

# Regierungsratsbeschluss

vom 7. Juni 2011

Nr. 2011/1236

KR.Nr. I 015/2011 (BJD)

## **Interpellation Manfred Küng (SVP, Kriegstetten): Kostenabwälzung auf Gemeinden bei Fahrbahnhaltestellen (26.01.2011) Stellungnahme des Regierungsrates**

---

### **1. Interpellationstext**

In seiner Stellungnahme vom 6. Juli 2010 hält der Regierungsrat fest, dass von den rund 900 Bushaltestellen rund ein Drittel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet worden sind, die Mehrkosten für die Erstellung von Haltebuchten rund CHF 600'000 betragen und die Fahrbahnhaltestellen günstiger im Unterhalt sind (Nr. 2010/1303; KR Nr. A036/2010). Die Gemeinden haben Beiträge an Bushaltestellen zu leisten.

Der Regierungsrat wird ersucht zu beantworten, ob es möglich wäre, die Kostenbeteiligung der Gemeinden an Bushaltestellen wie folgt zu begrenzen:

- a) Als maximaler Wert für eine Kostenbeteiligung der Gemeinden an Bushaltestellen gelten  $\frac{3}{4}$  des rechnerischen Durchschnittswerts wie er im Jahr 2010 gegolten hat.
- b) Für eine Fahrbahnhaltestelle beträgt der maximale Wert der Kostenbeteiligung der Gemeinde die Hälfte des Wertes gemäss lit. a hiervor.
- c) Für eine Fahrbahnhaltestelle, die irgendwann zwischen dem 1. August 1991 und dem 31. Dezember 2010 als Haltebucht ausgebildet war, wird keine Kostenbeteiligung bei der Gemeinde erhoben.

### **2. Begründung**

Es ist nur schwer nachvollziehbar, dass die Erstellung einer Haltebucht gleich viel kosten soll wie ein (kleines) Einfamilienhaus. Es entsteht der Eindruck, dass die Gemeinden sich an unnötigen Kosten beteiligen müssen. Wenn die Unterhaltskosten für Fahrbahnhaltestellen schon tiefer sind als jene für Haltebuchten, ist es gerechtfertigt, die Kostenbeteiligung der Gemeinden dafür beispielsweise auf die Hälfte zu begrenzen. Wenn der Bau einer Haltebucht Zusatzkosten von CHF 600'000 verursacht hatte und die Haltebucht hinterher aufgehoben und durch eine Fahrbahnhaltestelle ersetzt wird, ist es sachlich richtig, die nutzlos gewordenen frühere Investition dadurch abzugelten, dass für solche Fahrbahnhaltestellen keine Kostenbeteiligung bei den Gemeinden erhoben wird.

### **3. Stellungnahme des Regierungsrates**

#### **3.1 Vorbemerkungen**

Der Kantonsrat von Solothurn hat sich am 8. Dezember 2010 mit dem Auftrag von Walter Gurtner (SVP, Däniken) „Rückbau von bestehenden und Verbot von weiteren Bushaltestellen in den Fahrspuren von Haupt- und Transitstrassen im Kanton Solothurn“ befasst. Dabei hat er dem An-

trag des Regierungsrates (RRB Nr. 2010/1303 Stellungnahme vom 6. Juli 2010) zugestimmt und den genannten Auftrag von Walter Gurtner mit Beschluss KR Nr. A 036/2010 als nicht erheblich erklärt.

Auf dem Kantonsstrassennetz des Kantons Solothurn richtet sich die Wahl des geeigneten Haltestellentyps (Haltebucht oder Fahrbahnhof) bei schienenungebundenen Fahrzeugen (z. B. Autobussen), welche durch konzessionierte Transportunternehmen betrieben werden, nach den Forschungsberichten und den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Die Wahl erfolgt in der Regel im Rahmen der Nutzungsplanverfahren und somit nach einer vertieften Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, der Umwelt und des Betreibers der Infrastruktur.

Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs kann ein Grund für die Anordnung einer Fahrbahnhoftestelle sein. Oft sind es aber auch andere Gründe, wie beispielsweise der geringere Landbedarf und Kosteneinsparungen im Bau und Unterhalt, die gegen eine Haltebucht und für eine Fahrbahnhoftestelle sprechen.

Die Mehrkosten für die Erstellung einer Haltebucht anstelle eines Fahrbahnhoftes betragen durchschnittlich 60'000 Franken. Dies haben wir in unserer vorgenannten Stellungnahme vom 6. Juli 2010 (RRB Nr. 2010/1303 Auftrag Walter Gurtner) festgehalten. Die in der vorliegenden Interpellation aufgeführten Mehrkosten von 600'000 Franken können wir nicht bestätigen und sind womöglich auf ein Missverständnis des Interpellanten zurückzuführen.

### 3.2 Zu Frage a), b), c)

Gemäss § 23 Absatz 1 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (StrG; BGS 725.11) beteiligen sich die Gemeinden an den Kosten für die Planung, Projektierung, Bau und Änderungen von Kantonsstrassen und Radwegen, die auf ihrem Gemeindegebiet liegen, mit einem Beitrag von 5 % bis 50 %. Das Gleiche gilt für die Kosten bei Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden. Gemäss § 23 Absatz 2 StrG richtet sich die Höhe des Beitrages nach einem vom Regierungsrat festgelegten Schlüssel, der die Funktion der Strasse, das Interesse der Gemeinde und deren Einwohnerzahl berücksichtigt.

Die Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen (Kantonsstrassen-Beitragsverordnung vom 13. August 2002, BGS 725.112) regelt diese Verknüpfung und die Umsetzung der drei Faktoren in einem Kostenverteilmodell.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 25. Februar 2003 (Nr. 2003/318; Festsetzung der Gemeindebeiträge an den Bau von Kantonsstrassen) werden die entsprechenden Gemeindebeiträge, bezogen auf die einzelnen Strassenzüge, definiert.

Das Gesamtbauwerk „Kantonsstrasse“ besteht aus einer Vielzahl verschiedener Elemente (z. B. Fahrbahn, Gehwege, Verkehrsinseln, Lichtsignalanlagen, Stützmauern, Entwässerungsanlagen etc.). § 6 Strassengesetz ordnet die Bushaltestellen explizit dem Strassenareal der Kantonsstrasse zu.

Eine Differenzierung der Beitragssätze nach verschiedenen Elementen ist gemäss Strassengesetz nicht vorgesehen. Hierfür wäre somit eine Gesetzesänderung notwendig. Dabei wäre jedoch nicht nachvollziehbar, aus welchen objektiven Gründen für Bushaltestellen generell ein tieferer Beitragssatz gelten und dieser für Fahrbahnhoftestellen zusätzlich reduziert werden soll.

Ergänzend ist festzustellen, dass eine Differenzierung der Beitragssätze nach Elementen des Strassenareals auch zu einer „Verkomplizierung“ des Bauabrechnungswesens führen würde. So müssten die entsprechenden Leistungen nach Elementen separat ausgeschrieben, ausgemessen und abgerechnet werden. Dies würde zu administrativem Mehraufwand sowohl seitens des Bauherrn (Kanton) sowie der ausführenden Unternehmungen führen.

Aufgrund dieser Darlegung erachten wir eine generelle Reduktion der Gemeindebeiträge für Bushaltestellen sowie zusätzliche Beitragsreduktionen für Fahrbahnhaltestellen zum heutigen Zeitpunkt als nicht opportun.

Im Rahmen der Revision des kantonalen Finanz- und Leistungsausgleichs und der Aufgaben zwischen dem Kanton und den Gemeinden (NFA SO) steht die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden an den Kosten des Strassenbaus zur Diskussion. Wir prüfen im Rahmen dieses Projekts, inwiefern wir dem Anliegen des Interpellanten grundsätzlich Rechnung tragen können, ohne dabei die Finanzierungsregelung zwischen Einwohnergemeinden und Kanton zu komplizieren.



Andreas Eng  
Staatschreiber

### **Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Bau- und Justizdepartement (br)  
Amt für Verkehr und Tiefbau (sco/scs)  
Finanzdepartement  
Amt für Finanzen  
Parlamentsdienste  
Traktandenliste Kantonsrat