

10. September 1997

**Verordnung  
über das Angebot im öffentlichen Verkehr  
(Angebotsverordnung; AGV)**

762.412

---

*Der Regierungsrat des Kantons Bern,*  
in Ausführung des Grossratsbeschlusses vom 11. November 1996 über das mittelfristige Angebot im öffentlichen Verkehr während der Fahrplanperioden 1997-2001 (Angebotsbeschluss), gestützt auf Artikel 1, 3, 7, 12 Absatz 4 und 15 Buchstabe a des Gesetzes vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr [BSG 762.4] (Gesetz), den 6. und den 7. Abschnitt des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 [SR 742.101] (EBG), die Verordnung vom 18. Dezember 1995 über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz [SR 742.101.1] (Abgeltungsverordnung, ADFV), die Automobilkonzessionsverordnung vom 18. Dezember 1996 [SR 744.11] (AKV), die Fahrplanverordnung vom 18. Dezember 1995 [SR 742.151.4] (FPV), die Verordnung des EVED vom 18. Dezember 1995 über das Rechnungswesen der konzessionierten Transportunternehmungen [SR 742.221] (REVO),  
auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion,  
*beschliesst:*

**I. Allgemeine Bestimmungen**

**Art. 1**

Gegenstand

Diese Verordnung

- a konkretisiert die vom Grossen Rat beschlossenen Grundsätze über das Angebot im öffentlichen Verkehr,
- b bildet den Rahmen für die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmungen und
- c legt die Auslastungs- und Kostendeckungsgrade nach Artikel 7 Absatz 1 und 2 des Gesetzes [BSG 762.4] sowie Ziffer 4 und 5 des Angebotsbeschlusses fest.

**Art. 2**

Geltungsbereich

<sup>1</sup> Die Angebotsverordnung definiert das Angebot im öffentlichen, nicht touristischen Verkehr, das gemäss Artikel 49 Absatz 1 EBG [SR 742.101] sowie gemäss Artikel 3 und 4 des Gesetzes [BSG 762.4] vom Kanton abzugelten ist.

<sup>2</sup> Der Schnellzugsverkehr unterliegt dieser Verordnung nicht. Als Schnellzüge gelten alle Züge des internationalen Verkehrs und alle Züge des Fernverkehrs auf SBB-Strecken und auf den BLS-Strecken Thun-Brig, Thun-Interlaken und Lengnau-Moutier.

## II. Erschliessung

### Art. 3

#### Erschliessungsgrundsätze

<sup>1</sup> Zusammenhängende, überbaute Siedlungsgebiete im Sinne von Artikel 5 Absatz 4 ADFV [SR 742.101.1] werden in der Regel mit mindestens einer Haltestelle erschlossen, wenn sie mindestens 300 ständige Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- oder Ausbildungsplätze aufweisen, wobei der Anteil der ständigen Einwohnerinnen und Einwohner wenigstens 100 betragen muss.

Noch nicht überbauten Bauzonen wird Rechnung getragen.

<sup>2</sup> Der Wert gemäss Absatz 1 kann unterschritten werden, wenn ein Siedlungsgebiet mit geringem Aufwand erschlossen werden kann, wenn mehrere Siedlungsgebiete zusammen mit einem vertretbaren Aufwand erschlossen werden können oder wenn die zu erwartende Nachfrage die Erschliessung rechtfertigt.

<sup>3</sup> Im Berggebiet beträgt der entsprechende Wert 200 Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeits- und Ausbildungsplätze.

<sup>4</sup> Freizeitanlagen können im Rahmen von Absatz 2 berücksichtigt werden.

### Art. 4

#### Erschliessungsqualität

1 Ist die Erschliessungsfunktion gegeben, so darf, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, die Luftliniendistanz zwischen Wohn-, Arbeits- oder Ausbildungsplatz und Haltestelle nicht grösser sein als

a 400 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 1 bis 1,5 gewichtet werden (Feinerschliessung, Art. 5 Abs. 1 KBV [RSB 762.415] );

b 750 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 2 bis 4 gewichtet werden (Groberschliessung, Art. 5 Abs. 1 KBV).

<sup>2</sup> Für Gebiete mit ungebündelten Verkehrsströmen und geringer Nachfrage können unkonventionelle Betriebsarten im Sinne von Artikel 14 vorgesehen werden.

### Art. 5

#### Angebotsstufen

<sup>1</sup> Im Linienbetrieb werden vier Angebotsstufen gemäss Ziffer 4.2 des Angebotsbeschlusses unterschieden:

a Angebot zur Sicherstellung der Mobilitätsvorsorge in Gebieten mit schwacher Siedlungsdichte als Angebotsstufe 1 mit 4 bis 15 Kurspaaren pro Tag,

b Stundentakt für regionale Verbindungsachsen mit mittlerer Siedlungsdichte als Angebotsstufe 2 mit 16 bis 25 Kurspaaren pro Tag,

c Halbstundentakt für regionale Verbindungen bei hoher Siedlungsdichte oder Siedlungsschwerpunkten als Angebotsstufe 3 mit 26 bis 39 Kurspaaren pro Tag,

d Kursfolgezeit von 30 Minuten und weniger für Gebiete mit flächenhaft hoher Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte als Angebotsstufe 4 mit 40 und mehr Kurspaaren pro Tag.

<sup>2</sup> Linien, die im Angebotsbeschluss nicht eindeutig einer Angebotsstufe zugeordnet sind, werden aufgrund ihres durchschnittlichen Kursangebotes von Montag bis Freitag einer Angebotsstufe zugewiesen.

<sup>3</sup> Kurse, welche vor 05.30 Uhr am Bestimmungsort ankommen oder diesen Ort nach 24.00 Uhr verlassen, werden vom Kanton in der Regel weder bestellt noch abgegolten.

### **III. Angebotsgrundsätze**

#### **Art. 6**

##### Angebots- und Fahrplangestaltung

<sup>1</sup> Das Angebot im öffentlichen Verkehr ist als Gesamtsystem zu optimieren.

<sup>2</sup> Die Ausgestaltung des Angebotes im öffentlichen Verkehr orientiert sich an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden.

<sup>3</sup> Die verschiedenen Angebote sind so aufeinander abzustimmen, dass Transportketten gebildet bzw. verbessert werden.

<sup>4</sup> Mehrfachbedienungen gemäss Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe >vg wi2wi1SR 742.101.1 sind zu vermeiden.

<sup>5</sup> Die Fahrpläne sind insbesondere aufgrund folgender Kriterien zu optimieren:

- a Fahrgastströme,
- b Grundsätzliche Anwendung des Taktsystems,
- c Gute Anschlüsse an die wichtigen Verbindungen in den Knotenpunkten sowie kurze Fahrzeiten,
- d Das Erreichen des nächstgelegenen Haupt- oder Regionalzentrums mit höchstens einmaligem Umsteigen,

<sup>6</sup> Die Fahrzeuge sind nach umweltschonenden und wirtschaftlichen, auf die Nachfrage abgestimmten Aspekten einzusetzen.

#### **Art. 7**

##### Leistungserbringung durch die Transportunternehmungen

Bei der Leistungserbringung ist es Aufgabe der Transportunternehmungen, insbesondere

- a das Angebot so zu gestalten, dass die notwendigen Transportkapazitäten zur Verfügung stehen;
- b die Pünktlichkeit aller Kurse am Ziel- oder Umsteigeort zu gewährleisten. Kein Kurs darf vor der publizierten Zeit abfahren;
- c die Fahrgäste regelmässig über das Angebot und ausreichend über Störungen zu informieren;
- d mit zielgruppengerechten und umfassenden Marketingmassnahmen, die mit den übrigen Transportunternehmungen zu koordinieren sind, den Markt aktiv und dauernd zu bearbeiten;
- e ihr Personal kundenorientiert aus- und weiterzubilden;
- f sich um die persönliche Sicherheit der Fahrgäste zu bemühen;
- g in Regionalzügen, deren Fahrzeit länger als 30 Minuten dauert, in der Regel eine erste Klasse und Toiletten anzubieten;

- h* die Bedürfnisse Behinderter angemessen zu berücksichtigen;
- i* die Komfortvorteile gegenüber dem motorisierten Privatverkehr, namentlich Infrastrukturen wie Verkaufs- und Informationsstellen, Verpflegungsmöglichkeiten auf Bahnhöfen und in den Zügen, Möglichkeiten zum Velotransport und ähnliches, auszunützen und auszubauen.

## **Art. 8**

### Tarife

<sup>1</sup> Die Transportunternehmungen legen die Tarife fest und setzen sich für die Bildung von Tarifverbunden ein. Die Tarife, das Verkaufssystem und die Vertriebskanäle sollen im Verkehrsgebiet möglichst einheitlich sein.

<sup>2</sup> Der Kanton ist bestrebt, Tarifunterschiede bei gleichwertigen Verkehrsangeboten auszugleichen. Insbesondere leistet er den Transportunternehmungen Abgeltungen für Tarifaufschläge, welche durch die Angleichung von Tarifen in Verbundgebieten entstehen und nicht durch Preiserhöhungen ausgeglichen werden können.

<sup>3</sup> Der Kanton und die Transportunternehmungen sind bestrebt, marktgerechte und sozialverträgliche Tarife anzubieten.

## **Art. 9**

### Bestellverfahren und Leistungsvereinbarungen

<sup>1</sup> Die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion schliesst mit den Transportunternehmungen jährlich Leistungsvereinbarungen ab, welche insbesondere das Angebotskonzept (Art. 18 ADFV [SR 742.101.1]) und die dafür zu bezahlende Abgeltung festlegen.

<sup>2</sup> Das Bestellverfahren richtet sich nach Artikel 10 bis 23 ADFV und gilt sinngemäss auch für den Ortsverkehr.

<sup>3</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr führt die Verhandlungen mit den Transportunternehmungen über die zu erbringenden Leistungen und prüft im Rahmen des Bestellverfahrens insbesondere

*a* die effiziente Betriebsführung gemäss Artikel 7 des Gesetzes sowie Artikel 10 und 11 dieser Verordnung,

*b* die Zweckmässigkeit gemäss Artikel 12,

*c* die Einhaltung der Angebotsgrundsätze.

<sup>4</sup> Es schliesst Anbietende aus, welche insbesondere die Grundsätze von Artikel 11 Buchstaben *a*, *e*, *f* und *g* der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 25. November 1994 nicht einhalten.

<sup>5</sup> Die Transportunternehmungen reichen ihre Offerten für das neue Fahrplanjahr dem Amt für öffentlichen Verkehr innerhalb der vom Bundesamt für Verkehr festgelegten Fristen ein.

<sup>6</sup> Artikel 27 Absatz 1 ADFV [SR 742.101.1] findet auch Anwendung im Ortsverkehr.

## IV. Erfolgskontrolle der effizienten Betriebsführung und Überprüfung der Zweckmässigkeit

### Art. 10

#### Zielvorgaben

<sup>1</sup> Die Transportunternehmungen betreiben die vom Grossen Rat festgelegten Linien derart, dass die Auslastung in Personen pro Kurs und der Kostendeckungsgrad einer ganzen Linie (oder einer als Einheit betriebenen Liniengruppe) den Zielvorgaben in den nachfolgenden Tabellen 1 und 2 entsprechen: Tabelle 1 (durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie, Zielvorgaben):

Angebotsstufe	Verkehrsmittel					
		1 Kleinbuses	2 Midi- und Standardbuses	3 Gelenkbuses	4 Tram und tramähnliche Züge	5 Regionalzug
1	4 bis 15 Kurspaare/Tag	3	6	8	20	25
2	16 bis 25 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	35
3	26 bis 39 Kurspaare/Tag	6	13	20	30	50
4	ab 40 Kurspaare/Tag	8	16	25	40	60

Tabelle 2 (Kostendeckungsgrad, Zielvorgaben):

Angebotsstufe	minimaler Kostendeckungsgrad	
1	4 bis 15 Kurspaare/Tag	35 %
2	16 bis 25 Kurspaare/Tag	40 %
3	26 bis 39 Kurspaare/Tag	45 %
4	ab 40 Kurspaare/Tag	50 %

<sup>2</sup> Die Transportunternehmungen weisen den Bedarf von Linien nach, welche die Zielvorgaben gemäss Absatz 1 nicht erreichen.

<sup>3</sup> Im Rahmen des Bestellverfahrens schlagen die Transportunternehmungen Verbesserungen vor für Linien, welche die Zielvorgaben gemäss Absatz 1 nicht erreichen, namentlich Massnahmen, um den Mitteleinsatz zu reduzieren und mehr Fahrgäste zu gewinnen.

<sup>4</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr prüft die Vorschläge der Transportunternehmungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und allenfalls mit den Gemeinden. Es kann neue Lösungen vorschlagen.

## Art. 11

### Minimalanforderungen

<sup>1</sup> Angebote, welche auch die Minimalanforderungen gemäss den untenstehenden Tabellen 3 und 4 nicht erreichen, sind auf ihre Zweckmässigkeit gemäss Artikel 12 und auf ihre Effizienz aufgrund von Kennzahlen (Art. 16 Abs. 1 und 3) im Detail zu überprüfen. Tabelle 3 (durchschnittliche Auslastung in Personen pro Kurs, gemessen am meistbelasteten Teilstück einer Linie, Minimalanforderungen):

Angebotsstufe	Verkehrsmittel					
		1 Kleinbus	2 Midi- und Standardbus	3 Gelenkbus	4 Tram und tramähnliche Züge	5 Regionalzug
1	4 bis 15 Kurspaare/Tag	2	4	5	12	15
2	16 bis 25 Kurspaare/Tag	3	6	9	15	20
3	26 bis 39 Kurspaare/Tag	4	8	12	20	30
4	ab 40 Kurspaare/Tag	5	10	15	25	40

Tabelle 4 (Kostendeckungsgrad, Minimalanforderungen):

Angebotsstufe	minimaler Kostendeckungsgrad	
1	4 bis 15 Kurspaare/Tag	20 %
2	16 bis 25 Kurspaare/Tag	20 %
3	26 bis 39 Kurspaare/Tag	25 %
4	ab 40 Kurspaare/Tag	30 %

<sup>2</sup> Ist die Zweckmässigkeit ausgewiesen, schlagen die Transportunternehmungen im Rahmen des Bestellverfahrens Massnahmen vor, um die Effizienz zu steigern und die Minimalanforderungen gemäss Tabellen 3 und 4 zu erreichen.

<sup>3</sup> Sofern notwendig, schlagen sie grundlegende Veränderungen vor, so insbesondere eine Änderung der Linienführung, des Verkehrsmittels, der Fahrzeugtypen oder der Betriebsart einschliesslich unkonventioneller Betriebsformen gemäss Artikel 14.

<sup>4</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr prüft die Vorschläge der Transportunternehmungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und allenfalls mit den Gemeinden. Es kann neue Lösungen vorschlagen.

## **Art. 12**

### Zweckmässigkeit

<sup>1</sup> Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss den Tabellen 3 und 4 nicht erreichen, sind zweckmässig, wenn sie die Minimalkriterien gemäss Artikel 6 Absatz 3 ADFV [SR 742.101.1] erfüllen. Linien können zudem als zweckmässig erachtet werden, wenn

- a sie eine wichtige Funktion im öffentlichen Verkehrsnetz erfüllen, wie zum Beispiel als Zubringerlinie zu einem Hauptast oder zur Gewährleistung von wichtigen Anschlüssen an das übergeordnete Netz;
- b es sich um kantonsübergreifende Linien handelt, welche für den Nachbarkanton wichtig sind;
- c sie zu wesentlichen Teilen andere Transportzwecke wie Postsachentransporte erfüllen; durch ihre Aufhebung, unter Einbezug der Auswirkungen auf andere Linien, keine effektiven Nettoeinsparungen erzielt werden können.

d

## **Art. 13**

### Entscheid über die grundlegenden Veränderungen

<sup>1</sup> Das Amt für öffentlichen Verkehr unterbreitet die bereinigten, grundlegenden Veränderungsvorschläge (Art. 11 Abs. 4) dem zuständigen Organ zum Entscheid.

<sup>2</sup> Angebote, die nicht zweckmässig sind und die auch die Minimalanforderungen nach Artikel 11 Absatz 1 nicht erfüllen, werden nur noch für das der Offerte folgende Fahrplanjahr vereinbart und abgegolten. Vorbehalten bleibt in jedem Fall der Angebotsbeschluss.

## **Art. 14**

### Sonderlösungen

<sup>1</sup> Anstatt des Linienbetriebes sind innerhalb der Angebotsstufe 1 nach Artikel 5 unkonventionelle Betriebsarten wie Bedarfs- oder Bürgerbusse, Sammeltaxis und dergleichen möglich.

<sup>2</sup> Der Kanton beteiligt sich an der Finanzierung, wenn unkonventionelle Betriebsarten die Grundversorgung abdecken und zu besseren Betriebsergebnissen führen als ein konventioneller Linienbetrieb.

<sup>3</sup> Es können zusätzliche Betriebsbeiträge der Gemeinden verlangt (Art. 12 Abs. 4 des Gesetzes) oder feste Entschädigungen (Art. 6 Abs. 6 ADFV [SR 742.101.1]) vereinbart werden.

## **Art. 15**

### Versuchsbetriebe

<sup>1</sup> Neue Angebote, welche nicht durch den Grossen Rat im Angebotsbeschluss eingeführt werden, werden vorerst als Versuchsbetriebe (Art. 6 Abs. 2 des Gesetzes) mit einer Dauer von mindestens zwei Jahren eingeführt, wenn sie

- a zweckmässig sind;
- b die Erschliessungsgrundsätze gemäss Artikel 3 erfüllen;

c keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren;  
d aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung gemäss Artikel 11 erreichen.

<sup>2</sup> Der Kanton kann seine Abgeltung davon abhängig machen, dass Gemeinden den zusätzlichen Beitrag gemäss Artikel 12 Absatz 4 des Gesetzes oder Dritte finanzielle Beiträge leisten.

<sup>3</sup> Der zusätzliche Beitrag der weiteren Träger gemäss Artikel 12 Absatz 4 des Gesetzes wird je nach Interessenlage fallweise festgelegt. Er beträgt mindestens 25 Prozent, höchstens 75 Prozent des Abgeltungsbetrages.

<sup>4</sup> Angebote, welche aufgrund von Betriebsumstellungen (Bahn/Bus) neu konzipiert werden oder durch die der Kanton Einsparungen erzielt oder welche einem übergeordneten kantonalen Interesse dienen, werden gemäss Artikel 6 und 12 Absatz 1 des Gesetzes finanziert.

## **V. Übergangs- und Schlussbestimmungen**

### **Art. 16**

Änderung bisherigen Rechts

Die Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs vom 23. August 1995 wird wie folgt geändert: [SR 762.415]

### **Art. 17**

Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Die Bestimmungen dieser Verordnung werden erstmals für die Fahrplanperiode 1998/99 angewendet.

<sup>2</sup> Während einer Übergangsfrist von maximal zwei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung erfolgt die Überprüfung des Angebotes gemäss Artikel 10-13 anhand der von den Transportunternehmungen nach ihren eigenen Methoden erarbeiteten Kennziffern und der spezifischen Vorgaben der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion für das Bestellverfahren.

<sup>3</sup> Ab 1999 werden die Kennzahlen aufgrund der Ausführungsbestimmungen zum eidgenössischen Eisenbahngesetz ausgewählt und ermittelt oder, soweit als Ergänzung zu den bundesgesetzlichen Vorschriften zulässig und nötig, aufgrund von Weisungen, welche die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion erlässt.

### **Art. 18**

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. November 1997 in Kraft.

Bern, 10. September 1997

Im Namen des Regierungsrates  
Die Präsidentin: *Zölch*  
Der Staatsschreiber: *Nuspliger*

## **Anhang**

10. 9. 1997 V BAG 97-74, in Kraft am 1. 11. 1997