

Stadtratssitzung vom 15./16. Dezember 2022

Interpellation I 9/2022

Interpellation betreffend fossilfreier Busverkehr

Fraktion Grüne/JG vom 7. Juli 2022; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Sachverhalt

Gemäss Grundlagenbericht für die Klimastrategie der Stadt Thun liegt der CO₂-Ausstoss der öffentlichen Busse bei ca. 10 Prozent der CO₂-Emissionen des gesamten Strassenverkehrs auf Stadtgebiet. In allen Szenarien steigt die Fahrleistung der Busse künftig stark an und damit ohne Massnahmen auch die Emissionen. Dass die STI dennoch weiterhin ausschliesslich Dieselsebusse einsetzt und über keine Umstellungsstrategie verfügt, wird zunehmend zum Problem für die Stadt Thun.

Ab dem kantonalen Angebotsbeschluss öffentlicher Verkehr 2026-2029 wird die Energieart des bestellten Bus-Angebots ausgewiesen (Antwort des Regierungsrats auf Motion 051-2021) und die Mehrkosten über die Abgeltungen finanziert. Damit will der Kanton sicherstellen, dass spätestens ab 2045 keine fossil betriebenen Busse mehr verkehren.

Fragen an den Gemeinderat

1. Wie sieht die Zusammenarbeit zwischen der STI und der Stadt Thun aus, und ist eine aktive Zusammenarbeit in diesem Thema gewährleistet?
2. Ist die Einflussnahme der Stadt bei der STI, einer privat-rechtlichen AG, in strategisch bedeutsamen Fragen gewährleistet und wenn nein, in welcher Form kann diese zukünftig gewährleistet werden?
3. Wäre es für den Gemeinderat allenfalls eine Option, sich stärker an der STI zu beteiligen, um sich mehr Einfluss zu verschaffen?
4. Was sind die Vor- und Nachteile einer öffentlich-rechtlichen Organisation analog zu BERNMOBIL, wo die Gemeinderatsmitglieder im Verwaltungsrat sitzen, so wie wir bei der Energie Thun AG?
5. Wie kann sichergestellt werden, dass die STI zeitnah über eine Umstellungsstrategie verfügt und das Angebot des Kantons frühzeitig und umfassend nutzt im Sinne der Stadt?
6. Ist der Gemeinderat nötigenfalls bereit, mit dem Regierungsrat alle Möglichkeiten zu prüfen (z.B. Bedingungen an Abgeltungen und Konzessionen), wie die Interessen der Stadt Thun geltend gemacht werden können?
7. Sieht der Gemeinderat Möglichkeiten (ev. gemeinsam mit Partnern), wie die STI unterstützt werden könnte, damit das neue Depot möglichst rasch realisiert werden kann?

Begründung

Seit dem Postulat P 14/2019 und der abschlägigen Stellungnahme der STI haben sich die Rahmenbedingungen grundlegend geändert. Mit den Erfahrungen aus diversen Pilotbetrieben, mit dem nun gefundenen neuen Standort der STI und mit der Übernahme der Mehrkosten durch den Kanton ab dem Angebotsbeschluss 2026-2029, bleibt kein Argument der STI von 2019 mehr übrig, warum ein fossilfreier Busbetrieb nicht geplant und spätestens ab 2026 schrittweise umgesetzt werden sollte. Andere Städte werden schon ab 2030 keine Dieselsebusse mehr einsetzen.

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Wie sieht die Zusammenarbeit zwischen der STI und der Stadt Thun aus, und ist eine aktive Zusammenarbeit in diesem Thema gewährleistet?

Der Gemeinderat wie auch verschiedene städtische Abteilungen sind mit der STI sowie mit dem Amt für öffentlichen Verkehr im Austausch. Zweimal jährlich finden institutionalisierte Austauschtreffen zwischen der STI und den relevanten Fachabteilungen der Stadt statt, wobei beide Seiten ihre Anliegen einbringen. Die schnelle Dekarbonisierung der STI-Flotte ist ein wichtiges gemeinsames Anliegen. Bisher ist die Umsetzung nicht durch fehlenden Willen zur Zusammenarbeit gehemmt worden, sondern durch noch immer fehlende Voraussetzungen gemäss Stellungnahme der STI zum Postulat P 14/2019. Die in der Begründung des vorliegenden Postulats oben gemachten Annahmen treffen nur teilweise zu.

Zu Frage 2: Ist die Einflussnahme der Stadt bei der STI, einer privat-rechtlichen AG, in strategisch bedeutsamen Fragen gewährleistet und wenn nein, in welcher Form kann diese zukünftig gewährleistet werden?

An der STI Holding AG ist die Stadt Thun mit 13.2 Prozent am Aktienkapital beteiligt. Die Aktionärsstruktur präsentiert sich wie folgt (Geschäftsjahr 2021):

- Gemeinden: 28,4 % des Aktienkapitals (davon Stadt Thun 13.2 %)
- Kanton Bern: 24,5 % des Aktienkapitals
- AEK Sparkasse: 22,3 % des Aktienkapitals
- Private: 11,7 % des Aktienkapitals
- Nicht registrierte Aktien (unbekannte Aktionäre): 12,7 % des Aktienkapitals
- Residualgrösse (eigene Aktien des Unternehmens): 0,4 % des Aktienkapitals.

Die Stadt Thun hat weder eine Aktienmehrheit noch eine Weisungsbefugnis. Sie hat aber ein Antragsrecht an der Generalversammlung der STI Holding AG, von dem sie allerdings in den vergangenen Jahren keinen Gebrauch gemacht hat.

Als wichtige Standortgemeinde ist die Stadt Thun gegenwärtig mit dem Vorsteher Bau und Liegenschaften im Verwaltungsrat der STI Holding AG vertreten, wo die Unternehmensstrategie festgelegt wird, und kann dort die Haltung des Gemeinderates einbringen.

Zu Frage 3: Wäre es für den Gemeinderat allenfalls eine Option, sich stärker an der STI zu beteiligen, um sich mehr Einfluss zu verschaffen?

Eine Erhöhung der städtischen finanziellen Beteiligung an der STI steht aktuell nicht auf der politischen Agenda. Sollte sich eine Veränderung im Aktionariat der STI Holding AG abzeichnen, ist der Gemeinderat gerne bereit, sämtliche Optionen zu prüfen. Allerdings würde auch eine höhere Beteiligung an den übergeordneten Rahmenbedingungen und an der Finanzierung im öffentlichen Verkehr nichts ändern.

Zu Frage 4: Was sind die Vor- und Nachteile einer öffentlich-rechtlichen Organisation analog zu BERNMOBIL, wo die Gemeinderatsmitglieder im Verwaltungsrat sitzen, so wie wir bei der Energie Thun AG?

Anders als in der Fragestellung vorausgesetzt, ist nicht die Rechtsform einer Transportunternehmung entscheidend für den Fortschritt in der Dekarbonisierung einer Busflotte. So liest man denn auch in der Eigentümerstrategie der BERNMOBIL u.a.: «[...] Knappe öffentliche Finanzen und regulatorische Vorschriften erlauben es BERNMOBIL kaum, Aktivitäten ausserhalb des ÖV-Kerngeschäfts wahrzunehmen (z.B. in den Bereichen kombinierte Mobilität, Gesamtmobilitätsdienstleistungen oder technologische Innovationen). Auch die Mehrkosten für fossilfreie Elektrofahrzeuge werden durch die Besteller derzeit nur teilweise gedeckt. Es gilt deshalb, spezifische Finanzierungslösungen für entsprechende Aktivitäten und Fahrzeugbeschaffungen zu finden. [...]». Die STI teilt diese Sichtweise und ortet hier ein grundsätzliches Problem für eine rasche Dekarbonisierung des Strassen-ÖV in der Schweiz.

Zu Frage 5: Wie kann sichergestellt werden, dass die STI zeitnah über eine Umstellungsstrategie verfügt und das Angebot des Kantons frühzeitig und umfassend nutzt im Sinne der Stadt?

Die STI verfügt über eine Umstellungsstrategie und teilt die Zielsetzung eines möglichst raschen Umstiegs auf fossilfreie Betriebsmittel. Allerdings müssen dafür bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Eine davon ist die vollständige Abgeltung der Mehrkosten für fossilfreie Elektrofahrzeuge. Transportunternehmen wie die STI verfügen nach der Covid-Pandemie und dem damit verbundenen Einbruch der Passagierfrequenzen bzw. des Verkehrsertrags über keine finanziellen Reserven mehr. Die erlittenen Ertragsausfälle sind zwar letztlich von den Bestellern (Bund und Kantone) abgegolten worden, aber nur nach der von ihnen auferlegten Auflösung der gesetzlichen und allfälliger stiller Reserven. Nach den Subventionsskandalen bei Postauto, BLS und den Luzerner Verkehrsbetrieben werden allfällige Quersubventionierungen der abgeltungsberechtigten ÖV-Sparten minutiös überwacht.

Die Finanzierung des Strassen-ÖV beruht einerseits auf dem Verkehrsertrag aus dem Verkauf von Billets und Abonnements und andererseits auf der Abgeltung der verbleibenden Deckungslücke durch die Besteller (durch Bund und Kantone beim regionalen Personenverkehr und durch die Kantone und allenfalls Gemeinden beim Ortsverkehr). Im Gegensatz zum schienengebundenen ÖV verfügt der Strassen-ÖV über keinen Infrastrukturfonds. Die STI ist Mitglied des Tarifverbunds Libero und hat damit die Hoheit über ihre Tarifgestaltung an den Verkehrsverbund abgegeben. Die Mehrkosten für fossilfreie Elektrofahrzeuge lassen sich daher für die STI kaum über eine Steigerung des

Verkehrsertrags abdecken. Was bleibt, ist eine vollständige Abgeltung der Mehrkosten durch die Besteller.

In seiner Antwort auf die Motion 051-2021 («Dekarbonisierung öffentlicher Busse beschleunigen») schreibt der Regierungsrat des Kantons Bern: «[...] Die Förderung von nichtfossilen Energieträgern im öffentlichen Verkehr kann Auswirkungen haben auf die Kantonsfinanzen. Der Regierungsrat stellt deshalb die Realisierung der Umstellung auf nichtfossile Energieträger in Anbetracht der aktuell angespannten Kantonsfinanzen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit. [...] Künftig werden die Mehrkosten von nichtfossil angetriebenen Bussen über den Angebotsbeschluss finanziert. Sowohl das Rollmaterial wie auch die notwendige Infrastruktur werden in einem ersten Schritt durch die Transportunternehmen finanziert und danach über den Angebotsbeschluss mit Zahlungen der öffentlichen Hand abgegolten. Die Beiträge an die Mehrkosten von E-Bussen bzw. alternativen Antriebssystemen via Angebotsbeschluss betragen maximal 50% der Mehrkosten. [...]»

Fazit: Während allenthalben Einigkeit besteht in den klimapolitischen Zielsetzungen von Bund, Kantonen und Gemeinden, behindern bis anhin systemische Mängel in der Finanzierung des Strassen-ÖV die rasche Umstellung auf nichtfossile Betriebsmittel. Die STI ist nicht in der Lage, diese Umstellung ohne vorbehaltlose und vollständige Abgeltung der resultierenden Mehrkosten zu finanzieren.

Zu Frage 6: Ist der Gemeinderat nötigenfalls bereit, mit dem Regierungsrat alle Möglichkeiten zu prüfen (z.B. Bedingungen an Abgeltungen und Konzessionen), wie die Interessen der Stadt Thun geltend gemacht werden können?

Mit Annahme des Verfassungsartikels zum Klimaschutz hat die Stimmbevölkerung des Kantons Bern dem Kanton und den Gemeinden den Auftrag gegeben, im Rahmen ihrer Kompetenzen den erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050 zu leisten. Die im Juni 2022 vom Regierungsrat verabschiedete Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern setzt im Handlungsfeld zum öffentlichen Verkehr auf die Förderung umweltfreundlicher, energieeffizienter und leiser Antriebsformen, um den öffentlichen Verkehr verträglich zu gestalten.

Besteller des öffentlichen Verkehrs ist der Kanton Bern. Er regelt auch die Mitfinanzierung, um energieeffiziente Fahrzeuge im ÖV zu fördern. Aktuell unterstützt der Kanton die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Verkehr mit 35 Prozent der Anlagekosten oder maximal 100'000 Franken pro Ladestation. Kantonale Investitionsbeiträge in Betriebsmittel (z.B. Busse mit alternativer Antriebstechnologie) sind unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls möglich (vgl. Antwort auf Frage 5).

Spätestens ab 2030 sollen im Kanton Bern nur noch Busse mit CO₂-armen Antriebssystemen beschafft werden. Ziel ist eine vollständige Umstellung auf alternative Antriebe bis 2045, die über den kantonalen Angebotsbeschluss über den öffentlichen Verkehr finanziert werden soll.

Grundlage zum Angebotsbeschluss, über den der Grosse Rat alle vier Jahren befindet, bilden die Regionalen Angebotskonzepte, die unter der Leitung der jeweiligen Regionalen Verkehrskonferenzen erarbeitet werden. Anlässlich der Umfrage zu den Anliegen der Gemeinden zum Regionalen Angebotskonzept 2026-2029 der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West hat der Gemeinderat im September 2022 den Antrag gestellt, dass die Flotte der STI, mit Blick auf den Artikel 31a der Kantonsverfassung, sukzessive auf nicht fossile Antriebe umzustellen sei. Dies auch, weil die STI als konzessioniertes Unternehmen für den öffentlichen Verkehr eine Vorbildrolle zu übernehmen hat.



Vor diesem Hintergrund ist der Gemeinderat bereit, sich bei nächster Gelegenheit mit dem Regierungsrat über diese Fragen (u.a. das ÖV-Finanzierungsmodell) auszutauschen.

Zu Frage 7: Sieht der Gemeinderat Möglichkeiten (ev. gemeinsam mit Partnern), wie die STI unterstützt werden könnte, damit das neue Depot möglichst rasch realisiert werden kann?

Hinsichtlich des von der STI geplanten Busdepots wurde von der Gemeinde Steffisburg eine Planungszone verfügt, was einem Baustopp gleichkommt. Deshalb ist zurzeit unklar, wie es diesbezüglich weitergeht. Diese Unsicherheit wirkt für grössere Investitionen hemmend.

Thun, 23. November 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller