
Vorstoss-Nr: 222-2011
Vorstossart: **Interpellation**
Eingereicht am: 16.06.2011
Eingereicht von: Wüthrich (Huttwil, SP) (Sprecher/ -in)
Weitere Unterschriften: 0
Dringlichkeit:
Datum Beantwortung: 17.08.2011
RRB-Nr: 1351/2011
Direktion: BVE

Energieeffizienz versus öffentlicher Verkehr: Welche öV-Linien werden abgebaut?

Der Grosse Rat hat am 15. Juni 2011 die Motion Burn „Finanzierung von Fördermassnahmen gemäss kantonalem Energiegesetz“ (258-2010) überwiesen. Damit soll im Budget 2012 ein zusätzlicher Beitrag von 15 Millionen Franken für Fördermassnahmen gemäss kantonalem Energiegesetz vorgesehen werden. Diese Massnahmen sind aus energiepolitischer Sicht sinnvoll. Nur: Mit der Annahme des Volksvorschlags zum Energiegesetz am 15. Mai 2011 und der damit fehlenden Förderabgabe auf Strom müssen diese 15 Millionen Franken aus der laufenden Rechnung des Kantons Bern finanziert werden.

Die Energiedirektorin wies in der Diskussion darauf hin, dass bei der Annahme dieser Motion die zusätzlichen Ausgaben in ihrer Direktion kompensiert werden müssen. Die Massnahmen im bereits erarbeiteten Entlastungsprogramm liessen ihr keine andere Wahl als dieses Geld bei den Abgeltungen für den regionalen Personenverkehr einzusparen. Sie erinnerte an die Ausführungen vom 4. April 2011 im Grosse Rat, als sie die Linien aufzählte, die geschlossen oder deren Takt ausgedünnt werden sollen. Noch während ihrer Ausführungen zog der Antragsteller damals seinen Antrag zurück.

Damit der Grosse Rat abwägen kann, wie das Geld in der BVE ausgegeben werden soll und welche Konsequenzen eine 15-Millionen-Verschiebung weg vom öffentlichen Verkehr hin zu Energieeffizienzmassnahmen hat, stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Nach welchen Kriterien wird der Regierungsrat Linien des öffentlichen Verkehrs streichen und Taktfahrpläne ausdünnen?
2. Welche Linien beantragt der Regierungsrat komplett zu streichen?
3. Bei welchen Linien beantragt der Regierungsrat eine Ausdünnung des Taktfahrplans?
4. Ist die Umsetzung des öV-Abbaus für 2012 überhaupt noch möglich?
5. Wann könnte der Grosse Rat über eine Änderung des Angebotsbeschlusses befinden?

Es wird Dringlichkeit verlangt.



Antwort des Regierungsrates

Es ist einleitend zu beachten, dass anders als in der Interpellation geschrieben, eine Erhöhung der Förderbeiträge für Energiemassnahmen nicht ausschliesslich die laufende Rechnung tangiert, sondern teilweise auch über eine Erhöhung der Investitionsrechnung finanziert würde. Die folgende Antwort zeigt dennoch wie verlangt die Auswirkungen einer Kürzung des öV-Angebots im Jahr 2012 von 15 Millionen Franken auf.

Die Abgeltungen an den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr sind der weitaus bedeutendste Budgetposten der laufenden Rechnung der BVE. Daher wäre eine Einsparung im Umfang der geforderten 15 Millionen Franken praktisch nur beim öffentlichen Verkehr mit einer entsprechenden Kürzung der Ausgaben erreichbar.

Die Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr werden im Rahmen von Leistungsaufträgen mit den Transportunternehmen ausgerichtet. Gemäss gesetzlicher Regelung werden sie zu zwei Dritteln durch den Kanton und zu einem Drittel durch die Gesamtheit der Bernischen Gemeinden finanziert. Beim öffentlichen Regionalverkehr übernimmt der Bund zudem 54 Prozent der Abgeltungen. Bei einer Angebotskürzung beträgt die Einsparung beim Kanton daher zwischen 30 Prozent (Regionalverkehr) und 66 Prozent (Ortsverkehr und vom Bund nicht mitfinanzierte Angebote). Für eine Einsparung von 15 Millionen Franken beim Kanton müssen die Abgeltungen an die Transportunternehmungen demzufolge um rund 30 Millionen Franken reduziert werden.

Die öV-Linien im Kanton Bern müssen entsprechend der kantonalen Angebotsverordnung Mindestansprüche bezüglich Auslastung und Kostendeckung erfüllen. Diese Anforderungen sind bei Linien mit einem dichteren Angebot wesentlich höher als bei Linien mit wenigen Kurspaaren pro Tag. Bei einem Angebotsabbau mit einem Sparziel von 15 Millionen Franken bei der laufenden Rechnung sind auch Angebotskürzungen bei den gut ausgelasteten Linien unvermeidlich.

Nicht tangiert sein sollen gut ausgelastete Angebote in den Hauptverkehrszeiten, da diese Kurse eine hohe verkehrliche und wirtschaftliche Bedeutung haben. Abgesehen von Linien, welche ganz gestrichen werden, können durch Sparmassnahmen nur variable Kosten gesenkt werden. Ein Leistungsabbau um 30 Millionen Franken (Bund und Kanton) führt daher zu einem flächendeckenden Abbau beim öffentlichen Verkehr.

Zu Frage 1:

Bei einem Abbau in dieser Grössenordnung sind Bahn- und Buslinien flächendeckend im ganzen Kanton von Angebotsabbauten betroffen. In Korridoren und Regionen, wo der öffentliche Verkehr den Hauptverkehrsträger darstellt und eine hohe Auslastung aufweist, wird möglichst wenig Abbau vorgenommen.

Zu Frage 2:

Es würden rund 30 Buslinien gestrichen. Dabei handelt es sich um folgende Linien:

Biel – Pieterlen
Farnern - Wiedlisbach - Wangen a.A.
Niederbipp - Wolfisberg - Farnern
Biglen - Arni - Lützelflüh-Goldbach
Bätterkinden – Kräiligen
Bern Bümpliz Nord – Riedbach
Bremgarten – Worblaufen
Zollikofen – Münchenbuchsee
Bern - Wohlen – Zollikofen
Oberthal – Zäziwil - Grosshöchstetten

Hinterfultigen - Rüeggisberg - Riggisberg
Thurnen - Riggisberg - Gurnigel - Schwarzenburg
Mühleberg - Allenlütten - Rosshäusern
Schwarzenburg – Albligen
Riffenmatt - Guggisberg - Riedacker
Oberbalm - Oberscherli - Niederscherli
Oberdiessbach - Bleiken - Heimenschwand
Gstaad – Turbach [- Rotengraben]
Oey Diemtigen – Diemtigen - Grimmialp
Hangbus Hünibach - Oberhofen
Oberhofen - Schwanden - Sigriswil
Riggisberg-Wattenwil - Grundbach
Uetendorf TUS - Uetendorf Bahnhof - Gurzelen Kreuz
Aeschi - Emdtal – Spiez
Wilderswil – Saxeten
Lauterbrunnen – Isenfluh
[Meiringen -] Innertkirchen - Guttannen
[Meiringen -] Innertkirchen - Gadmen - Obermaad
Geissholz - Meiringen - Balm - Unterbach

Zu Frage 3:

Das Angebot würde auf rund 100 Linien, das heisst etwa jeder dritten Linie, reduziert. Dabei handelt es sich um die verschiedensten Linientypen in allen Regionen des Kantons: Um Bahn- und Buslinien in ländlichen Gebieten, Agglomerationen und Städten. Abgebaut würden die Taktdichte, das Früh- und Spätangebot oder das Wochenendangebot.

Zu Frage 4:

Die Umsetzung des öV-Abbaus ist grundsätzlich möglich bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarungen pro 2012. Die Leistungsvereinbarungen setzen ihrerseits einen verabschiedeten Voranschlag voraus. Allerdings ist zu beachten, dass so kurzfristige Sparmassnahmen zu zahlreichen Entlassungen bei den Transportunternehmungen führen würden, und dass überzählige Betriebsmittel bei gestrichenen Linien nicht sofort und ohne Verlust verkauft werden könnten. Ein Angebotsabbau per 2012 wäre daher aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen äusserst problematisch.

Zudem würden die vom Bund vorgesehenen Termine und Fristen für die Erstellung des Angebots und des Fahrplans verletzt. Die Publikation des Fahrplans ist zum Zeitpunkt des Budgetentscheides jeweils bereits erfolgt.

Zu Frage 5:

Die Umsetzung der Sparmassnahmen setzt eine gleichzeitige Anpassung des Angebotsbeschlusses voraus. Die Anpassung müsste gleichzeitig mit dem Budgetentscheid vorgenommen werden.

An den Grossen Rat