

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 25. Oktober 2004

Nr. 2004/2148

KR.Nr. M 080/2004 (BJD)

### **Motion Fraktion FdP/JL: Versuchsbetriebe im öffentlichen Verkehr (12.05.2004)**

#### **Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Motionstext**

Der Regierungsrat wird eingeladen, Botschaft und Entwurf für eine Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und allenfalls von Ausführungsbestimmungen vorzulegen mit folgender Wirkung:

Neue Angebote im öffentlichen Verkehr sind grundsätzlich als Versuchsbetriebe zu führen, solange bis im voraus festgelegte angemessene Kennzahlen der Auslastung nachgewiesen werden können. Während der Versuchsbetriebszeit sind die Angebote vollumfänglich durch die betroffenen Gemeinden zu finanzieren. Bereits bestehende Angebote, die aufgrund der Verkehrsentwicklung eine angemessene Kennzahl der Auslastung nicht mehr erreichen, sollen analog dazu ebenfalls in den Status eines durch die betroffenen Gemeinden alleine zu finanzierenden Betriebs versetzt werden können.

#### **2. Begründung**

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, wobei auch das Angebot laufend ausgebaut wurde. Bei der Beurteilung von neu geplanten Angeboten ist es oft schwierig, Wunschbedarf von echtem Bedarf zu unterscheiden. Erst das Ausprobieren des tatsächlichen Betriebs erlaubt anhand der Passagierzahlen eine objektive Aussage über den Bedarf. Dabei sind die betroffenen Gemeinden noch besser in der Lage, den Bedarf im Voraus abzuschätzen als der Kanton.

Die angeregte Neuregelung würde die Debatten über die Aufnahme neuer Linien ins Grundangebot objektiver machen und wäre weniger von Regionalinteressenvertretung geprägt. Sie würde den Kanton finanziell entlasten. Und sie würde dazu beitragen, dass die Leistungen des Kantons im öffentlichen Verkehr noch verstärkt auf jene Verbindungen konzentriert würden, wo auch ein echter Bedarf besteht.

#### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Kosten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Solothurn (Abgeltungen und Beiträge an Tarifverbände ohne Investitionen).

		1996	1997/98	1998/99	1999/ 2000	2000/01	2002	2003
Abgeltungen	Mio. Fr.	15.7	16.8	16.8	16.6	19.5	21.4	21.2
Beiträge an Tarifverbände	Mio. Fr.	4.5	5.1	4.9	4.9	4.8	5.0	5.0
<b>Summe ÖV-Beiträge brutto</b>	Mio. Fr.	<b>20.2</b>	<b>21.8</b>	<b>21.7</b>	<b>21.5</b>	<b>24.3</b>	<b>26.3</b>	<b>26.2</b>
Abgeltung Bund	Mio. Fr.	26.5	27.5	26.8	25.1	22.8	22.2	22.5
<b>Summe einschliesslich Bundesbeiträge</b>	Mio. Fr.	<b>46.7</b>	<b>49.3</b>	<b>48.5</b>	<b>46.6</b>	<b>47.1</b>	<b>48.5</b>	<b>48.7</b>
<i>Anteil Bund</i>	%	<i>56.7</i>	<i>55.8</i>	<i>55.3</i>	<i>53.9</i>	<i>48.4</i>	<i>45.8</i>	<i>46.2</i>
ÖV-Beiträge Gemeinden	Mio. Fr.	7.1	7.7	7.6	7.5	8.5	13.2	13.1
<i>Anteil Gemeinden</i>	%	<i>35</i>	<i>35</i>	<i>35</i>	<i>35</i>	<i>35</i>	<i>50</i>	<i>50</i>
<b>ÖV-Beiträge Kanton Solothurn netto</b>	Mio. Fr.	<b>13.1</b>	<b>14.2</b>	<b>14.1</b>	<b>14.0</b>	<b>15.8</b>	<b>13.2</b>	<b>13.1</b>

Entgegen der Begründung im Abschnitt 2 sind die Kosten des öffentlichen Verkehrs seit der Änderung des Eisenbahngesetzes, vom 24. März 1995, in derselben Grössenordnung geblieben, obwohl mehrfach zusätzliche Leistungen bestellt worden sind. Dies konnte durch Rationalisierungen bei den Transportunternehmungen und durch klare Vorgaben seitens der Besteller des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Hingegen hat sich aufgrund des Rückzugs des Bundes aus der Finanzierung des Regionalverkehrs (von ca. 57 % auf ca. 46 %) eine höhere Belastung des Kantons Solothurn aus den Kosten des öffentlichen Verkehrs ergeben. Im Gegenzug zum Rückzug des Bundes aus der Regionalverkehrsfinanzierung erhält der Kanton Solothurn jedoch zusätzliche Mittel aus den Nationalbankgewinnen, welche die entfallenen Regionalverkehrsmittel ausgleichen sollten. Diese Mittel fliessen in die allgemeine Staatskasse und sind bei der Entwicklung der ÖV-Kosten (siehe oben) nicht berücksichtigt.

