

## Auswertung der Vernehmlassungen zur Änderung des ÖV-Gesetzes (ÖV-G)

Vernehmlassungsteilnehmer	Einleitende Bemerkungen	Änderungsanträge
Kanton Aargau (1)	Zustimmung zu den Gesetzesänderungen. Sie sind sinnvoll und schlüssig. Insbesondere die Bestellung des Nachtangebots durch den Kanton wird begrüsst, was die Koordination erleichtert.	
Kanton Basel-Landschaft (2)	Bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme. 1 Antrag (Spalte rechts) und 2 Hinweise für grenzüberschreitende Linien:  § 4 Abs. 1 Bst. c: Kanton BL hat keine rechtliche Grundlage, selber touristische Angebote zu bestellen.  § 5: Kanton BL schreibt in jedem Fall einen minimalen Kostendeckungsgrad von 20% vor.	<b>§ 4 Abs. 1 Bst. b</b>  ergänzen um "...und den beteiligten Kantonen...". Denn BL und SO bestellen in der Birsstadt gemeinsam grenzüberschreitende Linien des Ortsverkehrs.
Kanton Basel-Stadt (3)	Kanton BS begrüsst besonders neue Anreize und finanzielle Möglichkeiten betreffend ökologische Antriebsformen.	
Gemeinde Bättwil (4)	Grundsätzliche Zustimmung zur Totalrevision.  Explizite Zustimmung zur neuen Möglichkeit des Kantons, ÖV-Angebote für den Ausflugsverkehr zu bestellen, aber Ablehnung der finanziellen Unterstützung von ökologischeren Antriebsformen, da der öV per se die ökologischere Mobilitätsform ist. Es ist darauf zu achten, dass er kostengünstig und attraktiv bleibt.  Gar nicht einverstanden mit der Erhöhung des Schwellenwerts. Anpassung ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere die kleinen Gemeinden können Kosten nicht selber beeinflussen. Zusammen mit der Teilentlastung der Gemeinden bei Versuchsbetrieben führt die Neuregelung dazu, dass unrentable öV-Angebote gefördert werden.	<b>§ 6 Abs. 4</b>  Die Gemeinde erwartet, «dass die Erhöhung des Schwellenwerts, welche die Pro-Kopf Belastung der Gemeinden begrenzt, aus der ÖV-Gesetz Revision entfernt oder eine echte und wirksame Härtefallregelung neu definiert wird.»
Bundesamt für Verkehr (5)	Das BAV unterstützt grundsätzlich die Gesetzesanpassung. Es hat 3 Präzisierungsvorschläge zum Botschaftstext betreffend das Abgeltungssystem, die Wirtschaftlichkeitsvorgaben und CO2-Gesetz.	

<p>Busbetrieb Aarau AG (6)</p>	<p>Befürwortet die Revision und erachtet besonders die Weiterentwicklung der Angebotskriterien als ausgewogen und zielführend.</p>	
<p>Kanton Bern (7)</p>	<p>Begrüssst die neue Möglichkeit des Kantons SO, Mehrkosten von alternativen Antrieben mitzufinanzieren.</p>	
<p>CVP Kanton Solothurn (8)</p>	<p>Begrüssst die Totalrevision in Form eines Sektorgesetzes sowie die angestrebte Vereinfachung auf Verordnungsebene. Auch diverse materielle Inhalte werden explizit begrüsst: Harmonisierung mit Bundesvorgaben/-kriterien, Förderung der ökologischen Betriebsmittel/-formen, öV-Bestellung für Ausflugsverkehr, angepasste Rahmenbedingungen für Versuchsbetriebe, Erhöhung des Schwellenwerts bei Haushaltsneutralität Kanton - Gemeinden generell.</p> <p>Kritik: Die schlanke Konzeption des Gesetzes ist zwar zu begrüssen, geht aber «etwas zu stark auf Kosten der Verständlichkeit».</p>	
<p>EVP Kanton Solothurn (9)</p>	<p>Unterstützt die Anpassungen mit den teils geplanten Vereinfachungen und ökologischen Förderungen sowie als «sinnvoll und vertretbar» die Erhöhung des Schwellenwertes (§ 6, Abs. 4) und die damit verbundene leichte Mehrbelastung für die Gemeinden.</p> <p>Wertet auch Anpassung in § 7 (Versuchsbetriebe) explizit positiv.</p>	<p><b>§ 5 Abs. 3</b></p> <p>Umformulieren (ohne «kann»): «Kommen (...) gemäss § 4 Betriebsmittel zum Einsatz, welche in ökologischer Hinsicht die gesetzlichen Mindestanforderungen übertreffen, übernimmt der Kanton die damit verbundenen Mehrkosten von höchstens 20 Prozent.»</p>
<p>FDP.Die Liberalen Kanton Solothurn (10)</p>	<p>Die FDP begrüsst grundsätzlich die Stossrichtung der Totalrevision und wertet insbesondere die Vereinfachung der Erlasse positiv. FDP befürwortet die Vereinheitlichung des Kriteriums der Kostendeckung mit dem Bund und stärkere Ausrichtung des Mindestangebots am Gebot der Koordination von Siedlung und Verkehr.</p> <p>Bei der Angebotsplanung mit zu berücksichtigen sind «Ansätze, um neue und bestehende verkehrliche Angebote durch den Einsatz von neuen, innovativen Technologien zu optimieren (z.B. On Demand Angebote mit Apps (Rufbus), E-Mobilität, Förderung LadeStationen Auto/Velo). Damit können starre Strukturen gebrochen und Linien mit sehr tiefer Nutzungsfrequenz und hohen Fixkosten flexibilisiert werden».</p> <p>Hingegen fordert die FDP bei den ÖV-Angeboten für den Ausflugsverkehr eine Einschränkung des Mindestdeckungsgrads. Kritisch</p>	<p><b>§ 4 Abs. 1 Bst. c</b></p> <p>«Ausflugsgebiete so (...) bezeichnen, wie sie auch im zugrundeliegenden Richtplan benannt werden, nämlich als «Gebiete für Freizeit und Erholung von regionaler Bedeutung».</p> <p><b>§ 5 Abs. 3</b></p> <p>Lösung mit einmaligen Investitionsbeiträgen vorgeschlagen.</p> <p>Sonst Befristung der Mehrabgeltung auf 10 bis 14 Jahre, wobei das Maximum schrittweise von 20 auf 0 Prozent gesenkt werden soll. Die Senkung muss dabei nicht linear erfolgen, sondern soll sich an der betrieblichen Praxis orientieren. Förderung muss technologie-neutral sein.</p>

	<p>beurteilt die FDP auch die unbefristeten Mehrabgeltungen für ökologische Antriebsformen. Da diese Antriebsformen immer wettbewerbsfähiger werden, wären Investitionsbeiträge sinnvoller als eine Mehrabgeltung über die Betriebsbeiträge. Sollte an den Betriebsbeiträgen festgehalten werden, müssten diese schrittweise gesenkt und zeitlich beschränkt werden.</p> <p>Beim ÖV handelt es sich grundsätzlich um ein kantonales Leistungsfeld. Aus diesem Grund könnte der Kostenverteiler zwischen dem Kanton und den Gemeinden auch in Frage gestellt werden. Die Anhebung des Schwellenwertes auf 2 verursacht sehr viele Mehrzahler. Das Ziel der Revision müsste sein, dass es möglichst wenig Mehrzahler gibt!</p>	
<p>Einwohnergemeinde Gempen (11)</p>	<p>Grundsätzlich nichts gegen eine totale Revision des Gesetzes einzuwenden. Unbestritten, dass dieses in vielen Bereichen an die veränderten Bedingungen und an übergeordnetes Recht angepasst werden muss. Begrüsst die Verschlinkung des Gesetzes. Auch die vorgesehene Bereinigung auf Verordnungsebene ist sinnvoll und angebracht. Stimmt der neuen Möglichkeit für den Kanton zu, ÖV-Angebote für den Ausflugsverkehr zu unterstützen.</p> <p>Lehnt die vorgeschlagene Unterstützung von alternativen und ökologischeren Antriebsformen ab. Der Meinung, dass es «nicht Aufgabe des ÖV-Gesetzes ist, neue ökologischere Antriebsformen indirekt zu subventionieren». Die Lenkung des Wandels in diesem Bereich sollte durch die Klimapolitik von Bund und Kanton, zum Beispiel mit dem neuen CO2-Gesetz, erfolgen. «Da der öffentliche Verkehr schon per se die ökologischere Mobilitätsform ist, braucht es diese Unterstützung nicht. Im Gegenteil, es ist darauf zu achten, dass der ÖV kostengünstig und daher attraktiv bleibt».</p> <p>Gar nicht einverstanden mit der Erhöhung des Schwellenwerts. Es ist «nicht nachvollziehbar, wieso das seit Jahren bewährte System zur Minderung von Härtefällen (...) angepasst werden muss.</p>	<p><b>§ 6 Abs. 4</b></p> <p>Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder «eine echte und wirksame Härtefallregelung neu [definieren]».</p>

<p>Verein Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu GPG (12)</p>	<p>Anpassungen haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Gemeinden der GPG, welche das geplante ÖV-G im Grundsatz unterstützen. GPG lehnt sich sonst eng an Ausführungen VSEG an.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kostenteiler, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>2. Schwellenwert, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>3. Ökologisierung: «Der Kanton müsste - auch im Zuge der nun abgelehnten CO2-Vorlage - hier neue Prioritäten setzen mit der Schaffung von Anreizen zu nachhaltigen Verkehrsmitteln mit modernen Technologien».</li> <li>4. Finanzielle Entlastung der Gemeinden, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>5. Aufnahme öV-Nachtangebot ins Gesetz: «zielführend, im Gesetz die Möglichkeit des Nachtbusangebots mit der Finanzierungsregelung bzw. der kantonalen Kostenteilung aufzunehmen».</li> </ol>	<p><b>§ 4 (neu)</b> Möglichkeit des Nachtbusangebots mit der Finanzierungsregelung bzw. der kantonalen Kostenteilung aufnehmen.</p> <p><b>§ 6 Abs. 2</b> Der Kanton müsste im Sinne einer konsequenten Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung für die Kosten aufkommen, wenn er das Angebot auch bestimmen und dominieren will. Sonst mehr Mitsprache für Gemeinden oder tieferen Kostenanteil als 37 %.</p> <p><b>§ 6 Abs. 4</b> Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder ihn so definieren, dass er möglichst wenig Mehrzahler generiert.</p>
<p>GRÜNE Kanton Solothurn (13)</p>	<p>«Wir begrüßen grundsätzlich die Revision ÖV-G. Nichtsdestotrotz sehen die GRÜNEN in einigen Punkten Anpassungsbedarf», siehe unten und konkrete Anträge in der rechten Spalte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dekarbonisierung strassengebundener öV: Es werden klare Vorgaben im Gesetz vermisst.</li> <li>2. Zweck: ÖV soll nicht nur wirtschaftlich, sondern auch ökologisch und klimaneutral betrieben werden.</li> <li>3. Schüler:innentransporte: Regionale Unterschiede bzw. potenzielle Ungleichbehandlung vermeiden.</li> <li>4. Bestellte öV-Angebote: Potenzial öV im Freizeitbereich ist noch lange nicht ausgeschöpft. Es fehlen konkrete Vorschläge, ob und wie ÖV-nahe/-verwandte Angebote vom Kanton systematisch gefördert werden können.</li> <li>5. Finanzielles: Übergeordnetes Interesse des Kantons soll im Kostenteiler für die öV-Bestellungen besser wieder spiegelt werden. Dasselbe gilt für Versuchsbetriebe.</li> </ol>	<p><b>§ 1 Abs. 1</b> Ökologie in Zweckartikel aufnehmen.</p> <p><b>§ 4 Abs. 1 Bst. c</b> Erweiterung der öV-Bestellmöglichkeit für den Ausflugsverkehr auf Gebiete von grosser Bedeutung (ohne Bezeichnung im Richtplan).</p> <p><b>§ 4 Abs. 1 Bst. d (neu)</b> ÖV-nahe und ÖV-verwandte Verkehrsformen wie beispielsweise Angebote des kombinierten Verkehrs oder Smart Mobility fördern.</p> <p><b>§ 4 Abs. 2</b> Versuchsbetriebe auch explizit auf ökologische Formen beziehen.</p> <p><b>§ 5 Abs. 3</b> Spätestens ab 2030 keine fossil-betriebenen Fahrzeuge neu in Betrieb nehmen. Ausserdem Strom nur aus erneuerbaren Quellen, Biotreibstoffe nachhaltig und keine intransparenten Quellen.</p>

	<p>6. Übergeordnete Verkehrsknotenpunkte: Bestimmungen für den internationalen Buslinienverkehr können auch durch raumplanerische Mittel sichergestellt werden. Die vorgesehene Regelung im Rahmen der Revision würde den strassengebundenen Verkehr fördern und dadurch den grenzüberschreitenden Zugverkehr konkurrenzieren.</p>	<p><b>§ 6 Abs. 2</b> Gemeindeanteil auf 30 (statt 37) Prozent reduzieren.</p> <p><b>§ 7 Abs. 1</b> Gemeindeanteil bei Versuchsbetrieben auf 40 (statt 50) Prozent reduzieren und Dauer auf in der Regel drei (statt vier) Jahre vorsehen.</p> <p><b>§ 8 Abs. 1</b> Einheitliche Praxis in Bezug auf Transportanspruch sicherstellen.</p> <p><b>§ 9 Abs. 1</b> Verzicht auf Beitragsmöglichkeit für Haltestellen des internationalen Buslinienverkehrs nach Art. 42 Abs. 4 VPB.</p> <p><b>Allg.</b> Geschlechterneutrale Sprache verwenden.</p>
<p>Grünliberale Partei Kanton Solothurn (14)</p>	<p>Die glp ist mit den inhaltlichen Grundzügen der Totalrevision einverstanden. Die Erläuterungen in der Botschaft sind aus Sicht der glp in einigen Punkten genauer zu formulieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kriterien für Erschliessung von (Gemeinde-)Gebieten</li> <li>- Kostenentwicklung bei technologischem Fortschritt</li> <li>- Mindestkostendeckungsgrad</li> <li>- Förderung ökologischer Betriebsmittel: Gegenstand und Mindestanforderungen</li> <li>- Abweichungen Dauer Versuchsbetrieb</li> <li>- Zumutbarkeit der Schulwege</li> </ul>	<p><b>§ 4 Abs. 1 Buchstabe c</b> Kanton verpflichtet, Massnahmen zur Reduktion MIV zu ergreifen, wenn der Kostendeckungsgrad bei Bestellung von Ausflugsverkehr einen bestimmten Wert, zum Beispiel 50 Prozent, unterschreitet.</p> <p><b>§ 5 Abs. 2</b> Herleitung der 20 Prozent in der Botschaft erläutern.</p> <p><b>§ 5 Abs. 3</b> Gesetzliche Mindestanforderungen in Verordnung definieren und Anforderungen stellen auch an die Energiequellen.</p> <p><b>§ 7 Abs. 1</b> Tiefere Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden für Versuchsbetriebe «zur Erprobung neuartiger Verkehrsformen» mit ausgewiesenem Nutzen für andere Regionen des Kantons vorsehen.</p> <p><b>§ 8 Abs. 1</b> Einheitliche Praxis in Bezug auf Transportanspruch sicherstellen.</p>

<p>Kantonal-Solothurnischer Gewerbeverband (15)</p>	<p>Begrüssst die grundsätzliche Stossrichtung der Totalrevision und bewertet insbesondere die Harmonisierung und Vereinfachung der Erlasse positiv. Der kgv befürwortet die stärkere Ausrichtung am Gebot der Koordination zwischen Siedlung und Verkehr. Er findet es richtig, auch öV-Angebote zur Bewältigung des Ausflugsverkehrs zu bestellen, die einem Kundenbedürfnis entsprechen.</p> <p>Die Mehrabgeltung für ökologische Antriebsformen muss zeitlich beschränkt und schrittweise gesenkt werden.</p> <p>Der kgv regt an, auch auf kantonaler Ebene analog PBG Art. 32-33 neue Gesetzesartikel im Hinblick auf Zielvereinbarungen und all-fällige Ausschreibungen zu schaffen.</p>	<p><b>§ 1 Abs. 2 Bst. d (neu)</b> Umsetzung des ÖV-G neu auch als wesentliches Element der Standortstrategie 2030 definieren.</p> <p><b>§ 3 Abs. 3 (neu)</b> Subventionen nur an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, «welche nicht in Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen».</p> <p><b>§ 4 Abs. 2</b> Versuchsbetriebe explizit auch auf Erprobungen in technologischer Hinsicht beziehen.</p> <p><b>§ 9 Abs. 1</b> Titel anpassen und Absatz 1 ergänzen und alle Fördergegenstände aufzulisten, einschliesslich Ladeinfrastruktur (implizit).</p>
<p>Gemeinde Metzerlen-Mariastein (16)</p>	<p>Stellt fest und begrüsst die Dynamik des Kantons im Bereich öV. Begrüssst eine umfassende Revision des ÖV-G und namentlich die Möglichkeit, dass der Kanton öV für Ausflugsverkehr bestellt.</p> <p>Skeptisch zur finanziellen Unterstützung von ökologischeren Antriebsformen, da öV per se die ökologischeren Mobilitätsform ist. Es ist darauf zu achten, dass er kostengünstig und attraktiv bleibt.</p> <p>Was den Schwellenwert betrifft, kann die Gemeinde mit einer Anhebung leben, zieht aber den Status quo vor.</p>	
<p>Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon (17)</p>	<p>Grundsätzlich nichts gegen eine totale Revision des Gesetzes einzuwenden, begrüsst explizit Harmonisierung und Vereinfachung.</p> <p>Negativ beurteilt wird die finanzielle Unterstützung von ökologischeren Antriebsformen, da öV per se die ökologischeren Mobilitätsform ist. Es ist darauf zu achten, dass er kostengünstig und attraktiv bleibt.</p> <p>Die Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon sieht zudem einen Fehlanreiz in der Teilentlastung der Gemeinden bei Versuchsbetrieben. Sie führt dazu, dass unrentable ÖV-Angebote gefördert werden.</p>	<p><b>Allg. (§ 6)</b> Die Gemeinde Nuglar-St. Pantaleon erwartet eine dahingehende Überarbeitung der Vorlage, «dass die prozentuale Erhöhung für alle Gemeinden auf maximal 10% begrenzt wird.»</p>

Obergericht (18)	Dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hat sonst keine Bemerkungen.	
Einwohnergemeinde Oensingen (19)	Begrüssst die Vorlage vollumfänglich. Der Gemeinderat hat weder Änderungseingaben noch Ergänzungen.	
PostAuto AG (20)	PostAuto ist grundsätzlich einverstanden mit der Revision des ÖV-G und begrüsst die Verschlinkung, die zukunftsgerichteten alternativen Antriebe sowie das einheitliche Vorgehen.	
Regionalverein Olten Gösgen Gäu OGG (21)	<p>Anpassungen haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die OGG-Gemeinden. OGG unterstützt im Grundsatz das geplante ÖV-G und lehnt sich sonst eng an Ausführungen VSEG an:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kostenteiler, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>2. Schwellenwert, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>3. Ökologisierung, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>4. Finanzielle Entlastung der Gemeinden, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>5. Aufnahme öV-Nachtangebot ins Gesetz, s. GPG (12)</li> </ol>	<p><b>§ 4 (neu)</b> Möglichkeit des Nachtbusangebots mit der Finanzierungsregelung bzw. der kantonalen Kostenteilung aufnehmen.</p> <p><b>§ 6 Abs. 2</b> Der Kanton müsste im Sinne einer konsequenten Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung für die Kosten aufkommen, wenn er das Angebot auch bestimmen und dominieren will. Sonst mehr Mitsprache für Gemeinden oder tieferen Kostenanteil als 37 %.</p> <p><b>§ 6 Abs. 4</b> Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder ihn so definieren, dass er möglichst wenig Mehrzahler generiert.</p>
Repla Regionalplanungsgruppe espace-SOLOTHURN (22)	<p>Der Vorstand der repla hat beschlossen, sich der Stellungnahme des VSEG vollumfänglich anzuschliessen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kostenteiler, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>2. Schwellenwert, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>3. Ökologisierung, s. VSEG/VGSo (28)</li> <li>4. Finanzielle Entlastung der Gemeinden, s. VSEG/VGSo (28)</li> </ol>	<p><b>§ 6 Abs. 2</b> Der Kanton müsste im Sinne einer konsequenten Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung für die Kosten aufkommen, wenn er das Angebot auch bestimmen und dominieren will. Sonst mehr Mitsprache für Gemeinden oder tieferen Kostenanteil als 37 %.</p> <p><b>§ 6 Abs. 4</b> Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder ihn so definieren, dass er möglichst wenig Mehrzahler generiert.</p>
Stadt Solothurn (23)	Die Stadt will sich zur Frage des Schwellenwertes äussern: «Die Kriterien der Einwohnerzahl und der Anzahl Haltestellenabfahrten benachteiligen ganz klar die Gemeinden mit Zentrumsfunktion. (...) Um diese zusätzliche Belastung der Zentrumsgemeinden zu	<p><b>§ 6 Abs. 4</b> Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts.</p>

	<p>reduzieren, ist bei einer früheren Revision des ÖV-G der Schwellenwert auf das Anderthalbfache des kantonalen Durchschnitts gesenkt worden. (...) Als eine Stadt, die von diesem tieferen Schwellenwert profitiert, sind wir uns nicht bewusst, wo und wie dieser Umstand zu Fehlanreizen geführt hätte. (...)Wir bitten Sie deshalb, unsere Zentrumsbelastung nicht durch eine Wiederanhebung des Schwellenwertes noch zu verstärken.»</p>	
<p>Solothurner Handelskammer SOHK (24)</p>	<p>Die SOHK begrüsst die grundsätzliche Stossrichtung der Revision. Positiv bewertet wird insbesondere die Zusammenfassung und Vereinfachung der Erlasse. SOHK befürwortet die Vereinheitlichung des Kriteriums der Kostendeckung mit dem Bund und stärkere Ausrichtung des Mindestangebots am Gebot der Koordination von Siedlung und Verkehr und erhofft sich dadurch Verbesserungen bei der ÖV-Erschliessung von Arbeitsstätten.</p> <p>Bei der Angebotsplanung mit zu berücksichtigen sind «Ansätze, um neue und bestehende verkehrliche Angebote durch den Einsatz von neuen, innovativen Technologien zu optimieren (z.B. On Demand Angebote mit Apps (Rufbus), E-Mobilität, Förderung Ladestationen Auto/Velo). Damit können starre Strukturen gebrochen und Linien mit sehr tiefer Nutzungsfrequenz und hohen Fixkosten flexibilisiert werden».</p> <p>Bei der Bestellung von ÖV-Angeboten zur Bewältigung des Ausflugsverkehrs fordert die SOHK eine Einschränkung bezüglich des Mindestdeckungsgrads.</p> <p>Bedenken äussert die Solothurner Handelskammer zudem an den vorgesehenen unbefristeten Mehrabgeltungen für ökologische Antriebsformen. Diese werden immer wettbewerbsfähiger und dürften schon bald eine konkurrenzfähige Alternative bieten. Die vorgesehene Mehrabgeltung muss daher zeitlich beschränkt und schrittweise gesenkt werden.</p> <p>SOHK regt an, auch auf kantonaler Ebene analog PBG Art. 32-33 neue Gesetzesartikel im Hinblick auf Zielvereinbarungen und all-fällige Ausschreibungen zu schaffen.</p>	<p><b>§ 1 Abs. 2 Bst. d (neu)</b> Umsetzung des ÖV-G neu auch als wesentliches Element der Standortstrategie 2030 definieren.</p> <p><b>§ 3 Abs. 3 (neu)</b> Subventionen nur an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, «welche nicht in Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen».</p> <p><b>§ 5 Abs. 3</b> Befristung der Mehrabgeltung auf 10 bis 14 Jahre, wobei das Maximum schrittweise von 20 auf 0 Prozent gesenkt werden soll. Die Senkung muss dabei nicht linear erfolgen, sondern soll sich an der betrieblichen Praxis orientieren, und die Förderung muss technologieneutral sein.</p> <p><b>§ 9 Abs. 3 (neu)</b> Kanton soll Investitionsbeiträge an Ausbau von Ladeinfrastruktur für elektrische Bussysteme von überregionaler Bedeutung leisten können.</p>



<p>Sozialdemokratische Partei SP Kanton Solothurn (25)</p>	<p>Die SP begrüsst grundsätzlich die diversen Anpassungen des ÖV-G, insbesondere die «Bestimmung, welche ein Abrücken vom Prinzip der Wirtschaftlichkeit im engen Sinn und so den Einsatz von heute noch teureren Betriebsmitteln mit ökologischeren Antriebsformen ermöglicht.» Aus Umweltschutzgründen «muss der Kanton seine Verantwortung und Führung im öV noch weiter ausbauen, und die Gemeinden sollen noch mehr entlastet werden.»</p>	<p><b>§ 5 Abs. 3</b> Spätestens ab 2035 im bestellten öV-Angebot nur noch Betriebsmittel, die zu 100% mit erneuerbarer Energie unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen betrieben werden. Auch Strom darf nur aus erneuerbaren Quellen kommen.</p> <p><b>§ 6 Abs. 2</b> Gemeindeanteil auf 30 (statt 37) Prozent reduzieren.</p> <p><b>§ 7 Abs. 1</b> Gemeindeanteil bei Versuchsbetrieben auf 40 (statt 50) Prozent reduzieren und Dauer auf in der Regel drei (statt vier) Jahre vorsehen.</p>
<p>SVP Kanton Solothurn (26)</p>	<p>Die SVP setzt sich für eine schlanke Gesetzgebung ein. Sie begrüsst darum im Grundsatz die Zusammenfassung und Vereinfachung der Erlasse. Dasselbe gilt für die Harmonisierung mit Bundeskriterien.</p> <p>Die SVP befürwortet auch eine stärkere Ausrichtung des Angebots am Gebot der Koordination von Siedlung und Verkehr und erhofft sich dadurch Verbesserungen bei der ÖV-Erschliessung von Arbeitsstätten. Mit zu berücksichtigen sind dabei auch Ansätze, um neue und bestehende verkehrliche Angebote durch den Einsatz von neuen, innovativen Technologien zu optimieren (z.B. On Demand Angebote mit Apps). Damit können starre Strukturen gebrochen und Linien mit sehr tiefer Nutzungsfrequenz und hohen Fixkosten flexibilisiert werden.</p> <p>Die SVP ist «dezidiert der Meinung, dass Mehrabgeltungen (für ökologische Antriebsformen) nicht nötig sind. Diese werden immer wettbewerbsfähiger und dürften schon bald eine konkurrenzfähige Alternative bieten. (...) Mit der generellen Elektrifizierung der Busflotten (...) geht die betriebliche Flexibilität für den Bahnersatz durch Busse verloren. Aus diesem Grunde und der fehlenden Wirtschaftlichkeit ist die SVP gegen die einseitig forcierte Elektrifizierung der Busflotten».</p>	<p><b>§ 1 Abs. 2 Bst. d (neu)</b> Umsetzung des ÖV-G neu auch als wesentliches Element der Standortstrategie 2030 definieren.</p> <p><b>§ 3 Abs. 3 (neu)</b> Subventionen nur an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, «welche nicht in Konkurrenz zu privaten Unternehmen stehen».</p>

	<p>Die SVP regt an, auch auf kantonaler Ebene analog PBG Art. 32-33 neue Gesetzesartikel im Hinblick auf Zielvereinbarungen und all-fällige Ausschreibungen zu schaffen.</p>	
<p>Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Solothurn (27)</p>	<p>VCS begrüsst grundsätzlich die diversen Anpassungen des ÖV-G, insbesondere die «Bestimmung, welche ein Abrücken vom Prinzip der Wirtschaftlichkeit im engen Sinn und so den Einsatz von heute noch teureren Betriebsmitteln mit ökologischeren Antriebsformen ermöglicht» und fordert, «dass der Kanton alles unternimmt, um den öV attraktiv und für Gemeinden sowie für Benutzerinnen und Benutzer finanziell interessant zu gestalten».</p> <p>Aus Umweltschutzgründen «muss der Kanton seine Verantwortung und Führung im öV noch weiter ausbauen, und die Gemeinden sollen noch mehr entlastet werden.»</p>	<p><b>§ 5 Abs. 3</b> Spätestens ab 2030 im bestellten öV-Angebot nur noch Betriebsmittel, die zu 100% mit erneuerbarer Energie unter Ausschluss von Agrotreibstoffen und nachwachsenden Rohstoffen betrieben werden. Auch Strom darf nur aus erneuerbaren Quellen kommen.</p> <p><b>§ 6 Abs. 2</b> Gemeindeanteil auf 30 (statt 37) Prozent reduzieren.</p> <p><b>§ 7 Abs. 1</b> Gemeindeanteil bei Versuchsbetrieben auf 40 (statt 50) Prozent reduzieren und Dauer auf in der Regel drei (statt vier) Jahre vorsehen.</p> <p><b>§ 9 Abs. 1</b> Übergeordnete Verkehrsknotenpunkte: Investitionsbeiträge nach dem ÖV-Gesetz zu Gunsten von internationalen Buslinien sollen nicht im neuen Gesetz aufgenommen werden.</p> <p>Stattdessen sollen Infrastrukturanlagen für den kombinierten Verkehr (Velostationen, Basisstationen für Carsharing-Angebote, P&amp;R-Infrastruktur,...) die Möglichkeit zur Mitfinanzierung erhalten.</p>
<p>Verband Solothurner Einwohnergemeinden VSEG und Verband des Gemeindepersonals des Kantons Solothurn VGSo (28)</p>	<p>Unterstützen das neue ÖV-G in den Grundzügen, möchten aber folgende Diskussionspunkte einbringen, die einerseits das Angebot im öV massgebend beeinflussen und andererseits die Finanzierungsregelungen zwischen Kanton und Gemeinden grundlegend in Frage stellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kostenteiler zwischen dem Kanton und den Gemeinden: Kanton müsste für die [ganzen] Kosten aufkommen, wenn er das Angebot bestimmen und dominieren will. Siehe Punkt 4 unten.</li> </ol>	<p><b>§ 5 Abs. 3</b> Kt. SO soll nach Ablehnung CO2-Gesetz neue Prioritäten setzen und eine wirkungsvolle Investitionsverpflichtung aufnehmen.</p> <p><b>§ 6 Abs. 2</b> Der Kanton müsste im Sinne einer konsequenten Aufgaben- und Finanzierungsentflechtung für die Kosten aufkommen, wenn er das Angebot auch bestimmen und dominieren will. Sonst mehr Mitsprache für Gemeinden oder tieferen Kostenanteil als 37 %.</p>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Schwellenwert: Verzicht auf Anhebung. Es ist ein Schwellenwert zu definieren, welcher möglichst wenig Mehrzähler generiert.</li> <li>3. Ökologisierung: «Der Kanton müsste - auch im Zuge der nun abgelehnten CO2-Vorlage - hier neue Prioritäten setzen und die notwendigen Investitionen in eine dekarbonisierte Fahrzeugflotte (...) unterstützen bzw. stärker fördern» («wirkungsvolle Investitionsverpflichtung»).</li> <li>4. Finanzielle Entlastung der Gemeinden: Kostenteiler muss grundsätzlich hinterfragt und für die Gemeinden spürbar reduziert oder gänzlich gestrichen werden. «Sollten die Einwohnergemeinden diesen hohen Gemeindebeitrag dennoch leisten müssen, dann ist den Gemeinden bei der Ausgestaltung des öV-Angebotes ein stärkeres Mitspracherecht zu gewähren.»</li> </ol>	<p><b>§ 6 Abs. 4</b></p> <p>Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder ihn so definieren, dass er möglichst wenig Mehrzähler generiert.</p>
<p>Einwohnergemeinde Witterswil (29)</p>	<p>Grundsätzlich für eine totale Revision des ÖV-G. Es muss in vielen Bereichen an die veränderten Bedingungen und an übergeordnetes Recht angepasst werden. Begrüsst die Verschlinkung des Gesetzes. Auch die vorgesehene Bereinigung auf Verordnungsebene ist sinnvoll und angebracht. Stimmt der neuen Möglichkeit für den Kanton zu, ÖV-Angebote für den Ausflugsverkehr zu unterstützen.</p> <p>Förderung von ökologischen Antriebsformen sollte lieber über andere Anreize wie bspw. Lenkungsabgaben erfolgen.</p> <p>Absolut nicht einverstanden mit Anhebung des Schwellenwerts. Faktisch wirkt dies wie eine Abschaffung der Härtefallregelung, die insbesondere bei kleinen Gemeinden anwendbar sein sollte.</p> <p>Hinweis auf Plangenehmigungsverfügung des BAV für Haltestelle Sonnenrain, wonach diese für Witterswil keine Kostenfolge haben sollte, was mit Anhebung des Schwellenwerts umgestossen wird.</p> <p>Gemeinde verlangt Lösung mit Kompensation, wenn sie aufgrund des revidierten ÖV-G (bzw. der neuen Verordnung) höhere Beiträge leisten müsste.</p>	<p><b>§ 6 Abs. 4</b></p> <p>Verzicht auf Erhöhung des Schwellenwerts oder Ersatz durch eine andere adäquate Härtefallregelung.</p>