

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz)

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 4. Mai 2009, RRB Nr. 2009/755

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung.....	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Folgen der NFA.....	5
1.2 Integration der Schülertransporte in das ÖVG	5
1.3 Erwägungen, Alternativen	6
1.3.1 ÖVG-Anpassung an NFA	6
1.3.2 ÖVG-Anpassungen infolge Integration Schülertransporte	6
2. Verhältnis zur Planung	7
3. Auswirkungen	7
4. Vernehmlassungsverfahren	7
4.1 Revisionsentwurf ÖVG	8
4.2 Entwurf Schülertransportverordnung	8
5. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage.....	9
6. Rechtliches	10
7. Antrag	11
8. Beschlussesentwurf	13

Beilage

Entwurf der Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte (Schülertransportverordnung)

Kurzfassung

Mit der vorliegenden Botschaft werden geringfügige Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, ÖVG, BGS 732.1) beantragt. Sie betreffen die Verteilung der Kosten des öffentlichen Verkehrs und des Schülerverkehrs zwischen Kanton und Einwohnergemeinden.

Die erste Änderung betrifft die Höhe der Leistungen der Einwohnergemeinden nach § 10 an die Kosten des öffentlichen Verkehrs.

Zum Zeitpunkt der gesetzgeberischen Anpassungsarbeiten an die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) wurde davon ausgegangen, dass die NFA den Kanton Solothurn und seine Gemeinden bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) (Erfolgs- und Investitionsrechnung) zwar mehr belastet, die (inzwischen gescheiterte) Bahnreform 2 Kanton und Gemeinden bei den Investitionsbeiträgen jedoch entlastet. Dabei wurde angenommen, dass sich Belastung und Entlastung etwa die Waage halten.

Im Rahmen der Verabschiedung des Grobkonzeptes zur Umsetzung der NFA im Kanton Solothurn (RRB Nr. 2004/2167 vom 25. Oktober 2004) wurde jedoch festgehalten, dass allenfalls eine Revision des Kostenschlüssels im ÖVG vorzusehen sei, wenn sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen würde, dass die Gemeinden durch die verschiedenen Reformen mit höheren Beiträgen konfrontiert sind.

Dieser Fall ist mit dem Scheitern der Bahnreform 2 eingetreten, so dass dem Kantonsrat eine Senkung des Anteils der Einwohnergemeinden an den Kosten des ÖV von 45 % auf 37 % beantragt wird. Die mit der Revision des ÖVG vom 28. August 2007 beschlossene Senkung des Anteils der Einwohnergemeinden von 50 % auf 45 % berücksichtigte die NFA noch nicht, sondern kompensierte nur teilweise die Mehrbelastung der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz (Aufgabenreform).

Die beantragte Änderung des Kostenteilers zwischen Einwohnergemeinden und Kanton belastet den Kanton mit jährlich 8,1 Mio. Franken. Dieser Betrag ist im Voranschlag 2008 und im Finanzplan 2009 – 2011 bereits berücksichtigt.

Die zweite Änderung betrifft die Tragung der Kosten für den Schülerverkehr, welcher mit der Revision vom 28. August 2007 neu durch das ÖVG geregelt wird. Bei der Erarbeitung der entsprechenden Ausführungsverordnung ergab sich, dass die Aufteilung der Kosten für Schülertransporte zwischen Kanton und Gemeinden mit den Instrumenten des ÖVG zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Zentrumsgemeinden mit einem hohen ÖV-Angebot und wenig Schülerverkehr führen würde. Die laufenden Strukturbereinigungen im ländlichen Raum lassen einen weiteren Anstieg dieser Kosten erwarten, was den unerwünschten Effekt noch verschärfen würde.

Unter anderem aus diesem Grund wird dem Kantonsrat beantragt, die Kosten für den Schülerverkehr vollständig vom Kanton finanzieren zu lassen.

Die Einwohnergemeinden werden damit zu Lasten des Kantons jährlich um rund 0,8 Mio. Franken entlastet.

Im Weiteren müssen auch gewisse Verfahrensbestimmungen an die Integration des Schülerverkehrs in das ÖVG angepasst werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz).

1. Ausgangslage

Die beantragten Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, ÖVG, BGS 732.1) sind einerseits Folge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) und andererseits der Integration der Schülertransporte in das ÖVG.

1.1 Folgen der NFA

Zum Zeitpunkt der gesetzgeberischen Anpassungsarbeiten an die NFA wurde davon ausgegangen, dass die NFA den Kanton Solothurn und seine Gemeinden bei der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) (Erfolgs- und Investitionsrechnung) zwar mehr belastet, die (inzwischen gescheiterte) Bahnreform 2 Kanton und Gemeinden bei den Investitionsbeiträgen jedoch entlastet. Dabei wurde angenommen, dass sich Belastung und Entlastung hierbei etwa die Waage halten.

Im Rahmen der Verabschiedung des Grobkonzeptes zur Umsetzung der NFA im Kanton Solothurn (RRB Nr. 2004/2167 vom 25. Oktober 2004) wurde jedoch festgehalten, dass allenfalls eine Revision des Kostenschlüssels im ÖVG vorzusehen sei, falls sich zu einem späteren Zeitpunkt zeigen würde, dass die Gemeinden durch die verschiedenen Reformen mit höheren Beiträgen konfrontiert sind. Dieser Fall ist mit dem Scheitern der Bahnreform 2 eingetreten.

Mit der NFA reduzierte der Bund den durchschnittlichen Bundesbeitrag an die Kosten des Regionalverkehrs auf 50 %. Zudem werden die Bundesbeiträge neu unabhängig von der Finanzkraft der Kantone bemessen (Verzicht auf indirekten Finanzausgleich). Der Kanton Solothurn erhält so mit der NFA jährlich rund 8,1 Mio. Franken weniger Bundesbeiträge, die gemäss oben erwähntem Grundsatzbeschluss nicht auf die Gemeinden überwältzt werden sollen. Zugleich profitiert der Kanton Solothurn von der NFA als Ganzes, sodass die bisherigen Bundesbeiträge mit der NFA – allerdings nicht mehr wie bisher bestimmt für den ÖV – in die allgemeine Staatskasse fliessen.

Der Kantonsanteil an den um 8,1 Mio. Franken gestiegenen ungedeckten Kosten des Regionalverkehrs erhöht sich von 55 % auf 63 %. Der Anteil der gemeinsam von den Einwohnergemeinden gemäss Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr vom 2. Mai 1994 (Kostenverteil-Verordnung, BGS 732.21) zu tragenden Kosten sinkt in der Folge von 45 % auf 37 %.

1.2 Integration der Schülertransporte in das ÖVG

Bei der Erarbeitung der entsprechenden Ausführungsverordnung ergab sich, dass die Aufteilung der Kosten für Schülertransporte zwischen Kanton und Gemeinden mit den Instrumenten des ÖVG zu einer unerwünschten Mehrbelastung der Zentrumsgemeinden mit einem hohen ÖV-Angebot (Haltestellenabfahrten) und wenig Schülerverkehr führt. Die laufenden Strukturbereinigungen im Schulwesen im ländlichen Raum lassen zudem erwarten, dass diese Kosten weiter steigen werden, was den unerwünschten Effekt noch verschärft.

1.3 Erwägungen, Alternativen

1.3.1 ÖVG-Anpassung an NFA

Nachdem der Regierungsrat bei der Verabschiedung des Grobkonzepts zur Umsetzung der NFA (RRB Nr. 2004/2167 vom 25. Oktober 2004) zugesichert hat, dass negative finanzielle Auswirkungen von NFA und Bahnreform 2 die Einwohnergemeinden nicht belasten sollen, muss der Kostenteiler zwischen Einwohnergemeinden und Kanton im Bereich des ÖV angepasst werden (siehe Ziffer 1.1).

1.3.2 ÖVG-Anpassungen infolge Integration Schülertransporte

Mit der Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Verkehr war es naheliegend, einfach den Kostenverteiler für den öffentlichen Verkehr auch für den Schülerverkehr anzuwenden. Die entsprechenden Auswirkungen waren im Detail erst mit der Erarbeitung der Ausführungsverordnung zur Organisation des Schülerverkehrs erkennbar. Dabei wurden verschiedene Varianten geprüft:

- Ursprünglich war die Verteilung der Schülertransportkosten über das bestehende Kostenverteilmodell des ÖV vorgesehen. Der Kanton hätte dabei gemäss neuem Schlüssel 63 % der Kosten getragen, was ungefähr dem bisherigen Kantonsanteil an den Schülertransportkosten entsprochen hätte. Die Einwohnergemeinden hätten sich zu 2/7 nach Einwohnern und zu 5/7 gemäss ihren Haltestellenabfahrten beteiligen müssen. Dies hätte zu einer unerwünschten Umlagerung der Kosten von Gemeinden mit Schülerverkehr zu Zentrumsgemeinden geführt, welche in der Regel selber keine Schülertransporte organisieren.
- Deshalb wurde die Belastung des Schülerverkehrs mit Haltestellenpunkten (wie im übrigen ÖV üblich) diskutiert, welche zusätzlich zu den ÖV-Haltestellenabfahrten in den Kostenverteiler eingeflossen wären. Dies wäre technisch jedoch nur sehr schwierig umzusetzen gewesen. Insbesondere für Sonder- und Elterntransporte ausserhalb des ÖV liessen sich kaum Haltestellen definieren. Auch wäre die Umrechnung der Anzahl bezahlter Schülerabonnemente in Haltestellenpunkte problematisch. Neben den technischen Schwierigkeiten wäre diese Variante auch mit einem hohen administrativen Aufwand verbunden gewesen.
- Weiter wurde eine Variante geprüft, nach der die Einwohnergemeinden mit Schülertransporten sich direkt, unabhängig vom Kostenverteilmodell des ÖVG, mit 37 % an den Kosten ihrer Schülertransporte zu beteiligen haben; der Kanton würde 63 % übernehmen. Berechnet wurde auch eine Variante, wonach nur die ausserhalb des ÖV anfallenden Transportkosten direkt und separat belastet würden; die Kosten für ÖV-Abonnemente wären hierbei über den ÖV-Kostenverteiler abgerechnet worden. Diese Variante hätte einen Anreiz schaffen sollen, Schülertransporte ausserhalb des ÖV auf den ÖV umzulagern. Beide Varianten hätten gerade die finanzschwachen Gemeinden mit hohen Schülertransportkosten gegenüber heute stärker belastet.
- Die Bestimmungen des Gesetzes über die Besoldung der Lehrkräfte an der Volksschule vom 8. Dezember 1963 (Lehrerbesoldungsgesetz, BGS 126.515.851.1) zur Teilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden, also die Weiterführung der bisherigen Subventionspraxis, sollte im Bereich des ÖVG nicht zur Anwendung kommen, da sie zu jährlich ändernden Kostenanteilen für die einzelnen Gemeinden führen würde. Die Abkehr vom indirekten Finanzausgleich war zudem ein erklärtes Ziel bei der vergangenen Revision des ÖVG.

Keine der geprüften Varianten führt somit zu einem befriedigenden Ergebnis. Es musste also ein neues Modell gesucht werden, das zwar möglichst einfach ist, den dargestellten Bedenken Rechnung trägt und politisch tragbar ist. Nachdem der Anteil der Kosten für den Schülerverkehr an den vom Kanton übernommenen Kosten für den öffentlichen Verkehr von brutto rund 44 Mio. Franken jährlich von untergeordneter Bedeutung ist, der Kanton organisatorisch und finanziell von der Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Verkehr auch profitieren wird und eine tragfähige Lösung möglichst rasch politisch umgesetzt werden sollte, schlagen wir vor, dass der Kanton die Schülertransportkosten ganz übernimmt und die Mehrkosten von rund 0,8 Mio. Franken jährlich trägt.

Ebenfalls im Rahmen der Erarbeitung der Ausführungsverordnung für den Schülerverkehr wurde erkannt, dass das ÖVG bezüglich Gestaltung der Verfahren Lücken aufweist. Diese werden mit der vorliegenden Revision geschlossen.

2. Verhältnis zur Planung

Die beantragten Änderungen des ÖVG als solches sind im Legislaturplan und im Integrierten Aufgaben- und Finanzplan als Gesetzgebungsprojekt nicht erwähnt.

3. Auswirkungen

Im Hinblick auf die Übernahme der Verantwortung für die Schülertransporte hat das Amt für Verkehr und Tiefbau bereits vor zwei Jahren einen neuen Mitarbeiter angestellt. Die nun beantragten Neuerungen führen zu keinerlei personellen Konsequenzen.

Die Änderung des Kostenteilers zwischen Einwohnergemeinden und dem Kanton belastet den Kanton mit jährlich rund 8,1 Mio. Franken. Dieser Betrag ist im Voranschlag 2008 und im Integrierten Aufgaben und Finanzplan 2009 – 2011 bereits berücksichtigt.

Die vollständige Übernahme der Schülertransportkosten durch den Kanton führt zu einer jährlichen Mehrbelastung des Kantonshaushalts in der Grössenordnung von 0,8 Mio. Franken.

4. Vernehmlassungsverfahren

Am 4. November 2008 beriet und beschloss der Regierungsrat den Vernehmlassungsentwurf zum revidierten ÖVG zusammen mit einem Entwurf der Schülertransportverordnung. Die Vernehmlassungsfrist endete für beide Erlasse am 2. Februar 2009.

Innert Frist gingen beim Bau- und Justizdepartement (BJD) 11 Vernehmlassungen politischer Parteien (3), Einwohnerverbände und deren Verbände (5), dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS), von INVA Mobil sowie dem Departement für Bildung und Kultur (DBK) ein.

Da die Vernehmlassungsverfahren zur Revision des ÖV-Gesetzes und zur neuen Schülertransportverordnung gleichzeitig stattfanden und ein enger materieller Zusammenhang zwischen den beiden Erlassen besteht, werden auch die Resultate der Vernehmlassung, welche die Schülertransportverordnung betreffen, dargestellt, obschon sich die Zuständigkeit des Kantonsrates auf die Revision des ÖVG beschränkt.

4.1 Revisionsentwurf ÖVG

Die Revision des ÖVG stösst grossmehrheitlich auf Zustimmung. INVA Mobil beantragt, dass auch Erbringer von Transportdienstleistungen für Behinderte und Betagte, welche nicht Kollektivtransportmittel wie Bahn und Bus benutzen können, unter den Geltungsbereich des ÖVG (§ 1) gestellt werden. Die Forderung ist auch Gegenstand eines Volksauftrags, der am 10. Februar 2009 eingereicht wurde.

Das Anliegen von INVA Mobil wird mit folgender Begründung nicht berücksichtigt:

Der Regierungsrat wie auch der Verband der Solothurner Einwohnergemeinden (VSEG) anerkennen die Notwendigkeit der Finanzierung der Behindertentransportdienste durch Kanton und Gemeinden. Auch ist der Regierungsrat der Meinung, behinderten- und alterspolitische Fragen in erster Linie im Rahmen einzelner Sektorpolitiken (Verkehrs-, Schulpolitik, Raumplanung) zu behandeln, um keine ausgrenzende Behinderten- bzw. Alterspolitik betreiben zu müssen. Aus dieser Optik erscheint die Integration der Behindertentransporte in das ÖVG grundsätzlich als möglicher Lösungsansatz. Von dieser Leitlinie muss jedoch abgewichen werden, wenn sich integrative Lösungen als unzweckmässig erweisen oder sich bloss mit unverhältnismässig hohem Aufwand umsetzen lassen.

Der Betrieb von Behindertentransportdiensten an sich muss schon als Ausnahme dieser integrativen Politik bezeichnet werden, denn auch beim Einsatz von rollstuhlfähigen Fahrzeugen wird es aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nie möglich sein, das Angebot des öffentlichen Verkehrs vollumfänglich allen heutigen Nutzern des Behindertentransportangebotes zugänglich zu machen.

Der Betrieb von Behindertentransportdiensten ist demnach nicht Gegenstand der Verkehrs-, sondern der spezifischen Behinderten-, bzw. Alterspolitik und somit mit Instrumenten der Sozialgesetzgebung sicherzustellen und zu finanzieren. Diese weist die Zuständigkeit für Behindertenfragen dem Kanton und die Zuständigkeit für Altersfragen den Gemeinden zu.

Auch wenn der Antrag eine generelle Regelung anstrebt, ist doch auf die Praxis und Erfahrungen von INVA Mobil als grössten Anbieter im Kanton Solothurn abzustellen. Das Nutzerverhältnis bei INVA Mobil von einem Drittel (Menschen mit Behinderungen) zu zwei Dritteln (Personen, welche aufgrund ihres Alters den öffentlichen Verkehr nicht benutzen können) soll gemäss RRB 2009/242 vom 17. Februar 2009 (Behinderung: INVA Mobil – Betriebsbeitrag 2009 – sowie weiteres Vorgehen 2010 – 2014) massgebend für die Kostenteilung zwischen Kanton und Gemeinden sein. Der Regierungsrat hat im selben Beschluss das Departement des Innern damit beauftragt, ausgehend von einer Beitragsleistung von einem Drittel Kanton und zwei Dritteln Einwohnergemeinden, mit dem VSEG und der INVA Mobil Vertragsverhandlungen über eine Leistungsvereinbarung 2010 – 2014 aufzunehmen. Diese Vorgabe erscheint weiterhin zielführend.

Die Unterstellung der Behindertentransporte unter das ÖVG würde zudem umgekehrt dazu führen, dass in Abweichung der Zuständigkeitsordnung nach dem Sozialgesetz, die Gesamtheit der Gemeinden 37 % und der Kanton 63 % der Kosten zu tragen hätten. Auch wäre die Integration der Behindertentransporte in den Bereich des öffentlichen Verkehrs, im Gegensatz zum Schülerverkehr, mit keinerlei Synergien bei der Gestaltung des Fahrplanangebots verbunden.

4.2 Entwurf Schülertransportverordnung

Die auf den Änderungen des ÖVG basierende neue Schülertransportverordnung wurde gleichzeitig einer Vernehmlassung unterworfen. Sie wird vom Regierungsrat bei Zustimmung zu den Änderungen des ÖVG beschlossen.

Die Stellungnahmen waren grossmehrheitlich zustimmend.

Der Formulierungsvorschlag des DBK hinsichtlich Ergänzung der Erläuterungen wurde integral berücksichtigt.

Der Forderung von INVA Mobil, gewisse finanzielle und soziale Mindeststandards bei der Anstellung des Fahrdienstpersonals in der Schülertransportverordnung festzusetzen, können nicht berücksichtigt werden. Die Schulträger sind bei der Organisation der Schülertransporte an übergeordnetes Recht (Submissionsgesetz, arbeitsrechtliche und technische Vorschriften) gebunden. Die Regierung erachtet es im Wissen, dass die Schulträger ihren Aufgaben gewissenhaft nachkommen, nicht als notwendig und opportun, zur Organisation der Schülertransporte weitere Vorschriften zu erlassen.

Der Regionalverein Olten Gösgen Gäu wendet ein, dass bei langen Wegen und der damit höheren Bus- und Bahntarife weiterhin private Fahrten von Eltern und Familienangehörigen durchgeführt werden sollen.

Die Schülertransportverordnung berücksichtigt weiterhin private Fahrten in den Fällen, in denen kein ÖV-Angebot vorhanden ist.

Die Gemeindepräsidentenkonferenz Gäu fordert die Überprüfung der Kriterien, welche die Zumutbarkeit der Schulwege umschreiben.

Es gibt keinen Anlass, die gefestigte Gerichtspraxis des Bundesgerichtes zu hinterfragen und die Kriterien, welche bewusst einen grossen Ermessensspielraum zulassen, anders zu umschreiben.

Der von der Freisinnig-demokratischen Partei geforderte Verzicht auf die Subventionierung von Mofa-Fahrten wird nicht berücksichtigt. Ein Verzicht auf eine Entschädigung von Mofa-Kosten bei unzumutbaren Schulwegen würde bloss dazu führen, dass dieselben Schulwege mit teureren Elterntransporten zurückgelegt werden.

Die Gemeinde Bättwil befürchtet, bei Anwendung der in den Erläuterungen zur Schülertransportverordnung beschriebenen - als zu streng empfundenen - Kriterien zur Definition der Zumutbarkeit von Schulwegen, einen Grossteil ihrer bis anhin erhaltenen Subventionen für Schülerabonnemente zu verlieren. Die Anwendung dieser Kriterien habe zur Folge, dass wieder vermehrt Kinder mit dem Auto zur Schule transportiert werden.

Alle Schüler und Schülerinnen des Oberstufenzentrums oberes Leimental in Bättwil erhalten seit je her und unabhängig von ihrem Wohnort und Schulweg von der Gemeinde ein Umwelt-Abonnement (U-Abo) des Tarifverbundes Nordwestschweiz. Diese Abonnemente wurden vom Kanton subventioniert. Die grosszügige Mitfinanzierung der U-Abos durch den Kanton mag zwar ein Stück zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im oberen Leimental beigetragen haben, die Praxis kann jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nicht auf den ganzen Kanton ausgedehnt und in einer Verordnung festgeschrieben werden. Zudem sprechen gesundheitspolitische Argumente dafür, dass Schüler und Schülerinnen mit einem zumutbaren Schulweg diesen auch zu Fuss bzw. mit dem Fahrrad zurücklegen.

5. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen der Vorlage

§ 9 Absatz 3 (neu)

Die Ergänzung, dass die Kosten für die Schülertransporte vom Schulträger zu tragen sind (die Kosten werden dann vom Kanton abgegolten), ergibt sich aus der Gesamtkonzeption der Organisation der Schülertransporte. Der Kanton tritt bezüglich Schülertransporte in keine Rechtsbeziehung mit einzelnen Berechtigten.

§ 10 Absatz 1

Die Änderung von § 10 Absatz 1 umfasst die Anpassung des Kostenteilers zwischen Kanton und Einwohnergemeinden zu Gunsten der Einwohnergemeinden als Folge der Auswirkungen der NFA.

§ 10 Absatz 6 (neu)

Der neue Absatz 6 schliesst die Leistungen des Kantons für Schülertransporte gemäss § 9 Absatz 3 ausdrücklich vom Kostenteiler zwischen Kanton und Einwohnergemeinden aus.

§ 13^{bis}. Schulträger (neu)

Die neue Bestimmung ergibt sich, wie die Änderung von § 9 Absatz 3, aus der Gesamtkonzeption der Organisation des Schülerverkehrs. Der Kanton tritt bezüglich Schülertransporte in keine Rechtsbeziehung mit einzelnen Berechtigten.

§ 15 Absatz 1 (neu) und Absatz 2

Absatz 1 regelt das Rechtsmittelverfahren bei Verfügungen der Schulträger über die Übernahme der Kosten für den Schülertransport im Einzelfall.

Absatz 2 grenzt die bisher nach ÖVG ergangenen Verfügungen des Bau- und Justizdepartementes von Verfügungen gemäss § 15 Absatz 1 ab.

Inkrafttreten

Während die Änderung von § 10 Absatz 1 rückwirkend auf den Zeitpunkt der Einführung der NFA in Kraft gesetzt werden soll, sollen die übrigen Neuerungen vom Regierungsrat im Rahmen der zu erlassenden Schülertransportverordnung in Kraft gesetzt werden. Diese sieht vor, dass die neue Regelung erst mit der Genehmigung der neuen Schülertransportkonzepte der Schulträger zur Anwendung kommen wird. Bis zum Vorliegen eines genehmigten Schülertransportkonzeptes gelten die Bestimmungen des Lehrerbesoldungsgesetzes und der Verordnung über die Subventionierung von Transport-, Verpflegungs- und Unterkunftskosten der Schulgemeinden vom 21. Juli 1970 (BGS 411.311.51).

6. Rechtliches

Beschliesst der Kantonsrat die Gesetzesänderung mit weniger als zwei Dritteln der anwesenden Mitglieder, unterliegt diese Vorlage dem obligatorischen Referendum.

7. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Klaus Fischer
Landammann

Andreas Eng
Staatschreiber

8. **Beschlussesentwurf**

Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz)

Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf Artikel 71 und Artikel 120 der Verfassung des Kantons Solothurn vom 8. Juni 1986¹⁾, nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 4. Mai 2009 (RRB Nr. 2009/755), beschliesst:

I.

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992²⁾ wird wie folgt geändert:

§ 9 Absatz 3 lautet neu:

³⁾ Der Kanton trägt die Kosten der Schulträger für den Transport der Besucher von Volksschulen und Kindergärten, sofern der Weg weit oder beschwerlich ist. Einzelheiten regelt der Regierungsrat durch Verordnung.

§ 10 Absatz 1 lautet neu:

¹⁾ Soweit der Kanton nach § 9 Absatz 1 finanzielle Leistungen aus allgemeinen Staatsmitteln erbringt, haben die Einwohnergemeinden zusammen 37 % der nicht vom Bund, von Nachbarkantonen oder von weiteren Interessierten gedeckten Aufwendungen und Ausgaben zu übernehmen.

§ 10. Als Absatz 6 wird angefügt:

⁶⁾ Der Kanton trägt die Kosten für Schülertransporte.

Als § 13^{bis} wird eingefügt:

§ 13^{bis}. *Schulträger*

Der Schulträger entscheidet über die Kostenübernahme des Schülertransports im Einzelfall.

§ 15 lautet neu:

§ 15. *Rechtsweg*

¹⁾ Gegen Verfügungen von Schulträgern kann innert 10 Tagen beim Bau- und Justizdepartement und gegen dessen Entscheid innerhalb der gleichen Frist beim Verwaltungsgericht Beschwerde geführt werden.

²⁾ Gegen andere Verfügungen des Bau- und Justizdepartementes kann innert 10 Tagen beim Regierungsrat Beschwerde geführt werden.

¹⁾ BGS 111.1.

²⁾ GS 92, 620 (BGS 732.1).

II.

Das Gesetz über die Gerichtsorganisation vom 13. März 1977¹⁾ wird wie folgt geändert:

§ 50 Absatz 2 Buchstabe h) lautet neu:

h) nach § 15 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr²⁾.

III.

Die Änderung von § 10 Absatz 1 tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2008 in Kraft. Die übrigen Änderungen treten rückwirkend auf den 1. Januar 2009 in Kraft.

Im Namen des Kantonsrates

Präsidentin

Ratssekretär

Dieser Beschluss unterliegt Referendum.

Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (2)
Bau- und Justizdepartement, Rechtsdienst (4)
Amt für Verkehr und Tiefbau (5)
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Kantonale Finanzkontrolle
Departement für Bildung und Kultur
Volkswirtschaftsdepartement
Departement des Innern
Staatskanzlei (Eng, Stu, San)
Parlamentdienste
BGS, GS

¹⁾ GS 87, 195 (BGS 125.12).
²⁾ BGS 732.1.

Regierungsratsbeschluss

vom prompt

Nr. tra_beschlussnr

Entwurf

Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte (Schülertransportverordnung)

1. Ausgangslage

Mit Beschluss vom 28. August 2007 (KRB 088/2007) wurden die Bestimmungen über die Organisation und die Finanzierung des Schülerverkehrs in das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖV-Gesetz, ÖVG, BGS 732.1) integriert.

Die Neuregelung und Integration der Schülertransporte in den öffentlichen Verkehr hat folgende Hintergründe:

Der kostenlose Besuch der Grundschule (Volksschule) wird von der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (Artikel 19; SR 101) garantiert. Ist der Schulweg so lang oder so gefährlich, dass er den Schülern und Schülerinnen nicht zugemutet werden kann, so hat die öffentliche Hand auch den Schultransport zu finanzieren.

Sinkende Schülerzahlen haben in den letzten Jahren zu Zusammenlegungen von Schulstandorten geführt. Es ist nicht absehbar, dass diese Entwicklung bereits abgeschlossen ist. Die weitere Konzentration der Schulstandorte wird die Kosten für den Schultransport trotz sinkender Schülerzahlen voraussichtlich weiter ansteigen lassen.

Die Schülertransporte haben sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Die heutige Verwaltungspraxis ist aufwändig und von individuellen, zum Teil historischen Absprachen geprägt und nicht geeignet, den steigenden Anforderungen in Zukunft zu genügen.

Werden Schülertransporte mit dem Fahrplanangebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) kombiniert, können Synergien genutzt werden. Das Angebot kann in der Regel wirtschaftlicher erbracht werden und die Anzahl der beförderten Schüler und Schülerinnen erlaubt unter Umständen ein dichteres Fahrplanangebot. Insbesondere im ländlichen Raum können so allenfalls Linien des ÖV gestärkt werden.

Die Regelung der Schülertransporte betrifft politisch sensible Bereiche. Einerseits tangiert die Regelung individuelle Verfassungsrechte (Recht auf unentgeltlichen Grundschulunterricht). Andererseits könnten Vorschriften über die Organisation der Schülertransporte die Gemeindeautonomie einschränken, wenn z. B. die Abwicklung des Schülerverkehrs mit den ÖV-Vorschriften auf die Gestaltung der Stundenpläne Einfluss hätte.

2. Wirkungsabsichten und Instrumente

Mit der vorliegenden Schülertransportverordnung sollen zwei Wirkungen erzielt werden:

2.1 Einfache Gestaltung der Verwaltungsabläufe

Grosses Gewicht soll auf die einfache Gestaltung der Verwaltungsabläufe gelegt werden. Deshalb soll die operative Verantwortung den Schulträgern zugewiesen werden. Sie bestellen die Abonnemente für Transporte mit dem Fahrplanangebot des ÖV und organisieren Sammeltransporte ausserhalb des Fahrplanangebotes. In Ausnahmesituationen entschädigen sie auch die Eltern, welche ihre Kinder dort zur Schule fahren müssen, wo andere Lösungen wirtschaftlich nicht vertretbar sind. Auch entschädigen sie bei weiten oder beschwerlichen Schulwegen in Einzelfällen die Aufwändungen für die Benutzung von Mofas.

Der Kanton übernimmt gemäss § 10 ÖVG die anfallenden Kosten aufgrund der von ihm genehmigten Schülertransportkonzepte. Diese Schülertransportkonzepte weisen die Kosten für

- die subventionsberechtigten Schülerabonnemente,
- die eventuell zusätzlich notwendigen Sammeltransporte ausserhalb des Fahrplanangebots des ÖV und
- die ausnahmsweise zu bewilligenden Elterntransporte und Mofafahrten

aus.

Zur Berechnung der Kosten für Sammel- und Elterntransporte sowie Mofafahrten sollen Pauschalansätze zur Anwendung kommen.

Die Ermittlung aufgrund des Schülertransportkonzeptes dient bloss zur Bemessung des Kantonsbeitrags an die Kosten des Schulträgers. Der Schulträger ist z. B. frei, die Transportleistungen (insbesondere Sammeltransporte ausserhalb des Fahrplanangebotes) günstiger zu beschaffen als im Konzept unter Verwendung von Pauschalansätzen ermittelt wurde.

Die Verpflichtung der Schulträger zum Ausweis der Kosten im subventionierten Schülerverkehr dient zur periodischen Überprüfung der Pauschalansätze und der Inanspruchnahme der abgerechneten Leistungen.

Das Schülertransportkonzept soll jährlich den neuen Schülerzahlen angepasst werden. Die Revision eines Schülertransportkonzeptes sollte bei gleichbleibenden Schulstandorten nur wenig Aufwand bereiten.

Mit der Genehmigung des Schülertransportkonzeptes wird dem Schulträger gleichzeitig die nach Artikel 6 Buchstabe d und Artikel 32 ff. der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession vom 25. November 1998 (VPK; SR 744.11) notwendige Bewilligung für Personentransporte erteilt. Der Schulträger ist so verantwortlich für die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des Bundesrechts.

2.2 Abwicklung der Schülertransporte wenn möglich mit dem Fahrplanangebot des ÖV

Die Schülertransporte sollen wenn möglich mit dem Fahrplanangebot des ÖV abgewickelt werden. Damit Schüler und Schülerinnen das Fahrplanangebot des ÖV nutzen können, um zur Schule zu gelangen, sind eventuell auch geringfügige Anpassungen des Stundenplans notwendig.

Der Regierungsrat kann basierend auf Artikel 32 der VPK die Erteilung der Transportkonzession im Rahmen der Genehmigung / Nichtgenehmigung des Schülertransportkonzeptes verweigern, wenn ein Schülertransport ausserhalb des Fahrplanangebotes den ÖV konkurrenziert.

3. Finanzierung

Die Kosten für den Schülerverkehr, welcher mit Angeboten des ÖV bewältigt wird (Abonnements-Kosten), für Schulbusse ausserhalb des Fahrplanangebotes und für Elterntransporte sowie Mofafahrten, werden vom Kanton - basierend auf § 10 Absatz 1 und Absatz 6 des ÖVG - finanziert.

Mit der Revision des ÖVG sollen die gesamten subventionsberechtigten Schülertransportkosten vom Kanton übernommen werden. Diese betragen rund 2 Mio. Franken. Daran hat sich der Kanton bisher mit rund 1,2 Mio. Franken Subventionen beteiligt. Basierend auf dem revidierten ÖVG werden auch die Restkosten in der Höhe von 0,8 Mio. Franken vom Kanton übernommen.

Die Kosten für Sammel- und Elterntransporte ausserhalb des Fahrplanangebotes betragen in den letzten Jahren rund 54 % der gesamten Schülertransportkosten.

4. Die einzelnen Bestimmungen

§ 1 Absatz 1

Es geht um Leistungen des Kantons im Sinne von § 5 Absatz 2 und § 9 Absatz 3 des ÖVG. Schulwege sind nur die Wege der Schulkinder von der Wohnadresse zum Schulhaus und zurück. Schulinterne Transporte werden nicht finanziert.

Transporte zu und von Schulen der Sonderpädagogik sowie Transporte von behinderten Schülern und Schülerinnen in die Volksschule unterstehen dieser Verordnung nicht. Bis im Jahr 2007 wurden solche Transporte von der Invalidenversicherung (IV) finanziert. Mit der NFA sind diese Kosten Bestandteil der vom Kanton gesamthaft subventionierten Sonderschulskosten (§ 37^{bis} Abs. 1 Bst. f. und § 37^{quinquies} Abs. 1 Volksschulgesetz vom 14. September 1969; BGS 413.11).

§ 1 Absatz 2

Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit eines Schulweges müssen die Behörden über ein erhebliches Ermessen verfügen, um auch Einzelfällen gerecht zu werden. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, die Zumutbarkeit in der Verordnung nur anhand von nicht näher und nicht abschliessend definierten Kriterien zu umschreiben.

Die einzelnen Elemente der Umschreibung der Zumutbarkeit entsprechen inhaltlich der Verordnung über die Subventionierung von Transport-, Verpflegungs- und Unterkunftskosten der Schulgemeinden vom 21. Juli 1970 (BGS 411.311.51). Es ist anzustreben, dass bei der Beurteilung der Zumutbarkeit der Schulwege durch das Amt für Volksschule und Kindergarten (Beurteilung von Finanzierungsgesuchen für Verpflegungs- und Unterkunftskosten) und durch das Amt für Verkehr und Tiefbau (Beurteilung von Schülertransportkonzepten) dieselben Kriterien zur Anwendung kommen.

§ 1 Buchstabe a)

Das Alter der Schüler und Schülerinnen ist massgebend für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Schulwegen. Ab einem gewissen Alter - in der Regel ab dem 7. Schuljahr - ist Schülern und Schülerinnen ein weiterer Schulweg (mit dem Fahrrad) zuzumuten.

§ 1 Buchstabe b)

Bei Schülern und Schülerinnen bis ins sechste Schuljahr wird gemäss Lehre¹⁾ ein Schulweg von weniger als 2,5 km als zumutbar angenommen. Ab dem 7. Schuljahr beträgt dieser Wert 5 km, sofern die Benutzung des Fahrrades zumutbar ist. Die Höhendifferenz soll situativ berücksichtigt werden können.

§ 1 Buchstabe c)

Buchstabe c) macht es möglich, auf Sonderfälle einzugehen.

§ 2

Transporte zu und von den Schulen der Sonderpädagogik sowie Transporte von behinderten Schülern und Schülerinnen in die Volksschule unterstehen dieser Verordnung nicht. Bis im Jahr 2007 wurden solche Transporte von der Invalidenversicherung (IV) finanziert. Mit der NFA sind diese Kosten Bestandteile der vom Kanton gesamthaft subventionierten Sonderschulkosten (§ 37^{bis} Absatz 1 Buchstabe f und § 37^{quinquies} Absatz 1 des Volksschulgesetzes vom 14. September 1969 [BGS 413.111]).

Für die Organisation der Volksschule sind in erster Linie die Einwohnergemeinden zuständig (Art. 105 Kantonsverfassung, BGS. 111.1), diese können sich zu Schulgemeinden (Schulträgern) zusammenschliessen (§ 5 Volksschulgesetz, BGS 413.111). Werden aufgrund der Unzumutbarkeit des Schulweges Schülertransporte notwendig, werden auch diese Teil der Aufgaben der Volksschule, bzw. des Kindergartens, für deren Organisation die Einwohnergemeinden (bzw. die Schulträger) zuständig sind. Die Schulträger sind im Sinne von § 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (BGS 732.1) insofern als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu qualifizieren.

Für die Organisation der Volksschule sind in erster Linie die Einwohnergemeinden zuständig (Art. 105 Kantonsverfassung; BGS. 111.1); diese können sich zu Schulgemeinden (Schulträgern) zusammenschliessen (§ 5 Volksschulgesetz vom 14. September 1969; BGS 413.111). Werden aufgrund der Unzumutbarkeit des Schulweges Schülertransporte notwendig, werden auch diese Teil der Aufgaben der Volksschule bzw. des Kindergartens, für deren Organisation die Einwohnergemeinden (bzw. die Schulträger) zuständig sind. Die Schulträger sind im Sinne von § 2 des ÖV-Gesetzes insofern als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu qualifizieren.

§ 3 Absatz 1

Das Schülertransportkonzept nimmt eine ähnliche Stellung ein wie die Angebotsvereinbarung gemäss Artikel 20 der Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz vom 18. Dezember 1995 (Abgeltungsverordnung, ADFV; SR 742.101.1).

§ 3 Absatz 3

Die Kosten für die Abonnemente ergeben sich aufgrund der Anzahl berechtigter Schüler und Schülerinnen und des Preises für das für den Schulweg notwendige jeweilige Abonnement.

Pauschalansätze dienen dazu, die Höhe der Subvention des Kantons an den Schulträger zu bestimmen. Der Kanton empfiehlt, für Transporte mit Bussen ab einem Gesamtgewicht von 3,5 t (Midi-, Standard- und Gelenkbusse) Offerten einzuholen. Das Einholen von Offerten ist für die Schulträger obligatorisch, sobald die Schwellenwerte des Gesetzes über öffentliche Beschaffung-

¹⁾ Plotke Herbert, 2003, Schweizerisches Schulrecht, Verlag Paul Haupt, Bern.

gen vom 22. September 1996 (Submissionsgesetz; BGS 721.54) für das Einladungsverfahren erreicht werden. Die Einhaltung des Submissionsgesetzes ist Voraussetzung für die Abgeltung.

Die Zuhilfenahme von Pauschalansätzen zur Ermittlung der Kosten für Schülertransporte macht nicht für jedes Transportmittel Sinn. Dort wo Fahrzeuge über 3,5 t Gesamtgewicht (Midi-, Standard- oder gar Gelenkbusse) zum Einsatz kommen, sollen die Kosten mit konkreten Offerten ermittelt werden. Diese Fahrzeugkategorien werden in erster Linie von konzessionierten Transportunternehmen betrieben, deren Offerte stark vom übrigen Einsatz des Fahrzeuges und des Fahrers abhängt. Für Schülertransporte gilt nicht das eisenbahnrechtliche Bestellverfahren gemäss Artikel 20 der ADFV, sondern das kantonale Submissionsrecht.

§ 3 Absatz 4

Aufgrund der dynamischen Entwicklung der Kosten im Transportbereich (z. B. Treibstoffe) müssen die Pauschalansätze für Transporte mit Fahrzeugen bis 3,5 t flexibel angepasst werden können. Aus diesem Grund soll die Höhe der Pauschalansätze nicht direkt in der Verordnung festgesetzt werden.

§ 4

Die Termine zur Einreichung der Schülertransportkonzepte an das Amt für Verkehr und Tiefbau und zur Meldung der Schülerzahlen an das Departement für Bildung und Kultur sind identisch. Der frühzeitige Termin ermöglicht Anpassungen am Fahrplanangebot.

§ 5

Die Vorschrift der Rechnungsführung ergibt sich auch aus § 36 und § 62 des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G; BGS 115.1), wonach sich der Aufsichtsbereich der Finanzkontrolle auf Organisationen und Personen ausserhalb der kantonalen Verwaltung bezieht, denen der Kanton öffentliche Aufgaben überträgt oder Staatsbeiträge ausrichtet.

Das Amt für Verkehr und Tiefbau prüft die Verwaltungsrechnung der Schulträger im Bereich der Schülertransporte stichprobenweise, damit die Höhe der Pauschalansätze überprüft werden kann.

§ 6

Der Regierungsrat hat mit Beschluss Nr. 2007/2198 vom 18. Dezember 2007 die Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr - mit Ausnahme von § 9 Absatz 3 sowie Ziffer IV und V des Kantonsratsbeschlusses RG 088/2007 (Ausserkraftsetzung der Bestimmungen zur Finanzierung der Schülertransporte im Volksschulgesetz¹⁾ und des Verteilungsschlüssels für die Lehrerbeholdungskosten²⁾) - auf 1. Januar 2007 in Kraft gesetzt.

Da es aus praktischen Gründen nicht möglich ist, für alle Schulträger gleichzeitig Schülertransportkonzepte zu genehmigen, soll die neue Schülertransportverordnung nur für jene Schulträger gelten, die dem Amt für Verkehr und Tiefbau ein Schülertransportkonzept zur Genehmigung vorlegen. Weil mit der neuen Regelung die Schulträger finanziell entlastet werden, ist damit zu rechnen, dass die Schultransportkonzepte rasch vorgelegt werden.

¹⁾ BGS 413.111.

²⁾ BGS 126.515.855.11.

5. **Beschluss**

Siehe nächste Seite.

Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte (Schülertransportverordnung)

RRB Nr. 2009/..... vom

Der Regierungsrat des Kantons Solothurn

in Ausführung von § 9 Absatz 3 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz) vom 27. September 1992¹⁾

beschliesst:

I.

§ 1. Abgeltungsberechtigte Schülertransporte

¹ Abgeltungsberechtigt sind Volksschul- und Kindergartentransporte bei Schulwegen, welche den Schülern und Schülerinnen nicht zugemutet werden können.

² Die Zumutbarkeit eines Schulweges wird insbesondere aufgrund folgender Kriterien beurteilt:

- a) Alter der Schüler und Schülerinnen;
- b) Distanzen und Höhendifferenzen;
- c) besonders gefährliche Schulwege.

§ 2. Zuständigkeit für Schülertransporte

¹ Verantwortlich für die Schülertransporte sind die Schulträger.

² Der Kanton übernimmt die Kosten.

§ 3. Bemessung der Abgeltung

¹ Die Abgeltung wird aufgrund eines vom Schulträger erstellten Schülertransportkonzeptes berechnet.

² Das Schülertransportkonzept weist die Organisation und die Kosten aus für

- a) Schülertransporte mit dem Fahrplanangebot;
- b) Schülertransporte, welche sich nicht in das Fahrplanangebot integrieren lassen.

³ Die Kosten werden global ermittelt aufgrund:

- a) der berechtigten Kosten für die Abonnemente des Fahrplanangebots;
- b) von km-bezogenen Pauschalansätzen für Schülertransporte mit Personenwagen und Kleinbussen sowie für Mofafahrten;
- c) den Kosten gemäss Offerten für Schülertransporte ausserhalb des Fahrplanangebotes mit Midi-, Standard- oder Gelenkbussen.

⁴ Die Höhe der Pauschalansätze wird vom Regierungsrat festgelegt und periodisch überprüft.

§ 4. Verfahren

¹ Der Schulträger reicht das aktualisierte Schülertransportkonzept jährlich bis spätestens am 30. November für das folgende Schuljahr dem Amt für Verkehr und Tiefbau ein.

² Aufgrund des bereinigten Schülertransportkonzeptes legt der Regierungsrat die Höhe der Abgeltung fest und erteilt allfällige Transportbewilligungen gemäss § 32 der Verordnung über die Personenbeförderungskonzession des Bundes¹⁾.

¹⁾ BGS 732.1.

§ 5. Rechnungsführung

¹ Die Schulträger weisen Kosten gesondert aus für

- a) Schülertransporte mit dem Fahrplanangebot;
- b) Schülertransporte und Mofafahrten, welche sich nicht in das Fahrplanangebot integrieren lassen.

² Das Amt für Verkehr und Tiefbau prüft die Rechnungsführung der Schulträger im Bereich der Schülertransporte stichprobenweise.

§ 6. Übergangsbestimmungen

¹ Alle Schulträger mit subventionsberechtigten Schülertransporten haben dem Amt für Verkehr und Tiefbau bis am 30. November 2010 ein erstes Schülertransportkonzept zur Genehmigung einzureichen.

² Bis zur Genehmigung des Schülertransportkonzeptes gelten die Bestimmungen der Verordnung über die Subventionierung von Transport-, Verpflegungs- und Unterkunftskosten der Schulgemeinden²⁾.

II.

Die Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte tritt rückwirkend auf den 1. Januar 2009 in Kraft. Vorbehalten bleibt das Einspruchsrecht des Kantonsrates.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler RRB

Bau- und Justizdepartement (2)
 Bau- und Justizdepartement, Rechtsdienst (4)
 Amt für Verkehr und Tiefbau (8)
 Finanzdepartement
 Amt für Finanzen
 Kantonale Finanzkontrolle
 Departement für Bildung und Kultur (2)
 Volkswirtschaftsdepartement (2)
 Departement des Innern
 Staatskanzlei (San, Einleitung Einspruchsverfahren)
 Fraktionspräsidien (4)
 Parlamentsdienste
 GS, BGS

Veto Nr. Ablauf der Einspruchsfrist:

¹⁾ SR 744.11.
²⁾ BGS 411.311.51.