

Vortrag

der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

an den Regierungsrat
zu Händen des Grossen Rates

Anpassung des Beschlusses vom 1. April 2009 über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2010 bis 2013 (GRB 2098/2009)

Inhaltsverzeichnis

0	Einleitung	3
1	Gegenstand	3
2	Rechtsgrundlagen	4
3	Allgemeine Grundsätze über das Angebot im öffentlichen Verkehr.....	4
4	Angebot 2010 – 2013 im regionalen Personenverkehr	4
4.5	Angebot 2010 – 2013	4
4.5.1	S-Bahn	4
4.5.2	RVK Biel - Seeland - Berner Jura	5
4.5.3	RVK Oberaargau	5
4.5.4	RVK Emmental	5
4.5.5	RK Bern-Mittelland.....	5
4.5.6	RVK Oberland-West.....	5
4.5.7	RK Oberland-Ost.....	5
5	Angebot 2010 – 2013 in den Städten Bern, Biel und Thun	6
5.5	Angebot 2010 – 2013	6
5.5.1	Agglomeration Bern.....	6
5.5.2	Agglomeration Biel	6
5.5.3	Agglomeration Thun	6
6	Versuchsbetriebe	6
6.4	Versuchsbetrieb Jegenstorf – Münchringen - Hindelbank.....	6
7	Betriebsführung, Sicherheit und Tarifgestaltung.....	6
8	Finanzielle Auswirkungen.....	6
8.1	Jährliche Kosten	6
8.1.1	Vorgaben und Rahmenbedingungen	6
8.1.2	Kostenteiler mit Bund und Gemeinden	8
8.1.3	Kostendeckungsgrad.....	8
8.1.4	Erwartete Kosten / Entwicklung der kantonalen Abgeltungsleistungen.....	9
8.1.5	Differenz zum aktuellen Finanzplan	10
8.1.6	Abgeltungsbedarf	10
9	Schlussbestimmungen	10
9.3	Aufnahme von Versuchsbetrieben ins kantonale Grundangebot	11
9.5	Überprüfung der Angebotsverordnung	11
9.5.1	Anpassungen wegen geränderter Bundesgesetze und Präzisierungen aufgrund der aktuellen Praxis	11

9.5.2	Anpassung der Angebotsverordnung (AGV) als Folge der Überprüfung des Nachangebots	12
9.7	Nachhaltigkeitsbeurteilung	12
9.8	Auswirkungen auf die Wirtschaft	12
10	Antrag	13
11	Beilagen	13

0 Einleitung

Dieser Vortrag erläutert die Anpassungen des Angebotsbeschlusses für die Jahre 2012 und 2013 und orientiert über die vorgesehenen Angebotsveränderungen, die im Rahmen des bestehenden Beschlusses gemäss Ziffer 4.4 und 5.3 möglich sind. Die finanziellen Auswirkungen der Anpassungen sind im beiliegenden Beschlussentwurf dargestellt.

1 Gegenstand

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sieht für die Festlegung der mittelfristigen Angebotsentwicklung einen Beschluss des Grossen Rates vor. Das Parlament soll in Kenntnis der verschiedenen Angebotswünsche und ihrer finanziellen Auswirkungen darüber entscheiden können, wie das Angebot im öffentlichen, nicht touristischen Verkehr ausgestaltet werden soll. Die beiden wichtigsten Steuerungsinstrumente des Grossen Rates sind der Beschluss über die Angebotsentwicklung und der Rahmenkredit über die Investitionen im öffentlichen Verkehr.

Der vorliegende Vortrag stellt einen Bericht des Regierungsrates über die mittelfristige Angebotsentwicklung gemäss Artikel 14 ÖVG dar.

Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den heute gültigen Angebotsbeschluss am 1. April 2009 verabschiedet (GRB 2098/2009). Er ist gültig für das ÖV-Angebot von Dezember 2009 bis Dezember 2013.

Die folgenden Punkte bedingen für die Jahre 2012 und 2013 eine Anpassung des Angebotsbeschlusses:

- Anpassungen des Angebots aufgrund von aktuellen Entwicklungen und dem Auslaufen erfolgreicher Versuchsbetriebe
- Änderungen der gesetzlichen Grundlagen des Bundes und dadurch ausgelöste Anpassungen der kantonalen Angebotsverordnung
- Folgekosten aufgrund des Einsatzes von neuem Rollmaterial.

Im April 2010 wurden die Regionalen Verkehrskonferenzen aufgefordert, dem Kanton ihren allfälligen Anpassungsbedarf mitzuteilen. Die vorliegende Anpassung des Angebotsbeschlusses 2010 – 2013 basiert auf den eingereichten Eingaben, wobei allerdings nicht alle Anliegen berücksichtigt werden konnten. Die jetzt vorgesehenen Anpassungen am Angebotsbeschluss wurden Ende Oktober 2010 in eine Fachkonsultation gegeben. Die Ergebnisse sind in einem entsprechenden Bericht dokumentiert.

2 Rechtsgrundlagen

Bund

- Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) 6. und 7. Abschnitt
- Bundesgesetz vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG, SR 742.31)
- 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)
- Verordnung vom 11. November 2009 über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV, SR 745.16)
- Verordnung vom 4. November 2009 über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11)
- Fahrplanverordnung vom 11. November 2009 (FPV, SR 745.13)

Kanton

- Verfassung des Kantons Bern vom 6. Juni 1993 (BSG 101.1), Art. 34 Abs. 2
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG, BSG 762.4)
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG, BSG 631.11), Art. 29
- Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (AGV, 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)
- Grossratsbeschluss Berner S-Bahn vom 22. Januar 1991
- GRB 2098/2009 vom 1. April 2009 über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2010 bis 2013

3 Allgemeine Grundsätze über das Angebot im öffentlichen Verkehr

Ziffer 3 des GRB 2098/2009 bleibt unverändert.

4 Angebot 2010 – 2013 im regionalen Personenverkehr

Die Ziffern 4.1 bis 4.4 bleiben unverändert.

4.5 Angebot 2010 – 2013

4.5.1 S-Bahn

Die Züge der beschleunigten S-Bahnlinie S1 (Thun –) Bern – Flamatt – Fribourg halten neu zusätzlich in Thörishaus Dorf.

In den Hauptverkehrszeiten werden aus Gründen der Transportkapazität einzelne Züge der Verdichtungszüge der S3 von Münchenbuchsee nach Biel/Bienne verlängert. Diese Züge halten lediglich in Lyss.

4.5.2 RVK Biel – Seeland – Berner Jura

Keine Änderung

4.5.3 RVK Oberaargau

Die Buslinie Niederbipp – Wolfisberg – Rumisberg wird verstärkt auf die Linie Wiedlisbach – Farnern und die Bedürfnisse der Schule ausgerichtet. Der Linienabschnitt Wolfisberg – Niederbipp fällt weg. Die Umsetzung des neuen Konzepts ist kostenneutral, bringt aber im Vergleich zu heute deutliche Verbesserungen.

Gestützt auf die Erfahrungen im ersten Betriebsjahr wird die Linienführung der Langenthaler Stadtbuslinie 64 angepasst: Die Linie bedient neu den Bahnhof, das Schorenquartier wird durch eine verkürzte Schlaufe erschlossen.

4.5.4 RVK Emmental

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2010 wird zwischen Luzern und dem Entlebuch sowie Langenthal ein Flügelzugkonzept eingeführt. Dies heisst, ein aus mehreren Triebzügen bestehender Zug ab Luzern wird in Wolhusen aufgeteilt: Der eine Teil fährt weiter nach Huttwil – Langenthal, der andere ins Entlebuch. Dank dem Einsatz von modernem Rollmaterial und kleineren Fahrplananpassungen ist es möglich, die Züge aus Luzern bis nach Langnau zu führen. Die Regionalzuglinie Langnau – Trubschachen – Luzern wird im bernischen Abschnitt in die Angebotsstufe 2 aufgenommen.

Die Bürgerbuslinie Hellsau – Höchstetten – Willadingen - Koppigen wird in Angebotsstufe 1 aufgenommen.

Die bisher versuchsweise betriebene Verlängerung der BSU-Linie 2 Solothurn – Obergerlafingen nach Ziebach hat gezeigt, dass ein Bedürfnis nach einer ÖV-Erschliessung vorhanden ist. Die Kosten dieses Angebotes sind gering und das Angebot weist ein genügendes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf. Die Linie soll in die Angebotsstufe 2 aufgenommen werden.

4.5.5 RK Bern-Mittelland

Keine Änderung

4.5.6 RVK Oberland-West

Rechtes Thunerseeufer: Entsprechend dem im Jahr 2010 eingeführten Angebot wird der Abschnitt Oberhofen – Gunten der Angebotsstufe 4 zugeordnet.

4.5.7 RK Oberland-Ost

Der Abschnitt Wilderswil – Gsteigwiler der Linie Interlaken – Wilderswil – Gsteigwiler wird der Angebotsstufe 2 zugeteilt. Bedingt durch eine Baustelle im Herbst 2009 mussten alle Kurse von Wilderswil nach Gsteigwiler weiterfahren (Halbstundentakt). Die Nachfrage hat sich sehr positiv entwickelt.

5 Angebot 2010 – 2013 in den Städten Bern, Biel und Thun

Die Ziffern 5.1 bis 5.4 bleiben unverändert.

5.5 Angebot 2010 – 2013

5.5.1 Agglomeration Bern

Der heutige Versuchsbetrieb vermag den Anforderungen der Angebotsverordnung zu entsprechen und die Linie Ausserholligen – Niederwangen Erle (Linie 31) soll in die Angebotstufe A aufgenommen werden.

5.5.2 Agglomeration Biel

Keine Änderung

5.5.3 Agglomeration Thun

Keine Änderung

6 Versuchsbetriebe

Die Ziffern 6.1 bis 6.3 bleiben unverändert.

6.4 Versuchsbetrieb Jegenstorf – Münchringen – Hindelbank

Der Regierungsrat hat am 20. Oktober 2010 entschieden, den Versuchsbetrieb nach drei Jahren im Dezember 2010 auslaufen zu lassen, nachdem die Nachfrage die Anforderungen der Angebotsverordnung klar nicht erfüllt hat. Entsprechend wird Ziffer 6.4 aufgehoben.

7 Betriebsführung, Sicherheit und Tarifgestaltung

Die Ziffern 7.1 bis 7.5 bleiben unverändert.

8 Finanzielle Auswirkungen

8.1 Jährliche Kosten

8.1.1 Vorgaben und Rahmenbedingungen

Der Angebotsbeschluss 2010 – 2013 basierte auf der Annahme, dass sich der Bund beim regionalen Personenverkehr (RPV) im vollen Umfang seines Mitfinanzierungsanteils beteiligt. Diese Mitfinanzierung ist nicht mehr gesichert. Im Rahmen des Konsolidierungsprogramms 11/13 (KOP) sieht der Bund drei Sparmassnahmen beim RPV vor:

1) Teuerungskürzung 2011 – 2013

Die Teuerungskorrektur ist ein zentrales Element des KOP 11/13. Bei den Abgeltungsausgaben des Bundes wurde in den vergangenen Jahren eine Teuerungsrate von 1.5% hinterlegt. Da die Teuerung in den letzten Jahren deutlich tiefer war, führte dies zu einer realen Erhöhung der Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr. Mit der Teuerungskorrektur soll diese Entwicklung korrigiert werden. Die Kürzung der anrechenbaren Teuerung für die Jahre 2011–13 führt beim regionalen Personenverkehr zu einer Budgetkürzung von rund 13 Mio. Franken pro Jahr.

Aufgrund der erfreulichen Nachfrageentwicklung musste die Kapazität des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren zwingend ausgebaut werden. Dass deshalb die Abgeltungsentwicklung über dem Teuerungsindex liegt, ist eine logische Konsequenz. Dank der tiefen Teuerung konnte der Bund die Ausbauten mitfinanzieren. Das RPV-Budget des Bundes reichte aber in den letzten Jahren dennoch nicht, um die volle Mitfinanzierung des Bundes im regionalen Personenverkehr sicherzustellen. Die Situation, dass sich der Bund nicht oder nur zum Teil an Angebotsausbauten und an der Finanzierung von Rollmaterialfolgekosten im regionalen Personenverkehr beteiligt, wird sich zusätzlich verschärfen.

2) Erhöhung der Mindestauslastung von 32 auf 100 Personen pro Tag

Der Bund wollte sich nur noch an der Mitfinanzierung von Linien im Regionalverkehr beteiligen, wenn mindestens 100 Personen pro Tag befördert werden. Vom Rückzug des Bundes wären schweizweit rund 160 Linien betroffen gewesen, davon 28 Linien im Kanton Bern. Die Konferenz der Kantonsregierungen und der Bundesrat haben sich darauf geeinigt, die Massnahme fallen zu lassen. Sie braucht daher nachfolgend nicht berücksichtigt zu werden.

3) Zinsgarantie Rollmaterial

Mit der Bundesgarantie erhalten die Unternehmen zinsgünstigere Darlehen. Dies führt zu einer Reduktion der Fremdfinanzierungskosten. Diese Zinsersparnisse will der Bund über eine Kürzung der Bundesmittel abschöpfen.

In der bisherigen Planung des zukünftigen Anteils des Kantons an die Abschreibungskosten von neuem Rollmaterial hat der Kanton die Zinskosten reduzierende Bundesgarantie bereits berücksichtigt. Mit der Sparmassnahme wird der Bundesanteil an der Mitfinanzierung von neuem Rollmaterial gegenüber der Planung reduziert.

Gesamtübersicht Sparmassnahmen des Bundes beim Regionalverkehr 2011 – 2014

Massnahme (in Mio. CHF)	2011	2012	2013	2014
Teuerungskürzung	13.40	13.40	13.40	
Zinsgarantie Rollmaterial		8.00	9.00	12.00
Total	13.40	21.40	22.40	12.00

Tabelle 1 ÖV-Sparmassnahmen KOP in Mio. Franken

Die nun vorgesehenen Bundessparmassnahmen treffen den Kanton Bern wie folgt:

Anteil Kanton Bern	2011	2012	2013	2014
Teuerungskürzung	2.00	2.00	2.00	
Zinsgarantie Rollmaterial		1.40	1.50	2.00
Total	2.00	3.40	3.50	2.00

Tabelle 2 Anteil Kanton Bern an ÖV-Sparmassnahmen KOP in Mio. Franken

8.1.2 Kostenteiler mit Bund und Gemeinden

Der Bundesmitfinanzierungsanteil im regionalen Personenverkehr ist plafoniert. Die Mitfinanzierung erfolgt nur, bis die sogenannte Kantonsquote erreicht ist. Der Kanton Bern hat in den vergangenen Jahren verschiedentlich RPV-Leistungen ohne Bundesbeteiligung bestellen müssen, da die Kantonsquote ausgeschöpft war. Die Situation wird sich mit dem Bundessparprogramm KOP verschärfen. Es ist davon auszugehen, dass die Kantonsquote 2011 tiefer sein wird als die Quote 2010. Für die Folgejahre wird der Bund nur beschränkt Mittel haben, um Angebotsausbauten und Rollmaterialfolgekosten mitzufinanzieren.

Das Bundessparprogramm KOP führt dazu, dass die Bundesmittel gegenüber der früheren Planung reduziert werden. Dies hat zur Folge, dass die nicht mehr zur Verfügung stehenden Bundesmittel durch Kanton und Gemeinden kompensiert oder das Angebot reduziert werden muss.

8.1.3 Kostendeckungsgrad

Erfreulicherweise hat sich der Kostendeckungsgrad des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren stetig leicht verbessert. Dies insbesondere dank der kontinuierlich steigenden Nachfrage, aber auch dank der von den Transportunternehmungen realisierten Rationalisierungen. Der Vergleich der durchschnittlichen Kostendeckungsgrade der einzelnen Sparten zeigt folgendes Bild:

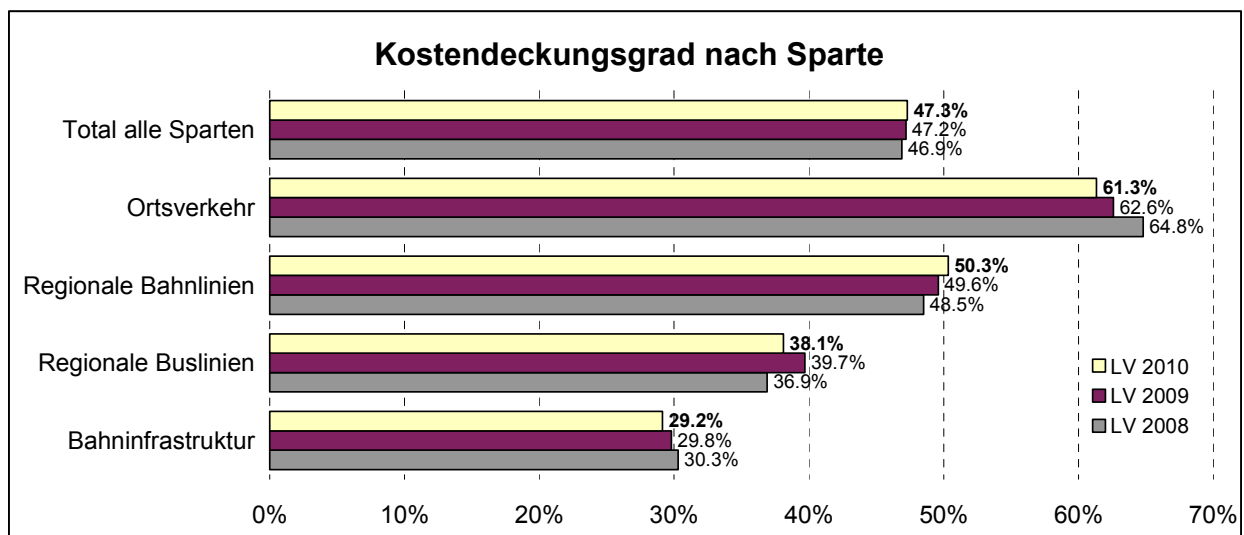


Abbildung 1 Kostendeckungsgrad nach Sparten

Den tiefsten Wert weist die Bahninfrastruktur aus. Die wichtigsten Einnahmen in dieser Sparte sind die Trassenpreise, die vom Bund festgelegt werden. Mit den heutigen Trassenpreisen können die anfallenden Kosten für Abschreibungen, Unterhalt und Erneuerung nur zu einem kleinen Teil gedeckt werden. Die Kostendeckung beim Regionalverkehr liegt im Durchschnitt bei 38% (Buslinien), respektive 50% (Bahnlinien). Die höchste Kostendeckung weist der Ortsverkehr mit rund 61% aus. Der Kostendeckungsgrad über alle Sparten liegt bei rund 47% Prozent. Er ist tendenziell steigend.

In den letzten 14 Jahren konnte das Preis-/Leistungsverhältnis deutlich verbessert werden. Die Abgeltungen stiegen weniger stark an als das Angebot, gemessen in Kurskilometern. Die Abgeltung pro Kurs-Kilometer reduzierte sich und liegt für die Leistungsvereinbarungen 2010 immer noch rund 5% unter dem Wert von 1997/98. Dies trotz der zwischenzeitlichen Teuerung von rund 11%.

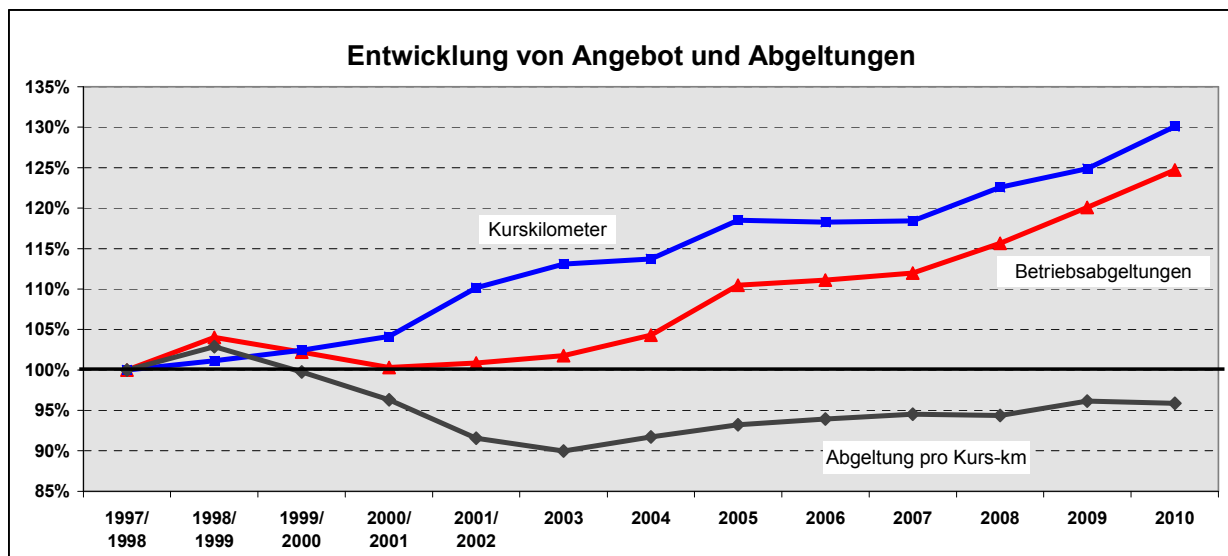


Abbildung 2 Entwicklung Angebot in Kurskilometern und Betriebsabgeltungen

8.1.4 Erwartete Kosten / Entwicklung der kantonalen Abgeltungsleistungen

Die Entwicklung der kantonalen Abgeltungsleistungen muss aufgrund der Sparmassnahmen des Bundes und der zum Zeitpunkt des Angebotsbeschlusses noch nicht bekannten Angebotsänderungen überarbeitet werden. Nebst dem Umsetzungsmehrbedarf und der Lastenverschiebung aus dem Sparprogramm KOP des Bundes kommen die im Budget nicht eingestellten Beiträge 2010–12 an die Alpar von jährlich 850'000 Franken hinzu (GRB 1875/2010).

In den Jahren 2010 und 2011 kann das Budget eingehalten werden. Dies dank Sparmassnahmen bei den Transportunternehmungen sowie einer meist guten Ertragsentwicklung (Tariferhöhung im Dezember 2010).

Der Abgeltungsbedarf wird wie folgt eingeschätzt:

ÖV-Abgeltungen 2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
Abgeltungsbedarf gemäss AGB 2010 - 2013	263.5	264.5	272.0	274.7
Mehrbedarf für Umsetzung Angebot AGB 2010 - 2013	-0.9	-0.5	5.5	8.8
Auswirkungen Konsolidierungsprogramm Bund (KOP)		2.0	3.4	3.5
Abgeltung Alpar	0.9	0.9	0.9	
Abgeltungsbedarf 2010 - 2013 aktualisiert	263.5	266.8	281.8	287.0

Tabelle 3 ÖV-Betriebsabgeltungen 2010 – 2013 in Mio. Franken.

8.1.5 Differenz zum aktuellen Finanzplan

Zwischen dem aktualisierten Abgeltungsbedarf 2010 – 2013 und den im Voranschlag und Finanzplan eingestellten Mitteln ergibt sich eine Differenz von 7,2 Mio. Franken in den Jahren 2012 und 2013.

ÖV-Abgeltungen 2010 - 2013	2010	2011	2012	2013
Abgeltungsbedarf 2010 - 2013 aktualisiert	263.5	266.8	281.8	287.0
Aktuell im Budget & FP eingestellte Mittel 2010 - 2013	263.5	266.8	274.6	279.8
Abgeltungsmehrbedarf gegenüber aktuellem Finanzplan	-	-	7.2	7.2

Tabelle 4 Differenz Abgeltungsbedarf zu aktuellem Finanzplan 2012 / 2013 in Mio. Franken.

8.1.6 Abgeltungsbedarf

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, den Angebotsbeschluss 2010 – 2013 wie vorgesehen umzusetzen. Dies bedeutet, dass die Abgeltungen im Umfang des Umsetzungsmehrbedarfs und des Kompensationsmehrbedarfs aus dem KOP-Sparprogramm des Bundes erhöht werden. Zudem werden die Abgeltungen an die Alpar berücksichtigt.

ÖV-Abgeltungen	2010	2011	2012	2013
Abgeltungsbedarf gemäss AGB 2010 - 2013	263.5	264.5	272.0	274.7
Mehrbedarf für Umsetzung Angebot AGB 2010 - 2013	-0.9	-0.5	5.5	8.8
Auswirkungen Konsolidierungsprogramm Bund (KOP)		2.0	3.4	3.5
Abgeltung Alpar (nicht budgetiert)	0.9	0.9	0.9	
Abgeltungsbedarf 2010 - 2013 aktualisiert	263.5	266.8	281.8	287.0
Aktuell im Budget & FP eingestellte Mittel 2010 - 2013	263.5	266.8	274.6	279.8
Abgeltungsmehrbedarf	-	-	7.2	7.2

Tabelle 5 Differenz Abgeltungsbedarf zu aktuellem Finanzplan 2012 / 2013 in Mio. Franken.

Der Voranschlag 2012 sowie der Finanzplan 2013 müssen gegenüber dem aktuellen Stand um 7,2 Mio. Franken erhöht werden.

Die Ziffern 8.2 und 8.3 bleiben unverändert

9 Schlussbestimmungen

Die Ziffern 9.1 und 9.2 bleiben unverändert.

9.3 Aufnahme von Versuchsbetrieben ins kantonale Grundangebot

Ziffer 9.3 wird aufgehoben, da gemäss Artikel 14 ÖVG der Grosse Rat für die Festlegung des Liniennetzes des öffentlichen Verkehrs zuständig ist. Diese Kompetenz kann nicht an den Regierungsrat delegiert werden.

Ziffer 9.4 bleibt unverändert.

9.5 Überprüfung der Angebotsverordnung

9.5.1 Anpassungen wegen geänderter Bundesgesetze und Präzisierungen aufgrund der aktuellen Praxis

Im Zusammenhang mit der Bahnreform sind verschiedene Bundesgesetze angepasst und Verordnungen neu gegliedert worden. In der AGV sind Verweise auf den Angebotsbeschluss enthalten. Dies ist unüblich, da die AGV in der Kompetenz des Regierungsrates, der Angebotsbeschluss jedoch in derjenigen des Grossen Rates ist.

Einzelne Bestimmungen werden aufgrund von Praxiserfahrungen angepasst.

Im Einzelnen sollen die folgenden Artikel der AGV angepasst werden:

- Ingress: Aktualisierung der Verweise zur Bundesgesetzgebung und Aufnahme eines generellen Bezugs zum Angebotsbeschluss
- Art. 1c: Streichen des Verweises auf den Angebotsbeschluss
- Art. 2 Abs. 1: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 3 Abs. 1: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 5 Abs. 1: Auf den Verweis auf den Angebotsbeschluss kann verzichtet werden
- Art. 5 Abs. 2 kann gestrichen werden, da sich dieser in der Praxis als unnötig herausgestellt hat.
- Art. 6 Abs. 4: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 6 Abs. 5d: Hier ist ein Bezug zur Definition der Zentren gemäss kantonalem Richtplan vorgesehen.
- Art. 9 Abs 1, 2 und 6: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 9 Abs. 4: Aktualisierung des Bezugs auf das Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (ÖBG)
- Art 10 und 11: Wegen neuer Fahrzeugdefinitionen nach EG-Recht und neuer Fahrzeugkategorien wie dem 15-Meterbus (Dreiachser) werden die Definitionen der Buskategorien präzisiert:
 - Kleinbusse sind Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis maximal 5 Tonnen (Klasse M2 gemäss Art. 12 VTS).
 - Midi- und Standardbusse umfassen Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 5 Tonnen und einer Länge von maximal 13 Metern.
 - Gelenk- und Megabusse sind Fahrzeuge mit einer Länge von mehr als 13 Metern.
- Art. 10 und 11: Kleinbusse haben eine kleine Transportkapazität, was dazu führt, dass das Ertragspotenzial kleiner ist als bei grösseren Transportmitteln. Die Anforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad sind für Kleinbuslinien unrealistisch streng. Daher soll der zu erreichende Kostendeckungsgrad bei Kleinbussen um 5 Prozentpunkte (Minimalvorgabe) bzw. 10 Prozentpunkte (Zielvorgabe) reduziert werden. Mit dieser Anpassung werden heute bestehende Kleinbuslinien, die meist kleinere Gemeinden erschliessen, gesichert. Aus den bisherigen Entwicklungen kann gefolgert werden, dass wegen dieser Anpassungen

keine zusätzlichen Angebote bestellt werden und die Verringerung der Anforderungen führt somit zu keinen finanziellen Folgekosten.

- Art. 12 Abs. 1: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 14 Abs. 3: Aktualisierung des Verweises auf die Bundesgesetzgebung
- Art. 15 Abs. 1: Versuchsbetriebe dauern „in der Regel drei Jahre“ (anstelle „mindestens zwei Jahre“). In der Praxis hat sich herausgestellt, dass nach einem Jahr Versuchsdauer in den allermeisten Fällen keine verlässliche Aussage über die mittelfristige Nachfrage und somit über die Berechtigung des Angebots möglich ist. Nach zwei Jahren sind die entsprechenden Aussagen meist möglich, so dass eine Aufnahme ins Grundangebot nach drei Jahren die Regel ist.

9.5.2 Anpassung der Angebotsverordnung (AGV) als Folge der Überprüfung des Nachtangebots

Im Rahmen des Angebotsbeschlusses öffentlicher Verkehr 2010 – 13 hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt, die bestehenden Nachtangebote und die gesetzliche Praxis im Kanton Bern zu überprüfen. Dabei stellte sich insbesondere die Frage der Betriebszeiten des Tagesangebotes, das gegenwärtig in der Angebotsverordnung Artikel 5 Absatz 3 auf die Zeit zwischen 5.30 und 24.00 Uhr beschränkt wird, sowie der im Nachtangebot (Moonliner) angewandten Tarife.

Aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Studie und unter Berücksichtigung der im Rahmen der Fachkonsultation eingegangenen Stellungnahmen soll die AGV wie folgt angepasst werden:

- Art. 5 Abs. 3 wird wie folgt angepasst: "Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 01.00 Uhr verlassen, werden vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten".

Das bewährte Nachtlinienangebot soll als Angebot der Transportunternehmungen und der Gemeinden weiterhin ohne Abgeltung des Kantons aufrechterhalten bleiben.

Die Anpassung der AGV hat vorerst keine Auswirkungen auf das Spät- und Nachtangebot. Allfällige Änderungen oder Angebotsanpassungen werden in kommenden Angebotsbeschlüssen dem Grossen Rat vorgelegt.

Ziffer 9.6 bleibt unverändert

9.7 Nachhaltigkeitsbeurteilung

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

9.8 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Von der Anpassung des Angebotsbeschlusses sind keine grösseren Auswirkungen auf die Wirtschaft zu erwarten.

10 Antrag

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

11 Beilagen

– Beschlussentwurf mit Anhängen I und II

Bern, 6. Januar 2011

BAU-, VERKEHRS- UND
ENERGIEDIREKTION
Die Direktorin

B. Egger-Jenzer, Regierungsrätin