

# Regierungsratsbeschluss

vom 21. April 2020

Nr. 2020/588

## Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz; BGS 732.1) / Stossrichtungen

---

### 1. Ausgangslage

Der Regierungsrat hat in seinem Legislaturplan 2017-2021 sowie im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan (IAFP) 2019-2022 eine Revision des ÖV-Gesetzes (ÖVG) vorgesehen. Mit Beschluss vom 2. September 2019 (RRB Nr. 2019/1347) hat er das Bau- und Justizdepartement (BJD) mit der ÖVG-Revision beauftragt.

Gemäss Vorgehensplan des RRB Nr. 2019/1347 vom 2. September 2019 wurde in einem ersten Schritt eine Umfeldanalyse unter Mitwirkung der interessierten Kreise durchgeführt, bevor der Regierungsrat sich nun mit den Themen und den vorgeschlagenen Stossrichtungen auseinandersetzt.

Das ÖVG stammt von 1992 und ist bald dreissig Jahre alt. Inzwischen sind die massgebenden rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene wesentlich umgestaltet und vereinheitlicht worden. Grosse Teile der Bestimmungen des ÖVG sind somit nicht mehr aktuell. Es zeichnet sich somit eine Totalrevision ab.

So laufen seit 2016 alle Abgeltungen und Investitionen an die Eisenbahninfrastruktur über den Bund beziehungsweise über den Bahninfrastrukturfonds (BIF). Die Kantone bestellen ihrerseits weiterhin die Leistungen im öffentlichen Regional- und Ortsverkehr. Der regionale Personenverkehr (RPV) stellt dabei eine Verbundaufgabe mit dem Bund dar, hier gilt Bundesrecht. Das ÖVG soll einerseits die bundesrechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen, insbesondere im Bereich RPV, und andererseits den Rahmen liefern für ÖV-Aufgaben darüber hinaus im Sinne der kantonalen Verfassung, insbesondere in den Bereichen Ortsverkehr und Schülertransport.

Im Zuge der Umfeldanalyse und des ersten Einbezugs der interessierten Kreise hat das BJD Stossrichtungen erarbeitet. Dabei liess sich die Arbeitsgruppe vom Grundsatz leiten, dass sich auch das neue Gesetz in erster Linie auf die Gestaltung der Rechtsbeziehung, einerseits zwischen Kanton und Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) als Leistungserbringern sowie zwischen Kanton und Gemeinden (bzw. Schulträgern), beschränken soll. Die Nutzer und Nutzerinnen des öffentlichen Verkehrs stehen auf der Wirkungsebene des Gesetzes im Zentrum, sollen jedoch - wie heute - auch durch das neue Gesetz nicht direkt adressiert werden.

### 2. Erwägungen

Es sollen folgende Stossrichtungen weiterverfolgt werden.

- 2.1 Das ÖV-Gesetz des Kantons Solothurn muss auf die Gesetzgebung des Bundes abgestimmt werden.

Das aktuelle Gesetz stammt aus dem Jahr 1992 und weist einerseits viele Bestimmungen auf, welche heute über keine Bedeutung verfügen. So wird heute der öffentliche Verkehr nicht mit Beteiligungen an den konzessionierten Transportunternehmen gefördert, sondern mit Abgeltungen von deren Leistungen. Andererseits fehlen zum Teil Präzisierungen zur Anwendung des in den letzten Jahren in wesentlichen Punkten revidierten übergeordneten gesetzlichen Rahmens des Bundesrechts. Dabei soll analog zum Bundesrecht kein Gesamtmobilitätsgesetz für den Kanton Solothurn geschaffen werden. Der gerade in Bezug auf seine Verkehrsverbindungen stark mit den Nachbarkantonen verflochtene Kanton Solothurn ist in seinem Gestaltungsspielraum zur Organisation des öffentlichen Verkehrs ohnehin stark eingeschränkt.

## 2.2 Justierung Kostenteiler Gemeinden - Kanton

Gegenüber den konzessionierten Transportunternehmen tritt grundsätzlich der Kanton Solothurn (mit Nachbarkantonen und dem Bund) als Besteller auf. Hinsichtlich Finanzierung ist das bisherige System mit Kostenbeteiligung der Gemeinden beizubehalten. Es entspricht dem Äquivalenzprinzip und ist grundsätzlich allseits akzeptiert. Zu Diskussionen Anlass gibt jedoch zum Teil die Berechnung der Gemeindebeiträge für den ÖV, namentlich die Ausgestaltung der Plafonierung der Kosten für Gemeinden mit einer äusserst guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Diese Plafonierung führt dazu, dass in diesen Gemeinden zusätzliche Angebote keine Zusatzkosten auslösen. Insbesondere die Städte können heute davon profitieren und Angebotsausbauten zu Lasten des Kantons zum Nulltarif haben.

## 2.3 Rechtliche Grundlagen für kantonsspezifische Aspekte des Angebotes des öffentlichen Verkehrs

### 2.3.1 Bisherige Elemente

- **Schülerverkehr:** Die bisherigen Regelungen sollen in die neue Gesetzgebung integriert werden. Es werden keine Änderungen der Funktionsweise der Finanzierung des Schülerverkehrs beabsichtigt.
- **Investitionsbeiträge an Verkehrsdrehscheiben:** In Bezug auf weitere Investitionen im Bereich ÖV, etwa für ÖV-Drehscheiben, kann der Kanton bereits heute Vorhaben (mit-)finanzieren. Die diesbezüglichen Bestimmungen im ÖVG sollen entsprechend den heutigen Entwicklungen u.a. im Bereich des Langsamverkehrs und der „Mobilitäts-Hubs“ aktualisiert respektive verschärft werden.
- **Versuchsbetriebe:** Für neue Angebote ist das Instrument des Versuchsbetriebs zu stärken. Es macht Sinn, dass Gemeinden neue ÖV-Angebote initiieren können, wenn sie in den ersten Jahren selber den Löwenanteil der Kosten für den Versuchsbetrieb übernehmen. Hier müssen die Rechtsgrundlagen vernünftige Anreize setzen, damit sich einerseits gute Ideen umsetzen lassen und diese andererseits den Kanton nicht ohne Not zu stark belasten.

### 2.3.2 Neue Elemente

- **Ausflugverkehr:** Touristische Anlagen/Gebiete sind nach Möglichkeit mit ÖV-Angeboten zu erschliessen. Dies auch mit dem Ziel, den zunehmenden individuellen Freizeitverkehr zu reduzieren. Vereinzelt sind heute Ausflugsdestinationen, wie etwa der Balmberg, mit dem ordentlichen öffentlichen Verkehr erschlossen. Anderswo führt ein kommunal bzw. mit Drittmitteln finanziertes Verkehrsangebot zu Ausflugszielen oder es besteht gar kein Angebot.

Neu soll das ÖVG auch die Bestellung von ÖV-Angeboten für den Ausflugverkehr berücksichtigen. Dabei soll bei der Definition der Ausflugsorte auf Grundlagen der

Raumplanung abgestellt werden. Die Berücksichtigung des Ausflugsverkehrs in der ÖV-Gesetzgebung ist mit Mehrkosten verbunden. Sollte der Kanton den öffentlichen Verkehr an ausgewählte Ausflugsziele nach den üblichen ÖV-Prinzipien subventionieren, ist mit zusätzlichen Kosten im tiefen einstelligen Millionenbereich zu rechnen, für die der Kanton etwa zu 2/3 selber aufkommen muss.

– **Nachtangebote:** Nachtangebote im ÖV waren bisher von den kantonalen Abteilungen ausgeschlossen. Dies ist zwar gesetzlich nicht festgelegt, der Kantonsrat hat diesen Grundsatz aber letztmals im Jahr 2013 bestätigt. Die ungedeckten Kosten werden heute von den betroffenen Gemeinden getragen und (ausser im Raum Basel) durch Sondertarife bzw. Nachtzuschlag etwas gesenkt. Die tageszeitabhängige Abgrenzung der kantonalen ÖV-Angebote ist schweizweit in der Zwischenzeit eine Ausnahme. Mit einer Angleichung des Systems an jener der Nachbarkantone sind auch Vereinfachungen verbunden; dies in erster Linie, weil auf Sondertarife verzichtet werden kann. Die tarifarische Gleichbehandlung der Nachtangebote mit dem Tagesangebot ermöglicht zudem auch eine finanzielle Beteiligung des Bundes. Die Öffnung des ÖV-Gesetzes für Nachtangebote wird Kosten von jährlich etwa einer Million Franken als Folge haben.

– **Ökologischer ÖV:** Das neue ÖV-Gesetz soll erlauben, dass der Kanton gegenüber den herkömmlichen Antriebsformen ökologischere aber kostenintensivere Lösungen mitfinanziert. Der Kanton kann demnach entsprechende Mehrkosten zu Gunsten der umweltpolitischen Zielsetzungen abgelten. Die Unterstützung soll in der Praxis über die Vereinbarungen mit den konzessionierten Transportunternehmen für den Betrieb der jeweiligen Linien laufen. Dafür sind keine Investitionsbeiträge für Betriebsumstellungen bzw. die Anschaffung von Fahrzeugen im ÖV-Gesetz vorzusehen.

– **Experimentierartikel:** Zusätzlich zu der von der Bundesgesetzgebung vorgesehenen Unterstützung neuartiger Formen des öffentlichen Verkehrs, welche eine anteilmässige Mitfinanzierung durch die Kantone voraussetzen, soll im kantonalen Recht ein eigenständiger Experimentierartikel verankert werden. Dieser ermöglicht die Unterstützung spezifischer Versuchsbetriebe. Der Experimentierartikel ist breit zu fassen, um das Feld der Innovation nicht unnötig einzuengen.

### 3. **Beschluss**

- 3.1 Den Stossrichtungen der zu revidierenden ÖV-Gesetzgebung gemäss den Erwägungen wird zugestimmt.
- 3.2 Das Bau- und Justizdepartement wird mit der Weiterbearbeitung des Gesetzgebungsprojektes gemäss Regierungsratsbeschluss vom 2. September 2019 (RRB Nr. 2019/1347) beauftragt.



Andreas Eng  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement  
Amt für Verkehr und Tiefbau  
Amt für Raumplanung  
Finanzdepartement  
Volkswirtschaftsdepartement  
Amt für Gemeinden  
Staatskanzlei