Im Gegensatz zur Bruttobelastung hat sich die Nettobelastung des Kantons Solothurn im selben Zeitraum weitaus weniger stark entwickelt, da der Anteil der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs mit dem neuen Strassengesetz – gegen Kompensationen beim Strassenunterhalt – von 35 % auf 50 % angehoben wurde. Die Nettobelastung für Abgeltungen und Beiträge an Tarifverbände lag im Jahr 2003 mit Fr. 13.1 Mio. etwa gleich hoch als 1996. Damit kann keinesfalls von gestiegenen Gesamtkosten beziehungsweise gestiegenen ÖV-Nettokosten für den Kanton Solothurn gesprochen werden.

Die Führung neuer Angebote als Versuchsbetriebe mit erhöhter Gemeindebeteiligung an den Kosten ist bereits im Gesetz vorgesehen und wird auch entsprechend gehandhabt. So wird z. B. die zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 eingeführte PostAutolinie Kleinlützel – Huggerwald als Versuchsbetrieb klassifiziert. Bereits heute werden Linien aus dem Versuchsbetrieb nur dann ins Grundangebot übernommen, wenn die geforderten Kennzahlen erreicht sind.

Der öffentliche Verkehr wird in den einzelnen Regionen in regelmässigen Abständen darauf überprüft, ob das Angebot den gesetzlichen Grundlagen und den Erfordernissen des Marktes entspricht. Überall dort, wo solche Studien durchgeführt und von einer vom Regierungsrat eingesetzten Arbeitsgruppe begleitet wurden, liegen Ergebnisse über die Wirtschaftlichkeit und die Marktchancen von neuen Angeboten vor. Solche Grundlagen dienen der ausgeglichenen, auf die Bedürfnisse ganzer Regionen ausgerichteten Konzeption des ÖV-Angebotes und stellen im Gegensatz zur Interessenlage einzelner Gemeinden eine fundierte Grundlage für die ÖV-Planung dar.

Zudem führt gerade im Kanton Solothurn eine Vielzahl von Linien über die Kantonsgrenzen und dient zum Teil Gemeinden, die überhaupt nicht direkt an der entsprechenden Linie liegen. Z. B. dient die BLT-Buslinie 64 Arlesheim – Dornach – Therwil – Biel-Benken den Einwohnern des durch die Tramlinie 10 bedienten Leimentals zur Verbindung nach Dornach. Wenn nur die direkt betroffenen Gemeinden über die Einführung neuer Linien entscheiden könnten, wäre es sehr schwierig, solche Interessen einer ganzen Region bei der ÖV-Planung zu wahren. Es muss aus unserer Sicht auch weiterhin möglich sein, gezielt Versuchsbetriebe auch dort zu fördern, wo sie für das ÖV-System nötig sind, und nicht nur dort einzurichten, wo die direkt beteiligten Gemeinden diese Angebote zu finanzieren vermögen.

Eine generelle Finanzierung neuer Angebote durch die direkt betroffenen Gemeinden würde zudem dazu führen, dass das ÖV-Angebot in finanzstarken Gemeinden stärker ausgebaut werden könnte als in weniger finanzstarken. Dies würde dem Grundsatz einer marktadäquaten ÖV-Förderung widersprechen. Zudem würden für den Kanton – sollten die finanzstarken Gemeinden den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen – erhebliche Kostenfolgen entstehen. Wir sind der Überzeugung, dass die heute geltende Regelung, nach der sich die Gemeinden mit einem erhöhten Satz an den Versuchsbetrieben beteiligen müssen, ausreichend für eine Steuerung der Interessen der Gemeinden an neuen Angeboten ist.

Eine generelle Führung aller neuen Angebote als Versuchsbetrieb und die ausschliessliche Finanzierung durch die Gemeinden lehnen wir aus den genannten Gründen ab.

#### **4. Antrag des Regierungsrates**

Nichterheblicherklärung.



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

#### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (6) Dü/ks  
Parlamentdienste

