

## ***Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz)***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates  
an den Kantonsrat von Solothurn  
vom 25. Juni 2007, RRB Nr. 2007/1090

### **Zuständiges Departement**

Bau- und Justizdepartement

### **Vorberatende Kommissionen**

Umwelt-, Bau und Wirtschaftskommission  
Finanzkommission

**Inhaltsverzeichnis**

Kurzfassung .....	3
1. Ausgangslage .....	5
2. Erläuterungen zu einzelnen Gesetzesbestimmungen .....	7
3. Finanzielles .....	11
4. Rechtliches .....	12
5. Antrag .....	13
6. Beschlussesentwurf .....	14

## Kurzfassung

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, ÖVG, BGS 732.1) mit den dazugehörigen Verordnungen bedarf, insbesondere auch um die Auswirkungen des revidierten Eisenbahngesetzes und – soweit bekannt – der Bahnreform umsetzen zu können, gewisser Änderungen. Die Änderungen ergeben sich auch aus der Praxis und den hier veränderten Anforderungen des Bundesrechts.

In materieller Hinsicht hat die Änderung des ÖV-Gesetzes im Wesentlichen zum Gegenstand:

- Anpassung an das revidierte Eisenbahngesetz des Bundes durch Anerkennung der Schweizerischen Bundesbahnen und von PostAuto Schweiz als konzessionierte Transportunternehmen bei der Infrastrukturfinanzierung;
- Regelung der Frage, wann ein Versuchsbetrieb oder Rufbussystem ins kantonale Grundangebot überführt werden kann;
- Änderung des Kostenteilers zwischen Gemeinden und Kanton (45/55 % statt 50/50 %) als teilweise Kompensation zur Mehrbelastung der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz (Aufgabenreform);
- Bestimmung eines neuen Kostenteilers zwischen Kanton und Gemeinden bei der Bestellung von Versuchsbetrieben oder Rufbussystemen;
- Regelung der Zuständigkeit bei der Erteilung von kantonalen Transportbewilligungen nach der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession des Bundes;
- Übertragung der bisher vom Amt für Volksschule und Kindergarten betreuten Bewilligung und Finanzierung der Schülertransporte in den Bereich des öffentlichen Verkehrs.



Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992.

## 1. Ausgangslage

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, ÖVG, BGS 732.1) mit den dazugehörigen Verordnungen bedarf – insbesondere auch um die Auswirkungen des revidierten Eisenbahngesetzes und die aktuellen Reformen des Bundes umsetzen zu können – entsprechender Änderungen. Besonders die Nichtanerkennung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG und von PostAuto Schweiz AG bei der Infrastrukturförderung im ÖVG lässt dem Kanton Solothurn kaum Spielraum bei Verhandlungen über Infrastrukturausbauten im Regionalverkehr mit den Nachbarkantonen (z.B. für die Regio-S-Bahn Basel).

Im Weiteren gelten die Bestimmungen des Gesetzes sinngemäss auch für Leistungen der konzessionierten Unternehmungen des touristischen Verkehrs, sofern diese für eine Region von wesentlicher Bedeutung sind. Unter diesem Titel wurden seit dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus dem Jahre 1974 (GFöV) und dem ÖVG von 1992 noch nie Beiträge an eine Verkehrsleistung einer touristischen Unternehmung geleistet. Ausgenommen davon waren Beiträge an die Infrastruktur der Aareschiffahrt und des Regionalflugplatzes Grenchen in den siebziger und achtziger Jahren. Mit dem Inkrafttreten des revidierten Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (Art. 49 EBG; BG 742.101) und der dazugehörigen Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung, SR 742.101.1) im Jahre 1996 wurden Angebote, die ausschliesslich dem Ausflugsverkehr bzw. Tourismusverkehr dienen, von den Bundesleistungen ausgeschlossen. Im Sinne der Erwägungen ist auch das geltende ÖV-Gesetz an das Bundesrecht anzupassen.

Als unklar erweist sich auch die heutige Regelung bei den Versuchsbetrieben und Rufbussystemen im ÖVG. Besonders die Frage, zu welchem Zeitpunkt ein Versuchsbetrieb ins Grundangebot überführt werden kann, hat im Kantonsrat in letzter Zeit immer wieder zu Diskussionen geführt. Eine Motion der Fraktion FdP/JL verlangt, dass neue Angebote im öffentlichen Verkehr als Versuchsbetriebe zu führen sind, bis die geforderten Kennzahlen nachgewiesen sind.

Mit der Teilrevision ist der neue Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden bei der Bestellung von Versuchsbetrieben oder Rufbussen, die Zuständigkeit bei der Erteilung von kantonalen Transportbewilligungen nach der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession des Bundes und die Überführung der bisher vom Amt für Volksschule und Kindergarten betreuten Bewilligung und Finanzierung der Schülertransporte in den öffentlichen Verkehr zu regeln.

Im Rahmen der Revisionsarbeiten wurden auch die Auswirkungen der aktuellen Reformen des Bundes – soweit bekannt – auf die kantonale Gesetzgebung geprüft. Namentlich die Bahnreform 2 mit der Neuordnung und Harmonisierung der Infrastrukturförderung (neue vierjährige Leistungsvereinbarung mit den Transportunternehmen analog den SBB), der Ausschreibung von Transportleistungen bei Ablauf der Konzession sowie die Entschuldung der Kantonalen Transportunternehmungen (KTU)

durch Umwandlung von zinslosen oder bedingt rückzahlbaren Darlehen für die Infrastruktur in Eigenkapital würden entsprechende Änderungen im kantonalen Recht erfordern. Nachdem das Parlament die Bahnreform 2 zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückgewiesen hat, kann und muss angesichts der Ungewissheit über Inhalt und Form der neuen Vorlage, vorerst auf eine Anpassung der kantonalen Gesetzgebung in diesen Punkten verzichtet werden.

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, SR 151.3) sieht weiter vor, dass bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens 2024 behindertengerecht angeboten werden müssen, Kommunikationssysteme und Billettausgabegeräte bis 2014. Im Rahmen der Umsetzung der „Mittelfristplanung Infrastruktur Bahnen 2007 – 2010“ können einzelne Massnahmen nach BehiG durch die Transportunternehmungen umgesetzt werden.

Im Weiteren hat die angespannte Finanzlage des Kantons verschiedene Vorstösse im Parlament und Massnahmenvorschläge der Verwaltung (KOKO) provoziert, welche auch den öffentlichen Verkehr im Kanton Solothurn betreffen:

Die Arbeiten zur vorliegenden Teilrevision wurden u.a. verzögert durch die finanzpolitische Diskussion über die Kostenbeteiligung der Gemeinden an dem vom Kanton bestellten Angebot des öffentlichen Verkehrs. Ein Vorschlag des Kantons, den Kostenverteiler von 50/50 % aus finanzpolitischen Gründen auf 40 % Kanton und 60 % Gemeinden anzupassen, wurde von der „Paritätischen Kommission Aufgabenreform“ abgelehnt. Vielmehr hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 1412 vom 11. Juli 2006 beschlossen, zur (teilweisen) Kompensation der den Gemeinden aus der Änderung des Mittelschulgesetzes erwachsenden Mehrkosten den Kostenverteiler von 50/50 % auf 55/45 % zu Lasten des Kantons zu ändern. Das bringt den Gemeinden eine Entlastung von **1,6 Mio.** Franken.

Gleichzeitig wurde – u.a. einer Forderung der Zentrumsgemeinden entsprechend – der Schwellenwert gemäss § 10 Absatz 4 ÖVG von 2.0 auf 1.5 % gesenkt. Auch diese Entlastung gewisser Gemeinden von insgesamt **0,7 Mio.** Franken geht – als Teil der genannten Kompensation – zu Lasten des Kantons. Ein noch tieferer Schwellenwert wäre mit dem System der Kostenverteilung nach § 10 ÖVG nicht mehr vereinbar.

Gemäss dem ÖVG beschliesst der Kantonsrat über die Stellungnahme des Kantons zu Fusionen und Betriebsumstellungen (§ 11 Absatz 1 Buchstabe b). Der Sinn dieser Bestimmung erschliesst sich nicht auf den ersten Blick, insbesondere weil das Gesetz nicht sagt, an wen sich die Stellungnahme richtet und zu welchem Verfahren diese Stellungnahme eingeholt wird. In der Botschaft zum ÖVG vom 9. Juli 1991 (RRB Nr. 2285) wird lediglich festgehalten, dass die Zuständigkeit des Kantonsrates sich aus der politischen Brisanz und dem Erfordernis einer breiten Abstützung der entsprechenden Beschlüsse ergebe. Weiter: „Fusionen und Betriebsumstellungen können nur im Einvernehmen allfällig mitbeteiligter Nachbarkantone durchgeführt werden und bedürfen der Zustimmung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements. Die kantonale Zuständigkeit für diese Entscheide beschränkt sich deshalb auf die Abgabe der Stellungnahme an das zuständige Departement des Bundes.“

In der Gesetzgebung des Bundes über die Eisenbahnen und die Personenbeförderung wird keine Stellungnahme des Kantons zu einer Fusion (oder Betriebsumstellung) gefordert. Vielmehr ist (Artikel 7 Absatz 1 Eisenbahngesetz-Änderung vom 20. März 1998 – und Artikel 21 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998, SR 744.11) die Anhörung der

Kantone zur Übertragung der Konzession vorgeschrieben. Diese Stellungnahme soll dem Regierungsrat obliegen. Der Entscheid über die Übertragung der Konzession auf die aus der Fusion resultierende neue Unternehmung liegt beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Im Sinne der Erwägungen ist § 11 Buchstabe b) zu streichen.

Die Schülertransporte werden bisher vom Amt für Volksschule und Kindergarten (AVK) bewilligt und subventioniert. Anträge auf Bewilligung separater, nicht in den öffentlichen Verkehr integrierter Schülertransporte werden vom AVK auf bestehende Transportmöglichkeiten mit dem öffentlichen Verkehr überprüft. Eine integrierte Planung von Schülertransporten und Angebotskonzepten des öffentlichen Verkehrs findet jedoch zur Zeit nicht statt. In dieser Frage besteht Handlungsbedarf. Ein Übergang der Finanzierung der Schülertransporte vom Amt für Volksschule und Kindergarten (AVK) zum Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) kann wesentliche Synergien freisetzen. Ein grosser Teil des Schülerverkehrs lässt sich voraussichtlich in den bestehenden öffentlichen Verkehr integrieren, beziehungsweise mit künftigen Angebotskonzepten abstimmen. Gerade auf ländlichen Linien mit schwachem Verkehrsaufkommen im Pendler- und Freizeitverkehr kann damit die Position des öffentlichen Verkehrs gestärkt werden. Mit der Integration der Schülertransporte kann der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum auch für andere Kundensegmente, insbesondere für Pendler, an Attraktivität gewinnen. Mit dem Ziel, die Bewilligung und die Finanzierung des Schülerverkehrs und die Planung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs künftig gemeinsam in den Aufgabenbereich des Amtes für Verkehr zu legen, wird das Gesetz entsprechend angepasst.

Mit der Teilrevision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ist ebenfalls eine Anpassung der Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr vom 2. Mai 1994 (Kostenverteil-Verordnung, KVV, BGS 732.21) und der Verordnung über das Grundangebot im regionalen Personenverkehr vom 24. September 1996 (Grundangebotsverordnung, GAV, BGS 732.4) verbunden. Die Verordnungen werden nach Genehmigung der Gesetzesänderungen durch den Kantonsrat vom Regierungsrat entsprechend angepasst, beschlossen und auf einen noch zu bestimmenden Zeitpunkt in Kraft gesetzt.

## **2. Erläuterungen zu einzelnen Gesetzesbestimmungen**

### § 2

Der Geltungsbereich des ÖVG wird analog dem Eisenbahngesetz des Bundes auch auf die Schweizerischen Bundesbahnen und PostAuto Schweiz ausgedehnt. Durch diese Anpassung des Gesetzes kann sich der Kanton inskünftig auch an den Infrastrukturausbauten der Schweizerischen Bundesbahnen und von PostAuto Schweiz beteiligen. Im Vordergrund stehen dabei Investitionen für neue Regionalverkehrshaltestellen. Absatz 2 ist aufzuheben, da die SBB und das PostAuto den anderen Transportunternehmen gleichgestellt werden.

Ebenfalls sind Absatz 3 und 4 aufzuheben, da diese Unternehmen (Regionalflugplatz Grenchen und Aareschiffahrt der Bieler-Schiffahrts-Gesellschaft) nicht abgeltungsberechtigte Betriebe im Sinne des Eisenbahngesetzes und der Abgeltungsverordnung des Bundes sind.

Im Hinblick auf die Überführung der heutigen Schulbusse in das kantonale Grundangebot ist der Geltungsbereich des ÖVG auch auf diesen Transportbereich auszudehnen.

### § 5 Absätze 1, 2 und 3

Die Abgeltungsverordnung des Bundes schreibt vor, dass die Besteller für die einzelnen Linien und die entsprechenden Abgeltungen mit dem Transportunternehmen eine separate Vereinbarung abschliessen. Da in den Vereinbarungen ausschliesslich die Abgeltung des jeweiligen einzelnen Bestellers (Kanton) geregelt wird, ist der Beitritt zu Vereinbarungen mit anderen Kantonen nicht möglich. Der Zusatz „oder tritt Vereinbarungen anderer Kantone bei“ wird gestrichen.

