

Regierungsratsbeschluss

vom 23. Februar 2016

Nr. 2016/301

KR.Nr. I 0189/2015 (BJD)

Interpellation Manfred Küng (SVP, Kriegstetten): Kostenwahrheit beim öffentlichen Verkehr Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Beim öffentlichen Verkehr wird die Bahn über den Bahninfrastrukturfonds finanziert. Diese Kosten sind transparent.

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Beiträge an die Betriebskosten der Buslinien und an die Tarifverbünde sowie bei den Schülertransporten sind ebenfalls transparent. Nicht transparent sind die Kosten des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Infrastrukturkosten für Buslinien.

Kantonsstrassen und Kunstbauten wurden und werden im Kanton Solothurn aus den für den Strassenbau bereitgestellten Mitteln finanziert. Solange die privaten Verkehrsteilnehmer und die Träger des öffentlichen Verkehrs diskriminierungsfrei auf den Kantonsstrassen und Kunstbauten verkehren konnten, stellte sich die Frage der Kostenwahrheit nicht.

Inzwischen nimmt durch den Einsatz von Fahrbahnhaltestellen ein gesteigerter Gemeingebrauch der öffentlichen Strassen durch die Busse des öffentlichen Verkehrs zu, weil sie den Verkehrsfluss stören (BGE 126 I 133 E. 4). In verschiedenen Fällen sind dem privaten Verkehr ursprünglich zugeteilte Verkehrsflächen auf Kantonsstrassen und Kunstbauten durch Entwidmung entzogen worden und als Sondernutzungsfläche den Buslinien zugeteilt worden. Für die Infrastrukturkosten des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Buslinien herrschen keine transparenten Verhältnisse.

So wie bei der Bahninfrastruktur sollen bei der Infrastruktur der Buslinien die Kosten transparent dargestellt werden.

Der Regierungsrat wird höflich ersucht, dazu folgende Frage zu beantworten:

Welche Bestimmungen müssten geändert werden, wenn die Kosten bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Buslinien für Sondernutzungen und gesteigerten Gemeingebrauch transparent dargestellt werden sollen?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

Im Verkehrswesen gibt es Investitionen, die eindeutig dem öffentlichen Verkehr (öV) zugeordnet werden können (z.B. Schienenbau, Fahrleitungen, Fahrzeuge usw.) und solche, die eindeutig dem Individualverkehr (IV) zugewiesen werden (z.B. Fahrbahn für den Individualverkehr, Rad- und Gehwege usw.). Daneben gibt es jedoch eine Reihe von Investitionen, die beiden Verkehrsarten dienen (z.B. Sanierung von Niveauübergängen, Umbauten von Bahnhofvorplätzen, die das Umsteigen vom privaten auf den öffentlichen Verkehr und umgekehrt erleichtern, Bushaltestellen, Busspuren, Steuerungsanlagen). Es handelt sich durchwegs um Investitionen an den Schnittstellen des privaten und des öffentlichen Verkehrs.

Gemäss § 7 Abs. 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz; BGS 732.1) kann der Kanton Investitionsbeiträge leisten an:

- Bushaltestellen
- Investitionen zur Entflechtung des privaten und öffentlichen Verkehrs
- Umsteigeanlagen schienengebundener öV – strassengebundener öV.

Gemäss § 7 Abs. 3 des ÖV-Gesetzes kann der Kanton überdies Investitionsbeiträge an die verkehrsmässige Erschliessung übergeordneter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sowie an Busbahnhöfe, Parkplätze und Zweiradabstellplätze bei Bahnhöfen und Haltestellen leisten. Diese Investitionsbeiträge werden aus den Mitteln des Strassenbaufonds finanziert. Den Gemeinden werden keine Beiträge belastet.

Die Bewilligung solcher Investitionsbeiträge bis Fr. 250'000.00 liegt in der Kompetenz des Regierungsrates. Diese Investitionsbeiträge werden mit entsprechenden Regierungsratsbeschlüssen (z.B. Investitionsbeitrag zur Erneuerung des Bahnhofs Balsthal, RRB Nr. 2013/1346 vom 2. Juli 2013) oder Kantonsratsbeschlüssen (z.B. Seewen, Busumsteigeanlage und Umgestaltung der Grellinger- und Dorfstrasse; Bewilligung des Verpflichtungskredites; KRB Nr. SGB 083/2013 vom 27. August 2013) transparent bewilligt und ausgewiesen.

Die Finanzierung von öV-seitigen Projektelementen des Kantonsstrassenbaus ist im Strassengesetz (BGS 725.11) geregelt. Dem Strassenareal werden folgende Elemente zugeordnet: die Fahrbahn, Rad- und Gehwege, Bushaltestellen, alle technischen Anlagen und Kunstbauten sowie Böschungen, Bankette und integrierte Gestaltungselemente. Die Projekte umfassen somit i.d.R. mehrere dieser Elemente. So kann beispielsweise ein Projekt u.a. die Belagssanierung eines längeren Strassenzuges und eine neue Fahrbahnhaltestelle umfassen. Oder ein Projekt umfasst die bauliche und verkehrstechnische Sanierung einer Ortsdurchfahrt und gleichzeitig den Bau einer Busspur. Die entsprechenden finanziellen Mittel - ebenfalls finanziert aus dem Strassenbaufonds - werden durch den Kantonsrat im Rahmen der Beschlüsse über die Mehrjahresplanung resp. der Mehrjahresprogramme Strassenbau oder der Kreditbeschlüsse für Grossprojekte (Kosten grösser als 3 Mio. Franken) freigegeben. Die Projektkosten werden dabei für jedes Projekt gesamthaft ausgewiesen, jedoch nicht getrennt nach Infrastrukturkosten für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr aufgeschlüsselt. Im Rahmen der Projektumsetzung erfolgt ebenfalls keine entsprechende Kostenaufschlüsselung. Gemäss Strassengesetz ist eine solche Aufschlüsselung auch nicht vorgesehen. Ebenso enthalten die internen Handlungsanweisungen, z.B. für die Wirkungsorientierte Verwaltungsführung (WoV-Handbuch), keine entsprechenden Bestimmungen.

Aus fachlicher Sicht wäre eine solche Differenzierung der Kosten auch nicht sinnvoll, da sich die Funktion der verschiedenen Infrastrukturelemente nicht abgrenzen lässt: Verkehrssteuerungsanlagen steuern beide Verkehrsträger, Fahrbahnhofen übernehmen fallweise auch die Funktion von temporären Pfortnern, damit nachfolgende Strassenabschnitte mit weniger Behinderungen - sowohl vom Individual- als auch öffentlichen Verkehr - benutzt werden können. Busbuchten - verbunden mit entsprechenden Kosten für den Landerwerb und den Bau - werden erstellt, damit der Individualverkehr durch haltende Busfahrzeuge nicht behindert wird. Busspuren verbessern die Stabilität des Busbetriebes, womit die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöht wird. Dies wiederum reduziert die Verkehrsmenge, was zu einer Verflüssigung des Individualverkehrs führt etc.. Zudem wird sich die Mobilität in Zukunft stark verändern, wobei die Schnittstellen zwischen dem Individual- und öffentlichen Verkehr immer flüssiger werden. Beispiele dazu sind zukünftige Angebote integrierter Transportketten IV - öV (Carsharingprodukte der öV-Anbieter „für den letzten Kilometer“) oder neue Formen von Fahrdiensten, welche auch Busspuren nutzen könnten (z.B. Uber).

Wir kommen somit zum Schluss, dass für die transparente Darstellung der Kosten der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Buslinien keine gesetzlichen Bestimmungen geändert werden müssen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/rom)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat