

Regierungsratsbeschluss

vom 9. August 2011

Nr. 2011/1621
KR.Nr. I 091/2011 (BJD)

Interpellation Verena Meyer (FDP, Mühledorf): Neues Schülertransportkonzept des Kantons Solothurn (21.06.2011) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Ab Beginn des Schuljahres 2011/12 im August, sollen im Kanton Solothurn alle Schul- und Kindergartenkinder mit dem öffentlichen Verkehr transportiert werden, sofern die Distanz des Schulweges die Zumutbarkeit überschreitet. In einigen Bezirken regt sich gegen dieses neue Konzept grosser Widerstand. Nach Verkehrsunfällen ist der Ärger von Behörden und Eltern gross. Die Regierung ist gebeten folgende Fragen zu beantworten:

1. Stimmt es, dass im ganzen Kanton, die Schul- und Kindergartenkinder mit unzumutbar langem Schulweg ab August 2011 per öV vom Wohn- an den Schulort transportiert werden?
2. Wo werden Ausnahmen genehmigt und wie werden diese begründet?
3. Auf welcher rechtlichen Grundlage basiert der Entscheid des Bau- und Justizdepartementes, die speziellen Schülertransporte auf den öV zu verlegen, bzw. die Schülerspezialtransporte abzuschaffen? Wer hat diesen Entscheid gefällt und wie wurde er begründet?
4. Wer übernimmt die Verantwortung bei Unfällen öffentlicher Transporte mit Schulkindern?
5. Stimmt es, dass für den Spezialtransport von Schülerinnen und Schülern, sowie Kindergartenkindern andere Bestimmungen gelten als für den Transport von Personen im öffentlichen Verkehr? Wenn ja, welche?
6. Welche Kosten würden dem Kanton entstehen, wenn die Schul- und Kindergartenkinder im ganzen Kanton zwar weiterhin mit dem öV transportiert würden, aber einen garantierten Sitzplatz hätten?
7. Welche Kosten entstehen, wenn zudem alle öffentlichen Transportfahrzeuge mit Sicherheitsgurten ausgerüstet würden?
8. Wie würde ein Kostenverteiler der oben genannten Zusatzkosten pro Bezirk aussehen (1 Sitzplatz pro Kind / nachrüsten mit Sicherheitsgurten)?
9. Bis zu welchem Termin wäre die Umsetzung der genannten Neuerung flächendeckend im ganzen Kanton realisierbar?
10. Könnten die Kinder zum Tragen der Sicherheitsgurten verpflichtet werden?

11. Können Kinder zum Bewältigen des Schulweges per Fahrrad verpflichtet werden und wenn ja, ab welchem Alter und bis zu welcher Distanz? Wie ist es im Winter?
12. Wozu ist der Kanton bezüglich Subvention von Schüler- und Kindergartentransportkosten gegenüber den Gemeinden verpflichtet?
13. Welche anderen Massnahmen erachtet das Bau- und Justizdepartement als sinn- und zweckvoll um die Sicherheit beim Transport von Schul- und Kindergartenkindern zu verbessern?
14. Sind derartige Sicherheitsmassnahmen geplant und im Voranschlag 2011 enthalten, oder für den Voranschlag 2012 vorgesehen?

2. Begründung (Interpellationstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Allgemeines

3.1.1 Schülertransportkonzepte

Der Kanton Solothurn leistet an die Schülertransportkosten der Schulträger finanzielle Beiträge, wenn die Schulwege unzumutbar sind und wenn immer möglich der öffentliche Verkehr (ÖV) benutzt wird. Bisher wurden diese Kosten nach der Lehrerbesoldungsklassifikation¹⁾ subventioniert. Ab dem Schuljahr 2011/2012 wird aufgrund der neu eingeführten Schülertransportkonzepte eine kantonale Abgeltung an die Transportkosten berechnet und ausbezahlt.

