GRÜNE Kanton Solothurn
Niklaus-Konrad-Strasse 18
4500 Solothurn
kontakt@gruene-so.ch

Solothurn, 24. Juni 2021

Bau- und Justizdepartement
Amt für Verkehr und Tiefbau
Rötihof, Werkhofstrasse 65
4509 Solothurn

Vernehmlassungsantwort der GRÜNEN Kanton Solothurn zur Revision des «Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖV-G)»

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Fürst
Sehr geehrter Herr Kolden

Die GRÜNEN des Kantons Solothurn bedanken sich für die Gelegenheit, zur Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr ÖV-G Stellung nehmen zu können.

Wir begrüssen grundsätzlich die Revision des ÖV-Gesetzes. Nichtsdestotrotz sehen die GRÜNEN in einigen Punkten Anpassungsbedarf. Gerne möchten wir diese mit unserer Vernehmlassungsantwort zur Debatte stellen und mittels konkreter Anträge einbringen.

1. Dekarbonisierung strassengebundener ÖV

Wir nehmen davon Kenntnis, dass dem vom Kantonsrat erheblich erklärten Auftrag 0115/2019 zur Dekarbonisierung des strassengebundenen ÖVs mit dieser Revision entsprochen werden soll. Mit dem Förderkonzept vom 16. März 2021 ist ein Weg in die richtige Richtung aufgezeigt. Wir vermissen in der zu vernehmlassenden Revision klare Vorgaben, um die Dekarbonisierung des strassengebundenen ÖVs zu erreichen. Um das Fernziel eines CO2-freien strassengebunden ÖVs bis 2050 zu erreichen, dürfen unter Berücksichtigung einer durchschnittlichen Betriebsdauer eines Busses von 15 Jahren ab 2035 keine neuen fossil betriebenen Fahrzeuge beschafft werden. Wir stellen daher folgenden Antrag:

1.1. Antrag:

Im ÖV-G muss verankert werden, dass so schnell wie möglich, aber spätestens ab 2030, konzessionierte Transportunternehmen keine fossil-betriebenen Fahrzeuge mehr neu in Betrieb nehmen dürfen.

Weiter fehlen uns klare gesetzliche Vorgaben, dass bspw. Strom und Treibstoffe aus erneuerbaren Quellen stammen müssen. Strom muss, um den ÖV ökologisch betreiben zu können, aus nachhaltigen, also erneuerbaren Quellen stammen. Für allfällige Biotreibstoffe wie Biodiesel, Biogas usw. muss gesetzlich festgehalten

werden, dass diese weder auf Kosten der Lebensmittelproduktion noch auf gerodeten Flächen produziert werden sowie nicht aus intransparenten Quellen stammen.

1.2. Antrag:

Im Gesetz muss festgehalten werden, dass Strom aus erneuerbaren Quellen stammen muss und dass Biotreibstoffe nachhaltig und weder auf Kosten der Lebensmittelproduktion noch auf gerodeten Flächen produziert werden sowie nicht aus intransparenten Quellen stammen.

2. Zweck (§1)

Aus unserer Sicht muss der ÖV nicht nur wirtschaftlich betrieben werden, sondern auch ökologisch und klimaneutral. Wir regen in diesem Sinn an, den Zweck-Paragrafen (§1) dahingehend anzupassen. Eine mögliche Formulierung könnte folgende sein:

2.1. Antrag:

§1, 1 Dieses Gesetz bezweckt die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs nach wirtschaftlichen Grundsätzen im Rahmen einer ***klimaschonenden, integrierten****, auf den Fernverkehr und die Raumordnung abgestimmten Verkehrspolitik.*

3. Schüler:innentransporte (§2, §12)

Dass für alle Schüler:innen, sofern der Schulweg nicht zumutbar ist, die Kosten für den ÖV übernommen werden, befürworten die GRÜNEN. Dass, wie bisher, der Schulträger über den Anspruch eines Schulkindes hinsichtlich Kostenübernahme der Transportkosten entscheiden soll, kann dazu führen, dass regionale Unterschiede entstehen. Das revidierte ÖV-G soll diese mögliche Quelle einer Ungleichbehandlung von Schulkindern eliminieren. Der Begriff «Schülertransport», wie er in der vorliegenden Revision verwendet wird, bildet einseitig nur die männlichen Schüler ab. Ein zeitgemässes Gesetz verwendet stets mindestens die weibliche und die männliche Form. Hier also beispielsweise: Transport von Schülerinnen und Schülern oder Schüler:innentransport.

3.1. Antrag:

Es müssen gesetzliche Bestimmungen geschaffen werden, welche sicherstellen, dass jedes anspruchsberechtigte Kind dieselbe Unterstützung in Bezug auf Transporte bekommt, unabhängig vom zuständigen Schulträger.

3.2. Antrag:

Es wird eine geschlechterneutrale Sprache verwendet. Wo dies nicht möglich ist, werden die männliche und die weibliche Form ausgeschrieben (bspw. Transport von Schülerinnen und Schülern).

4. Angebot des regionalen Personenverkehrs sowie des Orts- und Ausflugverkehrs (§4)

Die GRÜNEN begrüssen, dass explizit der öffentliche Ausflugsverkehr erwähnt ist (§4, c). Das Potential des ÖV im Freizeitbereich ist noch lange nicht ausgeschöpft. Wir stellen uns allerdings die Frage, ob zielführend ist, diese neue Möglichkeit ausschliesslich auf Gebiete, welche im kantonalen Richtplan bezeichnet sind, zu beschränken. Gebiete, welche im Kapitel L-5 des Richtplans nicht bezeichnet sind

und einen wichtigen Ausflugscharakter aufweisen (bspw. das Naherholungsgebiet Weissenstein) würden von §4, c nicht profitieren.

4.1. Antrag:

§4, c: In Absprache mit den betroffenen Regionen und Einwohnergemeinden soll das Angebot des Ausflugsverkehrs zur Erschliessung von Gebieten gelten, die im kantonalen Richtplan bezeichnet sind oder für den Ausflugsverkehr eine grosse Bedeutung aufweisen.

Ebenso begrüssen die GRÜNEN, dass mit der vorliegenden Revision der Ausbau des Nachtangebots umgesetzt werden kann.

Den GRÜNEN fehlen konkrete Vorschläge, ob und wie ÖV-nahe / ÖV-verwandte Angebote vom Kanton systematisch gefördert werden können, wie bspw. Angebote der kombinierten Mobilität, Velostationen, «Park and Ride»-Angebote, Carsharing / Mitfahrgelegenheiten sowie Angebote von Smart Mobility (bspw. Hitchhike Thal-App, Rufbussysteme, das Mitfahrbänkli in Blauen BL usw.).

4.2. Antrag:

Der Kanton kann ÖV-nahe und ÖV-verwandte Verkehrsformen wie beispielsweise Angebote des kombinierten Verkehrs oder Smart Mobility fördern.

Ferner fragen wir uns, ob in §4, 2 die Wortwahl «neuartige Verkehrsformen» zielführend ist. Denn es stellt sich die Frage, was unter neuartigen Verkehrsformen gemeint ist. Fällt beispielsweise ein Elektrobus in diese Kategorie der neuartigen Verkehrsformen? Der Bus als Verkehrsmittel ist nicht neuartig und Elektrobusse sind bereits seit längerem eine bekannte Antriebsart.

4.3. Antrag:

*§4, 2 Der Kanton kann in Absprache mit den beteiligten Einwohnergemeinden Versuchsbetriebe zur Abklärung der Nachfrage bei neuen oder verlängerten Linien oder zur Erprobung neuartiger oder **ökologischer** Verkehrsformen bestellen.*

5. Finanzielles (§6, §7)

Der Aufbau und der Betrieb eines flächendeckenden und genügend engmaschigen ÖV-Netzes ist von übergeordnetem Interesse. Es kann nicht sein, dass dies am finanziellen Beitrag der betroffenen Gemeinden scheitert. Der Grossteil der Kosten soll vom Kanton getragen werden. Wir beantragen daher, diesen nach unten anzupassen.

5.1. Antrag:

*§6 Abs. 2 Für Leistungen nach Absatz 1 haben sich die Einwohnergemeinden zusammen mit **30 Prozent** an den Beiträgen des Kantons zu beteiligen, die diesem nach § 3 Absatz 1 verbleiben.*

Dasselbe gilt für die Versuchsbetriebe: um Innovationen und nachhaltige Lösungen im öffentlichen Verkehr zu fördern, soll der Kanton sich in grösserem Masse finanziell beteiligen, als in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen. Wir stellen hier daher folgenden Antrag:

5.2. Antrag:

*§7, 1 Die beteiligten Einwohnergemeinden haben zusammen mindestens **40** Prozent der ungedeckten Kosten von Versuchsbetrieben nach § 4 Absatz 2 für eine Dauer von in der Regel **drei** Jahren zu tragen.*

6. Übergeordnete Verkehrsknotenpunkte (§9)

§42, 4 VPB (SR 745.11) bezieht sich auf Haltestellen, welche ausschliesslich für den grenzüberschreitenden Personenverkehr gedacht sind. Dies betrifft im heutigen Kontext Haltestellen für linienartig betriebene internationale Reisebusse, grossmehrheitlich privater Anbieter. §42, 4 verlangt von den Kantonen, dass sie für geeignete Haltestellen sorgen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr sicherstellen. Diese Bestimmungen der VPB können auch durch raumplanerische Mittel sichergestellt werden. Eine finanzielle Beteiligung in dem Mass, wie sie das revidierte ÖV-G vorsieht, ist nicht gefordert. Die vorgeschlagene Regelung kommt einer Förderung des strassengebundenen linienartig betriebenen internationalen Personenverkehrs gleich und würde den bereits bestehenden und gut ausgebauten grenzüberschreitenden Zugverkehr konkurrenzieren. Die GRÜNEN heissen das nicht gut. Daher stellen wir folgenden Antrag:

6.1. Antrag:

§9,1 Der Kanton kann Investitionsbeiträge leisten an den Ausbau und die verkehrsmässige Erschliessung übergeordneter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs.

Wir danken für die Kenntnisnahme unserer Vernehmlassungsantwort zum revidierten Gesetz über den öffentlichen Verkehr ÖV-G.

Mit freundlichen Grüssen

Laura Gantenbein
Präsidentin GRÜNE Kanton Solothurn

Für Rückfragen:

Christof Schauwecker
Kantonsrat GRÜNE SO (079 584 81 11)