



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 076-2023
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.103

Eingereicht am: 15.03.2023

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Bossard-Jenni (Oberburg, EVP) (Sprecher/in)
Steiner (Boll, EVP)
Gerber (Reconvilier, EVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 759/2023 vom 28. Juni 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

Gleichbehandlung bei der Finanzierung von ÖV und Kantonsstrassen

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Er legt dar, welche Möglichkeiten es gibt, die Kostenteilung der Gemeinden am öffentlichen Verkehr und an Kantonsstrassen gleichzustellen.
2. Er erläutert, welche notwendigen (gesetzlichen) Grundlagen erstellt oder geändert werden müssen, und erarbeitet Vorschläge, wie das Anliegen der Gleichbehandlung der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und der Kantonsstrassen umgesetzt werden kann.
3. Er erstattet dem Grossen Rat dazu einen kurzen Bericht und leitet die entsprechenden Massnahmen ein.

Begründung:

Das zunehmende Mobilitätsbedürfnis unserer Gesellschaft stellt den Kanton Bern vor grosse Herausforderungen. Engpässen auf Kantonsstrassen wird in der Regel mit Kapazitätsausbau und baulichen Massnahmen entgegengetreten. Für Gemeinden ist die Forderung nach Investitionen in die Kantonsstrasseninfrastruktur mit weniger finanziellen Nachteilen verbunden als die Forderung nach Kapazitätssteigerung im öffentlichen Verkehr. Mittels ÖV-Punkten beteiligen sich die Gemeinden zu einem Drittel an den Kosten, die der öffentliche Verkehr im Kanton Bern verursacht. Jede Abfahrt eines Verkehrsmittels an den Haltestellen auf dem Gemeindegebiet wird gezählt und mit einem vom Transportmittel abhängigen Faktor gewichtet. Demgegenüber sind die Gemeinden weder an der Erstellung noch am Unterhalt der Kantonsstrassen finanziell beteiligt. Dies stellt eine Benachteiligung des öffentlichen Verkehrs dar.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist davon überzeugt, dass für eine erfolgreiche Mobilitätspolitik eine ganzheitliche Perspektive zentral ist. Dazu müssen die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden sowie das Potenzial sämtlicher Verkehrsmittel berücksichtigt und optimal miteinander kombiniert werden. Während in den Zentren und Agglomerationen dem öffentlichen Verkehr eine grössere Rolle zukommt, übernimmt der motorisierte Individualverkehr in den peripheren Gegenden eine bedeutende Rolle. Der Regierungsrat hält fest, dass sowohl der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der öffentliche Verkehr (ÖV) als auch der Fuss- und Veloverkehr eine wichtige Rolle im Gesamtverkehrssystem des Kantons Bern und somit im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung einnehmen.

Die Grundsätze für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik sind in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern festgelegt. Das Ziel ist eine leistungsfähige, sichere und nachhaltige Ausrichtung der Mobilitätspolitik, die sowohl zur wirtschaftlichen Entwicklung als auch zur gesellschaftlichen Entfaltung beiträgt und gleichzeitig die Erhaltung der Lebensgrundlagen sicherstellt. Verschiedene Strategien und Stossrichtungen der Gesamtmobilitätsstrategie tragen dazu bei, das Verkehrsangebot und das Verkehrsverhalten in die gewünschte Richtung zu lenken. Der Kanton wendet jährlich namhafte Beträge sowohl für einen attraktiven ÖV wie auch für ein leistungsfähiges Kantonsstrassennetz auf. Grundlage dafür sind zwei unterschiedliche Finanzierungssysteme.

Mit der Bahnreform des Bundes wurde für den öffentlichen Verkehr das Bestellverfahren eingeführt. Auf kantonaler Ebene wurde mit dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr die (Mit-)Finanzierung durch den Kanton festgelegt; konkret, dass sowohl der Regionalverkehr als auch der Ortsverkehr durch den Kanton bestellt und finanziert werden. Mit den Änderungen auf Bundesebene bei der Finanzierung des ÖV und der Inkraftsetzung des kantonalen Gesetzes vom 16.09.1993 über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4) änderten die Verantwortlichkeiten bei der Bestellung des ÖV-Angebotes und die Finanzierung wurde neu geregelt. Die ÖV-Mitfinanzierung der Gemeinden wurde mit dem «Gemeindedrittel» vereinheitlicht.

Die Beteiligung der Gemeinden («Gemeindedrittel») an den Kosten des ÖV richtet sich gemäss Artikel 12 des ÖV-Gesetzes und Artikel 29 des Gesetzes vom 27.11.2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1) zu einem Drittel nach der Wohnbevölkerung der Gemeinden, da die gesamte Bevölkerung auch ausserhalb des Wohnorts von einem qualitativ guten ÖV profitiert, und zu zwei Dritteln nach der Angebotsqualität des ÖV in der jeweiligen Gemeinde. Denn eine gute ÖV-Erschliessung einer Gemeinde trägt massgeblich zu deren Attraktivitätssteigerung bei. Zudem wirken die Gemeinden über die Regionalkonferenzen und Regionalen Verkehrskonferenzen bei der Entwicklungsplanung des ÖV-Angebots massgeblich mit. Die Beteiligung der Gemeinden an der Finanzierung des ÖV ist im Gesetz über den öffentlichen Verkehr (BSG 762.4) und im Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG, BSG 631.1) geregelt. Die vom Angebot des ÖV abhängige Gemeindebeteiligung bei der ÖV-Finanzierung ist nach Ansicht des Regierungsrates wegen der Bedeutung des ÖV als Standortfaktor gerechtfertigt und bedarf auch aus Sicht der Aufgabenteilung keiner Anpassungen.

Parallel zu dieser Änderung wurde das Kantonsstrassennetz neu definiert und vergrössert. Auf diesem Weg wurde ein Ausgleich für Gemeinden ohne Ortsbusse erreicht.

Bis zur Einführung des Strassengesetzes (2008) wurden die Aufwendungen für die Kantonsstrassen sowohl von den Gemeinden als auch vom Kanton getragen. Mit der neuen Gesetzgebung wurden die Finanzierungsströme entflochten. Seither kommen die Gemeinden nur noch

für die Aufwendungen für ihre Strassennetze auf, während Neubauten, Ausbauten und Sanierungen von Kantonsstrassen vollumfänglich vom Kanton übernommen werden. Vorgesehene Veränderungen im kantonalen Strassennetz sowie der Massnahmenbedarf legt der Regierungsrat im Strassennetzplan fest. Die Massnahmen werden im Investitionsrahmenkredit Strasse präzisiert, dieser wird durch den Grossen Rat beschlossen. Es gilt zu beachten, dass diese Regelung nicht nur dem motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern auch den mit strassengebundenem ÖV erschlossenen Gemeinden zugutekommt. Diese müssen sich nicht an den Aufwendungen für die Kantonsstrassen und somit auch nicht an den Haltestellen des ÖV beteiligen. Der Regierungsrat weist zudem darauf hin, dass der öffentliche Verkehr wie auch der Fuss- und Veloverkehr von verschiedenen Umgestaltungen und Ausbauten der Kantonsstrassen profitieren können. Jüngstes Beispiel dafür ist das Projekt Korrektur Thunstrasse Muri.

Dass sich die Gemeinden zu einem Drittel an den Kosten für den ÖV beteiligen, nicht aber an den Aufwendungen für die Kantonsstrasse, stellt somit keine Ungleichbehandlung der beiden Verkehrsformen dar. Vielmehr ist es ein austariertes Ergebnis aus den Anpassungen, die sich durch das kantonale ÖV-Gesetz sowie das Strassengesetz ergeben haben und damit den gesamtheitlichen Ansatz in der Mobilitätspolitik spiegelt. Der Regierungsrat beantragt aus den genannten Gründen, die Motion abzulehnen.

Verteiler

– Grosser Rat