Dem Grundsatz, die Schülertransporte wenn möglich mit dem ÖV abzuwickeln, wurde bisher schon nachgelebt. Damit werden die in den ÖV integrierbaren Transporte bereits heute mit dem ÖV durchgeführt. Nicht integrierbare Transporte finden weiterhin ausserhalb des ÖV statt. Entsprechend konnten die bestehenden Transporte grossmehrheitlich unverändert in die Schülertransportkonzepte überführt werden. Vor diesem Hintergrund sind uns mit Ausnahme des Bucheggbergs keine Widerstände gegen die Konzepte bekannt.

Neu übernimmt der Kanton 100 % der gemäss den Konzepten anerkannten Kosten; bei der Subventionierung nach der Lehrerbesoldungsklassifikation waren es in den letzten Jahren durchschnittlich 60 %. Weiter kann mit der künftigen jährlichen Fortschreibung der Startkonzepte 2011/2012 der administrative Aufwand gegenüber heute wesentlich reduziert werden.

3.1.2 Schülertransporte Bucheggberg

Im Zuge der Neugestaltung der Schullandschaft im Bucheggberg wurde das ÖV-Angebot neu konzipiert, damit die Schulkinder möglichst mit dem ÖV zur Schule und wieder nach Hause transportiert werden können. Neben den Bedürfnissen der Schulen wurden auch die Anforderungen des Pendler- und Ausflugsverkehrs berücksichtigt.

Mit der Integration der Bucheggberger Schülertransporte in den ÖV konnte das Angebot verbessert und die Position des ÖV mit bisher unterdurchschnittlichen Frequenzen bei den Pendlern und Ausflüglern gestärkt werden. Hierzu trägt auch bei, dass die Schulkinder ihre ÖV-Abonnemente auch in der Freizeit nutzen können. Ohne den Schülerverkehr könnte das Angebotsni-

¹⁾ Klassifikation der Einwohnergemeinden zur Berechnung des staatlichen Anteils an den Besoldungskosten für die Lehrkräfte an der Volksschule, an Kindergärten und an Musikschulen.

veau kaum im heutigen Umfang aufrecht erhalten werden, denn im Hinblick auf die entsprechenden Kennzahlen des Bundes und des Kantons würden eine zu niedrige Auslastung und damit ein zu geringer Kostendeckungsgrad resultieren.

Die Struktur der Schülertransporte mit dem ÖV im Bucheggberg basiert auf einem Planungsbericht vom November 2008 zuhanden der *Vereinigung Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten Bucheggberg*. Da das ÖV-Angebot angepasst werden musste, hat der Kanton als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs die auf den Bericht folgende detaillierte Planung begleitet. Das neue ÖV-Angebot am Bucheggberg war Bestandteil des Globalbudgets *Öffentlicher Verkehr 2010-2011*, welches am 1. Juli 2009 beschlossen wurde (SGB 107/2009).

3.2 Zu Frage 1

Damit der Kanton die Schülertransportkosten der Schulträger bei weiten und beschwerlichen Schulwegen abgelden kann, müssen die Transporte wenn immer möglich mit dem ÖV abgewickelt werden. Nur wo eine Integration in den ÖV nicht möglich ist, können auch Kosten für Transporte ausserhalb des ÖV abgegolten werden (§ 3 der Verordnung über die Organisation und Finanzierung der Schülertransporte; Schülertransportverordnung; BGS 411.311.52).

So werden dem Schulverband Bucheggberg A3 im Schuljahr 2011/2012 zwei separate Schulbusse ausserhalb des ÖV abgegolten: Einerseits zwischen Brunnenthal und Messen (Kindergarten und Primarschule) und andererseits zwischen Messen und Lüterkofen (Einführungsklassen).

3.3 Zu Frage 2

Kosten für Transporte ausserhalb des ÖV werden dort abgegolten, wo die Benützung des ÖV nicht möglich ist. Dabei handelt es sich auf der einen Seite hauptsächlich um nicht mit dem ÖV erschlossene Gebiete (z. B. abgelegene Dorfteile einer Gemeinde oder Juraberghöfe). Weniger häufig sind auf der anderen Seite Situationen, wo ein Gebiet zwar erschlossen ist, der Fahrplan und der Schulstundenplan jedoch nicht aufeinander abgestimmt werden können.

So wird Brunnenthal zwar von der PostAuto-Linie 871 Gegenstorf-Messen bedient. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Messen passen aber nicht auf die Schulzeiten, da diese mit dem Fahrplan der Linie 882 Bätterkinden-Oberramsern-Messen-Schnottwil abgestimmt sind.

3.4 Zu Frage 3

Der Grundsatz, die Schülertransporte wenn immer möglich mit dem ÖV abzuwickeln, basiert auf folgenden rechtlichen Grundlagen:

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-Gesetz, BGS 732.1): Entsprechend wurden Organisation und Finanzierung der Schülertransporte in das ÖV-Gesetz aufgenommen (RG 088/2007 vom 28. August 2007 und RG 091/2009 vom 1. Juli 2009).
- Schülertransportverordnung: Diese regelt die Einzelheiten der Gesetzesbestimmungen. § 3 Abs. 2 unterscheidet explizit zwischen Transporten mit dem Fahrplanangebot des ÖV und Transporten, die sich nicht in das Fahrplanangebot integrieren lassen.
- Regierungsratsbeschluss 2006/924 vom 9. Mai 2006 *Übergang der Bewilligung und Finanzierung des Schülerverkehrs vom Amt für Volksschule und Kindergarten zum Amt für Verkehr und Tiefbau*: Entscheid zur Zusammenlegung der beiden Themen Schülerverkehr und ÖV auf den 1. Januar 2007, um den Schülerverkehr wo möglich in den bestehenden ÖV zu integrieren bzw. mit künftigen Angebotskonzepten abzustimmen. In der Regel ist die Wirtschaftlichkeit bei Schülertransporten mit dem ÖV höher als bei separaten Transporten. Zudem können mit einer Integration gerade Linien im ländli-

chen Raum mit unterdurchschnittlichen Frequenzen gestärkt und für Pendler sowie Ausflügler attraktiver gestaltet werden.

Eine einschränkende Rolle für Transporte ausserhalb des ÖV spielt zudem die Bundesverordnung über die Personenbeförderung (VPB, SR 745.11): Nach Artikel 30 darf die für Schulbusse erforderliche kantonale Personenbeförderungsbewilligung u. a. nur erteilt werden, wenn keine bestehenden ÖV-Angebote in ihrem Bestand gefährdet werden und keine bestehenden und von der öffentlichen Hand mitfinanzierten Verkehrsangebote wesentlich konkurriert werden.

3.5 Zu Frage 4

Die Haftung für Unfälle bei Schülertransporten richtet sich unabhängig davon, ob es sich um Transporte mit Fahrplankursen oder mit spezifischen, vom Schulträger durchgeführten Schülertransporten handelt nach den Bestimmungen von Art. 42 des Bundesgesetzes über die Personenbeförderung (SR 745.1). Es haftet jeweils das Transportunternehmen. Bei Transporten des öffentlichen Verkehrs ist dies die für die Linie konzessionierte Unternehmung (z.B. BSU, PostAuto). Im Fall von Schülertransporten ausserhalb des Fahrplanangebotes treten die Schulträger als Transportunternehmen auf.

3.6 Zu Frage 5

Zwei zentrale Unterschiede bei der Personenbeförderung mit Schulbussen einerseits und mit dem ÖV andererseits ergeben sich aufgrund von Ausnahmebestimmungen für den ÖV: Danach sind im regionalen fahrplanmässigen Verkehr konzessionierter Transportunternehmen

- Stehplätze zulässig (Art. 107 Abs. 2 der Bundesverordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; VTS; SR 741.41);
- Führer und mitfahrende Personen von der Gurtentragpflicht ausgenommen (Art. 3a Abs. 2 Bst. e der Verkehrsregelnverordnung des Bundes; VRV; SR 741.11).

3.7 Zu Frage 6

Die Höhe der Zusatzkosten von garantierten Sitzplätzen für alle Kindergarten- und Schulkinder im ÖV muss geschätzt werden, da nicht bekannt ist, wo und wann wie viele Kinder keinen Sitzplatz zur Verfügung haben. Die resultierenden Kosten sind dementsprechend als Grössenordnung zu betrachten.

Aufgrund einer Umfrage bei den Transportunternehmen ist davon auszugehen, dass auf praktisch allen Buslinien Schülertransporte stattfinden. Damit jedes Kind garantiert sitzen könnte, wird angenommen, dass für alle Passagiere ein Sitzplatz angeboten werden müsste. Um dies erreichen zu können, wird von einer durchschnittlichen Kapazitätserhöhung von 25 % während den Hauptverkehrszeiten ausgegangen. Vor diesem Hintergrund ist mit jährlich wiederkehrenden Zusatzkosten in der Höhe von rund 9,1 Mio. Franken zu rechnen.

Weitere Kosten würden durch die grösseren Garagenkapazitäten anfallen, welche für die rund 60 zusätzlich notwendigen Busse erstellt werden müssten. Weiter bezieht sich der ausgewiesene Betrag nur auf Buslinien.

3.8 Zu Frage 7

Im Linienverkehr im Kanton Solothurn werden rund 210 Busse eingesetzt, wovon etwa 20 mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind. Somit müssten 190 Busse nachgerüstet werden. Bei durchschnittlichen Kosten von 50'000 Franken pro Bus ergeben sich Gesamtkosten von rund 9,5 Mio. Franken.

Inwieweit eine flächendeckende Nachrüstung mit Sicherheitsgurten überhaupt sinnvoll (ältere Fahrzeuge) bzw. technisch machbar wäre, müsste detailliert abgeklärt werden. Allenfalls wäre es wirtschaftlicher, Ersatzbeschaffungen abzuwarten.

Weitere Kosten würden aufgrund von längeren Haltestellenaufenthalten der Busse anfallen. Sollte das Anlegen der Gurten nämlich konsequent gehandhabt werden, könnte ein Bus erst dann weiterfahren, wenn alle Kinder sitzen und angeschnallt wären. Zur Einhaltung der Fahrpläne und Sicherstellung der Anschlüsse müssten auf diversen bereits heute zeitlich angespannten Linien somit noch weitere Busse beschafft und in Betrieb genommen werden.

Der Einsatz der Busse ist heute derart optimiert und in einigen Fällen sogar ausgereizt, dass ohne zusätzlichen Mitteleinsatz keine längeren Aufenthalts- und Fahrzeiten möglich sind. Entsprechend werden heute Busse eingesetzt, bei denen nicht zuletzt aufgrund der vorhandenen Stehplätze ein rasches Ein- und Aussteigen möglich ist. Dies zeigt deutlich, dass sowohl Sicherheitsgurte als auch garantierte Sitzplätze der Funktionsweise bzw. der Ausgestaltung des ÖV diametral entgegenstehen würden.

3.9 Zu Frage 8

Bei Transportunternehmungen, die in mehreren Bezirken des Kantons Solothurn tätig sind, ist eine Aufteilung der oben berechneten Zusatzkosten kaum möglich, weshalb z. T. mehrere Bezirke zusammengefasst werden mussten. Die Aufteilung zeigt folgende Grössenordnung:

Bezirke	Zusatzbusse (jährlich)	Sicherheitsgurte (einmalig)
– Bucheggberg	0,65 Mio. Franken	0,65 Mio. Franken
– Solothurn/Lebern/Wasseramt	2,80 Mio. Franken	2,95 Mio. Franken
– Thal	0,65 Mio. Franken	0,65 Mio. Franken
– Olten/Gösgen/Gäu	2,65 Mio. Franken	2,75 Mio. Franken
– Dorneckberg/Thierstein	2,35 Mio. Franken	2,50 Mio. Franken.

3.10 Zu Frage 9

Nach Auskunft der Transportunternehmungen betragen die Lieferfristen für neue Busse 8 bis 15 Monate ab Bestellung. Für das sofortige Nachrüsten aller Busse mit Sicherheitsgurten müsste je nach Grösse einer Transportunternehmung zwischen 6 Monaten und 3 Jahren gerechnet werden, da die Busse nicht beliebig vom täglichen Linieneinsatz abgezogen werden können.

Beim Abwarten von Ersatzbeschaffungen würde sich die Umsetzungsdauer weiter verlängern, da Busse auf 10 bis 14 Jahre abgeschrieben werden (Anhang der Bundesverordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen; RKV; SR 742.221).

3.11 Zu Frage 10

Bei Fahrten mit dem ÖV können die Passagiere nicht zum Tragen von Gurten verpflichtet werden, da keine Gurtentrapflicht besteht (vgl. Ziffer 3.6).

Bei Fahrten ausserhalb des ÖV müssen die Passagiere bekanntlich die vorhandenen Sicherheitsgurte während der Fahrt tragen. Die Fahrzeugführer haben sicherzustellen, dass Kinder unter zwölf Jahren ordnungsgemäss gesichert sind (Art. 3a Abs. 1 VRV).

Zu Frage 11

Die Schulträger als die für die Schülertransporte verantwortliche Instanz (§ 2 Abs. 1 Schülertransportverordnung) legen fest, für welche Schulwege kein Transport eingerichtet werden muss, d. h. welche Schulwege zumutbarerweise zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Als massgebliche Beurteilungskriterien gelten dabei die Schulkinder (Alter), die Art des Weges (Länge, Höhenunterschied) und die Gefährlichkeit des Weges (Herbert Plotke, 2003, Schweizerisches Schulrecht, S. 225 ff.).

Bei der Beurteilung der von den Schulträgern zur Abgeltung eingegebenen Transporte stützt sich der Kanton auf diese Kriterien (§ 1 Abs. 2 Schülertransportverordnung). Als Richtwert wird angenommen, dass Schulkindern der Oberstufe bis zu einer Distanz von 5 km die Benützung des Fahrrads zugemutet werden kann. Unter situativer Berücksichtigung von Höhendistanzen und besonderer Gefährlichkeiten des Weges kann von dieser Distanz abgewichen werden.

3.12 Zu Frage 12

Der Kanton trägt die Kosten der Schulträger für den Transport der Besucher von Volksschulen und Kindergärten, sofern der Weg weit oder beschwerlich ist (§ 9 Absatz 3 ÖV-Gesetz).

3.13 Zu Frage 13

Von Seiten des Kantons gibt es keinen Massnahmenkatalog betreffend Verbesserung der Sicherheit von Schülertransporten, da die Schulträger für die Schülertransporte verantwortlich zeichnen (vgl. Ziffer 3.12) und der Kanton nur für die Abgeltung der Transportkosten der Schulträger unter gewissen Bedingungen zuständig ist (vgl. Ziffer 3.13).

Als Besteller des öffentlichen Regionalverkehrs kann der Kanton in Zusammenarbeit mit der Schulträgerschaft und den Transportunternehmen jedoch innerhalb gewisser Rahmenbedingungen (z.B. rechtliche Anforderungen, Finanzierbarkeit oder betriebliche Machbarkeit) situativ Optimierungsmöglichkeiten zu Gunsten der Schülertransporte definieren und umsetzen.

So konnten im Bucheggberg bedeutende Verbesserungen der Sicherheit umgesetzt bzw. definiert werden:

- direkte Bedienung der Schulhäuser in Messen und Lüterkofen;
- verbesserte Koordination von Busfahrplänen und Schulstundenplänen (einige Kurse der Linie 882 verkehren ausser Takt);
- angepasste Linienführung (keine Talfahrten am "Balmstutz");
- freiwillige Ausrüstung mit Sicherheitsgurten und Optimierung der Haltemöglichkeiten der neu beschafften Fahrzeugen durch PostAuto;
- fachliche Unterstützung des Amts für Verkehr und Tiefbau beim Haltestellenbau auf Gemeindestrassen;
- Einsatz grösserer Busse voraussichtlich ab Dezember 2011.

3.14 Zu Frage 14

Entsprechend den Ausführungen unter Ziffer 3.14 sind seitens des Kantons keine generellen Sicherheitsmassnahmen geplant. Damit sind auch keine finanziellen Mittel eingestellt. Allfällige Mehrkosten für die Umsetzung der oben erwähnten Massnahmen zugunsten des Bucheggbergs werden innerhalb des Globalbudgets des öffentlichen Verkehrs aufgefangen.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau
Departement für Bildung und Kultur
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat