



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 19. November 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2025.BVD.960
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2027 bis 2030

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
2.1	Bund	2
2.2	Kanton	3
2.3	Weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen des Bundesrechts	3
3.	Ausgangslage	3
3.1	Vorgehen bei der Erarbeitung des Angebotsbeschlusses ÖV 2027–2030	3
3.2	Kantonale Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr	4
3.3	Vorstösse	5
4.	Festlegung des Angebots für die Fahrplanjahre 2027-2030	6
4.1	Kursangebot / Angebotsstufen	6
4.2	Festlegung des neuen Angebots	7
4.3	Festlegung der Verkehrsmittelart	7
5.	Versuchsbetriebe	8
6.	Tarifgestaltung, Güterverkehr und alternative Antriebe	9
6.1	Tarifgestaltung	9
6.2	Tarifmassnahmen Lauterbrunnen	9
6.3	Güterverkehr	9
6.4	Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	10
6.5	Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich	10
7.	Finanzielle Auswirkungen	10
7.1	Finanzierungsverantwortlichkeiten	11
7.2	Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen	11
7.3	Entwicklung Leistungsmengen und Kostendeckungsgrade Personenverkehr	11
7.4	Entwicklung ÖV-Ausgaben	12
7.5	Kostenteiler Kanton Gemeinden	14
7.6	Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen	14
7.7	Bewilligung der Ausgaben für die Abgeltungen	15
8.	Schlussbestimmungen	15
8.1	Vollzug des Angebotsbeschlusses 2022–2026	15
8.2	Umsetzung des vorliegenden Beschlusses	15
8.3	Anpassungen des Angebotsbeschlusses	16
9.	Auswirkungen	16
9.1	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	16
9.2	Auswirkungen auf die Gemeinden	16
10.	Antrag	17

1. Zusammenfassung

Der Regierungsrat erstattet dem Grossen Rat alle vier Jahre gemäss Art. 14 ÖVG Bericht über die mittelfristige Angebotsentwicklung und der Grosse Rat beschliesst gestützt darauf das Angebot für die kommenden vier Fahrplanjahre.

Der vorliegende Angebotsbeschluss gilt für die Jahre 2027-2030. Das Angebot soll weitgehend unverändert bleiben. Die Änderungen gegenüber dem bisherigen Angebot sind in Ziffer 4 des Grossratsbeschlusses aufgeführt. Das neue Angebot ist in den Beilagen «Liniennetzpläne des Regionalverkehrs», «Linien des Ortsverkehrs» und «Linien des Nachtverkehrs» festgehalten.

Das anschliessende Bestellverfahren für die Umsetzung des Angebots im öffentlichen Verkehr wird durch den Bund festgelegt. Das Fahrplanangebot für die Jahre 2027 und 2028 wird gemäss dem Terminplan des Bundes Mitte August 2026 definitiv festgelegt, dasjenige für die Jahre 2029 und 2030 voraussichtlich Mitte August 2028.

Gleichzeitig mit dem Angebotsbeschluss 2027–2030 wird dem Grossen Rat der Investitionsrahmenkredit für die Jahre 2027–2030 unterbreitet. Der Rahmenkredit und der Angebotsbeschluss stützen sich auf die Planungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung.

Dem Grossen Rat wird eine Anpassung am Angebotsbeschluss beantragt, falls beispielsweise aufgrund von Sparmassnahmen beim Bund der Vollzug des beschlossenen Angebotes nicht gewährleistet werden kann.

Die Bau- und Verkehrsdirektion wird basierend auf dem Angebotsbeschluss und unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen den jährlichen Abgeltungsbedarf im Zuge der Leistungsvereinbarungen ermitteln, die mit Transportunternehmen ausgehandelt werden.

Kredite für den Vollzug des Angebotsbeschlusses 2027–2030 bzw. die zu leistenden Abgeltungen werden durch den Regierungsrat bewilligt. Er verfügt dabei über wenig Handlungsspielraum, da das zu finanzierende Angebot bereits mit vorliegendem Beschluss definiert wird.

2. Rechtsgrundlagen

2.1 Bund

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

2.2 Kanton

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

2.3 Weitere Vorgaben und Rahmenbedingungen des Bundesrechts

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

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

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

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

3. Ausgangslage

3.1 Vorgehen bei der Erarbeitung des Angebotsbeschlusses ÖV 2027–2030

In einer systematischen Erfolgskontrolle werden die Nachfrage und der Kostendeckungsgrad der bestehenden Linien und Angebote nach den in Art. 10 und 11 der Angebotsverordnung festgelegten Werte beurteilt. Diese dient als Grundlage für den Angebotsbeschluss und liegt dem Vortrag bei.

Der ÖV-Bericht 2027 – 2030 ist die zentrale Grundlage für den vorliegenden Angebotsbeschluss 2027-2030. Er gibt Auskunft über die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs der letzten Jahre und über die mittel- bis langfristig angestrebte ÖV-Entwicklung im Kanton Bern. Der Bericht beinhaltet eine Information über die Umsetzung des Angebotsbeschlusses 2022-2025 und legt die vom Grossen Rat zu beschliessenden Inhalte des Angebotsbeschlusses 2027-2030 dar. Der ÖV-Bericht erläutert das Umfeld und die Rahmenbedingungen sowie die Zielsetzungen der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs.

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

Die Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) wurden im Juni 2022 aufgefordert, dem Kanton ausgehend vom bestehenden Angebot und unter Berücksichtigung der in den vergangenen Jahren durchgeführten Studien, regionale Angebotskonzepte einzureichen. Darauf stützt sich das kantonale Angebotskonzept, das im ÖV-Bericht präsentiert wird.

Die Anträge in den regionalen Angebotskonzepten wurden auf die potenzielle Nachfrage, den Kostendeckungsgrad und die generelle Finanzierbarkeit (kantonaler Finanzplan) geprüft und entsprechend angenommen oder abgelehnt. Das kantonale Angebotskonzept wurde Anfang Mai 2025 in die Fachkonsultation gegeben und aufgrund der Eingaben teilweise überarbeitet.

Im Kapitel 6 des ÖV-Berichts werden die zur Aufnahme beantragten Angebotsveränderungen – sowohl die Ausbauten von bestehenden Linien als auch die Aufnahme von neuen Linien - in den Regionen erläutert.

3.2 Kantonale Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr

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

Im ÖVG wird dieser Grundsatz im Zweckartikel konkretisiert.

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

Für die Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr sind folgende Grundsätze anzuwenden:

- Im ganzen Kanton ist ein attraktives, nachfrage- und potenzialgerechtes Grundangebot an öffentlichem Verkehr sicherzustellen.
- Auf Verbindungen in, zu und zwischen den Agglomerationen ist der öffentliche Verkehr Basisverkehrsträger.
- 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 schwach besiedelten Gebieten dient der öffentliche Verkehr der Mobilitätssvorsorge.
- Angebot und Nachfrage sind aufeinander abzustimmen. Die entsprechenden Bestimmungsgrössen sind in der Angebotsverordnung festgelegt.
- Bei der Fahrplangestaltung sind das Taktsystem, möglichst gute Anschlüsse und ein effizienter Einsatz der Betriebsmittel anzustreben.

- Der öffentliche Verkehr ist behindertenfreundlich zu gestalten.
- Das Angebot des öffentlichen Verkehrs ist vorausschauend weiterzuentwickeln.
- Bei Fahrzeiten bis 15 Minuten sind in der 2. Klasse Stehplätze in Kauf zu nehmen.

In der Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022 sowie im kantonalen Richtplan sind weitere und detailliertere Ziele der kantonalen Verkehrspolitik definiert. Diese und weitere Grundlagen werden im Kapitel 4.1 des ÖV-Berichts ausgeführt.

3.3 Vorstösse

Seit dem letzten Angebotsbeschluss wurden verschiedene Vorstösse mit Bezug zum Angebotsbeschluss überwiesen. Sie werden im ÖV-Bericht einzeln behandelt.

Nummer	Titel	Kapitel ÖV-Bericht	Bemerkungen
M 033-2024 Ritter (Burgdorf, glp)	Bahnangebot im Emmental stärken	5.2 Fernverkehr und 5.3 S-Bahn Bern und Regionalverkehr	Bis zur Fertigstellung des Bahnhof Bern sind Ausbauten nicht realisierbar.
P 031-2024 von Wattenwyl (Tramelan, Grüne)	Augmentation des prix des billets dans les transports publics, quelle évolution?	3.9 Entwicklung im Libero-Tarifverbund	
M 242-2023 Freudiger (Langenthal, SVP)	SBB-Ausbau auf der Strecke Wanzwil-Solothurn - Interessen der betroffenen Region wahrnehmen!	6.2.2 Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den Jahren 27 -30, Buslinien im Oberaargau	
P 183-2023 Stampfli (SP-JUSO Wabern)	Einführung von Nacht-S-Bahnlinien	6.7 Entwicklung des Nachangebots	Aus finanziellen Gründen und wegen der Baustellensituation im AGB 27-30 nicht aufgenommen.
M 113-2023 Hess (Nidau, FDP)	SBB-Fahrplan 2025: Stopp dem kontinuierlichen Attraktivitätsverlust der Jurasüdfusslinie - Ja zur Beibehaltung der direkten Zugverbindung Biel-Genf/Flughafen	3.4.2 RVK Biel/Bienne - Seeland – Berner Jura und 5.2 Fernverkehr	30'Takt nach Lausanne, Biel-Genf (30'-Takt und zum Teil Direktverbindung) im Horizont 2035 vorgesehen
M 053-2023 Grupp (Biel/Bienne, Grüne)	Bieler Züge gehören nicht aufs Abstellgleis	3.8 Zukunft Bahnhof Bern ZBB	Die Thematik wird bei der SBB laufend eingebracht.
M 044-2022 Feuz (Bern, SVP)	Weiterführung der S-Bahn Richtung Inselplatz-Köniz-West-Schwarzenburg	5.3. S-Bahn und Regionalverkehr 5.4 Entwicklung der Bahninfrastruktur	Zweckmässigkeitsbeurteilung hat ergeben, dass dies nicht die Bestvariante für die Erschliessung des Korridors ist.
M 151-2021 von Arx (Schliern b. Köniz, glp)	Homeoffice für eine gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastruktur nutzen	Mehrmalige Erwähnung im Text.	
M 133-2021 Stampfli (Bern, SP)	ÖV-Offensive für den Kanton Bern	4.2 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr.	
M 113-2021 Schilt (Utzigen, SVP)	Verbesserung der ÖV-Erschliessung in Agglomerationen und im ländlichen Raum	4.2 Angebotsgrundsätze und Definition des Angebots im öffentlichen Verkehr.	
M 051-2021 Ritter (Burgdorf GLP)	Dekarbonisierung öffentlicher Busse beschleunigen	6.11 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	Ab 2030 nur noch E-Busse in Betrieb nehmen. Sache der TU'S
M 049-2021 de Meuron (Thun, Grüne)	Elektrobus-Strategie	6.11 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe	Ab 2030 sollen nur noch E-Busse in Betrieb genommen werden. Grundsätzlich aber Sache der TU'S

Tabelle 1: Vorstösse betreffend ÖV

4. Festlegung des Angebots für die Fahrplanjahre 2027-2030

4.1 Kursangebot / Angebotsstufen

Mit dem Angebotsbeschluss ordnet der Grosse Rat jeweils die Linien einer bestimmten Angebotsstufe gemäss Art. 5 der Angebotsverordnung zu. Um die Planungsarbeiten zu erleichtern, werden die Angebotsstufen mit den Vorgaben des Bundes harmonisiert. Parallel zum Angebotsbeschluss überarbeitet der Regierungsrat dazu die Angebotsverordnung.

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

Tabelle 2: Neue Zuteilung der Angebotsstufen

In der Folge fallen verschiedene Linien bei gleichbleibendem Angebot in eine tiefere Stufe. Dies hat jedoch keine Veränderungen des Angebots zur Folge. Die rein stufendefinitionsbedingten Anpassungen sind in der Beilage «Erfolgskontrolle 2024» ersichtlich. Die Linien mit Angebotsveränderungen, welche nach alter Angebotsverordnung einer neuen Stufe zugeordnet würden, sind im Kapitel 6.10 des ÖV-Berichts aufgelistet.

Die **Angebotsstufe 1**, die die eine minimale Erschliessung für die nötigsten Bedürfnisse erlaubt in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte sicherstellt, soll so definiert werden, dass sie der «Grundererschliessung» 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 bestehenden **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 (Die Stufe 2 entspricht beispielsweise einem durchgehenden Halbstundentakt von 6 bis spätestens 18.30 Uhr, was insbesondere für Ortsbuslinien eine wenig zweckmässige Grenze ist).

Die bestehende **Angebotsstufe 4 wird aufgeteilt**: 40 bis 74 Kurspaare für Linien mit durchgehendem Viertelstundentakt in der neuen Stufe 3 und die meist städtischen Linien mit mehr als 75 Kurspaaren und somit einem dichteren Takt als dem Viertelstundentakt in der Angebotsstufe 4. Die Anforderungen bezüglich Nachfrage und Kostendeckung (Art. 10 und 11 AGV) werden durch den Regierungsrat in der Angebotsverordnung festgelegt.

Die bisherigen Präzisierungen der Angebotsstufe 4 (A, B, C) fallen weg.

Da der Angebotsbeschluss auf das Jahr 2027 wirksam wird, wurde er bereits auf die neuen Angebotsstufen abgestimmt. Auf das Angebot und die daraus folgenden Abgeltungen hat die neue Zuordnung keine Auswirkungen. Eine Erhöhung der Angebotsstufe ist im vorliegenden Angebotsbeschluss in keinem Fall erforderlich, es erfolgen nur Anpassungen in eine tiefere Stufe. Die bisherigen und neuen Stufen sind in der Beilage «Erfolgskontrolle 2024» ersichtlich. Weitere geringfügige Anpassungen der Angebotsverordnung werden im Kapitel 4.3 des ÖV-Berichts erläutert.

4.2 Festlegung des neuen Angebots

Erfahrungen und Analysen des Ist-Zustandes haben gezeigt, dass das heutige Angebot weitgehend mit der Nachfrage übereinstimmt. Die sechs Regionalkonferenzen (RK) bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) haben in ihren regionalen Angebotskonzepten Angebotsveränderungen beantragt. Das AÖV hat diese Anträge geprüft und priorisiert.

Unter Berücksichtigung nationaler und übergeordneter kantonaler Planungen sowie der finanziellen Rahmenbedingungen wurden daraus die zur Umsetzung beantragten Änderungen im Kapitel 6 des ÖV-Berichts zusammengestellt. Gestützt darauf beschliesst der Grosse Rat das bestehende Angebot grundsätzlich unverändert fortzuführen mit den in Ziffer 4.1 und 4.2. des Beschlusses aufgeführten Anpassungen im Angebot des Regional- und Ortsverkehrs.

Beispiel: die Linie 40.051 soll am Samstagnachmittag im Abschnitt Langenthal – Herzogenbuchsee zu einem Halbstundentakt verdichtet werden. Dafür ist keine Anpassung der Angebotsstufe erforderlich. Die Änderung wird im Beschluss nicht separat aufgeführt, da der Grosse Rat nicht die einzelnen Kurse sondern die Angebotsstufe bestimmt.

In der Regel soll jede Gemeinde bzw. jede grössere Ortschaft durch den öffentlichen Verkehr erschlossen werden, sofern die Richtwerte für die minimalen Auslastungs- und Kostendeckungsgrade gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreicht werden. Einzelne Linien, welche seit Jahren bestehen und für die regionale Erschliessung von besonderer Bedeutung sind, erfüllen die Anforderungen der minimalen Anzahl von Einwohnenden und Arbeitsplätzen nicht, sollen aber dennoch weitergeführt werden. Diese Linien sind in der Erfolgskontrolle aufgeführt.

Gemäss Art. 14 der Angebotsverordnung sind anstelle eines Linienbetriebs auch andere Betriebsarten wie Bedarfsangebote (on demand), Bürgerbusse oder Sammeltaxis und dergleichen möglich. Der Kanton beteiligt sich an deren Finanzierung, wenn dies zu einem besseren Betriebsergebnis führt als ein konventioneller Linienbetrieb. Für on demand Angebote, Bürgerbusse und Sammeltaxis gelten die Zielvorgaben und Minimalanforderungen der Angebotsstufe 1 von Art. 10 und 11 AGV.

4.3 Festlegung der Verkehrsmittelart

In der Regel ist das Verkehrsnetz in der von diesem Beschluss betroffenen Zeitspanne bis 2030 mit den bestehenden Verkehrsmitteln gemäss Liniennetzplan und den Linien des Orts- und Nachtverkehrs (Beilagen zum Angebotsbeschluss) zu betreiben. Der Angebotsbeschluss legt die Verkehrsmittelart auf der Schiene oder auf der Strasse fest.

4.3.1 Planungserklärung Fischermätteli

Der Grosse Rat hat im Dezember 2024 den Regierungsrat im Rahmen der Budgetdebatte mittels Planungserklärung aufgefordert, keine Investitionsbeiträge an die Sanierung der Tramlinie 6 Bahnhof – Fischermätteli zu leisten und im Rahmen des vorliegenden Angebotsbeschlusses eine andere Erschliessung zu gewährleisten.

In der Folge wurden unter Federführung des Amts für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) und unter Einbezug der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, der Stadt und Bernmobil mögliche Erschliessungsvarianten des Quartiers, sowie deren Vor- und Nachteile eruiert und bewertet sowie die anfallenden Kosten bei den Investitionen und für den Betrieb der verschiedenen Varianten erhoben.

Die Studienergebnisse ([Studien und Berichte](#)) zeigen, dass die Investitionskosten bei der Variante Tram zwar höher sind als bei einer Variante Bus (CHF 9-11 Mio.) und die Betriebskosten ebenfalls (CHF 0.2-1.3 Mio. p.a.) über denjenigen einer Buserschliessung sind. Gleichzeitig schneidet aber 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. Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramverbindung Bern-Ostermundigen akzentuieren sich die Nachteile der geprüften Buslösungen im Raum Hirschengraben.

Mittels Motion 208-2025 soll der Regierungsrat beauftragt werden, die Tramlinie 6 (Worb–Bern–Fischermätteli) im Angebotsbeschluss zu belassen, wenn keine Mehrkosten für den Kanton entstehen. Die Motion ist für die Wintersession 2025 traktandiert, der Regierungsrat beantragt die Annahme als Postulat.

Für den Regierungsrat ist die Tramvariante in einer Gesamtbetrachtung die deutlich bessere Variante, da er die Qualität und Verlässlichkeit des Angebots höher gewichtet, als die Kosten. Entsprechend der üblichen Praxis hat der Regierungsrat deshalb die Trammerschliessung im Angebotsbeschluss belassen.

Es obliegt dem Grossen Rat zu entscheiden, ob eine alternative Erschliessung angezeigt ist und ob der Kanton die zusätzlichen Kosten gegenüber einer Umstellung namentlich auf einen Busbetrieb alleine tragen oder einen Beitrag Dritter einfordern soll.

5. Versuchsbetriebe

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

Eine allfällige finanzielle Beteiligung des Kantons an Versuchsbetrieben ist nur möglich, wenn sich eine weitere Trägerschaft mitbeteiligt. Als weitere Träger kommen Gemeindeverbände, Einzelgemeinden und Dritte in Frage. Der Kostenteiler zwischen dem Kanton und der übrigen Trägerschaft wird fallweise festgelegt, wobei der Kanton in der Regel einen Beitrag in der Höhe von einem Drittel der Betriebskosten leistet, während die übrigen Kosten durch Fahrausweiserträge und Drittbeiträge gedeckt werden. Beim Kostenteiler wird die Interessenlage der verschiedenen Partner berücksichtigt.

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. Tarifgestaltung, Güterverkehr und alternative Antriebe

Folgende Faktoren sind in der Angebotsbestellung zu berücksichtigen und haben Auswirkungen auf die Abgeltungen.

6.1 Tarifgestaltung

Die Hoheit für die Festlegung der Tarife liegt gemäss PBG bei den Transportunternehmen. Das Bundesamt für Verkehr übt die Aufsicht über die Tarife aus.

Weitergehende Informationen sind in den Kapiteln 3.9 und 6.12 des ÖV-Berichts zu finden.

6.2 Tarifmassnahmen Lauterbrunnen

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

6.3 Güterverkehr

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

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

Gemeinsam mit den Kantonen Jura und Neuenburg leistet der Kanton Bern Abgeltungsbeiträge an den Gütertransport der CJ. Bei den Transporten, die das bernische Kantonsgebiet betreffen, handelt es sich einerseits um Kehrlichttransport aus dem Vallée de Tavannes in die Kehrlichtverbrennungsanlage in La Chaux-de-Fonds und Schlackentransporte in die Deponie Tavannes in der Gegenrichtung und andererseits um Einzelwagenladungsverkehr (insbesondere Holztransporte).

Im kantonalen Güterverkehrs- und Logistikkonzept wurde die Sicherstellung der Erreichbarkeit im Schienengüterverkehr als eine der grössten Herausforderungen identifiziert. Der heutige Modal Split von 7 % soll erhalten und wenn möglich erhöht werden. Im Fall des Gütertransports der CJ geht es konkret um Vermeidung der Verlagerung auf die Strasse, weil dadurch die Dörfer im Berner Jura – hauptsächlich im Vallon de St-Imier - mit zusätzlichen Lastwagenfahrten belastet würden.

6.4 Umstellung des Busverkehrs auf alternative Antriebe

Das von der Schweiz ratifizierte Pariser Klimaabkommen und die Energiestrategie des Bundes sehen eine deutliche Reduktion klimaschädlicher Emissionen vor. Dazu muss der Mobilitätssektor einen bedeutenden Beitrag leisten. Beim öffentlichen Verkehr steht die Umstellung des Busverkehrs auf klimaneutrale, CO²-arme und insbesondere elektrische Antriebe im Vordergrund. Weitere Ausführungen sind im Kapitel 6.11 des ÖV-Berichts zu finden.

6.5 Weitere vom Kanton bestellte Leistungen im Verkehrsbereich

Nebst dem Kerngeschäft, der Bestellung von Verkehrsangeboten und Infrastruktur, kann der Kanton weitere Leistungen vereinbaren. Dadurch kann sichergestellt werden, dass Synergien unter den Unternehmungen genutzt werden und Dienstleistungen zentral von einer Unternehmung zur Verfügung gestellt wird.

Die Reisekette eines Fahrgasts führt oftmals über mehrere Transportunternehmen. Durch die Standardisierung der Liniennetzpläne, die der Kanton Bern gemeinsam mit den Transportunternehmen entwickelt und umsetzt, präsentiert sich der gesamte öffentliche Verkehr gegenüber den Kunden in einem einheitlichen Erscheinungsbild. Dies hilft, das Angebot rasch zu verstehen und erleichtert die Orientierung.

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

7. Finanzielle Auswirkungen

Das im Beschluss vorgesehene Angebot und die vorgesehenen Leistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr sowie im Ortsverkehr von Agglomerationen und Städten können mit den derzeit im Finanzplan 2027 bis 2030 eingestellten Mitteln realisiert werden.

		AGB 2027 - 2030			
		2027	2028	2029	2030
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern brutto	Mio. CHF	291.1	302.3	309.3	318.3
./.. Anteil bernische Gemeinden (Art. 29 FILAG)	Mio. CHF	-97.0	-100.8	-103.1	-106.1
Total Abgeltungen zulasten Kanton Bern netto	Mio. CHF	194.1	201.6	206.2	212.2
Veränderung zu Vorjahr		5.5%	3.9%	2.3%	2.9%

Tabelle 3: Voraussichtliche Abgeltungsentwicklung

Die angebotsbeschlussrelevanten Nettoaussgaben zulasten Kanton steigen von aktuell rund CHF 184 Mio. auf rund CHF 194 Mio. im Jahr 2027 und anschliessend auf rund CHF 209 Mio. im Jahr 2030 an. Der Mehrbedarf ergibt sich aus den geplanten Angebotserweiterungen, Rollmaterialfolgekosten (Abschreibungen und Zinsen neues und zusätzliches Rollmaterial), Erweiterungen/Neubauten von Depots und Werkstätten und höheren Infrastrukturkosten infolge Abschreibungen im Ortsverkehr.

Kredite für den Vollzug des Angebotsbeschlusses 2027–2030 bzw. die zu leistenden Abgeltungen werden durch den Regierungsrat bewilligt. Der Grosse Rat legt mit dem Angebot den finanziellen Rahmen für den Vollzug fest.

7.1 Finanzierungsverantwortlichkeiten

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

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

Tabelle 4: Finanzierungsverantwortlichkeiten

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

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

7.2 Voraussetzungen für die Ausrichtung von Abgeltungen

7.2.1 Effiziente Betriebsführung - Prüfungen im Rahmen des Bestellprozesses

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

Weitergehende Ausführungen zu Betriebsführung und Bestellprozess sind im Kapitel 2.3 des ÖV-Berichts zu finden.

7.2.2 Angemessene Tarife

Nebst einer effizienten Betriebsführung sind nach Art. 7 ÖVG für die Benutzung des öffentlichen Verkehrs angemessene Tarife zu erheben. Die Angemessenheit richtet sich nach den im Kapitel 4.4 im ÖV-Bericht dargelegten Grundsätzen.

7.3 Entwicklung Leistungsmengen und Kostendeckungsgrade Personenverkehr

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2022-2025 konnten verschiedene Angebotsverbesserungen umgesetzt werden. Zwischen 2018 bis 2025 erfolgte ein Angebotsausbau von rund 10 %.

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

aufzufangen. Zudem konnten die Unternehmen ihre Produktivität verbessern. Dies führte zu einer Erhöhung des Kostendeckungsgrads. Ausführliche Infos zu diesem Punkt sind im Kapitel 3.5 des ÖV-Berichts zu finden.

7.4 Entwicklung ÖV-Ausgaben

7.4.1 Gesamtausgaben für den öffentlichen Verkehr

Gesamtübersicht über sämtliche ÖV-Ausgaben 2022–2030 (brutto, Kanton und Gemeinden):

OV-Ausgaben (nach Fahrplanjahren)		AGB 2022 - 2026					AGB 2027 - 2030			
		Fp-Jahr 2022	Fp-Jahr 2023	Fp-Jahr 2024	Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026	Fp-Jahr 2027	Fp-Jahr 2028	Fp-Jahr 2029	Fp-Jahr 2030
		AV/LV	AV/LV	AV/LV	prov.	prov.	Plan	Plan	Plan	Plan
		Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
1)	Abgeltungen Regional- und Orstverkehr	426.9	424.1	414.7	421.5	418.7	432.7	444.0	453.2	462.9
2)	./. Anteil Bund Regionaler Personenverkehr (RPV)	-166.8	-164.9	-160.9	-164.7	-157.9	-159.3	-160.4	-163.1	-165.2
3)	Abgeltungen Güterverkehr	1.0	1.0	1.0	1.3	1.0	2.5	2.5	2.5	2.5
4)	Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton	261.2	260.2	254.8	258.1	261.8	275.9	286.2	292.6	300.2
5)	Abgeltungen Tarifmassnahmen	5.5	6.0	6.1	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
6)	Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	0.3	0.2	0.2	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4
7)	Total Verkehrsabgeltungen	266.9	266.4	261.1	259.8	263.5	277.6	287.8	294.3	301.8
8)	Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	13.0	10.9	11.0	10.2	12.3	13.5	14.5	15.0	16.5
9)	Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zu Lasten Kanton	279.9	277.4	272.1	270.0	275.8	291.1	302.3	309.3	318.3
	Veränderung zu Vorjahr		-0.9%	-1.9%	-0.8%	2.2%	5.5%	3.9%	2.3%	2.9%
10)	Pauschalbeitrag Bahninfrastrukturfonds (BIF)	91.1	93.4	93.6	97.0	98.5	101.0	103.6	106.2	108.8
11)	Investitionsausgaben (à-fonds-perdu)	20.5	22.4	22.0	54.6	47.1	41.0	40.3	31.1	45.0
12)	Investitionsausgaben (bedingt rückzahlbar & rückzahlbar)	78.2	71.2	61.2	63.9	59.1	69.2	50.2	50.0	55.0
13)	Gesamttotal Investitionsbeiträge	189.8	187.0	176.8	215.5	204.7	211.2	194.2	187.3	208.8
	Veränderung zum Vorjahr		-1.5%	-5.5%	21.9%	-5.0%	3.2%	-8.1%	-3.5%	11.5%
14)	ÖV-Ausgaben total zu Lasten Kanton Bern	469.8	464.4	448.9	485.5	480.6	502.3	496.5	496.6	527.2
	Veränderung zum Vorjahr		-1.1%	-3.3%	8.2%	-1.0%	4.5%	-1.2%	0.0%	6.2%
	davon zulasten Erfolgsrechnung	391.5	393.2	387.7	421.6	421.5	433.1	446.3	446.6	472.2
	davon zulasten Investitionsrechnung	78.2	71.2	61.2	63.9	59.1	69.2	50.2	50.0	55.0
AV/LV = Werte gemäss den mit den TU abgeschlossenen Angebots-/Leistungsvereinbarungen										
prov. = provisorische Werte gemäss TU-Offerten 2025/2026; Stand 01.07.2025										
PLAN = gemäss kantonalem Finanzplan 2027-2029 und Abschätzung 2030										

Tabelle 5: Übersicht der Abgeltungsentwicklung über sämtliche ÖV-Ausgaben 2022 – 2030 (brutto, Kanton und Gemeinden)

Mit den Abgeltungen (Pos. 1 bis 7) wird der Betrieb der bestellten Verkehrsangebote, die bei den Meterspurbahnen Wengernalpbahn (WAB) und den Chemin de fer du Jura (CJ) bestellten Güterverkehrsangebote, die Tarifmassnahmen und weitere angebotsrelevante Abgeltungen finanziert. Auch der Betrieb der Traminfrastruktur in Bern (Pos. 8) wird über die Abgeltungen finanziert und ist Bestandteil des vorliegenden Angebotsbeschlusses.

Zusätzlich leistet der Kanton einen gebundenen Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und projektbezogene Investitionsbeiträge (Pos. 11 und 12). So werden beispielsweise auch Investitionsbeiträge an Sanierungen und Ausbauten des Ortsverkehrs geleistet.

7.4.2 ÖV-Abgeltungen 2027–2030

Der vorliegende Angebotsbeschluss ist Grundlage für die Ausgaben des Kantons für:

- die Abgeltung des bestellten Angebots im Regionalen Personenverkehr und im Ortsverkehr sowie im Ortsverkehr von Agglomerationen und Städten
- die Abgeltung von Tarifmassnahmen
- die Bestellung von weiteren Angeboten und Leistungen im Personenverkehr (Bürgerbusse, Kundenzufriedenheitsumfrage, Qualitätsmessungen Ortsverkehr
- die Abgeltung des Betriebs der Infrastruktur im Ortsverkehr (Tramnetz) und weitere Infrastrukturabgeltungen.

		AGB 2027 - 2030					
		Fp-Jahr 2025	Fp-Jahr 2026	Fp-Jahr 2027	Fp-Jahr 2028	Fp-Jahr 2029	Fp-Jahr 2030
		prov.	prov.	prov.	prov.	prov.	prov.
Total Abgeltungen Verkehr zu Lasten Kanton	Mio. CHF	258.1	261.8	275.9	286.2	292.6	300.2
Abgeltungen Tarifmassnahmen	Mio. CHF	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3
Diverse Abgeltungen (KUZU, QMS OV etc.)	Mio. CHF	0.5	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4
Total Verkehrsabgeltungen	Mio. CHF	259.8	263.5	277.6	287.8	294.3	301.8
Abgeltungen Infrastruktur Ortsverkehr	Mio. CHF	10.2	12.3	13.5	14.5	15.0	16.5
Gesamttotal ÖV-Abgeltungen zulasten Kanton Bern	Mio. CHF	270.0	275.8	291.1	302.3	309.3	318.3
Veränderung zum Vorjahr		-0.8%	2.2%	5.5%	3.9%	2.3%	2.9%

Tabelle 6: Abgeltungsentwicklung 2025–2030

Die Bruttoausgaben steigen in den kommenden Jahren von rund CHF 270 Mio. im Jahr 2025 auf voraussichtlich rund CHF 318 Mio. im Jahr 2030.

Nicht Bestandteil des Angebotsbeschlusses sind der gebundene Kantonsbeitrag an den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) und projektbezogene Investitionsbeiträge.

Für die Jahre 2027–2030 wird mit einem Abgeltungsmehrbedarf von rund CHF 42 Mio. gerechnet:

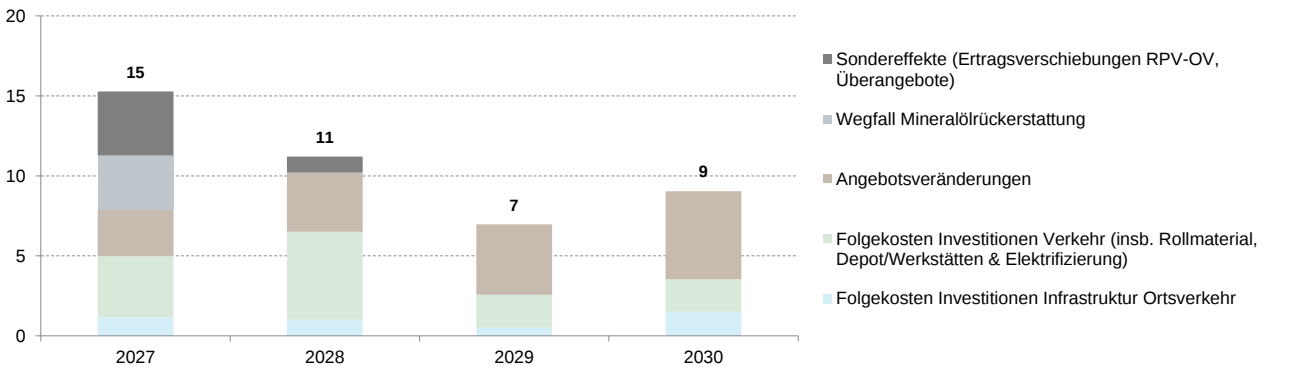


Abbildung 1: Aufgliederung des jährlichen Abgeltungsmehrbedarfs 2027 bis 2030 (Bruttomehrausgaben zulasten Kanton).

7.4.3 Begründung des Mehrbedarfs

Der Abgeltungsmehrbedarf zwischen 2027 und 2030 von CHF 42 Mio. setzt aus verschiedenen Bestandteilen zusammen, wobei die Angebotsverbesserungen CHF 16 Mio. ausmachen:

Grund	Betrag (brutto)	Bemerkungen
Sondereffekte	CHF 5.0 Mio.	Neue Einnahmenverteilungsschlüssel, gestiegene Mitfinanzierungsanforderungen Bund
Wegfall Mineralölrückerstattung an die Transportunternehmen	CHF 3.5 Mio.	
Aufnahme ins Grundangebot	CHF 1.3 Mio.	Auslaufende Versuchsbetriebe und Übernahme von drittfinanzierten Angeboten (Langnau, Linie 281 und Worblaufen – Thalgut, Linie 033)
Schliessung von Taktlücken	CHF 3.9 Mio.	Schliessung von Taktlücken auf diversen Linien.
Angebotsverdichtungen	CHF 6.4 Mio.	Angebotsausbauten in der Hauptverkehrszeit (HVZ) aufgrund von Kapazitätsengpässen
Verlängerung Betriebszeiten	CHF 0.1 Mio.	Verlängerung Betriebszeiten am Morgen oder Abend
On Demand Angebote	CHF 2.0 Mio.	Unterstützung der On Demand – Angebote als Bürgerbusse
Anpassungen aufgrund neuer Infrastrukturen	CHF 1.1 Mio.	Anpassungen wegen neuer Bauten wie dem Polizeizentrum Niederwangen oder der Tramverlängerung Kleinwaben.
Neuerschliessungen	CHF 1.2 Mio.	Neue Buslinien aufgrund von neuen Konzepten und Versuchsbetrieben
Angebotsreduktionen	CHF – 0.5 Mio.	Anpassung Angebote an Vorgaben des Bundes
Investitionsfolgekosten (v.a. Abschreibungen)	CHF 14.0 Mio.	Rollmaterialbeschaffungen, Elektrifizierung Busbetrieb, Modernisierung und Ausbau von Depots und Werkstätten.
Investitionsfolgekosten Infrastruktur Ortsverkehr	CHF 4.0 Mio.	Sanierung und Erweiterung Infrastruktur Tramnetz Bern
Total	CHF 42 Mio.	Brutto Kanton und Gemeinden
	CHF 14 Mio.	z. L. Gemeinden (Gemeindedrittel)
	CHF 28 Mio.	Netto Kanton

Tabelle 7: Erläuterungen Abgeltungsmehrbedarf

7.5 Kostenteiler Kanton Gemeinden

Von den ÖV-Ausgaben des Kantons wird ein Drittel den bernischen Gemeinden weiterverrechnet.

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

7.6 Wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen

Die dargestellten Prognosen zu den kantonalen Abgeltungen basieren auf den folgenden äusseren Rahmenbedingungen:

- Die Mitfinanzierung des Bundes bei der Bestellung des RPV-Angebots erfolgt im Umfang des ordentlichen Finanzierungsschlüssels (aktuell: Bund 54 % / Kanton 46 %).
- Die Teuerung bleibt moderat und das Zinsniveau tief.
- Die Transportunternehmungen können einen Teil der Investitionsfolgekosten durch höhere Erträge, Rationalisierungen und Betriebsoptimierungen auffangen.

Die Bundesbeiträge an den Regionalverkehr werden mit dem Verpflichtungskredit RPV 2026–2028 festgelegt. Dabei schlägt der Bundesrat Kürzungen vor, welche zu tieferen Beiträgen des Bundes führen würden. Der Ständerat als Erstrat beschloss die Beiträge zu erhöhen, der Nationalrat wird voraussichtlich in der Wintersession das Geschäft beraten. Auf Bundesebene wird zudem das Entlastungsprogramm 27 beraten, wo der vorzeitige Wegfall der Mineralölrückerstattung im RPV (2027 statt 2030) vorgesehen ist. Die Zusatzkosten durch diesen Wegfall sind im vorliegenden Beschluss berücksichtigt. Sollte aufgrund der Beitragskürzungen auf Bundesebene beim Regionalverkehr der Vollzug des beschlossenen Angebotes nicht gewährleistet sein, bestehen folgende drei grundsätzliche Handlungsoptionen:

1. Kanton und Gemeinden finanzieren zusätzliche Beiträge
2. Die Beitragslücke des Bundes wird durch Tarifmassnahmen gedeckt
3. Die Angebote werden angepasst, wobei der Fokus auf einem verzögerten Leistungsausbau liegt.
4. Im Kanton Bern stehen die Optionen 2 und 3 im Vordergrund, falls auf Bundesebene unzureichende Mittel beschlossen werden.

7.7 Bewilligung der Ausgaben für die Abgeltungen

Gestützt auf Art. 15 Bst. d ÖVG beschliesst der Regierungsrat mit Verpflichtungskredit über die Abgeltungen für die bestellten Leistungen und Tarifmassnahmen. Entsprechend dem zweijährigen Bestellprozess erfolgt auch die Ausgabenbewilligung bzw. der Verpflichtungskredit für die Abgeltungen jeweils für zwei Fahrplanjahre. Er verfügt dabei über wenig Handlungsspielraum, da das zu finanzierende Angebot bereits mit vorliegendem Beschluss definiert wird.

8. Schlussbestimmungen

8.1 Vollzug des Angebotsbeschlusses 2022–2026

Über den Vollzug des Angebotsbeschlusses 2022–2026 wird im beiliegenden ÖV-Bericht im Kapitel 3.4 ausführlich berichtet. Die Berichterstattung enthält Angaben zu den Angebotsveränderungen, zur Entwicklung der Nachfrage, zur Entwicklung der Tarife und Tarifverbünde sowie zum Einsatz der finanziellen Mittel für die Abgeltungen.

8.2 Umsetzung des vorliegenden Beschlusses

Dieser Beschluss gilt ab Fahrplanwechsel im Dezember 2026 für vier Jahre.

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

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

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

8.3 Anpassungen des Angebotsbeschlusses

Um auf veränderte Rahmenbedingungen (z. B. Anpassungen im Rahmen der Finanzplanung des Kantons bzw. von Sparprogrammen des Grossen Rates, Beitragskürzungen des Bundes) oder neu entstehende Bedürfnisse reagieren zu können, soll der Grosse Rat in eigener Kompetenz oder auf Antrag des Regierungsrates Anpassungen am Angebotsbeschluss vornehmen können.

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

Der Kostenteiler zwischen Bund und Kanton wird alle vier Jahre neu festgelegt. Die nächste Anpassung erfolgt auf den Bestellprozess 2029/2030. Falls dies dazu führt, dass der Angebotsbeschluss nicht mehr umgesetzt werden kann, wird der Regierungsrat beauftragt, dem Grossen Rat eine allenfalls erforderliche Anpassung des Beschlusses vorzulegen.

9. Auswirkungen

9.1 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs hat positive Auswirkungen auf die Wirtschaft und Gesellschaft. Verbesserungen im Pendlerverkehr und im Freizeitverkehr stärken den Wirtschaftsstandort insgesamt. Dabei wirken sich allerdings die hohen Kosten auf die öffentlichen Finanzen und somit auf die Steuerbelastung aus. Der gut funktionierende öffentliche Verkehr ist für weite Teile unserer Bevölkerung tagtäglich von grosser Bedeutung, wenn nicht unverzichtbar. Zudem hat der öffentliche Verkehr eine ausgesprochen positive Wirkung auf die Ziele des Klima- und Umweltschutzes.

9.2 Auswirkungen auf die Gemeinden

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

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

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

10. Antrag

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

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- ÖV-Bericht 2027 – 2030
- Erfolgskontrolle 2024