

Auswertung der Vernehmlassungen zur Änderung des ÖV-Gesetzes

Vernehmlassungsteilnehmer	Einleitende Bemerkungen	Änderungsanträge
Departement für Bildung und Kultur (1)	Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.	Botschaft auf Seite 11 Ziffer 3 „Finanzielles“ soll wie folgt ergänzt werden: Der Kanton übernimmt diese Entlastung als (teilweise) Kompensation der den Gemeinden aus § 23 des Mittelschulgesetzes vom 29. Juni 2005 (in Kraft seit 1.1.2007, vgl. RRB 2005/2540 vom 6.12.2005) erwachsenden Mehrkosten.
SVP Kanton Solothurn (2)	Die SVP stellt bei der Änderung des ÖV-Gesetzes (ÖVG) fest, dass der Kanton mit rund 2.4 Mio. Franken mehr belastet wird. Es wird oft „von der teilweisen Kompensation der Gemeinden aus der Änderung des Mittelschulgesetzes erwachsenden Mehrkosten“ geschrieben. Die Mehrkosten werden nie erwähnt und es fehlt auch eine tabellarische Finanzübersicht. Der finanzielle und personelle Synergienutzen durch die Zusammenlegung des öffentlichen Verkehrs (öV) und der Schülertransporte wird nicht erwähnt. Ebenso fehlen Aussagen über die Auswirkungen auf die WoV-Gesetzgebung, die Verschiebung von Produktezielen, Indikatoren sowie die finanziellen und personellen Auswirkungen auf die betroffenen Globalbudgets des DBK und AVT. Die SVP erachtet die Begründungen zu den Änderungen des ÖVG als ungenügend.	Die SVP empfiehlt eine nochmalige Überarbeitung der Vorlage und weist die Gesetzesänderungen zurück.
Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil (3)	Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich der Aufhebung von § 48 Volksschulgesetz. In der Vorlage ist darauf hinzuweisen, dass auch Schülertransporte ausserhalb des öffentlichen Verkehrs,	Beschlussesentwurf IV: § 48 des Volksschulgesetzes ist nicht aufzuheben, sondern soll neu wie folgt lauten: Bei unverhältnismässig weitem oder beschwerlichem

	<p>also Schulbusse sowie Transporte durch Eltern, vom Kanton finanziell mitgetragen werden und in die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs einbezogen werden.</p> <p>Der allgemeine Hinweis des AVT „<i>dass die Gemeinden mit dem ÖVG wesentlich entlastet werden, sind wir mit dem DBK übereingekommen, dass die Verpflegungskosten nicht mehr bezuschusst werden sollen</i>“ kann von der Einwohnergemeinde Mümliswil-Ramiswil so nicht stehen gelassen werden. Die Streichung der bisherigen Kostenbeiträge des Kantons an die Schülerverpflegung kann nicht mit der Entlastung der Gemeinden zum Mittelschulgesetz begründet werden. Es handelt sich hier um ein bildungspolitisches Element, welches nicht mit dem ÖVG gekoppelt werden kann.</p> <p>Die Unterkunft- und Verpflegungskosten müssen daher im Volksschulgesetz neu geregelt werden.</p>	<p>Schulweg oder Weg zum Kindergarten hat die Gemeinde allfällige Kosten für auswärtige Unterkunft zu übernehmen und an Auslagen für auswärtige Verpflegung einen angemessenen Beitrag zu leisten. Solche Gemeindeleistungen werden vom Kanton nach der Klassifikation zur Berechnung der Staatsanteile an den Lehrerbesoldungen subventioniert.</p> <p>Beschlussesentwurf V:</p> <p>§ 2 Abs. 1 des Verteilschlüssels für die Klassifikation ist wie folgt anzupassen:</p> <p>Die Besoldungskosten einer Gemeinde umfassen, soweit die Aufwendungen beitragsberechtigt sind, die Besoldung der Lehrkräfte der Gemeinde, die Schulgelder, die Besoldungskosten der Schulgemeinde sowie Massnahmen zur Erleichterung der vorzeitigen Pensionierung.</p>
<p>SYNA (4)</p>	<p>Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Die Entlastung der Gemeinden als Teilkompensation zum Mittelschulgesetz wird begrüsst.</p>	<p>Keine Änderungsanträge</p>
<p>Regionalverein OGG (5)</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Bedenken werden bezüglich der Anerkennung der SBB bei der Infrastrukturfinanzierung angemeldet. Die Gemeinden haben hier kaum Einfluss, weshalb auch eine Einwirkung auf die Kostenfolgen bei entsprechenden „Bestellungen“ des Kantons nicht gegeben ist. Neu müssen sich nun auch die Gemeinden an den Infrastrukturausbauten der SBB beteiligen.</p> <p>Fallen die Schülertransportkosten in Zukunft in den Topf der Kosten des öV, ist absehbar, dass insbesondere Gemeinden, die einen sehr hohen Subventionierungssatz bei den Schulkosten hatten, inskünftig finanziell schlechter gestellt werden.</p> <p>In den Ausführungen zur Gesetzesvorlage wird</p>	<p>§ 10 Abs. 1</p> <p>Der Regionalverein verlangt, dass der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinden überprüft und entsprechend den klaren Versprechungen des Kantons im Rahmen der Mittelschulgesetzgebung zulasten des Kantons erhöht wird.</p>

	<p>wiederholt darauf hingewiesen, dass im Sinne eines Ausgleiches durch die Mehrbelastung der Gemeinden im Rahmen des Mittelschulgesetzes eine Entlastung beim öffentlichen Verkehr erfolgen soll. Es ist nun festzustellen, dass eine vollständige Kompensation – wie diese in Aussicht gestellt worden ist - nun eben nicht erfolgt ist. Der Anteil des Kantons beim Kostenteiler ist so zu erhöhen, dass die Mehrkosten aus der Mittelschulgesetzgebung kompensiert werden.</p> <p>Die kantonale Verkehrskoordinationskommission (VKK) sollte bei Fragen im Bereich des öffentlichen Verkehrs stärker in die Diskussion und Meinungsbildung einbezogen werden.</p>	
<p>Stadt Solothurn (6)</p>	<p>Integrale Zustimmung zu Gesetzesänderungen.</p> <p>Mit der Teilkompensation der den Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz erwachsenden Mehrkosten wird die Vereinbarung mit dem Verband Solothurnischer Einwohnergemeinden erfüllt.</p> <p>Die Streichung des Regionalflugverkehrs, der Sesselbahn Weissenstein und der Aareschiffahrt als abgeltungsberechtigte öV-Sparten wird begrüsst, weil sie zur Kostentransparenz beiträgt.</p> <p>Über solche Beteiligungen soll der Kantonsrat mit separaten Vorlagen – die nicht an den öV gekoppelt sind – entscheiden.</p>	<p>Es werden keine Änderungsanträge gestellt.</p>
<p>Verein Region Thal (7)</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich der Subventionierung der Schülertransporte und Verpflegungskosten.</p> <p>Wir begrüssen die Änderung des Kostenverteilers zwischen Gemeinden und Kanton von heute 50/50 % auf neu 45/55 % als teilweise Kompensation der Mehrbelastung der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz.</p> <p>Für die Region Thal ist es unabdingbar, dass auch die Transportkosten für jene Kinder eingeschlossen sind,</p>	<p>§ 9 Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:</p> <p>Der Kanton trägt die Kosten für den Transport der Besucher von Volksschulen und Kindergärten, sofern der Weg weit oder beschwerlich ist. Inbegriffen sind auch Schülertransporte auf Strecken, auf welchen aufgrund der geographischen Verhältnisse kein öV-Angebot möglich ist.</p> <p>Beschlussesentwurf IV:</p> <p>§ 48 des Volksschulgesetzes ist nicht aufzuheben,</p>

	<p>welche aufgrund der geographischen Verhältnisse unmöglich von einem öV-Kurs zur Schule gebracht werden können (Bergkinder).</p> <p>Bei den Erläuterungen zu § 9 Abs. 3 steht geschrieben, dass „die – quantitativ ohnehin nicht ins Gewicht fallende – Subventionierung von Unterkunft- und Verpflegungskosten entfällt.“ Für die betroffenen Thaler Gemeinden (und insbesondere auch jene im Dorneckberg) fallen diese Kosten sehr wohl ins Gewicht.</p>	<p>sondern soll neu wie folgt lauten: Bei unverhältnismässig weitem oder beschwerlichem Schulweg oder Weg zum Kindergarten hat die Gemeinde allfällige Kosten für auswärtige Unterkunft zu übernehmen und an Auslagen für auswärtige Verpflegung einen angemessenen Beitrag zu leisten. Solche Gemeindeleistungen werden vom Kanton nach der Klassifikation zur Berechnung der Staatsanteile an den Lehrbesoldungen subventioniert.</p>
Einwohnergemeinde Herbetswil (8)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich der Subventionierung der Schülertransporte und Verpflegungskosten.</p>	<p>Gleiche Änderungsanträge wie Verein Region Thal.</p>
WWF Solothurn (9)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen</p> <p>Neben der Änderung des Kostenteilers wird insbesondere die Übernahme des Schülerverkehrs im ÖVG begrüsst.</p> <p>Die Kürzung des Kantonsbeitrags von 40 auf 30 % bei Linien, die die Voraussetzung an die Grundangebotsverordnung nicht erfüllen, wird bemängelt. Mit einer solchen Regelung wird der öV geschwächt (§ 10 Absatz 3)</p> <p>Die Erhöhung des Anteils der Gemeinden an Versuchsbetrieben erachtet der WWF als einen Schritt in die falsche Richtung. Um einen Umsteigeeffekt auf einer Linie zu erzielen, braucht es Anreize. Eine finanzielle Entlastung der Gemeinden in der Versuchsphase fördert Ideen zur Verbesserung des Netzes (§ 10 Absatz 5).</p>	<p>§ 10 Absatz 3 und 5 sind im Sinne der Bemerkungen zu überprüfen.</p>
Gewerkschaftsbund Kanton Solothurn (10)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Der GbS schliesst sich der Stellungnahme der SP Kanton Solothurn an.</p>	<p>Gleiche Änderungsanträge wie SP Kanton Solothurn.</p>
SP Kanton Solothurn (11)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich der Subventionierung der Unterkunft- und Verpflegungskosten.</p>	<p>Die nachfolgenden §§ sind wie folgt zu ergänzen:</p> <p>§ 1 Buchstabe a)</p> <p>im Kanton und zu den benachbarten</p>

	<p>Als Partei, die klar zur Förderung des öffentlichen Verkehrs einsteht, wird gefordert, dass der Kanton Solothurn alles unternimmt, den öV attraktiv und für Gemeinden und Benutzer finanziell interessant gestaltet.</p> <p>Mit dem neuen Gesetz kann der Kanton endlich bei der Planung und Realisierung von Knotenpunkten und Busbahnhöfen mitbestimmen.</p> <p>§ 48 Volksschulgesetz darf aber nicht aufgehoben werden, dort muss die Unterkunft und Verpflegung weiterhin geregelt werden. Es geht hier namentlich um Schulkinder, welchen die Möglichkeit fehlt, während der Mittagszeit nach Hause zu gehen.</p>	<p>Eisenbahnknotenpunkten ein Grundangebot an Leistungen des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen.</p> <p>§ 2 Absatz 1: Das Gesetz gilt für alle Unternehmen, die im Interesse des Kantons und der Gemeinden im öV inklusive Verkehr von Volksschulen und Kindergarten tätig sind.</p> <p><i>Begründung: In einen Gesetz wird nichts in Klammern (...) geschrieben</i></p> <p>§ 5 Absatz 3: Der Kanton unterstützt Versuchsbetriebe des öV, welche von kantonalem und regionalem Interesse sind, namentlich zur Abklärung der Nachfrage bei neuen oder verlängerten Linien oder Erprobung neuartiger Verkehrsformen.</p> <p><i>Begründung: Wir unterstützen den öV auch in schwach besiedelten Gebieten.</i></p> <p>§ 10 Absatz 1: Soweit der Kanton nach § 9 finanzielle Leistungen aus allgemeinen Staatsmitteln erbringt, haben die Einwohnergemeinden zusammen 40 % der nicht vom Bund, von Nachbarkantonen oder von weiteren Interessierten gedeckten Aufwendungen und Ausgaben zu übernehmen.</p> <p><i>Begründung: Um den öV noch besser zu fördern, muss der Kanton mehr Verantwortung übernehmen und auch mehr finanzielle Unterstützung leisten. Die Gemeinden werden so motiviert, das Umsteigen auf den öV noch attraktiver zu gestalten.</i></p> <p>§ 10 Absatz 3: Besteht an einem bestimmten Leistungsangebot ein vermindertes kantonales Interesse, so kann der Kanton seinen Anteil nach Absatz 1 zu lasten der interessierten Einwohnergemeinden bis auf 50 % herabsetzen.</p>
--	---	--

		<p><i>Begründung: Förderung des öV in schwach besiedelten Gebieten.</i></p> <p>§ 10 Absatz 5:</p> <p>Bei Versuchsbetrieben nach § 5 Absatz 3 beträgt der Beitrag der beteiligten Gemeinden mindestens 40 % an den Kosten gemäss Absatz 1. Dieser Anteil wird nach dem Interesse der einzelnen Gemeinden verteilt.</p> <p><i>Begründung: Es gibt Gemeinden, die werden einen Versuchsbetrieb nicht einführen, wenn ihre finanzielle Beteiligung zu hoch ist.</i></p> <p>§ 11 Absatz 1 Buchstabe c)</p> <p>die Verpflegungskredite über Entschädigungen für Leistungen (§ 6), wobei zusätzliche Kosten, die bei interkantonalem Verkehr aus der Verbesserung des Grundangebots entstehen, nicht als neue Ausgaben gelten, wenn der Anteil des Kantons an der Linie weniger als 25 % beträgt.</p> <p><i>Begründung: Wir beantragen eine Erhöhung von 20 auf 25 %. Wir möchten keine zusätzlichen Erschwernisse des Grundangebots im öV.</i></p> <p>§ 11 Absatz 3</p> <p>soll nicht gestrichen werden.</p> <p><i>Begründung: Es schadet nichts, wenn die Berichterstattung nicht nur mitgemeint, sondern ausdrücklich erwähnt ist.</i></p> <p>§ 12 Absatz 2 Buchstabe e)</p> <p>Nach der Bahnreform 2 wird der Bund nur noch Leistungsvereinbarungen mit Transportunternehmen abschliessen, wenn kein Vertreter oder keine Vertreterin des für die Leistungsvereinbarung zuständigen Departements oder Amts im Verwaltungsrat eines Transportunternehmens vertreten ist. Absatz 2 Buchstabe</p>
--	--	---

		<p>e) wird an die Vorgabe des Bundes angepasst.</p> <p>Grundsätzlich sind wir mit einer Anpassung an die Bundesvorgabe einverstanden. Der Kanton soll aber darauf achten, dass er bei der Besetzung dieser Mandate nicht nur Vertretungen des Finanzdepartements entsendet, sondern solche des Volkswirtschaftsdepartements.</p> <p><i>Begründung: ov hat einen gesamtwirtschaftlichen Hintergrund und ist nicht nur aus finanzpolitischer Optik zu betrachten.</i></p> <p>§ 13 Absatz 2 neu</p> <p>Es werden periodisch und nach Bedarf Verkehrskonferenzen durchgeführt.</p> <p><i>Begründung: Die Verkehrskonferenzen sind wichtig, da die Verkehrskoordinationskommission unproduktiv ist.</i></p> <p>Beschlussesentwurf IV.</p> <p>§ 48 darf nicht aufgehoben werden.</p> <p>Beschlussesentwurf V.</p> <p>§ 2 Absatz 1</p> <p>Subventionsberechtigte Verpflegungs- und Unterkunftskosten müssen in diesem § neu zu geregelt</p>
<p>Einwohnergemeinde der Stadt Olten (12)</p>	<p>Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Die Stadt Olten möchte festhalten, dass sie wie auch der VSEG stets eine Kompensation für die Mehrbelastung der Gemeinden aus dem Mittelschulgesetz gefordert hat.</p> <p>Im Übrigen schliesst sich die Stadt Olten grundsätzlich der Vernehmlassung des Regionalvereins OGG an.</p>	<p>werden.</p> <p>Es werden keine Änderungsanträge gestellt.</p>
<p>Regionalplanung im Raum Grenchen-Büren (13)</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Die Rückweisung der Bahnreform 2 an den Bundesrat wird bedauert. Speziell die Umwandlung von zinslosen oder bedingt rückzahlbaren Darlehen für die</p>	<p>Aufnahme der Überlegungen im Sinne der Bemerkungen zu den einzelnen §§.</p>

	<p>Infrastruktur in Eigenkapital gäbe den (Bahn-) Transportunternehmen einen zusätzlichen finanziellen Spielraum. Ob 4-jährige Leistungsvereinbarungen Sinn machen würden, wagen wir zu bezweifeln. Da die Bahnreform zurückgewiesen wurde, kommen diese Überlegungen gemäss Vorlage nicht zum Tragen, müssen jedoch in Zukunft im Auge behalten werden.</p> <p>§ 2:</p> <p>Wir erachten es für den Kanton Solothurn als äusserst wichtig, dass er sich an den Infrastrukturbauten der SBB und der PostAuto Schweiz AG beteiligen kann. Wenn man Projekte in den verschiedenen Kantonen anschaut, ist unschwer erkennbar, wo in den öffentlichen Verkehr investiert wird (ZG, ZH, BE, LU und AG). In diesen Kantonen hat sich auch das Angebot des öV in den letzten Jahren wesentlich verbessert, im Kanton Solothurn (bisher ohne Kostenbeteiligung an den Projekten) nur unwesentlich – in einzelnen Regionen kaum (Grenchen).</p> <p>§ 7 Absatz 3:</p> <p>Wir stören uns an der Bezeichnung „Busbahnhof“. Entweder handelt es sich um einen Bahnhof, ein Umsteigezentrum, ein Buszentrum, Reisezentrum oder Ähnliches.</p> <p>§ 10 Absatz 1:</p> <p>Die Entlastung der Gemeinden als Kompensation der Mehrbelastung, welche aus dem Mittelschulgesetz anfallen, wird sich positiv auf die Gemeinderechnungen auswirken. Bedauerlicherweise hat der Regierungsrat die ursprünglich geplante Erhöhung des Kantonsanteils von 50 auf 60 % zurückgenommen und neu auf 55 % festgelegt.</p> <p>§ 10 Absatz 3:</p> <p>Versuchsbetriebe in ländlichen oder schwach besiedelten Gebieten werden es in Zukunft noch schwerer haben, umgesetzt oder weitergeführt zu werden. Die Vorgaben</p>	
--	---	--

	<p>des Kantons sind zwar nachvollziehbar, lassen jedoch eine gewisse Flexibilität vermissen. So wäre beispielsweise ein Versuchsbetrieb „Altreu“ einem Versuchsbetrieb „Linienverlängerung Lingeriz“ gleichgestellt, auch wenn die Erfolgchancen ungleich anders aussehen.</p> <p>§ 10 Absatz 4:</p> <p>Der Schwellenwert von bisher 2.0, welcher sicherstellen soll, dass die einzelne Gemeinde nicht unverhältnismässig mit öV-Kosten belastet wird, soll neu auf 1.5 reduziert werden. Dieser Massnahme lag unseres Wissens die Absicht zu Grunde, die Städte zu entlasten. Wir bedauern, dass davon voraussichtlich nur Solothurn und Olten profitieren werden – für die Stadt Grenchen resultieren Mehrkosten in fünfstelliger Höhe.</p> <p>§ 10 Absatz 5:</p> <p>Stossend an diesem Gesetzesartikel ist insbesondere, dass der Kanton (Kantonsrat) entscheidet, welche Versuchsbetriebe ins jeweilige Mehrjahresprogramm aufgenommen werden – die anfallenden Kosten jedoch nur zu 30 % übernimmt (Anteil Gemeinden 70 %). Wie im Kantonsrat in den letzten Jahren geschehen, sind diese Versuchsbetriebe zudem zu einem politischen Spielball geworden.</p> <p>§ 12 Absatz 2 Buchstabe b):</p> <p>Die Erhöhung der Finanzkompetenz des Regierungsrates für Investitionsprojekte (Knotenpunkte, Umsteigezentren usw.) wird begrüsst. Es bleibt zu hoffen, dass er von dieser Finanzkompetenz Gebrauch machen wird.</p>	
<p>CVP Kanton Solothurn (14)</p>	<p>Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich der Aufhebung von § 48 Volksschulgesetz.</p>	<p>Beschlussesentwurf IV</p> <p>§ 48 Volksschulgesetz ist nicht aufzuheben sondern wie folgt zu formulieren:</p> <p>Bei unverhältnismässig weitem oder beschwerlichem Schulweg oder Weg zum Kindergarten hat die Gemeinde</p>

		<p>allfällige Kosten für auswärtige Unterkunft zu übernehmen und an Auslagen für auswärtige Verpflegung einen angemessenen Beitrag zu leisten. Solche Gemeindeleistungen werden vom Kanton nach der Klassifikation zur Berechnung der Staatsanteile an den Lehrerbessoldungen subventioniert.</p> <p><i>Begründung: Es ist sachlich richtig, die Schülertransporte im vorliegenden Gesetz zu regeln. Die Beiträge an Kosten für auswärtige Unterkunft und Auslagen für auswärtige Verpflegung stellen unseres Erachtens nach wie vor ein Bedürfnis dar, welches jedoch nicht ins ÖVG passt. Diese beiden Bereiche sind somit in § 48 des Volksschulgesetzes zu belassen.</i></p>
<p>VCS, Sektion Solothurn (15)</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Das ÖVG schlägt aus unserer Sicht die richtige Richtung ein. Allerdings ist der VCS der Meinung, dass die Position des ÖV noch mehr Gewicht erhalten sollte. Parallel dazu sollte erreicht werden, dass ein Teil des heutigen motorisierten Individualverkehrs durch den öV ersetzt wird. Dies ist aber nur möglich, wenn eine sehr starke Bevorzugung und finanzielle Stützung des öV sicher gestellt wird. Immer mehr zeigt sich, dass ein attraktiver öV auf eine überregionale Planung und Zusammenarbeit angewiesen ist. Hier zeigt der Gesetzesentwurf noch Lücken auf.</p> <p>Der VCS unterstützt die Absicht, den Regionalflughafen Grenchen aus dem Gesetz zu streichen.</p> <p>Es missfällt, dass das DBK durch Schulzusammenlegungen Geld spart, aber dem AVT die Konsequenzen dieser Entscheide in Form von Mehrkosten anfallen</p>	<p>Die nachfolgenden §§ sind wie folgt zu ergänzen:</p> <p>§ 5 Absatz 1:</p> <p>Auf die Streichung des Zusatzes „oder tritt Vereinbarungen anderer Kantone bei“ ist zu verzichten.</p> <p><i>Begründung: Der Kanton ist aufgrund seiner geographischen Lage auf die Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg angewiesen.</i></p> <p>§ 5 Absatz 2:</p> <p>In der Vereinbarung werden das Liniennetz, die Bedienungshäufigkeit der Haltestellen, die Tarifierleichterungen und die Entschädigungen, die ökologische und nachhaltige Beschaffung sowie weitere Auflagen und Bedingungen geregelt.</p> <p>§ 5 Absatz 3:</p> <p>Der Kanton unterstützt (statt kann) Versuchsbetriebe</p> <p><i>Begründung: Der VCS begrüsst die Unterstützung von Versuchsbetrieben. Wir beantragen hier eine stärkere Formulierung.</i></p>

		<p>§ 7 Absatz 1:</p> <p>Der Kanton kann den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionsbeiträge oder zinslose Darlehen an ihre Infrastruktur und bei Fahrzeugbeschaffung gewähren</p> <p><i>Begründung: Der VCS lehnt diese Streichung ab. Müssen Fahrzeuge über den Kreditmarkt beschafft werden, ist dies ein versteckter Kostentreiber im öffentlichen Verkehr. Wenn der Kanton die Darlehen gewährt, kann er die Verwendung der Gelder mit Auflagen verbinden und z. B. verlangen, dass umweltfreundliche Fahrzeuge bestellt werden.</i></p> <p>§ 10 Absatz 1:</p> <p>Soweit der Kanton nach § 9 finanzielle Leistungen aus allgemeinen Staatsmitteln erbringt, haben die Einwohnergemeinden zusammen 45 % der nicht vom Bund, von Nachbarkantonen oder von weiteren Interessierten gedeckten Aufwendungen und Ausgaben zu übernehmen. Der Kanton stellt dem öffentlichen Verkehr 5 % mehr Mittel zur Verfügung.</p> <p><i>Begründung: Der Pendlerverkehr ist am effizientesten via öV abzuwickeln. Daher erscheint eine Erhöhung des Kantonsanteils sinnvoll. Gleichzeitig muss sicher gestellt sein, dass dem öV 5 % mehr Geld zur Verfügung steht.</i></p> <p>§ 10 Absatz 2:</p> <p>Der Kanton kann Gemeinden verpflichten, dass sie ihre Beiträge an öV und LV-Massnahmen gemäss Regionalprogramm leisten müssen (Verschiebung der aktuellen Absätze 2-5).</p> <p><i>Begründung: Um in schwach besiedelten Gebieten die Versorgung mit ÖV-Dienstleistungen zu gewähren, ist ein höherer Kantonsanteil notwendig. Werden in mit ÖV</i></p>
--	--	--

		<p><i>schlecht erschlossenen Gemeinden Bauzonen überbaut, muss die Gemeinde verpflichtet werden, bessere öV-Verbindungen zu bestellen.</i></p> <p>§ 10 Absatz 3:</p> <p>Besteht an einem bestimmten Leistungsangebot ein vermindertes kantonales Interesse, so kann der Kanton seinen Anteil nach Absatz 1 zu Lasten der interessierten Einwohnergemeinden bis auf 50 % herabsetzen.</p> <p><i>Begründung: Der Begriff „vermindertes kantonales Interesse“ erscheint zu schwammig. Es wird befürchtet, dass damit Kürzungen durchgesetzt werden.</i></p> <p>§ 10 Absatz 5:</p> <p>Bei Versuchsbetrieben nach § 5 Absatz 3 beträgt der Beitrag der beteiligten Gemeinden mindestens 40 % an den Kosten gemäss Absatz 1. Dieser Anteil wird nach dem Interesse der einzelnen Gemeinde verteilt.</p> <p><i>Begründung: Ziel des ÖVG soll es sein, eine möglichst gute Erschliessung zu gewährleisten und nach optimierten Lösungen zu suchen. Wenn Gemeinden selber zahlen müssen, sinkt die Risikofreudigkeit.</i></p> <p>§ 11 Absatz 1 Buchstabe c):</p> <p>Die Verpflichtungskredite über Entschädigungen für Leistungen (§ 6), wobei zusätzliche Kosten, die bei interkantonalem Verkehr aus der Verbesserung des Grundangebots entstehen, nicht als neue Ausgaben gelten, wenn der Anteil des Kantons an der Linie weniger als 25 % beträgt.</p> <p><i>Begründung: Der VCS unterstützt diese Regelung im Sinne einer professionellen interkantonale optimierten Verkehrslösung sehr. Es wird daher eine Erhöhung des Betrages auf 25 % beantragt. Dies optimiert die für den Kanton Solothurn wichtigen interkantonalen öV-Linien.</i></p> <p>§ 13 Absatz 2 neu:</p>
--	--	---

		<p>Es werden Verkehrskonferenzen durchgeführt.</p> <p><i>Begründung: Die Verkehrskonferenzen stellen ein verkehrs- und regionalpolitisch wichtiges Organ dar und haben mehr Gewicht als die kantonale Verkehrskoordinationskommission VKK.</i></p> <p>Beschlussesentwurf V.</p> <p>§ 2 Absatz 1 ist mit den Verpflegungs- und Unterhaltskosten zu ergänzen.</p> <p><i>Begründung: Für Randregionen ist die bisherige Regelung der Verpflegungs- und Unterhaltskosten sinnvoll und schafft keine versteckte Förderung des MIV.</i></p>
Verband der Gemeindebeamten des Kanton Solothurn (16)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Die Änderung des Kostenteiler sowie die Senkung des Schwellenwertes wird begrüsst.</p> <p>Abgelehnt wird die Streichung der Subventionierung von Unterkunfts- und Verpflegungskosten (§ 9 Absatz 3).</p>	<p>Beschlussesentwurf V.</p> <p>§ 2 Absatz 1 ist mit der Subventionierung der Verpflegung- und Unterhaltskosten zu ergänzen.</p>
Verein Pro Buechibärg (17)	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Bedenken werden bezüglich der Regelung von § 10 Absatz 3 angemeldet. Rufbussysteme sind für Randregionen wie den Bucheggberg wichtige Verkehrsmittel, die nicht den gleichen Anforderungskriterien wie den ordentlichen</p>	<p>§ 10 Absatz 3 ist dahin zu ergänzen, dass für Rufbussysteme in Randregionen nicht die gleichen Anforderungskriterien wie für die fahrplanmässigen Kursangebote gelten.</p>
VGGB (18)	<p>Kursangeboten unterstellt werden dürfen.</p> <p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Gleiche Stellungnahme wie Verein Pro Buechibärg.</p>	
FdP, Solothurn (19)	<p>Zustimmung zu den Gesetzesänderungen.</p> <p>Als Anregung wird darauf hingewiesen, dass eine synoptische Darstellung der geltenden und der neuen Bestimmungen die Vernehmlassungsarbeit erleichtern würde.</p> <p>§ 2:</p> <p>Die Streichung des Regionalflugverkehrs, der Sesselbahn</p>	<p>§ 16 Absatz 2 Grundangebots-Verordnung ist wie folgt zu ergänzen:</p> <p>Bei Versuchsbetrieben kann der Gemeindebeitrag bis 100 % betragen.</p>

	<p>Weissenstein und der Aareschiffahrt aus dem ÖVG wird grundsätzlich begrüsst. Die Streichung darf nicht als Präjudiz gegen eine Beteiligung des Kantons an diesen Verkehrssparten interpretiert werden. Über solche Beteiligungen des Kantons soll im Rahmen von separaten Vorlagen, die nicht an den öffentlichen Verkehr gekoppelt sind, entschieden werden. Es wird angeregt abzuklären, ob die in den Weissenstein-Konzepten vorgesehenen Sperrungen der Weissenstein-Passtrasse rechtlich noch zulässig sind, wenn als Alternative dazu keine Mittel des öffentlichen Verkehrs mehr vorhanden sind.</p> <p>§ 10 Absatz 1:</p> <p>Angesichts des teilweisen Rückzuges des Bundes aus der Finanzierung des Regionalverkehrs (NFA) kann der vorgeschlagene Verteilschlüssel keine langfristig konstante Grösse sein, damit der Netto-Anteil der Gemeinden nicht ungebührlich ansteigt.</p> <p>§ 10 Absatz 5:</p> <p>Der Wortlaut dieses Abschnittes ist nicht bestritten. Es wird aber eine Anpassung der Grundangebotsverordnung verlangt, dass bei Versuchsbetrieben der Gemeindebeitrag bis 100 % betragen kann. Gemäss dem heutigen § 16 Absatz 2 der Grundangebotsverordnung beträgt nämlich der Anteil des Kantons bei Versuchsbetrieben mindestens 30 % und das Wort „mindestens“ im vorliegenden Absatz 5 ist deshalb Augenwischerei. Entsprechend der Motion FdP/JL über neue Angebote im öffentlichen Verkehr soll der Anteil des Kantons bei Versuchsbetrieben je nach Situation bis gegen Null gehen können.</p> <p>§ 61 bis: Gebührentarif</p> <p>Die Ergänzung ist nicht bestritten. Es wird aber davor gewarnt, die heute eventuell etwas salopp organisierten Schultransporte allzu sehr administrativ zu erschweren.</p>	
--	--	--

	<p>§ 48:</p> <p>Der FdP ist bewusst, dass mit der Übernahme der Transporte, die Subventionen an die Mittagsverpflegung der Schüler nicht abgedeckt sind. Darum sollen sich aber die Gemeinden im Rahmen der Bemühungen um Tagesstrukturen kümmern. Die FdP ist für die vorgeschlagene Änderung.</p>	
<p>Stadt Grenchen (20)</p>	<p>Grundsätzliche Zustimmung zu den Gesetzesänderungen vorbehaltlich § 10 Absatz 3, 4 und 5.</p> <p>§§ 2 und 12:</p> <p>Die Möglichkeit der Mitfinanzierung durch den Kanton an Investitionsprojekten der SBB wie auch die Erhöhung der Finanzkompetenz des Kantons wird begrüsst. Für die Stadt Grenchen bedeutet die Erhöhung der Finanzkompetenz zum Beispiel, dass sich der Kanton bei der Neugestaltung der Umgebung des Südbahnhofs finanziell beteiligen kann.</p> <p>§ 10 Absatz 3 und 5:</p> <p>Die vorgeschlagene Regelung der Beteiligung des Kantons an Leistungsangeboten von vermindertem kantonalem Interesse (30 statt 40 %) wird abgelehnt. Ebenfalls abgelehnt wird die Erhöhung des Anteils der Gemeinden an Versuchsbetrieben von 60 auf 70 %. Die Begründung ist nicht nachvollziehbar und die Vermutung liegt nahe, dass es dem Kanton einzig darum geht, die Entlastung der Gemeinden teilweise zu kompensieren.</p> <p>§ 10 Absatz 4: Der Senkung des Schwellenwertes von 2.0 auf 1.5 lag ursprünglich vor allem die Absicht zugrunde, die drei Städte zu entlasten. Aufgrund der Modellrechnungen des Büro WAM trifft dies nun allerdings nur für Solothurn und Olten zu. Die Stadt Grenchen muss nun sogar mit einer Mehrbelastung rechnen.</p>	<p>§ 10 Absatz 3 und 5</p> <p>Beibehaltung der bisherigen Regelung im Sinne der Bemerkungen.</p> <p>§ 10 Absatz 4:</p> <p>Das Bau- und Justizdepartement wird ersucht, die Modellberechnungen bezüglich Schwellenwert zu überdenken, da die Ergebnisse im Widerspruch zur ursprünglichen Absicht stehen, die Städte zu entlasten.</p>

