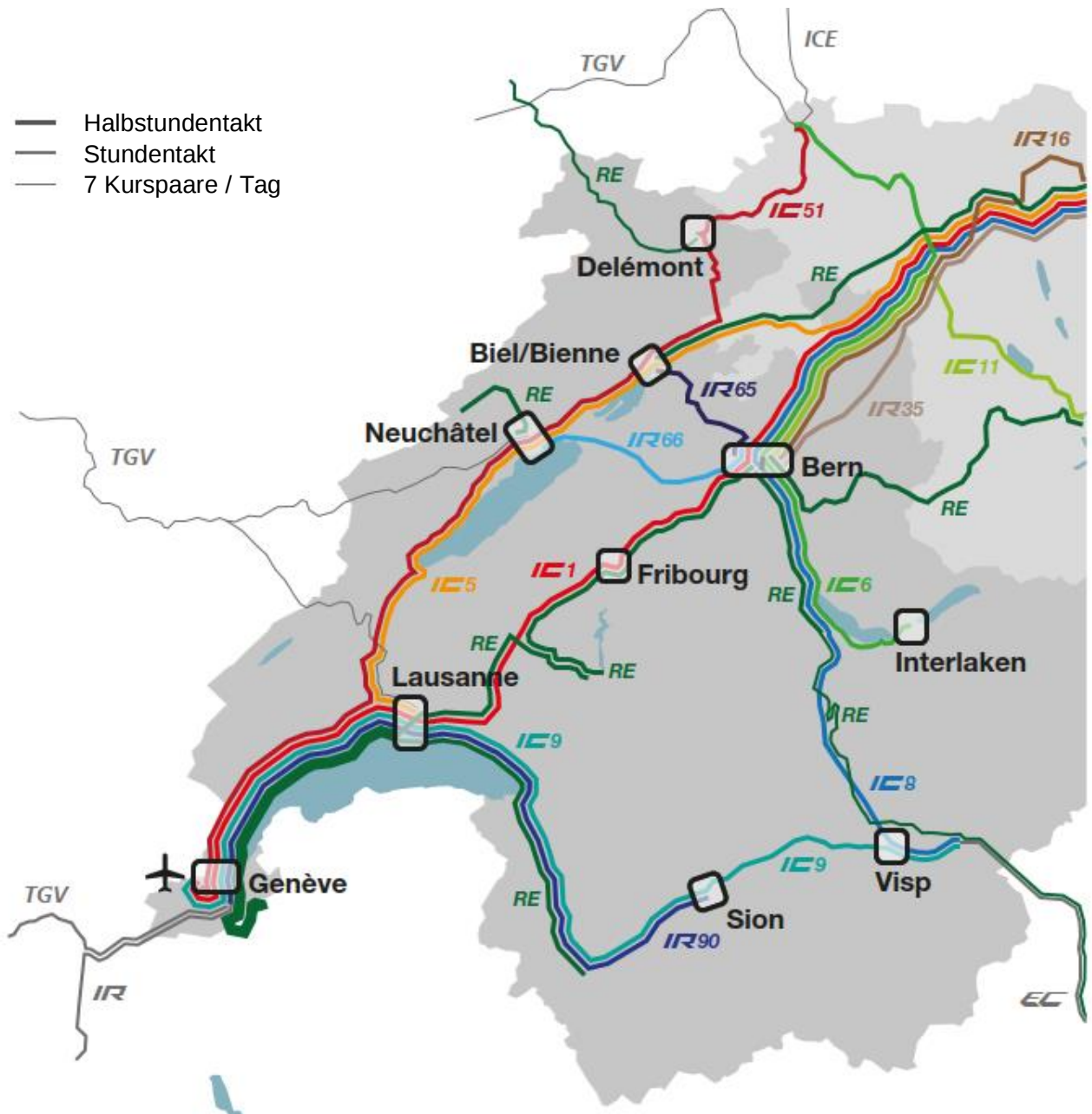


Abbildung 28: Zielbild 2050 Angebot des Fernverkehrs in der Westschweiz (Normalspur)

5.3 S-Bahn Bern und Regionalverkehr

Vorbemerkung: Das Projekt «Verkehr '45» kann die eigentlich politisch beschlossene Angebotsentwicklung in Frage stellen, da diverse für das zukünftige Angebot notwendige Infrastrukturen überprüft und neu priorisiert werden.

– Grundsätze

Das Angebot im Regionalverkehr richtet sich nach den Grundsätzen des ÖVG. Der Ausbaubedarf orientiert sich an der effektiven bzw. prognostizierten Nachfrage. Für den Schienenverkehr hat das BAV Nachfragerichtwerte festgelegt. Für den meistbelasteten Querschnitt einer Linie gelten folgende Anforderungen an die Mindestnachfrage (jeweils Durchschnitt Montag – Freitag, beide Richtungen):

- Stundentakt 500 Personen pro Tag
- Halbstundentakt 2000 Personen pro Tag
- Viertelstundentakt 8000 Personen pro Tag

Diese Werte korrespondieren mit den in der kantonalen Angebotsverordnung festgelegten Werten für die Auslastung nach Angebotsstufe. Die Werte können im Einzelfall je nach Linie und eingesetztem Rollmaterial variieren. Wenn nur mit kurzen Zügen gefahren werden kann und Perronverlängerungen nur mit unverhältnismässigem Aufwand möglich sind, kann eine Taktverdichtung bereits bei tieferen Werten angezeigt sein. Dies ist insbesondere bei Meterspurbahnen der Fall.

– 2. Teilergänzung S-Bahn Bern

Die Ziele und Massnahmen für die Weiterentwicklung der S-Bahn Bern sind im Konzept "2. Teilergänzung S-Bahn Bern" aus dem Jahr 2013 festgelegt (vgl. Abbildung 29).

Die 2. Teilergänzung beinhaltet:

- Kapazitätssteigerungen durch den Einsatz von Doppelstock-Kompositionen, durch die Verlängerung der Züge auf 210 m (BLS) bzw. 180 m (RBS) und durch Taktverdichtungen
- den Viertelstundentakt im Kernbereich der S-Bahn (entspricht in etwa der Agglomeration Bern)
- den Halbstundentakt für die meisten übrigen S-Bahn-Haltestellen durch weitere Systematisierung des Angebots und der Haltepolitik
- mehr Durchbindungen in Bern
- eine bessere Erschliessung durch neue Haltestellen
- mehr und attraktivere Umsteigepunkte zum Tram- und Busnetz

Die 2. Teilergänzung wird mit dem Ausbau des Bahnhofs und des Bahnknotens Bern bis im Horizont 2040 vollständig umgesetzt.

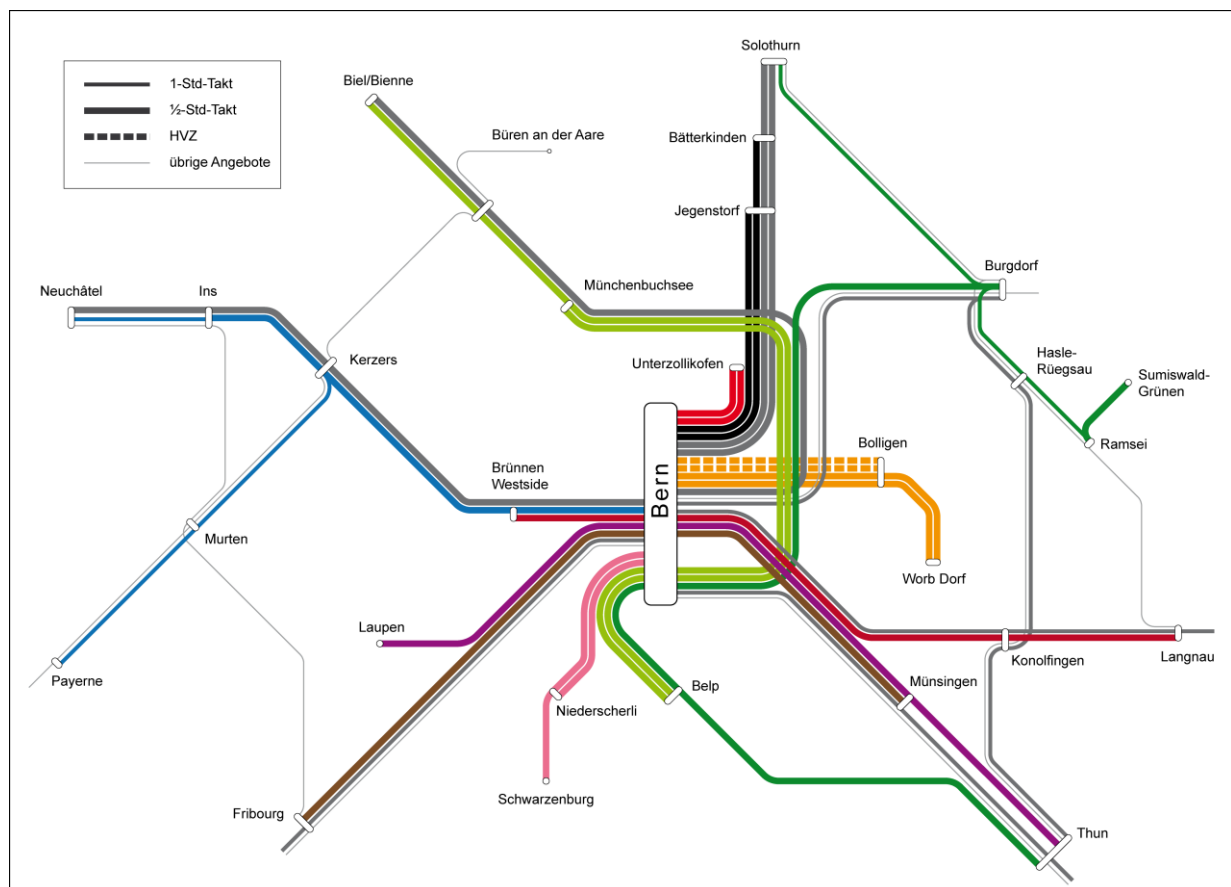


Abbildung 29: Zielkonzept S-Bahn Bern mit 2. Teilergänzung (Quelle: Planungsbericht 2013)

– Angebotsverbesserungen bis 2040

Vor Inbetriebnahme der Entflechtungen westlich und östlich des Bahnhofs Bern sind in den nächsten zehn Jahren die folgenden Angebotsverbesserungen möglich:

- Verlängerung der RE-Züge Bern – Solothurn auf 180 m
- Verlängerung der Züge auf 120 m und 7.5'-Takt Bern – Deisswil auf der S7
- Neue Haltestelle St-Imier La Clef
- Neue Kreuzungsstelle in La Heutte und damit Anschlüsse aus dem Vallée de Tavannes in Moutier in Richtung Delémont.
- Neue Haltestelle Kleinwabern (abgestimmt auf die Verlängerung des Trams nach Kleinwabern)
- Mit dem Bau des Doppelspurtunnels bei Ligerz ist zudem die Einführung des durchgehenden Halbstundentaktes des Regionalverkehrs zwischen Biel/Bienne und Neuchâtel möglich.
- Zusätzliche Züge Interlaken – Brünig – Luzern in beiden Richtungen
- Halbstündliche RE-Züge Bern – Münsingen – Thun – Spiez – Frutigen und in Hauptverkehrszeiten bis Kandersteg.
- Halbstundentakt der S4 Bern – Burgdorf via Zollikofen mit Halt an allen Stationen. Ab Burgdorf kehrt die S4 weiter nach Solothurn.
- Halbstundentakt S44 Bern – Burgdorf und somit Viertelstundentakt der schnellen Verbindungen Bern – Burgdorf
- Viertelstundentakt der S6 bis Niederscherli
- Neue Haltestelle Thun Nord mit Anbindung an S1 Aaretal. Anbindung Gürbetal in Abklärung
- Halt aller S-Bahn-Züge an der neuen Haltestelle Europaplatz Nord und somit Verbindungen im Viertelstundentakt.
- Durchbindung der S-Bahn von Brünnen nach Langnau (S2) und der S-Bahn von Laupen nach Thun (S12). Die S1 von Fribourg fährt bis Münsingen. Dadurch ergibt sich ein Viertelstundentakt zwischen Flamatt und Münsingen.
- 7 ½'-Takt Bern – Zollikofen (S8) in Hauptverkehrszeiten
- Durchgehender Viertelstundentakt Biel/Bienne – Täuffelen und Halbstundentakt Täuffelen – Ins mit guten Anschlüssen in Ins und in Biel/Bienne auf den Fernverkehr.

– Längerfristige Entwicklung S-Bahn ab 2040

Der Zielzustand der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern (Viertelstundentakt im Kernbereich der S-Bahn) wird mit dem Angebotskonzept 2035 vom Bund vollständig umgesetzt. Die Weiterentwicklung der S-Bahn wird im Projekt S-Bahn Bern 2040 erarbeitet. Das Projekt wurde vom AÖV gemeinsam mit den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen und dem Amt für Gemeinden und Raumordnung erarbeitet. Die betroffenen Nachbarkantone und Regionen des Kantons Bern waren einbezogen.

Mit dem Projekts S-Bahn Bern 2040 besteht eine Grundlage für den nächsten STEP-Ausbauschritt des Bundes und die Erarbeitung von langfristigen Angebotskonzepten. Langfristige Angebotskonzepte sind wichtig für die Dimensionierung neuer Schieneninfrastrukturen, da dies oft teure Investitionen mit langen Planungsprozessen sind. Der Betrachtungsperimeter des Projekts umfasst die heutige S-Bahn Bern. Die RE-Züge und deren Haltepolitik werden im Perimeter auch mitgeplant, da die RE-Halte grossen Einfluss auf das Bahnangebot haben. Eine Erweiterung des S-Bahn Perimeters wurde geprüft, falls sich dies aus raumplanerischen Überlegungen aufdrängt.

– Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045

Die RVK Biel/Bienne – Seeland – Berner Jura hat ihre Angebotsziele in einer «Vision S-Bahn Biel/Bienne 2045» dargestellt. Dieses Konzept sieht Verlängerungen der Linie Solothurn – Biel/Bienne nach Sonceboz-Sombeval, der Linie Neuchâtel – Biel/Bienne nach Grenchen Nord und die auch im Konzept S-Bahn Bern 2040 enthaltene Verlängerung der neuen S-Bahnlinie von Brugg direkt nach Grenchen Süd vor. Weiter sind drei neue Haltestellen in Biel/Bienne vorgesehen. Mit diesem Konzept können dichte Bahnangebote zwischen Lengnau und Sonceboz erreicht und die örtliche Erschliessung in Biel/Bienne deutlich verbessert werden.

Eine erste Einschätzung von SBB-Infrastruktur zu den nötigen Infrastrukturausbauten fällt ernüchternd aus. Diese regionale Zielvorstellung ist trotzdem eine Grundlage für den Input des Kantons in zukünftigen STEP-Ausbausritten des Bundes.

– **Auftrag des Grossen Rates im Hinblick auf den Angebotsbeschluss ÖV 2027 - 2030**

Der Grosse Rat hat den Regierungsrat im Angebotsbeschluss ÖV 2022 – 2025 beauftragt, das Angebot des öffentlichen Verkehrs vorausschauend und insbesondere aus den regionalen Zentren zu den Kantonshauptorten hin, auf den nächsten Angebotsbeschluss zu optimieren. Aufgrund der derzeit vorhandenen Infrastrukturkapazitäten und baustellenbedingter Einschränkungen ist ein Ausbau des S-Bahnangebots im Zulauf zum Knoten Bern leider nicht möglich. Das Anliegen wird im vorliegenden Angebotsbeschluss aufgenommen, so weit als dies ausserhalb des S-Bahnangebots möglich ist.

5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur

Die Entwicklung der Infrastruktur richtet sich nach den längerfristig geplanten Angeboten. Die Bahninfrastruktur wird in den kommenden Jahren auf verschiedenen Korridoren ausgebaut. Die bereits beschlossenen Projekte werden im Kapitel 3.8 erläutert. Neben den bereits beschlossenen Projekten laufen aber auch bereits Abklärungen und konzeptionelle Überlegung zu neuen Projekten oder zu Erweiterungen von bereits beschlossenen Projekten. Eine Zusammenstellung der Projekte sind in diesem Kapitel zu finden:

– **Vierspuriger Ausbau Wankdorf – Löchligut**

Bereits im Rahmen der Planungsarbeiten am Ausbauschnitt 2035 hat sich gezeigt, dass der dreispurige Abschnitt zwischen dem Bahnhof Wankdorf und dem Löchligut ein entscheidendes Nadelöhr darstellt. Dieser Abschnitt ist einer der höchstbelasteten Abschnitte im schweizerischen Schienennetz und die Auslastung ist vergleichbar mit derjenigen auf dem vierspurigen Abschnitt Lausanne – Renens. Dieser Dreispurabschnitt führt dazu, dass S-Bahnzüge, welche am Bahnhof Wankdorf halten das gleiche Gleis benutzen müssen wie durchfahrende Züge des Fernverkehrs. Aus Sicht des Kantons Bern ist der Vierspurausbau des Abschnitts Wankdorf – Löchligut und der viergleisige Ausbau des Bahnhofs Wankdorf von hoher Priorität, da nur mit diesem Ausbau das vorgesehene Angebot zuverlässig und pünktlich gefahren werden kann.

– **Seitliche Erweiterung Bahnhof Bern**

Der Knoten Bern erfährt durch die im Bau befindlichen Projekte eine Leistungssteigerung der Zufahrten sowie leistungsfähigere Personenzugänge. Die Anzahl Perronkanten und somit die Aufnahmefähigkeit der Perronanlagen bleiben damit allerdings gleich und werden dadurch zum limitierenden Faktor.

Das Gesamtprojekt Zukunft Bahnhof Bern sieht daher für eine Weiterentwicklung des Angebots von SBB und BLS eine seitliche Erweiterung des Bahnhofs um vier weitere Gleise vor. Dazu wurde gemeinsam von SBB, BLS, Stadt und Kanton Bern eine Testplanung zur räumlichen Konzeption dieses Ausbaus durchgeführt. Das laufende Ausbauprojekt der Publikumsanlagen der SBB berücksichtigt die Ergebnisse dieser Planung beispielsweise bei der räumlichen Anordnung des neuen Zugangs Länggasse vor der Universität Bern.

– **Längerfristige Weiterentwicklung des RBS**

Mit den geplanten Ausbauten des RBS steigt die Leistungsfähigkeit dieser Meterspurbahn markant. Mit dem vorgesehenen Angebot ist die Leistungsfähigkeit der RBS-Infrastruktur ausgeschöpft. Derzeit laufen gemeinsame Abklärungen von RBS und AÖV zur längerfristigen Weiterentwicklung.

– Grimselbahn

Mit dem Projekt der Grimselbahn soll mit einer Neubaustrecke Innertkirchen – Oberwald das Netz der Zentralbahn Interlaken – Luzern und der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) Brig – Andermatt – Disentis miteinander verbunden werden. Gleichzeitig ermöglicht die Grimselbahn eine wintersichere Erschliessung von Guttannen und von Handegg. Zudem führt die Grimselbahn zu einer deutlich besseren Vernetzung des östlichen Berner Oberlands und des Oberwallis mit der Gotthardregion und der Zentralschweiz. Beim Projekt des Grimseltunnels handelt es sich um ein gemeinsames Projekt der Swissgrid AG und der Grimselbahn AG. Das Projekt für die Netzverstärkung Mettlen – Ulrichen ist ein Schlüsselprojekt im „Strategischen Netz 2025“ der Swissgrid. Das Projekt des Baus des Grimseltunnels bietet für Swissgrid und die Grimselbahn eine einmalige Chance. Beide Unternehmen können ihre unterschiedlichen Bedürfnisse mit der gleichen Infrastruktur abdecken, aber zu markant tieferen Kosten als bei einem Alleingang. Das Projekt der Grimselbahn ist nicht Bestandteil des Ausbaus 2035. Es kann allerdings im Hinblick auf kommende Ausbauschritte mit Bundesmitteln projektiert werden.

Mit der neuen Infrastruktur sollen stündliche Zugverbindungen zwischen Meiringen und Oberwald ermöglicht werden. Aufgrund des offenen Realisierungszeitpunktes sind die Anschlussverhältnisse in Meiringen und Oberwald nicht bekannt und detaillierte Aussagen zum Fahrplanangebot nicht möglich. Aus technischen Gründen ist eine Durchbindung mit der ZB oder der MGB denkbar.

– Weitere Infrastrukturausbauten

Neben den bereits erwähnten Projekten sind zudem auf den folgenden stark belasteten Linien Kapazitätsausbauten oder konzeptionelle Anpassungen absehbar, wobei auch hier noch keine Beschlüsse getroffen worden sind:

- Zwischen Biel/Bienne und Lengnau verkehren die Züge Biel/Bienne – Olten – Zürich und Biel/Bienne – Delémont – Basel auf der gleichen Strecke. Diese ist daher sehr stark ausgelastet und leistungssteigernde Massnahmen sind längerfristig nötig.
- Die Strecke Bern – Neuchâtel ist zwischen Gümmenen und Neuchâtel grösstenteils einspurig. Je nach Entwicklung der Rahmenbedingungen sind weitere Doppelspurausbauten nötig. Im Vordergrund stehen dabei die Abschnitte Gümmenen – Kerzers (ohne Bahnhofzufahrt), Müntschemier – Kerzers und Zihlbrücke – Marin-Epagner.
- Beim Bahnhof Interlaken Ost genügen einerseits die Perrondimensionierungen dem stark steigenden Fahrgastaufkommen nicht mehr, andererseits haben die langen Umsteigewege einen negativen Effekt auf die Fahrplanstabilität.
- Im Emmental und im Simmental laufen konzeptionelle Abklärungen betreffend Infrastrukturmassnahmen.

5.5 Entwicklung der Infrastruktur für die städtische Erschliessung in Bern

– Tram Bern – Ostermundigen

Die heutige Buslinie 10 Köniz Schliern – Bern Bahnhof – Ostermundigen Rütli verkehrt in einem sehr dichten Takt und ist überlastet. Der Ast Ostermundigen soll deshalb durch das Tram Bern – Ostermundigen (TBO) ersetzt werden. Dazu wird eine 4450 m lange Neubaustrecke zwischen dem Viktoriaplatz in Bern und der neuen Endhaltestelle im Oberfeld in Ostermundigen gebaut werden. Beim Bahnhof Ostermundigen entsteht ein attraktiver ÖV-Knoten für Bahn, Tram und Bus, eingebettet in einer städtebaulich komplett neuen Umgebung. Das Tramprojekt ist weit fortgeschritten, die Plangenehmigungsverfügung des BAV liegt aber zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses noch nicht vor. Der Baustart der Hauptarbeiten hängt vom Zeitpunkt der Verfügung und davon ab, ob Beschwerden gegen die Verfügung eingereicht werden. Es wird mit einer Bauzeit von mindestens vier bis fünf Jahren gerechnet. Von Juli 2024 bis September 2025 wurden im Raum Bahnhof Ostermundigen bereits Vorarbeiten für das Tram und den barrierefreien Umbau des Bahnhofs Ostermundigen ausgeführt.

– Erschliessung Länggasse

Ausgehend von den Ergebnissen der ZMB Wyler und Länggasse aus dem Jahr 2018 ist offen, ob aufgrund der Nachfrageentwicklung das Länggassquartier durch ein Tram erschlossen werden soll. Grundlage für den Entscheid soll ein Verkehrsmonitoring unter dem Lead der Stadt Bern liefern. Das Monitoring ist am Laufen. Die Resultate sollen während der Laufzeit des Angebotsbeschlusses 2027-2030 vorliegen.

– Zweite Tramachse in den Berner Innenstadt

Die Tramlinien in Bern führen alle vom Hirschengraben via Spital- und Marktgasse zum Zytglogge. Die grosse Anzahl Trams und der Umstand, dass eine Störung des Betriebes auf dieser Strecke zur Totalunterbrechung des Tramnetzes führen kann, ist der Ausgangspunkt des Projektes für eine 2. Tramachse durch die Berner Innenstadt. Zudem wird sich die Situation mit «Tramstaus» auf dem Bubenbergrplatz mit dem neuen Bahnhofzugang Hirschengraben ab 2029 verschärfen, da die Haltezeiten der Trams an der Haltestelle Hirschengraben voraussichtlich länger werden.

Unter Federführung der Regionalkonferenz Bern Mittelland wird die Frage der Linienführung einer 2. Tramachse geprüft. In einem ersten Schritt wurden drei Varianten ermittelt. Die Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung dazu waren kontrovers. Einigkeit herrscht aber darüber, dass es eine zweite Tramachse braucht: zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der Spital- und Marktgasse, als Ausweichroute bei Störungen in der Innenstadt und als Voraussetzung für den weiteren Ausbau des Tramnetzes. In einem Zwischenschritt wurde anschliessend jede der drei Varianten auf ihre technische Machbarkeit an kritischen Stellen geprüft und parallel dazu auf politischer Ebene nochmals das Gespräch mit dem Bund gesucht. Dabei zeigte sich, dass die Variante Bundesgasse-Kochergasse aufgrund schwerwiegender verkehrstechnischer Hindernisse (Kapazität der Kreuzung Hirschengraben/ Bundesgasse/ Monbijoustrasse/ Effingerstrasse) sowie der ablehnenden Haltung der Bundesbehörden nicht machbar ist und deshalb nicht weiterverfolgt werden kann. Die beiden verbleibenden Varianten im Perimeter Ost, die das Tram entweder via Speichergasse – Nägeligasse oder via Lorrainebrücke – Viktoriarain führen würden, werden jetzt vertieft geprüft und bewertet. Im Perimeter West ist eine neue Gleisverbindung via Laupenstrasse – Belpstrasse machbar und brächte die dringend notwendige Entlastung des Hirschengrabens. Diese Linienführung wird ebenfalls vertieft und prioritär weiterverfolgt.

– Erschliessung des Inselareals

Die ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal aus dem Jahr 2021 eruierte als kurz- und mittelfristige Bestvariante die Umstellung der Buslinien 12 und 101 auf Doppelgelenkbus und die Verlängerung der Buslinie 12 zum Europaplatz. Diese Lösung wird aktuell in einem Angebots- und Betriebskonzept vertieft. Längerfristig werden gemäss Prognosen die Kapazitäten der Buslösung jedoch nicht ausreichen. Im Vordergrund stehen als langfristig beste Lösung eine neue Tramlinie auf der Murtenstrasse (alternativ – in Abhängigkeit der Ergebnisse der Folgestudie zur Weiterentwicklung des RBS-Bahnhofs – die Verlängerung des RBS ins Inselareal).

– Neues Depot für Bernmobil

Mit der laufenden Netzentwicklung von Bernmobil und dem Einsatz von längeren Bussen und Trams benötigt Bernmobil längerfristig ein neues Depot. Aus einer breiten Standortevaluation ist der Standort Bodenweid als bester Standort hervorgegangen. Dieser Standort kann allerdings nur genutzt werden, wenn die heutige Nutzung der Bodenweid als Sportplatz auch mit einem neuen Depot beibehalten werden kann. Der Standort Bodenweid soll bei der Überarbeitung 26 im kantonalen Richtplan auf den Koordinationsstand Zwischenergebnis aufgestuft werden.

– Erschliessung Köniz / Bern Süd

Die ZMB Köniz / Bern Süd untersuchte, wie der Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg längerfristig mit ÖV erschlossen werden soll. Diese Frage war seit Ablehnung des Projekts Tram Region Bern offen. Die Studie zeigte, dass die ÖV-Nachfrage gemäss aktuellen Prognosen der Mobilitätsentwicklung mit den bereits beschlossenen Massnahmen abgedeckt werden kann (Taktverdichtung S6 bis Schwarzenburg,

Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb diverser Buslinien, Ausbau Veloinfrastruktur). Sollte sich die ÖV-Nachfrage dynamischer entwickeln steht ein Tram nach Köniz im Vordergrund.

– Weiterentwicklung RBS

Der neue Bahnhof des RBS in Bern wird derzeit so gebaut, dass eine allfällige Weiterführung der Meterstreckbahn nach Westen zum Inselareal und weiter möglich ist. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs wird das Angebot entsprechend den aktuellen Planungen erweitert. Der RBS hat im Rahmen der Diskussionen zur ZMB Köniz / Bern Süd die Befürchtung geäußert, dass das geplante Angebot ohne Erweiterung des RBS-Netzes mit einem Wendebahnhof im Inselareal nicht pünktlich betrieben werden kann.

Der RBS und das AÖV haben diese Befürchtungen durch Simulationen durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro geprüft. Die Abklärungen haben ergeben, dass ein stabiler Betrieb möglich ist, auch wenn die operative Betriebsführung anspruchsvoller wird.

Als nächster Schritt werden die Kapazitäten von Engpässen in der Infrastruktur überprüft. Dazu gehört beispielsweise Worblaufen, wo sich die drei RBS-Linien vereinigen oder die «nur» doppelspurig ausgebaute Zufahrt Worblaufen-Bern. Mit dieser Prüfung soll geklärt werden, welche Kapazitäten die Verzweigung Worblaufen im Zulauf zu Bern aufweist. Mit dieser Information kann der Nutzen einer Erweiterung des RBS in Richtung Insel/Bern Süd-West eingegrenzt werden.

Anschliessend sollen mit einer planerischen Studie mögliche Verlängerungen des RBS evaluiert werden.

6 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 2027 – 2030

Die Anträge der Region wurden geprüft und durch das AÖV einer Priorisierung unterzogen. Diese Priorisierung basiert auf der Analyse der Nachfrageentwicklung der betroffenen Linien und den durch den Finanzplan vorgegebenen Mitteln. Dies hat zur Folge, dass ein wesentlicher Teil der Anträge aus den Regionen nicht in den Angebotsbeschluss aufgenommen werden kann.

Die folgenden Angebotsausbauten werden für eine Aufnahme im Angebotsbeschluss beantragt.

6.1 RVK Biel-Seeland-Berner Jura

6.1.1 Bahnlinien

Zur Erhöhung der Kapazität wird der Halbstundentakt Biel – Münchenbuchsee am Morgen um ein Kurspaar verlängert (S31 Biel ab 8:15 Uhr).

Die regionalen Eisenbahnlinien im Berner Jura (SBB) werden ab Mitte 2029 mit einem neuen Typ von Rollmaterial, den Flirt EVO, betrieben. Nach dem Wallis wird der Berner Jura die zweite Region in der Westschweiz sein, die von diesem hochmodernen Material profitieren wird. Die neuen Kompositionen ermöglichen ein schnelleres Beschleunigen und Bremsen. Sie sind auch mit einem neuen Kupplungssystem ausgestattet, das ein schnelles und zuverlässiges Flügeln am Bahnhof Sonceboz-Sombeval ermöglicht.

6.1.2 Buslinien

– Buslinien Berner Jura

Aufgrund des Kantonswechsels der Gemeinde Moutier sind kleinere Änderungen bei den Buslinien im Umkreis zu erwarten. Der Kanton Jura plant eine Neuorganisation der Buslinien in und um Moutier, welche aber nicht mehr Bestandteil des AGB 2027–30 sind.

Mit der Inbetriebnahme des Ligerztunnels (2029) wird die Buslinie 21.131 Le Landeron – Lignières – Nods von Landeron über La Neuveville, Schafis und Ligerz nach Twann verlängert.

– Buslinien im Seeland

Der Kanton Freiburg verlängert die Linie 20.530 Lugnorre – Sugiez bis nach Ins um die Anschlüsse in Richtung Neuenburg zu verbessern. Parallel verlängert der Kanton Freiburg die bestehende Buslinie 20.520 Murten – Gempenbach systematisch bis nach Gümmenen.

Aufgrund der Umsetzung des Buskonzepts Grenchen (Kanton Solothurn) wird die Streckenführung der Buslinien 40.026 Grenchen – Lengnau und 40.034 (zukünftig 40.024) Grenchen – Lengnau – Pieterlen – Biel/Bienne geändert. Die Taktzeiten bleiben ähnlich wie heute. Die Fahrzeit der Linie 40.034 wird attraktiver, da die Streckenführung in Lengnau verkürzt wird.

Die Region Ins-Erlach wird derzeit durch ein komplexes Busnetz bedient, mit einer interkantonalen Linie nach Le Landeron. Angesichts des Bevölkerungswachstums in der Region und um den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht zu werden, hat die Region RVK-1 in Zusammenarbeit mit dem Kanton Neuenburg eine Studie durchgeführt, um ein neues öffentliches Verkehrsnetz zu entwerfen. Neu sind fünf kantonsübergreifende Linien geplant.

Die Linien Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin Epagnier, Ins – Tschugg – Erlach – Le Landeron, Enges – Marin-Epagnier – Ins und Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier fahren im Stundentakt. Diese beiden Linien die unter anderem Marin-Epagnier erschliessen sollen als Versuchsbetrieb eingeführt werden. Die Linie Ins – Gals – Le Landeron fährt nur zu den Stosszeiten im Stundentakt und nur unter der Woche. Am Wochenende fahren die übrigen Linien im Stunden, bzw. im Zweistundentakt. Die Linien sind der Angebotsstufe 1 (bis 18 KP) zugeteilt.

Zudem soll durch die versuchsweise Verlängerung der bestehende Linie Avenches – Cudrefin – Ins bis nach Treiten erweitert werden. Treiten wird dadurch an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Die Linie 30.105 wird neu ab Seedorf via Aarberg nach Lyss geführt. Sie ersetzt die Linie 365 im Abschnitt Seedorf – Aarberg sowie die Linie 361 im Abschnitt Aarberg – Lyss. Lobsigen und Wyler werden neu durch die Linie 30.365 bedient. Die Linie 30.365 verkehrt neu auf der Strecke Lobsigen – Seedorf – Wiler – Lyss.

Die Linie 30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Gurbrü wird aufgehoben. Bei Bedarf kann Golaten mit einem Bürgerbus erschlossen werden.

6.1.3 Feinverteiler Agglomeration Biel/Bienne

Die Stadt Biel hat in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK-1) das Konzept für den öffentlichen Verkehr 2035 der Agglomeration Biel ausgearbeitet. Die ersten und relevantesten Schritte dieses Konzepts sollen mit dem Angebotsbeschluss 2027 - 2030 umgesetzt werden. Die Umsetzung aller Schritte wird sich über einen Zeitraum von fast zehn Jahren erstrecken. Parallel zum ÖV-Konzept 2035, das sich nur auf das Busnetz der Stadt und Agglomeration Biel konzentrierte, entwickelte die Stadt Biel auch eine Vision für die S-Bahn Biel/Bienne 2045 (vgl. Kapitel 5.3).

– Buslinien Biel

Buslinie 1 und 2: Aufgrund der Elektrifizierung des Busnetzes der Stadt Biel und dem Ziel des neuen Angebotskonzeptes in Biel starke Achsen zu schaffen, werden die Endpunkte der Buslinien 1 und 2 vertauscht, d. h. Linie 1 wird den Bahnhof Brügg mit dem Centre Boujean verbinden und Linie 2 wird zukünftig Löhre / Mauchamp mit den Stadien verbinden.

Die Linien 5, 6 und 8 werden angepasst und bekommen im Bereich Stadt eine neue Streckenführung. Die Taktzeiten bleiben unverändert.

Zwei neue Buslinien (7 und 10) werden zwischen dem Bahnhof Biel und dem Bözingenfeld eingerichtet, wobei eine Linie über die Mittelachse entlang der Schüss und eine Linie über die Mettstrasse verkehren wird. Das Konzept der Linie 10 stellt eine schnelle Verbindung zwischen dem Bahnhof Biel und dem Zentrum Bözingen mit einem Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten sicher. Diese gemeinsam betriebenen Linien gewährleisten im Bahnhof Biel optimale Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr. Beide Linien werden zunächst nur zu den Hauptverkehrszeiten betrieben.

Die Streckenführung der Linie 11 zwischen dem Bahnhof Biel und der Standseilbahn Magglingen wird angepasst.

6.2 RVK Oberaargau

6.2.1 Bahnlinien

Wegen Bauarbeiten im Bahnhof Lenzburg kommt es zu veränderten Linienverknüpfungen. Mittelfristig wird die S26 statt die S23 ab Aarau nach Langenthal fahren. Auf die Fahrplanzeiten hat dies keinen Einfluss, zudem wird das Angebot in den kommenden Jahren schrittweise zu einem durchgehenden Halbstundentakt verdichtet.

Das Abendangebot zwischen Langenthal und Huttwil wird in den Wochenendnächten (Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag) punktuell erweitert.

6.2.2 Buslinien

Das Busangebot zwischen Solothurn und Herzogenbuchsee bleibt unverändert. Mit dem Ausbau des Angebots auf der Zulaufstrecke Solothurn – Inkwil verändern sich die Barrierschliesszeiten in Subingen, Abklärungen zu den Auswirkungen und den nötigen Massnahmen werden derzeit durchgeführt.

Von Montag bis Freitag (bis ca. 19 Uhr) wird auf der Buslinie 40.051 zwischen Herzogenbuchsee und Wangen an der Aare ein neues Angebotskonzept eingeführt. Die Busse verkehren fortan halbstündlich und bedienen die Ortschaften dazwischen (Wangenried bzw. Heimenhausen und Walliswil) alternierend und damit je stündlich. Die Zubringerdienste per Kleinbus und das zeitweise erforderliche Umsteigen in Röthenbach entfällt dadurch. Andererseits führt dieses Konzept zu geringfügigen Fahrzeitverlängerungen für Reisende, welche die Gesamtstrecke Herzogenbuchsee-Wangen zurücklegen.

Im Abschnitt Langenthal – Herzogenbuchsee wird die Linie 40.051 am Samstagnachmittag (ca. 12 - 17 Uhr) zu einem Halbstundentakt verdichtet.

Zur Sicherung der Bundesmitfinanzierung wird das Angebot zwischen Huttwil und Eriswil (Linie 30.491) im Rahmen des Bestellverfahrens geringfügig auf maximal 18 Kurspaare reduziert (heute bestehen 18,5 Kurspaare).

6.2.3 Feinverteiler Agglomeration Langenthal

Bereits im Angebotsbeschluss 2022-2025 ist das neue Stadtbuskonzept auf der Linie 40.064 Langenthal Schoren – Bahnhof – Lotzwil Unterdorf enthalten, dieses konnte aber infolge baulicher Verzögerung beim Bahnhof(-platz) Langenthal bislang noch nicht umgesetzt werden. Der nachfragestarke Abschnitt zwischen Langenthal und Langenthal Süd wird dadurch zu einem Viertelstundentakt verdichtet. Die Bedienung des Schorenquartiers erfolgt neu mit der Linie 40.052 Thunstetten – Langenthal – Thörigen – Herzogenbuchsee, was zwar eine Taktreduktion zum Stundentakt bedeutet, allerdings verbesserte Zuganschlüsse im Bahnhof Langenthal mit sich bringt.

6.3 RK Emmental

6.3.1 Bahnlinien

Auf den Bahnlinien im Emmental sind nach dem Ausbau im Angebotsbeschluss ÖV 2027 – 30 keine Veränderungen geplant.

6.3.2 Buslinien

In Burgdorf werden die Verdichtungen auf der Linie 30.468 Burgdorf – Heimiswil – Kaltacker – Lueg nach Heimiswil verlängert (bisher nur bis Fischermätteli). In Langnau wird der als Versuchsbetrieb eingeführte Halbstundentakt auf dem Westast der Linie 30.281 (Langnau Bhf. – Friedhof) ins kantonale Grundangebot aufgenommen. Das Angebot läuft erst seit einem Jahr und soll betreffend Anschlüsse noch optimiert werden. Da eine Rückkehr zur ursprünglichen Variante aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten nicht mehr so einfach möglich ist, wird das Angebot in das Grundangebot aufgenommen.

6.4 RK Bern-Mittelland

6.4.1 Bahnlinien

Zur Erhöhung der Kapazität wird der Halbstundentakt Biel/Bienne – Münchenbuchsee am Morgen um ein Kurspaar verlängert (S31 Biel ab 8:15 Uhr).

Bei der S-Bahn Bern bleibt das Soll-Angebot unverändert. Wegen baustellenbedingter Kapazitätseinschränkungen in der Zufahrt zum Bahnhof Bern, fallen S-Bahnangebote an einzelnen Wochenenden, am Abend oder auch integral während längerer Zeit aus. Diese Einschränkungen, welche auf ein striktes Minimum begrenzt werden, sind im Angebotsbeschluss nicht abgebildet und entfallen beim Wegfall der auslösenden baubedingten Kapazitätsreduktionen.

6.4.2 Buslinien

Linie 30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch Erhöhung des Nachfragepotenzials soll die Linie in den Hauptverkehrszeiten als Versuchsbetrieb von Mattstetten nach Urtenen verlängert werden.

Raum Belp

Um das Angebot besser auf die Nachfrage auszurichten, wird im Raum Belp das Buskonzept wie folgt angepasst:

- Die Linie 30.160 wird im Abschnitt Belp Bahnhof – Flughafen von Montag bis Freitag ausgedünnt und verkehrt an diesen Tagen neu ganztags alle 30 Minuten
- Im Abschnitt Rubigen – Belp wird die Linie 30.160 ausgebaut und verkehrt neu in den Nebenverkehrszeiten von Montag bis Freitag sowie am Samstag alle 30 Minuten.
- Die Belper Ortsverkehrslinien 30.331 und 30.332 verkehren neu von Montag bis Freitag nur noch in den Hauptverkehrszeiten
- Das Gewerbegebiet Hühnerhubel wird von Montag bis Freitag in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt an den Bahnhof Belp angebunden (Versuchsbetrieb).

Linie 30.167 Münsingen – Wichtrach – Oberdiessbach

Die heutigen Leerfahrten zwischen Wichtrach und Oberdiessbach werden für die Fahrgäste geöffnet, so dass drei zusätzliche Kurspaare entstehen.

Raum Gantrisch

Die Linie 30.320 Riggisberg – Thurnen verkehrt von Montag bis Freitag abends eine Stunde länger und somit bis 21 Uhr.

Das Angebot der Linie 30.322 Hinterfultigen – Rüeggisberg – Riggisberg wird aufgrund der sehr tiefen Nachfrage und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit am Samstag eingestellt.

Raum Saane

Das von der RKBM und der RVK-1 entwickelte neue Angebotskonzept für den Raum Saane zeichnet sich durch ein klarer strukturiertes und damit einfach verständliches Liniennetz aus. Folgende Änderungen werden umgesetzt:

- Die Linie 30.541 Kerzers – Golaten – Wileroltigen – Kerzers wird aufgehoben. Bei Bedarf kann Golaten durch einen Bürgerbus erschlossen werden.
- Die Linie 30.550 Laupen – Gümnen wird nach Mühleberg verlängert (Versuchsbetrieb)
- Die Linie 30.551 Gümnen – Gurbrü wird über Wileroltigen nach Kerzers verlängert.
- Die Linie 30.560 Mühleberg – Allenlüften – Rosshäusern wird ab Allenlüften neu via Frauenkappelen nach Brünnen Bhf. geführt. Der Abschnitt Allenlüften – Rosshäusern wird aufgrund sehr tiefer Nachfrage nicht mehr bedient.
- Die Linie 30.570 Brünnen – Frauenkappelen – Mühleberg wird nach Möglichkeit zu Schulbeginn /-ende nach Allenlüften verlängert. Die Verdichtungskurse zu den Hauptverkehrszeiten werden künftig neu organisiert, so dass zu diesen Zeiten durch Überlagerung mit der Linie 30.560 zwischen Frauenkappelen und Brünnen ein Viertelstundentakt entsteht. Im Gegenzug entfallen die Verdichtungen im Abschnitt Frauenkappelen – Mühleberg via Oberei und Buttenried. Die Einführung des Viertelstundentakts ist erst möglich, wenn das baustellenbedingt eingeschränkte Bahnangebot zwischen Bern und Brünnen wieder vollständig verkehrt.
- Linien 30.560/30.570: während des mehrjährigen, baustellenbedingten Ausfalls der S51 Bern-Brünnen verkehren diese beiden Linien seit Ende April 2025 nach einem Baustellenfahrplan, der sich an die oben beschriebenen konzeptionellen Änderungen anlehnt.

Linie 20.520 Murten – Gempenach – Gümmenen

Auf Wunsch des Kantons Fribourg wird die Linie 20.520 neu vom Kanton Bern mitbestellt, da eine Teilstrecke im Kanton Bern liegt (Angebotsstufe 1). Neu verkehren alle Kurse bis/ab Gümmenen.

Bucheggberg

Aufgrund des Sparprogramms des Kantons Solothurn muss die Linie 30.871 Jegenstorf – Messen – Waltwil angepasst werden. Die Verdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten (6 Kurspaare) verkehren neu nur noch zwischen Jegenstorf und Etzelkofen. Für die bernischen Gemeinden bleibt das Angebot damit weitgehend unverändert. Mit der Anpassung des Konzepts kann für die Kurse Jegenstorf – Messen – Waltwil die Mitfinanzierung durch den Bund erreicht werden.

Worb

Auf Wunsch der Gemeinde Worb hat die Region ein Ortsbuskonzept erarbeitet. Die Gemeinde hat im Anschluss jedoch entschieden, auf einen Ortsbus zu verzichten und sich stattdessen am On-Demand-Angebot Kiesental zu beteiligen (vgl. Kap. 6.8).

6.4.3 Feinverteiler Agglomeration Bern

Der Grosse Rat hat im Dezember 2024 beschlossen, keine Beiträge an die Sanierung des Tramasts Fischermätteli zu leisten und den Tramast Bahnhof Bern – Fischermätteli im nächsten Angebotsbeschluss zu streichen. Damit hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, ihm eine alternative Erschliessungsform des Fischermätteli Quartiers vorzuschlagen. Das AÖV hat gemeinsam mit der RKBM, der Stadt und Bernmobil mögliche Erschliessungsvarianten des Quartiers, sowie deren Vor- und Nachteile eruiert und bewertet sowie die anfallenden Kosten für die verschiedenen Varianten ermittelt.

Die Studienergebnisse zeigen, dass die Investitionskosten bei der Variante Tram rund 20% höher sind als bei einer Busvariante und die jährlichen Betriebskosten rund CHF 0.2 Mio. höher. Allerdings schneidet die Tramvariante in der Bewertung bei den anderen wichtigen Kriterien namentlich bei der Betriebsqualität, der Systemverlässlichkeit und den Auswirkungen und den Fuss- und Veloverkehr deutlich besser ab und auch bei den Auswirkungen auf den Individualverkehr ist die Trammerschliessung leicht im Vorteil.

In einer Gesamtbetrachtung aller Kriterien kommt die Bau- und Verkehrsdirektion zum Schluss, dass die Trammerschliessung trotz den Mehrkosten deutliche Vorteile aufweist und insgesamt die Bestvariante darstellt.

Zwischen Bern und Kleinwabern werden in den nächsten Jahren die Seftigenstrasse saniert, die Tramlinie 9 verlängert und eine neue S-Bahnhaltestelle in Kleinwabern erstellt. In Kleinwabern entsteht ein attraktiver Umsteigeknoten zwischen Tram, Bus und Bahn.

Zeitgleich mit der Inbetriebnahme der Tramlinienerweiterung wird das Busnetz im Raum Wabern wie folgt angepasst:

- Die Linie 30.022 wird eingekürzt und wendet neu beim Bahnhof Wabern/Stöckli
- Die Linie 30.029 wird bis zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern verlängert.
- Die Linie 30.340 wird bis zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern eingekürzt.

Die Buslinie 30.012 ist zu den Spitzenzeiten zwischen dem Bahnhof und dem Inselspital sehr stark ausgelastet und die Nachfrage wird weiter zunehmen. Das bestehende Angebot wird deshalb gezielt mit Entlastungsbussen erweitert, sofern die Nachfrage dies erfordert.

Mit der Inbetriebnahme des Polizeizentrums Bern in Niederwangen wird die Linie 30.031 im Abschnitt Niederwangen – Europaplatz ausgebaut. Die Zeitfenster der Verdichtung zum Viertelstundentakt werden in Absprache mit der Kantonspolizei noch festgelegt.

Der Ast Worblaufen – Ittigen Talgutzentrum der Linie 30.033 verkehrt seit dem Fahrplanjahr 2024 als kantonaler Versuchsbetrieb. Bereits im ersten Betriebsjahr wurde die Minimalvorgabe bezüglich Auslastung erreicht, im ersten Quartal 2025 stieg sie weiter deutlich an. Die Minimalvorgabe bezüglich Kostendeckungsgrad der gesamten Linie war im Jahr 2024 ebenfalls erfüllt. Die Linienverlängerung wird deshalb ins Grundangebot aufgenommen (Angebotsstufe 1).

Die Entwicklungen auf dem Inselareal und im Raum Weyermannshaus werden zu einem weiteren Nachfragewachstum im Korridor Bern – Güterbahnhof – Hinterkappelen führen. Aus diesem Grund wird die Linie 101 zum Zeitpunkt der Eröffnung des Fachhochschulcampus im Abschnitt Güterbahnhof – Bethlehem Kirche in den Hauptverkehrszeiten zum 5-Minutentakt verdichtet. Damit genügend Transportkapazitäten vorhanden sind, werden im Abschnitt Bern Bahnhof – Güterbahnhof zusätzliche Entlastungskurse eingesetzt. Wichtig ist, dass sich die Spitzenbelastungen auf der Buslinie 101 zur PH und zur BFH nicht überlagern, da es sonst nicht möglich ist ausreichende Kapazitäten bereitzustellen. Die Stundenpläne der BFH sind daher danach auszurichten. Die BFH hat Kenntnis der Thematik und der Notwendigkeit, dass die Stundenpläne des Campus BHF auf den ÖV ausgerichtet werden. Das AÖV ist mit der BFH in Kontakt.

6.5 RVK Oberland West

6.5.1 Bahnlinien

Die im Jahr 2020 erfolgreich eingeführten Regiozüge Spiez – Frutigen, die zu Hauptverkehrszeiten im Pendler- und Freizeitverkehr zeitweise halbstündliche Verbindungen aus dem Unterland nach Frutigen und Adelboden ermöglichen, werden weiter ausgebaut. Damit soll auch der häufig überlastete RE1 Bern – Spiez – Kandersteg – Brig entlastet werden.

6.5.2 Buslinien

Im Einklang mit den zusätzlichen Regiozügen Spiez – Frutigen werden auch die halbstündlichen Verbindungen Frutigen – Adelboden ausgebaut. Auf der Linie 31.320 Frutigen – Kandersteg wird es saisonale Verdichtungen auf dem nachfragestarken Abschnitt bis Blausee geben.

Derzeit prüft die RVK Oberland West mit den Gemeinden eine neue Buslinie zwischen Oey-Diemtigen, Latterbach und Erlenbach Kleindorf. Damit könnten unter der Woche Schülerbedürfnisse abgedeckt und am Wochenende mit der Anbindung der Stockhornbahn der Freizeitverkehr gestärkt werden. Diese Linie würde versuchsweise eingeführt. Mit dieser neuen Linie könnte die bestehende Linie 31.250 (Oey-Diemtigen – Diemtigen – Grimmelalp) effizienter betrieben und das Angebot leicht verbessert werden.

6.5.3 Feinverteiler Agglomeration Thun

Auf der stark frequentierten Linie 1 Steffisburg – Thun – Spiez wird das Angebot ausgebaut: Zwischen Steffisburg und Deltapark Gwatt ist in den Hauptverkehrszeiten ein 7.5'-Takt geplant. An Wochenenden ist im gleichen Abschnitt tagsüber der durchgehende 10-Minuten-Takt vorgesehen.

In der Agglomeration Thun nimmt die erste Tangentiallinie zwischen Steffisburg Kirche und Thun Zentrum Oberland Ende 2025 ihren dreijährigen Versuchsbetrieb auf. In einem ersten Schritt fahren die Busse während der Pendler- und Ladenöffnungszeiten halbstündlich. Die neue Buslinie bindet in Steffisburg Wohngebiete entlang der Zulgstrasse an den öffentlichen Verkehr an und an den Bahnhof an, mit

der Inbetriebnahme der Haltestelle Thun Nord soll die Tangentiallinie Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Bern herstellen.

Der Bushof auf dem Bahnhofplatz Thun ist an der Kapazitätsgrenze angelangt und die Busse stehen bei der Zufahrt zum Bahnhof häufig im Stau. Für die behindertengerechte Gestaltung und die Weiterentwicklung des Angebots ist zusätzlicher Raum erforderlich. Hierzu ist geplant, zwei Stadtbushlinien nicht mehr über den Bahnhofplatz zu führen, sondern den Anschluss an die Züge auf der Südseite sicherzustellen (vgl. Abbildung 30). Die Stadt Thun, die RVK5 und die kantonalen Fachstellen haben sich 2024 für eine Lösung mit Halteketten in der Seefeldstrasse ausgesprochen. Die Federführung für diese Verbesserung liegt bei der Stadt Thun.

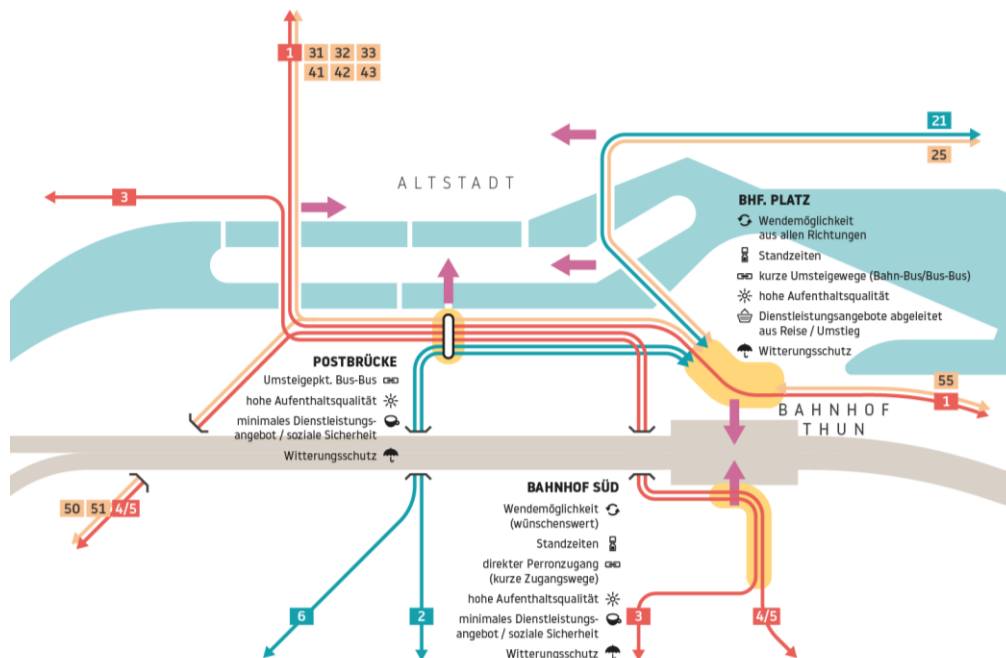


Abbildung 30: Kurz-/mittelfristiges ÖV-Leitbild Innenstadt Thun (Quelle: RVK5 2019)

6.6 RK Oberland Ost

6.6.1 Bahnlinien

Der Ausbau der Kreuzungsstelle Leissigen wird Kreuzungen von 400 Meter langen Zügen erlauben, womit die Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz der SBB zunimmt. Während des Baus der Kreuzungsstelle sind leider Einschränkungen und Streckensperrungen nicht zu vermeiden. Von verschiedenen geprüften Lösungen ist der Verzicht auf die halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Interlaken West die beste Lösung.

Die Berner Oberland Bahnen sehen in den nächsten Jahren verschiedene Streckenausbauten vor. Zwischen Interlaken Ost und Grindelwald ist zu den saisonalen Hauptverkehrszeiten ein Viertelstundentakt in Lastrichtung geplant. Um dieses Angebot stabil betreiben zu können, müssen die Kreuzungsbereiche instandgesetzt und ausgebaut werden.

Verdichtungen sind auch zwischen Interlaken Ost und Lauterbrunnen sowie auf der WAB-Strecke Lauterbrunnen – Wengen möglich, auf diesen Strecken ohne zusätzliche Infrastrukturmassnahmen.

6.6.2 Buslinien

Der stark wachsende Freizeitverkehr führt in der Region Interlaken auch auf dem Busnetz vermehrt zu Kapazitätsengpässen. Auf der Linie 31.103 Interlaken – Iseltwald werden zusätzliche Kurse eingesetzt und die Linienführung wird angepasst. Beim Ortsbus Grindelwald werden Entlastungskurse sowie ein Abendangebot eingeführt. Im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau der Firstbahn und der Verlegung der Talstation zum Bahnhof klärt die Regionalkonferenz zurzeit Anpassungen des Ortsbusnetzes ab. Aufgrund der stark wachsenden Nachfrage wird ein Ausbau des Busangebots möglicherweise bereits in den nächsten Jahren erforderlich sein.

6.6.3 Feinverteiler Agglomeration Interlaken

In Interlaken wird im Dezember 2025 eine neue Buslinie 31.108 zwischen Interlaken, der neuen Bahnhalttestelle Matten bei Interlaken und dem Gewerbegebiet bei Wilderswil als Versuchsbetrieb eingeführt. Die neue Linie wird die überlastete Linie 31.105 Unterseen – Interlaken – Gsteigwiler entlasten und in Matten bessere Anschlüsse Richtung Grindelwald und Lauterbrunnen ermöglichen.

In der Sommersaison bestehen bei der Linie 31.021 zwischen Interlaken und Unterseen Neuhaus zunehmende Kapazitätsengpässe. Anstelle der bisher eingesetzten Beiwagen werden zeitlich versetzte Zusatzkurse die Grundkurse der Linie 31.021 entlasten.

6.7 Entwicklung des Nachtangebots

Aufgrund der starken Nachfragezunahme bei den Moonliner-Linien seit der Aufnahme in das Grundangebot im Dezember 2021 und wegen eines überwiesenen politischen Vorstosses wurde das bestehende Nachtbusnetz überprüft und die Einführung von Nacht-S-Bahn-Linien abgeklärt. Die Ergebnisse der Abklärungen bestätigten ein Potential für Nacht-S-Bahnen auf den folgenden drei Korridoren:

- Bern – Thun (N1)
- Bern – Biel/Bienne (Linie N3)
- Bern – Solothurn (RBS – Linie N8).

Auf die Einführung von Nacht S-Bahnen wird aber vorerst verzichtet. Die Abklärungen haben ergeben, dass zwar wie erwähnt ein Potential auf den Korridoren Bern – Biel/Bienne / Bern – Thun und Bern – Solothurn besteht, auf eine rasche Umsetzung aber aus folgenden Gründen verzichtet wird:

- Der Korridor nach Thun ist durch die Bauarbeiten im Aaretal stark belastet. Viele der Bauarbeiten werden in der Nacht und am Wochenende durchgeführt. Das würde zu Einschränkungen und regelmässig zu Busersatzverkehr auf dieser Linie führen. Die häufigen Fahrplanänderungen und teils auch unterschiedlichen Umsteigeorte wären für die Kundinnen und Kunden schlecht merkbar und unattraktiv.
- Aktuell laufen auf nationaler Ebene (Bern – Zürich / Jurasüdfuss) Abklärungen und Pilotversuche zum Nachtangebot des Fernverkehrs. Erst wenn das zukünftige Angebot bekannt ist, kann das Moonlinerangebot auf diese Züge abgestimmt werden. Diese Züge können einen wesentlichen Einfluss auf die Nachtnetze in Biel und Solothurn haben. Die Neukonzeptionen sollen durch die RVK / RK resp. durch den Kanton Solothurn in den nächsten Jahren vorgenommen werden.

Das Moonlinerangebot wird bei den Linien 30.918 (M18) Bern – Brünnen – Frauenkappelen – Gümme – Laupen und 30.983 (M83) Bern – Bümpliz – Niederwangen – Thörishaus – Neuenegg – Laupen angepasst. Diese Linien sind heute betrieblich miteinander verknüpft, können jedoch nicht pünktlich betrieben werden und die Anschlüsse am Bahnhof Bern sind daher nicht gewährleistet. Die zwei Linien werden deshalb betrieblich getrennt. Dies führt zu folgenden Anpassungen:

- M18: Einkürzung auf den Abschnitt Bern Brünnen – Frauenkappelen – Gümmenen und Führung aller Kurse via Oberbottigen und Riedbach
- M83: Verzicht auf die Bedienung der Haltestelle Bösinggen Tuftera

Die Linie 30.919 (M19) Belp – Toffen – Kaufdorf – Riggisberg – Thurnen – Seftigen – Gurzelen wird aufgrund ihres deutlich ungenügenden Kostendeckungsgrads eingekürzt. Sie fährt neu ab Kaufdorf nach Thurnen und endet in Riggisberg. Die Aussteigerfrequenzen südlich von Thurnen sind sehr tief.

6.8 Bedarfsangebote im Kanton Bern

Neue technologische Möglichkeiten, Änderungen im Arbeits- und Freizeitverhalten und sich wandelnde Bedürfnisse der Bevölkerung führen sowohl zu einem veränderten Mobilitätsverhalten als auch zu neuen Formen von Mobilitätsangeboten. Die klassische Zweiteilung der Mobilität auf der Strasse zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (öV) verschwindet zunehmend.

On-Demand-Angebote stellen keine neue Angebotsform dar. Insbesondere im Tourismus- und Freizeitverkehr oder als Ergänzung zum öV (z. B. am Abend oder zur zusätzlichen Erschliessung bestimmter Quartiere oder Weiler) sind On-Demand-Angebote bekannte Mobilitätsformen. In den Räumen Huttwil und Courtine de Bellelay verkehrten entsprechende Busse ab 2001. Diese Angebote wurden wegen tiefer Nachfrage und schlechter Wirtschaftlichkeit wieder eingestellt und durch fahrplanmässige Angebote ersetzt.

Ausgelöst durch neue technologische Möglichkeiten wurden in den letzten Jahren durch die Regionen umfassende Abklärungen gemacht, um potenzielle Gebiete zu eruieren und das Potential abzuschätzen. Zwei Arten von On-Demand Angeboten wurden genauer überprüft:

- Bestellung als ordentliche Linie
Grundsätzlich ist es möglich, dass die Bestellung eines On-Demand-Angebots durch den Kanton erfolgt. Seitens BAV wurden im Oktober 2023 diesbezüglich Vorgaben erstellt. Im Rahmen der Vorabklärungen hat sich jedoch gezeigt, dass die Kosten für solche Angebote sehr hoch und die Wirtschaftlichkeit entsprechend tief sein werden. Daher werden solche Angebote vom Kanton als nicht zweckmässig beurteilt.
- Mitfinanzierung als Bürgerbus
Bürgerbusse werden durch die Gemeinden organisiert und können tiefere Standards bei Tarifen oder den Anforderungen des Personals haben. Bürgerbusangebote werden vom Kanton Bern seit Jahrzehnten finanziell unterstützt, sofern die Erschliessungsberechtigung (Art. 3 AGV) erfüllt ist. Bezüglich des Fahrplans (Anzahl Kurse, Gebietsabdeckung, Linienführung etc.) und der Tarifgestaltung (von kostenlos über Sondertarife bis Anerkennung von Liberofahrausweisen oder Fahrausweisen des nationalen direkter Verkehrs) und der Organisation (Betrieb durch Gemeinde oder Dritten) haben die Gemeinden als Besteller des Angebots die grösstmögliche Autonomie.

Für Variante Bürgerbus, die beispielsweise von MyBuxi bereits erfolgreich angeboten wird, werden folgende Anträge aus den Regionen für die Aufnahme in den Angebotsbeschluss beantragt:

- Raum Belp und Nachbargemeinden (teilweise bestehend)
- Raum Kiesental
- Raum Herzogenbuchsee (bestehend)
- Raum Niederönz (bestehend)
- Raum Huttwil, Heimiswil und Affoltern i. E. (bestehend), Walterswil, Oeschenschachen, Ursenbach, Rohrbachgraben und Gondiswil

Diese Angebote sollen künftig mitfinanziert werden. Da es sich aber nicht um fahrplanmässige Angebote handelt, könne diese bei der Berechnung der ÖV-Güteklassen nicht berücksichtigt werden.

6.9 Versuchsbetriebe

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

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

- Verlängerung der Linie 20.535 Avenches – Cudrefin – Ins – (Treiten) nach Treiten
- Die Linie Enges – Marin-Epagnier – Ins und die Linie Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier werden im Rahmen des neuen Buskonzept im Raum Erlach als Versuchsbetriebe gestartet.
- Anbindung des Gewerbegebiet in Belp mit der neuen Linie Bahnhof Belp – Hühnerhubel
- Verlängerung der Linie 30.550 Laupen – Gümmenen – Mühleberg nach Mühleberg
- Verlängerung der Linie 30.038 Schönbühl – Bäriswil / Mattstetten – Urtenen
- Zum aktuellen Zeitpunkt wird die neue Linie Oey-Diemtigen – Latterbach – Erlenbach Kleindorf geprüft, welche als Versuchsbetrieb eingeführt werden würde.
- Neue Linie Steffisburg Kirche – Thun Zentrum Oberland (Ab Fahrplan 2026)
- Neue Linie 31.108 Interlaken – Matten bei Interlaken – Wilderswil (Ab Fahrplan 2026)

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.

6.10 Begründung von Ausbauten nach bisherigen Angebotsstufen

Mit der geplanten Anpassung der Angebotsverordnung gibt es eine Zäsur gegenüber den bisherigen Angebotsbeschlüssen. Da sich der Angebotsbeschluss 2027 – 2030 bereits auf die neuen Angebotsstufen bezieht, wird in den untenstehenden Tabellen dargestellt, welche Änderungen sich theoretisch ergäben, wenn keine Anpassung der Angebotsverordnung erfolgen würde.

Regionalkonferenz Emmental

Liniennummer	Linienbeschreibung	AS bisher	AS neu mit bisheriger AGV	Begründung
30.468	Burgdorf – Heimiswil – Lueg	2	3	Betrifft nur Abschnitt Burgdorf – Heimiswil. Der von der Stadt Burgdorf finanzierte Versuchsbetrieb zeigt, dass die Vorgaben zu Nachfrage und Kostendeckung erfüllt werden können.

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Liniennummer	Linienbeschreibung	AS bisher	AS neu mit bisheriger AGV	Begründung
30.031	(Bern Brunnadernstrasse –) Europaplatz Bhf – Niederwangen Bhf	3	4	Angebotsausbau auf dem Ast Niederwangen – Europaplatz aufgrund Eröffnung Polizeizentrum Niederwangen
30.041	Zollikofen – Kappelisacker – Bern Breitenrain	2	3	Einführung von Mittagskursen
30.560	Mühleberg – Allenlütten – Rosshäusern	1	2	Teil-Umsetzung Angebotskonzept Friesenberg Raum Saane (Verdichtungskurse werden neu dieser Linie zugeordnet)

Regionale Verkehrskonferenz Oberland-Ost

Liniennummer	Linienbeschreibung	AS bisher	AS neu mit bisheriger AGV	Begründung
31.101	Beatenberg – Interlaken West	2	3	Taktverdichtungen anstelle von Beiwagen aus Kapazitätsgründen
31.103	Iseltwald – Bönigen – Interlaken West	1	2	Anpassung Linienführung und Angebotsausbau aus Kapazitätsgründen
31.121	Grindelwald Terminal – Bahnhof – Oberer Gletscher	2	3	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
31.122	Grindelwald Gletscherschlucht – Bahnhof – Bodmi – Klusi	2	3	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
31.141	Lauterbrunnen – Stechelberg	2	3	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
311 R62	Interlaken Ost – Zweilütschinen – Lauterbrunnen	3	4	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
311 R63	Lauterbrunnen – Wengen – (Kleine Scheidegg)	3	4	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
312 R61	Interlaken Ost – Zweilütschinen – Grindelwald	3	4	Taktverdichtung aus Kapazitätsgründen erforderlich
474 R71	Meiringen – Innertkirchen	2	3	Aufnahme von drittfinanzierten Kurspaaren mit guter Auslastung ins Grundangebot

Regionenübergreifende Linien

Liniennummer	Linienbeschreibung	AS bisher	AS neu mit bisheriger AGV	Begründung
31.060	Spiez – Interlaken West – Interlaken Ost	2	3	Bedürfnisgerechter Ausbau Abendangebot

Abbildung 31: Übersicht der Linien, bei denen ein Umstufung aufgrund der AGV nicht mehr notwendig ist.

6.11 Umstellung des Busverkehrs auf klimaneutrale Antriebe

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

Mit diesem Bestreben soll den Vorgaben gemäss kantonaler Verfassung, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr, der Gesamtmobilitäts- und Luftreinhaltestrategie sowie der Energiestrategie des Kantons Bern Rechnung getragen werden.

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

Grundsätzlich liegt die Verantwortung für die Neubeschaffung von Bussen und somit auch für die Umstellung auf alternative Antriebe bei den Transportunternehmen. Im abgeltungsberechtigten Verkehr müssen diese Entscheide über das Instrument der Betriebsmittelgenehmigungen und des Bestellverfahrens aber mit den Bestellern koordiniert werden. Eine weitergehende Steuerung oder gar Vorgaben durch die Besteller ist aus verschiedenen Gründen nicht zweckmässig. Unterschiedliche Voraussetzungen betreffend Lademöglichkeiten, Topographie, betrieblichen Aspekte etc. erfordern individuelle Abklärungen, was zu unterschiedlichen Lösungen führen kann. Zudem schreiten die technischen Entwicklungen rasch voran, dass auch aus diesem Grund technische Vorgaben für die Elektrifizierung nicht zielführend wären.

In den Agglomerationsprogrammen der 5. Generation werden in verschiedenen Agglomerationen Bundesbeiträge an die Elektrifizierung beantragt, sowohl für Fahrzeuge als auch für Depots resp. deren zusätzlich erforderlichen Ausstattungen.

Im Kanton Bern verkehren auf den Netzen der folgenden Busunternehmen bereits heute Elektrobusse: Bernmobil, Postauto, RBS, Verkehrsbetriebe Biel. Die STI und Busland werden ab 2026 Elektrobusse einsetzen. Bei den übrigen Busunternehmen bestehen Planungen für die Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben. Grundsätzlich sollen der Umstellung auf Busse mit alternativen Antrieben keine Busse vorzeitig ausser Betrieb genommen werden.

Im Kanton Bern sollen grundsätzlich ab 2030 nur noch Busse mit alternativen Antrieben in Betrieb genommen werden. Bereits heute sind die Möglichkeiten für die Beschaffung von Dieselmotoren für den ÖV wegen fehlenden Anbietern eingeschränkt.

6.12 Tarife und Distributionssysteme

Organisation der Transportunternehmen bezüglich Tarife

Die Alliance SwissPass engagiert sich als Branchenorganisation des ÖV schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme. Sie ist für die übergeordneten Rahmenbedingungen des Nationalen Direkten Verkehrs und der regionalen Tarifverbünde zuständig.

Mit dem Projekt myRIDE entwickelt die Alliance SwissPass einen zukunftsgerichteten und digitalen Tarif. Mit diesem sollen die zwei "Tarifwelten" Nationaler Direkter Verkehr und Tarifverbünde abgelöst werden, was schrittweise zu Vereinfachungen für Kunden und Transportunternehmen führen würde.

Aufgrund der grossen finanziellen Abhängigkeit von den Verkehrseinnahmen werden die Entwicklungen aufmerksam verfolgt und die Interessen der Kantone im Dienst der ÖV-Nutzerinnen und Nutzer werden verstärkt über die Zusammenarbeit zwischen den Kantonen einerseits und zwischen Bund und den Kantonen anderseits wahrgenommen.

Bei einem Erfolg von myRIDE werden nebst dem neuen Tarif noch Abonnemente angeboten. Dies wird dazu führen, dass beim Libero-Tarifverbund grössere Veränderungen vorgenommen werden: Verzicht auf den Verkauf von Einzelfahrausweisen und Überprüfung der bestehenden Abonnementtarife.

ÖV-Inkludierung in Gästekarten

Die Ziele einer klimagerechten Mobilität gelten uneingeschränkt auch für den touristischen Verkehr. Übernachtungsgäste in den touristischen Zentren sollen sich vor Ort mit dem ÖV bewegen. Ein Schlüsselement dazu ist ein einfacher Zugang. Bezogen auf den Fahrausweis werden in vielen Kurorten Gästekarten mit inkludiertem ÖV-Ticket angeboten. Die Entschädigung der Tourismusregionen an die Transportunternehmen muss in einem ausgewogenen Verhältnis zur Nutzung durch die Gäste stehen. Gelingt dies, profitieren die Gäste von einem attraktiven Gesamtpaket und die Steuerzahlenden werden nicht indirekt für touristisch genutzte Angebote belastet. Aus rechtlicher Sicht sind die Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes einzuhalten, wonach die Tarife gegenüber allen gleich angewendet werden müssen. Die Vergütung der Tourismusregionen an die Transportunternehmen können somit nicht beliebig verhandelt werden, sondern müssen einer Berechnungsmethodik folgen, die durch die Leistungserbringer akzeptabel ist.

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 Einnahmefälle wird im ordentlichen Bestellverfahren festgelegt. Wegen der ausschliesslichen Gültigkeit der vergünstigten Tarife für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Lauterbrunnen trägt der Bund die Ausfälle nicht mit.

Verkaufssysteme

Zwei Drittel der ÖV-Tickets werden heute über mobile Geräte gekauft. Die Kundinnen und Kunden schätzen dabei im Vergleich zu Billettautomaten den einfacheren Kaufprozess, dies zudem ohne Zeitdruck auf dem eigenen Gerät. Trotzdem besteht weiterhin ein Bedürfnis für herkömmliche Fahrausweise, die ohne Preisgabe persönlicher Angaben in Papierform gekauft werden können. Auch die persönliche Beratung zu komplexeren Fragestellungen oder für den Kundenservice wird in Zukunft Bestand haben.

Die Verwendung von Papier als Trägermedium verursacht hohe Kosten. Daher soll vermehrt die Möglichkeit zum Laden des am Billettautomaten gekauften Tickets auf elektronische Trägermedien genutzt werden. Als Trägermedium kommt beispielsweise die weitverbreitete Swisspass-Karte infrage.

Bei den Zahlungsmitteln verliert Bargeld zunehmend an Bedeutung. Beim Bezug über mobile Applikationen, die den Hauptanteil der Billettverkäufe ausmachen, ist Bargeld ausgeschlossen. Auch an Billettautomaten und im persönlichen Verkauf bezahlen Kundinnen und Kunden zunehmend mit elektronischen Zahlungsmitteln. Bei der Erneuerung von Verkaufsgeräten müssen sich die Transportunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen mit der Frage nach der Ausrüstung auseinandersetzen: Was muss ein Billettautomat verkaufen können und welche Bezahlmöglichkeiten entsprechen den Bedürfnissen?

Für den Kanton ist es entscheidend, den Zugang zum öffentlichen Verkehr nicht in unverhältnismässiger Masse zu erschweren. So ist der Zugang zum ÖV zwingend auch für Personen ohne Kredit- oder Debitkarte zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Bedürfnisse der Mehrheit der Bevölkerung im Vordergrund stehen und optimal erfüllt werden. Dabei sollen auch die neuen technischen Möglichkeiten genutzt werden, um den ÖV weiter zu verbessern. Sonderlösungen für Wenige dürfen nicht übermässige Kosten zu Lasten der Allgemeinheit verursachen.

6.13 Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben sind attraktive Umsteigepunkte, die den einfachen und effizienten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ermöglichen und damit Anreize zur konzentrierten Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit, Gastronomie, etc.) bieten. Sie verknüpfen neben den Verkehrsmitteln auch den Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Die Reisenden können einfach und effizient zwischen Auto, öffentlichem Verkehr und Fuss- und Veloverkehr umsteigen. Mobilitätsangebote wie Car- und Bike-Sharing, Personal Mobility Devices (PMD), Angebote des Bedarfsverkehrs sowie Carpooling gehören ebenfalls zu den potenziellen Angeboten dieser Drehscheiben und fördern die Verkettung von Verkehrsmitteln.

Der Umstieg kann beispielsweise im Agglomerationsgürtel an einer Autobahnausfahrt, die gut mit dem städtischen ÖV erschlossen ist, oder an regionalen S-Bahnhaltestellen geschehen. Zu den klassischen Verkehrsdrehscheiben gehören ÖV-Umsteigeanlagen zwischen Bahn, Bus und Tram sowie P+R-, bzw. B+R-Anlagen. Die grossen Bahnhöfe der Agglomerationszentren stellen bereits heute Verkehrsdrehscheiben dar, die es hinsichtlich ihrer starken Nutzung zu optimieren und städtebaulich auszugestalten gilt. Auch viele kleinere Bahnhöfe wie z. B. die ÖV-Knoten Tavannes, Brugg, Zollikofen, Belp, Wynigen oder Wilderswil dienen heute als Verkehrsdrehscheiben.

Die Optimierung von Verkehrsdrehscheiben hat das Potenzial, die Verkehrsabwicklung zu verbessern bzw. das Verkehrsaufkommen besser zu bewältigen. Attraktive Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln tragen zur Minderung der Verkehrsprobleme bei, indem sie ein Umsteigen von flächenintensiven Verkehrsmitteln auf flächenschonende, emissionsarme Verkehrsmittel möglichst nahe an der Quelle des Weges unterstützen.

Die Grundsätze und Ziele sind im kantonalen Richtplan enthalten. Für den Kanton sind Umsteigepunkte seit Jahren ein wichtiges Thema: P+R und B+R haben eine grosse Bedeutung für die Mobilität im Kanton und werden vom Kanton unterstützt. Gerade in der Agglomeration wurden verschiedene Buslinien an die S-Bahn angeschlossen (Längenberg, Frauenkappelen – Mühleberg, Rapperswil/Bucheggberg), um die Fahrt der Busse im stark belasteten städtischen Strassennetz an den Bahnhof Bern zu vermeiden. Somit sind zahlreiche Bahnstationen in allen Regionen des Kantons seit längerem eigentliche Verkehrsdrehscheiben. Im Rahmen der Agglomerationsprogramme der 5. Generation, bzw. der RGSK 2025 haben die Regionen ihre ÖV-Haltestellen systematisch überprüft und ein konzeptionelles Netz von Verkehrsdrehscheiben mit unterschiedlicher Funktionalität und Ausgestaltung erarbeitet. Zur Verbesserung dieser Standorte werden nun schrittweise Massnahmen und Projekte definiert. Verschiedene Projekte, die neue bzw. verbesserte Verkehrsdrehscheiben schaffen sollen, sind bereits in Planung oder sogar in Umsetzung – so z. B. in Ostermundigen, Kleinwabern, Thun Nord oder Matten bei Interlaken.

7 Verzeichnisse

7.1 Abkürzungsverzeichnis

AGB	Angebotsbeschluss
AGV	Kantonale Angebotsverordnung (BSG 762.412)
AK35	Angebotskonzept 2035
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung
AS	Ausbauschnitt
AS25	STEP Ausbauschnitt 2025
AS35	STEP Ausbauschnitt 2035
asm	Aare Seeland mobil AG
AV	Angebotsvereinbarung
BauG.	Kantonales Baugesetz (BSG 721.1)
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz (SR 151.3)
BeoAbo	Tarifverbund BeoAbo Berner Oberland
BFS	Bundesamt für Statistik
BIF	Bahninfrastrukturfonds
BLM	Bergbahn Lauterbrunnen Mürren
BLS	BLS AG
BOB	Berner Oberland-Bahnen AG
BSG	Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft AG
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (bis 2019)
BVD	Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (ab 2020)
CJ	Chemins de fer du Jura
Dosto	Doppelstockzug
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
EBG	Eisenbahngesetz (SR 742.101)
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW III	Einheitswagen 3
FABI	Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV-Fonds	Fonds des Bundes für die Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des ÖV
FV	Fernverkehr
GA	Generalabonnement
GüTG	Gütertransportgesetz des Bundes (SR 742.41)
GüTV	Gütertransportverordnung des Bundes (SR 742.411)
GVM	Kantonales Gesamtverkehrsmodell
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	InterCity
IR	InterRegio
IRK	Investitionsrahmenkredit

ISB	Infrastrukturbetreiber
KAV	Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (SR 742.101.2)
KDG	Kostendeckungsgrad
KP	Kurspaar
KPFV	Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (SR 742.120)
KuZu	Kundenzufriedenheitsumfrage
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LBT	Lötschberg-Basistunnel
LV	Leistungsvereinbarung
MGB	Matterhorn-Gotthard-Bahn
MIB	Meiringen-Innertkirchen-Bahn
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOB	Compagnie du chemin de fer Montreux – Oberland bernois
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
NBS	Neubaustrecke
NEAT	Neue Eisenbahn-Alptransversale
NIBA	Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte
NVZ	Nebenverkehrszeit
NOVA	Netzweite ÖV-Anbindung, technische Plattform ÖV-Vertrieb
OV	Ortsverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Kantonales Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4)
PAVV	Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr
PBG	Bundesgesetz über die Personenbeförderung (Personenbeförderungsgesetz, SR 745.1)
Pkm	Personenkilometer
QMS OV	Qualitätsmesssystem Ortsverkehr
QMS RPV	Qualitätsmesssystem Regionaler Personenverkehr
RAK	Regionales Angebotskonzept
RBD	Regionalzug der BLS
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
RE	RegioExpress
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK	Regionalkonferenz
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPAV	Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahnen AG
SOB	Südostbahn
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
TU	Transportunternehmung

TV	Tarifverbund
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UV	Umsetzungsvereinbarungen
VböV	Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (SR 151.34)
zb	Zentralbahn AG
ZBB	Zukunft Bahnhof Bern
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

7.2 Quellenverzeichnis

AÖV: Bericht zur Bevölkerungsumfrage 2024 über die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr, Neff-YouGov Switzerland, Mai 2024

AÖV: Ergebnis der Kundenzufriedenheitsumfrage 2022, Link Institut, November 2022

BFS / ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Neuchâtel und Bern, 2023

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (2023), Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern, AÖV: Studie Erschliessung Fischermätteli, 2025

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027 – 2030 Schlussbericht, 27. Feb. 2025

Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022 – 2025, Zusatzbericht Prüfaufträge, 27. Feb. 2025

RK Emmental: Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030, Schlussbericht bereinigt, 21. Feb. 2025

RK Oberland-Ost: Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030, Bericht, 11. Dez. 2024

RVK Biel-Seeland-Berner Jura: Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030, Schlussbericht, 17. Jan. 2025

RVK Oberraargau: Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030, Schlussbericht, 23. Sept. 2024

RVK Oberland-West: Regionales Angebotskonzept 2027 – 2030, 28. Feb. 2025

TBA: Strassennetzplan 2022 – 2037, 12. Juni 2013, Stand 9. Juni 2021