Die Bedienungshäufigkeit einer Linie ergibt sich aus dem Angebot und der Bedienung der Haltestellen. In Absatz 2 ist die Bezeichnung „Stationen“ durch Haltestellen zu ersetzen.

In Absatz 3 soll die Form der Versuchsbetriebe zur Abklärung der Nachfrage auch auf „neue oder verlängerte Linien“ ausgedehnt werden. Damit wird der Kreis der möglichen Formen von Versuchsbetrieben erweitert, andererseits wird der „Versuchsbetrieb“ auch von der betrieboptimierten (ohne wesentliche Kostenfolge für den Besteller) Angebotserweiterung abgegrenzt.

### § 7 Absatz 1

Für die Fahrzeugbeschaffung erhalten die Transportunternehmen keine Darlehen von der öffentlichen Hand mehr. Die Finanzierung erfolgt grundsätzlich über den Kredit- und Kapitalmarkt. Die entsprechenden Abschreibungen und Zinskosten werden den Transportunternehmen, soweit nicht anderweitig bereits gedeckt, über die Leistungsvereinbarung abgegolten. Bund und Kantone gewähren nur noch zinslose Darlehen und/oder bedingt rückzahlbare Darlehen für Infrastrukturinvestitionen (aktivierbare Investitionen wie Anlagen, Doppelspurausbauten usw.). Nicht aktivierbare Investitionen (wie Unterhalt) fallen nicht darunter, sie sind als so genannte Direktabschreibungen durch Abgeltungen (à fonds perdu) zu finanzieren. Der Zusatz „oder zur Beschaffung von Fahrzeugen“ wird gestrichen.

### § 7 Absatz 2 Buchstabe c)

Nach den Bestimmungen der Abgeltungsverordnung des Bundes ist der Güterverkehr keine abgeltungsberechtigte Sparte des Regionalverkehrs. Das Gesetz ist dem Bundesrecht anzupassen. Der Begriff „Güterumschlagsanlagen“ wird gestrichen.

### § 7 Absatz 3

Mit der Einführung von Bahn 2000 1. Etappe und der Inbetriebnahme von S-Bahnen gewinnen die übergeordneten Knotenpunkte weiter an Bedeutung. Damit die Funktion dieser Knotenpunkte sichergestellt werden kann, sind in der Regel entsprechende Investitionen erforderlich. Damit der Kanton bei der Ausgestaltung dieser Knotenpunkte auch mitreden kann, ist das Gesetz um die entsprechenden Ausbaumassnahmen zu ergänzen (Knotenpunkte und Busbahnhöfe). Mit der Änderung von Absatz 3 soll die Möglichkeit zur Mitfinanzierung durch den Kanton an solchen Ausbaumassen geschaffen werden. Diese Bestimmung ersetzt § 3 Absatz 2 des Strassengesetzes.

### § 9 Absatz 3

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes 1992 hat keine Gemeinde von der Möglichkeit der Bevorschussung seiner Leistung an den öffentlichen Verkehr durch den Kanton Gebrauch gemacht. Der bisherige Absatz 3 wird aufgehoben. An dessen Stelle tritt die bisher im Volksschulgesetz enthaltene Re-

gelung der Transportkosten für Schule und Kindergarten. Diese wird im Wesentlichen übernommen. Die Subventionierung von Unterkunfts- und Verpflegungskosten erfolgt gestützt auf das Volksschulgesetz vom 14. September 1969 (BGS 413.111) weiterhin durch das Departement für Bildung und Kultur.

#### § 10 Absatz 1

Im Rahmen der Beratung des Berichtes der Paritätischen Kommission Aufgabenreform Gemeinden – Kanton „Entwicklung von Massnahmen zur (Teil-) Kompensation der Mehrkosten“, welche den Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz erwachsen, hat der Regierungsrat u.a. als Massnahme im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine Erhöhung des Kantonsanteils von 50 auf 55 % beschlossen (RRB Nr. 2006/1412 vom 11. Juli 2006). Das bringt den Gemeinden eine Entlastung von rund 1,6 Mio. Franken.

#### § 10 Absatz 2

Sprachliche Anpassung des bisherigen Buchstaben a) ohne Änderung der bisherigen Kostenverteilungskriterien zwischen Kanton und Gemeinden. Buchstabe b) wird neu zu Absatz 5 mit neuem Kostenanteil der Gemeinden an den Versuchsbetrieben.

Nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes und der Abgeltungsverordnung des Bundes ist der touristische Verkehr keine abgeltungsberechtigte Sparte des Regionalverkehrs. Das Gesetz wird dem Bundesrecht angepasst. Buchstabe c) wird aufgehoben.

#### § 10 Absatz 3

Von dieser Regelung sind jene Linien betroffen, die lokale oder regionale Verkehrsbedürfnisse abdecken und welche die Anforderungen an die Grundangebotsverordnung nicht erfüllen (Kostendeckungsgrad von mindestens 20 % oder Auslastungsgrad von durchschnittlich mindestens 6 Personen pro Kurs), bei denen jedoch die Gemeinden verlangen, dass dieses Angebot weiter bestellt wird. Eine Kürzung der Kantonsbeteiligung von heute 40 % auf 30 % ist im Hinblick auf die finanzpolitischen Vorgaben des Regierungsrates erforderlich und steht in Relation zur Herabsetzung des ordentlichen Verteilers (Absatz 1).

#### § 10 Absatz 4

Der heute bei 2.0 % liegende Schwellenwert stellt sicher, dass einzelne Gemeinden nicht unverhältnismässig mit öV-Kosten belastet werden. Übersteigen die öV-Kosten einer Gemeinde, bezogen auf die Anzahl der Einwohner, das Doppelte der durchschnittlichen öV-Kosten der Gemeinden pro Einwohner (2006 Fr. 136.00 so übernimmt der Kanton den darüber hinaus gehenden Anteil. Mit einer Senkung des Schwellenwertes um 0.5 % können einzelne Gemeinden zusammen um rund 0,7 Mio. Franken zu Lasten des Kantons entlastet werden. Diese Massnahme ist Bestandteil des Berichtes der Paritätischen Kommission Aufgabenreform zur (Teil-) Kompensation der Mehrkosten, welche den Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz erwachsen. Der Regierungsrat hat dieser Massnahme am 11. Juli 2006 zugestimmt (RRB Nr. 2006/1412).

#### § 10 Absatz 5

Im Hinblick auf die Vorgaben des Regierungsrates zur Erarbeitung von kurz- und mittelfristig wirksamen Massnahmen zur Sanierung des Staatshaushaltes für die Jahre 2006 und 2007 und der Auflage, dass bei gemeinsamen Aufgaben zwischen Kanton und Gemeinden die Kostenverteilung zu überprüfen ist, ist die Erhöhung des Anteils der Gemeinden an Versuchsbetrieben von 60 % auf 70 % im Sinne der Erwägungen gemäss § 10 Absatz 3 gerechtfertigt. Versuchsbetriebe sind vom Kantonsrat im Rahmen des jeweiligen Mehrjahresprogramms zu bewilligen. Erreicht ein Versuchsbetrieb innerhalb von drei Jahren die geforderten Vorgaben gemäss Grundangebotsverordnung (§ 14), wird er ins Grundangebot aufgenommen. Erreicht ein Versuchsbetrieb innerhalb von drei Jahren die geforderten Vorgaben gemäss Grundangebotsverordnung nicht, wird die Kantonsbeteiligung aufgehoben.

#### § 11 Absatz 1 Buchstabe b)

In der Gesetzgebung des Bundes über die Eisenbahnen und die Personenbeförderung wird keine Stellungnahme des Kantons zu einer Fusion (oder Betriebsumstellung) gefordert. Vielmehr ist (Artikel 7 Absatz 1 Eisenbahngesetz-Änderung vom 20. März 1998 – und Artikel 21 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998, SR 744.11) die Anhörung der Kantone zur Übertragung der Konzession vorgeschrieben. Diese Stellungnahme soll dem Regierungsrat obliegen. Der Entscheid über die Übertragung der Konzession auf die aus der Fusion resultierende neue Unternehmung liegt beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Im Sinne der Erwägungen ist § 11 Buchstabe b) zu streichen.

#### § 11 Absatz 1 Buchstabe c)

Mit dieser Änderung soll vermieden werden, dass Angebotsverbesserungen bei Linien, die von einem Nachbarkanton bestellt und vom Kanton Solothurn als Partner (Anteil unter 20 %) mitbestellt werden, als neue Ausgaben im Sinne des Spargesetzes gelten und somit einzeln (mit qualifiziertem Mehr) beschlossen werden müssen. Damit soll sichergestellt werden, dass Angebotsverbesserungen anderer Kantone nicht durch den Kanton Solothurn blockiert werden.

#### § 11 Absatz 3

Im Rahmen der Berichterstattung zum Globalbudget erstattet der Regierungsrat dem Kantonsrat jährlich Bericht über die Beanspruchung der Verpflichtungskredite. In dieser Berichterstattung ist der öffentliche Verkehr eingeschlossen. Eine zusätzliche Berichterstattung über die Beanspruchung des Verpflichtungskredites im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist somit nicht mehr erforderlich. Absatz 3 wird aufgehoben.

#### § 12 Absatz 2 Buchstabe b)

In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass die Finanzkompetenz des Regierungsrates von heute 100'000 Franken viel zu tief ist, um Investitionsprojekte nach § 7 des Gesetzes (wie Parkplätze und Zweiradabstellplätze bei Bahnhöfen und Haltestellen) ohne grösseren Administrationsaufwand unterstützen zu können. Damit der Regierungsrat solche Investitionsprojekte (wie Knotenpunkte und Busbahnhöfe) mitfinanzieren und umsetzen kann, wird dessen Finanzkompetenz auf 250'000 Franken erhöht.

#### § 12 Absatz 2 Buchstabe e)

Nach der Bahnreform 2 wird der Bund nur noch Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmungen abschliessen, wenn kein Vertreter oder keine Vertreterin des für die Leistungsvereinbarung zuständigen Departements oder Amtes im Verwaltungsrat eines Transportunternehmens vertreten ist. Absatz 2 Buchstabe e) wird an die Vorgabe des Bundes angepasst.

§ 12 Absatz 2 Buchstabe f)

Gesetzestechische Anpassung. Zudem wird auf die Voraussetzung „von mindestens 7 Mitglieder“ verzichtet. § 14 Absatz 2 wird aufgehoben.

§ 12<sup>bis</sup>

Mit der Revision des Eisenbahngesetzes des Bundes wurde den Kantonen die Kompetenz für die Erteilung von kantonalen Bewilligungen für regelmässige gewerbsmässige Personenbeförderungen (Schülertransporte, Bedarfsfahrten usw.) übertragen. Für den Kanton Solothurn ist das Bau- und Justizdepartement Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde.

§ 13 Absatz 2

Die Regionen sind bei der Angebotsplanung in die entsprechenden Arbeitsgruppen eingebunden. Weiter können die Regionen ihre Interessen durch ihre Vertreter in der Verkehrskordinationskommission wahren. Im Sinne von schlanken Verwaltungsstrukturen kann auf die Verkehrskonferenzen verzichtet werden.

Beschluss II

Das Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11) wird wie folgt geändert:  
§ 3 Absatz 2 wird aufgehoben. Die Regelung ist nun in § 7 Absatz 3 enthalten.

Beschluss III

Der Gebührentarif vom 24. Oktober 1979 (BGS 615.11) ist für die Bewilligungen zur Beförderung von Personen entsprechend zu ergänzen.

Beschluss IV

Die Änderung von § 48 des Volksschulgesetzes vom 14. September 1969 (BGS 413.111) ist die Folge von § 2 Absatz 1.

Beschluss V

§ 10 ÖVG regelt die Kostenaufteilung zwischen Staat und Gemeinden auch für die Schülertransporte. Aus diesem Grund wird es notwendig, den Einbezug von Transportkosten in der Berechnungsmassgrösse eins (Besoldungsanteil) der Klassifikation aufzuheben. Der Verteilungsschlüssel für die Lehrerbesoldungskosten ist demnach anzupassen.

### 3.           Finanzielles

Wie unter der Ausgangslage bereits erwähnt, werden mit der Änderung des Kostenverteilers zwischen Kanton und Gemeinden von 50/50 % auf 55/45 % (1,6 Mio. Franken) und der gleichzeitigen Senkung des Schwellenwertes von 2.0 % auf 1.5 % (0,7 Mio. Franken) die Gemeinden jährlich um **2,3 Mio.** Franken an den Kosten für den öffentlichen Verkehr entlastet. Der Kanton übernimmt diese Entlastung als (teilweise) Kompensation der den Gemeinden aus § 23 des Mittelschulgesetzes vom 29. Juni 2005 (in Kraft seit 1. Januar 2007, RRB 2005/2540 vom 6. Dezember 2005) erwachsenden Mehrkosten.

Die Schülertransportkosten betragen 2005 einschliesslich der von den Gemeinden übernommenen Anteile ohne Sonderschulwesen rund 2,3 Mio. Franken. Davon übernahm der Kanton Solothurn 1,2 Mio. Franken und die Gemeinden 1,1 Mio. Franken. Für das Jahr 2007 dürften sich diese Kosten in der gleichen Grössenordnung wie für das Jahr 2005 bewegen. Mit der Integration der Schülertransporte in den öffentlichen Verkehr des Kantons Solothurn erhöht sich die jährliche Abgeltung um rund **2,3 Mio.** Franken. An diesen Kosten haben sich die Gemeinden nach dem neuen Kostenteiler mit 45 % oder 1,0 Mio. Franken zu beteiligen. Mit dieser Regelung werden die Gemeinden zusätzlich jährlich um weitere **100'000.00** Franken entlastet. Da sich voraussichtlich ein grosser Teil des Schülerverkehrs in den bestehenden öffentlichen Verkehr integrieren beziehungsweise mit künftigen Angebotskonzepten abstimmen lässt, dürfte sich die jährliche Abgeltung aufgrund des Synergiegewinnes reduzieren. Im Weiteren werden die Kosten für das Sonderschulwesen wie bisher durch das Amt für Volksschule und Kindergarten übernommen.

#### **4. Rechtliches**

Beschliesst der Kantonsrat die Gesetzesänderung mit weniger als zwei Dritteln der anwesenden Mitgliedern, unterliegt diese Vorlage dem obligatorischen Referendum.

**5. Antrag**

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Peter Gomm  
Landammann

Yolanda Studer  
Staatschreiber – Stellvertreterin

## 6. Beschlusse Entwurf

# Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz)

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 71 und 120 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986<sup>1</sup>), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 25. Juni 2007 (RRB Nr. 2007/1090), beschliesst:

### I.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992<sup>2</sup>) wird wie folgt geändert:

§ 1 Buchstabe a) lautet neu:

a) im Kanton und zu den benachbarten Eisenbahnknotenpunkten ein Grundangebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen;

§ 2 Absatz 1 lautet neu:

<sup>1</sup> Das Gesetz gilt für alle Unternehmen, die im Interesse des Kantons im öffentlichen Verkehr (inklusive Verkehr von Volksschulen und Kindergärten) tätig sind.

§ 2 Absätze 2, 3 und 4 werden aufgehoben.

§ 5 Absätze 1, 2 und 3 lauten neu:

<sup>1</sup> Der Kanton legt, gegebenenfalls zusammen mit dem Bund und den Nachbarkantonen, nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinden, das Grundangebot im öffentlichen Verkehr fest. Zu diesem Zweck schliesst der Kanton mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Vereinbarungen ab.

<sup>2</sup> In der Vereinbarung werden das Liniennetz, die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen, die Tarifierleichterungen und die Entschädigungen sowie weitere Auflagen und Bedingungen geregelt.

<sup>3</sup> Der Kanton kann Versuchsbetriebe des öffentlichen Verkehrs von kantonalem und regionalem Interesse unterstützen, namentlich zur Abklärung der Nachfrage bei neuen oder verlängerten Linien oder zur Erprobung neuartiger Verkehrsformen.

§ 7 Absätze 1 und 2 lauten neu:

<sup>1</sup> Der Kanton kann den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge oder zinslose Darlehen an ihre Infrastruktur gewähren.

<sup>2</sup> Der Kanton kann ferner, soweit Kantonsstrassen betroffen sind, Investitionsbeiträge leisten an:

§ 7 Absatz 2 Buchstabe c) lautet neu:

<sup>1</sup>) BGS 111.1.

<sup>2</sup>) GS 92, 620 (BGS 732.1).

c) Umsteigeanlagen.

§ 7 Absatz 3 lautet neu:

<sup>3</sup> Der Kanton kann überdies Investitionsbeiträge leisten an die verkehrsmässige Erschliessung übergeordneter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs sowie an Busbahnhöfe, Parkplätze und Zweiradabstellplätze bei Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

§ 9 Absatz 3 lautet neu:

<sup>3</sup> Der Kanton trägt die Kosten für den Transport der Besucher von Volksschulen und Kindergärten, sofern der Weg weit oder beschwerlich ist. Einzelheiten regelt der Regierungsrat durch Verordnung.

§ 10 lautet neu:

<sup>1</sup> Soweit der Kanton nach § 9 finanzielle Leistungen aus allgemeinen Staatsmitteln erbringt, haben die Einwohnergemeinden zusammen 45 % der nicht vom Bund, von Nachbarkantonen oder von weiteren Interessierten gedeckten Aufwendungen und Ausgaben zu übernehmen.

<sup>2</sup> Die Leistungen der Einwohnergemeinden richten sich zu 2/7 nach der Einwohnerzahl und zu 5/7 nach dem Angebot an Verkehrsleistungen.

<sup>3</sup> Besteht an einem bestimmten Leistungsangebot ein vermindertes kantonales Interesse, so kann der Kanton seinen Anteil nach Absatz 1 zu Lasten der interessierten Einwohnergemeinden bis auf 30 % herabsetzen.

<sup>4</sup> Der Kanton kann seinen Anteil erhöhen, wenn sich für einzelne Einwohnergemeinden eine unverhältnismässig hohe Belastung pro Kopf und Jahr ergäbe. Die jährliche Pro-Kopf-Belastung einer Einwohnergemeinde ist unverhältnismässig hoch, wenn sie mehr als das Anderthalbfache (1.5) des Durchschnitts aller Einwohnergemeinden beträgt.

<sup>5</sup> Bei Versuchsbetrieben nach § 5 Absatz 3 beträgt der Beitrag der beteiligten Gemeinden mindestens 70 % an den Kosten gemäss Absatz 1. Dieser Anteil wird nach dem Interesse der einzelnen Gemeinden verteilt.

§ 11 Absatz 1 Buchstabe b) wird aufgehoben.

§ 11 Absatz 1 Buchstabe c) lautet neu:

c) die Verpflichtungskredite über Entschädigungen für Leistungen (§ 6), wobei zusätzliche Kosten, die bei interkantonaalem Verkehr aus der Verbesserung des Grundangebots entstehen, nicht als neue Ausgaben gelten, wenn der Anteil des Kantons an der Linie weniger als 20 % beträgt.

§ 11 Absatz 3 wird aufgehoben.

§ 12 Absatz 2 Buchstabe b) und e) lauten neu:

b) Bewilligung von Investitionsbeiträgen (§ 7) bis 250'000 Franken;

e) Wahl der Vertreter oder Vertreterinnen des Kantons in den Organen der konzessionierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, wobei das für die Leistungsvereinbarungen zuständige Departement und Amt nicht Einsitz nehmen dürfen;

§ 12. Als Buchstabe f wird angefügt:

f) Wahl der Mitglieder der Verkehrskordinationskommission.

§ 12<sup>bis</sup> wird eingefügt:

§ 12<sup>bis</sup>. *Bau- und Justizdepartement*

Das Bau- und Justizdepartement ist Bewilligungs- und Aufsichtsbehörde gemäss Verordnung über die Personenbeförderungskonzession des Bundes vom 25. November 1998.

§ 13 Absatz 2 wird aufgehoben.

§ 14 Absatz 2 wird aufgehoben.

## II.

Das Strassengesetz vom 24. September 2000<sup>1)</sup> wird wie folgt geändert:

§ 3 Absatz 2 wird aufgehoben.

## III.

Der Gebührentarif des Kantonsrates vom 24. Oktober 1979<sup>2)</sup> wird wie folgt ergänzt:

§ 61<sup>bis</sup>. Bewilligungen zur Beförderung von Personen 100 – 1'000 Franken

## IV.

Das Volksschulgesetz vom 14. September 1969<sup>3)</sup> wird wie folgt geändert:

§ 48 Absatz 1 lautet neu:

Bei unverhältnismässig weitem oder beschwerlichem Schulweg oder Weg zum Kindergarten hat die Gemeinde allfällige Kosten für auswärtige Unterkunft zu übernehmen und an Auslagen für auswärtige Verpflegung einen angemessenen Beitrag zu leisten. Der Kanton beteiligt sich an den Kosten.

§ 48 Absatz 2 lautet neu:

Der Regierungsrat legt die Höhe der Unterkunfts- und Verpflegungskostenbeiträge fest.

## V.

Der Verteilungsschlüssel für die Klassifikation der Einwohnergemeinden zur Berechnung des staatlichen Anteils an den Lehrerbesoldungskosten (Verteilungsschlüssel für die Lehrerbesoldungskosten) vom 21. September 1988<sup>4)</sup> wird wie folgt geändert:

§ 2 Absatz 1 lautet neu:

<sup>1)</sup> GS 95, 258 (BGS 725.11).

<sup>2)</sup> GS 88, 186 (BGS 615.11).

<sup>3)</sup> GS 84, 361 (BGS 413.11).

<sup>4)</sup> GS 91, 159 (BGS 126.515.855.11).

<sup>1</sup> Die Besoldungskosten einer Gemeinde umfassen, soweit die Aufwendungen beitragsberechtigt sind, die Besoldungen der Lehrkräfte der Gemeinde, die Schulgelder und die Besoldungskostenanteile an Kreisschulen, sowie Massnahmen zur Erleichterung der vorzeitigen Pensionierung.

**VI.**

Der Regierungsrat bestimmt das Inkrafttreten.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär

---

Dieser Beschluss unterliegt ..... Referendum.

---

**Verteiler KRB**

Bau- und Justizdepartement (2)

Bau- und Justizdepartement, Rechtsdienst (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Departemente (4)

Kantonale Finanzkontrolle

Staatskanzlei (Sch, Stu, San)

Parlamentsdienste

BGS, GS