

**Regierungsrat**

*Rathaus / Barfüssergasse 24  
4509 Solothurn  
www.so.ch*

Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

22. Juni 2009

**Vernehmlassung zur Revision der Verordnungen über den öffentlichen Verkehr (RöVE)**

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vernehmlassung der Verordnungen Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) danken wir Ihnen bestens. Gerne ergreifen wir die Gelegenheit, uns zu den Vorlagen zu äussern.

**1. Grundsätzliche Feststellungen**

Die Bestellung des öffentlichen Regionalverkehrs ist eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Da die Federführung für das Bestellverfahren im regionalen Personenverkehr bei den Kantonen liegt, sollte die Anpassung wichtiger gesetzlicher Grundlagen in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantonen erfolgen.

Im Hinblick auf die Verordnungsanpassungen zur Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) kann leider nicht von einem partnerschaftlichen Vorgehen seitens des Bundes gesprochen werden. Insbesondere ist zu bemängeln, dass die zuständigen ÖV-Fachämter der Kantone nicht in die Erarbeitung der Anpassungen einbezogen wurden.

Dass die im regionalen Personenverkehr federführenden Kantone ihre Anliegen nun erst im Rahmen der Anhörung – gemeinsam mit weit weniger betroffenen Dachverbänden – einbringen können, erachten wir als stossend. Eine Anhörung der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV) wäre zudem auch angezeigt gewesen.

Die Verordnungen APRV und KFEV greifen tief in unsere Kernprozesse der Bestellung und Abgeltung des öffentlichen Verkehrs ein. Leider sind die finanziellen Konsequenzen der Verordnungen für die Kantone unklar. Wir gehen deshalb davon aus, dass die Revision der Erlasse keine finanziellen Konsequenzen für die Kantone haben wird.

Der Kanton Solothurn begrüsst grundsätzlich die Anpassungen und Neuordnungen von verschiedenen Verordnungen im Zuge von RöVE. Insbesondere die Aufteilung der heutigen ADFV in zwei Verordnungen, in die APRV zur Thematik der Bestellung des RPV und in die KFEV zu den Infrastrukturen erscheint uns zweckmässig.

## **2. Stellungnahme zu den einzelnen Verordnungen**

### **2.1 Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV)**

Diese Verordnung regelt die Anforderungen an das Personal der Eisenbahnunternehmen mit sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich. Sie betrifft in erster Linie die Bahnunternehmen. Die Kantone sind von dieser Verordnung nicht direkt betroffen.

<b>Wir nehmen von der STEBV Kenntnis.</b>
---

### **2.2 Verordnung über die Videoüberwachung im öffentlichen Verkehr (VüV-öV)**

Mit dieser Verordnung werden die bisher nur für die SBB geltenden Vorschriften auf alle Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs ausgedehnt. Der vorliegende Verordnungsentwurf ist zweckmässig.

<b>Wir stimmen der VüV-öV zu.</b>
-----------------------------------

### **2.3 Verordnung über die Personenbeförderung (VPB)**

#### **Zweites Kapitel – Bewilligungen und Konzessionen (Art. 4 ff VPB)**

Erfreut nehmen wir zur Kenntnis, dass mit den neuen Formulierungen zu den Personentransporten Vereinfachungen und Klärungen gegenüber der heutigen Regelung möglich werden. Insbesondere begrüssen wir die Definition einer unteren Schwelle für die Bewilligungspflicht.

#### **Artikel 7 VPB - Personenbeförderungen mit Bewilligungspflicht**

Wir begrüssen die Unterstellung der ausschliesslich Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden dienenden Fahrten unter die kantonale Bewilligungspflicht.

#### **Artikel 11 VPB – Voraussetzung der Erteilung**

Gemäss Absatz 2 wird für eine Konzession eines Flughafentransfers vorausgesetzt, dass keine wesentliche Konkurrenzierung von abgeltungsberechtigtem Verkehr vermutet werden muss. Wir bitten Sie, den Artikel klarer zu formulieren.

<b>Antrag zu Artikel 11 – Neuformulierung</b>
---

Flughafentransfers dürfen keine wesentliche Konkurrenz zu bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangeboten darstellen.
---

#### **Artikel 15 VPB – Dauer**

Bezüglich Konzessionsdauer begrüssen wir die Möglichkeiten für eine kürzere Konzessionsdauer. Die Fälle, unter denen eine kürzere Konzessionsdauer erteilt werden kann, sind auf Harmonisierung der Konzessionsdauern in einem Bedienungsgebiet mit unterschiedlichen Konzessionsdauern einzelner Linien derselben beziehungsweise mehrerer Transportunternehmen zu erweitern. Nicht nur, wenn bereits explizit eine Ausschreibung vorgesehen ist, sondern bereits im Sinne einer vorsorglichen

Harmonisierung unterschiedlicher Konzessionsdauern innerhalb eines Bedienungsgebietes sollte eine verkürzte Konzessionsdauer möglich sein.

**Antrag zu Artikel 15, Absatz 2 - Ergänzung**

Die Konzession kann für eine kürzere Dauer erteilt oder erneuert werden, wenn das Transportunternehmen dies beantragt. *Die Besteller können eine verkürzte Konzessionsdauer verlangen, wenn zum Zeitpunkt des Gesuchs die Ausschreibung der betreffenden Linie vorgesehen ist oder im Hinblick auf eine Harmonisierung der Konzessionen innerhalb einer Region eine verkürzte Konzessionsdauer angezeigt ist.*

**Viertes Kapitel Transportvertrag (Art. 57 ff VPB)**

Die Besteller von Regional- und Ortsverkehrsleistungen müssen die Auswirkungen von Tarif- und Verteilschlüsselanpassungen über die Linienabgeltung tragen. Bis heute ist es den Bestellern nicht möglich, ausserhalb der Tarifverbunde einen direkten Zugang zu den gültigen Tarifen und Einnahmeverteilschlüsseln zu erhalten. Diese Informationen wären aber für die Plausibilisierung von Erlösangaben in den Offerten zwingend.

Wir vermissen aus diesen Gründen in der neuen Verordnung ein Mitspracherecht der Besteller bei der Festlegung von Tarifen und Verteilschlüsseln.

**Antrag zu Kapitel 4: Transportvertrag**

Es ist in einem Artikel festzulegen, dass die Besteller ein Informations- und Mitspracherecht bei der Festlegung und Anpassung von Tarifen und Verteilschlüsseln erhalten.

**Artikel 57 VPB - Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr**

Grundsätzlich begrüssen wir das Anbieten der DV-Tarife im Ortsverkehr. Im Einzelfall ist aber abzuwägen, ob den dafür entstehenden Kosten ein ausreichend hoher Nutzen gegenübersteht. Den Kantonen – und gegebenenfalls den Gemeinden – als Besteller des Ortsverkehrs ist daher ein Mitspracherecht über das Anbieten der DV-Tarife im Ortsverkehr einzuräumen.

**Antrag zu Artikel 57 - Direkter Verkehr im konzessionierten Verkehr**

Artikel 57 Absatz 2 ist neu zu formulieren:

Das BAV legt in der Konzession fest, für welche Linien des Fern-, Regional- und Ortsverkehrs kein direkter Verkehr angeboten werden muss. Beim Ortsverkehr sind die Anliegen der Kantone und Gemeinden für diese Festlegung massgebend.

**2.4 Artikel zur Velobeförderung**

Der Transport von Reisegepäck ist in der Verordnung umfassend geregelt. Wir vermissen hingegen einen Artikel zum Velo-Selbstverlad. Diese Beförderung hat in den letzten Jahren eine starke Entwicklung durchlaufen. Schon heute ist aber das ÖV-System der Nachfrage nach Velobeförderung teilweise nicht gewachsen und mit dem angelaufenen und auch vom Bund unterstützten Programm „SchweizMobil“, das auf den Velo-Selbstverlad setzt, wird sich dies in den kommenden Jahren voraussichtlich noch verschärfen.

Leider wird bei der Rollmaterialbeschaffung dem Aspekt des Velotransports noch zuwenig Rechnung getragen. Auf Linien mit regelmässigem Freizeitverkehr sollte den Bedürfnissen des Ausflugsverkehrs mehr Beachtung geschenkt werden, zumal mit dem Freizeitverkehr weit höhere Erlöse pro Person als im erlösschwachen Pendlerverkehr erwirtschaftet werden können.

**Antrag zu Abschnitt 1 oder 2**

Neuer Artikel: Velobeförderung

Die Transportunternehmen des Fern-, Regional- und Ortsverkehrs bieten einen Velo-Selbstverlad an, sofern dies betrieblich möglich und wirtschaftlich vertretbar ist.

#### **2.4 Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV)**

Die wichtigste Änderung gegenüber der ADFV betrifft die Einführung eines zweijährigen Bestellverfahrens. Die eingesparten Ressourcen der Besteller sollen für eine vertiefte Prüfung der Offerten mittels des neuen Kennzahlensystems eingesetzt werden. Zudem soll der Erhebung der Qualität ein höherer Stellenwert eingeräumt werden. Nebst den 2-jährigen Leistungsvereinbarungen wird die Grundlage für eine mindestens 4-jährige Zielvereinbarung und allenfalls für ein Bonus-/Malus-System geschaffen. Zudem soll die Möglichkeit einer teilweisen freien Verfügung allfälliger Gewinne realisiert werden.

Wir begrüssen das zweijährige Bestellverfahren. Um zu vermeiden, dass die Verlängerung der Bestellperiode einen Kostenschub auslösen wird, da die Unternehmungen „Risikozuschläge“ für das zweite Jahr einrechnen werden, ist es allerdings unabdingbar, dass die Offertbeurteilung in Kenntnis der Vorjahresergebnisse erfolgt.

Sowohl bei der Bestellung des regionalen Personenverkehrs wie auch bei der Infrastrukturfinanzierung soll mit einem umfassenden Controlling die Planung und Steuerung verbessert werden. Wir teilen die Ansicht des Bundes, dass ein wirksames Controlling die Verfügbarkeit der erforderlichen Informationen voraussetzt. Es muss aber sichergestellt werden, dass die richtigen Informationen erhoben werden und daraus die richtigen Schlüsse für die Planung und Steuerung gezogen werden. Der Bund wie auch die Kantone sind hier gefordert.

Verschiedene Punkte im vorliegenden Verordnungsentwurf sind gemäss unserer Einschätzung noch ungenügend geregelt, respektive bedürfen einer klareren Formulierung.

#### **Artikel 3 ARPV – Ortsverkehr**

In Artikel 3 ist der Ortsverkehr anhand der Feinerschliessung definiert. Die vom Kanton Solothurn ohne Bundesbeteiligung finanzierten Linien des regionalen Verkehrs haben jedoch übergeordnete regionale Funktionen und z. T. lange Linienläufe (z. B. BOGG 511/512 Dulliken – Olten – Egerkingen). Grundsätze, welche für alleine von den Kantonen bestellte Ortslinien gelten, müssen auch für Regionallinien ohne Bundesbeteiligung gelten.

#### **Antrag zu Artikel 3**

Es muss klar geregelt werden, dass Bestimmungen für den Ortsverkehr auch für regionale Linien ohne Bundesbeteiligung gelten.

#### **Artikel 7 ARPV – Angebot im regionalen Personenverkehr**

Artikel 7, Absatz 2 sieht vor, dass sich der Bund an Linien des Regionalverkehrs beteiligt, sofern auf einem Teilstück durchschnittlich mindestens 32 Personen pro Tag befördert werden. In diesem Fall kann eine Mindesterschliessung mit vier Kurspaaren sichergestellt werden. Dies entspricht der heutigen Praxis, wie sie das BAV bei der Mitfinanzierung des Regionalverkehrs anwendet.

Gemäss dem Erläuterungstext auf Seite 68 soll diese Praxis aber neu interpretiert werden:

Der Bund will sich somit in Zukunft nicht mehr finanziell an der Bestellung von Linien-Teilstücken mit einer Nachfrage von weniger als 32 Personen beteiligen. Diese Regelung lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

- Falls sich die Kantone der Argumentation des Bundes anpassen würden, müssten als Konsequenz einzelne Linien in dünn besiedelten Gebieten eingekürzt oder gar aufgehoben werden. Die neue Vorschrift widerspricht somit Art. 49 des EBG, wonach Bund und Kantone den Transportunternehmen die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des von ihnen gemeinsam bestellten Verkehrsangebotes abgelten.
- Mit dem Aufheben des letzten – unter der Mindestauslastung liegenden – Abschnittes sinkt die Wirtschaftlichkeit des weiterhin angebotenen Abschnitts einer Linie, da aufgrund von Randbedingungen (z. B. Anschlüsse) oft beim Einkürzen eines Linienlaufs nur marginale Kosten eingespart werden können.
- Der mit der neuen Regelung verbundene administrative Aufwand wäre auf den betroffenen Linien beträchtlich, da die entsprechenden Offerten auf Abschnitte mit und ohne Bundesbeteiligung aufgeteilt werden müssten.
- Die Nachfrage schwankt von Jahr zu Jahr teils deutlich. Eine konsequente Anwendung gemäss der Interpretation im Erläuterungstext hätte zur Folge, dass bei betroffenen Linien der vom Bund mitfinanzierte Teil für jede Offertperiode neu festgelegt werden müsste.
- Der Entlastungseffekt des Bundes durch diese neue Bestimmung ist nur marginal und steht in keinem Verhältnis zum zusätzlichen administrativen Aufwand.

Grundsätzlich ist es nachvollziehbar, dass sich der Bund nicht mehr an der Finanzierung von Linien beteiligen will, welche lediglich auf einem kurzen Abschnitt eine Nachfrage von mehr als 32 Personen aufweist. Insofern könnten wir uns mit einem Artikel einverstanden erklären, welcher vorsieht, dass sich der Bund nicht an der Finanzierung von Linienabschnitten mit einer Nachfrage von weniger als 32 Personen pro Tag beteiligt, falls die Bedienung dieser Linienabschnitte zu markanten Mehrkosten für die Besteller führt.

#### **Antrag zu Artikel 7, Absatz 2**

Artikel 7 muss klar und verständlich ausformuliert werden. Die vorgesehene Interpretation, dass nur noch Linienabschnitte mit mehr als 32 Personen pro Tag vom Bund mitfinanziert werden, lehnen wir ab.

#### **Artikel 7, Absatz 4**

Gemäss Erläuterungstext (S. 68) wird neu festgelegt, dass ein Angebot über den Studententakt verdichtet werden kann, wenn eine genügende Auslastung vorhanden ist. Mit der Berücksichtigung der Auslastung soll die bisherige Praxis des BAV gelockert und den Besonderheiten der verschiedenen Verkehrsmittel besser gerecht werden.

Wir begrüßen diese Lockerung.

#### **Artikel 7, Absatz 5**

Betriebliche Rahmenbedingungen, z. B. Fahrzeugumläufe, Gewährleisten von Anschlüssen, können dazu führen, dass vom Angebotsumfang, Absatz 2–4 abgewichen werden muss.

Dieser Vorschrift stimmen wir ausdrücklich zu.

#### **Artikel 8 ARPV – Ermittlung der Nachfrage**

Im Absatz 1 wird explizit nur Montag bis Freitag erwähnt. In den Ausführungen wird die Möglichkeit eingeräumt, dass in Ausnahmefällen auch Samstag und Sonntag berücksichtigt werden können.

Auf einzelnen RPV-Linien kommt dem Freizeitverkehr, welcher tendenziell am Wochenende Spitzenbelastungen aufweist und gemäss Trendforschungen stark wachsen wird, eine grosse Bedeutung zu. Es ist auf diesen Linien wichtig, die Nachfrage an allen Tagestypen der Angebotsgestaltung zugrunde zu legen. Der Einbezug des Wochenendes darf nicht nur im Ausnahmefall durch das BAV bewilligt werden, wie das im Erläuterungstext erwähnt ist, sondern ist direkt in den Verordnungstext aufzunehmen.

#### **Zu Artikel 8**

##### **Absatz 1 ergänzen:**

Die Nachfrage wird aufgrund der Querschnittsbelastung in der Verkehrsperiode von Montag bis Freitag ermittelt. *Auf Linien mit starkem Freizeitverkehr sind zusätzlich die Werte für Samstag und Sonntag zu erheben.*

##### **Absatz 2 ergänzen:**

Die Querschnittsbelastung eines Teilstücks einer Linie entspricht dem Quotienten aus der Gesamtzahl der Passagiere, die auf dem Teilstück in beiden Richtungen innerhalb eines Jahres in der Verkehrsperiode Montag bis Freitag *bzw. Samstag bis Sonntag* befördert werden, und der Jahressumme der Verkehrstage in der entsprechenden Verkehrsperiode.

#### **Artikel 9 ARPV – Qualität**

Mit Artikel 9 werden Voraussetzungen geschaffen, dass im regionalen Personenverkehr die Qualität von Angebot und Leistung gemessen werden kann. Wir begrünnen diese neuen Regelungen, weil damit die Bemühungen der Kantone und der Transportunternehmen mit einer Rechtsgrundlage unterstützt werden.

#### **Zu Artikel 9**

Wir begrünnen eine Regelung bezüglich Erhebung von Qualitätsmerkmalen.

#### **Artikel 16 ARPV – Offertstellung**

##### **Zu Artikel 16: Anpassung Begriffe**

Der Begriff Offertstellung soll in **Offertanfrage** bzw. Aufforderung zur Offertstellung umbenannt werden.

Absatz 1: Die Transportunternehmen im Regionalverkehr sind per definitione regional tätig. Daher müsste hier von **interkantonal** statt regional tätigen Transportunternehmen die Rede sein.

#### **Artikel 17 ARPV – Offerteinreichung**

##### **Artikel 17, Absatz 3, Buchstabe c**

Die Festsetzung des Offert-Einreichungsdatums auf Ende April zwecks Einbezugs der IST-Zahlen des Vorjahres begrünnen wir. Im Hinblick auf das zweijährige Bestellverfahren ist der Einbezug der IST-Zahlen des Vorjahres eine zwingende Voraussetzung.

##### **Zu Artikel 17, Absatz 3, Buchstabe c**

Buchstabe c ist zwingend umzusetzen.

**Artikel 17, Absatz 5**

Gemäss Absatz 5 sollen die Unterlagen in elektronischer Form eingereicht werden können. Dies muss zwingend in Absprache mit den Bestellern erfolgen.

**Antrag zu Artikel 17, Absatz 5 – Neuformulierung**

Die Unterlagen können nach *Absprache mit den Bestellern* in elektronischer Form eingereicht werden.

**Artikel 19 ARPV – Investitionen**

Absatz 1: Die Formulierung irritiert. Vorschlag: .....als anrechenbare Kosten **berücksichtigt** (statt angerechnet) werden können.

Absatz 2 und 3: Wir begrüssen die Aufnahme dieser Artikel.

**Antrag zu Artikel 19, Absatz 1 – Neuformulierung**

...als anrechenbare Kosten *berücksichtigt* werden können.

**Artikel 20 ARPV – Kennzahlensystem**

Wir begrüssen die Aufnahme dieses Artikels.

**Artikel 22 ARPV – Vorbehalte**

Wir begrüssen die Möglichkeit zur Anbringung eines Vorbehaltes, insbesondere aufgrund von Erfahrungen mit verspäteten Rollmaterial- und Billettautomaten-Ablieferungen.

**Artikel 23 ARPV – Nachverhandlungen**

Die positive Entwicklung der Frequenzen im öffentlichen Verkehr führt zurzeit zwangsläufig zu jährlichen Angebotsanpassungen. Es wird nicht immer möglich sein, die Nachfrageentwicklung und damit den Angebotsbedarf für 2 Jahre exakt vorauszusagen. Sowohl Bund wie auch die Kantone haben ein Interesse, möglichst nachfragegerechte Angebote bereitstellen zu können. Entsprechend sollten Nachverhandlungen aufgrund neuer Angebotsbedürfnisse für das zweite bzw. nachfolgende Jahr einer Fahrplanperiode möglich sein. Diese Anpassungen müssen auch nach Inkrafttreten der neu mehrjährigen Angebotsvereinbarungen möglich sein.

Gemäss Erläuterungstext S. 77/78 sollen aber im zweiten Jahr keine kurzfristigen Angebotsveränderungen eingeführt werden. Allfällige Angebotsveränderungen wären durch die Kantone ohne Beteiligung des Bundes zu bestellen. Diese Interpretation des Absatzes 2 von Artikel 23 können wir nicht nachvollziehen.

**Antrag zu Artikel 23**

Nachverhandlungen müssen bei notwendigen Angebotsanpassungen explizit und auch nach Inkrafttreten der Angebotsvereinbarung möglich sein. Die Formulierung „nicht beeinflussbarer Umstände“ muss präzisiert werden. Bestellerseitige „Risiken“ (insbesondere gewünschte leistungsmässige Angebotsanpassungen oder veränderte Qualitätsanforderungen) sollen ein expliziter Nachverhandlungsgrund sein. Zudem erwarten wir, dass die Mitfinanzierung des Bundes bei notwendigen Angebotsveränderungen sichergestellt ist. Die Erläuterungen sind entsprechend auszuformulieren.

**Sechster Abschnitt ARPV – Zielvereinbarungen**

Die Schaffung der Möglichkeit von Zielvereinbarungen wird begrüsst.

### **Artikel 29 ARPV – Betriebskosten- und Leistungsrechnung**

Gemäss Absatz 8 sollen die Transportunternehmen zukünftig die Erlöse pro Linie nach den wichtigsten Fahrausweisarten aufteilen. Wir begrüssen explizit, dass auch die Verkehrserlös-Seite der Offerten detaillierter ausgewiesen werden soll.

Die Besteller benötigen detaillierte Angaben über die Berechnung der Erlöse, um die Offerten zu plausibilisieren. Dies ist insbesondere wichtig bei Verteilschlüsselveränderungen (GA, Halbtax, Tarifverbünde). Zudem ist es insbesondere bei Linien, die nur knapp die Mindestanforderungen bezüglich Kostendeckungsgrad erfüllen, wichtig zu wissen, nach welchen Kriterien die Erlöse zugeschrieben werden.

#### **Antrag zu Artikel 29**

Die Möglichkeit des detaillierten Erlösnachweises gemäss Absatz 8 ist zwingend einzuführen.

### **Artikel 32 ARPV – Einnahmenausfälle bei Tarifverbänden**

Der Kanton Solothurn vergütet den Tarifverbänden TNW, Libero und AboZigZag die Einnahmenausfälle in Form von Verbundbeiträgen. Beim Tarifverbund A-Welle ist ab 2010 vorgesehen, statt der bisherigen Verbundbeiträge die Einnahmenausfälle über die Abgeltungen zu finanzieren.

Eine Benachteiligung bestehender Verbünde, welche bei ihrer Einführung keine getrennte Spartenrechnung vorgenommen haben, darf nicht erfolgen.

Die beiden Finanzierungsmodelle haben direkte Auswirkungen auf die Kennzahlen der Linien und Transportunternehmen, da die Tarifierleichterungen im Fall von Verbundbeiträgen als Erlöse verbucht werden, während sie im anderen Fall in Form von Abgeltungen geleistet werden. Bei den wirtschaftlichen Kennzahlen der Linien sind diese unterschiedlichen Mechanismen der Berücksichtigung der Einnahmenausfälle zu berücksichtigen.

#### **Anträge zu Artikel 32**

Absatz a: Dieser Absatz ist zu streichen.

#### **Neuer Absatz e:**

Es ist sicherzustellen, dass

- die Kennzahlen richtig ausgewiesen und
- die Erlöse korrekt auf die Linien zugeschrieben werden.

### **Artikel 34 ARPV – Grundsatz**

Gemäss Artikel 34 kann der Bund im Rahmen der bewilligten Kredite Staatsgarantien gewähren. Diese Möglichkeit von Staatsgarantien zwecks günstigeren Zinskonditionen für Fremddarlehen begrüssen wir.

## **2.5 Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV)**

Gemäss den Erläuterungen soll die Finanzierungspraxis bei den KTU der SBB angenähert werden. Das ist grundsätzlich zu begrüssen. Die dafür vorgesehene Umstellung der bisherigen Objektfinanzierung zu einer Programmfinanzierung halten wir für zielführend. Folgende Punkte sind aber zu beachten:

- Im „Investitionsprogramm im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2008 bis 2011“ (SGB 087/2008) hat der Solothurner Kantonsrat am 28. Oktober 2008 die Objektfinanzierung

der anstehenden Vorhaben bis 2011 beschlossen. Eine Umstellung auf die Programmfinanzierung zum 1.1.2010 ist damit nicht möglich.

- Der Bund hat bei der Leistungsvereinbarung mit der SBB auch fast 10 Jahre nach der Einführung noch nicht die notwendigen Controllinginstrumente geschaffen. Die Steuerungs- und Eingriffsmöglichkeiten werden immer noch als ungenügend eingestuft.
- Die Verlässlichkeit der eingereichten Investitionsplanungen der Transportunternehmen ist zum Teil noch unbefriedigend. Projekte können oft nicht zu den geschätzten Kosten oder im vorgesehenen Zeitraum umgesetzt werden.

Für die Einführung einer Programmfinanzierung bei den KTU ist im Hinblick auf bereits beschlossene Finanzierung von Investitionsvorhaben eine ausreichende Übergangszeit zu gewähren.

#### **Antrag zu Artikel 16**

Für die Einführung einer Programmfinanzierung bei den KTU ist im Hinblick auf bereits beschlossene Finanzierung von Investitionsvorhaben eine ausreichende Übergangszeit zu gewähren.

#### **Artikel 18 KFEV – Offerte**

Wie im Bestellprozess RPV sollen auch in der Infrastruktur-Offertbeurteilung die IST-Zahlen verstärkt berücksichtigt werden. Dieses Anliegen teilen wir vollumfänglich.

Gemäss Absatz 2 sollen die Unterlagen in elektronischer Form eingereicht werden. Dies muss zwingend in Absprache mit den Bestellern erfolgen.

#### **Anträge zu Artikel 18**

- Der Einbezug der letzten Jahresrechnung gemäss Absatz 1, Punkt d wird explizit begrüsst.
- Neuformulierung Absatz 2: Die Unterlagen können nach *Absprache mit den Bestellern* in elektronischer Form eingereicht werden.

### **2.6 Fahrplanverordnung (FPV)**

Der vorliegende Entwurf ist zweckmässig und berücksichtigt zeitgemässe Veränderungen, z. B. Veröffentlichung der Fahrpläne übers Internet.

Wir stimmen der Fahrplanverordnung zu.

### **2.7 Verordnung über den Einsatz und die Aufgaben konzessionierter Transportunternehmen in besonderen und ausserordentlichen Lagen**

Diese Verordnung richtet sich in erster Linie an die Transportunternehmen. Sie regelt insbesondere Fragen im Zusammenhang mit der Landesverteidigung und -versorgung, dem Zivilschutz und dem Militär.

Wir nehmen von dieser Verordnung Kenntnis.

## **3. Sammelverordnung RöVE**

### **3.1 Eisenbahnverordnung**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.

Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.2 Eisenbahn-Netzzugangsverordnung**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.  
Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.3 Verordnung zum Arbeitszeitgesetz**

Diese Verordnung richtet sich in erster Linie an die Transportunternehmen. Sie regelt insbesondere Fragen im Zusammenhang mit der Arbeitszeit.

Wir gehen davon aus, dass die Regelungen nicht zu zusätzlichen Abgeltungen für die Kantone führen.

Sollten die neuen Regelungen wider Erwarten zu höheren Abgeltungen führen, hat sich der Bund anteilsgemäss daran zu beteiligen.
---

### **3.4 Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV)**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.  
Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.5 Verordnung über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV)**

Die Bestimmungen der KAV sollen neu nicht mehr für den Schmalspurgüterverkehr gelten. Nachdem das eidgenössische Parlament beschlossen hat, den Güterverkehr auf Schmalspurlinien weiterhin zu unterstützen, sind die notwendigen Gesetzesgrundlagen mit den neuen „Güterverordnungen“ geschaffen worden. Da eine Mitfinanzierung der Kantone nicht mehr vorgesehen ist, können die entsprechenden Bestimmungen folgerichtig aus dem KAV entfernt werden.

Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.6 Strassenverkehrskontrollverordnung**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.  
Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.7 Verkehrskontrollverordnung**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.  
Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

### **3.8 Schiffbauverordnung**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.  
Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

**3.9 Verordnung betreffend Einrichtung und Führung des Pfandbuches über die Verpfändung von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen**

Der Entwurf enthält keine für den Kanton Solothurn relevanten Änderungen.

Wir nehmen den Entwurf der Verordnung zur Kenntnis.

Wir bitten Sie, im Rahmen der Weiterbearbeitung der RÖVE-Verordnungen die ÖV-Fachämter der Kantone direkt einzubinden.

Für die Berücksichtigung der oben vorgebrachten Anliegen danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüßen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig.

Klaus Fischer

Landammann

sig.

Andreas Eng

Staatsschreiber