

Regierungsratsbeschluss

vom 25. Oktober 2004

Nr. 2004/2151

KR.Nr. A 114/2004 (BJD)

Auftrag Fraktion FdP/JL: Kostendeckungsgrad und Kostenverteiler im öffentlichen Verkehr (23.06.2004) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, den Kostenverteilungsschlüssel für den öffentlichen Verkehr im folgenden Sinne zu ändern:

Der Kostenanteil der Gemeinde soll umso grösser sein, je geringer der Kostendeckungsgrad der Linien ist, welche von der Gemeinde genutzt werden.

Durch die Massnahme soll eine Netto-Einsparung für den Kanton resultieren, die etwa dem entspricht, was heute durch eine Anhebung des Kostendeckungsgrads auf 50 % erreicht würde.

2. Begründung

Die Kosten des öffentlichen Verkehrs sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen, wobei auch das Angebot laufend ausgebaut wurde. Der Kostendeckungsgrad der einzelnen Linien wird zwar gemessen, hat aber keinen Einfluss auf die Finanzierung.

Die vorgeschlagene Neuregelung würde bei den Gemeinden eine wirtschaftliche Motivation schaffen, den Kostendeckungsgrad zu erhöhen oder auf Linien mit einer ungenügenden Kostendeckung zu verzichten.

Die Neuregelung würde den Kanton finanziell entlasten und sie würde dazu beitragen, dass die Leistungen des Kantons im öffentlichen Verkehr verstärkt auf jene Verbindungen konzentriert werden, wo der grösste 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
Summe ÖV-Beiträge brutto	Mio. Fr.	20.2	21.8	21.7	21.5	24.3	26.3	26.2
Abgeltung Bund	Mio. Fr.	26.5	27.5	26.8	25.1	22.8	22.2	22.5
Summe einschliesslich Bundesbeiträge	Mio. Fr.	46.7	49.3	48.5	46.6	47.1	48.5	48.7
<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>
ÖV-Beiträge Kanton Solothurn netto	Mio. Fr.	13.1	14.2	14.1	14.0	15.8	13.2	13.1

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 wie 1996. Damit kann keinesfalls von gestiegenen Gesamtkosten beziehungsweise gestiegenen ÖV-Nettokosten für den Kanton Solothurn gesprochen werden.

Die vorgeschlagene Koppelung der Gemeindebeiträge an den Kostendeckungsgrad von Linien des öffentlichen Verkehrs würde zu folgenden Problemen führen:

- Gerade ländliche Regionen mit schwachem Potenzial würden benachteiligt, da sich die Mittel auf die stark frequentierten Linien in den Agglomerationen konzentrieren würden. Gerade in den ländlichen Regionen ist aber der Bevölkerungszuwachs in den vergangenen Jahren besonders stark gewesen.
- Der Bund beteiligt sich zur Zeit mit 62 % an den ungedeckten Kosten der Linien des Regionalverkehrs, die in der Regel schwächer frequentiert werden als die Linien des Ortsverkehrs in dicht besiedelten städtischen Regionen. Die ungedeckten Kosten der Linien des Ortsverkehrs müssen jedoch Kanton und Gemeinden zu 100 % selbst finanzieren. Da die Gemeinden jeweils die Hälfte der ÖV-Kosten übernehmen, verbleiben bei einer Nettobetrachtung beim Regionalverkehr 19 % der ungedeckten Kosten, beim Ortsverkehr hingegen 50 % der ungedeckten Kosten beim Kanton. Eine Koppelung der Gemeindebeteiligung an die Kostendeckung einzelner Linien würde daher die Regionalverkehrslinien, an denen sich der Kanton wegen der Bundesmittel in wesentlich geringerem Umfang beteiligt, gegenüber den Ortsverkehrslinien benachteiligen.
- Die Kernaufgabe kantonaler Förderung des öffentlichen Verkehrs ist in erster Linie die Verbindung von Regionen und Gemeinden, erst in zweiter Linie die Förderung von Ortsverkehren. Eine Koppelung der Gemeindebeiträge an die Kostendeckung würde gerade die aus kantonaler Sicht wichtigen Regionalverkehrslinien belasten.
- Das Modell der Beteiligung der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs beruht auf dem Solidaritätsprinzip. Eine einseitige Bevorzugung stark frequentierter Ortslinien würde den Solidaritätsgedanken in Frage stellen und würde voraussichtlich von den ländlichen Gemeinden nicht akzeptiert.
- Das Modell der Beteiligung der Gemeinden an den Kosten des öffentlichen Verkehrs ist angebotsorientiert. Wo ein besonders hohes Angebot bestellt wird, müssen sich auch die Gemeinden entsprechend finanziell beteiligen. Wir erachten diesen Ansatz als ausreichend für eine Motivation der Gemeinden, für ein zieladäquates Angebot besorgt zu sein, und sehen keinen Anlass, mit der Kostendeckung zusätzlich eine Nachfragekomponente in das Rechenmodell aufzunehmen.
- Die Kostendeckung einzelner Linien wird neben dem erschlossenen Potenzial auch durch andere Komponenten, z. B. Anschlüsse an übergeordnete Systeme (Fernverkehr), Fahrzeugumlauf, Alter der eingesetzten Fahrzeuge, bestimmt. Eine Berücksichtigung durch solche Einflüsse hervorgerufener unterdurchschnittlicher Kostendeckung wäre nicht sachgerecht und würde ebenfalls dem Solidaritätsgedanken widersprechen.

Aus den genannten Gründen lehnen wir den Vorschlag, den Kostenverteiler im öffentlichen Verkehr am Kostendeckungsgrad auszurichten, ab.

Im Bestreben, die vorgegebenen Sparziele bei den Mitteln des öffentlichen Verkehrs zu erreichen, haben wir den Vorschlag aufgenommen, zusammen mit den Gemeinden zu prüfen, ob der Gemeindeanteil von 50 % auf 60 % der Kosten des öffentlichen Verkehrs angehoben werden kann. Mit dieser Massnahme würde das Solidaritätsprinzip fortgesetzt.

4

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'K. Schwaller', written in a cursive style.

Dr. Konrad Schwaller

Staatschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (6) Dü/ks

Aktuarin UMBAWIKO

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat