
Vorstoss-Nr: 237-2010
Vorstossart: **Interpellation**
Eingereicht am: 25.11.2010
Eingereicht von: Daetwyler (Saint-Imier, SP) (Sprecher/ -in)
Weitere Unterschriften: 0
Dringlichkeit:
Datum Beantwortung: 11.05.2011
RRB-Nr: 808/2011
Direktion: BVE

Wo sind die Grenzen der ÖV-Finanzierung?

Die Zunahme der Nachfrage beim ÖV hat alle Erwartungen übertroffen, namentlich seit der Inbetriebnahme von Bahn 2000. Die qualitativen und quantitativen Verbesserungen der vergangenen Jahre werden von der Bevölkerung ganz offensichtlich geschätzt. Doch könnte der ÖV schon bald Opfer seines eigenen Erfolgs werden?

Die jüngste Entwicklung zeigt, dass der ÖV von vielen ungebundenen Kundinnen und Kunden benutzt wird, die bezüglich Angebotsdichte und Qualität hohe Ansprüche haben. Neues Rollmaterial stellt in der Regel eine wesentliche Verbesserung des Komforts dar. Heute ist es nicht mehr möglich, Material im Regionalverkehr einzusetzen, das im Langstreckenverkehr bezüglich Komfort nicht mehr genügt, so wie dies lange gemacht wurde. Fortschritt hat somit seinen Preis. Ein leistungsfähiges ÖV-Angebot ist für eine Region und einen Kanton jedoch ein wichtiger Attraktivitätsfaktor, und der Nutzwert geht über die reine Bedürfnisbefriedigung der Kundschaft hinaus.

Andererseits sind die Kosten im Verhältnis zum Leistungsausbau weniger stark gestiegen, dies vor allem aufgrund von Rationalisierungs- und Produktionssteigerungsmassnahmen seitens der ÖV-Betriebe. Doch haben wir in der Vergangenheit nicht auf Kosten der Zukunft gelebt? Hat man der Unterhaltskostenentwicklung bei der immer stärker ausgelasteten Infrastruktur/Rollmaterial genügend Rechnung getragen? Der heutige Investitionsbedarf und die entsprechenden Folgekosten sind beachtlich.

Der Regierungsrat wird daher um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist er — angesichts der Bedeutung des ÖV hinsichtlich Attraktivität und Wichtigkeit für den Wirtschaftsplatz — der Ansicht, dass der ÖV weiterhin über die Steuern zu finanzieren ist?
2. Braucht es ein umfassendes ÖV-Konzept, wenn man weiss, dass er bei entsprechender Attraktivität beispielsweise auch zur Entlastung des Strassennetzes beiträgt?
3. Hält es der Regierungsrat angesichts der bedeutenden Menge der ungebundenen ÖV-Kundschaft in der Schweiz für eine Notwendigkeit, dass der Preis der ÖV-Mobilität gegenüber den Individualverkehrskosten attraktiv bleiben muss?
4. Zieht der Regierungsrat angesichts der künftigen Bedarfszunahme und im Hinblick auf ein Verkehrsmanagement neue Finanzierungsquellen in Betracht?



Antwort des Regierungsrates

Die Finanzierung des Verkehrs, speziell des öffentlichen Verkehrs, ist vielschichtig. Im Kanton Bern beteiligen sich die Nutzer ungefähr hälftig über den Billettpreis an den Kosten. Die andere Hälfte der Kosten wird über Abgeltungen der öffentlichen Hand finanziert (Bund, Kanton und Gemeinden).

In den letzten Jahren hat der Kanton sowohl im Verkehrs- als auch im Infrastrukturbereich sehr viel investiert.

Der Kanton steht mit den dringend benötigten Agglomerationsprojekten und der Finanzierung von neuem, zeitgemäsem und der Nachfrage angepasstem Rollmaterial weiterhin vor grossen Herausforderungen.

Zu Frage 1:

Für den Regierungsrat sind die Förderung und der Ausbau des ÖV zentrale Anliegen. In seiner Gesamtmobilitätsstrategie räumt er dem öffentlichen Verkehr erste Priorität ein. Die nachhaltige Entwicklung des Kantons erfordert ein attraktives Mobilitätsangebot für die Bevölkerung und zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts, bei gleichzeitigem schonendem Umgang mit den Ressourcen. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es eines leistungsfähigen, umweltfreundlichen und platzsparenden Verkehrssystems. Das Verkehrswachstum soll daher nach dem Willen des Regierungsrates vor allem in den Städten und Agglomerationen prioritär mit dem öffentlichen Verkehr abgedeckt werden und der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr soll zunehmen.

Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs hängt unter anderem vom Preis-/Leistungsverhältnis für die Kunden ab. Die Kunden sind durchaus bereit, für ein gutes Angebot im öffentlichen Verkehr einen entsprechenden Preis zu bezahlen. Es ist eine zentrale Aufgabe des Staats ein attraktives Verkehrsangebot bereitzustellen. Der Preis für die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel muss ausgewogen und konkurrenzfähig sein.

Dies bedingt, dass die Infrastruktur von Schiene und Strasse und das ÖV-Angebot auch weiterhin über den allgemeinen Staatshaushalt (Steuern) mitfinanziert werden. Investitionen in den ÖV tragen auch dazu bei, die Strasse zu entlasten und damit profitieren auch die Autofahrenden.

Zu Frage 2:

Mit dem Angebotsbeschluss und dem Investitionsrahmenkredit im Sinne des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr verfügt der Kanton Bern über schweizweit vorbildliche Instrumente zur jeweils vierjährigen Planung eines umfassenden ÖV-Angebots und von dessen Finanzierung. Ergänzt werden die Instrumente durch langfristig ausgelegte Planungen des ÖV-Angebots, die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und die Agglomerationsprogramme. In den nächsten Jahren steht der öffentliche Verkehr vor grossen finanziellen Herausforderungen. Gestützt auf die Prognosen des neu eingeführten kantonalen Gesamtverkehrsmodells werden die öffentlichen Verkehrssysteme daher zurzeit mit einem Horizont von rund zwanzig Jahren, also bis 2030, geplant. Um das vorhergesagte Verkehrswachstum bewältigen zu können, muss das Angebot des öffentlichen Verkehrs weiter verbessert werden. Die Kapazität der ÖV-Infrastruktur ist vielerorts vollständig ausgelastet. Entsprechend stehen verschiedene kostspielige Infrastrukturprojekte an, die in den nächsten Jahren finanziert werden müssen. Die Planung der Projekte erfolgt grundsätzlich verkehrsträgerübergreifend und in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Die Finanzierung soll hingegen – auch in Anlehnung an die Finanzierungsinstrumente des Bundes – weiterhin verkehrsträgerspezifisch sein. Von grosser Bedeutung ist es aber, Lösungen aufzuzeigen, wie der zunehmende Finanzbedarf für Investitionen in den öffentlichen Verkehr gedeckt werden kann.

Zu Frage 3:

Der Motorisierungsgrad ist wie in der Schweiz auch im Kanton Bern auf einem Höchststand angekommen. Nichtsdestotrotz sind es laut der letzten Bevölkerungsumfrage über 70 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner des Kantons, die mehr oder weniger regelmässig den ÖV benutzen. Neben dem attraktiven Angebot ist es sicher auch eine attraktive Preisstruktur, die zur ÖV-Nutzung animiert. Die Billettkosten im ÖV müssen gegenüber den Individualverkehrskosten konkurrenzfähig sein. Eine einseitige Erhöhung der ÖV-Preise ist deshalb nicht zielführend.

Zu Frage 4:

Um die zukünftigen Herausforderungen im gesamten Verkehrsbereich — also auch beim ÖV — meistern zu können, braucht es neue Finanzierungsquellen. Angelehnt an die Überlegungen zur Verkehrsfinanzierung auf Bundesebene sind dazu verschiedene Optionen zu prüfen. Möglichkeiten dazu sind unter anderem eine verstärkte Nutzerfinanzierung, zum Beispiel über Mobility Pricing, die Reduktion der Steuerabzüge für das Pendeln sowie die Schaffung neuer Investitionsmodelle. Ein wesentlicher Teil der ÖV-Investitionen wird allerdings nach wie vor über die allgemeine Staatskasse zu finanzieren sein.

An den Grossen Rat