Bau- und Verkehrsdirektion
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Kostenverteilschlüssel unter den bernischen Gemeinden

Grundlagenpapier zur Berechnung der ÖV-Punkte für den Kostenverteilschlüssel 2026/2027
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).

Art. 29 FILAG

Öffentlicher Verkehr
[1] An den Abgeltungen des Kantons für Investitionen und Betrieb sowie an den Finanzhilfen für Tarifmassnahmen und den touristischen Verkehr gemäss den Artikeln 4, 5, 6, 8 und 9 des Gesetzes vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr [BSG 762.4] beteiligt sich die Gesamtheit der Gemeinden zu einem Drittel.
[2] Massgebend für die Bestimmung der Gemeindeanteile sind zu zwei Dritteln das Verkehrsangebot und zu einem Drittel die Wohnbevölkerung.
[3] Die Gemeindeanteile werden nach der im Anhang wiedergegebenen Formel L berechnet.

Die ÖV-Ausgaben des Kantons umfassen folgende Leistungen:
- Abgeltungen für Verkehr und Infrastruktur
- Beiträge an Tarifverbunde / Tarifmassnahmen
- Investitionsbeiträge
- Finanzhilfen an den touristischen Verkehr
- weitere vom Kanton bestellte Leistungen wie bspw. Aufträge zur Messung der Kundenzufriedenheit und zur Messung der Qualität des bestellten ÖV-Angebots im Ortsverkehr

Die Einzelheiten der Berechnung der Gemeindebeiträge sind in der Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (Kostenbeitragsverordnung, KBV; BSG 762.415) festgelegt.

Neuberechnung des Kostenverteilschlüssels unter den bernischen Gemeinden
Der für die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern angewandte Kostenverteilschlüssel unter den Gemeinden wird alle zwei Jahre aktualisiert.
Die Berechnung des ÖV-Beitrages basiert
- zu zwei Dritteln auf dem Anteil des Verkehrsangebots (ÖV-Punkte) einer Gemeinde am Verkehrsangebot aller Gemeinden sowie
- zu einem Drittel auf dem Anteil der EinwohnerInnnen einer Gemeinde an der Summe der Einwohnerzahl aller Gemeinden.

Formel gemäss Anhang L FILAG: Lastenausgleich öffentlicher Verkehr (Art. 29)

$$GA = \left(\frac{GSGn \times 0.67}{VAGn} \times VAG\right) + \left(\frac{GSGn \times 0.33}{WBGn} \times WBG\right)$$

GA = Gemeindeanteil in Franken
GSGn = Gesamtsumme aller Gemeinden gemäss Artikel 29
VAGn = Verkehrsangebot aller Gemeinden
VAG = Verkehrsangebot der Gemeinde
WBGn = Wohnbevölkerung aller Gemeinden
WBG = Wohnbevölkerung der Gemeinde

1 Berechnung des Verkehrsangebots gemessen in ÖV-Punkten im Detail

Die Berechnung des Verkehrsangebots ist in Artikel 3 KBV geregelt:

- Das Verkehrsangebot einer Gemeinde bestimmt sich, mit Ausnahme des Nachtnetzes, anhand der Anzahl Abfahrten von öffentlichen Verkehrsmitteln an anrechenbaren Haltestellen innerhalb des Gemeindegebietes. Massgebend für die Berechnung des Verkehrsangebotes einer Gemeinde sind die nach Verkehrsmitteln gewichteten Haltestellen-Abfahrten.
- Das Verkehrsangebot des Nachtnetzes bestimmt sich anhand der nach Verkehrsmitteln gewichteten Haltestellen-Ankünften.
- Als Nachtnetz gelten das Nachtangebot gemäss Artikel 5a Absatz 2 der Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV) und die entsprechenden Kurse des Fernverkehrs.

Ausschliesslich touristische Linien, vereinbarte Zusatzleistungen gemäss Artikel 3 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr, Sonderlösungen mit zusätzlichen Betriebsbeiträgen (Art. 14 Abs. 1 AGV) und Versuchsbetriebe mit zusätzlichen Betriebsbeiträgen (Art. 15 AGV) sowie Güterverkehr werden bei der Ermittlung des Verkehrsangebotes nicht berücksichtigt. Die Belastung der ÖV-Punkte erfolgt aufgrund der geographischen Lage einer Haltestelle, d.h. die ÖV-Punkte werden derjenigen Gemeinde belastet, auf deren Gebiet die Haltestelle liegt. Eine Aufteilung auf mehrere Gemeinden wird nur bei Bahnstationen vorgenommen (siehe Punkt 1.2.5).
Die Erhebung der Abfahrten basiert jeweils auf der offiziellen Fahrplansammlung (Fahrplanfelder abfragen | öv-info.ch) der aktuellen verfügbaren Fahrplanperiode, d.h. für den Kostenverteilschlüssel 2026/2027 ist der Fahrplan 2025 (15. Dezember 2024 bis 13. Dezember 2025) massgebend. Vorübergehende Baustellenfahrpläne werden nicht berücksichtigt.

1.1 Die Berechnung des Verkehrsangebots im Detail

1.1.1 Anrechenbares ÖV-Angebot

Für die Ermittlung der ÖV-Punkte sind das Fernverkehrsangebot Bahn sowie die vom Kanton Bern bestellten ÖV-Angebote des Regional- und Ortsverkehrs inkl. Nachtangebot massgebend. Zusatzbestellungen Dritter (Gemeinden, Private etc.) und touristische Angebote werden bei der ÖV-Punkte-Berechnung nicht berücksichtigt.

1.1.2 Anzahl Abfahrten (Art. 3a KBV)

Zur Ermittlung des massgeblichen ÖV-Angebots werden die Abfahrten den Gemeinden wie folgt angerechnet:

- Abfahrten von Kursen, die an weniger als 122 Tagen pro Jahr verkehren, werden nicht angerechnet;
- Abfahrten von Kursen, die zwischen 122 und 244 Tagen pro Jahr verkehren, werden zur Hälfte angerechnet;
- Abfahrten von Kursen, die an mehr als 244 Tagen pro Jahr verkehren, werden vollständig angerechnet

Beim Nachtnetz wird die Anzahl Ankünfte unabhängig von der Kursfrequenz vollständig (bzw. mit dem Gewichtungsfaktor 0.4) angerechnet.

1.2 Relevanz der Haltestellen und Aufteilung von Bahnhaltestellen

1.2.1 Anrechenbarkeit einer Haltestelle (Art. 4 Absatz 1 und 2 KBV)

Zur Bestimmung der Anrechenbarkeit einer bzgl. ÖV-Punkte relevanten Haltestelle sind folgende Regelungen massgebend:

  - Die Anrechnung einer Haltestelle hängt vom Fahrgastaufkommen und dem Nachfragepotenzial ab. Liegen beide Faktoren über den Schwellenwerten, wird eine Haltestelle voll angerechnet. Wird nur ein Kriterium erfüllt, zählt die Haltestelle halb. Liegen beide Werte unter den Schwellenwerten, wird die Haltestelle nicht angerechnet;
- Endhaltestellen werden immer vollständig angerechnet;
  - Haltestellen, die einen Umweg zur Folge haben, werden immer vollständig angerechnet;
  - Jeder Gemeinde mit einer bzgl. ÖV-Punkte relevanten Haltestelle wird mindestens eine Haltestelle vollständig angerechnet. Dies auch, wenn die Haltestelle bezüglich Fahrgastaufkommen und Nachfragepotenzial die Schwellenwerte nicht erreicht.

Haltestellen des Nachtangebots werden wie folgt angerechnet (Art. 4 Absatz 1a):
- Haltestellen, die auch tagsüber angefahren werden, zählen analog der Linien mit dem höchsten Wert beim Tagesangebot.
- Haltestellen, die tagsüber nicht angefahren werden, werden vollständig angerechnet.
- Haltestellen, die innerhalb von 750 Metern um die Bahnhöfe Bern, Biel/Bienne, Thun, Burgdorf, Interlaken und Langenthal liegen, werden zur Hälfte angerechnet.

1.2.2 Fahrgastaufkommen (Art. 4 Absatz 4 KBV)

Beim Fahrgastaufkommen liegt dann ein unbedeutendes Fahrgastaufkommen vor, wenn pro Kurs weniger als 0.5 Personen ein- oder aussteigen (Durchschnittswert Montag bis Freitag). Massgebend ist die Verhältniszahl der Summe der Ein-/Aussteiger dividiert durch die Anzahl erhobener Kurse. Die massgebende Anzahl Ein-/Aussteiger wird bei den Transportunternehmungen erhoben und basiert auf den Frequenzdaten 2024. Dadurch ist eine verlässliche Datenbasis vorhanden.

Beispiel: An der Haltestelle A steigen in beide Richtungen pro Werktag 35 Personen ein und 45 Personen aus. Die 80 Ein-/Aussteiger werden geteilt durch die 32 Abfahrten ab der Haltestelle (Total Abfahrten in beide Richtungen; 16 je Richtung). Die Haltestelle weist somit durchschnittlich 2.5 Ein-/Aussteiger pro Abfahrt aus und ist damit bezüglich Fahrgastaufkommen bedeutend.

1.2.3 Nachfragepotenzial (Art. 4 Absatz 5 KBV)

Beim Nachfragepotenzial gilt ein Schwellenwert von weniger als 100 EinwohnerInnen und Arbeitsplätze im Einzugsgebiet. Für die Berechnung des Nachfragepotenzials im Kostenverteilschlüssel 2026/2027 werden die Bevölkerungsdaten 2023 (Stand 31. Dezember 2022) sowie die Arbeitsplätze aus der Unternehmensstatistik (Stand 31. Dezember 2021, Vollzeitäquivalente) für die Berechnung der Nachfragepotenziale verwendet.

1.2.4 Einzugsgebiet (Art. 4 Absatz 6 KBV)

Das Einzugsgebiet wird nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung vom 10. September 1997 über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV; BSG 762.412) bestimmt und analog zur Erschliessungsqualität definiert.
Ist die Erschliessungsfunktion gegeben, so darf, unter Vorbehalt besonderer topografischer Verhältnisse, die Luftliniendistanz zwischen Wohn-, Arbeits- oder Ausbildungsplatz und Haltestelle nicht grösser sein als
  - 400 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 1 bis 1,5 gewichtet werden (Feinerschliessung);
  - 750 Meter bei Linien, deren Haltestellen-Abfahrten mit den Faktoren 2 bis 4,5 gewichtet werden (Groberschliessung).

1.2.5 Aufteilung von Bahnstationen (Art. 4 Absatz 3 KBV)

Erschliesst eine Bahnhaltestelle gleichzeitig mehrere Gemeinden, so werden die Abfahrten grundsätzlich im Verhältnis der Summen aus Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen im Einzugsgebiet auf die betroffenen Gemeinden aufgeteilt. Eine Bahnhaltestelle mit kleinem Nachfragepotenzial wird zu 100 Prozent der Standortgemeinde angerechnet. Vorbehalten bleiben abweichende Vereinbarungen unter den betroffenen Gemeinden.

Bus- und Tramhaltestellen werden vollständig der Standortgemeinde angerechnet. Vorbehalten bleiben abweichende Vereinbarungen unter den betroffenen Gemeinden.

1.3 Gewichtung der einzelnen Abfahrten (Art. 5 KBV)

Die einzelnen Haltestellen-Abfahrten werden mit folgenden Faktoren gewichtet:

4,5	Normalspur: EuroCity, InterCity
4	Normalspur: InterRegio
3,5	Normalspur: RegioExpress
3	Schmalspur: Schnellzug, InterRegio, RegioExpress
2,5	Normalspur: Regionalzug, S-Bahn
2	Schmalspur: Regionalzug, S-Bahn
1,5	Tram
1	Bus, Trolleybus
1	Seilbahn

Die Haltestellen-Ankünfte des Nachtnetzes werden zusätzlich mit dem Faktor 0,4 gewichtet.

1.4 Reduktionsfaktor (Art. 6 KBV)

Die Anzahl ÖV-Punkte kann für eine Gemeinde reduziert werden, wenn die ÖV-Bedienung und die Einwohnerzahl in einem Missverhältnis stehen. Bei der Berechnung des Reduktionsfaktors wird in einem ersten Schritt die Festlegung Bahn- oder Busgemeinde vorgenommen. Als Bahngemeinden gelten Gemeinden mit mindestens einer hälftig anrechenbaren Bahnhaltestelle; als Busgemeinden gelten alle übrigen Gemeinden mit Bushaltestellen. Bei Busgemeinden werden die Bus- und Tramhaltestellen in die Berechnung einbezogen. Ergibt sich bei der Berechnung ein Wert von weniger als 0,25, so gilt ein Reduktionsfaktor von 0,25.

Der mögliche Reduktionsfaktor ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen der Anzahl Haltestellen und der Anzahl EinwohnerInnen. Die Berechnung des Reduktionsfaktors ist wie folgt geregelt:

- Bei Gemeinden mit weniger als 500 EinwohnerInnen pro angerechnete Bahn-Zwischenhaltestelle wird die Anrechnung des Verkehrsangebotes anteilsmässig reduziert.
- Bei Gemeinden ohne Bahnhaltestelle mit weniger als 250 EinwohnerInnen pro angerechnete Bus-Zwischenhaltestelle wird die Anrechnung des Verkehrsangebotes anteilsmässig reduziert.

Die Berechnung des Reduktionsfaktors erfolgt nach den Formeln im Anhang zur KBV. Im Detail lauten diese:

- Für Bahngemeinden wird die Anrechnung des Verkehrsangebotes nach folgender Formel reduziert: E/(BahnHS × 500)
- Für Busgemeinden wird die Anrechnung des Verkehrsangebotes nach folgender Formel reduziert: E/(BusHS × 250)

Die Abkürzungen bedeuten:

- E: Anzahl EinwohnerInnen
- BahnHS: anrechenbare Bahnhaltestellen
- BusHS: anrechenbare Bushaltestellen

Haltestellen, die nur in eine Richtung bedient werden oder die nur in die eine Richtung auf dem Gemeindegebiet liegen, werden nur in die entsprechende Richtung angerechnet. Nicht in die Berechnung des Reduktionsfaktors einbezogen werden Endhaltestellen. Diese werden von der Anzahl Bahn-, resp. Bushaltestellen in Abzug gebracht.

1.5 Spezialangebote

1.5.1 Versuchsbetriebe (Art. 3 Absatz 3 KBV)

Das Angebot wird alle 4 Jahre durch den Grossen Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses festgelegt. Neue Angebote, die nicht im Angebotsbeschluss enthalten sind, können als Versuchsbetrieb eingeführt werden. Versuchsbetriebe werden bei der Ermittlung der ÖV-Punkte nicht berücksichtigt.

1.5.2 Rufbus (Art. 5a KBV)

Fahrplanmässige Fahrten, die nur bei Voranmeldung oder bei Bedarf ausgeführt werden, werden basierend auf dem Fahrplanangebot berücksichtigt. Dabei sind folgende Kriterien massgebend:

- Bei Rufbusangeboten ohne Fahrplan erfolgt die Berechnung auf Grund der Haltepunkte und der Betriebsstunden.
- Pro Betriebsstunde und Haltepunkt wird der Gemeinde eine Haltestellen-Abfahrt angerechnet. Massgebend ist die Anzahl Betriebsstunden eines Werktages, abgerundet auf die nächste ganze Zahl.
- Einer Gemeinde wird maximal ein Haltepunkt pro 250 EinwohnerInnen angerechnet. Die Anrechnung erfolgt dabei anteilsmässig.
- Sind in einer Gemeinde keine Haltepunkte definiert (Flächenbedienung), wird pro 250 EinwohnerInnen ein Haltepunkt gezählt. Die Anrechnung erfolgt dabei anteilsmässig.
- Wird die Gemeinde während der Betriebszeit des Rufbusses auch im Linienverkehr erschlossen, wird die Zahl der angerechneten Haltepunkte halbiert.

2 Häufige Fragen zum Kostenverteilschlüssel

Die wichtigsten in der Vernehmlassung immer wieder gestellten Fragen/Anmerkungen werden nachfolgend ausgeführt:

Fragen / Anmerkungen	**Antworten**
Unserer Gemeinde wird eine Bushaltestelle voll angerechnet, obwohl diese primär von der Nachbargemeinde genutzt wird. Die Haltestelle soll entsprechend aufgeteilt werden.	Eine Aufteilung von Haltestellen ist nur bei Bahnhaltestellen vorgesehen. Tram- und Bushaltestellen werden nicht aufgeteilt. Ausnahme: Wenn aufgrund des Verlaufs der Gemeindegrenzen die Haltestellenabfahrten nicht in beide Richtungen auf dem gleichen Gemeindegebiet liegen (massgebend ist die geographische Lage der Haltestelle).
Eine Haltestelle wird unserer Gemeinde angelastet, obwohl die Haltestelle unserer Gemeinde gar keinen Nutzen bringt.	Massgebend ist die geographische Lage einer Haltestelle. D.h. eine Haltestelle wird der Gemeinde zugerechnet auf deren Gemeindegebiet sie sich befindet.
Eine Haltestelle wird im Kostenschlüssel als "ganz oder halb zählend" beurteilt, obwohl nur sehr wenige Personen ein- und/oder aussteigen.	Massgebend sind die Frequenzerhebungen der Transportunternehmungen. Sobald eine Haltestelle mehr als 0.5 Ein-/ Aussteiger pro Abfahrt aufweist, wird sie im Kostenverteilschlüssel mindestens hälftig angerechnet. Erfüllt eine Haltestelle auch den Schwellenwert bezüglich EinwohnerInnen und Arbeitsplätze, wird die Haltestelle voll angerechnet.
Obwohl das ÖV-Angebot gegenüber dem letzten Fahrplan abgebaut wurde, reduziert sich der Anteil der Gemeinde an den Kosten nicht.	Das massgebende Verkehrsangebot des Kostenverteilschlüssels wird jeweils für zwei Jahre festgelegt. Das Angebot des Jahresfahrplans 2025 ist massgebend für die Kostenbeteiligung der Gemeinden für die Jahre 2026 und 2027. Angebotsaus- und -abbauten in den Jahren 2026 und 2027 führen zu keiner Ände-

	rung des Kostenanteils einer Gemeinde in diesen Jahren. Die Angebotsänderungen werden sich erst auf den Kostenschlüssel 2028/2029 (Basis Fahrplan 2027) auswirken.
Unsere Gemeinde hat keinen direkten ÖV-Anschluss, muss aber trotzdem einen ÖV-Gemeindebeitrag leisten.	Ein Drittel der Kosten wird aufgrund der Einwohnerzahl verteilt - unabhängig vom effektiven Angebot. Es darf davon ausgegangen werden, dass auch EinwohnerInnen aus Gemeinden mit einem kleinen oder gar keinem ÖV-Angebot reisen und andernorts die Leistungen des öffentlichen Verkehrs benutzen.
Wieso wird der Fernverkehr in die Berechnung einbezogen, von dem ja auch die Gemeinden rundum profitieren und der zudem dem Kanton keine Kosten verursacht?	Die Kosten werden zu zwei Dritteln nach dem Verkehrsangebot beurteilt. Berücksichtigt wird die ÖV-Verkehrsgunst insgesamt, d.h. es werden sowohl die Fernverkehrs- wie auch die abgeltungsberechtigten Regional- und Ortsverkehrsangebote berücksichtigt. Das ÖV-Angebot stellt einen wesentlichen Standortfaktor für die Gemeinde dar und bringt entsprechende Vorteile im Standortwettbewerb. Massgebend soll daher das gesamte ÖV-Angebot am Standort in einer Reisekette sein (Qualität des Eintritts ins ÖV-System Schweiz). Die Angebotsqualität wird unabhängig der jeweiligen effektiven Kosten beurteilt. Obwohl die Abfahrten des Fernverkehrs mit dem Faktor 4,5 resp. 4 gewichtet werden, fallen sie in einer Gesamtbetrachtung kaum ins Gewicht.

Bern, August 2025