

Erläuterungen zur Verordnung über den öffentlichen Verkehr (ÖVV)

1. Hintergrund

Der Kantonsrat Solothurn hat am 28. Juni 2022 mit qualifizierter Mehrheit die Totalrevision des ÖV-Gesetzes beschlossen. Zuvor war die Vorlage 2021 Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung.

Einzelheiten zu einigen Bestimmungen sind gemäss dem totalrevidierten Gesetz vom Regierungsrat in einer Verordnung zu regeln. Während diese bisher auf drei verschiedene Verordnungen verteilt sind, sollen sie neu in einem einzigen Erlass, der ÖVV, gesammelt und besser strukturiert werden.

2. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

2.1 § 1 Zweck

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

2.2 § 2 Gegenstand und Abgrenzung

Der zweite Abschnitt (§§2-8) behandelt die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden. Die Verordnung bezieht sich hier explizit auf die finanziellen Beiträge des Kantons nach § 6 Absatz 1 ÖVG und nennt die relevanten Subventionstatbestände (Absatz 1). Gleichzeitig werden Vereinbarungen ohne Beteiligung des Kantons sowie Kosten für Versuchsbetriebe und Investitionen explizit von der in diesem Abschnitt behandelten Kostenbeteiligung ausgenommen (Absatz 2).

2.3 § 3 Einwohnerzahl

Die offizielle Bevölkerungsstatistik des Kantons am Stichtag 31.12. des Vorjahres bestimmt den auf die Einwohnerzahl bezogenen 30%-Anteil des Schlüssels für die Verteilung der Kostenbeteiligung unter den Gemeinden.

2.4 § 4 Fahrplanangebot

Die übrigen 70% der Kostenbeteiligung beziehen sich aufs Fahrplanangebot einer Gemeinde nach § 4 Absatz 1 ÖVG. Dieses wird quantifiziert durch gewichtete Haltestellenabfahrten (Absatz 1) am jeweiligen Stichtag. Das 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.

2.5 § 5 Haltestellen

Die Haltestellen sind massgebend zur Bestimmung des Fahrplanangebots nach § 4 Absatz 1 ÖVG und damit für die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden, vgl. Zf. 2.4. Diesbezüglich gibt es gewisse Vereinfachungen und Korrekturen gegenüber den aktuellen Bestimmungen.

Einer Einwohnergemeinde werden im Kanton Solothurn diejenigen Haltestellen zugeordnet, die Wohn- und Arbeitszonen einschliesslich Misch- und Kernzonen oder Gebiete des Ausflugsverkehrs der 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 mehr immer: Wo Wohn- oder Arbeitszonen in Nachbargemeinden erschlossen werden, zählt sie für die Standortgemeinde nur

80%, und der Rest wird durch die Nachbargemeinde/n gedeckt (Absatz 3). Bisher erhielt eine Haltestelle in der Praxis ein stärkeres Gewicht, wenn sie zufälligerweise an einer Gemeindegrenze lag.

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

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim, durch den die Kantons Grenze verläuft, stellt einen Spezialfall dar, Die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn haben auch gemeinsam den Um- und Ausbau des Bahnhofs (unterstützt von den Gemeinden, dem Bund und den 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 BJD über die Aufhebung von Haltestellen bestimmt (Absatz 6). Der Kanton bestellt und koordiniert die öV-Angebote. Die Haltestellen haben fürs öV-System oft eine Funktion über die Standortgemeinde hinaus, weshalb der Kanton jeweils Veränderungen zustimmen muss.

2.6 § 6 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.

2.7 § 7 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.

2.8 § 8 Abrechnungsverfahren

Das Abrechnungsverfahren bleibt wie bisher. Die Einwohnergemeinden bezahlen ihre Beiträge auf Basis des tatsächlich gefahrenen Angebots. Die Höhe wird ex-post pro Kalenderjahr ermittelt und vom AVT in Rechnung gestellt.

2.9 § 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).

2.10 § 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 die Zumutbarkeit bleiben a) Alter, b) Distanz und Höhendifferenz, und c) Gefährlichkeit (Absatz 2).

2.11 § 11 Berechnung der Abgeltung

Als Grundlage für die kantonale Abgeltung dient jeweils ein Schülertransportkonzept (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 an-

hand 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. Wie bisher gibt es nach Buchstabe b) Pauschalansätze für private Fahrzeuge verschiedener Art, und der Regierungsrat legt die Höhe der jeweiligen Pauschalansätze fest (Absatz 4).

2.12 § 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.

2.13 § 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).

2.14 § 14 Rechnungsführung

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

2.15 § 15 Zuständigkeiten

Der vierte Abschnitt zu Befugnissen beschränkt sich auf den § 15 und legt Zuständigkeiten nach § 11 Abs. 2 ÖVG fest. Das Bundesrecht sieht nach Art. 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.

3. **Finanzielle Auswirkungen des Erlasses**

Der Erlass hat für den Kanton selber keine wesentlichen finanziellen Auswirkungen.

Die Bestimmungen im zweiten Abschnitt (§§ 2-8) haben für die Einwohnergemeinden einen Einfluss auf den Verteilschlüssel zur Kostenbeteiligung von durchschnittlich 37 Prozent. Es kommt zu einer gewissen Umverteilung zwischen den Gemeinden, die bereits in der öffentlichen Vernehmlassung zum ÖVG offengelegt wurde. Im vorliegenden Verordnungsentwurf sind die Änderungen konkretisiert. Gemäss den beigelegten, aktualisierten Berechnungen werden demnach acht Gemeinden um mindestens zehn Prozent entlastet, während sieben Gemeinden gegenüber heute Mehrkosten von über zehn Prozent erfahren, was in drei Fällen – Hüniken, Solothurn und Witterswil – allein auf die Anhebung des Schwellenwerts auf Gesetzesstufe zurückzuführen ist. In den meisten Gemeinden handelt es sich um Abweichungen von weniger als fünf Franken pro Einwohner/in und Jahr.

Im dritten Abschnitt geht es um den Transport von Schulkindern. Hier werden weitestgehend die bisher gültigen Bestimmungen gesammelt und übernommen. Für die Gemeinden ist daher aufgrund dieses Erlasses nicht mit wesentlichen finanziellen Auswirkungen zu rechnen.

4. **Inkrafttreten**

Die Verordnung soll zusammen mit dem Gesetz in Kraft treten. Sie regelt insbesondere die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinden, die sich jeweils auf ein Kalenderjahr (Budgetjahr) bezieht. Vor diesem Hintergrund wird ein Inkrafttreten auf den 1. Januar 2023 vorgesehen.

5. Konsultation

Der Entwurf wurde den Einwohnergemeinden, Schulverbänden und Mitgliedern der Begleitgruppe (Vertretung von Ämtern, Politik, Transportunternehmen, Verbänden) zur Stellungnahme vorgelegt. Die Konsultation hat ergeben, dass ...

6. Beilagen

Diesen Erläuterungen sind folgende Dokumente beigelegt:

- Verordnungsentwurf
- Berechnete öV-Kostenbeteiligung pro Einwohnergemeinde
- ÖV-Gesetz (beschlossen)

ENTWURF