



Regierungsrat des Kantons Uri

Auszug aus dem Protokoll

19. April 2016

Nr. 2016-249 R-720-11 Motion Anton Infanger, Bauen, zur Änderung der Verordnung zum Verkehrsgesetz; Antwort des Regierungsrats

I. Ausgangslage

Am 11. November 2015 reichte Landrat Anton Infanger, Bauen, eine Motion zur Änderung der Verordnung zum Verkehrsgesetz vom 4. Juni 1997 (Stand am 1. Januar 2008) ein. Darin ersucht der Motionär den Regierungsrat, die Verordnung zum Verkehrsgesetz so zu ändern, dass:

1. jede der 20 Urner Gemeinden eine Postautoverbindung nach Altdorf erhält;
2. bei Nichterreichen der Mindestzahl von 32 Personen, der Kostenanteil der betreffenden Gemeinde entsprechend reduziert werden muss. Das heisst: Der Prozentsatz vom Anteil der Entschädigung der Gemeinden nach unten reduziert wird;
3. die Gemeinden der betreffenden Linien verpflichtet sind, das Möglichste zu unternehmen, damit der Sollbestand von 32 Personen erreicht werden kann;
4. die Entschädigung der Gemeinden anteilmässig so verteilt werden muss, damit auch kleine Gemeinden nicht zu stark belastet werden und sich aus diesem Grund keine Postautoverbindung leisten können.

II. Allgemeine Bemerkungen

Die Planung und Bestellung des öffentlichen Verkehrs ist eine Verbundaufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden. Basis dazu bilden auf Bundesebene das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG; SR 745.1), das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) und das Seilbahngesetz vom 23. Juni 2006 (SebG; SR 743.01) sowie die Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV; SR 745.16).

Basierend auf der eidgenössischen Gesetzgebung erfolgt die Umsetzung über das kantonale Verkehrsgesetz (RB 50.5111) und die dazugehörige Verordnung zum Verkehrsgesetz (RB 50.5115).

Seitens des Bundes wird ein Angebot des öffentlichen Verkehrs nur dann mitfinanziert, wenn die Abgeltungsvoraussetzungen nach Artikel 6 ARPV erfüllt sind. Vorausgesetzt ist namentlich, dass eine Erschliessungsfunktion gegeben ist, keine Mehrfachbedienung vorliegt und eine minimale Wirtschaftlichkeit der Linie ausgewiesen wird. In den Richtlinien des Bundesamts für Verkehr (BAV)

sind zudem die Voraussetzungen für die minimale Wirtschaftlichkeit von Linien festgelegt. Zwingend verlangt für den Einsatz öffentlicher Mittel ist der Nachweis einer minimalen Nachfrage und eines minimalen Kostendeckungsgrads.

III. Zu den Forderungen der Motion

Zu den von Landrat Anton Infanger gestellten Forderungen äussert sich der Regierungsrat wie folgt:

1. *Jede der 20 Urner Gemeinden soll eine Postautoverbindung nach Altdorf erhalten.*

Der Regierungsrat interpretiert diese Forderung nicht wörtlich¹, sondern so, dass künftig eine Minimalausstattung von strassengebundenen öV-Leistungen für jede Gemeinde im Kanton Uri zum Hauptort hin zu gewährleisten ist. Ein entsprechendes Angebot wäre somit nicht von einer minimalen Nachfrage oder einem Mindestkostendeckungsgrad abhängig, sondern in jedem Fall bereitzustellen, auch wenn die Angebote von gar niemandem nachgefragt werden sollten.

Diese Forderung steht in Widerspruch zum geltenden Finanzierungsprinzip. Danach ist auch kantonalrechtlich für Angebotsvereinbarungen ein stimmiges Kosten-Nutzen-Verhältnis verlangt. Artikel 8 des kantonalen Verkehrsgesetzes listet die Kriterien auf, die bei der Bestellung des Leistungsangebots zu berücksichtigen sind. Die geforderte Verordnungsänderung würde somit eine Anpassung des Verkehrsgesetzes (Volksabstimmung) notwendig machen.

Alle Urner Gemeinden verfügen heute über eine öV-Anbindung mit dem vor Ort geeignetsten Transportmittel. Je nach Gemeinde und Region können dies Bus- oder Bahnleistungen, Schiffsverbindungen oder andere öV-Angebote sein.

Der Regierungsrat lehnt die Forderung der Motion ab und erachtet den gegebenen rechtlichen Rahmen für die Bestellung von öV-Leistungen im Kanton Uri als zielführend, verhältnismässig, finanziell und regionalpolitisch vertretbar und ausgewogen.

2. *Bei Nichterreichen der Mindestzahl von 32 Personen, soll der Kostenanteil der betreffenden Gemeinde entsprechend reduziert werden. Das heisst: Der Prozentsatz vom Anteil der Entschädigung der Gemeinden soll nach unten reduziert werden.*

Aktuell finanziert der Bund im Rahmen der sogenannten Kantonsquote 76 Prozent der bestellten öV-Leistungen im Kanton Uri. Die vom Bund mitfinanzierten öV-Leistungen verlangen eine minimale Nutzung der bereitgestellten Angebote. Für jede Linie sind eine entsprechende Nachfrage und eine minimale Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Der dazu vorgesehene Minimalansatz bei einem Grundangebot von vier Kurspaaren bzw. acht Kursfahrten liegt bei 32 Personen pro Tag, also durchschnittlich vier Personen pro Kursfahrt. Ist das nicht der Fall, wird das Angebot vom Bund nicht mitbestellt und muss ausschliesslich vom Kanton und den Gemeinden finanziert werden.

Bereits heute sind grundsätzlich auch Linienbestellungen ohne Bundesabgeltung möglich: Im

¹ Bei einer wörtlichen Leseart wären neue Postautolinien z. B. von Schattdorf, Attinghausen, Sisikon oder Realp nach Altdorf einzuführen.

Einvernehmen mit den direkt interessierten Gemeinden kann der Kanton mit Transportunternehmungen Angebotsvereinbarungen treffen, soweit das bestellte Angebot für den Kanton oder die Region von erheblicher Bedeutung ist. Der Kanton übernimmt in diesen Fällen die eine Hälfte, die direkt interessierten Gemeinden die andere Hälfte der ungedeckten Kosten des bestellten Angebots.

Die vom Motionär vorgebrachte Forderung bezieht sich somit ausschliesslich auf öV-Leistungen ohne Bundeshilfe. Eine Reduktion der Gemeindeanteile würde zwingend dazu führen, dass der Kanton diese Mehrkosten übernehmen müsste. Seitens der Gemeinden wäre kein Anreiz mehr vorhanden, eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu unterstützen, da die Gemeindeanteile zulasten des Kantons sogar reduziert würden.

Der Regierungsrat lehnt eine solche Forderung ab, da dies unweigerlich zu einer Lastenverschiebung von den Gemeinden zum Kanton führt. Dies entspricht nicht den gesetzlichen Grundlagen gemäss Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich zwischen dem Kanton und den Gemeinden (FiLaG; RB 3.2131). Das heute ausgewogene, bewährte und austarierte System würde beeinträchtigt und der haushälterische Umgang mit Mitteln der öffentlichen Hand gefährdet.

3. *Die Gemeinden der betreffenden Linien sollen verpflichtet werden, das Möglichste zu unternehmen, damit der Sollbestand von 32 Personen erreicht werden kann.*

Die Forderung ist nachvollziehbar und zielt in die richtige Richtung; die konkrete Umsetzung wäre allerdings schwierig und würde verschiedene Fragen aufwerfen. Beispiele: Was würde «das Möglichste» beinhalten? Würden dazu auch Zwangsmassnahmen gehören? Falls ja: Wie kämen solche Massnahmen bei der Bevölkerung an? Wie wären solche Massnahmen mit der Gemeindeautonomie zu vereinbaren?

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass sich die Forderungen Ziffer 2 und Ziffer 3 teilweise widersprechen. Die Gemeinden wären einerseits gesetzlich angehalten, das Möglichste zu unternehmen, damit eine minimale Nutzung (32 Personen) erreicht wird; andererseits soll die Minimalvorgabe aber auch unterschritten werden können. Zudem ist der Ansatz auch hinsichtlich der Rechtsfolgen nicht stimmig. Denn obschon die betreffende Gemeinde Normadressatin wäre, trägt nicht sie die rechtlichen Konsequenzen, falls sie die Vorgabe nicht erfüllt.

Mit den Vorgaben «Mindestnachfrage» und «minimale Kostendeckungsgrad» sind die Gemeinden bereits heute in der Pflicht. Darüber hinausgehende Verpflichtungen für die Gemeinden erachtet der Regierungsrat als nicht angezeigt.

4. *Die Entschädigung der Gemeinden muss anteilmässig so verteilt werden, damit auch kleinere Gemeinden nicht zu stark belastet werden und sich aus diesem Grund keine Postautoverbindung leisten können.*

Die Gemeindebeteiligung ist in der kantonalen Verordnung zum Verkehrsgesetz (RB 50.5115) geregelt. Nach Abzug der Bundesbeteiligung von 76 Prozent werden die verbleibenden 24 Prozent gemäss Verordnung wie folgt verteilt:

- a) 10 Prozent für Leistungen der Matterhorn Gotthard;
- b) 30 Prozent für Leistungen der SBB, der Auto AG Uri, Postautodienst, Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee, Treib Seelisberg Bahn und Luftseilbahn Schattdorf-Haldi.

Die Aufteilung der Gemeinden erfolgt nach folgendem Schlüssel:

- a) Einwohner 55 Prozent
- b) Haltestellen 25 Prozent
- c) Arbeitsplätze 20 Prozent

Die aktuell festgelegten Kostenteiler beinhalten eine Solidaritätskomponente. Diese sind nachvollziehbar und haben sich in der Praxis bewährt. Die Gemeinden stehen gegenüber dem Kanton und untereinander in vertretbarer Verantwortung, können Einfluss auf Kostensenkungsmassnahmen nehmen und haben den Anreiz, die ungedeckten Kosten auf einem tragbaren Niveau zu halten.

Der Regierungsrat erachtet einen neuen Mechanismus für die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden als nicht angezeigt, weil er entweder den Kanton zusätzlich belasten oder zu einer Umverteilung der Kosten unter den Gemeinden führen würde.

IV. Empfehlung des Regierungsrats

Vor dem Hintergrund der dargelegten Ausführungen kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass der gegebene gesetzliche Rahmen für die Bestellung von öV-Leistungen im Kanton Uri zielführend, verhältnismässig, finanziell und regionalpolitisch vertretbar und ausgewogen ist.

Auch aus Optik eines ausgewogenen Kosten-Nutzen-Verhältnisses beim Einsatz öffentlicher Mittel ist die Motion abzulehnen. Die Umsetzung der Anliegen des Motionärs würde kaum nachgefragte öV-Leistungen erzwingen, deren Kostendeckungsgrade nicht vertretbar sind und dem Erfordernis einer minimalen Wirtschaftlichkeit zuwiderlaufen. Darüber hinaus bestünde die Gefahr von heute unabsehbaren Folgen für die öffentlichen Haushalte von Kanton und Gemeinden.

Der Regierungsrat empfiehlt deshalb dem Landrat, die Motion als nicht erheblich zu erklären.

Mitteilung an Mitglieder des Landrats (mit Motionstext); Mitglieder des Regierungsrats; Rathauspresse; Standeskanzlei; Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr und Volkswirtschaftsdirektion.

Im Auftrag des Regierungsrats
Standeskanzlei Uri
Der Kanzleidirektor

