

Regierungsratsbeschluss

vom 17. Januar 2023

Nr. 2023/51

Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV)

1. Erwägungen

1.1. Allgemeines

Der Solothurner Kantonsrat hat am 28. Juni 2022 die Totalrevision des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BGS 732.1) beschlossen. Die Revision bezweckt neben den inhaltlichen Änderungen eine Neustrukturierung und Bereinigung. Einzelheiten zu einigen Bestimmungen sind gemäss dem totalrevidierten Gesetz vom Regierungsrat auf Verordnungsstufe zu regeln. Hat es bisher drei unterschiedliche Verordnungen gegeben, werden diese nun in einem einzigen Erlass zusammengefasst, die neue Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV).

1.2. Finanzielle Auswirkungen

Die Inhalte dieser Verordnung wurden bereits im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung und der parlamentarischen Beratungen zum ÖVG weitestgehend offengelegt. Es wurde dabei in den Erläuterungen und in einer Tabelle explizit auf die finanziellen Auswirkungen hingewiesen. Während der Erlass für den Kanton praktisch kostenneutral ist, kommt es unter den Einwohnergemeinden zu einer gewissen Umverteilung. In den meisten Gemeinden handelt es sich dabei um Abweichungen von weniger als fünf Franken pro Einwohner/in und Jahr. Der grösste Effekt ist auf den im Gesetz von 1.5 auf 2.0 angehobenen «Schwellenwert» zurückzuführen, der bisher fünf Gemeinden zu Lasten des Kantons zum Teil erheblich entlastet hat.

1.3. Konsultation der betroffenen Kreise

Die direkt betroffenen Kreise, insbesondere die Einwohnergemeinden und die Schulträger, wurden im Herbst 2022 eingeladen, zum Entwurf der ÖVV Stellung zu nehmen. Sie erhielten den Verordnungsentwurf mit Erläuterungen und einer aktualisierten Tabelle der finanziellen Auswirkungen pro Gemeinde.

Insgesamt sind 21 Stellungnahmen eingegangen, davon 8 aus Einwohnergemeinden, die sich negativ äusserten. Die Kritik richtete sich allerdings in erster Linie an Bestimmungen im bereits beschlossenen Gesetz oder an bestehende Angebote des öffentlichen Verkehrs (öV), die nicht adäquat seien, und kaum an den Verordnungsentwurf selber. Neben der Aufforderung, den Kostenteiler generell zu überprüfen, gingen drei konkrete Anträge zur Verordnung ein:

- Faktor in § 4 aufnehmen, um betriebliche Vorteile für die Transportunternehmungen im Kostenteiler zu berücksichtigen.

Der Antrag ist *abzulehnen*. Begründung: Der Kostenverteilungsschlüssel basiert auf harten, einfach überprüfbaren Kriterien. Betriebliche Vorteile einer Haltestelle lassen sich nur schwer beziffern.

- Keine Gewichtung der Haltestellen nach der effektiven Bedienung.

Der Antrag ist *abzulehnen*. Begründung: Der Kostenverteilschlüssel soll nach ÖVG das Angebot (zu 70%) berücksichtigen. Dazu gehört eine Differenzierung. Es spielt für den Nutzen der Haltestelle eine grosse Rolle, ob sie beispielsweise nur stündlich oder alle zehn Minuten bedient wird.

- Anrechnung der Tramhaltestelle Dornach, Bahnhof nur zu 20% nach Territorialprinzip.

Der Antrag ist *abzulehnen*. Begründung: Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist einschliesslich Bus- und Tramhaltestellen als Ganzes zu betrachten und gemäss § 5 Absatz 5 zu 50% anzurechnen.

Die Verordnung war verwaltungsintern Gegenstand von einem Austausch mit dem Departement für Bildung und Kultur (Volksschulamt, Amt für Berufsbildung, Mittel- und Hochschulen) und der Staatskanzlei. Ihre Eingaben sind in der Vorlage weitestgehend berücksichtigt. Die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden sind bereits im Rahmen der Vorberatungen zum Gesetz mit dem Volkswirtschaftsdepartement (Amt für Gemeinden) und dem Finanzdepartement (Amt für Finanzen) besprochen worden.

1.4. Zu den einzelnen Bestimmungen

§ 1 Zweck

Aus dem Zweckartikel geht hervor, dass die Verordnung zwei inhaltliche Themen sowie Befugnisse des Departements gemäss ÖVG regeln soll.

§ 2 Gegenstand und Abgrenzung

Der zweite Abschnitt (§§ 2-8) behandelt die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden.

Die Verordnung bezieht sich in § 2 auf die Beiträge des Kantons nach § 6 ÖVG (Absatz 1). Von der in diesem Abschnitt behandelten Kostenbeteiligung explizit ausgenommen werden Vereinbarungen ohne Kantonsbeteiligung sowie Kosten für Versuchsbetriebe und Investitionen (Absatz 2).

§ 3 Einwohnerzahl

Die offizielle Bevölkerungsstatistik des Kantons am Stichtag 31. Dezember des Vorjahres bestimmt den auf die Einwohnerzahl bezogenen 30%-Anteil des Kostenverteilschlüssels unter den Gemeinden.

§ 4 Fahrplanangebot

Die übrigen 70% der Kostenbeteiligung beziehen sich aufs Fahrplanangebot in einer Gemeinde. Dieses wird quantifiziert durch gewichtete Haltestellenabfahrten (Absatz 1) am jeweiligen Stichtag. Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) legt diesen fest. Es handelt sich dabei um einen Freitag ausserhalb der Schulferien (Absatz 2), damit möglichst alle bestellten, regelmässigen öv-Angebote berücksichtigt werden.

§ 5 Haltestellen

Die Haltestellen sind massgebend zur Bestimmung des Fahrplanangebots nach § 4 und damit für die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden. Diesbezüglich gibt es Vereinfachungen und

Korrekturen gegenüber heute. Dabei werden diejenigen Haltestellen einer Gemeinde zugeordnet, die Wohn- und Arbeitszonen einschliesslich Misch- und Kernzonen oder Gebiete des Ausflugsverkehrs dieser Gemeinde erschliessen (Absatz 1). Es gibt im Kanton einige Bushaltestellen, die keine solchen Zonen erschliessen und somit auch nicht für den Verteilschlüssel zählen.

Die Radien, die den Einzugsbereich einer Haltestelle definieren, bleiben unverändert bei 250 m für Bus und 500 m für Bahn (Absatz 2).

Neu ist, dass jede Haltestelle für den Kostenverteilschlüssel gleich viel zählt. In der Regel wird die Haltestelle zu 100% der Standortgemeinde zugerechnet, aber nicht immer: Wo Wohn- oder Arbeitszonen in Nachbargemeinden erschlossen werden, zählt die Haltestelle neu für die Standortgemeinde nur zu 80%. Die begünstigten Nachbargemeinden decken den Rest (Absatz 3). Bisher erhielten Haltestellen ein stärkeres Gewicht, die an einer Gemeindegrenze liegen.

Einzelne öV-Haltestellen befinden sich zwar geografisch ausserhalb der Kantonsgrenzen, dienen jedoch der Erschliessung einer Solothurner Gemeinde, weshalb sich der Kanton Solothurn auch finanziell daran beteiligt. Folglich werden die Absätze 1, 2 und 3 angewendet (Absatz 4).

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim, durch den die Kantonsgrenze verläuft, stellt einen Spezialfall dar. Die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn haben gemeinsam den Um- und Ausbau des Bahnhofs (unterstützt von Gemeinden, Bund und Transportunternehmen) realisiert. In Anlehnung an den angewendeten interkantonalen Verteiler (ikV) der Kantone für die Abgeltungen sind die Halte an diesem Knoten der Gemeinde Dornach zur Hälfte zuzurechnen (Absatz 5).

Unverändert ist, dass das Bau- und Justizdepartement (BJD) über die Aufhebung von Haltestellen bestimmt (Absatz 6). Der Kanton bestellt und koordiniert die öV-Angebote. Die Haltestellen haben für das öV-System oft eine Funktion über die Standortgemeinde hinaus, weshalb der Kanton jeweils den Veränderungen zustimmen muss.

§ 6 Gewicht Verkehrsmittel

Da die verschiedenen Verkehrsmittel unterschiedliche Qualitäten und Kostenstrukturen aufweisen, werden sie auch zur Bemessung des Fahrplanangebots unterschiedlich gewichtet. «Basis» ist der Bus mit dem Faktor 1. Bisher hatten alle Regionalzüge den Faktor 3. Neu wird der Faktor für Schmalspur auf 2 gesenkt. Im Kanton Solothurn betrifft dies Linien von asm, BLT und RBS. Normalspurbahnen sind in der Regel schneller, direkter und mit höherem Komfort unterwegs, weshalb sie den Faktor 3 behalten. Die bisherige Anrechnung von Fernverkehrshalten (Grenchen Nord und Süd, Oensingen, Olten, Solothurn) mit dem Faktor 6 fällt weg. Es ergibt sich eine Verschiebung im Verteilschlüssel: Gemeinden mit Schmalspurbahnen und/oder Fernverkehrsangebot werden entlastet, während die übrigen Gemeinden etwas mehr Gewicht erhalten.

§ 7 Abfahrten

Einige öV-Halte werden zur Bemessung des Fahrplanangebots nicht angerechnet, weil die Bedienung einen anderen Charakter hat. Es handelt sich dabei um a) Halt nur zum Aussteigen oder b) Stichfahrten, die meist nur aus praktischen Gründen ein zweites Mal dieselbe Haltestelle bedient.

§ 8 Abrechnungsverfahren

Das Abrechnungsverfahren bleibt wie bisher. Die Einwohnergemeinden bezahlen ihre Beiträge auf Basis des tatsächlich gefahrenen Angebots. Der Regierungsrat setzt die Leistungen anhand des Gesetzes und der Verordnung fest. Die Höhe wird ex post pro Kalenderjahr ermittelt und vom AVT in Rechnung gestellt.

§ 9 Zuständigkeit

Der dritte Abschnitt (§§ 9-14) übernimmt grösstenteils die Bestimmungen der bisherigen Schülertransportverordnung (BGS 411.311.52). So sind die Schulträger weiterhin für die Schülertransporte zuständig (Absatz 1) und können beim AVT die Abgeltung der Kosten beantragen (Absatz 2), die der Kanton trägt, soweit er sie im Sinne von § 8 ÖVG und die nachfolgenden Bestimmungen der Verordnung anerkennt (Absatz 3).

§ 10 Abgeltungsberechtigte Schülertransporte

Die neue Verordnung hält wie bisher fest, dass die Transporte dann abgeltungsberechtigt sind, wenn der Schulweg ohne sie für die Schulkinder nicht zuzumuten ist (Absatz 1). Die Kriterien für Zumutbarkeit bleiben a) Alter, b) Distanz und Höhendifferenz sowie c) Gefährlichkeit (Absatz 2).

§ 11 Berechnung der Abgeltung

Ein Schülertransportkonzept dient jeweils als Grundlage für die kantonale Abgeltung (Absatz 1). Dieses weist Details zu den Transporten mit a) öV und b) anderen Verkehrsmitteln (Absatz 2) aus. Zu letzteren gehören Fahrten mit privaten Fahrzeugen, etwa Motorfahrrädern. Die Kosten sind anhand der Kriterien in Absatz 3 zu ermitteln, wobei nach Buchstabe a) der Kanton im öV für erforderliche Billette aufkommt und dabei auch Begleitpersonen (für Kindergartenkinder) anerkennen und deren Kosten berücksichtigen kann. Daneben gibt es nach Buchstabe b) wie bisher Pauschalansätze für private Fahrzeuge verschiedener Art. Die Höhe der jeweiligen, seit 2010 gültigen Pauschalansätze wird neu in einem Anhang zur Verordnung festgelegt (Absatz 4).

§ 12 Verfahren

Das Schülertransportkonzept ist jährlich ans AVT einzureichen. Die Schulträger liefern jeweils die Grundlagen bis Ende Januar und Daten zur Berechnung der Abgeltung bis Ende August (Absatz 1). Die Höhe der Abgeltung wird weiterhin aufgrund des bereinigten Schülertransportkonzepts vom Regierungsrat beschlossen.

§ 13 Verwendung der Abgeltung

Die Abgeltung der Schülertransportkosten ist durch die Schulträger zweckgebunden zu verwenden (Absatz 1). Allfällige Überschüsse sind einer entsprechenden Reserve zuzuweisen (Absatz 2).

§ 14 Rechnungsführung

Die einfachen Bestimmungen zur Rechnungsführung werden unverändert von § 5 der aktuellen Schülertransportverordnung übernommen.

§ 15 Zuständigkeiten

Der vierte Abschnitt zu Befugnissen beschränkt sich auf den § 15 und legt Zuständigkeiten nach § 11 Absatz 2 ÖVG fest. Das Bundesrecht sieht nach Artikel 7 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG; SR 745.1) vor, dass die Kantone Bewilligungen für Beförderungsangebote von geringer Bedeutung erteilen können. Es geht dabei typischerweise um Skilifte oder geschlossene Schulbuslinien. Das BJD ist in diesen Fällen weiterhin die Bewilligungsbehörde im Kanton Solothurn.

2. **Beschluss**

Der Verordnungstext wird beschlossen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Verordnungstext

Verteiler RRB

Bau- und Justizdepartement
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Finanzen
 Amt für Gemeinden
 Departement für Bildung und Kultur
 Amt für Berufsbildung, Mittel- und Hochschulen
 Volksschulamt
 Staatskanzlei, Legistik und Justiz
 Verband Solothurner Einwohnergemeinden, Bolacker 9, 4564 Obergerlafingen
 Fraktionspräsidien (6)
 Parlamentsdienste
 GS / BGS

Veto Nr. 499 Ablauf der Einspruchsfrist: 29. März 2023.

Verteiler Verordnung (Separatdruck)

Bau- und Justizdepartement
 Amt für Verkehr und Tiefbau
 Amt für Finanzen
 Amt für Gemeinden
 Departement für Bildung und Kultur
 Volksschulamt
 Verband Solothurner Einwohnergemeinden, Bolacker 9, 4564 Obergerlafingen