

Regierungsratsbeschluss

vom 21. April 2009

Nr. 2009/650

KR.Nr. A 029/2009 (BJD)

Auftrag Philipp Hadorn (SP, Gerlafingen): Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und Drosselung des motorisierten Individualverkehrs im Kanton Solothurn für Jugendliche (04.03.2009)
Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Anreize zur Förderung des Gebrauchs des öffentlichen Verkehrs bei Jugendlichen kann positive ökologische, verkehrstechnische und ökonomische Folgen haben, die zur Entlastung der Strassen führen.

Die Regierung wird beauftragt zu prüfen:

1. Wie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (insbesondere in ländlichen Gebieten) gerade für Jugendliche gesteigert werden kann.
2. Wie die Angebote gerade zu Randzeiten auch für die Bedürfnisse von Jugendlichen angepasst werden können.
3. Wie die zu Stosszeiten zu geringe Anzahl von Sitzplätzen im öffentlichen Verkehr ausgebaut werden kann.
4. Wie auf die Tarif- und Verbundgestaltung der öV-Anbieter zur Förderung der Inanspruchnahme Jugendlicher (beispw. Reduktion des Halbp reisabonnementes für Jugendliche zwischen 16 und 25 Jahren) Einfluss genommen werden könnte bzw. der Kanton mit eigenen Instrumenten entsprechende Förderung bewirken könnte.

Im Weiteren soll die Regierung Vorschläge erarbeiten, welche Restriktionen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs bei Jugendlichen zur Folge haben. Wenn auch einzelne Massnahmen vorwiegend Bundesrecht betreffen, sind Stellungnahmen und Einschätzungen zu den folgende Ideen der Jugendlichen erwünscht: Erhöhung des Selbstbehaltes für Jugendliche bei der Motorfahrzeugversicherung, allgemein Erhöhung der Benzinsteuern, Wechsel vom Klimarappen zum Klimafranken, Erhöhung der Parkplatzgebühren, Einführung einer O-Promillgrenze für motorisierte Jugendliche.

2. Begründung

Der Jugendpolititag 2008 motivierte zahlreiche Jugendliche, sich ganz konkret mit sich, ihren Bedürfnissen an unsere Gesellschaft, aber auch mit ihrem Beitrag an die Gesellschaft und die Umwelt auseinander zu setzen.

Im Rahmen einer Interdisziplinären Projektarbeit (IDPA) haben sich vier Jugendliche der Kaufmännischen Berufsschule Solothurn–Grenchen, Abteilung Berufsmaturität, die Frage gestellt: «Welche Auswirkungen hat der Benzinpreis auf das Konsumverhalten von Jugendlichen?» Dabei gelangten die Jugendlichen mit einem Forderungspapier an mich, das ich mit diesem Auftrag gerne in die politische Diskussion einbringe. Die Jugendlichen reduzierten ihre Anliegen dabei aber nicht nur auf Forderungen an die Gesellschaft. Gerade mit den vorgeschlagenen Massnahmen zur Senkung des Autoverkehrs von Jugendlichen, zeigen sich bereit, auch persönliche Opfer zur Erreichung ihrer Ziele zu erbringen. Dieses Ansinnen verdient Respekt. Die Anlage des erfolgreichen Solothurner Jugendpolitikges erfordert, dass Regierung und Parlament sich diesen Fragen der Jugendlichen stellen und ihnen die Erfahrung ermöglichen, dass in unserer Demokratie konkret spürbar Einfluss genommen werden kann.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeiner Teil

Wir begrüssen es, dass die Initianten des Auftrags an einer verstärkten Nutzung des öffentlichen Verkehrs durch die Jugendlichen Interesse zeigen.

In den vergangenen Jahren ist das Angebot im öffentlichen Verkehr stark ausgebaut worden. Auch im Globalbudget und Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 sind weitere Verbesserungen des Angebots vorgesehen. Gerade die mit dem Optimierte Buskonzept Solothurn bereits umgesetzten Massnahmen und die im Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 vorgesehenen Busoptimierungen in den Räumen Olten Gösigen Gäu und Grenchen führen dazu, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten wesentlich verbessert worden ist, beziehungsweise weiter verbessert werden soll. Diese häufigere Bedienung der Agglomerationen in den Randzeiten verbessert das Angebot in den für Jugendliche attraktiven Zeitfenstern.

3.2 Zu Frage 1

Das Angebot im öffentlichen Verkehr muss in einem vernünftigen Verhältnis zur Nachfrage stehen. Gerade im ländlichen Raum mit eher schwacher Nachfrage kann deshalb oft auch nur ein entsprechend nachfragegerechtes Angebot bereitgestellt werden. Die Grundangebotsverordnung (BGS 732.4) regelt hierbei das Angebot im öffentlichen Verkehr in Abhängigkeit von der Gemeindekategorie.

Wo es sich wirtschaftlich rechtfertigen lässt, im ländlichen Raum durch Ausschöpfen von Synergien ein besseres Angebot bereitzustellen, sind wir gerne dazu bereit, entsprechende Massnahmen zu prüfen. So schlagen wir mit dem Mehrjahresprogramm z. B. im Bucheggberg vor, zeitgleich mit der Schulreform ein besseres Angebot (Linienbetrieb statt Rufbus sowie Abendangebot mit Kleinbus) in diesem ländlichen Raum zur Verfügung zu stellen. Die erhöhten Anforderungen an den Schülertransport ermöglichen einen optimierten Fahrzeugeinsatz. Durch Nutzung der sich daraus ergebenden Synergien kann das verbesserte Angebot umgesetzt werden, ohne dass die finanzielle Belastung des Kantons (und der Gemeinden) damit zunimmt.

3.3 Zu Frage 2

In den Buskonzepten Solothurn (in Betrieb), Olten Gösigen Gäu und Grenchen (Bestandteil des Mehrjahresprogramms 2010 – 2011) ist in den jeweiligen Agglomerationen auch ein besseres Abendangebot enthalten.

Nach Betriebsschluss des regulären Linienbetriebs verkehren heute in den Nächten Freitag/ Samstag und Samstag/Sonntag in den Regionen Solothurn – Grenchen („Moonliner“), Aarau („Staarliner“) und Nordwestschweiz („TNW-Nachtnetz“) Nachtlinien. Im Raum Olten Gösigen Gäu fehlt heute noch ein entsprechendes Angebot.

Wir haben vorgesehen, künftig bei der Planung und Bestellung der Nachtverkehre eine stärkere Rolle einzunehmen. Hierbei sehen wir vor, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) die Planung und Koordination mit den Gemeinden sowie den Betreibern der Nachtlinien übernimmt. Die Finanzierung der ungedeckten Kosten der Nachtlinien bleibt jedoch Aufgabe der jeweils bedienten Gemeinden.

Mit dieser neu vom AVT übernommenen Koordinationsaufgabe können wir dazu beitragen, das Angebot zu vereinheitlichen und zu verbessern.

3.4 Zu Frage 3

Ein Grossteil der von der öffentlichen Hand zu übernehmenden Kosten des öffentlichen Verkehrs entsteht aus der Vorhaltung von Infrastruktur und Fahrzeugen. Die Zumutbarkeit von Stehplätzen in den Spitzenzeiten hat daher direkte Auswirkungen auf die Abgeltungen, da ein höherer Sitzplatzanteil zu mehr Fahrzeugen und – im Schienenverkehr – oft auch zu Investitionen in die Infrastruktur (längere Perrons, bei Taktverdichtungen auch zu zusätzlichen Kreuzungsstationen und Doppelspurabschnitten) führt.

Bei der Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr gilt unser besonderes Augenmerk der Qualität und damit auch dem Sitzplatzanteil. Wo es von der Nachfrage her gerechtfertigt und wirtschaftlich sinnvoll ist, erhöhen wir die Kapazität. So ist im Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 z. B. vorgesehen, zwischen Solothurn und Bern den Viertelstundentakt in den Spitzenzeiten auszudehnen.

Im Hinblick auf einen wirtschaftlich betriebenen öffentlichen Verkehr kommen wir allerdings nicht umhin, die Bestellung des Angebots so zu dimensionieren, dass in den Spitzenzeiten für einen Teil der Nachfrage keine Sitzplätze zur Verfügung stehen. Wir streben dabei an, dass für Fahrten über längere Strecken im Regelfall eine ausreichende Anzahl an Sitzplätzen vorhanden ist, für kürzere Fahrten, insbesondere im Einzugsbereich der grossen Knoten, jedoch ein Teil der öV-Benutzer mit Stehplätzen vorlieb nehmen muss.

3.5 Zu Frage 4

Der in der Schweiz angewendete, vergünstigte Juniorentarif für Strecken- und Verbundabonnemente gilt von 6 Jahren bis 25 Jahren. Somit kostet ein Streckenabo für einen 18-jährigen gleich viel wie für ein Kind von 11 Jahren. Einzig der Normaltarif bei den Einzelbilletten kostet für Jugendliche ab 16 Jahren gleich viel wie für Erwachsene.

Im öffentlichen Verkehr gilt ein gestaffeltes Preissystem: Nebst verschiedenen Tarifstufen für Kinder, Jugendliche und Senioren gibt es auch Abonnemente für Vielfahrer, welche im Vergleich zum Normaltarif viel günstiger sind (Streckenabonnemente, Verbundabonnemente, Generalabonnemente etc.).

Des Weiteren gibt es für 16-jährige seit Jahren das günstige Einstiegsabo in den öffentlichen Verkehr: das Jahrgänger-Halbtaxabo zum Jahrgangspreis, aktuell Fr. 93.-- anstatt Fr. 150.-- für ein Jahr. Mit diesem Angebot sparen die betroffenen Jugendlichen Fr. 57.--.

In den Tarifverbunden Libero, A-Welle, TNW und AboZigZag gibt es günstige Juniorenabonnemente. Für einen grösseren Aktionsradius empfiehlt sich das vergünstigte Junioren-Generalabonnement.

Mit den bestehenden Vergünstigungen sind attraktive Tarifangebote gerade für Jugendliche vorhanden. Mit dem Mehrjahresprogramm 2010 – 2011 haben wir zudem einen Angebotsausbau vorgeschlagen, der gerade den Jugendlichen zu Gute kommt. Wir sehen unseren Handlungsschwerpunkt vor allem darin, mit der Bestellung das Angebot im öffentlichen Verkehr an veränderte Bedürfnisse anzupassen, insbesondere in den Agglomerationen den öffentlichen Verkehr zu einer echten Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu machen. Für weitergehende tarifliche Erleichterungen für Jugendliche sehen wir leider keinen finanziellen Spielraum.

3.6 Zu den weiteren Anregungen

Der Auftrag verlangt im Weiteren Vorschläge der Regierung, welche Restriktionen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs bei Jugendlichen zur Folge haben. Es werden dabei insbesondere monetäre Überlegungen angestellt. Wir zweifeln an der Tauglichkeit dieser Mittel. Die letzten Preisschwankungen des Benzin-/Dieselpreises im Rahmen von fast einem Franken haben praktisch keine Wirkungen gezeigt. Zudem treffen generelle Preiserhöhungen nicht nur die Jugendlichen, sondern alle Verkehrsteilnehmer. Darunter würde auch die Wirtschaft leiden, welche auf günstige Transporte angewiesen ist.

Wie richtig festgestellt wird, sind alle Vorschläge – ausser Parkplatzgebühren – nur mit Änderungen des Bundesrechtes zu realisieren. Diese Vorschläge sind denn bereits auch in Diskussion, sei es mit Massnahmen gegen die Raserei, sei es mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen von „Via Sicura“ oder auch mit der Vorlage „Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz“ des Bundes.

Unsere Stellungnahme im Rahmen der Vernehmlassung von „Via Sicura“ befürwortet eine tiefere Promillegrenze für Personengruppen, von denen eine besondere Gefahr ausgeht, wie auch ein Rückgriff der Haftpflichtversicherungen auf die unfallverursachende Person bei grobfahrlässig begangenen Verkehrsregelverletzungen.

Ein anderes Lenkungsinstrument erkennen die Jugendlichen in der Erhöhung des Benzinpreises. Wie bereits aber erwähnt, ist diese Massnahme sehr umstritten. Trotzdem sind Bestrebungen im Gange, den Benzinpreis zu erhöhen – allerdings aus anderen Gründen.

In der Vorlage über die „Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz“ wird eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlages auf Treibstoffen von mind. 20 Rp./Liter vorgeschlagen, um die anstehenden Verkehrsprojekte (inkl. Eisenbahnprojekte) langfristig finanziell sicherzustellen. Wir haben dieses Anliegen unterstützt, um beispielsweise auch Bahnausbauten zu ermöglichen.

Die Erhöhung der Parkplatzgebühren ist in der Regel eine Gemeindeangelegenheit. Auch hier darf man sich jedoch keine grossen Illusionen über die Lenkungswirkung versprechen.

Wir glauben nicht, dass die vorgeschlagenen Massnahmen das Fahrverhalten von Jugendlichen beeinflussen können. Es zeigt sich nämlich, dass Jugendliche bereit sind, für den Erwerb des Autos viel Geld auszugeben. Und falls sie dann die Investition getätigt haben, wollen sie auch davon profitieren.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung und Abschreibung.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Eng', with a stylized flourish at the end.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (Su/st) (2)
Aktuarin UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat